



جامعة وهران 2

كلية الحقوق و العلوم السياسية

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه "علوم" في القانون الخاص

تخصص قانون بحري و النشاطات المينائية

## أحكام رص البضائع في عقد النقل البحري

تحت إشراف الأستاذة:

زعنون فتيحة

مقدمة من طرف الطالبة:

شيهاب عينونة

### أعضاء لجنة المناقشة

جامعة وهران 2

أستاذة

رئيسا: بوخاتمي فاطمة

جامعة وهران 2

أستاذة

مشرفا: زعنون فتيحة

جامعة وهران 2

أستاذة محاضرة-أ-

مناقشا: حوباد حياة

جامعة مستغانم

أستاذة

مناقشا: عيساني رفيقة

جامعة غليزان

أستاذة محاضرة-أ-

مناقشا: مرنيذ فاطمة

جامعة بشار

أستاذ محاضر-أ-

مناقشا: بن قرية حفيظ

السنة الجامعية: 2024/2023

## الإهداء

" و قل ربي زدني علما "

أهدى هذا البحث العلمي إلى الوالدين الكريمين اللذان بذلا جهدا كبيرا في تعليمي فأطال الله في عمرهما، و إلى إخوتي و زوجي و أبنائي، و إلى كل من قدم لي يد العون و النصح من أجل إعداد هذه الرسالة.

## شكر و تقدير

بعد الحمد و الشكر لله عز و جل على توفيقه لي في إتمام هذه الرسالة، أتوجه بالشكر و التقدير إلى

أستاذتي الفاضلة زعنون فتيحة على قبولها مهمة الإشراف على هذه الرسالة، و التي أولت لها كل العناية و التوجيهات القيمة، و كذا دعمها و تشجيعها المعنوي من أجل التقدم في إعداد هذا البحث العلمي فهي بمثابة الأم الحنونة.

و يسرني أن أتقدم بجزيل الشكر و العرفان إلى الأساتذة المحترمين على قبولهم المشاركة في عضوية لجنة مناقشة هذا البحث المتواضع.

فشكرا جزيلا

## قائمة المختصرات

### قائمة المختصرات باللغة العربية:

معاهدة بروكسل: إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

قواعد هومبورغ: إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع.

إتفاقية روتردام: إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً.

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

ص: صفحة.

### قائمة المختصرات باللغة الأجنبية:

CDMT : centre de droit maritime et des transports.

FOB: Free On Board.

FIOST: Free In and Out Stowed and Trimmed.

IMDG CODE : international maritime dangerous goods code.

OMI : omission maritime internationale.

Op.cit: Référence précitée.

P : page.

## مقدمة

تلعب التجارة الدولية دورا مهيما في الإقتصاديات، وعلى الرغم من بعض الفترات البطيئة فلا يزال من الممكن ملاحظة النمو، و قد تسهل عولمة الأسواق والإنتاج إلى حد كبير في التحسن السريع للإتصالات و النقل، و كذا الإبتكارات التكنولوجية مثل الحاويات، و التقنيات الجديدة للمعلومات و سرعة السفن، و توسع المؤسسات و الأمم له عواقب في مجال النقل.

و يتسم القطاع البحري و اللوجستي بعولمة التجارة الدولية التي تتطلب عددا ثابتا من حركات النقل، و من الجدير بالملاحظة أنه خلال التسعينات، كان نمو التجارة الدولية أسرع بكثير من الناتج المحلي الإجمالي، و القوة الرئيسية وراء هذا النمو هي عولمة الإقتصاد العالمي، و يؤدي ذلك إلى إنتاج العديد من البضائع التي يتعين نقلها إلى وجهتها النهائية من أجل تجميعها في المصانع المخصصة لهذا الغرض أو توزيعها في مناطق الإستهلاك الرئيسية، فهذه الكميات المتزايدة بإستمرار من البضائع التي يجب نقلها من قارة إلى أخرى تشكل و لازالت منظور للنقل البحري<sup>1</sup>. و لا يختلف عقد النقل البحري للبضائع في جوهره عن غيره من عقود نقل البضائع الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه ألا و هي السفينة، تلك المنشأة البحرية التي تجوب البحار في مختلف الأقطار و الفصول مما يعرضها لمخاطر جسيمة، الأمر الذي يفرض تنظيم أحكام عملية النقل البحري و محاولة التوفيق بين تشجيع الإستثمارات في مجال التجارة البحرية ، و في وجوب توفير الحماية للشاحنين.

و يعبر عقد النقل البحري عن علاقة بين منتج لخدمة و مستهلك لها، على أساس أنه يربط بين الناقل البحري مقدم خدمة النقل، و الشاحن متلقى الخدمة أو مستهلكها<sup>2</sup>، و منه فإن عقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحراً بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم، و يتضح من هذا التعريف أن عقد النقل البحري يبرم بين شخصين هما الناقل من جهة ، و الشاحن من جهة أخرى.

---

1- Benot noel,transport maritime :le développement de la conteneurisation, école supérieure des transports, 56ème Promotion-2003,p 03.

2- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دارالجامعة الجديدة، طبعة 2003، ص 111.

فيلتزم الناقل بنقل البضاعة بحراً و الغالب أن يكون مجهزاً للسفينة التي تنقل عليها البضاعة، أما الشاحن فهو الذي يقدم بضاعته للنقل ، و قد يرسل الشاحن بضاعته لنفسه كما لو أرسل محل تجاري منتجاته إلى أحد فروعه في الخارج، بيد أن الغالب أن يحصل النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بإسم المرسل إليه ، و للمرسل إليه حق خاص مباشر تجاه الناقل للمطالبة بالبضاعة.

و إن كان الأصل أن يبرم عقد النقل البحري بين الناقل و الشاحن مباشرة دون وساطة بينهما ، فإنه يلجأ كل من الطرفين إلى وسيط ، فقد يمثل الناقل الربان بما له من نيابة قانونية عامة ، أما الشاحن فقد يمثله وكيل بالعمولة يتعاقد مع الناقل بإسمه الخاص لحساب الشاحن ، و عندئذ يكون مسؤولاً تجاه الشاحن عن تنفيذ العقد<sup>1</sup>.

و تتمثل العناصر المكونة لعقد النقل البحري للبضائع في الآتي:

**أولاً:** عملية النقل تتم بعقد فيكون الإلتزام بفعل النقل الذي يعتبر التغيير المكاني للشيء، أي نقله من مكان لآخر.

**ثانياً:** موضوع النقل و هي البضائع فحددها المادة الأولى فقرة ج من معاهدة بروكسل لسنة 1924 و المتمثلة في الأموال و الأشياء و البضائع، و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي تذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة، و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة، هذه الأخيرة التي لم يستثنها المشرع الجزائري.

**ثالثاً:** يعتبر النقل بحرياً إذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع و تمت العملية بحراً و هو النقل البسيط، كما قد يكون مختلطاً لو تم جزء منه بحراً أما الجزء الآخر فيتم براً أو جواً، في هذه الحالة يطبق القانون البحري على المرحلة البحرية، أما الأجزاء الأخرى فيطبق عليها قانونها طبقاً لنص المادة 769 من ق.ج.

**رابعاً:** إيصال البضاعة من مكان لآخر و تتم عن طريق البحر مقابل أجره النقل حسب الاتفاق الوارد في العقد بين طرفيه<sup>2</sup>.

---

1- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، دار الحلبي الحقوقية، طبعة 1994، ص 199.

2- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه تخصص القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، سنة 2011-2012، ص 17 و 18.

و من حيث التطور التاريخي لأحكام النقل البحري للبضائع ، ففي حقبة زمنية كان الناقلون قوة كبيرة أباحت لهم وضع شروط تعفيهم من المسؤولية أهمها شروط الإهمال ، حيث يباح للناقل أن يشترط عدم المسؤولية عن أخطاء مساعديه البحريين حتى العمدية ، و بذلك أصبح تنفيذ العقد مرهوناً بمشيئة الناقل لدى برزت شكوى الشاحنين<sup>1</sup>.

كما أن ملاك السفن الذين كانوا يحتكرون عمليات النقل حاولوا دائماً الإبقاء على الوضع السائد الذي كان يخدم مصالحهم ، و لأن الولايات المتحدة الأمريكية كانت في هذه الأثناء من الدول الشاحنة تعتمد على أساطيل الدول الأجنبية لمباشرة عمليات النقل ، فقد تضرر المستوردون و المصدرون الأمريكيون من شروط الإعفاء التعسفية المدرجة في سندات الشحن ، و لهذا ضغطوا على دولتهم لسن تشريع يحمي مصالحهم، فتقدم للمجلس أحد أعضاء الكونكرس و هو السيناتور " Michael harter " بمشروع قانون الذي صدر في 1893/02/13، و حمل هذا القانون إسم واضعه إذ أطلق عليه إسم قانون "هارتر أكت"<sup>2</sup>.

و يعتبر هذا القانون أول قانون مكتوب ألغي شروط الإعفاء و حاول التوفيق بين مصالح الشاحنين و مصالح الناقلين، فنص على عدم صحة أي شرط يدرج في سند الشحن يقضي بالإعفاء من المسؤولية تماماً بالنسبة للناقل في حالة ما إذا كانت الأضرار ناتجة عن الإهمال أو الخطأ الشخصي أو الخطأ في شحن البضائع و رصها و المحافظة عليها أو عند تسليمها<sup>3</sup>.

كما فرق قانون هارتر بين الأخطاء التجارية و قضي بمسؤولية الناقل عنها و إمتناع إشتراط الإعفاء منها، و بين الأخطاء البحرية و هذه لا يسأل عنها الناقل، و لقي هذا القانون ترحيباً كبيراً بين أوساط أصحاب المصالح في البضاعة و سرعان ما تبنت أحكامه، كما أعتبر هذا القانون نقطة إنطلاق مناسبة بدأت منها الجمعية البحرية الدولية محاولاتها منذ سنة 1897 من أجل وضع معاهدة دولية ملزمة، لذلك عقدت الجمعية البحرية الدولية إجتماعاً في لاهاي في سبتمبر عام 1921 لدراسة توزيع مخاطر الخسارة بين الناقلين و الشاحنين، و توحيد العلاقات فيما بينهم بوضع سند نموذجي، إنتهي

1- لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2001، ص 118.

2- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سنة 1975-1976، ص 228.

3- لطيف جبر كومانبي، المرجع السابق، ص 118.

هذا الاجتماع بوضع قواعد لاهاي سنة 1921، غير أنها لم تحز على النجاح المأمول، و نادت إنجلترا بتحويل قواعد لاهاي الإختيارية إلى معاهدة دولية ملزمة، و عرض الأمر في مؤتمر دبلوماسي في بروكسل سنة 1924 أنهى بالتوقيع على معاهدة دولية خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924 و جعلت إلتزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على عكسها، و تم تعديلها بموجب بروتوكولين الأول سنة 1968 و الثاني سنة 1979.

و تطبق هذه المعاهدة على النقل الدولي دون النقل الداخلي و بالنسبة للدول التي إنضمت إليها إذا إتفق أطراف عقد النقل صراحة على تطبيق أحكامها، و لا تسري على النقل بموجب عقد الإيجار و إنما تسري على النقل بسند الشحن فقط<sup>1</sup>.

و رغم وجود كل هذه التعديلات إلا أنها لم تكفل الحماية المطلوبة لمصالح الشاحنين ، إذ ظل الناقلون قادرين على الإفلات من المسؤولية مستخدمين شروط الإعفاء و الدفع التي تضمنها البروتوكول، لذلك بدأت الجهود الدولية من جديد و أسفرت عن توقيع إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع في 1978/12/31 و المعروفة بإسم قواعد هومبورغ ، و قد أصبحت هذه الإتفاقية نافذة دولياً إعتباراً من 1992/11/01.

كما نصت هذه الإتفاقية الأخيرة على إستمرار معاهدة بروكسل لسنة 1924 إذا رغبت إحدى الدول في ذلك ، شرط ألا تزيد مدة تطبيق هاتين الإتفاقيتين على خمس سنوات بعدها لا يصبح نافذاً إلا إتفاقية هومبورغ ، و أهم ما إستحدثته هذه الإتفاقية هو جعل مسؤولية الناقل البحري مفترضة<sup>2</sup>، فلا يمكن للناقل أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه هو و تابعوه قد إتخذوا التدابير اللازمة و الممكنة لدفع الحادث.

فأصبحت معظم دول العالم المهتمة بالتجارة البحرية تتوزع بين عضوية معاهدة بروكسل و بين إتفاقية هومبورغ 1978، و أمام إنقسام الدول و إهتزاز الثقة بين الناقلين و الشاحنين و عدم إستقرار المعاملات التجارية البحرية فقدت أحكام النقل البحري الدولي صفة التوحيد القانوني المنشود<sup>3</sup>. و نظراً للتطورات الإقتصادية و التكنولوجية فقد إستلزم الأمر إعادة النظر في صياغة أحكام خاصة بالنقل الدولي للبضائع عبر البحر ، مما أدى إلى نشوء إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود

1- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 3.

2- محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، طبعة 1999 ، ص 316.

3- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 5.



نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً عقب مناقشات دامت من عام 2002 إلى 2008، وتم إعتماؤها من قبل الجمعية العامة بتاريخ 11-12-2008.

تضمنت هذه الإتفاقية الكثير من الأحكام و التعاريف الجديدة، إذ إعترفت لبعض الأشخاص المتدخلة في عقد النقل البحري إكتساب صفة الشاحن منها الشاحن المستندي و هو حسب هذه الإتفاقية أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني،و يعد الشاحن المستندي في نفس مركز الشاحن المتعاقد، كما يعد المرسل إليه المتعاقد مثل المرسل إليه الفعلي ، و لهم نفس المواجهة ضد الناقل.

و إعترفت هذه الإتفاقية في المادة 19 بوجود أشخاص متدخلين نيابة عن الناقل سميوا بالأطراف المنفذة البحرية، تسرى عليهم نفس القواعد و الأحكام التي تسرى على الناقل البحري، و يكون الناقل مسؤولاً عن كل الأطراف المنفذة البحرية أو غير البحرية وفقاً للمادة 18.

و أهم شيء كرسته هذه الإتفاقية هو مبدأ الحرية التعاقدية الذي تميز بدخول خاص و مميز فيها، فعلى سبيل المثال للحرية التعاقدية نص المادة 13 فقرة 02 التي تسمح بإتفاق الأطراف على أن يتكفل الشاحن أو المرسل إليه بعمليات الشحن و المناولة و التفريغ و هي إلتزامات من المفترض أن تكون على عاتق الناقل،أما في جانب نظام مسؤولية الناقل فقد تضمنت مسؤولية مملوءة بالحقوق<sup>1</sup>. فنصت إتفاقية روتردام على نفس الحالات الإستثنائية للإعفاء من مسؤولية الناقل المنصوص عليها في معاهدة بروكسل ما عدا الخطأ الملاحي و أصبح خطأ الناقل واجب الإثبات،غير أنها تبنت نفس المدة القانونية التي تغطيها مسؤولية الناقل في قواعد هومبورغ ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك كالإتفاق مثلاً على تحديد وقت الشحن أو التفريغ أو التسليم.

أما فيما يخص موضوع البحث المتعلق برص البضائع فهو الإلتزام هام من بين الإلتزامات المقررة في عقد النقل البحري للبضائع يقع على عاتق الناقل ، و قد نصت كل من معاهدة بروكسل لسنة 1924 و إتفاقية هومبورغ 1978، و كذا إتفاقية روتردام لسنة 2008 على رص البضائع كالإلتزام أساسي للناقل غير أن أي واحدة منها لم تتطرق لتعريف الرص و قواعده.

---

1- Philippe delebecque,la convention sur les contrats internationaux de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer,le contentieux maritime colloque international 02 et 03 mai 2009,faculté de droit d'oran.

فالرص مصطلح تقني محدد لمرحلتين من النقل عرفه العميد روديار بأنه: " توزيع البضائع داخل المساحات المخصصة لها و تحديد العناصر المختلفة"، و يقترب الرص من مفهوم تعبئة البضائع داخل الحاوية و التي تعني شحن البضائع في الحاوية و رصها، و الممارسات أكدت بأن مصطلح « calage » الهدف منه ضمان إستقرار البضائع طيلة الرحلة البحرية.

و يتشكل الرص أيضا من العمليات المادية المخصصة لتوزيع و تثبيت الحاويات في السفينة،وكما عرفه الأستاذ "Bonassies" و"Scapel" هو عملية الترتيب بشكل منهجي للبضائع و ضمان الشحن القوي بالسفينة عن طريق تثبيت كل بضاعة بواسطة مجموعة من الكابلات، الحبال أو الدعامات أو وسائل أخرى، فلهذه العملية أهمية من وجهة النظر الفنية إذ تحدد الإستقرار و بالتالي سلامة السفينة<sup>1</sup>. و بذلك يعتبر الرص بمثابة التوفيق بين العديد من الضرورات، فواحدة للحفاظ على البضائع و أداء السفينة، و الأخرى لسلامة السفينة و الملاحة البحرية، و إن تكييف هيكل السفن الحديثة و كذلك أنظمة الكمبيوتر من أجل تصميم التحميل سوف يسهل على نحو متزايد من هذه العمليات، ومع ذلك فإن الحقيقة تبقى أن الربان يجب عليه أن لا يقصر في الإهتمام بضمان سلامة الرحلة<sup>2</sup>.

---

1- Emmanuelle billy,l'arrimage des conteneurs, université paul cezanne- d'aix-marseille 3,faculte de droit et de sciences politiques, centre de droit maritime et des transports (CDMT),année universitaire 2006-2007,p3.

2- Baye cisse , l'arrimage et le saisissage des marchandises transportees par mer, mémoire de D.E.S.S de droit maritime et de transport, centre de droit maritime et des transports (CDMT),université de droit d'économie et des sciences d'aix-marseille, ,année universitaire 2002-2003,p 79.

فتوضيب البضاعة و رصها بطريقة غير صحيحة و إستخدام وحدات غير ملائمة لنقل البضائع و الإفراط في تحميل هذه الوحدات قد يعرض الأشخاص للخطر أثناء عمليات المناولة و النقل، و التصريح غير دقيق عن البضاعة قد يولد أيضا أوضاعا خطيرة<sup>1</sup>.

و قد أحدثت الحاويات ثورة في عالم النقل، حتى صارت اليوم الحاويات كظاهرة رئيسية تميزت بها حركة الملاحة البحرية و الإقتصاد العام فهي تعد " آلة من أجل وضع الأشياء داخلها"، فقبل إدخال الحاويات لم تتطور ممارسات مناولة البضائع منذ أكثر من 100 عام، فبناء المنصات و تحميلها إلى عنابر السفينة كانت عملية بطيئة و تتطلب الكثير من اليد العاملة، زيادة على أن البضائع يمكن أن تتلف بسهولة أو تتعرض للسرقة، لهذا السبب تم إختراع الحاويات و التي تعد أهم إبتكار في القرن العشرين بمجال نقل البضائع.

فأكثر من 80% من نقل البضائع يتم في الحاويات، و هي ظاهرة أدت إلى توحيد السفن و تظل المرونة أحد الأصول الرئيسية في عولمة التجارة، فالنقل بالحاويات هو تحويل مبدأ الإنتاج الشامل في نقل البضائع العامة.

و يمكن للحاويات أن تنقل أية بضائع على حدا سواء المنتجات القابلة للتلف و المصنعة، فضلا عن البضائع الخطرة و الشديدة الخطورة السامة، على أن يؤخذ في الإعتبار الحصول على رص مناسب و حذر، قادر على تحمل جميع أنماط البحار و كل الجهود المادية و القوى الديناميكية، و قد يشمل أيضا تحسين مئانة الحاوية و التعديل من تصميم السفن، لتطوير المزيد من تقنيات المناولة و بالأخص إعادة التفكير المستمر في أنظمة الإمساك لجعلها أكثر أمان للملاحة و كذا لعمال الرصيف<sup>2</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المنظمة البحرية الدولية، لجنة السلامة البحرية، البند 22 من جدول الأعمال، 9 جوان 2014، المرفق 20، ص 04.

2- Emmanuelle billy, opcit, p4, 9.

كما أن الرص الجيد للصناديق في العنابر أو بسطح السفينة يسمح بزيادة كبيرة في معدل الملء مما يعني ربحية السفينة، فيتم تعبئة البضائع لدى الشاحن و تفكك عند المرسل إليه و السفر مجهول لدى الحاويات تقلل لحد كبير من فقدان و الكسر و السرقة، فالحاويات أثناء النقل في البحر تكون هائلة و وحده نظام الرص المناسب الذي سيضمن سلامة البضائع و الرحلة البحرية، فترتبط الحاويات و مشاكل الرص الخاصة بها بالتطور الآسي لهذا النمط من النقل، و الضغوطات الإقتصادية التي تفرضها التجارة في الخطوط العادية.

و قد كشفت تجربة خمسين عاما من إستعمال الحاويات المشاكل المتأصلة في نقل الحاويات، فأصبحت القضايا المتعلقة بتقنيات الرص في صميم إهتمامات جميع أصحاب المصلحة في التجارة البحرية، كما أعربت السلطات الدولية و الوطنية عن قلقها إزاء تعقد المشاكل المتعددة المتعلقة بالرص، و لم يتسن التطور السريع للنقل البحري في حاويات إلا بالاستثمارات الرئيسية التي قامت بها سلطات الموانئ في الهياكل الأساسية و المعدات المتخصصة في محطات الميناء من أجل نقل حاويات من السفن إلى القطارات و الشاحنات و العكس<sup>1</sup>.

كما يشكل نقل البضائع الخطرة مصدر قلق متزايد للعالم البحري، فكل يوم يتم نقل آلاف الحاويات التي تحمل بضائع خطرة على سفن الحاويات و العديد من هذه الأحمال تمثل خطرا محتملا، لذلك فمن الضروري إجراء تحديد دقيق للبضائع المنقولة من أجل تكييفها و لاسيما تلك المتعلقة بالتعبئة والتغليف والتحميل و الرص بسبب خصائصها الفيزيائية والكيميائية فمنها المتفجرة، السامة، و القابلة للإشتعال، بيد أنه تبين أن معظم الحوادث البحرية التي تتطوي على بضائع خطرة تنقل في حاويات قد حدثت بسبب الفصل غير الصحيح أو عدم الفصل بين البضائع، و سبب رئيسي آخر للحوادث هو البيان الكاذب أو الخاطئ للبضائع الخطرة.

---

1- Emmanuelle billy,opcit,p 9, 76.

2- Julie seguineau,le transport de marchandises dangereuses par porte-coneteneurs,universite paul cezanne-aix- marseille,mémoire master 2,faculte de droit et sciences politiques aix- marseille,centre de droit maritime et des transports (CDMT),2007-2008,p 6,9.

و تجدر الإشارة إلى أن الأحكام المنظمة لرص البضائع المنقولة بحرا لم تتضمنها معاهدة واحدة شاملة، و إنما جاءت متفرقة جسدت أحكامها تارة في العديد من المعاهدات والتوصيات الدولية من بينها إتفاقية سولاس لسنة 1960 الخاصة بالسلامة الأرواح في البحار، و كذا إتفاقية خطوط الشحن لسنة 1966 و التي نصت على قواعد نقل الحمولة الخشبية على سطح السفينة، والإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد المخطرة و الضارة بحرا، الموقع عليها بلندن في تاريخ 03 ماي 1996، و القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة المسمى ب CODE IMDG بحيث تضمن هذا القانون تعريف البضائع الخطرة و تحديد الإجراءات و شروط نقلها و كيفية رصها و التمييز بين هذه البضائع، و كانت أول إشارة لظهور هذا القانون في إتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لسنة 1960.

و تارة أخرى تم تقرير قواعد رص البضائع في مختلف التوصيات و المدونات الدولية منها مدونة الممارسات لنقل الأمن للبضائع الصلبة السائبة الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة بموجب القرار رقم A714(14) ، و توصيات بشأن البضائع الخطرة و هي عبارة عن لائحة تنظيمية نموذجية صادرة عن الأمم المتحدة بنيويورك و جنيف سنة 2011.

و في هذا الإطار تناولنا دراسة أحكام رص البضائع في عقد النقل البحري نظرا لأهميته و خصوصيته حسب طبيعة النقل، و توصلنا إلى طرح العديد من الأسئلة و التي جسدناها في الإشكالية التالية:

- ما مدى فعالية القواعد المنظمة لرص البضائع و الحاويات و ما موقعها من التشريعات الدولية ؟

و من أجل معالجة الإشكالية قسمنا دراستنا إلى بابين:

الباب الأول: القواعد الفنية الخاصة برص البضائع

الباب الثاني: الأحكام الإستثنائية لعملية الرص

و الهدف من هذا البحث هو إبراز أهمية رص البضائع المختلفة والمتنوعة المنقولة عبر البحر والتأكيد على أن لكل بضاعة طرق رص خاصة بها و عليه فإن موضوع الرص يخص النقل البحري فقط على أساس أنه يوجد نقل بري إما بالسكك الحديدية أو بالطرقات يختلف تماما عن القواعد المطبقة في النقل البحري، و نتيجة لصدور العديد من الإتفاقيات

الدولية التي تنظم هذه العملية و التي إنظمت إليها دول كثيرة ترتب على مخالفة قواعدها قيام المسؤولية جراء حدوث الضرر .

هذا، و قد إتبعنا في رسالتنا المنهج التحليلي من خلال توضيح الأحكام الخاصة برص البضائع التي هي في حد ذاتها متنوعة و مختلفة، فمنها البضائع الثقيلة و الخفيفة و الخطرة و البضائع السائبة و كذا البضائع الصلبة مما يفرض تمييز أحكام رص كل بضاعة عن أخرى، مع ضرورة توفر شروط ملائمة لعملية نقل البضائع مثل درجة الحرارة المناسبة خصوصا البضائع التي تحتاج إلى البرودة مثل المواد الغذائية السريعة التلف و التي أصبحت تنقل اليوم في حاويات المبردة ، و يتضح هذا المنهج في خاتمة التي توصلنا فيها لخلاصة و بعض التوصيات.

## الباب الأول: القواعد الفنية الخاصة برص البضائع

حتى نهاية الإمبراطورية الرومانية كان البجارة غير مهيين لمواجهة سوء الأحوال الجوية ، نظرا لإزدحام السفينة بالبضائع ذات الحجم الكبير، فإذا ما قدمت شحنات تتجاوز عوامل السلامة فالملاحين كانوا لا يعرفون جيدا كيفية الرص السليم و حتى وسائل الحماية كانت باعثة للسخرية إذ تتمثل فقط في مطوقة حبال السفينة في الجبهة و على الجزء الخلفي من أجل تقادي متصفحات غير مألوفة مع الرياح لمنعها من الإنهيار، أو يتم إهدار المرساة لإبطاء تقدم السفينة، إذ كان يحكم عملية الرص فقط العرف المطبق في كل ميناء .

أما في العصر الحديث سعي القانون الدولي و كذا الهيئات التابعة للمنظمة البحرية الدولية إلى وضع العديد من الصكوك القانونية من أجل تنظيم عمليات رص البضائع وفق شروط وتقنيات خاصة بها.

و لعل أبرز هذه الصكوك إتفاقية سولاس الخاصة بسلامة الأرواح في البحار و التي أكدت في أول نسخة لها سنة 1914 على أهمية رص و تستيف البضائع و تأمينه بشكل صحيح، أيضا قانون ISM إدارة السلامة الدولية و الذي يفيد بأن الرص يعد كجزء من صلاحية السفينة للإبحار، و قانون IMDG المسمي القانون الدولي البحري للبضائع الخطرة و الخاص بنقل البضائع الخطرة.

زيادة على توصيات المنظمة البحرية الدولية لمنع الأخطار الناجمة عن عدم وجود الرعاية في الرص و تأمين البضائع ، وضعت عدة مبادئ توجيهية في شكل قرارات، وقد تم تجميع كل هذه التوصيات في وثيقة واحدة أعتدت بتاريخ 6 نوفمبر 1991 بموجب قرار الجمعية العامة 714. A المعدل في عام 1994 و 1995<sup>1</sup>.

و هذا ما يفرض علينا دراسة إلتزام الرص بنوع من التفصيل من حيث مفهومه و شروطه و كذا أحكامه.

---

1- Baye cisse ,opcit,p 06 ,07.

## الفصل الأول: الإطار العام لعملية رص البضائع

كلمة الرص لغة تعني إلصاق الأشياء بعضها ببعض بشدة و تداخل ممكن و إحكام تام و رص البضائع يعني ترتيبها، أما من حيث أنها مصطلح بحري فهي تعتبر فرع مهم من المهارة البحرية، هذا الفن الذي يهدف إلى تقسيم البضائع في السفينة و تثبيتها بطريقة تتم فيها المحافظة على سلامة السفينة و طاقمها و حماية البضائع ، زيادة على الإقتصاد على متن السفينة و سرعة عمليات الشحن و التفريغ .

### المبحث الأول: مفهوم عملية رص البضائع

تتضمن عملية شحن البضائع على ظهر السفينة مرحلتين أساسيتين لا غنى عنهما يتمثلان في الوضع على ظهر السفينة و الرص.

فوفقا لقاموس جروس البحري يعني الوضع على متن السفينة جلب البضائع و تقريبها من السفينة و وضعها على سطح السفينة أو في العنابر ، بينما الرص هو تقسيم البضائع في مناطق مختلفة من السفينة المعنية و تثبيتها.

و يجدر بنا أولاً تعريف عملية رص البضائع و من ثم التطرق إلى الشخص الملزم بالقيام بالرص.

### المطلب الأول: تعريف عملية رص البضائع

عرف الدكتور روديوار الرص بأنه:" توزيع البضائع في داخل العنابر المخصصة لها و تثبيت مختلف العناصر"، و من خلال هذا التعريف يظهر بأن عملية الرص ترتبط بالضرورة مع مصطلح إمساك البضائع و الذي يتحقق بتثبيتها جيدا حتى تعود ساكنة و غير متحركة داخل العنابر أو على سطح السفينة، و بأن توزع في العنابر بشكل صحيح ، بحيث يضمن الرص حماية السلع و لن يعرض إستقرار السفينة للخطر<sup>1</sup>.

---

1- Baye cisse ,opcit,p 06 ,11.



و قد حددت بوضوح غرفة التحكيم البحري بباريس مجمل هذه العمليات مشيرة إلى أن " تثبيت البضائع هو عملية متداخلة في الرص و يعكس جانبا واحداً....و بالتالي فيما يتعلق بالرص يتعلق بإحترام التثبيت"<sup>1</sup>.

أما التعريف العام للرص، فهو عبارة عن تستيف البضاعة و ترتيبها على نحو معين داخل عنابر السفينة المخصصة لها بما يحفظها من الهلاك أو التلف،و يراعي في ترتيبها و حزمها نوع البضائع، و مدى ملاءمتها مع البضائع الأخرى التي توضع بجوارها<sup>2</sup>، و تسمى عملية الرص في هذه الحالة بالرص التجاري، و لكن للرص وجه آخر يتعلق بالمحافظة على سلامة السفينة و الرحلة و تحقيق توازن و ثبات السفينة و هو ما يعرف بالرص الملاحي<sup>3</sup>، إذن الرص عملية فنية تتعلق بسلامة السفينة و سلامة البضاعة معا، فمن حيث سلامة السفينة يقتضي أن ترص البضائع مراعاة لعدم إختلال توازنها تقاديا لتعرضها للمخاطر البحرية.

بينما تتطلب سلامة البضائع أن تراعي ظروفها من حيث البرودة اللازمة لها و تأثير حرارة آلات السفينة عليها كما يراعي تأثير البضائع بعضها على البعض الآخر من حيث الضغط و التمزق أو الروائح و تقتضي سلامة الرص أن يكون بشكل يسهل تفرغها مثلا توضع البضائع التي تفرغ أولا في ميناء الوصول<sup>4</sup>، فيتوجب على القائم بالرص أن يبعد البضائع عن بعضها البعض لتجنب التلف فمثلا لا يجوز وضع الأقمشة قريبا من الزيت لإحتمال تسرب الزيت الأمر الذي قد يؤدي إلى تلف الأقمشة و إذا كانت السفينة تحمل خشبا و إسمنت فلا يجوز وضع الخشب على الأسمنت لإحتمال تمزق الأكياس<sup>5</sup>.

---

1- Baye cisse ,opcit,p 12.

2- عدلي أمير خالد ،أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري ضوء قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 2005، ص 67 .

3- محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص 338 .

4- لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، سنة 2001، ص 68 .

5- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، سنة 2011، ص 120.

كما تقتضي سلامة الرص بقاء الأغطية على البضائع و إستمرار وجود التواصل بين البضائع و بينها و بين الآلات و تهوية العنابر من فترة لآخرى كلما كانت ضرورة المحافظة على البضائع<sup>1</sup>.  
و يجب أن تغطى البضائع بقطع خشبية أو قماش يقيها ماء البحر كما يتضمن التستيف إقامة الفواصل بين البضائع و حتى بينها و بين الماكينة و جسم السفينة و ذلك لمنع إضرار كل منها بالأخرى أو زيادة ميل السفينة<sup>2</sup>.

و منه فإن رص البضائع لا يرتبط فقط بعناية المحافظة عليها و إنما يكون رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية بسلام فالأمر يتعلق أيضا بمصالح الناقل البحري و مصالح الشاحنين الآخرين<sup>3</sup>.

رص البضائع له قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن لسنة 1966 الخاصة بخطوط الشحن ، و تحدثت المادة 773 من ق.ب.ج عن رص البضائع بقولها " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها و يخص البضائع بعناية عادية حسب الإتفاق بين الأطراف و حسب أعراف ميناء التحميل " ، و إذا إقتضت الضرورة عناية خاصة بالبضائع فيجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك و أن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن<sup>4</sup>.

### **الفرع الأول : فوائد الرص الجيد**

الأهداف الرئيسية للرص المناسب و الدقيق هي حماية البضائع المشحونة و ضمان إستقرار السفينة المنتظم، و يعتقد أن الرص يمكن أن يؤدي أيضا إلى فوائد أخرى مالية بحثة.

---

1- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 79 .

2- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، طبعة الثانية سنة 2003 ، ص 27.

3- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ص 258.

4- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، سنة 1983 ، ص 90.

## أولاً- الرص السليم و الحذر يسمح بالحصول على إيراد تجاري:

السفينة هي عاصمة ملتزمة في البحر، و مثل كل رأس مال يجب أن نعمل بما يكفي لتغطية التعويض عن أداء رأس المال المستثمر و تشغيل التسليح، قبل إستخدام أكثر أو أقل مواتاة القدرات في وزن و حجم السفينة عن الشحن أو التفريغ، توزيع البضائع في السفينة هو جزء مهم من أداء السفينة، و هكذا فإن توزيع البضائع في السفينة تخضع لنوعين من القيود، تلك التي تقع منابعها في سلامة البعثة، و تلك المتأصلة في التشغيل التجاري للسفينة.

فالرغبة المشروعة من أجل الربح نجدها جنباً إلى جنب مع الحاجة لتقديم أسعار تنافسية، و البحث عن أقصى إيراد يميل إلى الحصول على الإستفادة الكاملة من قدرة السفينة دون ضياع الوقت أو فقدان الأماكن بإستخدام أفضل المساحات لإستقبال البضائع .

## ثانياً- الحاجة للحد من مدة توقف السفينة بالميناء:

كانت دوافع المجهزين بزيادة عدد دورات السفن تخفيض كبير لمدة مكوثها بالميناء، فيجب توزيع البضائع على متن السفينة بطريقة للتقليل من مدة العمليات التجارية من جهة، فالسفن المؤجرة تنظم إيجار مكلف نوعاً ما إعتياداً على إستخدام السفينة للوقت، و من جهة ثانية تدفع السفن رسوم مقابل مكوثها في الموانئ تكون مقارنة مع الحجم و المدة.

فتوزيع البضائع يمكن أن يولد مكاسب من الوقت في التفريغ و الحد من مدة توقف السفينة، و لتحقيق هذه النتيجة يتم شحن البضائع في ترتيب عكسي من التفريغ، ذلك بأن ترص البضائع المتجهة إلى أول ميناء في الجزء العلوي من العنبر و آخر تفريغ في وسط العنبر، و من المستحسن أن يتم توزيع الشحنة المتجهة على نفس ميناء التفريغ في عدة عنابر للسماح بالعمل في وقت واحد من عدة فرق من عمال الموانئ لتسريع التفريغ<sup>1</sup>.

---

1- Baye cisse ,opcit,p41.

و من بين أحد العوامل التي أدت إلى الرص و التسطيف السريع يبقى بلا شك ظاهرة الحاويات و التي سارعت بشكل كبير في العمليات التجارية للشحن و الرص، فسفينة حاويات يمكن أن تشحن بمعدل 8 إلى 20 صناديق في الساعة الواحدة، و تقضي نصف يوم بدلا من خمسة أيام بالنسبة للسفينة التقليدية<sup>1</sup>.

### ثالثا - الإستخدام الفعال لمساحات شحن البضائع:

من حيث المبدأ المساحات التجارية يجب أن تحتل بالكامل من قبل البضائع من دون خسارة لأي مكان، يبدو أن الوضع الإقتصادي المثالي لإستخدام مساحات شحن البضائع في السفينة الذي يستخدم بالكامل حسب الإمكانيات الوزن و الأبعاد، فالأداء الأمثل للسفينة لا يعتمد بالضرورة على التحميل الأمثل فقد يكون في الواقع أكثر إثارة للإهتمام جزء فقط من سعة السفينة بإستخدام سلعة تصل سعة وزنه.

فطريقة الرص التي تؤدي إلى تكاثر الفجوات بين مجموعات مختلفة للطرود و الإستخدام المفرط و غير المبرر للأخشاب فرش الشحنة يجعل من البضائع تأخذ فضاء واسع دون فائدة يمكن أن يؤدي إلى فقدان مجالات هامة من مساحات الشحن.

و مع ذلك فمن الضروري إعتداد التوزيع الذي يحد من فقدان مسافات أو إستخدام مرافق مع الأخذ في مكان البضاعة و يختلف الحجم الذي تحتله البضائع على عامل الرص.

### الفرع الثاني: النطاق الزمني لعملية الرص

إن الإلتزام برص البضائع مثله مثل أي إلتزام آخر ينشأ عن عقد النقل البحري، و لا بد أن يتم تنفيذه و القيام به خلال مدة معينة، و تسبقه عمليات أخرى<sup>2</sup>.

---

1- Baye cisse ,opcit,p41.

2- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص68.

و من أجل معرفة النطاق الزمني لعملية الرص يثار لنا سؤال مهم هو متى تبدأ عملية الشحن ؟  
فيجب بالأولى معرفة بداية الشحن حتى يسهل علينا تحديد نهايته و الذي يعد أول خطوة للقيام  
بالرص، فالشحن هو عملية مادية تعنى وضع البضائع على ظهر السفينة و لا يمكن تصوره إلا بعد  
أن يتسلم الناقل البضاعة المراد نقلها ، فمن المعلوم أنه قبل البدء بعمليات الشحن توجد مرحلة قبول  
البضائع و تسلمها من طرف الناقل أو ممثله القانوني.

غير أن المشرع الجزائري لم يعرف عملية التسلم على عكس التسليم الذي ينتهي به عقد النقل البحري  
للبنائع و هذا ما يشكل فراغ قانوني خاصة و أن أخذ البضاعة على عاتق الناقل و تسلمها و التكفل  
بها هو الذي يحدد متى يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة.

غير أنه و مع التطور الذي شهدته صناعة السفن و المنشآت المينائية، فإن عملية الشحن إتخذت  
صوراً مختلفة حسب نوع البضاعة و نوع السفينة الناقلة، فإذا كنا بصدد سفن تعاقدية فإن بداية  
الشحن يكون دائماً بإستلام البنائع تحت الروافع على الرصيف بطول السفينة ، أما فيما يخص  
السفن الكبيرة فإنه يكفي بمجرد دخول الآلات المتحركة إلى مستودعات السفينة<sup>1</sup>.

و على هذا الأساس تبدأ بعدها مباشرة عملية الرص و يتحدد نطاق زمانها بمجرد نهاية الشحن،  
بحيث يسأل القائم بالرص عن أي هلاك أو تلف حدث للبنائع خلال هذه العملية، فيمتد إلتزام  
الرص من إنتهاء عملية الشحن إلى غاية البدء بفك أحزمتها و تهيئتها للتفريغ إذ قد تسبب إهتزازات  
السفينة تحرك البنائع في المكان الذي رصت فيه، فيجب إعادتها إلى أماكنها كما تقتضي سلامة  
الرص بقاء الأغطية على البنائع و إستمرار بين البنائع و بينها و بين الآلات و تهوية العنابر  
بين فترة و أخرى كلما كانت ضرورة للمحافظة على البنائع تستدعي ذلك<sup>2</sup>.

---

1- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص117، 118.

2- رشيد لكحل، عقد النقل الدولي للبنائع، ذ/ رشيد لكحل، عقد النقل الدولي للبنائع، مجلة معلومة قانونية، من الموقع الإلكتروني <https://web.facebook.com> بتاريخ 2015/10/21، ص06.

بعدما عرفنا النطاق الزمني للإلتزام بالرص فيجدر بنا أيضا معرفة على من يقع هذا الإلتزام.

### المطلب الثاني: الملتمزم برص البضائع

قديمًا كان قانون التجارة البحرية العثماني يجعل إلتزام رص البضائع على عاتق الشاحن أصلاً على أساس أن الإلتزام الرئيسي للناقل يكون بتقديم سفينة صالحة للملاحة، إلا أنه يجوز الإلتزام على أن يكون عبء العملية على عاتق الناقل، على عكس إتفاقية بروكسل التي نصت بأن عملية رص البضائع تقع على عاتق الناقل دائماً و كل إتفاق على خلاف ذلك يعتبر باطل<sup>1</sup>، كما تضمنت قواعد فيسبي في المادة 3 فقرة 2 أن من مهام الناقل بذل العناية و الحرص على تحميل البضاعة و رصها و نقلها و حفظها حتى وصولها<sup>2</sup>.

في حين أن إتفاقية هومبورغ لم تتعرض إلى إلتزام الشحن الذي يسبق عملية الرص، و بالنظر إلى النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري فإن إلتزام الرص يقع على الناقل ما دام هو المسؤول عن البضائع منذ تسلمها في ميناء الشحن و حتى ميناء التفريغ على أساس أن إلقاء عبء الرص على الشاحن أصلاً أو إتفاقاً لا ينسجم و طبيعة العملية التي تتعلق بسلامة السفينة ، فمن البديهي أن يكون الإلتزام بالرص على الناقل و بإشراف الربان .

و يرى البعض أن رص البضاعة ما دام يتعلق بسلامة السفينة و هو ما يعرف بالرص الملاحي إلى جانبه الرص التجاري الذي يتعلق بسلامة البضاعة، فمن الممكن الإلتزام على أن يتولى الشاحن العملية الثانية دون الأولى، إلا أن تجزئة عملية الرص بالطريقة المذكورة غير ناجح إذ تؤدي العملية الواحدة إلى نتيجتين و لا يستطيع القيام بها سوى الربان بما إكتسبه من خبرة ، و حتى القانون الإنكليزي حمل الربان واجب رص البضاعة و إذا ما إتفق مع متعهدي الشاحن القيام بها فيجب أن تتم تحت إشراف الربان<sup>3</sup>.

---

1- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 80 .

2- محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر و التوزيع، سنة 2015، ص 88.

3- لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 80 .

و يقع الإلتزام برص البضاعة و تستيقيها داخل السفينة على عاتق الناقل، إلا أنه غالباً ما يقوم الربان بعملية الرص بحيث يعهد إلى عمال مقاولين متخصصين بالقيام بهذه الوظيفة على أن قيام هؤلاء بعملية الرص لا يرفع المسؤولية عن الناقل بل يظل مسؤولاً في مواجهة الشاحن عن الأخطاء التي تقع من هؤلاء المقاولين، و على الربان أن يراقب الرص طوال الرحلة البحرية فعليه أن يعيد رصها إذا إنتقلت من مكانها بسبب إهتزاز السفينة<sup>1</sup>.

فيعد الرص في عنابر السفينة من الأعمال الفنية، ذلك أن حسن القيام بها يحمي السفينة من الجنوح، كما يحمي البضاعة من التلف، لذلك فإنه من الضروري أن تتم تحت إشراف الربان و مسؤوليته و يتحمل نتائجها إذا ما فقدت السفينة توازنها<sup>2</sup>.

و على الربان خلال الرحلة أن يعتني بالبضاعة عناية تختلف باختلاف طبيعة كل بضاعة و بنود الإلتفاق الذي يحدد واجبات الربان، فلا يلزم بغير ما شرط عليه، فلو نقل في سفينة بعض الحيوانات فإنه لا يسأل عن سقيها و تغذيتها حين يرد في عقد النقل بند يعفيه من هذا الواجب، و مع ذلك فثمة واجبات عامة لا يسع الربان الإلتفاق على الإستعفاء منها، كواجب التهوية فإن الإخلال به يعد من جملة الأخطاء التجارية التي يسأل عنها الربان، و تمنح وثائق الشحن للربان رخصة واسعة في تحويل البضاعة إلى سفينة أخرى وطنية أو أجنبية<sup>3</sup>.

كما قد يتولى عملية الرص الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون للمجهز يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية<sup>4</sup>.

---

1- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص68.

2- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 208.

3- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهد للنشر و التوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 1982، ص 220.

4- هاني دويدار، المرجع السابق، ص258.

أما بالرجوع إلى ق.ب.ج فتقع عملية الرص على عاتق الربان أصلا غير أنه يمكن أن يقوم بها مقال المناولة المينائية كما نصت على ذلك المادة 912 و ما يليها من ق.ب.ج، على أن يتم ذلك تحت إشراف الربان كما يلتزم الناقل ممثلا بواسطة الربان بالسير و الإشراف على الرص خلال الرحلة البحرية فيصلح من ترتيب البضاعة إذا اختل نظامها جراء إهتزاز السفينة<sup>1</sup>.

و قد أصاب ق.ب.ج عندما حمل الربان مهام الرص، فبالنظر إلى الهدف الأساسي من عملية رص البضائع و تستيفها هو أخذ أكبر عدد ممكن من الحمولة داخل السفينة ، لذا على الربان أن ينفذ هذه العمليات محافظا أولا على صلاحية السفينة للملاحة ، و المحافظة على البضائع إلى حين تسليمها إلى أصحابها ثانيا<sup>2</sup>.

اليوم كلا من القانون الدولي و الفقه أقر بأن التستيف و الرص الصحيح يعتبر من المهام الأساسية للربان فهو الرئيس الملاحي و التجاري، و يتجسد ذلك من خلال إتخاذ جميع التدابير اللازمة من أجل توفير الرعاية المناسبة للبضائع المعبئة عن طريق تنفيذ عمليات الإعدام و الإشراف و المراقبة، فضلا عن السلطة السيادية للتعديل التي تتجسد في أن رص البضائع هو من المعاملات المادية و التي تنفذ من قبل المناولين، و مع ذلك سيعود على الربان رصد هذه العمليات و إجراء أية تغييرات يراها ضرورية.

نعلم أن رص البضائع يعني الإمتثال للقوانين أو لوائح معينة المنظمة له، و لكن الرص الجيد هو مسألة تقنية و الخبرة المكتسبة، فكما ذكر البارزين منهم العميد روديار بأن الربان يجب عليه إتخاذ جميع التدابير المقترحة من تجربة حتى يكفل تستيف صحيح و بدقة.

---

1- العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، سنة 2002، ص122.

2- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص124 .



و في قضاء الغرفة المدنية للمحكمة العليا في حكمها الصادر بتاريخ 1910/12/05 نصت على "...:في حد ذاته، الرص يرتبط بإستقرار السفينة و المهتمين و ذلك لسلامة الملاحة، على هذا النحو، فمن ضمن المهام الأساسية للريان أن من مسؤوليته الرصد" .. ، و هذا المبدأ أيضا طرح من قبل القانون الفرنسي و لم يتم الطعن فيه.

أما في الممارسة العملية يتم رص البضائع تحت السيطرة الفعلية للقائد الثاني و الذي يعد الضابط من الحافة مباشرة بعد القائد، و هو المسؤول بشكل عام عن الإشراف على صيانة السفن و إدارة خدمة البضائع، إلا أن تدخل الريان الثاني لا يقلل من حقيقة أن التستيف يقع أساسا ضمن الوظائف الرئيسية للريان و يتعين على هذا الأخير توجيهه و مراقبة الريان الثاني<sup>1</sup>.

و بالرجوع إلى نص المادة 773 من ق.ب.ج يتحمل الناقل عمليات الرص و الذي يفرض عليه القيام بها بشكل جيد و صحيح<sup>2</sup>.

و نظرا لوجود إلتزامات أخرى يفرضها عقد النقل البحري للبضائع غير إلتزام بالرص، فينبغي التطرق إلى التعريف بهذه الإلتزامات و تمييزها عن الرص موضوع دراستنا.

---

1- Baye cisse,opcit,p06,48,50

2- أنظر نص المادة 773 من ق.ب.ج.

## المبحث الثاني: تمييز الرص عن باقي إلتزامات عقد النقل البحري للبضائع

يعد عقد النقل للبضائع من العقود الملزمة للجانبين، و من آثاره أنه يرتب إلتزامات على عاتق طرفيه، و يتضمن هذا العقد العديد من العمليات المتداخلة على أساس أنه عقد مركب، فتشكل هذه العمليات رابط علاقة قانونية متسلسلة ينتج عنها تدخل الكثير من الأشخاص عدا أطراف العقد، لدى تجدر التفرقة بين مختلف هذه العمليات مع الرص حتى يتجلى لنا توضيحه .

### المطلب الأول: تفرقة الرص مع أهم الإلتزامات المنفذة قبل البدء بالرحلة البحرية

يرتب عقد النقل البحري للبضائع بعض الإلتزامات تبدأ قبل أخذ البضاعة على عاتق الناقل و تسليمها له من أجل نقلها، و تتجسد هذه العمليات في :

#### الفرع الأول: الإلتزامات المتعلقة بالسفينة

تعتبر السفينة عنصرا أساسيا في عقد نقل البضائع عن طريق البحر، و قد عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 من ق.ب على أنها: " كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة<sup>1</sup> .

#### أولا - تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية

أول ملامح ظهور هذا الإلتزام كان في القانون الفرنسي في الأمر المتعلق بالبحارة l'ordonnance de la marine، و أجمع الفقه بأنه في تلك الفترة النص الفرنسي قصد من مفهوم صلاحية السفينة للملاحة فقط إمكانية ركوب السفينة للبحر بإعتبار أنه في تلك المرحلة لم تكن هناك سفن ذات خصوصية<sup>2</sup> .

---

1- نص المادة 13 من ق.ب.ج.

2- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 113 .

و تختلف صلاحية السفينة للإبحار عن لياقة السفينة و قدرتها للتعامل مع طبيعة البضاعة المنقولة فمثلا عندما يتم نقل بضائع من اللحوم المجمدة بأنها تحتاج إلى سفينة مجهزة بأجهزة تبريد كافية أو عندما يتم نقل حيوانات حية فيستوجب توفير تهوية كافية في السفينة.

و يعتبر إلتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة و مهياة للنقل حسب طبيعة البضائع المشحونة بالعقد إلتزاما بتحقيق الغاية من النقل و على الناقل أن يكون حريصا و يتوجب عليه أن يبذل العناية المعقولة في عقد النقل البحري<sup>1</sup>.

أما المعني الحالي لهذا الإلتزام فهو قيام الناقل بتجهيز السفينة ماديا بالوقود و الماء و غيرها من الأدوات اللازمة لإبحار السفينة، و بشريا بالريان و الطاقم و ذلك لتكون صالحة لركوب البحر و القيام بتنفيذ عقود النقل التي تزمع القيام بها.

و هو نفس المفهوم الموجود في إتفاقية بروكسل في مادتها 03 و التي جعلت إلتزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة مجرد إلتزام ببذل عناية قبل السفر و عند البدء فيه، و يتحقق الوفاء به إذا بدل الناقل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله ناقل عادي، و على الناقل عبء إثبات بذل الهمة الكافية ليبعد عن نفسه المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة. في حين أن قواعد هومبورغ لم تتعرض لمسألة صلاحية السفينة للملاحة لأنها وسيلة الناقل لتنفيذ عقد النقل و توصيل البضاعة سليمة في الموعد المتفق عليه، و هو نفس الحكم الذي جاءت به قواعد روتردام بعدم نصها على الخطأ الملاحي كسبب من أسباب الإعفاء القانوني للنقل من المسؤولية<sup>2</sup>.

---

1- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل - النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي-، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، 2015، ص 87.

2- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 206.

فقد إفتترضت قواعد هومبورغ أساسا عاما للمسؤولية يقوم على الخطأ و الإهمال المفترض من جانب الناقل البحري حسب ما جاء في المادة 05 فقرة 01، فلا يستطيع الناقل دحض المسؤولية إلا بإثبات قيامه بكافة التدابير لتجنب الحادث و تبعاته، و عليه سيكون من العسير على الناقل إثبات إتخاذه العناية اللازمة<sup>1</sup>.

بينما نصت قواعد روتردام في المادة 14 فقرة "أ" على إلتزام الناقل ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية في بدايتها و أثناءها لجعل السفينة صالحة للإبحار و الإبقاء عليها، فهذه الصلاحية تمتد أيضا أثناء الرحلة إلى غاية إنتهائها، فجعلت هذا الإلتزام مستمرا تنفيذه طيلة الرحلة البحرية<sup>2</sup>.

و قد نصت المادة 3 فقرة "1" بند "أ" من معاهدة بروكسل بأن يمارس الناقل قبل الرحلة و في بدايتها نشاطا كافيا لجعل السفينة صالحة للملاحة، بما يعني أن إلتزام الناقل ينتهي بمجرد بدء الرحلة<sup>3</sup>.

أما ق.ب.ج فقد تطرق لهذا الإلتزام في المادة 770 فقرة 1 بوجوب السهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة و تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب<sup>4</sup>. و عليه يتوجب على الناقل قبل بدء الرحلة أن يقوم بإتخاذ الإحتياطات التالية:

- أن يعد السفينة إعدادا فنيا حسنا تكون معه صالحة للملاحة.

---

1- كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الإتفاقيات الدولية - دراسة مقارنة-، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، كانون الثاني 2017، ص 17.

2- إتفاقية روتردام، المادة 14 فقرة "أ".

3- معاهدة بروكسل، المادة 3.

4- أنظر نص 770 فقرة 01 من ق.ب.ج.

- أن يجهزها و يزودها بالمعدات و الريان و المؤن اللازمة.

- أن ينظف و يحسن حال العنابر و الغرف الباردة و المبردة و سائر أقسام السفينة المعدة للشحن و التفريغ.

و تختلف الإستعدادات الواجب إتخاذها من سفينة لأخرى، كما تختلف بإختلاف طبيعة الرحلة التي تستعد للقيام بها، و إذا لم تتخذ هذه التدابير و لحق البضائع ضررا أعتبر ذلك خطأ الناقل يعطى للشاحن حقا في التعويض<sup>1</sup>، و من كل ما سبق يفهم أن فكرة الصلاحية الملاحية تحوي جانبين: الجانب الملاحى و الجانب التجاري.

فالصلاحية الملاحية هي قدرة السفينة على خوض البحر و مواجهة مخاطر الملاحة في البحار التي يتعين أو يحتمل أن تبحر فيها، و يقتضى ذلك أن يكون بدن السفينة متينا بحيث يتحمل مخاطر الرحلة البحرية و سلامة المحركات و أجهزة القيادة و التوجيه، و كذلك يتضمن تجهيز السفينة و تزويدها بطاقم كاف و مؤهل حسبما تقتضيه القوانين و المعاهدات الدولية في هذا الشأن، و كذلك تزويدها بالمؤن و الوقود اللازمة للرحلة الميينة في وثيقة الشحن.

أما صلاحية السفينة من الوجهة التجارية فإن الناقل يلتزم بأن تكون أقسام السفينة صالحة لوضع البضائع و حفظها، و يعني ذلك نظافة العنابر و سلامة معدات التبريد و التهوية و سلامة التستيف<sup>2</sup>.

إلا أن صلاحية السفينة ذاتها لا يتحدد بالصلاحية المادية نفسها كأن يكون هيكلها خاليا من أي ضرر أو أن تكون ماكيناتها تعمل بصورة سليمة و مناسبة و إنما يتعدى ذلك ليشمل تجهيزاتها و أدواتها و كفاءة بحارتها و الوثائق المطلوب حملها على ظهر السفينة و الأمور الأخرى التي قد تؤثر على صلاحية و ملائمة السفينة لمواجهة مخاطر البحر الإعتيادية.

---

1- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 206.

2- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 113، 115، 116.

و تعتمد الصلاحية المادية للسفينة بالدرجة الكبيرة على مختلف الظروف التي تحيط بالرحلة و كذلك تعتمد على الوقت الذي ستطلق به الرحلة، إذ يعد الموسم السنوي عاملا مهما لتحديد السفينة للملاحة فإذا كانت السفينة صالحة للملاحة أثناء الصيف فإنها قد لا تكون صالحة للملاحة أثناء الشتاء، و حتى نوعية المياه الملاحية إن كانت عذبة أو مالحة، فقد تكون سفينة صالحة للملاحة في المياه الداخلية و أخرى صالحة لإبحار في المحيطات.

و قد بين القضاء ذلك في عدة أحكام منها قضية « Daniel V.harris » و التي تتلخص وقائعا بأن سفينة أبحرت من ميناء st.lucar لغرض نقل بضاعة من أغصان الأشجار و كان ذلك في شهر شباط، و أن جزء من البضاعة قد شحن على ظهر السفينة ذاتها لاسيما أن وثيقة التأمين التي أجريت على السفينة تجيز شحن البضاعة على سطح السفينة.

و حدث بعض ذلك أن هذه الحمولة المشحونة على سطح السفينة قد أثرت على سلامة السفينة نفسها و السبب تعرض السفينة أثناء رحلتها إلى أجواء مناخية سيئة جدا مع عدم وجود كادر كفاء قادر على القيام بطرح الحمولة المنقولة على سطح السفينة في البحر خلال وقت معقول، كل ذلك جعل المحكمة تقرر أن السفينة غير صالحة للملاحة و ذلك لأن الحمولة المنقولة قد أثرت على سلامتها و أدت إلى تلف الحمولة، و هذا ما يبين أخطار الرص السيء.

أما الصلاحية البشرية للسفينة فتعترض وجود طاقم بشري كفاء و كاف و يتعامل مع أدواتها بمهارة و قادر على تفادي ما يواجهه من مشاكل أثناء الرحلة عناية الرجل الحريص، غير أن الناقل البحري عليه أن يقوم بالمتابعة المستمرة لسلوك و تصرفات الربان و المهندسين على سطح السفينة خوفا من فقد الربان التحكم بالسفينة مثلا شربه للخمر<sup>1</sup>.

---

1- وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لإلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة -دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية و قواعد لاهاي و قواعد هومبورغ، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، العدد الأول، السنة الخامسة، كلية القانون، جامعة البصرة، ص273، 269.

و من هذا المنطلق يمكننا أن نفترض أن هناك تطابق بين عمليات الرص و تلك المصممة لضمان صلاحية السفينة لإبحار، على أساس أن السفينة تتطلب أن تكون مسلحة بشكل صحيح و مجهزة، و المساحات المخصصة للبضائع تكون مستعدة لإستقبالها، فواجب الرص وفقا لإتفاقية بروكسل يغطي إثنين من الإلتزامات تتجسد في ممارسة العناية الواجبة قبل و في بداية الرحلة لضمان صلاحية السفينة للإبحار، و كذا رعاية البضائع التي سترص بحيث يجب أن تكون مناسبة مع توخي الحذر<sup>1</sup>.

و في قضية تتعلق بالسفينة « M.S FARIDA » فإن المحكمة الفيدرالية لنيويورك رأّت في الخطأ في رص البضاعة خطأ في صلاحية السفينة للملاحة، خطأ منسوب للناقل، ففي فبراير 1969 غادرت هذه السفينة ميناء نيويورك كانت تحمل في عابرها قاطرة من 15 طن يومين، بعد إنطلاق السفينة يكتشف الريان دخول المياه في العنبر أين توجد القاطرة المعنية بعد سحب السفينة و تجفيف العنبر إكتشف أن الغلاف الخارجي للعنبر تم إختراقه تحت خط الماء من قبل القاطرة المعنية.

يقول Victor Emmanuel bokalli: " عندما تكون سفينة محل رص سيء فمما لاشك فيه أنها تكون غير صالحة للملاحة، في الواقع إن الإلتزام ببذل العناية اللازمة لضمان صلاحية السفينة للملاحة هو واجب مثلما أن الإلتزام برص البضاعة بدقة يقع شخصا على عاتق الناقل<sup>2</sup>.

### **ثانيا: وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الوقت و المكان المتفق عليه**

يلتزم الناقل البحري للبضائع بتقديم السفينة المتفق عليها و يجب في هذه الحالة أن نقف على طبيعة العقد، فإذا تعلق الأمر بعقد إبحار سفينة يلتزم المؤجر سواء لمدة معينة أو لرحلة واحدة أو عدة رحلات بتقديم السفينة المتفق عليها و لا يجوز له أن سيتبدل غيرها ما لم تهلك أو تصبح غير صالحة للملاحة بسبب قوة قاهرة طرأت بعد السفر.

---

1- Baye cisse,opcit,p57.

2- حيفري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن،مدرسة دكتوراه،قانون الأعمال المقارن،جامعة وهران كلية الحقوق،سنة 2010-2011،ص 80.

أما إذا تعلق الأمر بعقد نقل بحري فلا يعد تعيين السفينة في العقد عنصراً جوهرياً بل وحتى سندات الشحن كثيراً ما تتضمن شرط يجيز للناقل تقديم سفينة أخرى بدلاً من المتفق عليها، وقد لا يتم تعيين السفينة في العقد، فلا يلزم الناقل بأن يضع السفينة أو جزءاً معيناً منها تحت تصرف الشاحن بل كل ما يلتزم به هو أن يوفر للبضاعة مكاناً صالحاً في السفينة.

إلا أن المادة 771 من ق.ب.ج.إ. شرطت على الناقل البحري في حالة إستبدال السفينة أن تكون في نفس الصنف زيادة على أن تكون صالحة للقيام بعملية النقل، وفي الواقع أن الشاحن الذي يتعامل مع شركة ملاحية لا يهتم بوجه عام بالسفينة التي تنقل عليها البضاعة، وكل ما يهمه هو أن تنقل البضاعة على سفينة صالحة للملاحة.

فيجب على الناقل أن يضع السفينة تحت تصرف الشاحن بحيث تكون مستعدة لتقبل البضائع في المكان والزمان المتفق عليهما، فإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل فيجب أن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر فيما عدا الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة، ومع ذلك فليس للربان ولا البحارة أن يحملوا فيها أي بضاعة إلا برضا المستأجر وبإذن منه، وفي حالة المخالفة فإن الأجرة عن البضائع المنقولة بدون حق تعود إلى المستأجر الذي يمكنه المطالبة بالتعويض.

فلا يكفي إحضار السفينة صالحة للملاحة إنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن أي أنه إذا أحضر الشاحن البضائع ووضعها على رصيف الميناء في الموعد المتفق عليه، فيقتضي أن تكون السفينة مهيأة لإستقبال البضائع، أما إذا لم تكن السفينة موجودة أو أنها موجودة لكنها غير مهيأة لإستقبال البضائع، فيكون الناقل قد أخل بالتزامه المتمثل في وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليه، ويسأل تجاه الشاحنين عن الأضرار التي تترتب على ما يدفع من رسوم إضافية عن البضائع فضلاً عن مسؤوليته عن الأضرار التي قد تتعرض لها البضائع خلال هذه الفترة<sup>1</sup>.

---

1- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري-دراسة مقارنة-، شهادة ماجستير القانون الخاص، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سنة 2013، ص 37، 36، 40، 41.



و بعدها يتوجب على الشاحن أو ممثله أن يقوم بإحضار البضاعة التي يطلب شحنها في الزمان و المكان المتفق عليهما مع الناقل، فمن المحتمل أن يحدد زمان التسليم باليوم و الساعة، إلا أنه كثيرا ما يتم الإتفاق على ضرورة التسليم قبل مدة محددة من موعد الإبحار، حتى يتسنى شحن البضائع فيها من دون تعطيل الرحلة.

أما فيما يتعلق بمكان التسليم فيمكن أن يتم لدى مكتب الناقل أو في مخازن الشاحن، و لكن الإتفاق على التسليم في ميناء الشحن هو العرف السائد، و الجدير بالذكر أن خدمة من الباب للباب و الذي أكدته قواعد روتردام جعلت من الممكن أن تتم عملية التسليم إنطلاقا من مصنع المنتج أو البائع .

### الفرع الثاني: الإلتزامات المتعلقة بالبضائع

تعددت الإلتزامات التي يجب على أطراف عقد النقل البحري للبضائع القيام بها من أجل الحفاظ على البضائع المراد نقلها في السفينة، و تتمثل هذه الإلتزامات في شحن البضائع، مناولتها، تستيفها، و الإعتناء بها، لينتهي الأمر بتفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية.

### أولا - الإلتزام بشحن البضائع:

تضمنت قواعد فيسبي بالمادة 3 فقرة 2 أنه من بين مهام الناقل بذل العناية و الحرص على تحميل البضاعة و رصها و نقلها و حفظها حتى الوصول<sup>1</sup>.

و يختلف الرص عن الشحن في أن الرص هو عملية فنية يتعلق بثبات السفينة و الإحتفاظ بتوازنها و من تم فهو يدخل في نطاق وظائف الربان، أما الشحن فهو عملية مادية عبارة عن رفع البضاعة من أرض الميناء إلى متن السفينة<sup>2</sup>.

---

1- محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 88.

2- عدلى أمير خالد، المرجع السابق، ص 67 .

و لم تحدد معاهدة بروكسل بالضبط وقت بداية الشحن و لا حتى التفريغ، غير أن بعض المؤلفين قرروا بأن مدة الشحن و التفريغ يبدأ من وقت ما يتم ضبط البضائع عن طريق الرفع بالسفينة في ميناء القيام إلى غاية الرفع بالسفينة في ميناء الوصول، أما القضاء فقد قرر بأن مصطلح الشحن على ظهر السفينة يعني كل مرحلة الشحن منذ رفع البضائع إلى غاية وضعها في السفينة و لا يمكن تقسيم مدة الشحن<sup>1</sup>.

فتبدأ عملية الشحن تحت إشراف الريان عند توفير سفينة صالحة للملاحة في ميعاد الشحن المتفق عليه<sup>2</sup>، و يجب أن يتم شحن البضاعة على ظهر السفينة بواسطة معدات خاصة تتناسب نوع البضاعة و حساسيتها و طريقة تغليفها، فالسوائل مثلا يتم شحنها مباشرة بواسطة خراطيم تصل من المستودعات إلى صهاريج السفينة من خلال عملية الشفط من السفينة أو الضخ من خلال مضخات تتبع مؤسسة الموانئ.

و إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب سائبة فيتم شحنها من خلال الأقمشة أو أقماع المعدة لهذه الغاية، و إن كانت البضائع بداخل حاويات نمطية فيتم شحنها من خلال روافع الرصيف أو السفينة، و قد يكون الشحن من خلال الموانئ العائمة بحيث يتم تستيف البضائع على الموانئ و يتم قطرها إلى السفينة و رفعها إلى سطح السفينة، و من ثم رصها و تستيفها داخل العنابر<sup>3</sup>.

و كذلك بالنسبة للتفريغ إذ يتم تفريغ البضائع من السفينة الواقعة في المرفأ إلى صنادل تقف بمحاذاتها ثم تنقل الصنادل الشحنة إلى الرصيف حيث يتم تفريغها<sup>4</sup>.

---

1- Hind adil, la responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance : causes d'exonération et limitation légales, master, université de montréal, faculté des études supérieures, droit des affaires, décembre 2005, p13.

2- محمود محمد عبابنة، المرجع السابق، ص88.

3- مهند عزمي أبو مغلي، المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة، رسالة ماجستير في الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2012-2001، ص22 .

4- كمال حمدي، المرجع السابق، ص29.

و على أي حال و مهما كانت طريقة الشحن فإن هذه الأعمال من وجهة النظر القانونية تشكل عملية واحدة ، على أساس أن الشحن يبدأ من لحظة إستلام البضائع على روافع السفينة و ليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلا على ظهر السفينة<sup>1</sup>.

### ثانيا - الإلتزام بالمناولة :

تمر البضائع خلال تنفيذ عقد النقل البحري بمراحل عدة، فالناقل يتلقى البضاعة من الشاحن ثم تشحن هذه الأخيرة على السفينة و تنقل إلى ميناء الوصول، و يجرى بعد ذلك تسليمها إلى المرسل إليه، إلا أن إزدياد حمولة السفن في العصر الحديث و الرغبة الملحة من أطراف عقد النقل البحري في سرعة تنفيذه، يستدعي لإنجاز تلك العمليات معدات خاصة و عمالة كافية على جانب من الخبرة، و هي أمور لا يمكن للناقل توفيرها في كل ميناء تصل إليه السفينة، و من ناحية أخرى ليس في مقدور الشاحن أو المرسل إليه توفيرها، و من تم كانت الضرورة للإلتجاء إلى من يقع عليه عبء القيام بهذه العمليات إلى مقاول متخصص بالمناولة<sup>2</sup>.

فتعتبر المناولة المينائية مرحلة مهمة في سلسلة النقل البحري حتى و لو كانت تتم في المجال البري داخل الميناء ، و قد تتداخل مع عملية الرص إذ أحيانا تشتمل المناولة رص البضائع غير أن نطاق المناولة واسع على الرص، فتندرج عمليات الرص ضمن الإطار العام لأنشطة المناولة، ففي الوقت الحاضر هم الشركات المتخصصة و المسؤولة عن هذه العمليات، أما في الماضي فكانت تندرج ضمن أفراد السفينة بمساعدة عند الضرورة من قبل عدد قليل من العمال في الموقع بالميناء<sup>3</sup>.

---

1- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 1998، ص 118.

2- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 36 .

3- Baye cisse, opcit, p 48.

و عرفها الفقه بأنها عقد يتضمن مجموعة من العمليات المادية المتقطعة الأولى تبدأ من ميناء القيام حيث يتم تحويل البضاعة من مكان تخزينها بالميناء أو المكان الذي وضعه فيها الشاحن لغاية رصيف الشحن ، و وضع البضاعة بواسطة الرافعات على ظهر السفينة و تنتهي في ميناء الوصول إذ يتم تحويل البضاعة من ظهر السفينة إلى رصيف الميناء<sup>1</sup>.

نصت معاهدة بروكسل على المناولة في المادة 3 فقرة 2، و كذا قواعد روتردام بالفقرة 1 من المادة 13، و بالرجوع لأحكام ق.ب.ج فطبقاً للمادة 913 تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصها و فكها و إنزالها و عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات و أخذها<sup>2</sup>، و يعبر على العمليات ذات الطابع المادي للمناولة المينائية ب la manutention portuaire ، بينما يعبر عن التشوين ب l'aconage ، و تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد و تقضي إلى دفع المقابل،

بحيث جاء المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 2008/11/08 المعدل للمرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 2006/04/15 و الذي يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ المنشور في الجريدة الرسمية رقم 64 بتاريخ 2008/12/17 ، و الذي ينص في مادته الثالثة "تسند ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على إمتياز و يستوفى شروط التأهيل المهني المطلوبة و يلتزم بإحترام شروط الإتفاقية و دفتر الشروط"<sup>3</sup>.

---

1- طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، رسالة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، سنة 2010-2009 .

2- ق.ب.ج، المادة 913 .

3- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 37 .

فالمناولة إذن لا تحتوى فقط على الشحن و التفريغ، و إنما تتوسع لتشمل التكفل بالبضاعة على الأرصفة أو بجانب السفينة أو حتى على السطوح الترابية و في المغارات و هي في إنتظار شحنها أو تفريغها، أما التشوين فبشمل العمليات الموجهة لتأمين الإستلام و التأشير و التعرف في اليايسة على البضائع المشحونة أو المنزلة و حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه، فعلى خلاف المناولة المينائية يقوم مداول التشوين بالتكفل القانوني للبضاعة، و العمليتان في الحقيقة متكاملتان<sup>1</sup>.

و يظهر علاقة المناولة بالرص في أنها أوسع نطاق من الرص، بحيث تنفذ العمليات المادية لوضع الحاويات في السفينة و رصها و تفريغها من قبل شركات المناولة و التي تقوم بمساعدة عمال الموانئ، و يتم كل ذلك بإستعمال معدات المناولة من رافعات شوكية و جرارات، فمهام المناولين قد تغيرت بشكل كبير مع ظهور الحاويات و التطورات التكنولوجية أدى إلى توفير المزيد من الأمن في تداول البضائع مع اقل أخطار للمسؤولين عن الرص<sup>2</sup>.

### **المطلب الثاني: تفرقة الرص مع بعض الإلتزامات الواقعة بميناء التفريغ**

تشير عملية نقل البضائع عن طريق البحر بصفة عامة العديد من المشكلات القانونية و الفنية على وجه الخصوص عندما تصل السفينة لميناء التفريغ، بحيث تبدأ إجراءات تسليم البضائع إلى المرسل إليه الحامل الشرعي لسند الشحن<sup>3</sup>.

---

1- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 37 و 147 .

2- Emmanuelle billy,opcit,page 35.

3- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 150 .

## الفرع الأول: العمليات المتعلقة بإنزال البضائع

تتجسد هذه العمليات في القيام بفك البضائع و من ثم تفريغها من السفينة.

### أولاً: عملية فك البضائع

عملية فك البضائع تندرج ضمن عمليات النقل البحري و تعني فك البضائع و إخراجها من العنابر و التي تحصل في ميناء التفريغ فتقابل عملية رص و تستيف البضائع في عنابر السفينة و التي تحصل في ميناء الشحن ، و تتم عملية فك البضائع تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها نيابة عن الناقل، و الغاية منها سلامة البضاعة فقط، فهي لا تهدف إلى الحفظ على توازن السفينة كما هو الحال في الرص<sup>1</sup>.

و طبقاً للمادة 780 من ق.ب.ج بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات الفك و المسماة désarrimage و إنزال البضائع بنفس العناية المتعلقة بالتحميل مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ، فكك البضائع هو عملية مادية يقوم بها الناقل، بحيث لا يتسنى تفريغ البضائع قبل فكها و إخراجها من العنابر و أقسام السفينة و بذلك تقابل عملية الرص و التستيف في ميناء الشحن<sup>2</sup>، و يعد هذا الإلتزام ضروريا كغيره من الإلتزامات، نصت عليه معاهدة بروكسل في المادة 3 فقرة 2، و المادة 13 من قواعد روتردام.

### ثانياً: عملية التفريغ

عملية التفريغ هي عملية مادية تعني إنزال البضائع من سياج السفينة إلى الرصيف أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف<sup>3</sup>، في المدة المتفق عليها في العقد، و في حالة عدم تحديد

---

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص30.

2- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 146.

3- كمال حمدي، المرجع السابق، ص41.

هذه المدة يجب أن يكون التفريغ في المدة التي يحددها العرف ، و غالبا ما تؤخذ بعين الإعتبار عند حساب مدة التفريغ طبيعة البضاعة و نوعها و كميتها<sup>1</sup>.

فعملية التفريغ تعتبر من العمليات المكلمة للنقل و الأصل أن يلتزم الناقل بتفريغ الشيء محل النقل عند وصوله ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك<sup>2</sup>.

