



جامعة وهران 2 - محمد بن أحمد

كلية الحقوق والعلوم السياسية

أطروحة

للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم

في القانون الخاص

التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر

مقدمة ومناقشة علنا من طرف

السيدة: بلحاج خديجة

أمام لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	المؤسسة الأصلية	الصفة
أ-بوخاتمي فاطمة	أستاذة	جامعة وهران 2	رئيسة
أ-حوياد حياة	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة وهران 2	مقررة
أ-قمرابي عز الدين	أستاذ	جامعة وهران 2	عضوا مناقشا
أ-حدوم كمال	أستاذ	جامعة بومرداس	عضوا مناقشا
أ-منقور قويدر	أستاذ	جامعة غليزان	عضوا مناقشا
أ-سماعين فاطمة	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة شلف	عضوة مناقشة

السنة الجامعية: 2023/2022

إهداء

إلى والدي الكريمين اللذين كانا سنداً لي، أهدي هذا العمل المتواضع.

إلى زوجي الذي لم يتفان في تقديم يد المساعدة لي.

إلى إخوتي الأعزاء: محمد الأمين، رفيق، صارة، و إلى إبنتي قرّة عيني:

ملاك.

إلى كافة عائلتي و عائلة زوجي، و كل الأساتذة الكرام اللذين بفضلهم

أتممت هذه المذكرة.

شكر

نشكر الله عزّ وجلّ على نعمه وفضائله وعلى منه وتوفيقه لنا،

لإنجاز هذا العمل المتواضع.

كما أتقدم بكلمة شكر و تقدير للأستاذة الفاضلة بوخاتمي فاطمة التي كانت نعم السند، في توجيهنا نحن طلبة العلم، و إمدادنا الدائم بالمعلومات و التوجيهات في مجال تخصص القانون البحري و النشاطات المينائية. و أتقدم بجزيل الشكر و العرفان للمجهودات الجبارة التي بذلتها الأستاذة المشرفة حوباد حياة، و التي لم تبخل علي يوما في إمدادي الدائم بالتشجيع أولا ثم بالتوجيهات و المعلومات و النصائح القيمة، التي بفضلها أتممت هذا العمل المتواضع.

و كذا أتوجه بكلمة شكر و تقدير لكافة الأساتذة الكرام على قبولهم الإشتراك في مناقشة هذه الأطروحة و الإشراف عليها.

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية:

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

ص: الصفحة.

ص.ص.: من صفحة إلى الصفحة.

م.ع: المحكمة العليا.

م.ق.: المجلة القضائية.

ج.ر: الجريدة الرسمية الجزائرية.

ط: طبعة.

ق.م.ع: قرار المحكمة العليا.

ع: عدد.

ثانياً: باللغة الأجنبية:

CNUCED : Conférence des Nations Unis sur le Commerce et le Développement.

CNUDCI : Commission des Nations Unis pour Le Droit du Commerce International.

DMF : Droit Maritime Français.

Ed : Edition.

ISO : Organisation international de la normalisation.

ISPS : International Ship and Port facility Security.

LGDJ : Librairie Générale de droit et de jurisprudence.

Op.cit : Ouvrage précité.

OMI : Organisation Maritime International.

SOLAS : Safety Of Life At Sea.

مقدمة:

إنّ من أهم المحاور الاقتصادية تأثراً بتطورات السوق العالمية هو قطاع النقل البحري الذي يعتبر قطاع اقتصادي هام بالنسبة للتجارة الدولية، إذ يعتبر النقل البحري أهم الركائز الأساسية التي يرتكز عليها النمو والنشاط الاقتصادي، هذا الأخير الذي يتأثر بدوره بالتطورات التكنولوجية واللوجستية الحديثة لوسائل وطرق النقل البحري.

يقصد بالنقل بمفهومه الاقتصادي التحريك المادي من مكان إلى مكان آخر، أي كان موضوعه أو سرعته، أو كيفية القيام به، وهو بهذا المفهوم يكون عادة موضوعاً أساسياً لعقد يسمى عقد النقل وعقد النقل البحري للبضائع هو ذلك اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بحراً بضائع لحساب شخص آخر هو الشاحن لقاء أجر محدد.

هذا و يثير النقل البحري مشاكل عديدة من بينها التكلفة الباهظة لتغليف البضائع والوقت الطويل الذي تستغرقه عمليات شحن وتفريغ البضاعة من الوسائل الأولية للنقل، فتمام التغليف وكفايته من الأمور الحتمية لنفاذ عملية النقل بمشتملاتها، ويفترض القيام بهذا الالتزام تغليف البضاعة على نحو يضمن حمايتها من البضائع المجاورة، أو مياه البحر، أو حتى اهتزاز السفينة وكذلك المحافظة عليها خلال عمليات الشحن والتفريغ، ويختلف التغليف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وطبيعة الرحلة ومدتها ومن ثم فهو يتطلب في بعض الأحيان تكلفة باهظة، ما من شأنه زيادة نفقات النقل، هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فقد تغيرت ظروف الاستغلال البحري عن ذي قبل، فأدى التطور في صناعة المنشآت العائمة إلى ظهور السفن الضخمة والناقلات العملاقة وصاحب ذلك ارتفاع تكاليف الاستغلال البحري⁽¹⁾، لذا فقد

¹ محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، ط 2007، ص 05.

ادعت الضرورة إلى إيجاد وسيلة لاختصار الوقت الذي تستغرقه عمليات الشحن والتفريغ حتى لا تتعطل السفينة عن رحلتها، وما يستتبع ذلك من خسارة تلحق بمجهزها.

هكذا وفي إطار البحث عن حل لكل المشاكل التي تولدت عن أسلوب النقل التقليدي، تم ابتكار أسلوب النقل بالحاويات الذي أدى إلى خلق ثورة في مجال النقل البحري⁽¹⁾، والتي كان لها أثرها التاريخي على حركة النقل والتجارة الدولية، ويرجع تاريخ هذا الحدث الهام إلى عام 1956 على يد "مالكوم ماكليين" Malcom purcell Maclean، هذا الرجل الذي أطلق عليه إسم " أبو التحوية " ويرجع إليه الفضل في إنشاء حاوية النقل المعدنية التي حلت محل نقل البضائع مجزئة.

منذ هذا التاريخ أخذ المهتمون بالتجارة الدولية والنقل البحري بالتفكير في إيجاد وسيلة تقلل من زمن مكوث السفينة في الميناء بفعل عمليتي الشحن والتفريغ، وإيجاد حل للمخاطر التي تتعرض لها البضاعة المنقولة بحرا جراء هلاك الطرود أو سرقتها، بحيث وجدوا في التجارب والمحاولات التي قاموا بها أن الحاوية هي الأداة التي تفي بهذا الغرض⁽²⁾.

بحيث أن النقل البحري العالمي ينقل ما يزيد نسبته عن 80 % من كميات البضائع، وبذلك فإنه يعد أساس التجارة الدولية، في كل أنحاء العالم، عليه و نظرا للدور الهام لقطاع النقل البحري العالمي فقد تم تصميم وبناء أنواع مختلفة من السفن على مختلف الأنواع والطرز والحمولات لتتلاءم مع النوعيات المختلفة من البضائع بمختلف خصائصها وأصنافها وأنواعها وأوزانها وأحجامها، ومما لا شك فيه أن تصميم وبناء سفن الحاويات قد شهد تطورات متلاحقة، وبه ظهرت أجيال متعددة من سفن الحاويات

¹ شيهاب عينونة، طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر، مجلة القانون والأعمال، جامعة وهران، 26 أغسطس 2015، ص 01.

² الشيخ صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 07.

حيث كان لتطورها أثارا وأبعادا مباشرة على العناصر الثلاثة الرئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات، وهي الحاوية والسفينة والميناء المتخصص⁽¹⁾.

هكذا يعتبر نقل البضائع عن طريق الحاويات من العناصر الأساسية للنهضة الحديثة المرتبطة بعملية النقل البحري على مستوى العالم، ونظرا لأهميته البالغة، فقد ركزت معظم الدول (وخاصة المتقدمة منها) على تطوير أساطيلها البحرية وموانئها، لكي تصبح قادرة على مواكبة ومسايرة التطور البالغ السرعة والتقدم بتكنولوجيا التحوية⁽²⁾.

هذا و لقد كان لهذه التطورات أثر كبير على قطاع النقل البحري، حيث تطورت السفن إلى ناقلات عملاقة أكثر تنوعا وتقدما، وظهرت سفن الحاويات ذات الحجم الكبير، مما كان له أثر كبير على الموانئ، فأصبحت الحاجة الماسة إلى موانئ بحرية متطورة وذات كفاءة إدارية عالية، وشبكات نقل داخلية تصل إلى مراكز الإنتاج والاستهلاك بالموانئ، وتكون قادرة على استقبال السفن العملاقة⁽³⁾.

بحيث عرفت أواسط الستينات ظهور سفن الحاويات المخصصة خصيصا لنقل الحاويات، وبدأ التسابق على أشده بين الدول الأوروبية والأمريكية، وحتى الدول الآسيوية، ومثلت هذه الفترة الانطلاقة التي نتج عنها التقدم الحاصل في مجال النقل البحري بالحاويات، والذي كان له الأثر المباشر على

¹ أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 2009، ص 78.

² محمد عوض خليفة، نظرة مرجعية شاملة على الإتجاهات الحديثة للنقل بالحاويات وإنشاء الموانئ المحورية لتداولها، مجلة جامعة الملك عبد العزيز، علوم البحار، الإسكندرية، مصر، سنة 2009، ص 128.

³ رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي، و مدى التكيف معها، مذكرة الماجستير في الاقتصاد، جامعة وهران، السنة الجامعية 2012-2013، ص 01.

الميناء باعتباره البوابة التي تفصل بين النقل البحري والنقل البري، وظهر ما يعرف بميناء نهائي الحاويات(1).

هذا وقد ساعد علم اللوجستيات والاتصالات، وكذا ما يسمى بالنقل عن طريق الحاويات في ظهور ما يسمى بنظام النقل المتعدد الوسائط الذي يعتبر وليد التكنولوجيات الحديثة والذي يساعد على نقل البضائع عن طريق واسطيتين مختلفتين بعقد نقل واحد، وهو ما يسمى بعقد النقل البحري من الباب إلى الباب.

هذا ويمكن الإشارة في هذا الصدد إلى أنّ التّنينيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر لم تتعرض له بصفة مفصلة الاتفاقيات الدولية التي تحكم نقل البضائع بحرا، ما دام أنّ أغلبها وضع قبل أن يبدأ النّظام القانوني للحاويات في الانتشار والتوسع، فإذا رجعنا إلى اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 1924/08/25(2)، والتي كانت الجزائر من بين الدول الموقعين عليها، نجد أنّ البروتوكول المعدل لها والذي تم التوقيع عليه يوم 23 فيفري 1968 الذي سمي "بقواعد فيزبي" اعترف فقط بالحاوية في المادة الثانية منه، وعليه بادرت لجنة قانون التجارة الدولية التابعة لهيئة الأمم المتحدة لعقد مؤتمر بمدينة هامبورغ الألمانية، والذي تمخض عنه صدور اتفاقية هيئة الأمم المتحدة لنقل البضائع عن طريق البحر سنة 1978، والمعروفة بقواعد هامبورغ(3) والتي تطرقت لمعنى الحاوية في مادتها الأولى، وفي الفقرة الثانية من المادة السادسة(4).

¹ صالح خالد، المرجع السابق، ص 08.

² الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة ببروكسل في 25 أوت 1924 (قواعد بروكسل)، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 71/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتضمن انضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ج ر عدد 28.

³ إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 1978/03/31 (قواعد هامبورغ).

⁴ الشيخ صالح خالد، نفس المرجع، ص 08.

عليه ونظرا للاستخدام المتزايد للحاويات ابتداء من هذه الفترة الزمنية، وذلك باعتبارها وسيلة حديثة من وسائل النقل البحري تدخل المشرع الدولي عن طريق إصدار عدة اتفاقيات دولية تعمل على تنسيق وتسهيل هذا الاستخدام، والجزائر كغيرها من الدول التي وقعت على الاتفاقيات الدولية المهمة بمجال النقل البحري عن طريق الحاويات قامت هي الأخرى بوضع قواعد قانونية داخلية لتنسيق الاستعمال المتكرر والمتزايد لها.

من أهم الاتفاقيات الدولية المهمة بأسلوب النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات هي اتفاقية جنيف لسنة 1972⁽¹⁾، وكذا الاتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات التّمودجية المبرمة في جنيف سنة 1972⁽²⁾، واتفاقية النقل البري الدولي لسنة 1975⁽³⁾، وكذا اتفاقية إسطنبول المتعلقة بالإدخال المؤقت والمبرمة بتاريخ 1990/09/26⁽⁴⁾.

هذا ومع تطور وسائل النقل وطرقه، وتزايد الاهتمام بنظام الحاويات الذي أحدث تغييرات جذرية على صناعة النقل من كافة جوانبه، وأمام المتطلبات المستحدثة للتجارة الدولية والنقل الدولي للبضائع تطور نمط النقل من مواقع الإنتاج إلى أماكن التوزيع باستخدام أكثر من واسطة نقل على أساس عقد النقل المتعدد الوسائط، وهو العقد الذي يأخذ بموجبه متعهد النقل للبضائع في حراسته ويسأل عنها ويتولى نقلها إلى المكان المعين للتسليم وذلك مقابل أجر.

¹ اتفاقية جنيف، هي إتفاقية دولية متعلقة بسلامة الحاويات، أبرمت بتاريخ 1972/12/02 ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 1977/09/06، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 01/78 المؤرخ في 1978/01/21 المتضمن انضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية الخاصة بسلامة الحاويات ل 1972، ج ر عدد 04 ل 1978.

² الإتفاقية الجمركية المتعلقة بصناديق البضائع، المبرمة بجنيف في 1972/12/02.

³ الإتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي، الأمم المتحدة، جنيف، المبرمة سنة 1975/11/14، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 143/88 المؤرخ في 26 جويلية 1988، المتضمن انضمام الجزائر بتحفظ إلى الإتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي ل 1975، ج ر عدد 30 ل 1988.

⁴ الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإدخال المؤقت، المبرمة في اسطنبول، سنة 1990/06/26، (المعروفة باتفاقية اسطنبول)، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 03/98 المؤرخ في 1998/01/12، و المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإدخال المؤقت ل 1990، ج ر عدد 02 ل 1998.

لذلك بذلت الهيئات المهمة بمسائل النقل محاولات عديدة لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل المتعدد الوسائط، كان أهمها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980(1) ولكن بسبب تأخر اكتمال النصاب اللازم لدخولها حيز النفاذ، فقد اشتركت منظمة اليونكتاد (UNCTAD) مع غرفة التجارة الدولية (ICC) في وضع قواعد اختيارية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لكي تحل محل قواعد غرفة التجارة لسنة 1975، فقررت هذه الغرفة في أكتوبر 1991 سحب القواعد القديمة في التعامل في 1991/12/31 لإفساح المجال للقواعد الجديدة بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991، والتي لم تدخل حيز النفاذ بعد(2).

من جهة أخرى وأمام التطور الهائل للنقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات كان لا بد أيضا من وضع قواعد قانونية وأنظمة دولية تعتنى بتصميم و صناعة واستخدام الحاويات بشكل يضمن السلامة العامة وذلك بتحديد المقاييس القانونية والتقنية اللازمة، وهذا ما تم تنظيمه عن طريق ما يسمى بقواعد أنظمة الإيزو ISO، بحيث أصدرت المنظمة العالمية للتقييس ISO منذ إنشائها سنة 1947 سلسلتين من المواصفات في مجالات مختلفة، كلها من أجل مواجهة المخاطر والحوادث التي يمكن أن يواجهها النقل البحري بالحاويات.

فضلا عن ذلك ومع نهضة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وخاصة ظهور ما يسمى بالنقل البحري للحاويات من الباب إلى الباب(3) اتجهت الإرادة الدولية نحو إحداث اتفاقية جديدة أيضا، بحيث أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة تفويضا خاصا بفتح باب التوقيع لجميع الدول على اتفاقية الأمم

¹ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط، المنعقدة بجنيف، في 1980/05/24.

² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقائد، تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012، ص 93.

³ النقل من الباب إلى الباب Door to Door service يقصد به: نقل أو إيصال البضاعة من مخازن البائع إلى محل المشتري، وهي عملية إقتصادية معروفة قبل ظهور الحاويات.

المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، والتي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008¹، والتي لم تدخل حيز النفاذ بعد.

وقد كان لهذه الاتفاقيات الدولية أثر كبير على قطاع النقل البحري في الجزائر باعتبارها من الدول التي تعتمد على قطاع النقل البحري كأحد الركائز الأساسية في الاقتصاد القومي، بحيث تمثل التجارة الخارجية بطريق النقل البحري 95 % من حجم المبادلات التجارية، وهذا ما يظهر جليا من خلال تدخل المشرع الجزائري وانضمامه إلى معاهدة بروكسل 1924 بموجب المرسوم رقم 64/71 المؤرخ في 02 مارس 1964⁽²⁾، وبعد ذلك صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، وهو الأمر المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن أحكام عقد النقل البحري في أربعة فصول ضمن الباب الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري، والذي جاء بلفظ الحاوية لكن دون تعريفها وهذا حسب ما نصت عليه المادة 805⁽³⁾، والمادة 51 المتممة للمادة 907 من القانون لبحري الجزائري⁽⁴⁾، والتي جاءت من أجل تحديد حقوق الملاحة وأتاوى استعمال الأملاك المينائية.

¹ إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام 2008)، قرار الجمعية العامة رقم 12263، المؤرخ في 11/12/2008، (لم تصادق عليها الجزائر).

² مرسوم رقم 71/64 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، الجريدة الرسمية رقم 1964/28.

³ تنص المادة 805 فقرة 2 من ق.ب.ج على ما يلي: "في حالة استخدام حاوية أو أية مواد أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري...".

⁴ تنص المادة 51 المتممة للمادة 907 من ق.ب.ج على ما يلي: "تشكل أتاوى استعمال الأملاك العمومية المينائية من الأتاوى الناتجة عن شغل أملاك الميناء، ورسوم مكوث السفن في الموانئ، ورسوم عبور البضائع والحاويات ورسم إيداع البضائع وإتاوة استعمال شبكة السكك الحديدية المينائية".

هذا فضلا عن تدخل المشرع الجزائري من خلال وضع ترسانة من النصوص القانونية المتعلقة بالحاويات، نذكر من أهمها: المرسوم رقم 78/01 المؤرخ في 21/01/1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02/12/1972، وكذا المرسوم الرئاسي رقم 03/98 المؤرخ في 12/01/1998 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26/06/1990، وكذا قانون الجمارك... إلى غير ذلك من النصوص القانونية.

أما من الناحية العملية نجد أن نشاط الحاويات عرف هو الآخر ارتفاعا متزايدا تكيفا مع النصوص القانونية، فمثلا ميناء الجزائر شهد ارتفاعا مستمرا في عدد الحاويات المتداولة، حيث كان معدل الحاويات المتداولة سنة 1982 يبلغ 28.614 حاوية مكافئة، وانتقل سنة 1990 ليلبغ 36.744 حاوية، ليصبح سنة 2000 يبلغ 213.513 حاوية، وهو ما دفع إلى إنشاء ما يسمى بالموانئ الجافة، والتي يشترط لإنشائها توافر مجموعة من الشروط ومنها أن لا تقل مساحة مثل هذه الموانئ عن 2.5 هكتار.

إلا أنه ورغم مساهمة الموانئ للتطورات والتغيرات الحاصلة في مجال نقل البضائع عن طريق الحاويات، إلا أن اعتماد هذا الأسلوب الحديث من النقل البحري لا يخلو هو الآخر من المشاكل والتعقيدات خاصة تلك المرتبطة بالخلل القائم بين الدول المصدرة والدول المستوردة للبضائع، والتي أصبحت تشكل عائقا أمام التوازن في حجم التبادل التجاري بين الدول وهو الذي يشكل فرق بين الدول النامية والدول المتقدمة.

عليه ونظرا لما يكتسبه موضوع التنظيم القانوني الدولي للحاويات المنقولة بحرا من أهمية باعتباره وسيلة حديثة من وسائل النقل البحري للبضائع من مستجدات وتطورات هذا من جهة، ومن جهة أخرى لما يترتب عن هذا النوع المستحدث من وسائل النقل البحري من مشاكل قانونية وعملية مطروحة على مستوى الموانئ الدولية عامة والجزائرية خاصة، توصلنا إلى طرح الإشكاليتين الآتي بيانهما:

- ما مدى مساهمة الحاويات في تطوير منظومة النقل البحري الدولي، وكيف أثرت الحاوية في تغيير أحكام تنفيذ عقد النقل البحري التقليدي؟

للتطرق لمختلف هذه الإشكاليات والتساؤلات التي يطرحها هذا الموضوع يتعين علينا الاعتماد على المنهج التحليلي والمقارن، أما المنهج التحليلي فتم اعتماده على اعتبار أنّ موضوع الرسالة يتطلب منا تحليل كل الاتفاقيات الدولية وما تطرقت إليه بشأن النظام القانوني للحاويات المنقولة بحرا، وتحليل مختلف الإشكالات التي تطرقت لها، مع البحث عن الحلول المطروحة بشأنها هذا من جهة، كما اقتضى منا الأمر من جهة أخرى اعتماد المنهج المقارن وذلك من أجل المقارنة بين مختلف الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة لها، وكذلك المقارنة بينها وبين القانون البحري الجزائري فضلا عن القوانين الأخرى المقارنة المنظمة لموضوع الحاويات المنقولة بحرا.

بناء على ما تقدم ولمعالجة موضوع التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر، ارتأينا اعتماد خطة مقسمة إلى بابين، يتناول كل باب أهم ما تطرقت إليه الاتفاقيات الدولية إلى حد الساعة في سبيل إنجاز عملية النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، مع إبراز موقف المشرع الجزائري من ذلك، فإذا رجعنا إلى التنظيم الدولي للحاويات نجده يتناول على الخصوص النظام القانوني للحاوية وذلك من حيث تحديد مفهومها وطبيعتها القانونية مع تحديد مدى تأثير الحاوية بالميناء، وكيف تطور الميناء من المفهوم التقليدي إلى المفهوم المعاصر بفعل ظهور الحاويات، وهو ما يستشف من ظهور ما يسمى بمحطات الحاويات، وهذا ما اعتمدهنا كباب أول تحت عنوان النظام القانوني الدولي للحاويات المنقولة بحرا، وأما الباب الثاني تطرقنا من خلاله إلى نظام المسؤولية المترتبة عن نقل الحاويات بحرا وفقا للاتفاقيات الدولية، وذلك بالتعرض إلى موضوع الأمن والسلامة البحريين والتي تعتبر من أولويات المنظمة البحرية الدولية والأمم المتحدة، نظرا لتعلق الحاوية بحماية الملاحة البحرية، وما يرتبط بها من

أنشطة وبيئة بحرية، بالإضافة إلى تعلقه بالسلم والأمن الدوليين، ما دام أن استعمال الحاويات في عقد النقل البحري للبضائع في حد ذاته أدى إلى تطوير مفهوم مسؤولية الناقل البحري، فبعدما كان هذا الأخير في ظل النقل التقليدي مسؤولاً فقط عن وصول البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، أصبح في ظل نظام النقل بالحاويات مسؤولاً كذلك عن سلامة الحاوية ذاتها.

الباب الأول: النظام القانوني الدولي للحاويات المنقولة بحرا

لقد أحدث استخدام المعلومات والإلكترونيات أو ما يعرف بالثورة الصناعية الثالثة ثورة في مجال النقل والاتصالات، بحيث يعتبر النظام القانوني للنقل بالحاويات أحدث أساليب التوحيد النمطي للبضائع.

بحيث يطلق عليه البعض ثورة الحاويات لأنه اختراع يدعم نظام العولمة من خلال إلغاء اختلاف المسافات وإلغاء تباين التوقيت الزمني وإلغاء الحدود الدولية والحواجر الجمركية والمادية وغير المادية بما يحقق تبادل البضائع والأموال والمعلومات إلكترونيا في لحظات من الزمن⁽¹⁾.

هذا وترتب على العمل بنظام الحاويات واستخداماتها على نطاق واسع، تطور عملية النقل بشكل كبير، مما ساعد على نجاح فكرة النقل متعدد الوسائط الذي كان مفتاح عصر العولمة، كما ساهم في تغيير مفهوم الميناء التقليدي إلى المفهوم الحديث، والذي أصبح يعرف بميناء الحاويات أو نهائي الحاويات، لذلك فإن البعض يعتبر ظهور نظام النقل عن طريق الحاويات ليس في حد ذاته ثورة، ولكن كان وسيلة لنقل العالم من نمط تفكير إلى نمط تفكير آخر أوسع مما كان عليه من قبل.

لقد كان للاتفاقيات الدولية للنقل البحري أثر واسع على نظام النقل بالحاويات، والتي كانت سارية المفعول قبل وجود الحاوية، مما فرض تدخل المشرع الدولي لتحديد المفهوم القانوني للحاويات والتطرق لمختلف أنواعها وذلك على حسب اختلاف أنواع البضائع المنقولة بحرا، فضلا عن تحديد طبيعتها القانونية وذلك نظرا لما يتميز به النظام القانوني للحاويات بالطابع الدولي لارتباطه المباشر بعملية النقل البحري والتجارة الدولية.

¹ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2010، ص 168.

على هذا الأساس ولمعالجة النظام القانوني الدولي للحاويات المنقولة بحرا، اقتضى منا الأمر تقسيم هذا الباب إلى فصلين، بحيث خصصنا الفصل الأول لتحديد تنظيم الحاويات المنقولة بحرا بحيث لا يمكن معالجة النظام القانوني الدولي للحاوية قبل إبراز مفهومها من خلال تحديد الملامح العامة للحاوية ودراسة طبيعتها القانونية على حسب ما تطرقت إليه مختلف الاتفاقيات الدولية، في حين تطرقنا في الفصل الثاني إلى تبيان علاقة الحاوية مع الميناء باعتباره المحيط الطبيعي لها.

الفصل الأول: التنظيم الدولي للحاويات المنقولة بحرا

لقد أصبح للحاويات دور هام في مجال الموانئ لا يمكن بأي حال من الأحوال إغفاله، فقد باتت محطات الحاويات تنتشر في جميع الموانئ، وأصبحت الموانئ المتخصصة في تزايد مستمر، بحيث يتم تجهيزها بمعدات وسفن عملاقة لنقل الحاويات، ولهذا كان لزاما ودراسة النظام القانوني الدولي للحاويات المنقولة بحرا التعرض أولا لتحديد ماهية الحاوية المنقولة بحرا، والتي من خلالها سنتناول بالدراسة مفهوم الحاويات في المبحث الأول، ونتطرق لمجال تطبيق عقد النقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات كمبحث الثاني.

المبحث الأول: مفهوم الحاويات المنقولة بحرا

انتشر مصطلح « Container » في اللغة الإنجليزية، وشاع استعماله في أوساط التجارة الدولية ومنه أصبح يستعمل في جميع اللغات العالمية بنفس المصطلح الإنجليزي، بالرغم من بعض المحاولات التي سعت إلى ترجمته إلى لغة أخرى على غرار محاولة الفرنسيين استعمال مصطلح « Cader » الذي لم يتم تداوله كثيرا بسبب أن إنجلترا كانت سباقة في استعمال المصطلح، وكذا هيمنة استعمال اللغة الإنجليزية في التجارة الدولية، مما اضطر الفرنسيين إلى تغيير المصطلح باستعمال مصطلح « Conteneur ».

أما بالنسبة للغة العربية⁽¹⁾ فقد تعددت الألفاظ المستعملة مثل المستوعب، مستودع، الصندوق السحارة لفظ الحاوية، فمثلا نجد دولة المغرب تطلق عليها لفظ الصناديق الحديدية، كما تطلق على سفن الحاويات عمارات حمل الصناديق الحديدية، وإن كانت في السنوات الأخيرة استخدمت مصطلح محطات الحاويات عند وضعها استراتيجية قطاع النقل البحري، مما يؤكد استقرار لفظ الحاوية.

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، الجديد في الشحن والتفريغ وتداول الحاويات في الموانئ، دار النهضة العربية للطبع والنشر، مصر،

هذا وانقسم الفقه في اختيار اللفظ العربي الأنسب للمصطلح الإنجليزي، حيث يرى الدكتور عبد القادر حسين العطير أنّ كلمة حاوية أكثر ملائمة للدلالة على المصطلح الإنجليزي « Container » خاصة إذا ما استعملت الكلمة مقرونة بعبارة الشحن، لتشكل العبارة التالية: " حاوية الشحن"، في حين استعمل الدكتور مكّي إبراهيم مصطلح " وعاء الشحن" الذي يدل على أنّه مخصص للشحن لا للخزن أو الحفظ (1)... إلى غير ذلك من الآراء الفقهية التي تباينت حول تحديد المصطلح المناسب للحاوية.

أمّا بالنسبة للتعريف الاصطلاحي للحاوية فقد تباينت الآراء حول ذلك بين مختلف الاتفاقيات الدولية وكذا المواقف الفقهية وآراء القضاة، فضلا عن أن الميناء باعتباره الفضاء الرئيسي الذي تنقل منه وإليه الحاوية المنقولة بحرا يجعل هناك علاقة مباشرة بينهما تترتب عنها العديد من الآثار، وعلى هذا الأساس سنتناول من خلال هذا المبحث الملامح العامة للحاوية كمطلب أول في حين نتطرق لأنواع الحاويات وميزاتها في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الملامح العامة للحاوية المنقولة بحرا

إنّ فكرة النقل بالحاويات فكرة حديثة يقف الاقتصاد وراء ظهورها أصلا، وقد أثارت الكثير من المشاكل والمسائل الفنية والقانونية، كما حققت العديد من الإيجابيات الاقتصادية في عالم النقل البحري وغيرت الكثير من المفاهيم التقليدية في سند الشحن والتي كانت سائدة في ظل الأوضاع العادية للنقل لذلك وقبل الخوض في مختلف المسائل القانونية التي أثارها النظام القانوني الدولي للحاوية، ارتأينا دراسة الملامح العامة للحاوية المنقولة بحرا كمطلب أول، وذلك حتى يكون لرجل القانون إلمام بالمفاهيم العامة للحاوية، وذلك من خلال إبراز نشأة وتطور الحاويات، وتحديد مختلف المفاهيم التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية من حيث تعريف الحاوية، وكذا ما استقر عليه القضاء، مع تناول أيضا ما تطرق إليه الفقه بشأن ذلك، وتحديد التكييف القانوني للحاوية المنقولة بحرا لتحديد مختلف المسؤوليات المترتبة عنها.

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 19.

الفرع الأول: نشأة وتطور منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات

إنّ ظهور الحاويات كان لها أثرها التاريخي على حركة النقل و التجارة الدولية، ويرجع الفضل في ذلك للرجل الذي سمي بأبو التحوية "مالكوم ماكلين"، الذي قام بإنشاء حاوية النقل المعدنية التي حلت محل نقل البضائع مجزئة⁽¹⁾.

في عام 1937 أثناء جلوس ماكلين على الرصيف في الميناء ينتظر دوره لتفريغ محتويات عربة النقل الخاصة به، وهو يراقب عمليات الشّحن على السفينة وكيف تتم هذه العملية والوقت الذي تستغرقه وأثناء شعوره بالملل بسبب بطء عملية الشحن خطرت له فكرة تعجل من عملية الشحن، وهي نقل مقطورة عربة النقل ذاتها على السفينة ونقلها من السفينة إلى الرصيف، وظلت هذه الفكرة بذهن ماكلين حتى عام 1955، بحيث بهذه السنة قام بالانتقال إلى نيويورك واشترى شركة " بان أتلانتيك للنقل البحري " بمبلغ 7 مليون دولار أمريكي، والتي تعتبر فرعاً لشركة Waterman Steam Ship، ثم اقترض ماكلين 22 مليون دولاراً أمريكياً من البنك واشترى ناقلتي بترول، كانتا قد بنيتا خلال الحرب العالمية الثانية، بحيث كانت أول ناقلة بترول سميت Idealx، والتي زودت في 26 أبريل 1956 برافعة رفعت 58 مقطورة ألمونيوم (35 قدم) على الناقل⁽²⁾.

كانت المقطورات تستف على السطح الإضافي للسفينتين Idealx و Almema ويتم ربطها بالسطح مباشرة، ولم توضع حاوية فوق الأخرى، وبعد خمسة أيام أبحرت Ideal X من ميناء Newark قاصدة هيوستون في تكساس، حيث كانت هناك 58 مقطورة بصندوق معدني، بحيث بعدما كانت تكلفة عملية المناولة اليدوية آنذاك (5.86 دولاراً للطن) أصبحت بعد استعمال الحاويات تكلفتها تساوي (16 سنتاً لكل طن) فقط للشحن على السفينة.

¹ أيمن النحرابي، المرجع السابق، ص 3.

² أيمن النحرابي، المرجع السابق، ص 5.

في أكتوبر 1957 بدأت أول سفينة حاويات Gate Way City مزودة بكل الخلايا، وتمثلت رحلاتها المنتظمة للعمل بين نيويورك - فلوريدا - تكساس، وقادرة على نقل شحنة كاملة قدرها 226 حاوية⁽¹⁾.

إنّ هذا النجاح الذي حققه ماكلين في بعث الحياة في نظام الحاويات وتطبيق التكنولوجيا الحديثة كان له الفضل في تنامي الاهتمام بقضايا النقل بالحاويات في هذه الفترة من إنشاء معهد الحاويات في أمريكا Institut de conteneurisation عام 1959 مقرها بنيويورك، بحيث يعمل هذا المعهد على تنظيم ثلاثة مؤتمرات سنويا لبحث شؤون الحاويات يدعو إليها رجال صناعة النقل والمختصين في النواحي الفنية وذلك لمناقشة المشاكل الناجمة عن استعمال الحاويات وتطوير هذا الاستعمال بما يخدم قضية التجارة الدولية⁽²⁾.

هذا وبسنة 1960 قرر ماكلين تطوير شركته بأن يصبح اسمها الجديد Sea Land Service والتي كانت تشغل سفنها على خطوط تعمل على نقل الحاويات بين شرق الولايات المتحدة وسواحل فلوريدا وفي النصف الثاني من الستينات قدمت Sea Land Service فكرة جديدة هي تسليم الحاوية من الباب إلى الباب، وهو الأمر الذي ساعد في تطوير صناعة النقل خاصة النقل متعدد الوسائط⁽³⁾.

في 3 مايو 1966 وصلت سفينة الحاويات Fair land إلى ميناء روتردام لأول مرة، وفي ميناء روتردام شحنت السفينة وأفرغت حاوياتها (35 قدم) بواسطة رافعها الذاتية، بالاشتراك مع ثلاث سفن جميعها سعتها 226 حاوية، وهكذا أصبح ميناء روتردام مركزا رئيسيا للنقل وتداول الحاويات في أوروبا كما قضت سفن الحاويات على السفن التقليدية.

¹ أيمن النحراوي، نفس المرجع، ص 6.

² عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، بيروت، ط 1983، ص 33.

³ أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 7.

بناءً على ذلك يمكن القول أن سنة 1966 هو عام مولد صناعة النقل بالحاويات على المستوى الدولي، وهي نفس السنة التي شهدت تطورات على مستوى الإعلام الآلي الخاص بالحاويات، حيث أن مجلة التجارة الأمريكية أصدرت في نفس السنة عددها الأول من المجلة العالمية التي تعنى بشؤون الحاويات باسم Container News، كما ظهرت في نفس السنة مجلة أخرى متخصصة بشؤون الحاويات تصدر في لندن باسم Containerisation International⁽¹⁾.

الفرع الثاني: تعريف الحاويات المنقولة بحرا

سنتناول من خلال هذا الفرع التعريف الذي جاءت به مختلف الاتفاقيات الدولية المهمة بمجال نقل الحاويات بحرا، كما نتطرق لمختلف الآراء الفقهية التي عنيت بإعطاء تعريف مناسب للحاوية وما استقر عليه القضاء أيضا، وذلك لما يترتب عن تحديد التعريف المناسب للحاوية من آثار قانونية مختلفة.

أولا: تعريف الحاويات وفقا للاتفاقيات الدولية

1- تعريف الحاويات وفقا لاتفاقية بروكسل لسنة 1964 والبروتوكولات المعدلة لها:

كان من الطبيعي أن لا يرد لفظ الحاوية في اتفاقية بروكسل لسنة 1964 حيث لم تعرف إلا في بداية الخمسينات من القرن الماضي، وسارت على هذا الدرب جميع التشريعات التي تمسكت بتطبيق هذه الاتفاقية، إلى حين تعديل اتفاقية بروكسل عن طريق البروتوكول المعدل لها والذي تم التوقيع عليه يوم 23 فيفري 1968 والذي سمي "بقواعد فيزيبي"، وذلك بعدما واجه القضاء الغربي مجموعة من القضايا المتعلقة بالتعويض الناتج عن الضرر اللاحق بصاحب الحق في البضاعة التالفة أو الهالكة، وذلك حين هلاك الحاوية، وعلى هذا الأساس ألغى البروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من المعاهدة، واستعاض عنها بنص المادة الثانية منه، والتي اعترف من خلالها بلفظ الحاوية

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 34.

حينما نص على أنه: "في حالة استعمال حاوية أو ناقلة خشبية أو معدنية أو أية أداة مماثلة لتجميع البضائع، فإنّ عدد الطرود أو الوحدات المدونة في سند الشحن والتي تحتويها أداة النقل هذه هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها في مفهوم هذه الفقرة، وفيما عدا ما تقدم تعتبر أداة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة"⁽¹⁾، هكذا يمكن القول أنّ اتفاقية بروكسل لم تتطرق أصلا لمصطلح الحاوية، كما أن البروتوكول المعدل لها لسنة 1968 لم يعرف الحاوية وإنما اعترف بها فقط.

باعتبار أنّ الجزائر من الدول المصادقة على اتفاقية بروكسل لسنة 1924، نجد أنّ المشرع الجزائري وبموجب الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، لم يستعمل مصطلح الحاوية وظل كذلك إلى حين صدور القانون البحري الجزائري رقم 05/98 المعدل والمتمم للأمر 80/76 والذي اعترف بلفظ "الحاوية" وذلك بموجب نص المادة 805 منه⁽²⁾ فقرة الثانية وكذا المادة 51 المتممة للمادة 907 من القانون البحري الجزائري⁽³⁾، وقد اعترف المشرع الجزائري بلفظ الحاوية طبقا للقانون البحري الجزائري المعدل والمتمم تقيدا بالبروتوكول المعدل لاتفاقية بروكسل لسنة 1968 المشار إليه أعلاه، بالرغم من أنّ الجزائر لم تصادق عليه.

2- تعريف الحاوية وفقا لاتفاقية هامبورغ "اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع" لسنة 1978:

تطرقت اتفاقية هامبورغ إلى استخدام مصطلح الحاوية في المادة الأولى فقرة 5 التي تعرف المقصود بالبضائع على أنّها "الحيوانات الحية وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة ناقلة

¹ عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 192.

² المادة 805 منه فقرة الثانية جاءت كالآتي: " في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإنّ العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري ".
³ المادة 907 من القانون البحري الجزائري جاء نصها كالآتي: "تشكل أتاوى استعمال الأملاك العمومية المينائية من الأتاوى الناتجة عن شغل أملاك الميناء، ورسوم مكوث السفن في الموانئ ورسوم عبور البضائع والحاويات ورسم إيداع البضائع وإتاوة استعمال شبكة السكك الحديدية المينائية".

أو أداة نقل مماثلة أو في حالة تغليفها، فإنّ مصطلح البضائع يشمل أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن".

3- تعريف الحاوية وفقا للاتفاقية الدولية لنقل البضائع بواسطة السكة الحديدية لسنة 1961:

عرفت هذه الاتفاقية الحاوية في المادة الأولى الفقرة الثانية، والتي جاءت كالآتي: "أي وعاء مثل صندوق، صهريج مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب إلى الباب بواسطة السكك الحديدية أو بواسطة سكك الحديد بالاشتراك مع وسائل نقل أخرى يعتبر فيما يتعلق بهذه الاتفاقية حاوية".

4- تعريف الحاوية وفقا للمعاهدة الدولية المتعلقة بالنقل الآمن للحاويات ومنظمة المواصفات

القياسية الدولية:

عرفت المعاهدة الدولية المتعلقة بالنقل الآمن للحاويات التي أبرمت عام 1972 الحاوية طبقا لنص المادة 11 منها بأنها: "أداة نقل لها القوة الكافية الملائمة للاستخدام المتكرر صممت خصيصا لتيسير نقل البضائع، دون إعادة تحميل وصممت لتوفير الضمان والسهولة عن طريق تجهيزات تتلاءم وهذه الأغراض"، وهو التعريف الذي ارتكز على وظائف الحاوية دون الخصائص الأخرى لها.

أما منظمة المواصفات القياسية الدولية « iso » عرفت حاوية الشحن في توصيتها عام 1968 بأنها "أداة جهاز نقل تتصف بطابع الاستمرار فهي لذلك من الصلابة، بحيث يمكن إعادة استعمالها وهي مخصصة خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسيطة مزودة بتراكيب تسمح مناولتها الفورية وحجمها الداخلي متر مكعب أو أكثر، وعبارة الحاويات لا تشمل المركبات، كما لا تشمل الطرود التقليدية"⁽¹⁾، وعليه يرى جانب من الفقه أنّ هذا التعريف قد

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 192.

استعمل اصطلاح حاوية الشحن بدلا من لفظ الحاوية، كما أنه يشبه التعريف الوارد في الاتفاقية الجمركية الخاصة بالحاويات لسنة 1972.

5- تعريف الحاوية وفقا للمكتب الدولي للحاويات لسنة 1963:

عرف المكتب الدولي للحاويات، الحاوية على أنها: "وعاء أو إناء يتميز بالثبات مصممة خصيصا لنقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسيطة، وهي مجهزة بوسائل تسمح بشحنها في أي وقت، كما أنّ تصميمها يسمح بتعبئتها وتفريغها بسهولة...".

6- تعريف الحاوية وفقا للاتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات لسنة 1972/12/02:

استخدمت هذه الاتفاقية التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 01/78 المؤرخ في 1978/01/21⁽¹⁾ عبارة صناديق البضائع للدلالة على الحاويات، وقد عرفت الحاوية على أنها "أداة جهاز نقل مثل شاحنة مغلقة، أو صهريج متحرك أو أي تركيب مشابه، محاطة كليا أو جزئيا لتشكيل مقصورة لاحتواء البضائع، تتصف بطابع الاستمرار، وهي لذلك من الصلابة بحيث يتكرر استعمالها ومصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسيطة".

7- تعريف الحاوية طبقا لاتفاقية اسطنبول لسنة 1990:

هي الاتفاقية المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 1990/06/26، والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي 03/98 المؤرخ في 1998/01/12 نجدها عرفت الحاوية حسب

¹ المرسوم رقم 01/78 المؤرخ في 1978/01/21، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات لسنة 1972/12/02، ج ر، ع 4 لسنة 1978، ص 91.

المادة الأولى فقرة "ج" على أنّها⁽¹⁾: "أحد أنواع معدات النقل سيارة، رفع، صهريج، متحرك، أو هيكل مماثل آخر والذي يجب أن يكون:

-مقفلا كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع.

- ذو صفة ومثينا بشكل كاف ليكون صالح للاستعمال المتكرر.

- معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر في وسائط النقل، دون الحاجة لعملية وسيطة لإعادة التحميل.

- معدا للمناولة السريعة، وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى.

- معدا لتعبئته وتفريغه بسهولة.

- أن يكون حجمه من الداخل مترا مكعبا أو أكثر.

تتضمن الحاوية اللّوازم والتجهيزات التي تناسب نوعها شريطة أن تكون تلك اللّوازم والتّجهيزات محمولة على الحاوية، ولا يتضمن اصطلاح الحاوية السيارات أو لوازمها أو قطع غيارها، أو مواد الطلبات وتعتبر الهياكل القابلة للتفكيك حاويات".

¹ المرسوم الرئاسي 03/98 المؤرخ في 12/01/1998، المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ

ج ر، ع رقم 02، سنة 1998، ص 42.

8- تعريف الحاوية حسب اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق

البحر كليا أو جزئيا روتردام 2008:

عرفت هذه الاتفاقية الحاوية على أنها 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 وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك".

كما عرفت هذه الاتفاقية البضائع بأنها "تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء أيا كان نوعها وهي تشمل مواد وأي معدات وحوايات لا يوفرها الناقل أولا توفر نيابة عنه".

بناء عليه وعلى ضوء ما سبق، يمكن ملاحظة مدى الاهتمام والعناية التي أولاها المشرع الدولي في إعطاء تعريف جامع ومانع للحاوية، بما يتناسب وخصائصها الفيزيائية والفنية، خاصة وأن الحاوية أصبحت تمثل جميع وسائط النقل البحرية والبرية.

ثانيا: التعريف الفقهي والقضائي للحاويات

إنّ لفظ الحاوية أثار الكثير من الجدل في أوساط المهتمين بعالم النقل سواء كانوا فقهاء أو قضاة وذلك لما يترتب عن تحديد مفهومها من آثار قانونية معينة تتصل في حركتها بين المرسل والمرسل إليه.

1- التعريف الفقهي للحاويات:

لقد تعرض الفقهاء لتعريف الحاوية في محاولة لبيان طبيعتها ووظيفتها في كتبهم وأبحاثهم وأثرها في النقل الدولي، ومن بين هؤلاء الفقهاء نذكر:

- رأي الفقيه جونسون وجارنيت: الذي عرف الحاوية من الناحية الوظيفية بأنها ليست أكثر من صندوق وهي تشترك مع الصناديق الأخرى في أنّ الفوائد التي تعود من استعمالها ترجع إلى عدد المرات التي

تستخدم فيها الحاوية لنقل كمية معينة من البضائع مع توفير الحماية اللازمة لهذه البضائع في مواجهة الحالات التي تسبب الضرر والخسارة فيما لو لم تستعمل الحاوية في النقل.

- ويعرفها سايمور سيمون: بأنها أداة جهاز نقل معدنية تستعمل بشكل متكرر ولا يقصد منها أن تكون تغليفا للبضاعة، كما أنّ تصميمها يتطلب تزويدها بأبواب تسهل مناولة البضاعة منها وإليها وهي تعمل على استيعاب عدد كبير من الطرود وتحفظها من التلف بتقليل عدد مرات المناولة التي تتم بوسائل ميكانيكية خاصة⁽¹⁾.

- أمّا الفقيه « Rodière » اعتبر أنّ تعريف الحاوية طبقاً لمفهومها المادي فضفاض إلى درجة يمكن أن نعتبر معها العلبة الصغيرة التي توضع بداخلها عيدان الكبريت، حاوية، ثم يستطرد الفقيه قائلاً: لو اعتبرنا هذه نكتة، وأردنا أن نكون أكثر جدية، فقد يكون صندوق النقل، وحقيرة السفر، وحقيرة اليد، ممّا يدخل ضمن تعريفهم للحاوية⁽²⁾.

عليه فإنّه قام بتعريف الحاوية بوصفها من الناحية الفنية، كما يحاول بيان وظيفتها في الشحن ودورها في النقل الدولي للبضائع، هذا وإذا كانت اختلفت وجهات نظر الفقهاء في تحديد مفهوم الحاوية كل منهم الذي نظر إليها من زاوية معينة، هناك مجموعة أخرى من الفقهاء أيضاً تلتقي وجهات نظرهم في تعريف الحاوية عند فكرة واحدة ألا وهي أن الحاوية تعتبر شكل من أشكال التغليف.

هذا بالنسبة للفقهاء الأجانب أمّا إذا رجعنا إلى الفقه العربي نجد اختلاف في اختيار الكلمة المناسبة التي تقابل الكلمة الأصلية في اللغة الإنجليزية Container، فتارة نجد يقبض الكلمة الإنجليزية نفسها لأته لا يرى ضرورة للبحث عن مقابل لها في اللغة العربية، وتارة أخرى يشير إليها على أنّها صناديق

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 16، 17.

² RENE Rodière, Un faux problème celui des conteneurs, DMF, 1968, P 709.

أو مستودعات، ومن جهة أخرى نجده يطلق عليها اصطلاح وعاء الشحن، علماً أنّ اللفظ الشائع في الموانئ في الميدان العملي و لدى شركات النقل البحري و شركات التأمين هو " السحارة " و" الحاوية". عليه ما يمكن ملاحظته مما سبق، أنّ الفقه الأجنبي وإن استقر على وضع مفهوم للحاوية نجد الفقه العربي منشغلاً في البحث عن كلمة عربية مقابلة للكلمة الإنجليزية Container وكأن الخلاف خلاف لفظي، في حين أنّ ذلك لا يؤثر في النتائج التي تترتب عن استعمال لفظ دون الآخر، فالمهم في نظر الفقه الأجنبي على خلاف الفقه العربي هو المضمون وليس الإسم، بحيث أن اختلافهم يتجه نحو المسائل الجوهرية التي يترتب على الأخذ برأي منها دون الآخر نتائج قانونية ينتج عنها آثار مالية ومثال ذلك هل الحاوية طرد في مفهوم قواعد لاهاي لسنة 1924 والمعدلة ببروتوكول لاهاي/ قواعد فيزيبي لسنة 1968 وهل يكفي إصدار سند شحن واحد ليغطي حركتها في النقل المخترق من الباب إلى الباب... إلى غير ذلك من الأمور الجوهرية التي تشغل بال المهتمين بعالم النقل البحري إلى حد الساعة⁽¹⁾.

عليه ومما سبق يمكن تعريف الحاوية على أنّها: "وعاء معدني مصمم بطريقة فنية ووفقاً لمعايير معتمدة، مخصصة لتسهيل نقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل، ودون حاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها، بشكل يحقق أمن وسلامة ما هو موجود بداخلها".

2- التعريف القضائي:

لقد اهتم القضاء في تحديده لمفهوم الحاوية بالجانب العملي الكفيل بمعالجة المشاكل التي يترتب على الأخذ برأي فيها دون الآخر نتائج قانونية تمس بمصالح المتخاصمين، فليس من وظيفته الدخول في مناقشات حول الاختلاف في مفهوم الحاوية من الناحية اللغوية أو الفنية.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 18.

مما يجدر الإشارة إليه أن القضاء الأمريكي هو من تعرض كثيرا للمشاكل المتعلقة بالحاويات، فقد نظر إليها القضاء الأمريكي على أنها شكل من أشكال عنابر السفن، بحيث أن القاضي ويليم بيكس الأمريكي يقول: "إنني أميل إلى تشبيه هذه الحاويات بعنابر السفينة المنفصلة والمعدة للتشوين، فهي تقوم ببساطة بتجزئة فراغ السفينة الكلي المعد للتشوين إلى أجزاء متعددة.

كما ورد في قضية أخرى أمام محكمة استئناف الولايات المتحدة على لسان رئيسها أن الحاوية جسم معدني كبير يعتبر من الناحية الوظيفية جزءا من السفينة يقوم بدور عنبر البضاعة المتحرك التابع للسفينة⁽¹⁾، كما جاء في قضية أخرى أيضا عرضت أمام المحكمة العليا للولايات المتحدة بأن الحاوية هي البديل الحديث لعنبر السفينة، كما صدر أيضا قرار مشهور عن محكمة النقض الفرنسية في 12 أكتوبر 1964 جاء فيه أن الحاوية جزء من عنبر السفينة إذا ذكر في سند الشحن أنها تحتوي على العديد من الرزم⁽²⁾.

أما محكمة النقض المصرية فذهبت إلى اعتبار الحاوية "وعاء مخصص لتجميع البضائع والطرود، ورأت أن ورود الحاوية بحالة ظاهرة سليمة لا يعد قرينة على وصول الحاوية والبضائع التي تتجمع بداخلها كاملة وسليمة عند تسليمها للمرسل إليه"، وهو التعريف الذي يعاب عليه من طرف بعض الفقه على أنه جاء قاصرا على بيان المدلول الفني والوظيفي للحاوية⁽³⁾.

أما على مستوى الاجتهاد القضائي الجزائري، لا نجد إلى حد الساعة أي تعريف للحاوية يمكن الاستناد إليه في هذا المجال.

¹ قضية منشورة في مجلة (A.M.C) الصادرة سنة 1971، العدد العاشر، ص 2403. التي عرضت على محكمة استئناف الولايات المتحدة (الدائرة الثانية) في 01 أكتوبر 1971، عن عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 23.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 23.

³ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 195.

الفرع الثالث: التكييف القانوني للحاوية المنقولة بحرا

1-الرأي الفقهي والقضائي:

ثار خلاف بين الفقه والقضاء في تحديد الطبيعة القانونية للحاويات المنقولة بحرا، خاصة على ظهر سفن متخصصة عما إذا كانت من ملحقات السفينة أم من ملحقات البضاعة التي تتجمع داخلها، ولعدم وجود تعريف قانوني محدد للحاوية، كانت الصعوبة بمكان من حسم تلك المسألة.

هناك اتجاه في القضاء رأى أن الحاوية جزءا من السفينة بحيث اعتبرها "الأجزاء المتحركة التي تتألف منها حاملة الحاويات"، وقد عقب الفقه على هذا الرأي بأن الحاوية لا تمثل عنصرا ضروريا لملاحة السفينة أو لاستغلالها التجاري، كما اعتمد الحكم على فرضية غير مؤكدة وهي كون الحاوية ملكا لمجهز السفينة، فمن المحتمل تماما أن تكون على العكس ملك للشاحن أو مستأجرة من شركة متخصصة للحاويات.

هذا وقد أكد على هذا الاتجاه مذهب التنظيم الخاص بالنقل الدولي النهري للحاويات عندما عرف الحاوية كأداة للنقل، فمن غير المتصور أن يكون مراد المشرع من هذا التعريف إقرار الحاوية كوسيلة نقل مستقلة بذاتها نظرا لافتقادها وسائل الدفع أو التسيير الذاتي التي تنفرد بها وسائل النقل، فالحاوية بطبيعتها تحتاج إلى النقل عبر وسائل النقل المألوفة في العمل، كما يصعب اعتبار الحاوية أيضا من ملحقات البضاعة المنقولة كونها مكلفة في تصنيعها بالإضافة إلى أنها تستخدم أكثر من مرة⁽¹⁾.

قد قضت محكمة المجموعة الأوروبية CJCE بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة ببضائع تم شرائها من هونج كونج، وتم نقلها بطريق البحر إلى هامبورغ بألمانيا ثم بطريق البحر حتى فرانك فورت فقد كان على المحكمة تقدير ما إذا كانت الحاوية وسيلة نقل أم وسيلة تغلفة، حتى تتمكن من تحديد كيفية حساب

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 197.

مصارييف النقل، وأجابت المحكمة بطريقة واضحة أن الحاوية ليست وسيلة نقل طبقا للمادة 15 فقرة 2 من قواعد المجموعة الأوروبية الصادرة بتاريخ 28 ماي 1980 والمتعلقة بقيمة البضائع في الجمارك⁽¹⁾.

كما ذهب القضاء الفرنسي في عدة مناسبات منها حكم محكمة « Aix en provence » بتاريخ 19 ديسمبر 1979 إلى اعتبار الحاويات طريقة من طرق التغليف، مثل أي حقيبة لأمتعة المسافرين⁽²⁾.

إلا أنه لا يصح القول بوجه عام أنّ الحاوية شكل من أشكال التغليف، لأنها لو كانت كذلك لما احتاج الشاحنون إلى تغليف بضائعهم تغليفا أوليا، ثم أنّ الحاوية وجدت أساسا لتلافي الكلفة الاقتصادية المرتفعة التي كانت تتكبدها البضائع المنقولة من جراء ارتفاع أجور العمالة وتعدد مرات المناولة، وللتغلب على طول مدة انتظار السفن في الموانئ، مما استوجب إعمال مبدأ اقتصاديات الحجم لتلافي العيوب السابقة وتحقيق وفرة مالية عن طريق مناولة عدد كبير من مفردات البضائع دفعة واحدة باستعمال هذه الحاويات وبمعدونة الآلات الرافعة⁽³⁾.

في قرار حديث لمحكمة النقض الفرنسية صادر بتاريخ 2009، طبقت المحكمة فكرة سوء التغليف على حالة تبديل الحاويات ونقل البضاعة من حاوية إلى أخرى، ورفضت المحكمة تشبيه تبديل الحاويات

¹ CJCE, 6 JUIN 1990, C. app.1-17/89 BTL 1991, P 76.

قرار مأخوذ من أطروحة الطالبة عزايز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراه تخصص في العلوم القانون البحري و النشاطات المرفئية، جامعة وهران 2، 2016-2017، ص 21.

² C App. Aix, en provence, 2ch , 19 déc 1979- Navire zim Ibéria, DMF, 1980, p 731.

قرار قضائي مأخوذ من أطروحة الطالبة عزايز إلهام، نفس المرجع، ص 21.

³ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 16.

بتفريغ البضاعة، واعتبار الناقل مسؤولاً عنها، وإنّما اعتبرته متعلقاً بتغليف البضاعة واختيار وعاء مناسب لها، ومن تم وضعته على عاتق الشاحن واعتبرته ضمن التزاماته⁽¹⁾.

في كل الأحوال فإن اعتبار الحاوية كطريقة للتغلفة لا تخلو أيضاً من الإشكالات القانونية، فمن ناحية في حالة رجوع الحاويات فارغة، فهل تتم عملية نقل الحاوية فارغة بعقد نقل بحيث يسمح للناقل في حالة الضرر الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية الذي ينطبق في حالة الضرر الواقع على البضائع؟

حيث أن الرأي الراجح فقها وقضاء أن الحاوية لا يمكن اعتبارها جزءاً من السفينة أو إدراجها في عداد البضاعة، ويترتب على ذلك أنه إذا كانت الحاوية مملوءة وأصابها ضرر ففي حدود مسؤولية الناقل البحري، أمّا إذا كانت الحاوية فارغة لا تخضع لحدود مسؤولية الناقل البحري، وإنّما للقواعد العامة في القانون المدني⁽²⁾.

3- التكيف القانوني للحاوية حسب اتفاقية روتردام:

اعتبرت قواعد روتردام الحاوية من قبيل البضائع، وهذا ما جاءت به أحكام المادة 1/24 في مفهوم البضائع، واعتبرت الحاوية ضمن البضائع، ولكن في الحالة التي لا يقدمها الناقل أو أحد وكلائه⁽³⁾، فبمفهوم المخالفة الحاوية المقدمة من قبل الشاحن تعتبر بضاعة، وهي تقتقد هذا الوصف في الحالة التي يقدمها فيها الناقل، وانطلاقاً من ذلك فيما أنّه لا يمكن اعتبار الحاوية من أجزاء السفينة.

¹ Cass.com, 10 mars 2009, Navire MV panther, N 07-20084, DMF, 04-2009, p 702.

قرار مأخوذ من أطروحة الطالبة عزيز إلهام، المرجع السابق، ص 22.

² عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 197.

³ زاير إيمان وزروال معزوزة، النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 06، ع 04، سنة 2021، ص 503.

المطلب الثاني: أنواع الحاويات المنقولة بحرا وميزاتها

إنّ المراحل المتعاقبة التي شهدتها استعمال الحاويات داخل الموانئ طور منها وترتبت عنه مجموعة من الأنواع المختلفة للحاوية، والتي بالرغم مما تمتاز به من مزايا إلا أنّ استعمالها لا يخلو هو الآخر من المعوقات، وعلى هذا الأساس سنتطرق أيضا من خلال هذا المطلب لمختلف أنواع الحاويات وسفن الحاويات، هذا فضلا عن تحديد المزايا التي يمتاز بها نظام الحاويات مع التّعرض لمختلف المعوقات التي تواجهه.

الفرع الأول: أنواع الحاويات المنقولة بحرا

أولا: سفن الحاويات وأنواعها

1- لمحة تاريخية عن سفن الحاويات:

بدأ نظام سفن الحاويات في العمل على الخطوط الساحلية في الولايات المتحدة الأمريكية في منتصف الخمسينات، ثم امتد بعد ذلك بعشر سنوات عبر الأطلسي ليصل القارتين أمريكا وأوروبا، ثم ليعم العالم بأجمعه بواسطة خطوط بحرية ربطت البلدان الصناعية أول الأمر ثم انتقلت لتربط هذه البلدان بالبلدان النامية، والتي دعت إلى وجودها النفقات العالية التي تتكبدها شركات النقل البحري أثناء وجود السفن بالموانئ لمدة طويلة، لهذا اغتتم أصحاب السفن فرصة ضياع قسم كبير من السفن التقليدية أثناء الحرب العالمية ليعيدوا البناء بطريقة تختلف عن طريقة البناء المعتادة⁽¹⁾.

حيث بسنة 1964 سيرت شركة Australian Shipping Line سفينة متخصصة في نقل أوعية الشحن أطلق عليها اسم Kooringa بين مينائي ملبورن وفريمانتل، وفي عام 1965 أعلنت شركة Sea-Land عن عزمها على دخول التجارة عبر الأطلسي بسفن حاملة للأوعية، وقررت بناء ست سفن حاملة أوعية حمولة كل منها أكثر من ثلاثين ألف طن وزني وبماكينات قوة 27 ألف حصان، وتتسع كل واحدة

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 53.

ل 1261 وعاء شحن، و بسنة 1966 دخلت اليابان مسابقة استخدام سفن الأوعية فبدأت ببناء تلك السفن وباشرت في تطوير موانئها، وبنفس السنة أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية أنّ هناك خمسة خطوط نقل منتظمة من موانئ الولايات المتحدة، ارتفع عددها سنة 1967 إلى 38 خط ملاحى يخدم أكثر من 100 ميناء في أوروبا، أمريكا اللاتينية، والشرق الأدنى والأقصى وإفريقيا، وآسيا، إلى أن ارتفع عدد الخطوط إلى 88 خط في نهاية العام ليخدم 200 ميناء على مستوى العالم⁽¹⁾.

2- تعريف سفن الحاويات:

قبل التعرض لأنواع سفن الحاويات يجدر بنا تعريف السفينة الحاوية أولاً، والتي يمكن القول أن الفقه اختلف في تحديد تعريف مناسب لها، بحيث عرفها الفقيه حسين عبد العطير على أنّها: "السفينة المبنية خصيصاً لنقل الحاويات أو التي تستخدم لذلك وتتميز بأن عابرها مصممة بشكل خلايا ثابتة أو متحركة للرص أسفل السطح وفتحات عابرها واسعة لتسهيل نزول وصعود الحاويات وتحتوي على دعائم ونقط تحزيم للحاويات التي ترص على السطح، وهي إلى جانب ذلك لا تحمل عادة حمولات مجزأة.

هناك جانب آخر من الفقه عرفها على أنّها: سفن مقسمة إلى خلايا محددة بمقاييس تتفق وأحجام حاويات الشحن التّمتية لتتزلق إلى الأسفل داخل العنابر المخصصة لاستقبال الحاويات، حيث تكون عابرها مقسمة إلى خلايا ويتم رص الحاويات إلى أربعة صفوف أفقية أو أكثر تحت السطح وأربعة فوق السطح بحسب حجم السفينة⁽²⁾.