فيجوز الإتفاق على أن يقع عبء التفريغ على الشاحن أو المرسل إليه لأن عملية التفريغ ليست من النظام العام<sup>3</sup>.

و القاعدة أن للربان عند الوصول أن يفرغ البضاعة من تلقاء نفسه دون إنتظار حضور من يتسلمها منه نظرا لضيق وقته و عدم إمكانية إنتظار مجيء متسلم البضاعة مع جهالة مجيئه، و لذا جرت العادة بأن يأذن الشاحنون للربانة بإختيار المتناولين الذين يضطلعون بتفريغ البضاعة للميناء المنشود لحساب الناقل<sup>4</sup>.

و لا يعني تفريغ البضائع عن ظهر السفينة هو تسليم البضاعة للمرسل إليه إلا في حالة واحدة و هي أن يكون التسليم في سند الشحن تحت الروافع، و تبقى مسؤولية البضائع في عاتق الناقل لحين تسليمها للمرسل إليه و حسب الإتفاق و شرط التسليم المنصوص عليه في سند الشحن أو البيوع البحرية<sup>5</sup>.

---

1- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص122

2- رشيد لكحل، عقد النقل الدولي للبضائع، المرجع السابق، ص07.

3- كاتيا عصام الصمادي، المرجع السابق، ص 22.

4- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص220.

5- مهند عزمي أبو مغلي، المرجع السابق، ص23 .

أما في الحياة العملية بالموانئ الجزائرية لا يتم تفريغ البضائع إلا بعد الحصول على ترخيص كتابي من أعوان الجمارك و حضورهم حتى تتم عملية تفريغ السفينة الراسية بميناء يوجد مكتب جمركي في مخزن و مساحات الإيداع المؤقت المستحدثة طبقا للمواد من 66 و 74 من قانون الجمارك<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: العمليات المتعلقة بتسليم البضائع

من الطبيعي أن تكون عملية تسليم البضائع هي آخر مرحلة في عقد النقل البحري، و هذا يعني أن مسؤولية الناقل عن تلف البضائع أو هلاكها تمتد إلى أن يتم تسليمها إلى المرسل إليه<sup>2</sup>.

### أولاً: المقصود بالتسليم

تسليم البضائع عمل قانوني يتحقق به تنفيذ الناقل لإلتزاماته و يترتب عليه إنقضاء عقد النقل البحري، فلا تنقضي و تنتهي مسؤولية الناقل عن البضاعة إلا بتسليمها للمرسل إليه أو نائبه تسليمياً فعلياً بحيث تنتقل إليه حيازتها و يتمكن من فحصها و التحقق من حالتها أو مقدارها ، و لا يغنى عن هذا التسليم وصول البضاعة إلى الجهة المقصودة ، و لو أخطر المرسل إليه بوصولها و أعذر بإستلامها طالما أنه لم يتسلمها فعلاً<sup>3</sup>.

و من الواضح أن النصوص الدولية من معاهدة بروكسل و إتفاقية هومبورغ و كذا إتفاقية روتردام لم تعطى أي واحدة منها مفهوماً محدداً للتسليم.

---

1- مجبر محمد، إشكالات التفريغ و التسليم في القانون البحري الجزائري، أشغال الملتقى الدولي عن المشاكل المرتبطة بالقانون البحري الجزائري، بتاريخ 22 أبريل 2006، جامعة وهران كلية الحقوق، ص 106 .

2- محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 133.

3- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 31 .



و قد عرف الأستاذ روديار التسليم كمايلي " :يعتبر التسليم تصرف ينهي الإلتزام الأساسي للناقل بوضع البضائع لحساب المرسل إليه ، و يقبل هذا الأخير بأخذ البضائع المسلمة له بحضوره " ، و يفهم من هذا التعريف بأن التسليم لا يكتمل إلا بواسطة مساعدة و مؤازرة إرادة الناقل و المرسل إليه ، و منه يتم التسليم من الطرفين بتلاقي إرادتهما من جهة الناقل عندما يلتزم بالتسليم بتقديم البضاعة و وضعها قانونا تحت تصرف المرسل إليه، و من جهة المرسل إليه بقبوله أخذ البضائع و إستلامها<sup>1</sup>.

فالتسليم بهذه الصورة يعتبر عملية قانونية لها شروطها و حدودها المميزة، بخلاف التفريغ الذي لا يعدو كونه مجرد عملية مادية، رغم أن العمليتين غالبا ما تكونا معاصرتين لبعضهما البعض في الواقع العملي.

القضاء الفرنسي يفرق بين التسليم كعمل قانوني و بين رفع البضائع الذي يعد عملية مادية، فمجلس قضاء أكس إعتبر أن العمليات القانونية للتسليم تتضمن نقل حيازة البضائع و بالتالي لا يمكن تصور تسليم بدون نقل حيازة البضائع إلى المرسل إليه، و مجلس النقض الفرنسي تبني نفس النظرية للتسليم بحيث أخذ صراحة في عدة قرارات بالمفهوم المادي للتسليم، بل إشتراط كأصل عام أن إستلام البضائع من طرف المرسل إليه لا يمكن إلا مع تحويل الحيازة المادية للبضائع<sup>2</sup>.

و قد أعطى ق.ب.ج تعريفاً للتسليم ليس بالبعيد عن تعريف الأستاذ روديار و ذلك في المادة **739فقرة 02** بنصها " :التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني ، مع إبداء قبوله بها، ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن" ، و يستنتج من هذه المادة بأن التسليم يتم في الوقت الذي يأخذ المرسل إليه البضائع ، على إعتبار أن عقد النقل البحري يبدأ من يوم تحمل الناقل عملية شحن البضائع و ينتهي إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو لممثله القانوني.

---

1-Lekhmissi mammeri,"La livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime",DESS,université de droit d'économie et des sciences d'Aix-marseille,septembre 2001,page 12.

2- بسعيد مراد،المرجع السابق،ص151 .

و من الواضح أن هذه المادة لم تحدد بصورة دقيقة الوقت الذي يعتبر فيه بأن البضائع قد سلمت للمرسل إليه ، لهذا تطرح أحكام هذه المادة عدة تساؤل من بينها :لماذا سمح القانون للناقل بحق وضع البضائع في المستودع تحت نفقة و مسؤولية المرسل إليه إذا لم يتقدم هذا الأخير من أجل أخذ البضائع؟<sup>1</sup>

و لا يعتبر تسليم البضاعة إلى السلطات الجمركية أو سلطات الميناء إبراء لذمة الناقل، لأن المقصود من التسليم هو التسليم الفعلي للبضاعة للمرسل إليه و لا ينقضي عقد النقل البحري إلا بتسليم المنقولة كاملة و سليمة إلى المرسل إليه أو نائبه، أما في حال إذا لم يتقدم المرسل إليه لإستلام البضائع فقد أجازت قواعد هومبورغ في مادتها 4 فقرة 02 بند ب02 بتسليم البضاعة إلى سلطة مصرح لها بموجب القوانين و الأنظمة تسليم البضاعة لها في ميناء الوصول<sup>2</sup>.

## ثانيا: صور التسليم

### 1 - شرط التسليم تحت الروافع :

يختلف التفسير الذي يعطى لعبارة " تحت الروافع " حسب عادات الموانئ، فقد يقصد بها إما تحت الروافع على ظهر السفينة أو تحت الروافع على الرصيف.

---

1-Nouredine Koudil, « Code maritime :lieu et moment de la livraison en débat »,le phare n°124,page 12.

2- كاتيا عصام الصمادي،المرجع السابق،ص 23.

فوفقاً للتفسير الأول يكون مؤدى هذا الشرط أن يتسلم الناقل البضائع من الشاحن على ظهر السفينة تحت روافعها ، و أن يكون على المرسل إليه إستيلاء البضائع من الناقل على ظهر السفينة تحت روافعها ، بما يعني أن الشاحن هو الذي يقوم بشحن البضاعة و أن المرسل إليه هو الذي يقوم بتفريغها.

أما حسب التفسير الثاني فيكون مؤدى هذا الشرط أن يقوم الشاحن بوضع البضاعة على الرصيف قريباً من السفينة تحت روافعها ، و يلتزم الناقل بشحنها على ظهر السفينة ، كما يقوم الناقل عند الوصول بفك البضاعة و إنزالها إلى الرصيف بجوار السفينة و تحت روافعها تحت تصرف المرسل إليه.

## 2- شرط التفريغ التلقائي:

يكون الإلتزام بالتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه ، فقد إعتادت شركات الملاحة التضمين في سندات الشحن علاوة على شرط التسليم تحت الروافع شرطاً آخر يفوض الناقل في القيام بعمليات التفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه و على نفقته و مسؤوليته ، و يسمى هذا الشرط الأخير بشرط التفريغ التلقائي .

فإذا كان عقد النقل البحري يرتب إلتزاماً على الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه في ميناء الوصول ، فإنه يثور تساؤل عن أثر شرط التفريغ التلقائي على هذا الإلتزام في وضع نهاية لعقد النقل البحري .

فاختلقت الآراء بصدد هذه المسألة:

ذهب رأي إلى أن شرط التفريغ التلقائي يضع نهايةً لعقد النقل البحري ، إذ يمكن للمقاوم أن يؤدي لحساب المرسل إليه العملية القانونية للإستيلاء ، و طالما أن التسليم بالمعنى القانوني قد تم فإن عقد النقل البحري ينتهي<sup>1</sup>.

---

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص40، 42.

ذلك أن قصد الأطراف من إدراج مثل هذا الشرط بسند الشحن هو تمكين الناقل في غياب المرسل إليه من تعيين مقاول يعمل لحساب المرسل إليه لمباشرة العمليات المادية للتشوين و كذا لمباشرة العمل القانوني الذي يتمثل في إستيلاء البضاعة ، و صياغة هذا الشرط محددة دائماً بأن المقاول يعمل لحساب المرسل إليه بما يفيد أنه يمثله ، و يكون له مباشرة الإستيلاء النهائي للبضائع. بينما إتجه رأي آخر إلى أن شرط التفريغ التلقائي لا يوضع حداً لعقد النقل البحري فمجرد إختيار شخص يباشر لحساب المرسل إليه عمليات تقع على عاتق هذا الأخير لا يمنح ذلك الشخص سلطة تسلم البضائع بإسم المرسل إليه .

فالمقاول لا يعد وكيلاً عن المرسل إليه دون أن تكون له السلطة تتحقق بتسليمه سندات الشحن الممثلة للبضائع من قبل المرسل إليه، فوجودها بيده يسمح له بالتحقق من وجود التلف و حساب مقدار النقص و إتخاذ التحفظات اللازمة لحفظ حقوق المرسل إليه في الوقت المناسب، و منه تسليم الناقل للبضائع إلى المقاول لا يبرئه من إلتزامه بالتسليم قبل المرسل إليه ، بما يعني أن هذا الشرط لا يوضع نهاية لعقد النقل البحري<sup>1</sup>.

و في ختام هذا الفصل نستخلص مايلي:

رص البضائع له أهمية كبيرة في النقل البحري، و يتجسد ذلك في حسن ترتيب و تستيف البضائع على ظهر السفينة بطرق فنية تم تقريرها على المستوى الدولي، و يعتبر الناقل المسؤول الأول عن عملية الرص و غالباً ما يقوم به الربان، يبدأ النطاق الزمني للرص عند الإنتهاء من عملية الشحن إلى غاية نهاية الرحلة في ميناء الوصول على أساس أن الربان يبقي ملزماً بمراقبة رص البضائع مع إعادة رصها إذا حدث خلل أو تمايل للبضائع من شأنه أن يؤدي بالضرر، و رغم إختلاف الرص عن باقي إلتزامات عقد النقل البحري، غير أننا نلاحظ وجود ترابط و تكامل بين إلتزام و آخر، و كأن علاقة النقل عبارة عن سلسلة من حلقات و تتضمن كل حلقة بداخلها إلتزام معين، فإن فقدت واحدة فقدت الحلقات كلها.

---

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص43،44.

## الفصل الثاني: أحكام رص البضائع على السفينة

يتفق الفقه إثنين من الأهداف الرئيسية لعملية الرص تتمثل في المحافظة على البضائع و سلامة السفن و الملاحة البحرية، فضلا عن الشروط المحترمة لتعبئة و تغليف البضائع.

فالرص مصطلح عام يغطي عددا من العمليات الغرض منها هو توزيع البضاعة في السفينة و تثبيتها ، و في سياق هذا المنطق سنحاول أن نبين أن عمليات التوزيع و التثبيت تكمل بعضها البعض من أجل ضمان سلامة السفينة و الحفاظ على البضائع، و هذه العمليات مترابطة و من ثم فهي تنطوي على تحقيق كل هذه الأهداف<sup>1</sup>.

و قبل البدء برص البضائع على ظهر السفينة ينبغي تحضير هذه البضائع و تنظيف العنابر و إعدادها من أجل إستقبال البضائع، حتى تتحقق الغاية من الرص بإعتباره الترتيب المنهجي و التثبيت الآمن للحمل على سفينة.

### المبحث الأول: العمليات التحضيرية قبل بدء رص البضائع

تتمثل هذه العمليات في إعداد البضاعة و تحضيرها عن طريق تغليفها و تحزيمها و وضع العلامات المناسبة عليها، و من تم التعريف بالبضاعة كتابة في وثيقة الشحن مع القيام بتسليم البضاعة للناقل في ميناء الشحن في الوقت و المكان المتفق عليهما<sup>2</sup>.

---

1- Baye cisse,opcit,p 10.

2- عباس سامية،إلتزامات الشاحن في عقد النقل البحري،ماجستير في القانون الخاص،جامعة الجزائر 1،كلية الحقوق - بن عكنون-،السنة الجامعية 2011-2012، ص20.

## المطلب الأول: الإلتزام بتهيئة البضائع

نظرا لأهمية النقل البحري و خصوصيته، لاسيما مخاطر البحر و طول المسافة و الكمية المعتبرة للبضائع التي تخصص لها أداة نقل كبيرة، جعل مهمة تسليم البضائع إلى الناقل من دون مراعاة الشروط أمرا غير كاف لسلامة البضائع، فلا بد أن يكون تقديمها له معدا وفق القواعد المتعارف عليها من أجل السلامة و حفاظا على حقوق مستحقيها، لذلك تحتاج البضاعة المراد نقلها إلى تحضيرها و تهيئتها للسفر بحرا، و تراعى في ذلك طبيعتها و مدة الرحلة و الظروف المناخية و غيرها، بحيث لا تكون قابلة للنقل إلا بمراعاة ترتيبات تجعلها مؤهلة لذلك، و هو ما سنتناوله في الفروع التالية.

### الفرع الأول: تغليف البضائع

يعرف التغليف بأنه عملية وضع البضاعة داخل كرتين أو صناديق أو لفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية و يمنع أثر الصدمات أثناء النقل، فإن من أهداف التغليف الحفاظ على سلامة الأشخاص و الممتلكات المنقولة، لما له من حماية فعالة تسمح بمناولة مريحة، سريعة و سهلة للفحص، و مع ذلك لن تتوفر هذه الحماية للمنتج إلا بإحترام التوافق بين التغليف و طريقة النقل. و يفترض القيام بهذا التغليف على نحو يضمن حمايتها من البضائع المجاورة أو مياه البحر أو حتى إهتزاز السفينة، و كذلك المحافظة عليها خلال عمليات الشحن و التفريغ.

فمن البديهي أن يختلف التغليف باختلاف نوع البضاعة و طبيعتها و طبيعة الرحلة و مدتها، كما يجب أن يكون التغليف من الصلابة و المتانة بحيث يتحمل ما يتعرض له من ضغط البضائع المجاورة عند الرص في العنابر أو ما قد يتعرض له من التغيرات الجوية التي تحدث أثناء الطريق<sup>1</sup>.

---

2- عباس سامية، المرجع السابق، ص 20، 21.

تعتمد في فرنسا مقاييس نقابة التغليف الصناعي (s.e.i) ، و المخابر المتخصصة في التغليف و المخبر الوطني للتجارب (c.i.g.e) و الذي يسلم الشهادة الدولية لضمان التغليف و يشهد على ذلك بوسم (Etiquette) إعتقاد المخبر الوطني للتجارب على الأغلفة التي تباع للمصدر .

إلا أن الصعوبة تكمن في إنعدام نظام خاص يحدد خصائص تغليف و تكييف البضائع، ما عدا ما يتعلق بالبضائع الخطرة، لذلك فهي تقدر حالة بحالة، حسب طبيعة البضاعة، حيث يكون التغليف كافيا لمقاومة أعمال المناولة المينائية و حركة السفينة و الفك...

و تشكل الأعراف التجارية معيارا أساسيا لتقدير ملائمة التغليف، و بالتالي لا يمكن للناقل إثارة مسألة عدم كفاية التغليف إذا كان مطابقا للأعراف التجارية.

أما التحزيم فهو عملية إحاطة البضاعة المغلفة بأحزمة أو أربطة بلاستيكية أو حديدية لتقوية التغليف، حتى يصمد التغليف أمام المصاعب التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل، كما ينصرف التحزيم إلى ربط البضاعة على ظهر السفينة إذا كانت البضاعة منقولة على السطح، و بالرجوع إلى ق.ب.ج فإن المشرع لم يفرق بين التغليف و التحزيم، إذ أورد مصطلح emballage للدلالة على التحزيم في المواد 752 و 756/2 و 803 ، و على التغليف في المادة 953<sup>1</sup>.

فيلتزم الشاحن بأن يحضر البضائع مغلفة إذا كان العرف يقضي بأن تنقل البضائع مغلفة، لأن بعض البضائع لا تغلف أثناء النقل، كالمكينات و قطع الخشب، و التغليف المطلوب هو التغليف الذي يقي البضائع مخاطر النقل البحري، و عادة يقوم بالتغليف مجهز البضائع أي البائع، بإعتباره على نزاية بما يحمي البضائع من الأخطار، و يقوم بالعمل لحساب المستورد أي المشتري.

فالتغليف ذو طبيعة فنية بحيث يتم بشكل يناسب طول الرحلة و الأخطار التي تحيط بها، كما يقتضي أن يتلائم مع حالتها التجارية في تيسير عملية البيع<sup>2</sup>.

---

1- عباس سامية، المرجع السابق، ص 22، 23.

2- لطيف جبر كومانى، المرجع السابق، ص 117.

و منه يجب أن تكون البضائع مغلقة وفقاً لما يتناسب مع الشروط الإتفاقية المرتبطة بعملية النقل البحري، مع الأخذ بعين الإعتبار بأن تنفيذ عملية نقل هذه البضائع تتم في وسط غير ملائم ألا و هو البحر.

فحتى مع وجود حاوية في حالة جيدة تستخدم لتعبئة البضائع فيها، فلا يجوز للشاحن أن يمتنع عن أداء واجبه المتمثل في تغليف البضائع بشكل مناسب و بعناية تامة<sup>1</sup>.

أما عدم كفاية تغليف البضائع فيقصد به وضع البضاعة في أكياس أو صناديق أو براميل أو صفائح، لا تتوفر على المتانة ما تكفي لتحمل البضاعة كافة الآثار المتولدة عن الضغوط المعتادة و الملازمة لمختلف العمليات المرتبطة بنقل البضائع بحراً.

و إعتبر القضاء الفرنسي بأن الحكم بعدم كفاية التغليف يكون بالنظر إلى العادات المألوفة حسب نوع البضاعة، و ما جرى على العمل به من قبل التجار في طريقة التعبئة و التغليف، و تقدير ما إذا كان التغليف غير كاف من عدمه، و يعد تقديراً موضوعياً تملكه محكمة الموضوع في حدود سلطاتها التقديرية<sup>2</sup>.

غير أننا نلاحظ بأن إلتزام الشاحن الخاص بتغليف البضائع لم يتم التطرق إليه بنوع من التفصيل في جميع المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع ، بدايةً من معاهدة بروكسل و بروتوكولاتها و كذا قواعد هومبورغ، و إنما يتم إستقراء هذا الإلتزام ضمن الحالات التي تترتب عليها مسؤولية الشاحن<sup>3</sup>.

---

1- jean – charles vincen, responsabilité et obligations du chargeur en conteneur, centre de droit maritime et des transports, année universitair 2006-2007, page 39.

2- عباس سامية، المرجع السابق، ص 70.

3- معاهدة بروكسل، المادة 04 فقرة 02 بند-ن-، و قواعد هومبورغ، المادة 12.



إلا أن إتفاقية روتردام كانت سباقة في تخصيص المادة 27 التي نصت على إلزام الشاحن بتسليمه البضائع إلى الناقل جاهزة للنقل بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترزم بما في ذلك تحميلها و مناولتها و تسنيفها و ربطها و تثبيتها و تقريغها، بحيث لا تسبب أي أذى للأشخاص أو للممتلكات، و يستخلص من هذه المادة بأن يقوم الشاحن بما يلزم من عمليات التغليف تقي البضائع خطر البحر و حتى خطرها على الأشخاص أو البضائع الأخرى<sup>1</sup>.

أما ق.ب.ج فقد سكت بخصوص تغليف البضائع و تطرق فقط في المادة 772 على إلزام الشاحن بتقديم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بموجب إتفاق الأطراف، أو حسب العرف في ميناء العرف في ميناء التحميل، و رغم هذا الفراغ القانوني فمن مصلحة الشاحن تغليف البضائع على أساس وجود مسؤولية في حق الشاحن نتيجة خطأه أو عيب ذاتي في البضاعة قد يحدث بسبب عدم التغليف كأن تتبلل بمياه الأمطار بناء على ما أشارت إليه المادة 803 من ق.ب.ج إلى أن أخطاء الشاحن و لاسيما التحزيم و التكييف تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.

إذ أن التغليف مسألة تخص المرسل و المرسل إليه و لا علاقة للناقل به، و من تم الناقل يعفى من المسؤولية، إذا وقع الضرر للبضاعة بسبب عيب في تغليفها أو حزمها على تحمل مخاطر النقل من مكان التصدير إلى مكان الإستيراد بما يتخلل هذه الرحلات من مناولة عند الشحن أو إعادة الشحن أحيانا، و عند التنزيل من السفينة إلى الرصيف و منه إلى مستودعات المستورد<sup>2</sup>. و بعد الإنتهاء من عملية تغليف البضائع يجب وضع علامات أو بطاقات وسمية على البضائع من أجل معرفة طبيعتها مثلا إذا كانت بضائع خطرة يوجد علامات خاصة تنوه بمدى خطورتها.

---

1- إتفاقية روتردام، المادة 28 فقرة 01 .

2- عباس سامية، المرجع السابق، ص69.

## الفرع الثاني: وضع العلامات على البضاعة

على الشاحن أن يقدم خطياً جميع البيانات المتعلقة بالبضائع و المتمثلة في علامات الطرود و عددها و كمية البضائع و نوعها و وزنها قبل شحنها إلى الناقل ، و تقيد هذه البيانات في سند الشحن ، و يجب أن تكون العلامات كافية لتعريف البضائع و أن توضع بطريقة تجعلها دائماً سهلة القراءة حتى نهاية الرحلة<sup>1</sup>.

كما يجب أن يدلي الشاحن بالبيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها للناقل ، و لا يجوز للشاحن أن يضع في السفينة بضائع لم يرد ذكرها في سند الشحن أو ورد بشأنها بيانات غير صحيحة ، و إلا جاز للناقل إخراج هذه البضائع أو نقلها مقابل الحصول على الأجرة التي تستحق عن نقل بضائع من نوعها ، علاوةً على حقه في التعويض<sup>2</sup>.

فإن الهدف من القراءة الواضحة للكتابة الموضوعية على الطرود هو تسهيل مناولة البضاعة من طرف عمال المناولة، السائقين، المستلمين و تتمثل هذه البيانات في:

-بيانات ضرورية: مثل الأبعاد 150 ملم 100 × ملم، أسماء المرسل و المرسل إليه، العنوان الحقيقي لمكان التسليم، رمز البلدية...إلخ.

- بيانات مرغوب فيها: المخزن الذي جاءت منه البضاعة، إسم و معلومات خاصة عن الناقل، رقم هاتف المرسل إليه، تاريخ التسليم.

- و يشترط في العلامة: أن تكون مطبوعة، مختومة بشكل واضح و ظاهر على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو على الأغلفة التي تعبأ فيها البضائع، و بقاء قراءتها ميسورة حتى نهاية الرحلة، و غير قابلة للمحو، و محكمة الوضع، دالة على كل المعلومات حول الوجهة النهائية.

---

1- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية،الدار الجامعية،طبعة 1999، ص320 .

2- محمود مختار أحمد بريري، المرجع السابق، ص360.

تفرض الشركات الناقلة عموماً أن تحمل الطرود على واجهتين على الأقل داخل إطار ذي لون غامق يحتوى على ميناء الوصول و التفريغ و العبور، علامة المرسل و المرسل إليه، الرقم التسلسلي أو رقم الطرد داخل السلسلة، و يجب أن يعلم كل طرد بطلاء أو حبر زيتي بحروف صغيرة طولها 10سم على الأقل، و ترفع كل شحنة بقائمة تسمى "liste de colisage" أو "the packing list"، تحتوى على البيانات الآتية: علاماتها، أرقامها، الوزن الخام و الوزن الصافي، أبعاده من حيث الطول، العرض و الإرتفاع، الحجم و تفاصيل عن المحتوى<sup>1</sup>.

و قد قررت جميع المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري ضرورة ذكر الشاحن قبل البدء بالشحن العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع، فيجب أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية الأغلفة المعبأة فيها البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

و كذا ذكر عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن على حسب الأحوال طبقاً للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة، حالة البضائع و شكلها الظاهر<sup>2</sup>.

كما تبنى ق.ب.ج ما جاءت به المعاهدة الدولية، ففرض على الشاحن أن يدون في سند الشحن العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياً من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحاً و بأي شكل كان، و على كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها، و كذا ذكر عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها كما قدمت كتابةً من قبل الشاحن حسب كل حالة، و الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة<sup>3</sup>.

---

1- عباس سامية، المرجع السابق، ص 23، 24.

2- معاهدة بروكسل، المادة 03، فقرة 03.

3- ق.ب.ج، المادة 752.

غير أنه يجب التفرقة بين العلامة التجارية و البيانات التجارية، فيقصد بالبيانات التجارية التعريف بالبضاعة من حيث بيان عددها أو قيمتها أو مقياسها أو حجمها أو وزنها أو عناصر تركيبها و غيرها من البيانات و عادة تكتب أو تطبع على البضائع، و الهدف منها حماية المستهلكين من الغش فضلا عن تشجيع المنافسة المشروعة، و بذلك فهي تشبه العلامة التجارية في وظيفتها إلا أن البيانات التجارية لا تعد من الحقوق الفكرية، و يجوز للغير أن يستعملها على خلاف العلامة التجارية التي لا يمكن إستعمالها إلا بإذن صاحبها<sup>1</sup>.

و طبقاً لما سبق فلا محل لتحديد مسؤولية الناقل إذا أخطره الشاحن قبل الشحن بأهمية البضاعة و قدم بياناً موضحاً فيه طبيعتها و قيمتها و ما يعلق على وصولها سالمة من أهمية خاصة، و يحدث هذا عادةً في نقل البضائع النادرة و الكبيرة ذات قيمة مادية و معنوية كاللوحات الفنية و القطع الأثرية و التحف و المخطوطات القديمة و مخلفات العباقرة و المعادن الكريمة و الأجهزة الدقيقة ، و الغالب أن يتقاضى الناقل أجرة إضافية مقابل العناية الخاصة ببعض البضائع.

و الأساس الذي يبني عليه عدم تحديد مسؤولية الناقل في هذه الحالة هو أن هذا الأخير يعلم قبل الشحن بالخطر الذي يقبله و يلتزم بنقل بضاعة يعلم بطبيعتها و قيمتها ، و أن الشاحن يعلق أهمية خاصة على وصولها سالمة إلى ميناء الوصول ، و من ثم يستطيع التأمين على مسؤوليته و نقل تكاليف التأمين إلى الشاحن في صورة زيادة أجرة النقل عن الأجرة المعتادة.

فالبيان الخاص بطبيعة البضاعة و قيمتها لا يعدو أن يكون إتفاقاً بين الناقل و الشاحن على تقدير قيمة البضاعة محل عقد النقل البحري عند حدوث هلاك أو تلف لها أثناء تنفيذ عقد النقل، و يتمثل هذا الإتفاق في إيجاب يصدر من الشاحن في صورة إعلان يتقدم به إلى الناقل متضمناً بيان جنس البضاعة و قيمتها، يتلاقى مع قبول الناقل على التقدير الذي جاء في إعلان الشاحن<sup>2</sup>.

---

1- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص164 .

2- كمال حمدي، المرجع السابق، ص137 .

فإذا إتضح من عبارات البيان أن إعلان القيمة كان لأغراض التأمين أو موجهاً لمصلحة الجمارك فلا يكون مستهدفاً لأحكام المسؤولية، و يجوز للناقل عندئذ تحديد مسؤوليته.

و حتى ينتج البيان الذي يقدمه الشاحن أثره في حرمان الناقل من ميزة تحديد المسؤولية، يتعين أن تتوافر فيه شروط ثلاثة:

1- أن يقدم الشاحن هذا البيان قبل الشحن، ذلك أن معرفة الناقل بطبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن أمر ضروري ليتسنى له إتخاذ كامل إحتياطاته، إذ يضحى هذا البيان عديم الجدوى إذا كانت البضاعة قد تم شحنها دون العلم الكافي حول طبيعتها، و ما تستلزمه من عناية خاصة، و إذا ما قدم البيان للناقل بعد حصول الشحن، فإنه لا ينتج أثره و يحق للناقل رفضه و التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ، أما إذا لم يعترض الناقل على بيان قدم من الشاحن بعد الشحن و قبل ذلك البيان و دونه في سند الشحن، فليس من موجب لعدم إعمال أثر هذا البيان أي لا مجال لتحديد المسؤولية.

2- أن يتضمن البيان طبيعة البضاعة و قيمتها معاً، و أن يكون محدداً و واضحاً و صريحاً، ذلك أن القصد من البيان توجيه نظر الناقل إلى القيمة غير العادية للبضاعة ليبدل عناية كبيرة في حفظها، فيتمكن الناقل عند تقديم البيان قبل الشحن من القيام بأمرين:

- إعداد المكان المناسب للبضاعة على ظهر السفينة و إتخاذ العناية اللازمة بما يتفق مع طبيعة البضاعة خاصة بالنسبة لعمليات التشوين ، و قد يقتضى الأمر من الناقل تعيين حراسة عليه.

- التأمين على المسؤولية<sup>1</sup>.

و لا يصح القول بأن الشاحن طالما من حقه عدم بيان قيمة البضاعة فيكون له أن يقدم بياناً أقل من الحد الأعلى لمسؤوليته ، ذلك أن من شأن إيراد بيان بقيمة أقل من ذلك الحد ما يعني تحديداً لمسؤولية الناقل بأقل من التحديد القانوني و هو باطل.

---

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 138 و 139 .

علاوة على أن الغرض الأساسي من البيان المقدم من الشاحن هو إستبعاد التحديد القانوني و الحصول على تعويض كامل الضرر، و هو ما لا يتحقق إلا إذا كانت القيمة المعلنة أعلى من التحديد القانوني للمسؤولية.

3- أن يدرج هذا البيان في سند الشحن ، على أساس أن هذا السند وحده هو الذي يحكم العلاقة بين الشاحن و الناقل و الحدود التي رسمها ، و لا يغنى عن ذلك ورود البيان بفاتورة الشراء و ذكر رقمها بسند الشحن أو أية ورقة أخرى مثل الإعتماد المستندي أو إذن الإستيراد أو الشهادة الجمركية، و في مثل هذه الأحوال يسرى تحديد المسؤولية حتى و لو كان الناقل على علم بين جنس البضاعة و قيمتها.

و إذا ما قدم الشاحن البيان الخاص بطبيعة البضاعة و قيمتها إلى الناقل طالباً منه إدراجه في سند الشحن و أغفل هذا الأخير ذلك بخطأ أو إهمال من جانبه ، فإن الناقل لا يكون له الحق في التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ، و يكون عليه تعويض الضرر الذي لحق البضاعة تعويضاً كاملاً في حدود القيمة المصرح بها من قبل الشاحن.

أما إذا قدم الشاحن البيان و رفض الناقل أو وكيله عمداً تدوينه في سند الشحن ، يحرم الناقل في هذه الحالة من الحق في التمسك بتحديد المسؤولية ، و يلزم بتعويض الضرر الذي لحق بالشاحن وفقاً للقواعد العامة حتى و لو كان هذا التعويض يجاوز القيمة التي وردت في بيان الشحن طالما إنصرفت إرادة الناقل إلى عدم إدراج البيان في سند الشحن و كان يعلم أن من شأن ذلك إلحاق ضرر بالشاحن .

و منه إذا ما توفر في بيان طبيعة البضاعة و قيمتها الشروط التي بينها ، فإن ذلك يؤدي إلى حرمان الناقل البحري من التحديد القانوني للمسؤولية عند رفع دعوى المسؤولية من قبل الشاحن أو المرسل إليه<sup>1</sup>.

---

1- كمال حمدي، المرجع السابق، 139 و 140 .

فإذا ما حدث هلاك كلي للبضاعة يلتزم الناقل بأداء كامل القيمة المعلنة في سند الشحن ، أما إذا كان الهلاك جزئياً أو ثمة تلف فيلتزم بتعويض نسبي ، الأمر الذي لا محل له في التحديد القانوني للمسؤولية ، طالما أنه عند ذكر قيمة البضاعة بسند الشحن ، فإن ذلك يعنى أن الطرفين قد قررا إستبدال التعويض الحقيقي للضرر بالتعويض المحدد الذي قرره القانون<sup>1</sup>.

غير أن هذا لا يمنع في بعض الحالات حسب ما تقتضيها الضرورة تحمل كل طرفي عقد النقل من عدم تدوين البيانات المتعلقة بالبضائع بسبب ضيق الوقت، أو عدم توفر الإمكانيات الضرورية من أجل مراقبة صحة هذه البيانات من قبل الناقل ، الشيء الذي يفرض إمكانية إدراج بعض التحفظات الخاصة بالبضائع أو خطابات الضمان في سند الشحن.

كما يجوز للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن بالنسبة لعدد الطرود، القطع، الكمية و وزن البضائع عندما تتوفر لديه أسباب جدية للشك في صحتها، أو في حالة توفر الوسائل الكافية لديه للتحقق منها، كما يجوز له رفض تسجيل علامة التعريف الخاصة بالبضائع عندما تكون غير مدموغة أو غير مختومة، و هذا ما عبرت عنه المادة 755 من ق.ب.ج<sup>2</sup>.

و زيادة على هذا يجب إحترام جميع الشروط التي تفرضها طبيعة و نوعية البضائع عند نقلها على متن السفينة، و المتمثلة في مراعاة درجة الحرارة الملائمة للبضائع من أجل الحفاظ عليها و الحؤول دون تلفها أو تضررها، فقد تفرض بعض البضائع درجة حرارة معتدلة و أخرى تتطلب البرودة.

و من واجب الشاحن كذلك إعطاء التعليمات الضرورية و الخاصة بشحن البضاعة و كيفية تنسيقها و رصها حسب طبيعتها لأن معرفته الدقيقة ببضاعته تجعله في أفضل مركز للقيام بهذه الأعمال<sup>3</sup>، و هذا ما أكدته أيضا قواعد روتردام في المادة 29.

---

1- كمال حمدي، المرجع السابق، 140 .

2- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 165 .

3- عباس سامية، المرجع السابق، ص 35.

### الفرع الثالث: مراعاة درجة حرارة ملائمة للبضائع

قد تفرض طبيعة بعض البضائع وضعها في درجة حرارة معينة، و أخرى يجب تبريدها بشكل ملائم إلى أن يحين وقت تسليمها إلى الناقل بحالة جيدة، و على الشاحن التقيد بهذا الإلتزام على إعتبار أن جميع البيانات المتعلقة بطبيعة البضائع سيتم إدراجها في سند الشحن.

و من تم فإذا سلمت البضائع بدون مراعاة درجة الحرارة أو البرودة الملائمة لها، فإن هذا حتماً سيعفى الناقل من كامل المسؤولية عند حدوث أية أضرار لاحقة بهذه البضائع نتيجة الإخلال بهذا الإلتزام من قبل الشاحن<sup>1</sup>.

كما قد تستوجب الضرورة أن يشير الشاحن في سند الشحن على شروط درجة الحرارة الملائمة لكل بضاعة، و على أساسها يلتزم الناقل بإحترام هذه الشروط و إتخاذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع أي ضرر<sup>2</sup>.

و منه فعلى الشاحن أن يسلم البضائع إلى الناقل في الوقت و المكان المتفق عليه مغلفةً بشكل جيد، و مستوفية لدرجة حرارة ملائمة لها حتى تساعد على نقلها مع المحافظة على طبيعتها و حالتها العادية في أحسن وجه<sup>3</sup>.

و بقي موقف معاهدة بروكسل و إتفاقية هومبورغ و كذا قواعد روتردام و ق.ب.ج صامتاً و لم يتطرق أياً منهم إلى ضرورة إلتزام الشاحن بتوفير حرارة ملائمة للبضائع.

---

1- jean – charles Vincent, op.cit, page40.

2- kamel Khalifa, «Contrat de transport maritime : les obligations contractuelles entre les parties » ,le phare n°121,page10.

3- jean – charles Vincent,op.cit, page 62.



و نرى بأنه حتى و إن لم يجد الإلتزام بمراعاة درجة الحرارة الملائمة للبضائع مصدره من المعاهدات الدولية و كذا في ق.ب.ج، إلا أن واجب الشاحن في تدوين البيانات الخاصة بالبضائع في سند الشحن تفرض عليه ذكر جميع ما يتعلق بطبيعة و قيمة البضائع بما فيها ضرورة الإشارة إلى درجة الحرارة الملائمة لبضائعه دون غيرها ، ليتمكن الناقل من أخذ جميع التدابير و الإحتياطات اللازمة، و حتى يبعد الشاحن أية مسؤولية عنه في حالة حدوث أضرار بالبضائع نتيجة عدم إحترام درجة حرارتها.

و بعد تمام هذه الخطوات يلتزم الشاحن بوضع البضاعة تحت تصرف الناقل حتى يتمكن من نقلها و ذلك بأن يسلمه البضائع في الزمان و المكان المتفق عليهما أو الذي يقضي بهما العرف في العرف السائد في ميناء الشحن إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك، فإذا تخلف الشاحن عن تنفيذ هذا الإلتزام بعدم تسليمه البضائع للناقل، أو بالتأخير في تسليمها كان من حق هذا الأخير أن يطالب بالتعويض، و لا يجوز أن تزيد قيمة التعويض الذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الإلتزام على مقدار الأجرة<sup>1</sup>.

### **المطلب الثاني: دور خطة الشحن و شهادة التصنيف في تنفيذ عملية الرص**

قبل البدء بعملية رص البضائع على متن السفينة يجب أولاً إعداد خطة مفصلة عن رص البضائع تسمى " بخطة الشحن " و البعض يسميها بخريطة الشحن، توضح مكان كل طرد أو بضاعة في السفينة حتى يسهل معرفة مكان و موقع كل البضائع، كما ينبغي أن تتحصل السفينة على شهادة تصنيف مسلمة من قبل هيئات التصنيف، و التي تجري فحوصات على فتحات العنابر و غيرها من الأماكن المتواجدة في السفينة.

---

1- عاطف محمد الفقى، قانون التجارة البحرية، جامعة المنوفية، دار الفكر الجامعي، 2008، ص 323.

## الفرع الأول: إعداد خطة الشحن

تعد خطة الشحن بواسطة الضابط الثاني تحت مسؤولية الريان، و هي خريطة توضح مكان مختلف الحمولات داخل العنابر، أو بجوار السفينة لاصقة بالرصيف أو يتم الشحن مع وقوف السفينة على الرصيف من جانبيها، و في مثل هذه الأحوال يتم الشحن بالإستعانة بالمواعين و الصنادل توضع عليها البضائع أولاً تم تحملها إلى جانب السفينة حيث تقوم روافع السفينة أو الروافع العائمة برفعها إلى ظهر السفينة<sup>1</sup>.

و قبل إعداد خريطة الشحن يقوم ريان السفينة و كبير الضباط بعد إستلامهم لقائمة البضائع بإختيار أنسب البضائع للسفينة من القائمة و تسمى هذه المرحلة بمرحلة الإختيار، حيث يختار ريان السفينة رفقة كبير الضباط أنسب البضائع من حيث المحافظة على سلامة السفينة أثناء عملية النقل و المحافظة على سلامة البضائع نفسها أثناء تواجدها داخل السفينة، و تحقيق أكبر قدر من النولون، ثم تلي مرحلة إعداد خريطة الشحن و التي تتم طبقاً لقواعد و أصول فنية.

و في بعض الموانئ يقوم بإعدادها chief tally clerk ، إلا أنه في هذه الحالة الأخيرة يتعين مراجعة التستيف بواسطة كبير الضباط على أساس أن سلامة السفينة و البضائع هي مسؤوليته.

فهذه الخريطة تعتبر رسم تخطيطي يبين توزيع الشحنة داخل عنابر السفينة المختلفة مع بيان نوع كل بضاعة و عددها و وزنها و مكان تستيفها، و ميناء الشحن و ميناء التفريغ و نوع التغليف و معامل التستيف و الحجم الذي تشغله البضائع بالمتر المكعب<sup>2</sup>.

---

1- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 2003، ص 26.

2- ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، سنة 1993، ص 323.

و تراعي النقاط التالية عند إعداد خريطة الشحن:

- آخر ما يشحن داخل عنابر السفينة هو بضائع أول ميناء ستقصده السفينة، و أول ما يشحن داخل العنابر السفلية هي بضائع آخر ميناء ستتوقف فيه السفينة، فيجب أن يراعي ترتيب الموانئ حتى لا تضطر السفينة لعمل عملية إعادة الترتيب في كل ميناء لما ينتج عنه من مشقة و أعباء مالية على مالك السفينة.

- يتم تستيف البضائع داخل العنابر بحيث توزع بضائع الميناء الواحد على عدة عنابر، و الغرض منه تفريغ بضائع الميناء الواحد كلها دفعة واحدة و تجنب طول مدة التفريغ بتحقيق الوقت الوفير المستغرق في التفريغ، و بالتالي توفير النفقات التي تقع على مالك السفينة من بينها رسوم توقف السفينة في الميناء.

- يراعي في الرسم التخطيطي لخطة الشحن تمييز بضائع كل ميناء بلون مختلف، و الغرض من هذا المبدأ هو التسهيل على مقاول الشحن و التفريغ معرفة أماكن تستيف البضائع الخاصة بكل ميناء و بالتالي توفير الوقت الضائع في فرز بضائع كل ميناء و تجنباً لفقد البضائع.

- البضائع من نفس النوع و الشكل و المشحونة لموانئ مختلفة أو تقدم لمستلمين مختلفين يراعي عدم شحنهم في نفس الفراغ ما أمكن، و إذا لم يمكن تجنب ذلك يفصل فصلاً كاملاً بين البضائع.

- البضائع غير متجانسة مع بعضها، أي التي تفسد احدهما الأخرى بإتلاف أغلفتها أو تلويثها أو إكسابها رائحة مميزة، يجب عزلها عن بعضها إما بفصلها و شحنها في عنابر مختلفة، أو بفصلها في نفس العنبر بوضع احدهما في قاع العنبر و الآخر في السطح البيني و هذا طبقاً لكل حالة على حدى.

- يتم شحن البضائع الثقيلة أسفل البضائع الخفيفة حتى لا تهشمها و كذا للمحافظة على توازن السفينة من جهة أخرى<sup>1</sup>.

---

1- ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 324.

## أولاً - البيانات التي تحتويها خطة الشحن:

تحتوي خطة الشحن على عدة بيانات خاصة بالبضاعة و الميناء المشحونة منه و الميناء المشحونة إليه و معلومات عن المياه و الوقود و المخازن، و على ذلك يبين بخطة الشحن إسم السفينة و ميناء الشحن و ميناء التفريغ و كمية البضائع داخل كل عنبر من العنابر و عددها بحيث تحدد البضائع المشحونة في قاع العنبر، و البضائع المشحونة في العنبر المتوسط ( السطح البيني)، و البضائع المشحونة على السطح العلوي للعنبر.

كما يبين نوع البضاعة و مقاساتها و الفراغ الذي تشغله و يبين نوع التغليف، و يضاف إلى هذه البيانات كمية المياه داخل الخزانات، و المياه العذبة، و المخازن، ثم مجموع البضائع و المياه و المخازن بالطن المتري و الطن الوزني، علاوة على ذلك يبين غاطس السفينة بالمقدم و المؤخر و المنتصف.

تحرر خريطة الشحن من عدة نسخ، بحيث تخصص نسختين لكل ميناء على الأقل، و يجب تقديم خريطة الشحن إلى إدارة الميناء قبل وصول السفينة، و على ضوء هذه الخريطة يحدد الرصيف الذي سترسو عليه السفينة حسب نوع البضاعة، كما يحدد عدد العنابر التي سيتم التفريغ منها، و تعطي صورة من خريطة الشحن لمقاول الشحن و التفريغ حتى يتمكن من تفريغ السفينة على ضوئها.

## ثانياً - وظيفة خريطة الشحن:

تجسد خريطة الشحن عدة وظائف تتمثل مجملها في:

- تمكن من حساب إتران السفينة.

- تحتاج إليها إدارة الميناء لتحديد الرصيف الذي سترسو عليه السفينة<sup>1</sup>.

---

1- ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص325.

- هي دليل على المكان الذي شحنت فيه البضائع.
- على ضوءها يمكن لمقاول الشحن و التفريغ من تحديد البضائع التي ستفرغ في الميناء الأول و البضائع التي ستفرغ في الموانئ التالية.
- بواسطتها يمكن للجمارك معرفة نوع البضائع على السفينة و مشروعيتها.
- دليل على موانئ التفريغ.
- دليل على الطريقة التي شحنت و خزنت بها البضائع، و يمكن للسفينة الإحتجاج بها أمام المحاكم لإعفائهم من المطالبات، إذا كان التستيف سليما طبقا للقواعد المتعارف عليها<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : تصنيف السفن

تتولى هذه المهمة هيئات التصنيف و التي تعد منظمات غير حكومية تعمل في قطاع النقل البحري، و تقوم بوضع معايير لبناء و تصنيف السفن بالإشراف على بناءها و إخضاعها لكشوفات دورية للتأكد من توافقها الدائم مع تلك المعايير .

#### أولا - نشأة هيئات التصنيف:

في النصف الثاني من القرن الثامن عشر كان كثيرا ما يجتمع تجار لندن مع ملاك السفن و قباطنتها في مقهى السيد ادوارد لويد Edward Lloyd الذي يدعى Lloyd's Coffee House من أجل إبرام صفقات بيع و شراء السفن و البضاعة و تأجير السفن لنقلها بما في ذلك المشاركة في تحمل مخاطر الرحلة البحرية مقابل أجر أو مكافئة على كل رحلة برحلتها، ففي ذلك الزمان كانت الرحلة البحرية مخاطرة كبيرة و ما زالت كذلك مع أن التكنولوجيا الحديثة قد خففت المخاطر إلى حد كبير .

---

1 - ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 326.

أصبح ذلك يعرف بالتأمين " Insurance or Underwriters " بعد أن أصبحت ممارسة أحدهم لكتابة إسمه و توقيعها في أسفل وثيقة متعهدا بالتعويض عن حصة كبيرة من الخسائر الناتجة عن الرحلة البحرية لكل من السفينة أو البضاعة في حال عدم وصول السفينة إلى مقصدها، و ذلك كله مقابل جزء من الأرباح لنفسه سواء نجحت السفينة في رحلتها أم لم تصل.

و سرعان ما أدرك المؤمنون حاجتهم لطريقة تصنيف نوعية للسفن التي يطلب منهم تأمينها أو تأمين البضاعة التي على متنها، و في عام 1760 تم إنشاء مجتمع تسجيل السفن Register Society و سمي بناء على ذلك سجل لويدز للسفن " Lloyd's Register "، الذي قام بنشر سجل سنوي للسفن محاولا تصنيفها حسب حالة بدنها و معداتها.

فمثلا كان الجو سيئا جدا بين عامي 1821-1822 مما أدى إلى فقدان عدد كبير من سفن أوروبية من مختلف الجنسيات و غرق عدد من الأشخاص، و قد تسببت هذه الخسائر بمصاعب مالية لبعض مكاتب التأمين في باريس، و في عام 1824 قام إثنان من مكاتب التأمين مع أحد السماسرة في أنتويرب بفتح مكتب تسجيل سفن للتأمينات البحرية، و بعد ذلك بعام قدم وليام الأول ملك هولندا مساعدة مالية فأصدر أول هذا المكتب أول دليل تسجيل باسم مكتب فرياتس (B V) و إنتقل مقر المكتب إلى باريس عام 1831 ثم نال إعتراف الحكومة الفرنسية عام 1908 لأغراض متصلة بإصدار قانون تأمين سلامة الملاحة.

بعد ذلك تأسست أربع هيئات تصنيف مابين 1860-1870 و هي:

- في جنوا تم تأسيس هيئة التصنيف الايطالية RENA عام 1861 و نجدها حاليا كهيئة شبه وطنية لكنها تدير شؤونها كوحدة مستقلة.

- في نيويورك رابطة الربانة عام 1860 و التي تغير اسمها فيما بعد ليصبح المكتب الأمريكي للسفن ABS و هو هيئة مستقلة إلى وقتنا الحاضر.

- في النرويج تأسست ديت نورسك فرياتس DNV عام 1864 بمبادرة من مكاتب التصميم و اشترك ملاك السفن و ترسانات البناء و صناعات المحركات في مجلس الادارة<sup>1</sup>.

---

1- خالد سعد الثعالبي، هيئات التصنيف و الإشراف على السفن، مؤسسة البحرين العراقية، 21/11/2014.

- في ألمانيا جرمانش لويدز GL و نالت اعتراف الحكومة الالمانية في وقت لاحق من تأسيسها، و رغم أنها هيئة مستقلة إلا أن الكثير من أنشطتها يقع تحت سلطة مخولة لها من مكتب البحرية التجارية الألمانية.

- و في اليابان تأسست أخر هيئات التصنيف العريقة و هي NKK عام 1899 المؤسسون لها كانوا أصحاب الخطوط الملاحية أساسا.

و قد تم تصنيف حالة بدن السفينة إلى A, E, I, O, or U على حسب جودة إنشاءها و محافظتها على تلك الجودة أو سوء حالها، و تم تصنيف المعدات إلى G M, or B و تعني Good Middling or Bad, و بعد ذلك غيرت G,M, or B إلى 1, 2 or 3 فالسفينة A1 هي التي ينطبق عليها أفضل تصنيف.

لم يكن الغرض من نظام التصنيف تقييم سلامة السفينة أو صلاحيتها للإبحار بل كان تقييما للمخاطر التي يمكن أن تتعرض لها السفينة و البضاعة، فلا يوجد ما يجبر مالك السفينة على تسجيل سفينته أو تصنيفها، إلا أن السفينة ستلاقي كثيراً من الصعوبات في حال عدم تسجيلها في إحدى هيئات التصنيف، خصوصا مع شركات التأمين التي ترفض تأمين سفينة غير مصنفة لأن التسجيل يعتبر دليلاً على صلاحية السفينة، و إذا أراد مالك سفينة بيعها سيلقى صعوبة في ذلك مالم تكن مسجلة، و حتى الشاحنون سيرفضون شحن بضائعهم في سفينة غير مسجلة و أيضا المستأجرون، السماسرة، وكلاء البضاعة<sup>1</sup>.

---

1- خالد سعد الثعالبي، المرجع السابق.

## ثانياً-أهمية هيئات التصنيف:

بالرغم من التطور المستمر في تقنية بناء السفن والمحركات إلا أن المبادئ الأساسية التي تتبعها هيئات التصنيف و التسجيل البحرية بالنسبة لتصنيف السفن باقية وتتخلص في الالتزام بمستوى معين من البناء و التصميم يضمن كفاءة السفينة و جدارتها البحرية.

و تقوم هيئات التصنيف بتحديد مقاييس الأعضاء الإنشائية للسفينة و التفاصيل المختلفة لطرق بنائها و المواصفات اللازم إتباعها في المواد المستخدمة و نوع الخدمة التي تصلح لها السفينة، و هذا يعني أن السفينة بنيت تحت إشراف هيئة التسجيل فمعنى ذلك أنها حظيت بالإشراف الفني الدقيق تحت أعين الخبراء منذ بدء التنفيذ حتى إكتماله.

فمن بين إختصاصات هيئة التصنيف البحرية:

- 1- تصنيف السفن.
- 2- الكشف و المعاينة الدورية على السفن.
- 3- قواعد تصميم السفن.
- 4- تسجيل السفن.
- 5- القيام بالأبحاث.
- 6- السجلات الفنية.
- 7- إصدار شهادات المحمول و السلامة و خط التحميل.
- 8- هندسة المحيطات.
- 9- أنشطة غير بحرية أخرى .

فالجدير بالذكر أن جميع الهيئات تدار على أساس عدم تحقيق الربح بل تنفق كافة دخلها على تحسين خدماتها بالإضافة إلى الأبحاث اللازمة للتطوير في المجالات العلمية لبناء السفن والهندسة البحرية<sup>1</sup>.

---

1- خالد سعد الثعالبي، المرجع السابق.



و حتى يستمر إعتبار السفينة مصنفة لدى هيئة التصنيف فان الهيئة تطلب الكشف و المعاينة الدورية على بدن السفينة و ماكيناتها و ذلك لضمان استمرار المستوى المطلوب من الكفاءة و الإتقان و الأمان، كما أن عمليات الإصلاح و الصيانة للبدن و أجزاء السفينة الأخرى يجب أن يتم تحت إشراف مهندسي الهيئة لضمان إتمام هذه العمليات حسب القواعد التي تصدرها الهيئة.

تصدر هيئات التصنيف سنويا مجلدا يحوي القواعد و الأصول الواجب إتباعها في تصميم السفينة، و يوضح الكتاب جميع القواعد و لوائح الهيئة الخاصة بأسلوب و أنواع المعاينات التي تجري على السفينة أثناء الخدمة.

تصدر هيئة اللويدز كتاب التسجيل و يحتوي هذا الكتاب الأسماء و التفاصيل الفنية لجميع السفن سواء كانت مسجلة لديها أو لدى غيرها.

و تقوم هيئات التصنيف بإجراء الأبحاث الخاصة بها و التي تهدف إلى ضمان سلامة السفينة تحت ظروف البحر القاسية، كما تقوم الهيئات عن طريق مهندسيها بتجميع المعلومات الخاصة بالإعطاب و كيفية تفاديها مستقبلا.

و من أهم نشاطات الهيئة هو معاينة و إصدار شهادات المحمول - السلامة - شهادة خط التحميل، و تصدر الهيئات القواعد التصميمية الخاصة بالمنشآت البحرية الخاصة مثل النوع الثابت و النوع المرفوع و النوع شبه الغاطس و النوع العائم و المخصصة لاستكشاف و إستخراج و نقل الثروات الطبيعية<sup>1</sup>.

---

1- خالد سعد الثعالبي، المرجع السابق.

و تقدم الهيئات أيضا خبراتها في المجالات غير البحرية نظرا لما تمتلكه من الخبرة الفنية و  
الإمكانية التي تؤهلها للقيام بالكشف و فحص المنشآت الصناعية و المشاريع الصناعية غير البحرية.

أما فيما يخص المعاينات السنوية فيقوم مندوب الهيئة باختبار السفينة و خصوصا الأجزاء التي  
يمكن الكشف عليها و السفينة عائمة و باختصار يمكن تحديد بعض الأجزاء التي يتم الكشف عليها  
و هي:

1- فتحات العنابر، المراوح، مواسير دخول الهواء، فتحات الإنارة، أية فتحات على السطح أو  
الفتحات الجانبية و التي يتم غلقها بأبواب صغيرة، أي أن هذا البند من الكشف يهتم بالتأكد بأنه لم  
يحدث تعديل في فتحات السطح و أن هذه الفتحات لها الوسائل الخاصة بجعلها كتيمة للماء.

2- مراجعة تجهيزات منظومة إدارة الدفة .

3- محابس فتحات الطرد في السفينة -سياج الحماية على أسطح السفينة - فتحات تصريف المياه  
في سور السطح العلوي.

4- ممرات الطاقم المكشوفة الموجودة على الأسطح الموصلة بين المنشآت السطح و أنها مازالت  
توافر للطاقم الحماية الكاملة و مراجعة جميع معدات السلامة.

و من حيث معاينة الحوض يتم التركيز في هذه المعاينة على الأجزاء المغمورة في الماء و التي  
لا يمكن معاينتها إلا في الحوض، و يعطي اهتمام كبير للأجزاء التي تتعرض للتآكل الشديد أو للتلف  
من أسباب مثل الجروح، وعادة ما تكون أجزاء المؤخرة و الأجزاء الموجودة عند خط الحمولة هي أكثر  
الأماكن تعرضا للتآكل، كذلك يجب التأكد أنه لم يحدث أي تغيير في انسيابية بدن السفينة نتيجة  
حدوث انبعاج كما يتم الاهتمام بجميع فتحات البحر، و مع تطور تكنولوجيا الكشف و الإصلاح  
تحت الماء أصبح من الممكن إستبدال معاينة الحوض بمعاينة السفينة و هي موجودة في الماء توفيراً  
للوقت و المال<sup>1</sup>.

---

1- خالد سعد الثعالبي، المرجع السابق.

و لكن هناك عدة شروط لابد من توافرها حتى تسمح الهيئة بإجراء المعاينة السفينة عائمة بدلا من

معاينة الحوض و هذه الشروط هي:

1- ألا تكون السفينة سفينة ركاب.

2- ألا يتفق ميعاد معاينة الحوض مع أحد المعاينات الدورية الخاصة.

3- ألا يكون عمر السفينة عشر سنوات أو أكثر.

و لا بد أن توفر بمعاينة السفينة في الماء نفس المعلومات المطلوبة في حالة المعاينة في الحوض على قدر الإمكان.

و يجب بالإضافة للشروط السابقة أن يتوافر في السفينة البنود التالية:

1- أن يكون عرض السفينة أكبر من 38 متر و إذا قل عن ذلك يكون بإتفاق خاص مع الهيئة.

2- أن تكون الأجزاء المغمورة من السفينة مدهونة بأنواع من البويات عالية المقاومة.

3- يجب أن يزود الجزء المغمور من السفينة بعلامات إرشاد على قاع السفينة ليساعد الغطاس الذي يقوم بالمعاينة على التعرف على الأجزاء المختلفة أثناء المعاينة.

و تتم المعاينة في الماء تحت إشراف مندوب الهيئة و عادة تقوم بعمليات المعاينة و الكشف أحد شركات الغطس المتخصصة و المعترف بها من قبل هيئة التصنيف و يشترط أن تكون هذه الشركات ذات سمعة فنية عالية و أن تستخدم أحدث الوسائل في الكشف و الإصلاح<sup>1</sup>.

---

1- خالد سعد الثعالبي، المرجع السابق.

## المبحث الثاني: قواعد الرص

الطريقة العادية لشحن البضائع على السفينة هو إيداعها في العنابر، ذلك أن عنبر السفينة هو المكان الوحيد الذي بحكم موقعه و إعداده و إتساعه يمكن أن تودع فيه البضائع دون أن يؤثر ذلك على ثبات و إتزان السفينة<sup>1</sup>.

و من حيث المبدأ يجب أن تكون المساحات التجارية للسفينة مشغولة بالكامل من قبل البضائع دون فقدان المساحة، و يبدو أن الوضع الإقتصادي المثالي لإستخدام السفينة هو الشروع في الحمل الذي يستخدم تماما إمكانياتها في الوزن و الإزدحام، فإن الأداء الأمثل للسفينة لا يعتمد بالضرورة على التحميل الأمثل، فقد يكون من المفيد بالفعل إستخدام جزء فقط من السعة التخزينية للسفينة بواسطة البضائع بإستخدام قدرتها في الوزن إذا كانت هذه السلعة منتجة لشحن مفيد.

كما هو الحال، فإنه من المستحسن أن يعتمد التوزيع الذي يحد من خسائر المساحات أو إستخدام المنشآت مكان السلع، و يختلف الحجم الذي تشغله البضاعة وفقا لمعامل التستيف.

و من ثم، فإن التستيف الجيد سيشمل توزيع البضائع في السفينة مع مراعاة حجم المساحات و حجم الحزم، و يكتسي فقدان الحجم أهمية خاصة في سفن حاملات الحاويات بسبب تكوين بدن السفينة، على الرغم من أنها مصممة خصيصا لإستيعاب الحاويات، و على متن السفن الدحرجة<sup>2</sup>.

---

1- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، المرجع السابق، ص 81 .

2- Baye cisse, opcit, p 44.

## المطلب الأول: شروط الرص

توزيع البضائع في السفينة هو عملية معقدة لأنه يجب أن تلبى في وقت واحد العديد من المتطلبات، و في كثير من الأحيان قد تكون معارضة.

### الفرع الأول: الخطوات اللازمة للرص الجيد

رص البضائع يتطلب بعض العمليات التي تساهم في إتقان تخزين البضائع، فالرص لا يقتصر فقط على وضع البضائع في العنابر بل يجب أن يكون مرفوقا ببعض العمليات الهامة.

#### أولا - تحضير العنابر:

نستشف من المادة 03 من معاهدة بروكسل بأن الناقل يتعين عليه و في بداية الرحلة البحرية و من أجل ممارسة العناية الواجبة جعل السفينة صالحة للإبحار يعني أن تكون مسلحة بلباقة و مجهزة و ممونة، فيجب أن توضع العنابر في حالة جيدة بما فيها غرف التبريد و جميع الأجزاء الأخرى من السفينة.

فينبغي على الناقل القيام بما يلزم لضمان حالة جيدة لداخلية السفينة المقصودة لإستقبال البضائع و ضمان الحفاظ عليها و هذه الأماكن عي في الأساس تتمثل في العنابر، المخازن، الثلاجات، مقياس الحرارة، و أنظمة التبريد و غير ذلك.

فشرط وضع السفينة في حالة صالحة للإبحار هو شرط أساسي لعمليات الرص، فالقضاء يمكن أن يعتبر كخطأ الرص الخطأ في تبريد العنابر أو خطأ التيار الكهربائي للمقطورة.

فإعداد و تأهيل العنابر مهمة أساسية لأن عدم الإمتثال لهذه القواعد يمكن أن يؤدي إلى تأخير كبير في عمليات شحن البضائع إضافة إلى طول فترة مكوث السفينة في الميناء<sup>1</sup>.

---

1 - Baye cisse,opcit,p 33,34,45.

فضاءات البضاعة في السفينة أين ينبغي الرص فيها يجب أن تكون نظيفة و جافة و خالية من الزيوت و الشحوم، و من الأحسن أن تكون هذه الأماكن بشكل مستطيل في خطط الأفقية و العمودية، أما إذا كانت بشكل مختلف فينبغي معالجتها بطريقة حتى تأخذ شكل مستطيل هكذا في الإتجاه المستعرض من خلال وضع قطع الخشب المناسب<sup>1</sup>.

و قد تتطلب العنابر وضع أخشاب فرش الشحنة و التي تتجسد في وضع ألواح خشبية على طول جدران الأوعية لتجنب الإتصال مع البضائع، فتعد هذه العملية ضرورية من أجل الحصول على رص سليم للبضائع، فلأخشاب فرش الشحنة وظائف مختلفة تبعا لطبيعة البضائع المرصوفة منها:

- حماية البضائع من الإتصال مع الماء من البحار أو تساقط المطر.
- حماية من الرطوبة أو التكثيف على الهيكل الداخلي للسفينة التي سالت في القعر.
- منع الإنزلاق و إرتداء و الصدمات بين الطرود عن طريق ملء الفراغات.
- توزيع الأحمال بالتساوي للطرود الثقيلة.

أما اليوم فقد تم تجهيز المزيد و المزيد من السفن الحديثة مع أنظمة الكمبيوتر للتحقق من مدى كفاية تصميم الرص أو إستقرار السفينة، فقد أشار الأستاذ نوريت NURIT من خلال دراسته لواجب الرص في النقل المتعدد الوسائط بأن " سلامة السفينة لا يستند كليا على تقنية القيادة فيما يتعلق بالرص و يستند أيضا على تكنولوجيا السفينة"، على سبيل المثال أكثر من سفينة حاويات لديها مدير جهاز الكمبيوتر للرص، حالما السفينة تأخذ درجة من المأوى يتحكم الكمبيوتر في إفتتاح و إقفال الصمامات التي على ملء تعبئة تحفظ صيانة صحن السفينة<sup>2</sup>.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,omi,édition 2011,page 74.

2- Baye cisse,opcit,p 34,35.

و يجب أن يتم تحميل البضائع و تستيفها و تأمينها طوال الرحلة البحرية وفقا لكتيب تأمين البضائع المعتمد من الإدارة، و يشترط وجود هذا الكتيب لجميع أنواع السفن العاملة في نقل البضائع غير البضائع السائبة الصلبة و السائلة و الذي يتوجب إعداده وفق معيار يعادل على الأقل التوجيهات المطورة من قبل المنظمة<sup>1</sup>.

و بالرجوع للفق.ب.ج فقد حث بموجب المادة 770 منه على ضرورة تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لإستقبالها و نقلها و حفظها، فهو يعد إلترام يتعين على الناقل القيام به قبل بدء الرحلة البحرية و التأكد من توفيره<sup>2</sup>.

فيجب أن تكون عتبات فتحات العنابر التي تغلق بأغطية نقالة و محمية ضد عوامل الطقس بواسطة مشمع واقى و سدابات لتثبيت متينة البناء و لا يقل إرتفاعها فوق السطح عن 600 مم أي 23.5 بوصة و 450 مم أي 17.5 بوصة، و يجب أن لا يقل عرض كل سطح تحميل لأغطية فتحة العنبر عن 65 مم أي 2.5 بوصة، أما إذا كانت الأغطية مصنوعة من الخشب فيجب أن لا يقل سمكها الصافي عن 60 مم على أن لا تزيد المسافة بين كمرات حمل أغطية العنابر عن 1.5 متر. أما إذا كانت مصنوعة من الحديد المطاوع فيجب أن تحسب قوة التحمل بواسطة أثقال مفروضة لا تقل عن 1.75 طن متري لكل متر مربع أي ما يعادل 358 رطل لكل قدم مربع على فتحات العنابر في الموقع 1، و لا تقل عن 1.30 طن متري لكل متر مربع ما يعادل 266 رطل لكل قدم مربع على فتحات العنابر في الموقع 2، و حاصل ضرب أكبر جهد تم حسابه بالمعامل 4.25 لا يجب أن يتعدى أقل مقاومة نهائية للمادة<sup>2</sup>.

---

1- مدونة تحديث قواعد و تعليمات الموانئ بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، المؤسسة الألمانية للتعاون الفني بالإشتراك مع هانسياتيك لأنظمة الموانئ HPS، أكتوبر 2004، القسم الفرعي 3/16.

2- ق.ب.ج، المادة 770.

3- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن، المؤرخة في 05 أبريل 1966، الأمم المتحدة، الملحق 1، المادة 15.

و يجب أن تصمم هذه الأغطية بحيث لا يتعدى الأنحاء مسافة تعادل 0.0028 من طول المسافة بين كمرتين من كمرات حمل أغطية العنابر الموجودة تحت هذه الأتقال، أما بخصوص الأغطية المصنوعة من مواد غير الحديد فيجب أن تكون قوتها و صلابتها مساوية لكفاءة تلك المصنوعة من الحديد المطاوع و تقرها الإدارة.

أما إذا كانت الأغطية المقاومة للطقس مصنوعة من صلب طري فيجب أن تحسب قوتها بإفتراض وضع أحمال لا تقل عن 1.75 طن متري لكل متر مربع أي 358 رطل لكل قدم مربع في الموقع 1، و لا تقل عن 1.30 طن متري لكل متر مربع أي 226 رطل لكل قدم مربع في الموقع 2، و حاصل ضرب أكبر جهد محسوب من المعامل 4.25 يجب ألا يتعدى المقاومة النهائية الصغرى للمادة.

كما يجب أن تصمم الأغطية بحيث لا يزيد إنبعاجها عن 0.0028 من المسافة بين طرفي تحميل الغطاء الواقع تحت هذه الأحمال، كما يجب أن لا يقل سمك لوح الصلب الطري المكون لسطوح الأغطية عن 1% من المسافة بين قضبان تقوية هذه الأغطية أو 6 مليمترات أيهما أكبر.

و زيادة على ذلك تزود أسطح البدن البارز بأسلحة ثابتة و ممتدة من المقدم إلى المؤخرة و مجهزة بسياجات حامية للإشتعال أو بأنفاق منعزلة موصلة بين المشيدات بواسطة ممرات عبور ثابتة و متينة.

#### ثانيا - ضرورة إرتباط الرص بإستقرار السفينة:

السفينة و هي في عرض البحر تخضع لسلسلة من التحركات الطولية و العمودية و العرضية و يؤدي ذلك إلى التمايل و الترجيح لدي يتطلب الرص و الإمساك الملائم، فيفترض أن تضمن طبيعة و طريقة رص البضائع إترانا كافيا للسفينة و تمنع زيادة الإجهادات الإنشائية، و في المقابل يجب أن يزود ربان كل سفينة جديدة بمعلومات كافية عن إترانها<sup>1</sup>.

---

1- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن، المرجع السابق، المادة 16، 15، 10، فقرة 36، 02.



فيجب أن يتم قياس زاوية الميل لكل سفينة بضائع بطول 24 متر فأكثر و ذلك عند إكتمال بنائها، و بحيث يتم أيضا تحديد عناصر إترانها، و يتم تزويد الربان بكتيب يتضمن المعلومات اللازمة التي تمكنه عن طريق إجراءات سريعة و مبسطة من الحصول على توجيه دقيق فيما يتعلق بأوضاع السفينة في مختلف ظروف التحميل، و يمكن أن يتضمن كتيب الإتران المعلومات المطلوبة أيضا بشأن السفن الناقلة للبضائع السائبة<sup>1</sup>.

و يدخل في هذا الإطار أيضا ضرورة مراعاة هيكل السفينة، فالأشخاص المسؤولين عن عمليات الرص سوف يقيمون سلامة البناء مقارنة مع القوى التي ستواجه في أعقاب عمليات الرص، فيجب أن تؤخذ الإعتبارات التقنية على البنية المتمثل في هيكل السفينة.

و قد أشار الأستاذ BOISON بأن الأخطار الأكثر أهمية هي تلك التي تهدد السفينة و حياة ركابها، و خاصة كسر كل أو جزء من الهيكل قد ينتج عنه الغرق السريع للسفينة، مثلا رص الطرود على جدران السفينة يؤدي في النهاية إلى تمزق هيكل و إجتياح السفينة من طرف الماء . لمنع حصول مثل هذه الكوارث ينبغي أن يقتصر رص البضائع بفحص شامل للقوة و التنمية الملائمة للعنابر و الأماكن الأخرى لإستقبال البضائع لأنه في أي حال من الأحوال سوف تهدد هذه القوة طوابق السفينة.

فعلى الأشخاص القائمين بالرص أن يأخذوا بعين الإعتبار القيود التي تولدها كل نوع من البضائع على السفينة و كذا خصائص تقنيات تلك السفينة<sup>2</sup>.

---

1- مدونة تحديث قواعد و تعليمات الموانئ بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية،المرجع السابق.

2- Baye cisse,opcit,p 40.

فهناك مخطط عام للوقاية من الأخطار البحرية الذي ينطبق على معظم السفن التجارية و عدم الإمتثال يمكن أن يؤدي إلى عواقب وخيمة على سلامة السفينة و الطاقم على متنها، إذ يمكن أن يؤثر الرص السيء على إستقرار السفينة و يهيمن على هذا المخطط العام إثنين من الإتفاقيات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية واحدة تتعلق بسلامة الأرواح في البحار و المسماة سولاس و الأخرى خاصة بخطوط الشحن.

## **1- إتفاقية سولاس:**

هي الأكثر أهمية من بين الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية ( شهدت إتفاقية سولاس ولادتها الأولى في عام 1914 إثر غرق السفينة الشهيرة « Titanic » ، و تعني سولاس S.O.L.A.S باللغة الإنجليزية " SAFETY OF LIFE AT SEA " ، و قد طرأت على إتفاقية سولاس عدة تعديلات في أعوام 1929، 1948، 1960، و دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ و التطبيق في 1980/05/25 و هي تسرى بصفة خاصة على السفن التجارية.

فالمادة 22 من إتفاقية سولاس تحتوى على أحكام محددة خاصة بإستقرار السفينة، فيجب توزيع البضائع في السفينة في الإتجاهين العمودي و الأفقي من أجل الحصول على إستقرار السفينة و الموقف السليم للنتائج في العمليات الحسابية قبل أي شحنة من البضائع، و مما يسهل هذا الحساب بسبب وجود دفتر الإستقرار يتم تضمينه في ملف بناء السفينة المحفوظ على متنها.

و وفقا لإتفاقية سولاس كل سفينة بطول أكبر من أو يساوي 24 متر يجب أن يخضع بعد الإنتهاء من بنائها لإختبار من أجل تحديد عناصر الإستقرار، و تسجل نتائج هذا الإختبار في " كتيب الإستقرار " و الذي يحتوى على عدة معلومات تتمثل في الخطة و قدرة الخطة الشاملة، منحنيات مختلفة، و تحميل الحالات المنصوص عليها في العملية و المعلومات التقنية.

أما اليوم فعملية حسابات الإستقرار هي سهلة تقوم بها الأجهزة الإلكترونية المجهزة للسفن الحديثة، و رغم ذلك فإن الريان يبقى إلزامه بضمان سلامة السفينة قائما<sup>1</sup>.

---

1- Baye cisse,opcit,p 37,38.

## 2- إتفاقية خطوط الشحن:

عندما كثرت حوادث غرق السفن بسبب شحنها شحنات زائدة تفوق حمولتها و تخل بإتزانها، فثارت حركة كبرى في المملكة المتحدة كان الغرض منها وضع تشريع يحكم جشع ربابنة و ملاك السفن الذين كانوا يشحنون سفنهم أكثر من اللازم، و قد طالب النائب الإنجليزي plimsoll و الذي سميت بإسمه علامات خطوط الشحن فيما بعد بالتعجيل بوضع هذا التشريع، حينها صدر قانون بليمسوا عام 1876 و الذي يلزم ملاك السفن التي تتجاوز حمولتها الكلية 80 طنا بأن يحددوا لها خطا للشحن لا يتعداه غاطس السفينة طوال رحلتها البحرية.

غير أن الحكومة البريطانية دعت إلى عقد مؤتمر دولي لبحث موضوع خطوط الشحن أثمر عن وضع المعاهدة الدولية الخاصة بخطوط الشحن في جويلية 1930، و التي عدلت أحكامها بمقتضى الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن سنة 1966<sup>1</sup>.

في فرنسا أشار القانون المؤرخ في 17-04-1907 إلى ترتيبات لتخصيص حد أدنى للعائم المحدد بإستخدام الجداول التي وضعتها فيرتاس بناء على طلب الحكومة، إلا أنه في عام 1966 تم إعتقاد الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن<sup>2</sup>.

## أ- الغرض من هذه الإتفاقية:

أشارت الإتفاقية إلى الغرض من إبرامها ألا و هو إنشاء أسس و قواعد موحدة تتعلق بالحدود التي يمكن للسفينة أن تشحن عندها واضعين في الإعتبار ضرورة تأمين سلامة الأرواح و الممتلكات في البحار، و على ذلك فهناك حدود شحن لا بد من مراعاتها، هذه الحدود تعرف بخطوط الشحن وضحتها الإتفاقية في الملحق رقم 01 .

---

1- ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 27.

2- Baye cisse, opcit, p 39.

و تطبق هذه الإتفاقية على السفن المسجلة و غير مسجلة و التي ترفع علم دولة طرف في الإتفاقية، كما تطبق على السفن المشتغلة برحلات دولية، في حين لا تسرى أحكام هذه الإتفاقية على السفن الحربية و السفن التي يقل طولها على 24 متر و التي نقل حمولتها الإجمالية عن 150 طن، و كذا سفن الصيد و النزهة، و لا يسمح لسفينة تسري عليها هذه الإتفاقية القيام برحلة بعد تاريخ بدء سريان الإتفاقية، ما لم تعين و يحدد عليها علامة خط الشحن و تزود بشهادة خط شحن دولية لسنة 1966 أو ما لم تمنح شهادة إعفاء دولية لخط الشحن وفقا لنصوص الإتفاقية الحالية.

#### **ب- علامات الشحن:**

تعبر عن أقصى غاطس يجوز للسفينة أن تشحن عنده حسب الظروف التي تبحر فيها، عدا السفن الشراعية و السفن التي حدها الحر أكبر من الحد الأدنى، و تتكون علامة خط الشحن من حلقة قطرها الخارجي 300مم أي 12 بوصة و إتساعها 25 مم أي بوصة واحدة يقطعها خط أفقي طوله 450 مم أي 18 بوصة و عرضه 25 مم أي بوصة واحدة، و حافته العليا تمر في مركز الحلقة، و يجب أن يرسم مركز الحلقة في مركز السفينة و على مسافة مساوية لحد الطفو الصيفي المعين و المقياس رأسيا أسفل الحافة العليا لخط السطح<sup>1</sup>.

و أما الخطوط التي تحدد خط الشحن فتتكون من خطوط أفقية كل منها 230 ملليمتر في الطول و 25 ملليمتر في السمك، يمتد إلى الأمام أو إلى الخلف من خط رأسي سمكه 25 ملليمتر، و يوضع على مسافة قدرها 430 ملليمتر أمام مركز القرص.

---

1- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن، المرجع السابق، المادة 3 و 4 و المادة 05 .

و يصنع زاوية قائمة مع الخطوط الأفقية، هذه الخطوط الأفقية أو خطوط الشحن هي:

- خط الشحن الصيفي يمتد أمام الخط الرأسي و يعلم بعلامة s و يقع على إمتداد الخط المنصف لمركز القرص.

- خط الشحن الشتوي و يمتد أما الخط الرأسي و يعلم بعلامة w.

- خط شحن شمال الأطنطي و يمتد أما الخط الرأسي و يعلم بعلامة WNA .

- خط شحن المياه العذبة و يمتد خلف الخط الرأسي و يعلم بعلامة F .

- خط الشحن الإستوائي للمياه العذبة و يمتد خلف الخط الرأسي و يعلم بعلامة TF .

أما خط السطح فيتكون من خط أفقي 300 ملليمتر و عرضه 25 ملليمتر، يوضع في منتصف السفينة من الجانبين لتعبر عن موقع سطح الحد الحر، و يمر الطرف العلوي لخط السطح خلال نقطة في منتصف السفينة حيث تحدد تقاطع إستمرارية الحد الحر مع لوح لهذا السطح و على إمتداده<sup>1</sup>، و يراعي أنه يمكن لخط السطح أن يوضع إستنادا على نقطة ثابتة أخرى على السفينة بشرط أن يصحح حد الطفو بالتبعية، و في جميع الأحوال يجب أن يبين موقع النقطة المشار إليها و يحدد مكان سطح حد الطفو على شهادة خط الشحن الدولية لعام 1966<sup>2</sup>.

### ثالثا: إحترام عامل الرص

عامل الرص من منتج معين هو حجم بالأمطار المكعبة التي تحتلها طن من هذا المنتج، إذ يجب أن تكون الحمولة كاملة متجانسة مع السفينة أي الإحتلال بالكامل سعة من حيث الوزن و الحجم يمكن أن تلقها السفينة هو الذي يكون الأقرب لعامل الرص الأكثر قدرة مكعب السفينة، يتم تحديد قدرة مكعب السفينة من قبل نسبة من طاقة شحن السفينة.

---

1- ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 27 و 28

2- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن، المرجع السابق، الملحق 1، المادة 4.

عامل الرص أيضا يختلف كثافته حسب نوع التعبئة و التغليف، و الكثافة هي وظيفة من الضغوط التي تمارس على حجم طن البضائع قد تختلف في نسب كبيرة إلى حد ما، فالقطن و الصوف مكيفة في بالات، و قدرة شحن فضاء معين ليست هي كل البضاعة المخزنة لأننا في الواقع يمكن تحميل المزيد من الحبوب في صناديق لأن الحبوب يمكن أن تتسلل في كل مكان و حتى تشغل كامل المساحة<sup>1</sup>.

### 1- العلاقة بين وزن و حجم البضائع المنقولة:

يعتمد عرض فراغات السفن في السوق الملاحية على وزن البضاعة الذي يبقي السفينة قادرة على العوم، وحجمها التكعيبي كونه العامل الذي يقيد قدرة السفينة على استيعاب المزيد من البضائع، بالإضافة إلى عاملي المسافة والزمن، فكلما كانت المسافة قصيرة زادت مرات العرض وقل الزمن اللازم لإنجاز الرحلة.

ترتبط قدرة فراغات السفينة على الطلب الموكل عليها تبعا إلى عاملي الوزن والحجم ، وتسمى العلاقة بين الوزن والحجم بمعامل التستيف بحيث يشترط لكل بضاعة معامل تستيف خاص بها، و تؤثر العلاقة بين وزن البضاعة وحجمها على قوى العرض والطلب على السفن وبالتالي على مستوى أجور النقل<sup>2</sup>.

فمعامل التستيف و هو ما يعبر عن العلاقة بين حجم البضاعة و وزنها يعد من أهم العناصر في تحديد طاقة السفينة على أداء الخدمة، أي أن السفينة قد تعجز عن نقل المزيد من البضائع الضخمة بالرغم من وجود جانب من عنابر السفينة فارغا و هذا في حالة أن حمولة السفينة قد وصلت إلى علامات خط الحمولة القصوى، و كذلك قد تمتلئ عنابر السفينة بالبضائع و لا يصل غاطسها إلى خط الحمولة القصوى، و هذا في حالة نقل البضائع الضخمة الحجم و خفيفة الوزن مثل الصوف و النسيج.

---

1- Baye cisse,opcit,p 45.

2- مهدي درويش جبار، مواكبة التطور في التجارة الخارجية و النقل البحري، جريدة الزمان، 2014/05/05.

و تتجدد قيمة النولون البحري بالنسبة للبضائع ذات معامل التستيف العالي على أساس حجمها، في حين يتم تحديد قيمته على أساس وزن البضاعة في حالة ما إذا كان معامل التستيف منخفضا.

و تصنف البضائع المنقولة على أساس قيمة معامل التستيف إلى ثلاثة أنواع:

- إذا كان الطن الحجمي يساوي الطن الوزني فإن معامل التستيف للبضاعة يساوي 01

- إذا كان الطن الوزني أكبر من 40 قدما مكعبا فإن معامل تستيفها مرتفعا.

- إذا كان الطن الوزني أقل من 40 قدما مكعبا فإن معامل تستيفها منخفضا.

## 2- المقاييس المستخدمة لحساب سعة السفينة:

لتحديد كميات البضائع التي تستطيع السفينة حملها لابد من الإعتماد على المقاييس التالية:

- إن طاقة السفينة يجب أن تقاس على أساس الطن الحجمي المقدر ب 100 قدم مكعب بدلا من 40 قدم مكعب.

- إستبعاد الفراغات التي تشغلها خزانات الوقود.

- بالإضافة إلى ضرورة مراعاة نوعية البضائع و مواصفاتها عند تحديد سعة السفينة، أي تحديد مقاييس العنابر نفسها، فهناك عدة مقاييس و التي تأخذ في إعتبارها نوعية البضائع و مواصفاتها و التي تستخدم بهدف تحديد سعة السفينة:

أ - على أساس تستيف البضاعة، أي يتم نقل البضائع الصب بدون الرجوع إلى إنخفاض في الحجم الذي تشغله الننوات و الفواصل داخل العنابر.

ب - على أساس تستيف البالات يعتمد عليها في تحديد سعة العنابر لنقل البضائع معبأة في بالات متماثلة.

ج - على أساس تستيف البضائع المنقولة في بالات غير نمطية أي تتقل مزيج من البضائع العامة و الصناديق و البراميل و البالات حيث ينخفض نسبة 10% كفراغات ضائعة من إجمالي سعة العنابر و بعض السفن الخاصة لعمليات التبريد و التجميد من السعة الإجمالية لفراغات العناصر المخصصة للبضائع<sup>1</sup>.

---

1- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "T'epal"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم إقتصادية، جامعة الجزائر، سنة جامعية 2007/2008، ص 20.

بالإضافة إلى ذلك توجد أسباب معينة كالإسراع في الشحن و التفريغ في كل ميناء دون الزيادة في الوقت الإضافي، و ما ينجر عن ذلك من تكاليف أو عدم قابلية هذه البضائع من الدخول و الخروج بسرعة للعنابر، و مشاكل أخرى ناجمة عن تشغيل السفن في نقل البضائع ذات الطريق الواحد أي تكون كاملة الحمولة إلى ميناء الوصول، ثم تعود فارغة إلى ميناء الشحن لنقل كميات أخرى من البضائع على نفس خط السير، هذه الأسباب تجعل الأساطيل التجارية في العالم إلى إستعمال الفراغات المتاحة بالسفينة إلا جزئياً.

أضف إلى ذلك ظهور مشكلة الذروة أي تحديد طاقة السفينة على نقل البضائع لا يتم على أساس معدل الطلب العادي أو المتوقع على خدمة النقل في رحلتي الذهاب و العودة، و إنما تتحدد وفقاً لمعدل الطلب عند حده الأقصى في الرحلة البحرية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الطرق العامة لرص و تثبيت البضائع

وحدة الشحن تعني بأن تكون العديد من الطرود موضوعة أو محزومة و مثبتة بالأسلاك، بغطاء أو بوسيلة أخرى مناسبة على لوحة الشحن مثل البليت، موضوعة في تغليف خارجي واقى مثل لوح مربع، و مثبتة جميعها في شكل دائم بواسطة حبال.

و يجب أن يتلقى الربان على الأقل المعلومات التالية:

- العدد الإجمالي لوحات الشحن و طبيعة البضاعة التي يتم تحميلها.
- نوع الأسلاك أو الأغطية المستخدمة.
- أبعاد وحدة الشحن المعربة في المتر.
- الوزن الإجمالي لوحدة الشحن المعربة بالكيلوغرام.
- شهادات فحص الرافعات الموضوعة مسبقاً في جميع أنحاء وحدات النقل، ينبغي تحديد العتاد من قبل وسائل محددة مثل رموز الألوان، و أرقام دفعة أو أي وسيلة أخرى<sup>2</sup>.

---

1- حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 21.

2-recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, opcit, p 73.



طرق تثبيت البضائع تقدم خصائص متنوعة و كثيرة فقد تكون هناك:

- **le calage** يعني إسناد البضائع على أسافين العنابر و الغرض منه منع السلع من الإنزلاق و الانتقال ذهابا و إيابا لهذا تستعمل الركائز و الألواح.

- **l'accorage** يشير إلى الحفاظ على البضائع على الجانبين، و المساندة قد تتجم عن الإتصال المباشر للسلعة مع جدران العنابر.

- **saisissage** هو يشمل أيضا كبح و سد البضائع و لكن هذه المرة بإستخدام الرافعات و السلاسل و المشابك و الشدادات، فالشد جزء من معدات السفينة.

عموما البضائع المشحونة في العنبر توضع بشكل مفتاح أي أن كل طرد يوضع بطريقة تساهم في تجميد الطرود الأخرى من الحركة، فهناك أنواع معينة من البضائع تحظر شل حركة كل عناصر الشحن، فهذا هو الحال بالنسبة للطرود الثقيلة المشحونة في العنابر أو على السطح فمن الضروري تنفيذ عمل كبير من المساندة و الإمساك، فالطرود الثقيلة تكون مربوطة عن طريق كابلات الصلبة و مؤمنة<sup>1</sup>.

- **fardage** و تسمى بأخشاب فرش الشحنة و الغرض الرئيسي منها هو منع أو الحد من الأضرار الناجمة عن الكسر و الإحتكاك و السحق، و كذلك من التكثيف و رطوبة السفينة، و تعد أحد التدابير الوقائية الرئيسية ضد الأضرار<sup>2</sup>.

فينبغي أن ترص وحدات الشحن الواحدة فوق الأخرى مع الإنتباه لقوة المنصات و لشكل و حالة وحدات الشحن، و الحرص على أن ترص في كتلة و لا يترك أي فراغ بينها، و أن تكون الشحنة مثبتة في كل جوانبها إذا لزم الأمر، كما ينبغي أخذ الإحتياطات من أجل منع تضرر وحدات الشحن إذا ما إستعملت المعدات الميكانيكية من أجل مناولتها.

---

1- Baye cisse,opcit,p 31.

2- Arrimage sécuritaire – guide pour les exportateurs-,le service des délégués commerciaux du canada, ministère des affaires étrangères et du commerce international, troisième édition,p 36.

كما يمكن إستخدام الدعامات و شرائح الألمنيوم بقوة كافية في مكان الحواجز الخشبية و ألواح الخشب الرقائقي (panneaux de contre-plaqué)، و خلال الرحلة ينبغي تفقد الأسلاك المعدنية بانتظام و تشديد الكابلات المسترخية إذا لزم الأمر، و ينبغي أن يشمل أيضا التحقق من الأسلاك بعد فترات سوء الطقس و التشديد إذا لزم الأمر<sup>1</sup>.

عندما يتم تحميل الأحمال على جوانب السفينة في مثل هذه الطريقة التي تحول ممكن من ثلاثة جوانب، و ينبغي وضع صريف أو صفائح الخشب الرقائقي عموديا ضد وجوه مكس من وحدة الأحمال، و ينبغي إيلاء إهتمام خاص إلى زوايا الرص لمنع الأضرار التي لحقت وحدة الأحمال بواسطة السلك، و يجب أن يؤدي ربط الأسلاك على إرتفاعات مختلفة إلى تشديد الرص جنبا إلى جنب مع الصفيحات أو ألواح الخشب الرقائقي على الجانبين.

و ينبغي أيضا رص البضائع ذات معامل الإحتكاك المنخفض بإحكام على متن السفينة لتجنب الإنزلاق، و إستخدام مواد مناسبة مثل الألواح الناعمة أو غيرها لزيادة الاحتكاك، و أن لا تعيق البضائع الضوابط التشغيلية للأبواب الصارمة أو مداخل أماكن الإقامة أو معدات مكافحة الحرائق<sup>2</sup>.

و نظرا لعدم اليقين فيما يتعلق بالأوزان و المواقع الفعلية لمركز الثقل لوحدات الشحن، قد تختلف قوى الرص إختلافا كبيرا، و ليس من الممكن تحديد الحد الأقصى للقوى التي يمكن ممارستها في أشد الظروف، و القاعدة العامة هي أنه ينبغي دائما تركيب عدد كاف من الصلابات ذات القوة الكافية لمواجهة أسوأ الأحوال الجوية التي يمكن مواجهتها أثناء الرحلة.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 75,76.

2- Model manuel for general cargo/container vessel,det norske veritas,norway, 04-01-01,version1,p 12,59.

و إذا كان من المتوقع حدوث طقس شديد ينبغي إتخاذ تدابير تشغيلية مناسبة مثل تأخير الإبحار أو تغيير المسار أو السرعة لتقليل القوى، و نظرا لصعوبة التنبؤ بالتسارع الديناميكي و تعقيد العمليات الحسابية الديناميكية، فإن قوى الرفع تنطبق على البضائع الجامدة وغير الناقلة، و ستكون هناك حاجة إلى قطع إضافية لمقاومة القوى الديناميكية بسبب الشحنات النابضة أو غير الصلبة. فتكون الأربطة بشكل عام أكثر فعالية على وحدة الشحن عندما تكون زاوية مع سطح بين 30 ° و 60 ° عندما لا يمكن تحقيق هذه الزوايا المثلى، قد تكون هناك حاجة لتحزيم إضافي<sup>1</sup>.

### أولاً- معدات الرص و التثبيت:

بالنسبة لمعظم السفن البحرية أحكام الرص و الإمساك تكون محسوبة و موافق عليها من قبل شركات التصنيف و تحدث الحوادث في معظم الأحيان عندما لا يتم الوفاء بمتطلبات شركات التصنيف. هذه المعدات هي كمايلي:

- الكابلات،السلاسل، الحبال، الأشرطة، شبكات.
- الشد، البوابات، شدادات.

و يتطلب الإمساك إستخدام نقاط ثابتة مثل الخواتم و الأقراط مرتبة و مناسبة، فالناقل الذي لا يوفر في السفينة معدات إمساك كافية يعتبر أخل و فشل في إلتزامه بجعل السفينة صالحة للإبحار<sup>2</sup>، فيجب أن تكون معدات التثبيت متوفر بكميات كافية بما في ذلك الاحتياطيات، مناسبة للغرض، من القوة الكافية، عملية و تمت صيانتها<sup>3</sup>.

فمن المهم أن يكون تأمين المعدات يلبي متطلبات التشغيل الدنيا و المقاومة التي تنطبق على السفن و البضائع، فضباط الحافة أو السطح ينبغي أن يكونوا على وعي تام من ممارسات التوظيف الصحيحة و ترتيب القوى و القيود المفروضة على الأجهزة، و كذا الطاقم و غيرهم من الأشخاص الذين يعملون في تثبيت البضائع ينبغي أن يتلقوا التعليمات المناسبة بشأن الإستخدام الأمثل و السليم لهذه المعدات على متن السفينة.

1- Model manuel for general cargo/container vessel,opcit, ,p 13.

2- Baye cisse,opcit,p31.

3- Model manuel for general cargo/container vessel,opcit, ,p 11.

- فالربان عند إستخدام المعدات يجب عليه النظر في العوامل التالية:
- وقت السفر و المنطقة الجغرافية التي من خلالها تخطط حالة البحر.
  - أبعاد و خصائص تصميم السفينة.
  - القوى الديناميكية التي قد تبدل خلال الظروف الجوية المتوقعة<sup>1</sup>.
  - نوع و تعبئة و تغليف وحدات الشحن.
  - نمط تستيف وحدات البضائع .
  - كتلة و أبعاد وحدات الشحن<sup>2</sup>.

فكل هذه الأحكام يجب أن تسجل في دليل التثبيت المطلوب على متن السفينة، و يجب أن تكون الأشرطة و الحبال من حجم و طول كافي لاستخدامها بأمان لمنع انزلاق وسقوط كل أو جزء من الحمل<sup>3</sup>.

أما قطع الخشب المستخدمة كدعامات فيجب أن تكون جميعها نظيفة و جافة بحيث يكون الحد الأقصى للرطوبة 19 % ، و خالية من الشقوق و العقد ذات الأهمية، ففي أمريكا الشمالية يستعمل الخشب اللين مثل الصنوبر و التنوب لدعم البضائع و لأخشاب فرش الشحنة، و كذلك لتصنيع المنصات و الفواصل.

و مع ذلك في كثير من الأحيان يستعمل الخشب الصلب مثل البلوط و شجر الدردار و خشب القيقب للمزيد من المقاومة أو حسب طلب المستخدم النهائي، فعلى سبيل المثال المنصات الخشبية اللينة في أمريكا الشمالية ليست مقبولة في القارة الأوروبية، غير أنه لا توجد معايير عامة لإستخدام الخشب الصلب أو اللين في مناولة البضائع<sup>4</sup>.

---

1- Baye cisse,opcit,p 31.

2- Model manuel for general cargo/container vessel,opcit, ,p 20.

3- Baye cisse,opcit,p 31,32.

4- Arrimage sécuritaire – guide pour les exportateurs- ,p 39.

و يجب أن تكتمل عمليات التثبيت قبل مغادرة السفينة للميناء، و ينبغي أن يستند التثبيت إلى التخطيط السليم والتنفيذ والإشراف، و ينبغي أن يكون الموظفون المعنيون مؤهلين و ذوي خبرة على النحو الملائم و أن يكون لديهم معرفة عملية سليمة بتطبيق و مضمون دليل ضمان الشحن هذا، كما يلتزم الربان بالتخطيط والإشراف على رص و تثبيت الشحنات بناء على المعلومات المتعلقة بالبضاعة.

و يتم توزيع البضائع مع الانتباه إلى استقرار السفينة بحيث يتم تخفيض التسارع المفرط بقدر الإمكان، ينبغي إيلاء الإهتمام الواجب للقوة الهيكلية للسفينة<sup>1</sup>.

### ثانيا - دليل التثبيت:

جميع الشحنات من بضائع السائبة و الصلبة و السائلة تشحن ترص و تثبيت خلال فترة الرحلة طبقا لأحكام تثبيت البضائع التي تمت الموافقة عليها من قبل الإدارة، و وفقا لقواعد الممارسة من أجل أمن الرص و تثبيت الشحنات يتم استخدام دليل التثبيت لتحديد خصائص معينة من تثبيت المعدات و ظروف عمله في مختلف وحدات الشحن، و يجب أن توفر أيضا للربان المعلومات عن القوى المؤثرة على وحدة الشحن و أمثلة التثبيت لمواجهة هذه القوى.

و قد نصت المنظمة البحرية الدولية بأن يكون الدليل مكتوب في طريقة مقبولة و معتمدة من قبل الإدارة، أو من قبل شركات التصنيف المعنية لهذا الغرض، و لهذه الغاية تم إنشاء مكتب فيرتاس سنة 1984 و الذي جاء بتعليمات خاصة تفيذ بأنه يجب أن تكون لكل سفينة خطة تستيف و رص و معدات معتمدة و مسيطرة عليها من قبل شركات التصنيف.

---

1- Model manuel for general cargo/container vessel,opcit, ,p 11.

### ثالثا - القيام بالمراقبة و الرصد:

يجري طاقم السفينة نظاميا جولة و هي عبارة عن عمليات مراقبة و رصد الإمساك و التثبيت، و ميزة هذه الرقابة هو حقيقة أنه مع الإمساك و الربط المشترك يحدث رخو و ذلك تحت تأثير الإهتزازات للجهاز الحركي أو بسبب التمايل و الترجح، ففي هذه الحالة يتم تضمين الكابلات مع البوابات الصلبة و تشديد الفولاذ من خلال العمل على شدادات، و من هنا تأتي أهمية وجود معدات جيدة للإمساك على متن السفينة، فيذكر أن عدد من الحوادث الخطيرة حدثت بسبب عدم وجود ترتيبات التثبيت مناسبة على متن السفينة.

و يجب توفير وسائل آمنة للوصول إلى ترتيبات التثبيت، و معدات السلامة، و الضوابط التشغيلية و الحفاظ عليها بشكل صحيح، السلام و يجب أن تبقى مسارات الهروب من المساحات الموجودة أسفل سطح المركبة واضحة، و ينبغي تفتيش أماكن الشحن بقدر الإمكان عمليا أثناء الرحلة بانتظام<sup>1</sup>.

### رابعا - مقطورات الدرجة:

تستخدم مقطورات الدرجة حصرا لنقل السلع على متن سفن الدرجة و يتم تحميلها أو تفريغها و تحريكها في المناطق المينائية فقط، و هي عبارة عن منصة صلبة ذات نقاط رص متينة على جوانبها و أحيانا كتائف تثبت بها دعائم البضاعة، و تتركز المقطورة على زوج أو زوجين من الإطارات المطاطية ذات المقاومة المنخفضة على إمتداد ثلث طولها تقريبا و على قاعدة متينة في طرفها الآخر، و يتضمن هذا الطرف تجويفا يثبت به مهايء ثقيل الوزن هو عبارة عن عقفة بشكل عنق الإوزة، و هو مجهز بمسمار إرتكاز محوري يسمح بوصل المقطورة بالعجلة الخامسة لشاحنة ذات مفاصل<sup>2</sup>.

1- Baye cisse,opcit,p 31,32,33.

2- Model manuel for general cargo/container vessel,opcit, ,p 12.

ينبغي التخطيط لتوضيب البضاعة أو وحدات البضاعة في مقطورة درجة و القيام بذلك وفقا للمفهوم الذي يقوم على ضرورة رص البضاعة بأكملها بواسطة أربطة تحزيم، بيد أن هناك مقطورات درجة مجهزة بوسائل إغلاق لرص حاويات البضائع و الصناديق النقالة.

و قبل إرسال أي وحدة لنقل البضائع لتحميلها على متن سفينة درجة، يتوجب على الشاحن أن يتحقق من مشغل وحدات نقل البضائع و/أو مشغل سفينة درجة ما إذا كانت هناك أي متطلبات معينة، و علاوة على ذلك يتعين على الشاحن أن يضمن أن وحدة نقل البضائع التي ستستخدم ملائمة لهذه الوساطة من وسائل النقل<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: كيفية الرص حسب طبيعة البضائع

يتم رص البضائع وفقا للمبادئ المعترف بها، مع مراعاة القوى الديناميكية التي قد تحدث أثناء النقل البحري و أحوال الطقس المتوقعة الأكثر شدة ، و ينبغي أن تأخذ قرارات التعامل مع السفن في الحسبان نوع البضائع و وضعية رص البضائع و ترتيبات التثبيت، كما ينبغي توخي الحذر لتوزيع القوات بالتساوي قدر الإمكان<sup>2</sup>.

### أولاً: مختلف البضائع العامة

و بما أن السلع متنوعة يمكن تنفيذ أحكام الرص وفقا لطرق مختلفة، و في الواقع تختلف أحكام رص السلع و تثبيتها إختلافا كبيرا وفقا للعرض أو التعبئة و التغليف، و قد أخذت المنظمة البحرية الدولية في إعتبارها جميع هذه المعايير عند وضع قواعد لكل فئة من فئات البضائع، كما تعرض بعض الشحنات مخاطر خاصة للملاحة و سلامة السفينة، و من هذه الملاحظة برزت الحاجة إلى تنظيم أساليب الرص و الإمساك<sup>3</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، لجنة السلامة البحرية، الدورة الثالثة و التسعون، البند 22 من جدول الأعمال، MSC 93/22/Add.3، 9 جوان 2014، المرفق 20، ص 33، 28.

2- Model manuel for general cargo/container vessel,opcit, ,p 11.

3- Baye cisse,opcit,p 13.

1- البضائع الثقيلة: أوزان الحمولات الثقيلة ينبغي أن توزع بشكل مناسب و بطريقة لا تحدث مشقة الضغوطات المفرطة بهيكل السفينة، و في حالة نقل البضائع الثقيلة على السطوح أو لوحات الفتحات معينة يجب إستخدام عوارض خشبية أو فولاذية بقوة كافية من أجل توزيع أوزان الحمولة على هيكل السفينة، و على الرغم من أنه من الصعب تثبيت البضائع على السطح بسبب البحر الكبير فينبغي عدم إبخار أي جهد حتى تتمكن هذه الشحنات و الدعائم من أن تقاوم في مثل هذه الحالات و ربما يجب أن ننظر في إستخدام وسائل تثبيت خاصة.

أما البضائع الثقيلة التي تجاوزت حافة السفينة فينبغي أن تكون علاوة على ذلك مثبتة عن طريق الأسلاك في الإتجاهات الطولية و العرضية.

إذا كانت الأسلاك ينبغي أن تثبت بنقاط الربط على البضائع فيجب أن تكون بقوة كافية و وضعت بشكل واضح، و تجدر الإشارة إلى أن نقاط الربط في النقل البري أو بالسكك الحديدية لا يكون مناسباً لتثبيت البضائع على متن السفينة، أما الأسلاك العقد للبضائع المجردة من نقاط الربط فيجب أن تمر حول البضائع أو أحد أجزائها الصلبة، و كلا طرفيها ينبغي أن يثبت بنفس جانب البضائع.

فأجهزة التثبيت ينبغي تجميعها بحيث يكون لكل عناصرها لديها مقاومة متساوية، عناصر الربط و الشد يجب إستخدامها بشكل صحيح على أن يؤخذ في الإعتبار أي إنخفاض في قوة الأسلاك أثناء الرحلة بسبب التآكل و التعب أو الأضرار الميكانيكية و تعويض عن أثار إستخدام مواد أقوى.

أما بخصوص الإحتياطات اللازمة من أجل منع تمايل و إنقلاب البضائع الثقيلة:

- يجب في كل مرة إذا أمكن وضع الخشب بين منطقة الرص و الحمولة لزيادة الإحتكاك في حالة ما إذا وضعت الوحدات على حمالات خشبية أو على الإطارات أو قاعدة مصنوعة من مواد مماثلة لديها إرتفاع معامل الإحتكاك<sup>1</sup>.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 46,47.



- أجهزة التثبيت ينبغي أن تكون رتببت بطريقة لمقاومة الضغوطات العرضية و الطولية و التي من المرجح أن تؤدي لإنزلاق و إنقلاب البضاعة.

- زاوية الإمساك الأمثل من أجل تجنب التمايل هي حوالي 25°، في حين زاوية 45° إلى 60° هي عموما الأكثر فعالية لتجنب الإنقلاب.

- إذا كان متوفرا، من أجل وضع البضاعة الثقيلة في مكانها، المزاليج المدهونة أو أي عنصر آخر يحد من الإحتكاك، عدد الأسلاك ينبغي زيادتها من أجل منع التمايل.

- إذا كان في ظروف معينة، لا يمكن أن توضع الأسلاك إلا في زوايا واسعة جدا، فيجب إستخدام الدعائم الخشبية أو أي تجهيزات أخرى لتجنب التمايل.

2- البضائع النقالة أو المتحركة: هي تلك البضائع المجهزة بعجلات أو مسارات بما في ذلك تلك التي تستخدم من أجل رص و نقل البضائع الأخرى بإستثناء المقطورات و قطارات الطريق، و لكن بما في ذلك السيارات و المركبات العسكرية مع أو بدون مسارات، الجرارات و ماكينات الردم، مقطورات شبه محمولة.

فينبغي أن تكون أماكن رص البضائع النقالة جافة و نظيفة و خالية من الشحوم و الزيوت، و أن تتوفر على نقاط الربط المناسبة و المبينة بشكل واضح أو أي أجهزة أخرى معادلة لقوة كافية التي تمكن من وضع الأسلاك، أما إذا لم تتوفر على نقاط الربط فينبغي حمل مؤشرات واضحة من المواقع حيث يمكن وضع الأسلاك، و في وضعية الرص إذا كانت فرامل الماكينات النقالة متوفرة فينبغي أن يتم كبحها<sup>1</sup>.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, opcit, p 43,48.

البضائع النقالة التي لا تجهز بعجلات الإطارات أو مسارات الذي يزيد وجهها الخارجي من الإحتكاك ينبغي دائما أن ترص على أخشاب فرش الشحنة أو مواد أخرى التي تزيد الإحتكاك مثل ألواح الخشب المرن أو سجاد مطاطي.

البضائع النقالة ينبغي أن تثبت بالسفينة بطريقة الربط في مادة لها خصائص قوة و إستطالة معادلة على الأقل لتلك السلاسل و الكابلات المعدنية، و إذا كان من الممكن عندما تكون البضائع النقالة جزءا من بضاعة السفينة ينبغي أن تكون مرصوفة بالقرب من حافة السفينة أو محطات الرص التي يتم تجهيزها بعدد كاف من نقاط الربط ذات قوة كافية، أو أن تكون مرصوفة في شكل كتلة من جانب واحد إلى الأخر بفضاء البضاعة.

و من أجل منع التمايل الجانبي للبضائع النقالة التي تفتقر على نقاط الربط الكافية، هذه البضائع إذا كان ممكنا أن ترص بالقرب من حافة السفينة ضد بعضها البعض أو أن ترتكز على ماكينات النقل الأخرى مثل الحاويات المشحونة، و الحمولات المرصوفة على ماكينات النقالة ينبغي أن تثبت بشكل صحيح بمنصة الرص أو بالوجوه الجانبية عندما تزود بأجهزة مناسبة، كل عنصر منقول خارجي يصعد على وحدة نقالة مثل سارية الشحن ينبغي ان يتم كبحها بشكل كاف و تثبت في وضعيتها<sup>1</sup>.

3- الصهاريج المحمولة: من أجل رص هذه الشحنة فيجب أن يتلقي الربان على الأقل المعلومات التالية:

- مقاييس الصهريج المحمول و طبيعة البضائع إذا لم تكن خطيرة و المعلومات المحددة في قانون IMDG إذا كانت البضائع خطيرة.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 44.

- الوزن الإجمالي للصهريج المحمول.

- التعليمات المحددة إذا الصهريج تم تثبيته على حاوية مسطحة أو داخل مبني و إذا تم تزود بنقاط الربط.

و يجب الأخذ بالإعتبار التوزيع التسارعي النموذجي للسفينة من أجل التقرير ما إذا كان الصهريج المحمول سيرص على السطح أو تحت السطح، و يجب أن ترص موازية لمحور السفينة أو تحت السطح و أن لا يتجاوز الحافة و ينبغي أن لا يشكل أي ضغوطات مفرطة على هيكل السفينة، و إذا كان الرص على السطح مرخص فينبغي أن ينفذ بطريقة يكون فيها الصهريج المحمول غير الموحد يوضع مباشرة على موقعه و دعاماته.

أما العناصر الخارجية لإستقرار صهريج محمول فقد تكون عبارة عن مزاليج بالإضافة يمكن أن يثبت الصهريج بحاوية مسطحة و أيضا في مبني قياسي مطابقة للمواصفات القياسية ل ISO أو غير موحدة.

نقاط ربط الصهريج يجب أن يكون بقوة كافية و بعلامات واضحة، فأجهزة الربط الكافية ينبغي أن تكون مرتبة بطريقة أن كل واحد منهم يشارك الحمل مع عامل السلامة المناسبة، و ينبغي النظر إلى القوة الهيكلية للسطح أو البوابات عندما توضع الصهاريج و عند عملية إختيار الموقع و تركيب أجهزة نقاط الربط، أساليب التثبيت يجب أن تكون بحالة جيدة طيلة مدة الرحلة البحرية، و ينبغي إيلاء إهتمام خاص لتثديد الأسلاك و المخالب و حلقات اللقط من أجل تجنب تخفيف مستحق للإحتكاك.

أما الصهاريج المحمولة الموحدة مع مبني قياسي ISO يجب أن يثبت إعتقادا على نظام الأمساك الذي جهزت به السفينة بالنظرا لإرتفاع الصهريج و نسبة ملاءه<sup>1</sup>.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 34,36,37.

4- الأوعية المنقولة: فهي التي لا تثبت بشكل دائم على ظهر السفينة، و الذي لها قدرة تساوي أو تقل عن 1000 لتر و تكون بطول و عرض و إرتفاع و شكل مختلف و يستخدم لنقل الغاز أو السوائل، فيجب إستعمال أخشاب فرش الشحنة من أجل تقادي أن توضع الأوعية مباشرة على سطح صلب، و أن ترص و تدعم إذا لزم الأمر من أجل تجنب كل حركة ما لم يتم صعودها معا في نفس الإطار. أما الأوعية التي تحتوى على غازات مسيلة فيجب رصها بطريقة عمودية في شكل كتلة واحدة و وضعها في صندوق يتكون من خشب صحي و مناسب مع إستعمال أخشاب فرش الشحنة من أجل عزل الصندوق عن السطح الصلب و يجب أن تكون مرتكزة و مثبتة من أجل تقادي الحركة في أي إتجاه.

5- البضائع المعدنية: قطع المعادن الثقيلة تعني كل عنصر ثقيل من المعدن مثل القضبان، الأنابيب و لفات من الكابلات و غيرها، فالسفينة التي تنقل قطع المعادن الثقيلة تتعرض لمخاطر رئيسية هي كالتالي:

- هيكل السفينة يمكن أن يتعرض للإجهاد الزائد إذا كان الضغط للبدن أو الشحن على السطح تجاوز الحدود المسموح بها.

- هيكل السفينة يمكن أن يتعرض للإجهاد الزائد التي تنتج عن طريق فترة التآرجح القصيرة بسبب المسافة المركزية المفرطة.

- الحمولة يمكن أن تتمايل إذا تم تثبيتها بطريقة سيئة و تؤدي لفقدان الإستقرار أو هلاك البدن أو الإثنين معا<sup>1</sup>.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, opcit,p 39,40.

أماكن الحمولة التي ينبغي أن ترص فيها قطع المعدن الثقيلة يجب أن تكون نظيفة و خالية من الشحوم و الزيوت، و يجب أن توزع الحمولة بطريقة تمنع الضغط المفرط على البدن، و الشحن على السطح و على سطح الصهاريج ينبغي أن لا يتجاوز الحد الأقصى المسموح به، فيجب أخذ المقاييس التالية عند رص و تثبيت قطع المعادن الثقيلة:

- يجب رص عناصر البضاعة بطريقة سميكة على ظهر السفينة دون ترك فراغ و وضع كتل خشبية بينها حسب الحاجة.

- البضاعة ينبغي أن توضع في مستوى مضبوط إذا كان ذلك ممكنا عمليا.

- ينبغي أن يثبت سطح البضاعة.

- الدعائم ينبغي أن تصنع من الخشب الصلب الذي لا يضر الشظايا و تكون كبيرة بما يكفي لتحمل قوى التسارع، و يجب أن تثبت الدعامة على كل عنصر من أضلاع السفينة و لكن على الأقل على مسافة 1 متر.

- من حيث الصفائح المعدنية الرقيقة و الطرود الصغيرة قد ثبت أن فعالية رصها بالجمع بالتناوب في محور السفينة و عبرها، فيجب زيادة تأثير الإحتكاك من خلال وضع الخشب الجاف بما فيه الكفاية أو غيرها من مواد أخشاب فرش الشحنة بين مختلف الطبقات.

فالأنايب، و السكك الحديدية، القضبان و غيرها ينبغي أن ترص موازية لمحور السفينة من أجل منع تضرر الحافة في حالة تمايل البضاعة<sup>1</sup>.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 51.

و يمكن تثبيت البضاعة و بالأخص الطبقات الأعلى برص تحتها بضائع أخرى أو بربطها بواسطة أسلاك معدنية و كبجها مع ركائز أو تستعمل طريقة أخرى مماثلة، و عندما لا ترص قطع المعدن الثقيلة من جانب إلى آخر من السفينة و عندما لا يتم تخزين المنتجات المعدنية الثقيلة من جانب إلى آخر من السفينة، فينبغي إيلاء عناية خاصة لتثبيت هذا الرص بشكل كاف.

و إذا كان من الضروري تثبيت سطح البضاعة فالأسلاك ينبغي أن تكون مستقلة عن بعضها البعض و أن تمارس الضغط العمودي على سطح البضاعة و تكون موضوعة بطريقة بحيث تكون كل البضاعة ممسوكة.

أما لفات المعدن الفولاذية فينبغي أن ترص أسفل العنبر و كلما كان ذلك ممكنا في طبقات منتظمة من جانب إلى آخر من السفينة، و ينبغي وضعها على أخشاب فرش الشحنة الموضوعة بالعرض، و يجب أن يكون محورها موازي للمحور الطولي للسفينة مع وضعها ضد بعضها البعض، و ينبغي إستخدام المزيد من الحشوات كحواجز عندما تتضح الضرورة أثناء التحميل و التفريغ من أجل تجنب التمايل.

و يمكن إستخدام الأسلاك من النوع التقليدي لتثبيت لفات المعدن الفولاذية أو أن يكون بأي شكل من الأشكال المعادلة المهم أن تكون ذات قوة شد كافية، و أول طبقة يجب أن تكون محكمة، و ينبغي أن يكون من الممكن تشديد إحكام الأسلاك أثناء الرحلة، و عندما تستعمل الأسلاك المعدنية فيجب حمايتها ضد أي حواف حادة<sup>1</sup>.

و الهدف من ذلك هو تشكيل كتلة كبيرة وغير منقولة من اللغائف بواسطة ربطها سويا، و بشكل عام يجب أن تكون اللغات مربوطة في ثلاثة الصفوف الأخيرة للطبقة العليا من أجل منع التحول الأمامي والخلفي في الطبقة العليا، و يجب تثبيت الصف النهائي للطبقة العليا بواسطة الأسلاك التي يتم تشديدها من جانب إلى آخر، وبأسلاك إضافية إلى الحاجز<sup>2</sup>.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 55,57.

2-Model manuel for general cargo/container vessel,opcit, ,p 52.

و إذا تعلق الأمر بلفات الكابلات فينبغي أن ترص الطبقات بطريقة تكون فيها كل لفة مسندة ضد الأخرى، لفات الطبقات المتعاقبة ينبغي أن ترص بطريقة بحيث تكون كل لفة في جوف إثنين من اللفات من الطبقة السفلى، كما يجب رص لفات الكابلات من خلال الشد الجيد و إستخدام أجهزة التثبيت المتينة، إذا كان هناك فجوات لا يمكن تجنبها بين اللفات أو في الجانبين أو أطراف فضاء البضاعة فيجب تثبيت الشحن بشكل صحيح<sup>1</sup>.

أما إذا تعلق الأمر بنقل الخردة المعدنية بكميات كبيرة ، فقبل التحميل يجب حماية العوارض السفلى من السقف المنحدر من خلال حشو كبير للحد من الأضرار و منع القطع الثقيلة و الحادة من الخردة القادمة في إتصال مع طلاء الجانب السفينة، و ينبغي حماية أنابيب الهواء والسبر، و خطوط الصابورة و الصابورة التي تحميها ألواح خشبية فقط.

و عند التحميل ينبغي توخي الحذر لضمان عدم إسقاط الأحمال الأولى من الإرتفاع الذي قد يؤدي إلى تلف قمم الخزان، و إذا كانت الخردة الخفيفة و الثقيلة يتم رصها في نفس مساحة البضائع، يجب تحميل الخردة الثقيلة أولاً، يجب ألا يتم رص الخردة مطلقاً على الأجزاء المعدنية أو أشكال مماثلة من النفايات المعدنية، كما يجب أن تكون الخردة مضغوطة و متوازنة بشكل متساوي مع عدم وجود فراغات أو وجوه غير مدعمة من الخردة التي تم الاحتفاظ بها.

قطع الغيار الثقيلة من الخردة و التي يمكن أن تسبب ضرراً على الجانب تصفيح أو نهاية حواجز إذا كانت على التحرك، ينبغي أن يتم رصها أو تثبيتها بواسطة حبال مناسبة، و من غير المرجح أن يكون إستخدام المساند فعالاً بسبب طبيعة الخردة، و ينبغي الحرص على تجنب التحميل المفرط على قمم الخزان والطوابق<sup>2</sup>.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 58.

2-Model manuel for general cargo/container vessel,opcit, p 56.

## ثانيا: البضائع السائبة

بعض السلع تحتاج من أجل نقلها وسائل نقل أخرى، و البعض الآخر لايد من نقلها عن طريق البحر لأسباب مختلفة منها أن لهذه البضائع سمة من لا يعاني من رحلة طويلة و تشمل: النفط و الغاز و الفحم و خام الحديد أو الحبوب و بعض المواد الغذائية و السوائل<sup>1</sup>.

إلا أن تحميل البضائع السائبة على السفينة يطرح مشكلة لأن هذه البضائع لا توضع على متن السفينة بواسطة وسائل الرفع، و إنما تقرير فترة شحن هذا النوع من البضائع يعتمد مبدئيا على العمليات المستعملة من أجل تحميلها، و عمليا السؤال لا يحد من أجهزة الرفع أو العمليات المستعملة من أجل البضائع السائبة ما دام في غالبية الموانئ يتم إستعمال معدات الشحن و التفريغ التابعة لمصالح الموانئ أو لشركات التفريغ، و المشكل يطرح أيضا إذا ما كانت شروط الموانئ لا تسمح بإستقبال السفن في الرصيف<sup>2</sup>.

و السفينة المخصصة لهذا النقل يوجد بداخلها عنابر مفصولة بواسطة حواجز عرضية و التي من طبيعتها تتحمل تحريك البضائع خلال نقلها، و غالبا ما يتم تحميل البضائع السائبة بالتناوب بعد رفع وسط جاذبية البضائع<sup>3</sup>.

و بالرجوع للإتفاقية الدولية الخاصة بخطوط الشحن هناك السفن من طراز (أ) و تتمثل في السفن التي صممت لنقل بضائع سائبة فقط في العنابر و التي توجد فيها صهاريج الشحن بها فتحات مرور صغيرة بأغطية محشوة لمنع تسرب المياه و المصنوعة من الصلب أو مادة معادلة<sup>4</sup>.

---

1- Baye cisse,opcit,p 14.

2- Hind adil,opcit,p14.

3- Baye cisse,opcit,p 14.

4- أنظر الملحق الثاني الصورة 09.



فيلزم أن يكون لمثل هذه السفينة الصفات الضرورية الآتية:

- درجة عالية من المناعة للسطح المكشوف.

- درجة عالية لمنع تسرب الماء إليها ناتجة عن خاصية تطرق منخفضة لفرغات البضاعة المشحونة ودرجة التقسيم المستخدمة عادة.

و إذا ما زاد طول السفينة من طراز (أ) عن 150 متر أي 492 قدماً و كانت مصممة ليكون بها أقسام فارغة عندما تكون مشحونة إلى خط الشحن الصيفي، فيجب أن تكون لها القدرة على الطفو عند تغريق أي من هذه الأقسام الفارغة بإفتراض درجة تطرق 0.95 و تبقى عائمة في حالة إتزان تعتبره الإدارة مرضياً<sup>1</sup>.

و لتمكين الريان من تفادي الإجهاد المفرط لهيكل السفينة، يجب تزويد السفينة بكتيب مكتوب بلغة يكون ضباط السفينة المسؤولين عن عمليات البضائع ملمين بها، و إذا كانت هذه اللغة غير الإنكليزية، يجب تزويد السفينة بكتيب مكتوب باللغة الإنكليزية أيضاً، كما يجب أن يتضمّن الكتيب ما يلي على الأقل:

1. بيانات الاتزان ؛

2. معدلات وقدرات التصبير وتغريق الصابورة؛

3. الحمل الأقصى المسموح به لكل وحدة من مساحة تلويح قمة الخزان؛

4. الحمل الأقصى المسموح به لكل عنبر؛<sup>2</sup>

---

1- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966، المرجع السابق، الملحق 1، المادة 27.

2- مدونة الممارسات لنقل الأمن للبضائع الصلبة السائبة، الفصل السابع، منظمة الأمم المتحدة، القرار (14)A714، ص 376.

5. تعليمات التحميل و التفريغ العامة التي تتعلق بمنعة هيكل السفينة، بما في ذلك أي تقييدات بشأن أقل ظروف التشغيل ملائمة أثناء عمليات التحميل و التفريغ و التصبير و الرحلة؛
6. أي قيود خاصة، مثل التقييدات المتعلقة بأقل ظروف التشغيل ملائمة التي تفرضها الإدارة أو هيئة تعتمدها الإدارة، عند الانطباق؛
7. إذا كانت حسابات المنعة مطلوبة، أقصى القوى و العزوم المسموح بها على بدن السفينة أثناء التحميل و التفريغ و الرحلة.

قبل تحميل أو تفريغ بضاعة سائبة صلبة، يجب أن يتفق ربان السفينة و ممثل المحطة البحرية على خطة تضمن عدم تجاوز القوى و العزوم المسموح بها على متن السفينة أثناء التحميل أو التفريغ و تتضمن تسلسل و كمية و معدل التحميل أو التفريغ، مع مراعاة سرعة التحميل أو التفريغ و عدد عمليات التفريغ و قدرة السفينة على تفريغ الصابورة أو التصبير، و يجب أن تودّع الخطة و أي تعديلات لاحقة عليها لدى السلطة المختصة في دولة الميناء.

يجب أن يعمل الربان و ممثل المحطة البحرية على أن تجري عمليات التحميل و التفريغ بموجب الخطة المعتمدة، إذا تم أثناء التحميل أو التفريغ تجاوز أي من حدود السفينة المشار إليها، أو كان من المرجح أن يحدث ذلك إذا استمر التحميل أو التفريغ، يحق للربان أن يوقف العملية، و عليه أن يبلغ بذلك السلطة المختصة في دولة الميناء التي أودعت الخطة لديها، و على الربان و ممثل المحطة البحرية التيقن من أن الإجراءات التصحيحية قد أُتخذت، و عند تفريغ البضاعة على الربان و ممثل المحطة البحرية أن يعمل على ألا تُلحق طريقة التفريغ ضرراً بهيكل السفينة.

على الربان أن يتيقن من أن العاملين على متن السفينة يرصدون عمليات البضاعة باستمرار و يجب قدر الإمكان التحقق بانتظام من غاطس السفينة أثناء عملية التحميل أو التفريغ و ذلك للتأكد من أرقام الحمولة، و يجب تسجيل كل ملاحظة تتعلق بالغايطس و الحمولة في سجل البضائع، و إذا تبيّن وجود انحرافات كبيرة عن الخطة المعتمدة، يجب تعديل عملية البضائع أو التصبير أو كلاهما لتصحيح الانحرافات<sup>1</sup>.

---

1- مدونة الممارسات لنقل الأمن للبضائع الصلبة السائبة، المرجع السابق، ص 376.

و بخصوص عملية رص البضائع السائبة فيجب أن تراعى فيها مايلي:

- أن يتم التقيد بنسب الملء المنطبقة على السوائل.
- أن تتوافق تثبيات الصهاريج و صماماتها مع السلع التي ستنتقل فيها.
- أن يتم التقيد بالمتطلبات المحددة للمواد الغذائية.
- أن يتم التقيد بإجراءات النقل المأمون للسوائل في الصهاريج المرنة.
- ألا يتم تعريض وحدات نقل البضائع لإجهادات عندما تنقل بضائع صلبة سائبة<sup>1</sup>.

و كان مؤتمر سولاس لسنة 1960 أول من أدرك الحاجة إلى إتخاذ الإحتياطات اللازمة للنقل عن طريق البحر من الشحنات السائبة الأخرى من الحبوب في أعقاب غرق سفينة Trevesa ، كما وضعت الهيئات الدولية العديد من التوصيات و المشورة للحكومات و لأصحاب السفن و الربابنة، فمن المستحيل تقديم جميع النصوص المتعلقة بأمن الشحنات لتستيف البضائع بكميات كبيرة بخلاف الحبوب التي هي أساسا المعادن و المواد الكيميائية الصلبة، و أدخلت عددا من الإجراءات الأمنية من قبل المنظمة البحرية في خلاصة وافية من الممارسة لنقل الأمن للبضائع السائبة الصلبة يلخص مختلف الممارسات الوطنية و نود أن نذكر إثنين منها:

**1-مجموعة BC<sup>2</sup>:** هي مجموعة من الممارسات للنقل الأمن للبضائع صب الصلبة أعتمدت سنة 1965 و كانت محور إجراء إصلاح جذري في عام 1991 أدرج في الفصل السادس من إتفاقية سولاس.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 43.

2- يسمى باللغة الإنجليزية bulk chemical code

تحتوى هذه المجموعة على عدد من المتطلبات العامة تشير إلى أنه من المهم ضمان الفصل السليم للبضائع السائبة في السفن حتى لا ترهق هيكل و ضمان إستقرار السفينة مثلا شحنات مع زاوية حادة للراحة يجب أن تكون بالأرض و المساحات التي أريد أن تكون مشحونة مع السعة القصوى دون الوزن المفرط.

أما فيما يخص الشحنات التي تنهار بسهولة فيجب أن يكون الرص مع أجهزة التأمين مثل تحويل لوحات أو مربعات، هذه التسوية أيضا تحد من الأكسدة عن طريق الحد من سطح البضائع و تعرضها للهواء و القضاء على تأثير القمع الذي يمكن أن يسبب الإحتراق التلقائي.

## 2- مدونة رقم 531 MSC الخاصة بأخطار تحول البضائع:

في عام 1990 أصدرت تعميما مدونة رقم 531 MSC و التي حذرت من مخاطر تحول البضائع بحيث يطلب من الحكومات لتنفيذ التستيف الإلتزام بالتوصيات المنقحة لمجموعة BC.

## 3- حظر خلط البضائع السائبة السائبة:

يحظر القيام بعمليات خلط فعلية للبضائع السائبة السائبة أثناء الرحلات البحرية، و يقصد بعمليات خلط فعلية للبضائع العمليات التي يتم خلالها إستخدام مضخات و أنابيب البضائع على متن السفينة للقيام بدروة داخلية لنوعين مختلفين أو أكثر من البضائع بقصد الحصول على بضاعة تحمل إسم منتج جديد، و لا يحول هذا الحظر دون قيام الربان بمناقلة البضائع لضمان سلامة السفينة أو حماية البيئة البحرية، و لا ينطبق هذا الحظر على القيام بخلط المنتجات لإستخدامها في البحث عن موارد قاع البحار المعدنية و التتقيب عنها على متن السفن التي تستخدم للقيام بهذه العمليات<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها التسعين، المرجع السابق، المرفق 01 صفحة 04.

كما يحظر القيام بأي عملية إنتاج على متن السفينة أثناء الرحلات البحرية، و يقصد بعمليات الإنتاج أي عملية مقصودة يحصل بنتيجتها تفاعل كيميائي بين بضاعة السفينة و أي مادة أو بضاعة أخرى، و لا ينطبق هذا الحظر على عمليات إنتاج البضائع لإستخدامها في البحث عن موارد قاع البحار المعدنية و التنقيب عنها على متن السفن التي تستخدم للقيام بهذه العمليات<sup>1</sup>.

### ثالثاً: حالة الحبوب

على مدى عدة سنوات، كان النقل البحري للحبوب السائبة موضوع حركة بحرية كبرى، إذ كانت هذه الشحنات من الحبوب هي أصل العديد من الكوارث البحرية، و بغية التصدي للمشاكل الناجمة عن هذه الشحنات وضعت لائحة أولى في المؤتمر الدولي المعني بسلامة الأرواح في البحر (1948)، و كانت الأنظمة تتعلق بالمنشآت المؤقتة أو بتحميل الحبوب في أكياس التي ثبت أنها وسيلة فعالة للسلامة ولكن مكلفة.

و في عام 1960 نقحت هذه القواعد، و تم استبدال السفن التي تستوفي معايير استقرار معينة بمغذيات، وهي الأعمدة التي كان ينبغي وضعها في المغذيات الصغيرة التي توفرها الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر<sup>2</sup>.

و في عام 1974 أعتمدت لائحة جديدة تنص على أن السفن التي تحمل الحبوب بكميات كبيرة يجب أن تكون تملك تفويض صادر عن الإدارة البحرية بعد استيفاء معايير الاستقرار وظروف الرص المنصوص عليها في اللائحة، و منذ 23 يونيو 1991 تم توحيد قواعد نقل الحبوب في وثيقة جديدة للمنظمة البحرية الدولية بعنوان "المدونة الدولية لسلامة نقل الحبوب بالجملة"، والتي دخلت حيز النفاذ في تاريخ 1994/01/01<sup>3</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها التسعين، المرجع السابق، المرفق 01 صفحة 04.

2- أنظر الملحق الثاني الصورة 10.

2- Thione, transport de grains en vrac, le ressac – site des la marins, vendredi 25 juillet 2014.

و وفقا للمادة 02 من الفصل السادس من إتفاقية سولاس لسنة 1974 يشمل مصطلح الحبوب:  
" القمح، الذرة، الشوفان، الشعير، الأرز، و البقول، بذور القطن و بذور الكتان...."، و أحكام هذا  
الفصل تنظم بعناية التدابير الواجب إتخاذها للحد من التحول و يحدد معايير مئاة المنشآت.

أما اليوم فقد ظهرت سفن متخصصة لنقل البضائع السائبة شريطة التسهيلات لتمكين البضائع  
لإحتلال كامل حجم العنابر<sup>1</sup>.

فالخطر الذي يخشي في هذا النمط من النقل هو تحول الحبوب أثناء الرحلة، تعباً الحبوب ثم  
يظهر فراغ بسبب تأثير التمايل، و بالتالي الحبوب يمكن أن تتحرك و قد تسبب أيضا خطر دائم على  
إستقرار السفينة.

و من أجل منع تحويل الحبوب من إحداث حالة خطيرة، يجب أن يتم رص الحبوب السائبة  
بطريقة الملء التالية:

- في حالة المقصورة المملوءة بالكامل تملأ جميع المساحات الواقعة تحت الجسور و تحت ألواح  
الفتحات .

- في حالة مقصورة مملوءة جزئيا تملأ جميع الأسطح الحرة للحبوب و يجب أن تكون مستوية.

أما عن طريقة رص الحبوب فإذا تعلق الأمر بمقصورة مملوءة بالكامل فتستعمل الحواجز الطولية  
المغلقة و التي يتم تثبيتها عادة في المحور الطولي، تصنع من ألواح الخشب ذات سمك لا يقل عن  
50 مم و هي قابلة للإزالة، و يمكن أن تكون من المعدن و في هذه الحالة تكون ثابتة، فإذا ما تم  
تثبيت الحواجز فيجب أن تمتد عموديا داخل مخازن المغذيات و ما بين الجسرين، و إلى الأسفل  
إبتداء من أسفل جسر السفينة أو الفتحات ب 0,6 متر على الأقل من أدني نقطة داخل العنابر<sup>2</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 15.

2- Thione, transport de grains en vrac,opcit.

و يجب أن يكون عمق القاع السفلي لخط السطح على الأقل 1,20 متر إذا كان الحد الأقصى للعرض 9,10 متر، و لا يقل عن 1,80 متر إذا كان العرض 18,30 متر، أما إذا كان الحد الأقصى للعرض ما بين 9,10 و 18,30 متر فيقام الإستيفاء ما بين القيمتين.

أما بشأن المقصورة المملوءة جزئياً فإذا تم تثبيث حاجز طولي فيجب أن يمتد تحت سطح الحبوب و تحت مسافة تساوي 1/8 من الحد الأقصى لعرض المقصورة، و إذا كان هذا الحاجز يستخدم للحد من الإفراط في سوء الرص فينبغي أن لا يرتفع عن 0,6 متر على الأقل فوق سطح الحبوب.

و قبل نهاية التحميل بحوالي 450 ملم من المستوى النهائي من سطح الحبوب نثبت الأسلاك على إطار السفينة عن طريق الأغلال، و توضع الأسلاك على مسافة 2,4 متر في إتجاه الطول.

و عند نهاية التحميل و تعادل الحبوب حتى سطحها المنحني تغطى بالقماش أو البلاستيك، و بعدها نضع أرضية مزدوجة تتكون من ألواح ترتب في الإتجاه الطولي و يتم تسميرها على الطابق السفلي الموضوع عرضياً، و أخيراً يتم طي الأسلاك على الأرضية المزدوجة و توضع على الروافد.

أما في حالة التثبيت بخيوط معدنية فبدلاً من الطابق المزدوج نستخدم خيطين معدنيين يتم وضعهما فوق القماش واحد في الإتجاه العرضي و الآخر في الإتجاه الطولي، الحلقة المشكلة من الخيطين تكون بقياس 75×75 متر، و يتم الحفاظ على حواف الأسلاك العدنية لميسرة و ميمنة المقصورة بواسطة ألواح خشبية.

و قد يكون رص الحبوب بطريقة أخرى تتمثل في تسوية سطح الحبوب ثم يغطى بقماش أو منصة تتكون من دعائم وضعت على مسافة 1.2 متر و لوحات ثابتة على هذه الدعائم على مسافة 100 ملم، بعد ذلك يتم تحميل الحبوب في أكياس على إرتفاع يساوي على الأقل 1/16 من الحد الأقصى لعرض السطح الحر من الحبوب، أو 1,20 م إذا كانت هذه القيمة هي الأكبر، و في هذه الحالة الحبوب في كيس يمكن إستخدام السلع الأخرى التي تمارس نفس الضغط<sup>1</sup>.

---

1-Thione, transport de grains en vrac,opcit.

و على سفن البضائع ناقلة الحبوب أن تستوفي متطلبات المدونة الدولية للحبوب، وأن تمتلك مستند تفويض حسبما تتطلبه تلك المدونة، كما يجب معاملة متطلبات المدونة على أنها إلزامية<sup>1</sup>.

فتصدر شهادة تفويض لكل سفينة محملة وفقا لقواعد المدونة الدولية لسلامة نقل الحبوب السائبة، على أن تكون الشهادة صادرة من الإدارة أو من جهة معتمدة لديها أو من قبل حكومة متعاقدة بالنيابة عن الإدارة، و يجب أن ترفق الوثيقة أو تدرج ضمن كتيب تعليمات تحميل الحبوب الذي يتم توفيره لتمكين ربان السفينة من مقابلة متطلبات التوازن المنصوص عليها في المدونة<sup>2</sup>.

و يجب أن تظل هاتان الوثيقتان بالإضافة إلى خطط الشحن متاحة على متن السفينة بحيث يتم يمكن تقديمها للسلطات المختصة خلال إجراء الفحص في ميناء الشحن، و يجوز لأي سفينة ليست بحوزتها هذا الإذن أن تحمل حبوب بكميات كبيرة إذا أُنقذ الربان الإدارة بالدفع أين تتواجد السفينة، و من أجل أن تصدر الإدارة هذا الإذن يجب أن تحصل على شهادة مطابقة فيما يتعلق بقوة الفواصل و الترتيبات المقدمة من أجل رص الحبوب.

و قبل تحميل الحبوب يجب على الربان تقديم بيان للإدارة يحدد فيه طبيعة الحبوب و الوسائل المستخدمة للحد من تحول الحبوب و وزن الحمولة التي سيتم تحميلها و التوزيع بالعنابر و كذا عناصر حساب الإستقرار و الإتزان، على أن لا يتجاوز الوزن الكلي للحبوب 1/3 من وزن السفينة<sup>3</sup>.

---

1- إتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، المؤرخة في 1974/11/01، الفصل السابع، الجزء ألف، اللائحة

7، ص 377.

2- مدونة تحديث قواعد و تعليمات الموانئ بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، المرجع السابق.

3- Thione, transport de grains en vrac, opcit.



## رابعاً: قواعد خاصة بالبضائع الخطرة

المواد الخطرة و الضارة هي أية مواد و لوازم و أدوات منقولة على متن السفينة بإعتبارها بضاعة، و تشمل الزيوت المنقولة السائبة، المواد السائلة الضارة المنقولة السائبة، و المواد السائلة الخطرة المنقولة السائبة، المواد و اللوازم و الأدوات الخطرة و المخطرة و المؤدية المنقولة في عبوات، الغازات المسيلة، المواد السائلة المنقولة السائبة ذات نقطة وميض لا تتعدى 60 درجة مئوية مقاسة بإختبار الوعاء المغلق، المواد السائبة الصلبة ذات سمات كيميائية خطيرة، و أخيراً المتخلفات من عملية نقل سابقة للمواد السائبة<sup>1</sup>.

فالبضائع القابلة للإلتهاب أو للإنفجار لا تثير صعوبة في تحديد معناها ، أما البضائع الخطرة فقد تكون خطرة بطبيعتها كحمض الكبريتيك ، و قد تكون خطرة بسبب الظروف التي توجد فيها كمهربات أو مخدرات قد تؤدي إلى إستيقاف السفينة<sup>2</sup>.

أما البضائع الخطرة الصلبة السائبة هي أي مواد عدا السوائل و الغازات تتألف من توليفة من الجسيمات أو الحبيبات أو أي قطع أكبر حجماً من المواد، تكون متجانسة في تكوينها عموماً، و تتناولها المدونة الدولية للبضائع الخطرة - مدونة IMDG - ، و تحمل مباشرة في أماكن البضائع في سفينة من دون أي شكل وسيط من أشكال الإحتواء، و تشمل المواد المذكورة إذا حملت على صندل تحمله السفينة<sup>3</sup>.

---

1- الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة و الضارة بحراً، الموقع عليها بلندن في تاريخ 03 ماي 1996.

2- عاطف محمد الفقى، المرجع السابق، ص324.

3- إتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، المرجع السابق، ص385.

و وفقا للمنظمة البحرية الدولية أكثر من نصف البضائع المنقولة بحرا يمكن إعتبارها خطرة أو ضارة بالبيئة البحرية، بالإضافة إلى ذلك ما بين 10 إلى 15% من البضائع تنقل في طرود، هذه الأرقام تظهر بوضوح أهمية الطرود و تحديدا الحاوية من أجل نقل البضائع الخطرة و الضارة<sup>1</sup>.

فنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر هو تراكب لإثنين من المخاطر: من ناحية المخاطر المرتبطة بالنقل، ومن ناحية أخرى الخطر المرتبط بالبضائع، لدى كان من الضروري أن يحض نقل هذا النوع من البضائع بالعناية التامة عن طريق توحيد أحكامه و التطبيق الصارم في عملية الرص<sup>2</sup>.

### 1- التنظيم الموحد:

الحاجة إلى التنظيم الدولي بشأن نقل هذه المواد الخطرة ظهر في نهاية الحرب العالمية الثانية و ذلك بسبب نمو صناعة البتروكيمياويات و تحديث الأساطيل، و بالفعل في سنة 1925 أمام تضارب و عدم التجانس بين القوانين الوطنية أكد المؤتمر الثالث للغرفة التجارية الدولية على قيمة وجود قواعد على المستوى الدولي، و مع ذلك لم يحدث شيء حتى سنة 1948 تم النص في إتفاقية سولاس الثالثة على التسميات الأساسية للبضائع الخطرة و سنت أحكاما لملائمة الأنظمة الوطنية.

ففي أعقاب إتفاقية سولاس عام 1960 دعت اللجنة البحرية التجارية الدولية إلى دراسة قانون دولي موحد ثم أعد فريق العمل مشروع لائحة مضييفا متطلبات التعبئة و التغليف و الرص، و بموجب قرار " أ 31 VI" المؤرخ في 1965/09/27 وافقت هذه اللجنة على المدونة الدولية البحرية للبضائع الخطيرة و أوصت الحكومات على إعتماها أو إستخدامها كأساس للوائحهم الوطنية<sup>3</sup>.

---

1- Emmanuelle billy,opcit,page 69.

2- Julie seguineau,opcit,page 9.

3-Baye cisse,opcit,p26.

ثم جاء قانون IMDG الخاص بالبضائع الخطيرة، حيث تضمن هذا القانون أحكام عديدة لضمان التعامل الآمن و نقل البضائع الخطرة و يحتوى أيضا على أوامر للطاقم و الأسلاك الكهربائية و معدات الحريق و التهوية، و ما يسمح بالتدخين، أعمال التوصيلات و الإمداد بمعدات خاصة و ما إلى ذلك، و يجب الرجوع إلى هذه الأحكام قبل التعامل مع البضائع الخطرة<sup>1</sup>.

هذه المدونة موجهة إلى جميع الجهات الفاعلة في سلسلة النقل البحري من الشاحن إلى المرسل إليه، و من ثم فإن قانون IMDG يسمح لهذه الجهات الفاعلة بمعرفة المعلومات الأساسية عن الأخطار التي تمثلها البضائع الخطرة و إتخاذ تدابير النقل اللازمة وفقا لهذا القانون<sup>2</sup>.

فالرص السليم للبضائع الخطيرة ذو أهمية كبيرة لسلامة السفينة و الأشخاص المتواجدين على متنها و كذا للبيئة.

## 2- الرص الحذر للبضائع الخطرة:

يعد تصنيف البضائع بالداخل واحدة من الفئات المحددة من قبل قانون IMDG و الذي يحدد جميع شروط نقلها و تغليفها و وضع العلامات و رصها على متنها، فمن الواضح أن المرسل هو الشخص الذي يقوم بحزم و إرسال البضائع تحت مسؤوليته.

فتقليديا رص البضائع الخطيرة تخضع للشحن على السطح تسهيلا لرميها في البحر، و الحكم الرئيسي من وراء ذلك هو إحترام عدم التوافق بين بعض المواد بحيث يشكل قريبا من بعضها البعض خطرا فينبغي أن يكون رابط التستيف ملائما.

---

1-Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, Recueil de directives pratiques du BIT, Bureau international du Travail Genève, Organisation internationale du Travail 1996, Première édition 1978, Deuxième édition 1996,p 34.

2- Julie seguineau,opcit,page 6.

و بالإضافة إلى ذلك فإن جرد البضائع يجب أن يكون دقيقاً مشيراً إلى وضعهم على متنها، فعلى سبيل المثال قانون IMDG ينص على أن البضائع المشعة يمكن شحنها إما على سطح السفينة أو في العنابر، و لكن يجب إحترام الأحكام المتعلقة بمسافات الفصل بين الأشخاص إذ أن المساحات التجارية القريبة من أماكن إقامة أفراد الطاقم تصبح غير صالحة لرص البضائع.

ففي موانئ فرنسا يخضع شحن البضائع الخطيرة على متن أي سفينة لموافقة مسبقة من مفتش الملاحة، و لهذه الغاية قبل أي عملية المناولة يجب تقديم قائمة إحصاء من البضائع المراد تحميلها للحصول على موافقة الخدمة المحلية للسلامة الملاحية، رغم أن هذه الإلتزامات وجهت إلى الربان أساساً إلا أن هذا لا يقلل بأي حال من واجب رعاية الشاحن بالإحتياط لحشو الحاوية و مختلف البيانات المتعلقة بالرص على السطح<sup>1</sup>.

و أثناء عمليات المناولة يجب الأخذ بعين الإعتبار قيود الأمن و السلامة المتعلقة بأماكن الطاقم و رجال المناورة و الربابنة الذين يصعدون على متنها و أيضا الوصول لمعدات الأمن<sup>2</sup>.

فلا تقدم بضائع خطرة للنقل إلا بالشروط التالية:

- تصنف البضائع و تعبأ و توضع عليها العلامات بصورة صحيحة، و توصف و تعتمد في مستند نقل بضائع خطرة<sup>3</sup>، و
- تكون البضائع في حالة مناسبة للنقل و لا توجد مخلفات خطرة من بضائع ملتصقة على الطرد من الخارج.

و لا تحمل طرود البضائع الخطرة إلا في وحدات نقل قوية بما يكفي لتحمل الصدمات و عمليات التحميل مع مراعاة الظروف المتوقعة أثناء الرحلة المتوخاة<sup>4</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 27.

2- Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, opcit,p40.

3- أنظر الملحق الثاني الصورة 07.

4- توصيات بشأن البضائع الخطرة، لائحة تنظيمية نموذجية، الأمم المتحدة، نيويورك و جنيف 2011، المجلد الثاني، الطبعة المنقحة السابعة عشر، صفحة 371.

و يجب على كل سفينة تحمل بضائع خطرة أن تحمل قائمة خاصة أو مانيفست يحدد البضائع الخطرة الموجودة على متن السفينة و موقع تلك البضائع، بالإضافة إلى خطة تستيف مفصلة تحدد فئة و موقع البضائع الخطرة على متن السفينة، و يمكن إستخدام تلك الخطة بدلا من القائمة الخاصة أو المانيفست، و يجب توفير تلك الخطة من إحدى تلك الوثائق و تسليمها قبل الإبحار للشخص أو للجهة التي تحددها سلطة الميناء بالدولة<sup>1</sup>.

و هناك وثائق محددة خاصة بنقل البضائع الخطرة يتم إرفاقها ترتبط بالمنتج المنقول، و على السفينة أيضا أن تتوافق مع معايير السلامة و التي تؤدي إلى إصدار وثيقة التوافق المسماة " وثيقة الإمتثال للسفن التي تحمل بضائع خطرة" المشار إليها في إتفاقية سولاس لسنة 1974، و هي وثيقة صالحة لمدة 5 سنوات تشهد بأن السفينة و معداتها معتمدة لنقل البضائع الخطرة<sup>2</sup>، كما يجب لكل حاوية تحمل بضائع خطرة أن ترفق بشهادة التعبئة<sup>3</sup>، فعند إكمال عملية تعبئة الحاوية يجب على الأشخاص المسؤولين عن هذه العملية إعداد شهادة التعبئة ترافق الحاوية طيلة الرحلة البحرية.

و تصرح هذه الوثيقة بأن عملية الوضع في الحاوية قد أجريت وفقا للأحكام المنصوص عليها في البند 5.4.2.1 من قانون IMDG ، و تتضمن التأكيد على أن الحاوية نظيفة و جافة و في حالة جيدة من أجل إستقبال البضائع، و بأن الطرود الجيدة هي الوحيدة التي تم تحميلها فيها بعد القيام بفحصها، و أن الحاوية و الطرود كانت معلمة و بها بطاقات، و يجب أن يوقع هذا الإعلان و يؤرخ من طرف الشخص القائم بعملية التعبئة.

---

1- مدونة تحديث قواعد و تعليمات الموانئ بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، المرجع السابق.

2- Julie seguinéau,opcit,page 28.

3-Benot noel,opcit,p13.

و هناك وثيقة أخرى تسمى بيان البضائع الخطرة و التي يقدمها الشاحن إلى الناقل، إلا أنها تعد مجرد وثيقة أولية في سلسلة IMDG و لا تعكس بالضرورة ما سيتم تحميله في الحاوية نهائيا، و قد تكون المعلومات الواردة فيه غامضة أو غير كاملة.

تم ذكر هذه الوثيقة في إتفاقية سولاس في الفصل السابع بالمادة 4 فقرة 5 و التي تنص بأنه عند نهاية التحميل يجب الحصول على النسخة النهائية للبيان أو قائمة البضائع الخطرة أو خطة التستيف المفصلة و التي تعرف كل البضائع الخطرة حسب تصنيف الخطر و وضعيتها على ظهر السفينة، و إشتطت هذه الإتفاقية أن تسلم نسخة من قائمة أو البيان المحدد للبضائع الخطرة إلى سلطة دولة الميناء.

و يجب أن يتضمن بيان البضائع الخطرة المعلومات التالية:

- معلومات عن السفينة بما في ذلك الإسم و رقم تسجيلها و جنستها.
  - إسم البضائع الخطرة حسب التسمية الرسمية المحددة في قانون IMDG.
  - رقم ONU.
  - عدد و أوصاف الطرود داخل الحاوية و كذا وزن كل وحدة.
  - فئة الخطر.
  - الوضعية على متن الحاوية الخطرة.
- و يمكن للبيان أن يشير أيضا إلى مجموعة تغليف المنتج و الذي يعد دليل آخر لدرجة الخطورة<sup>1</sup>.

---

1- Julie seguineau,opcit,p 25,31.

الشخص الذي يجري التعبئة يجب عليه أن يأخذ في الإعتبار بأنه و طوال الرحلة يمكن للأحوال المناخية أن تتغير بشكل ملحوظ ( درجة الحرارة،الرطوبة...)، فهذا يمكن أن يؤثر على الأوضاع الداخلية في الحاوية و التي قد تؤدي إلى تشكل التكثيف في الداخل، في على سبيل المثال إذا كان المرسل يعلم أن البضائع الخطرة التي يرغب في نقلها من المرجح أن تتضرر بسبب التكثيف فمن الأفضل أن يستعين بخبير من أجل فعالية التعبئة، و على أي حال يستحسن إشراك خبير عند القيام بتعبئة البضائع الخطرة.

يوفر قانون IMDG قواعد الفصل و التمييز بين البضائع و أيضا قواعد الرص و الوضعية على متن السفينة، و قد وردت هذه الأحكام الإلزامية لقانون IMDG في الجزء السابع المسمى " الأحكام المتعلقة بعمليات النقل " ، و رص البضائع الخطرة على سطح السفينة أو في العنبر غالبا ما يكون موصى به، فالرص على السطح يعلن إلزاميا عندما يكون الرصد المستمر ضروري أو من أجل سهولة الوصول إليها عند الضرورة أو عندما يكون هناك خطر كبير من تشكيلات متفجرات الغاز، و إنبعاثات أبخرة شديدة السمية أو تآكل السفينة على الأرجح غير الملحوظ.