¹ إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن-الحاويات-، الدار الجامعية، ط 1975، ص ص 15 - 16.

² أيمن النحراري، المرجع السابق، ص 93.

حيث أنّ التقدم التكنولوجي لم يصل إلى هذا الحد فقد أصبحت سفن الحاويات الحديثة تصمم دون أغطية العنابر، بحيث ألغيت تماما أغطية العنابر بسبب التكاليف التي تسببها أثناء عملية الشحن والتفريغ، ذلك أنّ شحن الحاويات داخل العنابر يستلزم رفع أغطية العنابر ووضعها على رصيف الميناء ثم إعادتها بعد ذلك، ونفس العملية تتم عند التفريغ، وكل ذلك يزيد من وقت مكوث السفينة بالميناء⁽¹⁾.

3-أنواع سفن الحاويات:

يمكن تقسيم الحاويات إلى ثلاثة أنواع، بحسب معايير وصف السفينة، بحيث يعتمد المعيار الأول على جيل السفينة، والمعيار الثاني على غرض الحاوية، أمّا الثالث فيعتمد على خط سير السفينة⁽²⁾.

أ-المعيار الأول: سفن الحاويات حسب جيل السفينة

ظهر الجيل الأول في أواخر الستينات من القرن الماضي، بقدرة استيعابية قدرها 700 حاوية مكافئة « T.E.U » والتي تعني باللغة الإنجليزية Twenty foot Equivalent Unit وهي وحدة احتساب قدرة سفن الحاويات على أساس حاوية شحن فئة 20 قدم، أما الحاوية من فئة 40 قدم تكتب على الشكل الآتي T.E.U.02 ودامت هكذا حتى الجيل السادس، بحيث دخلت الخدمة عام 2001 بقدرة استيعابية تصل إلى 11000 حاوية، وبحلول سنة 2006 قدمت شركة مرسك خطة شحن قدرتها الإنتاجية تصل إلى حدود 11000 إلى 14500 حاوية نمطية لسفن ايما ميرسك، أطلق عليها اسم باناماكس لمطابقتها لمواصفات قناة بنما الموسعة، كما تم تصميم آخر باناماكس أدى إلى إدخال سفن فئة حوالي 18000 حاوية نمطية سنة 2013، كما هناك عدة تصاميم أخرى لسفن أكبر يمكن أن تحمل حوالي 27000 إلى 30000 حاوية نمطية، من المتوقع أن يتم بناؤها في غضون السنوات القادمة.

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 42.

² عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 188.

ب-المعيار الثاني: سفن الحاويات وفقا لتصميمها

ب-1- سفن حاويات كاملة: يتم بناؤها على أساس استخدامها لنقل الحاويات فقط، تكون من خلايا مخصصة للحاويات في العنابر وعلى السطح، ويتم رص الحاوية فوق الأخرى، ويتوافر لديها أربطة تحزم الحاويات، حتى لا تتأثر بحركة السفينة.

وحمولة السطح تخلق مشاكل خاصة بالتوازن والأمان، ولهذا توضع أنظمة للتحزيم خاصة بهذه الحاويات المرصوفة والمستفة على السطح، حتى يمكن مقاومة التقلبات الجوية.

ب-2- سفن الحاويات الجزئية: هي سفن تجمع بين نقل البضائع العامة والحوايات، وتكون مخصصة لاستقبال البضائع العامة، ويخصص السطح لرص الحاويات، وهي سفن مخصصة لنقل البضائع بمختلف أنواعها، وقد تكون هذه السفينة متعددة الأسطح بالإضافة إلى عنابرها المتخصصة، ولذا فهي تلائم نقل الحاويات بالإضافة إلى الحمولة المدرجة كالسيارات، مما يجعل منها مطلبا للشركات التي تنقل البضائع التي لا يمكن نقلها بالحوايات.

ب-3- السفن الحاوية المتحولة: هي سفن شحن عادية حولت لتتلاءم نقل الحاويات أيضا، وهي شائعة في الملاحة بين الدول الصناعية والدول النامية، حيث تنقل الحمولة المكونة من الحاويات والحمولة العادية في اتجاه، والحوايات والحمولة الصب في الاتجاه الآخر⁽¹⁾.

ج-المعيار الثالث: سفن الحاويات حسب خط السير المنتظم

هناك ثلاث أنواع من خطوط السير التي تتبعها سفن الحاويات تبعا لنظام وإدارة شركة الملاحة التي تتبعها، وهي كالتالي:

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 58.

ج-1- سفن حاويات ذات خط سير حول العالم: تهدف إلى ربط مناطق العالم في رحلة مرور واحدة لسفن الحاويات على موانئ رئيسية، وتلك الموانئ لديها خطوط نقل روافد تنقل الحاويات إلى الموانئ المجاورة، ويؤدي ذلك إلى تخفيض تكلفة النقل الكلي للحاوية وسرعة النقل لأطراف الموانئ.

ج-2- سفن حاويات بندولية: يعتمد خط السير على خطوط نقل بين المناطق الاقتصادية الكبرى بكل من القارات، ويتيح هذا الأسلوب استغلال خلايا السفينة لنقل الحاويات أربع مرات في الرحلة الواحدة ولا تتردد السفينة على الميناء أكثر من مرتين، بحيث تتبع خط سير مستقيم.

ج-3- سفن حاويات ذات خط سير بين طرفين (مينائين): وهي الطريقة التقليدية، ولا تتطلب إمكانية وهي تعتمد على الموانئ المحورية التي يمكن أن تستفيد من تفريغ الحاويات في الموانئ الرئيسية وترد إلى النقطة الأخرى مرة أخرى، تستفيد منها الموانئ المتوسطة و الصغيرة القريبة من تلك الموانئ من خلال السفن الرافدة⁽¹⁾.

هذا وقد كان للتطورات في تصميم و بناء سفن الحاويات أثرها على محطات الحاويات، فسفينة الحاويات من طراز معين كان لا بد لكي تتردد على ميناء أو محطة حاويات معينة أن تتوفر لها التجهيزات والمعدات اللازمة لعملية تداول الحاويات من وإلى السفينة بما يتناسب مع طراز السفينة وبالتالي أبعادها وخصائصها، وقد ظهرت هذه الآثار فيما يتعلق بالطرازات المختلفة لسفن الحاويات أكثر ما يكون في الروافع الجسرية المستخدمة في تداول الحاويات من وإلى السفينة، وقد صاحب التطور في تصميم وبناء سفن الحاويات من حيث التقنية والحجم تطور مصاحب في الروافع الجسرية العاملة في محطات الحاويات بحيث أصبحت أكبر حجماً وأسرع حركة وأكثر إنتاجية⁽²⁾.

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص ص 189، 190.

² أيمن النحراري، المرجع السابق، ص 90.

4- تطور حجم سفن الحاويات في العالم والتحديات التي تواجهها للمدة (2008-2020):

إنّ التّطور في أجيال سفن الحاويات كان له آثار في محطات وموانئ الحاويات، فسفينة الحاويات من طراز معين لكي يتردد على ميناء معين، لا بد له من توافر التجهيزات والمعدات اللازمة لعملية التداول من وإلى السفينة، بما يتناسب مع طراز السفينة وأبعادها وخصائصها، إذ أدى التّطور في تصميم وبناء سفن الحاويات من حيث التقنية والحجم إلى تطور في الروافع الجسرية العاملة في محطات الحاويات، بحيث أصبحت هذه الروافع أكبر حجماً وأسرع حركة وأكثر إنتاجية، بحيث ومن الفترة الممتدة من (2008-2012) تم ملاحظة ازدياد استخدام عدد سفن الحاويات من 286.042 ألف طن حاوية إلى 350.960 ألف طن حاوية مكافئة، ومن سنة 2017 إلى سنة 2020 تم ازدياد استخدام فئة سفن الحاويات من (3.938 ألف طن حاوية) إلى (47.362 ألف طن حاوية مكافئة)، وهذا راجع لزيادة حجم حركة التجارة العالمية، أمّا أبرز التّحديات التي تواجه سفن الحاويات هي حدوث مشاكل تشغيلية في خطوط الخدمة الرئيسية، نتيجة النمو الكبير في حركة الحاويات، حيث نتج عن الالتزام بزيادة سعة السفن وعدم تجاوز أعماقها عن خمسة عشر متراً، إلى زيادة في كل من طول وعرض السفن، وإذ كان الطول لا يشكل مشكلة بقدر ما يحدثه عرض السفن من مشاكل تتمثل في مدى ملائمة طول الذراع الخارجي لأوناش الأرصفة للتعامل مع هذه السفن⁽¹⁾.

¹ المشهداني بان علي حسين، تطور النقل الدولي بسفن الحاويات للمدة 2020/2008 والتحديات التي تواجهها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، المجلد 17، العدد 27، السنة 2021، ص 05.

5- الأنواع الرئيسية للحاويات

يمكن تقسيم أنواع الحاويات إلى ثلاثة أقسام، وذلك وفقا للزاوية التي ننظر منها إلى الحاوية وذلك بالنظر إلى نوع المادة التي تصنع منها الحاوية، وكذا بالنظر إلى قياساتها بحيث تكون مختلفة الأحجام والأبعاد، وكذلك أخيرا بحسب طبيعة البضاعة المراد نقلها بداخلها.

5-1- أنواع الحاويات حسب طبيعة البضاعة المنقولة بداخلها:

تتقسم الحاويات وتتنوع بحسب اختلاف البضائع المراد نقلها بداخلها، وعلى هذا الأساس فهي تنقسم في هذا الصدد إلى 04 فئات:

* حاويات البضائع العامة: «Conteneur pour usage général»

هي مصنوعة لشحن مختلف البضائع، وتمثل أكثر الأنواع استعمالا لملائمتها لعدة أنواع من البضائع التي لا يشترط في نقلها معايير خاصة، وتكون في عدة أشكال، وتتنوع إلى:

أ- الحاويات المغلفة:

وهي حاويات مقفلة بشكل تام، وهي عبارة عن صندوق ويكون سقفها وجوانبها صلبة وأحد جوانبها يحتوي على باب مخصص لإدخال أنواع مختلفة من البضائع، أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت هذه الأخيرة معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية، وهي تمثل النسبة الأكبر من أنواع الحاويات المستعملة في النقل البحري⁽¹⁾.

¹ محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الدار العربية للعلوم، الطبعة الأولى، بيروت، سنة 2004، ص 92.

ب- حاويات ذات السقف المفتوح:

تشبه حاويات الاستعمال العام لكن عديمة السقف أو يكون سقفا متحرك، وقابل للإزالة مصنوع من القماش، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالروافع العلوية مثل الآلات الصناعية الضخمة أو البضائع الكبيرة الحجم والغير متساوية الأبعاد أو غير منتظمة الشكل، بحيث يصعب إدخالها من الأبواب الجانبية للحاوية، حيث يتم تعبئة هذه الحاوية من السقف⁽¹⁾.

ج- حاويات مسطحة:

هي حاويات مسطحة وبدون إنشاءات علوية عليها، ولا تدخل ضمن الحاويات المعيارية الأخرى لصعوبة بل واستحالة نقلها وتداولها من أعلى باستخدام إطارات التحميل، وهي معبأة بالبضائع⁽²⁾ وهي تشبه المنصة الخشبية.

* حاويات الثلجة (الحاويات المبردة المتكاملة):

تزود الحاوية الثلجة المتكاملة بمنظومة تبريد و جهاز تهوية كهربائي في أثناء الرحلة البحرية بحيث تقوم السفينة بإمداد الحاوية بالكهرباء، بينما تمد هي بالكهرباء أثناء تواجدها بالبر إما من مصادر التيار بمحطة الحاويات أو من المولد الكهربائي الخاص بها تحت منظومة التبريد مباشرة، ويحدد الشاحنون درجة الحرارة المطلوبة لبضائعهم لربطها على مسجل الحرارة، ومسجلات الحرارة هي عبارة عن أجهزة قياس مثبتة على الحاوية لتسجيل و تنظيم درجة الحرارة داخل الحاوية⁽³⁾.

¹ الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص 35، 36.

² أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 15.

³ أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 21.

إنّ ظهور هذا النوع من الحاويات زاد في مسؤولية الناقل عند إغفاله إيصال التيار الكهربائي للحاويات التي تتطلب ذلك، والمحافظة على درجة الحرارة المتفق عليها، وقد عرضت عدة قضايا أمام المحاكم في هذا الخصوص، حيث حكمت محكمة الاستئناف الفرنسية بمسؤولية الناقل البحري في قضية تتلخص وقائعها أن حاوية ثلاجة تم نقلها بين ميناءين أين أغفل الناقل البحري ربط الحاوية بالتيار الكهربائي، حيث كان مشار بذلك في سند الشحن، وتم تحديد أن درجة البرودة يجب أن تبلغ ثمانية عشر درجة تحت الصفر، كما استبعدت نفس المحكمة مسؤولية مالك السفينة ومقاوم الشحن لأنّ التلف الذي أصاب البضائع يعود بالدرجة الأولى إلى عدم إيصال الحاوية بالتيار الكهربائي طوال فترة النقل⁽¹⁾ وهو ما جاء في مفهوم المادة الثالثة فقرة ثانية من معاهدة بروكسل⁽²⁾.

ونفس الحكم نجده بنص المادة 773 من القانون البحري الجزائري حيث تنص المادة: "يقوم الناقل على مناولة ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل..."، وعليه فإن الحفاظ على البضائع والعناية بها تعد من التزامات الناقل، لأنّ عملية نقل الحاويات تكون في عهده و داخل النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، وعليه فإنّ أي تلف يصيب البضاعة في هذه الفترة تقع المسؤولية على عاتق الناقل⁽³⁾.

¹ Cour D'appel de Rouen (2^{ème} chambre), 10 octobre 2002, DMF 2003, p 122.

² الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 37.

³ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 38.

* حاويات البضائع الصب:

وهي غالبا حاويات مغلقة تماما ولها فتحات بالسقف، تعبأ منها البضائع الصب بينما تتم عملية تفريغ البضائع من خلال فتحات سفلية بالحاوية بالثقل، وذلك بإمالة الحاوية قليلا، وهذا النوع من الحاويات يفيد جيدا إذا كانت البضائع على شكل مسحوق أو حبوب.

* حاويات البضائع غير التقليدية: وهي البضائع كبيرة الحجم أو الوزن الزائد و تعرف أحيانا بالبضائع غير المنتظمة ارتفاعا أو عرضا أو وزنا:

أ- البضائع كبيرة الحجم: هي البضائع التي تزيد أبعادها عن أبعاد حاوية البضائع العامة القياسية (ISO) وتغوص أبعاد البضاعة من تعبئتها في الحاوية.

ب- البضائع ذات الوزن الزائد: هي البضائع الثقيلة التي يشكل وزنها بالإضافة إلى وزن الحاوية حمولة تتجاوز حمولة الحاوية الكلية المسموح بها، والتي أوصت بها منظمة التوحيد القياسي (ISO) أو تتجاوز الحمولات التي تسمح بها الدول بالمرور على طرقها البرية أو السكك الحديدية، هذا ويمكن نقل البضائع الكبيرة الحجم أو الوزن الزائد في الحاويات بدون سقف أو بدون الأجناب أو الحاويات المسطحة، مع الوضع بعين الاعتبار ما يلي:

- إمكانية تعبئة البضاعة في الحاوية.

- قدرة معدات محطة الحاويات على تداول الحجم والوزن الزائد.

- قبول الناقل البحري التجاوز في الحجم والوزن الزائد.

- أن يكون الحجم أو الوزن الزائد أو كليهما مقبولا شكلا وقانونا من مينائي التصدير والاستلام.

- توفر أغطية إضافية لحماية البضائع من العوامل الجوية.

- ومن الضروري المحافظة على سلامة البضائع وذلك بتثبيتها جيدا داخل الحاويات لمنع أي حركة لها.

ج- **البضائع الخطرة:** تشترط كل دول العالم القوانين اللازمة التي تضمن سلامة وأمن نقل البضائع الخطرة

داخل إقليمها، ولذلك يجب أن يتماشى تصنيف وتغليف ونظام تعبئة البضائع الخطرة مع التشريعات

في كل من:

* دولة المنشأ.

* الدولة المستوردة.

* الدولة التي تعبرها البضاعة (ميناء الترانزيت أو العبور).

وبناء عليه أصدرت المنظمة الدولية البحرية (IMO) لائحة تنظيم نقل البضائع الخطرة، والتي

يجب الالتزام بها بكل دقة.

1-أنواع البضائع الخطرة الرئيسية:

-النوع الأول: مواد متفجرة ومفرقات.

- النوع الثاني: الغازات: وقسمت الغازات إلى:

* غازات قابلة للاشتعال مثل الميثان والإيثان والبروبان والبيوتان.

* غازات ليست قابلة للاشتعال مثل الهليوم والأرجون والنيون.

* غازات سامة مثل الكلورين والفلورين⁽¹⁾.

¹ أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 24، 25.

- النوع الثالث: السوائل القابلة للاشتعال

وهي السوائل التي ينبعث منها بخار قابل للاشتعال، فإذا تسرب بخارها إلى الوعاء الناقل لها فهي:

*تكون خليط قابل للانفجار.

* البخار المتسرب قابل للاشتعال بواسطة أي شرارة أو لهب.

* تحول الغازات المتسربة إلى غازات سامة.

- النوع الرابع: مواد صلبة قابلة للاشتعال.

- النوع الخامس: مواد سامة ومعدية.

وفي سبيل النقل الآمن للبضائع الخطرة تم وضع إطار قانوني خاص بنقل هذه البضائع الخطرة بموجب القانون الدولي لنقل البضائع الخطرة بحرا «IMDG» يوجب على الشاحن إخطار الناقل بطبيعة البضاعة ووضع علامات مميزة لها وتلصق هذه العلامات على جوانب الحاوية لاتخاذ الإجراءات الضرورية أثناء مناولتها في عملية الشحن والتفريغ، وعادة ما يتم رص هذا النوع من الحاويات على سطح السفينة كإجراء احترازي، وفي حالة الضرورة القصوى كالحريق يتم التخلص منها بإلقائها في البحر⁽¹⁾.

ثانيا: أنواع الحاويات وفقا لمقاييسها.

أوصت المنظمة الدولية للتوحيد القياسي (ISO) من خلال اللجنة الفنية رقم 10 المختصة بمقاييس الحاويات سنة 1976 في توصيتها رقم 668 بأن تكون مقاييس الحاويات كالاتي:

¹ الشيخ صالح خالد، نفس المرجع ، ص 39.

أ) بالنسبة لطول الحاويات.

يكون طول الحاويات 10 أقدام أو 20 قدم أو 30 قدم أو 40 قدم وفي الواقع فإن الحاويات العشرين (20) قدما هي الأكثر استخداما، تليها الحاويات الأربعين (40) قدما علما أن مواصفات المنظمة الدولية للتوحيد القياسي هي مجرد توصيات وليست قرارات ملزمة للتنفيذ حيث أن بعض مشغلي وملاك السفن لديهم حاويات بأطوال أخرى، فمثلا امتلكت شركة " سي لاند الأمريكية " أكثر من (80.000) ثمانين ألف حاوية بطول (35) خمسة وثلاثون قدما، وتستخدم شركة APL الأمريكية حاويات ذات طول خمسة وأربعون (45) قدما.

ب) بالنسبة لعرض الحاويات.

فأوصت المنظمة الدولية بأن يكون عرض الحاويات المعياري هو ثمانية (08) أقدام، وقد التزمت كافة الشركات المصنعة للحاويات بالتوصية.

ثالثا: بالنسبة لارتفاع الحاوية: أوصت المنظمة الدولية للتوحيد القياسي بأن الارتفاع المعياري للحاويات هو ثمانية (08) أقدام أو ثمانية أقدام وستة بوصات، بحيث أنه في الستينات كانت الغالبية العظمى من الحاويات بارتفاع ثمانية (08) أقدام ولكن اعتبارا من عام 1978 أصبح الارتفاع المعياري للحاوية ثمانية أقدام وستة بوصات، و بذلك انخفضت نسبة الحاويات ذات ارتفاع ثمانية (08) أقدام إلى 20 % من مجموع الحاويات المستخدمة عالميا، هذا بالإضافة إلى أنه يوجد أيضا عدد محدود من الحاويات بارتفاع تسعة (09) أقدام أو تسعة أقدام وستة بوصات.

رابعا: بالنسبة لوزن الحاوية: يبلغ وزن الحاوية عشرين (20) قدما الفارغة حوالي (2) طن، بينما يصل وزن الحاوية (40) قدما الفارغة إلى ثلاثة طن ونصف (3.5)، وعند قبول شحن الحاويات على السفن، يجب وضع الوزن الكلي للحاوية في الاعتبار، بحيث أن بعض الدول تفرض قيودا على الحمولة المسموح

بنقلها على طرقها البرية، فلا تسمح مثلاً بتجاوز الوزن الكلي للحمولة على الطرق عن أربعة وعشرون (24) طناً، و يختلف هذا القيد من دولة إلى دولة أخرى، و حتى بالنسبة للدولة الواحدة قد تختلف أقصى حمولة مسموح بها من ولاية إلى ولاية أخرى، كما هو الحال بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية⁽¹⁾.

ثالثاً: أنواع الحاويات وفقاً للمواد المصنوعة منها.

تتنوع المواد التي تصنع منها الحاوية بحسب تنوع البضائع المنقولة بحراً، و تمثل كل من مادة الألمنيوم و الفولاذ المادة الأكثر استعمالاً في صنع الحاويات، كما تستعمل مواد أخرى مثل الخشب، البلاستيك المقوى بالألياف الزجاجية⁽²⁾.

تنقسم الحاويات بذلك وفقاً للمواد المصنوعة منها إلى أربع فئات:

- الفئة الأولى: حاويات مصنوعة من مادة الألمنيوم: وهي حاويات يتم الإستعمال في صنعها مادة الألمنيوم لتشكيل الجدران و سطح الحاوية، و تتميز بمقاومتها للحرارة و يكون هيكلها مصنوعاً من الفولاذ و تمتاز بالخفة و الصلابة، و تصمد أمام قوة البيئة البحرية.

- الفئة الثانية: حاويات مصنوعة من مادة الفولاذ: تتميز هذا النوع من الحاويات بقوة بنائها و صلابتها مما يجعلها تتحمل ثقل البضائع المنقولة بداخلها و تتحمل قوة الضغط عليها عند رص الحاويات إلى ستة صفوف أفقياً، و تتميز بانخفاض تكلفتها بالنظر إلى المادة المصنوعة منها.

- الفئة الثالثة: حاويات مصنوعة من الخشب و البلاستيك المقوى: يصمم الهيكل في هذا النوع من الحاويات بمادة الفولاذ، و تشكل مادة الخشب المغطى بالبلاستيك المقوى بالألياف الزجاجية الجدران و السقف و تستعمل لنقل البضائع الحساسة و القابلة للصدأ.

¹ أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 33، 34.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 45.

- الفئة الرابعة: حاويات مصنوعة إما من البلاستيك أو المطاط: بحيث يتم صنع حاويات البلاستيك باستخدام القوالب وتمتاز بمتانتها و مقاومتها للتآكل والتلوث، كما تتمتع بصفات حرارية غير عادية وتستعمل لنقل البضائع المجمدة وذلك بتزويدها بجهاز تبريد يعمل بالديزل أو الكهرباء، أما الحاويات المطاطية فهي مصنوعة من المطاط والبلاستيك ومزودة بأنابيب وجهاز ضغط وصمام يعمل كبوابة للخروج، وتعمل بقوة الضغط، كما تفرغ بواسطة الجاذبية أو المضخات، وهذا النوع من الحاويات يستعمل خاصة في نقل جميع السوائل والمساحيق⁽¹⁾.

6- موانئ الحاويات المحورية وخدمات الخطوط الملاحية المنتظمة للنقل بسفن الحاويات حول العالم:

يعرف ميناء الحاويات بأنه مجموعة من محطات الحاويات، إذ تشتمل المكونات الرئيسية لمحطات الحاويات على أرصفة السفن وروافع الحاويات، ومعدات ساحات التخزين، وبوابة الدخول إلى المحطة ومحطات تعبئة الحاويات وتفريغها وتسهيلات أخرى متنوعة، مثل تطبيقات الحاسب الآلي، وميزان الحاويات، وورشة الصيانة، ومكاتب الإدارة وتسهيلات أخرى داعمة، وتقسم الموانئ المحورية للحاويات إلى ما يلي:

* الموانئ المحورية العالمية، وتتعامل مع سفن الحاويات ذات حمولة 15.000 حاوية نمطية شرط أن تكون المسافة البحرية بين المينائين المحوريين الذين تم اختيارهما لا تقل عن 300-1500 ميل بحري.

* الموانئ المحورية الإقليمية وتتعامل مع سفن الحاويات ذات حمولة 6000 حاوية نمطية.

* الموانئ المحورية الإقليمية الفرعية وتتعامل مع سفن الحاويات حمولة 2500 حاوية نمطية⁽²⁾.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ص 45، 46.

² المشهداني بان علي حسين، المرجع السابق، ص 07.

7-خدمات الخطوط الملاحية المنتظمة للنقل بسفن الحاويات حول العالم:

هناك عاملان أساسيان لاتخاذ الشركات الملاحية العالمية قرارها حول تقديم خدمات الخطوط

الملاحية المنتظمة للنقل بسفن الحاويات:

-العامل الأول: عامل استراتيجي يستهدف الشركات الصناعية، والشركات متعددة الجنسيات لكونها تتعامل مع كميات ضخمة من السلع و البضائع.

- العامل الثاني: وجود تكاليف ثابتة، تتمثل في تكلفة السفن المشغلة في الخدمات التقليدية للنقل بسفن الحاويات ومن أنماط تشغيل خدمات النقل بسفن الحاويات منها ما يلي:

* نمط خدمات النقل حول العالم: ويتمثل في مسارات شرق وجنوب وشرق آسيا مع السّاحلين الشرقي والغربي للولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا.

* نمط خدمات نقطة البداية-النهاية: ويتمثل في المسارات التالية:

أ- أوروبا-الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية.

ب- الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا- الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية.

ج- الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا- أوروبا وهذا النمط يتطلب قدرا أقل من الاستثمارات الموظفة في السفن العاملة مع ارتفاع المخاطر التشغيلية.

*نمط الخدمات البندولية: ويتيح هذا النمط شغل خلايا السفينة بالحاويات 4 مرات خلال المسار البندولي

للسفينة ويحول دون حدوث تردد مزدوج للسفينة على الميناء نفسه، ويخدم هذا النمط المسارات الآتية:

- أوروبا - الساحل الشرقي للولايات المتحدة - الساحل الغربي للولايات المتحدة - شرق آسيا.

- الساحل الشرقي للولايات المتحدة - أوروبا - شرق آسيا.

- أوروبا - شرق آسيا - الساحل الغربي للولايات المتحدة.

- أوروبا - شرق آسيا - الساحلين الشرقي والغربي للولايات المتحدة.

- شرق آسيا - الساحل الغربي للولايات المتحدة - شرق آسيا.

- الساحل الشرقي للولايات المتحدة - الساحل الغربي للولايات المتحدة.

تعتبر ألمانيا من أهم مالكي الأسطول العالمي للنقل بالحاويات لسنة 2018، إذ تمتلك أكبر حصة في السوق العالمي، قدرت ب (20.22 بالمائة) مقارنة مع باقي دول العالم، ويصل عدد سفن الحاويات فيها إلى 1131 وهي الأعلى مقارنة مع باقي دول العالم الأخرى⁽¹⁾.

الفرع الثاني: ميزات الحاويات

ترتب على العمل بنظام الحاويات واستخدامها على نطاق واسع، باعتبارها وسيلة من وسائل تداول البضاعة في حيز يمكن ملئ فراغه بسهولة وسرعة وأمان، وغير قابل للكسر و محكم الغلق إلى تطور النقل بشكل كبير، مما ساعد على نجاح فكرة النقل متعدد الوسائط الذي كان مفتاح عصر العولمة، ولذلك لم تكن الحاوية كما يقال في ذاتها ثورة ولكن كانت وسيلة بها تم نقل العالم من نمط تفكير إلى نمط تفكير أوسع و أرحب مما كان عليه من قبل، إلا أنّ تعدد إيجابيات النقل البحري بالحاويات لا يخلو هو الآخر من الآثار السلبية، وعلى هذا الأساس سنتناول من خلال هذا المطلب المميزات الإيجابية المترتبة عن العمل بنظام الحاويات لنقل البضائع بحرا في الفرع الأول، والمعوقات الناتجة عن هذا النوع المستحدث من وسائل النقل البحري كفرع ثاني.

¹ المشهداني بان علي حسين، المرجع السابق، ص 07، 08.

أولاً: مزايا نظام النقل بالحاويات

إنّ مزايا نظام النقل بالحاويات ترد في معظمها إلى الجانب الاقتصادي الذي كان وراء ظهور هذا

النوع من أنظمة النقل، وذلك يظهر من خلال الوفرة المالية التي يحققها هذا النظام، ومن أهم هذه المزايا:

1- مناولة الحمولة: هي العمود الفقري في نظام النقل بالحاويات، حيث أن بطء مناولة الحمولة المجزأة

كان من الأسباب الرئيسية التي دفعت صناعة النقل نحو البحث عن أنظمة بديلة للأنظمة التقليدية التي

كانت سارية حتى منتصف الخمسينات، وبالإضافة إلى ذلك فإنّ تكاليف المناولة

في الميناء أخذت تلتهم جزءاً كبيراً من تكاليف تشغيل السفن العادية، و على هذا الأساس فقد ساهمت

مناولة الحمولة في:

- نظام الحاويات يقلل عدد مرات المناولة ويزيد في سرعتها: إنّ أحد الأسباب التي تقف وراء زيادة

إنتاجية السفن العادية هي بطء مناولة الحمولة المجزأة، فتقليل الزمن اللازم لمناولة كمية من البضائع

يؤدي إلى زيادة طاقة حمولة السفينة في كل وحدة زمنية، وتخفيض زمن مناولة الحمولة في أي مركز من

مراكز الشحن ستعمل على زيادة حجم البضاعة التي يمكن مناولتها وبالتالي تزداد إنتاجية تلك المعدات

في كل وحدة زمنية، وعليه فبدلاً أن تتم مناولة تلك الوحدات بشكل مجزأ، فإنّ مناولتها تتم بشكل موحد

في وحدة واحدة، ولذا فإنّ عدد مرات المناولة في الموانئ أو في مراكز إعادة الشحن تكون في حدها

الأدنى، ومثال ذلك في حالة اشتراك مجموعة من الناقلين في النقل من الباب إلى الباب حيث يعاد شحن

البضاعة في عدة مراكز مختلفة، وأن كل رحلة بالشاحنة والأخرى بالسكة الحديدية في كل طرف من

طرفي الرحلة البحرية تتطلب في حالة نقل البضاعة المجزأة أن تمر القطعة الواحدة منها خلال ثلاث

وثلاثين خطوة من خطوات المناولة والنقل فيما بين مكان البائع والمشتري⁽¹⁾.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 60.

- أمان وسرعة في نقل البضاعة، فهي تحمي البضاعة من مخاطر التلف والهلاك، وتساعد على سرعة

تداول البضاعة إلى عدد كبير من العملاء وعلى وسائل نقل متعددة دون المساس بالبضاعة.

- التقليل من نفقات الشحن، إذ أنّ الشحن والتفريغ كان يحتاج إلى كم من العمالة والمعدات سابقة

التجهيز، وبالتالي قد خفضت التكلفة الكلية للنقل⁽¹⁾، كما أنّ سرعة المناولة تعمل على تقصير زمن الرحلة

البحرية وزيادة سعة السفينة، والذي يعد عاملاً أساسياً في تخفيض مستوى أجور الشحن.

- زيادة الإنتاجية في مناولة الحمولة والتقليل من تكاليف العمالة: ففي عملية المناولة العادية يقوم

مجموعة من العمال بمناولة عشرات الآلاف من مفردات الحمولة، ممّا يؤدي إلى الارتفاع المستمر

في تكاليف العمالة التي كانت سبباً في تحول صناعة النقل إلى نظام الحاويات، فباستثمار مبالغ ضخمة

من الأموال في هذا النظام يقل الاعتماد على العمالة اليدوية، ممّا يستتج منه أنّ صناعة النقل يمكن أن

تقاوم ضغط الكلفة الهائل على الربح⁽²⁾.

2- الحاوية ضرورة لتطبيق فكرة النقل المتكامل: بحيث أنّ وجود الحاوية كان ضرورياً لتطبيق فكرة

النقل المتكامل ألا وهو النقل متعدد الوسائل، وذلك يظهر من خلال سهولة تسلّم وتسليم البضاعة والتأمين

عليها.

3- إستفادة الشاحن من تخفيض تكاليف التأمين على البضاعة: لأن الحاوية تمنح الثقة للمؤمن

في سلامة البضاعة المؤمن عليها، بحيث يرى بعض خبراء النقل⁽³⁾ بأن النقل بالحاويات أدى إلى فائدة

اقتصادية" وهي التقليل من تكلفة نقل الطن، بحيث أنّ كلفة نقل الطن الواحد من الباب إلى الباب

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 198.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 62.

³ أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 31.

في حالة النقل التقليدي هي 27.11 دولار، بينما وجدت أنه يساوي 10.97 دولار في حالة النقل بالحاوية وهو الرقم الأقل بالنسبة لجميع الأرقام الخاصة بأنظمة النقل الأخرى.

4- دور الحاوية في تخفيض أجور الشحن: إنّ أجور شحن الحاويات هي دون أجور الشحن بالوسائل التقليدية، سواء من حيث نسبة الخصم التي يمنحها الناقلون للشاحنين لتشجيعهم على استعمال الحاويات أو من حيث تخفيض الكلفة الكلية للنقل والتي يكون أجر الشحن عاملاً فيها من جملة العوامل الأخرى.

5- فوائد الحاوية في توفير السلامة للعاملين: إنّ التغير التكنولوجي في أساليب المناولة المستعملة في الميناء الحديث المتعامل مع الحاويات، أوجب إيجاد سبل جديدة لسلامة العاملين، لأنّ صاحب العمل عندما ينفق مبالغ ضخمة على تدريب عامل على استعمال معدات تبلغ قيمتها آلاف من الدولارات، فإنّه لا يتوقع من هذا العامل العناية بها إذا لم يتأكد من أنّ الاحتياطات قد اتخذت لسلامته أثناء عمله بذلك المعدات، وعلى ذلك كانت الحاويات سبباً في توفير السلامة للعاملين في مناوئتها.

6- فوائد الحاويات في ظهور شركات جديدة: إنّ نظام الحاويات كان سبباً في ظهور شركات تأجير الحاويات التي تقوم بتأجير الحاويات للناقلين والشاحنين حسب الطلب، ووفق المواصفات اللازمة للبضاعة في مقابل أجر متفق عليه.

7- فوائد الحاويات في توسيع آفاق التكنولوجيا: إنّ نظام الحاويات قد سبب ظهور مخترعات جديدة متصلة به، فظهرت مواد جديدة تستعمل في صناعة الحاويات، كما ظهرت أنواع متخصصة من الحاويات، إضافة إلى التطور في عالم وسائل المناولة التي بلغت الذروة في التقدم التكنولوجي والقدرة على رفع وتحريك الحاويات وابتكار أنظمة جديدة في تفريغ السفن الحاوية بواسطة الطائرات والزوّاف المتصلة بهذه العمليات⁽¹⁾.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 68، 72.

8- التقليل من زمن بقاء السفينة بالميناء وزيادة سرعة دورة السفينة يتيح تقليل زمن النقل لرحلة السفينة وزيادة عدد مرات تردد خدمة السفينة.

9- أسفر نظام التحوية عن إحداث ترشيد في تشغيل السفن على الخطوط الملاحية المختلفة، فنظرا للتكلفة العالية لتشغيل سفن الحاويات اتجهت الشركة الملاحية للنقل بسفن الحاويات نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة، و العمل على إختيار موانئ رئيسية لتردد هذه السفن⁽¹⁾.

ثانيا: عوائق نظام النقل بالحاويات

بالرغم من المزايا التي يحققها النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، إلا أنّ هذه المزايا لا تتحقق بسهولة ويسر، إلا بعد أن تتغلب على كثير من العراقيل والعقبات التي تعترض مسارها فمعوقات النقل بالحاويات لا تنطبق على كل المتدخلين في النقل الدولي، حيث أنّ ما تراه جهة معينة من سلبيات النقل بالحاويات، يكون لدى الطرف الآخر من الإيجابيات، والعيوب التي جاءت مع انتشار الحاويات لا تتعلق بالحاوية بحد ذاتها بقدر ما تتعلق بالقدرة الاقتصادية للدولة المصدرة أو المستوردة للبضائع في إطار التحوية، وعليه يمكن التعرض في هذا الصدد إلى أهم العقبات أو المعوقات الناتجة عن نظام النقل بالحاويات، وهي:

1- إنّ حجم الحاوية وثقل وزنها تسبب في صعوبة نقلها على متن سفن البضاعة العامة والتقليدية التي كانت تعمل على مستوى الموانئ، وعلى هذا كان لا بد من إيجاد حل وذلك ببناء سفن متخصصة الأمر الذي ترتب عنه زيادة التكلفة من ناحية والتقليل من بناء السفن التقليدية الخاصة بالبضائع العامة من جهة أخرى.

¹ أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 13.

2- ارتفاع الأضرار في حالة الخسائر المشتركة (العوارية العامة) وذلك بالتخلص من الحاوية كلها دون تجزئة ما بداخلها، والتي يتم إلقائها في البحر.

3- قد تعود الحاوية خالية إلى ميناء الشحن لعدم وجود بضاعة في ميناء التفريغ، مما يؤدي إلى خسائر للمالك سواء الناقل أو مستأجرها.

4- أظهرت الحاوية ما يسمى بالتهريب، كتهريب الأشخاص، الهجرة غير الشرعية من خلال الحاويات لذلك فإنّ الكشف عن الحاوية أصبح ضرورة لمنع هاته الأفعال.

5- ضخامة التكاليف، بحيث أنّ نجاح عملية النقل بالحاويات إلى موانئ مجهزة يحتاج إلى استثمارات عالية التكاليف لا تقوى على تدبيرها موانئ الدول النامية، مما أثر في انتشار النقل متعدد الوسائط في كثير من الدول، كذلك تحتاج إلى أيدي عاملة مدربة بتأهيل فني عالي المستوى وهو عائق يحتاج إلى سياسات تعليمية فنية متخصصة، كما تحتاج إلى منظومة إجرائية متطورة وذلك من خلال التقليل من الإجراءات الجمركية المعقدة في الموانئ العادية التي أصبحت لا تساير التطورات في مجال التحوية خاصة لمنع تكس الميناء بالحاويات، وذلك بتوفير السرعة في الإجراءات الإدارية والجمركية عن طريق توفير وسائل نقل برية تكون مهيئة لنقل الحاويات على وسائل نقل متخصصة.

6- كلما تطور النقل بالحاويات تزداد الحاجة إلى ضرورة الاهتمام بزيادة ما يسمى بالموانئ الجافة لإستيعاب أكبر قدر من الحاويات، وكذا ضرورة شحن وتفريغ البضاعة من خلال محطات للحاويات متكاملة العناصر من أرصفة متخصصة ومعدات لا تستخدم إلا من خلالها⁽¹⁾، ذلك أنّ تحقيق مبدأ النقل من الباب إلى الباب لا يعتمد على شروط توفر مواصفات خاصة للسفينة أو الميناء فقط، بل تعدى ذلك

¹ عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص ص 200، 201.

إلى توفير شبكة لوجيستية للنقل من وسائل النقل البرية والطرق وشبكة السكة الحديدية ليتناسب والنقل باستخدام عدة وسائل.

7- إن سرعة المناولة بالمعدات الحديثة تعني الاستغناء عن النظام السابق الكثيف عماليا، والإستعاضة عنه بنظام كثيف رأسماليا، وهذا يعني الاعتماد على الآلة أكثر من الاعتماد على الإنسان، مما يقلل من فرص العمل أمام عامل الموانئ ويحرمه من جزء كبير من مورد رزقه بخلق ما يسمى البطالة، ولذا كان من الطبيعي أن يقف العمال ضد هذا النظام، ومن هنا نشأت مشاكل العمالة وعرقلتها لتقدم النظام وتطوره في الدول الصناعية المتقدمة، وهو ما برز سنة 1972 من خلال إضراب عمال الموانئ البريطانية، مبررين ذلك بالقول أنّ الحاويات تسبب عدم الاستقرار الصناعي، وتتسبب في نزاع المصالح بين العمال وأرباب العمل، إلا أنّ الدول الصناعية الكبرى بالرغم من ذلك فقد تمكنت من إيجاد الحلول التي أعادت التوازن بين مصالح طرفي عقد العمل، أمّا الدول النامية مازالت تأخذ بهذا النظام الجديد بصفة محتشمة لأنّ البطالة العمالة مستحكمة لديها، لذا لا ترغب في زيادة نسبتها والتي من شأنها أن تسبب لها أزمات سياسية⁽¹⁾.

بعد التّعرض إلى مختلف المعوقات التي تواجه الموانئ الدولية خاصة منها الدول النامية المستعملة لهذا النمط الجديد للنقل البحري، يتبادر إلى الذهن التساؤل عن الموانئ الجزائرية فبحكم طول ساحل الجزائر وموقعها الجغرافي في منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تعتبر من الخطوط البحرية الأكثر استعمالا لنقل الحاويات عبر العالم، يجعلها في وضع مناسب لاستغلال نظام النقل بالحاويات الأمر الذي يدفعنا إلى التساؤل عن أهم المعوقات التي تعترض الاستغلال الأمثل من مزايا النقل بالحاويات في الجزائر؟

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 74.

حيث أنّ الإجابة عن هذا التساؤل تجد محتواها في الخلل القائم بين الدول المصدرة والدول المستوردة للبضائع والذي أصبح يشكل هاجسا أمام التوازن في حجم التبادل التجاري بين الدول، وهو في الأصل فرق بين الدول النامية والدول المتقدمة، فالدول النامية عادة ما تكون صادراتها من الخام كالبتروال والغاز، وتستورد في المقابل المواد المصنعة الموجهة للإستهلاك، بحيث مع ظهور النقل البحري بالحاويات أصبحت السفن التي تنقل الحاويات المهيأة بالبضائع الإستهلاكية من الدول المصنعة إلى الجزائر تعود بالحاويات فارغة دون الاستفادة في نقل الصادرات، بحيث بلغ عدد الحاويات الفارغة 197543 حاوية فارغة تم تصديرها في سنة 2005 من مجموع 203.820 حاوية مصدرة في نفس السنة، أي أن عدد 6277 حاوية مملوءة تم تصديرها.

على هذا ما يمكن ملاحظته هو أنّ رقم الحاويات الفارغة المصدرة إلى الخارج ضخم مقارنة مع عدد الحاويات المملوءة، وهو دليل على عدم التوازن في حجم التبادل التجاري، ذلك أنّ الاستغلال الاقتصادي لنظام النقل بالحاويات يتطلب استغلال السفينة للبضائع المحواة في التصدير والإستيراد، أي في رحلة الذهاب والإياب بالنسبة للدولة، وهو ما يعتبر من السلبيات التي أوردناها أعلاه والمتعلقة بنظام النقل بالحاويات.

كذلك من بين أسباب الفارق بين صادرات الجزائر من الحاويات المملوءة والفارغة، اعتمادها في نقل صادراتها من المواد الخام على سفن متخصصة لذلك، وعدم التكافؤ في المبادلات التجارية بين الدول، وهو الأمر الذي دفع بالبعض إلى عدم الاعتراف بنظام النقل بالحاويات كوسيلة اقتصادية في النقل، على أساس عدم ملائمة المواد المصدرة إلى خارج بعض الدول للنقل بالحاويات⁽¹⁾.

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 73.

المبحث الثاني: مجال تطبيق عقد النقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات

لأجل توضيح المسائل المتعلقة بمسؤولية الناقل في ظل نظام النقل بالحاويات من الأجر تحديد مجال تطبيق عقد النقل البحري كمسألة أولية، وذلك لتحديد الفترة التي يخضع فيها الناقل البحري لقواعد المسؤولية، وعليه فما يهمننا في هذا المجال هو توضيح المدى الذي يطبق فيه عقد النقل البحري، وذلك لتحديد الحقوق والالتزامات التي يربتها القانون على أطراف عقد النقل البحري وذلك بسبب اتصال عمليات الشحن والتفريغ بمجال عقد النقل البحري، خاصة وأن وظيفة الحاوية في مجال النقل البحري اتسعت مهمتها ولم يعد نقل البضائع بموجبها عبارة عن شحن طرد في ميناء الشحن وإيصاله إلى ميناء التفريغ بحيث تطور الأمر إلى أبعد من ذلك بحيث ظهرت مصطلحات أخرى حديثة.

هذا ولا بد عند بحث عقد النقل البحري من تحديد الفترة التي يحكمها هذا العقد نظرا لاختلاف المسؤوليات التي يتعرض لها الناقل باختلاف المكان الذي يحدث فيه الضرر للبضاعة، ومن ثم تبدو أهمية تحديد بداية ونهاية عقد النقل البحري، كما ينعكس استخدام الحاوية على عقد النقل البحري في جميع مراحلها، بحيث لا يقتصر الأمر على المرحلة البحرية فحسب، بل يمتد أيضا ليغطي مرحلة أخرى غير بحرية تشمل العمليات السابقة على الشحن وتلك اللاحقة للتفريغ، وهو ما يسمى بمبدأ "وحدة النقل البحري"، بل وقد تظهر آثار تحوية البضائع على قانون النقل البحري في الفترة التمهيديّة السابقة على بدء عملية النقل ذاتها، فاختيار الطريقة التي يتم بها نقل البضائع سواء بواسطة الحاوية أو دونها قرار مرجعه في النهاية إرادة الشاحن من تلقاء نفسه أو بناء على اقتراح من الناقل، وحين يختار اللجوء إلى الحاويات يضع في حسابه مدى ملائمة هذا الأسلوب للنقل مع طبيعة البضاعة المنقولة⁽¹⁾ بالتالي إذا علم الشاحن بعدم ملائمة ظروف النقل بالحاوية مع طبيعة بضائعه، ورغم ذلك قبلها بإرادته

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 18.

الحرّة فلا يلومن إلا خطئه، إذ لا محل لمساءلة الناقل، عما يكون قد أصاب البضاعة من جراء هذا الخطأ.

انطلاقاً مما سبق، سنقسم دراستنا لهذا المطلب إلى فرعين، ستناول كمنقطة أولية دراسة المرحلة السابقة على تنفيذ عقد النقل البحري بواسطة الحاويات، في حين نتعرض كمنقطة ثانية للعمليات المعاصرة لتنفيذ العقد.

المطلب الأول: العمليات السابقة على تنفيذ العقد

عقد النقل البحري للبضائع طبقاً لنص المادة 738 من الق.ب.ج هو "عقد يتعهد بمقتضاه الناقل اتجاه الشاحن بنقل بضاعة معينة عن طريق البحر من مكان إلى آخر، وفقاً للشروط المتفق عليها بينهما مقابل أجر".

وإذا أراد الشاحن نقل بضاعته بحراً باستخدام الحاوية، يتطلب منه الأمر إيجاد الحاوية المناسبة لبضاعته المراد نقلها، ليتم بعدها ترتيب ورص البضاعة داخل الحاوية، ممّا يضمن استقرارها أثناء الرحلة البحرية وهو ما سنتناوله تبعا.

الفرع الأول: تقديم الحاويات.

يلتزم الشاحن في إطار عقد نقل البضائع بالحوايات، بتقديم حاوية مطابقة للمواصفات القياسية المتفق عليها دولياً، وتتلاءم مع نوع وطبيعة البضاعة المنقولة، فمثلاً إذا أراد الشاحن نقل بضائع مجمدة كاللحوم أو السمك، فهي تتطلب حاوية مجهزة بالثلاجة وذات تعديل حراري ذاتي⁽¹⁾.

وفيما يخص تقديم الحاوية، فإنّ هذه الأخيرة يمكن أن تكون محل عقد بيع، إلا أنّه نادراً ما يقبل الشاحن على شراء الحاوية لعدة أسباب، لذلك فالغالب أن تكون الحاوية محلاً لعقد إيجار، وقد يكون

¹ عزابيز إلهام، المرجع السابق، ص 53.

المؤجر هو الناقل نفسه، إمّا بصفته مالكا للحاوية، أو مستأجرا لها، فيضعها تحت تصرف الشاحن لاستخدامها في نقل بضائعه مقابل بدل إيجار⁽¹⁾، ومن ناحية أخرى قد يتعاقد الشاحن (المستأجر) مع إحدى الشركات الخاصة (المؤجرة)، التي تملك حاويات من أنواع مختلفة تعرضها للإيجار، بقصد استئجار حاوية معينة لتعبئة بضاعته بداخلها، ويتم الاتفاق في العقد على مدة الانتفاع بالحاوية، وكذا أجرة الحاوية، وغالبا ما يقدم الناقل على استئجار حاويات من إحدى الشركات المتخصصة، لوضعها تحت تصرف الشاحن، على أن يلتزم هذا الأخير برد الحاوية عند انتهاء المدة أو الرحلة المتفق عليها في العقد وهو الأمر الذي أثار إشكالات قانونية بخصوص الوضع القانوني لعقد إيجار الحاوية المقدمة من طرف الناقل البحري وذلك لوجود التداخل القانوني بين عقد إيجار الحاوية، والذي تسبب فيه وحدة أطراف كلا العقدين هذا من جهة، أمّا إذا كانت الحاوية مقدمة من الغير "إحدى شركات الحاويات" فيثور التساؤل حول صفة الشخص المتعاقد مع الشركة المؤجرة للحاوية، هل هو الشاحن مستخدم الحاوية أم هو الناقل البحري؟⁽²⁾

أولا: تقديم الحاوية من طرف الناقل البحري والعلاقة بين عقد الإيجار وعقد النقل البحري.

عادة يقدم الناقلين البحريين على شراء الحاويات من الشركات المصنعة لها ثم وضعها تحت تصرف الشاحنين الرّغبين في استخدامها لتنفيذ عقد النقل البحري المبرم بينهم، ويعتبر العقد الذي يربط الناقل بالشاحن فيما يخص تقديم الحاوية بمثابة إيجار مال منقول، وعليه فإنّه يخضع للأحكام التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان، ثم للقواعد المقررة في القانون المدني لعقد إيجار المنقول، ولا يغير من وصف العقد بأنه إيجار منقول احتفاظ الناقل المؤجر بالسيطرة على الحاويات وحراستها منذ شحنها على سفينته حتى بلوغها ميناء الوصول، وتلك الحراسة لا تحول دون انتفاع المرسل المستأجر بالحاوية واستعمالها

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 26.

² عزابز إلهام، المرجع السابق، ص 54.

لفترة موقوتة بغرض الاطمئنان ومراقبة البضاعة المنقولة بداخلها خلال الرحلة البحرية، وفي المقابل يلتزم الشاحن مستأجر الحاوية بدفع أجرة هذه الأخيرة، وفقا لما تم عليه الاتفاق وردها عند انتهاء الإيجار⁽¹⁾.

إذا كان الأصل هو امتلاك الناقلين البحريين للحاويات التي يقدمونها للشاحنين بغرض الانتفاع بها، فإنّه يحدث أحيانا أن يكون هؤلاء الناقلين في الأساس مستأجرين لتلك الحاويات، إلا أنّ هذا الأمر يظل استثنائيا بسبب الكلفة الباهظة للإيجار، وفي مثل هذه الحالة تنطبق أحكام الإيجار من الباطن وعليه يعد الناقل كمستأجر أصلي للحاوية مسؤولا في مواجهة الشاحن المستأجر من الباطن عن أية عيوب تظهر فيها، ولو كانت عيوباً خفية، وإذا اضطر الناقل إلى تعويض الشاحن عن الأضرار اللاحقة به من جراء هذه العيوب كان له الرجوع بالتعويض على الشركة المصنعة أو البنية للحاوية ومن جهة أخرى تجدر الإشارة إلى أنّه وبالنسبة للنقل متعدد الوسائط قد يعهد الشاحن إلى الناقل الأول الذي قدم له الحاوية بأن يتعاقد لحسابه على نقل الحاوية مع الناقل الثاني، وحينئذ تكون للناقل الأول صفتان: صفته كناقل للحاوية في النقل الأول، وصفته كوكيل بالعمولة للنقل الثاني حيث يبرم عقد نقل الحاوية باسمه ولكن لحساب موكله الشاحن⁽²⁾.

أمّا عن علاقة عقد إيجار الحاوية بعقد النقل البحري يمكن القول أنّ الحاوية أداة ضرورية وحتمية في عمليات النقل الدولي للبضائع بحرا، وبدونها لا يمكن تنفيذ عقد النقل الدولي، وعلى هذا الأساس لما طرح الأمر على القضاء الفرنسي فإنّه ظل لفترة طويلة يتأرجح بين أحكام تؤكد الانفصال بين عقد تأجير الحاوية وبين عقد النقل البحري، وبين أحكام تؤكد الصلة بينهما تارة أخرى، وهذا ما قضت به محكمة استئناف versailles بتاريخ 14 جانفي 1991 أنّ "عملية النقل التي تتم بواسطة حاوية مؤجرة من الناقل، لا تشكل في مجملها عقد نقل واحد يجسده سند الشحن، ولا حتى عقدا مركبا، بل هي تغطي

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 27، 28.

² محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 29.

اتفاقين منفصلين لكل منهما ذاتيته الخاصة من دون أي رابطة بينهما، غير قابلة للتجزئة أو ارتباط قانوني، إذ أن التفاوت بين أجره النقل ومقابل إيجار الحاوية لا يسمح بوجود وحدة تعاقدية ولا باعتبار عقد الإيجار عقدا ثانويا بالنسبة لعقد النقل، وأن وجود العقد الثاني لا يشترط وجود العقد الأول، لأنه بحسب تجهيز السفينة قد لا يحدث إيجار لحاوية في الأساس أو ينعقد العقد مع شخص من الغير أجنبي عن عقد النقل، وأنه حتى لو كانت السفينة لا تحتوي على عابرة مبردة، فإن سبب استئجار حاويات مبردة ليس عقد النقل، وإنما الانتفاع بهذه التجهيزات للحفاظ على البضائع تبعا لخصائصها وإذ أنه بافتراض أن عقد الإيجار تابع لعقد النقل، فإن هذا الوضع لا يمكن أن يؤدي إلى دمج الأول في الثاني وبالتالي افتقاده لنظامه القانوني الخاص به⁽¹⁾.

في المقابل شددت أحكام أخرى على الصلة بين عقد الإيجار والنقل البحري وطابع التبعية الذي يحمله العقد الأول في علاقته مع العقد الثاني، ووصل الأمر إلى حد وصف هذه التبعية في بعض الحالات بأنها منيعة لا يمكن فصمها من الناحية القانونية، وأبدت بعض المحاكم تمسكها بهذا الرأي حينما ذهبت إلى تطبيق الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل على الدعاوى التي يقيمها المرسل تأسيسا على عقد الإيجار، كذلك قضى بأن القواعد المتعلقة بالنقل البحري قابلة للانطباق على مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب في عزل الحاوية التي قدمها⁽²⁾.

إلا أن الاتجاه السابق انتقد بسبب صعوبة التمييز في بعض الحالات بين مسؤولية الناقل بوصفه هذا ومسؤوليته بوصفه مؤجرا للحاوية، كما لو كانت الحاوية التي تسلمها المرسل من الناقل مستهلكة وانتهى الأمر أثناء نقلها إلى حدوث ثقب فيها أثر على البضاعة المنقولة بداخلها، لذا انتهجت محاكم

¹ C App, Versailles, 12eme ch, sect 1, 14 janvier 1999, Navir st Georges, DMF 1999, p 933.

مشار إليه لدى عزازير إلهام، المرجع السابق، ص 56.

² CA Aix-en-provence, 2eme ch, Civ, 21 juin 1994, BTL 1995, p 340.

قرار قضائي مشار إليه لدى محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 31.

أخرى موقفا مغايرا مؤداه عدم تطبيق تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل على تلك المتولدة عن عقد إيجار الحاوية، والقول بغير ذلك قد يفضي أحيانا إلى نتائج شاذة، ففي إحدى الدعاوى كان النزاع متعلقا بتعويض عن المهلة الإضافية للشحن والتفريغ طالب به الناقل مجهز السفينة ومقدم الحاوية في نفس الوقت بسبب وقف الحاويات في ميناء الوصول لمدة ثلاث سنوات دون تفرغها بعد رفض السلطات الصحية لمحتواها من البضائع، وقد ارتأت المحكمة في هذه الدعوى أنّ تطبيق مدة التقادم الخاصة بعقد النقل (سنة واحدة) على دعوى الناقل مؤجر الحاوية يؤدي إلى نتيجة غير معقولة تماما وهي رفض دعوى المطالبة بالوفاء، رغم أن إيجار الحاويات لم تكن مدته قد انتهت بعد، و عليه فقد استندت المحكمة إلى عقد الإيجار على النحو الذي أخضعت معه دعوى الوفاء للتقادم المنصوص عليه في القواعد العامة ألا وهي عشر سنوات، كما قضى بأنّ "الصّلة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري لا تكفي لتطبيق الحدود القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع المنصوص عليها في القواعد العامة على الناقل الذي قدم حاوية غير معزولة لأنّ مسؤوليته في هذه الحالة لا تخضع لعقد النقل"⁽¹⁾.

ثانيا: الآثار القانونية المترتبة عن العلاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري.

تظهر أهمية العلاقة بين عقد إيجار الحاوية و عقد النقل البحري، فيما تترتب عنه من آثار سواء على مستوى مسؤولية الناقل أو بالنسبة للمركز القانوني للغير، و ما يثير الإشكال هو أن الناقل في العقدین السالفين طرف مشترك، ممّا يترتب عنه نوع من التداخل بين نطاق تطبيق كل منهما.

¹ CA Aix-en-provence, 19 Février 1987, DMF, 1988, p 757.

قرار قضائي مشار إليه لدى محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 32.

أ- أثر العلاقة بين العقدين على مسؤولية الناقل البحري:

إذا كان من المسلم به أنّ الناقل البحري قبل بدء السفر يقع عليه التزام إعداد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وأنّ تجهزها ويزودها بالمهمات والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع، فإنّ النقل بواسطة الحاويات يتطلب من الناقل إضافة التزام آخر وذلك بتقديم الحاوية في حالة صالحة للاستخدام طبقاً للغرض المخصصة له، ويساعد تنفيذ هذا الالتزام على تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تم استلامها عليها، وترتيباً على ذلك إذا كانت الحاوية المقدمة من الناقل معيبة (غير معزولة مثلاً) أو في حالة سيئة فإنه يعد مسؤولاً كمؤجر عما يسببه هذا العيب أو تلك الحالة من أضرار تلحق بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية، وتظل مسؤوليته قائمة حتى ولو كان العيب غير ظاهر باعتبار أنّه ضامن للعيوب الخفية في مواجهة المستأجر، وكذلك يعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً أي شرط يرد في سند الشحن ويكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية التي تقع على عاتقه طبقاً للقانون⁽¹⁾، مثلاً كما لو نص في السند على عدم مسؤوليته عن الأضرار التي يمكن أن تحدث نتيجة خلل في نظام التبريد الملحق بالحواية، ومع ذلك إذا أثبت الناقل مؤجر الحاوية أن هذه الأخيرة كانت في حالة تشغيل جيد قبل تعبئتها فإنه لا يعد مسؤولاً عما يحدث للبضائع من أضرار بسبب خلل طرأ على الحاوية أثناء الرحلة⁽²⁾.

في كل الحالات يجب على المرسل المستأجر أن يكون حريصاً عند التحقق من حالة الحاوية المقدمة إليه قبل قبولها، وقد يحدث أحياناً أن تكون الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية

¹ راجع المادة 1/79 من قواعد روتردام لسنة 2008، والمادة 811 من الق.ب.ج.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 34، 35.

بسبب خطأ مشترك للناقل المؤجر والمرسل المستأجر⁽¹⁾، وفي هذه الحالة توزع المسؤولية عليهما بحسب نصيب خطأ كل منهما في وقوع الضرر.

ب- ماذا نقصد بذاتية عقد إيجار الحاوية:

بقي القضاء الفرنسي يتأرجح في حدود العلاقة القائمة بين عقد إيجار الحاوية المقدمة من الناقل وعقد النقل، متجها بالرغم من ذلك في أحكامه الحديثة نحو إعطاء عقد إيجار الحاوية ذاتيته الخاصة واستقلاليتها عن عقد النقل البحري، وهو ما ذهبت إليه محكمة Versailles في الحكم الصادر بتاريخ 14 جانفي 1999 حينما صرحت كالاتي: "حتى لو اعتبر عقد إيجار الحاوية تابعا لعقد النقل البحري فإن هذا الوضع لا يمكن أن يؤدي إلى دمج الأول بالثاني، وبالتالي فقدانه نظامه القانوني الخاص به" وقد استندت المحكمة في حكمها هذا إلى قواعد القانون المدني المتعلقة بإيجار المنقولات مستبعدة بذلك التقادم الناشئ عن عقد النقل البحري⁽²⁾.

بقي الأمر كذلك إلى أن صدر حكم محكمة النقض الفرنسية في 05 مارس 2002 والذي نقض حكم محكمة Versailles ل 14 جانفي 1999 وكانت الدعوى المطعون في حكمها تتعلق بحاويتين مبردتين تحملان بضائع ذات نوعية تتطلب حفظها في درجة حرارة معينة و قد تم شحن الحاويتين في ميناء Le Havre الفرنسي على متن سفينة « CGM Saint-Georges » بغرض نقلها إلى ميناء Degrad Cannes وذلك بواسطة الشركة العامة البحرية الجنوبية "CGM Sud" وعند وصول البضائع لوحظ إصابتها ببعض الأضرار، فما كان من شركات التأمين إلا أن قامت بتعويض الشركة المرسلة " الشاحن " لتحل بعد ذلك محلها في حقوقها إتجاه الناقل مقدم الحاويات، حيث قضت المحكمة بما يلي:

¹ CA Versailles, 16 juin 1988, DMF 1989, p 465.

² عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 59.

"أيا كان أساسها فإنّ مسؤولية الناقل البحري بسبب الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة منذ تسلمها وحتى تسليمها لا يمكن أن تقوم إلا طبقا للشروط والحدود المنصوص عليها في الفصل الرابع من القانون رقم 420/66 الصادر في 18 جوان 1966 المتعلق بالقانون البحري"، وانتهت المحكمة إلى أنّ الحكم المطعون فيه قد خالف القانون، ومن تم استوجب نقضه(1).