و يفرض قانون IMDG أن يكون الرص بعيدا عن أماكن الإقامة و مناطق العمل، هذا هو الحال بالنسبة للمواد من الصنف 1، ففي هذه الحالة يجب النظر في إمكانية تسرب و دخول الأبخرة في أماكن الإقامة و أماكن العمل و أماكن الآلات<sup>1</sup>.

ينبغي أن يتولى مناولة السلع الخطرة و توضيبيها و رصها عاملون مدربون فقط، على أن يكون المشرف على ذلك شخص مسؤول ملم بالأحكام القانونية و المخاطر و التدابير التي ينبغي إتخاذها في حالات الطوارئ.

---

1- Julie segineau,opcit,p 29,33.

فيجب على الموضب أن يفحص طرود السلع الخطرة، و لا ينبغي توضيب أي طرود يتبين أنها تالفة أو تظهر عليها علامات التسرب أو التدخل في وحدة نقل البضائع، و لا ينبغي توضيب الطرود التي تظهر عليها البقع من دون التأكد أولاً من أن توضيبها مأمون و مقبول، كما يجب إزالة الماء أو الثلج أو الجليد أو أي مادة أخرى تلتصق بالطرود قبل التوضيب، فأولاً ينبغي معاملة المواد التي تتجمع على البراميل بحذر إذ أنها قد تكون ناجمة عن تسرب أو تتخلل المحتويات.

فإذا جرى تجميع السلع الخطرة على لوحات تحميل البضائع أو تقسيمها إلى وحدات الحمولة، ينبغي توضيبها بحيث يكون شكلها منتظماً، أي أن تكون جوانبها عمودية و أجزاءها العلوية مسطحة بقدر الإمكان، و ينبغي رصها بحيث لا تتعرض الطرود التي تشكل وحدات الحمولة للضرر، و ينبغي أن تكون اللوازم التي تستخدم لإحكام تجميع وحدات الحمولة متوافقة مع المواد التي تتألف منها هذه الوحدات و أن تحافظ على فعاليتها عندما تتعرض للرطوبة و درجات الحرارة القصوى و أشعة الشمس.

تفصل السلع الخطرة أو السلع غير المتوافقة و في بعض الحالات تكون بعض السلع المصنفة في الرتبة نفسها غير متوافقة و لا ينبغي توضيبها في الوحدة نفسها مثلاً الأحماض، على أن تفصل بعض السلع الخطرة عن المواد الغذائية بأن تترك بينها مسافة معينة داخل الحاوية أو حتى بأن يحظر توضيبها في الوحدة عينها، دائماً تستف البراميل التي تحتوي على سلع خطرة في وضع قائم ما لم تأذن السلطة المختصة بخلاف ذلك<sup>1</sup>.

و تعتبر مادتين متعارضتين عندما يكون رصها المشترك يمكن أن يسبب أخطار كبيرة في حالة حدوث تسرب أو إنسكاب أو حادث آخر، و يمكن أن يتم الفصل بين البضائع من خلال المحافظة على مسافة معينة بين بضاعتان أو عزلهما بواسطة حواجز<sup>2</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، ص 46، 47، 48.

2- Julie seguineau,opcit,p 30.



و تستوفي تعليمات التحميل الخاصة مثل أسهم الإتجاه و إشتراطات "عدم التستيف المزدوج"، أو "الحفظ في مكان جاف"، أو الإشتراطات المتعلقة بضبط درجة الحرارة بوجه خاص، و كلما أمكن تحمل البضائع الخطرة السائلة تحت البضائع الخطرة الجافة<sup>1</sup>.

أما إذا تعلق الأمر ببضائع خطرة صلبة سائبة يجب أن تكون بحوزة الريان قبل تحميل هذه البضاعة معلومات شاملة عن إتران السفينة و عن توزيع البضائع في حالة التحميل الاعتيادية، و يجب أن تكون وسيلة توفير هذه المعلومات على نحو يحوز على رضا الإدارة.

و لتمكين الريان من تقادي الإجهاد المفرط لهيكل السفينة، يجب تزويد السفينة بكتيب مكتوب بلغة يكون ضباط السفينة المسؤولين عن عمليات البضائع ملمين بها، و إذا كانت هذه اللغة غير الإنكليزية يجب تزويد السفينة بكتيب مكتوب باللغة الإنكليزية أيضاً، و يجب أن يتضمن الكتيب ما يلي على الأقل:

1. بيانات الاتزان التي تقتضيها اللائحة 1-11/5-؛
2. معدلات وقدرات التصبير وتفرغ الصابورة؛
3. الحمل الأقصى المسموح به لكل وحدة من مساحة تلويح قمة الخزان؛
4. الحمل الأقصى المسموح به لكل عنبر؛
5. تعليمات التحميل والتفرغ العامة التي تتعلق بمنعة هيكل السفينة، بما في ذلك أي تقييدات بشأن أقل ظروف التشغيل ملائمة أثناء عمليات التحميل والتفرغ والتصبير والرحلة؛
6. أي قيود خاصة، مثل التقييدات المتعلقة بأقل ظروف التشغيل ملائمة التي تفرضها الإدارة أو هيئة تعتمدها الإدارة، عند الانطباق؛
7. إذا كانت حسابات المنعة مطلوبة، أقصى القوى والعزوم المسموح بها على بدن السفينة أثناء التحميل والتفرغ والرحلة<sup>2</sup>.

---

1- توصيات بشأن البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص 371، 372.

2- إتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، المرجع السابق، ص 375.

فيجب أن تستنف هذه البضائع بطريقة آمنة و ملائمة وفقا لطبيعتها، و أن تعزل البضائع غير المتوافقة عن بعضها البعض، و لا تنتقل البضائع الخطرة الصلبة السائبة القابلة لأن تسخن أو لأن تشتعل تلقائيا إلا إذا إتخذت إحتياطات كافية لتقليل إحتمال إندلاع الحريق إلى أدنى حد ممكن، و يجب أن تستنف البضائع الخطرة الصلبة السائبة التي تصدر عنها أبخرة خطيرة في أماكن بضائع ذات تهوية جيدة.

كما تجدر الإشارة إلى أنه و عند نقل بضائع خطيرة صلبة سائبة يمكن أن ثبت غازا ساما أو لهوبا، أو أن تتسبب في إستنزاف الأكسجين في مكان البضائع فيجب توفير أداة مناسبة لقياس تركيز الغاز أو الأكسجين في الهواء إلى جانب تعليمات تفصيلية عن استخدامها، و يجب أن تحوز هذه الأداة على رضا الإدارة، و على الإدارة أن تتخذ الخطوات اللازمة لضمان تدريب أطقم السفن على استخدام هذه الأدوات<sup>1</sup>.

و بخصوص السلع التي تتفاعل و يمكن أن تحدث آثار خطيرة فيجب أن تكون مفصولة بشكل واضح وفقا لمتطلبات قانون IMDG ، و عليه يجب أن يكون رص المواد الخطرة في مأمن عن مخاطر وقوع أضرار أو إرتفاع درجة الحرارة.

فإذا تعلق الأمر بقارورات الأكسجين و الغاز القابل للإحتراق يجب وضعها في مقصورات منفصلة و جيدة التهوية و لا تتعرض لتغيرات متطرفة في درجة الحرارة و أن لا يكون أية تركيبات كهربائية أو مصادر الإشتعال الأخرى في المكان الذي وضعت فيه هذه القارورات و توضع لائحة ممنوع التدخين عند المدخل و في داخل المكان.

أما قارورات الغاز فيجب رصها بشكل جيد و أن توضع في وضعية عمودية و يسهل التخلص منها بسرعة<sup>2</sup>، بحيث تكون صماماتها في الأعلى مع سداداتها الواقية جيدا في مكانها، فهذه القارورات

---

1- إتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، المرجع السابق، ص385.

2- Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports,opcit,p33 ,57.

يجب أن تثبت كفاية بطريقة تتحمل قسوة الرحلة المقصودة بواسطة شرائط الفولاذ أو أجهزة معادلة متعلقة بنقاط الربط على أرضية الحاوية، و إذا كان من غير الممكن رص قارورات الغاز بطريقة عمودية في حاوية مغلقة فينبغي نقلها في حاوية مفتوحة أو حاوية مسطحة.

و يجب أن ترص قارورات الغاز موازية لمحور السفينة على أخشاب فرش الشحنة بترتيب مستعرض إذا كان ذلك ممكناً من الناحية العملية، و ينبغي أن يثبت الرص بواسطة كابلات أو أكثر وضعت بشكل مستعرض قبل الشحن و مرت حول الرص إلى غاية نقاط الربط الموضوعة بالعكس، تميل الكابلات عن طريق الأجهزة المناسبة و ذلك للحصول على رص مشدد، فمن الضروري في بعض الأحيان إستخدام الحشوات لمنع القارورات من التدرج<sup>1</sup>.

الطرود التي تحتوى على بضائع خطيرة و سلعا خطيرة غير معبأة تؤمن في وحدة النقل بوسائل مناسبة قادرة على حجز البضائع مثل أحزمة التثبيت و العوارض المنزقة و الدعائم التي يمكن إحكامها بطريقة تمنع أية حركة أثناء النقل، من شأنها أن تغير إتجاه الطرود أو تسبب لها تلفاً.

و عندما تنقل بضائع خطيرة مع بضائع أخرى مثل الآلات الثقيلة و الأقفاص تثبت جميع البضائع بطريقة مأمونة أو تعبأ في وحدات النقل بهدف منع إنتثار أو إنفلات البضائع الخطرة، و يمكن منع حركة الطرود كذلك بملأ أي فراغات بإستخدام وسائل التثبيت أو الحصر أو الربط، و في حالة إستخدام وسائل الربط مثل أزمة التطويق أو السيور لا تشد هذه الأربطة بإفراط لدرجة إتلاف الطرود أو تشويهها.

---

1- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 40,41.

و في حالة تحميل أنواع مختلفة من الطرود المصممة لغرض التستيف مع يؤخذ في الإعتبار توافقها للتستيف مع بعضها البعض، و حيثما يلزم تمنع الطرود المكسدة من الإضرار بالطرود الموضوعة تحتها و ذلك بإستخدام وسائل رفع الحمل.

أما في حالة نقل المواد المشعة فيحظر نقل العبوات أو العبوات الشاملة التي يتجاوز مستوى الإشعاع السطحي بها 2 ملي سيفرت/ساعة بالسفن إلا بموجب رتيب إستثنائي، ما لم تكن منقولة في شاحنة أو عليها في إطار الإستخدام الحصري و يستثني من هذا نقل شحنات بواسطة سفينة تستخدم على نحو خاص و تخصص - بحكم تصميمها أو لكونها مستأجرة - لغرض نقل المواد المشعة شريطة إستيفاء الشروط التالية:

- تعتمد السلطة المختصة في الدولة التي يرفع علمها على السفينة برنامجا للوقاية من الإشعاعات خاصا بالشحنة، و تقره السلطة المختصة في كل مرفأ تتوقف فيه السفينة فيما لو طلب منها ذلك.  
- تحدد مسبقا الترتيبات المتعلقة بالتستيف طول الرحلة كاملة، بما في ذلك تحميل أي شحنات في مرافئ تتوقف فيها السفينة على الطريق.

- يشرف أشخاص مؤهلون لنقل المواد المشعة على تحميل الشحنات و نقلها و تفرغها.

كما يلزم حماية جميع المواد الذاتية التفاعل و الأكاسيد الفوقية العضوية من تأثير أشعة الشمس المباشرة و جميع مصادر الحرارة، و توضع في أماكن جيدة التهوية، و لا يجوز نقل هذه المواد إلا في ظروف ضبط درجة الحرارة<sup>1</sup>، و علاوة على ذلك قد لا يتطلب عادة ضبط درجة الحرارة في ظروف قد ترتفع فيها درجة الحرارة إلى أعلى من 55 ° س<sup>2</sup>.

---

1- "درجة حرارة الضبط" هي الدرجة القصوى التي يمكن عندها نقل المادة بشكل مأمون و يفترض أن لا تتجاوز درجة حرارة البيئة المحيطة مباشرة بالطرد أثناء النقل 55 °س، و إذا حدث و أن وصلت الحرارة إلى هذه الدرجة فإنها لا تستمر إلا لفترة قصيرة نسبيا كل 24 ساعة، و في حالة فقدان السيطرة على درجة الحرارة قد يلزم إتخاذ إجراءات الطوارئ، و "درجة حرارة الطوارئ" هي درجة الحرارة التي تنفذ عندها هذه الإجراءات مثلا بإضافة مبردات سائلة أو صلبة.

2- توصيات بشأن البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص373،386.

كما يجب أن تكون أنظمة تهوية و تبريد حجرات تخزين المواد المشعة مستقلة عن تلك تعمل في بقية السفينة، أما العناصر الأساسية للعمليات مثل المراوح و الضواغط، مبادلات حرارية و التبريد يجب أن تكون مكررة في كل مساحة من تخزين البضائع.

و يجب أن تكون أنظمة رص المواد المشعة من أجل تجنب أي حركة من الطرود في مقصورات التخزين، و تؤخذ في الإعتبار إتجاه الطرود و مستويات تسارع السفينة التالية:

- 1.5 غ طوليا.

- 1.5 غ عرضيا.

- 1.0 غ عموديا من فوق.

- 2.0 عموديا من تحت.

أما إذا تم نقل المواد المشعة في سطح مفتوح فيجب أن ترص وفقا لمبادئ الرص و أمن الشحن الثقيلة الموحدة التي وافقت عليها الإدارة.

أما بخصوص الأجهزة المضادة للتصادم فيجب أن يتم ترتيبها جيدا حتى لا تتداخل أو تمنع من تدفق الهواء البارد المطلوب<sup>1</sup>.

و تنص اللوائح التي تنطبق على السلع الخطرة على إرتفاعات التكديس و إختبارات أحماله و حدوده التي ينبغي التقيد بها بصرامة، و ينبغي أن يزود الموضب الشاحن برقم تعريف الحاوية و الكتلة الإجمالية بعد التحقق منها و رقم تعريف الختم الرصاصي، مما ضمن إدراج الكتلة الإجمالية بعد التحقق منها و أرقام التعريف في جميع مستندات النقل البحري.

---

1- Le code INF et les navires spécialisés, Dédié au transport sûr, efficace et fiable des matières radioactives, world nuclear transport institute, p 6 et 7.

فإذا كان من المتوقع أن تنقل على متن سفينة حاوية بضائع نقل كتلة الرص المسموح بها و الخاصة بها عن 192000 كلغ و الموسومة على لوحة الإعتماد لأعراض السلامة، ينبغي إبلاغ الناقل بقدرة التكديس المنخفضة لحاوية البضائع تلك<sup>1</sup>.

و كان يجب أن تكون الطرود كافية للحفاظ على محتوياتها و حمايتها من التلوث في ظروف الشحن العادية، و من أجل حل مشكلة الرص إستخدم قانون IMDG تصنيف السفن وفقا لفئات هي:

\*الفئة ألف.

\*الفئة باء.

\*الفئة جيم.

\*الفئة دال.

\*الفئة هاء.

كما يجب أن ترص الطرود التي من المحتمل أن تتدهور عند إتصالها مع الماء تحت سطح السفينة ، و إذا ما تم رصها في السطح فيجب حمايتها جيدا بحيث لا تتعرض أبدا للطقس أو لمياه البحر<sup>2</sup>.

### 3- عزل البضائع الخطرة:

قد يختلف مدى الخطر الناشئ من إحتتمالات التفاعل بين البضائع الخطرة غير المتوافقة، و لذلك تختلف ترتيبات العزل اللازمة أيضا حسب الإقتضاء، و يمكن تحقيق هذا العزل في بعض الحالات عن طريق إشتراط مسافات محددة بين البضائع الخطرة، و يمكن ملء الفراغات البينية التي تفصل بين هذه البضائع بشحنات متوافقة مع المواد أو السلع الخطرة المعنية.

---

2- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 49.

2- IMDG CODE international maritime dangerous goods code,imo,1965 edition,partie 7,chapitre 7.

و تستند أحكام العزل على المبادئ التالية:

- تفصل البضائع الخطرة غير المتوافقة بعضها عن بعض بحيث يتم تقليل المخاطر بشكل فعال في حالة حدوث تسرب أو إنسكاب عرضي أو وقوع أي حادث آخر.

- عند تستيف بضائع خطرة معا تنطبق إشتراطات العزل الأشد صرامة التي تنطبق على أي من هذه البضائع.

- في حالة الطرود التي يتعين أن تحمل بطاقات مخاطر إضافية، تنطبق إشتراطات العزل المناسبة للخطر الإضافي إذا كانت هذه الإشتراطات أشد صرامة من الإشتراطات المقررة للخطر الأساسي.

- لا يجوز أن تحتوي عبوة شاملة على بضائع خطرة تتفاعل فيما بينها تفاعلا خطرا.  
كما لا تنقل المواد التي تحمل علامات المواد السمية أو المعروف أنها مواد سمية في عنبر واحد بالسفينة مع مواد تحمل المواد الغذائية أو معروف أنها مواد غذائية، أو مع علف الحيوانات، أو أي منتجات تؤكل و مخصصة للإستهلاك الأدمي أو الحيواني. و يمكن السماح بالتخفيف من هذا الوضع في حالة مواد مجموعتي التعبئة 2 و 3 شريطة أن تقتنع السلطة المختصة بأن التعبئة و العزل كافيان لمنع تلوث المواد الغذائية أو علف الحيوانات أو المواد الأخرى التي تؤكل و مخصصة للإستهلاك الأدمي أو الحيواني<sup>1</sup>.

و في جميع الأوقات يجب أن يتم تخزين البضائع الخطرة و ذلك لتلبية الشروط التالية:

- لا تزال المقاطع التي تؤدي إلى جميع الخدمات اللازمة للتشغيل الجيد للسفينة حرة.  
- عندما يكون من الضروري منع تراكم الضغط أو التحلل أو البلمرة للمادة، يجب أن تكون الحزم مخزنة محمية من الحرارة الإشعاعية الذي يتضمن الحماية ضد أشعة الشمس قوية جدا.

---

1- توصيات بشأن البضائع الخطرة، المرجع السابق، ص373،379.

- عندما يوصى على ورقة من المواد التي يجب حمايتها من الحرارة الإشعاعية، يجب أن يكون رص البضائع تحت سطح "بعيدا" من مصادر الحرارة.

و توصي المدونة أيضا برص مواد معينة بعيدا عن أماكن المعيشة.

أما المواد المطلوبة لهذا التستيف هي كما يلي:

- المواد السامة المتطايرة.
- المواد المسببة للتآكل المتطايرة.
- المواد في إتصال مع الهواء الرطب، و إطلاق الأبخرة السامة أو المسببة للتآكل.
- المواد التي تطلق أبخرة مخدرة بقوة.
- الغازات القابلة للاشتعال من الدرجة 2.

و يجب حفظ جميع المواد المعدية و فصلها عن طريق عنبر أو مقصورة كاملة من أماكن المعيشة، كما يجب أن يتم رص المواد السامة المبلغ عنها منفصلة عن الطعام، و ينبغي الإبلاغ عن المواد التي تتآكل بعيدا عن الطعام، كما ينبغي رص المواد التي يتم الإبلاغ عنها على أنها مشعة بشكل منفصل عن الطعام<sup>1</sup>.

---

1- IMDG CODE international maritime dangerous goods code, opcit, partie 7, chapitre 7.



## المطلب الثاني: تصنيف خطأ الرص

عملية الرص هي عملية مثيرة للإهتمام الغرض منها المحافظة على كلاً من أمن البضائع و سلامة السفينة، و وفقاً للتصميم الإنجليزي يتميز الخطأ البحري بفعل أو إهمال أو تقصير الربان أو المكلفين من قبل الناقل في الملاحة أو إدارة السفينة<sup>1</sup>.

فمن الوجهة القانونية السؤال الذي يثور دائماً لدى المحاكم هو هل الخطأ في رص البضائع و تثبيتها هو خطأ ملاحى أم خطأ تجاري؟

هذا التمييز له أهمية في تكييف الخطأ، بحيث إن كان الخطأ في الرص ملاحياً فإنه يعتبر حالة معفية للناقل أي حالة من حالات الإعفاء القانوني للمسؤولية، أما إن اعتبر خطأ تجارياً فهذا يعني مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي أصاب البضاعة.

### الفرع الأول: التمييز بين الخطأ الملاحى و الخطأ التجارى

إذا كان الرص عملية ضرورية لأمن و سلامة السفينة و المحافظة عليها هنا كل خطأ في الرص يعتبر خطأ ملاحياً أو خطأ تقني للربان أو أحد تابعيه أو أحد أفراد إدارة السفينة.

أما الرص بإعتباره عملية للمحافظة على البضائع و تثبيتها لنقلها و وقايتها من الإنزلاق و الإرتطام بعضها البعض، فهنا أي خطأ في الرص هو خطأ تجارى<sup>2</sup>.

---

1- Baye cisse,opcit,p59.

2- بسعيد مراد،المرجع السابق،ص126

كما يعتبر عيب الرص خطأ تعاقدياً، لأنه يتضمن إخلال الناقل بأحد التزاماته في عقد النقل لذلك يكون خطأ الناقل مفروضاً كلما وصلت البضاعة تالفة أو هالكة لكن لا محل للتساؤل في إتفاقية هومبورغ عما إذا كان الخطأ في الرص خطأ تجارياً أم خطأ ملاحياً، إذ أن الاتفاقية لا تعفي الناقل من الضرر الناشئ عن الخطأ الملاحي على خلاف معاهدة بروكسل<sup>1</sup>.

و قد اختلفت معايير التفرقة بين كلا من الرص الملاحي و الرص التجاري تتجسد أهمها في :

#### أولاً- معيار التفرقة بالنظر إلى موقع الخطأ:

قال العميد روديوار بأنه يكمن تحديد موقع الخطأ بالنظر إن كان بجزء من السفينة مخصص للبضائع فهو خطأ تجاري، أما إن كان جزءاً من عملية قيام السفينة بوظيفتها أو بسلامتها فهو خطأ ملاحياً.

و قد تلقي هذا المعيار تكريس كما في حالة سفينة phryne بحيث أمر قائد السفينة بإرساء مياه البحر في خزان لإستعادة التوازن للمبني المتضررين من تفريغ جزء من حمولتها من النبيذ، محكمة الإستئناف في موبيليه اعترفت بأن هذه العملية كانت عملية ملاحية، و أدانت الناقل على أساس أن الخطأ لم يكن قائم في كوابح المناورة، و لكن نتج الخطأ بإدخال مياه البحر في خزان يحتوى على النبيذ.

فقضت المحكمة العليا في صالح محكمة الإستئناف على أساس أنه يمكن إستخلاص من ملاحظاتها أن سوء السلوك كان تجارياً إذ لم يتم التحقق مسبقاً من مياه البحر في جزء السفينة المخصص للبضائع، و مع ذلك لم يلق هذا المعيار موافقة عامة<sup>2</sup>.

---

1- خلفي أمين،المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري و إتفاقية هومبورغ 1978،رسالة ماجستير في القانون،جامعة مولود معمري بتيزي وزو،2009،ص31.

2-Baye cisse,opcit,p 62.

## ثانيا- معيار تعريض سلامة السفينة:

أدخل الفقه معيار جديد يتلخص في أنه سيتم تصنيف الخطأ خطأ ملاحيا إذا كان قد شكك في سلامة السفينة، ويستند هذا الخطأ على فكرة أن الربان هو لضمان السلامة العامة للسفينة، و قد عيب على هذا المعيار بأن الرص عملية مختلطة بحكم طبيعتها تقوم على طابع تجاري و بحري، و تكمن الصعوبة في وضع حدود بين الخطأ الملاحى و الخطأ التجارى، لدى فمعيار سلامة السفينة التي تدعمها السوابق القضائية لديها بعض العيوب عند تطبيقه على خطأ الرص.

من حيث المبدأ عمليات الرص تتعلق أساسا بالحفاظ على البضائع، لذلك يجب أن يصنف الخطأ في الرص خطأ تجاري، إلا أنه و كما سبق ذكره يمكن أن يضر التستيف غير اللائق على إستقرار و أمن السفينة.

ففي الحكم الصادر عن محكمة الإستئناف في روان بتاريخ 16-05-1969 فقد حكمت بأن: "خطأ الرص يجب إعتبره ملاحى كلما كان ينطوي على سلامة السفينة"، و في هذه الحالة كان من بين الأضرار التي لحقت سفينة شحن " هيلدغارد " إنهيار عبوات شاحنة قاذفة الصواريخ التي تم رصها عبر العنابر الموجودة تحت، فأدى هيجان البحر إلى تصادمها بصفائح معدات الهيكل، مما تسبب في تسرب المياه.

## ثالثا- معيار تصميم المشكوك فيه:

هذا المعيار يصيب سلامة السفينة، و يميل إلى التميز بين رص الطرود الثقيلة و تلك الحزم الخفيفة، كما يعتمد على الضرر الذي سوف يكون النتيجة، و في الواقع المنطق المتبع من قبل سلطات القضاء و المذهب قد إستبعد الأخطاء اللاحقة بتستيف البضائع الخفيفة<sup>1</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 63.

أما فيما يخص البضائع الثقيلة رأي العميد روديار بأن القضية الوحيدة الممكنة من الإعفاء الناقل هي في حالة عدم الإمساك الجيد لهذه البضائع، و بعبارة أخرى نفس عملية الرص التي ستتم بنفس الظروف و يمكن أن تؤدي إلى نفس الأخطاء.

و سيحصل التمييز في الخطأ اعتماداً على وزن و حجم البضائع المرصوفة، و هكذا يبدو واضحاً بأن الرص و الإمساك غير كافي للبضائع هم أكثر عرضة للتأثير على إستقرار السفينة و تضعه في خطر.

#### رابعاً- معيار الرص المشروط بالضرر:

وفقاً للقانون و المذهب، فإن الذي يسمح بالتمييز بين الرص التجاري و الرص الملاحي هو تأثير خلل الرص على سلامة السفينة، فيمكننا أن نلاحظ بأن الرص لا يمكن وصفه بشكل مستقل عن الأضرار الناتجة عن ذلك حتى لا يكون هناك تبعية بين تأهيل الرص و الأضرار الناجمة، لذلك فإن السؤال إن كان هناك رص تجاري أو ملاحي، فسيتم الحصول على الإجابة من خلال تقرير مدى الضرر.

فمثلاً: رص طرد في مكان واحد لا يعرض إستقرار السفينة للخطر، فهذه العملية ستكون الرص الملاحي، و مع ذلك عندما نكون في مسار الرحلة فسقوط هذا الطرد دون تعريض إستقرار السفينة سيصنف الخطأ في هذه الحالة بخطأ الرص التجاري في حين كان الغرض الحقيقي من الرص ضمان إستقرار السفينة<sup>1</sup>.

و قد أشار العميد روديار بأن الخطأ في الرص يجب النظر إليه دائماً كخطأ تجاري لأنه من غير المعقول أن ينص المشرع في مصطلحات واضحة و ملزمة تفيد بأن يتعين على الناقل القيام بالرص بشكل مناسب و حذر من أجل أن يعترف فيما بعد بأن الخطأ في الرص يمكن أن يحرره<sup>2</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 64.

2-Emmanuelle billy,opcit,p 59.

فالقضاء الفرنسي يتردد في تكييف الخطأ في عمليات الرص، و محكمة النقض الفرنسية في أمثلة عديدة عرفت الخطأ التجاري في عملية الرص بأنه متعلق بالعناية بالبضائع و ضمان وصولها سالمة و في حالة جيدة، مع أنه لا يعيق من إمكانية السفينة لركوب البحر و لا يؤثر على توازنها و سلامتها<sup>1</sup>.

و في قرار محكمة النقض الفرنسية - محكمة التجارية لمرسيليا بتاريخ 07-09-1971 إعتبرت أن إعادة شحن الوقود كان سبب هلاك البضاعة المنقولة، و أن هذا التلف لا يقع إلا إذا كان هناك نقص في أخذ الإحتياطات اللازمة أثناء شحن البضائع و رصها، بإعتبار أن الناقل يعلم أن هذه البضائع هي حساسة للحرارة و كان عليه العناية بها، و بالتالي خلصت المحكمة إلى أن عدم وجود هذه العناية و الإحتياطات اللازمة يشكل خطأ في عملية الرص، و لا يضمن أمن الرحلة البحرية و لا سلامة البضائع، و بالتالي هو تجاري مما يستوجب تعويض أصحاب الحق فيها.

و في قرار آخر لمحكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة « messinia »<sup>2</sup> ، و التي كانت محملة بأكياس من الذرة و التي تم رصها في عنبر توجد به قنوات و أنابيب ساخنة تمر عبرها الحرارة من أجل تسخين وقود السفينة، إعتبرت المحكمة في هذا القرار أن رص البضاعة في هذه الأمكنة مع العلم بأنها حساسة من الحرارة و دون إتخاذ كل الإحتياطات و العناية التامة أثناء الشحن يشكل خطأ في الرص، و بالتالي يضر بالرحلة البحرية و بسلامة البضاعة و السفينة و بالتالي هو خطأ تجاري يوجب التعويض.

بخصوص القانون الجزائري المشرع لم يفرق بين الخطأ الملاحي أو الخطأ التجاري مع أنه أعتبر أن الخطأ الملاحي معفى من المسؤولية للناقل، و لكن القضاء عادة ما يكيف هذه الأخطاء في الرص على أنها أخطاء تجارية تستوجب التعويض.

---

1- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 127 .

2- cassation, 12 avril 1976, navire messinia, DMF, 1976, 685, gazette de palais, 1976, 740 note R. RODIERE.

على عكس قواعد هومبورغ و التي جاءت بحكم مخالف للق.ب.ج و كذا إتفاقية بروكسل بإعتبارها أن الخطأ الملاحي ليس معفى من المسؤولية، على إعتبار أنه يتناقض مع إلتزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية قبل بدء عملية النقل و إلى حين وصول البضاعة، و هو نفس الحكم الذي تبنته قواعد روتردام بعدم نصها على الخطأ الملاحي كسبب من أسباب الإعفاء القانوني للناقل من المسؤولية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: إثبات خطأ الرص

يعتبر كل ضرر قد يلحق بالبضاعة الموسوقة و هي في العنابر إنما مرجعه خطأ في الرص حتى يثبت العكس، و الرص إنما يجب أن يتم في المكان الملائم و بالشكل الذي تقتضيه طبيعة البضاعة، فإذا كانت من النوع الذي يفسد بالحرارة كاللحوم و الخضار و الفواكه و يجب حفظها في برادات السفينة و إذا كانت مما يحتاج إلى تهوية و يجب توفير ذلك أيضاً<sup>2</sup>.

يثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق، و قد يتوقع الربان منازعة عند الوصول تتعلق بسلامة الرص إذا ما لحق البضاعة تلف، فيسعي هذا الأخير إلى إثبات أن الرص كان غير معيب عند تفريغ البضاعة، فيطلب إجراء معاينة تهدف إلى هذا الغرض، تتم بواسطة خبراء مختصين يسمون خبراء التستيف<sup>3</sup>.

فالربان له مصلحة في القيام بإثبات الرص من قبل خبير من أجل الحماية ضد جميع المطالبات المحتملة بشأن عيب الرص، و يتم هذا الإثبات عند وصول السفينة ميناء التفريغ و ليس في البداية أي في ميناء الشحن، أيضاً الشاحن و المرسل إليه لهم الحق في القيام بالتقرير عن الرص عدا مجهز السفينة فإنه غير معني بهذا التقرير، و يعد هذا التقرير ربان خبير من لويد البحرية و التي

---

1- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 126 و 127 و 128

2- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سنة 1975-1976، ص 208.

3- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة الثانية، سنة 2003، ص 28.

تعد إدارة خاصة تعمل منذ 1843 بما يرضي مجهزي السفن و شركات التأمين، و يتكون جهازها الفني من عدة ربابنة خبراء يكونون على ظهر السفينة منذ وصولهم إلى الميناء و يتحققون من رص البضائع بإعداد تقرير يذكرون فيه النتائج و خاصة الأضرار التي لحقت البضائع، و كذا سبب هذه الأضرار، و غالبا ما تستخدم هذه التقارير كأدلة تقدم للمحكمة<sup>1</sup>.

و يتم الكشف عن البضائع بحضور المرسل إليه أو من يمثله حتى يكون حجة عليه، أما إذا تم الكشف عنها دون حضور المرسل إليه فيكون محضر الكشف مجرد قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس<sup>2</sup>، و من المقرر أن هذه المحاضر تبقى خاضعة لتقدير القاضي<sup>3</sup>.

و ما يترتب على إثبات خطأ الناقل برص البضائع يختلف بحسب مضمون إلتزام الناقل في سلامة البضاعة، بحيث يكون مضمون إلتزام الخير بذل عناية فيكون هذا الإثبات قرينة على أن الناقل لم يبذل العناية المطلوبة، و بالتالي قيام مسؤوليته، و إذا ما كان مضمون الإلتزام هو تحقيق نتيجة يكون لهذا الإثبات فائدة تتمثل في حرمان الناقل من تحديد المسؤولية الذي تقرره النصوص و حرمانه من الإعفاء منها<sup>4</sup>.

أما العيب الذاتي في البضاعة فيقصد به العيب الذي يتولد من البضاعة نفسها دون تدخل عوامل خارجية و يؤدي إلى تلفها، و مثال ذلك ظهور ديدان أو بكتيريا بشحنة اللحوم أو الحبوب المنقولة أو ظهور صدأ على قضبان الحديد من تلقاء نفسها، بحيث إن سبب التلف لا علاقة له بالناقل إلا إذا

---

1- Baye cisse,opcit,p 49.

2- لطيف جبر كوماني،المرجع السابق،ص74.

3- كمال حمدي،مسؤولية الناقل البحري للبضائع،المرجع السابق،ص28.

4-لطيف جبر كوماني،المرجع السابق،ص74

ثبت العكس، كما لا يسأل الناقل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة نتيجة خطأ يعود إلى الشاحن أو المرسل إليه كعدم كفاية التغليف و فيما إذا كانت قابلة للكسر أو تحتاج لعناية خاصة.

أما النقص الطبيعي فهو الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر، ناشئ عن طبيعة البضاعة، و لا يسأل حينئذ عن هذا العجز، إذا ما استطاع أن يثبت أن النقص الذي لحق حجم البضاعة أو وزنها ناجم عن طبيعتها<sup>1</sup>.

أما الأخطاء الملاحية فيعني الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المنقولة نتيجة خطأ في الملاحة أو ما يعرف بالأخطاء الملاحية و التي تعزى للريان أو البحارة و أساس هذا الشرط هو شرط الإهمال الذي كان يتضمنه الناقلون في سندات الشحن و كان يشمل الخطأ الملاحي و التجاري<sup>2</sup>.

و لا يعتبر خطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة إهمال كبير مهندسي السفينة في تشغيل آلات التبريد مما أدى إلى تلف شحنة لحم مجمد، ففي قضية تتعلق برسالة لحم مجمد للغاية شحنت من أستراليا إلى ليفربول حيث سلمت تالفة نتيجة عدم احتفاظ آلات التبريد بصفة مستمرة بدرجة الحرارة المنخفضة اللازمة للرسالة.

تمسك الناقل بالإعفاء الوارد في المادة 4 فقرة 02 بند (أ) من المعاهدة على أساس أن ما وقع من كبير المهندسين من خطأ بعدم إتخاذ الاحتياطات اللازمة لتشغيل آلة التبريد الثانية، و التي كان تشغيلها من الممكن أن يمنع الضرر الذي لحق بالشحنة يعتبر خطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة، رفضت المحكمة هذا الدفاع من قبل الناقل في تنفيذ الالتزام بالعناية بالشحنة المجمدة بطريقة مناسبة بإبقاء درجات الحرارة في العنابر منخفضة عن طريق آلات التبريد.

---

1- عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 136.

2- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 60



و قررت المحكمة أن الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة هو الذي يتعلق بأمور تؤثر مباشرة في

السفينة كسفينة، و يخرج عن نطاقه الأمور التي تتعلق تماما و قبل كل شيء بالشحنة حتى و لو كانت تقتضي إستعمال أجزاء السفينة، و أضافت أن كلمة الملاحة من الوضوح بحيث تطبق على السفينة كمنشأة مخصصة لملاحة، أما كلمة " إدارة " فهي تغطي الأمور التي تؤثر مباشرة في السفينة و لا تغطيها كلمة " الملاحة "، كما علقته المحكمة أن الإعفاء يتعلق بالخطأ في إدارة السفينة و ليس بالخطأ في إدارة أي جزء من السفينة لازم للعناية المناسبة و الواجبة للشحنة<sup>1</sup>.

و في ختام الفصل نستخلص مايلي:

عملية الرص تتمثل في المحافظة على البضائع و سلامة السفن و الملاحة البحرية، و قبل البدء برص البضائع على ظهر السفينة ينبغي تحضير هذه البضائع و تنظيف العنابر و إعدادها من أجل إستقبال البضائع، زيادة على إدراج البيان الخص بطبيعة البضاعة من حيث حجمها و وزنها ، و كذا وضع العلامات على هذه البضائع من أجل التعرف عليها و على طبيعتها فمثلا البضائع الخطرة تتميز بوضع بعض الرسوم الخاصة حسب طبيعة الخطر، و التقيد بإحترام درجة الحرارة الملائمة سواء الحرارية أو البرودة، و من تم إعداد خطة مفصلة عن رص البضائع و التي تسمى بخطة الشحن.

و من حيث المبدأ يجب أن تكون المساحات التجارية للسفينة مشغولة بالكامل من قبل البضائع دون فقدان المساحة، فالرص يهدف إلى أن تكون العديد من الطرود موضوعة أو محزومة و مثبتة بالأسلاك، بغطاء أو بوسيلة أخرى مناسبة على لوحة الشحن مثل البليت، موضوعة في تغليف خارجي و اقي مثل لوح مربع، و مثبتة جميعها في شكل دائم بواسطة حبال، و في الأخير تختلف أحكام رص البضائع و تثبيتها إختلافا كبيرا وفقا للعرض أو التعبئة و التغليف، و نوع و طبيعة البضائع فمنها الثقيلة و الأخرى خفيفة و المعدنية و الخطرة و غيرها.

---

1- حيفري نسيمه أمال، المرجع السابق، ص 64.

## الباب الثاني : الأحكام الإستثنائية لعملية الرص

أصبح من الواضح أن التجارة الدولية تحتل مركز الصدارة في العلاقات الدولية و أنها المحور الرئيسي الذي تدور حوله هذه العلاقات و ذلك إثر قيام الثورة الصناعية، فنقل البضائع قديم قدم الإنسان نفسه حيث تطورت وسائل النقل مع مرور الزمن و تطور المجتمعات<sup>1</sup>.

فكانت الرغبة في تبسيط التعامل على متن السفينة من خلال إستخدام معدات المناولة المستخدمة تقليديا على الأرض و إزالة الحد الأقصى من جميع العناصر التي قد تعرقل تطورها في الانتظار، عاملا هاما في تطور الهيكل من السفينة، أما اليوم ظهر وعي حقيقي منذ تم تصميم السفن بطريقة حديثة تسارع في عمليات الرص و الربط إلى حد كبير.

كما أن تقنية المناولة الأفقية لديها مزايا حقيقية للسرعة و تتيح للوصول المباشر إلى العنابر من قبل المتداول مما يسمح بمعدل التحميل و التفريغ بسرعة كافية، فالرص اليوم تم تبسيطه إلى حد كبير بحيث يتم تقليل التدخل البشري أكثر من ذلك<sup>2</sup>.

و إن كان الأصل أن يتم رص البضائع في عنابر السفينة الموجودة تحت السطح و المحضرة خصيصا من أجل إستقبال هذه البضائع، إلا أنه قد يتطلب الأمر بعض الإستثناءات عن هذه القاعدة، و ذلك عن طريق رص البضائع على سطح السفينة إما نظرا لطبيعتها التي تتسم بالثقل أو بتحملها لمخاطر البحر و التبيل بالأمواج و الماء، أو إن تم نقل البضائع داخل الحاويات كظاهرة حديثة. أما اليوم فأصبح نقل البضائع و الحاويات على سطح السفينة لا مفر منه.

---

1- رشيد لكحل، المرجع السابق، ص 01.

2-Baye cisse,opcit,p 43.

## الفصل الأول : الحالات المتعلقة بطبيعة النقل

الهدف الرئيسي من عملية الرص هو حماية البضائع المشحونة و ضمان إستقرار و أمن السفينة، و على هذا الأساس قد تفرض بعض الحالات الخروج عن القاعدة العامة التي تقيد بأن يتم رص البضائع في العنابر، فأحيانا تتطلب طبيعة البضائع مثل الخشب رصها في سطح السفينة، و أحيانا أخرى ينبغي التقيد بأحكام خاصة حسب طبيعة النقل عندما يتم بموجب عقد إيجار السفينة فهنا يثار التساؤل عن من هو الشخص المسؤول عن إلتزام الرص.

### المبحث الأول: نقل البضائع على سطح السفينة

عملية الرص تتطلب الكثير من العناية و الحذر من أجل المحافظة على البضائع أثناء عملية النقل، فيثار التساؤل حول مدى إمكانية رص البضائع على سطح السفينة خاصة و أن السطح لا تتوفر فيه الحماية التي تتطلبها المحافظة على البضاعة، هذه الحماية و الحذر محصورين فقط بالنسبة للنقل البحري دون النقل الجوي<sup>1</sup>.

فالأصل أن يتم رص البضائع داخل عنابر السفينة المخصصة لها، بحيث يراعى في ترتيبها و حزمها نوع البضائع و مدى ملائمتها مع البضائع الأخرى التي توضع بجوارها، و على ذلك فالرص على سطح السفينة كقاعدة عامة غير مسموح به<sup>2</sup>.

---

1- رشيد لكحل، المرجع السابق، ص 06.

2- جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 1998، ص 282.

على أساس أن السطح يكون غير معد أصلاً لوضع البضاعة عليه مما يعرضها إلى أشد الأخطار الناجمة عن تلاطم الأمواج و إصابتها بالبلل و حتى سقوطها بالبحر، ناهيك عن ما تتعرض له السفينة من خطر أثناء العواصف و الأعاصير و إختلال توازنها و إعاقه مناورتها، كما أن الريان إذا إضطر لإلقائها في البحر فإنها لا تدخل ضمن الخسارات البحرية المشتركة فتضيع قيمتها نهائياً على أصحابها<sup>1</sup>.

غير أنه و بحكم الضرورة أصبح من الجائز الرص على السطح و فق شروط و حسب متطلبات البضائع خصوصاً إذا كانت عملية النقل تتم بحاويات خاصة و سفن مخصصة لذلك.

### **المطلب الأول: طبيعة نقل البضائع على السطح**

شحن البضائع على ظهر السفينة من أهم المشاكل التي تنور في قطاع النقل البحري ، لما يحيط به من مخاطر ، و أول ما يواجهنا في هذا الخصوص هو تحديد المقصود بالسطح إذ قد تتعدد أسطح السفينة تبعاً للغرض الذي صممت من أجله ، و لم يُستقر بعد على معنى محدد لهذا المفهوم رغم أن بعض التشريعات العربية عرفت المقصود من السطح هو السطح العلوي أو الأعلى للسفينة أي السطح الرئيسي لها.

و يمكن القول بأن العبرة في تقدير ما إذا كان الشحن على السطح أو تحته هو بالحماية التي تتوفر للبضائع بحيث تقيها مخاطر البحر من عواصف و أمواج و غيرها، و هو أمر يصعب وضع قاعدة محددة له ، و إنما يترك السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في كل حالة على حدى<sup>2</sup>.

---

1- راغب محمد حسن، مسؤولية الناقل البحري في عقد البضائع بحراً، مجلة الحقيقة القانونية، العدد 36، السنة الثالثة، حزيران 2011 .

2- أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 94.

فيلجأ الشاحنون إلى الشحن على السطح إما لإنخفاض أجرة النقل على السطح أو لأن حجم البضائع كبير حيث يتعذر رصها في العنابر، كما هو الحال بالنسبة لعربات السكة الحديدية و القاطرات و المعدات الثقيلة مثل السيارات الضخمة، و قد يتم الشحن على السطح لإمتلاء العنابر مع عدم إتمام شحن السفينة إلى خط الشحن المحدد لها<sup>1</sup>.

فالرص على سطح السفينة يخص بعض البضائع نظرا لطبيعتها التي تفرض ذلك أو لموقعها، و تتعرض في هذه الحالة للضرر نتيجة سوء الأحوال الجوية و مخاطر البحر مثل التبلل و الصداً أو الرمي<sup>2</sup>.

أما إذا كانت الأماكن المغطاة و المغلقة التي توجد على سطح السفينة معدة و مجهزة بحالة تسمح بشحن البضائع بها و رصها دون أن تتعرض لمخاطر البحر، فإن البضائع التي تشحن بها لا تعد من قبيل شحنة السطح، لذلك عنيت التشريعات البحرية و الإتفاقيات الدولية بوضع تنظيم خاص لهذا النوع من نقل البضائع<sup>3</sup>، و يجب أن تغلق فتحات السطح المعرض للطقس و الذي ترص فوقه الشحنة بإحكام، كما يجب أن تكون الهوايات محمية بطريقة وافية<sup>4</sup>.

---

1- أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص95.

2-Hind adil,opcit,p19.

3- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص82.

4- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن 1966، المرجع السابق، المادة 44 فقرة 1.

كما يجب تزويد كل جانب من شحنة السطح بسياجات واقية أو حبال سلامة فوق الشحنة لا تزيد المسافة الراسية بين الواحد و الآخر عن 33 سم أي ما يعادل 13 بوصة و الإرتفاع لا يقل عن 1 متر أي 2/391 بوصة أعلى من الشحنة، و يجب أيضا ترتيب البضائع التي تحمل على سطح السفينة بحيث أي فتحة تؤدي من و إلى أماكن معيشة الطاقم أو حيز الآلات أو جميع الأماكن الأخرى التي تستخدم في الأعمال الضرورية للسفينة في طريق هذه البضائع يمكن غلقها و إحكامها تماما لمنع نفاذ المياه منها.

و يجب تجهيز وسائل حماية فعالة لأفراد الطاقم على هيئة سياجات أو حبال للنجاة فوق بضائع السطح إذ لم يبق ممر كاف للعبور فوق أو أسفل سطح السفينة.

و ينبغي أن تزود فتحات العنابر المكشوفة على أسطح حد الطفو و القلعة الأمامية أو على سطح البدن البارز الممتد في السفن بأغطية من الصلب قادرة على منع تسرب المياه أو مادة أخرى معادلة<sup>1</sup>.

كما يجب ألا تكون زوايا الربط المستعرضة على سطح السفينة أكبر من 60 درجة، ومن المهم أن يتم توفير الإحتكاك الكافي بإستخدام مواد مناسبة، قد يكون من المستحسن أن تكون الحبال الإضافية عند زوايا أكبر من 60 درجة لمنع حدوث الانقلاب<sup>2</sup>.

و عندما يتم الإعلان عن الظروف المناخية القاسية يجب أن يتم فحص كل البضائع على سطح السفينة و تشديدها إن لزم الأمر، و ينبغي أن يؤذن بالعمل على سطح السفينة في مثل هذه الظروف من قبل الربان<sup>3</sup>.

---

1- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن 1966، المرجع السابق، المادة 25 فقرة 5 و 11، المادة 26 فقرة 4.

2- Model manuel for general cargo/container vessel,opcit,p 16.

3- Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports,opcit,p90.

## الفرع الأول: الحالات التي يجوز فيها رص البضائع على سطح السفينة

رص البضائع على سطح السفينة حتى يكون بطريقة منتظمة و قانونية، فيجب أن تتوفر فيه بعض

الشروط.

### أولاً: شروط الرص على السطح

يسمح بنقل البضائع على سطح السفينة وفق شروط أهمها:

1- موافقة الشاحن على هذا النقل، و في هذه الحالة يمكن للناقل أن يضع في العقد شرطاً يعفيه من المسؤولية ، و لا تكفى لوحدها موافقة الشاحن بل يجب أن ينص عليه في سند الشحن، و لا يستطيع الناقل إثبات وجود إتفاق شفوي بينه و بين الشاحن من أجل إعفائه من المسؤولية<sup>1</sup>.

و يعتبر رص البضائع على سطح السفينة بما يخالف إتفاقاً صريحاً ينص على نقلها في عنابر السفينة فعلاً أو تقصيراً من جانب الناقل<sup>2</sup>، و عليه يشترط أن تكون موافقة الشاحن مكتوبة و صريحة، فلا يكفى أن يكون ثمة إتفاق على تولي الناقل شحن البضائع بالكيفية التي يراها ملائمة، أو أن يكون الإذن ضمنياً يستخلص من ظروف الحال، أما الموافقة اللاحقة و الرضا الضمني لا يمكن قبوله في كل الأحوال.

2- أن يكون الناقل ملزماً بالشحن على سطح السفينة، و قد يكون مصدر هذا الإلزام قانون معمول به في ميناء الشحن، أو ذات طبيعة الشحنة مثل الأخشاب ذات الأحجام الكبيرة و السيارات و قاطرات السكك الحديدية و عربات الترام و آلات الري و غير ذلك من الآلات الضخمة جاهزة التركيب و التي

---

1- دحماني محمد الصغير، مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، بتاريخ 02 و 03 ماي، منشورات الألفية الثالثة، ص60.

2- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، ص71 .

يتعذر شحنها في العنابر، و في حالة ما إذا كان مصدر إلزام الناقل بشحن البضائع على سطح

السفينة نص قانوني أمر، ففي هذه الحالة ليس في مقدور الأطراف مخالفة هذا الحكم<sup>1</sup>.

3- في حالة وجود عرف يجيز هذا النقل في تجارة معينة مثلاً في نقل السيارات الضخمة، و يجب أن يكون هذا العرف محققاً غير مخالف للعقد و مقبولاً دولياً، و على الأطراف المتعاقدة أن يضمنوا القاعدة العرفية التي تسمح بهذا النقل في عقدهم<sup>2</sup>.

4- إذا كانت السفينة الناقلة من السفن الساحلية، لأن مثل هذه السفن لا تتعرض لمخاطر أعالي البحار<sup>3</sup>.

لذلك فإن إستثناء الملاحة الساحلية الصغيرة ما يفرضه عدم وجود إستجواب الأمن بسبب قصر مدة الرحلة، و الحشوات الوقاية غير صالحة بدنياً لإستلام البضائع بسبب صغر حجمها أو ببساطة غياب العنبر<sup>4</sup>.

و يمكن للناقل أن يقوم بمفرده برص البضائع على السطح إذا تأكد من أن هذه البضائع سيتم نقلها في أحسن الشروط و الظروف بدون أن تعاني من أهون الأضرار، ففي هذه الحالة ستصل البضائع بصورة فعالة بحالة جيدة في الميناء الحسن<sup>5</sup>.

---

1- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص84.

2- دحمانى محمد الصغير، المرجع السابق، ص 60 و61

3- راغب محمد حسن، المرجع السابق.

4-Baye cisse ,opcit,p24.

5-Hind adil,opcit,p21.



و في كل هذه الحالات يتعين على الناقل إتخاذ الإحتياطات اللازمة للمحافظة على البضائع، و يعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم إتخاذ الإحتياطات المعتادة في الشحن.

و إذا لم يذكر في السند أن الرص يتم على سطح السفينة فهناك قرينة تفيد عدم وجود إتفاق على إجازته، و هذه قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها و ذلك في العلاقة بين الشاحن و الناقل، إلا أنها في مواجهة الغير تعد قرينة قاطعة.

و على كل فإن النقل بالحاويات قد أهدر كثيرا من أهمية التفرقة بين النقل داخل عنابر السفينة و السطح<sup>1</sup>، و في جميع الحالات التي يجوز فيها الرص على سطح السفينة يجب على الربان إتخاذ الإحتياطات اللازمة لحزم البضاعة و تغطيتها، و يعفى الربان أو الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة و الناشئة عن طريقة الشحن هذه كهلاك البضاعة أو تلفها من جراء البضائع المنقولة و تشوينها و رصها و حفظها و العناية بها و تفريغها بما يلزم لذلك من عناية و دقة<sup>2</sup>.

### **ثانيا: طرق الرص على سطح السفينة**

توجد طرق خاصة برص البضائع على سطح السفينة حسب ما إذا كانت هذه السفينة مجهزة خصيصا بما يتوافق مع هذا النقل أو لا.

---

1- عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص67.

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص226 .

## 1- الرص على سطح السفن المجهزة بمرافق ملائمة:

نذكر بأن الجسر هو جزء من السفينة و هو يسمح بالوصول إلى الطوابق السفلية من السفينة و بالتالي البضاعة المرصوفة على سطح السفينة إذ تكون في الهواء الطلق و هيكل السفينة لا يقدم لها بدهاة أية حماية خاصة ضد الطقس.

و مع ذلك اليوم العديد من السفن مجهزة بشكل صحيح لتكون قادرة على إستلام البضائع على السطح و خصوصا لرصها و تثبيتها بإحكام، مع الأخذ بعين الإعتبار ضمان سلامة كافية أن هذه المرافق توفر البضائع في الحاويات، فقد تم تصميم سفن ناقلات الحاويات بطريقة حتى يتم أن أكثر من ثلث الحاويات المشحونة يتم رصها على السطح، بحيث أن الشحن على السفينة يلبي ضرورة التجارية، على أي حال فإن المسؤولين على عمليات الرص لا ينبغي أن يحجب المتطلبات الفنية الواردة في مدونة القواعد التطبيقية من أجل أمن الرص و تجميع الشحنات.

## 2- الرص على سطح سفينة غير مصممة خصيصا أو مجهزة لنقل الحاويات:

نص الملحق رقم 01 من قانون css على أن الحاويات المنقولة على ظهر السفينة تعتبر مرصوفة موازية لمحور السفينة، فيجب أن تكون الحاويات مرصوفة و تأمينها بطريقة للسماح للعاملين على ظهر السفينة بالتحرك و المرور و العمل بأمان للمهام الضرورية لقيادة السفينة، و ينبغي أن تضمن أنها لا تمارس في أي وقت و الإجهاد المفرط على ظهر السفينة أو البوابات إستقبالهم، كما يجب عندما لا تسند الحاويات على أجهزة التراس أن ترص على قطع خشبية ذات سمك كافي و الخد بالنظر وضعية و صلابة نقاط الربط.

و تلزم هذه السفن بتنظيم معدات التستيف بكميات كافية و نوعية لا تشوبها شائبة، أيضا الرص و التستيف على هذه السفن يحتاج إلى المزيد من العناية بحيث بناء الهيكل لا يضمن لهم صلابة كافية<sup>1</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 25,26.

و سنتطرق لهذه النقطة بنوع من التفصيل في الجزء الخاص برص الحاويات على السفينة.

### ثالثاً: موقف المعاهدات الدولية من الرص على السطح

إستبعدت معاهدة بروكسل من نطاق تطبيقها المشحونات التي يذكر في عقد النقل وضعها على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة<sup>1</sup>، و لم تحمل هذه المعاهدة أي إجابة عن مشروعية النقل في سطح السفينة، في حالة ما إذا كانت شروط سند الشحن المفروضة من قبل الناقل تجيز للربان بوضع البضائع في السطح<sup>2</sup>.

يرجع سبب إستبعاد شحنة السطح من نطاق تطبيق المعاهدة في أن هذه الشحنة تكون معرضة لمخاطر كبيرة بسبب طريقة شحنها، فترك أمر نقلها للحرية التعاقدية ، و لا تطبق بشأنه قواعد المسؤولية الواردة في معاهدة بروكسل، غير أن هذه المعاهدة أجازت شرط الإعفاء من المسؤولية بشأن البضائع التي يتفق على نقلها على السطح.

و هذا الإعفاء مشروط بأن يكون الضرر ناشئاً عن الشحنة على السطح في حد ذاته، فإذا أثبت الشاحن أن التلف قد نشأ عن تقصير الناقل في تنفيذ إلتزاماته التعاقدية بالمحافظة على البضائع فإن شرط الإعفاء من المسؤولية لا يطبق .

و منه فإن عدم خضوع البضائع التي يتم رصها على ظهر السفينة لأحكام معاهدة بروكسل مشروط بأمرين أولهما أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة قد رصت على سطح السفينة ، و الثاني أن يتم النقل فعلاً و البضاعة بهذه الطريقة<sup>3</sup>.

---

1- معاهدة بروكسل، المادة 01 بند -ج- .

2-Kamel khalifa,contrat de transport maritime les obligations contractuelles entre les parties,le phare,n°121,p 3.

3- أحمد محمود حسنى، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص121.

و يستتج أن الشرط الذي يرد في سند الشحن و يعطى للناقل حرية شحن البضائع على السطح، فهذا الشرط لا يخالف أحكام معاهدة بروكسل التي أجازت كقاعدة عامة إدراج الشروط الإتفاقية في عقد النقل ، غير أنه إذا لم يذكر صراحةً و بوضوح في السند أن البضائع شحنت على السطح و تكون قد نقلت بهذه الطريقة ، فإن سند الشحن يعامل معاملة السند الذي يتعلق ببضائع مشحونة تحت السطح و بالتالي يخضع لأحكام المعاهدة.

أما بالنظر إلى إتفاقية هومبورغ فقد نظمت المادة 09 شحنة السطح ، زيادة على ما جاء بالمادة 15 في فقرتها - م - و التي توجب أن يتضمن سند الشحن بيان أن " البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو إذا كان الأمر كذلك".

فحسب المادة 09 من إتفاقية هومبورغ تخضع البضائع التي تنقل على السطح لأحكام الإتفاقية ، غير أن هذه المادة لم تعرف ماهية النقل على السطح أو ما المقصود بالسطح؟

جاءت الفقرة 01 من المادة 09 كقاعدة عامة مفادها أن الناقل لا يحق له شحن البضائع على السطح إلا بموجب إتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في التجارة أو إذا إقتضته قواعد أو لوائح قانونية ، أما باقي فقرات المادة 09 أوردت إستثناءات من شأنها توسيع حق الناقل في النقل على السطح ، حتى كادت هذه الفقرات أن تجعل الإستثناء بمثابة القاعدة.

فتفيد الفقرة 02 منها في حالة وجود إتفاق بين الشاحن و الناقل على النقل على السطح فعلى الناقل أن يدرج في سند الشحن بياناً بهذا المعنى .

أما الفقرة 03 فتُحمل الناقل المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الناشئ فقط عن الشحن على السطح ، و تقوم هذه المسؤولية حتى و لو أثبت الناقل أنه قد إتخذ هو أو مستخدموه أو وكلائه جميع ما كان من المعقول إتخاذه من تدابير لتجنب شحن الحمولة على السطح و لتفادي الأضرار الناجمة عن ذلك<sup>1</sup>.

---

1- أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 99، 100.

بينما تفيد **الفقرة 04** أن الناقل يفقد حقه في تحديد المسؤولية في حالتين:

-إذا ما كان هناك إتفاق صريح على شحن البضائع في العنابر و خالف الناقل هذا الإتفاق و قام بالشحن على السطح.

-أو إذا لم يكن هناك عرف أو قواعد أو لوائح قانونية تقتضي الشحن على السطح<sup>1</sup>.

أما قواعد روتردام فمن الواضح أنها سلكت نفس منهج إتفاقية هومبورغ ، إذ أنها أجازة رص البضائع المنقولة على ظهر السفينة إذا كان هناك قانون أو أعراف أو عادات تقتضي الشحن على السطح ، أو إذا كان السطح مهياً خصيصاً لنقل حاويات أو عربات مهياً للنقل على سطح السفينة ، غير أن هذه القواعد إستبعدت ضرورة وجود شرط الإتفاق الصريح بين الشاحن و الناقل أو وجوب الموافقة المسبقة للشاحن على مثل هذا النقل<sup>2</sup>.

#### **رابعاً: موقف بعض التشريعات من الرص على السطح**

منع قانون التجارة البحرية العثماني الريان من رص البضائع على سطح السفينة، و بخلاف ذلك يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضائع، و أجاز هذا القانون الرص على السطح في حالتي قبول الشاحن الخطي و في الرحلات الساحلية<sup>3</sup>.

---

1- أحمد محمود حسنى،التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ،المرجع السابق،ص101،102.

2- قواعد روتردام،المرجع السابق،المادة 2

3- لطيف جبر كومانى،المرجع السابق،ص70.

أما القانون المصري فقد نظم شحنة السطح في المواد 216 و 231 و 241 فقرة 2 ، و كلها مستوحاة من قواعد هومبورغ بحيث يستخلص من هذه المواد بأن القانون المصري يستبعد الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية من نطاق تطبيق الحكم الخاص بشحنة السطح ، إذ يجوز للناقل في مثل هذه النوع من النقل البحري و هو النقل الساحلي الوطني أن يرص البضائع على سطح السفينة دون موافقة الشاحن<sup>1</sup>.

ذلك لأن مخاطر الملاحة الساحلية الصغيرة التي تتم بين مينائين على بحر واحد طفيفة، و لأن السفن التي تستخدم في هذه الملاحة لا تتوفر فيها عناصر تسمح برص البضاعة داخلها<sup>2</sup>.

و فيما عدا النقل الساحلي الوطني فإن الأصل عدم جواز الرص على سطح السفينة إلا أنه يجوز القيام بذلك في حالات معينة بشرط أن يذكر ذلك في سند الشحن، وهذه الحالات هي:

- أن يحصل الناقل على إذن كتابي من الشاحن بقبوله و موافقته على رص البضائع على سطح السفينة، فالإذن الشفوي لا يعتد به، فيجب أن يتضمن سند الشحن شرطا مطبوعا يخول للناقل الرص على السطح،

- إذا كان القانون أو العرف الجاري في ميناء الشحن يقضي بالشحن على السطح نظرا لطبيعة ونوع البضائع.

- إذا إقتضت طبيعة الشحنة و وضعها على سطح السفينة ، فمن المعروف في مجال النقل البحري أن بعض الشحنات تأبي طبيعتها أن توضع داخل العنابر و غالبا ما يكون ذلك راجعا إلى كبر حجمها و صعوبة مناولتها كعربات السكة الحديدية و القاطرات و الرافعات<sup>3</sup>.

---

1- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص117.

2- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص226

3- أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 105 و 106 .

أما القانون الأردني فقد أجاز وضع البضاعة و تستيفها على سطح السفينة إلا في الحالات التالية:

-إذا كانت البضاعة مشحونة في حاوية و السفينة مخصصة لنقل الحاويات.

-إذا وافق الشاحن على ذلك كتابة و لا توجد خطورة في ذلك على سلامة الرحلة.

-إذا جرى العرف على الشحن بالسطح كشحن السيارات و الخشب نظرا لأحجامها.

-إذا كانت الملاحة ساحلية أو الرحلة قصيرة<sup>1</sup>.

و بالنسبة للقب.ج فقد نصت المادة 774 بأنه "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي تحد من أمن الرحلة، و عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارفا عليه بوجه العموم"، و من الملاحظ أن هذه المادة تضمنت كلمة " بوجه العموم " و التي تضيف جرعة من الغموض في بلد شاحن مثل الجزائر<sup>2</sup>.

و في حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالإتفاق مع الشاحن<sup>3</sup> ، فلا ضرورة لإعلام الشاحن إذ يفترض علمهما، إلا أن المشرع الجزائري لم يوضح طبيعة هذا الإعلام و كلفيته إن كان مكتوباً أو يجوز أن يكون شفويا، و هل يقوم مقام الإعلام أن تتضمن وثيقة الشحن شرطاً مطبوعاً يخول الناقل الرص على السطح، فمن المفروض أن إعلام الشاحن بأن البضائع سوف ترص على السطح مع إلزامية موافقته بموجب إذن كتابي على هذه العملية.

و نفس الحكم ينطبق في حالة ما يكون الرص على السطح نظاميا و متعارفا عليه بوجه العموم، فالناقل عليه إعلام الشاحن، بإعتبار أن بعض الشحنات بطبيعتها لا يمكن وضعها في العنابر و

---

1- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص117.

2-Kamel khalifa,opcit,p3.

3- حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 90.

أقسام السفينة و يكون ذلك راجع إلى كبر حجمها و صعوبة مناولتها، كعربات السكك الحديدية و القاطرات و الرافعات و حتى الحاويات.

كما أن المادة 774 لم تنص على الملاحة الساحلية، و هل تدخل في نطاق الحظر الخاص بشحنة السطح و إن كان مفهوم الفقرة الأولى من المادة واسع يحتمل كل عمليات النقل و حتى الساحلية معنى يجوز نقلها على سطح السفينة، و لكن بشرط أن لا تكون تحد من أمن و سلامة الرحلة، و كذلك إذا كان التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارف عليها.

فق.ب.ج لم يستبعد شحنة السطح من نطاق المسؤولية الناقل الذي يعد ضامن لهلاك البضائع منذ إستلامها إلى حين تسليمها، و عليه فإن مسؤولية الناقل عن البضائع التي يتفق على شحنها على سطح السفينة لا تختلف عن مسؤوليته بالنسبة للبضائع التي تشحن بداخل عابرو أقسام السفينة، غير أنه يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض في نقل المسؤولية و تعد باطلة و هذا وفقا للمادة/812 ب من ق.ب.ج<sup>1</sup>، و قد نصت المادة 231 من ق.ب.ج: " لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل".

أي أن الناقل لا يسأل عن هلاك البضاعة أو تلفها عند النقل على سطح السفينة في حالة عدم الترخيص بهذا النوع من النقل، ويعفى الناقل من المسؤولية متى كان الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر خاصة بهذا النوع من النقل مثل إشتداد الرياح و إرتفاع الأمواج مما أدى إلى تلف البضاعة أو إنجرافها وسقوطها في البحر، ولكن لا يعفى الناقل من المسؤولية عند عدم إتخاذ الإحتياطات اللازمة في المرسى<sup>2</sup>.

---

1- بسعيد مراد، المرجع السابق، ص121، 120.

2- قدة حبيبة، مسؤولية الناقل البحري، مداخلة في الملتقى الوطني الرابع في التحكيم البحري ودوره في التجارة الدولية ليومي 13 و 14 ديسمبر 2011، جامعة حسيبة بن بوعلى الشلف كلية الحقوق و العلوم السياسية.



## الفرع الثاني: خصوصية نقل الخشب على سطح السفينة

وجود هذه السلع بكميات كبيرة يثير مركز السفينة من الجاذبية، و قد يحدث آثار سلبية على الإستقرار خصوصا عندما يمتص سطح الخشب الماء أثناء الرحلة أو حينما يبدأ الماء بالتجمد مما يتسبب في تراكم الجليد على سطح السفينة، و تشمل هذه الشحنات من جذوع الأشجار و الخشب المنشور .

### أولاً: مفهوم حمولة الخشب

فرضت القواعد الأولى لأمن نقل الخشب على السطح من قبل الفصل الرابع من إتفاقية خطوط الشحن لسنة 1966 ، و بموجب القرار رقم 287 المؤرخ في نوفمبر من عام 1973 إعتمدت المنظمة البحرية الدولية مدونة شاملة للممارسة من أجل سلامة السفن التي تحمل البضائع الخشبية على سطحها و تم تعديله سنة 1978 و 1990 ، هذه المجموعة لا تتميز بالقوة الملزمة، تهدف فقط إلى توفير التوجيه للإدارات الوطنية التي تنفذ أحكامها جزئيا أو كليا<sup>1</sup>.

و قد عرفت الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966 شحنة السطح الخشبية بأنها شحنة من الخشب تنقل على جزء غير مغطى من سطح حد الطفو<sup>2</sup> أو سطح المشيد<sup>3</sup>.

---

1-Baye cisse ,opcit,p20.

2- سطح حد الطفو هو عادة أعلى سطح ممتد كامل معرض للطقس و البحر و له وسائل غلق مستديمة لجميع الفتحات الموجودة بالجزء المعرض من السطح و التي أسفلها كل الفتحات في جوانب السفينة كأجهزة بوسائل مستديمة من الغلق القاطع لتسرب المياه، و في السفينة التي لها سطح حد طفو غير ممتد فإن الخط الأسفل من السطح المعرض و إمتدادا هذا الخط موازيا للجزء العلوي من السطح يتخذ كسطح لحد الطفو.

3- المشيد هو عبارة عن بناء سفلي فوق سطح حد الطفو ممتد من جانب إلى آخر السفينة أو مع التلويح الجانبي الذي لا يتعدى 4% من عرض السفينة للداخل من ألواح السفينة.

غير أن هذا الإصطلاح حسب هذه الإتفاقية لا يشمل لب الخشب و ما يشابهه من بضائع، و حسب هذه الإتفاقية قد تعطى شحنة سطح خشبية للسفينة قوة طفو إضافية و حماية بدرجة اكبر ضد البحر، و لهذا السبب قد تمنح السفن التي تحمل شحنة من الخشب على سطحها تخفيض في حد الطفو المقرر لها و توضع العلامة على جانبي السفينة، و مع ذلك فإنه لمنح إستخدام حد الطفو الخاص فإن شحنة السطح الخشبية يجب أن ترص وفق شروط معينة، كما يجب أيضا أن تفي السفينة لشروط معينة في بنائها<sup>1</sup>.

### **ثانيا: بعض أحكام رص الخشب في سطح السفينة**

يجب أن تمتد شحنة السطح من الخشب على الأقل بالطول الشامل المناسب الذي يعد الطول الكلي للإنخفاض أو الإنخفاضات الواقعة بين المشيدات عندما لا يكون هناك مشيد يحد نهاية المؤخرة، و يجب أن يمتد الخشب على الأقل إلى النهاية الخلفية لفتحة آخر عنبر ناحية مؤخرة السفينة بحيث لا يترك بين كل قطعة فراغات كلما أمكن ذلك و بإرتفاع على الأقل يساوي الإرتفاع النموذجي للمشيد.

و يفترض أن ترص شحنة السطح الخشبية بحيث تكون كثيفة و مثبتة كما يجب ألا تعوق الملاحة و سير العمل اللازم على السفينة بأي حال من الأحوال<sup>2</sup>، و يجب أن لا يتجاوز طول الخشب أكثر من 2 متر<sup>3</sup>.

---

1- يجب أن تكون للسفن قلعة أمامية بإرتفاع لا يقل عن النموذجي و طول لا يقل عن 0,07 ل، و إذا قل طول السفينة عن 100 متر أي ما يعادل 228 قدم فيجب أن تزود بكبانة مؤخرة بإرتفاع لا يقل عن النموذجي أو سطح مرتفع في المؤخرة لبنائية سطح أو غطاء صلب قوي بنفس الإرتفاع الكلي على الأقل.

2- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن 1966، المرجع السابق، الملحق 1، المادة 42، 44، فقرة 2 و 3.

3- recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, opcit, p 30.

نظام رص الخشب على سطح السفينة يجب أن لا يتداخل مع نظام تشغيل السفينة، بمعنى آخر يجب التفكير في ضرورة ضمان توزيع هذه البضائع بحيث لا يؤدي إلى إنخفاض الرؤية إلى الأمام، وضعت هذه القاعدة من قبل مدونة المنظمة البحرية الدولية السابق ذكرها، فهي تحدد أن ذروة رص البضائع على سطح السفينة لا ينبغي أن تحد من رؤية الطبقة العليا.

كما يجب أن يرص الخشب على سطح السفينة بطريقة تسمح للوصول الآمن و المرضي إلى أماكن الطاقم و تسهيل الصعود للريان و مساحات الآلات و جميع المناطق الأخرى المستخدمة بانتظام.

و إذا ما إستدعت طبيعة الخشب إستعمال قوائم فيجب أن تراعى في متانة هذه القوائم عرض السفينة و المسافة، بينما يجب أن تتناسب مع طول و مواصفات الخشب المشحون بشرط أن لا تتعدى 3 متر أي ما يعادل 9,8 قدم، و تثبت شحنة السطح من الخشب تثبيتاً وافياً على طولها بواسطة أربطة مستقلة تمتد على عرض السطح بحيث لا تزيد المسافة بين كل رباط و آخر عن 3 متر أي 9,8 قدم، و يتم تثبيت حلقات هذه الأربطة باللوح العلوي أو زاوية رباط السطح على أبعاد لا تزيد على 3 متر أي 9,8 قدم، و يجب أن لا تزيد المسافة بين نهاية قاطع المشيد إلى أول حلقة على 2 متر أي 6,6 قدم.

فالحلقات و الأربطة يجب أن تكون على مسافة 0,6 متر أي ما يعادل  $\frac{2}{321}$  بوصة و 1,5 متر أي 4,9 قدم من طرفي شحنة السطح من الخشب حيث لا توجد قواطع، و يفترض أن تكون الربطة من جنزير 19 مم أي ما يعادل  $\frac{4}{3}$  بوصة ذو حلقات ضيقة أو من حبل سلك من الصلب القابل للإنثناء معادلة له في المتانة و مركب به خطافات منزلقة و شدادات تكون في جميع الأوقات في متناول اليد، و الربطة المكونة من حبل السلك يجب أن يكون مركبا فيها قطع صغيرة من جنزير له حلقات مستطيلة لكي يتسنى بواسطتها التحكم في طول الربطة<sup>1</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit ,p 20.

أما إذا كان طول الخشب يقل عن 3,6 متر أي 11,8 قدم فيجب أن تخفض المسافة بين الأربطة أو تتخذ وسائل أخرى مناسبة تتناسب مع طول الخشب، و تجدر الإشارة إلى أن جميع التركيبات التي تستعمل لتثبيت الأربطة يجب أن تكون متانتها مناسبة لمتانة الأربطة<sup>1</sup>.

أما إذا تم استخدام مقاطع حبل الأسلاك لجعل حبل مشترك في السلك، ينبغي مراعاة الظروف التالية لتجنب إنخفاض كبير في القوة:

- ينبغي أن يكون عدد وحجم مقاطع الحبل المستخدمة متناسبة مع قطر حبل السلك، وينبغي ألا يقل عن أربع مقاطع، كل منها متباعدة على فترات لا تقل عن 15 سم.

- الجزء السرج من المقطع يجب أن يطبق على شريحة التحميل الحي و المسمار في شكل U على الجزء النهائي الميت أو المختصر.

- يجب أن تكون مشابك الحبل مشدودة في البداية بحيث يتم اختراقها بشكل واضح في حبل السلك، وبعد ذلك يتم إعادة تشديدها.

كما يجب أن يمر كل حبل على سطح الأخشاب ويكون مكبل إلى لوحات مناسبة و كافية للغرض المقصود و بكفاءة تعلق على لوحة شريط الجسر أو نقاط أخرى معززة و ينبغي تركيبها في مثل هذه الطريقة لتكون على إتصال مع البضائع الأخشاب في جميع أنحاء إرتفاعها الكامل.

جميع الحبال والمكونات المستخدمة لتثبيت الأخشاب ينبغي أن:

- تمتلك قوة كسر لا تقل عن 133 كيلو نيوتن،

---

1- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن 1966، المرجع السابق، الملحق 1، المادة 44 فقرة 5 و 6 و 7 و 8.

- بعد التأكيد الأولي، تظهر استطالة لا تزيد عن 5% في 80% من قوة كسرها،
- لا تظهر أي تشوه دائم بعد أن تعرضت لحمولة لا تقل عن 40% من قوة كسر الأصلي.

و ينبغي توفير كل حبل مع جهاز أو نظام تشديد بحيث بوضعه يمكن أن يعمل بأمان وكفاءة عند الحاجة، و لا ينبغي أن يكون الحمل الذي يتم إنتاجه بواسطة جهاز أو نظام تشديد أقل من 27 كيلو نيوتن في الجزء الأفقي و 16 كيلو نيوتن في الجزء الرأسي، و عند الإنتهاء وبعد التثبيت الأولي، يجب ترك جهاز أو نظام تشديد مع ما لا يقل عن نصف طول الخيوط من البراغي أو تشديد قدرات المتاحة للإستخدام في المستقبل.

و ينبغي تثبيت بضائع السطح من الخشب في جميع أنحاء طولها بحبال مستقلة، و يحدد أقصى تباعد للحبال بالإرتفاع الأقصى لشحنة سطح الأخشاب بالنسبة لإرتفاع 4 أمتار وما دونها ينبغي أن يكون التباعد 3 أمتار، أما للإرتفاعات التي تزيد عن 4 أمتار يجب أن يكون التباعد 1.5 متر، و ينبغي إجراء فحص بصري للحبال والمكونات على فترات لا تتجاوز 12 شهرا، كما ينبغي إجراء فحص بصري لجميع نقاط التثبيت على السفينة قبل تحميل بضائع الأخشاب على سطح السفينة و إصلاح أي ضرر بشكل مرضي.

عندما تكون الحجرة الخارجية من سطح السفينة للبضائع الخشبية بطول يقل عن 3.6 متر، ينبغي تقليل المباعده بين الحشوات حسب الضرورة أو الأحكام المناسبة الأخرى التي تناسب طول الأخشاب.

و أثناء التحميل ينبغي أن تبقى البضائع الخشبية على سطح السفينة خالية من أي تراكم للجليد و الثلوج، و عند الإنتهاء من التحميل، وقبل الإبحار، و ينبغي إجراء تفتيش دقيق للسفين للتحقق من عدم حدوث أي أضرار هيكلية تسبب دخول الماء<sup>1</sup>.

---

1- Model manual for general cargo/container vessel,opcit,p 22,23.

و لا ينبغي أن يتجاوز إرتفاع البضائع الخشبية فوق سطح الطقس على متن السفينة في منطقة الشتاء الموسمية في فصل الشتاء ثلث إتساع السفينة.

كما ينبغي رص البضائع الخشبية على سطح السفينة بحيث تمتد:

- على طول كامل المساحة المتاحة أو المساحات بين البنية الفوقية و بقدر ما يمكن عمليا لإنهاء الحواجز،

- و على الأقل إلى نهاية بعد الباب الأرضي بالسفينة في حالة عدم وجود حد للبنية الفوقية في نهاية بعد،

- أقرب ما يمكن إلى الجانبين السفينة، بعد اتخاذ بدل المناسب للعوائق مثل الحواجز وما إلى ذلك، بشرط ألا تتجاوز أي منطقة من الرص تتشأ على جانب السفينة متوسطا قدره 4 في المائة من الاتساع،

- على الأقل الإرتفاع المعياري للهيكل الفوقي غير ربع النهائي.

فالمبدأ الأساسي للنقل الآمن لأية بضائع خشبية على سطح السفينة هو التستيف الصلب خلال جميع مراحل تحميل سطح السفينة، و لا يمكن تحقيق ذلك إلا بالإشراف المستمر من قبل أفراد السفينة أثناء عملية التحميل، و على الربان أن يخطط للرحلة من أجل تجنب الظروف الجوية القاسية المحتملة و حالة البحر.

و تحقيقا لهذه الغاية ينبغي إستشارة تقارير الطقس و الفاكسات البحرية أو وكالات توجيه الأحوال الجوية، و في الحالات التي لا يمكن فيها تجنب الظروف الجوية القاسية والبحرية، ينبغي أن يكون أفراد الطاقم مدركين لضرورة الحد من السرعة و / أو تغيير المسار في مرحلة مبكرة من أجل التقليل إلى أدنى حد من القوة المفروضة على البضائع والهيكل والحبال<sup>1</sup>.

---

1- Model manuel for general cargo/container vessel,opcit,p 24,25.

## المطلب الثاني: مسؤولية الناقل عن الرص على سطح السفينة

إذا قام الناقل البحري بشحن البضائع على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك و تم ذكره في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح، فإن مجرد حصول النقل بهذه الكيفية لا يقوم بذاته الكيفية سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع، و إنما تظل مسؤوليته عنه قائمة إذ هو ضامن لهلاك أو تلف بضائع السطح كما لو كانت هذه البضائع مشحونة في العنبر .

و من أجل إستفاذة الناقل من الإعفاء من المسؤولية عليه أن يثبت أن الضرر اللاحق بالبضائع من هلاك أو تلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على السطح، فمثلا إثبات أن تلف البضائع يرجع إلى تأثيرها بحرارة الشمس أو الرطوبة أو الأمطار، أو أن هلاكها حدث بسبب إرتفاع الأمواج أو الريح الذي تسبب في قطع حبال البضاعة و جرها إلى البحر .

و إذا ما عجز الناقل عن إثبات أن هلاك البضائع أو تلفها ناشئ عن المخاطر الخاصة بالنقل على السطح، فإنه يكون مسؤولا عن تعويض الأضرار التي تلحق بالبضائع، إلا أنه يبقى من حقه التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية و لا يحرم من هذا الحق إلا في حالة ما إذا كان شحن البضائع على سطح السفينة قد تم بالمخالفة لإتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة، إذ يفترض في هذه الحالة إتجاه قصد الناقل إلى إحداث الضرر، و هو ما يحرم الناقل من ميزة التمسك بتحديد مسؤوليته عن هلاك البضائع أو تلفها<sup>1</sup>.

ففي قضية مماثلة وضعت سيارات على سطح السفينة على مسافات من 9 إلى 12 ملليمتر بين كل منها و ثبتت بأسلاك متصلة بأسلاك من الصلب مثبتة في جانب السفينة، و في ميناء الوصول وجدت عدة سيارات متضررة، فتم القضاء بأن الضرر نشأ عن تستيف السيارات إلى جانب بعضها<sup>2</sup>

---

1- كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري، 2003، ص 85 و 86 .

2- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، ص 126.

للمغاية دون فاصل يذكر.

إستبعدت معاهدة بروكسل البضائع المشحونة على سطح السفينة من نطاق تطبيقها و كذا من نظام المسؤولية المحدودة، لأنها تتعرض بحكم المكان المشحونة فيه إلى مخاطر متعددة كالبلل بمياه البحر أو بمياه الأمطار أو للسقوط في البحر، و بعبارة أخرى فإنها تتعرض لمخاطر أكثر من البضائع المشحونة في عابر السفينة، مما تركت هذه المعاهدة تنظيم المسؤولية عنها إلى إتفاق الطرفين.

أما قواعد هومبورغ فعالجت هذا الموضوع بتمييزها بين حالتين، الأولى يتم الإتفاق بين الناقل و الشاحن على شحن البضاعة على سطح السفينة أو يتم الشحن كذلك بناء على العرف المتبع بشأنها، أو بناء على قواعد أو لوائح قانونية، ففي هذه الحالات يخضع الناقل في مسؤوليته وفق النظام الخاص بالمسؤولية المحدودة، و لكن بشرط أن يتضمن سند الشحن بياناً يفيد بوقوع مثل هذا الشحن، و لكن إذا لم يتضمن المستند مثل هذا البيان فإن الإتفاقية تعطي الحق للناقل أن يثبت وجود إتفاق عليه مع الشاحن، أي أن عبء الإثبات يقع عليه و لكن لا يجوز له الإحتجاج بمثل هذا الإتفاق ضد الغير.

و الحالة الثانية أن يشحن الناقل البضاعة خلافا للإتفاق مع الشاحن على سطح السفينة، فيكون في مثل الحالة مرتكباً خطأً جسيماً يمنع من الإستفادة من النظام الخاص بالمسؤولية المحدودة طبقاً للمادة 09 من الإتفاقية<sup>1</sup>.

و يعتبر الشحن على السطح في غير الحالات المذكورة خطأً يرتكبه الربان فإذا تسبب عنه ضرر كان من حق الشاحن طلب التعويض، أما إذا كان الشحن على السطح جائزاً فإن الربان لا يكون مسؤولاً عن تعيب البضاعة أو هلاكها بفعل الغير، أو بسبب قوة قاهرة أو لعيب خاص بها إلا انه رغم ذلك يبقى مسؤولاً إلا إذا ارتكب خطأً أو إهمالاً أو تقصيراً في الحفاظ على البضاعة<sup>2</sup>.

---

1- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 136 و 137 .

2- هشام فرعون، المرجع السابق، ص 209.



و في حالة عدم إستطاعة الناقل إثبات وجود إتفاق بينه و بين الشاحن على رص البضائع في سطح السفينة و أيضا في الحالة التي لا يجوز فيها الإحتجاج على الغير حسن النية بوجود مثل هذا الإتفاق، فإن الناقل يظل مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح و لا يمكنه رفع مسؤوليته بإثبات أنه هو و مستخدموه و وكلاؤه قد إتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر و عليه لا يبرأ من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي.

و إذا كان الإتفاق الصريح بين الناقل و الشاحن يقضي بوجود نقل البضاعة في عنابر السفينة و مع ذلك قام الناقل بشحنها على السطح بالمخالفة لأحكام الإتفاق الصريح مع الشاحن، فإنه يكون مسؤولا عن الأضرار الحاصلة للبضاعة و لا يفيذ من تحديد المسؤولية في هذه الحالة، إذ ان سلوكه يكشف عن قصد إحداث الضرر أو بعدم إكترائه المصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث و هذا القصد مفترض وجوده<sup>1</sup>.

و تجدر الإشارة إلى أن نقل البضائع عن طريق البحر قد يتم في صورتين إما بموجب عقد النقل بمقتضى سند الشحن أو بموجب عقد إيجار إذا كان الناقل غير مالكا للسفينة.

فيكون عقد النقل بمقتضى مشاركة إيجار عندما يتم وضع السفينة كلها أو بعضها من قبل المجهز تحت تصرف الشاحن، و يلاحظ أن عقد النقل بمقتضى مشاركة إيجار عادة ما يكون في نقل البضائع الضخمة التي يحتاج فيها الشاحن إلى كل السفينة أو إلى جزء منها، و يلاحظ أن هذا النقل يكون على السفن التي لا تتبع خطا منتظما أو ما يطلق عليها اصطلاحا بالسفن الجواله<sup>2</sup>.

و على أساس ذلك سنتناول في المبحث الثاني التزام الرص و بعض أحكامه في عقد إيجار السفن.

---

1- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 221.

2- رشيد لكحل، المرجع السابق، ص 01.

## المبحث الثاني: إلتزام الرص في عقود الإيجار

عقد إستئجار السفن يعد نوع من إيجار الأشياء، بحيث ينصب على الشيء ألا و هو السفينة لا على العمل و الخدمة، و ما يوضح هذا هو صور الإيجار إذ يتمتع المستأجر بالسفينة تماما مثل ما يتمتع المستأجر العادي بالعين المؤجرة، إلا أن صور الإيجار بالمدة للسفينة أو صورة إيجار هيكل السفينة يجعل من العقد مزيج من إيجار الشيء و إيجار العمل، فالمؤجر في هذا النوعين من الإيجار يضع تحت تصرف المستأجر خدمات الربان و البحارة و يتولي الإدارة الملاحية و التجارية<sup>1</sup>.

و بعد قراءة مشارطات الإيجار المختلفة، يبدو أنها حددت مفهوم الرص بناء على التميز التقليدي بين التسيير الملاحى و التسيير التجاري الذي سيرشدنا بدوره إلى المبادئ العامة المتفق عليها فيما يتعلق بواجب الرص في عقود الإيجار، و من تم لا يحدث أية صعوبات حقيقية في تحديد المدين للإلتزام بالرص بين المؤجر و المستأجر.

### المطلب الأول: مفهوم مشاركة الإيجار

شهد إستئجار السفن تطورا ملحوظا خلال القرون الأخيرة نظرا لتطور الصناعة و التجارة فأصبح هذا الاستئجار يتخذ عدة صور، و قد إهتم المشرع الجزائري بإستئجار السفن بإعتباره أحد طرق الإستغلال البحري إلى جانب النقل البحري.

---

1- محمود شحماط،المختصر في القانون البحري الجزائري،دار العلوم للنشر و التوزيع،2010،ص 139.

## الفرع الأول: تعريف مشاركة الإيجار

عرف المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة في المادة 600 من القانون البحري بقولها: " يتم عقد إستئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بان يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر و يمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها".

### 1- إستئجار السفينة بالرحلة:

جاء في المادة 650 من ق.ب.ج على أن عقد تأجير السفينة بالرحلة هو أن: " يتعهد المؤجر في عقد الإيجار على أساس الرحلة، بأن يضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، و بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة." يتميز عقد تأجير السفينة بالرحلة إحتفاظ المؤجر بالإداريتين الملاحية منها و التجارية، و قد تبرم المشاركة لرحلة أو لرحلات معينة فضلا إلى أنه يمكن أن تبرم المشاركة بالمدة، أي المدة اللازمة للقيام بالرحلة، و طرق إحتساب الأجرة بالمدة أو بالرحلة، ليس له أثر في تحديد نوع التأجير.

### 2- إستئجار السفينة لمدة معينة:

يلتزم المؤجر بمقتضى هذا العقد بان يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة كاملة التجهيز لمدة معينة، و يدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة، و يتميز عن عقد إستئجار السفينة بالرحلة بان للمؤجر الإدارة الملاحية للسفينة فقط دون التجارية، و يتلقى ربان السفينة في التأجير بالمدة التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة، و يتلقى من المستأجر التعليمات فيم يتعلق بالشؤون التجارية<sup>1</sup>.

---

1- محمود شحات، المرجع السابق، ص 133، 135.

كما يلتزم المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة للإستغلال التجاري الذي أجرت من اجله و الذي نص عليه في العقد أو يجري به العرف، فالإلتزام المؤجر بذلك هو الإلتزام بالنتيجة.

### 3- إستئجار السفينة بالهيكل:

يتميز عقد إستئجار السفينة بالهيكل بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر مقابل أجرة بوضع سفينة في حالة جيدة للملاحة و صالحة لتأدية العمل المخصصة له تحت تصرف المستأجر لمدة معينة او على أساس رحلة دون تسليح أو تجهيز، و يتمتع المستأجر في هذه الصورة من أنواع الإستئجار بالإدارة الملاحية و الإدارة التجارية للسفينة، و الذي تقع عليه مسؤولية تسليح السفينة و تجهيزها على الوجه الكامل، و يكون إستعمالها بما يتفق و مميزات التقنية الثابتة في ترخيص الملاحة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الملتزم بالرص في مشارطات الإيجار

معظم مشارطات الإيجار بما فيها الإيجار بالرحلة و كذلك بالمدة تحتوي على أحكام متعلقة بالرص، فوفقا لبعض المؤلفين تشمل عملية الرص أخشاب فرش الشحنة و الوضع في الصفائح و الربط و تأمين البضائع، و أضاف جوليان كوك مؤلف " عقد الإيجار بالرحلة" بأن الرص يشمل جميع الجوانب المتعلقة بتثبيت و إمساك البضائع في عنابر السفينة أو على السطح بحيث تكون السفينة و حمولتها قادرة على الإقلاع.

و نلاحظ بأن بنود معينة من مشارطات الإيجار تميز بين عمليات الإمساك و التثبيت غير أن الواقع ليست هناك حاجة بين هذه العمليات المتعددة فهي ببساطة أشكال مختلفة من الرص<sup>2</sup>.

---

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 137.

2-Baye cisse, opcit, p 66.

و تنقسم الإلتزامات بموجب عقود الإيجار إلى فئتين: تلك المتعلقة بالتسيير الملاحي للسفينة، و أخرى متعلقة بالبضائع، و بالتالي يعتبر الرص كعملية تجارية إذا كان الغرض الأساسي منه هو توزيع البضائع و إمساكها بشكل صحيح، مشارطات الإيجار لم تقبل في تعريف هذه العملية بشرط أن يكون المدين للإلتزام بالرص يساوي المدين بالتسيير التجاري.

فقد ذكر العميد روديوار بأنه في حالة عدم وجود أية إشارة في مشاركة الإيجار فإن الرص و جميع جوانبه يتحملة المؤجر، و مع ذلك فإن هذا التوزيع يعتمد على نوع عقد الإيجار.

### أولاً: في حالة الإيجار بالهيكل

في عقد الإيجار بالهيكل يتعهد المؤجر مقابل دفع الإيجار بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة محددة دون تسليح أو معدات و تمويل لفترة زمنية محددة، ففي هذا النوع من الإيجار سيعطي المؤجر التسيير الملاحي و التجاري للمستأجر و بالتالي سيتحمل المستأجر عمليات الرص بالكامل<sup>1</sup>.

إذ يكون المستأجر مسؤولاً عن جميع الإلتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة، و هو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير، و يعتبر ربان السفينة و البحارة تابعين للمستأجر بموجب عقد عمل فيلتزم بأداء أجورهم و تزويدهم بالمؤونة و المصاريف اللاحقة طالما أنه يتولي الإدارة الملاحية و التجارية للسفينة، و يكون مسؤولاً عن أفعالهم التي تتعلق بالسفينة و التجارة، كما يقع على عاتق المستأجر عبء صيانة السفينة و القيام بجميع التصليحات و التغييرات الخاصة بها<sup>2</sup>.

---

1- Baye cisse.opcit,p67.

2- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 138.

ففي عام 2004 قضت هيئة التحكيم البحري بباريس في قضية رقم 1100 بتاريخ 13 ماي 2004، في حالة 4 حاويات شحنت في أوت من سنة 2000 بالصين متجهة إلى مرسيليا و التي فقدت في البحر، فخلال الرحلة واجهت السفينة إعصار إستوائي عنيف بشكل خاص و هو ما تسبب في فك إرساء العديد من الحاويات على متن السفينة و أسفرت عن خسارة العديد منها في البحر، و قام الحكام بتكييف العقد بأنه عقد الإيجار بالهيكل و يعني أن العقد المبرم بين المجهزين لضمان قدرة النقل فمثل هذا العقد لا يتبع أية أنظمة خاصة ما عدا تلك الثابتة من قبل الأطراف أنفسهم، و على الأطراف التقرير بحرية حقوقهم و واجباتهم مع إحترام القانون.

و من هذه القضية نفهم بأن الأحكام المقررة في عقد الإيجار بالهيكل لا تعاني نفس مصير تلك عقود الإيجار الأخرى و سيتم تطبيقها بصرامة<sup>1</sup>.

### **ثانيا: في حالة الإيجار بالمدة**

في هذا العقد يتعهد المؤجر بأن يقوم بتجهيز السفينة بالمعدات المناسبة تحت تصرف المستأجر لفترة زمنية محددة، ففي هذه الحالة يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي للسفينة و تنتقل الإدارة التجارية للمستأجر و هذا ما يؤدي إلى تقسيم السلطات، فالمستأجر يستغل السفينة تجاريا و بالتالي الأخطاء التي إرتكبت في سياق هذا الإستغلال يعد هو المسؤول عنها بما فيها الرص السيء و الذي بدوره يشكل خطأ تجاريا، و لكن من حيث خطأ الرص الملاحي الربان يستطيع تحمل المسؤولية أيضا<sup>2</sup>.

---

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 67.

2-Baye cisse,opcit ,p67.

و مقتضى ذلك أن ربان السفينة في الإيجار بالمدة يتلقى التعليمات من المؤجر فيما يتعلق بالشؤون الفنية الملاحية، و يتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالشؤون التجارية، و في هذا الصدد فإن الربان و البحارة رغم مسؤولية المؤجر في تحمل أجورهم و كافة الإلتزامات التي تقع عليه كرب عمل بموجب عقد العمل البحري، إلا أنهم يعتبرون من تابعي المستأجر فيما يتعلق بالشؤون التجارية بإعتبار أن التسيير التجاري للسفينة يعود للمستأجر<sup>1</sup>.

### ثالثاً: في حالة الإيجار بالرحلة

الإيجار بالرحلة هو العقد الذي يوفر فيه المؤجر سفينة مسلحة و مجهزة للمستأجر من أجل رحلة بحرية واحدة أو أكثر، فيتضمن هذا العقد عدم وجود تقاسم الإدارة، فالأعمال الملاحية و التجارية تبقى على عاتق المؤجر، و بطبيعة الحال الرص يتحمله المؤجر حتى و لو قام به الربان لأنه لا يمكن أن نتخيل بأن الربان سيكون تحت سلطة المستأجر، غير أن العديد من مشارطات الإيجار تنص بأن يتم الرص من طرف المستأجر على نفقته مع تحمله تبعة المخاطر، و بنود أخرى تنص بأن يتم الرص من قبل المستأجر بدون نفقات و مخاطر<sup>2</sup>.

و يعد الربان مسؤول عن البضاعة منذ دخولها في عهدته، و تبدأ مسؤوليته منذ أن يتلقى البضاعة على الرصيف تمهيدا لرفعها على ظهر السفينة و أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة ذوي الحقوق على البضاعة و ذلك طبقا للعرف البحري<sup>3</sup>.

---

1- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 135، 136.

2-Baye cisse,opcit ,p67

3- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 134.

## المطلب الثاني: أحكام تحدد التزامات طرفي عقد الإيجار فيما يخص الرص

كانت هذه الأحكام موضوع العديد من النزاعات، و تتجسد في:

### أولاً- الرص على نفقة و تبعة المستأجر

عقد الإيجار بالرحلة هو الأكثر شهرة في أنواع العقود المعروفة في إجتهد التحكيم الفرنسي هي عقود جينكون أو سينكومكس90، فالبند 13 من جينكون يحدد توزيع التكاليف المتعلقة بالتحميل و التفريغ بين أطراف عقد إيجار السفن، و هو الإختصار الشهير الذي تتجسد في:

- fio: « Free In and Out » و التي تعني التحميل و التفريغ دون مصاريف من أجل السفينة.

- fois/t: « Free In and Out Stowed / Trimmed » تعني بأن التحميل و الرص و التفريغ دون مصاريف من أجل السفينة، أي أن الرص سيكون على حساب المستأجر، و « stowed » تعني تستيف الطرود، أما « trimmed » فتعني تسوية البضائع السائبة.

لذلك شرط fiost يندأه ينص على أن الرص سيكون على حساب المستأجر، و العقيدة إعترفت بوجود الشرط المالي في العقد، ورغم هذا الشرط فإن المؤجر لا يعنى أن يقوم بشكل صحيح و بدقة لإلتزامه بالرص، و مع ذلك غالبا ما يرافق هذا الشرط المالي مع حكم يجعل أخطار و عمليات الرص تحت مسؤولية المستأجر .

فعلى سبيل المثال نموذج من بعض المشارطات الفقرة 5 من مشاركة الإيجار « Synacomex » تنص بأن التحميل و الرص و الوضع في العنابر و إخراج البضائع و تفريغها يتم من قبل المستأجر و وكلائه حر من جميع المخاطر و المسؤولية و المصاريف الناجمة مهما كان نوع السفينة، و في نفس السياق الشرط 5 من مشاركة الإيجار « Lutetia » ينص بأن البضائع ستشحن على متن السفينة و يتم رصها و تفريغها على حساب المستأجر مع تحمله الخطر<sup>1</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 68,69.



## 1- شرط fio و السوابق القضائية

شرط fio لا يشكل مشكلة معينة بقدر ما الغرض منه هو لتغطية تكاليف عمليات الشحن و التفريغ التي يتكفل بها المستأجر، و تنشأ الصعوبة عندما يكون شرط fios<sup>1</sup>.

و السؤال الأساسي الذي ينبغي على القضاة الإجابة عليه بدقة هو ما إذا كان الإلتزام برص البضائع هو مرتبط بمستأجر السفينة بالرحلة؟

فإجابات القضاة كانت كثيرة و متنوعة و لا تسمح بتحقيق مبدأ واحد، و قد قضت بعض القرارات القضائية بأن شرط fois/t هو بكل بساطة شرط مالي، فالنزاعات التي تتطلب تفسير شرط fios تتولد عادة من الرص السيء نتيجة الإستخدام السيء للمساحة المتاحة للسفينة أو لتلف البضائع.

ففي القرار المؤرخ في 08-03-1974 في قضية السفينة « Glaciar Blanco » قضت محكمة الإستئناف في روان بأن شرط fios ينظم فقط العبء المالي للشحن و التفريغ على أساس أن هذه العمليات من حيث المبدأ هي على حساب و خطر المستأجر و الربان هو الذي يقوم بالرص تحت مسؤوليته و إشرافه مهما كان الطرف الذي يدفع له أتعابه.

و أيضا الحكم الصادر عن غرفة التحكيم البحري بباريس في 06-12-1979 و التي رأت فيه بأن شرط fois يعني فقط بأن مالك السفينة لن يساهم في تكاليف الشحن و الرص و التفريغ.

و بعض القضاة يرى بأنه وفقا لمبدأ حرية التعاقد فيمكن جعل مصاريف الرص يتحملها مستأجر بالرحلة، غير أن عمليات الرص تبقي من مسؤولية الربان بإعتباره وكيل المؤجر، في حين رأى آخرون بأن شرط fios هو شرط المخاطر.

---

1-Emmanuelle billy,opcit,p 64.

في عام 1970 منحت غرفة التحكيم البحري بباريس للمؤجر الحق في الحصول على كامل أجرته بحجة أن الشحن و الرص كان تحت مسؤولية و مصاريف المستأجر ، و في قضية مماثلة في عام 1985 رفضت غرفة التحكيم مطالبة المستأجر برفع جانب من شرط fios على أساس انه لم يكن يعبر عن الشرط المالي فقط و إنما أيضا يتعدي لشرط المسؤولية و جانب آخر لا يمكن أن يقدم شكوى إلى المجهز مادامت السفينة في حالة جيدة و الريان راقب و أشرف على عمليات الرص.

و في حكم بتاريخ 05-05-1986 رفضت غرفة التحكيم بباريس طلب المستأجر المقدم ضد المؤجر على أساس أن الشرط الذي يعفى المؤجر عن أي خسارة أو ضرر ناتج عن الرص غير لائق أو الإهمال في حالة ما إذا قام بالرص المستأجر.

و كانت هذه القرارات موضوع محاولة تبرير، ففي الواقع من ناحية قيل أن السفينة لا تتحمل عمليات الرص و التي في الأساس يعهد بها إلى المناول بإعتبارها مهنته، و من ناحية ثانية المستأجر يتحمل مراقبة عمليات الرص.

و مؤخرا في كثير من مشارطات الإيجار أصبح يدرج "شرط بارمونت" في إشارة إلى تطبيق قواعد لاهاي و المعدة من قبل قواعد إلزامية، و ينص هذا الشرط بأن عمليات الشحن و الرص و فك البضائع يتحملها الناقل البحري أي المؤجر في مشاركة إيجار بالرحلة<sup>1</sup>.

## 2- شرط fios و تواجده مع بند بارمونت

في مناقشات بمؤتمر icma الثاني عشر في باريس في جويلية عام 1996 كان M.R ACHARD يتساءل عن الآثار المترتبة على تجاوز بند FIOS و المتعارف عليه في سمة إيجار بالرحلة، و شرط

---

1-Baye cisse,opcit,p 75.

بارمونت و الذي يعرف ليكون سمة من عقد نقل البضائع عن طريق البحر، و كان أساس سؤاله في صيغة ماذا لو يكون هناك صراع بين بند FIOS المدون في مشاركة الإيجار تترك تكاليف و مخاطر الشحن و التفريغ على حساب المستأجر بالرحلة، و شرط بارمونت في نفس مشاركة الإيجار المدمجة فيها قواعد لاهاي؟ يستطيع المستأجر أن ينسب لمجهز السفينة الأضرار التي وقعت خلال عمليات المناولة.

و نلاحظ بأن **M.R ACHARD** و ضع فرضية مزدوجة مفادها بأن شرط FIOS هو شرط مخاطر و أن مستأجر هو الذي أجرى عمليات الرص.

و تجدر الإشارة إلى أن مبدأ أسبقية قواعد لاهاي على طبيعة الإضافية لعقود الإيجار، المحكمين نظروا بأن شرط FIOS كان شرط بدقة مالي و لا يغير بنود المسؤولية التي تأسست في عقد الإيجار من خلال شرط بارمونت.

و هكذا فإن تواجد بندين متناقضين أحدها تجعل عمليات الرص على حساب المستأجر و المتجسد في شرط FIOS، و الأخر تضع تلك العمليات على عاتق المؤجر من خلال بند بارامونت، ففي هذه الحالة المحكمين سيغلبون القواعد الإلزامية على القواعد الإضافية، و مع ذلك المسألة لا تنتهي هنا فسيتم تسبيق شرط FIOS بإعتباره شرط المخاطر على بند بارامونت.

و على الرغم مما يجيزه القانون فإن البنود التي تتطوي على تكاليف و مخاطر الرص يتحملها المستأجر بالرحلة تقتصر على مجال الرص التجاري، و مع ذلك فإن كلا من مشارطات الإيجار و السوابق القضائية تتطلب تعاون حقيقي للريان في القيام بالتستيف التجاري<sup>1</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 76.

## ثانيا- نطاق تطبيق شروط نقل إلتزام الرص إلى المستأجر

مبدئيا ما دام الرص يتحكم في إستقرار السفينة و أمن الملاحة فهو يعد من ضمن صلاحيات الربان، و رغم أن القضاء قد أعطى المفعول لأحكام نقل إلتزام الرص إلى المستأجر، لكن مع مراعاة التمييز بين الرص التجاري و الرص الملاحي، فنقل هذا الإلتزام يقتصر فقط على الرص التجاري.

ففي قرار تحكيمي بتاريخ 1952/05/13 قررت أن إلتزام الرص الملقى على عاتق الربان سيحقق ظروف و شروط جيدة للرص لفائدة السفينة و الملاحة، فمن الطبيعي أن يتم إتفاق متبادل للأطراف بأن يتكلف المستأجر بالرحلة عمليات الرص و لا يعد المؤجر مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضائع.

و في إطار تطبيق نقل إلتزام الرص إلى المستأجر يشمل التستيف التجاري و الرص الملاحي فيبقى من الإختصاص الحصري للربان، و قد أشار روديار بأن الربان من واجبه ضمان سلامة السفينة و التي تعد قاعدة عامة لا يمكن الإنقاص منها بموجب إتفاق، و أيضا مشارطات الإيجار تسمح بنقل هذا الإلتزام إلى المستأجر في مجال محدود من التطبيق.

و على الرغم من وضع الرص التجاري حصريا على مسؤولية المستأجر، فيطرح سؤال في هذا الصدد هل من المعقول أن يفقد الربان إهتمامه التام بالرص للحفاظ على البضائع؟

## ثالثا- التعاون المطلوب من الربان في الرص التجاري

أحكام تخفيف المؤجر من إلتزام بالرص هي غالبا ما تستكمل بمعلومات حول دور الربان، و الذي يبدو أنه سيعيد بعض الإلتزامات المعينة في الرص التجاري، و حتى في حالة عدم وجود مثل هذه المعلومات، فإن الفقه فرض على الربان واجب التعاون<sup>1</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 76.

فهناك بنود تستثمر دور الريان في الإشراف أو إدارة الرص، فكثيرا ما نلاحظ البنود التالية:

- ... الرص سيكون تحت إشراف الريان.

- ... الرص سيكون تحت إشراف و مسؤولية الريان.

- ... الرص سيكون تحت إدارة و مسؤولية الريان.

و بنود أخرى تنص صراحة أن دور الإشراف أو الإدارة المخول للريان لا يمارسه مباشرة على الرص و إنما المناول هو الذي يقوم بالرص، و تمت صياغة هذه البنود على النحو التالي: "المناولين يستخدمون من قبل المستأجر على نفقته و المخاطر تحت مراقبة الريان"، بينما يقول آخرون بأن المناولين على الرغم من أنه سيتم إختيارهم من طرف المستأجر إلا أنهم سيكونون تحت إشراف و مراقبة الريان.

إلا أن الفقه إستبعد تفسير هذه الشروط في التعليق على الحكم الصادر عن محكمة الإستئناف في إيكس بروفانس بتاريخ 1984/04/24، ففي هذه الحالة تم تفريغ البضائع الحديدية المنقولة على سفينة مستأجرة بالرحلة فكان من الصعب تستيف البضائع السائبة بالجملة، فوعدت حالة فوضى و تشابك كاملة، فقد أدى إختبار أساليب مختلفة للمناولة و أعباء إستعادة هذه القضبان إلى تأخيرات طويلة الناتجة عن المستأجر لمدة 20 يوما غرامات التأخير بمعدل مرتفع.

فالمادة 17 من مشاركة الإيجار تنص بأن البضائع ستم تحميلها و رصها و توزيعها من قبل المستأجر " النفقات و الأخطار على السفينة"، و مع ذلك أمرت محكمة الإستئناف المستأجر بأن يدفع للمؤجر نصف غرامات التأخير معتبرا أن التأخير يرجع جزئيا إلى خطأ الريان، فوفقا لهذه المحكمة " الريان عقد كإلتزام من أداء حسن النية من طرف مشاركة الإيجار<sup>1</sup>، أنه في ظل الواجبات العامة الملقاة على عاتقه يجب أن يبذل قصارى جهده حتي يتم التفريغ في الأجل المحددة له و عليه أن

---

1-Baye cisse,opcit,p 77.

يقدم تقرير إلى المستأجر بالعيوب التي يمكن أن تؤدي في هذا التستيف المشروع".

لذلك فقد أقر هذا الحكم بمسؤولية الربان على الرغم من أن أحكام مشاركة الإيجار تضع الشحن و الرص على حساب المستأجر و تحت مسؤوليته.

فالربان له دور و أهمية في عملية الإرسال البحري، فيجب أن يتوفر فيه الحس السليم و الصدق البسيط اللازم، فعليه أن لا يدع الرص بطبيعته من المرجح أن سبب ضرر، و بالإضافة إلى ذلك الربان ليس فقط متخصص في عملية الرص و إنما يعد رئيس الشحن البحري، و على هذا النحو في ذلك حماية مختلف المصالح المعنية في البحر، فواجباته تتطلب منه النظر في مصالح المستأجر و لا يتوقف عند هذا الحد بل و النظر في الغير لعقد الإيجار و يتصرف مثل الأب الجيد مشيراً إلى جميع مساوئ الرص.

أيضا الدكتور بوناسيس « Bonnassies » أكد على أن هناك تناقض حقيقي بين أحكام جعل الرص إلتزام على عاتق المستأجر و بين وضع الشحن و التفريغ تحت سيطرة و إشراف الربان، هذا التناقض يترك مجالاً لتفسير قضاة المحاكم، و هكذا وافق الدكتور بوناسيس على محكمة الإستئناف في الحكم السابق في تفسير هذه الإتفاقيات في التعاون بين المؤجر و المستأجر في عملية الرص، و يتجسد ذلك في تعاون الربان في عمليات الرص التجاري.

و تجدر الملاحظة بأن الحكم الصادر عن محكمة إيكس بقي بأي حال من الأحوال قرار معزول، قضيتين من غرفة التحكيم البحري بباريس الأولى في القرار رقم 615 بتاريخ 15/05/1986، و الثانية قرار رقم 662 بتاريخ 22/07/1987، إحتفظ بتقاسم المسؤولية بين المستأجر و المؤجر في الأضرار الناجمة عن الرص غير لائق، في حين أن سلامة السفينة لم تكن معرضة للخطر و شارطة الإيجار إحتوت على أحكام نقل إلتزام الرص إلى المستأجر<sup>1</sup>، و الواقع أن هذه القرارات تحتفظ بواجب

---

1-Baye cisse,opcit,p 77.

تعاون الربان في الرص التجاري في شكل الإلتزام بالرصد و المراقبة و واجب التدخل من قبل المستأجر في تنفيذ الرص.

عدم بذل العناية الواجبة من قبل الربان يعد من بين الجمود حيث كان من المناسب عليه أن يتخذ أسلوب حرص الأب الجيد و جميع الإحتياطات الواجبة في عملية الرص.

و في قرار آخر لم يتم تقرير نقص يقظة الربان في قضية أين وصل جزء كبير من الموز في ميناء التفريغ بحالة جيدة، فقط محتويات العنبر هي التي كانت تالفة و يبدو أن سبب ذلك راجع إلى الملاء المفرط لهذا العنبر مقارنة مع حجمه، و بعد ملاحظة قدرة السفينة على نقل الموز و كفاءة الطاقم، إتضح عدم وجود تلف الموز المشحون في أي مكان آخر من العنبر، و في سؤال مطروح حول مبدأ عدم تجاهل الربان للرص التجاري؟ توصلت الغرفة البحرية للتحكيم بباريس في القرار رقم 722 بتاريخ 1989/03/10 للقرار التالي: "... نظرا للطبيعة المحدودة للغاية من خلال الكثافة لم نتمكن من جعل أي لوم على الربان...".

أما القضاء الإنجليزي تنطبق تفاصيل مشاركة الإيجار بشأن إلتزامات الربان في الرص ( الرص تحت إشراف و رقابة و إدارة الربان) فقط فيما يخص الرص الملاحي، و يتضح من خلال هذا أن الربان يقوم بمراقبة جميع المعاملات التي يقوم بها المستأجر لمنع السفينة بأن يجعلها غير صالحة للملاحة نتيجة الرص غير اللائق، و في الواقع هذا حق يمارس من قبل الربان، و ان هذا التدخل من قبل الربان هو أصلا لتقاضي الرص السيء حتى لا يتمكن المستأجر من الهروب من المسؤولية نتيجة وقوع ضرر.

فمن حيث المبدأ إلتزام الرص يقع على عاتق المؤجر، إلا أن السوابق القضائية أكدت وجود بنود في مشاركة الإيجار بنقل هذا الإلتزام إلى المستأجر، و الربان يبقي مسؤولا عن الرص الملاحي من دون تفقد و إهتمام تماما فيما يخص الرص التجاري<sup>1</sup>.

---

1-Baye cisse,opcit,p 77,78.

و بناء على ما تقدم نستخلص من هذا الفصل بأن الأصل أن رص البضاعة يتم داخل عنابر السفينة المخصصة لذلك بحيث يراعى في ترتيبها و حزمها نوع البضائع و مدى ملائمتها مع البضائع الأخرى التي توضع بجوارها، و على ذلك فالرص على سطح السفينة - كقاعدة عامة - غير مسموح به، إذ أنه يمثل خطرا على البضاعة نظرا لما قد تتعرض له من رطوبة أو من حرارة الشمس و الأمطار، مما يفسدها أو يعرضها للتلف، و قد يشكل أيضا خطرا على السفينة ذاتها، إذ قد تؤدي العواصف إلى زحزحة البضائع من مكانها على السطح مما يخل بتوازن السفينة و يعرضها لإحتمالات الغرق<sup>1</sup>.

غير أنه يجوز إستثناء رص البضائع على سطح السفينة إذا ما توافر أحد الحالات أهمها إذا وافق الشاحن على ذلك كتابة و لا توجد خطورة في ذلك على سلامة الرحلة، أو إذا جرى العرف على السحن بالسطح مثل ك شحن السيارات و الخشب نظرا لأحجامها، أو إذا كانت البضاعة مشحونة في حاوية و السفينة مخصصة لنقل الحاويات، أو كانت الملاحة ساحلية أو الرحلة قصيرة<sup>2</sup>.

و في هذه الحالات يتعين على الناقل إتخاذ الإحتياطات اللازمة للمحافظة على البضائع، و يعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم إتخاذ الإحتياطات المعتادة في الشحن<sup>3</sup>.

و قد يتم نقل البضائع بموجب مشاركة إيجار السفينة و التي تتضمن التسيير الملاحي و التسيير التجاري، فالشخص الذي يتولى التسيير التجاري هو من يلتزم برص البضائع سواء كان المؤجر أو المستأجر و يتحمل كامل المسؤولية في حالة حدوث ضرر بسبب الرص السيء أو المعيب.

---

1- جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 282.

2- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 117.

3- عدلى أمير خالد، المرجع السابق، ص 67.



## الفصل الثاني: أحكام الرص بالحاويات

تتعرض البضاعة على شبكة إمدادات لعدد من الإجهادات المختلفة يمكن تجميعها في فئتين :  
الإجهادات الميكانيكية و الإجهادات المناخية، فالإجهادات الميكانيكية هي قوى تضغط على البضاعة في ظروف معينة للنقل، أما الإجهادات المناخية فهي تغيرات تشهدها الأحوال الجوية بما في ذلك درجات الحرارة المنخفضة جدا أو المرتفعة جدا.

فأثناء الرحلات الطويلة من المرجح أن تتفاوت الأحوال المناخية كدرجة الحرارة و الرطوبة تفاوتاً شديداً مما يؤثر في حالة وحدة نقل البضائع من الداخل و يؤدي إلى التكتف على البضاعة أو المسطحات الداخلية، و إذا كانت بضاعة معينة عرضة للتضرر في حال خضوعها لدرجات حرارة عالية أو منخفضة أثناء النقل ينبغي النظر في استخدام وحدة نقل البضائع مجهزة خصيصاً للإبقاء على درجة حرارة البضاعة ضمن الحدود المقبولة<sup>1</sup>.

التحوية هي تنفيذ مبدأ الإنتاج الشامل لنقل البضائع العامة، فالإتجاهات الإقتصادية مثل العولمة و سلسلة التوريد و تحرير التجارة حفزت كثيراً من الطلب على النقل بالحاويات عن طريق استخدام مربع من الصلب لأبعاد موحدة لنقل البضائع لديها عدد من المزايا، فكومة من الصناديق في العنبر أو على سطح السفينة يمكن أن تزيد بشكل كبير من عامل الحمولة و بالتالي فإن ربحية السفن بإرسال البضائع في وعاء من المرسل إلى المتلقي أي المرسل إليه و السفر مجهول مما يقلل بشكل ملحوظ من الخسارة و الكسر و السرقة، مقارنة مع الشحن التقليدية كما كان يمارس في سنة 1960.

و قد ساعد النقل بالحاويات في خفض مواعيد التسليم إلى النصف و ثلاثة على الأقل من تكاليف النقل، ففي سنة 1970 كان 108 من رجال البحر يقومون بتفريغ ناقلة البضائع الأخشاب لمدة خمسة أيام، أما في النقل بالحاويات فيكفي ثمانية من الرجال في يوم واحد للقيام بنفس المهمة<sup>2</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 22، 24.

2-Emmanuelle billy, p 7.

نقل الحاويات الذي شهد تطورا مذهلا في العقود الأخيرة و أحدث ثورة في الشحن، فنمو الاقتصاد الذي يعد أحد أسباب التطور السريع للنقل البحري سواء في تنظيمه أو في تحسين التكنولوجيات المستخدمة، و يتسم هذا التطور الذي حدث مؤخرا نسبيا بظهور سفن متخصصة في نقل الحاويات و سفن الحاويات.

ففي السابق كانت البضائع المعبأة في حاويات تنقل بواسطة السفن التقليدية، أما اليوم تم تجهيز سفن الحاويات بحواف مقسمة بواسطة أقسام عرضية وأعمدة عمودية مع فتحات كبيرة تسمح بالتحميل المعياري، مما يلغي حركة الأحمال العرضية التقليدية التي تسهل الإنزلاقات، و قد أدى نمو الحاوية إلى بناء سفن محددة يزداد حجمها باستمرار.

إن الحاوية تأتي من فكرة بسيطة في البداية: تجميع نوع من البضائع في "صندوق" لتسهيل حركتها، مع ضمان قدر الإمكان حمايتها من مختلف الأضرار، و قد مكنت الحاوية من تصور النقل دون إنفجار الحمولة، وذلك بفضل الأبعاد الموحدة للحاويات التي تتكيف مع أي نوع من وسائل النقل<sup>1</sup>.

تعتبر حاويات البضائع بما فيها الصناديق النقالة و الحاويات الإقليمية لكي توضع و تعتمد بمقتضى إتفاقية سلامة الحاويات ملائمة في الأساس لجميع وسائل النقل، و إستخدامها لنقل البضائع يقلل بصورة ملحوظة من الأخطار المادية التي تتعرض لها البضائع، بيد أن توضع البضائع بطريقة غير صحيحة أو غير مدروسة داخل هذه الوحدات أو عليها، أو عدم وجود وسائل الحصر أو التثبيت أو الإيثاق السليم للبضائع، قد يلحق الذي بالعمالين الذين يقومون بمناولة البضائع أو نقلها، كما قد تلحق أضرار جسيمة أو مكلفة بالبضاعة أو المعدات<sup>2</sup>.

---

1- Julie seguneau,opcit,p 7.

2- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،المرفق20،ص03.

و إذا كان تطور بناء السفن و ما تتصف به السفينة الحديثة من المتانة قد قلل من الأخطار التي تتعرض لها السفينة و الملاحين الناجمين من رص البضائع على السطح، فإن إحتمال تعرض البضائع إلى الضرر ظل قائماً، إلا أن النقل بالحاويات قلل من إحتتمالات ما يلحق البضائع من الضرر أيضاً، حيث تكون البضائع في مأمن و هي داخل الحاوية إذ تكون و كأنها مشحونة في عنابر السفينة.

كما أن السفن التي تستخدم للنقل بالحاويات صممت بحيث تكون ثلث البضائع على السطح و لا يكون الإستغلال الإقتصادي للسفينة كاملاً إذا طرح هذا الجزء من الحمولة، و بذلك أصبح النقل بهذا الشكل يفرض السماح للناقل برص الحاويات التي تحمل البضائع على سطح السفينة، و لا يكون الناقل منحرفاً عندما يقوم بذلك بغير موافقة الشاحن شريطة أن تكون السفينة متخصصة لهذا النوع من النقل<sup>1</sup>.

و قبل التطرق إلى كيفية الرص في النقل بالحاويات، يجدر بنا تعريف الحاوية كوحدة لنقل البضائع.

### **المبحث الأول: لمحة وجيزة عن الحاويات**

ظهر إستعمال الحاويات مع بداية العشرينيات من القرن الماضي ، إلا أن ثورة النقل بالحاويات لم تبدأ في حقيقة الأمر إلا في أبريل من سنة 1963 مع تدشين أول رحلة بحرية من بويرتو ريكو أو بليتمور في الولايات المتحدة الأمريكية ، و بمجرد تحقيق سفينتين نجاحاً كبيراً في هذا النقل شُرع في بناء أول سفينة مخصصة لنقل الحاويات.

و إزدادت أهمية هذا النقل لما يحققه من فائدة لناقلين و الشاحنين على حدأ سواء ، فمن خلال إستعمال الحاويات يوفر الناقل الوقت في الشحن و التفريغ ، و يستفيد الشاحن بتوفير مصاريف كثيرة كمصاريف التغليف و يقي البضائع المشحونة من التلف<sup>2</sup>.

---

1- لطيف جبر كومانى،المرجع السابق،ص 75.

2- دحمانى محمد الصغير،المرجع السابق،ص64.

فأصبحت الآن غالبية سندات الشحن تتضمن شرط النقل بالحاويات، تطبق على ما يسمى ب " الحاويات المعبأة بمعرفة الشاحن " و الذي يطلق عليه باللغة الإنجليزية ب :

« shipper packed containers »<sup>1</sup>.

### المطلب الأول: تعريف الحاوية

قد يكون لكلمة الحاوية الكثير من المعاني، غير أن دراستنا ستقتصر على الحاويات المستعملة في تسهيل نقل الحمولة و تدفقها بين الدول، و التي يشكل حجمها مشكلة في النقل و المناولة.

فورد تعريف للحاوية في الإتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع بواسطة سكة الحديد لسنة 1961 في المادة 01 فقرة 02: " إن أي وعاء من مثل صندوق ، قفص ، صهريج ، مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب للباب بواسطة السكة الحديدية أو بواسطة سكة الحديد بالإشتراك مع وسائل نقل أخرى يعتبر فيما يتعلق بهذه الإتفاقية حاوية " .

كما جاء المكتب الدولي للحاويات بتعريف الحاوية بأنها وعاء أو إناء يتميز بالثبات مصممة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسيطة ، و هي مجهزة بوسائل تسمح بشحنها في أي وقت ، كما أن تصميمها يسمح بتعبئتها و تفريغها بسهولة و حجمها الداخلي لا يقل عن 35.3 قدم<sup>3</sup>.

و ورد أيضا تعريف الحاوية في الإتفاقية للجمارك الخاصة بالحاويات لسنة 1972 في مادتها الأولى و التي تفيذ بأنها أداة جهاز نقل من مثل شاحنة مقللة أو صهريج متحرك أو أي تركيب مشابه محاطة كلياً أو جزئياً لتشكل مقصورة لإحتواء البضائع تتصف بطابع الإستمرار و هي من الصلابة بحيث يتكرر إستعمالها و مصممة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرسله بسيطة<sup>2</sup>.

---

1- أحمد محمود حسنى، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 178.

2- دحماني محمد الصغير، المرجع السابق، ص 64.

فهذا التعريف يركز على ثلاثة معايير أساسية تتمثل في أن الحاوية هي وسيلة للنقل، متعددة الوسائط، سهلة و آمنة لشحن و تفريغ البضائع المنقولة<sup>1</sup>.

أما الإتفاقية الدولية للحاويات المحررة في جنيف بتاريخ 1972/12/2 و التي دخلت حيز التنفيذ في فرنسا بتاريخ 1976/12/6 عرفت الحاويات في مادتها الثانية الفقرة 01: " الحاوية ذات طبيعة دائمة من معدات النقل، و بالتالي قوية بما فيه الكفاية للإستخدام المتكرر، و المصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع دون إعادة شحن وسيطة من قبل وسائط واحد أو أكثر من وسائل النقل، و تهدف إلى تأمينها و/أو التعامل معها بسهولة، و قد تم تصميم الملحقات لهذا الغرض"<sup>2</sup>.

و يظهر من هذه التعريفات السابقة أنها تركز على وظيفة الحاوية في إستخدامها لتسهيل إنتقال البضائع من المصنع إلى المتجر مما يعدها أداة من أدوات النقل.

أما التعريف المناسب للحاوية فهو: " إناء أو وعاء يجمع ما يودع فيه من محتويات لنقلها و يتخذ إستعمالها طابع الإستمرارية ، تصنع من مواد صلبة لحماية محتوياتها من التلف و السرقة ، و بأشكال متعددة وفق مواصفات فنية لضمان سهولة التحميل و التفريغ و السلامة أثناء النقل ، و عند إعادة الشحن من شكل إلى آخر من أشكال النقل المختلفة"<sup>3</sup>.

و ببساطة الحاوية هي عبارة عن صندوق معدني ذو خلفية من الخشب بأبعاد قياسية معترف بها دوليا<sup>4</sup>.

---

1-Hind adil,opcit,p 92.

2-Emmanuelle billy,opcit ,p 5.

3- دحمانى محمد الصغير،المرجع السابق،ص64.

4-Benoit dehaine,technique maritime-saisissage des conteneurs,la gazette de bigbull,21 aout 2009.

أما بالنسبة للمعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع فقد تم تعريف الحاويات فقط في إتفاقية روتردام بأنها تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع و أي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك<sup>1</sup>.

و قد أجاز ق.ب.ج في المادة 805 فقرة 02 استخدام الحاويات أو أية وسيلة أخرى لتجميع البضائع في النقل البحري ، و أعطى طريقة لحساب التعويض في حالة حدوث ضرر ، غير أنه سكت فيما يخص تعريف الحاوية و الأحكام الخاصة بها أو إمكانية قيام الشاحن بالعمليات المتعلقة بالنقل بالحاويات.

هناك عدّة أنواع للحاويات ، وذلك حسب نوع البضائع التي يمكن أن تحتويها الحاوية ، وكذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسات ونوع المواد المصنوعة منها، وهذا إن دلّ على شيء فإنّما يدلّ على الإيجابيات التي يحقّقها استخدام الحاويات في مجال النقل.

### **الفرع الأول: أنواع الحاويات**

نوع الحاوية المستخدمة للنقل هو خيار أساسي من أجل نجاح عملية النقل و يجب أن يؤخذ في الإعتبار البضائع الوجهة و درجة الحرارة و التي ستكون الحاوية قادرة على تليبيتها طول الرحلة<sup>2</sup>. و قد تضاعفت أنواع البضائع التي تنقل في حاويات البضائع على مدار سنين عديدة، و تتيح الإبتكارات كإستخدام الصهاريج المرنة، و كذلك التقدم الذي حصل في هذا المجال، فنقل مواد ثقيلة و ضخمة كانت تحمل عادة في عنابر السفن مباشرة مثلا الحجارة و الحديد و النفايات و البضاعة الخاصة، داخل وحدات نقل البضائع<sup>3</sup>.

---

1- إتفاقية روتردام، المادة 1 فقرة 26.

2-Julie seguineau,opcit ,p 22.

3- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 03.

و بشكل عام هناك نوعان من أنواع الحاويات:

حاويات لنقل البضائع العامة و حاويات لسلع محددة، و قد سعت منظمة المعايير الدولية للحصول على أبعاد مناسبة فيما يتعلق الحجم و الطول و العرض و الإرتفاع، و وفقا للمعايير الدولية الأنواع الأكثر شيوعا من الحاويات هي حاوية 20 قدما و 40 قدما و التي يكون حجمها الداخلي 32 متر مكعب و 65 م<sup>3</sup>، و حاوية البضائع العامة و الجافة و هي حاوية مغلقة مع باب قابل للفتح، و قد تكون الحاوية ذات سقف مفتوح ليتم تحميلها من أعلى أو تقليديا عبر البوابات الخلفية و يمكن تغطية السطح مع قماش القنب نوع منصة من الحاويات يستخدم لحزم كبيرة الحجم، و الحاويات المبردة<sup>1</sup>.

فتتنوع الحاويات وفقا لنوع البضائع المراد نقلها، ويمكن تقييمها إلى نوعين:

**أولاً- حاويات البضائع العامة:** وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع، وهذا النوع بدوره

مقسم إلى أنواع وفقا لأساسات الحاوية و طرق الوصول إلى داخلها للتعبئة و التفريغ، من أهمها:

**1- حاويات ذات الإستعمال العام:** و هي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها وجوانبها صلبة، أحد

جوانبها على الأقل فيه باب وخصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة

متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية.

**2- حاويات ذات السقف المفتوح:** حاويات تشبه حاويات الإستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك

وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك ، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف<sup>2</sup>، و أحيانا يكون

السقف بألواح قابلة للفتح أو سقف معدني قابل للإزالة<sup>3</sup>.

---

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 7.

2- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص 22.

3- Arrimage sécuritaire,opcit,p 58.

و يستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير ، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية.

3- حاويات مسطحة: أي من دون أساسات عليا، ولكن لها نفس طول و عرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها و أحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن و التفريغ و الرصّ على أرضة الموانئ.

4- حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة: و هي تتميز بأنّ جوانبها غير ثابتة<sup>1</sup>.

**ثانيا- حاويات البضائع الخاصة**: و هي حاويات ذات تصميم خاص، فتنوّع أشكالها حسب نوع البضائع و منها:

1- حاويات ذات مواصفات حرارية: و هي ذات جوانب و أرضية و سقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل و خارج الحاوية.

2- حاويات حرارية مسخنة: و هي ذات مواصفات حرارية و مزودة بجهاز منتج للحرارة.

3- حاوية مبرّدة: و هي ذات مواصفات حرارية مزودة بجهاز مبرّد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معيّن<sup>2</sup>، أو عن طريق مولد مزود بالديازال أو الوقود العادي، و تستخدم أساسا لنقل المواد الغذائية و غيرها من البضائع التي تتطلب درجة حرارة ثابتة<sup>3</sup>.

4- حاويات الخزانات: و هي التي تستخدم في نقل الزيوت و الحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل، فهي غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة<sup>4</sup>.

---

1- أنظر الملحق الثاني الصورة 03.

2- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 22.

3- Arrimage sécuritaire, opcit, p 59.04 الصورة الثاني الصورة

4- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 22.



5- حاويات الصب الجافة: تصميمها يشبه حاوية الإستعمال العام و بالإضافة إلى ذلك لديها فتحات

على السطح مما يسمح بشحن و تفريغ الحبوب عن طريق الضخ أو بالجاذبية<sup>1</sup>.

6- نصف حاوية: تستخدم لنقل المواد الكثيفة و الثقيلة جدا عندما يفضل إستخدام حاوية بدون سقف.

7- حاويات للسيارات: تستخدم لنقل المركبات و هي متاحة في نماذج مفتوحة أو مغلقة<sup>2</sup>.

و يوجد حاويات أخرى متخصصة في نقل الحيوانات الحية و التبغ، و كل حاوية يتم تحديدها عن

طريق سلسلة من التسجيلات الدائمة على جدرانها<sup>3</sup>.

و هذا ما جاءت به إتفاقية اسطنبول و التي أوجبت بدورها أن تطبع على الحاوية المعلومات التالية

بشكل واضح و بمكان مناسب و مرئي:

- هوية صاحبها أو مشغلها الرئيسي.

- علامات و أرقام تحديد الحاوية ، و المخصصة من قبل صاحبها أو مشغلها الرئيسي.

- وزن الحاوية فارغة بما فيها تجهيزاتها المركبة بشكل ثابت.

---

1- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 22.

2- Arrimage sécuritaire, opcit, p 60.

3- Benot noel, transport maritime :le développement de la conteneurisation, école supérieure des transport, mémoire de fin études, 56 éme promotion 2003 ,p7,10.

## الفرع الثاني: النظام القانوني للحاويات

نظرا لإستعمال الحاويات في النقل الدولي أكثر منه في النقل الداخلي ، فقد وضعت معاهدات و إتفاقيات دولية تعمل على تنسيق وتسهيل هذا الإستعمال، و الجزائر كغيرها من الدول التي وقعت الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات قامت بوضع قواعد قانونية داخلية لتنسيق الإستعمال.

### أولا- الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات:

أهمّ هذه الإتفاقيات هي إتفاقية جنيف لـ 1972 و إتفاقية إسطنبول لـ 1990.

1- إتفاقية جنيف لـ 1972: وهي إتفاقية متعلقة بسلامة الحاويات أبرمت بتاريخ 1972/12/02 ، ودخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 على مستوى مجلس التعاون الجمركي، تهدف هذه الإتفاقية إلى تسهيل النقل الدولية بواسطة الحاويات، و لهذا الغرض فإنّها تضع معايير صنع الحاويات وتحدّد نظام الإعتماد و كذا تسهيلات القبول المؤقت و تصليح الحاويات، و عليه فإنّ الحاويات التي تتوفر فيها الشروط المحدّدة في الإتفاقية تستفيد من إعتماد لنقل البضائع تحت الختم الجمركي.

2- إتفاقية إسطنبول: و المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 26/06/1990 ، و هي إتفاقية مبرمة تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي ، هدفها الأساسي تبسيط و تنسيق الإجراءات الجمركية خاصة إقرار وثيقة دولية موحدة تجمع بين جميع الإتفاقيات الموجودة حول الإدخال المؤقت<sup>1</sup>،

---

1- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 23.

و هذا من شأنه أن يسهّل الوصول إلى الأحكام الدولية للإدخال المؤقت و يساهم بشكل فعال في تطوير التجارة الدولية.

من القواعد التي وضعتها هذه الإتفاقية و التي مسّت الحاويات ، نجد القبول المؤقت للحاويات لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي دون دفع الحقوق و الرسوم الجمركية و دون دفع الكفالات، ولكن شريطة أن تتوفر فيها الشروط المحدّدة في هذه الاتفاقية من علامات و ضرورة الاعتماد وغير ذلك.

### ثانيا- القوانين الداخلية المتعلقة بالحاويات:

تتمثل النصوص الأساسية المتعلقة بالحاويات في:

1- المرسوم رقم 78-01: المؤرخ في 1978/01/21 المتضمن مصادقة الجزائر على إتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 1972/12/02<sup>1</sup> ، و المصادقة على هذه الاتفاقية يسمح بالمحافظة على درجة عالية من السلامة للعنصر البشري عند استعمال الحاويات ، بإعتبار أنّ الإتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها ، كما أنّها ستمكن من تيسير عمليات النقل الدولي و البري و البحري.

2- المرسوم الرئاسي رقم 98-03: المؤرخ في 1998-01-12 المتضمن المصادقة على الإتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في إسطنبول بتاريخ 1990/06/26<sup>2</sup>.

---

1- أنظر المرسوم في الجريدة الرسمية رقم 04 المؤرخة في 1978/01/24.

2- أنظر المرسوم في الجريدة الرسمية رقم 02 المؤرخة في 1998/01/17.

3- قانون الجمارك الجزائري:<sup>1</sup> الذي تناول الأنظمة الجمركية الإقتصادية في فصله السابع و تمكّن

هذه الأنظمة من تخزين البضائع و تحويلها و إستعمالها و تنقلها بتوقيف الحقوق الجمركية و الرسوم الأخرى و تدابير الحظر ذات الطابع الإقتصادي الخاضعة لها.

كما نصّ القانون الجمركي في المادة 174 على القبول المؤقت ، فعرفته كالتالي: «يقصد بالقبول

المؤقت النظام الجمركي الذي يسمح بأن تُقبل في الإقليم الجمركي البضائع المستوردة لغرض معين والمعدّة لإعادة التصدير خلال مدّة معينة مع وقف الحقوق و الرسوم و دون تطبيق المحظورات ذات

الطابع الإقتصادي:

(أ) إمّا على حالتها ، دون أن تطرأ عليها تغييرات بإستثناء النقص العادي للبضائع نتيجة إستعمالها.

(ب) و إمّا بعد تعرضها لتحويل أو تصنيع أو معالجة إضافية أو تصليح في إطار القبول المؤقت من أجل تحسين الصنع.

كما خصّص القانون الجمركي القسم الحادي عشر لنظام القبول المؤقت مع إعادة التصدير على

حالتها ، حيث بيّن في المادة 180 منه البضائع التي تستفيد من هذا النظام من بينها الحاويات ، إذ

جاء فيها : « يقبل خاصة من أجل إعادة تصديره على حالته تحت نظام القبول المؤقت ما يأتي...»

---

1- قانون رقم 98-10 المؤرخ في 22/08/1998 و المتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

- الحاويات و الألواح والتعليقات والعينات والبضائع الأخرى المستوردة في إطار عملية تجارية للقيام بالإختبارات أو الإستعراضات..."

و قد حدّد المقرر رقم 04 المؤرخ في 03/02/1999 الصادر عن المديرية العامة للجمارك شروط و كفايات تطبيق هذه المادة ، إذ بيّن إجراءات الإستفادة من نظام القبول المؤقت و حدّد صلاحيات السلطة المعنية بمنح الترخيص و المدّة المحدّدة للبضائع المقبولة مؤقتا للمكوث في الإقليم الجمركي و كفايات تصفية النظام.

كما فصلت التعليمات والمذكرات المتخذة من طرف مكتب التشريع والتنظيم إلى جانب الديوان في مجال تطبيق الإجراءات الجمركية المتعلقة بالنظام الجمركي الذي تخضع له الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي في إطار عملية تجارية أهمّها:

- المذكرة رقم 177/م و ج/ م ف3 ت ت/ المؤرخة في 22/02/1978 المتعلقة بنقل البضائع بالحوايات.

- التعليمات رقم 21/ م ع ج/ الديوان/120 المؤرخة في 17/07/1995 المتعلقة بالقبول المؤقت للحوايات والاستفادة من إجراء الحساب المفتوح<sup>1</sup>.

و عليه فإنّ الإتفاقيات الدولية و النصوص الداخلية قد أدرجت الحاويات ضمن البضائع "معدات النقل" التي تستفيد من نظام القبول المؤقت و التي تقبل من أجل إعادة تصديرها على حالتها ، أي

---

1- قانون رقم 98-10 المؤرخ في 22/08/1998 و المتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

دون أن تطرأ عليها تغييرات بإستثناء النقل العادي نتيجة الإستعمال ، و ذلك لمدة معينة مع وقف الحقوق و الرسوم و دون تطبيق تدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي.

### **المطلب الثاني: الشروط التي يجب أن تتوفر عليها الحاويات**

الحاوية في كثير من الأحيان ليست ملكا للشخص الذي سيستخدمها، ففي الغالب الحاوية تكون خاضعة لعقد الإيجار أو يتم توفيرها عن طريق الناقل البحري أو من قبل شركة متخصصة، و عندما يوفر الناقل حاوية فإنه يفعل ذلك بناء على عقد تبعية النقل، أما إذا تم توفير الحاويات من قبل شركة متخصصة في إدارة أسطول الحاويات فيستند ذلك على عقد الأشياء.

و في كلتا الحالتين المشغل الذي يوفر الحاوية يجب أن يوفرها في حالة جيدة بالنظر إلى إلتزام الصيانة الذي يتعهد به<sup>1</sup>.

فيجب أن تكون الحاوية قوية من أجل حماية البضائع من الضغوطات الميكانيكية و الظروف الجوية و البحر، و تضمن خدمة لمدة أطول و أن تكون أخف وزنا إن أمكن، و في حالة وقوع ضرر أن يقوم بإصلاحها أي شخص دون ضرورة توفر أجهزة خاصة<sup>2</sup>.

و أن تكون صالحة للغرض المرجو منها، و مستوفية للمتطلبات الدولية للمنعة الهيكلية، و أن تكون نظيفة و خالية من مخلفات البضائع و المواد المؤذية و النباتات و منتجات النباتات و الآفات المرئية<sup>3</sup>.

---

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 15.

2- Benot noel,opcit,p06.

3- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،مرفق 20،ص 17.

يمكن أن تقتضي لوائح منطبقة أن توضع لوحة إعتقاد لأغراض السلامة على حاويات البضائع، و يتم تثبيت لوحات الإعتقاد تثبيتا دائما على مؤخرة حاوية البضائع و عادة على الباب الأيسر، و المعلومات الأكثر أهمية التي يجب إبرازها على هذه اللوحة هي التالية:

- الكتلة الإجمالية القصوى و هي الكتلة القصوى لحاوية البضائع الموضبة و لا ينبغي تجاوزها على الإطلاق.

- كتلة الرص المسموح بها، و حاويات البضائع التي تقل كتلة الرص الخاصة بها عن 192000 كلغ ليست ملائمة للنقل البحري من دون قيود.

- تاريخ التصنيع.

كما تقتضي إتفاقية سلامة الحاويات أن تفحص حاويات البضائع فحصا دقيقا بعد إنقضاء 5 سنوات على التصنيع، و كل 30 شهر على الأقل بعد ذلك، و يختم تاريخ الفحص الدوري المقبل على لوحة الإعتقاد أو يثبت عليها بإستخدام شارة لاصقة<sup>1</sup>.

و قد تضمنت مدونة الإستقرار الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية في فصلها الرابع على معايير محددة لسفن الحاويات بحيث إشتربت هذه الخيرة ان يكون طول الحاوية أكثر من 100 متر<sup>2</sup>.

يبدأ النقل بالحاويات على وجه التحديد عن طريق إختيار الحاوية و تعبئتها، فالشاحن يمكن أن يختار بنفسه الحاوية من أجل تعبئتها، كما يمكن له الحصول على الحاوية بتوفير هذه الخدمة عن طريق عقد توريد الحاويات بحيث توصلت إحصاءات في السنوات الأخيرة أن أكثر من 50% من الحاويات هي ملك للناقلين البحريين و لملاك السفن و الباقي في كثير من الأحيان هو ملك بعض شركات النقل الذين يقومون بتأجير الحاويات<sup>3</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 66.

2-Emmanuelle billy,opcit,p 27.

3-Cossi hervé assongba,le transport maritime de marchandises contenurisées,master,université lille2-droit et santé, école doctoral n°74,2014-2015,p71,78.

## الفرع الأول: إختيار الحاوية المناسبة

السؤال الذي يطرح نفسه هو ما إذا كان نقل الحاويات هو مناسب لنوع البضائع التي يرغب بنقلها، فهناك مجموعة متنوعة من حاويات المقابلة لإحتياجات بعض السلع، الشاحن هو المسؤول عن النوع المحدد من الحاويات، أي حاوية 20 قدما بدلا من 40 قدما أو حاوية جافة بدلا من الحاويات المبردة<sup>1</sup>.

و الأهم هو حسن إختيار الحاوية و التي يجب أن تتكيف مع متطلبات البضائع و الرحلة، و مراقبة الحالة الجيدة للحاوية و نوعية الرص و إمساك البضائع داخل الحاوية<sup>2</sup>.

فتتخذ حاوية الشحن عدة أشكال و نماذج تشترك كلها في شكل مستطيل و غلاف خارجي مصنوع من مواد مختلفة بإختلاف الغرض الذي تستخدم فيه، كما توجد حاويات حسب المواد المصنوعة منها و مميزاتها مثل حاويات الفولاذ، حاويات الألمنيوم، و يجب أن تكون الحاوية حسب الطبيعة الخاصة للمواد التي تنقل فيها و مميزاتها مثل حاويات البضائع العامة، حاويات مواد الصب الجافة ، حاويات السوائل و الغازات، حاويات الحمولات القابلة للتلف<sup>3</sup>.

أما من حيث قياسات أبعاد الحاوية فلم يتم بعد تعميمها و توحيدها، فالحد الأقصى لعرض الحاويات المستخدمة في النقل الدولي هو 8 قدم و مع ذلك في أوروبا تشهد ظهور نماذج خاصة ذات عرض 2.5 متر و هي قريبة جدا من معيار 102 بوصة المستخدمة في أمريكا الشمالية و هي تسهل تحميل بضائع البالات.

---

1- Emmanuelle billy,opcit,p13.

2-Cossi hervé assongba,opcit,p72.

3- عبد القادر حسين العطير،الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري،المرجع السابق،ص 43.



أما من حيث طول الحاوية فبالنسبة للتجارة الدولية تم تعيين أطوال قياسية عند 20 و 40 قدم، و لكن تستخدم حاويات 45 قدم في المحيط الهادي، و حاويات 48 قدم في المحيط الأطلسي، أما في الولايات المتحدة الأمريكية و كندا فتستخدم حاويات 53 قدم من قبل الناقلين دون نقل البضائع.

و بخصوص إرتفاع الحاويات فتوجد أربعة إرتفاعات مختلفة حاوية ذات 8 قدم، و 8 قدم و 6 بوصات، 9 قدم، و 9 قدم و 6 بوصات، و بعض النماذج نجدها أكثر من غيرها، فعادة حاويات 20 قدم تكون بإرتفاع 8 أقدام أو 8 أقدام و 6 بوصات، و لكن أحيانا قد تكون 9 أقدام أو 9 أقدام و 6 بوصات، بينما حاوية 40 قدم تكون بقياس 8 أقدام و 6 بوصات أو 9 أقدام و 6 بوصات أي الحجم الكبير، أما حاويات 45 و 48 و 53 قدم تتوفر فقط بنماذج 9 أقدام و 6 بوصات.

و تختلف الحمولة وفقا لنموذج و حجم الحاوية، فالحاويات من الألمنيوم توفر حجم أكبر يمكن إستخدامها أكثر من الحاويات المعدن الصلب.

و يتم تعيين الحد الأقصى للحمولة الإجمالية المسموحة بها للحاويات 20 قدم حاليا هي 24 طن، و بالنسبة للنماذج القديمة فيمكن أن يكون المعيار السابق 20 طن ، أما الحد الأقصى لحمولة حاويات 40 و 45 و 48 و 53 قدم هو من 30 إلى 48 طن<sup>1</sup>.

و منه فإن عملية إختيار الحاوية المناسبة هو إجراء ضروري ، و قد يشكل سوء الإختيار خطراً يتحمله الشاحن ، على إعتبار أن كل بضاعة تستلزم حاوية مناسبة لطبيعتها، فعلى سبيل المثال يستعمل الشاحن حاوية مبردة لكل البضائع التي يجب حفظها في درجة حرارة باردة طيلة الرحلة البحرية مثل المواد الغذائية ، في حين يستعمل حاوية قياسية و عيارية متوفرة على أجهزة تهوية لبعض البضائع مثل الفول السوداني.

---

1- Arrimage sécuritaire,opcit,p 55,56.

و مع ذلك أبقى القضاء الفرنسي إلتزام الناقل بمراقبة حرارة الحاويات المبردة أو التهوية طيلة عملية النقل البحري إذ يمكن له أن يبدلها و يغيرها حسب الحاجة ، على أساس أن غالبية الشاحنين يلتزمون من الناقل البحري القيام ببعض الخصوصيات في مجال تعديل حرارة الحاوية، فحتى و لو قام الشاحن بإختيار الحاوية و أشار على التعليمات الدقيقة الخاصة بتعديل الحرارة و فتح مخارج التهوية ، فلا يمكن له تنفيذ المراقبة بصورة جيدة مطابقةً للشروط الضرورية في النقل البحري بحيث يكون الناقل على ذراية بها أكثر من الشاحن.

فيجب على الشاحن عند إستعماله لحاوية مبردة التقييد بأن تكون لا أكثر سماكة و لا أكثر علواً عند رصها<sup>1</sup>.

و يتم تحديد عدة شروط فيما يخص إختيار الحاوية و أهمها هو طبيعة البضائع المنقولة، فيجب أن يتكيف إختيار الحاوية مع متطلبات البضائع و الرحلة البحرية، و مراقبة الحالة الجيدة للحاوية و رص و تستيف البضائع داخل الحاوية، و عندما يتم إختيار الحاوية من قبل الشاحن فيفرض عليه بعض الإلتزامات من أجل تجنب وقوع الأضرار و الحوادث المستقبلية، فهذه الإلتزامات العملية للشاحن تتجسد في: مراقبة و قدرة التكيف مع حالة الحاويات، قبل التعبئة يلتزم بتغليف البضائع و شروطه، وضع العلامات و البطاقات على البضائع، وزن و حجم البضاعة<sup>2</sup>.

و يجب فحص الحالة المادية للحاوية كما لو كان سيتم شرائها و حتى و لو كانت لرحلة واحدة فقط<sup>3</sup>.

---

1- jean – charles Vincent ,opcit,page 39,40,57.

2- Cossi hervé assongba,opcit ,p 72,73.

3- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d’approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs,,opcit,p81.

## الفرع الثاني: عمليات تفقد الحاوية

يقع على المجهز واجب التحقق بدقة من حالة الحاوية قبل القيام بتعبئتها و يمكن أن يكون مسؤولاً في حالة حدوث خسائر بالبضائع<sup>1</sup>، فيجب دائماً التحقق من حالة الحاوية عند تسليمها و قبل الشحن، و إذا ما وجدت مشكلة أو ظهر بأن الحاوية لا تبدو وفقاً للنموذج المطلوب فيستدعي الناقل و سيكون عليه التأكيد من أن الحاوية مناسبة للوزن الكلي للبضائع<sup>2</sup>، و معرفة أي نوع من البضائع وضعت سابقاً في الحاوية، وخاصة إذا كانت نفس الحاوية ستنتقل مواد غذائية<sup>3</sup>.

فتفحص الحاوية من الداخل و الخارج قبل التحميل للتأكد من عدم وجود تلف يمكن أن يؤثر في سلامتها أو سلامة الطرود المحملة فيها<sup>4</sup>.

### أولاً- تفقد الحاوية من الخارج:

ينبغي أن يكون إطار الحاوية الهيكلي و جدرانها و سقفها بحالة جيدة من دون تشوهات أو تشققات أو إنحناءات بارزة، و إذا كانت المنعة الهيكلية موضع شك ينبغي إلتماس المشورة من موظفي الإشراف أو من مشغل وحدات نقل البضائع، و فيما يخض أبواب الحاوية ينبغي أن تعمل كما يجب و أن يتيسر إغلاقها و ختمها بإحكام و هي مقفلة و كذلك رصها بشكل صحيح و هي مفتوحة، و أن تكون

---

1- Cossi hervé assongba,opcit,p75.