ج- أثر العلاقة بين العقدين على التزامات الغير :

إنّ العلاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري لها أثر فعال على المركز القانوني لمتعاقدين آخرين غير الناقل، كما هو الحال بالنسبة للبنك ففتح الاعتماد المستندي وكذا البنك الكفيل ففي عقد فتح الاعتماد المستندي المبرم بين البنك وعملية المشتري يلتزم البنك بعد إبلاغ الاعتماد للبائع المستفيد وقبل قبول الكمبيالة المستندية أو الوفاء بها بتلقي المستندات التي يقدمها البائع وفحصها للتحقق من مطابقتها للمستندات المطلوبة، وإعمالا لهذا الالتزام يجب على البنك أن يتحقق من وجود جميع المستندات المطلوبة ومن أنّ مضمونها مطابق تماما لشروط خطاب الاعتماد، وعلاوة على المستندات الرئيسية التي يرد عليها التزام البنك قد تشترط شهادة أخرى تحرر بمعرفة خبير تثبت صلاحية الحاوية لنقل البضاعة طبقا لطبيعتها، ومن ثم فلا مسؤولية على البنك إن هو امتنع عن الوفاء بالتزامه اتجاه البائع طالما أنّ الحاوية لا تستجيب للشروط المطلوبة(2).

هذا و في الكفالة المصرفية لا يقوم البنك بوضع أي مبلغ تحت تصرف العميل " الشاحن مستأجر الحاوية "، بل يقتصر دوره على إقراض توقيع لهبث الثقة و الطمأنينة في نفس العميل دون إقراض النقود ذاتها، ومع ذلك يتجه القضاء إلى أنّ الكفالة المصرفية الضامنة لإيجار الحاوية تمتد لتشمل توابع دين

¹ Cass.Com. 5 mars 2002, navire ST-George, Revue Scapel, 2002, p 54.

مشار إليه لدى عزازي إلهام، المرجع السابق، ص 60.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 46.

الأجرة، يعني إذا كفل البنك مستأجر الحاوية فإن كفالاته لا تقتصر على الوفاء بأجرتها وإعادتها للناقل بل تشمل أيضا تعويض الأضرار اللاحقة بها ونفقات إعادتها، وإذا حصل وأن تضررت البضاعة المنقولة وكان الضرر راجع لعدم صلاحية الحاوية، فإن المؤمن له يدفع مبلغ التعويض مع الحلول محل المؤمن له في الرجوع على الناقل مؤجر الحاوية في حدود المبلغ المدفوع تطبيقا لأحكام المادة 18 من الأمر 07/95 المتضمن قانون التأمينات، كما يسأل حارس الحاوية طبقا للقواعد العامة (مسئولية حارس الشيء طبقا للمادة 138 من القانون البحري الجزائري) عما تسببه الحاوية من ضرر للغير، كما لو أدى سقوطها إلى وفاة أحد الأشخاص مثلا⁽¹⁾.

ثالثا: الحاوية المقدمة من الغير

تختلف المشاكل القانونية والعملية التي تطرح في هذه الحالة، عن تلك المترتبة في حالة قيام الناقل نفسه بتقديم الحاوية للشاحن، وأساس هذا الاختلاف يكمن في عدم وجود ذلك التداخل القانوني بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري، والذي تسبب فيه وحدة أطراف كلا العقدين، فالمرسل في هذه الحالة يحصل على الحاوية التي تلائم احتياجاته من إحدى الشركات المتخصصة ثم يقوم بتعبئتها بتسليمها للناقل مكلفا بإياه بتوصيلها إلى الميناء المقصود، وبذلك يتضح استقلال عقد إيجار الحاوية عن عقد النقل البحري⁽²⁾.

فمن الناحية القانونية إذا قام الشاحن بتأجير الحاوية من إحدى الشركات المتخصصة -بمعنى أنها لا تنفذ عقد النقل- فإنه لا وجود لرابطة قانونية بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل المبرم بين الشاحن مستأجر الحاوية والناقل، فطالما أن مقدم الحاوية هو الغير "أحد الشركات المؤجرة للحاويات" فالعقد الذي يربطه بالشاحن لا يعدو أن يكون مجرد إيجار أشياء ليس له صلة بعقد النقل البحري، وترتبا على ذلك

¹ عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 60.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 48.

تكون "شركة الحاويات" "الغير المؤجر للحاوية" المسؤولة عن الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة نتيجة عدم صلاحية الحاوية أو عدم إحكام جوانبها، دون الناقل⁽¹⁾.

غير أنّ الواقع العملي خلاف ذلك، فقد تطرح إشكالات عملية مثلا لو تعاقد الناقل مع إحدى شركات الحاويات على أن تضع هذه الأخيرة تحت تصرفه (على سبيل الإيجار) حاوية أو أكثر يخصصها لنقل بضاعة المرسل المتعاقد معه، في مثل هذه الحالة تترد إلى الأفق مرة أخرى تلك العلاقة الفعلية بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري، على الرّغم من وحدة الأطراف في العقدين فالناقل هو من يتعاقد مع شركة الحاويات على استئجار حاوية ليضعها بعد ذلك تحت تصرف المرسل المتعاقد معه في عقد النقل البحري، وقد تتعدد الأمور أحيانا حينما ينص عقد إيجار الحاوية على إلزام الناقل المستأجر بضمان المحافظة وإصلاح الحاوية الموجودة تحت تصرفه أثناء الرحلة البحرية⁽²⁾.

الفرع الثاني: تعبئة الحاوية

يقصد بتعبئة الحاوية وضع أو شحن البضاعة بداخلها، ولهذه العملية أهمية خاصة ترتكز أساسا على الشخص القائم بها، وكيفية تنفيذها، وحتى يكتمل الهدف من تعبئة الحاوية ويحين الوقت لبدء رحلتها البحرية، فإنّه يلتزم رص البضاعة داخل الحاوية، فالتعبئة والرص عمليتان ضروريتان لا تكتمل أولاهما إلا بإجراء الثانية، والرص بمفهومه العام يعني ترتيب الحاويات وتنظيمها على متن السفينة بطريقة معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف، وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الرحلة البحرية⁽³⁾.

¹ عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 61.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 50.

³ محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 52.

هذا وعرف الفقه الرص⁽¹⁾ على أنه عملية وضع البضاعة في المكان المعد لها في السفينة وترتيبها مع بعضها أو بالنسبة إلى غيرها بشكل يجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل، ويقي السفينة والحمولة من الخطر.

يقصد بالرّص "توزيع البضاعة في عنابر السفينة أو على سطحها (متى كان ذلك جائزا) بترتيب معين أو بطريقة فنية حسب خطة معدة سلفا في غرفة القيادة، تضمن توازن السفينة وتجنبها مخاطر الهلاك أثناء الرحلة البحرية، كما تضمن سلامة البضائع المنقولة وعدم تعرضها للتلف والخسارة كذلك" هذا ويمكن القول أنه لا يوجد تنظيم قانوني لعملية الرّص، لكن جرى العمل على أن يكون الرّص طبقا لما اتفق عليه في العقد أو وفقا لعادات الميناء⁽²⁾.

الأصل أنّ الالتزام بالرّص يندرج ضمن الالتزامات التي يتحملها الناقل بمقتضى عقد النقل البحري لأنّ الأمر يتصل اتصالا وثيقا بسلامة السفينة، كما جاء ذلك بمقتضى المادة 03 فقرة 02 من اتفاقية بروكسل وفي المادة 04 فقرة 01 من معاهدة هامبروغ، وكذا في المادة 733 من القانون البحري الجزائري التي تنص: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورس البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل..."⁽³⁾.

بيد أنه لما كانت هذه العملية تتعلق بثبات السفينة وتوازنها فإنّها تتم من الناحية الواقعية بمعرفة الرّبان، إذ تدخل في صميم وظيفته الفنية، وهو ملزم بمتابعة الإشراف عليها خلال الرحلة البحرية ويظل مسؤولا عنها، ولو تولّاها تابعون للشاحن، أمّا الرّص الذي نحن بصدد تناوله هو يمثل مع تعبئة الحاوية إحدى الخطوات الضرورية التي تسبق تسليم الحاوية ذاتها إلى الناقل وشحنها على السفينة، هذا

¹ يترجم الرّص باللغة الفرنسية بـ « stowage » ; « L'arrimage ».

² الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 90.

³ يقصد المشرع الجزائري بلفظ التحميل عملية المناولة « Manutention ».

وتختلف الآثار القانونية المترتبة على تعبئة الحاوية بحسب ما إذا كان القائم بها هو المرسل أم الناقل أم إحدى الشركات المتخصصة في هذا المجال⁽¹⁾.

أولاً: تعبئة الحاوية من طرف الشاحن.

إنّ الشاحن عادة هو من يقوم بعملية تعبئة البضاعة داخل الحاوية، حيث يتم الاتفاق مسبقاً على إرسال الحاوية إلى الشاحن وتركها لديه لفترة زمنية محددة، قبل أن يتسلمها منه الناقل معبأة بالبضائع تنفيذاً لعقد النقل البحري المبرم بينهما، وتتم هذه العملية دون رقابة من الناقل، وحتى يقوم الناقل بإصدار سند شحن يتعين على الشاحن الإدلاء بالبيانات الخاصة بالبضاعة المجمعة داخل الحاوية، ذلك أنّ الناقل يتسلم الحاوية مغلقة من طرف الشاحن، في حين يجب أن يتضمن سند الشحن البيانات الخاصة بالطرود والبضائع الموجودة بالداخل، ومتى صدر سند شحن يتضمن هذه البيانات قامت قرينة قانونية على مطابقة هذه الطرود والبضائع المحتواة للبيانات الواردة في هذا السند⁽²⁾، خاصة وأنه مسؤول عن وصول البضائع في الحالة المبينة في سند الشحن، إلا أنّ مهمة الناقل وخاصة في مجال النقل بالحاويات تبدو صعبة عملياً، إذ لا يوجد لديه الوقت الكافي ولا الوسائل اللازمة للتأكد من مطابقة البضائع للبيانات الصادرة عن الشاحن، لا سيما وأنّ عملية الشحن تتطلب السرعة تقادياً لتكدس البضائع على الرصيف وما يترتب عنه من تعطيل للسفينة وزيادة المصاريف على الناقل والشاحن على حد سواء، ونتيجة لذلك يتحمل الشاحن كافة الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحتواة إذا ثبت وقوعها بسبب عدم قيامه بتثبيت هذه البضاعة داخل الحاوية، أو بسبب قبوله حاوية لا تصلح تماماً لنقل هذا النوع من البضائع، فمن المتفق

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 52.

² حسب ما نصت عليه معاهدة بروكسل 1924 في المادة 2/4، و المادة 16 فقرة 3 "أ" من إتفاقية هامبورغ 1978.

عليه أنّ ملائمة الحاوية لطبيعة وخصائص البضاعة المراد نقلها وقدرتها على حماية تلك البضاعة من المخاطر المرتبطة بظروف النقل، هو من الأمور المتروكة لتقدير الشاحن الذي يتحمل عواقب قراره⁽¹⁾.

ثانيا: تعبئة الحاوية من طرف الناقل.

إذا كان الأصل قيام المرسل أو وكيله بتعبئة الحاوية فمن المتصور استثناء أن يتم الاتفاق على تولي الناقل هذه المهمة، واستقلالا عن عقد النقل البحري يباشر الناقل عمله في إطار عقد مقاوله يرتبط مع عقد إيجار الحاوية إذا كانت مؤجرة من الناقل للمرسل، أو مع عقد وكالة إذا كان المرسل قد كلف الناقل ببعض الأعمال سواء في الجمارك أو عند التسليم المشروط بدفع ثمن البضاعة.

بالرغم من أنّ قرار تعبئة البضاعة في حاوية وتحديد نوع هذه الأخيرة يملكه المرسل وحده إلا أنّ الناقل يعتبر مسؤولا عما يبديه من نصائح في هذا الشأن إذا كان اتباعها هو الذي أدى إلى حدوث أضرار للبضاعة⁽²⁾، و قد يقوم الناقل بتعبئة الحاويات بتجميع البضائع المتماثلة لعدة شاحنين مختلفين والمتجهة إلى مرسل إليه واحد ورصها داخل الحاوية، ثم يتم غلقا وختمها بغرض نقلها، فيكون الناقل حينئذ مسؤولا عن أي إهمال في أداء مهامه المتعلقة بتعبئة البضاعة داخل الحاوية على أحسن وجه مثلا " لو قصر على وضع أكياس صغيرة ذات طبيعة خاصة داخل الحاوية بطريقة تحول دون تعفن البضاعة الموجودة بها⁽³⁾، أو كان قد عبأ بضاعة في حاوية لا تتناسب من حيث درجة حرارتها مع طبيعة البضاعة المنقولة".

¹ عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 63.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 58.

³ C App.Rouen, 2 ch, Civ, 12 juin 1997, juris – Data, N1997, 055223.

قرار قضائي تطرق إليه محمد السيد الفقي، نفس المرجع السابق، ص 57.

إلا أنه غالباً ما يطبق القضاء في الحالة التي يقوم فيها الناقل بالتعبئة، بتطبيق القواعد الخاصة على الناقل، و تقضي بمسؤولية هذا الأخير في حالة سوء تعبئة الحاويات أو سوء رص البضائع داخل الحاويات، وأن مجرد تغيير الناقل في التغليف الأصلية للبضائع يعتبر مصدراً لمسؤوليته، حتى وإن لم تصب البضائع بأي ضرر، ففي هذه القضية كانت شركة "X" قد عهدت إلى الناقل بهدف ماء الحاوية بأكبر عدد ممكن من البضائع، بغض النظر عن تغلفة البضائع و رصها جنباً إلى جنب بدون ترك أية فراغات التي كانت موجودة على الغلاف الأصلي ضرر "تجاري"⁽¹⁾.

عليه فإنّ التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة بحيث يكون مسؤولاً عن عدم تحقيق النتيجة المرجوة، أي عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، ولا يبرأ الناقل من هذه المسؤولية إلا إذا نجح ونفى علاقة السببية بين خطئه والضرر الذي لحق بالشاحن، وهو لا يمكنه نفي علاقة السببية إلا بإثبات السبب الأجنبي، وذلك بأن يثبت أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة أو خطأ الشاحن أو عيب في البضاعة أو خطأ الغير، وعليه يجب على ناقل الحاوية إن أراد دفع المسؤولية عن نفسه فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالبضاعة الموجودة داخل الحاوية، أن يثبت العلاقة الحصرية بين هذه الأضرار وخطأ المرسل في تعبئتها أو رصها، ويظل عبء الإثبات على الناقل ولو تضمن سند الشحن شرطاً بعدم مسؤوليته عن تعبئة و رص البضاعة في الحاوية⁽²⁾.

إذا اعتبر الناقل قد قام بالتعبئة بوصفه ناقلاً، فيكون الناقل قد أخذ على عاتقه نقل الحاوية والمقصود بذلك الحيابة المادية والقانونية للحاويات، إذ لا يجب الخلط بين أن يأخذ الناقل على عاتقه نقل الحاوية وبين عقد النقل، وعندئذ يعد مسؤولاً عن كل ما يحدثه للبضائع من هلاك، وهو ما أكدته المادة 17 من قواعد روتردام عندما استنتجت هذه الحالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية بقولها: "يعفى

¹ عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 63.

² Cass.Com.22 juin 1993.DMF 1994.p368. .53. المرجع السابق، ص 53.

الناقل من كامل مسؤوليته... إذا أثبت... أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير...ط/ أعمال تحميل البضائع أو مناوالتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى إتفاق مبرم وفقاً للفقرة 2 من المادة 13 من قواعد روتردام، ما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه⁽¹⁾.

المطلب الثاني: العمليات المعاصرة لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات

عند الانتهاء من التحضيرات السابقة تبدأ العمليات المعاصرة لتنفيذ العقد باستلام الناقل للبضائع بواسطة الحاوية، وهنا تظهر المشاكل التي يختص بها النقل بالحاويات، نظراً لتسلم الناقل إياها مغلقة وغالبا مختومة، في الوقت الذي يكون فيه مسؤولاً عن المحافظة على محتواها من البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه بالحالة التي وردت في سند الشحن.

فبعد استلام الناقل للحاوية يتولى نقلها ونقل البضائع الموجودة بداخلها، ويلتزم بضمان سلامتها أثناء الرحلة البحرية، وفقاً لمفهوم الإلتزام بالسلامة الحديث، في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة وتضاعفت مخاطرها، ونشأ هذا الإلتزام بموجب الحكم القضائي الصادر بتاريخ 1911/11/21⁽²⁾ والذي ألزم المدين أن يكون مهنياً محترفاً، اكتسب احترامه بحكم الخبرة العملية التي لا يستهان بها تدعو إلى ضرورة إلقاء الإلتزام على عاتقه.

هذا وتنتهي العمليات المعاصرة لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات بفك الحاويات وإنزالها من على السفينة إلى رصيف الميناء أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى الرصيف، من أجل تسليمها إلى المرسل إليه، وهو ما سنوضحه تبعا في ثلاث نقاط أساسية.

¹ عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 64.

² Cass.civ, 21 Novembre 1911, C.G.T.C/zbidi, Hamida Ben Mahmoud, D.P 1913, p249,

مشار إليه لدى مرجع عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 65.

الفرع الأول: استلام الناقل للحاوية وشحنها.

يقوم الناقل باستلام الحاوية من أحل شحنها ورسها على متن السفينة، وهو ما سنوضحه تبعا.

أولا: استلام الناقل للحاوية.

يتسلم الناقل الحاوية من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن، إذا لم يوجد إتفاق على غير ذلك، واستلام الحاوية هو عمل قانوني يختلف عن الشحن الذي هو مجرد عملية مادية، قد يكون سابقا على الشحن إذا كان هذا الأخير على عاتق الناقل أما إذا كان الإتفاق يقضي بتولي الشاحن عملية الشحن، فيكون الإستلام لاحقا له، وفي كل الأحوال تبرز أهمية الاستلام في أنه يترتب عنه تغيير جوهري في مراكز عقد النقل، إذ بتمامه يصبح الناقل مسؤولا عن المحافظة على البضاعة إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول⁽¹⁾.

هذا و استلام الناقل للحاويات عادة ما يكون في ميناء الشحن، بموجبه يتعين على الناقل أو وكيله التحقق من مطابقة البضاعة المحتواة للبيانات الواردة إليه بناء على تصريح الشاحن والمتعلقة بالعلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع، عدد الطرود أو الأشياء وكميتها أو وزن الحاوية ويعتبر سند الشحن قرينة على كون أن الناقل قد تسلم البضائع كما هي موصوفة في السند، إلا أنّ الصعوبة تثور عندما تسلم الحاوية إلى الناقل، بعد تعبئتها من طرف الشاحن، فليس من المعقول في شيء، والحاوية معدة للشحن أن يطلب من الناقل إفراغها وبسط محتوياتها من البضائع بالكامل على رصيف الميناء وذلك للتحقق من صحة بيانات الشاحن.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 60، 61.

إضافة إلى ذلك، وبالرغم من تصريحات الشاحن بتعبئة الحاوية بالبضاعة، قد يكتشف الناقل عند الوصول أنّ الحاوية فارغة، لذلك ما على الناقل إلا أن يضع في سند الشحن تحفظات مسببة أو يمتنع عن ذكر تصريحات الشاحن المشكوك فيها، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 755 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾، وهو نفس الموقف الذي تبناه كل من المشرع الفرنسي والمصري، وعليه فإذا توافرت هذه الأسباب يمكن للناقل إبداء تحفظات في سند الشحن، بشأن محتوى الحاوية، منها ذكر "أنّها تحتوي" أو "حسب قول الشاحن"، أو أيضا عبارة "إستحالة الفحص"، أو عبارة "تحميل وإحصاء الشاحن" ويعتبر هذا التحفظ بمثابة تصريح من الناقل على أن التفاصيل الخاصة بالبضاعة والمدونة في سند الشحن لم يتم مراجعتها أو أنّها مجهولة الوزن والحجم، وبمقتضاه يبرأ الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضاعة أما إدراج هذه التحفظات بشكل عشوائي وبدون مبررات يترتب عنه قضاء المحاكم بإبطالها⁽²⁾.

ثانيا: شحن ورص الحاوية:

1- شحن الحاوية:

يقصد بالشحن رفع البضاعة من الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، ويحصل ذلك غالبا بواسطة روافع السفينة أو روافع الرصيف، أو روافع عائمة، كما أنّ الوسائل التّقنية الحديثة أصبحت تساعد على

¹ تنص المادة 755 من ق.ب.ج على مايلي: " يمكن للناقل أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن، والتي تتعلق بمايلي:

1- عدد الطرود أو القطع أو كمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جديّة للشك في صحتها أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق منها.

2- علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة".

² عزابيز إلهام، المرجع السابق، ص 67.

صعود الحاويات ونزولها وفقا لنظام الدرجة، فتتولى قاطرات خاصة سحبها من على ظهر السفينة أو من أسطحها الداخلية عبر أذرع اتصال بين السفينة وشاطئ الرصيف، وذلك كله في سبيل تعجيل عملية دوران السفن من الموانئ لتقليل الوقت التي تمكث فيه السفينة عاطلة عن الحركة وبالتالي يرتفع مردودها الاقتصادي(1).

الأصل في التزام الناقل بالشحن أن يقتصر على قيامه برفع البضاعة من الرصيف ووضعها على متن السفينة أيا كانت الوسيلة المستخدمة في ذلك، إلا أنّ تجميع البضائع داخل حاوية قد يتعدى بهذا الالتزام مجرد مفهومه التقليدي، فقد تكون الحاوية من النوعية التي تحتم على الناقل حين شحنها مباشرة بعض العمليات المادية أو تنفيذ تعليمات الشاحن في هذا الصدد، مثال ذلك: توصيل بضاعة ذات طبيعة خاصة بمواطن وصول الهواء على السفينة، وعليه وحرصا منه لتفادي وقوع أضرار لبضاعته المحواة يجوز للشاحن مراقبة العمليات المتممة لشحن الحاوية على السفينة للتأكد من صحتها فإن تعذر عليه ذلك عد الناقل مسؤولا عن أي ضرر ينجم عن خطئه، و تظل المسؤولية جراء إهمال الناقل، ولو لم يتلق الشاحن أي تعليمات بخصوص ما يتعين عليه القيام به(2).

مع تطور النقل بالحاويات سواء على سفن عادية أو سفن مخصصة لهذا النوع من النقل، بدأت تظهر إلى العلن إشكالية قانونية حول مسؤولية الناقل في حالة شحن الحاويات المعبئة بالبضائع على سطح السفينة، وما إذا كان له حق التمسك بتحديد المسؤولية، وعلى هذا الأساس تستبعد معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن ل 1924 من تطبيق أحكامها "الشحنة التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة، وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة"، ومرد ذلك المخاطر التي تحيط بهذا النقل، نتيجة تعرض السفينة للتقلبات الجوية والبحرية، مما يعرض البضاعة لأضرار بالغة، أما قواعد هامبورغ، فإنها لم

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 85.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 90.

تستبعد من نطاق تطبيقها البضائع المشحونة على سطح السفينة، وإنما تضمنت في أحكامها أنّ المبدأ هو منع شحن البضائع على السطح إلا في حالات معينة، وهي حالة موافقة الشاحن على ذلك، أو إذا كان العرف في ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح أو إذا أوجد نص قانوني أمر بقر ذلك⁽¹⁾، كما هو الحال في بعض أنواع البضائع الخطيرة كالمفجرات والبضائع سريعة التلف، أمّا بالنسبة للمشرع الجزائري⁽²⁾ فلم يسمح بالتحميل على السطح إلا إذا كان ذلك متعارفاً عليه ولا يحد من أمن الرحلة مع ضرورة إعلام الشاحن أو الموافقة المسبقة له⁽³⁾.

1-1- شحن الحاويات على سطح السفينة:

يعتبر شحن البضاعة على سطح السفينة وفقاً لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 من طرف الناقل ودون موافقة صريحة من الشاحن إخلالاً جوهرياً ببنود العقد، ويؤدي إلى إلغاء العقد برمته، ويترتب عليه حرمان الناقل من الاستفادة من أحكام المسؤولية المحدودة، وبالتالي يكون مسؤولاً عن التعويض وفقاً لأحكام القانون العام.

الأصل أن يتم رص البضائع في عنابر السفينة وذلك وفقاً لمعاهدة بروكسل لسنة 1924⁽⁴⁾ ومن ثم فإنه إذا لم يوجد اتفاق بين الشاحن والناقل على الرص فوق السطح في سند الشحن أو تم السكوت عن ذكر مكان الرص في عقد النقل البحري، فإن الناقل يلتزم بنقل البضائع في عنابر السفينة وإلا اعتبر مخلاً

¹ المادة 9 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

² المادة 774 من ق.ب.ج.

³ عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 69.

⁴ حسب ما جاء في الفقرة (ج) من المادة الأولى من إتفاقية بروكسل: " البضائع تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة ".

بعقد النقل، وترتب عليه عدم استفادته من الإعفاءات في حالة وقوع ضرر حتى ولو كان بفعل القوة القاهرة يحرم من الاستفادة من تحديد المسؤولية الواردة في المادة 5/4 من نفس الإتفاقية⁽¹⁾.

انطلاقاً ممّا سبق، لجأ الناقلون بهدف التحرر من الالتزام بإخطار الشاحن لحظة الشحن إلى إدراج شرط يستطيعون بموجبه الشّحن على السطح بدون إخطار الشاحن، وهو شرط أيده الفقه خاصة الفقيه⁽²⁾ « Rodiere »، إلا أنّ القضاء يتعامل بقسوة مع هذه الشروط بالرغم من صلاحيتها ولا يعفي الناقل من إخطار الشاحن بذلك لحظة شحن الحاويات فعلا على السطح، وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية مستندة في حكمها على أنّ توقيع الشاحن على سند الشّحن المتضمن الشرط الخاص بالشّحن على السطح لا يعادل موافقته على هذا الشرط ولذا يجب على الناقل إخطار الشاحن لحظة الشحن حتى يتمكن من التأمين على البضائع ضد مخاطر الشحن على السطح⁽³⁾.

هذا وقد طبق القضاء الأمريكي نفس الأمر في قضية تتعلق بشركة شاحنة أرسلت كمية من الشمع الخام إلى ميناء التفريغ بالهند، وكان الاتفاق بين الشركة الشاحنة والناقل ينص على نقل البضائع في عابرة السفينة، إلا أنّ الناقل خالف الاتفاق، بحيث شحنت على السطح، ممّا عرض البضاعة إلى حرارة الشمس والرطوبة، وعند التفريغ في ميناء الوصول تبين أنّها غير صالحة للإستعمال، بفعل ما تعرضت له أثناء الرحلة البحرية، حيث تمسك الناقل بتطبيق المادة 5/4 من إتفاقية بروكسل، لكن الحكم

¹ الشيخ محمد صالح، المرجع السابق، ص 97.

² RENE Rondière, Droit des transports, transport terrestre et aérien, 2 eme Ed, Dalloz, 1977, p 144.

³ CASS. 18 janv 1994, BT, 1994, p 332.

مشار إليه لدى عزايذ إلهام، المرجع السابق، ص 70.

كان لصالح الشاحن، حيث استبعد القاضي تطبيق أحكام معاهدة بروكسل وبالتالي حرم الناقل من أحكام المسؤولية المحدودة⁽¹⁾.

ظل الناقل غير جائز له النقل على السطح دون أخذ موافقة الشاحن إلى حين صدور معاهدة هامبورغ، رغم صدور بروتوكول تعديل معاهدة بروكسل سنة 1968، والتي لم تغير من مبدأ الرّص على السطح، إلا أنّ المادة 1/9 من معاهدة هامبورغ جاء فيها: "أته لا يحق للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشّحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقا للعرف المتبع في التّجارة المعنية أو إذا اقتضته قواعد ولوائح قانونية"، كما فرضت الفقرة الثانية من نفس المادة على إدراج الاتفاق الحاصل بين الناقل والشاحن في سند الشّحن أو أية وثيقة أخرى، ويقع عبء إثبات الاتفاق على عاتق الناقل⁽²⁾.

أمّا المشرع الجزائري فقد تضمنت المادة 744 من القانون البحري الجزائري نفس المبدأ بنصها كالآتي: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرّحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه"، وهو نفس النهج الذي سلكه القانون الفرنسي.

إلا أنّ الشّحن القانوني بإخطار الشاحن بشحن الحاوية على سطح السفينة لا يعني حتما وفي كل الأحوال إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بها، فقد يأذن الشاحن بإتباع هذه الطريقة في الشّحن ثم يحدث أن تصل إلى الرّبان قبل إبحاره معلومات من الأرصاد الجوية تنذر بمخاطر جسيمة فيما لو تم الشّحن على السطح⁽³⁾، ففي مثل هذه الحالة يتعين على الناقل العدول من تلقاء نفسه

¹ القضية الأمريكية المطروحة أمام محكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية، الدائرة الثانية، سنة 1969، التي أشار إليها الشيخ محمد صالح، المرجع السابق، ص 98.

² الشيخ محمد صالح، المرجع السابق، ص 99.

³ CASS.com, 7 janvier 1997, Revue Scapel trimestre 01-1997, p17 .

مشار إليه لدى عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 71.

عن قراره المتعلق بطريقة الشحن، فإن لم يفعل صار مسؤولاً عن أي ضرر يقع للبضاعة المحتواة كسقوطها في البحر مثلاً.

1-2- الشّحن على سطح السفينة في سفن الحاويات:

أثار رص الحاويات على سطح السفينة عدة تساؤلات حول إطاره القانوني، خاصة في حالة استعمال السفن الغير مصممة كلياً لنقل الحاويات، وكان القضاء الأمريكي السباق في معالجة المشاكل المترتبة عن نقل الحاويات على سطح السفينة، وأول قضية عرضت عليه كانت سنة 1969، تتمثل وقائعها في استلام ناقل لثمانية حاويات من الشاحن تحتوي على معاجم، لغرض نقلها من ميناء نيويورك إلى يوكوهاما باليابان على متن سفينة عادية، فقام الناقل برص حاويتين في عنبر السفينة والستة الباقية على سطح السفينة، واستصدر سند شحن قصيراً، بدلاً عن سند الشّحن العادي الذي يحتوي على شروط مطبوعة من بينها الشرط رقم 13، الذي يمنح للناقل الحرية في شحن البضائع على السطح ما لم يعارض الشاحن ذلك قبل تسلمه البضائع للناقل، فتعرضت حاويتان للتلف بفعل مياه البحر، كان قد تم رصها على السطح، فحكمت محكمة الاستئناف على الناقل بالتعويض الكامل عن الأضرار اللاحقة بالحاويتين وحرمته من الاستعادة من المسؤولية المحدودة، واستندت في حكمها إلى أنّ سند الشحن الذي حصل عليه الشاحن جاء نظيفاً، أي خالياً من أي تحفظات أو ملاحظات تتضمن نقل الحاوية على السطح⁽¹⁾.

لكن الملاحظ على هذه القضية أنّ رص الحاويات تم على سفينة عادية، أمّا سفن الحاويات هي سفن تصمم خصيصاً بغرض نقل الحاويات سواء داخل العنابر، وهي على شكل خلايا، حيث يتم إنزال الحاوية من فتحة العنبر مباشرة إلى تلك الخلية، فتعد قاعدة تسندها أربعة قضبان حديدية هي جزء من بناء السفينة أو نقل الحاويات فوق السطح، بواسطة وسائل تثبيت آلية، إذ تزود أسطحاً بمساقات لتثبيت

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 101.

الحاويات، بحيث تصبح الحاويات جزءا من بدن السفينة، مما يقلل من سقوط الحاويات في البحر وإن كان لم يستطع منعه تماما⁽¹⁾.

كما سبق الإشارة إلى أنّ القضاء الأمريكي كان هو الآخر السباق في حل المشاكل المنجزة عن رص الحاويات على سطح السفينة، حيث عرضت عليه قضية سنة 1967 والمعروفة باسم السفينة « Mormaveaga »⁽²⁾، التي تم تحويلها إلى سفينة حاويات متخصصة، وتعود حيثيات القضية إلى أنّ الشاحن سلم للناقل حاويتين واستصدر الناقل سند شحن لا يحتوي على أي شرط لمكان رص الحاويات وكان أن تم رص الحاويتين على سطح سفينة الحاويات المصممة لمثل هذا النقل، وحدث أن وقعت إحدى الحاويتان في البحر بفعل العواصف، فطالب الشاحن بالتعويض الكامل بحجة أنّ الناقل ارتكب انحرافا غير معقول في تنفيذ عقد النقل، يتمثل في الرّص على سطح السفينة، وأنّ الحاوية ما كانت لتقع لو تم الرّص تحت سطح السفينة أو في عنبرها، لكن القاضي انطلق من منطلق أنّ رص الحاويات على سطح سفينة مخصصة ومصممة للنقل على السطح، لا يعتبر ذلك انحرافا غير معقول وإلا ما العبرة من إعادة تصميمها، وما العبرة من تسميتها سفينة حاويات، وعليه استناد الناقل من تحديد مسؤوليته وفقا لإتفاقية بروكسل لسنة 1924.

أمّا بالنسبة للقانون الفرنسي فقد كان رص الحاويات على سطح السفينة لا يتم إلا في إطار شروط محددة على سبيل الحصر حسب نص المادة 22 من قانون 18 جوان 1966، إلا أنّه ومع التطور الحاصل في مجال النقل، وانتشار السفن الناقلة للحاويات على السطح، أصبح معه رص الحاوية على سطح سفينة مجهزة ومصممة لمثل هذا النقل، أمر قانونيا، لكن يشترط موافقة الشاحن ولا يعتبر معه

¹ عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 72.

² Decided january 1974, Amirican maritime, CASES, 1974-67.

التّصريح من جانب الناقل موافقة من الشاحن، بل لا بد من موافقته الصريحة⁽¹⁾، وهو ما انتقده جانب من الفقه الفرنسي، بحيث اعتبر أنّ إخطار الشاحن هو خطأ لا يجوز أن يصدر من الناقل بحيث لا يقرر للناقل الشّحن في العنابر أو على السّطح إلا في اللحظات الأخيرة، ويكون بصورة آلية إلكترونية كما أنّ سفينة الحاويات تقوم بعملية نقل داخلية، حيث يكون رضا الشاحن مفترض، تليها عملية نقل دولية، يشترط فيها الحصول على إذن الشاحن للشحن على السّطح⁽²⁾.

1-3- شحن البضائع على سطح السفينة حسب قواعد روتردام لسنة 2008:

الأصل أنّ شحن البضائع يجب أن يتم في العنابر المعدة لها في السفينة، والتي تتفق مع طبيعة كل نوع منها تجنباً لهلاكها أو تلفها أثناء النقل، إلا أنّه وعكس معاهدة بروكسل التي استبعدت الشحنة المنقولة على سطح السفينة والمتفق على نقلها بهذه الطريقة، فإنّ قواعد روتردام تركت الحرية للناقل لنقل الشحنة على السّطح طبقاً لشروطه الخاصة غير خاضع بشأنها للالتزامات التي تفرضها عليه الاتفاقية لكن يجب أن يتضمن سند الشّحن بياناً بأن الشحنة قد نقلت على السّطح، وهذا البيان يتضمن في الواقع إخطار وتحذير المرسل إليه في سند الشّحن أنّ البضائع قد شحنت على سطح السفينة، بحيث يكون على علم عند قبول المستندات أنّ هذا النوع من النقل لا يخضع لنصوص الاتفاقية، وما تفرضه على الناقل من التزامات، وهذا ما أكدته قواعد روتردام⁽³⁾، وبذلك نهجت قواعد روتردام نهج اتفاقية هامبورغ التي أجازت شحن البضائع على سطح السفينة بشرط أن يتفق الناقل مع الشاحن على ذلك مع تدوين بيان

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 102، 103.

² PIERRE Bonassies, droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21^{ème} siècle, DMF, 2002, p95.

³ المادة 25 فقرة 01 من قواعد روتردام لسنة 2008، تحت عنوان البضائع المنقولة على سطح السفينة، بما في ذلك نقل البضائع في الحاويات أو العربات على سطح السفينة.

بذلك⁽¹⁾، وإلا يتحمل الناقل عبء إثبات وجود اتفاق على شحن البضائع على سطح السفينة⁽²⁾ الأمر الذي يستدعي التوقيع على اتفاقية روتردام التي حسمت الجدل المتعلق بإمكانية شحن الحاويات على سطح السفينة مادامت البضائع معبأة داخل حاويات وعربات مهيأة لهذا النوع من النقل وهذا ما يتوافر في السفن حاملة الحاويات.

2- رص الحاوية:

عرف الفقه الرّص على أنّه عملية وضع البضاعة في المكان المعد لها في السفينة وترتيبها مع بعضها أو بالنسبة إلى غيرها بشكل يجنبها خطر الهلاك أو التلف في أثناء النقل ويقي السفينة والحمولة من الخطر.

من خلال هذا التعريف يتبين أنّ رص الحاويات على السفينة يعتبر من الأعمال الفنية الدقيقة التي يقوم بها الرّبان، نيابة عن الناقل، وبالتالي تقوم مسؤوليته بغض النظر عن القائم بعملية الرص وهنا يجب التفريق بين حق الناقل باختيار الجهة التي تقوم بعملية الرص، وبين بقاء هذا الالتزام على عاتقه، لأنّ عملية الرّص تتصل اتصالاً وثيقاً بسلامة السفينة، وهو ما أشارت إليه اتفاقية بروكسل⁽³⁾ من القانون البحري الجزائري، الأمر الذي يجعل الناقل مسؤولاً عن سوء رص البضائع في مواجهة الشاحن⁽⁴⁾ بالرغم من قيام ربان السفينة وسهره على تمام عملية الرص، ويستوي في ذلك أن تكون الحاويات قد اتخذت مكانها في عنابر السفينة أو على السطح.

¹ المادة 09 فقرة 01 و02 من اتفاقية هامبورغ.

² بن دومية سعدية، أبعاد قواعد روتردام بالنسبة للدول الشاحنة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة وهران 2، السنة الجامعية 2017/2018، ص 34.

³ المادة 03 فقرة 02 من اتفاقية بروكسل، كما جاء ذلك صريحاً أيضاً في المادة 04 فقرة 01 من معاهدة هامبورغ، وكذا المادة 733 من الق.ب.ج.

⁴ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص ص 90، 91.

كما يجب التّمييز في هذا الصدد بين رص الحاوية على سطح السفينة وبين رص البضاعة داخل الحاوية الذي يقصد به "تعبئة البضاعة" والذي سبق الإشارة إليه سابقاً، فالرّص لفظ مطلق يقصد به رص الحاويات في السفينة، وهذا ما يعد من التزامات الناقل، مع أن الأول مكمل للثاني، فعملية تعبئة الحاوية بالبضائع يتبعها عملية رصها في السفينة، فالتعبئة والرّص عمليتان ضروريتان لا تكتمل إحداهما إلا بالأخرى، وعملية رص البضاعة داخل الحاوية، تقابلها عملية عكسية وهي تفريغ الحاوية من البضائع عند استلامها من طرف المرسل إليه⁽¹⁾.

الفرع الثاني: نقل الحاويات

بعد شحن الحاوية وأخذ مكانها السليم، يصبح نقلها هو الخطوة التالية والرئيسية في تنفيذ العقد المبرم بين الشاحن والناقل، لذا فإن الناقل يلتزم بنقل الحاويات من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه، أو عند عدم الاتفاق في ميعاد معقول، يراعي في تحديده نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة، والواقع أنّ تحوية البضاعة لا يعدل كثيراً في التزامات الناقل أثناء الرحلة البحرية فهو بالإضافة إلى التزامه بنقل الحاويات إلى المكان المتفق عليه ملزم بالمحافظة عليها أثناء النقل⁽²⁾.

كما يلتزم الناقل البحري بنقل البضائع المحتواة أي التي تم تجميعها داخل الحاويات وإيصالها إلى الجهة المقصودة لتسليمها إلى المرسل إليه في الوقت المتفق عليه، فإذا لم يتفق الطرفان على ذلك فيفترض أنّهما اتفقا على أن يتم النقل في مدة معقولة، مع مراعاة نوع السفينة وقوتها وطبيعة البضائع المحتواة⁽³⁾، كما يتعين عليه اتباع خط السير المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت العادة بإتباعه فإذا لم يوجد خط سير معين للسفينة وجب عليه سلوك أقصر الطرق وأكثرها أماناً، ولا يجوز للربان أن ينحرف

¹ الشيخ صالح خالد، نفس المرجع، ص 92.

² محمد السيد الفقهي، المرجع السابق، ص 95.

³ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 71.

عن خط سيره، ما لم تكون ثمة ضرورة كعاصفة شديدة أو إصلاح خلل طارئ في آلات السفينة وقد يحدث أن يتضمن سند الشحن شرطا يجيز للربان الانحراف بسفينته عن خط سيرها المعتاد لأسباب معينة⁽¹⁾.

هذا ويتفرع عن التزام الناقل بنقل الحاويات التزام آخر وهو التزامه بالمحافظة على الحاويات ومحتوياتها أثناء نقلها، ومن ثم يجب عليه عدم القيام بأي عمل أو مناورة قد تؤدي إلى خلل في توازن الحاويات على متن السفينة، وكذا إعادة رص الحاويات إذا تحركت من مكانها أثناء النقل بسبب اهتزاز السفينة أو إذا اضطر إلى تغيير السفينة، فعليه اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة للمحافظة على الحاويات أثناء تفرغها منها، وشحنها على السفينة البديلة، كما يجب عليه اتباع تعليمات الشاحن⁽²⁾.

من أهم مظاهر المحافظة على الحاويات أثناء نقلها، هو التزام الناقل بضمان سلامة الحاوية بحيث يقع عليه واجب اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع سرقة البضائع المحواة، وبذا جرى العمل على غلق الحاوية، متى تم تعبئتها بأختام تتخذ شكل قطع رصاصية مرقمة، ويحدث كثيرا أن يتم كسر هذه الأختام أو نزعها بهدف سرقة المحتوى أو لإخراج أحد الطرود، حينما يتجمع في الحاوية الواحدة بضائع مملوكة لأكثر من شاحن، ففي مثل هذه الحالة يقع على الناقل واجب الإسراع بإثبات الواقعة والتحقق من سلامة البضائع المحواة، وذلك قبل طلب وضع أختام جديدة على الحاوية، وإذا كانت الحاوية محلا لنقل متتابع فإن الناقل الثاني تجوز مساءلته إذا قبل تسلمها دون التحقق من سلامة الأختام الأصلية الموضوعة عليها⁽³⁾.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 96.

² سوزان علي حسن، نفس المرجع، ص 74.

³ محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 97.

هذا فضلا عن التزام الناقل بإعداد السفينة وتجهيزها تجهيزا حسنا لتكون صالحة للملاحة، من أجل تنفيذ العقد المتفق عليه، وكذا إعداد المكان المخصص لنقل الحاويات، بشكل يضمن المحافظة عليها.

الفرع الثالث: تفرغ الحاويات وتسليمها

إذا وصلت السفينة سالمة إلى الميناء المقصود، يتولى الناقل عندئذ فك الحاويات وإخراجها من العنابر تمهيدا لتفريغها و تسليمها إلى المرسل إليه، و هو ما سنتناوله تبعا في نقطتين.

أولا: تفرغ الحاويات.

هو العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو في الصنادل إذا كانت السفينة راسية بعيدة عن الرصيف لسبب من الأسباب، بالتالي فإن الالتزام بالتفريغ يشكل جزءا متما لعملية النقل، تسري عليه أحكام عقد النقل البحري، وعندها يكون مقاول الشحن والتفريغ في مركز التابع للسفينة، وليس للمرسل إليه سوى الرجوع على الناقل لتعويضه عن الأضرار الناجمة عن عمل المقاول، أما إن احتوى سند الشحن على نص يخول الريان اختيار مقاول الشحن والتفريغ، فإنه يجوز الرجوع على المقاول في هذه الحالة بدعوى مباشرة لمسألته⁽¹⁾.

أما إذا كان التفريغ بحسب الاتفاق على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، وجب على الريان إخطار المرسل إليه بوصول السفينة حتى يبدأ في تنفيذ مهمته، وتحسبا لعدم قيام المرسل إليه بواجبه في هذا الصدد يحدث أحيانا أن يتضمن سند الشحن شرطا يتولى الريان بمقتضاه تفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته، إذا لم يتقدم هذا الأخير لتفريغ البضاعة خلال فترة معينة من وصول السفينة، وهو ما يعرف بشرط التفريغ التلقائي، وهناك يتعين على الناقل إيداع البضاعة بعد تفريغها

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 86.

مخازن الجمارك أو مخزنا عموميا أو لدى أمين لحساب المرسل إليه، وذلك إعمالا لالتزامه بالمحافظة على البضاعة لحين تسليمها إلى المرسل إليه⁽¹⁾.

قد يحدث أن يتضمن سند النقل شرط التسليم تحت الرّوافع، ويفسر البعض هذا الشرط بأن يتم تسليم الحاويات على متن السفينة بعد أن تخرجها روافع السفينة من العنابر إلى السّطح، على أن يتولى المرسل إليه تفريغها منها بعد ذلك، إلا أنّ البعض الآخر يرى أن مصطلح تحت الرّوافع ينصرف إلى أنّ الناقل هو الذي يفك الحاويات وينزلها على الرّصيف بمحاذاة السفينة كي يتسلمها المرسل إليه لأنه لو قلنا بأن يتسلم المرسل إليه في حالة وجود هذا الشرط أن ينزل الحاويات إلى الأرض بوسائله الخاصة فقد يترتب على ذلك إعاقة نشاط السفينة لأنها تكون محملة بعدد من البضائع مرسله من طرف عدة شاحنين⁽²⁾.

هذا ويجب التأكيد على التفرقة بين تفريغ البضاعة وبين التّسليم، فالأول واقعة مادية تتمثل في إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو شحنها إلى المخازن، أمّا التّسليم فهو تصرف قانوني يعني إعطاء الحاوية أو منحها لصاحبها أو من ينوب عنه بعد تفريغها، وقد يقترن التفريغ بالتّسليم، أي أن يكون التفريغ والتّسليم في آن واحد³، وهذا ما ذهبت إليه المحاكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1997/07/22 أهم ما جاء فيه: "لما تبين من قضية الحال أن قضاة المجلس أخطوا بين التّسليم والتّفريغ، إذ جاء في قرارهم أنّ عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 100.

² عزايز إلهام، المرجع السابق، ص 80.

³ بن دومية سعدية، المرجع السابق، ص 74.

متناسين أن ذلك لا يعفي الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا قانونيًا، فإنهم بذلك خرقوا القانون وعرضوا قرارهم للنقض⁽¹⁾.

ثانياً: تسليم الحاوية.

هو عملية قانونية يتحدد مكانها وزمانها على موجب من عقد عليه الشرط بوثيقة الشحن ويكون هذا الشرط ملزماً لأطرافه، كما يكون ملزماً للمرسل إليه، إذا قبل التعامل على أساس وثيقة الشحن وإذا خلت وثيقة الشحن من شرط التسليم كان المرجع في تحديده هو طبيعة العقد، ومقصد الطرفين وفي جميع الأحوال يكون التسليم بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن بحيث يتمكن من حيازته بالحفظ والحراسة ولو لم يفرغ من الوسيلة التي يكون محمولاً بها، وبتمام التسليم تنتهي التزامات الناقل وينقضي عقد النقل البحري⁽²⁾.

هذا وتبرز أهمية التسليم في ما يترتب عنه من تغيير جوهري في مراكز أطراف عقد النقل، إذ تنتقل به مسؤولية المحافظة على البضائع المحواة إلى المرسل إليه، وإذا كان الريان هو الذي يلتزم في الأصل بتسليم الحاوية، إلا أن العادة جرت على قيام أمين السفينة بهذه المهمة بوصفه ممثلاً للناقل وذلك نظراً للتكلفة الباهظة للاستغلال البحري، مما يحتم معه عدم بقاء السفينة مدة طويلة في ميناء الوصول انتظاراً لحضور المرسل إليه، ويقصد بالتسليم هنا التسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه قانوناً أو اتفاقاً، ومن ثم لا يعد تسليمًا مبرراً لذمة الناقل إيداع البضاعة بمخازن الجمارك أو المستودعات العامة، حتى لو اتفق على ذلك في سند الشحن، لأن مصلحة الجمارك لا يمكن أن تكون

¹ ق.م. ع. الغرفة التجارية في 1997/07/22 رقم 153252، منشور بالمجلة القضائية، سنة 1997، عدد خاص، ص 230.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 89.

نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة، إذ هي لا تقوم باستلام البضاعة، وإنما تقوم بذلك بناء على الحق المخول لها بالقانون ابتغاء تحقيق مصلحة خاصة بها هي استيفاء الرسوم المستحقة⁽¹⁾.

يثبت تسليم البضاعة المحوأة من خلال إيصال استلام يعطيه المرسل إليه أو أمين الحمولة إلى الرّبان أو أمين السفينة، لكن جرى العمل على التأشير بالتسليم على سند الشّحن ثم تقديمه للرّبان أو ممثل الناقل، ولا يبرأ الناقل من التزامه بالتسليم إلا إذا كان الرّبان أو أمين السفينة قد قام بتسليم البضاعة إلى صاحب الحق فيها، وهو الحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينوب عنه، فإذا كان سند الشحن إسمياً تعين على الرّبان تسليم البضاعة للشخص المحدد في السند أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت بمقتضى إجراءات حوالة الحق، وإذا كان سند الشّحن للإذن أو لأمر، وجب على الرّبان أن يسلم البضاعة إلى المظهر إليه الأخير وفقاً للتظهير المدون عليه، أمّا إذا كان سند الشّحن لحامل جاز للرّبان تسليم البضاعة لأي شخص يتقدم إليه عند الوصول حاملاً سند الشحن⁽²⁾.

بحيث تظهر أهمية التسليم والتفريق بين هذه العملية وعملية التفريغ خصوصاً من حيث تحديد المخاطر وتبعية الهلاك، فقبل التسليم يكون الناقل هو المسؤول عن البضاعة وبعده تتحول وتنتقل إلى صاحب الحق في البضاعة، فهو تصرف قانوني من حيث أنّه يتضمن إيجاب وقبول، فالناقل تتجه إرادته إلى تسليم البضاعة إلى صاحبها، وينتهي عقد النقل البحري للبضائع عندما يقبل صاحب البضاعة هذا التسليم بدون تحفظ، وحساب المهل يبدأ من نهاية التسليم للاحتجاج⁽³⁾، فإذا قبل صاحب البضاعة

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 106.

² محمد السيد الفقي، نفس المرجع، 107.

³ ق م ع رقم 391372 صادر بتاريخ 2007/02/07 منشور بالمجلة القضائية عدد 1، 2007، ص 351.

هذا التسليم بدون تحفظ و إخطار للناقل، فهذا قرينة على أنّ التسليم تم صحيحا، وأنّه تسلم البضاعة كما كانت عليه⁽¹⁾.

1-مدى اعتبار البضائع غير مسلمة طبقا لإتفاقية روتردام:

نصت المادة 48 من إتفاقية روتردام على الحالات التي تعد فيها البضائع غير مسلمة وهي:

- 1- عدم قبول المرسل إليه تسلمها.
- 2- تعذر الحصول على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي.
- 3- رفض الناقل تسليمها بناء على حق له بموجب الإتفاقية.
- 4- عدم السّماح للناقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بموجب قانون أو لوائح الميناء.
- 5- تعذر تسليم البضاعة لأسباب أخرى.

وفي هذه الحالة يكون للناقل أن يتخذ أي من التدابير الآتية على نفقة صاحب البضاعة، وهي:

- 1- تخزين البضاعة في مكان مناسب.
- 2- فك رزم البضاعة إذا كانت مستفة داخل حاويات أو نقلها إلى مكان آخر.
- 3- بيع البضاعة أو إتلافها وفقا للممارسات المتبعة داخل الميناء.

يتعين على الناقل قبل أن يتخذ أي من التدابير المذكورة أن يوجه إخطارا بذلك إلى صاحب الحق

في البضاعة، وإذا بيعت احتفظ له بثمنها بعد اقتطاع التكاليف التي تكبدها، هذا ولن يكون الناقل مسؤولا

¹ بن دومية سعودية، المرجع السابق، ص 75.

عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة ما لم يثبت المطالب أنّ الهلاك أو التلف نجم عن عدم اتخاذ الناقل التدابير المعقولة للحفاظ على البضاعة⁽¹⁾.

2- التدابير المعتمدة في حال بقاء البضائع غير مسلمة في قواعد روتردام:

أجازت قواعد روتردام للناقل اتخاذ مجموعة من التدابير، بالإضافة إلى ما يكون له من حقوق اتجاه الشاحن أو الطرف المسيطر⁽²⁾ أو المرسل إليه، وهي كالاتي:

1- إيداع البضائع في أي مكان مناسب، كإيداعها في مخازن المرفأ.

2- فك الرزم الموضوعه في الحاويات أو العربات وتفرغها منها، والتّصريف بالبضائع كوضعها على رصيف الميناء أو في مخازنه الخاصة أو مخازن عمومية.

3- بيع البضائع أو إتلافها إذا كان ثمة ممارسة جارية تسمح بذلك، كما لو كنا أمام بضاعة لا تحتتمل فترة طويلة من الانتظار، مما يعرضها للتلف.

هذا ولم ترد هذه التدابير على سبيل الحصر، إنّما تجيز المعاهدة للناقل اتخاذ تدابير أخرى، لكن عليه أن يستند في ذلك إلى ما تقتضيه الظروف في حدود المعقول، وللقاضي السلطة التقديرية الواسعة

¹ المادة 48 من قواعد روتردام لسنة 2008.

² عرفت المادة الأولى فقرة 12 من اتفاقية روتردام حق السيطرة على البضائع أنه ما يقضي به عقد النقل من حق توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع وفقا لأحكام الفصل 10، أما الطرف المسيطر فهو وفقا للفقرة 13 من ذات المادة الشخص الذي له أن يمارس حق السيطرة، وذلك عن طريق إعطاء تعليمات للناقل بشأن وضع البضائع، بعدم تسليمها إلى المرسل إليه أو بتفريغها في ميناء غير ميناء التفريغ الأصلي أو تسليمها إلى شخص غير المرسل إليه، و أشارت المادة 51 من نفس الاتفاقية إلى أن الشاحن أساسا هو الطرف المسيطر ما لم يعين عند إبرام عقد النقل المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصا آخر ليكون الطرف المسيطر.

لتقدير مدى معقولية التدابير المنفذة من طرف الناقل على ضوء المعطيات و الظروف الموجودة بالاستناد إلى معيار موضوعي، وهو الناقل العادي، مع مراعاة الظروف المماثلة⁽¹⁾.

3- حالة بقاء البضائع غير مسلمة في القانون الجزائري:

يجب على المرسل إليه الحضور لاستلام بضاعته وإلا ترتب عليه نفقات إيداعها بمستودع الميناء كما لن يكون له حق التعويض من الناقل عن التأخير في الاستلام، وهذا وفقا لأحكام المادتين 793 و794 من القانون البحري الجزائري⁽²⁾، وقد يحدث إما عدم حضور المرسل إليه لتسلم البضاعة مثل حالة عدم علم المرسل إليه بتاريخ وصول السفينة أو حضور المرسل إليه وامتناعه عن استلام البضائع، فقد يحضر المرسل إليه ولكن لا يستلم البضاعة سواء بامتناعه عن استلامها أو الناقل هو الذي يرفض تسليم البضاعة بسبب عدم دفع الأجرة مثلا، فيعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع، وكذلك المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، وهذا ما تضمنته المادة 792 من القانون البحري الجزائري، وفي هذه الحالات تبقى البضائع في الميناء، وقد تطرقت المادتين 927 إلى 932 من القانون البحري الجزائري إلى ذلك، فلا يمكن للبضائع التي لم يتم تسليمها من طرف المرسل إليه أو من ينوب عنه قانونا أن تبقى في الميناء، فبعد إخطار صاحب البضاعة يتم رفع البضائع، وتوجيهها إلى المناطق الفسحة أو مساحات الجمركة أو المناطق المعدة لذلك، ويكون هذا التحويل بأمر من السلطة المينائية وتحت نفقة المرسل إليه⁽³⁾.

¹ بن دومية سعدية، المرجع السابق، ص 77.

² تنص المادة 793 من ق.ب.ج على أنه: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها، وإذا كان غير معروف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه، ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً".

³ بن دومية سعدية، المرجع السابق، ص 79.

من هذا المنطلق، و انطلاقاً مما سبق، تظهر الأهمية البالغة لتحديد الفترة التي يحكمها عقد النقل البحري للبضائع، نظراً لاختلاف المسؤوليات التي يتعرض لها الناقل باختلاف المكان الذي يحدث فيه الضرر للبضاعة، ومن ثم تبدو أهمية تحديد بداية ونهاية عقد النقل البحري، خاصة و أن استخدام الحاوية لها تأثير على عقد النقل البحري للبضائع في جميع مراحلها، بحيث لم يعد يقتصر الأمر على المرحلة البحرية فحسب، بل يمتد أيضاً ليغطي مرحلة أخرى غير بحرية تشمل العمليات السابقة على الشحن وتلك اللاحقة للتفريغ، وهو ما يعرف بمبدأ "وحدة النقل البحري".

الفصل الثاني: علاقة تطور نظام الحاويات مع الميناء

لقد تهيأ للحاوية فرصة لم تكن متاحة لتنجح، لولا عاملين أساسيين هما: بناء سفن نقل متخصصة ومحطات تداول الحاويات، وهما العاملين الذين بهما نجحت فكرة النقل بالحاويات.

حيث أنّ الانتشار الواسع للحاويات في النقل البحري ساهم في تغيير مفهوم الميناء التقليدي إلى المفهوم الحديث والذي أصبح يعرف بميناء الحاويات أو نهائي الحاويات⁽¹⁾، بحيث نتج عن التطور الذي صاحب بناء سفن الحاويات ظهور محطات أو موانئ الحاويات، فسفينة الحاويات من طراز معين كان لا بد لكي تتردد على ميناء أو محطة حاويات معينة أن تتوفر على مجموع التجهيزات والمعدات اللازمة لعملية التداول من وإلى السفينة بما يتناسب مع طراز السفينة وأبعادها وخصائصها، وقد صاحب أيضا التطور في تصميم وبناء سفن الحاويات من حيث التقنية والحجم تطور مصاحب في الروافع الجسرية العاملة في محطات الحاويات، بحيث أصبحت هذه الروافع أكبر حجما وأسرع حركة وأكثر إنتاجية⁽²⁾.

وعلى هذا الأساس سنتعرض من خلال هذا الفصل إلى مفهوم الميناء في زمن الحاوية وهو ما يعرف بميناء الحاويات أو محطة الحاويات كمبحث أول، والذي سنبرز من خلاله كيف انتقل الميناء من المفهوم التقليدي إلى المفهوم الحديث الذي يتلاءم والمستجدات التي فرضتها ثورة الحاويات وفي المبحث الثاني سنتطرق إلى أثر هذه التطورات التي مست نظام الحاويات على الموانئ ومحطات الحاويات⁽³⁾.

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 202.

² أيمن النحرابي، المرجع السابق، ص 259.

³ تسمى باللغة الإنجليزية بعدة تسميات: Container Terminals, Depots, Container Bases, Inland Centres

المبحث الأول: الميناء في زمن الحاوية

لقد أحدثت الحاويات ثورة جذرية في تركيب الميناء الهيكلي، حيث أخذت موانئ جديدة بالظهور ذات مواصفات مختلفة عما كانت عليه الموانئ التقليدية سواء من حيث المساحات ومساحاتها ووظائفها وأماكن وقوف الحاويات الصادرة والواردة ومحطات الصيانة ونقط تزويد الحاويات المبردة بلوازم التبريد أو من حيث عمق المياه التي تسمح للسفن الحاوية ذات الحمولة الضخمة بالرسو، ومن حيث طول الأرصفة التي تسمح لعدد أكبر من السفن بالرسو عليها، ويضاف إلى ذلك الروافع العملاقة التي تتولى مناولة الحاويات على اختلاف أنواعها وأوزانها، والتي يصعب إيجاد لها مكان في الميناء يتسع لجميع الحاويات التي يتم تفريغها من السفينة، ولذا جرى العمل على إنشاء محطات للحاويات⁽¹⁾.

المطلب الأول: مفهوم محطات الحاويات (نهائي الحاويات)

لا يوجد تعريف دقيق في الاتفاقيات الدولية ولا في القوانين الداخلية لنهائي الحاويات، إلا جانباً من الفقه.

الفرع الأول: تعريف محطات الحاويات

أولاً: من جانب القانون:

نهائي الحاويات شأنه شأن النهائيات المينائية لم يحظ بتعريف قانوني يحدد مفهومه بدقة لا في المواثيق الدولية ولا في القوانين الوطنية، فالاتفاقيات الدولية حتى وإن أشارت إلى عبارة "نهائي حاويات"، إلا أنها لم تخصصه بأي تعريف، وإنما فقط إشارة ضمنية على أساس أنه أحد أنواع النهائيات المينائية يحتضن الحاويات، وفي هذا الإطار يمكن الإشارة إلى منظمة العمل الدولية حول السلامة

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 104.

والصحة في الموانئ، والتي أشارت أنّ نهائي الحاويات هو أحد المنشآت المينائية دون تخصيصه بتعريف معين.

أما بالنسبة للقوانين الوطنية الجزائرية فقد سارت نفس المسار الذي سارت عليه الاتفاقيات الدولية إذ لم يستفد نهائي الحاويات من تعريف واضح ودقيق، ويمكن الإشارة في هذا الإطار إلى المادة 7 من المرسوم التنفيذي 01/02⁽¹⁾ الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها والتي تضمنت الإشارة إلى عبارة "محطة الحاويات"، بقولها " في إطار الأحكام السالفة الذكر، تكون أولوية الإقامة في المناطق المسورة لما يأتي: ... المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع كالمخازن، ومحطات الحاويات..."، ويفهم من ذلك أنّ نهائي الحاويات في نظر القانون الجزائري هو كل منشأة متخصصة وضرورية لمناولة الحاويات، حتى وإن كان هذا التعريف ضمنيا، فالمشرع الجزائري لم يكن هدفه في هذا الإطار تعريف نهائي الحاويات وإنما ورد ذلك عرضيا في إطار الحديث عن ما يعرف بالمناطق المسورة⁽²⁾ فقط، أمّا بالنسبة لباقي القوانين الدولية، فهي الأخرى عمدت إلى تعريف النهائية المينائية دون تخصيص تعريف منفرد لمحطات الحاويات⁽³⁾.

¹ المرسوم التنفيذي 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422، الموافق ل 6 يناير 2002، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم 01، الصادر في 06 يناير 2002، ص 3.

² المناطق المسورة: هي الفضاءات أو المساحات المينائية المخصصة إمّا للتوسعة المينائية، أو لتلبية الحاجات المينائية، تعريف مأخوذ من المرجع الخاص بالمحامي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق تخصص القانون الخاص المعمق، جامعة وهران 2، السنة الجامعية 2016/2017، ص 112.