2- Arrimage sécuritaire,opcit,p 22.

3- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d’approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs,,opcit,p82.

4- توصيات بشأن البضائع الخطرة، لائحة تنظيمية نموذجية، المرجع السابق، ص 371.

وصلات و حشيات الصمود للأحوال المناخية الخاصة بالأبواب في حالة جيدة، فالطريقة المتبعة في نقل البضاعة في حاويات البضائع و أحد أبوابها مفتوح أو بعد نزع أحد أبوابها هي طريقة خطيرة في جوهرها و غير مشروعة ما لم تكن مذكورة على اللوحة التي تقتضيها إتفاقية سلامة الحاويات، بالإضافة إلى أنه قد تترتب عنها عواقب وخيمة إذا إستخدمت في سلسلة الإمدادات مثلا يمكن أن ترفض محطات الحاويات مناولة حاويات البضائع أحد أبوابها مفتوح<sup>1</sup>.

كما يجب أن تفحص براغي الأبواب جيدا، فإذا ما كانت البراغي تنزع بسهولة عن طريق إستعمال أدوات أساسية ففي هذه الحالة من الممكن فتح الحاوية دون حاجة إلى تكسير الختم أو القفل مما يعرضها للسرقة<sup>2</sup>.

و ينبغي تفقد عوارض الدعم العلوية عادة بمشابك قابلة للإزالة، و ينبغي القيام بعمليات تفقد للتأكد من أن طول هذه المشابك صحيح و أنه يمكن سحبها بسهولة من طرفيها، و ينبغي القيام بعمليات تفقد أيضا للتأكد من عدم وجود علامات تشقق حول المفاصل.

و ينبغي تفقد الأغشية العلوية للمركبات أو الحاويات المغطاة بقماش مشمع للتأكد من أنها في حالة مرضية و من إمكانية رصها، و ينبغي أن تكون الحلقات أو الثقوب التي تمر عبرها حبال الربط في حالة جيدة، فضلا عن الحبال بعينها، و ينبغي أن يتيسر شبك جميع مدادات سيور التحزيم المزودة بسقاطات و تشغيلها على الوجه السليم.

و عند القيام بعمليات التفقد من الخارج يجب تفقد الحاوية بحثا عن أي علامة من علامات التلوث، و لا سيما في المواضيع التالية:

- على طول العوارض الرئيسية السفلية.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 38.

2- Arrimage sécuritaire, opcit, p24.

- داخل التجاويف المخصصة للرافعة الشوكية.
- داخل رزات المزاليج و حولها.
- في الجانب السفلي و الأضلاع المعترضة.
- في الجانب العلوي حيثما تقتضي الضرورة ذلك<sup>1</sup>.

### ثانيا- تفقد الحاوية من الداخل:

قبل القيام بشحن البضائع يجب على الشخص المسؤول عن عملية الشحن أن يتحقق من الحاوية، فيجب التأكد من أن الحاوية لا تحتوى على ثقب أو ثغرة و أثار التآكل، و من المهم تفقد ما إذا كانت الحاوية نظيفة و لا يوجد هناك بقايا البضائع المحملة سابقا فيها، و إذا كانت علامات الرحلة السابقة قد تمت إزالتها بشكل جيد، و يظهر أهمية ذلك في أن حاوية متسخة يمكن أن تؤثر على نقل البضائع الخطرة إذا ما وقع إتصال بقايا المنتج المحمل سابقا مع البضائع الخطرة و بالتالي يؤدي ذلك إلى تفاعل كيميائي<sup>2</sup>.

كما ينبغي قبل دخول وحدة مغلقة لنقل البضائع فتح أبوابها مدة كافية لكي يتساوي الجو الداخلي مع الجو المحيط، و ينبغي توخي الحيطة لضمان عدم دخول الحيوانات و الحشرات إلى وحدة نقل البضائع خلال هذه الفترة، و لا ينبغي أن يكون قد لحق بالحاوية أي ضرر جسيم و لا يكون أي لوح من ألواح الأرضية مكسورا و لا تكون هناك أي نتوءات كالمسامير و البراغي و التثبيتات الخاصة، يمكنها أن تلحق الأذى بالأشخاص أو الضرر بالبضاعة.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 38.

2- Julie seguineau, opcit ,p 24.

و يجب أن تكون أرضية الحاوية و جدرانها الجانبية خالية من السوائل أو البقع الثابتة، و يستخدم عدد من المواد و الطرق المختلفة لمعالجة سطح هذه الأرضية، و يمكن عادة تنظيف المسطحات الكتيمة بمواد ماصة و إذا تركت بقعة آثارا بعد مسحها يدويا بقفازات لا ينبغي إستخدام الحاوية و طلب وحدة بديلة، كما ينبغي أن تكون الحاوية صامدة للعوامل الجوية ما لم تصمم بشكل جلي لخلاف ذلك مثلا الحاملات المسطحة.

و ينبغي بكل عناية تفقد الترقيع أو التصليح الذي تخضع له الجدران الصلبة لكشف أي تسرب محتمل، و ذلك بالبحث عن علامات الصدأ تحت الترقيع، و أي تصليح لأغطية الجوانب و السقف من القماش المشمع ينبغي أن يكون بواسطة رقع تخاط بحيث تغطي الثقب بأكمله مع ترك مجال كاف للتشابك.

كما ينبغي أن تكون أوتاد أو حلقات رص البضاعة حيثما تستخدم بحالة جيدة و مثبتة بإحكام، و إذا توجب رص بضاعة ثقيلة داخل الحاوية ينبغي الإتصال بالمشغل للحصول على معلومات عن مدى متانة الأوتاد و إتخاذ الإجراءات اللازمة.

و يمكن الكشف عن مواضع التسرب المحتملة بملاحظة ما إذا كان الضوء يدخل الوحدة المغلقة، و ينبغي تطبيق إجراءات معيارية و معتمدة لتحديد ثقبو المشابك و نقاط التسرب الأخرى<sup>1</sup>، و إجراء إختبارات عن طريق إستخدام خرطوم السقي أو الدخان لمعرفة وجود تسربات أم لا<sup>2</sup>.

كما ينبغي على الموضيين أن يضمنوا بأن تكون مواد الرص على النحو التالي:

- ذات متانة كافية للغرض المرجو منها.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 39.

2- Arrimage sécuritaire, opcit, p 23.

- في حالة جيدة من التتسل أو التمزق أو أي تلف آخر .

- ملائمة وحدة نقل البضائع للبضاعة التي ستقل<sup>1</sup>.

و بعد نهاية عملية نقل البضائع خصوصا الخطرة منها فيجب أن يضمن أن الحاوية لا تتضمن أي أثر التلوث المحتمل يجعلها غير آمنة، فمن الضروري عند تفريغ البضائع القيام بتنظيف شامل للحاوية و غالبا ما ترفق الحاوية الفارغة بوثيقة شهادة التنظيف و إمكانية إستخدام الحاوية لتحميل بضائع أخرى<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: عملية تعبئة الحاوية

يقصد بتعبئة الحاوية وضع أو شحن البضاعة بداخلها، و لهذه العملية أهمية خاصة ترتكز أساساً على الشخص القائم بها و كيفية تنفيذها، و حتى يكتمل الهدف من تعبئة الحاوية و يحين الوقت بالسفينة لبدء رحلتها البحرية ، فإنه يلزم رص البضاعة داخل الحاوية ، فالتعبئة و الرص عمليتان ضروريتان لا تكتمل أولاهما إلا بإجراء الثانية.

و الغالب عملاً أن المرسل هو الذي يقوم بعملية تعبئة البضاعة داخل الحاوية ، و يحدث عادة أن يتم الإتفاق على إرسال الحاوية إلى الشاحن و تركها لديه فترة زمنية محددة قبل أن يتسلمها منه الناقل معبأة بالبضائع تنفيذاً لعقد النقل البحري المبرم بينهما<sup>3</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 42.

2- Julie seguineau, opcit , p 25.

3- محمد سيد الفقى، المرجع السابق، ص 51 و 52.

و قبل أن يقوم الشاحن بعملية الرص و التستيف ، فيجب أن تكون البضائع مغلقة و مكيفة حتى لا تعاني و تتضرر أثناء عملية النقل البحري التي تجرى في البحر و ما يمتاز به من خطورة على أساس أنه وسط غير طبيعي للإنسان.

و منه فلا يعني أن تكون الحاوية متوفرة على الحماية و الوقاية للبضائع المتواجدة بداخلها ، ما يمنع الشاحن من أن يقصر في التزامه بتغليف و تكييف البضائع بعناية تامة<sup>1</sup>. فالخطأ الأكثر شيوعا هو النظر في الحاوية كبديل للتغليف، و غالبا ما يكون سبب خسائر كبيرة و وضع وسائل النقل في خطر.

الترتيبات الفنية المستعملة لتعبئة المحركات داخل الحاوية ليست متطابقة لتلك التي يتعين إتخاذها في منتجات الحبوب، بحيث هذه التقنيات تسمح بتجنب إنزلاق البضائع داخل الحاويات عندما تكون السفينة تتحرك، فهذا يعد السبب الذي يجعل من المهم في إختيار الحاوية المناسبة أن يكون حسب طبيعة البضائع<sup>2</sup>.

إلا أن الحاويات يمكن أن تقلل من كمية التغليف اللازمة لبعض البضائع ومع ذلك، وهذا نادرا ما يحدث للبضائع الحساسة الهشة أو البضائع الخطرة، وينبغي في أي حال النظر في نوع البضائع كلا على حدا، مع عدم نسيان الصدمات أو الآثار التي قد تحدث أثناء عمليات التحميل أو التفريغ<sup>3</sup>.

فتعبئة الحاوية ممكن أن يكون معقدا خصوصا إذا كانت الحاوية تضم بضائع خطرة و أخرى غير خطرة<sup>4</sup>، فكل البضائع أو بعضها يمكن أن تختلط في الحاوية مثلا المشروبات الكحولية مع الألواح

---

1-jean – charles vincent ,op.cit,page 39.

2-Cossi hervé assongba,opcit,p73,88.

3- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d’approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs,,opcit,p62.

4- Julie seguineau,opcit,p 26.



الخشبية و زجاجات رضاعة الأطفال مع كاميرات الفيديو، إلا أنه لا يمكن تعبئة البضائع الخطرة مع المواد الغذائية<sup>1</sup>.

ففي مرحلة إعداد التعبئة من الضروري وضع خطة توزيع الحمل التي تنص على ترتيب العناصر المختلفة للبضاعة في الحاوية، و يجب أن تؤخذ في الاعتبار ثلاثة جوانب من مركز الثقل من الحمل:

#### أولاً- الوزن و الكتلة:

و غالباً ما يستخدم الوزن لتسمية الكتلة، وبالتالي أهمية فهم الفرق بين هذين الكميتين، فالكتلة هي خاصة بالمادة فجميع الأجسام لديها كتلة مستقلة عن مكان وجودهم، فعلى سبيل المثال فإن الجسم الذي يزن 100 كيلوغرام سيكون له نفس الكتلة على سطح الأرض كما هو الحال على سطح القمر، علاوة على ذلك، فإن الوزن يحدد إما كتلة الجسم أو قوة الجاذبية التي تمارس على هذه الهيئة، ففي المملكة المتحدة كما هو مستخدم في قانون الأوزان والمقاييس.

و يستخدم هذا المصطلح للإشارة إلى الكتلة، و في إطار المؤتمر العام بشأن الأوزان و التدابير و مختلف الأعمال المتخصصة الأخرى، فإنه يستخدم لتعيين قوة، و بهذا المعنى الوزن هو مقياس لقوة الجاذبية التي تمارس على الجسم المادي في نقطة معينة في الفضاء، و هكذا جسم مع كتلة من 100 كغ سوف يكون وزن 100 كغ على سطح الأرض، و لكن فقط 17 كغ على سطح القمر.

فيجب أن يتم توزيع الوزن بالتساوي في جميع أنحاء طول و عرض أرضية الحاوية، فعلى سبيل المثال إذا كان لدينا حاوية 40 قدماً ( 12 متر) بسعة الشحن 25 طناً و بسعة حجمية 60 م<sup>3</sup>، و البضائع تكون بوزن 25 طناً و لكن فقط بحجم 30 م<sup>3</sup>، فإن هذه البضائع يجب أن ترص إلى غاية

---

1-Benot noel,opcit , p12.

نصف إرتفاع على كامل مساحة الأرضية و بمعنى آخر إلى أن يصل إلى نصف طول الأرضية، و إذا كانت البضائع المراد رصها لديها كثافة متجانسة (باستثناء مجموعات مركزة للغاية)، وبالتالي فإن توزيع الوزن الصحيح لا يسبب أي مشاكل على عكس الشحنات من الكثافة المختلفة التي هي أكثر إشكالية.

### ثانيا- مركز الجاذبية:

من الممكن تحديد مركز الثقل من دفعات مختلفة من السلع عن طريق التقنيات المنصوص عليها في المعايير الأوروبية 2001: BS EN 13054، هذه التقنيات فعالة للطرود على شكل منتظم، وتستند على قدرة المعبئ لتحقيق التوازن بين الطرد على شريط الموازنة و تدويرها، و من الناحية العملية لا يمكن حساب مركز الثقل باستخدام هذه التقنيات أو بأي طريقة أخرى، مع مراعاة عدد دفعات البضائع التي يتعين معالجتها أو الوقت المقيد لتعبئة الحاوية.

إذا لم يتم توزيع كتلة البضائع بالتساوي، فإن مركز الثقل سيكون بالقرب من النقطة التي يكون فيها أثقل، و لغرض الرص الفعال للطرود، فمن المهم تمثيل بوضوح أين مركز ثقل كل طرد و البضائع بأكملها داخل الحاوية.

و تحدد العديد من المذكرات التوجيهية قواعد عامة خاصة بتحميل البضائع في حاويات منها التوجيهات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية / منظمة العمل الدولية / الأمم المتحدة / اللجنة الاقتصادية الأوروبية و التي تشير إلى ما يلي:<sup>1</sup>

---

1- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs, opcit, p 57,58.

يجب أن تكون كتلة البضائع موزعة بشكل موحد على أرضية الحاويات، و حيث يتم وضع عناصر البضائع من الكتل المختلفة في حاوية أو عندما لا تكون الحاوية ممتلئة (إما لأن الحمولة غير كافية أو لأن الحمولة القصوى المسموح بها يتم الوصول إليها قبل أن تكون الحاوية ممتلئة)، فيجب ترتيب الحمل و تثبيته بحيث المركز تقريبي لجاذبية البضائع بالقرب من منتصف طول الحاوية، و في حالة عدم ذلك، قد يكون من الضروري التعامل مع الحاوية بشكل خاص، و لا ينبغي تحت أي ظرف من الظروف أن يتركز أكثر من 60% من الحمل على أقل من نصف طول الحاوية المقاسة من طرف واحد.

فمن المهم جدا أن يتم توزيع الحمل بشكل صحيح، و بالتالي فإن توزيع الكتلة لا ينبغي أن يكون الانحراف أكبر من 5% في أي اتجاه، و لكن هذا ليس دائما ممكنا بسبب طبيعة البضائع نفسها، لهذا السبب من المهم أن يفهم المسؤولين عن التعبئة الحاويات عواقب الحمل خارج مركز.

### ثالثا - الحمل لامركزي:

ما لم تكن كميات البضائع متجانسة و يمكن توزيعها بالتساوي على أرضية الحاوية، فإن مركز الثقل قد لا يكون فوق المركز الهندسي الدقيق (طوليا وأفقيا) للأرض.

و أظهرت الأبحاث أن الحاويات غالبا ما تكون مثقلة، و حوالي 17% من الحاويات التي جمعت بشأنها بيانات كان مجموع كتلتها تتراوح بين 25 و 30 طنا، و حوالي 4% من الحاويات لديها كتلة إجمالية تتراوح بين 30 و 35 طنا، وهو ما يتجاوز في كثير من الحالات الحمولة القصوى التي صممت من أجلها<sup>1</sup>.

---

1- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs,opcit,p 59,60.

## رابعاً- ارتفاع مركز الثقل:

يعني أن مركز الثقل لحاوية ذات 40 قدماً ( 12,19 م) محملة بشكل صحيح و مليئة بالكامل يمكن أن تصل إلى 2,6 م فوق الأرضية، و كلما إرتفع مركز الثقل زاد خطر تمايل الحمولة عند تعرضها لقوى أفقية، و إذا كان مركز الثقل منحرف عن المركز عمودياً فيما يتعلق بقاعدة الحمل، فإن الحمل يميل إلى الميل على الجانب حيث مركز الثقل هو الأقرب إلى حدود القاعدة<sup>1</sup>. و أخيراً تعبئة الحاويات لا تشمل فقط تحميل البضاعة داخل الحاوية و لكن أيضاً التسيف بها و الهدف من ذلك إستقرار البضائع خلال فترة النقل البحري.

و فيما يتعلق بالتعبئة فهناك شروط معينة في عقد النقل بالحاويات، فإذا ما تعلق الأمر بحاوية FWL فيجب أن تملأ تماماً من حيث الوزن و الحجم، في حين حاوية LCL فتتلقى الشحنات بشكل منفصل بدون ملاءها كفاية، و في هذه الحالة الأخيرة فغالبا ما يتم إجراء تجميع البضائع من قبل شاحنين مختلفين.

أما حاوية FCL تمنح من قبل الشاحن مع إستكمال الناقل البحري دون تدخل هذا الأخير لتعبئة البضائع و التي تؤدي إلى عواقب المسؤولية لأداء النقل، عندما يثبت أن الأضرار التي لحقت البضائع ترجع لخطأ مرسل تعبئة الحاوية.

أما حاوية LCL فنادراً ما تكون التعبئة على مسؤولية الناقل البحري الذي يؤدي هذه العملية في إطار عقد النقل البحري، غير أنه يمكن إلتماس مسؤولية الناقل البحري على أساس معاهدة بروكسل لإرتكابه خطأ وضع البضائع في حاوية متهالكة أو سيئة السماكة<sup>2</sup>.

---

1- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs,opcit,p 61.

2-Emmanuelle billy,opcit,p 18,19.

## المبحث الثاني: طرق الرص في النقل بالحاويات

النقل الدولي للحاويات يشمل عموماً الرحلة عن طريق البحر و التي تكون إما أكثر أو أقل طولاً و صرامة، لذلك فإن محتويات الحاوية تخضع لمجموعة من القوى التي لا تمارس أثناء الطريق أو السكك الحديدية، فالسفينة و هي في البحر يمكن أن تتحرك في ستة إتجاهات و نتيجة لذلك تتعرض الحاوية لحركات من الأسفل إلى الأعلى، من جانب واحد لأخر، و ذهاباً و إياباً خلال الرحلة، و بالتالي فإنه من الضروري أن تؤخذ في الإعتبار هذه الظواهر عند تحميل البضائع إلى وحدة الشحن<sup>1</sup>.

فيجب أن يتم رص و تثبيت البضائع في الحاوية بطريقة:

- الصمود في وجه من كل مرحلة من مراحل الرحلة.

- و الصمود في وجه الضغوط في كل وسائل النقل المستخدمة في أقسام مختلفة من الرحلة.

و يتبين بالتالي أن توزيع الشحنات داخل الحاوية يدعم أكثر توازنها و رصها<sup>2</sup>.

فقد تم تصميم الحاويات لتحمل حمولة موزعة بشكل موحد على سطحها بأكمله، و أن تكون كتلة الحمل مدعومة على كلا الجانبين من كلا الجانبين السفلي و الجانبين، و بالإضافة إلى ذلك تم تصميم الجدران الجانبية لتحمل القوات ما يعادل 60% من الحمل الأقصى موزعة بشكل موحد على الحائط الجانبي بأكمله.

---

1-Baye cisse,opcit,p21.

2-Cossi hervé assongba,opcit,p84.

و إن أي حمولة مركزة تقترب من الحمولة القصوى للحاوية بحيث يكون مركز ثقلها أعلى من الحاوية، أو حمولة مركزة إن وضعت على جزء من الجدار الجانبي يمكن أن تمارس قوة أكبر من القيم المتوقعة، و في مثل هذه الحالات قد تفقد الحاوية إستقرارها مما يزيد من خطر وقوع حادث، غير أنه ينبغي أن يوضع في الإعتبار أن عمليات التحميل هذه تمارس ضغطا غير عادي على هيكل الحاوية أثناء عمليات المناولة<sup>1</sup>.

### **المطلب الأول: رص البضائع في الحاويات**

الرص و التستيف السوي للبضائع في الحاويات يعد من بين المشاكل التي تواجه كثيرا الناقلين البحريين، و يعد توفير الحاويات و تعبئة البضاعة داخلها هي المرحلة الأولية للشحن البحري، و النجاح في إنجاز هذه العملية هو أمر حيوي لضمان إستقرار السلع و النقل و السلامة<sup>2</sup>.

فالرص داخل الحاوية هو أيضا مهم مثل تستيف الحاويات على متن السفينة، فإذا المحتوى سيتحرك سوف يتأثر جهاز الإمساك بطريقة أو بأخرى<sup>3</sup>.

فمن مزايا التخطيط المسبق لرص البضائع في الحاوية هو أن عملية تحميلها ستم بسرعة أكبر و بسهولة و ستستغرق وقت أقل، زيادة على أنه سيتم المعرفة مسبقا بأن حجم البضائع تتحملة الحاوية فيجب التأكد من أن جميع البضائع يمكن أن تدخل الحاوية، كما يمكن معرفة أين تتواجد البضاعة داخل الحاوية.

---

1- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs, opcit,p 44.

2- Emmanuelle billy,opcit,p 12.

3-Jean-yves grondin,conteneurs à la mer,gazette de la chambre,lettre d'information de la chambre arbitrale maritime de paris,printemps 2003,numéro 1.

أما مساوئ عدم التخطيط فقد ينتج عنه بأن يشكل الطابق العلوي مشكلة مما يؤدي إلى إزالة البضائع من المنصات و البدء من جديد برصها و قد يتسبب هذا في إرتباك أو ضرر لموظفي ميناء الشحن، و قد يضطر الأمر إلى تفريغ الحاوية بأكملها من البضائع من أجل التوجيه الأفضل للمنصات في المساحة المتوفرة، و قد لا تكون البضائع متكاملة تماما فيتم تفريغ كل شيء و طلب حاوية من تصميم أو حجم آخر.

فالمشاكل التي تقع وقت الشحن يمكن أن تصبح أسوء خلال الرحلة البحرية، و أحيانا تؤدي بأضرار لجميع البضائع، فحدوث تسرب صغير للماء يمكن أن يفسد البضائع بأكملها، في حين تغليف واحد مسطح قد يسبب التحريك بما فيه الكفاية لجميع الطرود الأخرى التالفة<sup>1</sup>.

فقبل عملية رص البضائع في الحاوية يجب أن تكون هذه البضائع معبأة بشكل صحيح و أن توضع عليها العلامات، و أن تتوافق التعبئة و التغليف مع الممارسات التجارية و قواعد الفن، و حتى المتطلبات القانونية المعمول بها في مثل هذه الأمور.

و على وجه الخصوص هناك أحكام مفصلة للغاية في المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة و ينص هذا القانون على قائمة السلع التي يحتمل أن تكون خطرة أثناء النقل و يصف إستخدام التعبئة و التغليف الذي يتكيف مع كل نوع من السلع وفقا لمستوى خطورتها، زيادة على أن هناك لوائح خاصة تحدد خصائص الحاويات البحرية و التعبئة و التغليف، فالتعبئة و التغليف غير لائق قد يؤثر على نوعية رص البضائع في الحاوية<sup>2</sup>.

كما جاء القرار OMI/OIT المتعلق بشحن الحمولة داخل الحاويات ببعض التعليمات التي تهدف إلى تجسيد المبادئ الأساسية الواجب احترامها عند شحن البضائع داخل الحاويات من أجل ضمان سلامة الأرواح، الحمولة وكذا السفينة.

---

1- Arrimage sécuritaire,opcit,p 41.

2-Emmanuelle billy,opcit,p 16.

فقبل الشحن يفرض القرار تفتيشاً خارجياً "فقرة 2/1" وداخلياً "فقرة 2/2" للحاوية المعدة لشحنها بالبضائع مع ضرورة توزيع ثقل الحمولة داخل الحاوية بشكل متناسق "فقرة 2، 3، 5". أما فيما يخص رص الحمولة داخل الحاوية، فلا بد أن يكون بطريقة تجعل البضائع متقاربة، لذلك يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة "فقرة 1، 3، 4". فمثلاً الحمولة الخفيفة يستوجب رصها فوق الحمولة الثقيلة ، و البضائع السائلة تحت البضائع الصلبة "فقرة 2، 3، 6".

و عند الإنتهاء من الشحن لابد من تثبيت الحمولة من الأمام تفادياً لسقوطها عند فتح باب الحاوية<sup>1</sup>.

ينبغي التخطيط للتوضيب في أسرع وقت ممكن و قبل كل شيء ينبغي تفقد الحاوية المعنية بحيث تعالج أي قصور قبل الشروع في التوضيب، فيجب أن يرمي التخطيط إما إلى القيام بتستيف متراس، حيث توضع جميع الطرود بشكل متماسك ضمن حدود الجدران الجانبية و الأمامية للحاوية، أو إلى القيام بتستيف مرصوص حيث لا تملأ الطرود المساحة بأكملها و تكون بالتالي مرصوصة ضمن حدود الحاوية بواسطة وسائل التثبيت و/أو التحزيم على أن لا تتجاوز كتلة البضائع المقرر نقلها الكتلة الإجمالية القصوى المسموح بها لحاوية البضائع و المذكورة على لوحة الإعتماد أما إذا لم يتم تحديد هذه الكتلة فيتعين تحديدها قبل الشروع في التوضيب.

و يجب أن يؤخذ توافق جميع مكونات البضائع و طبيعة أي طرود أو عبوات مستعملة أي طراوها و مدى متانتها في الإعتبار، و ينبغي النظر في إمكانية حصول تلوث غرضي بالروائح أو الغبرة فضلا عن مدى توافق البضاعة من الناحيتين الفيزيائية و الكيميائية، و ينبغي الفصل بين البضائع غير المتوافقة.

---

1- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 28.



- و ينبغي التقيد بأي تعليمات ترد على الطرود أو تتوافر بأي شكل آخر مثلا:
- ينبغي توضيب البضائع التي تحمل علامة " هذا الإتجاه إلى أعلى " وفقا لذلك.
  - لا ينبغي تجاوز إرتفاع التكديس الأقصى حيثما يؤدي التوضيب إلى تكوين رزم من الطرود، ينبغي أن تكون متانة مختلف الطرود كافية لإسناد تلك التي توضع فوقها، على أن تكون متانة التكديس ملائمة لشكل التكديس.
- فيجب الحرص على عدم خلق مخاطر يمكنها أن تهدد سلامة الأشخاص الذين سيفرغون الحاوية في وجهتها النهائية، و تقادي إمكانية سقوط البضاعة عندما تفتح أبواب الحاوية<sup>1</sup>.
- ففي الممارسة العملية غالبا ما تقوم بعض خطوط الشحن بالتحقق من وزن الحاويات و التي تأتي مملوءة على المحطة قبل تحميلها، و إذا ما حدث و أن تجاوز الوزن الكلي للحاويات عن الحد الأقصى المطلوب على المؤشرات المسجلة رسميا من قبل نظام ISO بحيث يكون هذا الحد مكتوب على الباب فعندها يجوز للناقل أن يرفض أخذ الحاوية في عهده.
- غير أن هذا الرفض يشكل عواقب وخيمة فسواء تعلق الأمر بحاوية عادية أو حاوية معينة مثلا حاوية مبردة أو مجمدة فإنه من المستحيل الحد من وزن الحاويات في المحطة، و من أجل التخفيض من الوزن فمن الضروري أن تعود الحاويات إلى مستودع تعبئتها و هذا ما يؤدي إلى عواقب مالية يتحملها المرسل أو الشاحن، إلا أن معظم المهنيين للنقل في الوقت الحاضر لا يقبلون أية مسؤولية و لا يتحملون أية تكاليف خاصة برجوع الحاويات إلى مكان الشحن و رسوم التفيتش أو رسوم أخرى ذات صلة بزيادة وزن الحاويات<sup>2</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 99.

2-Cossi hervé assongba,opcit,p84,87.

فيجب أن يتم تستيف البضائع المرتبة بإحكام في الحاوية بحيث لا يتعرض محيطها لإجهادات مفرطة، أما فيما يتعلق بوحدة نقل البضائع ذات محيط ضعيف أو التي تكون من دون محيط فيجب أن تكون قوى الرص التي تولدها ترتيبات رص البضاعة كافية، و يتم رص الطرود التي يكون حجمها أو كتلتها أو شكلها ضخما كل على حدة للحؤول دون إنزلاقها أو عند الضرورة للحؤول دون إنقلابها.

و يتم تقييم مدى فعالية ترتيبات رص البضاعة بالشكل الصحيح، و يتم التقيد بتعليمات المناولة الخاصة ببضائع معينة، فيجب أن تستوفي البضاعة و لوازم الرص المواصفات الدولية، و يتم فصل البضائع غير المتوافقة على ألا يتم تجاوز الحمولة الصافية القصوى المسموح بها مع الإلتزام بالقيود المفروضة على الأحمال المركزة و عدم إنحراف مركز الثقل<sup>1</sup>.

فإنه لأمر جيد التخطيط لعملية الرص و إتباع الطرق الموصى بها أثناء إستخدام المعدات المناسبة، و من الضروري أيضا متابعة هذه العملية و للقيام بذلك يتم إعداد مخطط حتى يسهل على الموظفين معرفة ما تم تحميله بالفعل، و يجب أن يعرف دائما بالضبط عدد الطرود المحملة لأن أي خطأ ممكن أن يؤدي إلى إرتباك كبير قد يصل الأمر إلى تفريغ كل شيء من أجل إعادة فرز الطرود.

و حتى معدات المناولة فمسألة إختيارها هي خطوة حاسمة، فمع المعدات المناسبة سيكون الشحن سهل جدا و أكثر كفاءة و ضرر أقل، فإذا ما أستخدمت رافعة شوكية فيجب التأكد من أن الشوكة بالطول المطلوب، فشوكة طويلة جدا ممكن أن تلحق الضرر بكل البضائع<sup>2</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 42.

2- Arrimage sécuritaire, opcit, p 44.

## الفرع الأول: أحكام رص البضائع داخل الحاوية

البضائع يجب أن يتم إمساكها بشكل صحيح و أن تكون مرصوفة داخل الحاوية و قوية الثبات، أما الوزن فيجب أن يتم توزيعه بشكل متوازن على كل طول و عرض أرضية الحاوية، و إذا كانت الحاوية تضم بضائع مختلفة فيجب توخي الحذر في الفصل بينها و رصها جيدا، فيجب أن يحترم الحد الأقصى للوزن المسموح به<sup>1</sup> و أيضا الأحمال على أرض الحاوية<sup>2</sup>.

### أولاً: القواعد العامة

إن الطرود الفردية من قبيل صناديق الكرتون التي تستف يدويا، أو البراميل أو الطرود المماثلة التي تستف بإستخدام عربة مرفاع شوكي، أو أي نوع من أنواع البضائع التي توضع على ألواح، يستحسن تستيفها من طرف الحاوية إلى طرفها الآخر، بيد أن مسألة تحديد ما إذا كان هذا التستيف المرصوص يكفي لوحده لضمان رص البضاعة أو ما إذا كان الأمر يستدعي رصا إضافيا تتوقف على طراز وحدة نقل البضائع.

---

1- عدلت المادة 06 من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار و التي دخلت حيز التنفيذ في تاريخ 2016/07/01 بنصها على عدم تحميل أي حاوية معبأة معدة للتصدير دون أن يقوم الشاحن أو من يمثله بتقديم وثيقة تثبت الوزن الإجمالي المحقق للحاوية إلى جانب الوثائق الأخرى المطلوبة.

2-Cossi hervé assongba,opcit,p84.

أما إذا تعلق الأمر ببضائع ثقيلة كألواح الغرانيت و الرخام، فلا يكفي تستيفها من طرف الحاوية إلى طرفها الآخر فمن الضروري إسنادها إلى إطار الحاوية و تثبيتها به و/أو ربطها بأحزمة إلى نقاط الرص.

غير أن قدرة الرص في حاويات البضائع للأغراض العامة المحدودة قد لا تكون ملائمة لبضائع معينة ضخمة و ثقيلة كجدوع الأشجار المقطوعة إذ أن جدرانها الجانبية غير مصممة لمقاومة التسارع التي تتعرض لها هذه البضاعة، و يمكن أن تصاب بالإنقاع، و يصعب للغاية تستيفها بشكل هرمي و رصها بواسطة أربطة التحزيم في حاوية البضائع لأنه يتعذر الوصول إلى نقاط الرص بعد تحميلها ما لم يتم تركيب هذه الأربطة قبل التحميل، لذا يستحسن أن تنقل هذه البضاعة فقط بواسطة وحدات لنقل البضائع من طراز منصات التحميل أو الحاملات المسطحة<sup>1</sup>.

و عندما يتم وضع حمولة ثقيلة و غير قابلة للتجزئة في حاوية، يجب إيلاء الإعتبار لضغوط التحميل على مختلف مناطق الوحدة إذا لزم الأمر، و يجب توزيع الوزن على مساحة الأوسع من البضائع، فعلى سبيل المثال بإستخدام عوارض خشبية مخزنة بشكل صحيح، و ينطبق نفس الشيء على نقل المواد الكثيفة التي يمكن أن تكون مكدسة بسهولة مثل الأوراق أو الألواح الفولاذية<sup>2</sup>.

أما إذا تعلق الأمر بصناديق حساسة من الكرتون ذات أحجام و أشكال متشابهة فيجب أن يكون تستيفها دقيقا بحيث تتحول الكتلة من أعلى إلى الجوانب العمودية لصناديق الكرتون في الأسفل، و إذا إستدعت الضرورة ذلك مثلا بسبب الإنحراف الجانبي للرزمة داخل الحاوية ينبغي وضع ألواح وسيطة من الورق المقوى أو الخشب الرقائقي أو ألواح تحميل بين طبقات الرزمة.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص31،32.

2- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d’approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs, opcit,p 44.

و لا ينبغي تكديس صناديق الكرتون ذات الأشكال و/أو الأحجام المتفاوتة إلا بعد أن تؤخذ صلابتها الهيكلية في الحسبان، و ينبغي ملء الفجوات و تسوية المسطحات غير المنتظمة بواسطة حشوات وقاية<sup>1</sup>.

صناديق الكرتون أو الصناديق المصنوعة من الخشب يجب أن تكون قادرة على تحمل الشحن كعمود يصل إلى السقف من 2,4 إلى 2,7 متر اعتمادا على الحاوية، فيجب أن تكون هذه الكراتين قادرة على تحمل الضغط الجانبي من البضائع المجاورة، و تصل إلى 70 % من الحمل العمودي، و بهذه الطريقة لن تسحق الكراتين إذا مالت الحاوية إلى غاية 30% أثناء المناولة أو السفر في البحر.

فالعلب أو الصناديق الخشبية من نفس الحجم و الوزن ترص الواحدة فوق الأخرى، أما الصناديق مختلفة الوزن و الأبعاد فيجب فصلها عن طريق الفواصل أو مواد أخرى مع وضع حواجز أو حشوات من أجل ملء الفراغات، و إذا كانت البضاعة متباعدة جدا فتوضع الدعامات أو الحشوات أو أيضا يتم حزم البضاعة لمنع أي حركة، على أن توضع الدعامات فقط على الأجهزة الهيكلية من الصناديق و ليس على اللوحات أو الأغشية.

أما المواد الثقيلة و الآلات و الأشياء ذات الأشكال أو الأبعاد غير متكافئة فيجب وضعها في صناديق أو في علب مجهزة من أجل تسهيل مناولتها و التقليل من فقدان فضاء المساحة. إجتنب وضع الأحمال الثقيلة في جانب واحد، ترص البضائع الأثقل حجما أولا، بحيث يكون مخطط رص البضائع كالتالي:

- شحنة " أ " : البضائع الخفيفة الموضوعة في صناديق الكرتون توضع في القمة.
- شحنة " ب " : البضائع الأكثر ثقلا الموضوعة في علب الكرتون توضع في منتصف الإرتفاع.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 113، 114.

- شحنة " ج " : البضائع الثقيلة الموضوعة على المنصات توضع في القاعدة<sup>1</sup>.

فمن الضروري توازن الشحن عن طريق ترتيبه بشكل جيد و بوضع المزاليج في المواقع المطلوبة، كما تستخدم الدعائم و الركائز من أجل منع الحركة الجانبية و من الأمام إلى الخلف، و تستخدم أيضا الأشرطة المعدنية لمنع التحول العمودي، و يجب وضع الدعائم على جانبي الحاوية فمن الأفضل وضعها قطريا ( خط الزاوية) إلى أرضية الحاوية.

الأشياء الثقيلة جدا و الكثيفة يجب أن تثبت جيدا بأرضية الحاوية، و يتم الإستفسار من الناقل أو مالك الحاوية عن الطريقة الواجب إتباعها<sup>2</sup>.

و في حال إرسال طرد ثقيل لا يحتل حيزا كبيرا داخل الحاوية ينبغي إلقاء الحمل المركز على العوارض الهيكلية الطولانية و المستعرضة السفلية لوحدة النقل، ففي المحور الطولاني ينبغي أن يكون مركز ثقل البضاعة الموضبة ضمن الحدود المسموح بها، و في المحور المستعرض ينبغي أن يكون الثقل قريبا من منتصف عرض الحاوية، و في المحور العمودي ينبغي أن يكون مركز الثقل دون منتصف إرتفاع حيز البضاعة داخل الحاوية<sup>3</sup>، و إذا تعذر إستيفاء هذه الشروط ينبغي إتخاذ تدابير ملائمة لضمان المناولة و النقل المأمونين لوحدة نقل البضائع، مثلا وضع علامات خارجية تدل على مركز الثقل و/ أو إعطاء توجيهات لوكلاء الناقل<sup>4</sup>.

---

1- فهناك رسم بسيط باليد يكفي للتخطيط، و لكن سيكون من الأفضل تحضير العديد من وجهات النظر بخصوص الجانب الأمامي و الخلفي و التي سيتم إستخدامها للتخطيط لكل الشحن، إلا أن معظم الشركات اليوم تستخدم أجهزة الكمبيوتر لوضع مخطط الشحن.

2- Arrimage sécuritaire, opcit, p 27,28,33,34.

3- أنظر لرسم البياني لثلاثة مواقع للسفينة في الملحق الثاني الصورة 01.

4- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرفق 20، ص 43.

و يجوز تستيف الطرود التي تكون أشكالها أصعب تحديدا كالأكياس أو البالات وفقا لنمط متشابك  
يسمي أيضا النمط التعارضي، مما يشكل رزمة متينة يمكن رصها بالثبث أو التكتيف، و يمكن  
تستيف البضائع المدورة الطويلة كالمواسير في أخاديد الطبقة السفلية، بيد أنه ينبغي أخذ القوى  
الجانبية التي تولدها الطبقات العليا في أخاديد الطبقات السفلية في الحسبان لأنها قد تولد حملا  
موضعا زائدا على الجدران الجانبية للحاوية إذا كان الإحتكاك بين المواسير ضعيفا<sup>1</sup>.

و عند رص الأكياس يجب توفير الأجزاء الخشبية الكافية على أرضية الحاوية من أجل ضمان  
صرف و تجفيف الماء المكثف، و يتم فصل الأكياس و البالات عن باقي البضائع الأخرى بواسطة  
الفواصل<sup>2</sup>.

أما الطرود ذات الشكل الموحد كالبراميل أو منصات التحميل المقاسية تستف بطريقة نقل إلى أدنى  
حد ممكن من المساحات الضائعة و تتيح في الوقت نفسه تستيفا مرصوصا، و يمكن تستيف البراميل  
إما في صفوف منتظمة و يسمى أيضا " التستيف القائم " ، أو في أخاديد عمودية بما يسمى " التستيف  
الحيداني " ، و يتسم التستيف الحيداني للبراميل الصغيرة بقدر أكبر من الفعالية.

في حين أن التستيف القائم أكثر فائدة في حالة البراميل التي يكون قطر دائرتها كبيرا، و أبعاد  
ألواح التحميل مقياسية و مهيأة إلى حد كبير للعرض و الطول الداخليين لمساحات البضائع في  
شاحنات النقل على الطرق و مقطورات النقل على الطرق و الصناديق النقالة، و لكنها ليست كذلك  
بالنسبة إلى الأبعاد الداخلية لحاويات البضائع<sup>3</sup>، فيجب أن تكون البراميل في وضعية الوقوف و فوهتها  
في الأعلى، على أن توضع بينها الفواصل من أجل حماية حافات البراميل من الإحتكاك<sup>4</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 113.

2- Arrimage sécuritaire,opcit,p 34.

3- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 114.

4- Arrimage sécuritaire,opcit,p 35.

ترص لفات الورق داخل الحاوية بطريقة عمودية، على أن يتم رص لفات البساط و السجادات بشكل مسطح، أما إذا تعلق الأمر بالإطارات فيتم تسطيحها و رصها بطريقة عمودية و ليس بشكل مائل.

و إذا كان هناك طرود ذات حواف حادة فيجب وضعها في الطبقة المركزية و بعيدة بما فيه الكفاية عن جدران الحاوية، و يجب أخذ الرعاية الكبيرة من أجل منع الإنزلاق، و إذا لم يتم ملء الحاوية إلى السعة فمن الأفضل تغطية كل سطح الأرضية قبل إضافة الطبقة العليا من البضائع<sup>1</sup>.

أما إذا كانت الحمولة تتطلب أكثر من وحدة لنقل البضائع، فمن المهم للغاية التخطيط لكيفية توزيع الطرود داخل كل من هذه الوحدات و كيفية إدارة كل منها، فيمكن تسليم الوحدات المعتمدة دفعة واحدة و يتولي الموضب موضع كل وحدة بما يتلاءم و المنشآت المتوافرة، و هناك خيار آخر يقوم على تسليم الوحدات بالتسلسل بحيث يسلم مشغل الحاويات وحدة فارغة و يأخذ وحدة معبأة بأكملها.

فمن المهم في الحالتين التخطيط لتوزيع الطرود في كل وحدة، و قد يقتضي المرسل إليه أن تحمل طرود محددة في وحدة معينة لنقل البضائع، و لكن يمكن أن يؤثر ذلك سلبا في توزيع الأحمال و إمكانية رص البضاعة بشكل صحيح و فصل السلع الخطرة، و كذلك ملء حجم المكان المتوافر، لذا من المهم إعداد خطة كاملة لجميع الطرود و وحدات نقل البضائع قبل الشروع في توضيب أول وحدة لنقل البضائع<sup>2</sup>.

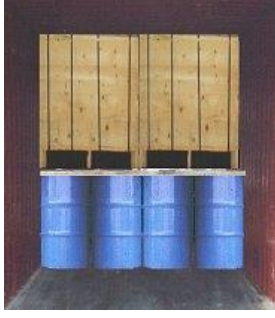
( أنظر الشكل).

---

1- Arrimage sécuritaire,opcit,p 51,53.

2- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،المرفق 20، ص 35.





- تستيف مختلط، سلع جافة  
فوق سلع رطبة



- تستيف مختلط مع إستخدام ألواح  
تحميل

و تقاديا لتضرر البضاعة من الرطوبة في الوحدات المغلقة لنقل البضائع خلال الرحلات الطويلة، ينبغي الحرص على عدم توضع بضائع رطبة أو بضائع ذات رطوبة كامنة أو بضائع يمكنها أن تتسرب مع بضائع أخرى قابلة للضرر بسبب الرطوبة.

و لا ينبغي إستعمال ألواح و ركائز خشبية أو ألواح تحميل أو عبوات مبللة، و في حالات معينة يمكن الحؤول دون الضرر الذي يلحق بالمعدات و البضاعة و الذي تحدثه قطرات الماء المكثف و ذلك بإستعمال مادة واقية كأغطية البوليثلين، بيد أن هذه الأغطية أو الأغلفة قد تساعد على نمو العفن الفطري و حدوث تضرر آخر تسببه الماء إذا كان المحتوى الإجمالي من الرطوبة داخل الحاوية عالية جدا، و إذا توجب إستعمال مواد مجففة ينبغي إحتساب القدرة الإمتصاصية اللازمة<sup>1</sup>.

أما السلع ذات رائحة قوية أو التي تنتج رطوبة ينبغي أن لا توضع بالقرب من الأشياء القادرة على حجب الأبخرة أو التالفة بسبب الماء<sup>2</sup>.

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 99.

2- Arrimage sécuritaire, opcit, p 28.

و إذا ما تم رص بضائع جافة و أخرى صلبة في الحاوية، فيجب أن يتم رف البضائع الجافة فوق البضائع الرطبة، و إذا كانت كلتا البضاعتين في نفس المستوى فيجب إبعادها عن الأرضية. و من أجل رص الأحمال عالية التركيز، يجب إحترام الحد الأقصى المسموح به للوزن وكذلك الأحمال المسموح بها على أرضية الحاوية، فيجب تصميم نوع الأرضيات المطلوبة من أجل توزيع الوزن بشكل صحيح بحيث يستوعب عوامل الشحنة، بأن تكون هذه الأرضية مصنوعة من الخشب ذا السمك الكافي بحيث لا ينحني تحت الشحنة المقصودة، مع وضع دعائم طولية أسفل الحاوية<sup>1</sup>.

أما إذا كانت حجم البضاعة المقرر نقلها في وحدة نقل البضائع ذات سطح مكشوف أو جدران جانبية مكشوفة أكبر من حجم وحدة النقل و سيتجاوز بالتالي حدودها، ينبغي الإتفاق على ترتيبات ملائمة مع الناقلين أو وكلاء النقل لإبداء المشورة بشأن مواضع التستيف على متن السفينة.

ينبغي التقيد تقيدا صارما بأي علامات توضع على الطرود، فالبضاعة التي تحمل علامة " هذا الإتجاه إلى أعلى " لا ينبغي تستيفها عموديا فحسب بل أيضا إبقاؤها عمودية طيلة عملية المناولة، و السلع التي يمكن أن تخضع للتفقد من قبل الناقل أو السلطات الرسمية كالسلع الخطرة أو السلع الخاضعة للرسوم الجمركية ينبغي تستيفها قدر الإمكان عند باب الحاوية<sup>2</sup>.

أما إذا نقلت الطرود الثقيلة على منصة **ISO** أو حاوية مفتوحة فيجب مراعاة العناصر التالية:

- المنصة الموحدة **ISO** ، المستخدمة يجب أن تكون من نوع مناسب مع الأخذ بالإعتبار القوة و الحد الأقصى للتحميل لتثبيت نقاط التحديد.

---

1- organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs, opcit,p 83.

2- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 43.

- أوزان الطرود الثقيلة يجب أن توزع بشكل مناسب.

- عند الضرورة الطرود الثقيلة المنقولة على منصات موحدة ISO أو الحاويات المسطحة يجب أن لا تثبت فقط على هذه الأخيرة و إنما أيضا في الأرضية، نقاط الإمساك تقع على هيكل السفينة ينبغي أن تكون لهذه الأسلاك مرونة تتوافق مع المرونة العامة لكثلة الرص التي تقع تحت الطرود الثقيلة حتى نتجنب بأن تتحمل عبئا مفرطا<sup>1</sup>.

فيتم تجميع البضائع و وضعها في المنصات و يستعين المناولين بعد ذلك بإستخدام المعدات الميكانيكية لنقلها إلى السفينة، كما توفر الحماية الكافية ضد تغلغل المياه عن طريق إستعمال المواد الممتصة أو المقاومة للرطوبة أو حواجز البخار، و تغليف البلاستيكي أو قماش لتخفيف التسرب أو التكتيف<sup>2</sup>.

أما فيما يخص المواد السائبة فيجب أولا التقيد بنسب الملء المنطبقة على السوائل و أن تتوافق تثبيطات الصهاريج و صماماتها مع السلع التي ستنقل فيها بحيث يتم التقيد بإجراءات النقل المأمون للسوائل في الصهاريج المرنة، و يتم التقيد بالمتطلبات المحددة للمواد الغذائية<sup>3</sup>، و إذا ما تم رص مواد سائبة مع مواد أخرى صلبة فيجب حتما فصلها داخل الحاوية، و يتم وضع السوائل من تحت و المواد الصلبة فوقها على أن توضع فواصل فيما بينها<sup>4</sup>.

---

1-recueil de règles pratique pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p 46.

2- Arrimage sécuritaire,opcit,p 28.

3- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،المرفق 20، ص 43.

4- Arrimage sécuritaire,opcit,p 53.

أما بالنسبة للمواد الخطرة فالحاويات الأكثر شيوعاً لنقلها فهي الحاويات المخصصة للأغراض العامة للسلع الجافة والتي تسمى بالحاويات الجافة و حاوية 20 قدم أو 40 قدم، و حاويات الصهاريج، المصممة لنقل السوائل الكيماوية أو الغذائية<sup>1</sup>.

و بالتالي يمكن نقل البضائع الخطرة في الحاويات للأغراض العامة و لكن هذه الحاويات قد تكون سيئة التهوية خصوصاً أن بعض المواد الخطرة تتطلب نقلها في حاويات تسمح بتدفق الهواء من أجل منع تطور و ركود الغازات السامة، لذلك يمكن إستعمال الحاويات سوبر تهوية و هي حاويات مخصصة للأغراض العامة مع سطح تهوية طبيعي بزيادة فتح فتحات التهوية في الجوانب وهي مضادة للماء.

و السوائل الخطرة يمكن تخزينها في براميل معبئة في حاويات للأغراض العامة أو للنقل بكميات كبيرة في حاويات الصهاريج، هذه الحاوية تتكون من صهريج محاط بإطار معدني، هذه الصهريج يتم ملأه على الأقل 80% و 90% على الأكثر من القدرة الإجمالية من أجل السماح بتحقيق الإستقرار للجميع<sup>2</sup>.

فيجب تسمية و وضع علامات على البضائع الخطرة بصورة محددة، و توضع لافتات تحذير خارج الحاوية، و تسجل طبيعة البضائع على جميع ورائق الشحن، و جعل البضائع و المواد المطلوبة جاهزة قبل البدء بالرص، فالتخطيط الجيد يسهل في ترتيب و التراص و توزيع الشحن مع تجنب الحاجة إلى إزالة البضائع لإضافة عناصر غير متوقعة<sup>3</sup>.

---

1- الحاويات الجافة هي حاويات مغلقة ذات سقف و جدران جانبية و أطراف صلبة مصممين من أجل الشحن الأمامي.

2- Julie seguinéau,opcit ,p 22.

3- Arrimage sécuritaire,opcit,p 29.

أما فيما يخص نقل المتفجرات فلا تستخدم حاويات الشحن لنقل مواد أو سلع متفجرة من الرتبة 1 ما لم تكن صالحة للإستخدام حيث تركيبها، كما يثبت من وجود لوحة إعتقاد ( طبقاً للإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات)، و ما لم يتم إجراء فحص عيني تفصيلي على النحو التالي:

- قبل تحميل حاوية الشحن بمتفجرات يلزم التأكد من خلوها من مخلفات الشحنة السابقة، و التأكد من صلاحيتها للإستخدام من حيث التركيب و خلو الأرضية و الجدران الداخلية من النتوءات.

- يعني مصطلح "الصلاحية للإستخدام من حيث التركيب" ألا تكون هناك عيوب كبيرة في العناصر الهيكلية لحاوية الشحن على سبيل المثال قضبان المجاري العلوية و السفلية الجانبية، و قضبان النهايات العلوية و السفلية، و عتبة و عارضة الباب، و عوارض الأرضية، و الدعامات و تركيبات الأركان، و يقصد بالعيوب الكبيرة أي نقر أو إنحناء في العناصر الهيكلية يتجاوز عمقه 19 مم بصرف النظر عن طوله، أو أي تشققات أو قصور في العناصر الهيكلية، أو أكثر من وصلة تراكيبية، أو أية وصلة تراكيبية غير سليمة ( من قبيل الوصلات المعشقة) في قضبان النهايات العلوية أو السفلية أو في أعلى الباب،

أو وجود أكثر من وصلتين تراكيبيتين في أي من قضبان المجاري العلوية أو السفلية الجانبية أو أية وصلة تراكيبية في عتبة الباب أو دعامات الأركان، أو وجود أي ثقب أولي أو كسر في مفصلات الباب أو غياب إحداها أو عدم صلاحيتها لأي سبب أو وجود أي حشوات أو لحامات غير محكمة، و في حالة أي تشوه في الشكل العام يعوق إدخال الحاويات في العيون المخصصة لها في السفينة.

- بالإضافة إلى ذلك لا يقبل التلف في أي جزء من حاوية الشحن بصرف النظر عن المادة التي صنعت منها، من قبيل صدأ المعدن في الجدران الجانبية أو تلف الصوف الزجاجي، غير أن يمكن قبوا ظواهر البلى العادية كالصدأ و النقر غير الغائرة و الخدوش البسيطة و غيرها من ظواهر التلف التي لا تؤثر في صلاحية إستخدام الوحدة أو صمودها للتقلبات الجوية<sup>1</sup>.

---

1- توصيات بشأن البضائع الخطرة،لائحة تنظيمية،المرجع السابق،ص 375.

- فيما يتعلق بالمساحيق الحرة الإنسياب و الألعاب النارية تكون أرضية حاوية الشحن سطح أو غطاء غير معدني.

و بخصوص نقل الغازات فلا تنقل الأيروسولات لأغراض إعادة معالجتها أو للتخلص منها إلا في وحدات نقل جيدة التهوية و لا تنقل في حاويات الشحن المغلقة، و يراعي ألا تسبب الكمية الكلية للمادة و أنواع و عدد الطرود و طريقة التستيف أي مخاطر للإنفجار<sup>1</sup>.

### ثانياً: قواعد خاصة برص المواد السائبة في الحاوية

#### 1- السوائل غير الخاضعة للوائح ناظمة في الوحدات الصهرجية لنقل البضائع:

إن الوحدات الصهرجية لنقل البضائع المملوءة بسوائل تقل لزوجتها عن 2680 مم<sup>2</sup>/ثانية عند درجة حرارة تبلغ 20 ° مئوية، يجب أن تعبأ حتى نسبة 80% على الأقل من حجمها لتفادي التعرض للخطر، على ألا تزيد هذه النسبة على 95% من حجمها، ما لم تتم الإشارة إلى خلاف ذلك، و تقبل أيضا نسبة ملء أقصاها 20% و تقل عن 80% فقط عندما يكون بدن الصهرج مقسما بواسطة حواجز فاصلة أو حارقات للتمور إلى حجيرات لا تزيد سعتها على 7500 لتر.

ينبغي أن يكون بدن الصهرج و جميع صلاته و صماماته و حشياته المانعة للتسرب متوافقة مع السلع التي ستنقل في ذلك الصهرج، و في حالة الشك بذلك، ينبغي الإتصال بمالك الصهرج أو مشغله، و ينبغي إغلاق جميع الصمامات بشكل صحيح و تفحصها للتأكد من مدى كتمامها للتسرب.

في ما يتعلق بنقل السلع الغذائية ينبغي أن يستوفي الصهرج المتطلبات التالية:

- إن جميع أجزاء الصهرج التي تكون على تماس مباشر مع السلع الغذائية ينبغي أن تكون مكيفة

---

1- توصيات بشأن البضائع الخطرة،لائحة تنظيمية،المرجع السابق،ص 375.

بطريقة تضمن الملائمة الإجمالية للصهريج من حيث نقل السلع الغذائية.

- ينبغي أن يكون الوصول إلى الصهريج سهلاً و ملائماً لأغراض التنظيف و التعقيم.

- ينبغي أن يتيسر تفقد الصهريج من الداخل.

- ينبغي أن توضع العلامة التالية: " للسلع الغذائية فقط"، أو علامة مماثلة بشكل واضح على

الصهريج من الخارج.

### أما السوائل في الصهاريج المرنة

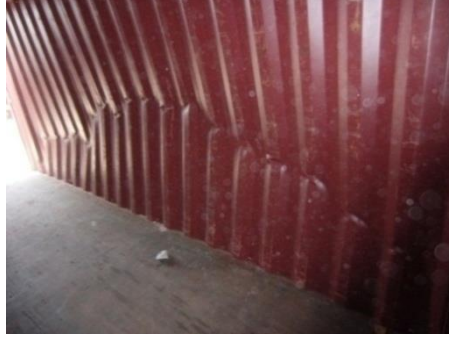
فإن الصهاريج المرنة التي تستخدم لنقل سائل سائبة ينبغي أن تحمل ملصقا يؤكد الموافقة عليها وفقاً للطراز من قبل هيئة إستشارية معتمدة، و ينبغي دائماً إتباع تعليمات التركيب الصادرة عن شركة تصنيع الصهريج المرن و تفقد البضاعة المقرر نقلها للتأكد من توافقها مع المواد التي صنع منها هذا الصهريج، و يحظر نقل السلع الخطرة في صهاريج مرنة.

و تخضع محتويات الصهريج المرن أثناء النقل لقوى دينامية من دون إحتباس ملحوظ بفعل الإحتكاك، و تضغط هذه القوى على محيط الحاوية و قد تلحق أضراراً أو تتسبب بقصور كامل، لذا ينبغي تخفيض حمولة الحاوية بشكل صحيح عندما تستخدم لنقل صهريج مرن معبأ، و يتوقف هذا التخفيض على طراز الحاوية و واسطة النقل، و عندما يحمل صهريج مرن في الحاوية للأغراض العامة لا ينبغي أن تتخطى كتلة السائل في الصهريج المرن قيمة يتفق عليها مع مشغل وحدة نقل البضائع و ذلك لتفادي تعرض وحدة النقل لأضرار تنجم عن الإنتفاخ<sup>1</sup>.

أنظر الشكل

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، ص 126.



### - جدار جانبي متضرر في الحاوية -

و قبل تحميل الصهريج المرن ينبغي تفقد الحاوية بعناية للتأكد من منعها الهيكلية و حسن إشتغال قضبان إغلاق كل لوحة إطارية من الأبواب، ثم ينبغي تجهيز وحدة نقل البضائع بتنظيفها تنظيفاً شاملاً و إزالة جميع الشوائب، كالمسامير الناتئة و توسيد قعرها و جدرانها بالورق المقوى، و لا سيما في إستخدام تبطين ذي صلة بالبضاعة لنقل بضائع سائبة كالحبوب أو البن أو مواد حساسة مماثلة.

و في حاويات 40 قدم ينبغي إستخدام الخشب الرقائقي لتوسيد الجدران الجانبية تفادياً للأضرار التي تتجم عن الإنتفاخ، و ينبغي تدعيم الباب الطرفي للحاوية بعوارض عمودية يتم إدخالها في الأخاديد الملائمة و بتوسيد متين من الورق المقوى أو الخشب الرقائقي. و إذا كان الصهريج المرن مجهزاً بماسورة توصيل داخلية، ينبغي أن تكون هناك فتحة في هذا التوسيد تتطابق مع موضع الماسورة بمحاذاة الباب الأيمن، و ينبغي فض الصهريج المرن الفارغ و بسطه بشكل دقيق تسهيلاً لعملية الملء<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 128.



و من أجل ملء صهريج مرن فارغ ينبغي إغلاق الباب الأيسر لوحدة نقل البضائع بإحكام بما يوفر الإسناد الملائمة للمزلاج الذي يتم إدخاله، و ينبغي ملء الصهريج المرن بسرعة خاضعة للتحكم، و يستحسن استخدام وسائل مانعة للإنسكاب كأكياس التجميع أو صواني التقطير، و بعد ملء الصهريج و إغلاقه بإحكام ينبغي إغلاق باب الحاوية و وضع ملصق تحذيري على اللوحة الإطارية للباب الأيسر و لا ينبغي أن يكون هناك أي جزء من الصهريج المرن أو العوارض العمودية أو الفواصل الإنشائية لأغراض الإحتجاز على تماس مع أي من الأبواب عندما تكون الحاوية محملة بالكامل.

و من أجل تفريغ صهريج مرن ينبغي فتح الباب الأيمن للحاوية بعناية من أجل الوصول إلى ماسورة التوصيل العلوية أو السفلية للصهريج المرن، و ينبغي أن يظل الباب الأيسر مغلقا إلى أن يصبح الصهريج فارغا فعليا، و يستحسن استخدام وسائل مانعة للإنسكاب كأكياس التجميع أو صواني التقطير، و ينبغي التخلص من الصهريج المرن وفقا للوائح المطبقة<sup>1</sup>.



- حاوية مجهزة بصهريج مرن -

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 127.

## 2- البضائع الصلبة السائبة غير الخاضعة للوائح ناظمة:

يمكن توضيب البضائع الصلبة السائبة غير الخاضعة للوائح ناظمة في وحدات نقل البضائع شريطة أن يكون محيط مساحة البضاعة فيها قادرا على مقاومة القوى الساكنة و الدينامية للمواد السائبة في ظروف النقل المتوقعة، و حاويات البضائع مجهزة بأخاديد للتدعيم في الركائز الزاوية للأبواب تصلح للقضبان الفولاذية المستعرضة التي يبلغ مقطعها العرضي المربع 60 مم، و هذا الترتيب مصمم خصيصا لتدعيم الباب الطرفي لحاوية البضائع لكي يقاوم حملا يبلغ 0,6 p، وفقا للمتطلبات المتعلقة بالبضائع الصلبة السائبة، و ينبغي إدخال هذه القضبان بالشكل الصحيح<sup>1</sup>.

بمجرد الإنتهاء من عملية رص البضائع في الحاويات و تلقي تعليمات الشحن، فالجسر المتحرك يأخذ الحاويات و يضعها على سيارة النقل الداخلي التي تستعمل في الميناء و التي تتوجه بدورها إلى الرافعة المعنية و الموضوعة في مكان الإنتظار من أجل القيام هذه الأخيرة برفع الحاوية على متن السفينة في المكان المحدد<sup>2</sup>.

و يجب أن يكون عتاد الرفع المستخدم على متن السفينة مصمم بشكل جيد و التشييد الجيد و تقدم القوة الكافية للخدمة المخصصة لها، و يجب إختبار أجهزة الرفع و فحصها وفقا للوائح الوطنية<sup>3</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص127.

2-Julien dubreuil, la logistique des terminaux portuaires de conteneurs, cirrelt-2008-38, aout 2008, p46.

3- Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, p86.

## الفرع الثاني: لوازم الرص

ينبغي أن تكون تقنيات التستيف ملائمة لطبيعة البضاعة من حيث الوزن و الشكل و المتانة الهيكلية و الظروف المناخية، و يشمل ذلك الإستخدام الصحيح لحشوات و قاية البضائع و إختيار الطريقة المناسبة للمناولة الميكانيكية و التستيف الصحيح للطرود المهواة، و ينبغي أن يأخذ مفهوم التستيف في الإعتبار سلاسة عمليات التفريغ.

كما يجب الإمتناع عن رص البضاعة بواسطة لوازم تفرط في إجهاد هيكل وحدة نقل البضائع أو البضاعة، و يجب الإمتناع عن إخضاع لوازم الرص لإجهاد مفرط، و شد لوازم الرص إلى درجة تلحق الضرر بالعبوات أو السلع<sup>1</sup>.

## أولاً- أكياس حشوات الرصد:

تخضع البضاعة أثناء النقل لتسارعات في مختلف الإتجاهات مما يؤدي إلى تحركها من إنزلاق أو إنقلاب، و إستخدام أكياس حشوات الرصد أو الأكياس النفخية لتثبيت البضاعة يتيح تقادي ذلك، و يجب مواءمة حجم أكياس حشوات الرصد و متانتها مع وزن البضاعة بحيث تكون قدرة كل كيس من حيث رص البضاعة المسموح بها من دون أن يتلف أكبر من القوة التي تحتاجها البضاعة لتثبيتها، بحيث تتفاوت القوة القصوى التي يمكن أن تؤثر بها البضاعة الجاسئة في كيس حشوات الرصد بتفاوت كتلة البضاعة و حجمها و إحتكاكها بالسطح و قوة التسارعات.

و إذا أستخدم كيس حشوات الرصد لمنع تحرك البضاعة إلى الأمام عند إعمال المكابح على سبيل المثال ينبغي إستعمال كتلة البضاعة الموجودة خلف الكيس في هذه الصيغ، أما إذا أستخدم الكيس

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 14، 112.

بدلاً من ذلك لمنع الحركة الجانبية للبضاعة ينبغي إستعمال مجموع الكتلة الأضخم للبضاعة الموجودة على يمين كيس حشوات الرfid أو على يساره.

و تتوقف مساحة التماس بين كيس حشوات الرfid و البضاعة على حجم الكيس قبل نفخه و الحيز الذي يشغله، فينفخ كيس حشوات الرfid بضغط زائد بعض الشيء، و إذا كان هذا الضغط ضعيفاً جداً يمكن أن ينفس الكيس في حال إرتفع الضغط المحيط أو في حال إنخفضت درجة حرارة الهواء، و على العكس من ذلك، إذا كان ضغط الملء مرتفعاً للغاية يمكن أن يتفزر الكيس أو يلحق الضرر بالبضاعة في حال إنخفض الضغط المحيط أو في حال إرتفعت درجة حرارة الهواء.

و يتوقف تفزر كيس حشوات الرfid على نوعية الكيس و حجمه و الحيز الذي يشغله، و لا ينبغي على الإطلاق السماح للضغط الذي تولده قوى البضاعة على الكيس بأن يقترب من بلوغ ضغط تفزره نظراً لمخاطر التفزر، لذا ينبغي أخذ عامل السلامة في الحسبان و إذا إستدعت الضرورة ينبغي إختيار كيس ذي ضغط تفزر أعلى.

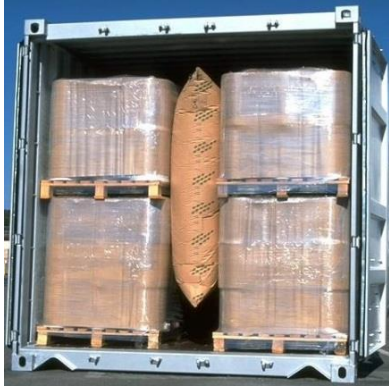
و من أجل إجراء العمليات الحسابية مع الإحتفاظ بهامش معين للسلامة ينبغي إستعمال عامل الإحتكاك الأدنى، أي إما عامل الإحتكاك بين البضاعة الموجودة في الطبقة السفلية و المنصة أو عامل الإحتكاك بين طبقات البضاعة<sup>1</sup>.

في حال إستخدام أكياس من حشوات الرfid لملء الفجوات، ينبغي التقيد بتعليمات شركات التصنيع بشأن ضغط الملء و الفجوة القصوى بكل دقة، و لا ينبغي إستخدام هذه الأكياس كوسيلة لملء المساحة الخاوية عند أبواب الحاوية ما لم تتخذ تدابير إحترازية لضمان عدم تسببها بفتح الأبواب بعنف، و إذا لم تكن المسطحات في الفجوات مستوية مما يهدد بإلحاق الضرر بأكياس حشوات الرfid بفعل الحك و الثقب.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 140، 141، 142.

ينبغي إتخاذ التدابير الملائمة لتسوية هذه المسطحات على النحو المطلوب، و ينبغي تقدير قدرة أكياس حشوات الرغد على تثبيت البضاعة بضرب الضغط التفري الأسمي بسطح التماس في جانب واحد من ترتيبات التثبيت و بعامل سلامة يبلغ 0.75 للأكياس التي يعاد إستعمالها<sup>1</sup>، و يتم التذكير بأن حشوات الرغد تمارس الضغط على السطح لدى لا ينبغي أن تستخدم على سطح الحاوية، و من أجل تجنب الثقب يجب التأكد دائما من عدم وجود حواف بارزة أو كائنات حية<sup>2</sup>.



- مساحة حاوية مملوءة  
في الوسط بكيس حشوات الرغد



- طرود ذات أشكال غير منتظمة جرى تثبيتها  
بواسطة أكياس حشوات الرغد

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 106.

2- Arrimage sécuritaire, opcit, p 40.

## ثانيا- لوازم الحشوات الواقية و الفصل بين البضائع:

ينبغي إستعمال لوازم الحشوات الواقية الضرورية لحماية البضاعة من الماء الناجم عن تكثف الرطوبة و على الأخص بواسطة مايلي:

- ألواح خشب طبيعي تحول دون تجمع الماء في أرضية الحاوية.

- قماش من الخيش أو ألواح كرتون أو حصائر من الألياف الطبيعية تحول دون تساقط الماء من سقف الحاوية.

- ألواح خشب طبيعي أو ألواح خشب رقائقي للحوول دون إنسياب الماء على جوانب الحاوية.

يمكن أيضا إستعمال ألواح خشب طبيعي أو قطع مربعة من الخشب لخلق فجوات بين طرود البضاعة تسهيلا للتهوية الطبيعية و على الأخص في الحاويات المهواة، و علاوة على ذلك لا غنى عن إستعمال حشوات الوقاية الخشبية هذه عند توضيب الحاويات المبردة.

و قد تستخدم ألواح الخشب الطبيعي أو ألواح الخشب الرقائقي أو ألواح تحميل البضائع لموازنة الأحمال ضمن رزم طرود البضاعة و تثبيتها منعا لنزحزحها أو إنهيارها، و يمكن إستعمال الوازم نفسها للفصل بين الطرود التي يمكنها أن تلحق الضرر ببعضها و حتى لإقامة أرضية مؤقتة في الحاوية لكي لا تلقي حمولة تكديس غير ملائمة بتقلها<sup>1</sup>.



- أرضية مؤقتة من الخشب-

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 101.

يمكن إستعمال لوازم الحشوات الواقية و بالأخص الأغطية البلاستيكية أو الورقية و شباك الألياف للفصل بين مكونات البضاعة غير الموضبة و المرسله إلى جهات مختلفة، كما يستعمل التغليف بالورق المقوى أو البلاستيك لوقاية البضاعة الحساسة من الشوائب أو الغبار أو العفونة و لاسيما أثناء التوضيب.

و لا ينبغي إهمال القيود المفروضة على إستعمال لوازم الحشوات الواقية في ما يتعلق بلوائح الحجر الصحي و لاسيما الخشب الطبيعي أو قطع الخشب الكبيرة<sup>1</sup>.

### ثالثاً - الإحتكاك و المواد التي تزيد من الإحتكاك:

يفضل أن تكون الأرضية ذات إحتكاك منخفض من أجل مناولة صناديق الكرتون و توضيبها و من أجل دفع بضاعة ثقيلة، غير أن هناك فائدة لا يستهان بها من وجود إحتكاك عال بين البضاعة و أرضية التستيف في الحاوية تتيح التقليل إلى أدنى حد ممكن من جهود الرص الإضافية، فإن وجود إحتكاك جيد بين الطرود أو بين السلع عينها مثلا المساحيق أو الحبيبات المعبأة في أكياس يسهم في جعل التستيف مستقرا.

و تعتمد ضخامة قوى الإحتكاك العمودي بين أحد مكونات البضاعة و أرضية التستيف على كتلة المكون و معامل التسارع العمودي و عامل معين للإحتكاك، و فيما يتعلق بالبضائع التي ترص بإتباع الرص المباشر ينبغي إستخدام عامل إحتكاك دينامي مضافا إليه نسبة 75% من عامل الإحتكاك الساكن المنطبق نظرا لأن الإستطالة اللازمة لأربطة التحريم لكي توفر قوى التقييد المطلوبة تترافق مع ترحزح البضاعة بعض الشيء.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 102.

إن المواد التي تزيد من الإحتكاك كالحصائر المطاطية أو الأغطية المصنوعة من البلاستيك المشكل أو الورق المقوى الخاص يمكنها أن تعطى عوامل إحتكاك أعلى تصرح عنها شركات التصنيع و تجيزها.

بيد أنه ينبغي توخى الحرص عند الإستخدام العملي لهذه المواد، فعامل الإحتكاك الذي أجز لها قد يكون محصورا بالنظافة و الإستواء الكاملين لمسطحات التماس و بدرجات حرارة و رطوبة معينة في الجو المحيط، و لن يتم الحصول على التأثير المطلوب من حيث تزايد الإحتكاك إلا إذا تحول وزن البضاعة بأكمله عبر المادة التي تزيد من الإحتكاك أي فقط إذا لم يكن هناك تماس مباشر بين البضاعة و أرضية التستيف، و ينبغي التقيد بتعليمات شركات التصنيع بشأن إستخدام هذه المواد.

#### رابعا - مواد ترتيبات التثبيت و التكتيف:

إن التثبيت أو التكتيف أو التدعيم هي طريقة للحرص تستعمل فيها عوارض و أطر خشبية أو ألواح تحميل فارغة أو أكياس رفق، فعلى سبيل المثال لملء الفراغات بين البضائع و الحدود الجاسئة للحاوية أو لملء الفراغات بين مختلف الطرود، و تنتقل القوى بواسطة هذه الطريقة بتأثير الضغط و بأقل قدر من التشوه.

أما ترتيبات التكتيف أو التدعيم المائلة فإنها قد تنهار فجأة بفعل وزن الحمل و ينبغي بالتالي تصميمها بالشكل الصحيح، و في الحاويات ذات الجوانب المتينة ينبغي إذا أمكن تستيف الطرود بإحكام إلى محيط وحدة نقل البضائع من الجانبين بحيث تبقى مساحة خاوية في الوسط، و يتيح هذا الترتيب التقليل من القوى التي تضغط على ترتيبات التكتيف لأن قوى الجاذبية من جهة واحدة فقط هي التي يتوجب تحويلها في وقت معين<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص103.



إن القضبان المستعرضة الموجودة في وحدة نقل البضائع و التي ترمي إلى تثبيت رزمة من الطرود أمام الباب أو في مواضع وسيطة داخل وحدة النقل، ينبغي أن يكون مقطعها المستعرض ذا متانة كافية لتحمل القوى الطولانية المتوقعة من البضاعة، و يمكن غرز طرفي كل من القضبان في التضييعات المتينة لجدران وحدة نقل الجانبية، و لكن يستحسن تثبيتها بإطار الهيكل.

مثلا عند العوارض السفلية أو العلوية أو التثبيتات الزاوية، و تؤدي هذه القضبان وظيفة العوارض وتثبت عند طرفيها و تحمل بطريقة متجانسة على إمتداد طولها الذي يبلغ حوالي 2,4 متر، و يحدد مدى مقاومتها للانحناء القوى التي يمكنها ان تقاومها، و يمكن تحديد العدد اللازم من هذه القضبان فضلا عن أبعادها بواسطة عمليات حسابية.

فينبغي اللجوء إلى تثبيت الحمولة بواسطة قطع خشبية مربعة تدق فيها مسامير لمنعها من التزحزح لتلبية إحتياجات الرص الثانوية فقط، و تبعا لحجم المسامير المستعملة يقدر بأن مقاومة هذه الترتيبات للإنقصاف تساوي قوة تثبيت تتراوح بين 1 و 4 كيلونيوتن لكل مسمار، و يفضل إستعمال أوتاد دسر تدق فيها مسامير لتثبيت أشكال مدورة كالمواسير.

و ينبغي الحرص على قص هذه الأوتاد بحيث يعزز محور التجذع مقاومتها للإنقصاف، وهذه القضبان أو الأوتاد الخشبية لا ينبغي تثبيتها بمسامير إلا بعناصر حشوات الوقاية أو قطع الخشب التي توضع تحت البضاعة، و الأرضيات الخشبية للحاويات لا تصلح عموما لدق المسامير فيها، و يمكن القبول بدق المسامير في أرضيات الخشب اللين للحاملات المسطحة أو المنصات و الوحدات المكشوفة لنقل البضائع بعد موافقة المشغل<sup>1</sup>.