³ المحامي فاطيمة زهرة شريفة، المرجع السابق، ص 112.

ثانياً: من جانب الفقه

يرى جانب من الفقه الفرنسي أن الشروط التي يجب توافرها في هذا الميناء وخصائصه تتميز عن الميناء التقليدي، حيث يتطلب تجهيزات حديثة و متطورة تجمع بين حجم سفن الحاويات التي تتطلب طول رصيف يتسع لطول السفينة الذي يصل إلى حوالي 340 متر و غاطس مناسب لأعماق السفن⁽¹⁾.

هناك جانب من الفقه عرف محطات الحاويات على أنه المكان الذي يعاد فيه شحن الحاويات بين وسائل النقل المختلفة، إمّا بين السفن والشاحنات مثلاً، أو بين السفن وقطار السكك الحديدية أو بين السفن نفسها، وفي هذه الحالة تسمى محطة حاويات بحرية، أمّا إذا كانت عملية تبادل الحاويات تتم بين وسائل النقل البري فقط فإنّ محطة الحاويات تسمى في هذه الحالة محطة حاويات برية أو داخلية وعلى العموم فإنّ محطة الحاويات البحرية غالباً ما تكون جزءاً من الميناء الكبير، وفي جميع الأحوال فإنّ مهمة محطة الحاويات تنحصر في تقديم تسهيلات استقبال الحاويات وتخزينها لفترة ثم إعادة شحنها⁽²⁾.

كما أنّ هناك فقه آخر عرفها على أنّها: "منظمة تقدم مجموعة من الأنشطة لتداول والتحكّم في حركة انسياب الحاوية من السفينة إلى الطريق البري والسكّة الحديدية والنقل المائي الداخلي، والعكس بما يحقق أفضل الخدمات للنقل البحري والبري مقابل حد أدنى من التكلفة"⁽³⁾.

هذا ويجب الإشارة إلى أنّ هناك من الفقه من يفرق بين محطة الحاويات وميناء الحاويات بحيث أنّ كل بلد إلا ويحتاج إلى عدد معين من الحاويات لاستهلاكها أو لتصدير إنتاجه المحلي، فأما عن قدوم ومغادرة هذه الحاويات من وإلى البلد فيتم عبر ميناء الحاويات وليس عبر محطة الحاويات، حيث أنّ

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 202.

² تعريف جاء به: باسل إبراهيم ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة الموانئ و محطات الحاويات، دراسة تطبيقية على موانئ و محطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط، أطروحة دكتوراه في إدارة الأعمال، جامعة تشرين كلية الاقتصاد، سوريا، السنة الجامعية 2015، ص 35.

³ تعريف جاء به أيمن النحرابي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009، ص 4.

ميناء الحاويات قد يحتوي على عدة محطات حاويات، كما أنه يمكن أن يخصص عدد من الأرصفة أو السّاحات لاستقبال وتصدير حاويات الاستهلاك والإنتاج المحلي، وهذه الحاويات قد يطلب تفريغ محتوياتها أو تعبئتها ضمن ساحات الميناء، حيث يوفر ميناء الحاويات هذه الخدمات، بينما بمحطات الحاويات لا يطلب تفريغ الحاويات من محتوياتها أو تعبئة حاويات أخرى، وإنّما حاويات محطة الحاويات بالأصل تتجه إلى بلد آخر.

هكذا فإنّ ميناء الحاويات يتعامل مع الحاويات الصادرة والواردة للبلد الذي يوجد فيه الميناء (بضائع الاستهلاك والإنتاج المحلي)، بينما محطة الحاويات تتعامل مع الحاويات العابرة إلى بلدان أخرى، وعلى اعتبار أنّ سلسلة النقل الدولي تتألف من عدة محطات حاويات، فإنّ المحطات التي تقع على طرفي سلسلة النقل الدولي لا يمكن أن يطلق عليها تسمية محطة حاويات وإنّما ميناء حاويات⁽¹⁾.

هذه هي أهمّ التعاريف التي جاء بها الفقه لمحطات الحاويات أو نهائي الحاويات، أمّا بالنسبة للقضاء فلم يتعرض لحد الساعة لتحديد دورها ومسؤوليتها في مجال المنازعات القضائية، رغم أهميتها في مجال الشّحن والتفريغ وتسليم البضاعة المحوأة.

الفرع الثاني: طبيعة عمل محطات الحاويات

إنّ شركات تداول الحاويات هي المسؤولة عن إدارة وتشغيل محطات الحاويات، فهي مكلفة أساساً وبصفة أصلية بالأعمال المادية اللازمة لشحن وتفريغ الحاويات وتداولها والعناية بها.

وقد فرض الواقع العملي نفسه بعد تطور وسيلة الحاويات، وبناء سفن متخصصة لتداولها، فبعد أن كانت مجرد سفن لشحن وتفريغ الحاويات على الأرصفة كان لا بد من إنشاء شركات متخصصة تلاحق التطور المستمر لسفن الحاويات ومراقبة تطوير معدات التداول لسرعة تفريغ وشحن السفن وبالتالي التقليل

¹ باسل إبراهيم ونوس، المرجع السابق، ص 41، 42.

من معدل انتظار السفن في الميناء، بحيث لم تكثف محطات تداول الحاويات بوظيفة شحن وتفريغ السفن بل امتدت وظيفتها لنقل مشمول الحاوية إلى الوجه الذي يتطلبه صاحب الشأن لذلك اتسع نشاط مسؤوليتها كمقاول بحري يعمل على نشاط شحن وتفريغ البضائع الواردة في حاويات⁽¹⁾.

أولاً: التزامات محطة تداول الحاويات.

يسعى الناقل البحري أو ما يعرف بالخط الملاحي الدولي الذي له خطوط نقل منتظمة إلى توقيع عقد بينه وبين شركة تداول الحاويات (محطة الحاويات) المتواجدة داخل الموانئ والتي تمر عليها سفنه لشحن وتفريغ الحاويات التي تنقلها بالبضائع، ولا يعني ذلك إنهاء عقد النقل البحري، لأن الناقل ملتزم بتسليم المرسل إليه البضاعة تسليمًا فعليًا، وبالتالي فإن عملية الشحن والتفريغ جزء من عملية النقل البحري لتمكين الناقل البحري من تسليم الرسالة كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول.

بناءً عليه فإن العقد المبرم بين الناقل (الخط الملاحي) وبين شركة تداول الحاويات (محطة الحاويات) مستقل عن عقد النقل البحري، ويترتب عن إبرام العقد التزامات متبادلة بين الناقل البحري وشركة تداول الحاويات، وهو عبارة عن عقد مستقل عن عقد النقل البحري، له التزامات يستمدّها من طبيعة العمل المختلف عن نقل البضائع التقليدية، لأن النقل بالحاويات ذات طبيعة خاصة، فمحطة الحاويات مسؤولة منذ لحظة تفريغ الحاوية بمعرفتها حتى تسليم المرسل إليه البضاعة ونقلها إلى خارج المحطة.

على هذا الأساس فإن من مميزات هذا العقد هي كالاتي:

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 209.

أ- عقد رضائي وملزم للطرفين:

فلا يشترط لانعقاد العقد أي إجراءات شكلية، ويستوي أن ما يتضمنه الاتفاق أعمال مادية أو أعمال قانونية، وتفرض التزامات على محطة الحاويات، وهي كالاتي:

1- التزام شركة تداول الحاويات (محطة الحاويات) بأداء العمل المنوط بها بالنواحي الفنية والخبرة

الملائمة:

ذلك بشأن اختيار المعدات التي تستخدمها، سواء كانت مالكة لها أو مستأجرة، والحرص على تطوير وسائل وأساليب العمل بما يتلاءم مع التقنية الفنية لسفن الخط المتعاقد معه، ولا يجوز لشركة تداول الحاويات أن تتعلل بأن التعاقد قد تم في ظل سفن من الأجيال السابقة للخط⁽¹⁾.

2- تلتزم شركة تداول الحاويات (محطة الحاويات) بوضع اللوائح و التعليمات:

ذلك لتنظيم عمليات التفرغ والشحن بما لا يعوق تسليم المرسل إليه البضائع الواردة، وبما يمكن صاحب الشأن من اتخاذ الإجراءات الجمركية لاستلام البضاعة.

3- تلتزم شركة الحاويات بقيام مندوبها باستلام الحاوية:

ذلك من خلال الفحص الظاهري للحاوية والتأكد من سلامة الأختام والأبواب والأقفال ومعاينتها وتسجيل خلوها من أي تلف خارجي ومراجعة أرقام الحاويات وتسجيلها وإخطار الرّبان في حالة وجود أي تحفظات والحصول على توقيع الرّبان أو مندوب الخط الملاحي وتحمل نتيجة تقصيرها ومسؤولية إصابة الحاوية بتلف دون إخطار الناقل أو وكيله.

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 218.

4- الالتزام بالعناية والحراسة اللازمة:

لعدم وقوع أي سرقة أو كسر وبذل العناية اللازمة لسلامة الحاوية وتأمين الساحة ضد السرقة والحريق.

5- مسؤولية شركة الحاويات عن أعمال تابعيها:

من عمال وفنيين وخبراء في حالة إصابة الحاوية بأي كسر ظاهري للحاوية وتلف البضاعة نتيجة تلك الإصابة⁽¹⁾، كما يجب ترخيص كل حاوية بمعرفة إدارة الجمارك.

6- مسؤولية محطة الحاويات عن الحاويات المبردة:

كذلك الحاويات التي تحتوي على بضائع سريعة التلف، بحيث يتم إبلاغ إدارة الجمارك عن الحاويات التي تحتوي على مأكولات أو بضائع سريعة التلف وإعادة تذكيرها وذلك حتى تبرأ مسؤوليتها أمام الغير قبل انتهاء فترة صلاحيتها الزمنية، والحرص على التأكد من أنها تعمل من خلال المؤشر وذلك للتأكد من الصلاحية واستمرار عمل الحاوية المبردة طوال تلك الفترة لسلامة البضاعة المخزنة وعدم انقطاع التيار الكهربائي عنها طوال تواجدتها في الساحة.

6- التزام محطة تداول الحاويات بالتحقق من إجمالي وزن الحاوية:

تدخلت اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (سولاس) بتعديلات أدخلت على الفقرة 2 من اللائحة والتي تضع شرط التحقق من الوزن الإجمالي للحاوية المعبأة من قبل الشاحن قبل تحميلها على السفينة⁽²⁾.

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 219.

² عبد الحميد مرسى عنبر، نفس المرجع، ص 220.

ب- عقد تجاري:

يعتبر من العقود التجارية بالنسبة لشركة تداول الحاويات (محطة الحاويات) وللناقل البحري باعتبار أنه من الأعمال المتعلقة بالتجارة الدولية، والجدير بالذكر أنه في بعض محطات الحاويات جرى العمل على استخدام نموذج موحد بين عقود شحن وتفريغ وتداول الحاويات تتضمن شروط العمل والأجر وغير ذلك، وبالتالي السؤال المطروح: ما هي علاقة عقد مقاوله شركة تداول الحاويات بين الخط الملاحي ومحطة الحاويات، بعقد النقل البحري للبضائع؟ أي مدى استقلالية عقد مقاوله شركة تداول الحاويات عن عقد النقل البحري؟

إذا كان عقد النقل البحري هو عقد بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص في البحر مقابل أجر، فيعني أنّ أطراف العقد هم الشاحن و الناقل و تسلم البضاعة للمرسل إليه، وقد صدرت في هذا الصدد أحكام محكمة النقض بمصر بنفس السياق الذي ذهبت إليه اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، والتي لم تختلف كثيرا عن اتفاقية هامبورج حيث قررت الاتفاقية مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء وجودها في حراسته سواء في ميناء الشّحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، حيث نصت المادة الرابعة منها كالتالي: "مسؤولية الناقل البحري بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل سواء في ميناء الشّحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ"⁽¹⁾.

عليه يتأكد لنا مما سبق، أنّ العقد المبرم بين الناقل البحري وشركة تداول الحاويات لشحن وتفريغ الحاوية بما فيها مشمولها من بضائع، لا يعني إنهاء عقد النقل البحري، لأنّ الناقل البحري هو الملزم بتسليم المرسل إليه البضاعة تسليمًا فعليًا، وبالتالي فإنّ عملية الشّحن والتفريغ هي جزء من عملية النقل

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 222.

البحري لتمكين الناقل البحري من تسليم البضاعة كاملة وسليمة في ميناء الوصول، وأنّ العقد المبرم بين الناقل البحري وبين شركة تداول الحاويات يلتزم بمقتضاه الطرفين بشروط العقد ولكن دون أن يؤثر ذلك على عقد النقل البحري، والتزام الناقل تسليم البضاعة كاملة إلى المرسل إليه.

الفرع الثالث: أثر محطات الحاويات في تغيير مفهوم الميناء التقليدي

إنّ محطة الحاويات ينحصر أثرها في تقديم تسهيلات استقبال الحاويات وتخزينها لفترة ومن ثم إعادة شحنها على مستوى الموانئ، وبالتالي تشكل منطقة متكاملة التنظيم لوجستيا، ومصممة لاستقبال وتخزين وإعادة تصدير أعداد هائلة من الحاويات يوميا وبسرعة ودقة متناهية⁽¹⁾.

هذا وكان لتواجد محطات الحاويات آثار مختلفة ألحقت التغير بالموانئ التقليدية، حيث استطاعت أن تطور نشاط الميناء، وأصبحت تسعى لتكون ميناء محوريا، ومن خلال ذلك يتبين لنا كيف تباشر الموانئ المحورية أنشطة حديثة تدور في فلك الحاويات، ألا وهي:

أ- أن يتوافر الميناء المحوري على تجهيزات ومعدات لاستقبال سفن الحاويات المتخصصة، ألا وهي معدات لنقل وتداول الحاويات.

ب- أن يتمتع الميناء بمستوى عالي في تداول الحاويات، بما يضمن سرعة شحن وتفريغ الحاوية من السفينة وأثناء تداولها للتقليل من زمن التراكم وسرعة مغادرة سفينة الحاويات.

ج- الاستقرار السياسي و الاقتصادي و التشريعي بدولة الميناء حتى تكون منطقة جذب للأنشطة والخدمات⁽²⁾.

¹ باسل إبراهيم ونوس، المرجع السابق، ص 35.

² عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 227.

إذ أنّ الميناء المحوري أصبح ميناء جذاب لأنشطة وخدمات لوجيستية، ومركز لتوزيع السلع والخدمات، والتي يترتب عليها تطوير التشغيل اللوجستي ليلتقي مع نظم الاتصالات المتكاملة، وذلك حتى ترتقي تلك الخدمات والاتصالات، وبذلك يكون هو المدخل الرئيسي لقيام ميناء محوري، وقد تناول خبراء الاقتصاد الدولي ذلك بالقول أنّ: "أي ميناء محوري لا بد أن يكون محور للنقل الدولي متعدد الوسائط، وكذلك محورا لصناعة اللوجستيات من ميناء محوري إلى موانئ فائقة المحورية بإمكانها القيام بدور الريادة في صناعة اللوجستيات".

لذلك كان لمحطات الحاويات أثر مهم ليس فقط على الموانئ التقليدية وإنما على الموانئ المحورية التي أصبحت مدخل للدولة والمناطق الجغرافية، والتي تؤدي إلى تنظيم النظام الاقتصادي والاجتماعي كما لم يعد الميناء معبرا للسلع ونقطة لمرور التجارة الدولية فحسب، لكن لاستثمارات في ظل صناعة الخدمات اللوجستية، التي لا تزدهر أعمالها إلا في ظل بيئة سياسية وتشريعية ذات صلة بهذه الأنشطة لتضع الإطار القانوني الذي من خلاله تتفاعل الخطط والسياسات، لذلك فعلى التشريع أن يخلق التوازن بين متطلبات الأنشطة الداخلية ذات الطابع القومي، وبين متطلبات الأنشطة ذات الطابع الدولي الذي يتعذر إن صح القول السيطرة عليه، وذلك لتطوره بسرعة وبمعدلات أداء عالية في ظل بيئة مختلفة⁽¹⁾.

¹ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 228.

المطلب الثاني: تطور نظام النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية

تعد الجزائر من بين الدول التي تعتمد على قطاع النقل البحري كأحد الركائز الأساسية في الاقتصاد القومي، بحيث تمثل التجارة الخارجية بطريق النقل البحري 95 % من حجم المبادلات التجارية وهذا ما يظهر جليا من خلال تدخل المشرع الجزائري وانضمامه إلى معاهدة بروكسل 1924 بموجب المرسوم رقم 64/71 المؤرخ في 02 مارس 1964، وبعد ذلك صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، وهو الأمر المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن أحكام عقد النقل البحري في أربعة فصول ضمن الباب الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري، والذي جاء بلفظ الحاوية لكن دون تعريفها وهذا حسب ما نصت عليه المادة 805 (1)، و المادة 51 المتممة للمادة 907 من ق.ب.ج (2) والتي جاءت من أجل تحديد حقوق الملاحة وأتاوى استعمال الأملاك المينائية.

هذا فضلا عن تدخل المشرع الجزائري من خلال وضع ترسانة من النصوص القانونية المتعلقة بالحاويات، كله من أجل تطوير نشاط الحاويات على مستوى الموانئ الجزائرية والذي عرف ارتفاعا متزايدا تكيفا مع النصوص القانونية، فمثلا ميناء الجزائر شهد ارتفاعا مستمرا في عدد الحاويات المتداولة حيث كان معدل الحاويات المتداولة سنة 1982 يبلغ 28.614 حاوية مكافئة وانتقل سنة 1990 ليلبغ 36.744 حاوية، ليصبح سنة 2000 يبلغ 213.513 حاوية، و هو ما دفع إلى إنشاء ما يسمى بالموانئ الجافة (Les plateformes logistiques) وذلك طبقا للمادة 897 والمادة 911 من القانون

¹ تنص المادة 805 فقرة 2 من ق.ب.ج على ما يلي: " في حالة استخدام حاوية أو أية مواد أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري... ".

² تنص المادة 51 المتممة للمادة 907 من ق.ب.ج على ما يلي: " تشكل أتاوى استعمال الأملاك العمومية المينائية من الأتاوى الناتجة عن شغل أملاك الميناء، ورسوم مكوث السفن في الموانئ، ورسوم عبور البضائع والحاويات ورسم إيداع البضائع وإتاوة استعمال شبكة الشكك الحديدية المينائية".

البحري الجزائري والتي يشترط لإنشائها توافر مجموعة من الشروط ومنها أن لا تقل مساحة مثل هذه الموانئ عن 2.5 هكتار .

الفرع الأول: وضعية الموانئ الجزائرية في ظل نظام النقل بالحاويات

ظل قطاع الموانئ إلى غاية قانون 05/98 مسيرا من قبل ترسانة من النصوص التشريعية و التنظيمية التي لا تضمن على الإطلاق تطوير التسيير الإداري و التجاري لهذا النشاط الاستراتيجي في الاقتصاد الجزائري، و بناء على ما سبق فان غياب نص قانوني خاص يطرح أسس التنظيم المينائي في الجزائر أثر سلبا على النشاط الاقتصادي للموانئ الجزائرية، من خلال ضعف إنتاجيتها، و التي تتسرخ أهم أسبابها في الانتظار المطول للسفن و البضائع الموجودة على متنها في منطقة الرحب من أجل الرسو داخل الموانئ الجزائرية، اكتظاظ المخازن، ارتفاع رسوم رسو السفينة داخل الميناء و خاصة ما يتعلق منها برسوم المهلة الإضافية¹.

هذا و يتكون المركب المينائي الوطني من 13 ميناءا تجاريا، ميناءان متخصصان في المحروقات وهما (بيطوة وسكيدة)، ثلاثة موانئ مختلطة (البضائع العامة والمحروقات) وهي أرزيو، بجاية وسكيدة (الميناء القديم)، أما الموانئ المتبقية فهي متعددة الوظائف تتركز في نشاطها على نقل البضائع المختلفة وتتضمن ثلاث موانئ صغيرة (الغزوات، دلس، تنس)، تسيير عن طريق مجمع الخدمات المينائية، والذي يضم مجموع الشركات المسيرة للموانئ بمختلف أنواعها⁽²⁾.

¹ Hadoum Kamel, Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports, Revue ADMO, Nantes, 1999, p .117, 118.

² مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13 العدد 03، تاريخ النشر 2020/12/31، ص 874.

إنّ النّظام الاقتصادي الجزائري نظام مقيد، أي نظام يعتمد على الإمدادات الخارجية، حيث 80 بالمائة من التّجارة الخارجية للجزائر وخاصة الواردات تمر عبر البحر، وبالتالي لهذا القطاع أهمية كبيرة للإقتصاد الوطني، إذ بلغ إجمالي حجم الحركة المسجلة خلال السنة المالية 2016 التي قدمتها وزارة النقل أكثر من 128 مليون طن مقارنة ب 100 مليون طن لعام 2000 بزيادة قدرها 28 بالمائة وبالتالي تشكل الموانئ التجارية مراكز للاستيراد والتصدير، موزعة على طول الشريط الساحلي (1200كم) ممتد من شرق المغرب إلى غرب تونس، حيث يساهم النقل البحري في التّجارة الخارجية للجزائر بحوالي 95 بالمائة، وأغلب المبادلات باتجاه دول الإتحاد الأوروبي، وهو ما يدل على أهميتها كعامل حيوي في تنشيط التجارة الخارجية وضمان النقل البحري للبضائع تصديرا واستيرادا بالكفاءة اللازمة وفي الوقت المناسب، مما يساهم في تنمية الاقتصاد الوطني⁽¹⁾.

أما فيما يخص مجال النقل بالحاويات فبين سنة 1992 حتى سنة 1999 تم بناء محطة حاويات تبلغ مساحتها 17.5 هكتار، تمثلت قدرتها الإستيعابية في أكثر من (250000 حاوية قياسية)، إلا أنّه رغم كل هذا تعتبر الجزائر من الدول المتأخرة في ثورة تحوية النقل البحري للبضائع، حيث جاءت في التصنيف 88 عالميا سنة 2009 من حيث التأخر في عملية تداول الحاويات، بحيث أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع، وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية، ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات إلى (35.09 بالمائة) في سنة 2004، وتبلغ (37.15 بالمائة) في نهاية سنة 2008، ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لازالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على

¹ مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 875.

اعتبار أنّ المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62 بالمائة، وعليه حاليا يتم العمل في هذا الإتجاه بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات⁽¹⁾.

فبالنسبة لميناء وهران تمت توسعته من الناحية الشرقية بإضافة 30 هكتار أخرى، ممّا سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار، أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة وبهدف تخفيف الضغط عنه، فقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي العاصمة، وفي إطار تطوير سبل التعاون والشراكة الجزائرية في مجال الموانئ تم إبرام اتفاقيات بين الجزائر والإمارات في إطار النقل الجوي والبحري، وفق مشروعين ترعاهما مؤسسة موانئ دبي العالمية في ميناء الجزائر العاصمة وهما: الفضاء المخصص للحاويات بميناء الجزائر حيث تقوم المؤسسة بعصرنة عملية فحص البضائع في الحاويات بهدف تشجيع المستثمرين، وكانت وتيرة عمل الشراكة الإماراتية التي تسير بصفة محترمة ومفيدة كثيرا للاستثمار على مستوى ميناء الجزائر خصوصا وأنها ستمكن المستفيدين من الميناء من ربح الوقت وتسريع وتيرة الاستثمار والشباك الموحد الإلكتروني، حيث أنّ الشركة الإماراتية ستتنجز هذا الشباك الموحد الإلكتروني الذي سيرعى كل مصالح الميناء لأنّه نظام جديد، وسيقوم بتسهيل التخزين العصري ويقوي تسيير الميناء⁽²⁾.

إلا أنّ كل هذه الجهود في تطوير النقل بالحاويات نسبية، خاصة بعد إنشاء مشروع مشترك بين مؤسسة ميناء الجزائر وموانئ دبي العالمية ثالث أكبر مشغل في محطة الحاويات، الذين سيطروا على محطة حاويات ميناء الجزائر العاصمة في عام 2008، في حين أنّ حركة الحاويات كانت لا تتجاوز

¹ عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات جامعة ورقلة-الجزائر-، المجلد الثاني، العدد الأول يناير 2019، ص 397.

² عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، المرجع السابق، ص 398.

(400000 حاوية سنويا) أي في المتوسط تفريغ 10 حاوية في كل ساعة، وهو ما يعتبر أدنى مستوى في البحر الأبيض المتوسط⁽¹⁾.

الفرع الثاني: وظيفة شركات تداول الحاويات في الجزائر (حالة تطبيقية عن مؤسسة ميناء بجاية ومؤسستي ميناء الجزائر العاصمة ميناء جن جن):

في نفس الجلسة العلنية التي من خلالها تم مناقشة القانون البحري الجزائري 05/98 أقرّ وزير النقل بأنّ الموانئ الجزائرية تعاني نقصا، مما سماه دون ترجمة بـ les terminaux à conteneurs وحتى مؤسسة تسيير مساهمات الدولة، عند عرض تصورهما لظاهرة الشراكة المينائية، أعلنت أنّها يمكن أن تتم عبر ما سمته بمحطات الحاويات، لتضحى بهذه الأرضيات منفذا للشراكة عام/خاص إلى الموانئ الجزائرية⁽²⁾.

إنّ اعتماد السّلطات الجزائرية لأسلوب امتياز نهائي الحاويات أو ما يسمى (بالشراكة المينائية) لم يكن إلا حديثا، فالموانئ الجزائرية إلى حد ليس ببعيد كانت حبيسة احتكار المؤسسات المينائية، وذلك بالرغم من سلسلة من الإصلاحات القانونية التي عرفها قطاع الموانئ على رأسها القانون رقم 05/98 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري، الذي كرس مبدأ تحرير الأنشطة التّجارية المينائية عن طريق عقود الإمتياز.

بحيث مازال يعاب على الموانئ الجزائرية إلى يومنا هذا عدم تحديدها تحديدا اقتصاديا يفضي إلى مردودية أكبر، خاصة مع طبيعة التوجه الاقتصادي الجزائري الحديث، بحيث مازالت إلى يومنا هذا

¹ عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نفس المرجع، ص 398.

² الماحي فاطمة الزهرة شريفة، المرجع السابق، ص 116.

الأمالك العمومية المينائية خاضعة إلى التحديد الموروث عن الاستعمار الفرنسي الذي يتميز بكونه تحديد
أمني أكثر منه اقتصادي¹.

أمام ذلك و بهدف الوصول إلى تطوير الموانئ الجزائرية صدر المرسوم 139/06⁽²⁾ الذي يحدد
شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، المعدل والمتمم
بالمرسوم 363/08⁽³⁾؛ وأهم التعديلات تمحورت حول نص المادة 3 منه، و التي أصبحت تمنح امتياز
ممارسة نشاطات القطر المناولة و التشوين على مستوى الموانئ " لكل شخص طبيعي ذو جنسية
جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري، بموجب عقد مبرم بين السلطة المينائية و المتعامل
المختار"، و الذي من خلاله يبدو أن المشرع الجزائري قد أحسن حينما شجع على الاستثمار في الموانئ
الجزائرية على خلاف العديد من التشريعات الأجنبية التي تفرض العديد من القيود على خوصصة قطاع
الموانئ⁽⁴⁾.

إلا أن هذا لم يكن كافيا، مما أدى بالسلطات الجزائرية إلى البحث عن البديل والإقتداء بتجارب
غيرها لتعرف سنة 2005 أول اتفاقية شراكة مينائية بين كل من ميناء بجاية كقطاع عام وشركة بورتاك
ذات الأصل السنغافوري كقطاع خاص، لتمويل وتسيير وترقية وتطوير نهائي حاويات ميناء بجاية،

¹Hadoum Kamel, Le nouveau code maritime algérien, op.cit, p 133.

² المرسوم التنفيذي 139/06 المؤرخ في 26 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة
نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر العدد 24، الصادرة في 17 ربيع الأول 1427، الموافق ل 16 أبريل
2006، ص 18.

³ المرسوم التنفيذي 363/08 المؤرخ في 10 ذي القعدة 1429، الموافق ل 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي 139/06، ج
ر العدد 64، صادرة في 17 نوفمبر 2008، ص 19.

⁴ Hadoum kamel, Les investissements maritime et portuaire en Algérie : la consécration du régime de la
concession, revue Neptunus, centre de Droit maritime et Océanique, vol. 20, 2014, p.09.

ويرجع اختيار نهائي حاويات ميناء بجاية كمحل للشراكة المينائية كون أنّ نشاط مناولة وتشوين الحاويات يعد أهم نشاط بعد المحروقات في الجزائر⁽¹⁾.

هذا ولطالما وصفت تجربة نهائي حاويات بجاية بالتجربة الناجحة والمربحة للاقتصاد الوطني كونها مكنتها من رفع أعداد المناولة من حوالي 76000 حاوية نمطية سنة 2006 إلى أكثر من 248700 حاوية نمطية سنة 2015، كذلك رفع معدل المناولة المينائية من 15 حاوية/سا سنة 2006 إلى 35 حاوية/سا سنة 2015، وكذا خفض آجال مكوث السفن بأرصفة هذا النهائي، واستحداث أكثر من 643 منصب عمل خلال الفترة الممتدة من 2006 إلى 2015، مما زاد هذا النهائي سمعة لا بأس بها بين موانئ المغرب العربي⁽²⁾.

مما دفعت هذه التجربة السلطات الجزائرية إلى إعادة الكرة أكثر من مرة واعتماد الشراكة المينائية من جديد لتتعاقد مع شركة موانئ دبي العالمية بهدف تسيير واستغلال كل من نهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن جن، ومع ذلك لم يحظ هذا الأسلوب في الجزائر من الناحية التشريعية بنفس الأهمية التي حظي بها من الناحية الاقتصادية، فلم تبني الجزائر تصورهما للمفهوم في شكل قانون واضح، واكتفت بمبدأ "العقد شريعة المتعاقدين".

بناء على ما سبق، بعد اقتناع السلطات الجزائرية والمؤسسات المينائية بضرورة تغيير نمط إدارة وتسيير الموانئ الجزائرية وتحسين أدائها من خلال تحسين أداء النهائيات المينائية ولاسيما نهائيات الحاويات، لتصبح هذه الأخيرة محلا لاتفاقيات الشراكة المينائية، بادرت أول مؤسسة ميناء بجاية باعتبارها

¹ الماحي فاطمة الزهرة شريفة، نفس المرجع، ص 07.

² الماحي فاطمة زهرة شريفة، المرجع السابق، ص 08.

أول مؤسسة مينائية إلى إبرام اتفاقية شراكة مينائية، كما قامت كل من مؤسستي ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن-جن بالمبادرة أيضا بإبرام اتفاقات الشراكة المينائية بعد مؤسسة ميناء بجاية⁽¹⁾.

أولا: مؤسسة ميناء بجاية

1- الإطار القانوني والتنظيمي لمؤسسة ميناء بجاية:

تم إنشاء مؤسسة ميناء بجاية بموجب المرسوم رقم 285/82⁽²⁾ كمؤسسة اشتراكية ذات طابع إقتصادي، تحت تسمية المؤسسة المينائية لبجاية، وبعد ظهور مجموعة من القوانين الإصلاحية على رأسها القانون رقم 01/88⁽³⁾ المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، القانون رقم 04/88⁽⁴⁾ المعدل والمتمم للقانون التجاري الجزائري رقم 59/75 الذي يحدد القواعد المطبقة على المؤسسات العمومية الاقتصادية تم التغيير من طابع هذه المؤسسة لتتحول إلى مؤسسة عمومية إقتصادية، حيث تشرف حاليا على إدارة وتسيير ميناء بجاية، ومن بين المنشآت الأساسية والنهائيات المينائية التي تديرها نجد ستة (06) نهائيات مينائية من بينها نهائي الحاويات.

تشرف المؤسسة حاليا على إدارة وتسيير ميناء بجاية، الذي يتكون من 03 أحواض: حوض مقدمة الميناء، حوض الميناء القديم، والحوض الخلفي للميناء.

أما عن المنشآت الأساسية والنهائيات المينائية، فإن الميناء يضم:

¹ الماحي فاطيمة زهرة شريفة، نفس المرجع، ص 117.

² المرسوم 285/82، المؤرخ في 24 شوال 1402، الموافق ل 14 غشت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في بجاية، ج ر رقم 33، المؤرخة في 27 شوال 1402، الموافق ل 17 غشت 1982، ص 1663.

³ القانون رقم 01/88 المؤرخ في 22 جمادى الأولى 1408، الموافق ل 12 يناير 1988، المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، ج ر العدد 02، الصادرة في 23 جمادى الأولى 1408، الموافق ل 13 يناير 1988، ص 30.

⁴ القانون 04/88 المعدل والمتمم للقانون 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري، ج ر العدد 02، الصادرة في 23 جمادى الأولى 1408، الموافق ل 13 يناير 1988، ص 47.

1- مخزن للأوراق بمساحة 1.200 م²، مخصص فقط لاستيعاب الأعداد الهائلة من الأوراق ذات الأحجام المتنوعة، بهدف ضمان السلامة والجودة لهذا النوع من البضائع.

2- مركز عبور البضائع الخطية CTMD وهو المركز الوحيد في البلاد مخصص فقط لتخزين البضائع الخطيرة، في أحسن شروط السلامة.

3- ست نهائيات مينائية: نهائي محروقات، نهائي مراكب، نهائي مختلط، نهائي خشب، نهائي حبوب، وأخيرا نهائي حاويات.

2- إتفاقية شراكة ميناء بجاية مع الشركة السنغافورية بورتاك (portek):

أبرمت هذه الإتفاقية سنة 2007 و تهدف هذه الشراكة إلى تحقيق العديد من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية منها: تجهيز الرصيف بالفاحص الماسح الضوئي (سكانر)، إدخال نظم المعلومات في نظام الرقابة على البضائع، الرافعات الجسرية، وهو من شأنه تحسين معدل الحركة، حيث أن رصيف ميناء بجاية يتعامل مع 20 إلى 25 حاوية في الساعة مقابل 08 إلى 10 حاوية في ميناء الجزائر، وهذا التجهيز سيمكن الميناء من زيادة حركة الحاويات لتصل إلى (250000 حاوية مكافئة) وبفضل أدائها وتسيرها الحديث تم اختيار ميناء بجاية من أجل مشروع ميدا موس (طريق سريع في البحر)، الذي تم إعتماده لأفاق منطقة التبادل الحر في المنطقة الأورومتوسطية، و هذا التعاون يهدف إلى تعزيز الشراكة بين موانئ مرسليليا، برشلونة، وبجاية⁽¹⁾.

3- إتفاقية شراكة ميناء جن جن بجيجل مع شركة ميناء دبي العالمي (DPW):

تمت هذه الاتفاقية من أجل استحداث نهائي حاويات واستغلاله في حركة الحاويات على وجهين: الأول في معالجة الحاويات الموجهة للتصدير والاستيراد من وإلى الجزائر، والوجه الثاني الحاويات التي

¹ مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 875.

يتم تنزيلها في الميناء في انتظار إعادة تحميلها على سفينة أخرى، وقد حصلت الشركة الإماراتية على امتياز ميناء جن جن ذو المياه العميقة الموجه لأن يكون ميناء حقيقي لإعادة الشحن تحت هدف زيادة حركة الحاويات لتصل إلى (1.5 مليون حاوية مكافئة) لعشرون قدم سنويا بعدما قدرت في سنة 2009 أقل من (100000 حاوية مكافئة) لعشرون قدم⁽¹⁾.

ثانيا: مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة

1-الإطار القانوني والتنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة:

بالنسبة لمؤسسة ميناء الجزائر العاصمة نجدها تتشكل من عدة مديريات عملية، تتولى مهمة تسيير وتشغيل الأدوات والتجهيزات المينائية، ومن بين هذه المديريات:

1- الإدارة العامة: تسيير المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر العاصمة من طرف مجلس إداري يديره رئيس مدير عام (PDG) ويساعده في أداء مهامه مدير عام مساعد.

2 - المديريات المركزية: مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة؛ مديرية المالية والمحاسبة؛ مديرية التخطيط والاعلام الآلي.

3-المديريات العملية: تتولى مهمة تسيير، تشغيل الأدوات والتجهيزات المينائية، نميز منها خمس مديريات (مديرية الأشغال والصيانة (المركز اللوجيست)، مديرية التشوين، مديرية المناولة، مديرية القبطانية وأخيرا مديرية نهائي الحاويات تنحصر مهامها في تسيير واستغلال نهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة الذي تحول فيما بعد إلى اختصاص شركة ميناء الجزائر العالمي⁽²⁾.

¹ مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 876.

² الماحي فاطيمة زهرة شريفة، المرجع السابق، ص 120.

هذا ويحتوي ميناء الجزائر على حظيرة لتخزين حاويات نقل البضائع، إذ تتيح مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة لعملائها موقف للحاويات، وذلك من أجل تسهيل كل العمليات التجارية والحد من الغش الجمركي، وتم بناء هذا الموقف منذ سبتمبر 2013، إذ صار يستخدم حاليا في جعل عمليات الإستيراد والتصدير في الوقت المناسب، والقضاء على التأخير في تسليم البضائع، ويتم تخزين الحاويات لغرض انتظار ايصالها للعملاء في موقف الحاويات الذي يتربع على مساحة إجمالية تبلغ حوالي 5 هكتار، هذا وسخرت شركة ميناء الجزائر العاصمة وسائل الراحة للعملاء والموردين في منطقة متكاملة تمكن من القيام بجميع المعاملات التجارية من:

* شحن البضائع وتفريغها، تحرير الفواتير التجارية من قبل شركات الشحن والمناولة في إدارة الميناء.

* برمجة مواعيد دخول وخروج البضائع، وتقديم خدمات تتمثل أساس في تقديم الإرشاد للسفن والتزود بالوقود ليلا ونهارا، وهذا من قبل الهياكل المتخصصة والتعامل مع المواد والعملاء عن طريق معالجة خدمات المناولة والشحن والتفريغ والحاويات والخدمات اللوجستية في وقت واحد ما يقارب من 20 سفينة في اليوم معدة لعمليات التحميل والتفريغ، وكذا تنفيذ أكثر من 400 آلة للمعالجة الأفقية والرأسية لتجهيز الحاويات والطرود الثقيلة والخاصة لعمليات الشحن والتفريغ⁽¹⁾.

بناء على ما سبق تبياناه، يظهر أنّ الجزائر تتجه نحو تسيير وتطوير الموانئ وترقيتها إلى نهائي حاويات بالموصفات العالمية، لبلوغ رقم ثلاثة ملايين ومائتي ألف حاوية مكافئة بحلول سنة 2015 ولهذا عقدت الموانئ الجزائرية اتفاقات الشراكة في مجال تسيير وتطوير نهائي حاويات، كما يتم دراسة حالة موانئ جهة الغرب لتحويلها إلى نهائي حاويات وموانئ ترونزيت، بحيث وقع ميناء بجاية إتفاق شراكة مع

¹ عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، المرجع السابق، ص ص 398، 399.

شركة بورتاك⁽¹⁾ في سنة 2007، لتحقيق هدف مداولة 250.000 حاوية مكافئة، أما ميناء الجزائر فعقد الشراكة مع ميناء دبي العالمي سنة 2009 كان هدفه تحقيق تسعمائة ألف حاوية بحلول سنة 2015 وهذا ما أعطى دفعا قويا لحركة الحاويات المتداولة في الميناء.

2-اتفاقية شراكة ميناء الجزائر العاصمة مع شركة ميناء دبي العالمي (DPW):

أبرمت الإتفاقية سنة 2009، وهذه الشراكة تعد ثالث أكبر مشغل لمحطة الحاويات في العالم وتهدف هذه الشراكة إلى إنشاء بنية تحتية ذات مردودية لميناء الجزائر بتحديث أرصفة الحاويات بالميناء ورفع قدرتها الإستيعابية، بقيمة استثمارات تساوي 108 مليون دولار⁽²⁾، ففي سنة 2008 لم تتعد الحركة السنوية في ميناء الجزائر (400000 حاوية) بمتوسط ساعي للتفريغ قدر ب 10 حاويات (أضعف متوسط في البحر المتوسط) في حين الحركة السنوية بالشراكة مع DPW تعدت حاليا (700000 حاوية)، ومن أجل تخفيف الضغط على الميناء، تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات بالروبية بضواحي العاصمة كما هدفت الشراكة إلى عصرنه عملية فحص البضائع بالحاويات لتمكين المستفيدين من الميناء من ربح الوقت وتسريع وتيرة الإستثمار والشباك الموحد الإلكتروني، مما يسهل التخزين العصري للبضائع، وتقوية تسيير الميناء وهو ما أعطى دفعا قويا لحركة الحاويات المتداولة في الميناء، ليحتل المرتبة الأولى على المستوى الوطني في معالجة الحاويات، حيث انتقل حجم معالجة الحاويات من (250095 حاوية) سنة 2009

¹ أصل شركة بورتاك « portek » دولة سنغافورا، وسميت الشراكة ب BMT – SPA .«

² Hadoum kamel, Les investissements maritime et portuaire en Algérie : la consécration du régime de la concession, Op.cit, p 10, 11.

إلى (1114117 حاوية) سنة 2010، ليصل إلى (1465800 حاوية) سنة 2018 حسب إحصائيات البنك الدولي⁽¹⁾.

3-كيفية التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر):

لم تقتصر آثار ثورة الحاويات على هياكل السفن فقط، كما سبق الإشارة إليه وإنما طالت حتى البنية الهيكلية للموانئ، بأن قسمت إلى مجموعة نهائيات مينائية، والتي استحوذت الحاويات منها الأهمية الكبرى، وهذا ما جعل تسميتها "نهائيات الحاويات"، ولا تقتصر مهمة هذه النهائيات على التسيير والإستغلال، وإنما تشمل إضافة إلى ذلك عدة عمليات، منها ما يطبق على الحاويات ومنها ما يطبق على السفن ناقلات الحاويات، وخاصة أن أغلب مشاكل نهائيات الحاويات والموانئ، ترجع عموماً إلى انعدام التنسيق بين عملية التخطيط لاستقبال السفن بأرصفة هذه النهائيات، وبين العمليات المطبقة عليها عند الرسو، مما يؤدي إلى ارتفاع الوقت التي تقضيه هذه السفن بالميناء، وهو ما يطلق عليه دورة السفينة⁽²⁾. وعلى هذا الأساس سنتطرق إلى مجموع العمليات المطبقة على السفن قبل الرسو إلى غاية مغادرتها لرصيف النهائي.

أ-العمليات المطبقة على السفن قبل الرسو:

¹ مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 876.

² الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر)، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03، العدد 03، السنة 2016، ص 75.

يتم هذا التعامل من طرف شخص يدعى وكيل السفينة، في إطار عمليات تخطيط المراسي المناسبة لهذه السفينة، ويقصد بعملية تخطيط المراسي، التخطيط للسفن القادمة، وإدارتها وفقا لقواعد محددة مسبقا للموانئ، ومن بين هذه الإجراءات المتبعة المفروضة على ربانة السفن أو ممثليهم:

1- إشعار السلطة المينائية قبل الوصول:

ويفرض على المشعر في هذا الشأن، ذكر البيانات الخاصة بالسفينة، وهي:

* إسم السفينة، ورايتها، وتاريخ وساعة الوصول، وكذا مدة التوقف المتوقعة.

* الطاقة التصميمية للسفينة، بما في ذلك حمولتها، طولها، عرضها.

* عدد الحاويات المراد تفريغها بهذا النهائي و/أو المراد شحنها على متن السفينة، مع تحديد طبيعة الحاويات والبضاعة المحواة، لا سيما إذا كانت مادة خطيرة.

* جميع الأضرار التي قد تصيب السفينة وعدتها والبضائع الموجودة على متنها.

2- تأكيد الإشعار: وهو إجراء فرضته المادة 74 من المرسوم رقم 01/02.

3- إعداد مخطط الرسو:

تخضع عملية إعداد مخطط الرسو لعدة عوامل منها، ما يؤثر على المركز المراد تخصيصه لرسوها، ومنها ما يؤثر على نوعية الآلات المستخدمة، على عدد العمالة المطلوبة وتتعلق هذه العوامل أساسا إما بالسفن المترددة أو بالحاويات نفسها، بحيث أن لعدد الحاويات المناولة، وكذا للبضاعة المحواة بداخلها تأثير كبير على عملية إعداد مخطط الرسو، فهي ليست مجرد بيانات عادية تملأ بها إستمارة طلب الإرساء، وإنما لها دور في تحديد الآلات والمعدات اللازمة، فكلما ارتفع عدد الحاويات كلما تطلب الأمر آلات أكثر، لا سيما ستافات الحاويات، وكذا عربات النقل الداخلي، كلما تطلب كذلك عمالا أكثر،

بالإضافة إلى أن هذا العدد يؤثر أيضا على تقدير الوقت الذي تمضيه السفينة بالرّصيف أي على دورة بقاء السفينة، ومراعاة كل هذه العوامل، يساعد على إعداد مخطط رسو جيد، كما يساعد أيضا على التطبيق الجيد للعمليات التي تلي خطوة رسو السفينة برصيف النهائي، بما في ذلك عملية التفريغ و/أو الشحن⁽¹⁾.

ب-العمليات المطبقة على السفن بعد الرسو:

بعد الرسو والحصول على إشارة حرية التصرف، يقوم أعوان المناولة التابعين لشركة المشروع بالصعود إلى ظهر السفينة، ثم فوق الحاويات لفك أدوات تثبيت الحاويات من كابلات وحبال، بعد ذلك ينتقل الاختصاص لعمال الأوناش الذين يقومون بتفريغ الحاويات من على سطح السفينة، بدءا من الحاوية الموجودة في الأعلى أي أعلى طبقة حاويات موجودة على سطح هذه السفينة، من جانبها المحاذي للرصيف، ويستمر هؤلاء العمال على نفس الوتيرة حتى انتهاء تفريغ كامل الطبقة العلوية أفقيا أي تفريغ السطح من الحاويات، بعد ذلك ينتقل هؤلاء العمال إلى تفريغ الحاويات الموجودة داخل العنابر تحت سطح السفينة، بالإعتماد على النظام الرأسي، أي طبقة تلو الأخرى، من نفس الصف ويعتمد في هذه العملية على رافعات الرصيف، بالنسبة لكل من شركة نهائي بجاية المتوسطي، وميناء جن جن العالمي أو الرافعات المتحركة بالنسبة لشركة ميناء الجزائر العالمي.

هذا و بعد وضع كل الحاويات على الرصيف تباشر الشركة عملية الشحن الفعلي على ظهر السفينة وتعتمد في ذلك على رافعات الرصيف، وكذا الناقلات السرجية، وتستوجب عملية شحن الحاويات

¹ الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر)، المرجع

على ظهر السفينة، القيام بعملية الرص والتربيط، ويقصد بها ترتيب الحاويات داخل عُنابر السفينة، وكذا على سطحها بشكل يضمن عدم تحركها وثباتها أثناء الرحلة البحرية، وكذا بشكل يحفظ للسفينة توازنها⁽¹⁾.

ثالثاً: مؤسسة ميناء وهران

تمت دراسة تهيئة حوض لمعالجة خمسمائة ألف حاوية موجهة إلى داخل الوطن، كما تم دراسة تهيئة حوض ثاني لأجل معالجة مليون ونصف حاوية موجهة لإعادة التصدير "ترونزيت" بميناء وهران كما يتم دراسة توسعة ميناء مستغانم بإنشاء حوض ثان، وبما أنّ عملية النقل البحري عبارة عن خدمة لوجستية متكاملة لا تتم بنقل الحاوية عن طريق البحر فقط، وإنما بتدخل وسائل متعددة وعبر وسائط عدة مثل الطريق البري، وباستخدام الشاحنات المخصصة لنقل الحاويات، وبطرق سكك الحديد، فعلى مستوى الطرق السريعة أنجزت الجزائر مؤخرًا الطريق السيار شرق غرب، حيث يعتبر أهم الإنجازات القاعدية التي تساعد على نقل الحاويات عبر الطرق الرئيسية⁽²⁾.

هذا وتقوم الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية بإنجاز شبكة سكة حديدية، وإعداد دراسات لإنشاء خطوط جديدة، فالنقل بطريق سكك الحديد يمكن أن يقدم استثماراً هاماً لعملية نقل البضائع بين مختلف مناطق الوطن، لذلك حظي هذا القطاع باهتمام خاص في كل المخططات التنموية، ومن جملة هذه المخططات المخطط الوطني لسنة 1991 الذي عمل على إعادة هيكلة شبكة السكك الحديدية وتحسين نظام التأمين على حوادث القطارات وتجديد الخطوط القديمة، وإنشاء تفرعات خاصة بهدف تأمين المواصلات وتوفيرها للمناطق المحرومة، وقد تم ربط ميناء جن جن

¹ الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر)، المرجع السابق، ص ص 87، 90.

² الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص 68.

بشبكة السكة الحديدية لأجل تسهيل عملية النقل بين الميناء ومصانع الولايات الشرقية⁽¹⁾ وهو ما قامت به شركة (BMT)⁽²⁾ والتي قامت بإبرام اتفاقية مع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وفقا لمتطلبات القانون رقم 13/01⁽³⁾ من أجل افتتاح خط نقل يومي ومنتظم للحاويات من نهائي حاويات ميناء بجاية نحو الوجهات التالية:

- ✓ محطة الرويبة اللوجستية التي تقع على بعد حوالي 220 كم عن ميناء بجاية.
- ✓ محطة أقبو التي تبعد عن الميناء بحوالي 75 كم.
- ✓ محطة برج بوعريريج التي تبعد عن الميناء بحوالي 165 كم.
- ✓ محطة مسيلة التي تبعد عن الميناء بحوالي 210 كم.
- ✓ محطة ميناء سطيف التي تبعد عن الميناء بحوالي 107 كم.

سواء تعلق الأمر بالنقل البري أو النقل بالسكك الحديدية فإنّ التزام الشركة في هذا الإطار هو التزام بتحقيق نتيجة والالتزام ببذل عناية في آن واحد، فهو التزام بتحقيق نتيجة من حيث أنّ الشركة ملزمة بتوصيل الحاوية أو البضاعة المجزأة إلى غاية الوجهة المتفق عليها، وإلا تمت مقاضاتها على أساس الإخلال بالالتزامات التعاقدية، وهو التزام ببذل عناية بهذه الحاويات إلى غاية وصولها إلى الوجهة المتفق عليها، وإلا جاز لصاحب الشأن رفع دعوى المسؤولية المدنية أو العقدية كل بحسب بنود العقد على هاته الشركة، قصد تحصيل تعويض عن الأضرار اللاحقة بالحاوية أو البضاعة⁽⁴⁾.

¹ الشيخ خالد صالح، نفس المرجع، ص 69.

² شركة BMT من الشركات التي وفرت لعملائها خدمتي النقل البري والنقل عبر السكة الحديدية كحل لوجستية حديثة في سبيل التقرب منهم وجذب أكبر عدد ممكن من العملاء، وكذا السعي نحو التخفيف من حركة الشاحنات داخل النهائي.

³ القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر العدد 44، صفحة 4، المعدل والمتمم بتاريخ 13 جوان 2013.

⁴ الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، المرجع السابق، ص 216.

في الأخير وعند تقييم الأداء بصفة موضوعية يمكن القول أنّ أداء الموانئ الجزائرية يبقى جد ضعيف مقارنة بمؤشرات أداء الموانئ على المستوى الدولي، إذ لم تتجاوز قيمة المؤشر 31.45 كأعلى قيمة له سنة 2010 نتيجة للشراكات التي قامت بها الحكومة مع مجموعة دبي العالمية، والتي سمحت برفع مؤشر الأداء نسبيا بعدما كان لا يتجاوز (8.37) سنة 2009، ولكن تبقى هذه المؤشرات بعيدة عن تلك المحققة في دول أخرى مثل (187.8) في الصين، و (133.9) في سنغافورة و(118.8) في كوريا الجنوبية، (113.5) في هونغ كونغ، (109.9) في ماليزيا، (97.09) في ألمانيا، (95.57) في المملكة المتحدة (البنك الدولي 2019)، وهذا يمكن إرجاعه إلى النقص الكبير في الآليات والمعدات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن والحاويات، مما يؤدي إلى الانتظار لمدة طويلة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا، إلى جانب عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ والارتفاع الكبير في سعر خدمات الشحن والتفريغ، حيث بلغ على سبيل المثال سعر نقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء الجزائر العاصمة (750 دولار) للحاوية مقابل (325 دولار) لنقل الحاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء نيويورك الأمريكية مع الأخذ بعين الاعتبار الفارق في المسافة، ومنه يجب على الموانئ الجزائرية السير قدما نحو مسايرة الإتجاهات العالمية في مجال التجارة الخارجية وعصرنة النقل البحري لتحقيق الميزة التنافسية وتنمية التجارة الخارجية للوطن⁽¹⁾.

¹ مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 877.

المبحث الثاني: أثر تطور نظام الحاويات على الموانئ ومحطات الحاويات

كانت للتطورات التي لازمت أجيال سفن الحاويات آثارها على محطات وموانئ الحاويات، فسفينة الحاويات من طراز معين كان لابد لكي تتردد على ميناء أو محطة حاويات معينة أن تتوفر لها التجهيزات والمعدات اللازمة لعمليات التداول من وإلى السفينة بما يتناسب مع طراز السفينة، وبالتالي أبعادها وخصائصها، وقد ظهرت هذه الآثار فيما يتعلق بطراز سفن الحاويات أكثر ما تكون في الروافع الجسرية المستخدمة في تداول الحاويات من وإلى السفينة، فقد صاحب التطور في تصميم وبناء سفن الحاويات من حيث التقنية والحجم تطور مصاحب في الروافع الجسرية العاملة في محطات الحاويات بحيث أصبحت هذه الروافع أكبر حجماً وأسرع حركة وأكثر إنتاجية، كما أعطيت للخصائص الفنية والهندسية للرافعة اهتماماً بمتانة هيكلها ومقدرتها على تحمل الإجهادات المختلفة⁽¹⁾.

المطلب الأول: أثر تطور نظام الحاويات في تعديل النظام القانوني لعقد النقل البحري

لقد ساهم تطور نظام التحوية في تغيير مفهوم عمليتي الشحن والتفريغ، مما فرض على المشرع الدولي التدخل بنصوص تشريعية لإعطاء المفاهيم الجديدة في عالم النقل معانيها القانونية، ويلغي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري من الرافعة للرافعة، ويمد هذه المسؤولية لتشمل الفترة الواقعة بين تعبئة الحاوية بالبضاعة وبين تفريغها من البضاعة بغض النظر عن البعد المكاني الذي تتم فيه هذه العمليات عن الجهة المائية أين تقف السفينة.

¹ أيمن النحراري، المرجع السابق، ص 259.

الفرع الأول: أثر تطور نظام الحاويات في تغيير مفهوم عمليتي الشحن و التفريغ حسب الإتفاقيات الدولية

ظهرت المحاولة الأولى في بروتوكول بروكسل لسنة 1968 فيما يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل في حالة النقل بالحاويات، ثم جاءت اتفاقية هامبورغ فوسعت من فترة المسؤولية التي يكون فيها الناقل البحري مسؤولاً عن سلامة البضاعة في المادة 4 منها، كما عالجت تحديد مسؤولية الناقل البحري في المادة 6 منها، إلى أن التقت إرادة المجتمع التجاري الدولي على وضع مشروع اتفاقية النقل متعدد الوسائل في 9 مارس 1979 لتعالج جميع المشاكل التي جلبتها الحاوية في مجال النقل متعدد الوسائل والذي تبناه مؤتمر الأمم المتحدة الذي عقد في جنيف عام 1980 ليصبح إتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل لسنة 1980⁽¹⁾.

بحيث إذا أمعنا النظر في نصوص إتفاقية هامبورغ وفي نصوص اتفاقية النقل متعدد الوسائل وخاصة بالنسبة للمادة 4 من إتفاقية هامبورغ والمادة 14 من إتفاقية النقل متعدد الوسائل، لوجدنا نص المادتين يكاد يكون متطابقاً، وأنّ نظام النقل بالحاويات يكاد يكون الحافز الأول لوضع اتفاقية النقل متعدد الوسائل، لأنّه وإن كان النقل من الباب إلى الباب معروف من قبل، إلا أنّ أهمية هذا النقل لم تتضح إلا بدخول الحاوية إلى ميدان النقل كأداة من أدواته وعلى نطاق واسع يكاد يغطي معظم عمليات نقل البضائع العامة، وإن كانت الإتفاقيتين متشابهتين على العموم في مجال مسؤولية الناقل البحري، إلا أنّ اتفاقية هامبورغ تحصر مسؤولية الناقل البحري في الفترة التي توجد فيها البضاعة بعهدته في ميناء الشّحن وأثناء النقل وفي ميناء التّفريغ، بينما تنص الفقرة الأولى من المادة الرابعة عشر من اتفاقية النقل

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 130.

متعدد الوسائط على شمولية مسؤولية الناقل للفترة التي تبدأ بدخول البضاعة في عهدة الناقل وحتى وقت تسليمها⁽¹⁾.

هذا الإختلاف يرجع إلى طبيعة كل من الإتفاقيتين، حيث أنّ الأولى تعالج نقل البضائع بحرا بينما تعالج الثانية نقل البضائع بالوسائل المتعددة، والتي قد تشمل جميع أوساط النقل من برية وبحرية وجوية، مما يتفق والغرض الذي وضعت من أجله هذه الإتفاقية، وهو تحميل الناقل للمسؤولية الناجمة عن أي ضرر أو تلف يلحق البضاعة أثناء حركتها من مكان المرسل حتى تسليمها في مكان المرسل إليه بغض النظر عن وسائل النقل التي تستخدم في أداء هذا النقل، و هكذا فإن هذا التماثل في نص المادتين يمكن أن يسمح لنا بالقول بأن نظام النقل بالحاويات كان أيضا وراء نص المادة 4 من إتفاقية هومبورغ وغيرها من نصوص هذه الإتفاقية وخاصة المادة السادسة منها فقرة الثانية، والتي تحدد مسؤولية الناقل البحري في حالة استخدام الحاويات في النقل، والتي جاءت واضحة وشاملة أكثر من نص المادة 2 من مواد بروتوكول بروكسل و الذي كان لظهور نظام الحاويات أثر كبير في وجودها نظرا لغموض نص المادة 5/4 من قواعد لاهاي الخاص بتحديد مسؤولية الناقل عن الطرد أو الوحدة⁽²⁾.

الفرع الثاني: أثر الحاويات على بيانات سند الشحن

إنّ وثيقة الشحن، وحسبما يرد فيها من بيانات تعتبر أداة لإثبات عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن لإحتوائها على الشروط التي يتم النقل وفقها، كما تعتبر وثيقة تمثيل البضاعة، والشاحن أو حامل السند الذي يحوز هذه الوثيقة يعتبر حائزا حكما للبضاعة وفقا للبيانات الواردة في الوثيقة ويمكنه حينئذ بيعها أو تقديم الوثيقة كأداة إئتمان أمام البنك، كما تمثل وثيقة الشحن من جانب الناقل دليل استلام البضائع من الشاحن، وهذا ما تطرقت إليه نص المادة 749 من القانون البحري الجزائري: " تشكل

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 131.

² عبد القادر حسين العطير، نفس المرجع، ص 131.

وثيقة الشّحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر، وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها"، كما تظهر أهمية وثيقة الشحن في النقل البحري في أنّه لا يمكن تنفيذه دون وجود وثيقة الشّحن، وهو ما جاءت به المادة الأولى فقرة "ب" من معاهدة بروكسل لسنة 1924⁽¹⁾.

إلا أنّه مع التطور التكنولوجي الحاصل في مجال النقل البحري، أصبح سند الشحن بحاجة إلى مسايرة هذا التطور الحاصل في مجال النقل البحري، ذلك أن سند الشحن كان قبل ظهور الحاويات يغطي فقط المرحلة البحرية، بحيث تبدأ مسؤولية الناقل منذ استلامه البضاعة وتنتهي عند ايصاله البضاعة في ميناء التفرغ⁽²⁾، والفترة التي تسبق مرحلة الشّحن واللاحقة لمرحلة التفرغ تخرج من نطاق عقد النقل البحري، وبالتالي لا تخضع لأحكام اتفاقية بروكسل⁽³⁾، وهو الأمر الذي لا يتساير مع عصر أصبح يعتمد على التكنولوجيا في النقل البحري بالحاوية، التي تخدم تحقيق مبدأ نقل سريع وآمن وبأقل تكلفة، معتمد على لوجستيات النقل وكذا النقل من الباب إلى الباب، وهو ما جعل ببعض الفقه يعتبر أنّ سند الشّحن البحري قد تخطاه الزمن وأصبح لا يتلاءم مع متطلبات النقل البحري، وقد آن الأوان لإيجاد البديل لهذا السند⁽⁴⁾.

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 104.

² هذا ما جاءت به المادة الأولى فقرة (هـ) من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت سنة 1924، وجرى العرف على تسميتها قواعد (لاهاي).

³ هذا ما تنص عليه المادة 7 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 التي جاءت كالآتي: "لا يمنع أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية أي ناقل أو شاحن من أن يدون في العقد اتفاقات أو شروطا أو تحفظات أو إعفاءات بصدد التزامات ومسؤوليات الناقل أو السفينة بالنسبة للهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو بالنسبة لصيانتها أو العناية بها أو تشوينها قبل الشحن أو بعد التفرغ من السفينة التي تنقل عليها البضائع بحرا".

⁴ الشيخ صالح خالد، نفس المرجع، ص 107.

أولاً: أثر الحاويات في إيجاد سندات جديدة لسند الشحن

كان لظهور الحاويات وما يتميز به من خصائص في مجال السرعة، وتعدد أوساط النقل التي تستعمل في إتمام دورة الحاوية أثر ظاهر في إيجاد أنواع جديدة من سندات الشحن تتفق وطبيعة العمل بهذا النظام، وتتاسب ما يتميز به من سرعة ومن حركة مستمرة من باب المصنع إلى باب المتجر ولهذا سنحدد من خلال هذا الفرع السندات التي وجدت في عصر الحاويات وهي:

1- سند إيصال بيانات الشحن:

تطور سند إيصال بيانات الشحن ليصبح بديلاً لسند الشحن التقليدي، وذلك مع تطور أنظمة النقل الحديثة، والذي يهدف إلى استبدال الوثائق التقليدية بأنظمة إلكترونية لا ورقية.

سند إيصال بيانات الشحن هو إيصال غير قابل للتداول يصدره أصحاب السفن ويستعمل في النقل العادي ونقل الحاويات ويصدر عادة بشكل سند برسم الشحن، وتشارك جميع إيصالات الشحن في أنها تجسد شروط عقد النقل بالبحر فقط بالإشارة إلى سندات الشحن التي يصدرها أصحاب السفن المعنيين، ولكنها لا تثبت تلك الشروط على الخلف، كما هي العادة في سندات الشحن التقليدية⁽¹⁾.

إنّ هذا النظام قد قصر الوقت اللازم لإعداد قوائم الشحن، فأصبح الوقت الكلي اللازم لإرسال قائمة بيانات الشحن المحمولة على السفينة هو حوالي ساعتين، فهو نظام يخدم الناقل والشاحن والمرسل إليه، لأنّ السرعة في نقل الوثائق تحقق تسليماً سريعاً للمرسل إليه وتقلل غرامات التأخير كما أنّه يعمل على إيجاد ميناء غير مزدحم، ومع ذلك فإنّه يؤكد عقد النقل ويخضع الناقل لنفس الشروط والمسؤوليات التي يخضع لها الناقل العادي ويمنحه نفس شروط الإعفاء، ولكنه لا يشكل سند ملكية فهو

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 209.

غير قابل للتداول، وعلى ذلك فالناقل يستمر في إصدار سندات الشحن العادية للراغبين في الحصول على سند شحن قابل للتداول لتلبية لحاجات الإعتمادات المستندية.

إضافة إلى مزايا نظام بيانات سند الشحن هو الترجمة الآلية لسندات الشحن من اللغة الفرنسية إلى اللغة الإنجليزية وبالعكس، فيما بين موانئ فرنسا وموانئ أوروبا والولايات المتحدة وإنجلترا، بحيث لم تعد هناك حاجة إلى إرسال الوثائق الخاصة بالشحن البحري بواسطة البريد، وهي الميزة التي تجعل من نظام إيصال بيانات الشحن نظام العصر بالنسبة إلى وثائق الشحن⁽¹⁾.

2- سند الشحن المشترك

سند الشحن المشترك هو عبارة تستعمل بشكل عام لتعني وثيقة تحتوي على عقد نقل البضائع من مكان إلى آخر في مراحل منفصلة أحدها على الأقل مرحلة نقل بحري تقليدي، وتستعمل أحيانا تعبيرات أخرى لتدل على ذات المفهوم في بلدان مختلفة، ما يعني أنّ الشحن المشترك لا بد أن تكون إحدى مراحلها مرحلة نقل بحري، مع أنّ الواقع قد يكون غير ذلك، فيصدر سند الشحن ناقل جوي أو ناقل بري، ولأنّ نقل الحاويات يشتمل في أغلب الأحيان على مرحلة نقل بحرية فإنّ اهتمامنا سينصب على شحن الشحن المشترك الدولي الذي يصدره الناقل البحري، والذي هو ذلك النقل الذي يتضمن وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة على أن تكون احدهما مرحلة نقل بحرية، ويكون النقل بين دولتين على الأقل وعلى أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص أو الهيئة التي تنظم هذا النوع من النقل والتي تعتبر مسؤولة عن تنفيذ العقد كاملاً⁽²⁾.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 210.

² عبد القادر حسين العطير، نفس المرجع، ص 216.

هذا وتثور الصّعوبة في هذا الصدد إذا كان النقل يضم أكثر من وسط من أوساط النقل، فرغم أنّ الناقل الأول يبرم عقدا واحدا مع الشاحن، إلا أنه لا يستطيع أن يصدر شند شحن واحد يغطي مراحل النقل المختلفة لاختلاف طبيعة المسؤولية في كل منها، فيجب أن يصدر سند شحن يغطي المرحلة البحرية من الرّحلة وتذكّرة نقل بري تغطي المرحلة البرية منها، ويرفقهما معا، ويطبق القانون البحري على المرحلة البحرية، ويطبق القانون البري على المرحلة البرية، وإذا وجد شرط في عقد النقل يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية، فإنّ الشرط يكون صحيحا إذا هلك البضاعة أو تلفت أثناء النقل البري ويكون باطلا إذا حدث هذا الهلاك في المرحلة البحرية من النقل.

هذا و قد واجهت الإتفاقيات الدولية تلك المشكلة، فالمادتان 10 و 11 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 عالجتا هذه المسألة، فالأولى عالجت مسؤولية الناقل والناقل الفعلي، فأزالت المأساة التي كان يتعرض لها أصحاب البضائع عندما لا يكون الناقل الموقع على سند الشحن مالكا للسفينة الناقلة، كما أزالّت موضوع تغيير السفينة المسماة في سند الشّحن بسبب حدوث المسافنة أثناء الطريق، وعالجت الثانية النقل المباشر شرط أن ينص عقد النقل صراحة على أنّ جزءا من النقل البحري ينفذه شخص مسمى غير الناقل الأول كما أجازت النص على عدم مسؤولية الناقل الأول عما يلحق البضاعة من ضرر أثناء وجودها في عهدة الناقل الفعلي، لكن هذا الشرط إذا قصد به استبعاد أو تحديد مسؤولية الناقل الفعلي دون إمكانية اتخاذ إجراءات قضائية في مواجهته، فهو شرط لا أثر له⁽¹⁾.

من المشاكل التي جلبها نظام الحاويات هي أن الحاوية نفسها أصبحت معرضة للنقل المتوالي ولذا فإنّها تحتاج إلى شكل من أشكال السندات المشتركة، ذلك أنّه وإن كانت مشكلة النقل المشترك البحري الدولي لا ترتبط لزاما بالحاويات، إلا أنّ انتشار النقل بها في الوقت الحاضر بواسطة شركات

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ص 217، 218.

ملاحية ضخمة جعل مشاكل النقل المشترك متشابكة مع مشاكل الحاويات سواء على الصعيد العملي أو النظري، حيث أنّ معظم النقل المشترك ينتج حالياً عن نظام الحاويات، ممّا أوجد الحاجة إلى وجود شخص قانوني يسأل عن جميع مراحل النقل، وهذا الشخص قد يكون هو الناقل البحري أو البري أو وكيل بالعمولة للنقل⁽¹⁾، ولهذا أصبحت الحاجة ملحة لإيجاد إتفاقية دولية تعالج هذا النمط من أنظمة النقل الحديثة التي تستخدم أساليب التكنولوجيا الحديثة في النقل، وهو ما دفع المنظومة الدولية إلى وضع إتفاقية النقل المشترك لسنة 1980 والتي تعتبر بمثابة إتفاقية خاصة بمعالجة مشاكل النقل بالحاويات مع تطبيقها على أشكال النقل الأخرى إذا اقتضت الضرورة ذلك، فأوجدت ما يسمى بـ "أمين النقل المشترك" وهو الشخص الذي يسأل عن النقل منذ بدايته إلى نهايته، فعرفته² على أساس أنه " أي شخص يقوم بنفسه أو من خلال شخص آخر بإبرام عقد النقل المشترك ويعمل كأصيل، وليس كوكيل أو نائب عن المرسل أو الناقلين المنخرطين في عمليات النقل المشترك وهو الذي يتحمل المسؤولية عن تنفيذ العقد".

هذا وعندما يستلم أمين النقل المشترك البضاعة فإنّه يصدر وثيقة نقل مشترك، تكون إمّا بشكل قابل للتداول أو بشكل غير قابل للتداول، وذلك حسب اختيار المرسل³ وهو نفس الوضع القائم في ظل قواعد لاهاي لسنة 1924.

الفرع الثالث: مدى تأثير الحاوية على بيانات وثيقة الشحن

نظراً لملائمة الحاوية لمتطلبات النقل البحري، أصبح اليوم كل من الشاحن والناقل يعتمدان عليها لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع المبرم بينهما، وغالباً ما يتولى الشاحن شحن البضائع، أي تعبئتها داخل

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 219.

² المادة 2 من إتفاقية النقل المشترك لسنة 1980.

³ المادة 5 فقرة 1 من إتفاقية النقل المشترك لسنة 1980.

الحاوية، وتسليمها إلى الناقل في مكان التسليم المحدد والمذكور في العقد، كما يتولى الشاحن في مواجهة الناقل بالتصريح بجميع البيانات اللازمة المتعلقة بالبضائع المحواة محل النقل، حتى يتسنى للناقل معرفة نوع البضائع، ومواصفاتها قبل القيام بعملية النقل البحري، وعند تسليمها للمرسل إليه، ثم يقوم بعد ذلك الناقل بتسجيل ما ورد عن الشاحن من بيانات في وثيقة الشحن هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإنه يتعين على الناقل التأكد من صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن قبل إصداره وثيقة الشحن، غير أنّ الناقل لا تسعفه الظروف دائما لمراقبة محتويات الحاوية التي يقدمها الشاحن، خاصة عندما يسلم هذا الأخير الحاوية للناقل مغلقة ومختومة، فهنا لا يمكن للناقل فتح الحاوية إلا عند وصولها إلى ميناء التفريغ وبحضور صاحب الحق في البضاعة⁽¹⁾.

خاصة مع التكنولوجيا الحاصلة في مجال النقل البحري، أصبحت معه وثيقة الشحن بحاجة إلى مسايرة التطور الحاصل في مجال النقل البحري، ذلك أنّ سند الشحن في مرحلة ما قبل ظهور الحاويات كان يغطي المرحلة البحرية فقط، حيث تبدأ مسؤولية الناقل منذ استلامه البضائع وتنتهي عند إيصاله البضائع في ميناء التفريغ، وهو ما جاء بالفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، أما الفترة التي تسبق مرحلة الشحن واللاحقة لمرحلة التفريغ تخرج من نطاق عقد النقل البحري، مما أصبح لا يتلاءم تطبيق هذه المادة مع عصر أصبح يعتمد على التكنولوجيا في النقل البحري للحاوية التي تخدم تحقيق مبدأ نقل سريع وآمن وبأقل تكلفة، معتمدة في ذلك على لوجستيات النقل، وعلى ما يسمى بالنقل من الباب إلى الباب، كل هذا التطور دفع ببعض الفقه إلى اعتبار أنّ سند الشحن قد تخطاه الزمن، وأصبح لا يتلاءم مع متطلبات النقل البحري، وأن الأوان لإيجاد البديل لهذا السند⁽²⁾.

¹ عزائز إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحوايات على بيانات وثيقة الشحن، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، السنة 2018، ص 80.

² الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 108.

في هذه الحالة لا يكون أمام الناقل إلا أن يتخذ أحد الأمرين، لإبراء ذمته، إما بعدم إدراج البيانات المقدمة من الشاحن في وثيقة الشحن أو تضمين هذه الأخيرة بتحفظ يفيد أنّ البيانات التي قدمها الشاحن والمتعلقة بالبضائع قد تم تدوينها في وثيقة الشحن كما هي دون تحققه من صحتها، أو بإدراج الناقل عبارات مستحدثة مع ظهور نظام النقل بالحاوية⁽¹⁾.

أولاً: البيانات المقدمة من طرف الشاحن في وثيقة شحن الحاوية

ألزمت إتفاقية هامبورغ⁽²⁾ أن تتضمن وثيقة الشحن النصّ إمّا على عدد الطرود أو القطع أو كمية البضائع مع ذكر وزن البضائع، وهو ما يمثل ضماناً أكثر للشاحن في ذكر الوزن بجانب العدد وذلك حسب كل حالة، تحسباً لما قد يثور من منازعات في حالة هلاك أو تلف البضائع باعتبار أن مسؤولية الناقل تتحدد على أساسه، وهو ما تضمنته أيضاً إتفاقية روتردام⁽³⁾.

أمّا إتفاقية بروكسل فنصت على ما يسمى بـ "حالة البضائع وشكلها الظاهر"⁽⁴⁾ إضافة إلى البيانات المتعلقة بعدد الطرود ووزنها وكميتها والعلامات الضرورية للتعريف بالبضاعة، والتي تدرج في وثيقة الشحن بناء على تصريح الشاحن، وهو ما جاءت به المادة 15 فقرة 1 بند "ب" من إتفاقية هامبورغ، تحت تسمية "الحالة الظاهرة للبضائع"، وما ذهبت إليه أيضاً إتفاقية روتردام بأنّ البيان الذي يتضمن الحالة الظاهرة للبضائع لا يقدمه الشاحن، فالناقل هو من يدونه قبل إصدار وثيقة الشحن، وبعد تفقد خارجي للبضائع عند استلامها، ويتم التقيد على وجه معقول لما هو ظاهر وبالقدر الذي يمكن للعين أن تراه.

¹ عزائز إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المرجع السابق، ص 277.

² أنظر المادة 15 فقرة 1 بند "أ" من إتفاقية هامبورغ المشار إليها سابقاً.

³ أنظر المادة 36 فقرة 1 من قواعد روتردام، لسنة 2008.

⁴ أنظر المادة 3 فقرة 3 بند "ج" من إتفاقية بروكسل المشار إليها سابقاً.

أما القانون البحري الجزائري، فقد جاءت المادة 752 منه على وجه الإلزام، حيث نصت على أنه "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه:

أ-العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا بأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

ب- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

ج- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة"، بحيث ألزمت هذه المادة على الشاحن ذكر العلامات الرئيسية والضرورية اللازمة للتعرف على البضائع، وذلك حتى يتعرف عليها الناقل أثناء عملية النقل، وعند تسليمها للمرسل إليه، وهذا البيان الدال على البضائع المنقولة، يميزها عن غيرها من البضائع المشحونة الأخرى، كما يتعين أن تكون العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى بشكل ظاهر على البضائع غير المغلفة أو الأغلفة المعبأة فيه البضائع، بحيث يسهل قراءتها بصفة عادية⁽¹⁾.

ثانيا: بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل بالحاويات

إنّ تطبيق النصوص القانونية السابقة المتعلقة بالبيانات المتعلقة بالبضائع في وثيقة الشحن، بما فيها نص المادة 752 من القانون البحري الجزائري في عصر أصبح يعتمد على الحاويات في مجال النقل البحري للبضائع، يفرض على وثيقة الشحن المعروفة قبل ظهور الحاويات أن تواكب هذا التطور الذي يشهده قطاع النقل البحري بفعل استخدام الحاويات، وهذا ما يستوجب ذكر بيانات أخرى على نحو يجعلها تتلاءم مع الحاوية، إلى جانب بيانات أخرى تتعلق بأطراف عقد النقل البحري للبضائع، وعناصر الرحلة.

¹ عزابيز إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المرجع السابق، ص 278.

أ-العلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع المحتواة:

إنّ إلتزام الشاحن في تقديم العلامات الرّئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع المحتواة يبقى قائماً حتى ولو تم شحن البضائع داخل الحاوية ولهذا فعليه وضع العلامات مطبوعة بشكل ظاهر على الحاويات المعبأة فيها البضائع، بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة البحرية، وإلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، هذا وقد أُلزمت كل من إتفاقية بروكسل⁽¹⁾، وكذا إتفاقية هامبورغ⁽²⁾ أن تتضمن وثيقة الشحن العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع، وأنّ مسألة تحديد العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع لم يرد ذكرها على وجه التدقيق بنص المادة 752 من القانون البحري الجزائري وهي مسألة متروكة للسلطة التقديرية لقاضي الموضوع، حسب ظروف كل حالة، كما تلعب الأعراف التجارية دوراً هاماً في تحديد هذه العلامات.

ت- عدد الطرود و كمية البضائع ووزن الحاوية:

بحيث يقع على عاتق الشاحن واجب الإدلاء بعدد الطرود والأشياء وكمية البضائع، ووزنها الموجودة داخل الحاوية، فكل من العدد والوزن والحجم الخاص بالبضاعة المحتواة يكون الناقل مسؤولاً عنها عند الوصول.

ث- عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها:

يجب أن تتضمن وثيقة الشّحن عدد الحاويات المشحونة بالبضائع، والمعدة لنقلها بحراً، مع بيان نوع الحاوية أو الحاويات التي قد تتنوع حسب طبيعة البضائع المنقولة، مثلاً كأن يذكر الناقل بيان حاوية للبضائع العامة- النوع DRY VANCD/V، أو حاوية للبضائع الصب (اسمنت أو حبوب أو بودرة)-

¹ إرجع إلى المادة 3 من إتفاقية بروكسل المشار إليها سابقاً.

² إرجع إلى المادة 15 من إتفاقية هامبورغ المشار إليها سابقاً.

النوع: dry bulk-container أو حاوية تبريد أي ثلاجة لنقل البضائع المبردة- النوع: chilid
(1)carco.container.

د- مدلول الحالة الظاهرة للحاوية في وثيقة شحن الحاوية:

إنّ جميع سندات الشحن التي تخضع لقواعد لاهاي يجب أن تشير إلى حالة البضاعة ووضعها
الظاهر The Apparent Order and Condition⁽²⁾، ولذا درجت سندات الشحن على ذكر عبارة "شحنت
على ظهر السفينة في حالة ظاهرة حسنة"، ما لم ينص على خلاف ذلك في سندات الشحن (مشحون)
وعبارة (استلمت البضاعة في حالة ظاهرة حسنة) في حالة سندات شحن الحاويات.

وقد أخذ الفقه الحديث في شرح معنى عبارة الحالة الظاهرة للبضائع، التي يجب ذكرها في سند
الشحن بموجب قواعد لاهاي، على أنّها تعني ما هو ظاهر وبالقدر الذي يمكن للعين أن تراه من أن
البضاعة وضعت على الظهر في حالة حسنة من الخارج، ولكن العبارة لا تمتد لنوعية البضاعة، التي لم
تكن ظاهرة للتفتيش المعقول، مع الأخذ بعين الاعتبار ظروف التّحميل⁽³⁾.

فعلى العكس من البيانات المتعلقة بالبضاعة التي تصدر في سند الشحن بناء على البيان الذي
قدمه الشاحن للناقل، فإنّ تكييف الحالة الظاهرة للحاوية أين يصدر سند الشحن بعبارة " استلمت البضاعة
في حالة ظاهرة حسنة"، يعتمد أساسا على ملاحظة الناقل للبضائع ساعة استلامها من الشاحن، وهو ما
جاءت به إتفاقية بروكسل، وكذا ما نصت عليه المادة 752 من القانون البحري الجزائري فقرة "ج" "الحالة
والتّكييف الظاهران للبضاعة"، لكن الغموض اكتنف كيفية تطبيق الناقل لمدلول الحالة الظاهرة، ذلك أنّ

¹ عزابيز إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المرجع السابق، ص ص 280-281.

² أنظر المادة 3 فقرة 3 بند "ج" من قواعد لاهاي المشار إليها سابقا.

³ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 155.

تطبيقه في نظام النقل بالحاوية لا ينصرف على البضاعة المحواة، بل يتأكد الناقل من حالة الحاوية من الخارج، أي ما يمكن أن يلاحظه بالعين المجردة على بدن الحاوية خارجيا، لأنّ البضاعة في هذه الحالة موجودة داخل حاوية مغلقة الجوانب ومختومة الأقفال، وفي هذه الحال يثار إشكال حالة البضاعة المحواة التي يكشف المرسل إليه عند وصولها على غير ما ورد في سند الشحن كإصابتها بالتلف أو نقص في العدد أثناء التسليم؟(1)

بحيث أنّ الناقل يسأل أمام المرسل إليه بموجب ما ورد في سند الشحن، في حالة تلف أو نقص البضاعة المحواة، إذا ما قام بعملية تعبئة البضائع في الحاوية، وأصدر سند شحن ذكر فيه أنّ البضاعة "في حالة ظاهرة حسنة"، لأنّها تشمل البضاعة في حد ذاتها كما تشمل حالة الحاوية، على اعتبار تمكنه من فحص البضائع أثناء تعبئة الحاوية، لكن الغالب في نظام النقل بالحاوية أن يقوم الشاحن بتعبئة الحاوية بالبضائع في غياب الناقل أو تابعيه، ولهذا يرى بعض الفقهاء أنّه من المنطق أن ينصرف مدلول عبارة الحالة الظاهرة للبضاعة ليس للبضاعة في حد ذاتها، بل للمظهر الخارجي للحاوية، ويقع عبء إثبات الضرر عند التسليم على عاتق المرسل إليه وهو أمر صعب الإثبات(2).

بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أجاز للناقل أن يدرج في وثيقة الشحن البيان المتعلق بالحالة الظاهرة للبضاعة، وهذا البيان يشمل أيضا حالة الحاوية، ويثول إشكال آخر أيضا في حالة، ما إذا لم يرق الناقل بإيراد عبارة "الحالة الظاهرة للحاوية"، واكتفى بذكر "البضاعة في حالة ظاهرة حسنة"، فهل يمكن الإحتجاج أمام المرسل إليه في حالة حدوث هلاك أو تلف دون سبب من جانب الناقل؟

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 117.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 159.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه لم يفصل صراحة في حالة خلو وثيقة الشحن من هذه العبارة، غير أنّ الناقل يبقى مسؤولاً أمام المرسل إليه بموجب ما ورد في هذه الوثيقة في حالة تلف أو نقص في البضاعة المحتواة، إذا ما أصدر وثيقة شحن ذكر فيها أنّ البضاعة في حالة ظاهرة حسنة وهنا تظهر أهمية ذكر الناقل بيان الحالة الظاهرة للحاوية في وثيقة الشحن، كأن يكون بها إعوجاج في جوانبها مثلاً، يرجح هلاك أو تلف البضاعة من الداخل(1).

كما يثار إشكال الحالة الظاهرة للحاوية في حالة النقل المتتابع أو النقل المباشر، حيث يتعدد الناقلون كل بحسب وسيلة النقل المستعملة لنقل الحاوية، ذلك أنّه في حالة هلاك البضاعة المحواة فإنّ المرسل إليه يتردد على من أي من الناقلين المتتابعين يرفع دعواه؟

بحيث يرى الفقه في هذه الحالة، أنّ الدعوى الناشئة عن تنفيذ عقد النقل على الجهة الناقلة في حالة النقل المباشر أو المتتابع، وأنّ أطراف الدعوى تختلف باختلاف الحالة التي تثور بين المصالح المختلفة، و في كل الحالات يعتبر الناقل المتعاقد ضامناً لعملية النقل ككل، وللشاحن أو المرسل إليه حق رفع دعوى التعويض مباشرة على الناقل المتعاقد(2).

هـ - لفظ " مشحون " في وثيقة شحن الحاوية ومدلولها:

يقصد بعبارة مشحون، استلام الناقل للبضاعة في الميناء، وشحنها في عابر السفينة عند استصدار وثيقة الشحن، للدلالة على استلام الناقل للحاوية في أماكن تجميع الحاويات البعيد عن الميناء، لكون أن الناقل لا يمكنه تسليم وثيقة الشحن تتضمن عبارة "مشحون" والحاوية لم بعد ميناء الشحن، ولا يمكن أيضاً استلام الحاوية من الشاحن دون تقديم دليل إثبات في المقابل، فيعتمد إلى التأشير على الوثيقة من أجل

¹ عزائز إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المرجع السابق، ص 282.

² الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، 122.

الشحن بعبارة "مشحون" على الظهر، ويوقع عليها ويعتبر تاريخ التوقيع تاريخا للشحن، وهذا عند شحن الحاوية فعليا على ظهر السفينة ويقدم له وثيقة الشحن تعمل عبارة "مشحون"⁽¹⁾.

قد نصت المادة 15 فقرة 02 من اتفاقية هامبورغ التي جاءت أكثر وضوحا، على أنه بعد شحن السلع في السفينة، يصدر الناقل إلى الشاحن متى طلب الشاحن ذلك سند شحن مؤشرا عليه بكلمة "مشحون" يذكر فيه، بالإضافة إلى التفاصيل المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة أن السلع مشحونة في السفينة أو سفن مسماة وتاريخ أو تواريخ الشحن، فإذا سبق للناقل أن أصدر للشاحن سند شحن أو سند ملكية آخر يتعلق بأي من هذه السلع، يقوم الشاحن بناء على طلب الناقل برد هذه الوثيقة مقابل استلامه سند الشحن مؤشرا عليه بكلمة مشحون، وللناقل أن يعدل أية وثيقة سبق إصدارها، لكي يجيب طلب الشاحن بإصدار سند شحن مؤشرا عليه بكلمة "مشحون".

لكن تسليم الحاوية للناقل أصبح يتم في أماكن بعيدة عن الميناء التقليدي، فالشاحن يقوم بتعبئة الحاوية في مستودع البائع، ويقوم بتسليمها لسائق الشاحنة الذي قد يكون من مستخدمي الناقل أو مستقلا عنه، والناقل الذي يستلم الحاوية يجب عليه استصدار وثيقة الشحن للشاحن، التي تعتبر دليلا على استلام الناقل للبضائع وسندا لحيازة الشاحن للحاوية التي تحتوي على البضائع المدونة في سند الشحن ولهذا يجوز للشاحن طلب تضمين وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" لكن الحاوية في الواقع لم تشحن على ظهر السفينة بعد، بل تم شحن البضائع في الحاوية بعيدا عن الميناء، وتنتظرها رحلة برية حتى تصل إلى الميناء، وفي هذه الحالة التساؤل المطروح، هو في حالة إصابة البضاعة بالهلاك أثناء هذه الرحلة فكيف يمكن التعامل مع حاوية مشحونة على ظهر السفينة "بعبارة مشحونة"، وتعرضت للهلاك في البر قبل أن تصل لميناء الشحن؟

¹ إرجع إلى المادة 751 من ق.ب.ج.

إنّ هذا الإشكال تولد عنه إصدار الناقل لسند من أجل الشحن الذي يثبت استلام الناقل للبضاعة من الشاحن، ولا يثبت شحنها فعليا في السفينة ويحمل عادة عبارة "تولي أمر البضاعة"، والذي يعني بأن الحاوية موجهة للشحن على السفينة ريثما يتم استبداله بوثيقة الشحن التي تحمل لفظ "مشحونة" عند شحن الحاوية على السفينة، لأنّ عملية الشحن على ظهر السفينة لاحقة لواقعة الإستلام⁽¹⁾.

د-البيانات الأخرى التي يجب أن تتضمنها وثيقة الشحن:

1-البيانات المتعلقة بهوية الأطراف.

2-إسم السفينة.

3-البيانات المتعلقة بأجرة النقل، وعدد نسخ وثيقة الشحن.

4-التوقيع على وثيقة الشحن،

5-تبيان مكان وتاريخ أخذ الناقل للبضائع في عهدته ومكان وتاريخ إصدار وثيقة الشحن.

ثالثا: التّحفظات⁽²⁾ في عصر الحاويات:

نصت جل الإتفاقيات الدولية⁽³⁾، أنّه ليس على الناقل أن يتحفظ في سند الشحن على البيانات التي يقدمها الشاحن، ما لم يفنقر إلى وجود الوسائل المعقولة لتدقيق محتويات الشحنة أو إذا قامت لديه أسباب وجيهة للشك في صحة تلك المحتويات، مع تعليل تلك التّحفظات التي يدرجها في سند الشحن ذلك أن الناقل أو الرّبان إذا أراد فحص مواطن الشك في البضاعة المقدّمة إليه فسيكون هناك مواطن عديدة لا

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 126.

² ترد صيغة التحفظ باللغة الإنجليزية كالآتي: «sait to contain».

³ أنظر المادة 3 فقرة 3 من قواعد لاهاي، و المادة 16 فقرة 1 من إتفاقية هامبورغ، و المادة 9 فقرة 1 من إتفاقية النقل المتعدد الوسائل لسنة 1980.

يمكن الاتفاق عليها، ما قد يسبب تأخير الشحن بل قد يؤدي إلى وقوع نزاع، فاستعمال كلمة معقولة يثير مسألة إتفاق طرفي عقد النقل وقت الشحن على ما هو معقول.

لأنه إذا طبقنا الأمر على الحاويات فإن الحاوية تعبأ وتختم في مكان وتسلم للناقل وهي مختومة في مكان مختلف عن مكان تعبئتها، وفي هذه الحالة لا يكون لدى الناقل الفرصة لتدقيق البيانات الخاصة بكمية المحتويات التي لا تكون ظاهرة خارج الحاوية، كما قد نجد أن الحاوية قد تعبأ من الناقل أو وكيله بعد أن يتسلم الحمولة من الشاحن، وفي هذه الحالة تحتوي بيانات سند الشحن على مفردات الحمولة كما كانت ظاهرة في لحظة استلامها، وليس بالطبع بعد أداء عملية التعبئة⁽¹⁾.

عليه فإن الناقل في هذه الحالة ولتبرير موقفه، إمّا يرفض إدراج البيانات التي لم يتحقق منها في وثيقة الشحن، أو يذكر بجانب هذه البيانات بعض التحفظات لحماية نفسه من المسؤولية.

1- رفض الناقل إدراج تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن:

حيث منح المشرع الجزائري للناقل رفض إدراج تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن بخصوص البيانات الواردة في نص المادة 752 فقرة "أ" و "ب"، وتتمثل في مايلي:

* عدد الطرود أو القطع وكمية ووزن البضائع.

* علامات التعريف المتعلقة بالبضائع عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة.

غير أنه وضع قيودا على حرية الناقل بعدم الأخذ بتصريحات الشاحن إلا في حالتين:

-الحالة الأولى: أن تكون للناقل أسباب جدية للشك في صحة البيانات المقدمة من الشاحن.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 172.

- الحالة الثانية: إذا لم تتوفر لدى الناقل وسيلة عملية فعلية أو معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة بالنسبة للبيانات المشار إليها، والتي تعذر عليه التحقق منها.

هو نفس النهج الذي انتهجته كل من إتفاقيتي بروكسل⁽¹⁾ وهامبورغ⁽²⁾، لكن يمكن القول أنّ المكنة التي منحها المشرع للناقل بعدم الأخذ بتصريحات الشاحن في حالة النقل بالحاويات، يمكن أن يفضي إلى نتيجة حيازة وثيقة شحن خالية من البيانات التي تعرف البضائع المحتواة، لأنّ الشرطين السابقين من المحتمل توفرهما، ما دام أن الشاحن هو من يقوم بتعبئة الحاوية، ويقدم البيانات، وفي هذه الحالة نكون أمام وثيقة منعدمة الأهمية، ولا يمكنها تمثيل البضاعة، لأنّها غير معينة ومحددة فيها وهذا ما لا يتوافق مع مصلحة الشاحن، وخاصة حامل الوثيقة الذي يعتبر حائزا حكما للبضائع وفقا للبيانات الواردة في الوثيقة، بشكل لا يمكن معه التعامل بها أمام البنوك، كما لا يمكن تداولها عن طريق التظهير وهذا ما يفقدها من قيمتها.

2- إدراج الناقل تصريحات الشاحن مع التّحفظ:

يجوز للناقل إدراج البيانات المستمدة من الشاحن مع إضافة عبارة تفيد أن البيانات المكتوبة والتي قدمها الشاحن والمتعلقة بالبضائع على غير علم بمحتواها وهو ما تضمنته الإتفاقيات الدولية، سواء إتفاقية بروكسل⁽³⁾ وإتفاقية هامبورغ⁽⁴⁾، وحتى المشرع الجزائري⁽⁵⁾ وهذه هي الحالة السائدة في عملية النقل عن طريق الحاويات، أين يجهل الناقل كليا محتوى الحاوية، فيضمن وثيقة الشحن بإحدى العبارات التالية:

¹ المادة 3 فقرة 3 من إتفاقية بروكسل المشار إليها سابقا.

² المادة 16 فقرة 1 من إتفاقية هامبورغ المشار إليها سابقا.

³ المادة 4 من إتفاقية بروكسل المشار إليها سابقا.

⁴ المادة 16 فقرة 2 من إتفاقية هامبورغ المشار إليها سابقا.

⁵ أنظر المادة 756 فقرة 2 من ق.ب.ج.

"يقال أنها تحتوي" أو " أن البضاعة المحتواة مجهولة الوزن أو الكمية"...، وهنا تكون الوثيقة أحسن حالا من خلوها من البيانات، حيث أن مصلحة الطرفين تفرض عليهم إيراد البيانات في وثيقة الشحن مع التّحفظ عليها من طرف الناقل⁽¹⁾.

المطلب الثاني: أثر محطات الحاويات على الموانئ.

محطة الحاويات هي المكان الذي يعاد فيه شحن الحاويات بين وسائل النقل المختلفة بين البواخر والشاحنات وبين البواخر وقطارات السكك الحديدية أو بين البواخر نفسها، وفي هذه الحالة تسمى محطة حاويات بحرية، أمّا إذا كان تداول الحاويات يتم بين وسائل النقل البري فقط، فإنّ محطة الحاويات في هذه الحالة تسمى محطة حاويات برية أو داخلية، ومحطة الحاويات البحرية غالبا ما تكون جزءا من الميناء الكبير، ويمكن مشاهدة محطات الحاويات الضخمة حول الموانئ الرئيسية، أمّا محطة الحاويات الداخلية فيمكن أن توجد ضمن أو بالقرب من المدن الرئيسيّة وتكون متصلة مع محطة الحاويات البحرية بواسطة سكة حديدية.

الفرع الأول: دور النقل بالحاويات عبر الموانئ في تفعيل النقل متعدد الوسائط

فرضت ثورة الحاويات تغييرات جذرية على صناعة النقل البحري، وأمام المتطلبات الحديثة للتجارة الدولية والنقل الدولي للبضائع تطور نمط النقل من مواقع الإنتاج إلى أماكن التوزيع باستخدام أكثر من واسطة نقل، على أساس عقد النقل متعدد الوسائط، بحيث يأخذ بموجبه متعهد النقل البضائع في حراسته ويسأل عنها ويتولى نقلها إلى المكان المعين للتسليم مقابل أجر⁽²⁾.

¹ عزائز إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المرجع السابق، ص 286.

² PIERRE. BONASSIES, CHRISTIAN Scapel, Traité de droit maritime, L.G.D.J, 2006, n 1200, p 769.

تطرق مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) لمفهوم النقل متعدد الوسائط، وأرسى قواعده عام 1980، وعرفه على أنه: "نقل البضائع بواسطة وسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل أجر متفق عليه، وفي ظل بوليصة تأمين واحدة".⁽¹⁾

فبعدما كانت رحلة النقل تبدأ وتنتهي بالميناء، أصبحت الآن السلسلة تبدأ من مناطق إنتاج المادة الخام إلى أن يصل المنتج إلى يد المستهلك النهائي، فالنقل متعدد الوسائط يعمل على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق من خلال استعمال سلسلة متصلة من الحلقات ما بين وسائل النقل البحرية، البرية والجوية، التي تتفاعل في اتساق مكاني وزماني لاتعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية.

هذا ويتمثل الهدف من عملية النقل المتعدد الوسائط في تنسيق عمليات النقل وزيادة كفاءة وسائل النقل، وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الإقليمية والدولية⁽²⁾.

يتكون نظام النقل المتعدد الوسائط " من مراكز تجميع وتخزين وتوزيع كالميناء والموانئ ومن الطرق التي تصل بين هذه المراكز كالطرق البحرية والبرية والجوية والنهرية والسكك الحديدية والقنوات المائية، ومن تدفقات البضائع المختلفة على هذه الطرق كالبضائع العامة وبضائع الصب الجافة والسائلة ومن وسائل النقل المستخدمة كالسيارات وعربات السكك الحديدية والطائرات والسفن"، وضمن هذه الأجزاء التي يتكون منها نظام النقل الكلي، " تجري عمليات تداول البضائع وتبلغ هذه العمليات في بعض

¹ أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2010، ص 362.

² رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة ماجستير في الاقتصاد، تخصص إقتصاد دولي، جامعة وهران، 2012/2013، ص 81.

الأحيان أكثر من ثلاثين عملية تداول بالطرق التقليدية خلال الرحلة الواحدة، وعادة تشمل الرحلة التداول كالاتي:

- 1- من خط إنتاج السلعة إلى مخازن المصدر.
- 2- من مخازن المصدر إلى وسيلة النقل البرية.
- 3- من وسيلة النقل إلى ميناء التصدير.
- 4- من ميناء التصدير إلى عنابر السفينة.
- 5- من عنابر السفينة إلى ميناء الإستيراد.
- 6- من ميناء الإستيراد إلى وسيلة النقل البرية الخاصة بالمستلم.
- 7- من مخازن المستلم إلى عربات التوزيع إلى تاجر الجملة ثم إلى تاجر التجزئة إلى المستهلك.

وهذه أبسط صورة لتداول البضائع في رحلتها، وفي كل مرة تتداول فيها البضائع تتعرض للكسر أو التلف بالإضافة إلى تكاليف التداول⁽¹⁾.

هذا ويمكن القول أنّ النقل متعدد الوسائط للحاويات في الجزائر لم يقبل عليه لا ميناء الجزائر العالمي ولا ميناء جن جن العالمي، فميناء الجزائر لم يساعده موقع الميناء الموجود في قلب العاصمة وتأخر عمليات التوسيع المباشرة من قبل شركة كوسيدار، أمّا نهائي حاويات جن جن لم تكتمل أشغال إنجازها من قبل شركة DAWOO بعد، وعلى هذا الأساس كانت شركة⁽²⁾ BMT من الشركات السبّاقة التي

¹ رصاع حياة، المرجع السابق، ص 82.

² BMT: Bejai Mediteranean Terminal.

وفرت لعملائها خدمتي النقل البري و النقل عبر السكك الحديدية كحلول لوجستية حديثة في سبيل التقرب منهم، وجذب أكبر عدد من العملاء، وكذا السعي نحو التخفيف من حركة الشاحنات داخل النّهائي⁽¹⁾.

فحسب المادة 2 من القانون رقم 09/11 المعدل والمتمم للقانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البحري وتنظيمه⁽²⁾، فالنقل البري هو عملية نقل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر عبر الطرق أو السكك الحديدية أو السكك على متن مركبة ملائمة، والمقصود هنا هو النقل عبر الطرقات وهو ما يتم عن طريق المركبات باقتناء 12 شاحنة نقل بري للحاويات من خلال صفقة عمومية فازت بها شركة المغرب تراك Maghreb Truck الجزائرية.

الهدف من تقديم خدمة النقل البري عبر شركة BMT هو تأمين عمليات التسليم لعملائها وضمان سير الحاويات بين المحطة والمورد وخاصة السيطرة على عودة الحاويات الفارغة من مناطق الإستخلاص المينائي، لما طرحته من إشكالات في الوسط المينائي الجزائري من الشكاوى والغرامات المالية المفروضة على شركات التخليص الجمركي بعد انتهاء مدة إعادة الحاويات الفارغة، أمام عدم قدرة الوكلاء الملاحيين على استرجاع هذه الحاويات في المواعيد المتفق عليها⁽³⁾.

الفرع الثاني: دور النقل المتعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية

تعتبر إدارة اللوجستيات مجالاً حديثاً نسبياً، وعلم يمزج بين علوم الإدارة والمجالات التقليدية الأخرى مثل التسويق والإنتاج والإدارة المالية، وقد ظهر مصطلح إدارة السلسلة اللوجستية لأول مرة سنة 1982 وهو يشير إلى عملية تحقق التكامل بين مجموعة من الأنشطة تبدأ من الموردين وتنتهي عند

¹ الماحي فاطمة الزهرة شريفة، المرجع السابق، ص 212.

² القانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422 الموافق ل 07 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، ج ر، عدد 44، ص 4، المعدل و المتمم.

³ الماحي فاطمة الزهرة شريفة، المرجع السابق، ص 212.

المستهلك النهائي من خلال تقديم مزيج من السلع و الخدمات و المعلومات بما يحقق قيمة مضافة من وجهة نظر عملاء المؤسسة.

عليه فإنّ مفهوم اللوجستيات يربط بين جميع هذه الأنشطة في وقت واحد لأنه يهتم بالرقابة على جميع أنشطة النقل والتخزين التي تسهل تدفق المنتج من مرحلة الحصول على المادة الخام إلى مرحلة وصوله في شكله النهائي الصالح للإستعمال إلى العملاء والمستهلكين في الوقت المناسب والمكان المناسب وبأقل تكلفة ممكنة، أمّا العملية اللوجستية تعمل على تنظيم عملية تدفق المواد الأولية من مناطق التوريد حتى وصولها في شكل منتج نهائي إلى الأسواق، وفي مجال النقل فيمكن تعريف لوجستيات النقل بأنها: "مجموع الأنشطة والخدمات التي تضمن حركة ناجعة للبضائع والمعلومات بين وحدات الإنتاج ومراكز التصنيع والتّخزين وأماكن العبور والإستهلاك"، ويتضمن هذا التّعريف خدمات النقل والتّخزين والتّجميع واللف وتوقعات العرض والطلب والعمليات الإدارية والمالية والجمركية، والصيانة والإصلاح، تبادل المعلومات والوثائق، وبالتالي يعد النقل متعدد الوسائط أحد أهم المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي والخدمي وبين الأسواق التي يتعامل معها (أسواق مواد الخام وأسواق السلعة أو الخدمة التي ينتجها المشروع)⁽¹⁾.

يكن دور اللوجستيات إذن في الربط بين عناصر النقل والتوريد المادي، والتوزيع المادي في ظل العملية الإنتاجية، وفي ضبط مستوى المخزون إلى الحد التجاري الأدنى للتقليل من تكاليف الاحتفاظ بمخزون كبير من السلع في انتظار تصريفها، فكفاءة النقل أمر بالغ الأهمية للأنشطة اللوجستية ككل لأنه إذا لم يتم توزيع المنتجات بشكل فعال وفي الوقت المناسب سوف يؤدي ذلك إلى ارتباك في سلسلة الإمداد الذي سيكون له تأثير سلبي كبير على إجمالي التكلفة اللوجستية وكذلك خدمة العملاء، فالنقل

¹ مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 872.

يتمتع نسبة تصل حوالي 50 بالمائة من إجمالي تكلفة الأنشطة اللوجستية والتي تزيد عن تكلفة أي نشاط آخر باستثناء تكلفة المواد الخام، كما تتجلى أهمية النقل متعدد الوسائط في مساهمته في تطوير التجارة الدولية من خلال نظام اللوجستيات ودوره في إيصال المنتج من الباب إلى الباب، وضمان وصول البضاعة سليمة دون أن يتخلى مؤمن البضاعة عن المسؤولية، وتحقيق تكاليف إجمالية أقل للشحنة والإسراع في إتمام عمليات التخليص الجمركي بفضل استخدام اللوجستيات الإلكترونية⁽¹⁾.

لذا تعتبر المنظومة اللوجستية الدعامية الرئيسية لتطوير وتفعيل نظام النقل متعدد الوسائط من خلال تخفيض تكاليف النقل إلى أدنى مستوى، تقليص آجال التخزين والنقل لغاية وصولها إلى المستهلك، دمج أنماط النقل مع بعضها وضمان تنقل البضائع من وسيلة إلى أخرى دون آجال إضافية وتقديم خدمات إضافية للبضائع، تأمين المرونة في اختيار أفضل وسائل النقل والعمل على سلامة وأمن نقل البضائع وتقليص المدة الزمنية التي تفصل بين طلب البضاعة والحصول عليها إلى أدنى مستوى وحسب تجارب الدول في مجال النقل هناك ارتباط وثيق بين النقل متعدد الوسائط ولوجستيات النقل، ولا يمكن تطوير أحدهما دون الآخر، ولهذا أصبح النقل متعدد الوسائط جزءاً لا يتجزأ من العمليات المتكاملة لضمان توريد المواد الخام والإنتاج والتخزين والتوزيع بالكميات المناسبة في المواعيد المطلوبة وبأقل تكلفة ممكنة وللتحكم في مكونات العمليات المتكاملة والإستفادة من كثافة رأس المال، وتعظيم إنتاجية المعدات من الضروري تطبيق قواعد المنظومة اللوجستية⁽²⁾.

الفرع الثالث: دور النقل من الباب إلى الباب في تفعيل نشاط محطات الحاويات

عملية النقل من الباب إلى الباب Door to Door Service تعني نقل أو إيصال البضاعة من مخازن البائع إلى محل المشتري، وهي عملية إقتصادية معروفة من قبل ظهور الحاوية، إلا أنّ انتشار

¹ مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، نفس المرجع، ص 872.

² مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 873.

استعمال الحاوية وعلى نطاق واسع في التجارة الدولية بطريق النقل البحري، أعطى أهمية بالغة لعملية النقل من الباب إلى الباب.

عليه ومع بداية إنتشار الحاويات في النقل البحري، و ما أحدثه من ثورة في بداية الستينات جعل من تعبئة البضاعة في عبوات نمطية (الحاويات)، موحدة لا تتسبب في زيادة معدل سرعة شحن وتفريغ هذه البضائع فحسب، وإتّما تؤدي أيضا إلى جعل عملية نقل هذه البضائع أشبه ما تكون بعملية نقل البضائع من الباب إلى الباب، وكنتيجة لاستعمال الحاويات في النقل البحري، ظهرت أهمية النقل من الباب إلى الباب، ويمكن إعتبار أن الحاوية كشفت عن فلسفة جديدة في النقل كانت موجودة قبل ظهور الحاوية، إلا أنّ المزايا التي قدمتها واختصار المسافات الطويلة، جعل أسلوب النقل من الباب إلى الباب يلتصق مفهومه بالحاوية.

هذا وأسلوب النقل من الباب إلى الباب لا يتحقق إلا باستعمال وسيلة النقل التي تقل الحاوية المعبئة إلى اليابسة برا من ميناء الشحن، لنقلها بحرا في السفينة، وتقابلها الطريقة نفسها في ميناء التفريغ وهي العملية التي تتعدد فيها وسائط النقل، من نقل بري وبحري وجوي ونهري، وهو ما يسمى بالنقل متعدد الوسائط⁽¹⁾.

بحيث أن النقل الدولي متعدد الوسائط نظام مادي متكامل يبدأ من المواد الخام إلى غاية المستهلك في سلسلة واحدة متكاملة ومتناسقة الحلقات ما بين وسائل النقل البحرية والبرية والجوية التي تتفاعل في اتساق مكاني و زمني لا تعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية، ويساهم تطوير القطاع اللوجستيكي أيضا في تسهيل تدفقات التجارة الدولية، وهذا لن يكون إلا بتجهيز الموانئ بكافة الأجهزة

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص ص 52، 53.

والمعدات المتطورة وتكنولوجيا المعلومات وتطوير البنية التحتية الخاصة بوسائل النقل المختلفة والتي من شأنها تسهيل عمليات الشحن والتفريغ وتخفيض التكاليف اللوجستية للنقل⁽¹⁾.

كما يجدر الإشارة إلى أنّ نظام النقل عبر الموانئ الجزائرية يعاني من نقص في البنيات التحتية الخاصة بتفعيل الخدمات اللوجستية للنقل البحري مقارنة بباقي دول العالم، ممّا دفعها إلى منح الامتياز لشركات عالمية لتسيير موانئها، حيث وجدت الجزائر من الشراكة الأجنبية حلا لزيادة كفاءة أنشطة موانئها وتحقيق ميزة تنافسية عالمية خاصة وأن موقع الجزائر بالقرب من الدول الأوروبية والآسيوية، إضافة إلى بناء موانئ جافة لاستيعاب الحاويات وتطوير بنيتها التحتية بما يتماشى والنقل بالحاويات، ولكن بالرغم من ذلك تبقى هذه الجهود ضعيفة و لم تصل إلى الهدف المرغوب في مجال النقل بالحاويات لهذا أصبح لزاما على السلطات الجزائرية مضاعفة الجهود لتوفير نظام نقل قادر على مواكبة التطور الحاصل في التجارة الدولية، والقيام بإصلاحات تهدف إلى تجسيد مشاريع إنشاء وتوسعة الموانئ البحرية وتحسين نظام تسيير الموانئ، والعمل على جلب الإستثمارات الوطنية والأجنبية وتشجيع الشراكة العامة والخاصة، وذلك خدمة لنظام النقل بالحاويات في منطقة البحر الأبيض المتوسط⁽²⁾.

الفرع الرابع: دور تطور حركة الحاويات في إنشاء الموانئ الجافة

بعد نجاح نظام التحوية لم تستوعب الموانئ الزيادة السريعة في حركة التجارة الدولية، حيث فتحت الحاوية باب العولمة على مصرعيه، وأصبح العالم عبارة عن سوق واحدة، فظهرت الحاجة إلى إنشاء ما يسمى بـ " مناطق الظهر " أو ما يسمى " بالموانئ الجافة "، بحيث ظهرت هذه الأخيرة مع بداية الثمانينات و انتشار مفهوم النقل متعدد الوسائط، وتطور مفهومها بتطور الوظائف والخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية مسايرة لقواعد التجارة العالمية، ونظرا لما حققته الموانئ الجافة العالمية في استقطاب

¹ مصداق راضية وبن ناصر عبد الحميد وجمال شنوف، المرجع السابق، ص 877.

² مصداق راضية وبن ناصر عبد الحميد وجمال شنوف، نفس المرجع، ص 877.

الإستثمارات وتنشيط الموانئ البحرية المرتبطة بها⁽¹⁾، ما دفع بالمشروع الجزائري إلى الترخيص بإنشاء الموانئ الجافة عبر التراب الوطني بموجب المقرر الخاص بالموانئ الجافة⁽²⁾.

هذا وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير عملية النقل بالحاويات بعد التزايد الكبير والتسارع في معدلات النقل بها، ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من 9.42 بالمئة سنة 1994 إلى نسبة 35.9 بالمئة سنة 2004، إلى 37.15 بالمئة سنة 2008، وشهدت زيادة معتبرة مقدرة ب 2 بالمئة ما بين 2016-2017، وتعتبر الموانئ الجافة لاسيما الميناء الجاف بالروبية أهم مصدر من إيرادات الجمارك، حيث تصدر قائمة 83 مصدرا والذي غطى لوحده 15.46 بالمئة من مبلغ الإيرادات بمبلغ إجمالي مقدر ب 26.66 مليار دينار جزائري، وهذا خلال شهري جانفي وفبري 2020.⁽³⁾

أولا: إجراءات تفعيل نشاط و تطوير خدمات الموانئ الجافة في الجزائر

1- استحداث نظام التحويل الآلي للحاويات من ميناء الجزائر نحو الموانئ الجافة:

أنشأت المديرية العامة للجمارك نظام التحويل الآلي منذ 20 جوان 2018 من أجل تأمين السلسلة اللوجستكية للتجارة الخارجية ومكافحة الغش والتهريب الضريبي، إضافة إلى إضفاء شفافية أكبر في التسيير، نظرا لتهريب الحاويات من الموانئ البحرية إلى الموانئ الجافة التابعة للشركات المحتكرة للشحن البحري في الجزائر دون أخذ رأي أصحاب الشأن⁽⁴⁾، كما تم إنشاء العديد من اللجان منها لجان

¹ سليمان صبرينة وحريز أسماء، دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 02، سنة 2021، ص 458.

² المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 33، الصادرة بتاريخ 12 يونيو 2011، ص 21.

³ سليمان صبرينة وحريز أسماء، المرجع السابق، ص 469.

⁴ سليمان صبرينة وحريز أسماء، نفس المرجع، ص 469.

التسهيلات البحرية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-118 المؤرخ في 03 أبريل 2002⁽¹⁾، ووجدت خصيصا لضبط جميع التدابير الرامية إلى تسهيل عملية النقل البحري وتقليص الإجراءات والشكليات المطلوبة للحد الأدنى، بالإضافة إلى اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطلوبة، والتي تم إنشائها وتحديد مهامها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 97/481 المؤرخ في 15 ديسمبر 1997، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10/94 المؤرخ في 17 مارس 2010⁽²⁾.

2-القضاء على التحويل العشوائي للحاويات:

سيطرت شركات الملاحة الأجنبية على الموانئ الجافة في الجزائر سمح لها بفرض نفسها على الموانئ البحرية وتحويل الحاويات حسب رغبتها، مما أدى إلى استحواد ثلاث موانئ جافة فقط على أزيد من 90 بالمائة من الحاويات التي تدخل ميناء الجزائر، لا سيما المتعاملين الفرنسيين والأتراك المستحوذون على حصة الأسد، على هذا الأساس أصدرت المديرية العامة للجمارك تعليمية تلزم من خلالها شركات النقل البحري بنقل الحاويات إلى الموانئ الجافة حسب إختيار وتوجيه إدارة الجمارك وذلك حسب توافر العقار والمساحات لكل ميناء من أجل ضمان الشفافية خلال عمليات التفتيش والتّحري، إلا أنّ هذا القرار انتقد بشدة من طرف المتعاملين الإقتصاديّين وأصحاب الموانئ الجافة وأثار فوضى عارمة بالموانئ البحرية لرفض شركات الملاحة البحرية نقل الحاويات إلى الموانئ المختارة (التّخصيص التلقائي) من قبل إدارة الجمارك، ما تسبب في أزمة ازدحام وزيادة التكلفة التي تحملها المتعامل الاقتصاديّ والمستهلك الجزائري، وعليه مباشرة بعد هذه الحادثة اتخذت السّطات العامة قرار غلق كل الموانئ الجافة

¹ المرسوم التنفيذي رقم 02-118 المؤرخ في 03 أبريل 2002، المتضمن إنشاء لجان التسهيلات البحرية، ج ر العدد 83، الصادرة بتاريخ 21 مارس 2010.

² المرسوم التنفيذي رقم 97-481 المؤرخ في 15 ديسمبر 1997، المتضمن إنشاء اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة، المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-94 المؤرخ في 17 مارس 2010، ج ر العدد 19 الصادرة بتاريخ 21 مارس 2010.

غير القانونية في جوان 2020، وهي العملية التي سميت بعملية التّطهير وذلك بعد تراخي الحكومات السابقة في تطبيق القوانين، ممّا تسبب في اكتشاف العديد من الموانئ الجافة الموازية بدون اعتماد والتي استغلت من أجل تهريب الأموال بالعملة الصعبة⁽¹⁾.

ثانيا: العراقيل التي حالت دون تحقيق الفعالية للموانئ الجافة في الجزائر.

هناك العديد من المعوقات التي حالت دون الوصول إلى تحقيق الفعالية الكاملة للعدد القليل من الموانئ الجافة التي تم إنشاءها في الجزائر، والتي هي بصدد الغلق، نذكر من أهمها:

1-سيطرة الشركات العالمية على النقل بالحاويات في الجزائر:

بحيث أن ضعف الأسطول البحري الجزائري من حيث العدد والحجم (بعدما كانت الشركة الوطنية للنقل البحري تمتلك اثنا وسبعون (72) باخرة في السبعينات أصبحت حاليا بخمسة (05) بواخر تجارية فقط)، وافتقار القانون الجزائري إلى المرونة في ما يشترطه من شروط على ملاك السفن سواء عند شرائها أو تسجيلها أو حتى بيعها واعتماد الاقتصاد الوطني على الإستيراد، سمح للشركات العالمية المتعددة الجنسيات بفرض نفسها واحتكارها للنقل بالحاويات، إضافة إلى ضعف القدرات المالية والتنافسية والخبرة لدى متعهدي النقل الوطنيين مقارنة بالأجانب الذين يتحكمون في سلسلة النقل بداية من منشأها وصولا إلى مقصدها ويتحملون المسؤولية الكاملة.

2-طول آجال تحويل الحاويات إلى الموانئ الجافة:

والذي يرجع بالدرجة الأولى إلى البيروقراطية وتضارب المصالح، نتيجة هيمنة أجهزة الدولة على الموانئ البحرية، إضافة إلى ضعف أدائها لانعدام التكامل بين وسائل النقل البرية والبحرية، وعن طريق السكك الحديدية القديمة جدا إن وجدت، حيث تستغرق الحاويات في الموانئ البحرية ما بين أربعة

¹ سليمان صبرينة وحريز أسماء، المرجع السابق، ص 470.

وعشرون ساعة إلى إثنا وسبعون ساعة في الحالات العادية، وقد تصل في بعض الأحيان إلى أسبوع إضافة إلى سوء التنظيم والتسيير على مستوى الموانئ الجزائرية، وذلك ما أثر بصفة مباشرة على أداء الموانئ الجافة لارتباطها بأداء الموانئ البحرية التي تتخبط في مشاكل عديدة وبوسائل النقل المتوفرة⁽¹⁾.

3- عدم كفاءة نظام النقل الداخلي:

الناتج أساس عن تدهور شبكة الطرق البرية والسكك الحديدية وضعف عمليات الصيانة بها وخروج الكثير منها عن الخدمة، إضافة إلى ضعف استغلال عملية المساحلة في الجزائر إن لم نقل أنها منعدمة وهي وسيلة هامة يجب على السلطات العامة والمحلية الاهتمام بها من أجل المساهمة في تنمية مبادلاتها التجارية.

أخيرا يتبين أنّ النقل الدولي للبضائع يشغل أهمية كبرى في المبادلات بين الدول، حيث يساهم في تحريك العلاقات التجارية، وقد تواكب وتعاضم دور النقل متعدد الوسائط والنقل من الباب إلى الباب إنشاء ما يسمى بالموانئ الجافة في خدمة التجارة الدولية مع تعاضم دور تحوية البضائع الذي يندرج ضمن الخدمات اللوجستية التي ستضمن تسهيل تدفقات البضائع المصدرة والمستوردة، والتي تتطلب توفير شبكة لوجستية للنقل بتدخل وسائط عديدة كالنقل البحري للحاويات، والنقل البري باستخدام الشاحنات المخصصة لنقل الحاويات أو النقل بالسكك الحديدية لتتلاءم مع متطلبات النقل الدولي متعدد الوسائط ومن تم تحقيق ميزة تنافسية عالمية في عمليات النقل الدولي.

هكذا يمكن القول أن نظام الحاويات واستخداماتها ساهمت على نطاق واسع، في تطور عملية النقل، كما ساهمت في تغيير مفهوم الميناء التقليدي إلى المفهوم الحديث، بحيث كانت وسيلة لنقل العالم من نمط تفكير إلى نمط تفكير آخر أوسع، كما كان للإتفاقيات الدولية للنقل البحري أثر واسع على نظام

¹ سليمان صبرينة وحرير أسماء، المرجع السابق، ص 470، 471.

النقل بالحاويات، والتي كانت سارية المفعول قبل وجود الحاوية، وذلك نظرا لما يتميز به النّظام القانوني للحاويات بالطابع الدولي لارتباطه المباشر بعملية النقل البحري والتّجارة الدولية.

الباب الثاني: التنظيم الدولي لأمن وسلامة الحاويات المنقولة بحرا.

شهد النقل البحري تطورا كبيرا وثورة تكنولوجيا هائلة في مجال النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط وتطور السفن والموانئ ومعدات تداول الحاويات وسلسلة الإمداد، فتطورت صناعة النقل البحري ببنيتها الأساسية: السفينة والميناء، وهي بداية مرحلة تحول كبير في نظم وتقنيات إدارة الموانئ البحرية وقطاع النقل، فقد أدت ظاهرة العولمة إلى انتشار مجال المعلومات والاتصالات في عالم الرقمنة بشكل واسع من خلال استخدام أساليب التقنية المتطورة ونظم الاتصالات الحديثة في صناعة النقل البحري، إذ يخلق التقدم التكنولوجي الظروف المناسبة للنمو الفعال للإنتاج من جهة، ومن جهة أخرى فإنّ التوسع في استخدام الأساليب العلمية الحديثة والحاسبات الإلكترونية يؤدي إلى انتشار تقنيات المعلوماتية في قطاع النقل البحري، بشكل يؤكد موضوع الأمن المعلوماتي بوصفه الأداة الفعالة لضمان حماية المعلومات والبيانات لبعث الثقة في التعامل في البيئة الرقمية المفتوحة والحد من الهجمات الإلكترونية الإجرامية التي خلقت قلقا كبيرا لدى المجتمع الدولي⁽¹⁾.

على هذا الأساس يعتبر موضوع الأمن والسلامة البحريين من أولويات المنظمة البحرية الدولية والأمم المتحدة، نظرا لتعلقه بحماية الملاحة البحرية، وما يرتبط بها من أنشطة وبيئة بحرية، بالإضافة إلى تعلقه بالسلم والأمن الدوليين، حيث عملت مختلف تنظيمات المجتمع الدولي على إبراز أهمية الأمن والسلامة البحريين، ودعم جهود تعزيزهما، ومن هذا المنطلق يندرج موضوع الأمن والسلامة البحريين في اهتمامات الجزائر باعتبارها دولة بحرية وأحد مكونات المجتمع الدولي⁽²⁾ هذا من جهة، ومن جهة

(1) بن عيسى حياة، الأمن المعلوماتي في قطاع النقل البحري، مؤلف جماعي، السلامة والأمن البحريين في الجزائر، دار النظر جامعة وهران 2، ط 2019، ص 75.

(2) غريبي عطا الله، الإختلاف القانوني بين مفهومي الأمن البحري والسلامة البحرية وأثرهما التطبيقي، نفس المرجع السابق، ص

أخرى فإن استعمال الحاويات في عقد النقل البحري للبضائع في حد ذاته أدى إلى تطوير مفهوم مسؤولية الناقل البحري، فبعدما كان هذا الأخير في ظل النقل التقليدي مسؤولاً فقط عن وصول البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، أصبح في ظل نظام النقل بالحاويات مسؤولاً كذلك عن سلامة الحاوية ذاتها، وعليه متى وقع ضرر للحاويات قامت مسؤولية الناقل، ومما لا شك فيه فإن تنفيذ عقد النقل البحري بالحاويات لا يخلو من الصعوبات والمخاطر التي تهدد الرحلة البحرية، والتي تجعله معرضاً دائماً إلى ترتيب المسؤولية المدنية، خاصة العقدية متى أخل أحد الطرفين بالتزاماته المقررة في العقد.

من هذا المنطلق، سنتطرق من خلال هذا الباب إلى تحديد التنظيم الدولي لأمن وسلامة الحاويات على مستوى الموانئ في الفصل الأول، كما نتعرض إلى المسؤولية المترتبة على عاتق الناقل البحري والناجئة عن استخدام الحاويات التي غيرت المفاهيم التقليدية في الفصل الثاني.

الفصل الأول: التطبيقات القانونية والعملية لأمن وسلامة الحاويات على

مستوى الموانئ.

تحتل السلامة والأمن البحريين مركز الصدارة لدى المنظمة البحرية الدولية نظرا لما يكتسبه الموضوع من أهمية، فقامت المنظمة بإبرام العديد من الاتفاقيات في هذا المجال، باعتبار السفينة الأداة الكلاسيكية المعروفة للقيام بالملاحة البحرية، إذ لا بد من وجود معايير تجعل الرحلة البحرية سليمة وأمنة حتى لا تعرقل ممارسة الملاحة البحرية.

كما تطرق المشرع الجزائري للملاحة في الباب الأول من القانون البحري الجزائري ووضع شروط لا بد من توافرها في السفينة حتى تكون الملاحة سليمة، وكما نص على الأخذ بالاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا المجال والتي صادقت عليها الجزائر⁽¹⁾.

لكن السفينة لم تعد الآلية الوحيدة التي تحتل البحر، بل هناك منشآت أخرى تمارس نشاطها في البحر، أهمها الحاويات وما لها من أهمية كبرى في مجال نقل البضائع بحرا، الأمر الذي أدى إلى تدخل المشرع الدولي من خلال سن مجموعة من الإتفاقيات الدولية المنظمة لأمن وسلامة الحاويات وذلك اتقاء للمخاطر البحرية، وحماية الملاحة البحرية، وعليه سنتناول بالدراسة من خلال هذا الفصل التطبيقات القانونية لمفهومي الأمن والسلامة البحريين (المبحث الأول)، مع تحديد التطبيقات القانونية والعملية لأمن وسلامة الحاويات على مستوى الموانئ دوليا وعلى المستوى الداخلي (المبحث الثاني).