في حال التستيف المترابط ينبغي ملء المساحات الخاوية و يستحسن أن يتم ذلك بإستعمال ألواح تحميل فارغة يجري إدخالها و تثبيتها بقضبان خشبية إضافية حسب الضرورة، و المواد التي يمكن أن

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 105.

تتشوه أو تنكش بشكل دائم كحصائر الخيش أو تلك المصنوعة من الرغوة الصلبة ذات المقاومة المحدودة، لا ينبغي إستعمالها لهذا الغرض.

و يقبل بالفجوات الصغيرة بين وحدات الأحمال و عناصر البضاعة المماثلة و التي لا يمكن أن تفاديهما و هي ضرورية لتحميل السلع و تفريغها بسلاسة، و لا يتعين ملؤها، و لا ينبغي أن يتجاوز مجموع المساحات الخاوية في أي إتجاه طولاني 15 سم، بيد أنه ينبغي التقليل قدر المستطاع من المساحات الخاوية بين عناصر البضاعة الكثيفة و الصلبة كالفولاذ أو الخرسانة أو الحجارة.

و لا يتعين ملء الفجوات بين البضاعة التي تستف و ترص بإحكام إلى ألواح التحميل إذا كانت هذه الألواح مستفة بإحكام و لا يمكنها أن تتقلب<sup>1</sup>.



- بضاعة مرصوصة بإحكام إلى ألواح تحميل بواسطة أربطة تخزين مصنوعة من الألياف

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 105.

### الفرع الثالث: مواد و ترتيبات التحريم

يسهم الشد المسبق لأربطة التحريم في التقليل من تزحج البضاعة إلى أدنى حد ممكن، بيد أن هذا الشد المسبق لا ينبغي أن يتجاوز على الإطلاق 50 % من حمل الرص الأقصى لرباط التحريم، و الرص المباشر بواسطة عناصر ضغط جاسئة ( سنادات أو دعائم) أو بواسطة وسائل إحكام ( أقفال مخروطية أو مزاليج دوارة) لا يسمح بحركة هامة للبضاعة و ينبغي أن يكون بالتالي الطريقة المفضلة للرص المباشر.

يجوز لأغراض التحريم إستعمال حبال من الألياف تتألف من قنب مانبلا و القنب الهندي و قنب السيزال أو من خليط من قنب مانبلا و قنب السيزال، فضلا عن الحبال المصنوعة من الألياف الإصطناعية، و تحافظ الحبال المصنوعة من الألياف على المتانة نفسها في الحنيات عند الزوايا المدورة، و ينبغي ربط حبال التحريم بشكل ضفيرتين أو ثلاث ضفائر أو أربع ضفائر و شدها بواسطة ملفاف خشبي يدوي.

و ينبغي أن تكون العقد مربوطة بإحتراف، مثلا العقدة المنفردة و العقدة النصفية المزدوجة، و الحبال المصنوعة من الألياف حساسة للغاية لإزاء الحك عند الزوايا الحادة أو العوائق.

إن الكابلات المعدنية التي تستخدم لأغراض التحريم في وحدات نقل البضائع التي ستنقل بحرا تتألف من أسلاك فولاذية ذات حمل تمزيق إسمي يبلغ حوالي 1,6 كليونيوتن/ملم<sup>2</sup> و ذات 6 ضفائر تضم كل منها 19 سلكا و جوفها من الألياف، و تتوافر ضفائر أخرى لأسلاك التحريم تتألف من جوف أضخم من الألياف و عدد أقل من المقاطع المعدنية المستعرضة و هي ذات متانة أقل بكثير عند قطرها الخارجي<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 107، 117.

أما أسلاك التحزيم تجمع عموماً بواسطة مشد للكابلات، و من المهم للغاية أن يكون مقياس هذه المشدات ملائماً و يكون عددها كافياً و توضع في الإتجاه الصحيح و تشد على النحو المطلوب، إن أدوات الشد و التجميع المرتبطة بأسلاك التحزيم لأغراض النقل البحري ليست معيارية على وجه العموم، و ينبغي على شركات التصنيع أن تحدد و توثق حمل الرص الأقصى للجزء من أربطة التحزيم المصنوع من أسلاك معدنية.

إن سلاسل التحزيم هي عموماً سلاسل ذات حلقات طويلة مصنوعة من الفولاذ قوته 8، و حمل الرص الأقصى لسلسلة طولها 13 ملم من فولاذ قوته 8 يبلغ 100 كيلونيوتن، و ينبغي الحصول على حمل الرص الأقصى لأبعاد فولاذ أخرى من مواصفات شركات التصنيع، و السلاسل ذات الحلقات الطويلة حساسة للحركة حول الحنيات التي يقل شعاعها عن 10 سم.

و أداة الشد المفضلة هي عتلة ذات فتحة لنابض لإعادة شد الأربطة أثناء التشغيل<sup>1</sup>، على عكس سلاسل التحزيم التي تستخدم على الطرق و السكك الحديدية هي في غالبيتها سلاسل ذات حلقات قصيرة و تخصص السلاسل ذات الحلقات الطويلة لنقل قطع الخشب الكبيرة.

إن الأشرطة الفولاذية المخصصة للتحزيم تصنع عموماً من فولاذ ذي مقاومة عالية للشد و تتراوح مقاومته العادية للكسر بين 0,8 و 1,0 كيلونيوتن/مم<sup>2</sup>، و الإستخدام الأكثر شيوعاً للأشرطة الفولاذية هو لتشكيل رزم كبيرة من طرود البضاعة، و أيضاً تستخدم لإيثاق الطرود بالحاملات المسطحة أو المنصات أو مقطورات الدرجة، و تشد هذه الأشرطة و تثبت بواسطة أدوات خاصة يدوية أو تعمل بالهواء المضغوط، و يتعذر إعادة شدها بعد ذلك.

و بما أن مرونة هذه الأشرطة قليلة تبلغ إستطالتها حوالي 0,3 % عندما تحمل وفقاً لحمل الرص الأقصى المحدد لها، فقد تفقد شدها الإبتدائي إذا إنكمشت البضاعة أو تكومت، فإن ملائمة الشرطة الفولاذية لرص البضائع محدودة<sup>2</sup>.

---

1- أنظر الملحق الثاني الصورة 12.

2- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 108، 109، 110.



- تجميع سبائك معدنية في وحدات بواسطة أشرطة فولاذية- ( رص غير مكتمل)

و إذا كان التماسك بين عناصر البضاعة أو إتزانها المانع للإنتقال ضعيفا قد يتعين إتخاذ تدابير تراص إضافية، كالتحزيم الطوقي أو التحزيم الربطي لمجموعات من عناصر البضاعة بواسطة شريط فولاذي أو شريط بلاستيكي لاصق أو بواسطة أعطية بلاستيكية، و ينبغي ملء المساحات الخاوية بين عناصر البضاعة أو بين البضاعة و حدود الحاوية حسب اللزوم، و إذا كان هناك تماس مباشر بين عناصر البضاعة و حدود الحاوية قد يتعين إضافة طبقة بينية من مواد الوقاية.

أما التحزيم الأنشوطي و الذي يتم بموجبه تثبيت أربطة التحزيم من جانبيها و يسمى أيضا " التحزيم الأنشوطي غير المجدي" فلا تأثير له من حيث الرص المباشر و قد يؤدي إلى تدحرج الطرد و هو بالتالي غير مستصوب، و هناك أربطة تحزيم ذات تثبيبات زاوية تتيح بديلا عن التحزيم النابضي.

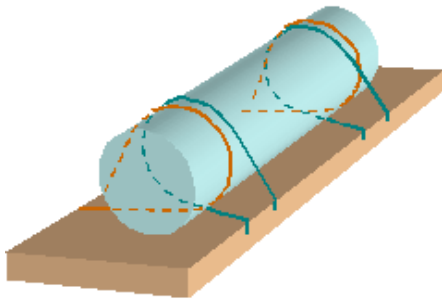
بغض النظر عن طريقة التحزيم المعتمدة يجب أن تتمدد لوازم التحزيم لكي تولد قوة تقييد، فكلما تمددت المواد المصنوعة منها هذه اللوازم كلما إنخفض شد أربطة التحزيم شيئا فشيئا، كما يجب تثبيت أربطة التحزيم المصنوعة من ألياف إصطناعية بواسطة عقد<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص14، 117، 123.

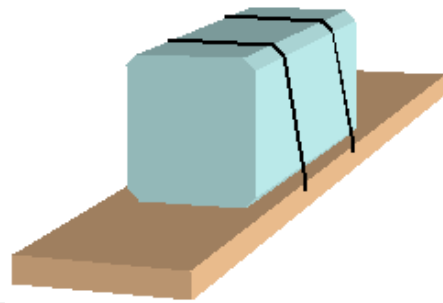


- تثبيت مستعرض لألواح الفولاذ الصلب -

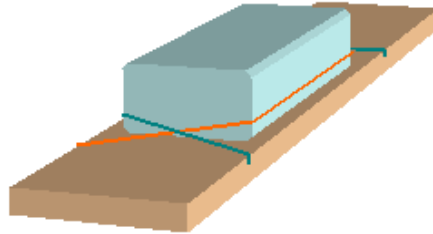


- تحزيم

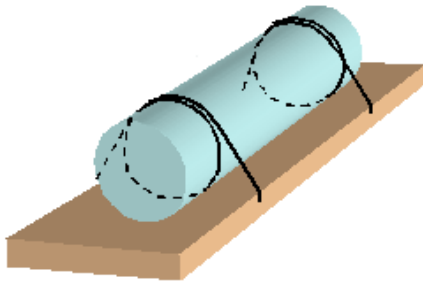
نصف أنشوطي عمودي



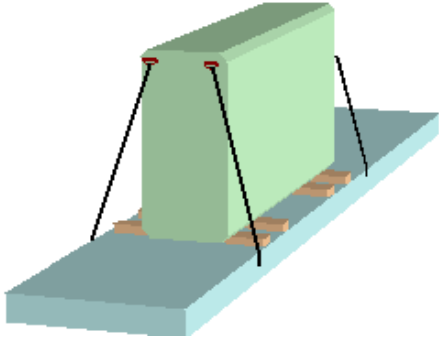
- تحزيم فوقي



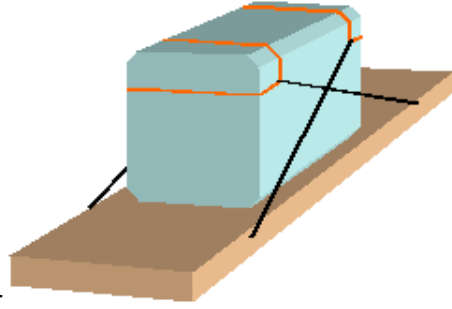
- تحزيم نصف أنشوطي



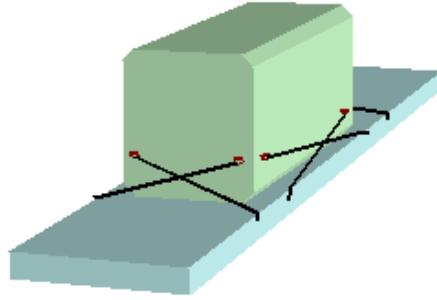
تحزيم أنشوطي غير مجدي



- رص مباشر منعا للإنقلاب



- تحزيم نابضي



- رص مباشر منعا للإنزلاق

عندما يشارف رص البضائع في الحاوية على الإنتهاء ينبغي الحرص على تدعيم الجهة الأمامية من البضاعة للحؤول دون سقوطها عند فتح أبواب الحاوية، و في حالة الشك في مدى إتزان الجهة الأمامية للبضاعة تتخذ تدابير إضافية كإعادة تحزيم الطبقات العليا من البضاعة لربطها من جديد بنقاط الرص أو إقامة حاجز من قطع الخشب بين الركائز الزاوية الخلفية في وحدة نقل البضائع.

و لا ينبغي أن يغيب عن الأذهان أن حاوية البضائع غالبا ما تميل بإتجاه الأبواب الخلفية، و أن البضاعة قد تتزحزح بإتجاه الأبواب نتيجة للحركة الناجمة عن الإهتزازات أو الضربات الشديدة خلال النقل<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 115.

كما يتم حماية البضائع من الماء عن طريق تغطية البضائع الموجودة بالقرب من الباب بواسطة البلاستيك أو القماش أو الورق المقوى لمنع الأضرار الناتجة عن تسرب الماء في جوانب الباب، والتأكد من أن الهواء يدور جيدا في الحاوية فيجب أن تكون الفتحات مفتوحة و واضحة.

و من تم إغلاق و ختم الأبواب و التأكد من أن كل الأقفال تعمل بشكل جيد، و إذا ما كانت الحاوية تضم أبواب في نهايتها و على الجانبين فيجب التحقق من كل واحد فيها، و يسجل عدد الأختام في وثائق الشحن<sup>1</sup>.

و إذا كانت الأبواب مقلقة، ينبغي أن تكون وسائل الإغلاق بحيث يتيسر فتحها في حالات الطوارئ دون تأخير، و أن يتم وضع ختم رصاصي على وحدات نقل البضائع التي تستخدم في النقل الدولي فورا بعد الإنتهاء من التوضيب يحمل رقما فريدا للتعريف، قد تتطلب البلدان أن تستوفي هذه الأختام الرصاصية المواصفات القياسية ISO 17712.

و تجدر الإشارة إلى أن لحاويات البضائع كثلة أو قدرة تشغيلية إجمالية قصوى تظهر في الوقت نفسه على لوحة الإعتماد لأغراض السلامة بمقتضى إتفاقية سلامة الحاويات، و ينبغي أن تكون القيمتان المبتتان على حاوية البضائع مماثلتين، و لكن إذا كانتا مختلفتين، ينبغي إستعمال القيمة المبينة على لوحة الإعتماد لأغراض السلامة بمقتضى إتفاقية سلامة الحاويات.

و تحيل قيمة الكتلة الفارغة المبينة إلى الكتلة الفارغة لحاوية البضائع و ينبغي أن تظهر دائما على مؤخرتها، و تشمل هذه القيمة على أي تجهيزات مثبتة تثبيتا دائما ، كوحدة التبريد التي تشكل جزءا لا يتجزأ من الحاوية، و لكنها لا تشمل على العناصر القابلة للنزع، كمولد التبريد الأمامي ( وحدة تبريد قابل للنزع ).

---

1- Arrimage sécuritaire,opcit,p41.



فيمكن إظهار الحمولة القصوى ( أو الكتلة الصافية ) على مؤخرة حاوية البضائع، بيد أن الصيغة الصحيحة لإحتساب الكتلة القصوى للبضاعة التي تحملها حاوية البضائع هي التالية:

$$P = R - ( T_c + T_g + T_s )$$

حيث:

$P$  = الحمولة القصوى ( الكتلة الصافية ) للبضاعة.

$R$  = الكتلة الإجمالية القصوى لحاوية البضائع.

$T_c$  = الكتلة الصافية لحاوية البضائع.

$T_g$  = كتلة العناصر الأخرى المثبتة بالحاوية.

$T_s$  = كتلة لوازم الرص و التكتيف.

و يتولد بسرعة في الوحدات المغلقة لنقل البضائع جو موقعي داخلي يتميز برطوبة نسبية معينة للهواء الذي يحيط بالبضاعة، و يعتمد مستوى هذه الرطوبة النسبية على محتوى البضاعة و ما يرتبط بها من مواد توضيب و أخشاب تستيف من ماء، وفقا لخطوط تساوي درجات الحرارة الخاصة بالبضاعة و ما يرتبط بها من مواد، فإذا كانت الرطوبة النسبية أقل من 100% فهي تمنع التكتف، و إذا كانت أقل من 75% فهي تمنع نمو العفن الفطري، و إذا كانت أقل من 40% فهي تمنع التآكل. زيادة على أن التباين اليومي في درجات الحرارة ينجم عنه تكون غشاوة داخل الحاوية، حيث يتأثر هذا التباين إلى حد كبير بموضع تستيف الحاوية على متن السفينة، فالتستيف على سطح السفينة يمكن أن يتسبب بتاين يومي في درجات الحرارة يزيد على 20 ° مئوية، في حين أن التستيف في عنابر البضائع لا يتسبب إلا بتاين هامشي<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 64، 69.

لدى ينبغي حماية المنتجات المعدنية الحديدية بما فيها الآلات و الأجهزة التقنية و المآكلات  
المعلبة من التآكل إما بطلاء ملائم أو بإتخاذ تدابير تبقي على رطوبة الهواء المحيط النسبية داخل  
الحاوية دون عتبة التآكل التي تبلغ 40%.

و يقدر محتوى الرطوبة في أخشاب التستيف و المنصات النقالة و مواد التوضيب الجافة يتراوح  
بين 12% و 15%، و من تم ينبغي إتخاذ تدابير إضافية من قبيل التجفيف الفعال لأخشاب التستيف  
و مواد التوضيب أو إستخدام مواد منشفة مثل مادة تجفيف في أكياس و طرائق أخرى غير مؤدية  
لإحتباس الرطوبة، علاوة على ذلك إستعمال تغليف بلاستيكي محكم.

أما العفن الفطري و العفونة و التلطيخ فإن البضائع ذات المنشأ العضوي من قبيل المواد الغذائية  
النيئة و المنسوجات و الجلود و الأخشاب و منتجات الأخشاب، أو المواد ذات المنشأ غير العضوي  
كالفخاريات، فينبغي توضيبها في وحدة لنقل البضائع بحالة جافة، و ينبغي تغطية البضاعة الفائقة  
الحساسية بقماش غير منسوج ( قماش مشمع ) يقي أجزائها العلوية من قطرات الماء التي تسيل من  
الغشاوة، و وضع مواد منشفة في الحاوية التي تحوي على بضاعة إسترطابية لا تنطبق عليها الحالة  
الجافة عادة ما يبوء بالفشل نظرا لعدم كفاية القدرة الإمتصاصية لمادة التجفيف.

و يتخذ نفس التدبير السابق إذا تعلق الأمر بالورق المقوى العادي غير الكتيم للماء للرطوبة، أو  
بإستعمال طرود من الورق المقوى " المقاوم للبلل"، فعندما ترتفع الرطوبة من 40% إلى 95% يفقد  
الورق المقوى حتى نسبة 75% من صلابته، و عواقب ذلك تهاوي طرود الورق المقوى المستفدة و  
تلف محتوياتها و إنسكابها<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 65.

## المطلب الثاني: أحكام رص الحاويات على السفينة

المقصود من رصّ الحاويات أو تستيفها هو ترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحقق من ناحية الحفاظ على سلامة الحاوية من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، ومن ناحية أخرى الحفاظ على بدن السفينة نفسها وتوازنها وبالتالي سلامتها<sup>1</sup>، فخط الحاويات بالأحجام و الإرتفاع المختلف يمنع الإمساك السليم و من مطابقة دليل التثبيت و يؤدي إلى سوء الرص<sup>2</sup>.

و بهذا المعنى يختلف رص الحاوية على السفينة عن رص البضاعة داخل الحاوية، فهذه العملية الأخيرة ترتبط بتعبئة الحاوية، يتولاها عادة القائم بالتعبئة سواء أكان الناقل أم إحدى الشركات المتخصصة، أو المرسل صاحب البضاعة و هذا هو الغالب، أما رص الحاوية على السفينة فهو إلزام يقع من الناحية العملية على عاتق الربان بإعتبار أن الأمر يتعلق بسلامة السفينة من حيث ثباتها و توازنها، و هو يدخل في نطاق الوظائف الفنية للربان<sup>3</sup>، بحيث يلتزم نيابة عن الناقل بالإشراف عليها وبالاطمئنان على أنّ الرص و التستيف قد تمّ بطريقة مطابقة لاشتراطات السلامة.

كما يتولى ضابط تحت مسؤولية الربان إعداد خريطة توضح أماكن الحاويات في السفينة تسمى خريطة الشحن "Shipping Plan" وهي خريطة توضح أماكن الحاويات سواء داخل العنابر أو على سطح السفينة بهدف تسهيل تداولها وتحريكها سواء عند الشحن أو عند التفريغ والمحافظة على البضائع الموجودة لها وعلى سلامة السفينة و توازنها<sup>4</sup>.

---

1- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص28.

2- Jean-yves grondin,opcit.

3- محمد سيد الفقى، المرجع السابق، ص 94.

4- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص28.

و يتضمن مخطط الشحن جميع البيانات الخاصة بالحاويات يشير إلى أرقامها و وزنها و وجهاتها و كذا خصائصها الرئيسية مثلا أن تكون 20 أو 40 قدما، أو حاويات مبردة أو خطرة، كما يحدد ترتيب جميع العمليات التجارية ضمن القيود المرتبطة بالسفينة و تلك المرتبطة بالتخزين<sup>1</sup>.

و يجب أن يتأكد هذا المخطط أولا من أمن و إستقرار السفينة، في حين توضع الحاويات بطريقة تسهل إزالتها في موانئ التفريغ<sup>2</sup>، و بالإضافة إلى ذلك يجب على خطة الشحن أن تحترم القيود التي تفرضها الحاويات المبردة أو حاويات المواد الخطرة، فيجب رص الحاويات المبردة بالقرب من تيار كهربائي.

أما القيود المفروضة لإستقرار السفينة في رص الحاويات فيجب أن تكون مرتبطة إرتباطا وثيقا بخصائص الحاويات، و أهم خاصية يجب النظر إليها هي وزن الحاويات، بحيث يتم رص الحاويات على السفينة بطريقة الأثقل وزنا في أسفل السفينة و الأخف تكون في الأعلى، فهذا الأمر ضروري لإستقرار السفينة و أيضا من أجل منع سحق حاوية ثقيلة لحاوية خفيفة أو فارغة<sup>3</sup>.

فالإستقرار عنصر مهم فيما يتعلق مع وزن الحاويات، إلا أن وزن الحاوية المعلن عنه في كثير من الأحيان يكون أقل من الوزن الحقيقي، و مجموع إختلاف هذه الأوزان يمكن أن يعني وحدة الإستقرار الحقيقي هي أقل إلى حد كبير من تلك المحسوبة في بداية الرحلة، كما يمكن أن تنقص وحدة الإستقرار أثناء الرحلة حتى يصبح خطر فقدان الإستقرار و الغرق قريبا، فنقص الإستقرار قد يكون له تأثير كارثي على الرص بسبب الزيادة الكبيرة للقوات و قد يؤدي لدرجة سريعة و وحشية<sup>4</sup>.

---

1- أنظر الملحق الثاني الصورة 05.

2-Emmanuelle billy,opcit ,p 30.

3-Julien dubreuil,opcit,p30.

4-Jean-yves grondin,opcit.

ففي كل زاوية من زوايا الحاوية يوجد أجزاء القابض و التي تسمح بإمساك و ربط الحاوية أو برصها<sup>1</sup>، و تسمى هذه الأجزاء بقطع الزاوية أو الزاوية المناسبة<sup>2</sup>.



**Twistlock (verrou tournant) en position ouvert.**



**Twistlock (verrou tournant) en position bloqué ou fermé.**

---

1- أنظر الملحق الثاني الصورة 06.

2- Benoit dehaine, technique maritime-saisissage des conteneurs, la gazette de bigbull, 21 aout 2009.

و تجدر الإشارة إلى أن العنبر و السطح ينقسمان كلاهما إلى:

- BAY أي القسم العرضي.

- ROW أي الصف.

- TIER أي المستوى. ( أنظر الشكل )



فالقسم العرضي يحدد موقع الحاوية في الإتجاه الطولي بترقيم من الأمام نحو الخلف بالأرقام الفردية، أما الصف فتحدد فيه الحاوية من الإتجاه العرضي و قد يصادف تواجد كلمة ROW 00 و تعني الحاويات الموجودة في محور السفينة، أما إذا لم يتواجد هذا المصطلح فالترقيم يبدأ من المحور المركزي بالأعداد الزوجية ليسار السفينة و بالأعداد الفردية لليمنى و يتضمن إلى غاية تسعة صفوف أما في السطح إلى غاية 12 صف<sup>1</sup>.

---

1-Benot noel,opcit ,p13.

أما المستوى فيحدد الحاوية في الإتجاه العمودي و الترقيم يكون من الأسفل إلى الأعلى بإستخدام الأرقام الزوجية، ففي العنبر يبدأ الترقيم من 2 ، أما في السطح فيبدأ الترقيم من 82.

لدى فكل حاوية تحدد في خطة تستيف السفينة عن طريقة سلسلة من ستة أرقام : الرقمين الأولين تعني القسم العرضي(BAY)، و الرقمين الثانيين تعني الصف (ROW)، و الرقمين الأخيرين تعني المستوى (TIER)<sup>1</sup>.

و يتم رص الحاويات في الإتجاه الطولي بحيث تكون الأبواب متجهة إلى الورا أو إلى وسط الفتحة، و توضع الحاويات إما على ظهر سفينة أو في العنبر مكدسة بعضها على بعض إلى غاية إرتفاع يبلغ التاسع، في الخلايا المشكلة لأربعة شرائح عمودية مثبتة إلى هيكل السفينة<sup>2</sup>.

و قد يتم شحن الحاويات على سطح السفينة ، و هذا النوع من الشحن يطرح مشاكل فيما يتعلّق باختلال توازن السفينة ، كما أنّه يعرّض البضاعة للخطر في حالة هيجان البحر و التقلبات الجوية<sup>3</sup>، وقد يؤدي إلى سقوط الحاويات في البحر، هذا الأمر إن كان سيؤثر على سلامة النقل البحري ، فإنّه سيؤثر بصورة أكبر على البيئة البحرية.

لذلك فإنّه عند إكتشاف سقوط الحاوية في البحر، لابدّ من التأكّد من عدّة نقاط تتعلّق بنوع البضاعة التي تحملها الحاوية إذا كانت خطيرة<sup>3</sup>، و هل يمكن أن تتدفق خارج الحاوية، خاصة إذا اصطدمت الحاوية بالسفينة ، و ما إذا كانت الحاوية سوف تطفو على الماء أم تغوص في عمق البحر .

---

1- أنظر الملحق الثاني الصورة 05.

2-Benot noel,opcit ,p24.

3- لهذا السبب أي تعرض البضاعة لمخاطر كبيرة إستبعدت إتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 سطح السفينة من نطاق تطبيقها تاركة هذا الأمر للقوانين الوطنية و لإتفاق الأطراف المعنية.

3- تعرف المواد الخطيرة بأنها أي مواد التي إذا دخلت البيئة البحرية يمكن أن تسبب مخاطر على صحة الإنسان و الكائنات الحية أو الحياة البحرية أو تضرر بأسباب الراحة أو تتدخل في الإستخدامات الشرعية للبحر .

لذلك تحسبا لمثل هذه الحوادث لابدّ من تحديد الحاويات التي تحتوي على مواد خطيرة ، فنجد مدونة IMDG<sup>1</sup> تتصّ على ضرورة وضع علامات وملصقات على الحاوية تحدّد أنّ البضاعة عبارة عن مواد ملوثة للبيئة البحرية ، و كذا تحديد الإسم الكيميائي المعروف للمادة الملوثة للبيئة البحرية ، بحيث يوضع الإسم بين قوسين ،على أن تكون هذا الملصقات على جانبي الحاوية .

إتفاقية ماربول 73/78<sup>2</sup> Marpol من جهتها نصّت ضمن الملحق الثالث على قواعد خاصة بتلوث البيئة البحرية عن طريق المواد الخطيرة المنقولة بحرا، و جاءت بتعليمات تخص النقل بالحاويات، فنصّت على أنّه في حالة عدم وجود ملصقات بالحاوية تبيّن نوع البضاعة، أعتبرت هذه الأخيرة مواد خطيرة ملوثة للبيئة البحرية، إلى أن يثبت التحليل الكيميائي العكس، أمّا في حالة ما إذا كانت الحاوية لا تضمّ بضائع خطيرة عندئذ يكون أثرها على البيئة البحرية أقلّ شدّة، و إن كان من الأفضل إخراجها من البحر و إسترجاعها لتقادي الحوادث و تأثيرها على الملاحة البحرية.

### الفرع الأول: رص الحاويات على سطح السفينة

و إن كان بظهور سفن الحاويات أي السفن المخصصة لنقل الحاويات أصبح يراعى في تصميمها إمكانية نقل ما يتراوح بين 25% و 40% من حمولتها على السطح كما يصمّم هيكلها بحيث يقلل من ضغط المياه على بدن السفينة وحمولتها فضلا عن تزويدها بخزانات لتقليل تمايل السفينة ، و كذا تزوّد أسطحها بمسّاقات لتثبت الحاويات على سطحها بحيث تصبح الحاويات جزءا من بدن السفينة ، ممّا يقلل معه احتمال سقوط الحاويات في البحر، لكنّه لم يستطع منعه تماما<sup>3</sup>.

---

1- هي مدونة « international maritime dangerous good code » أي مدونة التصنيف الدولي للبضائع الخطيرة الذي أعتد لأول مرة بواسطة المنظمة البحرية الدولية سنة 1965 و يشمل على قواعد خاصة بالبضائع الخطيرة مع نصائح مفصلة عن التخزين و التعبئة و النقل.

2- هي إتفاقية دولية حول منع التلوث الصادر من السفن لسنة 1973 المعدلة ببروتوكول 1978، و قد صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 1988/05/31.

3- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص58.



و من الناحية القانونية تخضع عمليات الشحن و التفريغ على سطح السفينة لأحكام الجزء السابع من قانون **IMDG** و الذي يحدد الشروط الخاصة المطبقة في مجال رص آلات النقل في الأماكن ددرجة البضائع.

فإشكالية النظام القانوني لنقل الحاويات على السطح يرافق مشكلة تقنية، ففي الواقع في العنبر الحاويات تكون مكدسة على بعضها البعض و تتدحرج مما يهدد إستقرار الرص، فنقل الحاويات على سطح السفينة يتطلب رص محدد يتحقق من خلال معدات التثبيت، و التي تطورت لضمان أكبر قدر من السلامة لعمال الموانئ، و أيضا لضمان ما يكفي من القوة لمواجهة الضغوط الميكانيكية التي تخضع لها الحاويات خلال عملية النقل، فهذه المعدات تصمم و تبني من قبل شركات متخصصة، و تتم مراقبتها قبل تسليمها من طرف الشركة المصنعة و شركات التصنيف<sup>1</sup>.

كما يجب أن لا يؤدي رص الحاويات على السطح بالتأثير على الرؤية من الطبقة العليا في السفينة<sup>2</sup>.

فتبني سفن الحاويات خصيصا لنقل حاويات البضائع و أماكن البضائع تحت السطح أو أماكن البضائع على متن سفن الحاويات غير المزودة بأغطية لفتحات العنابر تجهز بخلايا دليلية حيث تستف حاويات البضائع، مما يوفر قدرا كافيا من التماسك و الرص، و يمكن تستيف حاويات البضائع 20 قدم في خلايا دليلية 40 قدم شريطة إيلاج مخروطات تستيف ملائمة في تثبيات حاويات البضائع الزاوية.

---

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 39,45.

2-Benot noel,opcit,p13.

و تثبت حاويات البضائع التي تنقل على السطح بهيكل السفينة بواسطة مزليج دوارة، و تستخدم هذه المزليج أيضا لربط حاويات البضائع التي تستف الواحدة فوق الأخرى ببعضها البعض، و بالإضافة إلى ذلك يتم رص الحاويات التي تكدس على السطح إلى هيكل السفينة بواسطة قضبان تحزيم و نبائط شد أي مشدات جلبات الوصل، و يرد وصف ترتيبات الرص في دليل رص البضائع الخاص بكل سفينة<sup>1</sup>.

أما إذا نقلت حاويات بضائع على متن سفن بضائع عامة غير مبنية خصيصا لنقل الحاويات منها السفن التقليدية و الدرجية و حتى ناقلات البضائع السائبة فمختلف أنواع هذه السفن غير مجهزة بالمرافق المصممة خصيصا لإستقبال الحاويات<sup>2</sup>، ففي هذه الحالة يتم رص الحاويات إلى هيكل السفينة بواسطة سلاسل تحزيم أو كابلات معدنية و نبائط شد<sup>3</sup>.

فيجب أن يكون الربط من الأفضل بواسطة حبال أو سلاسل معدنية أو مصنوعة من مواد لها خصائص قوة و إستطالة معادلة، و من أجل تحزيم الحاويات يجب إستعمال أجهزة الإقفال، المخاريط أو أدوات تحزيم مماثلة حسب كل حالة، أما الحاويات السفلية عندما لا توضع فوق أجهزة التحزيم فينبغي أن ترص فوق الألواح الخشبية بسماكة معقولة و التي رتبت بطريقة مقسمة بانتظام شحنة التحزيم على بنية منطقة الرص<sup>4</sup>.

---

1- أنظر الملحق الثاني الصورة 11.

2-Emmanuelle billy,opcit ,p 25.

3- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين،المرجع السابق،المرفق 20، ص 60.

4-Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit ,p29.

و يتم إمساك و ربط الصفيين الأولين من الحاويات فقط، أما الباقي فيثبت بنبائط الشد (twistlok)<sup>1</sup>.



و من أجل رص الحاويات على سطح هذه السفن غير مهيأة خصيصا لمثل هذا النقل، فيجب أن نأخذ في الإعتبار وضعية و مقاومة و صلابة نقاط الرسو (الإرساء)، و أن لا تمارس هذه الحاويات في أي لحظة ضغوطات مفرطة على السطح و ترص و تربط بطريقة تسمح للأشخاص العاملين بالمرور و تنفيذهم بدون خطر العمليات الضرورية لإستغلال السفينة<sup>2</sup>.

---

1-Benoit dehaïne,opcit.

2-Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons,opcit,p29.

و عندما تحمل مركبات على سطح المركبات التابعة لسفينة دحرجة ينبغي تعشيق مكابح و وقوف المركبات و تثبيتها، و ينبغي تعشيق علبة تروس المحرك، و لا ينبغي أن ترتكز نصف المقطورة المفصولة على عكازاتها بل يستحسن أن ترتكز إلى مسند مزدوج الأرجل أو أداة مماثلة.

و ينبغي وصل أربطة التحزيم بنقاط الرص بواسطة خطاطيف أو أدوات مماثلة مصممة بحيث لا يمكنها أن تنزلق عبر فتحة نقطة الرص في حال إرتخى رباط التحزيم أثناء الرحلة، و ينبغي وصل رباط التحزيم واحد بأي فتحة من فتحات نقاط الرص على متن السفينة.

حاويات البضائع التي تقل كتلة التكديس المسموح بها الخاصة بها و المبينة على لوحة الإعتماد عن 192000 كغ تتطلب تستيف خاصا على متن السفينة بحيث لا تتجاوز كتلة التكديس المضافة الحدود المسموح بها و المبينة على لوحة الإعتماد<sup>1</sup>.

فيجب التمييز بين رص الحاويات على السفن التقليدية و رصها على السفن المخصصة لنقل الحاويات، و على أساسه يثور دائماً سؤال حول ما إذا يلزم رص الحاوية في عنابر السفينة فقط أم يجوز شحنها على السطح؟

برغم من تطور صناعة السفن و التكنولوجيا المستخدمة فيها فقد ظلت النظرة الراسخة تجاه الرص على سطح السفينة حتى إن هذه الطريقة في الرص تؤدي إلى زيادة أقساط التامين على البضاعة.

هذا و يعتبر الريان مسؤولاً بصفة عامة عن أي ضرر يلحق بالبضاعة المشحونة على سطح السفينة و لو كانت القوة القاهرة هي التي تسببت مباشرة في إحداث هذا الضرر، إذ ان إخلاله بتنفيذ إلتزامه بعدم الشحن على السطح السفينة هو الذي هيأ للقوة القاهرة أن تحدث ذلك.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 33، 60، 61.

تلك المسؤولية الواقعة على الريان لا يرفعها عنه إلا ترخيص الشاحن له بالرص على ظهر السفينة، ففي هذه الحالة لا يعتبر الريان مسؤولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة بسبب رصها على هذا النحو، و على العكس لا يعفى الريان من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم إتخاذ الإحتياطات المعتادة في الرص.

و قاعدة حظر الرص على سطح السفينة لا تنطبق فحسب على البضائع المغلفة أو المغلفة تغليفاً عادياً بل أيضاً على الحاويات ، و تبرير ذلك ليس مخافة رمي الحاوية في البحر بهدف السفينة مما يهددها من خطر، فهذا أمر ينذر حدوثه عملياً، و إنما الخوف من سقوطها عرضاً في البحر بفعل العواصف و الرياح العاتية.

و قد يترتب على هذه الحوادث مشاكل من نوع آخر لاسيما إذا كانت الحاويات تحمل مواداً سامة و خطيرة ، من شأنه الأضرار بالبيئة البحرية ضرراً بالغاً ، على أن ما يخفف من إنطباق الحظر السابق على الحاويات تناقص مخاطر شحنها على السطح إذا كانت محكمة الإغلاق و مرصوصة بطريقة فنية جيدة و تأخذ مكانها الصحيح على السفينة.

أما من حيث إشتراط موافقة الشاحن ، فالأمر يتوقف على ما إذا كانت المنشأة الناقلة للحاويات هي من الحاملات المجهزة لهذا الغرض أم من السفن التقليدية<sup>1</sup>؟

### أولاً- حاملات الحاويات:

حاملات الحاويات هي سفينة ذات خط منتظم مدمج إلى سلسلة النقل أحادي الواسطة، الغرض منها تحقيق نقل أكثر الحاويات بتكلفة إلى أدنى حد ممكن و في أسرع وقت، و قد بنيت هذه السفن مع الأخذ في الإعتبار حساب أبعاد الحاوية و طريقة مناولتها و رصها<sup>2</sup>.

---

1- محمد سيد الفقى، المرجع السابق، ص 81، 82.

2-Benot noel,opcit,p19.

يجوز للناقل في سفن الحاويات رص هذه الأخيرة على سطح السفينة دون حاجة للحصول على موافقة الشاحن، فكل الخشية من مخاطر رص الحاويات على السطح يدلها تجهيز السفينة بالإنشاءات الضرورية لإستقبال تلك الحاويات على سطحها، و منه فقد بات من واجب الشاحن الذي لا يريد شحن الحاوية على السطح إبلاغ الناقل بذلك.

و مراعاة لمصلحة الشاحن في نقل الحاويات على سطح الحاملات المجهزة لهذا الغرض ، يقع باطلاً كل شرط يحدد من مسؤولية الناقل البحري بمبلغ يقل عن الحد القانوني أو يعفيه من المسؤولية ، في المقابل يجوز للناقل التمسك بالحدود القانونية لمسؤوليته أو بإحدى حالات الإعفاء منها ، بشرط ألا يثبت أن الضرر نشأ عن فعله أو إمتناعه الشخصي بقصد إحداث الضرر أو بعدم الإكثرات مصحوب بإدراك أن هذا الضرر يمكن أن يحدث<sup>1</sup>.

#### ثانيا- السفن التقليدية:

أما إذا أراد الناقل رص الحاوية على سطح إحدى السفن العادية غير حاملات الحاويات، فيلزمه لذلك موافقة الشاحن و إلا يكون قد إرتكب خطأ يسأل عما ينشأ عنه من ضرر.

و يجب على الناقل في جميع الأحوال التي يتم فيها شحن البضائع على سطح السفينة أن يذكر ذلك في سند الشحن، و ذلك حماية للغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية.

فبعد ظهور و إنتشار نظام البضائع في الحاويات سواء بسفن عادية تقليدية أو بسفن حاويات أنشأت و صممت خصيصا لهذا النوع من النقل ، فبدأت تظهر مشكلة قانونية تتعلق بمسؤولية الناقل في حالة رص الحاويات على سطح السفينة، غير أن التشريع الدولي لم يأت بحل للمشكلة الجديدة التي نشأت عن نظام نقل الحاويات بالسفن المخصصة لهذا الغرض.

---

1- محمد سيد الفقى، المرجع السابق، ص 84.

فإذا كانت معاهدة بروكسل تنطبق في الأصل على النقل بسند الشحن، إلا أنها إستبعدت من نطاق تطبيقها " الشحنة التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة"، و مرد هذا الإستبعاد هو المخاطر الخاصة التي تحيط بمثل هذا النقل مثلاً: التقلبات الجوية و البحرية التي قد تعرض البضاعة لأضرار بالغة فيما لو تم شحنها على سطح السفينة.

و منذ صدور هذه المعاهدة جرى العمل البحري على إدراج بند يطبع عادة على ظهر سند الشحن تحت إسم " خيار الرص " الذي يجيز للناقل شحن الحاوية إما في العنابر أو على سطح السفينة دون أدنى إلزام بإخطار الشاحن.

و رغم أن بروتوكول فيسبي لسنة 1968 و الذي نظم تحديد مسؤولية الناقل البحري عما تحتويه الحاوية من طرود ، و متى تعتبر الحاوية بما فيها طرداً واحداً، إلا أن هذا البروتوكول لم يتعرض لمسألة نقل الحاوية على سطح السفينة سواء كانت سفينة عادية أم سفينة حاويات مخصصة لهذا النوع من النقل<sup>1</sup>.

و بما أن معاهدة بروكسل لم تتضمن أي حكم محدد فيما يخص الرص على سطح السفينة، فهذا يعني أن هذه المعاهدة لا تنطبق على نقل البضائع في السطح و على وجه الخصوص على نقل الحاويات<sup>2</sup>.

غير أن موقف القضاء الفرنسي جاء مشدداً في هذه المسألة، فطالما أن سند الشحن لم يتضمن أي بيان صريح يفيذ شحن البضاعة على السطح ، فإن هذه الطريقة في الشحن لا تعتبر صحيحة في مفهوم معاهدة بروكسل إلا إذا قام الناقل أو الريان بعد شحن البضاعة فعلاً على السطح بإخطار الشاحن.

---

1- أحمد محمود حسنى،التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ،المرجع السابق،ص 103.

2-Cossi hervé assongba,opcit ,p114.

أما إذا قام الناقل بالشحن على سطح السفينة رغم إعتراض الشاحن على ذلك صراحة، فإنه يكون قد ارتكب خطأ غير مغتفر يحرمه من حق التمسك بالحدود القانونية للمسؤولية.

أما بالنسبة لقواعد هومبورغ، فلم تستبعد من نطاق تطبيقها البضائع المشحونة على سطح السفينة وفقاً للمادة 19، و قد تناولت الفقرة 03 من هذه المادة أساس مسؤولية الناقل الذي يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التي يجوز فيها هذا الشحن و كذلك في الحالة التي لا يجوز فيها للناقل الإحتجاج على الغير حسن النية.

و قضت بأنه إستثناءً من أحكام الفقرة 01 من المادة 05 يظل الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح دون أن يستطيع دفع مسؤوليته بإثبات أنه قد إتخذ هو و تابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر<sup>1</sup>.

غير أن قواعد هومبورغ لم تذكر أية خصوصية عن الحاويات، إلى أن جاءت إتفاقية روتردام بالحل عن طريق تركيزها بشكل خاص على النقل المتعدد الوسائط و النقل بالحوايات<sup>2</sup>.

فقد أجازت إتفاقية روتردام تطبيق أحكامها في حالة نقل البضائع على سطح السفينة إذا ما إقتضى القانون ذلك النقل، أو إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات ، و كان السطح مهيأً خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات، أو إذا كان النقل على سطح السفينة متوافقاً مع عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة المعنية.

---

1- محمد سيد النقي، المرجع السابق، ص 79، 82، 83، 84 و 92، 93.

2-Cossi hervé assongba,opcit ,p120.



و تطبق الأحكام المتعلقة بمسؤولية الناقل عن هلاك البضائع التي تنقل على سطح السفينة عند توفر الحالات السابقة، أما إذا نقلت البضائع على سطح السفينة في حالات غير تلك المسموح بها يكون الناقل مسؤولاً عن أي هلاك أو تلف لتلك البضائع أو تأخر في تسليمها<sup>1</sup>.

و قد فرق القضاء الأمريكي بين نقل الحاوية على سطح سفينة عادية و بين نقلها على سطح سفينة حاويات خصصت و صممت لهذا النوع من النقل.

فبالنسبة لشحن الحاويات على سطح سفينة عادية فقد أعطى القضاء الأمريكي للشاحن الحق في الحصول على تعويض كامل عن الهلاك أو التلف و تجريد الناقل من حقه في تحديد المسؤولية، و منه أعتبر رص الحاويات على السطح على خلاف العقد إنحرافاً غير معقول في تنفيذ عقد النقل.

أما بالنسبة لنقل الحاويات على سطح السفن التي صممت و بنيت خصيصاً لهذا النوع من النقل ، فقد إتجهت أحكام القضاء الأمريكي إلى أن نقل الحاوية على سطح مثل هذه السفينة لا يعتبر إنحرافاً غير معقول في تنفيذ عقد النقل، و بناءاً عليه يحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية ، و لم يتطلب لذلك أن يكون هناك عرف يتعلق بالرص على سطح سفن الحاويات ، كما لم يتطلب أن يكون هناك شرطاً في سند الشحن يسمح أو يمنع الرص على السطح<sup>2</sup>.

ففي هذه الحالة قرر القضاء الأمريكي بأن نقل الحاويات على سطح سفينة حاملة الحاويات بدون موافقة الشاحن لا يشكل مخالفة بل بالأحرى هو طريقة عادية لتنفيذ عقد النقل<sup>3</sup>.

---

1- إتفاقية روتردام، المادة 25 فقرة 01 بند - ب -.

2- أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 103 و 104.

3-Hind adil,opcit,p 20.

## الفرع الثاني: نظام المسؤولية في رص الحاويات

على الرغم من توفير الحماية المستحقة على البضائع الواردة في الحاوية، إلا أن الأمر لا يسلم من عدم إمكانية الحاوية من تجنب القوات العنيفة لها المبذولة طولياً و عرضياً خلال عبور البحر، أو عمودياً أثناء عمليات المناولة، و الرعاية المرتبطة بتعبئة الحاوية و التخطيط الداخلي للبضائع من أجل تحقيق التوازن في الحمل هي ذات أهمية كبيرة.

سير هذه العمليات هو مصدر قلق شركات التصنيف التي تذكر بانتظام في مذكراتها المعلومات بالنقل البحري، لدى مكتب فيريetas « vérité » و هو يعد أحد أهم شركات التصنيف في مذكرة المعلومات الصادرة في 14 ديسمبر 2006 يسرد الأسباب الرئيسية لسوء رص الحاويات من الحالات الستة المذكورة أربعة منها تتعلق بالتعبئة:

- زيادة الوزن في الحاوية.

- تشوه الحاوية

- خطأ الرص داخل الحاوية

- إنفجار أو حريق

- الإمساك المعيب

- سوء التوزيع الأفقي للأوزان<sup>1</sup>.

في حين ترجع العديد من الأضرار التي تتسبب نتيجة القيام بالمناولة إلى الخطأ في التعبئة داخل الحاوية أو الخطأ في الإمساك و التثبيت و عدم إحترام مركز النقل و الجاذبية<sup>2</sup>، على إعتبار أن عامل المناولة عندما يتعلق الأمر بالنقل بالحاويات عليه أن يراعي سلامة و أمن الحاويات الموجودة في سطح السفينة<sup>3</sup>.

---

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 20.

2- أنظر الملحق الثاني الصورة 13.

3-Maryse follin,la responsabilité du chargeur dans les relations avec le manutentionnaire,le droit maritime français,actes du colloque AFDM-ABDM,18-19 octobre 2007,lamy,page 108.

فالرص السيء للحاويات يمكن أن يؤدي إلى ترجيح الحاويات و دحرجتها أو تمايلها، فحوادث الدحرجة المفاجئة بدون سابق إنذار قد تتسبب في تكويم الحاويات مثل أحجار الدومينو على الرغم من الرص و التثبيت الملائم و الحذر فستنتج عنه خسائر فادحة<sup>1</sup>.

و مع ذلك تجدر الإشارة إلى أن أساليب الرص داخل الحاوية يشكل خطر آخر، ففي الواقع البضائع التي يتم تعبئتها بدون رصها، سيؤدي ذلك إلى تراكم البضائع ضد الأبواب الخلفية أو على حائط الحاوية خلال الرحلة، و في هذه الحالة يمكن أن تشكل أيضا خطر على الأشخاص الذين يقومون بتفريغ الحاوية<sup>2</sup>.

خطة الشحن غير الصحيحة تعتبر سبب آخر لنقص الرص، فعلى سبيل المثال عندما يتم تحميل حاويتين من نوع 20 على حاوية 40، فتجدر الإشارة إلى أن معظم الحاويات يتم بناؤها بأن تقوم على أربعة زوايا المسلحة وكل واحد يستطيع الفهم بأن حاوية 40 ليست الجهاز الذي يمكن أن تتحمل في منتصفه وزن الحاويتين من 20 و التي لا تستقر سوى على الزوايا من الأمام و الخلف.

و لم يتم تصميم سقف و الدعامات الطولية للحاوية 40 على تحمل هذا الوزن و بهذا تضعف الدعامات الطولية نتيجة لهذه الممارسة مما يؤدي إلى إنهيار و تحطم الرص، و عندما تتقارب حاوية مع بضائع أخرى غير معبأة في الحاويات فيتم أيضا تسجيل أضرار لأن الحاويات في كثير من الأحيان تعد بمثابة جدار دعامة.

و يمكن أن يكون سبب سوء الرص يكمن في نقص الجهاز نفسه أي معدات و لوازم الرص و التي تتعرض للكسور والشقوق، أو تعب المعدن، و إرتداء التشوهات المفرطة وغيرها من ضرر واضح ، و الصدا الذي يتشكل بسرعة بسبب التعرض لأملاح والتآكل، فالتآكل البسيط يمكن أن يؤثر بالأفعال<sup>3</sup>.

---

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 28.

2-Cossi hervé assongba,opcit,p86.

3-Jean-yves grondi ,opcit.

و على الرغم من أن الناقل مسؤول عادة بمقتضى عقد النقل عن أن يسلم البضاعة بالحالة نفسها التي إستلمها بها، فإنه ينبغي على الشاحن أن يسلم بضاعة تكون مأمونة وصالحة للنقل، لذا يظل الشاحن مسؤولاً عن أي شائبة في وحدة نقل البضائع تنجم عن سوء التوضيب و الرص.

بيد أن الشاحن عندما لا يكون لا الموضب أو المرسل، ينبغي على الموضب و المرسل أن يقوموا بواجباتهما تجاه الشاحن، و ذلك بضمان كون وحدة نقل البضائع مأمونة للنقل، و إلا يستطيع الشاحن أن يحمل هذين الطرفين المسؤولية عن أي عيوب أو شوائب يمكن أن تعزى إلى سوء إجراءات التوضيب أو الرص أو المناولة<sup>1</sup>.

فيعد الربان سيد أمن الملاحة البحرية و المسؤول قانوناً عن المسائل المتعلقة بالسلامة في البحر، فعليه أن يحتفظ بالسفينة في حالة صالحة للإبحار و مراقبة الشحن و الرص و حفظ البضائع طوال الرحلة البحرية، أو بتعبير أدق الضابط الثاني يجب أن يضمن دائماً الرص بقدر سلامة السفينة مع تحمل الناقل المسؤولية كواجب حتمي عليه بحيث يتم تنفيذ هذه العمليات تحت مسؤوليته الخاصة حتى و لو قام بها مقاولو المناولة.

أيضاً عمليات الرص و التثبيت تتم تحت مراقبة الضابط الثاني و الذي يصادق على خطة الشحن التي تنتج عن مخطط السفينة، و على وجه التحديد يتحقق الضابط الثاني بدلاً من الربان من مطابقة خطة الشحن و إجراء تغييرات إذا كانت ضرورية من أجل الحفاظ على البضائع و إستقرار السفينة<sup>2</sup>.

غير أن الربان لا يمارس أية مراقبة على عملية الرص داخل الحاوية و لا يعد مسؤولاً في حالة وقوع ضرر نتيجة سوء الرص داخل الحاوية و الذي قد يسبب هلاك أو تلف بالبضائع<sup>3</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص16.

2-Emmanuelle billy,opcit ,p 32.

3-Benot noel,opcit,p13.

أما فيما يخص سقوط الحاويات في البحر فيمكن أن تصل إلى 10.000 حاوية تسقط في البحر كل سنة، فسقوط الحاويات له مخاطر كبيرة على الملاحة و التجارية البحرية خصوصا إذا كانت تحوى مواد خطيرة و سامة، فإعترف ممثلي النقل البحري بأن عدد الحاويات المفقودة في البحر قد إرتفع بشكل ملحوظ في السنوات الأخيرة نتيجة تكثيف حركة الحاويات، فالنقل بالحاويات يولد العديد من مشاكل الرص و التثبيت.

إذ توصلت نتائج دراسة أجريت في سنة 2001 بأن حوالي 1072 سفينة من قبل إدارة البلدان الموقعة على مذكرة تفاهم في باريس تحدثت بأن 31% حالة سقوط الحاويات كانت نتيجة نوعية معدات التثبيت المتوسطة إلى رديئة، و في 10% من الحالات كان سببها عدم إمتثال خطة رص الحاويات المستعملة من قبل السفن لأحكام تأمين التثبيت اليدوي، أو الحاويات لم تربط على النحو الموصى به في هذا الدليل، و في 1% من الحالات لم يكن على متن السفن دليل التثبيت.

من ناحية أخرى بعض الممارسات تزيد بشكل كبير من إنفصال الحاويات على سطح السفينة و سقوطها في البحر و التي تشمل وزن الحاوية المفرط و إرتفاعها فهذه الظواهر تشكل ضغط كبير بالنسبة لتحركات السفينة، و في كثير من الأحيان يعود السبب الجذري لفشل الرص في نقص الجهاز نفسه<sup>1</sup>.

و عند حدوث سقوط الحاويات في البحر فعلى الربان أن يقوم و بسرعة بحصر عددها و يتصل بالتأمين و أن يبلغ مراكز رصد حركة الملاحة البحرية، فالربان يجب أن يحدد مع رقم كل حاوية مفقودة في البحر طبقات مخاطر المنتجات المنقولة، إلا أن هذه المعلومات غير كافية لتحديد ما إذا كانت الحاوية ستطفو لفترة طويلة أم لا و إذا كانت تشكل خطر على المتدخلين، و لها خطر من تأثير كبير على البيئة لأن إنقاذ حاوية في البحر هو عملية خطيرة يتطلب تدخل بشري و غواصين أثناء ظروف جوية غالبا ما تكون سيئة<sup>2</sup>.

---

1- أنظر الملحق الثاني الصورة 14.

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 71 ,72.

فمن الممكن إستعادة الحاويات عن طريق قطرها، و لكن أثبتت هذه التقنية صعوبة القيام بها في حال عدم تصميم الحاويات لقطرها، و الرافعة على متن الحاويات أسلوب آخر و لكن يحمل في طياته خطر تمزق الحاوية و إنتشار البضائع على سطح السفينة أو في البحر، و من الممكن إنتقال الحاوية من الجزء السفلي بفضل العوامات و لكن تكلفة هذه العملية يشكل عقبة أمام رفع الحاويات و تستخدم فقط في حالات البضائع الملوثة للغاية، و يمكن تدمير الحاوية عن طريق وضع عبوة ناسفة على الحاوية إذا لم يشكل ذلك خطرا على البيئة و التلوث<sup>1</sup>.

و عندما تسقط حاوية محملة ببضائع خطيرة فتنشأ حالات عدة، فإذا ما غرقت الحاوية فتشكل خطرا على النباتات و الحيوانات البحرية و كذا على صحة الإنسان، و إذا تم إسترداد الحاوية عن طريق الخطأ مثلا من قبل سفينة صيد فهناك خطر على صحة الطاقم لاسيما من إستنشاقها، و كل هذا سيضيف خطر التلوث و أضرار بالساحل أو للأشخاص الذين يجدون الحاوية.

و قد يكون هناك أيضا مخاطر نشوب حريق أو إنفجار، و عند إقتراب فريق التدخل من الحاوية عليه أن يأخذ بالإعتبار هذه المخاطر و العناية الكبيرة، فمكوث الحاوية في الماء قد يسبب تآكل أو تسرب أو تبخر المنتج، و على الرغم من الإختبارات التي أجريت على المنتج من أجل تصنيفه، ففي كثير من الأحيان لا يعرف كيف يمكن أن تتفاعل المادة الكيميائية بعد أن تغمر لأقل أو أطول مدة في مياه البحر خاصة إذا كان المنتج غير خالص أي نقي.

و عندما يتم العثور على حاوية البضائع الخطرة في البحر فيجب أن يتم تصنيف الأخطار إعتقادا على خصائص المنتج و حالة الحاوية، و غالبا ما يتم تدمير الحاوية التي تحمل مواد من الدرجة الأولى أي المتفجرات و خبير التفجير يجب أن يكون حاضرا خلال إسترجاع المنتج<sup>2</sup>.

---

1- Emmanuelle billy,opcit ,p 74.

2- Julie seguineau,opcit,p 55.

فالسؤال الذي ينبغي طرحه هو ما هي التدابير المتخذة من أجل الحد من الخطر عندما تفقد سفينة حاويات بها مواد ضارة و خطرة ؟

التدخل لإنقاذ الحاويات التي سقطت في البحر يعرف ثلاث مراحل: البحث و التحديد، الوسم، و إتخاذ قرار بشأن مصير الحاوية، المرحلة الثالثة هي أصعب قرار من الناحية الفنية، و هي تتعلق بإسترجاع و تدمير أو التخلي عن الحاوية<sup>1</sup>.

### أولاً- مسؤولية الناقل في حالة الخطأ في رص الحاويات:

عقد النقل البحري هو عقد ثنائي و بالتالي يفرض إلتزامات على الطرفين، ففي ظل القواعد الدولية و الداخلية إلتزامات الناقل البحري فيما يتعلق بالرص و التي لا لبس فيها يجب أن يسير الناقل بشكل صحيح و دقيق شحن و مناولة و رص البضائع<sup>2</sup>، و على أساس هذا الإلتزام يترتب عن الأضرار الناجمة من خطأ الرص و أداؤها في الوقت الذي كانت الحاوية في عهدة الناقل البحري في حقه مسؤولية صارمة.

فعندما تلحق أضرار بالحاوية أو بالبضائع أثناء النقل فيجب على أصحاب الحق على البضاعة إثبات أن الخسائر حدثت بينما كانت الحاوية في عهدة الناقل البحري، ففي الواقع الناقل البحري ليس بالضرورة مسؤولاً عن البضائع و الحاوية المسلمة تالفة من قبل المرسل إليه، إلا إذا وقع الضرر في حين كانت البضائع في عهده، كما جاء في المادة 1 فقرة هـ من معاهدة بروكسل على أن: " نقل البضائع يغطي من وقت تحميل البضائع على متن السفينة إلى غاية تفريغها من السفينة".

---

1- Julie seguineau,opcit,p 56.

2- بموجب الفقرة 2 من المادة 3 من معاهدة بروكسل على الناقل بذل العناية الواجبة لضمان صلاحية السفينة للإبحار، و يجب أن يقوم بنفس العناية بشكل صحيح و دقيق بالشحن و المناولة و الرص و النقل و الرعاية و التفريغ للبضائع المنقولة.

الناقل يقع عليه إلتزام بتحقيق نتيجة و الذي سيؤدي حتما إلى مسؤولية صارمة عندما يحدث ضرر بسبب الخطأ في الرص أو سوء تحريك الحاوية أثناء عمليات المناولة، و يكون الناقل مسؤولا شخصيا عن الأضرار حتى و لو كان غالبا المسؤول الحقيقي هو مقاول المناولة على أساس أنه لا توجد أية علاقة تعاقدية مباشرة بين المناول و أصحاب الحق في البضاعة، و مع ذلك قد تطلب شركة النقل البحري إسترداد النفقات المتكبدة لتعويض المدعي الذي تعرض لأضرار بسبب عجز الرص و الذي يكون المناول مسؤولا عنه<sup>1</sup>.

مع مراعاة الحالات الإستثنائية المعفاة لمسؤولية الناقل البحري و الذي تضمنها معاهدة بروكسل و قواعد روتردام و العديد من القوانين الداخلية منها الخطأ الذي لا يعزى إلى الناقل مثل القوة القاهرة و سوء الأحوال الجوية، رغم أن القضاة قرروا بأن العواصف هي تقلبات الملاحة و أن السفن اليوم تم تصميمها لدعم هذا النوع من الطقس<sup>2</sup>.

---

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 53,54,55.

2- ففي قضية رقم 1077 بتاريخ 2002/11/18 عن غرفة التحكيم البحري بباريس بالنسبة لرحلة من فرنسا إلى جزر الهند تمت في شهر فيفري سنة 1997 واجهت سفينة عاصفة غير عادية تسببت في سقوط 61 حاوية في البحر و التي كانت محملة من قبل ثلاث ناقلين، و إنقلبت حوالي عشرين حاوية أخرى على الجسر و تلفت، فأشارت هيئة التحكيم بأنه و تبعا لأحكام المادة 27 من القانون المؤرخ في 18 جون 1966 التي تفيذ بأن الناقل مسؤول عن الهلاك و التلف اللاحق بالبضائع و لكن يمكن إعفاه من هذه المسؤولية بإثبات أن الضرر أو الخسارة ناتجة عن أحد حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة من قبل المادة 27، إلا إذا أثبت أصحاب الحق في البضاعة بأن الضرر الناتج تسبب فيه كليا أو جزئيا خطأ الناقل أو تابعيه، و إترفت المحكمة بأن سوء الأحوال الجوية التي مرت بها السفينة لا يمكن التنبؤ به و كانت على يقين بأن التفكك المفاجئ للحاويات على سطح السفينة يمكن أن يكون نتيجة لشفرة عرضية، و مع ذلك خلص المحكمين بوجود فعل يشكل حدث غير محتمل و السبب الحقيقي للحادث في مختلف البنود يعود إلى الناقلين، و نتيجة لذلك تم الإستنتاج بشأن حالة وجود خطأ لا يعزى للناقل للحصول على إعفاء جزئي من ثلث الخسارة.



أما فيما يخص الخطأ الملاحي فهو ناتج عن الأفعال أو الإهمال و تقصير من الريان أو تابعي الناقل في الملاحة أو إدارة السفينة، فالأخطاء في الملاحة لا تشكل مشكلة لأنها تتكون من أخطاء إرتكبها ريان في قيادة السفينة و ممارسة الملاحة، و مع ذلك فإن تفسير عبارة " سوء إدارة السفينة" هو أكثر صعوبة و قليلا ما يأخذ به القضاة.

و كما تم توضيحه من قبل يوصف الخطأ في الرص كخطأ تجاري عندما لا يكون له عواقب على إستقرار و أمن السفينة و كخطأ ملاحي عندما يكون عكس ذلك، و منه فرص الحاويات يشكل خطرا على السفينة.

و يمكن للناقل أن يعفى نفسه من كامل المسؤولية إذا أثبت بأن الشاحن كلف بعمليات المرتبطة بالنقل بما في ذلك رص البضائع في الحاويات و سوء تعبئة الحاوية.و يمكن أن يرجع الخطأ للشاحن في حالة التصريح الكاذب بسند الشحن عن بيان طبيعة و وزن البضائع.

أما في حالة سقوط الحاويات في البحر يكون مالك السفينة مسؤول عن كل النفقات التي تكبدتها عمليات البحث و إنتشال الحاويات، و بشكل عام تغطي هذه التكاليف شركات التأمين من حيث المسؤولية المدنية<sup>1</sup>.

### **ثانيا: كيفية حساب التعويض**

و الجدير بالذكر أن المادة 04 فقرة 05 من معاهدة بروكسل قد حددت مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد أو وحدة، أما المادة 60 فقرة 1-أ- من إتفاقية هومبورغ فقد جعلت التحديد عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى.

---

1-Emmanuelle billy,opcit ,p 58,59,60,75.

و كلمة طرد تعني أن البضاعة أو جزءا منها قد حزمت في حزمة واحدة أو أكثر، أو تم تجميعها في رباط واحد سواء تم تغليفها بورق أو قماش أو ما شابه، أو بوضعها في صناديق أو في أجولة أو أكتفي بتحزيمها بأربطة أو شنابر معدنية بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها، و هذه الطرود تحمل أرقاما و علامات مميزة و يذكر عددها في سند الشحن، و على أساس هذا العدد يتحدد الحد الأقصى للمسؤولية القانونية للناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الرحلة البحرية، فمجرد الحجم كبير أو صغر لا يحول دون إعتبار شيء ما طردا.

و لا يشترط أن يكون التغليف تاما بحيث يحول دون معرفة طبيعة الشيء بداخله، فكون المحتويات غير تامة التغليف بحيث يكشف عن طبيعتها لا يشكل حائلا دون إعتبارها طردا، كما لا عبرة بقيمة الشيء.

و الغالب في العمل البحري أن يعبر الطرفان في سند الشحن عن قصدهما إعتبار البضائع طردا أو طرودا فيذكران ذلك صراحة في السند خاصة و أن البيانات المتعلقة بطبيعة البضاعة و صفاتها و بالأخص وزنها أو حجمها أو كميتها حسب الأحوال و عدد الطرود إنما تذكر في سند الشحن من واقع ما قدمه الشاحن إلى الناقل من بيانات.

أما عن الوحدة فيذهب رأي إلى أن المقصود بها وحدة أجرة النقل أي وحدة الوزن أو القياس أو الكيل أو الحجم التي تتخذ أساسا لإحتساب أجرة النقل، و يذهب رأي آخر إلى أن المقصود بها وحدة الشحن أي الوحدة المادية كما يتسلمها الناقل من الشاحن، و بديهي أنه عند الأخذ بوحدة الشحن كأساس لتحديد المسؤولية، فإنها تطبق فقط على البضائع التي ليست في طرود أي التي لا ينطبق عليها تعريف الطرد<sup>1</sup>.

---

1- أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 74 و 75.

فالحاوية هي أداة لتجميع و مناولة البضائع و لم ينظر إليها كجزء من عناصر السفينة، فهي تستعمل لتجميع البضائع سواء أكانت تخص شاحن واحد أو عدة شاحنين، و يمكن أن تنقل البضائع بأية وسيلة من وسائل النقل إلى الجهة المقصودة، و غالبية الحاويات يمتلكها المتعهدون أو يستأجرونها، و أحيانا يستعمل الشاحنون حاويات يمتلكها وكلاء الشحن، و في ميناء الوصول يقوم المرسل إليه بتفريغ الحاوية و يعيدها فارغة إلى الناقل، و نتيجة لذلك فإن أقل حد للتغليف يكفي للبضائع التي تنقل بالحاويات و لا يكون هناك حاجة لإستعمال طرق تغليف مكلفة.

و قد ذهبت بعض الأحكام إلى أن الحاوية المملوكة للناقل لا يمكن أن تعتبر طردا، إذ أنها جزء من السفينة فعلا، و أن كلمة الطرد الواردة في المادة 04 فقرة 05 من معاهدة بروكسل يقصد بها التغليف المعد من قبل الشاحن.

وعندما يكون الوزن غير معروف فإن الطرد أو الوحدة يبقى هو المعيار المطبق، و في شحنات "الصب" فإنه من الواضح أن معيار الوزن سيكون أكثر فائدة للشاحن، أما المسؤولية عن التأخير فإنها ترتبط بقيمة أجرة النقل.

و قد نصت المادة 06 فقرة 02 بنذ أ من إتفاقية هومبورغ على أنه: "في حالة إستخدام حاوية أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن و المذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، و في خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة" فمن الضروري طبقا لهذا النص أن نقف أولا على بيانات سند الشحن و ما إذا كانت الطرود أو وحدات الشحن الأخرى قد عدت فيه، و على سبيل المثال فإنه عندما يذكر في سند الشحن أن الحاوية يقال " أنها تحتوى عدد معين من الطرود"<sup>1</sup>.

---

1- أحمد محمود حسنى،التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ،المرجع السابق،ص 76،77.

فإن هذا التحفظ يجب ألا يؤثر في تعداد الطرود لأغراض تحديد المسؤولية، و إن كان هذا التحفظ قد يشكل صعوبة إذ يمكن للناقل أن يتنازع في مسؤوليته طبقاً للمادة 16 فقرة 01 من إتفاقية هومبورغ.

و عند إنتقال سند الشحن إلى طرف ثالث أي الغير فإن عدد الطرود المبين في سند الشحن يصبح قطعياً حتى و لم يكن صحيحاً، و ليس أمام الناقل في هذه الحالة سوى الرجوع بدعوى على الشاحن. و في حالة تضمين سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات المعبأة في الحاوية، فإن معيار الوزن لا يكون قابلاً للتطبيق، و قد عبرت عن ذلك العبارة الأخيرة للمادة 06 فقرة 02 بنذ أ من إتفاقية هومبورغ بقولها: " و في خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة". و لا يهم ما إذا كانت البضائع المعبأة في الحاوية تخص شاحن واحد أو عدة شاحنين، و في حالة هلاك الحاوية المقدمة من الشاحن فإنها تعتبر وحدة شحن مستقلة واحدة.

و خلاصة ما تقدم أنه إذا لم يتضمن سند الشحن تحديداً لما بداخل الحاوية من طرود أو وحدات شحن أخرى فإن البضائع المعبأة بها تعتبر وحدة شحن واحدة، أما إذا تضمن سند الشحن تحديداً لمحتويات الحاوية على إنفراد فإن كل طرد من الطرود تعتبر وحدة، و إذا عدد سند الشحن طرود أو وحدات معينة بالإضافة إلى بضائع عامة شحنت بالحاوية، فإن كل طرد يعتبر وحدة و البضائع العامة تعتبر وحدة.

و إذا تلفت أو هلكت الحاوية و كانت مملوكة للناقل أو مقدمة منه فلا تعتبر وحدة، أما إذا كانت مملوكة لغيره أو مقدمة من غيره فتعتبر وحدة شحن مستقلة واحدة<sup>1</sup>.

---

1- أحمد محمود حسنى، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، المرجع السابق، ص 78 و 79.

إن إستخدام حاويات البضائع أو الصناديق النقالة أو وحدات أخرى لنقل البضائع يقلل بصورة ملحوظة من الأخطار المادية التي تتعرض لها البضائع، بيد أن رص البضائع بطريقة غير صحيحة أو غير مدروسة داخل هذه الوحدات و/أو عليها، و الإفراط في تحميل هذه الحاويات أو عدم وجود وسائل الحصر أو التكتيف أو الإيثاق السليمة للبضائع، قد يلحق الأذى بالعاملين الذين يقومون بمناولة البضائع أو نقلها، و بالإضافة إلى ذلك قد تلحق أضرار جسيمة أو مكلفة بالبضاعة أو المعدات.

و قد تضاعفت أنواع البضائع التي تنقل في حاويات البضائع على مدار سنين عديدة، و كذلك التقدم الذي حصل في هذا المجال، نقل مواد ثقيلة و ضخمة كانت تحمل عادة في عنابر السفينة مباشرة مثلا الحجارة و و الحديد و النفايات و البضاعة الخاصة داخل وحدات نقل البضائع و كذا إستخدام الصهاريج المرنة.

و يمكن أن يلحق الضبط غير الكافي للرطوبة اضرار جسيمة بالبضاعة و يتسبب بتسربها و يؤدي أيضا إلى فقدان إتزان الحاوية.

فعلى جميع الأشخاص الذين يشاركون في حركة وحدات نقل البضائع واجب التأكد من بموجب أدوارهم و مسؤولياتهم في إطار سلسلة الإمدادات، من أن الحاوية لم تتعرض لتسرب النباتات و منتجات النباتات أو الحشرات أو الحيوانات الأخرى، أو أن الحاوية لا تحمل سلعا غير شرعية أو مهاجرين غير شرعيين أو بضاعة مهربة أو بضائع لم يصرح عنها على الإطلاق، أو بضائع لم يصرح عنها على الوجه الصحيح<sup>1</sup>.

---

1- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها الثالثة و التسعين، المرجع السابق، المرفق 20، ص 16,03.

## خاتمة

إن عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر لقاء أجر معلوم يتعهد به الشاحن، و يستفاد من هذا التعريف بأن عقد النقل البحري يبرم بين طرفين هما الناقل و الشاحن، و من ثم فهو من قبيل العقود الملزمة للجانبين يترتب إلتزامات على الشاحن، و تقابلها إلتزامات تقع على عاتق الناقل و التي من بينها الإلتزام بالرص موضوع دراستنا.

فالرص أو تستيف البضائع هو عملية وضع البضائع في الأماكن المعدة لها في السفينة و بطريقة تقيها من خطر الهلاك أو التلف أثناء النقل و تحفظ للسفينة توازنها أثناء الإبحار، و لما كانت عملية الرص متعلقة بتوازن السفينة فإنها تستوجب لزوما تثبيت البضائع لمنعها من الإنزلاق و الإصطدام ببعضها البعض حفاظا عليها و على سلامة السفينة.

فالهدف الأساسي من عملية رص البضائع و تستيفها هو أخذ أكبر عدد ممكن من الحمولة داخل السفينة، لذا على الربان أن ينفذ هذه العمليات محافظا أولا على صلاحية السفينة للملاحة، و المحافظة على البضائع إلى حين تسليمها إلى أصحابها.

و الأصل أن الرص و تثبيت البضائع يكون داخل أقسام السفينة و في العنابر، بحيث تكون هذه الأقسام مرتبة و نظيفة و موضوعة خصيصا لإستقبال البضائع ، وهذا النوع من الرص في الحقيقة لا يشكل صعوبات، على عكس الرص على سطح السفينة، لذا يعتبر هذا النوع من النقل خطيرا بالنسبة للبضائع و للسفينة، و لكن مع التطور السريع في مجال صناعة السفن، نرى الآن سفن عملاقة ذات أحجام كبيرة و تستقبل حمولات مصممة خصيصا لنقل الحاويات، (RO RO) و سفن نقل آلات تنقيب البترول...إلخ.

إلا أنه مع ذلك، فإن خطر تضرر البضائع التي ترص على سطح السفينة قائم، سواء بسبب حوادث أحوال الجو ، أو سقوطها في البحر بحيث يسهل إنزلاقها و سقوطها في البحر أكثر من البضائع الموضوعه في عنابر السفينة.

إن عملية الرص سواء قام بها الناقل أو مقاول المناولة هي عملية فنية لها علاقة مباشرة مع أمن وسلامة السفينة من الغرق وكذا لها علاقة مع المحافظة على البضائع ، لذا هي دائما تحت رقابة و إشراف الريان ، الوحيد المختص و الضامن لأمن و سلامة الرحلة البحرية.

و قد أظهرت هذه الدراسة، أن هناك صعوبة في تصنيف خطأ الرص إن كان: عملية بحرية أو عملية تجارية، و نظرا لعدم القدرة على إعطاء إجابة واضحة و دقيقة، فإن السوابق القضائية و الفقه يستندان إلى معيار سلامة السفينة.

اليوم، حتى يتم تصنيف خطأ التستيف، فسيكون من الضروري الإنتظار لمراقبة الأضرار الناجمة، و في الواقع إذا تم إختراق سلامة السفينة يمكن القول أنه هو خطأ بحري و يعفى الناقل، إلا إذا كانت البضاعة قد عانت من الضرر نتيجة الرص المعيب، و سوف يوصف بعدم وجود الرص التجاري، و إشراك مسؤولية الناقل البحري.

أما في حالة إستئجار السفينة فيمثل التمييز بين الرص البحري و الرص التجاري، أساسا لبعض القرارات للتحقق من صحة أحكام الأطراف المستأجرة التي تنقل التزام الرص التجاري إلى المستأجر في الرحلة، و تبين أن هذا التفسير للبند " FOIS/T " يبدو أنه ينشئ طوعا أو لا إراديا، إعفاء شاملا من الشاحن في إيجار السفينة بالرحلة سوء التصرف .في الواقع، بعد أن تم إرساء رسو السفن التجارية على المستأجر، يبقى له فقط الرص البحري الذي يمكن أن يبرره بإثبات خطأ الريان.