¹ سماعين فاطمة، سلامة الملاحة البحرية في ظل وجود المنصات البحرية النفطية، مؤلف جماعي، السلامة والأمن البحريين في الجزائر، دار النظر، جامعة وهران2، ط 2019، ص 108.

المبحث الأول: التطبيقات القانونية للأمن والسلامة البحريين

لم يتم المشرع الجزائري ولا التشريعات العربية بتعريف مصطلحي الأمن والسلامة البحريين سواء بجمع المصطلحين أو بتفريقهما، بخلاف التشريع الأوروبي الموحد، وهو ما يجعل هذا الأخير بمثابة المعيار الذي يقاس عليه مدى صحة أو خطأ التوظيف القانوني لمصطلحي الأمن والسلامة البحريين بالنسبة لغيره من التشريعات، غير أنّ ذلك لا ينفي ارتباط الاصطلاح القانوني بالمعنى اللغوي، والذي يختلف بحسب اللغة الرسمية لكل قانون، ومن ثم فإن تحديد المعنى الاصطلاحي (القانوني) لكل من الأمن البحري والسلامة البحرية في القانون الجزائري يقترن حتما بمعناهما اللغوي في اللغة العربية باعتبارها اللغة الرسمية للقانون الجزائري، مع مقارنة ذلك بالتوظيف القانوني للمصطلحين في اللغة الأجنبية، هذا وتعتبر كلمتي الأمن والسلامة من الألفاظ المعروفة في اللغة العربية، وهو ما يفترض انسجام استعمالهما أو توظيفهما في مجال القانون البحري العربي خاصة، ونقل هذا التناسق إلى التشريع الدولي البحري بمعناه الواسع (اتفاقيات دولية، قرارات وتوصيات المنظمة البحرية الدولية وغيرها من الهيئات المتخصصة...) (1).

من هذا المنطلق سنتعرض من خلال هذا المبحث إلى تحديد المعنى اللغوي والقانوني للأمن والسلامة مع تحديد معاني كل منهما في التشريعات المقارنة وذلك كنقطة أولية من خلالها نتمكن من تحديد مفهومهما بصفة عامة وكذا التفرقة بينهما (المطلب الأول)، كما نتولى تحديد مفهوم سفينة الحاويات المخصصة خصيصا لعملية النقل بالحاويات بشكل يضمن سلامة الحاوية والسفينة معا، مع تبيان مواطن تميزها عن السفن العادية، والمعايير اللازم توافرها في السفن الحاوية لضمان سلامتها وأمنها أثناء الرحلة البحرية (المطلب الثاني).

¹ غريبي عطا الله، المرجع السابق، ص 15.

المطلب الأول: الإطار الإصطلاحي والقانوني للسلامة والأمن البحريين

نتطرق من خلال هذا المطلب إلى تحديد الاختلاف القانوني بين مفهومي الأمن البحري والسلامة البحرية وأثر هذه التفرقة، من خلال التطرق لعدة إشكاليات منها تعريف المصطلحين وتحديد العلاقة بينهما، والنظر إلى توحيد الإصطلاح القانوني إن كان يؤدي نفس الغرض، بالإضافة إلى التطرق إلى مظاهر التفرقة والإرتباط بين مصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية وتطبيقهما على مستوى السفن والموانئ، باعتبارهما محل التطبيق التشريعي.

الفرع الأول: المعنى اللغوي والإصطلاحي لمصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية

للتمييز بين الأمن البحري والسلامة البحرية، ينبغي أولاً تحديد مفهوم كل مصطلح وتحديد العناصر المميزة له، وهذا في التشريعات المقارنة والتشريع الجزائري، وبعدها التطرق لأوجه الاختلاف والتشابه بين المصطلحين.

أولاً: مفهوم الأمن والسلامة لغة واصطلاحاً

إنّ مصطلح الأمن: في اللغة العربية يحمل عدة معانٍ نذكر منها: عدم الخوف، السلم، طلب الحماية، الطمأنينة، الثقة، وقد ذكرت كلمة الأمن في أكثر من موضوع في القرآن الكريم والسنة النبوية الشريفة.

أمّا مصطلح السلامة: في اللغة العربية، فيحمل معاني الاطمئنان وراحة البال، والأمان والعافية وعدم التعرض للأذى، وبهذه المدلولات وظفت كلمة السلامة في القرآن الكريم والسنة النبوية وهو ما جاء في قوله تعالى " أَنْدُخُلُوهَا بِسَلَامٍ آمِنِينَ"⁽¹⁾.

¹ غريبي عطا الله، المرجع السابق، ص 15.

هذا ويختلف التعريف الإصطلاحي للأمن والسلامة بحسب الإستعمال الوظيفي، فعلى سبيل المثال في مجال حماية المستهلك، عرف المشرع الجزائري الأمن⁽¹⁾ بأنه: "البحث عن التوازن الأمثل بين كل العناصر المعنية بهدف تقليل أخطار الإصابات في حدود ما يسمح به العمل"، كما عرف سلامة المنتجات بأنها: "غياب كلي أو وجود في مستويات مقبولة وبدون خطر في مادة غذائية لملوثات أو مواد مغشوشة أو سموم طبيعية أو مادة أخرى بإمكانها جعل المنتج مضرًا بالصحة بصورة حادة أو مزمنة".

في مجال سلامة نقل الأشخاص الموجه فعرف السلامة: أنها "وضعية يكون فيها مستوى الخطر مقبولًا. أهلية منظومة نقل الأشخاص الموجه على القيام بوظائفها دون أن تسبب أضرارًا للإنسان (المساس بسلامة البدن) أو لمنظومة نقل الأشخاص الموجه نفسها أو لمحيطها (تدهور أو هدم أو أضرار أو اضطراب) أثناء استغلالها وصيانتها وفق شروط الإستعمال العادية أو على إثر كل اختلال لمكوناتها أو لمحيطها"⁽²⁾.

أما التشريع الأوروبي فقد بادر إلى تعريف الأمن والسلامة البحريين، حيث نصت المادة 02 الفقرة الخامسة من تنظيم البرلمان الأوروبي رقم 725 المؤرخ في 31 مارس 2004 المتعلق بتحسين أمن السفن والمنشآت المينائية، والذي دخل حيز التنفيذ في 20 أبريل 2004 على ما يلي:

Sureté maritime : la combinaison des mesures préventives visant   protéger le transport maritime et les installations portuaires contre les menaces d'actions illicites intentionnelles.

ما يعني أنّ المشرع الأوروبي يعرف عبارة **Sureté maritime** بأنها: "مجموعة التدابير الوقائية التي تستهدف حماية النقل البحري والمنشآت المينائية من تهديدات الأعمال غير المشروعة".

¹ المادة 03 من القانون رقم 03/09 المؤرخ في 2009/02/23 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، ج ر الصادرة بتاريخ 2009/03/08، ع 15، ص 12.

² المادة 02 من المرسوم التنفيذي 359/11 المؤرخ في 19 أكتوبر 2011، ج ر الصادرة بتاريخ 2011/10/23، ع 58، ص 04.

أما ما يخص الترجمة الصحيحة لمصطلحي الأمن والسلامة البحريين باللّغة العربية، فإنّ وثائق الأمم المتحدة ذات الصلة بالأمن والسلامة البحريين، تدرج تحت بند الأمن البحري جميع المسائل المتعلقة بالجريمة البحرية كالإرهاب والقرصنة وتهريب الأشخاص والمخدرات...، بينما تدرج تحت بند السلامة البحرية المسائل المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث واحترام المواصفات الفنية والتقنية للسفن واشتراطات العمل البحري...، وبمقارنة النسخ العربية لهذه الوثائق بنظيراتها الأجنبية باللغتين الفرنسية والإنجليزية نلاحظ أنّ عبارة الأمن البحري تترجم إلى الفرنسية بلفظ *la sureté maritime* وإلى الإنجليزية بلفظ *Maritime Security*، كما تترجم عبارة السلامة البحرية إلى الفرنسية بلفظ *la sécurité maritime* و يقابله في الإنجليزية لفظ *Maritime safety*⁽¹⁾.

أما بالنسبة للتشريعات المقارنة فقد ميز المشرع المصري بين السلامة البحرية والأمن البحري ليس فقط من ناحية الاصطلاح بل بتخصيصه تشريعات مستقلة لكل منهما أي قوانين خاصة إلى جانب التشريعات المشتركة، أمّا المشرع التونسي فقد عدل جل التشريعات المتعلقة بالسلامة البحرية، بإدراج مصطلح الأمن البحري واستعماله على النحو الذي ذكرناه عن المشرع المصري والتشريع الأوروبي الموحد، أمّا بالنسبة للمشرع الجزائري فقد سن مجموعة من النصوص القانونية الكفيلة بترسيخ أحكام السلامة البحرية والتي تركزت على حماية الملاحة البحرية والموانئ من آثار الحوادث الاعتيادية كالتصادم و التلوث البحري...، بينما تتصرف اهتمامات قواعد الأمن البحري إلى مكافحة تهديدات الأعمال الإجرامية للملاحة البحرية والموانئ، غير أنّ المشرع البحري الجزائري لم يقدّم بضبط الاصطلاح القانوني المناسب إلى حد الساعة، وهو ما يعيق التطبيق السليم لأحكام الأمن والسلامة البحريين، فبالرغم من اختلاف لفظي السلامة والأمن عن بعضهما في اللغتين الفرنسية والإنجليزية، إلا أنّ المشرع الجزائري

¹ غريبي عطا الله، المرجع السابق، ص 18.

ترجمهما لنفس الكلمة الفرنسية وهي (sécurité)، وهذا في القانون البحري والتنظيم المتعلق به وكذا في نصوص اتفاقية SUA/88 المعدلة سنة 2005 والبروتوكول الملحق بها والتي صادق عليها المشرع الجزائري وأصدرها في الجريدة الرسمية⁽¹⁾، واستثناء عن ما ورد في القانون البحري الجزائري بشأن الترجمة الأجنبية لكلمة السلامة، حيث ترجم مصطلح السلامة إلى لفظ La sureté و La statut و L'integrite وذلك في ثلاث مواد فقط (المادة 541، المادة 420، المادة 911 فقرة ثانية من القانون البحري الجزائري).

ثانيا: إشكالية تداخل مجالات إهتمام الأمن والسلامة البحرية

تتركز اهتمامات أحكام السلامة البحرية على حماية الملاحة البحرية والموانئ من آثار الحوادث الاعتيادية كالتصادم والتلوث البحري والتعسف في حق البحارة والمسافرين، بينما تتصرف إهتمامات قواعد الأمن البحري إلى مكافحة تهديدات الأعمال الإجرامية للملاحة البحرية و الموانئ، و قد سن المشرع الجزائري النصوص القانونية الكفيلة بترسيخ هذه الإهتمامات، لكن الملاحظ هو عدم ضبط الإصطلاح القانوني المناسب في التشريع الجزائري، وهو ما يعيق التطبيق السليم لأحكام الأمن والسلامة البحريين⁽²⁾.

إنّ الأمن البحري والسلامة البحرية وجهان لعملة واحدة نظرا لارتباطهما بالحماية من المخاطر المهدة للبيئة البحرية والأنشطة الإنسانية المتعلقة بالسفن والموانئ، حيث أن تقليل نسبة المخاطر يرتبط باحترام متطلبات الأمن والسلامة البحريين معا، أي دون التقليل من إجراءات السلامة على حساب الأمن أو العكس، ولذلك كثيرا ما تجمع التشريعات والمصادر القانونية بين كلمتي الأمن والسلامة، فنقول "السلم والأمن الدوليين"، و"السلامة والأمن البحريين"، وفي هذا الصدد تعتبر مدونتي «ISPS» و «ISM»

¹ اتفاقية sua/88 مصادق عليها بالمرسوم الرئاسي 373/97، المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، ج ر الصادرة بتاريخ 05 أكتوبر 1997، ع 65، ص 03.

² غريبي عطا الله، المرجع السابق، ص 22.

نموذجاً واضحاً لقواعد الأمن والسلامة البحريين، حيث تركز الأولى على السلامة البحرية، بينما تهتم الثانية بالأمن البحري، غير أنّ كلاً منهما متضمن في إتفاقية سلامة الأرواح في البحار « SOLAS » المعدلة، علماً بأنّ النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين لا يقتصر على المدونتين ولا على إتفاقية « SOLAS » فقط، وإنّما يشمل عدة إتفاقيات دولية أخرى بالإضافة إلى التشريع الداخلي⁽¹⁾.

هذا ولا شك أنّ عدم ضبط المصطلح القانوني لكلمة الأمن البحري والسلامة البحرية سيؤثر سلباً على التطبيق الصحيح والسليم لأحكام النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، ذلك أنّ هذا الأخير يتضمن متطلبات تقنية وفنية يصعب على المتخصص في القانون الإلمام بها، حيث تتعلق الجوانب الفنية بتطورات الصناعة البحرية وأنظمة المعلومات وغيرها، مما يندرج في اختصاصات العلوم الأساسية كالفيزياء والرياضيات، وترتبط الجوانب الفنية بالتطبيق والخبرة العلمية في أمور الفحص والتفتيش والصيانة وتحديد الأعطال والترتيب.... إلخ⁽²⁾.

الفرع الثاني: أثر عدم ضبط المصطلح القانوني للأمن والسلامة البحريين على المستوى التطبيقي

وزع المشرع صلاحيات متابعة الإلتزام بهذه القواعد ومعاينة المخالفات لعدة أطراف يفترض أن تمارس مهامها في ظل نصوص قانونية واضحة، لأنّ العمل يختلف بقواعد الأمن والسلامة البحريين باختلاف القانون الواجب التطبيق، داخلياً كان أو دولياً، كما يخضع الإخلال بأحكامه لقواعد المسؤولية القانونية (المدنية و/أو الجزائية).

أولاً: إنعدام الأمن القانوني لنظام الأمن والسلامة البحريين

من المعلوم أنّ سلامة ووضوح التشريعات تساهم في نجاح التجسيد الفعلي لها وتأكيد جدارتها أو ما يعرف بالأمن القانوني، ومن ثمّ فعدم ضبط المشرع الجزائري لمفهوم المصطلحات الرئيسية لقواعد

¹ غريبي عطا الله، المرجع السابق، ص 23.

² غريبي عطا الله، نفس المرجع، ص 24.

الأمن والسلامة البحريين سيصعب مهام المعنيين بالتطبيق، خاصة مع كثرة تحديثات المنظمة البحرية الدولية (OMI) وغيرها من المنظمات على هذه القواعد، حيث توسعت وتشعبت اهتمامات النظام القانوني للسلامة والأمن البحريين، فإضافة لكثرة التشريعات الداخلية ذات العلاقة يزدحم هذا النظام بعدد وافر من الإتفاقيات والتوصيات والمدونات ومذكرات التقاهم⁽¹⁾.

ثانياً: التأثير السلبي على صلاحيات الأطراف المتدخلة في تنفيذ قواعد الأمن والسلامة البحريين

إضافة إلى الشركات البحرية التي تتدخل في إنفاذ قواعد الأمن والسلامة البحريين نجد السلطتين التنفيذية والقضائية ممثلة في عدة أطراف، نذكر منها على سبيل المثال: وزارة النقل، المصلحة الوطنية لحراس السواحل، وكيل الجمهورية المختص، السلطة المينائية، مصالح الجمارك، الأمن الوطني، اللجنة المركزية للسلامة البحرية، لجان الأمن البحري المينائي... إلخ، حيث تتكفل بتنفيذ جملة من المخططات المعتمدة سواء بموجب القانون الداخلي و/أو القانون الدولي، على غرار المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي، مخططات أمن الموانئ، مخططات أمن السفن والشركات البحرية، مخططات مكافحة التلوث البحري والوقاية منه، مخطط إدارة مياه الصابورة، مخططات تنظيم الحركة المينائية، مخطط محيط حماية الميناء، مخططات بناء وإصلاح السفن، مخطط معالجة نفايات السفن... إلخ⁽²⁾.

لا يقتصر دور هذه الأطراف على الجانب الوقائي بل بعضها حمله المشرع مسؤولية التدخل لأجل مكافحة حالات الإخلال بقواعد الأمن والسلامة البحريين، فعلى سبيل المثال تتكفل المصلحة الوطنية لحراس السواحل بمعاينة المخالفات المرتكبة ضد الأحكام التنظيمية المتعلقة بأمن الملاحة البحرية الواردة في القانون البحري والنصوص المتخذة لتطبيقه، مع وجوب تبليغ نسخة من المخالفات إلى الوزير

¹ كما هو الحال على مستوى التشريع الدولي: بالنسبة لاتفاقية التصادم البحري، واتفاقية حماية الأرواح البشرية في البحر، وبالنسبة للمدونات، نذكر على سبيل المثال: مدونة إدارة السلامة البحرية، ومدونة البضائع الخطرة، والنظام العالمي للإستغاثة والسلامة البحرية، ونظام التعريف الأوتوماتيكي... إلخ.

⁽²⁾ غريبي عطا الله، المرجع السابق، ص 26.

المكلف بالبحرية التجارية ووكيل الجمهورية المختص، علماً بأنّ المشرع حصر الإختصاص بالمعاينة على صنفين من موظفي المصلحة، و هما: مفتشي الملاحة والعمل أو الأشغال البحرية، والأعوان المحلفون وهم الأفراد العسكريون⁽¹⁾.

المطلب الثاني: السفن المخصصة خصيصاً لنقل الحاويات كمعيار لضمان السلامة والأمن البحريين

تعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية، والعنصر الأساسي في منظومة النقل البحري، والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري، ما جعلها مركز إهتمام وانشغال المجتمع الدولي، بالسعي وراء بحث وخلق العديد من القواعد الكفيلة بضمان سلامتها وأمنها، بدءاً من بمرحلة البناء إلى حين انطلاق وخوض غمار الرحلات البحرية، والعمل على تطويرها وصيانتها، بما يتناسب مع ما خصصت له وطبيعة البيئة التي تعمل بها.

إلا أنّ متطلبات النقل البحري وأهميته في مجال التجارة البحرية الخارجية، جعل أساليبه تتغير وتتعدد، و الإهتمام به يزداد، فالمستجدات والتطورات المتلاحقة أدت إلى خلق أسلوب جديد، وهو النقل بالحاويات، والذي خلق ثورة في عالم صناعة النقل، ولأهمية النقل بالحاويات في عملية النقل، كان لا بد وأن يتم على سفن متخصصة، بشكل يضمن سلامة السفينة والحاوية معا.

على هذا الأساس سنتناول بالدراسة من خلال هذا المطلب معنى السفن الحاوية المخصصة خصيصاً لعملية النقل بالحاويات بشكل يضمن سلامة الحاوية والسفينة معا، مع تبيان مواطن تميزها عن السفن العادية، والمعايير اللازم توافرها في السفن الحاوية لضمان سلامتها وأمنها.

(1) المادة 268 من الق.ب.ج، والمادة 12 من المرسوم الرئاسي 01/17 مؤرخ في 02 يناير 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحراس السواحل وتنظيمها، ج ر الصادرة بتاريخ 04 يناير 2017، ع 01، ص 05.

الفرع الأول: مفهوم السفن الحاوية ومعايير تمييزها عن السفن العادية من أجل تحقيق السلامة البحرية حتى يحقق النقل البحري بالحاويات النجاح المنتظر، كان لا بد وأن يتم على سفن متخصصة إذ أن النقل بالحاويات على السفن العادية يشكل صعوبة لعدم وجود تناسب وتناسق بين أحجام الأوعية وأشكالها، وبين فراغات السفينة أو تصميم عابرها، فرص الحاوية على السفينة يؤثر على سلامتها، إذ قد يؤثر على توازن السفينة وترتيب البضائع، وقد بدأ نظام السفن الحاوية في العمل على الخطوط الساحلية في الولايات المتحدة في منتصف الخمسينات، ومبتكر هذا النظام هو الأمريكي مالكوم ماكلين الذي أنشأ أول شركة ملاحية للنقل بالسفن الحاوية في العالم، وهي شركة سي لاند، حيث كانت البداية سنة 1955 حين قام بشحن الحاويات على ظهر إحدى ناقلات البترول، وبعد نجاح التحويلة ظهرت أول سفينة حاويات عام 1956، حيث استوعبت عدد 226 حاوية، وفي عام 1964 سيرت شركة Australian shipping line سفينة متخصصة في نقل الحاويات، وفي عام 1965 أعلنت شركة Land Sea خوضها للتجارة عبر الأطلسي بسفن حاملة الحاويات، وقررت بناء 6 سفن حاوية تسع كل منها ل 1261 حاوية، و في عام 1966 بدأت اليابان في بناء السفن الحاملة للحاويات وتطوير موانئها لإستقبال رسو هذا النوع من السفن، وفي العام ذاته أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية عن 5 خطوط نقل منتظمة تتم فيها خدمة النقل بالحاويات، وفي الوقت الحالي انتشرت السفن المبنية خصيصا للنقل بالحاويات والتي تتكامل فيها مزايا الحاويات مع التكنولوجيا الحديثة الموجودة في هذا النوع من السفن وخاصة من حيث عمليات الشحن والتفريغ⁽¹⁾.

¹ بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أوبكر بلقائد - تلمسان -، السنة الجامعية 2014/2015، ص 30-31.

هذا وتجدر الإشارة إلى أنّ تصميم السفن الحاوية لا يختلف عن تصميم السفن التقليدية باستثناء بعض التعديلات، وذلك من حيث هيكل السفينة الحاوية، والذي يختلف عن هيكل السفن العادية من حيث العمق، الذي تحدده اعتبارات التوازن اللازم أثناء التّعبئة والتّفريغ في الموانئ، وأثناء السّير في عرض البحر، فكلما كان الهيكل عميقا كلما كانت الأجزاء النمطية التي يقسم إليها هذا الهيكل كبيرة، كما أن عمق السفينة يقرر عدد طبقات الحاوية التي يمكن تستيفها أسفل السّطح، وأن أنماط تصاميم الحاويات الحالية قائمة على افتراض أنّها تستف بعلو ستة حاويات كحد أقصى وبزيادة عدد الطبقات تقل الحاجة إلى حمولة السّطح، وبالتالي تتوفر حماية أكثر للحاوية وتسهل عملية التحزيم، هذا فضلا عن أنّ طبيعة السفن الحاوية تتطلب وجود عنابر لإيواء الحاويات النمطية، ممّا يؤدي إلى نوع من التركيب في بناء أجزاء السفينة، فطول الهيكل ووضع الأعمدة الرأسية وحجوم العنابر وعناصر أخرى كلها منتظمة في جميع أجزاء الهيكل، كما تتطلب السفن الحاوية في بنائها أن تكون أجزاء كبيرة منها بشكل منحنى بعكس السفن العادية ذات الأسطح المتعددة، فإنّ نسبة كبيرة من بنائها مسطح، كما يتطلب في سبيل الإستفادة من السّطح وزيادة سعتها من الحمولة، أن لا تحمل على ظهرها روافع كونها تخفض طاقة الحمولة في السفن الحاوية، وعليه فإنّ مفهوم السّطح يختلف عن مفهومه في السفن العادية، بحيث أصبح يشكل جزءا أساسيا في السفينة سواء من حيث البناء أو التّجهيز⁽¹⁾.

الفرع الثاني: أهمية السفن الحاوية في تحقيق السلامة البحرية

إنّ تطور التجارة الخارجية أظهر الحاجة الماسة إلى استخدام سفن الحاويات، حيث أظهر نظام النقل بالحاويات فوائد استعمالاته، التي تتجسد في ذلك النمط المتكامل والفعال بين النقل البحري والبري، بحيث أصبحت البضائع تعبأ في مخازن المصدر ولا تفرغ إلا في مخازن المستورد، أي تقدم خدمات النقل من الباب إلى الباب، ولقد كان لإعادة بناء وتصميم السفن لأغراض نقل الحاويات أثر كبير

¹ بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 32.

في تطوير هذا النمط من النقل، واستيعاب السفن لأعداد كبيرة من الحاويات، كما أنّها أسهمت في الحفاظ على سلامة وأمن السفن والبضائع، وهي أفضل وسيلة لتحسين نشاط وكفاءة الموانئ، إذا ما توافرت على التسهيلات المناسبة، إذ أنّ الاهتمام الكبير والبارز في صناعة السفن، كان هدفه تطوير التجارة الدولية من جهة، والحفاظ على أمن وسلامة الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية من التلوث من جهة أخرى، كما أنّ سرعتها وعدم مكوثها بالميناء لفترات طويلة يساهم أيضا في الحفاظ على سلامتها وضمان أمنها من الحوادث البحرية وجرائم السرقة والضياع وفساد البضائع⁽¹⁾.

¹ بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 34.

المبحث الثاني: أثر الحاويات على سلامة وأمن النقل البحري

إنّ الدور الإيجابي الذي تلعبه الحاويات في تطوير النقل البحري لن يتأتى إلا بضمان سلامته وهذا يتحقق بتبني قواعد تسمح باستخدام الحاويات بطريقة آمنة، والإلتزام بالمبادئ الصحيحة في عمليات الشحن حماية للسفن، البضائع والبيئة البحرية.

المطلب الأول: سلامة الحاويات

نتعرض من خلال هذا المطلب أولاً إلى الإتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الحاويات بحراً كنقطة أولية، بعدها نتناول بالدراسة معايير السلامة المرتبطة بتعبئة الحاويات وشحنها، لنبين في الأخير أيضاً معايير السلامة الخاصة بسقوط الحاويات بحراً.

الفرع الأول: الإتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الحاويات بحراً

أمام التطور الهائل للنقل بالحاويات كان لا بد من وضع قواعد وأنظمة دولية ترعى تصميم وصناعة وتسجيل واستخدام الحاويات بالطريقة التي تؤمن السلامة العامة وتحدد المقاييس، وقد تم ذلك عن طريق قواعد أنظمة ISO والإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات.

أولاً: أنظمة الإيزو¹: ISO

أصدرت المنظمة الدولية للتقييس ISO منذ إنشائها سنة 1947 سلسلتين من المواصفات في مجالات مختلفة، السلسلة الأولى تعلق بأنظمة إدارة الجودة، والثانية بأنظمة إدارة البيئة، وبالرغم من أنّ كافة المواصفات الصادرة عن المنظمة إختيارية، إلا أنّ الكثير من الدول تعتبرها مواصفات دولية لها ومن بين هذه المواصفات نجد مجموعة المواصفات القياسية ISO المتعلقة بالحاويات أهمها:

¹ هي إختصار للتسمية Organisation International de la normalisation وهي تعني في مجال المواصفات تساوي الشيء بالمقارنة مع المواصفة، وهي منطقة غير حكومية وليست جزءاً من هيئة الأمم المتحدة.

- مواصفات قياسية لسنة 1984 تحدد مواصفات زوايا الحاويات، وقد تم إدخال تعديلات عليها سنة 1990⁽¹⁾.

- مواصفات قياسية لسنة 1988: تحدد متطلبات الفحص والإختبار للحاويات ذات المميزات الحرارية⁽²⁾.

- مواصفات قياسية لكيفية مناولة وحماية حاويات البضائع⁽³⁾.

- مواصفات قياسية لسنة 1991: تحدد متطلبات الفحص والإختبار للحاويات المخصصة للغازات

والسوائل والسوائب المضغوطة، وأخرى خاصة بالحاويات المخصصة للسوائب غير المضغوطة⁽⁴⁾.

- مواصفات قياسية لسنة 1984: تحدد نظاما لتعريف و تسجيل الحاويات ثم إدخال تعديلات عليها في سنتي 1988 و 1995⁽⁵⁾.

- مواصفات تقسم الحاويات إلى فئات تبعا لقياساتها الخارجية⁽⁶⁾.

- مواصفات قياسية لسنة 1990: تحدد مميزات واجهات الحاويات⁽⁷⁾.

- مواصفات قياسية لسنة 1990: تحدد طريقة لتعريف مكان وجود حاوية على ظهر السفينة⁽⁸⁾.

¹ رقم المواصفة: 1161.

² رقم المواصفة 1496-2.

³ رقم المواصفة: 3874.

⁴ رقم المواصفة: 1496-4 و 1496-3.

⁵ رقم المواصفة: 1496-1.

⁶ رقم المواصفة: 686.

⁷ رقم المواصفة: 9669.

⁸ رقم المواصفة: 1-9711.

- مواصفات قياسية لسنة 1990: تحدد نظاما موحدًا لنقل المعلومات عن حاوية موجودة على ظهر السفينة إلى الميناء التالي⁽¹⁾.

- مواصفات قياسية لسنة 1990: تحدد رموز اتصال عامة لتبادل معلومات حول حاوية⁽²⁾.

- مواصفات قياسية لسنة 1990: تضع نظامًا للإتصال من كمبيوتر إلى آخر في معلومات تجارية متعلقة بالحاويات لتبادل معلومات حول حاوية⁽³⁾.

كل هذه المواصفات وغيرها هي بمثابة أنظمة تساعد على مواجهة المخاطر والحوادث التي يمكن أن يواجهها النقل بالحاويات.

ثانياً: الإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972.

تطبيقاً لهذه الإتفاقية وحتى تستعمل الحاويات في نقل البضائع لا بد أن تكون محل اعتماد من قبل السلطات المختصة والتي غالباً ما تكون إدارة الجمارك، وحتى تستفيد الحاويات من الإعتماد الجمركي يجب أن تتوافر فيها شروط تضعها إدارة الجمارك تسهل لها مهام المراقبة والفحص والمتابعة داخل الإقليم الجمركي، إذ يجب أن تكون الحاوية مصنوعة ومهيأة بحيث:

- يمكن وضع الأختام الجمركية بطريقة سهلة وفعالة.

- استحالة التلاعب فيها أن تترك بصمات خرق بارزة دون تحطيم الختم الجمركي.

- عدم احتواءها على جيوب خفية تتوارى فيها البضائع.

- سهولة الوصول إلى كافة الأماكن داخلها لأغراض الفحص والرّقابة من طرف أعوان الجمارك.

¹ رقم المواصفة: 9711-2.

² رقم المواصفة: 9897-1.

³ رقم المواصفة: 9897-3.

هذا بالإضافة إلى الشروط التقنية الواجب توافرها في الحاويات والمتمثلة في خصائص الحاويات،

إذ يجب أن تكون:

- مقفلة كلياً أو جزئياً لتشكل مقصورة معدة لإحتواء البضائع.
- معدة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائط النقل، دون الحاجة لإعادة التّحميل.
- معدة للمناولة السريعة، معدة لتعبئتها وتفريغها بسهولة.
- معدة لتعبئة وتفريغها بسهولة.
- أن يكون حجمها من الداخل متراً مكعباً أو أكثر.

عند توافر هذه الشروط التقنية والجمركية، تقوم السلطات المؤهلة بإصدار شهادة اعتماد لطالب الاعتماد صالحة حسب الحالة لمجموعة محدودة أو غير محدودة من الحاويات التي تنتمي إلى النموذج المعتمد، وعند استعادة المصنع من الاعتماد يلتزم بوضع قبل استعمال الحاوية لنقل البضائع تحت الختم الجمركي صفيحة اعتماد على الحاوية أو الحاويات المعتمدة، تتضمن عبارة "معتمد لأجل النقل تحت الختم الجمركي"⁽¹⁾، ويجب أن تثبت صفيحة الاعتماد بشكل دائم في مكان مناسب ومرئي بوضوح وإلى جانب كل صفيحة رسمية أخرى، ويجب أن تكون ذات 20 سم طولاً و10 سم عرضاً، إلا أنّ هذا الاعتماد لا يمنع السلطات المعنية من مراقبة الحاويات المعنية من مراقبة الحاويات المعتمدة عن طريق إجراء كشف لها للتأكد من سلامة هيكلها وقدرتها على تحمل عمليات المناولة على السفن وفي الموانئ فإذا ثبت من خلال هذا الكشف وجود عيب في الحاوية يشكل خطراً على سلامة الأشخاص أو عملية مناولتها ونقلها على السفن، تم إيفاقها وإجراء صيانة لها لإعادتها إلى وضع سليم قبل استعمالها

¹ قماز ليلي، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014،

من جديد، وفي حالة عدم إمكانية صيانتها، يتم إيقاف استعمالها وإبلاغ الجهة التي أصدرت الاعتماد للحاوية.

هذا و يكون فحص وصيانة الحاوية على مسؤولية مالكيها، وكذلك المحافظة على الحاوية في وضع آمن لتوفير مستوى السلامة الكافي أثناء مناولتها ونقلها على السفن بما يضمن عدم تعريض حياة أي شخص للخطر، أمّا الإصلاحات الواجب إجراؤها لإصلاح الأضرار الناتجة عن الحوادث أو سوء الإستعمال أو المناولة، فتكون على مسؤولية الجهة التي يثبت تسببها بإحداث تلك الأضرار⁽¹⁾.

الفرع الثاني: سلامة تعبئة الحاويات وشحنها

جاء قرار لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية: OMI/OIT⁽²⁾ المتعلق بشحن الحمولة داخل الحاويات الصادر في مارس 1997 ببعض التعليمات التي تهدف إلى تجسيد المبادئ الأساسية الواجب احترامها عند تعبئة البضائع داخل الحاويات من أجل ضمان سلامة الأرواح والحمولة وكذا السفينة.

قبل الشحن: يفرض القرار تفتيشا خارجيا "فقرة 1/2" وداخليا "فقرة 2/2" للحاوية المعدة لشحنها بالبضائع، للتأكد من خلوها من أي ثقب أو فتحات قد تسبب أضرارا للبضائع بداخلها، من سلامة الأبواب والأقفال ومن ثبات درجة الحرارة داخل الحاوية إذا كانت من نوع الحاويات الثلجة طبقا للدرجة المحددة للبضائع، مع ضرورة توزيع ثقل الحمولة داخل الحاوية بشكل متناسق "فقرة 2، 3، 5"⁽³⁾، أما فيما يخص رص الحاوية فلا بد أن يكون بطريقة تجعل البضائع متقاربة، لذلك لا بد من الأخذ بعين الاعتبار

¹ قماز ليلي، المرجع السابق، ص 66.

² وقد تم استبدالها بالتعليمية:

OMI/OIT/ONU/CEE sur le chargement des cargaisons dans les engins des transport .

³ أيمن النحراري، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية - مصر -، 2009، ص 144.

طبيعة البضاعة "فقرة 1، 3، 4"، فمثلا الحمولة الخفيفة يجب رصها فوق الحمولة الثقيلة، والبضائع السائلة تحت البضائع الصلبة "فقرة 2، 3، 6".

عند الانتهاء من الشحن لا بد من تثبيت الحمولة من الأمام تقاديا لسقوطها عند فتح باب الحاوية.

أما رص الحاويات وتثبيتها: المقصود به ترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحقق من ناحية الحفاظ على سلامة الحاوية من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة، ومن ناحية أخرى الحفاظ على بدن السفينة نفسها وتوازنها وبالتالي سلامتها، ولما كان رص الحاوية له تأثير كبير على ثبات السفينة وسلامتها فهو يدخل ضمن اختصاصات الرّبان الفنية بحيث يلتزم نيابة عن الناقل بالإشراف عليها والاطمئنان على أن الرّص والتّستيف قد تم بطريقة مطابقة لاشتراطات السلامة⁽¹⁾.

كما يتولى ضابط تحت مسؤولية الرّبان إعداد خريطة توضح أماكن الحاويات في السفينة تسمى خريطة الشحن « plan de chargement » 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 وتوازنها، وقد يتم شحن الحاويات على سطح السفينة وهذا النوع من الشحن يطرح مشاكل فيما يتعلق باختلال توازن السفينة، كما أنه يعرض البضاعة للخطر في حالة هيجان البحر والتقلبات الجوية، لذلك صممت سفن خصيصا بغرض نقل الحاويات "سفن الحاويات" سواء داخل العنابر وهي على شكل خلايا حيث يتم إنزال الحاوية من فتحة العنبر مباشرة إلى تلك الخلية، فتعد قاعدة تسندها أربعة قضبان حديدية، وهي جزء من بناء السفينة أو نقل الحاويات فوق السطح بواسطة وسائل تثبيت آلية، إذ تزود أسطحها بمساكات لتثبيت الحاويات بحيث تصبح

¹ قماز ليلي، المرجع السابق، ص 67.

الحاويات جزءا من بدن السفينة، مما يقلل من سقوط الحاويات في البحر، وإن كان لم يستطع منعه تماما(1).

في هذا الصدد أجازت معاهدة روتردام لسنة 2008 النقل على سطح السفينة مادامت البضائع معبأة داخل حاويات أو عربات مهيأة لهذا النوع من النقل - معتبرة أنّ الحاوية تحفظ البضائع تماما كعناصر السفينة - وما دام السطح مهيأ خصيصا لنقل الحاويات، وهذا ما يتوافر في السفن حاملات الحاويات(2)، بمفهوم المخالفة إذا كانت الحاويات غير مهيأة للنقل على السطح " كالحاويات المفتوحة " فإن هذا النقل غير جائز وهذا يتماشى مع ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 07 فبراير 2006.(3)

الفرع الثالث: معايير السلامة الخاصة بسقوط الحاويات بحرا

إنّ عدم احترام معايير السلامة البحرية في تثبيت الحاويات بهيكل السفينة قد يؤدي إلى سقوط الحاويات في البحر، هذا الأمر إن كان سيؤثر على سلامة النقل البحري، فإنه سيأثر بصورة أكبر على البيئة البحرية، خاصة إذا كانت البضاعة التي تحملها الحاوية خطيرة على الأرواح والممتلكات، بحيث تصبح الحاوية مصدر من مصادر التلوث البحري، لذلك تحسبا لمثل هذه الحوادث لا بد من تحديد الحاويات التي تحتوي على مواد خطيرة، وهو ما تطرقت له مدونة IMDG التي تنص على ضرورة وضع علامات وملصقات على الحاوية لتحديد أنّ البضاعة عبارة عن مادة ملوثة للبيئة البحرية، وكذا تحديد

¹ قماز ليلي، المرجع السابق، ص 68.

² المادة 25 من قواعد روتردام لسنة 2008 المشار إليها سابقا.

³ Cass com, 7 fevrier 2006, Navire contship Germany, DMF juin 2006, n 671, p 499.

مشار إليه لدى مرجع قماز ليلي، نفس المرجع، ص 69.

الإسم الكيميائي المعروف للمادة الملوثة للبيئة البحرية، وذلك بين قوسين، على أن تكون هذه الملصقات على جانبي الحاوية⁽¹⁾.

كما تطرقت اتفاقية ماربول 78/73 من جهتها ضمن الملحق الثالث على قواعد خاصة بتلوث البيئة البحرية عن طريق المواد الخطيرة المنقولة بحرا، وجاءت بتعليمات تخص النقل بالحاويات فنصت على أنه: "في حالة عدم وجود ملصقات بالحاوية تبين نوع البضاعة، اعتبرت هذه الأخيرة مواد خطيرة ملوثة للبيئة البحرية إلى أن يثبت التحليل الكيميائي العكس"⁽²⁾، وهو نفس ما جاءت به اتفاقية روتردام لسنة⁽³⁾ 2008 والتي ألزمت الشاحن عندما تكون البضائع أو يحتمل أن تصبح خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، أن يبلغ الناقل في وقت مناسب قبل تسليمها وأن يضع على البضائع الخطيرة علامة أو وسما يدل على خطورتها وكيفية التغلب على هذه الخطورة.

هذا وتعتبر الحاوية بعد سقوطها حطاما بحريا حسب نص المادة 358 من القانون البحري الجزائري⁽⁴⁾ وكذا اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن لسنة 2007 عند تعريفها للحطام وعندئذ يجب إزالة الحاوية الحطام لمنع الحد أو التخفيف من الأخطار الناشئة من قبل مالك الحاوية وإلا يمكن

¹ مدونة IMDG " International Maritime Dangerous Good Code " ويقصد بها مدونة التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطيرة الذي اعتمد لأول مرة بواسطة المنظمة البحرية IMO سنة 1965، ويشمل على قوائم البضائع الخطيرة، وكل سنة تدرج المنظمة هذه القائمة في القانون البحري الدولي باعتباره ملحقا بالاتفاقية، وتصدر هذه المدونة تطبيقا لنصوص الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

² اتفاقية ماربول Marpol هي اتفاقية دولية حول منع التلوث البحري الصادر من السفن ل 1973 المعدلة بالبروتوكول 1978 دخلت حيز النفاذ سنة 1983/10/02، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988.

³ المادة 32 من قواعد روتردام لسنة 2008 المشار إليها سابقا.

⁴ المادة 358 من ق.ب.ج تنص " تعد حطاما بموجب هذا القانون ... ج/ الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت منه لا سيما ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها المالك أو تحلى عنها و التي كانت إما جانحة في شاطئ البحر أو عثر عليها طافية فوق الماء أو مستخرجة من أعماق مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحر إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ...".

للسلطات الإدارية البحرية أن تتدخل لإزالتها على نفقة المالك⁽¹⁾، أما عن التعويض عن الأضرار التي تسببها الحاويات الحطام، فإنّ القانون البحري الجزائري لا يتضمن نصا خاصا بذلك ولا يمكن تطبيق أحكام التصادم الواردة في القسم الأول، الفصل الرابع من القانون البحري، لأنّ الحاوية حينئذ لا تعد آلية عائمة أو منشأة ثابتة مرتبطة بالسفينة بمفهوم المادة 274 من القانون البحري الجزائري، وبالتالي تطبق القواعد العامة الواردة في القانون المدني، إلا أنّ إلتزام مالك الحاوية برد المصاريف، لا يعني إعفاء الناقل البحري أو مجهز السفينة من المسؤولية عن المساس بالسلامة البحرية، إذا كان سقوط الحاوية ناتجا عن سوء شحن وحرص الحاويات⁽²⁾.

المطلب الثاني: أثر التحوية على أمن النقل البحري

يعتبر المجال البحري من المجالات الخصبة للأعمال الغير مشروعة التي باتت تهدد أمن السفن والموانئ البحرية، ففي السنوات القليلة الماضية استخدم هذا المجال لتحقيق أغراض إجرامية من تهريب للبشر والمخدرات والأسلحة إلى القرصنة والسطو المسلح والإرهاب البحري على السفن وعليه واستجابة لهذه المتغيرات الأمنية، عمد المجتمع الدولي وعلى رأسه المنظمة البحرية الدولية (OMI) إلى وضع إجراءات أمنية مشددة على المستويين الداخلي والخارجي لحماية النشاط البحري وضمان أمن السفن والموانئ ولم تكن الجزائر بمنأى عن هذا التخوف والاهتمام، بحيث انضمت إلى العديد من المعاهدات والاتفاقيات الخاصة للأمن والسلامة البحريين بالحوادث البحرية المتسببة من ظروف طبيعية على غرار حادثة التيتانيك، ثم توسعت الاهتمامات بعد تنوع أسباب الحوادث وظهور مخاطر الجريمة البحرية، ليتدعم الإطار القانوني لهذا النظام باتفاقيات جنائية وأمنية، ومن ثم تعتبر هذه الاتفاقيات الأساس المنشئ للنظام القانوني لأمن السفن والملاحة البحرية، وأهم هذه الاتفاقيات هي الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح

¹ PIERRE Bonassies et CHRISTIAN Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, 2006, P 115.

² قماز ليلي، المرجع السابق، ص 71، 72.

في البحار، مع التعديلات الملحقة بها و المتمثلة في إحداث قواعد جديدة لأمن السفن والموانئ، وكذا الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

الفرع الأول: الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS):

تعتبر الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، أهم الإتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح والسفن التجارية في البحر واعتمدت النسخة الأولى من هذه الإتفاقية عام 1914، استجابة لكارثة التيتانيك، واعتمدت النسخة الثانية عام 1929 والثالثة في عام 1948، والرابعة في عام 1960، وجاءت هذه الأخيرة (التي دخلت حيز التنفيذ عام 1965) كأول إنجاز رئيسي للمنظمة البحرية الدولية (OMI)، بحيث خضعت إتفاقية عام 1960 لعدة تعديلات، حيث تم الاتفاق على إعادة صياغة الإتفاقية بصورة شاملة عام 1974، وإصدار نسخة جديدة تضم كافة التعديلات التي أدخلت عليها سابقا، وتم إقرار وإعتماد الإتفاقية " سولاس 74 " بصياغتها المعروفة بتاريخ 1974/11/01، وبما أن هذه الإتفاقية تتميز بتفاعلها مع أي جديد يطرأ على الساحة البحرية، تم إضافة فصل جديد أيضا يتعلق بالمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية⁽¹⁾ « code ISPS »، وذلك بعد الأحداث التي شهدتها الولايات المتحدة الأمريكية والمتمثلة في أحداث 11 سبتمبر 2001.

أولا: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية « code ISPS »:

استنادا للأحداث السابقة قررت جمعية المنظمة البحرية الدولية (OMI) في دورتها الثانية والعشرين، التي عقدت في نوفمبر 2001 على ضرورة وضع تدابير جديدة لأمن السفن والمرافق المينائية من قبل مؤتمر الحكومات المتعاقدة في إتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لعام 1974 وذلك بتاريخ 12 ديسمبر 2002، وتشمل أحكام المدونة الإطار الدولي

¹ Code ISPS, adapté le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc Solas/conf.s/34, Annexe 1, p2.

الذي تستطيع السفن والمرافق المينائية أن تتعاون من خلاله على كشف الأعمال التي تهدد الأمن في مجال النقل البحري وكيفية ردعها.

هذا وتتألف المدونة من جزأين: الجزء الأول إجباري التطبيق و يتضمن المتطلبات الإلزامية لأمن السفن والمنشآت المينائية، أما الجزء الثاني فهو إرشادي ويتضمن مواد إرشادية وتوصيات للحكومات المتعاقدة حول كيفية تطبيق ما ورد من متطلبات إلزامية⁽¹⁾، كما تشمل المدونة أيضا على قواعد وإجراءات أمن السفن والمرافق المينائية، أحكام تتعلق بالسلطات والإدارات البحرية، والشركات الملاحية.

كما تهدف إلى ضمان جمع المعلومات المتعلقة بالأمن وتبادلها في وقت مبكر، وبصورة جيدة والإطمئنان إلى وجود تدابير وقائية تتناسب مع مجال الأمن البحري، وإعداد منهجية لإجراء التقييمات الأمنية التي تكفل إيجاد خطط وإجراءات تتيح الإستجابة للمستويات الأمنية المتغيرة.

ثانيا: إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية:

اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المعروفة أيضا بإتفاقية « SUA » هي معاهدة متعددة الأطراف تتفق من خلالها على معاقبة وحظر السلوك الذي قد يهدد سلامة الملاحة البحرية، وجاءت الإتفاقية نتيجة القلق من الأفعال الغير مشروعة التي تهدد سلامة السفن وأمن الركاب والطواقم، والتي تمت خلال سنة 1980، وخاصة بعد اختطاف السفينة الإيطالية « Achille » من Lauro عام 1985، فأثيرت المشكلة خلال انعقاد الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية باقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية لوضع التدابير الكفيلة لمنع مثل هذه الأفعال، وأصدرت لجنة السلامة البحرية

¹ عيسات راضية، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015-2016، ص 73.

تعميم بشأن التدابير الرامية إلى منع الأعمال الغير مشروعة ضد الركاب والأطقم على متن السفن⁽¹⁾ وبمؤتمر روما بتاريخ 10 مارس 1988 تمت المصادقة على اتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 01 مارس 1992⁽²⁾.

الفرع الثاني: أساليب التصدي الدولي للأفعال الإجرامية المرتكبة من جراء النقل بالحاويات

إنّ تحقيق أمن الحاويات وبالتالي أمن النقل البحري يكون بمراقبة إدارة الجمارك للنقل بالحاويات كإحدى التدابير الفعالة للتصدي للأفعال الإجرامية المرتكبة بواسطة الحاويات، كما أنّ التهديدات والمخاطر التي تواجه الحاويات لا يمكن تجاهلها، فالتطور الهائل لهذا النقل صاحبه استخدام الحاويات لأغراض غير قانونية، وهو الأمر الذي نتج عنه تدخل التنظيم الدولي لمواجهة هذه الظواهر حماية للنقل الدولي البحري بواسطة الحاويات وهو ما سنبيّنه تبعا.

أولاً: معالجة أمن الحاويات

لمعالجة ظاهرة استعمال الحاويات في القيام ببعض الأعمال غير المشروعة وتحقيق أمنها وبالتالي أمن النقل البحري، فيقع على إدارة الجمارك القيام ببعض التدابير الفعالة لمجابهة والتصدي لكل الأعمال غير المشروعة التي يمكن أن تستغلها بعض العصابات بواسطة الحاويات، لما تتميز به من قدرة على استيعاب الأشخاص والبضائع والمحظورات وإخفائها عن أعين السلطات المختصة في حال تعرضها للتفتيش، هذا ما شدد الرقابة على الحاويات وخلق أنماط مختلفة لذلك⁽³⁾.

¹ عيسات راضية، المرجع السابق، ص 29.

² تمت المصادقة على الإتفاقية من طرف الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 373/97 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، ج ر الصادرة بتاريخ 05 أكتوبر 1997، ع 65، ص 03.

³ بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 347.

1- الفحص الوثائقي:

يتم ذلك عن طريق التأكد من تواجد وصحة رقم الحاوية على الوثائق " سند الشحن، بيان الحمولة..."، التأكد كذلك من نوع الحاوية انطلاقا من رقمها ومطابقة الوزن الخام والوزن الصافي في سند الشحن أو التصريح المفصل، وكذا مدى احترام المسار المحدد من طرف إدارة الجمارك انطلاقا من التصريح بالقبول المؤقت أو العبور، وهذا التصريح يساعد إدارة الجمارك على تحديد الحاويات التي ستكون محل مراقبة مادية دون اللجوء إلى فحص جميع الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي نظرا لعددها الهائل، إلى جانب ذلك فإن أجهزة كشف الوثائق المزورة التي يعتمد المهربون إلى تقديمها لإخفاء أماكن الشحن الحقيقية للحاوية لإبعاد الشبهة عن حمولتها -كحالات تهريب المخدرات- تسهم أيضا في إنجاح عمليات المكافحة في هذا المجال، إضافة إلى ضرورة إدخال نظام تتبع الحاويات عبر الأقمار الصناعية GPS لمزيد من إحكام الرقابة على عمليات التهريب التي تتم عن طريق سوء استخدام التيسيرات الجمركية كالقبول المؤقت والعبور⁽¹⁾.

2- المراقبة المادية للحاوية:

طبقا للمادة 02 فقرة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 186-11 المؤرخ في 04 ماي 2011 والمتعلق بتوفير إدارة الجمارك لأختام الجمارك، والمراقبة عن طريق الجهاز الكاشف للبضائع وكل وسيلة لضمان سلامة العمليات والوثائق الجمركية، وكذا بتعريفات الإشارة المتعلقة بها⁽²⁾، وتعد المراقبة المادية للحاوية ضرورية وذلك إما على المستوى الخارجي للحاوية حيث يتأكد عون الجمارك من الترميز والترقيم الخاص بالحاوية محل المراقبة، ومدى تطابقها مع الوثائق المرقمة كسند الشحن مثلا، وكذا سلامة الختم

¹ قماز ليلي، المرجع السابق، ص 78، 79.

² بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 348.

الجمركي الموضوع، حيث سمحت المادة 238 مكرر 1 من القانون الجمركي الجزائري لإدارة الجمارك أن توفر مقابل أجر هذه الأختام، والتي يستعملها أعوان الجمارك لممارسة حق الفحص والمراقبة والحراسة، وذلك لضمان عدم المساس بالبضائع الخاضعة للحقوق والرّسوم، وكل الإجراءات الجمركية الأخرى، كما تكون المراقبة على المستوى الداخلي بالاستعانة بالتطبيقات التكنولوجية الحديثة في عمليات تداول البضائع.

3- نظام الأشعة السينية X Scanner a rayons:

يقوم هذا النظام بتحليل للصورة التي تعكسها الأشعة السينية عن محتويات الحاوية، بغية الكشف عن محاولات تهريب المواد الممنوعة، وقد تم تطوير هذه التقنية في الستينات بهدف التوصل إلى وسيلة أو نظام لفحص البضائع في الموانئ ونقاط العبور البحرية، وهي تقنية تجمع بين التصوير بأشعة جاما، ونظام الفحص بأشعة X، وتتيح هذه الأنظمة صورة عن الحاويات ومحتوياتها وتعرضها على الشاشة لاكتشاف العناصر المهربة أو الغريبة أو الخطرة، ويعتمد على أشعة جاما لأنها أقل تكلفة نسبيا، حيث يمكن عن طريقها مسح وتأمين الحاويات الفارغة بمعدل عال وتصوير الشكل العام للبضائع، ويعتبر كافيا للتعرف على أي مصادر للتهديد وكذلك المواد المشعة داخل الحاويات، ويتضمن الفحص بالأشعة كذلك حقائب المسافرين⁽¹⁾.

4- تقنية الكشف عن الممنوعات باستخدام النيوترونات:

بحيث تستخدم النيوترونات للكشف عن البضائع المحتواة، وتلك التي يصعب النفاذ إلى محتوياتها بالعين المجردة أو الكشف الإلكتروني المعتاد، وذلك لأنّ نظام الفحص بالنيوترونات مصمم للتعرف على مكونات المواد المخبأة بدقة عالية والتّعرف على موقع ونوع المواد المخبأة، وأهمية هذا النّظام تكمن

¹ بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 349.

في قدرته على اكتشاف المخدرات داخل الحاويات والمدسوسة بين البضائع بكافة أنواعها، كما يمكن الكشف عن وجود أي أسلحة كيميائية داخل أي عبوة ويسمح بكشف المهربات والتهديدات المتوقعة من مواد معينة، ويصدر إنذارا آليا للعناصر المشتبه فيها في الحاوية.

5- نظام إيفا لرصد دقات القلب:

يعتبر هذا النظام من أفضل الأنظمة التي تستطيع اكتشاف محاولات التهريب أو التسلل البشري ويعتمد هذا النظام على رصد دقات القلب للأشخاص المختبئين داخل الحاويات، حيث يعتمد هذا النظام على مجسات تشبه السماعات الطبية، توضع على جسم الحاوية المراد فحصها، كما ترتبط المجسات بجهاز كمبيوتر محمول، مما يسهل نقله واستخدامه في أي موقع⁽¹⁾.

6- البصمات الإلكترونية للكشف عن الممنوعات Electronic Snifing ESD Device:

يعتبر من أحدث الأجهزة الإلكترونية المستخدمة حديثا في الموانئ البحرية، وهو ما يطلق عليه إسم جهاز الشم الإلكتروني، وهو جهاز يستعمل للكشف عن المفرقات، ولا يزيد عن حجم جهاز التحكم عن بعد وله هوائي حر الحركة و يغطي دائرة نصف قطرها 250 متر من مواقع استخدامه ويتميز بقدرته الكبيرة على الكشف عن المفرقات التي تعتبر هي والمواد المخدرة من أخطر أنواع المهربات التي تسعى سلطات أي ميناء لاكتشافها، والتي عادة ما تخفى داخل البضائع المحواة، كما يكشف عن المواد المتفجرة داخل الحاويات، وداخل أي عبوات بلاستيكية أو معدنية، وتختلف حاسة الشم عن الحاسة الطبيعية لدى الكلاب البوليسية المدربة التي تستخدم على نطاق واسع في كثير من الدول بواسطة أمن الموانئ أو القوات الخاصة أو التابعة للجمارك، وأثبتت كفاءة عالية في اكتشاف المواد المخدرة بالذات وهو عبارة

¹ قماز ليلى، المرجع السابق، ص 80، 81.

عن ذاكرة إلكترونية تم تركيبها داخل الجهاز الصغير ومسجل عليه بصمة عدة أنواع من المفترقات الخطيرة، وعند رصدها لأي شبهة يتحرك الهوائي في اتجاه وجودها.

7- جهاز سونار sonar للمراقبة تحت سطح البحر:

تطورت التّقنيات الخاصة بالمراقبة تحت سطح البحر، باستخدام أنواع مختلفة من أجهزة المراقبة الإلكترونية الحديثة التي توضح حول المنشأة أو على الممرات والمداخل المائية، لتشكل دوائر خطر أمني حول المنشأة، وإصدار إنذار مبكر إلى غرف العمليات للتحذير من الخطر، ولضبط الأمن من جهة البحر، فإنّ الحاجة تستدعي مراقبة سطح البحر وتحت سطح البحر، ما يستدعي وجود أجهزة مراقبة فعالة، هذا وتساعد أجهزة المراقبة تحت سطح البحر المثبتة في مواقع مناسبة حول الميناء والمرافق المينائية، على تشكيل منطقة " حظر أمني " حول المنشأة على شكل دوائر أو خطوط متوازية لمنع إقتراب الغواصين أو المتسللين إلى حدود الميناء أو المنشأة، بإطلاق إنذار مبكر عند رصد أي هدف يقترب، وتكون تلك الأجهزة مرتبطة بغرفة العمليات التي توجه الدوريات باتجاه الأهداف المرصودة للتصدي⁽¹⁾.

إضافة إلى نظم الرؤيا الليلية المثبتة على وسط الدوريات البحرية والسّرية وأبراج المراقبة، التي تمكن الدوريات العاملة في حراسة المنشأة من جهة البحر، وحول أسوار المنشأة من رصد أي تحركات مشبوهة، ومن شأن هذه التجهيزات الحديثة رصد كل التحركات المشبوهة والتحكم في مداخل الدولة وبالتالي مراقبة كل صادر ووارد إلى أراضيها، ويعتبر تجهيز الموانئ والسفن بهذه الأجهزة من الأمور اللازمة وفق قانون isps والإجبارية وإن كانت تتطلب تكاليف مالية باهضة، بحيث لم يعد أمر تحركات البضائع والأشخاص، جملة من إجراءات التفتيش، بل أصبح صناعة متكاملة، لها معاييرها الدولية

¹ بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 350.

وأدواتها التقنية، ومعلوماتها الإستخبارية التي تحد من المخاطر وخاصة الإرهابية منها وتعزيز الأمن الدولي يتطلب تجسيد هذه المعايير والتنسيق فيما بينها لمكافحة الخطر القادم من البحر⁽¹⁾.

هذا و بما أن تعرض حاويات الشحن للمخاطر أصبح محل نظر العالم منذ هجمات الحادي عشر من سبتمبر 2001، لذلك انطلق برنامج أمن الحاويات CSI⁽²⁾ في 2002 المشترك بين مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة ومنظمة الجمارك العالمية، الذي يرمي إلى مساعدة الحكومات في إنشاء نظم فعالة لمراقبة الحاويات، وهو برنامج رباعي الأجزاء⁽³⁾، يشمل العناصر التالية:

- وضع معايير أمنية من أجل التعرف على الحاويات التي تتصف بمخاطرها العالية، الفحص الأولي للحاويات المصنفة في فئة الحاويات الخطيرة قبل وصولها إلى الموانئ، استعمال الوسائل التكنولوجية لإجراء فحص أولي وسريع للحاويات، واستحداث واستعمال حاويات ذكية وآمنة⁽⁴⁾.

ثانيا: ميكانيزمات رقابة البضائع المستوردة عن طريق النقل البحري بواسطة الحاويات

بعد التأكد من السلامة الوثائقية والمادية للحاوية باعتبارها الوسيلة الجوهرية التي يعتمد عليها في عملية نقل السلع والمنتجات والبضائع التي تقوم بها كلا من المؤسسة المينائية والإدارة الجمركية عن طريق أعوانها المؤهلون قانونا، هناك مجموعة من الإجراءات المتبعة والمعتمدة لرقابة البضائع المستوردة عن طريق النقل البحري بواسطة الحاويات.

¹ بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، المرجع السابق، ص 351.

² CSI : le programme mondial de contrôle des conteneurs.

³ تقرير الأمين العام، الأمم المتحدة 19 أكتوبر 2012، الإتجار والحركة غير المشروعين عبر الحدود، s/2012/777، ص 8.

⁴ قماز ليلي، المرجع السابق، ص 82.

1-المصالح المتدخلة لمراقبة البضائع المستوردة عن طريق الحاويات:

عملاً بأحكام المرسوم التنفيذي رقم 39/90 المتعلق برقابة الجودة وقمع الغش، فإنه يجب على كل منتج أو وسيط أو موزع وبصفة عامة كل متدخل في عملية الوضع للإستهلاك أن يقوم بنفسه وكذا المستورد الذي يتدخل بتحديد خصوصيات المنتج، وتقوم مسؤوليته منذ استقبال المنتج على التراب الوطني، إلى غاية وضعه للإستهلاك.

1-1- الأطراف المتدخلة في عملية مراقبة البضائع المستوردة عن طريق الحاويات:

أ-المنتج والمستورد: حيث أنه عملاً بنص المادة 2 و3 و6 و7 و18، و المادة 10 من القانون 03/09 السالف الذكر، المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش فإنه على كل متدخل، منتج أو مستورد تسخير كل الوسائل المادية منها والفنية والبشرية والتقنية لمتابعة سلامة المنتج منذ دخوله إلى حين عرضه للمستهلك.

ب- الجهاز المانح لشهادة المطابقة: حيث يقوم بمراقبة تقنية مادية لكل الأجهزة والآلات والمعدات من الجانب التقني، حيث تهدف هذه الإجراءات إلى المساهمة في إعداد السياسة الاقتصادية العامة لحماية الاقتصاد الوطني والبيئة والمستهلك وتنفيذها.

ج- الأجهزة الرقابية التابعة للدولة على نطاق الحدود: والتي تتركز على ثلاث أجهزة وهيئات على التوالي⁽¹⁾:

-الجهاز الأول: مصالح رقابة الجودة وقمع الغش.

- الجهاز الثاني: المفتشيات البيطرية على مراكز الحدود لا سيما البحرية منها.

¹ شيروف نهى، حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني والتقني الدولي والوطني، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي 36، 2019، ص 191.

- الجهاز الثالث: مصالح حماية الصحة النباتية.

إذ تعمل هذه المصالح على إتجاهين:

*الأول: مراقبة مدى شرعية التحولات التجارية الخاصة بالسلع المستوردة و كذا تعمل على رصد مخالفات التشريع والتنظيم في مجال المنافسة والأسعار والنوعية وأمن المنتجات ومتابعتها بهدف حماية الاقتصاد الوطني والمستهلك.

* الثاني: التنسيق المزدوج بينها وبين المديریات الولائية في مجال برمجة الرقابة لتفعيل العملية عن طريق الفرع الأكثر تخصصا في الميدان.

د- الوكلاء الجمركيين: يوكل المسؤول في عمليات استيراد البضائع و المنتجات الأجنبية المختلفة إلى إجراء الجمركة الخاصة بها، أين يقومون بالتصريح بموعد وصول وسيلة النقل الحاملة للبضائع، طبيعة البضاعة، القيمة الحقيقية للمنتج المستورد... إلخ، أين تبقى الإدارة الجمركية تسهر على حصد مختلف المخالفات والتجاوزات المحتملة لإدخال منتج مقلد عن طريق تعبئة الحاويات.

و- شركات المراقبة و المتابعة: أين تقوم هذه الشركات بفحص مدة مطابقة المنتج للجودة في مرحلته الأخيرة للتعاقد، فتقوم بفحص دقيق لوسائل النقل والرقابة المنهجية الخاصة بالكمية والنوعية والعدد والقيمة، أين يخضع النشاط الذي تمارسه هذه الشركات للمتابعة والمراجعة الدورية لتقادي إمكانية انحرافها من قبل المصالح المينائية و مصالح مديرية التجارة⁽¹⁾.

¹ شيروف نهى، المرجع السابق، ص 191، 192.

1-2-مراحل رقابة البضائع المستوردة عن طريق النقل البحري بواسطة الحاويات:

إنّ الأهداف الجوهرية المرتبطة بعملية التجارة الخارجية تصب في تحقيق تنمية إقتصادية مستقرة ومستمرة، أين لا يمكن تحقيق هذا الثبات والإستمرار إلا بحماية المنتج الوارد إلى الدولة بعنوان النقل البحري، الذي يستوجب تقنيات وإجراءات معينة سواء عند الإنتقاء أو عند النقل أو التعبئة للحاويات بتدخل رقابي لإدارة المؤسسة المينائية، والإدارة الجمركية من جهة ومن جهة أخرى وحماية للمستهلك عن طريق تفعيل المهام الاستراتيجية التي تمارسها مفتشيات التحقيقات الاقتصادية على مستوى الحدود بجمع المعلومات التقنية والوثائقية التي من شأنها تحديد كيفية مد السلع على الموانئ البحرية.

1-الرقابة التقنية:

تتمثل أساسا في جمع وتنظيم المعلومات، حيث ترتبط هذه العملية بالآليات التي تعتمد عليها الجهات الرقابية بفتح ملف خاص بالأعوان الإقتصاديين والقيام بدراسة آنية ومستمرة لعمل كل متدخل في عملية الرقابة، كل في مجال إختصاصه مع مصالح الجمارك، شرطة حراسة الشواطئ، وذلك بهدف استقبال العناصر الضرورية لبرمجة العمليات من الناحية المعلوماتية ومتابعتها ميدانيا.

1-الرقابة الوثائقية:

عملا بالمرسوم التنفيذي 306/2000 يودع المستورد الملف المتضمن طلب دخول المنتج المستورد لدى مصالح مفتشية الحدود لمراقبة الجودة وقمع الغش المختص إقليميا قبل أو بمجرد وصول المنتج إلى الجزائر أين يحتوي الملف على:

-نسخة أصلية من سند الشحن في حالة النقل البحري.

- نسخة طبق الأصل من مستخرج السّجل التجاري مصادق عليها.

- نسخة أصلية من فاتورة الشراء .

- رقم التعريف الجبائي .

- نسخة أصلية عن كل وثيقة ذات صلة بالمطابقة والجودة أو بأمن المنتج .

3-الرقابة المادية:

يقصد بها رقابة ظروف النقل والتّخزين، وضرورة التّأكد من شروط تداول ونقل وتخزين المنتج، لا سيما وأنّ سلامة السّلع والبضائع تبدأ من وسائل نقلها ومدى نجاعتها ومطابقتها مع المقاييس المتعارف عليها، والتي من شأنها أن تحفظ وتحمي صحة وسلامة المنتج الموجه للإستهلاك بسلامة الحاويات والسّفينة على حد سواء .

4-الفحص العيني:

أقرته المادة 5 من المرسوم التنفيذي 354/96، وكذا المرسوم التنفيذي 39/90 المتعلق برقابة الجودة وقمع الغش، وكذا المواد 39، 40 من القانون 03/09 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش⁽¹⁾.
نتيجة هذه المراقبة تعطي المصلحة المختصة رأيها إما سلبا برفض دخول المنتج المستورد إلى الجزائر أو إيجابا بإصدار مقرر عدم إعتراض دخول المنتج المستورد إلى الجزائر .

ثالثا: الأفعال الإجرامية المرتكبة من جراء النقل بالحاويات وطرق التصدي لها:

إنّ شحن البضائع أثناء النقل البحري في حاويات ضخمة يتم تفرغها في موانئ بعجلة وسرعة كبيرة، وبالنظر إلى ارتباط خطوط سير السفن بمواعيد محدد، يضع الأجهزة المختصة بالتفتيش والعبور بهذه الموانئ أمام مهمة صعبة، لتفتيش هذا الكم الهائل من الحاويات بدقة، وهذا خاصة ما يتم في الدول

¹ شيروف نهى، المرجع السابق، ص 192 .

النامية التي تقل فيها الإمكانيات المادية اللازمة لإجراء الفحص والتفتيش، مما يجعل الحاويات الوسيلة الفعالة لممارسة تهريب الأسلحة والهجرة السرية وغيرها.

1- استعمال الحاويات لغرض الهجرة الغير شرعية:

شاع استغلال الحاويات من أجل دخول الأشخاص وخروجهم من وإلى إقليم الدولة على نحو غير مشروع، لأنها تمتلك القدرة على استيعاب الأشخاص وإخفائهم وبقائهم بعيدا عن أعين السلطة العامة في حالة تعرضها للتفتيش، وعليه تبنت المنظمة البحرية الدولية OMI القرار رقم (20) A.87 بتاريخ 27 نوفمبر 1997 المتعلق بإسناد وتقسيم المسؤولية في حالة الهجرة الغير شرعية، ولقد عرفت المهاجر السري بأنه: "كل شخص مختبئ على متن السفينة أو داخل الحمولة " الحاوية " دون موافقة المجهز أو الريان أو أي شخص مسؤول، والذي تم العثور عليه بعد مغادرة السفينة للميناء"، وقد فرض القرار A.871(20) على المجهز وممثليه اتخاذ التدابير اللازمة لمنع المهاجرين السريين من التسلل إلى السفينة واختبائهم داخل الحاويات وكذا استخدام الوسائل التي تسمح بالكشف عن وجودهم داخل الحاويات قبل مغادرة السفينة⁽¹⁾.

هذا ونتيجة انتشار هذه الظواهر تحولت جهود مكافحة الهجرة غير الشرعية بعد ذلك من الاهتمام بالمهاجر الغير شرعي إلى الأشخاص المساعدين على ذلك، والتّصدي القانوني لظاهرة تهريب المهاجرين، فصدر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو الذي جاء مكملا لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطن بتاريخ 15 نوفمبر 2000⁽²⁾، وذلك بهدف اتخاذ تدابير فعالة لمنع ومكافحة تهريب المهاجرين وتعزيز التعاون بين

¹ قماز ليلي، المرجع السابق، ص 74.

² قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 25/55 المؤرخ في 2000/11/15، والذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 28 جانفي 2004.

الدول الأطراف تحقيقا لهذه الغاية، وكذا تبادل المعلومات واتخاذ تدابير مناسبة أخرى، وذلك بعد تزايد أنشطة الجماعات الإجرامية المنظمة في مجال تهريب المهاجرين إما لأغراض مادية أو بغرض تنفيذ عمليات إرهابية، في ظروف من شأنها أن تعرض الأشخاص المهربين للخطر، كالإختناق داخل الحاويات مثلا أو الهلاك بسبب سقوط الحاويات في البحر⁽¹⁾.

عليه وبمقتضى بروتوكول تهريب المهاجرين⁽²⁾ استحدثت المشرع الجزائري بموجب القانون رقم 01/09 المعدل والمتمم لقانون العقوبات نص المادة 175 مكرر⁽³⁾ وجرم الهجرة الغير شرعية بأية وسيلة احتيالية للتملص من القيام بالإجراءات التي يتطلبها القانون بما فيها استخدام الحاويات، كما عالج المشرع الجزائري جريمة تهريب المهاجرين في المادة 303 مكرر 30 وما بعدها من قانون العقوبات⁽⁴⁾ وذلك بسن عقوبات ردعية، وحرمان مرتكبيها من الاستعادة من ظروف التخفيف المقررة قانونا عملا بأحكام المادة 53 من قانون العقوبات، وهذا كله بغية الحد من انتشار هذه الجريمة.

¹ قماز ليلي، المرجع السابق، ص 75.

² صادقت الجزائر على بروتوكول تهريب المهاجرين بموجب المرسوم الرئاسي رقم 418/03 بتاريخ 09 نوفمبر 2003، ج ر عدد 69 في 2003/11/12.

³ المادة 175 مكرر 1 من القانون رقم 01/09 المؤرخ في 25 فبراير 2009، المعدل والمتمم للأمر رقم 156/66 المؤرخ في 08 جوان 1966، والمتضمن قانون العقوبات، والتي تنص: "دون الإخلال بالأحكام التشريعية السارية المفعول، يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من (20.000 دج) إلى (60.000 دج) أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية أثناء اجتيازه إحدى مراكز الحدود البرية أو البحرية أو الجوية وذلك بانتحال هوية أو باستعماله لوثائق مزورة أو أية وسيلة احتيالية أخرى للتملص من تقديم الوثائق اللازمة أو من القيام بالإجراءات التي توجبها القوانين والأنظمة السارية المفعول".

⁴ المادة 303 مكرر 30 من قانون العقوبات " يعاقب على القيام بأي تدبير للخروج غير المشروع عبر الحدود الوطنية لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة مالية، بعقوبة الحبس من 03 سنوات إلى 05 سنوات و بغرامة من (300.000 دج) إلى (500.000 دج).

بالرغم من اتخاذ كل التدابير للحيلولة دون اختباء الأشخاص داخل الحاويات، قد يكتشف وجود مهاجر سري على متن السفينة، عندئذ يقوم ريان السفينة بتسليمه إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف وجوده أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر⁽¹⁾، وعندما يتم تسليم المسافر خفية إلى السلطات المختصة، يلتزم الريان بأن يقدم لهذه السلطات تصريحاً موقعاً منه، يتضمن جميع المعلومات التي لديه والمتعلقة بالراكب المتسلل، بما في ذلك جنسيته وميناء ركوبه، وتاريخ و ساعة العثور عليه، وموقع السفينة الجغرافي في ذلك الوقت والتاريخ وكذلك ميناء ذهاب السفينة وموانئ التوقف التالية مع تواريخ الوصول والمغادرة⁽²⁾.

2- التهريب باستعمال الحاويات:

إنّ ظاهرة الحاويات لا تخلو من الصّعاب التي قد تواجه إدارة الجمارك عند مراقبة تدفق البضائع، إذ ليس من الصعب إخفاء بضائع محظورة أو مرتفعة الرسوم كالأسلحة والكحول، المخدرات، وذلك ضمن الحمولة المنقولة بطريقة غير شرعية، في أسفل الحاوية أو في جوانبها أو بوضع مخابئ معدة للتهريب داخلها، فإدارة الجمارك لا تستطيع القيام بالفحص المادي في كل الأحوال، ومن جانب آخر فإنّه يمكن تمرير بعض الحاويات بفضل نظام النقل من الباب إلى الباب، حيث يتم شحن الحاوية بالبضائع من طرف المرسل، ولا يمكن تفرّيغها إلا من قبل المرسل إليه نفسه وبالتالي فإنّ المهربين للحمولة لا يخشون من احتمال اكتشاف الناقل أو السلطات المينائية المحتوى الحقيقي للحمولة، وإخبار إدارة الجمارك، ممّا شجع من خلال المخطط المسمى " حصان طروادة " « Cheval de Troie » بوضع تعريفات لبضائع تجارية مشروعة، والقيام بشحن بضائع خطيرة كالأسلحة النووية والبيولوجية، ومن ناحية أخرى قد تستغل ثغرات الأنظمة الاقتصادية الجمركية المطبقة على الحاويات كالتقريب المؤقت لتسريب كميات من البضائع

¹ إرجع إلى المادة 857 من الق.ب.ج.

² إرجع إلى المادة 858 من الق.ب.ج.

- المنتجة بهذا النظام - إلى الأسواق المحلية إلى فقدان الإدارة الجمركية لمبالغ من المفروض تحصيلها
كما قد يستعين المهربون - مهربو المخدرات على وجه الخصوص - تحت غطاء بضائع مختلفة،
بقراصنة الأنترنت لاختراق الأنظمة الحاسوبية التي تتحكم في حركة وأماكن الحاويات، حيث يتعرض سند
ال شحن الإلكتروني للسرقة أو التلاعب في بياناته بقصد تغيير وجهة الحاويات⁽¹⁾.

¹ قماز ليلي، المرجع السابق، ص 77، 78.

الفصل الثاني: المسؤولية المترتبة عن نقل الحاويات عن طريق البحر

إذا بلغت السفينة ميناءها المقصود بسلام، فإنّه يقع على المرسل إليه أو وكيله واجب القيام ببعض العمليات المادية التي تأتي في المرتبة بعد تفريغ الحاويات من السفينة وتسليمها إليه، فبينما يعهد إلى الشاحن غالبا مهمة تعبئة الحاوية قبل شحنها على السفينة، يقوم المرسل إليه بإفراغ الحاوية من محتوياتها بعد تفرغها، أي الحاوية من السفينة، وقد تكون البضاعة المحواة مملوكة لأكثر من مرسل إليه، فيقوم أمين الحمولة بفرز البضائع المجمعّة تمهيدا لتسليمها إلى أصحاب الحق فيها⁽¹⁾.

هذا ومن اللّحظة التي يتم فيها تفرغ البضاعة من الحاوية تبدأ المشاكل القانونية للمسؤولية فالبضائع المحواة والحواوية ذاتها قد تتعرض أثناء نقلها بحرا على السفينة لاحتمال وقوع أضرار لها بسبب تمايل أو اهتزاز السفينة علاوة على مخاطر الملاحة البحرية التي تحيط بالسفينة أثناء الرحلة البحرية وهنا تبرز مسؤولية الناقل البحري باعتبارها أهم المواضيع والقضايا التي تثور أمام المحاكم فيما يتعلق بموضوع النقل البحري والقانون البحري عموما⁽²⁾.

هذا و في سبيل تحديد الإطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالحاويات نصت المادة 802 من القانون البحري الجزائري على أنّه: "يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضائع منذ تكفله بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية"، و يستنتج من هذه المادة أن مسؤولية الناقل البحري للحاويات إزاء الشاحن أو المرسل إليه هي مسؤولية عقدية ناجمة عن الإخلال بتنفيذ العقد المبرم بينهما، فقد يحدث أن تصاب البضاعة المحتواة بأضرار نتيجة خطأ ارتكبه الناقل، وبالتالي توجب مساءلته نتيجة خطئه، كما أنّ

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 115.

² محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 115.

الحاويات ذاتها كغلاف له قيمة مالية يمكن أيضا أن تكون محلا للضرر سواء بالتلازم مع الأضرار الحاصلة لمحتواها من البضائع أو وحدها بدون وقوع أضرار لتلك البضائع⁽¹⁾.

عليه ومما سبق، وحفاظا على أمن وسلامة الحاوية الناقلة للبضائع، سن المشرع الدولي ترسانة من الإتفاقيات الدولية المنظمة لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالحاويات، وهو ما سنعالجه تبعا، من خلال التطرق للنظام القانوني الدولي لمسؤولية الناقل البحري للحاويات (المبحث الأول) والتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالحاويات (المبحث الثاني).

المبحث الأول: النظام القانوني الدولي لمسؤولية الناقل البحري للحاويات

تقوم المسؤولية طبقا للأحكام العامة إذا أخل أحد الأطراف بالتزاماته التعاقدية، وقد أشارت الإتفاقيات الدولية السابقة والقوانين الوضعية للإلتزامات الشاحن، ولكن لم تتطرق للمسؤولية بشكل مباشر، لأن الأساس هو مسؤولية الناقل الذي يلتزم بنقل البضاعة، لأنه ليس من المنطقي أن نتحدث عن مسؤولية الشاحن في حين أن الأصل أن الناقل هو المسؤول الأول⁽²⁾.

إنّ الهدف الأساسي الذي يسعى الشاحن إلى تحقيقه هو نقل الحاويات، وهو الإلتزام الذي يلتزم الناقل البحري بتنفيذه في المقابل، وذلك بالتزامه بإيصال الحاويات سليمة وآمنة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول، بحيث أنه وبعدهما كان الناقل البحري في ظل النقل التقليدي مسؤولا فقط عن وصول البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، أصبح في ظل نظام النقل بالحاويات مسؤولا كذلك على سلامة الحاوية ذاتها، وقدرتها على تحمل أعباء الرحلة البحرية، كأداة نقل تحفظ البضاعة من المؤثرات الخارجية من منبعها إلى مصبها، وهذا ما وسع من نطاق مسؤوليته، ومن جهة أخرى فإنه تغيرت أيضا مسؤولية

(1) عزايذ إلهام، المرجع السابق، ص 92.

² PHILIPPE Delebecque, La responsabilité du chargeur dans ses relations avec transporteur, DMF, 2008, P 689.

الناقل عن الطرد أو الوحدة في مجال تحديد مسؤولية الناقل البحري، ونظرا لكون أن الحاوية أصبحت تحتوي على العديد من الطرود والتي قد يشكل كل منها طردا أو أنّ الحاوية بما فيها تشكل طردا واحدا مما يستلزم دراسة علاقة الطرد بالحواوية لبيان الحالات التي تعتبر فيها الحاوية طردا، والحالات التي لا تعتبر كذلك، من أجل تحديد مسؤولية الناقل البحري في ظل نظام النقل بالحواويات.

على هذا الأساس سنتعرض من خلال هذا المبحث إلى أحكام مسؤولية الناقل البحري للحاويات من خلال الأساس القانوني الذي تقوم عليه بتحديد نطاق مسؤولية الناقل البحري والمرتبطة بصلاحيات الحاوية للمحولة والرحلة البحرية، وكذا ما يسمى نقل الحاويات على سطح السفينة، وذلك في ظل الإتفاقيات الدولية، مع إبراز مواطن اشتراك التشريعات الدولية في الرأي واختلافهم، وهذا دون إهمال موقف المشرع الجزائري من ذلك، مع تبيان أيضا المسؤولية الواقعة على عاتق المتدخلين في عملية النقل البحري عن طريق الحاويات، وهذا بالنظر إلى تطور التجارة الدولية الخارجية وما أسفرت عنه من توسيع لدائرة المتدخلين في عملية النقل البحري بالبضائع، بحيث لم تعد العملية تشمل فقط الناقل والشاحن والمرسل إليه، بل اتسعت لتشمل فترة قبل التكفل بالبضائع، وخلال عملية النقل، وبعد تسليم البضائع، و هذا ما سنتناوله بالمطلب الأول، لتعرض بعدها بالمطلب الثاني لأحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات التي قد تتعرض لها أثناء نقلها بحرا على السفينة باعتبارها من أهم المواضيع المثارة في الوسط القضائي أمام المحاكم.

المطلب الأول: أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري بالحاويات

لقد أضافت الحاوية عبئا جديدا على الناقل البحري، يتعلق بمسؤوليته عن سلامة الحاوية نفسها وقدرتها على تحمل أعباء الرحلة البحرية كأداة نقل تحفظ البضاعة من المؤثرات الخارجية من منبعا إلى مصبها، ونظرا لإرتباط صلاحية الحاوية للحمولة مع صلاحية السفينة للملاحة من حيث اتحادهما في الهدف ألا وهو تأمين سلامة الحمولة إلى مصبها النهائي⁽¹⁾، فإننا سنتولى من خلال هذا المطلب تحديد مدى مسؤولية الناقل البحري المرتبطة بصلاحية الحاوية للحمولة والرحلة البحرية، وكذا التعرض لمسؤولية الناقل البحري في حالة نقل الحاويات على سطح السفينة، وهذا كله تبيانا لأثر الحاوية وخصوصيتها التي ساهمت في تعديل النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري لعقد النقل البحري.

الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري عن صلاحية الحاوية للحمولة والرحلة البحرية

يلتزم الناقل البحري قبل أن يضمن صلاحية الحاوية للحمولة والرحلة البحرية، بإعداد سفينة صالحة لنقل الحاويات حتى تكون البضاعة سليمة، على هذا الأساس سنتعرض للإلتزامات الناقل البحري من حيث إلتزامه بإعداد سفينة لنقل الحاويات، وكذا إلتزامه بتقديم حاوية صالحة للنقل.

أولا: إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة لنقل الحاوية

كان لاستخدام الحاويات في نقل البضاعة أثره، في تطوير مفهومي الشّحن والتّفريغ، واعتبار الحاوية جزءا من عنبر السفينة، بما يعني معه إعتبار الشّحن والتّفريغ هو شحن الحاوية وتفريغ البضاعة منها، وما صاحب ذلك من ضرورة التوسع في فترة النقل البحري، وامتداد فترة مسؤولية الناقل البحري عن تلك البضاعة المنقولة عبر الحاويات، وهذا التطور هو الذي ساهم في إنشاء محطات الحاويات، حتى تتسع لكافة عمليات الرحلة البحرية والإجراءات الجمركية، لإمكانية شحن البضائع وتفريغها⁽²⁾.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 231.

² عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 230.

بحيث يلتزم الناقل وفقا للقواعد العامة بتقديم سفينة صالحة للملاحة تقوم بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول، ويقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تتوافر على شروط المتانة والقوة والسلامة، ما يجعلها قادرة على تحمل شدائد البحر العادية، والقيام بالرحلة المقررة، وهذه الصلاحية ليست مطلقة بل مجردة، ونسبية، تقدر على حسب كل حالة تبعا لظروف الرحلة وطبيعة البضاعة⁽¹⁾، وعلى هذا الأساس جاءت إتفاقية بروكسل لسنة 1924 مكتفية بإلزام الناقل ببذل العناية الواجبة للرحلة، قبل السفر وعند البدء فيه، أي من وقت بدء التّحميل إلى حين انتهائه والشروع في الرحلة، بجعل السفينة صالحة للملاحة⁽²⁾ أما ما يترتب على عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرّحلة، فإنّه لا يخل بإلتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة، ولا يسأل عن الضرر الذي يحدث عندئذ إلا متى كان الضرر ناتجا عن الإخلال بإلتزام آخر كما لا يسأل الناقل عن عدم صلاحية السفينة للملاحة بسبب وجود عيب خفي بها لم يكن من المستطاع كشفه بفحص يقوم به مجهزة أو ناقل حريص، ولو كان هذا العيب موجودا عند بدء السّفر، ويرجع تقدير ذلك إلى قاضي الموضوع⁽³⁾.

إلى أن جاءت إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 لتتص على إلتزام الناقل بممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة بشكل عام⁽⁴⁾، ما يعني ان العناية الواجبة يجب ممارستها في جميع الأوقات وليس فقط قبل السفر أو عند البدء فيه، وتبقى بذلك مسؤولية الناقل عن عدم بذل العناية الكافية لتنفيذه عقد النقل البحري، قائمة على أساس إثباته لذلك، ما يجعل إلتزام الناقل البحري حسب إتفاقية هامبورغ هو إلتزام ببذل عناية.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 233.

² المادة 03 فقرة 01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924 المشار إليها سابقا.

³ عبد القادر حسين العطير، نفس المرجع، ص 233.

⁴ المادة 5 فقرة 1 من إتفاقية هامبورغ 1978 تنص: " الناقل مسؤول عما يصيب البضاعة من تلف أو خسارة أثناء وجودها في عهدته مالم يثبت أنه أو تابعيه قد اتخذوا جميع الإجراءات المعقولة لتجنب وقوع الحدث و نتائجه ".

هذا ونص القانون البحري المصري في المادة 214: "على الناقل إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة ولتنفيذ السفر المتفق عليه، ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها، وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها"، ولا فرق في ذلك بين إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية بين سفن الحاويات وسفن النقل العادية.(1)

أما بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية حسب التشريع الجزائري فإنها لا تختلف عن أحكام معاهدة بروكسل، وهو ما تضمنته المادة 770 من القانون البحري الجزائري حيث يلتزم الناقل قبل بدء الرحلة بالسهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة كما يقوم الناقل أيضا بالعناية التامة في القيام بالتزاماته المتعلقة بالبضاعة، وبذل العناية سواء بالنسبة لصلاحية السفينة التي ستقل عليها البضائع أو بالنسبة لكيفية معاملة البضاعة أثناء نقلها، يشمل الحاويات بصفة أولية، باعتبارها الوسيلة التي يتم تجميع البضائع بداخلها، ويضاف إليها تحقيق النتيجة المرجوة من عقد النقل، ألا وهي إيصال الحاويات وتسليمها إلى المرسل إليهم أو من يمثلهم، لأن مسؤوليته تبقى مستمرة ومفترضة، حسبما تضمنته نص المادتين 802 و 803 من القانون البحري الجزائري(2).

ثانيا: مسؤولية الناقل البحري بتقديم حاوية صالحة للنقل

إلتزام الناقل لسفن الحاويات ذات طبيعة خاصة، تختلف عن باقي السفن العادية لنقل البضائع باعتبار أنها متخصصة لنقل الحاويات بأعداد كبيرة، مما يستلزم معه إلتزام الناقل البحري بتقديم حاوية صالحة للإستخدام، لأداء الغرض الذي أعدت من أجله، وما يكفل النقل الآمن للبضاعة، وفقا للمواصفات القياسية الدولية، ويخضع تصنيع الحاويات وفقا لقواعد الإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات، بحيث ووفقا

¹ عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 231.

² عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 96.

لملحق الإتفاقية رقم (ب) فإنّ تصنيع الحاوية يجب أن يتم وفقاً للنموذج المعد، وعلى مسؤولية مالك الحاوية، ويتم الفحص من جانب السلطات المختصة، والتوقيع على لوحة السلامة المعتمدة، والتي تثبت على جدار الحاوية الخارجي، وتحمل صاحب الحاوية مسؤولية إبقاء الحاوية في حالة أمانة، وتلزمه بأن يتعهد بها بالصيانة والفحص لفترة لا تزيد عن خمس سنوات من تاريخ صنعها⁽¹⁾، كما أبرمت المعاهدة الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات النمطية بهدف الوصول إلى حاويات نمطية قياسية، لضمان وضع البضاعة فيها وقلعها من جانب الناقل بحضور سلطات الجمارك المختصة في دولة القيام والختم عليها ولا يمكن فتحها بعد ذلك إلا بمكان الوصول، والهدف من المعاهدتين هو ضمان سلامة الحاويات لنقل البضاعة ومنع استخدامها في عمليات النصب والتفريب والإحتيال البحري⁽²⁾.

هذا ومن أسباب عدم صلاحية الحاوية للحمولة عادة ما يكون راجعاً إلى سوء الرص في داخلها خاصة إذا تم بواسطة أشخاص غير مدربين على الرص السليم داخل الحاوية، حيث تتطلب سلامة الحاوية أن يتم الرص على أيدي أشخاص مهرة في هذا النوع من العمل تماماً كما هو الحال في رص البضاعة داخل عنابر السفينة، سيما وأن الحاوية في الواقع ما هي إلا قطاع من عنبر السفينة يفصل عن بدنها ويؤخذ إلى نقطة في الميناء، أو في محطة الحاويات، ويعبأ ثم يعاد ثانية إلى البدن، كما أنّ من أسباب عدم صلاحية الحاوية للحمولة ما يرجع إلى ما يسمى بالأضرار الناتجة عن عرق الحمولة أو التكثيف، ويعالج ذلك عادة بإضافة خزان لتجميع الماء المكثف نتيجة للتقلبات الجوية التي تصادفها الحاوية خلال الطريق أو باستعمال حاويات متخصصة ذات مصرف في أرضيتها يسمح للماء المكثف بالخروج، ولا يسمح للماء الخارجي بالدخول إليها، هذا فضلاً عن عدم صلاحيتها الناجمة عن الأضرار التي تلحق البضاعة بفعل التلوث، الذي ينتج عادة عن عدم تنظيفها، أو عدم رص حمولات مناسبة

¹ تنظيم رقم 1/2 من ملحق الإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات.

² عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 235.

إلى جانب بعضها في حاوية واحدة، وكذا عدم صلاحية الحاوية الناتج عن عدم تكيفها لمقاومة التقلبات في درجة الحرارة، التي كثيرا ما ينتج عنها تلف البضاعة، ويمكن إجتباب ذلك بتزويدها بوسائل تهوية أو مبردات حسب الحمولة التي يراد أن تستعمل الحاوية في نقلها⁽¹⁾.

على هذا الأساس فإن ضرورة صلاحية الحاوية للحمولة، تتطلب توافر شروط خاصة بها من حيث الصيانة والتستيف خصوصا، وأن الإهمال يتسبب في إحداث نتائج ضارة بأصحاب الحمولات المعنية ويعرض من يهمل في ذلك لتحمل المسؤولية، ونتيجة لذلك يجب سن النصوص القانونية تعالج صلاحية الحاوية للحمولة، تماما كما هو الحال بالنسبة للنصوص المتعلقة بصلاحية السفينة للرحلة البحرية، وذلك لتحديد المسؤوليات الناتجة عن الأضرار التي تحدث للبضاعة أو الحاوية بحد ذاتها في هذه المرحلة من الرحلة البحرية المحملة بالأخطار البحرية التي من شأنها أن تعرض الحمولة للخطر.

عليه و في هذا السياق حملت المحكمة العليا الناقل المؤمن له مسؤولية الخطر الذي يحل بالسفينة، بتحملها حمولة أكثر من طاقتها، و عدم توظيف طاقم مختص في إصلاح السفن الذي يتمكن من مواجهة أي خطر بحري².

الفرع الثاني: مسؤولية الناقل في حالة نقل الحاويات على سطح السفينة

يقصد بالرص توزيع البضاعة ووضعها في عابرها السفينة أو على سطحها، بترتيب معين وبطريقة فنية حسب خطة معدة مسبقا، بشكل يضمن توازن السفينة وتجنبها للمخاطر الناتجة عن الهلاك والتلف أثناء الرحلة البحرية، ولرص البضاعة قواعد فنية استقر عليها العمل في الموانئ، وقد تعرضت لها بعض الإتفاقيات الدولية، أهمها إتفاقية لندن لسنة 1920 الخاصة بخطوط الشحن.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 240.

² ق.م.ع الغرفة التجارية و البحرية رقم 1180449، صار بتاريخ 2017/03/16، ع 01، منشور بالمجلة القضائية لسنة 2017، ص 230.

هذا و قد أحدثت الحاويات ثورة في عالم النقل، بحيث صارت الحاويات ظاهرة رئيسية تميزت بها حركة الملاحة البحرية، والاقتصاد العام، فقبل إدخال الحاويات لم تتطور ممارسات مناولة البضائع منذ أكثر من 100 سنة، فبناء المنصات وتحميلها إلى عنابر السفينة كانت عملية بطيئة وتتطلب الكثير من اليد العاملة، ويقصد برص الحاويات توزيعها وترتيبها على متن السفينة بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر، وتحفظ للسفينة توازنها، وبهذا يختلف رص الحاوية على السفينة عن رص البضاعة داخل الحاوية، فهذه العملية الأخيرة ترتبط بتعبئة الحاوية ويتولاها عادة القائم بالتعبئة سواء الناقل أو إحدى الشركات المتخصصة أو المرسل صاحب البضاعة وهو الغالب، أما رص الحاوية على السفينة، فهو إلتزام يقع من الناحية العملية على عاتق الرّبان، باعتبار أن الأمر يتعلق يتعلق بسلامة السفينة من حيث ثباتها وتوازنها⁽¹⁾.

هذا واتخذ الرص في عهد نظام الحاويات طابعا فنيا حيث تستعمل في إعداد خطته الآلات الحاسبة الإلكترونية، ويتخصص في وضعها خبراء يعملون في شركات النقل البحري، يضعونها على ضوء عدد من الإعتبارات التي تتعلق بأسبقية وصول الحاويات إلى ميناء الشحن وأسبقية تفرغها، وكذا المحافظة على توازن السفينة وسلامتها وسلامة البضاعة المنقولة بالحاويات⁽²⁾.

يجب على الرّبان أن يبذل الهمة الكافية ويتخذ الإحتياطات المعقولة في قيامه برص الحاويات وهو ملزم بمتابعة الإشراف على الرص طيلة الرحلة البحرية، ويظل مسؤولا عنها ولو تولاهها تابعون للشاحن فينبغي التخطيط للرص، وقبل كل شيء يجب تقعد الحاوية المعنية، بحيث يتوجب معالجة أي قصور قبل الشروع في التوضيب، فيجب أن يرمي التخطيط إلى القيام بتستيف متراص، بحيث توضع جميع الطرود

¹ شيهاب عينونة، القواعد الفنية لرص البضائع في السفينة، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، المجلد 07، ع 01، السنة 2020، ص 60.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 240.

بشكل متماسك ضمن حدود الجدران الجانبية والأمامية للحاوية، أو إلى القيام بتستيف مرصوص، حيث لا تملأ الطرود المساحة بأكملها، وتكون بالتالي مرصوص ضمن حدود الحاوية بواسطة وسائل التثبيت والتحزيم، على أن لا تتجاوز كتلة البضائع المقرر نقلها الكتلة الإجمالية القصوى المسموح بها لحاوية البضائع والمذكورة على لوحة الإعتماد، أمّا إذا لم يتم تحديد هذه الكتلة فيجب تحديدها، قبل الشروع في التوضيب(1).

لذلك فإنّ رص الحاويات على سطح السفينة أثار تساؤلات حول إطاره القانوني، خاصة في حالة استعمال السفن الغير مصممة كليا لنقل الحاويات، وكان القضاء الأمريكي السباق في معالجة قضايا نقل الحاويات على السطح، وأول قضية عرضت عليه كانت سنة 1969، وتتخلص وقائعها في أنّ ناقلا استلم من الشاحن ثمانية حاويات تحتوي على معاجم، لغرض نقلها من ميناء نيويورك إلى يوكوهاما باليابان، على متن سفينة عادية، فقام الناقل برص حاويتين في عنبر السفينة، والستة الباقية على سطح السفينة، و استصدر سند شحن قصيرا، بدلا عن سند الشحن العادي الذي يحتوي على شروط مطبوعة، من بينها الشرط 13 الذي يمنح للناقل الحرية في شحن البضائع على السطح ما لم يعارض الشاحن ذلك قبل تسليمه البضاعة للناقل، فتعرضت حاويتان للتلف بفعل مياه البحر كان قد تم رصها على السطح على هذا الأساس حكمت محكمة الإستئناف على الناقل بالتعويض الكامل عن الأضرار التي لحقت بالحاويتين، وحرمت الناقل من الإستفادة من المسؤولية المحدودة واعتبرت أنّ رص الحاويتين على السطح يعد انحرافا غير معقول، كما استندت إلى أنّ سند الشحن الذي حصل عليه الشاحن سند نظيف وجاء خاليا من أنّ الحاوية ستقل على السطح(2).

¹ شيهاب عينونة، المرجع السابق، ص 60.

² الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 100.

على هذا الأساس فإنّ السؤال المطروح في هذا الصدد، هو حول ما إذا يلزم شحن الحاوية على عابرة السفينة فقط أم يجوز شحنها على السطح؟

إنّ قاعدة حظر الرص على سطح السفينة لا ينطبق فقط على البضائع المغلقة أو المغلفة تغليفا عاديا، بل أيضا على الحاويات، وتبرير ذلك ليس مخافة رمي الحاوية، لأنّ ذلك أمر ينذر حدوثه عمليا وإنّما الخوف من سقوطها عرضا في البحر، بفعل العواصف والرياح العاتية، وقد يترتب على هذه الحوادث مشاكل من نوع آخر لا سيما إذا كانت الحاويات تحمل موادا سامة وخطيرة، من شأنها الإضرار بالبيئة البحرية ضررا بالغا، على أنّ ما يخفف من إنطباق الحظر السابق على الحاويات تتناقص مخاطر شحنها على السطح إذا كانت محكمة الإغلاق ومرصصة بطريقة فنية جيدة، وتأخذ مكانها الصحيح على السفينة، أمّا من حيث إشتراط موافقة الشاحن، فالأمر يتوقف على ما إذا كانت المنشأة الناقلة للحاويات هي من الحاملات المجهزة لهذا الغرض أم من السفن التقليدية؟⁽¹⁾

لهذا فرق القضاء الأمريكي بين نقل الحاوية على سطح سفينة عادية وبين نقلها على سطح سفينة حاويات خصصت وصممت 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 وتجريد الناقل من حقه في تحديد المسؤولية، ومنه اعتبر رص الحاويات على السطح على خلاف العقد انحرافا غير معقول في تنفيذ عقد النقل، أمّا بالنسبة لنقل الحاويات على سطح السفن التي صممت وبنيت خصيصا لهذا النوع من الناقل، فقد اتجهت أحكام القضاء الأمريكي، إلا أنّ نقل الحاوية على سطح مثل هذه السفينة، لا يعتبر إنحرافا غير معقول في تنفيذ عقد النقل، وبناء عليه يحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية، ولم يتطلب لذلك أن يكون هناك شرطا في سند الشحن يسمح أو يمنع الرص على السطح.

¹ شيهاب عينونة، المرجع السابق، ص 62، 63.

على خلاف المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، فإن إتفاقية روتردام إعترفت بصراحة على جواز نقل البضائع على سطح السفينة، إذا ما نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو العربات و كان السطح مهيأ خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات⁽¹⁾.

أ-حاملات الحاويات:

يجوز للناقل في سفن الحاويات رص هذه الأخيرة على سطح السفينة دون حاجة للحصول على موافقة الشاحن، ومنه فقد بات من واجب الشاحن الذي لا يريد شحن الحاوية على السطح إبلاغ الناقل بذلك، ومراعاة لمصلحة الشاحن في نقل الحاويات على سطح الحاملات المجهزة لهذا الغرض، يقع باطلا كل شرط يحدد من مسؤولية الناقل البحري بمبلغ يقل عن الحد القانوني أو يعفيه من المسؤولية وفي المقابل يجوز للناقل التمسك بالحدود القانونية لمسؤوليته أو بإحدى حالات الإعفاء منها بشرط ألا يثبت أن الضرر نشأ عن فعله أو امتناعه الشخصي بقصد إحداث الضرر أو بعدم الإكتراث المصحوب بإدراك على أن هذا الضرر يمكن أن يحدث.

ب-السفن التقليدية:

أما إذا أراد الناقل شحن الحاوية على سطح إحدى السفن العادية غير حاملات الحاويات، فيلزمه لذلك موافقة الشاحن وإلا يكون قد ارتكب خطأ يسأل عما ينشأ عنه من ضرر، كما أن تمام تعبئة الحاوية لا تجعلها معدة للشحن على السفينة ما لم يتم رص البضائع داخل الحاوية بطريقة سليمة، فإن عملية

¹ المادة 25 فقرة 01 بند " ب " من إتفاقية روتردام لسنة 2008 المشار إليها سابقا.

الشحن أيضا لا تكتمل على النحو الذي تكون فيه السفينة معدة للسفر إلا إذا جرى رص الحاوية على السفينة تبعا للطرق الفنية المعروفة دوليا⁽¹⁾.

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي فقد تضمنت المادة 22 من قانون 18 جوان 1966 على أن رص الحاويات على سطح السفينة لا يتم إلا في إطار شروط محددة على سبيل الحصر، حتى دفع ببعض الفقه إلى اعتبار أن الشحن على سطح السفينة وبغض النظر عن نوعها، لا يزال يمثل مصدرا للمنازعات القانونية، وأنه آن الأوان لإصلاح الوضع ومجارات التطور الاقتصادي واللوجستيكي، الحاصل بفعل الحاوية، ومع التطور الحاصل في مجال النقل وبعد انتشار السفن الناقلة للحاويات، تدخل المشرع الفرنسي وعدل من مفهوم نقل الحاويات على السطح، وأصبح معه رص الحاوية على سطح السفينة مجهزة ومصممة لمثل هذا النوع من النقل أمرا قانونيا، لكن يشترط موافقة من الشاحن، بإدراج شرط في سند الشحن، يصرح فيه أن الناقل مصرح له من طرف الشاحن برص البضائع على سطح السفينة مع مصاريف وأخطار هذه البضائع وبدون أخذ موافقة الشاحن⁽²⁾.

المطلب الثاني: المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات

إذا بلغت السفينة ميناءها المقصود بسلام، فإنه يقع على المرسل إليه أو وكيله واجب القيام ببعض العمليات المادية التي تأتي في المرتبة بعد تفريغ الحاويات من السفينة وتسليمها إليه، فبينما يعهد إلى الشاحن غالبا بمهمة تعبئة الحاوية قبل شحنها على السفينة، يقوم المرسل إليه بإفراغ الحاوية من محتوياتها بعد تفريغها أي الحاوية من السفينة، وقد تكون البضاعة المحواة مملوكة لأكثر من مرسل إليه فيقوم أمين الحمولة بفرز البضائع المجمعة تمهيدا لتسليمها إلى أصحاب الحق فيها.

¹ شيهاب عينونة، المرجع السابق، ص 63، 64.

² الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 103.

منذ اللحظة التي يتم فيها تفريغ البضاعة من الحاوية تبدأ المشاكل القانونية للمسؤولية فالبضائع المحواة بل والحاوية ذاتها قد تتعرض أثناء نقلها بحرا على السفينة لإحتمال وقوع أضرار لها بسبب تمايل واهتزاز السفينة علاوة على مخاطر الملاحة البحرية التي تحيط بالسفينة أثناء رحلتها الطويلة، وهنا تبرز مسؤولية الناقل البحري، باعتبارها من أهل القضايا المعروضة على المحاكم، فيما يتعلق بموضوعات النقل البحري عموماً⁽¹⁾.

هذا وفي الأصل تنشأ المسؤولية المدنية عن حوادث الحاويات على عاتق الناقل البحري باعتباره الإطار القانوني الذي تتم عملية نقل الحاويات تحت مظلته، إلا أنه وإلى جانب المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري، فقد نشأت مشاكل أخرى للمسؤولية بمناسبة تنفيذ عقود أخرى متصلة مع عقد النقل البحري، على هذا الأساس سنتناول من خلال هذا المطلب الإطار القانوني لمسؤولية الناقل المدنية عن حوادث الحاويات (الفرع الأول)، ثم نبرز الحالات التي يسأل فيها أشخاص آخريين متصلين بعملية النقل البحري بالحاويات ومتى تثار مسؤوليتهم (الفرع الثاني)، وهذا كله بالإستعانة بمختلف الإتفاقيات الدولية التي حددت نظام المسؤولية في هذا المجال مع إبراز موقف المشرع الجزائري في ذلك.

الفرع الأول: الإطار القانوني الدولي لمسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات

إنّ طبيعة عقد النقل البحري والذي تكون فيه دائماً الغلبة للناقلين، حيث درجوا منذ فترة طويلة على تضمين عقود النقل البحري شروطاً لإعفائهم من المسؤولية أو تحديدها، وما كان على القضاء سوى الحكم بصحة هذه الشروط استناداً إلى قاعدة العقد شريعة المتعاقدين، لذا ومراعاة لحقوق الشاحنين والمؤمنين والبنوك كانت الجهود التي بذلتها الجماعة الدولية من أجل حماية هؤلاء وإقامة نوع من التوازن بين المصالح المختلفة لأطراف العقد، تلك الجهود أثمرت عن إبرام معاهدة سندات الشحن الموقعة

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 115.

في بروكسل، والبروتوكول المعدل لها، وظلت هذه المعاهدة هي الوحيدة المنظمة بشأن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، إلى أن حلت محلها إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، المعروفة بقواعد هامبورغ، هذا فضلا عن ما أتت به إتفاقية روتردام من قواعد جديدة بشأن مسؤولية الناقل البحري للبضائع للحاويات.

فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري للحاويات تثور المنازعة أساسا حول الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة، لكن الحاوية بحد ذاتها كغلاف ذات قيمة يمكن أيضا أن تكون محلا للضرر، سواء بالتلازم مع الأضرار الحاصلة لمحتواها من البضائع أو وحدها بدون وقوع أضرار لتلك البضائع.

أولا: الطبيعة القانونية للمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة

يعتبر الضرر العنصر الأساسي الذي لا تتعقد من دونه المسؤولية المدنية بصفة عامة، فلا مسؤولية إن لم يتوفر الضرر، حتى لو قام الخطأ أو الفعل الضار، فما هي شروط هذه المسؤولية، وما هو الأساس القانوني الذي تقوم عليه؟

لقد كان لطبيعة الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، أثرها الفعال على القواعد التقليدية لمسؤولية الناقل البحري، سواء على مستوى شروط قيام هذه المسؤولية، أو على مستوى الأساس الذي تقوم عليه، ويتحقق الضرر الذي يمكن أن يلحق بالبضائع المحتواة المبينة في سند الشحن في الحالات الآتي بيانها⁽¹⁾:

1- حالة هلاك البضاعة أو تلفها:

إذا لم تصل البضاعة المحواة الثابتة في سند الشحن كليا أو وصلت ناقصة، فهذا يعني أن النتيجة المرجوة من عقد النقل لم تتحقق، ومن ثم تترتب مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو العجز فيها

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ص 118، 119.

ويعتبر الناقل أيضا مسؤولا عما يكتشفه من تلف بالبضاعة المحواة عند تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، ولا ترفع المسؤولية عن الناقل البحري، ما لم ينجح في نفي العلاقة السببية بين خطئه المتمثل في عدم تحقق النتيجة المقصودة من العقد وبين الضرر الذي لحق بالشاحن، ولا يملك الناقل نفي هذه المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، وذلك بإثبات أن الضرر راجع إلى قوة قاهرة، أو خطأ الشاحن، أو عيب ذاتي في البضاعة، أو خطأ الغير.

فيما عدا الحالة التي يتضمن فيها سند الشحن تحفظات خاصة بالبضاعة المحواة، يفترض أنها قد سلمت عند الوصول بحالتها التي كانت عليها عند القيام والمينة في السند، إلا أن هذه القرينة بسيطة قابلة للإثبات العكسي، هذا وتبرز خاصية نقل البضاعة المحواة في مجال المسؤولية من ناحية أن الناقل لا يعد كمبدأ عام مسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة طالما أن الحاوية سلمت إليه مغلقة ومختومة وأن الرصاص الأصلي ظل سليما لم يمس عند تسليمه الحاوية للمرسل إليه في ميناء الوصول⁽¹⁾.

غير أن الإعتقاد على أختام الحاوية رغم وجاهته لا يجوز أن يصل في دلالاته إلى حد القطع بعدم المساس لمحتوى الحاوية خلال فترة النقل البحري بمراحلتيها البحرية و غير البحرية، وخير دليل على ذلك قيام رجال الجمارك أو سلطة الميناء، لا سيما في النقل المشترك، بكسر الرصاص الأصلي للحاوية وإعادةه إلى مكانه مرة أخرى أو إحلال غيره به بعد الإنتهاء من مهامهم، وأكثر من ذلك يسأل الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحواة رغم ثبوت عدم المساس بأختام الحاوية⁽²⁾، وذلك إذا أكد أن تلك الأضرار يرجع حدوثها إلى سقوط الحاوية أو رفعها على السفينة بشكل مفاجئ دون اتباع الطرق الفنية⁽³⁾.

¹ CA Versailles. 3eme ch ; 17 avril 1992, Juris-Data N 1992-040770.

² CA Aix-en-Provence, 2eme ch, 12 Fevrier 1991, Juris-Data N 1991- 045894, CA Rouen, 2 eme ch. Civ. 30 novembre 2000, Juris- Data N 2000- 136234.

³ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 121.

2-التأخير في تسليم البضاعة:

إنّ إلتزام الناقل لا ينتهي بمجرد إيصال البضاعة على الحالة التي استلمها من طرف الشاحن وإنّما عليه أيضا ان يسلمها في الآجال المتفق عليها حسب وثيقة الشحن، إذا كانت الآجال محددة فيه وإلا خلال فترة زمنية معقول يحددها العرف وفقا لنوع البضاعة ومسار الرحلة، وتقوم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم في الحالة التي لا تصل فيها البضاعة في الوقت المحدد في عقد النقل البحري أو في الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري⁽¹⁾.

على عكس معاهدة بروكسل لعام 1924 التي لم تعالج حالة الضرر الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة⁽²⁾، كحالة من حالات قيام مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المحواة، فإنّ إتفاقية هامبورغ⁽³⁾ أوضحت الحالة التي يعتبر فيها الناقل متأخرا عن تسليم البضائع، بحيث تقوم مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود المهلة التي يكون من المعقول طلبها إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ مع مراعاة ظروف الحالة.

هذا و ما يطبق على مسؤولية الناقل البحري، ينطبق أيضا على متعهد النقل متعدد الوسائط، إلا فيما يتعلق بالتأخير، فيفترض هلاك البضاعة بمرور 90 يوما، ابتداء من اليوم المحدد للتسليم، أو الميعاد المعقول، ولا يكون متعهد النقل مسؤولا إذا لم تحدد المرحلة التي وقع فيها التأخير⁽⁴⁾.

¹ عزائز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، المرجع السابق، ص 113.

² إن عدم تعرض إتفاقية بروكسل لحالة مسؤولية الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع المحواة راجع إلى أنّ السفن آنذاك كانت شرعية وبطيئة ومعرضة للتأخير، ومن ثم فإنه يصعب على الناقل إتمام الرحلة البحرية بوقت محدد.

³ المادة 05 فقرة 2 من إتفاقية هامبورغ.

⁴ عزائز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، المرجع السابق، ص 114.

ثانياً: الطبيعة القانونية للمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالحاوية

إنّ الضرر الذي قد يلحق بالبضائع المشحونة داخل الحاوية، قد يلحق ضرراً آخر يصيب الحاوية في حد ذاتها، على اعتبار أنّ الحاوية هي من تتلقى أول الصدمات عند وقوعها، ولما كانت الحاوية ذات قيمة مادية فإنّ التعويض يقوم في حالة إصابتها بالأضرار الناتجة عن هلاكها أو تلفها أو التأخر في إعادتها.

1- حالة هلاك أو تلف الحاوية:

قد تتعرض الحاويات في بدنها أو هيكلها لأضرار، وذلك أثناء نقلها بحراً على السفينة أو أثناء عمليات الشحن والتفريغ التي يشوبها أحياناً بعض الأخطاء المؤدية لوقوع الحاوية، وقد تضيع الحاوية تماماً، فيبتلعها البحر إثر انزلاقها من السفينة أثناء عاصفة شديدة، ويتوقف حل مشاكل المسؤولية في مثل هذه الحالات على ما إذا كان الضرر يجد مصدره في فعل الغير أو بفعل الناقل البحري نفسه.

فإذا كان الهلاك أو التلف بفعل الغير، والذي تسبب بخطئه في وقوع الضرر للحاوية، فإنّ المضرور مالك أو مستأجر الحاوية (الناقل أو إحدى الشركات المتخصصة في إدارة الحاويات) يلجأ إلى مؤمنه، بحيث يحل هذا الأخير محله بما دفعه من تعويض، ويذهب القضاء الفرنسي في بعض أحكامه إلى تشبيه الحاوية بالبضاعة في حساب مبلغ التعويض، و من ثم تخضع الأضرار اللاحقة بها لأحكام تحديد مسؤولية الناقل البحري، طالما أن المتسبب في حدود الضرر للحاوية المملوكة للناقل هو مقالو الشحن والتفريغ، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في نص المادتين 915 و 924 من القانون البحري الجزائري عندما نص على استفاضة مقالو المناولة من حق التمسك بتحديد المسؤولية عن الأضرار (1).

¹ لقد تطرق المشرع الجزائري من خلال المادتين 915 و 924 من ق.ب.ج إلى حق مقالو المناولة في التمسك بحدود المسؤولية، دون مقالو الشحن والتفريغ، والذي لم يتعرض إلى حقه في الإستفاضة من تحديد المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء وجودها على مستوى عهده.

أمّا إذا كان الضرر الواقع للحاوية ناتج عن فعل الناقل البحري وهو الغالب، فإنّه يكون بذلك مسؤولاً عنه، بنفس النسف الذي يكون فيه مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحوأة، وعندئذ يحل المؤمن محل المستأمن مالك الحاوية بعد تعويضه في الرجوع على الناقل⁽¹⁾.

2- حالة تأخر إعادة الحاوية:

إنّ القيمة المادية التي تمثلها الحاوية لمالكها أو حتى مؤجرها، تمنح الحق لأي منهما المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر نتيجة تأخر المستأجر في إعادتها عن الميعاد المتفق عليه في العقد ولما كانت الوكالة بالعمولة في النقل قد ارتبطت في نهضتها بظهور الحاويات وكثرة استخدامها، فقد غلب من الناحية العملية قيام الوكيل بالعمولة للنقل باستئجار الحاوية من إحدى الشركات المالكة لها ليقوم باستعمالها في تنفيذ عقد النقل الذي يبرمه لحساب موكله، وعليه يعد الوكيل المستأجر مسؤولاً عن أي خسائر تلحق بالحاوية طبقاً للقواعد العامة المتعلقة بالإيجار، وكذلك عن أي مصاريف أخرى يتسبب فيها تأخير إعادة الحاوية عن الميعاد، لذا فإنّ من مصلحة المضرورين عادة رفع دعواهم ضد الوكيل بالعمولة للنقل، ويكون لهذا الأخير حق الرجوع على المسؤول الحقيقي عن التأخير فيما بعد⁽²⁾.

هذا وتجدر الإشارة إلى أنّه وبالرجوع إلى القضاء الفرنسي في أحد قراراتها، تسامح مع الناقل البحري، بحيث اعتبره "غير مسؤول عن التأخير في تسليم الحاوية، طالما أنّ الشاحن لم يعلمه بأن نقل الحاوية يمثل بالنسبة له أمراً عاجلاً"⁽³⁾، ففي هذه الدعوى كانت إحدى الشركات الفرنسية قد أرسلت بعض المواد لفتح محل بنيويورك في ميعاد محدد، وبسبب التأخير في الشحن أخطر الشاحن لإستعادة

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 141.

² محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 141.

³ C App, Rouen, 13 oct 1988, DMF, 1990, p 360.

بضائعها وشحنها جوا⁽¹⁾، هذا ويعفى الناقل من مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب البضاعة أو الحاوية أو كلاهما، متى نسبت الأضرار إلى أحد الأسباب المحددة في المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

ثالثا: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات

إنّ طبيعة إلتزام الناقل الناشئ عن عقد النقل البحري يتمثل في ضمان وصول البضاعة المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه، وهو إلتزام بتحقيق نتيجة، فإذا تلفت البضاعة المحواة أو هلكت أو تأخرت في الوصول، تقوم مسؤولية الناقل، ومقتضى هذا الإلتزام هو إلتزام الناقل بتحقيق نتيجة، وبالتالي المضرور لا يلزم بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما أو إهمال في تنفيذ إلتزاماته الناشئة عن عقد النقل، وإنما يكفي إثبات أنّ الناقل لم ينفذ إلتزاماته بتوصيل البضاعة كاملة وسليمة في الميعاد المحدد فإذا ما فعل كان ذلك إثبات منه لخطأ الناقل العقدي، وبالتالي فإنّ عدم تنفيذ الإلتزام هو بذاته الخطأ العقدي، وإذا ما أثبت المضرور، الضرر ومقداره، قامت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وبالتالي تتحقق مسؤولية الناقل، وعلى هذا الأساس فإنّ إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة⁽²⁾.

على هذا الأساس فإنّ المضرور الشاحن لا يكلف بإقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما بل يكفي إثبات وقوع الضرر له، والمتمثل في عدم توصيل البضائع كاملة وسليمة في الميعاد المحدد وذلك منذ تكلفه بها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، وهذا ما يجعل مسؤولية الناقل البحري مفترضة تطبيقا لنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري، وبالتالي لا يكلف الشاحن بعبء الإثبات ولدرء المسؤولية، يقع على الناقل إثبات خطأ الغير أو القوة القاهرة، أو السبب الأجنبي، ما يجعل بذلك مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية.

¹ عزائز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، المرجع السابق، ص 115.

² أنظر المادة 802 من ق.ب.ج.

1-أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع المحتواة وفقا لإتفاقية بروكسل:

بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري في معاهدة بروكسل، فلا يكلف الشاحن بإثبات خطأ الناقل، فإذا أراد الناقل دفع هذه المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي، وهو ما اعتمده نص المادة 4 فقرة 2 من الإتفاقية، على أنه لا يسأل الناقل أو مالك السفينة على الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن أي سبب آخر عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، وإنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الإستفادة بهذا الإستثناء ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل أو وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أي صلة بالهلاك أو التلف، فهذا النص يقرر مسؤوليته عن خطئه وخطأ تابعيه، وإن أراد دفع المسؤولية لا يكفي لذلك مجرد إثبات عدم وجود علاقة سببية بين فعله وأفعال تابعيه وبين الضرر الذي حصل، ولكن يتعين عليه أن يرد هذا الضرر إلى سببه الحقيقي ومن ثم فإن مجرد وقوع الضرر يستوجب مسؤولية الناقل⁽¹⁾.

2-أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع المحتواة وفقا لإتفاقية هامبورغ:

تأسس مسؤولية الناقل وفقا لأحكام إتفاقية هامبورغ على أساس المسؤولية المفترضة للناقل، وهو ما تضمنته المادة 5 فقرة 1، حيث أتاحت إتفاقية هامبورغ للناقل أسلوبا عاما مرنا يمكن بمقتضاه التخلص من المسؤولية، ألا وهو إثباته إتخاذ هو وتابعوه التدابير المعقولة لتقادي الحادث ونتائجه، وبالتالي جعلت إلتزام الناقل بنقل البضاعة وتسليمها إلتزاما ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، ويستطيع بذلك دفع مسؤوليته إذا أثبت أنه قد اتخذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر أو الحد من نتائجه.

¹ بن دومية سعديّة، المرجع السابق، ص 52.

تطبيقاً لذلك فإنه إذا نشأ الضرر مثلاً عن مخاطر البحر، فعلى الناقل لدرء عن نفسه قرينة الخطأ المفترض أن يثبت أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة للحيلة منها انقضاء نتائجها، وضابط التدابير المعقولة هو معيار الرجل المعتاد، وكن لا خلاف على كون هذا الضابط هو ذات طبيعة مادية، ينظر إلى ما يفترض أن يفعله الناقل المتوسط الحرص في نفس الظروف لا الناقل الغافل ولا شديد اليقظة، ما يجعل مسؤولية الناقل ضمن أحكام معاهدة هامبورغ قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات، وهو ما يشكل صعوبة للشاحن⁽¹⁾.

قد استوحى المشرع المصري أحكامه الخاصة بمسؤولية الناقل البحري من قواعد هامبورغ ولكنه لم ينقلها نقلاً حرفياً، بل خالفها في الكثير من المواضيع، بحيث نصت المادة 229 منه بأن الناقل يعفى من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 227، إذا أثبت أنه قام هو وتابعوه باتخاذ جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر أو أنه لم يكن في استطاعتهم إتخاذ هذه التدابير.

3- أساس مسؤولية الناقل البحري عن البضائع المحتواة وفقاً لإتفاقية روتردام:

حددت المادة 12 فقرة أولى من إتفاقية روتردام النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري من تسلّم البضاعة في ميناء القيام إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ، مما يحصر عمليات المناولة ضمن إتزامات الناقل أثناء مدة مسؤوليته، غير أنه بالرجوع إلى المادة 13 فقرة ثانية من نفس الإتفاقية نجد أنها تسمح لأطراف العقد أن يتفقا على أن تكون عمليات تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها على عاتق الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه².

¹ بن دومية سعية، المرجع السابق، ص 53.

² حوياد حياة، علاقة المرسل إليه بأعوان النقل البحري (المناول-المشون)، أطروحة دكتوراه في العلوم، تخصص القانون الخاص (القانون البحري و النشاطات المينائية)، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، السنة الجامعية 2016/2017، ص 30.

هذا و قد جاءت معاهدة روتردام لتضع قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية الناقل والشاحن مراعية في ذلك قواعد العدالة، فأقامت المادة 17 مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها على أساس الخطأ المفترض، إذا ثبت الغالب أن الضرر الذي لحق بالبضاعة قد وقع أثناء مدة التزام الناقل.

بمعنى أنه يكفي طبقاً لقواعد روتردام أن يثبت المرسل إليه أو الشاحن المتعاقد الذي أصيبت بضاعته بالضرر أثناء وجودها في حراسة الناقل أن يثبت عدم نقل البضاعة إلى مكان المقصد أو نقلها مع إصابتها بأضرار، حتى تقوم مسؤولية الناقل بإفترض وقوع الخطأ من جانبه أي على أساس قرينة الخطأ المفترض.

قد خولت المادة 2/17 للناقل التخلص من المسؤولية بنفي قرينة الخطأ المفترض، إذا أقام الدليل على أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخير، لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه، وله بدلا عن ذلك أن يقيم الدليل على أن سبب الضرر الواقع للبضاعة هو أحد الأحداث أو الظروف المستثناة الواردة بالاتفاقية في المادة 18 فقرة 3 منها⁽¹⁾.

أي أنّ مسؤولية الناقل محددة بالزمان والمكان، بحيث أن المتضرر، يجب عليه أن يثبت أن الحادث الذي تسبب في الإضرار بالحاويات أو محتوياتها، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل، وبالتالي فحسب نص المادة 17 من معاهدة روتردام فإنه لا تقوم مسؤولية الناقل البحري، إلا إذا أثبت المتضرر أو المطالب بالتعويض أنّ الضرر الذي أصاب البضائع، قد حصل في المدة ما بين تسلمها لها هو أو أي طرف منفذ بغرض نقلها، وما بين تسليمه إياها إلى المرسل إليه، أو ممثله، وإثباته للوقت الذي

¹ بن دومية سعية، المرجع السابق، ص 53.

حصل فيه الضرر، قرينة على أن الناقل قد أخلّ بإلتزامه المتعلق بالمحافظة على تلك البضائع المحتواة و لم يبذل العناية الكافية للحفاظ عليها، وإذا حصل ذلك تكون مسؤولية الناقل مفترضة⁽¹⁾.

تقوم مسؤولية الناقل المفترضة أيضا إذا لم يستطع أن يثبت أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف المحددة في الفقرة 3 من المادة 17 قد تسببت أو أسهمت في الهلاك أو التلف أو التأخر ونظرا للأهمية التي أولتها قواعد روتردام للسفينة التنقل عليها البضائع (الحاويات)، ونظرا لجدية إلتزام الناقل بتوفيرها وجعلها صالحة للملاحة طوال الرحلة، فقد جعلت مسؤوليته عن عدم قيامه بكثير من العناية إخلالا بإلتزامه، وعليه تكون مسؤولية الناقل مفترضة عن الخسائر والأضرار التي تلحق البضائع من جراء عدم توفر تلك الصلاحية⁽²⁾.

هذا والجدير بالذكر أنه لا توجد قواعد قانونية خاصة تحكم مسؤولية الناقل البحري للحاويات وحتى بالنسبة للمشرع الجزائري، فلم يفرد قواعد خاصة تحكم قواعد المسؤولية فيما يخص النقل باستعمال الحاويات، وهو ما يشكل أحد أبرز الإنتقادات والنقائص التي تعترى القانون البحري الجزائري، وذلك لخصوصية النقل عن طريق الحاويات عن نقل البضائع بصفة عامة.