و ينبغي التخطيط للتوضيب في أسرع وقت ممكن و قبل أن يبدأ فعليا، و قبل كل شيء ينبغي تفقد وحدة نقل البضائع المعنية، و ينبغي معالجة أي أوجه قصور قبل الشروع في التوضيب، فيجب أن يرمي التخطيط إما إلى القيام بتستيف متراص، حيث توضع جميع الطرود بشكل متماسك ضمن حدود الجدران الجانبية و الأمامية للحاوية، أو إلى القيام بتستيف مرصوص حيث لا تملأ الطرود المساحة بأكملها و تكون بالتالي مرصوصة ضمن حدود الحاوية بواسطة وسائل التثبيت و/أو التحزيم.

و يتم توضيب مجموعات أو رزم عناصر البضاعة بحيث لا تتشوه و تظل في مكانها، في وضع عمودي، من دون أن تتقلب بفضل إحتكاكها الساكن و إتزانها المتأصل أثناء تحميل الحاوية أو تفرغها، مما يضمن سلامة الموضيبين قبل إضافة أي لوازم للرص أو بعد نزع هذه اللوازم لأغراض التفرغ.

و يمكن مقارنة الرص العملي للبضاعة إنطلاقا من ثلاثة مبادئ مختلفة يمكن تطبيقها إما فرديا أو بصورة مشتركة حسب الإقتضاء:

- يتم الرص المباشر بالتحويل الفوري للقوى من البضاعة إلى الحاوية بواسطة لوازم التثبيت أو أربطة تحزيم أو دعامات أو لوازم إحكام، و تتناسب قدرة الرص مع حمل الرص الأقصى للوازم الرص.

- يتحقق الرص بالإحتكاك بواسطة أربطة الإيثاق أو أربطة التحزيم الفوقية التي نظرا لشدها المسبق، تزيد من الوزن الظاهري للبضاعة و بالتالي الإحتكاك بأرضية التحميل و أيضا الإتعزان المانع للإنقلاب، و يتناسب تأثير الرص مع الشد المسبق لأربطة التحزيم، و إستعمال مواد مانعة للإنزلاق على المسطحات الإنزلاقية يعزز كثيرا تأثير هذه الأربطة.

- يعتبر ترص البضاعة بواسطة التجميع أو التحزيم أو التغليف تدبيرا من تدابير الرص الثانوية التي ينبغي أن تتخذ دائما بالإشتراك مع تدابير الرص المباشر أو الرص بالإحتكاك.

فيعد الرص عملية معقدة، بحيث يعتمد على مجموعة من الحسابات منها إتزان السفينة و الفواصل و كذا عوامل الإحتكاك، لذا إستنتجنا مجموعة من التوصيات هي:

- ينبغي أن يكون الأشخاص الذين يقومون فعلا بالرص مدربين و مؤهلين للقيام بهذا العمل، و أن يفهموا المصطلحات المستخدمة في هذا المجال بغية التقيد بتعليمات المخطط، و ينبغي عليهم أن يدركوا المخاطر الكامنة، بما في ذلك ما يتعلق بالمناولة اليدوية المأمونة، و ملمين إماما تاما بجميع المتطلبات التقنية و القانونية و التجارية لهذه الوظيفة.

- يمكن تحقيق ذلك فقط بالتخطيط السليم و التنفيذ المنتظم لبرامج تدريبية أولية و برامج للتطوير المهني لجميع الأشخاص الذين يشاركون في عملية رص البضائع سواء في العنابر أو في الحاويات.



و نرى بأن كلا من معاهدة بروكسل و قواعد هومبورغ لم تتناول إلتزام رص البضائع بنوع من التفصيل و لا من الشخص الملتزم به، على عكس إتفاقية روتردام التي نصت على الرص كأحد إلتزامات الناقل مع جواز تكفل الشاحن به عند الإلتفاق على ذلك، و عند الضرورة يفرض على الشاحن توفير المعلومات و التعليمات بخصوص رص البضائع، و قد إنتهج ق.ب.ج نفس المنهج الأخير.

غير أن الفضل الكبير كان لمعاهدة لندن لسنة 1930 و 1960 الخاصة بخطوط الشحن و كذا قانون IMDG و قواعد الممارسة السليمة لرص و تثبيت البضائع الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بالتفصيل في القواعد الفنية لعملية رص البضائع.

كما يمكن الإطلاع على الجوانب الأمنية لحركة وحدات نقل البضائع المخصصة للنقل البحري في مجموعة متنوعة من الوثائق، منها الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المسماة إتفاقية سولاس لسنة 1974 في صيغتها المعدلة، و المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية ( مدونة ISPS).

و مدونة الممارسات بشأن الأمن في الموانئ الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية و منظمة العمل الدولية، و المعايير و المواصفات المتاحة للجميع التي تضعها أو تعمل على وضعها المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس (ISO) التي تتناول إدارة أمن البضاعة و الجوانب الأخرى من أمن سلسلة الإمدادات، و علاوة على ذلك أعدت منظمة الجمارك العالمية (WCO) إطار المعايير التي ترمى إلى تعزيز أمن التجارة العالمية و تيسيرها.

الملاحق

## الملحق الأول

### مجموعة تعاريف:

- **الناقل:** الطرف الذي يلتزم بموجب عقد نقل بالقيام بالنقل أو بتأمين القيام بالنقل بحرا أو عبر المجارى المائية الداخلية أو بواسطة مجموعو وسائط نقل أخرى.
- **الشاحن:** الطرف الذي يرد إسمه في مستند النقل البحري أو مستند الشحن على أنه الشاحن و/أو الذي يبرم عقد للنقل (أو الذي يبرم عقد النقل بإسمه أو نيابة عنه) مع الناقل.
- **المرسل:** الطرف الذي يعد حمولة النقل، و إذا أبرم عقد نقل مع أحد الناقلين تنطبق عليه صفة الشاحن.
- **المرسل إليه:** الطرف الذي ترسل إليه البضاعة بموجب عقد نقل أو مستند نقل ورقي أو مستند نقل إلكتروني، و تطلق عليه أيضا تسمية المستلم.
- **طرد:** الناتج الكامل لعملية التعبئة، و يتكون من العبوة و محتوياتها المعدة للنقل.
- **عبوة:** الأوعية و أي مكونات أو مواد لازمة للوعاء لأداء وظيفته في إحتواء البضاعة.
- **وحدة نقل البضائع:** حاوية بضائع أو صندوق نقال أو مركبة عربية سكة حديدية أو أي وحدة أخرى مشابهة، و لاسيما عندما تستخدم في النقل المتعدد الوسائط.

- حاوية بضائع: إحدى معدات النقل ذات الطابع الدائم، و بالتالي متينة بما فيه الكفاية لكي تكون صالحة للإستخدام المتكرر، و مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع، بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل، و من دون عملية إعادة تحميل وسيطة، و مصممة لكي يتم رصها و/أو مناولتها بسرعة، بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركيئة لهذه الأغراض، و تعتمد بموجب الإتفاقية لسلامة الحاويات (إتفاقية CSC) لعام 1972 في صيغتها المعدلة، و لا يشمل تعبير حاوية البضائع العربات أو العبوات، إلا أنه يشمل الحاويات المحمولة على هياكل.

- سطح التحميل: المنطقة داخل وحدة نقل البضائع التي يمكن أن توضع عليها الطرود و ترص.

- محيط وحدة نقل البضائع: حواف أو جدران وحدة نقل البضائع التي تحيط بسطح التحميل.

- وحدة نظيفة لنقل البضائع: وحدة نقل بضائع خالية ممايلي:

\* أي مخلفات بضاعة سابقة،

\* أي لوازم رص أستخدمت في حمولات سابقة،

\* أي إشارات أو لوحات أو علامات لها صلة بحمولات سابقة،

\* أي حثات (نفايات) تجمع في وحدة نقل البضائع،

\* آفات و كائنات حية أو ميتة مرئية أخرى، بما في ذلك أي أجزاء أو أمشاج (خلايا جرثومية) أو بذور أو بيوض أو خلايا برعمية من هذه الأجناس يمكنها أن تبقي حية و تتكاثر، و أتربة، و مواد عضوية،

\* جميع العناصر الأخرى التي لوثتها أو تسربت إليها أو غطتها أجناس دخيلة إحتياحية يمكن كشفها بالفحص البصري.

- وحدة مغلقة لنقل البضائع: وحدة لنقل البضائع تحيط بالمحتويات بأكملها بواسطة هياكل دائمة ذات مسطحات متواصلة و متجانسة، و وحدات نقل بضائع التي تكون جوانبها أو أجزاؤها العلوية مصنوعة من قماش مشمع لا تعتبر وحدات مغلقة لنقل البضائع.

- **حاوية مهواة:** حاوية من الطراز المغلقة، مشابهة لحاوية نقل البضائع العامة و لكنها مصممة بحيث تتيح دخول الهواء و خروجه، و هي مجهزة بنظام تهوية مصمم لتسريع و زيادة الحمل الحراري الطبيعي للهواء داخل الحاوية بأقصى شكل موحد ممكن، إما بواسطة فتحات تهوية غير ميكانيكية موجودة في الأجزاء العلوية و السفلية للمساحة المخصصة للبضائع فيها، أو بوسائل ميكانيكية داخلية أو خارجية.

- **صهريج مرن:** خزان غشائي يستخدم لنقل و/أو تخزين سائل غير خاضع للوائح داخل وحدة نقل البضائع.

- **وحدة بضاعة:** عنصر واحد أو أكثر عدد من العناصر الموضبة أو الموضوعة في طرود أو المرتبة بطريقة محددة بحيث يمكن مناولتها كوحدة، و يمكن تشكيل هذه الوحدة بوضع العنصر أو العناصر في عبوة شاملة أو بإحكام تحزيمها سوية.

- **وحدة الحمولة:** حمل علة منصة تحميل أو وحدة موضبة مسبقا يتوافق مع أبعاد منصة التحميل و ملائم للتحميل داخل وحدة نقل البضائع.

- **توضيب:** وضع البضاعة و تحميلها و تعبئتها داخل وحدة نقل البضائع أو عليها.

- **تستيف غير متجزئ:** طريقة لرص البضاعة حيث تستف البضاعة لتستند بأكملها إلى محيط وحدة نقل البضائع، و ينبغي التقليل إلى حد ممكن من الحيز الفارغ بين وحدات النقل و محيطها، و ينبغي أن يكون هذا المحيط متينا بما يكفي لإمتصاص قوى التجاذب المعتادة أثناء النقل.

- **إفراط في التحميل:** الحالة التي تزيد فيها كتلة البضاعة و كتلة وحدة النقل مجتمعين على الكتلة الإجمالية القصوى المسموح بها.

- **وزن زائد:** الحالة التي تقل فيها كتلة البضاعة و كتلة وحدة النقل مجتمعين عن الكتلة الإجمالية القصوى المسموح بها، و لكنهما يزيدان على الكتلة الإجمالية القصوى المذكورة في مستندان الشحن للنقل البحري.

- كتلة إجمالية لم يصرح عنها على الوجه الصحيح: الحالة التي تختلف فيها كتلة البضاعة و كتلة وحدة النقل مجتمعين عن الكتلة المصرح بها في مستندات الشحن للنقل البحري.

- بضاعة لم يصرح عنها على الوجه الصحيح: الحالة التي تختلف فيها البضاعة المنقولة في وحدة نقل البضائع عن البضاعة المصرح عنها في مستندات النقل.

- عبوة شاملة: غلاف يستخدمه المرسل بعينه إحتواء طرد أو أكثر و لتكوين وحدة مفردة لتسهيل المناولة و التسليم أثناء النقل، و من أمثلة على العبوات الشاملة عدد من الطرود التي إما توضع أو ترص على لوح التحميل، كالتبليبة، و تثبت عن طريق الربط بالأطواق أو اللف الإنكماشى أو اللف التمديدي أو بوسيلة مناسبة أخرى، و إما توضع في عبوة واقية خارجية كصندوق أو علبة.

- أذرع مجهزة بكلابات: أذرع هيدرولية مبروطة بعنلة أو إطار توجيه و يمكن إستعمالها لرفع وحدة نقل البضائع بإستخدام تجويفات مصممة خصيصا للأذرع المجهزة بكلابات في إطار قاعدة وحدة النقل.

- سفينة درجّة: سفينة تقدم خدمات نقل البضائع بحرا و تكون مجهزة بمنصات تتيح تحميل المركبات المدولبة و إنزالها من دون رافعات، و تشير أيضا إلى أي سفينة مصممة خصيصا لنقل بضائع الدرجة.

- قطعة خشب مربعة: قطعة من الخشب المنشور، عارضة خشبية مثلا ذات مقطع عرضي صغير.

- جسم مركبة مقوى: جسم مركبة ذو هيكل مقوى.

- جسم مركبة مقياسي: جسم مركبة ذو هيكل مقوى يتطلب تبعا لوزن البضاعة و إحتكاكها، رصا إضافيا للبضاعة بإستخدام لوازم التحريم.

- رطوبة الهواء النسبية: الرطوبة المطلقة الفعلية التي يعبر عنها كنسبة مئوية من تشبع الرطوبة عند درجة حرارة معينة.

- رطوبة الهواء المطلقة: كمية بخار الماء الفعلية في الهواء، و تقاس ب غ/م<sup>3</sup> أو غ/كغ.

- تشبع رطوبة الهواء: محتوى الهواء من الرطوبة الممكنة القصوى وفقا لدرجة حرارة الهواء.

- **التكثف:** تحول بخار الماء إلى الحالة السائلة، و عادة ما يبدأ التكثف عندما يبلغ الهواء نقطة الندى لدى تماسه مع مسطحات باردة.

- **نقطة ندى الهواء:** درجة الحرارة دون درجة الحرارة الفعلية تبلغ عندها الرطوبة النسبية 100%.

- **عتبة التآكل:** رطوبة نسبية تبلغ 40% أو أكثر و تؤدي إلى تزايد خطر تآكل المعادن الحديدية.

- **إسترطابية البضاعة:** خاصية تتسم بها البضائع أو مواد معينة بحيث تمتص بخار الماء (إمتزاز) أو تبعث بخار الماء (المج) تبعاً للرطوبة النسبية للهواء المحيط.

- **محتوى البضاعة من الماء:** الماء أو بخر الماء الكامن في بضاعة إسترطابية أو مواد مرتبطة بها، و عادة ما يعبر عنه كنسبة مئوية من الكتلة المرطبة للبضاعة.

- **الجو الموقعي داخل وحدة نقل البضائع:** حالة الرطوبة النسبية في للهواء في وحدة مغلقة لنقل البضائع، و تتوقف على محتوى البضاعة أو المواد من الماء داخل وحدة النقل و على درجة الحرارة المحيطة.

- **التفاوت اليومي في درجة الحرارة داخل وحدة نقل البضائع:** إرتفاع درجة الحرارة أو إنخفاضها تبعاً لأوقات اليوم، و غالباً ما تخضع لتأثير الإشعاع أو للتأثيرات المناخية الأخرى.

- **نقطة الضبط:** نقطة ضبط درجة الحرارة في مفتاح التحكم بوحدة التبريد.

- **مدة التخزين:** المدة التي يحفظ خلالها المنتج عند أدنى درجة حرارة ممكنة و التي تبدأ مباشرة بعد القطاف/الحصاد، و تنتهي عندما يتم إخراج المنتج من وحدة التبريد بغية توزيعه على المستهلكين و عندها تبدأ فترة الحفظ.

- **فترة الحفظ:** المدة المستصوبة للإحتفاظ بمنتج قابل للتلف في حالة إغلاق محكمة يمكن خلالها أن تظل النوعية المحددة لجزء معين من البضائع مقبولة في الظروف المتوقعة (أو المحددة) للتوزيع و التخزين و العرض.

- **التلوث:** أشكال مرئية لحيوانات أو حشرات أو لا فقاريات أخرى (حية أو ميتة، في أي مرحلة من مراحل دورة الحياة، بما في ذلك أغلفة البيض أو المبيضات) أو أي مواد عضوية، حيوانية المنشأ (بما في ذلك الدماء و العظام و الشعر و اللحم و الإفرازات و الإبرازات) أو نباتات أو منتجات نباتية قابلة أو غير قابلة للحياة (بما في ذلك الفاكهة و البذور و الأوراق و الغصينات و الجذور و اللحاء)، أو مواد عضوية أخرى، بما في ذلك الفطريات أو أتربة، أو ماء، عندما لا تكون مدرجة في قائمة البضاعة المنقولة داخل وحدة النقل.

- **إعادة التلوث:** تنجم عن العثور في وحدة نظيفة لنقل البضائع أو عليها على آفات أو كائنات حية أخرى (بما ذلك أعشاشها و بيوضها و أكياس بيوضها و أجزاء منها).

- **عتبة نمو العفن الفطري:** إن رطوبة نسبية تساوي 75% أو أكثر تزيد من خطر نمو التعفن على المواد ذات المنشأ العضوي، كالمواد الغذائية و المنسوجات و الجلود و الأخشاب و المواد الخام ذات المنشأ اللاعضوي كالفخاريات على سبيل المثال.

- **تسرب الطفيليات:** وجود آفة حية مرئية داخل طرد أو وحدة لنقل البضائع يمكنها أن تلحق الأذى بالبيئة المتلقية، و يشمل ذلك الكائنات الممرضة (فيروسات أو بكتيريا أو جزئيات بروتينية تسبب العدوى، أو فطريات) التي يمكنها أن تصيب النباتات و/أو الحيوانات و التي يمكن كشفها بالفحص البصري.

- **آفة:** أي جنس أو سلالة أو نمط أحيائي مرئي لنباتات أو حيوانات أو كائنات ممرضة مؤدية للنباتات و المنتجات النباتية.

- **جنس دخيل إجتاحي:** جنس دخيل (غير مستوطن) يهدد وصوله و/أو إنتشاره البيولوجي، و يشير مصطلح جنس دخيل إلى جنس معين أو سلالاته أو وحداته التصنيفية التي يتم إدخالها إلى مناطق غير مناطق إنتشاره الطبيعي ماضيا أو حاضرا، و تشمل أي أجزاء أو أمشاج (خلايا جرثومية) أو بذور أو بيوض أو خلايا برعمية من هذا الجنس يمكنها أن تبقى حية و تتكاثر، و تشمل على الآفات و الكائنات الحية الدخيلة التي تخضع للحجر الصحي، و الجنس الدخيل يمكنه أن ينتقل داخل مجموعة كبيرة من أوساط النمو العضوية و اللاعضوية أو عليها.



- **كائن مؤدي يخضع للحجر الصحي:** آفة ذات أهمية إقتصادية محتملة للمنطقة التي يمكن أن تتعرضها للخطر و لكنها لا توجد فيها بعد، أو أنها موجودة فيها و لكنها غير منتشرة على نطاق واسع، و هي موضع مكافحة على الصعيد الرسمي.

- **سلع غير خاضعة للوائح:** مواد و بنود لا تشملها اللوائح السارية المفعول بشأن نقل السلع الخطرة.

- **وكيل النقل:** الطرف الذي ينظم إرسال البضائع لأشخاص أو شركات، و يمكن أيضا أن يقوم بدور الناقل، و عندما لا يقوم وكيل النقل بدور الناقل فإنه يتصرف بصفته الوكيل فحسب، أي أن يقدم خدمات لوجستية للآخرين بواسطة ناقلين أو بحجز مكان أو يؤمن مكانا بطريقة أخرى لتلك الحمولة.

- **موضب:** الطرف الذي يحمل البضاعة أو يضعها أو يعبئها داخل وحدة نقل البضائع أو عليها، و يمكن أن يتعاقد معه إما المرسل أو الشاحن أو وكيل النقل أو الناقل، و إذا قام المرسل أو الشاحن بتوضيب وحدة نقل البضائع في أماكن تابعة لها فهو يعتبر أيضا موضب.

- **مشغل وحدة نقل البضائع:** الطرف الذي يملك أو يشغل وحدة نقل البضائع و يزود المرسل/ الشاحن/ الموضب بوحدة فارغة لنقل البضائع.

- **متعهد تجميع:** الطرف الذي يقدم للآخرين خدمات تجميع كميات البضائع الصغيرة في حاويات ذات حمولة كاملة.

- **مشغل متعدد الوسائط:** الطرف الذي يقدم خدمات لمناقلة و/أو تستيف وحدات نقل البضائع، و يمكن أن تتألف هذه الوسائط المتعددة ممايلي:

\* مشغل محطة بحرية،

\* محطة سكة حديدية،

\* ميناء على مجارى مائية داخلية.

- **تفريغ:** إخراج البضاعة من وحدة نقل البضائع.

- **توازن الإشتراب:** حالة توازن الإمتزاز و الإمتصاص عند رطوبة نسبية معينة للهواء المحيط و محتوى البضاعة أو المواد من الماء الذي يقابلها.

- **خط تساوي درجة حرارة الإشتراب:** رسم بياني يوضح العلاقة بين محتوى البضاعة أو مواد من الماء و الرطوبة النسبية للهواء المحيط، و تستخدم عملية الإمتزاز عادة للدلالة على العلاقة المذكورة أعلاه، و خطوط تساوي درجات حرارة الإشتراب هي محددة لبضاعة أو مادة ما.

- **التطهير بالتبخير:** هو طريقة لمكافحة الآفات بحيث يتم ملء مساحة بأكملها بمبيدات غازية للطفيليات أو مادة تطهير بالتبخير بغية خنق الآفات الموجودة داخلها أو تسميمها.

- **البضائع الخطرة الشديدة العواقب:** هي التي يمكن أن تشكل خطرا من جراء سوء إستعمالها في حادث إرهابي و يمكن أن تسبب نتيجة ذلك عواقب وخيمة.

- **P:** المادة ملوث بحري.

- **PP:** المادة ملوث بحري تحدث أخطارا جسيمة.

- و تعني المادة ملوث بحري، تحتوى على 10% أو أكثر من المواد المعنية بالحرف P أو 1% أو أكثر من المواد المعنية بالحرفين PP.

- **بدن السفينة:** هيكل أو جسم السفينة.

- **وسط السفينة:** الجزء الذي يقع في منتصف السفينة.

- **مؤخرة السفينة:** إتجاه خلفي بمحاذاة خط مقدمة و مؤخرة السفينة الي الخلف، فإذا تحركت السفينة الى الوراء يقال أنها قد تحركت من جهة المؤخرة بخلاف حركتها من جهة المقدمة .

- **تساع عرض السفينة:** يعد إتساع عرض السفينة هو: قياس عرضها عند أكثر النقاط إتساعا على النحو المقاس وفقا للقيمة الأسمية لخط مياه السفينة، كما يمكن إستخدام إتساع عرض السفينة في تحديد أقصى عرض لجسم السفينة أو أقصى عرض لها عند إضافة بروزات الهيكل العلوي.

- **الغاطس:** عمق السفينة داخل المياه، المسافة العمودية بين خط المياه و صالب السفينة و تقاس بالقدم في الولايات المتحدة الأمريكية و بالمتري في غيرها من البقاع.

- **توازن السفينة:** حينما يكون غاطس السفينة في الجزء الأمامي مماثل للجزء الخلفي .

- الباب الأرضي الموجود على سطح السفينة: فتحة مستطيلة الشكل في الغالب على سطح المركب تتيح الدخول إلى المقصورة الموجودة بالأسفل .

- الحاجز: الإسم الذي يطلق على أي حاجز عمودي يفصل ما بين المقصورات أو المساحات مختلفة.

- حاجز الفصل: حاجز مزدوج يستخدم لفصل الصهاريج عن أماكن المبيت و هو يمثل أحد إجراءات الأمان.

- المزج: لجمع بين طردين يحويان نفس المادة في الصهريج (كأن يتم وضع بنزين خام "نفثا" مع البنزين الخام أيضا) أما الخلط فهو الجمع بين منتجين مختلفين للحصول على منتج مختلف (من أجل تغيير أو رفع جودة البضاعة على سبيل المثال).

- الملفات: الملفات الموجودة بالصهاريج لتسخين النفط للحيلولة دون تجمده.

- السعة التكبئية: تعد المقياس التجاري الأكثر أهمية حينما يكون الوزن الفعلي للحمولة منخفض للغاية بحيث تمتلئ السفينة دون أن يتم تحميلها حتى خط التحميل، و يتم حسابها بالمتر المكعب أو القدم المكعبة.

- ثقل التوازن (الصابورة): تحميل مواد ثقيلة على السفينة لتحسين ثباتها والحفاظ على توازنها و قدرتها على مواجهة الظروف الملاحية أثناء الابحار وكذلك زيادة منسوب الغمر عند الرفاص، و عادة ما يتم تحميل ثقل التوازن المحتوى على مياه البحر في معظم السفن داخل صهاريج الصابورة في حجيرات موجودة بالجزء السفلي من السفينة و على جانبيها في بعض الأحيان و التي يطلق عليها إسم صهاريج الاجنحة، و تعد مياه البحر هي الثقل الذي يتم تعبئة الصهاريج به و الذي يتم وضعه مع صهاريج البضائع لغمر السفينة بحيث تصل إلى مستوى الإلتزان المناسب.

- صهاريج ثقل التوازن (صهاريج الصبورة): هي الحجيرات المثبتة أسفل السفينة أو على جانبيها والتي يتم ملاءها بالسوائل للحفاظ على ثبات السفينة وجعلها صالحة للإبحار، عادة ما يستخدم أي صهريج على متن السفينة أو حجيرة من حجيرات الناقلة في حمل ثقل من مياه البحر المالحة، و عند

عدم ربط هذه الحجيرات او الصهاريج بنظام الشحن يطلق عليها اسم صهاريج أو أنظمة صابورة مستقلة.

- **الطوف:** هو سفينة صغيرة مسطحة القاع تستعمل في النقل المائي الداخلي و عادة ما يتم ذلك من دون محركات أو تواجد طاقم عمل مقيم، يمكن ربط تلك الاطواف معا و دفعها أو سحبها بواسطة زوارق السحب و هي تحمل شحنة حمولتها 60,000 طنا أو أكثر، و تعرف الأطواف الصغيرة المستخدمة في نقل البضائع بين السفن و الشواطئ باسم زوارق التحميل و التفريغ، كما يطلق على عارضة السفينة أيضا مصطلح: عرض السفينة.

- **سويتزماكس:** ناقلات تتراوح حمولتها الساكنة بين 120,000-150,000 طنا تشمل في المعتاد الناقلات التي تقدر سعة تحميلها بعدد مليون برميل من النفط الخام، و هي تمثل أكبر حجم لسفينة يسمح لها بإجتياز قناة السويس بحمولة كاملة.

- **ناقلة الغاز:** هي ناقلة مصممة خصيصا لنقل الغازات المكثفة (المساللة). و تعد الغازات الأكثر أهمية هي: الأمونيا و الأثيلين والغاز الطبيعي المسال (LNG) الذي يتكون أساسا من الميثان ويتم تبريده إلى درجة حرارة تبلغ 163 درجة مئوية تحت الصفر و الغاز النفطي المسال (LPG) مثل البيوتان و البروبان .

- **ناقلات الغاز الطبيعي المسال:** ناقلات الغاز الطبيعي المسال تتم صناعة صهاريج الحمولة من سبيكة خاصة من الألومنيوم و معزولة تماما لنقل الغاز الطبيعي في حالته السائلة عند درجة حرارة -2850 فهرنهايت.

- **ناقلة النفط:** هي سفينة لحمل البضائع السائبة و هي مصممة لنقل الحمولات السائلة، المنتجات النفطية على الأغلب ، تختلف ناقلات النفط في الحجم من سفن ساحلية صغيرة تبلغ حمولتها الساكنة 1,500 طنا مرورا بالسفن متوسطة الحجم وحمولتها 60,000 طنا إلى الناقلات العملاقة (ناقلات النفط الخام بالغة الضخامة).

- **ناقلات البوبان:** هي سفينة مصممة لنقل البروبان في حالته السائلة، حيث يتم نقل البروبان في صهاريج داخل عنابر و يظل في حالته السائلة عن طريق الضغط و التبريد، و تعتبر هذه السفن

مناسبة كذلك لنقل البيوتان هي سفينة مصممة لنقل البروبان في حالته السائلة، حيث يتم نقل البروبان في صهاريج داخل عنابر ويظل في حالته السائلة عن طريق الضغط و التبريد، و تعتبر هذه السفن مناسبة كذلك لنقل البيوتان.

- **بنماكس:** هي أضخم السفن المسموح لها بعبور قناة بنما حجما، لا يتجاوز طول السفينة 275 مترا فيما يتجاوز أقصى عرض مسموح لها به 32 مترا بقليل، و يبلغ أقصى غاطس مسموح به من المياه العذبة 12مترا، يقدر حجم هذه السفينة بنحو 60,000-80,000 طنا من الحمولة الساكنة .

- **سفن الشحن الأكبر حجما على الإطلاق:** هي بمثابة مؤشر يستخدم في تحديد أحجام سفن شحن البضائع السائبة القياسية، و هو ما يتحكم في تصميم بناء السفن العملاقة المخصصة للخدمة في محطات مناولة المواد الخام المتواجدة بالمياه العميقة مثل معدن الحديد خاصة القادم من البرازيل، و تعد هذه السفن من الضخامة بحيث يستحيل مرورها عبر قناة بنما أو قناة السويس، و من ثم تقوم بالإبحار عبر راس القرن (كيب هورن) و رأس الرجاء الصالح عوضا عن ذلك .

- **الثقل النوعي:** تختلف المنتجات النفطية من حيث الكثافة و التي تقاس بكثافتها النوعية و من ثم فإن الشحنتين المتماثلتين في الوزن قد تتخذان حجمين متباينين تماما مثل البنزين الخام (النفثا) في مقابل النفط الخام، بينما يختلف النفط الخام الحلو والنفط الخام المر من حيث الثقل النوعي إختلافا طفيفا لا يرقى لحجم الإختلاف بين المنتجات.

- **الفراغ القمي:** الفراغ المتروك أعلى الصهريج أو البرميل أو الأسطوانة للسماح بتمدد السائل .

- **إنسكاب النفط - صهاريج التصريف:-** التصريف الناشئ عن تنظيف الصهاريج، أحيانا لا تحتوي الموانئ على مرافق للتخلص من مخلفات التصريف كما أنه لا يجوز قانونا أن يتم التفريغ في البحر (منعا للتلوث) لذلك يتم الإحتفاظ بصهاريج للتصريف على متن السفينة لتخزين المخلفات لحين إمكانية تصريفها بشكل آمن.

- **البضاعة الباقية على ظهر السفينة:** بمجرد أن يتم تفريغ السفينة، يؤكد تقرير البضاعة الباقية على سطح السفينة فراغ الصهاريج و أن المستأجر لم يخسر بسبب عنصر الفقد ما علق على جوانب الصهريج أو في الأنابيب والمضخات، و يشار إلى ذلك أيضا بتقرير الصهريج الجاف .

- **البضائع الخطرة:** هي جميع المواد ذات الطبيعة الملتهبة التي تعد عرضة للإشتعال التلقائي سواء في حد ذاتها أو عند تخزينها بجوار مواد أخرى، كما أنها كفيلة عند إختلاطها بالهواء بتوليد غازات متفجرة أو مسببة للإختناق أو التسمم أو تلوث المواد الغذائية.

- **السوائل الخطرة:** السوائل التي ينبعث منها أبخرة قابلة للاشتعال.

- **سجل النفط:** الدفتر أو السجل الذي يحتفظ به ربان ناقلة النفط، حيث يتم تسجيل كافة حالات تصريف أو تسرب النفط.

- **صافي الحمولة:** تساوي إجمالي الحمولة مطروحا منه إستقطاعات للمساحات التي يشغلها أماكن إقامة طاقم السفينة و الآلات و معدات الملاحة والمستودعات، حيث تمثل المساحة المتوفرة للحمولة و الركاب، و تعتمد رسوم المرور عبر القنوات الملاحية على صافي الحمولة (المسجلة).

- **الحمولة الساكنة - إجمالي الحمولة الساكنة - صافي حمولة السفينة:** يعد مقياس شائع لحجم حمولة السفينة، عدد الاطنان (2240 رطلا) من الحمولة و مستودعات المؤون و الوقود التي يمكن للسفينة أن تنقلها، أنه الفرق بين عدد أطنان المياه التي تزيحها السفينة "الإزاحة" و عدد الاطنان التي تزيحها "عند إنغمارها حتى خط الحمولة العميقة"، حيث تكون سعة حمولة السفينة أقل من إجمالي حمولتها الساكنة المقدره بالطن، و يطلق على الفرق في الوزن بين السفينة حال تحميلها بالكامل و بين وزنها و هي فارغة (في مصطلحات النقل العامة - الوزن الصافي) مقاسه بكم المياه التي تزيحها السفينة، و هو المقياس الأكثر شيوعا و جدوى في مجال الشحن حيث أنه يقيس حجم الحمولة.

- **إجمالي الحمولة GT و صافي الحمولة NT** مقدرتين بالطن: تعتبر الحمولة الإجمالية هي الأساس الذي يتم بناء عليه تطبيق قواعد تجهيز أطقم العمل وتطبيق أنظمة السلامة كما أن حساب رسوم التسجيل و رسوم المنافذ كذلك غالبا ما يتم على أساس اجمالي الحمولة و صافي الحمولة، و يتم تحديد إجمالي الحمولة و صافي الحمولة وفقا للصيغ التي تراعي عدة أمور من بينها: حجم المساحات المغلقة بالسفينة (إجمالي الحمولة) و حجم عابرها (صافي الحمولة).

- **إجمالي الحمولة المسجلة بالطن:** مقياس شائع للحجم الداخلي للسفينة مع إستبعاد بعض المساحات، قدما 100 و يعادل الطن الواحد مكعبا، و يتم حساب مجموع كافة المساحات المغلقة داخل السفينة بالطن حيث يساوى الطن الواحد 100 قدما مكعبا.

- **خط الحمولة:** يشير الخط الموجود على السفينة الي أقصى عمق يمكن أن تغوص عنده السفينة عند تحميلها بشحنة ويعرف أيضا باسم العلامات، يتم وضع المعيار الدولي لتحديد خطوط الحمولة من قبل إتفاقية خط الحمولة المبرمة عام 1966 في صيغتها المعدلة، مما يضمن الحفاظ على الحد الأدنى من الطفو فوق خط الماء.

- **الإزاحة الخفيفة للحمولة:** وزن بدن السفينة و آلاتها و معداتها و قطع غيارها، و غالبا ما يمثل ذلك الأساس الذي يتم بناء عليه شراء السفينة بغرض التخريد، و تعتبر الحمولة الساكنة للسفينة هي الفرق بين الإزاحة الكاملة و الإزاحة الخفيفة.

- **الإيداع بحوض السفينة:** إيقاف النشاط التجاري للسفينة بشكل مؤقت من جانب المالك خلال فترة وجود فائض من السفن مقابل مستوى الشحنات المتاحة، و يعرف هذا الفائض بإسم التحميل الزائد، ومن شأنه التأثير على خفض أسعار الشحن إلى حد أن بعض أصحاب السفن لم يعودوا يجدون النشاط التجاري لسفينتهم ذو جدوى من الناحية الاقتصادية، لذلك يفضلون إيداعها بحوض السفن لحين تغير الاتجاه .

- **بضائع الصب:** البضائع التي يتم شحنها في حالة سائبة و تتمتع بطبيعة متجانسة، البضائع التي يتم شحنها دون أن تكون معبأة سواء أكانت جافة مثل الحبوب و المعادن الثمينة أو سائلة مثل المنتجات النفطية، و بوجه عام لا تتوفر خدمة نقل البضائع السائبة بشكل منتظم بل حسب الحاجة، و يتم ذلك على متن سفن متخصصة تنقل بضائع بعينها.

- **وحدات تخزين النفط الطافية:** النفط الذي يتم تخزينه على ظهر سفن طافية، جرت العادة بأن يتم تخزين النفط في ناقلات ضخمة ثابتة لتعويض الخسارة الناشئة حال رسو الناقلات وعدم إبحارها.

- **نظام الغاز الخام:** نظام يحول دون وقوع أي انفجار في صهاريج حمولة الناقلات من خلال إستبدال الحمولة، و ذلك من خلال ضخها إلى الخارج عن طريق أحد الغازات الخاملة، و الذي غالبا ما يكون

الغادم الناتج عن محرك السفينة، و من ثم يجب أن يتم تحرير الغاز إذا إضطّر العمال إلى الدخول إلى الصهاريج الفارغة.

- **الغسل بالنفط الخام:** تقنية لتنظيف صهاريج النفط الموجودة على متن ناقلات النفط باستخدام النفط الخام.

- **الحوض الجاف:** هو حوض مغلق يتم إدخال السفينة فيه لإجراء عمليات التنظيف و الإصلاح تحت الماء و هو مزود ببوابات محكمة لدخول المياه والتي تسمح عند غلقها بضخ المياه ليصبح الحوض جافاً.

- **سرعة الإرسال:** المكافأة المستحقة عن الوقت الذي يتم توفيره عن طريق سرعة تحميل و إفراغ السفينة و ذلك في الشحنات الجافة فقط.

- **العقدة:** وحدة لقياس السرعة في علم الملاحة و هي تساوي الميل البحري البالغ (6,080 قدماً أو 1,852 متراً) في الساعة .

- **شهادة الحمولة الدولية:** شهادة تصدر لصالح مالك السفينة من قبل إحدى الدوائر الحكومية في حالة تحديد إجمالي الحمولة و صافي الحمولة لسفينة ما وفقاً للاتفاقية الدولية بشأن قياس حمولة السفن، حيث توضح الشهادة إجمالي الحمولة و صافي الحمولة إضافة إلى التفاصيل الخاصة بالمساحات المنسوبة إلى كل منها.

- **شهادة خطوط التحميل الدولية:** هي شهادة توضح التفاصيل الخاصة بجزء السفينة الظاهر من الماء و تقر بخضوع السفينة للفحص و أنه قد تم وضع العلامات المناسبة التي توضح خطوط التحميل على جانبيها، و تصدر هذه الشهادة عن شركة التصنيف أو خفر السواحل.

- **المؤجر المؤقت:** الشخص الذي يتم منحه حق استخدام السعة التحميلية للسفينة بشكل كامل لنقل بضائع أو ركاب لميناء محدد ولوقت محدد.

- **متعهد لوازم السفن:** الشخص الذي يباشر أعمال بيع المؤن و المواد الغذائية المجففة ... إلخ.



- **شركات النقل:** مالكي أو مشغلي السفن الذين يقدمون خدمات النقل لوكلاء الشحن كما يستخدم المصطلح كذلك للإشارة الي السفن ذاتها.

- **مستودعات الوقود:** تستهلك محركات الناقله وقودا يتم تخزينه في حجيرات أو صهاريج على متن السفينة.

- **براءة الحجر الصحي:** هي شهادة إبراء صادرة من قبل السلطات الصحية: إذن رسمي من السلطات الصحية بالمنفذ يقر بخلو السفينة من الأمراض المعدية أو الأوبئة و يسمح لطاقم السفينة بالتواصل المادي مع المتواجدين على الشاطئ، و إلا قد يطلب من السفينة الإنتظار في الحجر الصحي بالمرسى حتى صدور شهادة البراءة.

- **صحيفة بيانات سلامة المواد:** الوثيقة التي يتم منحها إلى ربان السفينة لكل شحنة يتم تحميلها على متن السفينة، و التي توضح تفاصيل عناصر السلامة التي تتمتع بها الشحنة و الضرر الذي قد تلحقه بالبشر و الأحياء المائية و البيئة.

- **الإستواء (السهمدة):** العلاقة بين غاطسي الناقله في مقدمة و مؤخرة السفينة.

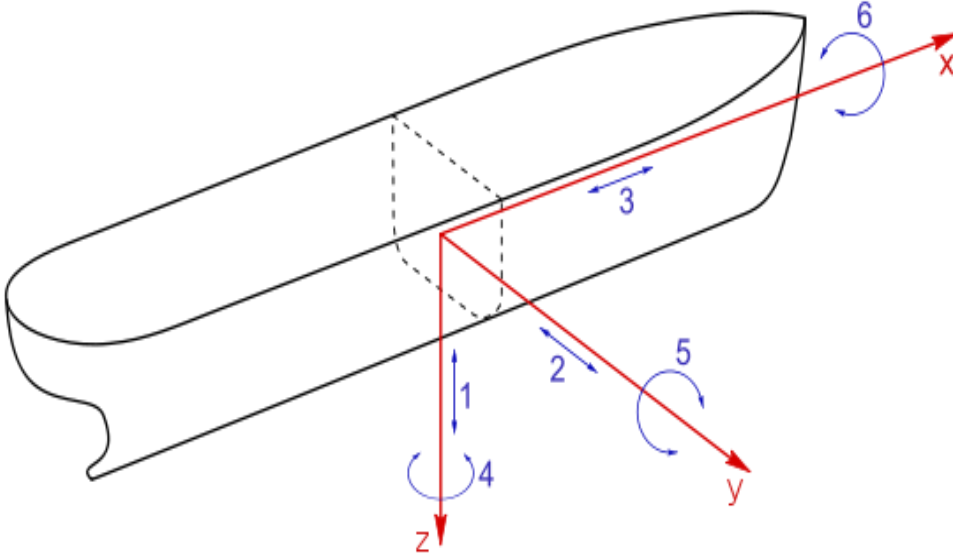
- **الإبحار وفقا لإتجاه الرياح:** فيما يتعلق بتصنيف أنماط المناخ في العالم، تتميز المقاطعات المختلفة بمناخ صيفي و شتوي مما يمكن ربان السفينة من حساب كم الصابورة و السرعة المتوقعة... و ما إلى ذلك من العوامل اللازمة للإبحار عبر طرق التجارة المختلفة .

- **الجدول العالمي:** مؤشر يمثل تكلفة المشاركة الزمنية الخاصة بإستتجار ناقله بعينها لرحلة محددة في وقت معين، يظهر المؤشر عند مقياس الجدول العالمي 100، الذي يمثل سعر نقل طن النفط الواحد بالدولار، و يمثل السعر الذي يتم التفاوض عليه نسبة مئوية من قيمة المؤشر.

## الملحق الثاني

مجموعة من الصور التوضيحية:

الصورة 01



رسم بياني لثلاثة مواقع في السفينة

- X: المحور الطولاني.
- Y: المحور العرضي.
- Z: المحور العمودي.

## الصورة 2

**Suez Canal Container Terminal** **كتيب المشغل ال TR**

### أجزاء الحاوية

رقم الحاوية

زاوية ارتكاز و تثبيت عليا

مقابض فتح و غلق الحاوية

شريط مطاطي لاحكام الغلق و منع تسرب السوائل

زاوية ارتكاز و تثبيت سفلية

مفصلات الباب الايسر

قلم تثبيت للحاوية

مداخل الرفاعة الشوكية

أرقام تسجيل الحاوية في خطها الملاحي

رقم التأكيد

مالك الحاوية

**SUDU 307 007 9**

Owner code Product group code Registration number Check digit Container identification marking

يتكون رقم الحاوية من ( 4 ) أحرف و ( 7 ) أرقام. تبدأ من الشمال الي اليمين / الرقم السابع داخل مربع و ثلاث أحرف أرقام سرية ممتدة بفخط الملاحي ونتيجة عملية حسابية تجرى على الأرقام والأحرف يكون ناتج العملية الحسابية مطابق للرقم الذي بداخل المربع

Safety for Life

8

## أجزاء الحاوية

## الصورة 03

Suez Canal Container Terminal

كتيب التشغيل لـ D&W

**أنواع الحاويات**

**الحاوية القياسية / Standard**  
حاويات شائعة الاستخدام في معظم عمليات شحن البضائع منها  
أحجام 40 / 20 قدم

**مفتوحة من الجانب / Flat Racks**  
تستخدم في شحن البضائع ذات البروز الطولية أو العرضية التي لا  
يمكن شحنها في الحاوية العادية وبعضها ذات تحكم في الجانب  
بالتفاح و التعلق كما يمكن رص و ربط عدة حاويات منها مع بعضها  
( ارتفاعاً )

**مفتوحة من الأعلى / Open Top**  
حاوية مفتوحة من الأعلى لشحن البضائع ذات الحجم الكبير و التي  
يتعذر إدخالها من باب الحاوية فيتم شحنها من أعلى الحاوية و مغلقة  
من الأعلى بمشتمع و منها أحجام 40 / 20

**خزان السوائل / Tank**  
يستخدم في شحن المواد السائلة و التي تكون في بعض الأحيان  
خطرة جدا و يجب للحذر أثناء التعامل معها لتجنب تحرك  
السائل داخل الحاوية

**بليت فورم / Plat Form**  
يستخدم هذا النوع من الحاويات في حمل البضائع كبيرة الحجم  
/ عالية الارتفاع / ثقيلة الوزن و يمكن استخدام أكثر من  
حاوية بجوار الأخرى إذا لزم الأمر

Safety for Life

6




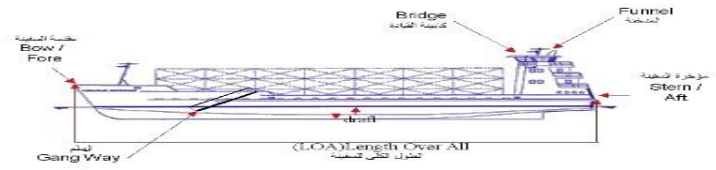
## أنواع الحاويات

## الصورة 04

## حاوية تبريد بمولد

## الصورة 05





**نظام ترقيم الخلايا على السفن**

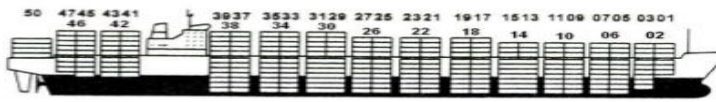
عبارة عن عنوان مكون من ستة أرقام يعطى إحداثيات الحاوية على السفينة مما يسهل من عملية تحديد موقع الحاوية عليها

**مثال (54 06 84)**

54 06 84 أول رقمين (54) تعني رقم الـ (Bay)  
 54 06 84 ثاني رقمين (06) تعني رقم الصف (Row)  
 54 06 84 ثالث رقمين (84) تعني رقم الطبقة (Tier)


**ترقيم الـ (Bay)**

عاليها ما يكون مكتوبة على جانب عملاء العنبر على سطح السفينة وتشير الأرقام الفردية الى حاوية مقاس 20 قدم مثلا الرقم 01 , 03 , 05 , 07 , 09 ..... الخ  
 والأرقام الزوجية تشير الى حاوية 40 قدم او 45 قدم مثلا 02 , 06 , 10 , 14 , 18 ..... الخ



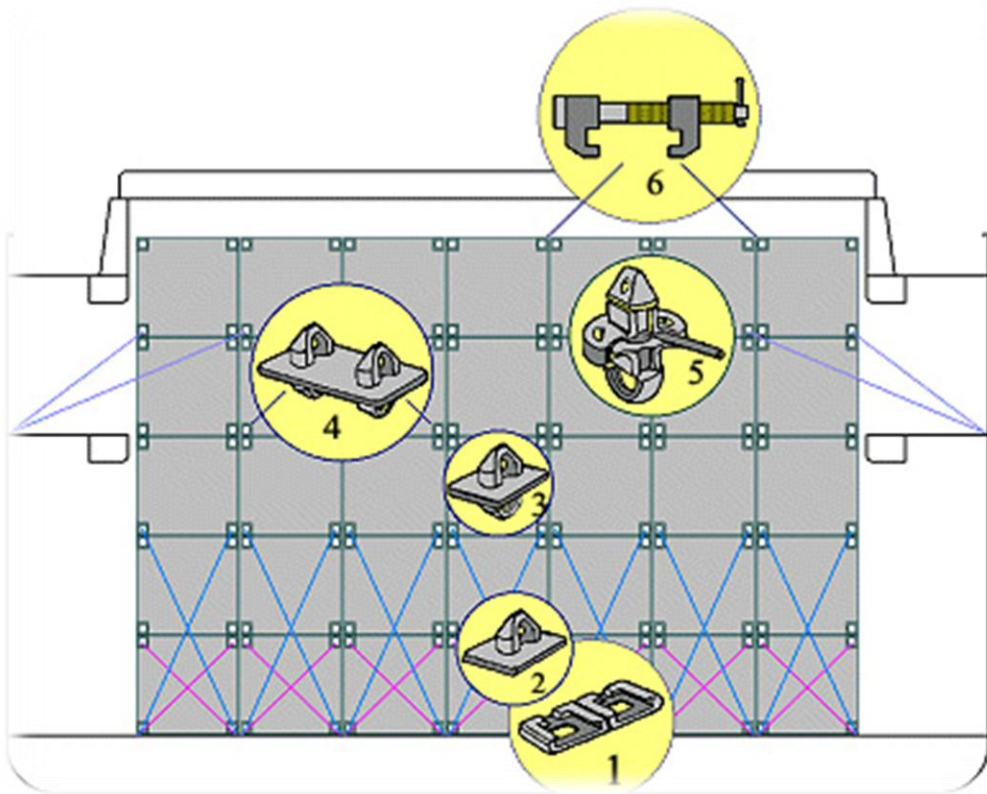
Safety for Life

37










## نظام ترقيم الحاويات على السفن

## الصورة 06



















رسم يوضح طريقة تثبيت الحاويات داخل عنبر السفينة





## الصورة 07

						
I, T+	Xn, Xi	C	F, F+	O	E	R
Toxic substances	harmfull substances	Corrosive substances	Flammable substances	Oxidizing substances	Explosive substances	Radioactive substances
(مواد سامة)	(مواد ضارة)	(مواد مخرشة)	(مواد قابلة للاشتعال)	(مواد مؤكسدة)	(مواد متفجرة)	(مواد مشعة)

إشارات التحذير من مخاطر المواد المخزنة.

1			مواد متفجرة
2			غاز
3			سائل قابل للاشتعال
4			مادة صلبة قابلة للاشتعال
5			مادة مؤكسدة أو الهيدروكسيد العضوي
6			مادة سامة أو الهيدروكسيد العضوي
7			مادة مشعة
8 & 9			مادة أكالة أو مادة خطيرة متنوعة

			
مادة متفجرة و هي ساخنة	خطر على البيئة	كميات محدودة	كمية مستتمة

www.cypres.org

الصورة 08



عنبر بضاعة في سفينة ثلاجة



## الصورة 09



غطاء عنبر سفينة نقل الحبوب أو خامات سائبة تفتح في إتجاه جانبي للسفينة

## الصورة 10



سفينة ناقله للحبوب

## الصورة 11



رص و تثبيت الحاويات على سطح السفينة

## الصورة 12



### Saisines en chaines et tendeurs



### Saisines en cable acier et tedeurs

### الصورة 13



سقوط حاويات بسبب سوء التثبيت و الإمساك

الصورة 14



سوء رص و تثبيت الحاويات على سطح السفينة

## الصورة 15



قراصنة يقومون بسرقة حاويات تم سقوطها في البحر

## قائمة المراجع

### أولاً- المراجع العربية

#### المعاهدات و الإتفاقيات الدولية:

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، و المؤرخة في 25 أوت 1924.
- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المسماة قواعد هومبورغ، و المؤرخة في 31 مارس 1978.
- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المسماة قواعد روتردام لسنة 2008.
- الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية و التعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد المخطرة و الضارة بحرا، الموقع عليها بلندن في تاريخ 03 ماي 1996.
- الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن، المؤرخة في 05 أفريل 1966، منظمة الأمم المتحدة.
- إتفاقية سولاس لسلامة الأرواح في البحار، المؤرخة في 01/11/1974، منظمة الأمم المتحدة.

#### التوصيات و التقارير الدولية:

- توصيات بشأن البضائع الخطرة، لائحة تنظيمية نموذجية، الأمم المتحدة، نيويورك و جنيف 2011، المجلد الثاني، الطبعة المنقحة السابعة عشر.



- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها التسعين، لجنة السلامة البحرية، الدورة التسعون، البند 28 من جدول الأعمال، المنظمة البحرية الدولية، 12 جوان 2012.

- تقرير لجنة السلامة البحرية عن دورتها الثالثة و التسعين، المنظمة البحرية الدولية، لجنة السلامة البحرية، البند 22 من جدول الأعمال، 9 جوان 2014

- مدونة تحديث قواعد و تعليمات الموانئ بدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، المؤسسة الألمانية للتعاون الفني بالإشتراك مع هانسياتيك لأنظمة الموانئ HPS، أكتوبر 2004، القسم الفرعي 3/16.

- مدونة الممارسات لنقل الأمن للبضائع الصلبة السائبة، منظمة الأمم المتحدة، القرار (14)A714.

#### القوانين:

- القانون البحري الجزائري رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25، المعدل و المتمم للأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23.

- قانون رقم 98-10 المؤرخ في 1998/08/22 و المتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

#### المراسيم:

- المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 1978-01-21 المتضمن مصادقة الجزائر على إتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 1972-12-02، الجريدة الرسمية رقم 04 المؤرخة في 1978/01/24.

- المرسوم الرئاسي رقم 98-03 المؤرخ في 1998-01-12 المتضمن المصادقة على الإتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في إسطنبول بتاريخ 26/06/1990، الجريدة الرسمية رقم 02 المؤرخة في 1998/01/17.

## المؤلفات و الكتب:

- ذ/ أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 1989.
- ذ/ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 1998.
- ذ/ أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص إتفاقية هومبورغ، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 1998.
- ذ/ العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر و التوزيع، الطبعة 2002
- ذ/ جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 1998.
- ذ/ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، سنة 1983 .
- ذ / خالد سعد الثعالبي، هيئات التصنيف و الإشراف على السفن، مؤسسة البحرين العراقية، 2014/11/21.
- ذ/ ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، سنة 1993.
- ذ/ عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، طبعة 1999
- ذ/ عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، سنة 2011
- ذ/ عاطف محمد الفقى، قانون التجارة البحرية، جامعة المنوفية، دار الفكر الجامعي، 2008.
- ذ/ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الدار الجامعية، طبعة 1999.
- ذ/ عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، طبعة ماي 1983.

- ذ/ عدلى أمير خالد، أحكام مسؤولية الناقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 2005.
- ذ/ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004.
- ذ/ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهد للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، سنة 1982.
- ذ/ لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، سنة 2001.
- ذ/ لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الثانية، سنة 1998.
- ذ/ كمال حمدى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة الثانية سنة 2003 .
- ذ/ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دارالجامعة الجديدة، طبعة 2003.
- ذ/ محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع، 2010.
- ذ/ محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، سنة 1999
- ذ/ محمود محمد عابنة، أحكام عقد النقل - النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي -، دار الثقافة للنشر و التوزيع، سنة 2015، الطبعة الأولى.
- ذ/ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة 1، سنة 2003.
- ذ/ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2004.
- ذ/ هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سنة 1975-1976.

## الرسائل و المذكرات:

- ذ/ بسعيد مراد، عقد النقل البحري وفقا للقانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مذكرة دكتوراه، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012.

- ذ/ حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر " l'epal"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم إقتصادية، جامعة الجزائر، سنة جامعية 2007/2008.

- ذ/ حيفري نسيمه أمال، الحالات المستتاة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، مدرسة دكتوراه، قانون الأعمال المقارن، جامعة وهران كلية الحقوق، سنة جامعية 2010-2011.

- ذ/ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري - دراسة مقارنة-، شهادة ماجستير جامعة مولود معمري تيزي وزو، سنة 2013.

- ذ/ خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري و إتفاقية هومبورغ 1978، رسالة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري بتيزي وزو، 2009.

- ذ/ عباس سامية، التزامات الشحن في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير فرع العقود و المسؤولية، سنة جامعية 2011-2012

- ذ/ طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، رسالة ماجستير في القانون البحري، جامعة وهران، سنة 2010-2009 .

- ذ/ كاتيا عصام الصمادي، حالات مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع في التشريع الأردني مقارنة مع الإتفاقيات الدولية - دراسة مقارنة-، جامعة الشرق الأوسط، كلية الحقوق، كانون الثاني 2017.

- ذ / مهند عزمي أبو مغلي،المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة،رسالة ماجستير في الحقوق،جامعة الشرق الأوسط،عمان،2012-2001.

### الملتقيات الدولية و الوطنية:

- ذ/ دحماني محمد الصغير،مسولية الناقل البحري عن البضائع المنقولة على ظهر السفينة،أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية،بتاريخ 02 و 03 ماي،منشورات الألفية الثالثة.

- ذ / قدة حبيبة،مسؤولية الناقل البحري، مداخلة في الملتقى الوطني الرابع في التحكيم البحري ودوره في التجارة الدولية ليومي 13 و 14 ديسمبر 2011 ،جامعة حسيبة بن بوعلى الشلف كلية الحقوق و العلوم السياسية.

- ذ/ مجبر محمد،إشكالات التفريغ و التسليم في القانون البحري الجزائري،أشغال الملتقى الدولي عن المشاكل المرتبطة بالقانون البحري الجزائري،بتاريخ 22 أفريل 2006 ،جامعة وهران كلية الحقوق.

### المقالات:

- ذ / راغب محمد حسن،مسؤولية الناقل البحري في عقد البضائع بحرا،مجلة الحقيقة القانونية،العدد 36،السنة الثالثة،حزيران 2011 .

- ذ/ رشيد لكحل،عقد النقل الدولي للبضائع،مجلة معلومة قانونية،من الموقع الإلكتروني <https://web.facebook.com>،بتاريخ 2015/10/21.

- ذ / مهدي درويش جبار،مواكبة التطور في التجارة الخارجية و النقل البحري،جريدة الزمان،2014/05/05.

- ذ / وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لإلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة -دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية و قواعد لاهاي و قواعد هومبورغ،مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية،العدد الأول،السنة الخامسة،كلية القانون، جامعة البصرة.

ثانيا - المراجع الفرنسية

التقارير و التوصيات الدولية:

- Arrimage sécuritaire – guide pour les exportateurs-,le service des délégués commerciaux du canada,ministère des affaires étrangères et du commerce international, troisième édition.

- Le code INF et les navires spécialisés, Dédié au transport sûr, efficace et fiable des matières radioactives,world nuclear transport institute.

-organisation internationale du travail, La sécurité dans la chaîne d’approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs, département des activités sectorielles, bureau internationale du travail,genève,2011.

-Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports, Recueil de directives pratiques du BIT, Bureau international du Travail Genève, Organisation internationale du Travail 1996, Première édition 1978, Deuxième édition 1996.

- recueil de règles pratique pour la sécurité de l’arrimage et de l’assujettissement des cargaisons,omi,édition 2011.

- IMDG CODE international maritime dangerous goods code.

المؤلفات و الكتب:

- M.Maryse follin,la responsabilité du chargeur dans les relations avec le manutentionnaire,le droit maritime français,actes du colloque AFDM-ABDM,18-19 octobre 2007,lamy.

## الرسائل و المذكرات:

- M.Baye cisse , l'arrimage et le saisissage des marchandises transportees par mer, mémoire de D.E.S.S de droit maritime et de transport, centre de droit maritime et des transports (CDMT) ,université de droit d'économie et des sciences d'aix-marseille, année universitaire 2002-2003.
- M.Benot noel,transport maritime :le développement de la conteneurisation, école supérieure des transports, 56<sup>ème</sup> Promotion-2003.
- M.Cossi hervé assongba,le transport maritime de marchandises contenurisées,université lille2-droit et santé, école doctoral n°74,2014-2015.
- M.Emmanuelle billy,l'arrimage des conteneurs, université paul cezanne- d'aix-marseille 3,faculte de droit et de sciences politiques, centre de droit maritime et des transports (CDMT),année universitaire 2006-2007.
- M.jean – charles Vincent,responsabilité et obligation du chargeur en conteneur,centre de droit maritime et des transoprts,année universitaire 2006-2007.
- M. Julie seguineau,le transport de marchandises dangereuses par porte-coneteneurs,université paul cezanne-aix- marseille,master 2,faculte de droit et sciences politiques aix- marseille,centre de droit maritime et des transports (CDMT),2007-2008.
- M.Julien dubreuil,la logistique des terminaux portuaires de conteneurs,cirrelt-2008-38,aout 2008.
- M.Hind adil,la responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance : causes d'exonération et limitation légales,université de montréal,faculté des études supérieures,droit des affaires,décembre 2005.
- M. Lekhmissi mammeri,"La livraison de marchandises dans le contrat de transport maritime",DESS,université de droit d'economie et des sciences d'Aix-marseille,septembre 2001.

## الملتقيات الوطنية:

- M.Philippe delebecque,la convention sur les contrats internationaux de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer,le contentieux maritime colloque international 02 et 03 mai 2009,faculté de droit d'oran.

## المقالات:

- M.Benoit dehaine,technique maritime-saisissage des conteneurs,la gazette de bigbull,21 aout 2009.

- M.Jean-yves grondin,conteneurs à la mer,revue gazette de la chambre,lettre d'information de la chambre arbitrale maritime de paris,printemps 2003,numéro 1.

- M.Kamel khalifa,contrat de transport maritime les obligations contractuelles entre les parties,le phare,n°121.

-M.Nouredine Koudil, « Code maritime :lieu et moment de la livraison en débat »,le phare n°124.

- Thione, transport de grains en vrac,le ressac – site des la marins,vendredi 25 juillet 2014.

### ثالثا - المراجع الإنجليزية

### التقارير و التوصيات الدولية:

- Model manuel for general cargo/container vessel,det norske veritas,norway, 04-01-01,version1.

### مواقع الأنترنت:

[WWW.CDMT.DROIT](http://WWW.CDMT.DROIT): site de centre de droit maritime et des transports,le 03/03/2015.

[WWW.KGN-LE](http://WWW.KGN-LE) PHARE.COM : site de revue le phare,le 06/02/2014.

WWW.RESSAC.COM.



## الفهرس

### الصفحة

### العنوان

- الإهداء
- شكر و تقدير
- قائمة المختصرات
- مقدمة ..... 01
- الباب الأول: القواعد الفنية الخاصة برص البضائع ..... 11
- الفصل الأول: الإطار العام لعملية رص البضائع ..... 12
- المبحث الأول: مفهوم عملية رص البضائع ..... 12
- المطلب الأول: تعريف عملية رص البضائع ..... 12
- الفرع الأول: فوائد الرص الجيد ..... 14
- أولاً- الرص السليم و الحذر يسمح بالحصول على إيراد تجاري ..... 15
- ثانياً- الحاجة للحد من مدة توقف السفينة بالميناء ..... 15
- ثالثاً- الإستخدام الفعال لمساحات شحن البضائع ..... 16
- الفرع الثاني: النطاق الزمني لعملية الرص ..... 16
- المطلب الثاني: الملتمزم برص البضائع ..... 18
- المبحث الثاني: تمييز الرص عن باقي إلتزامات عقد النقل البحري للبضائع ..... 22

- **المطلب الأول:** تفرقة الرص مع أهم الإلتزامات المنفذة قبل البدء بالرحلة البحرية ..... 22
- الفرع الأول: الإلتزامات المتعلقة بالسفينة ..... 22
- أولاً- تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية ..... 22
- ثانياً- وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الوقت و المكان المتفق عليه ..... 27
- الفرع الثاني: الإلتزامات المتعلقة بالبضائع ..... 29
- أولاً- الإلتزام بشحن البضائع ..... 29
- ثانياً- الإلتزام بالمناولة ..... 31
- **المطلب الثاني:** تفرقة الرص مع بعض الإلتزامات الواقعة بميناء التفريغ ..... 33
- الفرع الأول: العمليات المتعلقة بإنزال البضائع ..... 34
- أولاً- عملية فك البضائع ..... 34
- ثانياً- عملية التفريغ ..... 34
- الفرع الثاني: العمليات المتعلقة بتسليم البضائع ..... 36
- أولاً- المقصود بالتسليم ..... 36
- ثانياً: صور التسليم ..... 38
- 1 - شرط التسليم تحت الروافع ..... 38
- 2- شرط التفريغ التلقائي ..... 34
- **الفصل الثاني:** أحكام رص البضائع على السفينة ..... 39
- **المبحث الأول:** العمليات التحضيرية قبل بدء رص البضائع ..... 41
- **المطلب الأول:** الإلتزام بتهيئة البضائع ..... 42

- 42 ..... الفرع الأول: تغليف البضائع
- 46 ..... الفرع الثاني: وضع العلامات على البضاعة
- 52 ..... الفرع الثالث: مراعاة درجة حرارة ملائمة للبضائع
- 53 ..... **المطلب الثاني:** دور خطة الشحن و شهادة التصنيف في تنفيذ عملية الرص
- 54 ..... الفرع الأول: إعداد خطة الشحن
- 56 ..... أولاً- البيانات التي تحتويها خطة الشحن
- 56 ..... ثانيا- وظيفة خريطة الشحن
- 57 ..... الفرع الثاني: تصنيف السفن
- 57 ..... أولاً- نشأة هيئات التصنيف
- 60 ..... ثانيا- أهمية هيئات التصنيف
- 64 ..... **المبحث الثاني:** قواعد الرص
- 65 ..... **المطلب الأول:** شروط الرص
- 65 ..... الفرع الأول: الخطوات اللازمة للرص الجيد
- 65 ..... أولاً- تحضير العنابر
- 68 ..... ثانيا- ضرورة إرتباط الرص بإستقرار السفينة
- 70 ..... 1- إتفاقية سولاس
- 71 ..... 2- إتفاقية خطوط الشحن
- 71 ..... أ- الغرض من هذه الإتفاقية
- 72 ..... ب- علامات الشحن
- 73 ..... ثالثا- إحترام عامل الرص
- 74 ..... 1- العلاقة بين وزن و حجم البضائع المنقولة

- 75 ..... 2- المقاييس المستخدمة لحساب سعة السفينة
- 76 ..... - الفرع الثاني: الطرق العامة لرص و تثبيت البضائع
- 79 ..... أولاً- معدات الرص و التثبيت
- 81 ..... ثانيا- دليل التثبيت
- 82 ..... ثالثا- القيام بالمراقبة و الرصد
- 82 ..... رابعا- مقطورات الدرجة
- 83 ..... - الفرع الثالث: كيفية الرص حسب طبيعة البضائع
- 83 ..... أولاً- مختلف البضائع العامة
- 84 ..... 1- البضائع الثقيلة
- 85 ..... 2- البضائع النقالة أو المتحركة
- 86 ..... 3- الصهاريج المحمولة
- 88 ..... 4- الأوعية المنقولة
- 88 ..... 5- البضائع المعدنية
- 92 ..... ثانيا- البضائع السائبة
- 95 ..... 1- مجموعة BC
- 96 ..... 2- مدونة رقم 531 MSC الخاصة بأخطار تحول البضائع
- 96 ..... 3- حظر خط البضائع السائبة السائبة
- 97 ..... ثالثا- حالة الحبوب
- 101 ..... رابعا- قواعد خاصة بالبضائع الخطرة
- 102 ..... 1- التنظيم الموحد
- 103 ..... 2- الرص الحذر للبضائع الخطرة

- 3- عزل البضائع الخطرة ..... 114
- **المطلب الثاني:** تصنيف خطأ الرص ..... 117
- الفرع الأول : التمييز بين الخطأ الملاحي و الخطأ التجاري ..... 117
- أولاً- معيار التفرقة بالنظر إلى موقع الخطأ ..... 118
- ثانياً- معيار تعريف سلامة السفينة ..... 119
- ثالثاً- معيار تصميم المشكوك فيه ..... 119
- رابعاً- معيار الرص المشروط بالضرر ..... 120
- الفرع الثاني: إثبات خطأ الرص ..... 122
- **الباب الثاني :** الأحكام الإستثنائية لعملية الرص ..... 126
- **الفصل الأول :** الحالات المتعلقة بطبيعة النقل ..... 127
- **المبحث الأول:** نقل البضائع على سطح السفينة ..... 127
- **المطلب الأول:** طبيعة نقل البضائع على السطح ..... 128
- الفرع الأول: الحالات التي يجوز فيها رص البضائع على سطح السفينة ..... 131
- أولاً- شروط الرص على السطح ..... 131
- ثانياً- طرق الرص على سطح السفينة ..... 133
- 1- الرص على سطح السفن المجهزة بمرافق ملائمة ..... 134
- 2- الرص على سطح سفينة غير مصممة خصيصاً أو مجهزة لنقل الحاويات ..... 134
- ثالثاً- موقف المعاهدات الدولية من الرص على السطح ..... 135

- 137 ..... رابعا- موقف بعض التشريعات من الرص على السطح
- 141 ..... - الفرع الثاني: خصوصية نقل الخشب على سطح السفينة
- 141..... أولا- مفهوم حمولة الخشب
- 142 ..... ثانيا- بعض أحكام رص الخشب في سطح السفينة
- 147 ..... - **المطلب الثاني:** مسؤولية الناقل عن الرص على سطح السفينة
- 150 ..... - **المبحث الثاني:** التزام الرص في عقود الإيجار
- 150 ..... - **المطلب الأول:** مفهوم مشاركة الإيجار
- 150 ..... - الفرع الأول: تعريف مشاركة الإيجار
- 151 ..... 1- إستئجار السفينة بالرحلة
- 151 ..... 2- إستئجار السفينة لمدة معينة
- 152 ..... 3- إستئجار السفينة بالهيكل
- 152 ..... - الفرع الثاني: الملتزم بالرص في مشارطات الإيجار
- 153 ..... أولا- في حالة الإيجار بالهيكل
- 154 ..... ثانيا- في حالة الإيجار بالمدة
- 155 ..... ثالثا- في حالة الإيجار بالرحلة
- 156 ..... - **المطلب الثاني:** أحكام تحدد إلتزامات طرفي عقد الإيجار فيما يخص الرص
- 156 ..... أولا- الرص على نفقة و تبعة المستأجر
- 157 ..... 1- شرط **fio** و السوابق القضائية
- 158 ..... 2- شرط **fios** و تواجده مع بند بارمونت

160	.....	ثانيا- نطاق تطبيق شروط نقل إلتزام الرص إلى المستأجر
160	.....	ثالثا- التعاون المطلوب من الريان في الرص التجاري
165	.....	- الفصل الثاني: أحكام الرص بالحاويات
167	.....	- المبحث الأول: لمحة وجيزة عن الحاويات
168	.....	- المطلب الأول: تعريف الحاوية
170	.....	- الفرع الأول: أنواع الحاويات
171	.....	أولا- حاويات البضائع العامة
171	.....	1- حاويات ذات الإستعمال العام
171	.....	2- حاويات ذات السقف المفتوح
172	.....	3- حاويات مسطحة
172	.....	4- حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة
172	.....	ثانيا- حاويات البضائع الخاصة
172	.....	1- حاويات ذات مواصفات حرارية
172	.....	2- حاويات حرارية مسخنة
172	.....	3- حاوية مبرّدة
172	.....	4- حاويات الخزانات
173	.....	5- حاويات الصب الجافة
173	.....	6- نصف حاوية
173	.....	7- حاويات للسيارات

174	الفرع الثاني: النظام القانوني للحاويات
174	أولاً- الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات
174	1- إتفاقية جنيف لـ 1972
174	2- إتفاقية إسطنبول
175	ثانياً- القوانين الداخلية المتعلقة بالحاويات
175	1- المرسوم رقم 78-01
175	2- المرسوم الرئاسي رقم 98-03
176	3- قانون الجمارك الجزائري
178	- <b>المطلب الثاني:</b> الشروط التي يجب أن تتوفر عليها الحاويات
180	- الفرع الأول: إختيار الحاوية المناسبة
183	- الفرع الثاني: عمليات تفقد الحاوية
183	أولاً- تفقد الحاوية من الخارج
185	ثانياً- تفقد الحاوية من الداخل
187	- الفرع الثالث: عملية تعبئة الحاوية
189	أولاً- الوزن و الكتلة
190	ثانياً- مركز الجاذبية
191	ثالثاً- الحمل لامركزي
192	رابعاً- إرتفاع مركز النقل
193	- <b>المبحث الثاني:</b> طرق الرص في النقل بالحاويات



194	- <b>المطلب الأول:</b> رص البضائع في الحاويات
199	- الفرع الأول: أحكام رص البضائع داخل الحاوية
199	أولاً- القواعد العامة
210	ثانياً- قواعد خاصة برص المواد السائبة في الحاوية
210	1- السوائل غير الخاضعة للوائح ناظمة في الوحدات الصهرجية لنقل البضائع
214	2- البضائع الصلبة السائبة غير الخاضعة للوائح ناظمة
215	- الفرع الثاني: لوازم الرص
215	أولاً- أكياس حشوات الرصد
218	ثانياً- لوازم الحشوات الواقية و الفصل بين البضائع
219	ثالثاً- الإحتكاك و المواد التي تزيد من الإحتكاك
220	رابعاً- مواد ترتيبات التثبيت و التكتيف
223	- الفرع الثالث: مواد و ترتيبات التحريم
231	- <b>المطلب الثاني:</b> أحكام رص الحاويات على السفينة
236	- الفرع الأول: رص الحاويات على سطح السفينة
241	أولاً- حاملات الحاويات
242	ثانياً- السفن التقليدية
246	- الفرع الثاني: نظام المسؤولية في رص الحاويات
251	أولاً- مسؤولية الناقل في حالة الخطأ في رص الحاويات
253	ثانياً- كيفية حساب التعويض

258 ..... خاتمة -

- الملاحق

- الملحق الأول

- الملحق الثاني

- قائمة المراجع

- الفهرس

- ملخص الرسالة

- الملخص باللغة العربية و الكلمات المفتاحية

- الملخص باللغة الفرنسية و الكلمات المفتاحية

## ملخص الرسالة

### الملخص باللغة العربية:

رص البضائع هو عبارة عن تستيف البضاعة و ترتيبها على نحو معين داخل عابير السفينة المخصصة لها بما يحفظها من الهلاك أو التلف، ويجب أن يراعي نوع البضائع و مدى ملاءمتها مع البضائع الأخرى التي توضع بجوارها، و أن لا يؤدي رص البضائع إلى الإختلال بتوازن و إستقرار السفينة، وإن كان الأصل أن يتم رص البضائع في عابير السفينة غير أنه و بحكم الضرورة يجوز الرص على السطح و فق شروط و حسب متطلبات البضائع خصوصا إذا كانت عملية النقل تتم بحاويات و سفن مخصصة لذلك.

**الكلمات المفتاحية:** عقد النقل البحري، البضائع، السفينة، العابير، الحاويات، سطح السفينة، الرص، التثبيت، الإمساك، معدات الرص.

### Resumer :

Arrimage des marchandises est Le processus consistant à arrimer les marchandises et disposées d'une manière spécifique dans les cales du navire qui leur sont designées de afin de les protéger de la destruction ou des dommages, et le type de marchandises et leur compatibilité avec les autres marchandises placées à coté d'elles doivent être prises en compte, l'arrimage des marchandises ne doit pas entraîner de déséquilibre ou stabilité du navire, et si l'origine est que les marchandises sont arrimées dans les cales du navire, cependant, par nécessité, il peut être autorisé de les arrimer sur le pont, selon les conditions et les exigences de la marchandise, surtout si le processus de transport est effectué avec des conteneurs et des navires désignés à cet effet .

**Les mots clés :** Contrat de transport maritime, les marchandises, le navire, les cales, les conteneurs, pontée du navire, arrimage, assujettissement, saisissage , équipement de l'arrimage.

### Abstract

Cargo stowage is the process of securing goods and arranged in a specific manner in their designated holds of the ship In order to protect them from destruction or damage, and the type of goods and their compatibility with other foods placed alongside them must be taken into account, the stowage of the goods must not cause imbalance or stability of the ship, and if the origin is that the goods are stowed in the holds of the ship, however, by necessity, it may be permitted to stow them on deck, depending on the conditions and requirements of the goods, especially if the transport process is carried out with containers and designated for this purpose.

**Key words :** maritime transport contract, goods, ship, holds, containers, deck of the ship, stowage, securing, lashing, stowage equipment.