لذا يستوجب في هذه الحالة الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية في القانون المدني لكونه الأصل مع الأخذ بعين الإعتبار القواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري بوجه عام، وذلك عملا بنص المادة 802 من القانون البحري الجزائري، والتي تجعل من إلتزام الناقل البحري إلتزام بتحقيق نتيجة، ولذا لا يكلف المضرور (الشاحن) بإثبات ارتكاب الناقل لخطأ ما، بل يكفي أن يثبت وقوع الضرر له، والمتمثل في عدم وصول البضاعة سليمة وكاملة في الميعاد المحدد.

¹ عزايز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، المرجع السابق، ص 102.

² المادة 17 فقرة 5 (أ) و (ب) من قواعد روتردام المشار إليها سابقا.

الفرع الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالحاويات

إنّ الأصل في أي عقد أنّه يضم ثلاثة أطراف على الأكثر، البائع والوسيط والمشتري، غير أنّه عندما يتعلق الأمر بالنقل البحري عن طريق الحاويات، نجد كل من الشاحن والناقل والمرسل إليه، إلا أنّه ونظرا لتطور التجارة الدولية الخارجية فقد اتسعت دائرة المتدخلين، وذلك قبل التكفل بالبضائع وخلال عملية النقل وبعد تسليم البضائع.

أولاً: المتدخلين في عملية النقل البحري بالحاويات أ- المتدخلين قبل التكفل بالبضائع من لدن الناقل

1- المالك:

قد يكون للمالك صفة الناقل أو المجهز وقد يكون صاحب وكالة خاصة لتأجير الحاويات وبالتالي فالمجهز مسؤولاً عن كل أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال الحاوية وعلى هذا الأساس فإنّ مهمة المالك تنحصر في الوضع تحت تصرف الشاحن حاويات قصد استعمالها في عملية النقل البحري الدولي، وهذا بناء على طلبه و تحت مسؤوليته⁽¹⁾.

2- الشاحن:

يعتبر الشاحن الطرف الثاني في عقد النقل البحري بالحاويات، وقد يكون هو نفسه الذي أبرم عقد النقل مع الناقل أو أبرم نيابة عنه، ولحسابه عقد نقل البضائع بالحاويات بحرا مع الناقل، الذي يتولى تنفيذ النقل، ويعهد إليه بالبضاعة المحتواة بعد أن يتسلمها من المرسل⁽²⁾.

¹ مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 3، دار كنوز للإنتاج والنشر والتوزيع، تلمسان، 2015، ص 84.

² عزائز إلهام، المرجع السابق، ص 119.

كما يقع على عاتق الشاحن تحرير وثيقة الشحن، والتي من دون شك تعد سند إثبات ودلالة على استلام الناقل للبضائع المدونة بالوثيقة، بهدف نقلها عن طريق البحر، كما يعتبر سند لحيازة البضائع وكذا استلامها، كما يجوز للشاحن طلب أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة، وكذا إسم الحاوية وبيان تاريخ التحميل⁽¹⁾.

قد يكون الوكيل بالعمولة للنقل نائبا عن الشاحن، بحيث يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل كالوكيل العادي بالقيام بالعمليات القانونية المكلف بها، فيبرم باسمه ولحساب موكله عقد النقل مع الناقل الذي يتولى تنفيذ النقل ويعهد إليه بالبضاعة المحواة بعد أن يتسلمها من المرسل إليه، بحيث يضمن الوكيل بالعمولة للنقل تنفيذ عملية النقل في مجملها، و يضمن وصول البضاعة المحواة سليمة في الميعاد وبالتالي فإنّ إلتزام الوكيل بالعمولة للنقل يعد إلتزاما بتحقيق نتيجة لا إلتزاما ببذل عناية، وعليه فإنّه يكون مسؤولا عن خطئه الشخصي، كما لو اختار حاوية غير ملائمة للنقل المكلف بإبرام عقده، أو أساء إختيار الناقل المتعاقد معه، وعلى هذا الأساس فإن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن تلف البضاعة المحواة مفترضة، و لا يعفى منها إلا بإقامة الدليل على القوة القاهرة أو العيب الذاتي في البضاعة أو خطأ أو إهمال من المرسل، وكأنه هو الناقل، وعليه يقع باطلا كل شرط يعفي الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة المحواة كليا أو جزئيا أو تلفها، وفي ما عدا حالتها الغش و الخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط تحديد مسؤوليته عن هلاك البضاعة موضوع النقل كليا أو جزئيا⁽²⁾.

¹ مجدوب نوال، المرجع السابق، ص 85.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 144.

ب- المتدخلين خلال عملية النقل البحري بواسطة الحاويات

تضم هذه المرحلة كل من الناقل و ريان السفينة.

1-الناقل:

هو كل شخص مكلف بمهمة إيصال بضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الشرعي في الميناء المتفق عليه، فالناقل يكون مسؤولاً عن البضائع المنقولة بواسطة الحاوية طيلة مدة النقل البحري، كما أنّ مسؤوليته لا تنحصر فقط بفترة النقل بل إلى غاية محل المرسل إليه، وتبدأ مهمته بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه، وتنتهي بتسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني⁽¹⁾.

ويعتبر ناقلا الشخص الذي يلتزم بنقل الحاويات على عاتق مسؤوليته، وقد يكون مالكا لوسيلة النقل وهي السفينة، أو مستغلا لها، وإنّ صعوبة معرفة الناقل الذي يقع عليه عبء تحمل مسؤولية الحاويات أثناء نقلها، تجد أساسها في التفكك أو التجزئة التي قد تحدث بين ملكية السفينة وبين استغلالها أو بين مختلف أوجه إستغلال السفينة⁽²⁾.

2-ريان السفينة:

هو الشخص المكلف بقيادة السفينة، وهو كل شخص طبيعي مؤهل قانونا لقيادة السفينة، بحيث يلتزم قبل بدء الرحلة البحرية بالتأكد من صلاحية السفينة للملاحة و احتوائها على طاقم كاف ومجهزة تجهيزا كافيا، وممونة وقادرة على استيعاب الحمولة و نقلها وحفظها⁽³⁾، كما يقع على عاتق الريان أيضا

¹ مجدوب نوال، المرجع السابق، ص 86.

² BOUKHATMI Fatima, aspects du contrat de transport de marchandise, par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat d'état en droit, université de senia, Oran, Algérie, 2002 , p 50.

³ المادة 598 من ق.ب.ج.

حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف طبقا لتعليمات المجهز، وتمثيله أمام القضاء سواء كان مدعيا أو مدعى عليه، فيما عدا الحالات التي يعين فيها المجهز ممثلا آخر عنه، وعلى هذا الأساس فإن الرّبان يكون مسؤولا عن كل ما تم تحميله على متن السفينة من حاويات مع ما تحويه هذه الأخيرة من بضائع و إيصالها إلى المرسل إليه على أحسن وجه.

ج- المتدخلين بعد عملية النقل البحري عن طريق الحاويات

تضم هذه المرحلة كل من وكيل السفينة، وكذا الوكيل المعتمد لدى الجمارك، وكذا مؤسسة الميناء والمرسل إليه.

1- وكيل السفينة:

يعرف وكيل السفينة على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الرّبان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة طوال الرحلة البحرية، والتي لا يستطيع الرّبان القيم بها شخصا، وكذا العمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء، بحيث يتولى القيام بجميع العمليات المتعلقة باستلام و تسليم البضائع التي تم نقلها عن طريق الحاوية باسم الرّبان وكذا تنظيم العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية، بما في ذلك إبرام عقود المعالجة والإرشاد وكذا إسعاف السفينة متر رست في الميناء، وهي محملة بالحاويات، مع تمويل الرّبان بالمال لدفع الحقوق والمصاريف وغيرها من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء وله القيام بكل المهام المتعلقة بالإستغلال التجاري للسفينة⁽¹⁾، كما يعد وكيل السفينة ممثلا قانونيا لكل من الرّبان والمجهز ويبقى مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها في إطار أداء مهامه، وعليه فإنّ هذه الوكالة تضم

¹ مجدوب نوال، المرجع السابق، ص 87.

الجانب التقني من حيث التكفل بالحاويات قبل الرحلة وكذا الجانب التجاري في غضون الرحلة، وكذا الجانب المالي بعد الرحلة.

2- الوكيل المعتمد لدى الجمارك (العابر):

هو كل شخص طبيعي أو معنوي معتمد من قبل إدارة الجمارك، ليقوم لصالح الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع، وذلك بموجب عقد وكالة، وقد عرفته المادة 78 مكرر من قانون الجمارك الجزائري على أنه: "لا يمكن لأي أحد أن يمتن لصالح الغير القيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل للبضائع إذا لم يكن معتمدا لدى إدارة الجمارك"⁽¹⁾، هذا ويعد الوكيل المعتمد لدى الجمارك وسيطا بين المرسل أي الشاحن وكذا الناقل أو ممثله، وهو المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة و منح الحاويات إلى الناقل في حالة التصدير مع تكلفه بها مقابل كفالة تدفع في حالة الإستيراد مع إمكانية أن يمنح الوكيل المعتمد استشارات و توجيهات لزبونه حول الأنماط الأكثر نجاعة للتصدير أو الإستيراد وبأقل التكاليف في أقرب الآجال مع أكبر الضمانات⁽²⁾.

3- مؤسسة الميناء :

تتكفل المؤسسة المينائية بممارسة النشاطات التجارية المتمثلة في القطر، المناولة، والتشوين وكذا نشاطي الإرشاد وربط السفينة بالميناء، وتضطلع في نفس الوقت بمهام القوة العمومية والخدمة العامة بحيث تتولى تسيير وصيانة واستغلال والمحافظة والترقية التجارية للموانئ، وضمان أمنها من خلال ممارسة الضبط من أجل المحافظة على الأملاك العمومية المينائية⁽³⁾، وعليه ونظرا للدور الذي تلعبه

¹ عزازيز إلهام، المرجع السابق، ص 121.

² مجدوب نوال، المرجع السابق، ص 87.

³ بلحاج خديجة، النظام القانوني للسلطة المينائية في الجزائر، مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2014/2015، ص 17.

مؤسسة الميناء على مستوى الميناء جعلها حلقة وصل لجميع المتدخلين في عملية النقل البحري للحاويات، وذلك من خلال إشرافها على صلاحيات القوة العمومية والخدمة العامة، وكذا تقديم الخدمات التجارية المرتبطة بالعبور وشحن الحاويات وتفريغها وتخزينها...إلخ.

4-المرسل إليه:

يعد المرسل إليه آخر متدخل في عملية النقل البحري بالحاويات، فهو إما مالك البضاعة، بحيث يتولى في الأخير بدفع الأجرة للوكيل المعتمد لدى الجمارك، مع تحمله مصاريف النقل والشحن والتفريغ، بعد تسليمها إليه.

ثانيا: مدى مسؤولية الأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري بالحاويات

لا شك أنّ المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالحاويات وشحنها من البضائع تجد مصدرها الأساسي والمبدئي في عقد النقل البحري، وعلى هذا الأساس سنتولى من خلال هذه النقطة تحديد مسؤولية كل متدخل في عملية النقل البحري بالحاويات على حدى.

1-مدى مسؤولية الناقل في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات:

إنّ مسؤولية الناقل والتزاماته تجاه ما يقوم بنقله تقوم بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه، في حين تنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى أحد ممثليه القانونيين⁽¹⁾، ولا تنحصر عبارة الناقل على ناقل البضاعة فحسب، بل تمتد أيضا إلى كل شخص يتعهد بالقيام بعملية النقل، ويبقى عقد النقل عبارة عن أمر بنقل البضائع في الحاوية، سواء كانت هذه الحاوية ملكا لمانح الأمر أو الناقل، هذا وإذا كان نقل

¹ أنظر المادة 738 من ق.ب.ج.

الحاويات إلى مكان الشحن هو إلزام يقع على عاتق الناقل، فإنّ هذا الأخير ملزم أيضا بنقل الحاويات من مكان التوريد إلى مكان الشحن، وتبقى مسؤوليته قائمة إلى حين الوصول إلى الميناء المقصود⁽¹⁾.

هذا ووجب التمييز فيما يخص مسألة تفريغ الحاويات بين مسألتين هامتين، تتجسد الأولى في كون أنّه متى تم تفريغ الحاوية وهي على متن قاطرة النقل، فإنّ مسؤولية إعادة الحاوية إلى حظيرة الناقل البحري أو وكيل السفينة الذي يمثله قانونا تقع على عاتق الناقل البري، في حين أنّه إذا تم إنزال الحاويات من القاطرة وكذا تفريغها، فإنّ مسؤولية إعادة الحاوية تقع على عاتق الناقل البحري أو وكيل السفينة وعلى هذا الأساس وجب التفرقة في هذا الصدد بين فكرتين أساسيتين، ألا هي الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وذلك على النحو الآتي:

أ- الناقل المتعاقد:

يعد الناقل المتعاقد أو الرئيسي، الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري مع الشاحن، بحيث يكون مسؤولا عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحتواة المنقولة، بغض النظر عن قيامه بالنقل شخصيا أو كلف ناقل آخر، ويبقى مسؤولا عن تنفيذ الاتفاق طول الرحلة، كما يبقى مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع أثناء عملية النقل باعتباره وكيلا مع بقائه مسؤولا، حتى إذا سلم البضائع لناقل آخر⁽²⁾.

ب- الناقل الفعلي:

هو الناقل التالي أو المتتالي الذي اتفق مع الناقل المتعاقد لتنفيذ كل أو جزء من عملية النقل ويبقى هذا الأخير مسؤولا عن كافة الأضرار التي تصيب البضائع، ويقع تحت مسؤوليته تعويض الشاحن أو المرسل إليه، متى تعهد القيام بتنفيذ كل عملية النقل، أمّا إذا تعهد بتنفيذ جزء من عملية النقل فيبقى

¹ مجدوب نوال، المرجع السابق، ص 89.

² عزابيز إلهام، المرجع السابق، ص 126.

مسؤولاً عن الأضرار الماسة بالبضائع أو التلف الذي قد يصيبها خلال تلك الرحلة، ما لم يكن ذلك راجع لسبب لا يد له فيها⁽¹⁾ وعموماً يبقى الناقل الفعلي مسؤولاً عن كل أو جزء من عملية النقل التي تعهد القيام بتنفيذها، ويبقى متضامن مع باقي الناقلين، وذلك تجاه الناقل المتعاقد ونتيجة إضفاء المسؤولية التضامنية على هؤلاء، فيكون كل واحد منهم ناقلاً، ممّا يخول للمتضرر الرجوع عليهم أو على أحدهم، وعليه فإن مهام الناقل تتجسد في نقل البضائع إلى المكان المحدد و كذا تسليمها إلى المرسل إليه، مرفقة بسند شحنها، وكذا إعادة الحاويات لمالكها في الزمان والمكان المتفق عليهما.

2-مدى مسؤولية وكيل النقل:

يلتزم وكيل النقل بتحرير سند شحن مباشر، فهو مسؤولاً بصورة مزدوجة طيلة الرحلة، فتارة يسأل عن عمله الشخصي (كناقل رئيسي)، وتارة أخرى يسأل عن أعمال من ينوب عنه (كعون لحساب شخص آخر)، هذا ولا بد من الإشارة أنه متى تم وضع وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن مباشرة لمسافات النقل المتممة من طرفهم، إلا متى احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أنّ البضائع التي تم نقلها بواسطة وثيقة شحن مباشرة، مع إمكانية الإحتجاج بالإشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين، وأخيراً فإنّ مسؤولية وكيل النقل البحري الذي حرر وثيقة النقل المباشرة تنحصر عموماً في تنفيذ كل الإلتزامات المترتبة على الناقل خلال المسافة التي تقطعها البضائع إلى حين تسليمها إلى المرسل أو ممثله القانوني⁽²⁾.

¹ أنظر المادة 765 من ق.ب.ج.

² مجدوب نوال، المرجع السابق، ص 90.

3- مسؤولية متعهد الشحن أو التفريغ:

كما سبق الإشارة إليه، فإنّ عملية شحن الحاويات أو البضائع عموماً على السفينة، وكذلك عملية تفريغها منها، تعدان من المراحل التي يتضمنها تنفيذ عقد النقل البحري، وبالرغم من اتفاق الناقل قانوناً أو الشاحن بإنجاز هاتاه العملية، فإنّه مادياً تتم عملاً بمعرفة مقاول الشحن والتفريغ، وذلك بمساعدة عمال متخصصين، وأدوات ومركبات خاصة، وعليه وبوصفه حائزاً للبضاعة المحوأة أثناء عمليات الشحن والتفريغ يلتزم المقاول البحري بالمحافظة على البضاعة ورقابتها تقادياً لحدوث أي ضرر أو تلف بها، كما يلتزم أيضاً بأخذ الإحتياطات اللازمة، وكذا العناية الواجبة لحفظها و تأمين سلامتها.

فإذا كان الناقل هو الذي تعاقد مع المقاول على شحن و تفريغ الحاوية، فلا يسأل المقاول إلا من قبل الناقل شريطة إثبات خطئه أو خطأ تابعيه، وفي هذه الحالة لا يجوز لأي شخص آخر غير الناقل كالشاحن والمرسل إليه توجيه دعوى المسؤولية إلى المقاول، وإذا كان الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، وكانا هما اللذان أبرما العقد مع المقاول، فلا يسأل هذا الأخير إلا اتجاههما فقط، دون أن يكون لغيرهما كالناقل توجيه دعوى المسؤولية إلى المقاول، وقد يكون الإلتزام بالشحن أو التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، ومع ذلك يتضمن سند الشحن شرطاً يتم بمقتضاه تفويض الناقل أو الرّبان في اختيار المقاول البحري، على نفقة الشاحن أو المرسل إليه ومسؤوليته.

هذا ولما كان الناقل أو الرّبان يتعاقد مع المقاول بوصفه وكيلاً على الشاحن أو المرسل إليه، الذي تعاقد الناقل أو الرّبان لحسابه، فإنّه لا يجوز مساءلة المقاول إلا اتجاه الشاحن أو المرسل، ويجب عندئذ إخطار المقاول البحري بهذه النيابة، وإلا اعتبر المقاول مسؤولاً تجاه الناقل الذي كلفه بعمليات الشحن والتفريغ، ويكون مسؤولاً عن تعويض الضرر اللاحق بالشاحن أو المرسل إليه¹.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 146.

4-مسؤولية مقاول المناولة المينائية والتشوين:

على خلاف موقف كل من المشرعين الفرنسي و المصري اللذان يعتبران أن عمليات التشوين ما هي إلا عمليات فرعية أو ثانوية تابعة للعمليات المادية، فإن المشرع الجزائري أخضع كل هذه العمليات لنظام قانوني خاص بها، حيث نظم عقد التشوين من المادة 920 إلى المادة 926 من القانون البحري الجزائري.

بحيث يلتزم مقاول المناولة بعملية التعرف على البضائع، و استلامها، و التأشير عليها و حراستها أثناء وجودها على رصيف الميناء إلى أن يتم شحنها، و بالتالي فاختصاصاته قانونية بحتة، لا تشمل على أخطار كثيرة، مما جعله يخضع لنظام مسؤولية أكثر صرامة من مسؤولية مقاول المناولة⁽¹⁾.

هذا و تقوم مسؤولية مقاول المناولة المينائية تجاه الطرف طالب الخدمة سواء كان شاحن أو مرسل إليه عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع من هلاك أو تلف، وكذا عند التأخير في تنفيذ إلتزاماته وذلك فقط وحصرا خلال الفترة التي يتولى فيها القيام بالمهام المعهودة إليه، إلا متى أثبت أن الضرر راجع لسبب أجنبي لا يد له فيه، وعلى هذا الأساس فإن مسؤولية مقاول التشوين اتجاه طالب خدماته في حالة ارتكابه لخطأ ثابت، قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات⁽²⁾ وذلك فيما يتعلق بالعمليات التي تعهد إليه والمرتبطة بتأمين الإستلام والتأشير والتعرف على البضائع، وتسليمها إلى المرسل إليه، فهنا يكيف عقد التشوين على أنه عقد وكالة، لأنّ المشون يحل محل صاحب البضاعة، والخطأ هنا يكون نتيجة عدم إلتزامه بتحقيق نتيجة ويكون ذلك في حالة القيام بأعمال الوكالة⁽³⁾، ويكون مقاول التشوين ملزم باتخاذ جميع التدابير للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته، وهنا يكون خطأ مقاول التشوين نتيجة عدم

¹ حوياد حياة، المرجع السابق، ص 99.

² أنظر المادة 924 فقرة أولى من ق.ب.ج.

³ عزازيز إلهام، المرجع السابق، ص 128.

إلتزامه ببذل عناية، ويقع عبء إثبات الضرر لقيام مسؤولية مقاول التشوين على عاتق المضرور أو الطرف المتعاقد معه على أساس المسؤولية العقدية⁽¹⁾.

5- مسؤولية وكيل السفينة:

يسأل وكيل السفينة عن جميع أخطائه التي يرتكبها أثناء أداء مهامه، مع الإشارة إلى أنّ إلتزام هذا الأخير هو إلتزام بتحقيق نتيجة تجاه وكيله، لا فقط بذل عناية ومصدرها العقد الذي يجمعه بموكله أي المجهز، ونظرا للتطورات التي عرفتها عملية النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات، فقد تم تخويل وكيل السفينة صلاحيات جديدة تحت تسمية " عون بحري "، مما أدى لإتساع مسؤوليته لتشمل الأعمال التقنية مثل عمليات استقبال البضائع، وإيجار السفن وكذا رسوها، بما في ذلك تحرير سندات الشحن بعد تلقي الوثائق اللازمة من طرف مجهز السفينة أو ربان السفينة، وكذا الأعمال التجارية كالتكفل بالحاويات وكذا تسليم البضائع لمالكها، والأعمال المالية كمسك ميزانية النّفقات والإيرادات الخاصة بالسّفينة.

6- مسؤولية المرسل إليه (مالك البضاعة):

تتجسد المهام الرّئيسية لمالك البضائع أو ممثله القانوني في استلام الحاويات والبدء المباشر في عملية التفريغ من المحتوى، وذلك بعد إتمام الإجراءات الخاصة بالجمركة، ويبقى مالك البضاعة مسؤولا عن المخالفات الجمركية المرتبطة بالبضائع، كما يقع على عاتق المرسل إليه إعادة الحاويات للمكان المحدد بموجب الإتفاقية، ووضعها تحت تصرف الناقل الموكل من طرف وكيل السفينة⁽²⁾.

¹ أنظر المادة 923 فقرة 2 من ق.ب.ج.

² مجدوب نوال، المرجع السابق، ص 93.

المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات

لقد مر وقت في تاريخ القانون البحري، كان فيه الناقل البحري يقوم بالإضافة إلى نقل البضاعة بمهمة تأمينها كذلك، فكان مسؤولاً عنها مسؤولية مطلقة في مواجهة صاحبها، سواء عن الأضرار التي تسببها أو عن التأخير باستثناء الضرر أو الخسارة التي تنجم عن القوة القاهرة أو الأعداء العموميين أو العيب الذاتي في الباعة أو خطأ الشاحن، لكن مسؤولية صاحب السفينة اتجه سلامة البضاعة المنقولة، قد مرت بتغيرات، بحيث أنه في أواخر القرن التاسع عشر، أصبحت حقائق عالم التجارة، بناء على الإستثناءات الواردة في سند الشحن والتي تحكم نقل البضائع، تسمح بتحديد مسؤولية صاحب السفينة إلى ما وراء تلك الحدود التي يعترف بها القانون البحري العام.

هكذا بدأ الناقلون بإدراج شروط في سندات الشحن تعفيهم من جميع أنواع الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضاعة تقريباً، حتى جأ الشاحنون بالشكوى، فكان أول تشريع نظم مسؤولية الناقل البحري بموجب سند الشحن عن الخسائر أو الضرر الذي يصيب البضاعة هو قانون هارتر سنة 1893 في الولايات المتحدة الأمريكية، و نتيجة للمشاكل التي نجمت عن هذا القانون، خاصة منها سكوته عن شرط تحديد المسؤولية عن الطرد، ما دفع الناقلون إلى إدراج شروطاً في سندات الشحن تقلل من مسؤوليتهم إلى حد أسمى يصل إلى عشرة دولارات للطرد الواحد، قام الشاحنون الدوليون و المستوردون برفع عدة شكاوي، ما دفع المشرع الدولي إلى وضع مشروع إتفاقية دولية إختيارية في عام 1921 في لاهاي سميت بقواعد لاهاي، والتي تم مراجعتها في بروكسل عام 1924 وجعلت إلزامية للأطراف الموقعة عليها⁽¹⁾.

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 275.

هكذا ظهرت إتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، وظهر معها مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري⁽¹⁾، ومبدأ تحريم إدراج الناقل لأي شرط في سند الشحن يخفف به مسؤوليته عن الحد الذي فرضته الإتفاقية⁽²⁾، ولذا سارعت الدول على اختلاف مذاهبها السياسية والإجتماعية إلى الإنضمام إلى إتفاقية بروكسل، كما تبنت أحكامها في قوانينها الوطنية، وعلى هذا الأساس سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى الإطار القانوني الدولي لتحديد مسؤولية الناقل، وذلك بالتعرض لمختلف الإتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الموضوع، مع تحديد كيفية إعمال هذه القواعد في ظل نظام النقل بالحاويات (المطلب الأول)، لتعرض بعدها إلى التحديد النقدي للمسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الإطار القانوني الدولي لتحديد مسؤولية الناقل في ظل نظام النقل بالحاويات

تنص المادة 4 فقرة 5 من إتفاقية بروكسل لسنة 1924⁽³⁾ على أنه: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه انجليزي عن كل طرد أو وحد أو على ما يعادل هذه القيمة، بنقد عملة أخرى، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأدخل ذلك البيان في سند الشحن...".

هذا و قد أثارت إتفاقية بروكسل مشاكل عدة بسبب الوحدة الكمية للحساب أي بمعنى الطرد أو الوحدة الذي يتخذ كل منهما أساسا لتحديد مسؤولية الناقل البحري، فضلا عن مشكل مقدار وحدة الحساب النقدية، أي الوحدة النقدية التي يجرى تحديد مسؤولية الناقل بدلالتها، أي ما يتعلق بمسألة العلاقة بين الطرد والحاوية، ذلك أن إتفاقية بروكسل وضعت أصلا لحماية الشاحنين من الناقلين من خلال عقود

¹ أنظر المادة 4 فقرة 5 من إتفاقية بروكسل لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المشار إليها سابقا.

² أنظر المادة 3 فقرة 8 من إتفاقية بروكسل المشار إليها سابقا.

³ نفس الحكم تم اعتماده من طرف المشرع البحري الجزائري طبقا لنص المادة 805 من ق.ب.ج، بحيث تجعل الطرد أساسا لحساب مقدار التعويض الذي يستحقه صاحب الحق في البضاعة التي أصيبت بأضرار.

الإذعان التي كانوا يفرضونها على أولئك الشاحنين، وهي كلها مشاكل كلها عملت على إيجاد نوع من التوازن بين طرفي عقد النقل، إلى أن ابتدع الناقلون نظام النقل بالحاويات لتيسير سبل المناولة وتقليل تكلفتها، مما استلزم شحن مئات من الطرود الصغيرة في حاوية واحدة، وهنا برزت المشكلة القانونية في علاقة الطرد بالحاوية، وكان لزاما على الإجتهد القضائي التدخل لتوضيح مقصد المشرع الدولي من استعمال كلمة طرد، فهل كان يقصد بها الصناديق التي يعبأ فيها الشاحن بضاعته أو الجهاز المعدني التابع للناقل الذي ترص فيه الطرود، وهو ما يسمى نظام النقل بالحاويات للشحن بالجملة، فإذا اتضح قصد المشرع الدولي في تحديد العلاقة بين الطرد والحاوية سهل مجال تحديد المسؤولية، وهو ما ستوضحه تبعا من خلال الفرع الثاني وذلك بتسليط الضوء على اتفاقية بروكسل بما أنها كانت السبابة في الإعتماد على الطرد كوحدة لإحتساب مقدار التعويض، فضلا عن أن قواعدها اعتمدت من طرف المشرع البحري الجزائري، وذلك بعد التطرق إلى تحديد موقف مختلف الإتفاقيات الدولية الأخرى في مجال تحديد مسؤولية الناقل البحري عن الحاويات من خلال الفرع الأول، لننتقل لتحديد التعويض النقدي الذي يلتزم به الناقل البحري في ظل نظام النقل البحري بالحاويات من خلال الفرع الثالث.

الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للحاويات على ضوء الإتفاقيات الدولية

سنتعرض من خلال هذا الفرع إلى الأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل عن الحاويات، في ظل إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد سندات الشحن لسنة 1924، وكذا نتعرض إلى ما ذهبت إليه اتفاقية هامبورغ، لنصل أخيرا لتحديد موقف اتفاقية روتردام من ذلك.

أولا: تحديد مسؤولية الناقل في ظل النقل بالحاويات حسب اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض

القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924

تنص المادة 4 فقرة 5 من إتفاقية بروكسل على ما يلي: "لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن مائة جنيه انجليزي عن كل

طرد أو وحدة أو كل ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى، ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأدخل ذلك البيان في سند الشحن، فإذا أدخل ذلك البيان في سند الشحن، كان قرينة يجوز إثبات عكسها ولكن الناقل لا يتقيد به، كما لا يكون حاسما بالنسبة إليه.

هذا و يجوز الاتفاق بين الناقل، أو وكيل الناقل والشاحن على تحديد حد أقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة، شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ المذكور سابق ولا يسأل لا الناقل ولا السفينة، بأي حال عن الخسائر أو الضرر اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها إذا تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن جنس البضاعة أو قيمتها في سند الشحن".

حيث أنّ تحديد المسؤولية في هذه الإتفاقية يشكل اللب، فالقانون الأمريكي الذي نظم العلاقات التعاقدية لأول مرة بين الناقل والشاحن لم يعالج مقدار المسؤولية، ولهذا ثارت عدة مشاكل حول معقولية مقدار تحديد المسؤولية، التي تشتمل عليها شروط سندات الشحن، وقد بقي الأمر كذلك حتى أمكن الوصول إلى توحيد دولي بشأن تحديد المسؤولية في إتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924⁽¹⁾ حيث تم اختيار مبلغ مائة جنيه إنجليزي ذهباً كوحدة تحديد مقابل الطرد، ومن الإعتبارات التي تقف وراء تحديد مسؤولية الناقل، هو أن التعويض كاملاً فيه إجحاف بحق الناقل، بسبب جهله محتويات الطرد، كما أن التعويض الكامل فيه مشقة على الشاحنين الذين يطلبون منهم في هذه الحالة أن يدفعوا أجور شحن باهظة، فكان التحديد حلاً وسطاً و متوازناً لمصالح الأطراف المعنية.

هذا و قد أثارت إتفاقية بروكسل مشاكل عدة بسبب الوحدة الكمية للحساب أي بمعنى الطرد أو الوحدة الذي يتخذ كل منهما أساساً لتحديد مسؤولية الناقل البحري، فضلاً عن مشكل مقدار وحدة

¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 277.

الحساب النقدية، أي الوحدة النقدية التي يجرى تحديد مسؤولية الناقل بدلالتها، أي ما يتعلق بمسألة العلاقة بين الطرد والحاوية، وهو ما سنتولى بيانه لاحقاً من خلال الفرع الثاني.

ثانياً: تحديد مسؤولية الناقل في النقل بالحاويات في ظل قواعد هامبورغ لسنة 1978

لقد تعرضت إتفاقية بروكسل لعدة انتقادات حادة من معظم الدول النامية، لأنها شعرت أن مصالحها لم تأخذ بعين الإعتبار، ولهذا السبب أصدر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) دراسة مفصلة تحتوي على عدد من الإقتراحات لمراجعة القواعد، وبعد أن تبني المؤتمر هذه الدراسة دعت الأونكتاد لجنة الأمم المتحدة الخاصة بقانون التجارة الدولي (UNCITRAL) لفحص عيوب وتعديلات هذه القواعد، حيث قامت بذلك و قدمت مشروعها إلى الأونكتاد، و وافقت عليه في يوليو 1976 و دعت إلى مؤتمر للمفوضين عقد في هامبورغ، لتتأشأ عنه إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بالبحر لسنة 1978 والتي عرفت بقواعد هامبورغ.

هذا وقد حددت إتفاقية هامبورغ⁽¹⁾ مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل (835 وحدة حسابية) عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة أي المبلغين أكبر، أما بالنسبة للتأخير في التسليم فتتحدد مسؤولية الناقل عنه بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجرة النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل، ولا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها من جهة وعن التأخير من جهة أخرى، الحد الأقصى للتعويض عن حالة الهلاك الكلي للبضائع.

¹ المادة 6 فقرة 1 أ-ب-ج من قواعد هامبورغ المشار إليها سابقاً.

يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته في أي دعوى تقام عليه سواء كانت تستند إلى المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية، ولتابع الناقل حق الإستفادة من الإعفاءات وتحديد المسؤولية التي يتمتع بها الناقل إذا أثبت أنه يتصرف في حدود وظيفته، ويسقط حق الناقل أو تابعه في التمسك بتحديد مسؤوليته إذا أثبت أنّ الضرر اللاحق بالبضاعة قد نشأ عن فعل أو تقصير من جانبه أو من جانب تابعه، ارتكبه بقصد إحداث ضرر أو عن استهتار أو علم باحتمال وقوع هذا الضرر، ويعتبر الناقل سيء النية، وبالتالي يسقط حقه في تحديد المسؤولية، إذا شحنت البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح على وجوب شحنها في عنابر السفينة⁽¹⁾.

هكذا وبعد المشاكل التي نتجت عن تطبيق اتفاقية بروكسل في ما يخص بتحديد العلاقة بين الطرد والحاوية كأساس لتحديد مسؤولية الناقل، صارت طريقة حساب الحد القانوني لمسؤولية ناقل الحاويات مؤكدة بعد صدور قواعد هامبورغ لعام 1978، ففي حالة استخدام حاوية أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضاعة، إذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو وحدات الشحن الأخرى التي تشملها الحاويات، فإنها تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، أمّا إذا لم يذكر في السند عدد الطرود أو الوحدات، عدت الحاوية بما فيها وحدة شحن واحدة⁽²⁾، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت وحدة شحن مستقلة واحدة⁽³⁾، وتعتبر هذه القواعد من الأحكام الآمرة التي لا يجوز الاتفاق على مخالفتها، ويعد باطلا أي شرط في سند الشحن من شأنه اعتبار كل حاوية على السفينة بمثابة طرد أو وحدة واحدة، حتى ولو كان محتواها قد ذكر تفصيلا في السند.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 132.

² أنظر المادة 6 فقرة 2 (أ) من قواعد هامبورغ المشار إليها سابقا.

³ أنظر المادة 6 فقرة 2 (ب) من قواعد هامبورغ المشار إليها سابقا.

ثالثاً: تحديد مسؤولية الناقل في النقل بالحاويات طبقاً لقواعد روتردام 2008

تضمنت المادة 59 الفقرة الثانية⁽¹⁾ من قواعد روتردام، على أنّ البضائع عندما تكون منقولة في حاوية أو أداة مشابهة، فإنّ عدد الطرود أو وحدات الشحن تحسب على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن المذكورة في تفاصيل العقد، وإن لم يذكر ذلك تعتبر البضائع كلها المعبأة في الحاوية أو الأداة المشابهة طرداً واحداً أو وحدة شحن واحدة، على أن تعتبر الحاوية أو الأداة المماثلة بحد ذاتها نوع من أنواع البضائع عندما لا تكون مقدمة من الناقل أو ممن يقوم مقامه حسب البند 24 من قواعد روتردام.

هذا يعني أن الحاوية التي يقدمها الناقل ولا تقدم بالنيابة عنه، تحتسب طرداً واحداً أو وحدة شحن مستقلة عن عدد الطرود أو وحدات الشحن الموضوعه بداخلها، فإذا تسلم الناقل حاوية تحتوي على 200 طرد، فإنه يلتزم في حالة هلاك أو تلف الحاوية بما فيها المقدمة من قبل المرسل، بتعويض ما يعادل 201 مرة التحديد القانوني للمسؤولية عن الطرد الواحد، ذلك أن الحاوية ذاتها باعتبارها طرداً تضاف إلى عدد الطرود التي بداخلها⁽²⁾.

الفرع الثاني: العلاقة بين الطرد والحاوية عند شحن البضائع في حاويات

سنبرز من خلال هذا الفرع موقف الفقه والقضاء، وكذا مختلف التشريعات المقارنة من حيث تحديد العلاقة بين الطرد والحاوية كأساس لحساب التعويض، وفقاً لنظام تحديد المسؤولية.

¹ نصت المادة 2/59 من قواعد روتردام على أنه: "عندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها أو في عربة، أو فوقها، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها رزماً أو وحدات شحن، وإذا لم تكن معددة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة".

² عزائز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، المرجع السابق، ص 243.

أولاً: موقف الفقه

اختلف الفقه في تحديد العلاقة بين الطرد والحاوية، فهناك من الفقه من يعتبر الحاوية عبارة عن طرد، في مجال تحديد المسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تصيب البضاعة المشحونة بها أو الناجمة عن ضياعها الكلي، وذلك ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن، وأن يكون هذا البيان قد دون في سند الشحن⁽¹⁾، كما تعتبر الحاوية طرداً إذا لم يذكر في سند الشحن عدد الطرود التي تعبأ فيها⁽²⁾.

إلا أن هناك رأي آخر يعتبر أنّ الحاوية ما هي إلا أداة أو وسيلة نقل دائمة لنقل وحرص وتفريغ الطرود مصممة لتسهيل المناولة والشحن والرّص على ظهر السفينة، وبما أنّ الحاوية يقدمها الناقل الذي يقوم برص الحمولة فيها ويضع الأجرة وفقاً لقيمة البضاعة أو وزنها أو حسب أبعاد الحاوية، فإنّ ذلك كله لا يتفق مع الفكرة التي تقول أن الحاوية هي عبارة عن طرد⁽³⁾، وهو الرأي الذي نتفق معه بحيث أنه في رأينا الرأي الأصوب هو اعتبار الحاوية أداة مستقلة عن الطرود والبضاعة المحملة بداخلها، وذلك حتى تستقل من حيث طبيعتها القانونية، ومن حيث قواعد المسؤولية التي تنطبق عليها وبالتالي الآثار القانونية المترتبة عن هلاكها أو ضياعها أو تلفها، خاصة من حيث تحديد مسؤولية الناقل عما يصيبها من ضرر.

ثانياً: موقف القضاء

في ظل غياب النص التشريعي، اجتهدت المحاكم في وضع معايير لبيان علاقة الحاوية بالطرد وقد كانت المحاكم الأمريكية الرائدة في هذا المجال، ولا غرابة في ذلك، لأنّ النظام بحد ذاته أمريكي

¹ أنظر المادة 4 فقرة 5 من إتفاقية بروكسل المشار إليها سابقاً.

² أنظر المادة 2 فقرة ج من البروتوكول المعدل لإتفاقية بروكسل المشار إليها سابقاً.

³ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 289.

الأصل، مع العلم أنه ورغم وجود تشريعات دولية عالجت الموضوع، والتي سنتطرق لها لاحقاً، إلا أنّ هذه التشريعات لم تطبق عملياً بعد، وعلى ذلك فإنّ اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن لا تزال هي التي تكم عقود النقل البحري، وهذا ما يجعلنا نبحث في الحلول التي أوجدها القضاء في تفسير المادة 4 فقرة 5 الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل عن الطرد، وهل يمكن اعتبار الحاوية طرداً في هذا الشأن؟ أم كلمة الطرد تنصرف إلى عدد الطرود التي تعبأ في الحاوية.

نتيجة لذلك انقسم القضاء إلى ثلاثة فرق، حيث اعتمد الفريق الأول على معيار ملكية الحاوية في حين أخذ الفريق الثاني بمعيار الوظيفة الاقتصادية للحاوية، أمّا الفريق الثالث اعتمد على نية المتعاقدين.

1- نظرية ملكية الحاوية:

عرضت أمام قضاء استئناف الولايات المتحدة (نيويورك) قضية معروفة باسم Leather's Best، حيث قام الشاحن بتعبئة حاوية بتسع وتسعين بالة من الجلد، مقدمة من طرف الناقل وبحضور أحد مستخدميها، الذي سلم بدوره إيصال باستلام الحاوية للشاحن، وأصدر الناقل سند شحن يحتوي على نفس البيانات مع عبارة "يقال أنّها تحتوي على 99 بالة من الجلد"، وعلى عبارة مفادها أنّ الشاحن يوافق على تحديد مسؤولية الناقل بمقدار 500 دولار عن الحاوية كوحدة، إلا إذا قدم الشاحن قيمة أعلى للبضاعة المحولة لدفع أجرة نقل أعلى⁽¹⁾.

عند وصول الحاوية تم إنزالها سالمة في ميناء بروكلين بأمريكا، وبعد يومين من ذلك سرقت جميع محتوياتها، عندما عرض النزاع أمام محكمة الإستئناف، أسقطت ما ورد في سند الشحن باعتبار أن الحاوية هي الطرد، وأصدرت حكماً باعتبار كل بالة من الجلد تعتبر طرداً واحداً لتحديد مسؤولية الناقل

Leather's Best Inc. V. SS Mormaclynx (1971) A.M.C.2382.

¹ أنظر قضية

من أجل تعويض الشاحن، وعللت المحكمة رأيها بأن الحاوية عبارة عن جسم معدني كبير يعتبر من الناحية الوظيفية جزءا من السفينة يملأه الشاحن بالبضاعة ويستلمه المرسل إليه، أما الطرد المقصود به في اتفاقية بروكسل هو تلك الوحدة التي يقوم الشاحن بتعبئة بضاعته فيه، ويمكن معرفة عدد الطرود المنقولة والذي على أساسه يتم حساب مقدار التعويض⁽¹⁾.

هذا و لم يقتصر الأمر على القضاء الأمريكي بل أن بعض القضاء الكندي سار على نهجه، فلم يعتبر الحاوية وحدة من وحدات البضاعة أو جزءا من الشحنة، بل هي مجرد وسيلة حديثة لنقل الطرود فهي ليست طردا إنما الطرود هي الكراتين التي تعبأ بداخلها بناء على ما ورد في سند الشحن، من أنها حاوية يقال أنها تحوي عددا من كراتين البضاعة، وهو النهج الذي سارت عليه المادة 4 فقرة 5 من اتفاقية بروكسل، ومن ثم فقد تحددت مسؤولية الناقل بمقدار 500 دولار مقابل الطرد الواحد في القضاء الأمريكي حسب نص المادة (5 فقرة 4 من اتفاقية بروكسل 1924)⁽²⁾.

2- نظرية وظيفة الحاوية:

يرى جانب آخر من القضاء الأمريكي أن المعيار الذي يجب الإعتماد عليه في بيان ما إذا كانت الحاوية تشكل طردا حسب مفهوم المادة 4 فقرة 5 من اتفاقية بروكسل لغرض تحديد مسؤولية الناقل، أم أن محتوياتها عن مفردات البضاعة المغلفة هي التي تعتبر طرودا من أجل تحديد المسؤولية، هو المعيار القائم، وذلك بالنظر إلى الوظيفة التي يمكن أن يقوم بها الغلاف الذي تغلف به البضاعة، فإذا كان هذا الغلاف المعتاد الذي تغلف به البضاعة عندما كانت تشحن في مرحلة ما قبل الحاويات، يصمد أمام

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 82.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 295.

متاعب النقل البحري دون أن تعبأ البضاعة في الحاوية، فإنّ البضاعة المغلفة كذلك تسمى طرداً، وإلا فإنّ الحاوية ومحتوياتها تعتبر طرداً يعرض الشاحن على أساسه.

قد أرسى دأيم هذه النظرية محكمة الإستئناف للولايات المتحدة في قضية هلاك بضاعة كانت منقولة بين مينائي نيويورك وهامبروغ، أين أصدر الناقل وثيقة الشّحن لا تحتوي على عدد الطرود، بل جاءت العبارة " حاوية واحدة يقال أنّها تحتوي على الآلات، تعبئة الشاحن ورضه وعده، مشحونة على الظهر، ومرصوصة تحت السطح"، حيث كانت الحاوية تحتوي على 350 آلة حاسبة ألمانية الصنع وبعد وصول الحاوية إلى ميناء نيويورك و أثناء مناولتها وقت الحاوية الرافعة فهلكت كامل محتوياتها.

عليه رفعت القضية أمام محكمة أول درجة، فاستند القاضي في حكمه على المادة 4 فقرة 5 من اتفاقية بروكسل، وتم تحديد مسؤولية الناقل ب 500 دولار، على اعتبار أن الحاوية تشكل طرداً، وأسس القاضي حكمه على أساس أنّ الحاوية لم يقدمها الناقل بل استلمها من الشاحن الذي اختار الحاوية وقام بتعبئتها بنفسه، فكانت الحاوية في شكلها الخارجي عبارة عن طرد واحد، كما أنّ الحاوية وصلت إلى ميناء التفريغ مغلقة الأبواب وسليمة الأقفال، كما أنّ وثيقة الشحن جاءت خالية مما يفيد وجود نوع البضاعة وعدد الطرود، حيث ورد في وثيقة الشحن عبارة واحدة " حاوية واحدة يقال أنّها تحتوي على آلات تعبئة الشاحن، وعده ورضه مشحونة في عنبر السفينة"⁽¹⁾، هذا وقد أيدت المحكمة الإستئنافية الحكم الصادر عن المحكمة الابتدائية، وعلت قرارها بالإعتماد على معيار الوظيفة الاقتصادية للحاوية.

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 85.

قد اكتمل المعيار الوظيفي بتطبيق الوجه الآخر منه في قضية ثانية، بحيث تقرر أنّ الكراتين وليس الحاويات هي التي تشكل طرودا في مجال التحديد التشريعي للمسؤولية عن الطرد، لأنّه في حالة عدم وجود الحاويات فإنّ الكراتين تشحن بشكل فردي وبالشكل الذي شحنت فيه الحاويات⁽¹⁾.

قد أحدث هذا المعيار دويا هائلا في الأوساط القضائية الأمريكية، فلا نكاد نجد قضية أمريكية أثّرت فيها العلاقة بين الطرد والحماية إلا وكان هذا المعيار يتردد على أسنة القضاء، لبيان مدى إمكانية الإستفادة منه في القضية المعروضة عليه، ولم يقتصر الأخذ بهذا المعيار على القضاء الأمريكي، بل حتى بعض الأحكام الصادرة عن الجهات القضائية في فرنسا أخذت به، وأشارت صراحة إلى قرار محكمة الإستئناف الأمريكية التي وضعت هذا المعيار، وذلك لتأييد ما ذهب إليه، بحيث اعتبرت المحاكم الفرنسية⁽²⁾ الطرد لا يمكن أن يكون شيئا غير وحدة البضاعة التي يمكن أن تصمد أمام مخاطر الرحلة البحرية، فالحاويات يجب أن تعتبر طردا بمجرد إثبات أن محتوياتها لا تصلح لتلك الرحلة بدون الحماية التي تقدمها الحاوية⁽³⁾.

3- نظرية نية المتعاقدين:

تعتمد هذه النظرية على نية الشاحن و الناقل في اعتبار الحاوية طردا أو ما تحويه من طرود يعتبر كذلك، ويتم استخلاص هذه النية من البيانات الواردة في وثيقة الشحن، ذلك أن ذكر عدد الطرود التي تحتويها الحاوية في وثيقة الشحن، دليل كاف على اتجاه نية الطرفين إلى اعتبار كل وحدة من العدد

¹ Cameco Inc .V. Sullivan Security Services Inc. (1974) A.M.C . 1853

قرار منشور بمجلة A.M.C لسنة 1974 ص 2568.

² حكم محكمة هافر التجارية في 19 أكتوبر 1973 في قضية:

Maison Parrigault S.A. Courrier cie v. capitaine du s/s Breitenstein ; E.H.D. Juin 1976 ; p279.

³ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 299.

المذكور عبارة عن طرد، أمّا إذا أغفل ذكر عدد الطرود و تم ذكر الحاوية فقط أو أعداد الحاوية، اتجهت نية الطرفين إلى اعتبار الحاوية طردا، فمثلا إذا وجد في وثيقة الشحن عبارة " حاوية تحتوي على 300 كرتون من آلات الطباعة"، ففي هذه الحالة اعتبرت كل آلة من الآلات عبارة عن طرد واحد، أمّا إذا ورد في وثيقة الشحن عبارة " أربع حاويات " بدون ذكر ما بداخلها، فإنّ كل حاوية تعتبر طردا واحدا.

إنّ هذه النّظرية التي تعتمد على العبارات الواردة في وثيقة الشحن، تحقق التوازن بين أطراف عقد النقل البحري، لأنّهم يكونون على علم مسبق بنسبة توزيع المخاطر، كل من جهته، كما تمكن الشاحن والناقل من التأمين على البضاعة بقدر قيمتها⁽¹⁾، وتم اعتماد هذه النظرية في بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل لسنة 1968، كما ظهر أثرها في الفقرة الثانية من المادة 6 من إتفاقية هامبروغ⁽²⁾، وسلك نفس النهج المشرع الجزائري، حيث تدخل بموجب القانون 05/98 المتضمن القانون البحري الجزائري، وعدل نص المادة 805 منه، بحيث جاءت صياغتها كالآتي: " في حالة استخدام حاوية واحدة أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبرة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري"، وهو ما يبين مدى تأكيد المشرع الجزائري على الأخذ بالبيانات الواردة في سند كمرجع لحساب التعويض بموجب نظام تحديد مسؤولية الناقل.

¹ الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص 86.

² جاء نص المادة 6 فقرة 2 نصها كالآتي: " في حالة استخدام حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع، تعتبر الطرود أو وحدات الشحن الأخرى الوارد تعدادها في سند الشحن، في حالة صدوره، أو في أي وثيقة تثبت عقد النقل البحري، على أساس أنها معبأة في أداة النقل المذكورة، كما لو كانت طرودا أو وحدات شحن، و في خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن أخرى".

أول قضية أمريكية هامة عالجت معنى الطرد كما ورد في نص المادة 4 فقرة 5 من قواعد لاهاي هي قضية أثيرت أمام محكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1967⁽¹⁾، تتلخص وقائعها في أن تسع منصات نقالة تولى الشاحن بنفسه صنعها من الخشب و شحن على كل منها ست كراتين من الورق المقوى محزومة عليها، وكانت كل كرتونة تحتوي على 40 منغم تلفزيوني، و كانت جميع وثائق الشحن بما فيها سند الشحن تشير إلى تسع منصات، و لذا قررت المحكمة بالأغلبية بأن كل منصة تشكل طردا وتعليل الحكم هو أنّ المحكمة قد أعطت وزنا كبيرا لوصف الأطراف في سند الشحن وفي غيره لما يشكل طردا، و الذي دل على أن المنصة هي التي كانت تعتبر طردا، و دعمت رأيها في أن الشاحن هو الذي صنع المنصات، وكان بإمكانه أن يعلن عن طبيعة وقيمة البضاعة في سند الشحن، وأن كلمة الطرد تشتمل على المنصات بموجب ظروف القضية، وعليه يظهر أنّ المحكمة اعتدت بقصد الطرفين الذي يظهر في سند الشحن لتحديد ما إذا كانت المنصة الناقلة طردا أم لا، وإذا كانت هذه القضية تتعلق بالمنصات الناقلة، فإنّ ما ينطبق على المنصات يمكن أن ينطبق على الحاويات أيضا⁽²⁾.

قد استمر القضاء الأمريكي في اتباع نفس النهج في العديد من القضايا اللاحقة، ولم يقتصر الأخذ بهذا المعيار على القضاء الأمريكي بل أنّ بعض المحاكم الفرنسية تعتبر رائدة في هذا الشأن عندما قررت بأن الطرود داخل الحاوية هي التي يجب أن تتخذ أساسا لتحديد المسؤولية إذا ذكرت في سند الشحن أو في ورقة ملحقة، وقد كررت محكمة النقض الفرنسية الأخذ بهذا المعيار في قضية أخرى سنة

¹ قضاء محكمة استئناف الولايات المتحدة الدائرة الثانية، نيويورك، في قضية:

Standard Electrica, S.A.V. Hamburg Sudamerikanisch Dampfschiffahrts Gesellschaft (1967), A.M.C. 881.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 301.

1968⁽¹⁾ عندما حكمت بأن الحاوية ليست طردا، لأنّ سند الشحن أدرج عدد البالات التي عبئت في الحاوية.

هذا وقد اتبع نفس النهج القضاء الكندي والقضاء الإنجليزي، الذي اعتمد على معيار قصد المتعاقدين وعلى بيانات سند الشحن، متبعا خطى القضاء الأمريكي، وظل هذا الإتجاه سائدا للفصل في العديد من المنازعات لأنه حكم يعزز معيار الإعتماد على بيانات سند الشحن، بما أنه معيار يحترم نية وقصد المتعاقدين في عقد النقل، من أجل تحديد المسؤولية، والذي يعتبر المعيار الأفضل في نظرنا لتحديد نية المتعاقدين إلى اعتبار الحاوية نفسها طردا، أو كل وحدة من وحدات البضاعة المحملة على متن الحاوية طردا، من أجل التسهيل على القاضي الفصل في المنازعة، وبالتالي تحديد مبلغ التعويض الذي يحكم به في مجال تحديد المسؤولية.

هذا وقد ساير المشرع المصري معاهدة سندات الشحن بعد تعديلها عام 1979 في اتباعها المعيار الذي يؤكد على نية المتعاقدين في بيانات سند الشحن، بحيث نصت المادة 233 فقرة 2 من قانون التجارة البحري على أنه: "إذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتحديد الحد الأقصى للمسؤولية، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه، وهلك أو تلفت اعتبرت طردا أو وحدة مستقلة".

¹ قضاء محكمة النقض الفرنسية في قضية:

معناه أنّه إذا لم يذكر سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، فإنّ هذه الأخيرة تعتبر رداً أو وحدة واحدة، لغرض تعيين الحد الأقصى للمسؤولية، أمّا إذا ذكر في السند عدد الطرود أو الوحدات المنقولة داخل الحاوية، اعتبر كل منها طرداً أو وحدة مستقلة عند تحديد الحد الأقصى للمسؤولية⁽¹⁾.

الفرع الثالث: التحديد النقدي لمسؤولية الناقل البحري في ظل النقل البحري للحاويات

عند تنظيم مسألة التعويض من أجل وضع حد أقصى للتعويض، اعتمدت الإتفاقيات الدولية والتشريعات البحرية الدولية كما سبق الإشارة إليه، على ضابط الطرد أو الوحدة أو كذلك الوزن أو أجرة النقل، وكما سبق الإشارة إليه إذا كان موضوع الطرد لم يكن يثير أي لبس في عصر ما قبل الحاويات أصبحت البضاعة اليوم تشحن في حاويات، و عليه اختلفت التشريعات والإتفاقيات الدولية وانقسمت بين من تعتمد على الطرد كأساس لتقدير الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل في إطار تحديد المسؤولية، وبين من اعتمدت الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة، كأساس لإحتساب التعويض.

أولاً: حساب التعويض على أساس الطرد أو الوحدة

أثار معيار الطرد أو الوحدة كأساس في حساب التعويض، صعوبة في تطبيقه في مجال النقل البحري للبضائع بالحاويات، إلى حين التوقيع على بروتوكول 1968 المعدل لبعض القواعد المتعلقة باتفاقية سندات الشحن بروكسل 1924، خاصة المادة 4 فقرة 5 منه، و التي جاءت مخصصة للحاويات و سميت بذلك " شرط الحاوية "، وجاءت كالآتي: " في حالة استخدام حاوية أو لوح شحن أو أية أداة مشابهة في تجميع البضاعة، فإنّ كل طرد أو وحدة مثبت في سند الشحن أنه متضمن داخل هذه الأداة يعتبر طرداً أو وحدة في المعنى المقصود بهذه الفقرة أي الفقرة 5 من المادة 4، وفي غير الحالة المنصوص عليها أعلاه، فإنّ أداة النقل تلك تعتبر كطرد أو وحدة ".

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 135.

بحيث يظهر أنّ هذه المادة أتت بحل معقول، يحكم حساب قيمة التّعويض في حالة استخدام الحاوية في تجميع البضائع، باعتبار أنّ الناقل لا يعرف محتوى الحاوية إلا من خلال مظهرها الخارجي أو بالإعتماد على ما يصرح به الشاحن، هذا وقد ساير المشرع الجزائري بروتوكول 1968 بموجب نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري، والتي تضمنت أنّ الحاوية تعد وحدة شحن مستقلة، إذا تضررت ولم تكن مملوكة للناقل، وهو ذات ما جاءت به إتفاقية هامبورغ⁽¹⁾، أمّا قواعد روتردام كما سبق الإشارة إليها فقد تضمنت المادة 59 الفقرة الثانية من هذه القواعد على أنّ البضائع عندما تكون منقولة في حاوية أو أداة مشابهة، فإنّ عدد الطرود أو وحدات الشحن تحسب على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن المذكورة في تفاصيل العقد، وإن لم يذكر ذلك تعتبر البضائع كلها المعبأة في الحاوية أو الأداة المشابهة طردا واحدا أو وحدة شحن واحدة، على أنّ تعتبر الحاوية أو الأداة المماثلة بحد ذاتها نوع من أنواع البضائع عندما لا تكون مقدمة من الناقل أو ممن يقوم مقامه حسب البند 24 من قواعد روتردام.

هذا يعني أنّ الحاوية التي يقدمها الناقل ولا تقدم بالنيابة عنه، تحسب طردا واحدا أو وحدة شحن مستقلة عن عدد الطرود أو وحدات الشحن الموضوعه بداخلها، فإذا تسلم الناقل حاوية تحتوي على 200 طرد، فإنّه يلتزم في حالة هلاك أو تلف الحاوية بما فيها المقدمة من قبل المرسل، بتعويض ما يعادل 201 مرة التحديد القانوني للمسؤولية عن الطرد الواحد، ذلك أنّ الحاوية ذاتها باعتبارها طردا تضاف إلى عدد الطرود التي بداخلها⁽²⁾.

¹ ارجع إلى نص المادة 7 فقرة 2 من معاهدة هامبورغ، والتي تبنت شرط الحاوية في شقها الأول، إلا أنّ الشق الثاني منها جاء بحكم لم يرد في بروتوكول بروكسل 1968، وهو اعتبار الحاوية ذاتها في حالة هلاكها أو تلفها وحدة شحن مستقلة تدخل في حساب الحد الأعلى للتعويض، إذا كانت مقدمة من الشاحن.

² عزائز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، المرجع السابق، ص 243.

ثانياً: حساب التحديد على أساس الكيلوجرام

أن تقدر التّعويض على أساس الوحدة أو الطرد، ليس الوحيد الجائر اتباعه لتقدير التعويض فهناك العديد من المعاهدات البحرية الدولية، و كذا نصوص التقنين البحري المصري أيضاً، تشير إلى تحديد مسؤولية الناقل البحري سواء بالإستناد إلى كل طرد أو وحدة أو تأسيساً على الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة، أي الحدين أعلى، وهذا المعيار له الأهمية البالغة بالنسبة للنقل الجوي (بواسطة الحاويات)، وهو ما جعلت معاهدة وارسو لعام 1929⁽¹⁾، بعد تعديلها ببروتوكول لاهي لعام 1900 السابق في حسم الخلاف، وذلك حسبما نصت عليه المادة 11 فقرة 2 من البروتوكول: "في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، فإنّ الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو الذي يؤخذ وحده في عين الإعتبار لتعيين حد مسؤولية الناقل، غير أنّه إذا كان ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه يؤثر في قيمة طرود أخرى تشملها نفس استمارة الأمتعة او نفس خطاب النقل الجوي، فيجب أن يؤخذ الوزن الكلي لهذه الطرود في الإعتبار لتعيين حد المسؤولية".

ما يعني أنّ البروتوكول جعل أساس حساب الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الكلي للطرد أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التي يتضمنها نفس خطاب النقل الجوي أو استمارة الأمتعة، إلا أن يكون من شأن هذا الضرر الجزئي الإنتقاص من قيمة هذه الطرود الأخيرة فحينئذ يحتسب التّعويض على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود، ما لحقه منها الضرر مباشرة، وما انتقصت قيمته بالتبعية⁽²⁾.

¹ المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة وارسو في 12/10/1929.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 139.

ثالثاً: أسس احتساب حدود المسؤولية طبقاً لقواعد روتردام:

يمكن القول أنّ من أبرز التّغييرات التي قدمتها قواعد روتردام فيما يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل البحري هو التعديل في صياغة نص شرط الحاويات الذي ورد في الإتفاقية، بنص الفقرة الثانية من المادة 59، والذي دأبت الإتفاقيات الدولية السابقة على ذكره، لما له من أهمية في عمليات النقل، بحيث أصبحت الإتفاقية تساوي في الحكم بين الحاوية أو المنصة النقالة وبين عربة النقل التي تحمل البضائع داخلها أو فوقها، و لعل مثل هذا التعديل يعتبر تكييفاً من الإتفاقية مع عقود النقل⁽¹⁾.

تطبيقاً لهذا المبدأ فلو تم شحن حاوية أو صعّدت شاحنة محملة على متن إحدى العبارات، وتم تحرير سند شحن أو بيان نقل مخصص لهذه الغاية، وذكر فيه على سبيل المثال "شاحنة محملة بخمسين بالة قماش أو بعشرين متراً مكعباً من الإسمنت" و غرقت الشاحنة كان حد التعويض استناداً لما هو وارد في عقد النقل ب 875 وحدة حق سحب لكل بالة من بالات القماش الخمسين أو متر مكعب من العشرين متراً مكعباً من الإسمنت، وأمّا فيما لو ذكر عقد النقل أن الحاوية أو الشاحنة معبأة بالقماش أو الإسمنت دون تحديد أو تعداد للرزق أو الوحدات اعتبرت البضاعة الموجودة داخل الحاوية أو العربة أو المستفة فوقها على أنها وحدة شحن واحدة، ويتحدد التعويض عنها ب 875 حق سحب خاص، ما لم يتم إعمال شرط الوزن، فتكون حدود المسؤولية 3 حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام واحد⁽²⁾.

¹ الحسن يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام، دراسة مقارنة مع الإتفاقيات الدولية السابقة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 39، ع 2، 2017، ص 290.

² الحسن يوسف يونس، نفس المرجع، ص 290.

بحيث أنه إن كانت قواعد هامبورغ واضحة في اعتبار الحاوية المقدمة من الناقل التالفة أو الهالكة بمثابة وحدة أو طرد في معرض تحديد مسؤولية الناقل عنها⁽¹⁾، كما سبق ذكره، فإن قواعد روتردام لم تورد مثل هذه الفقرة في قواعدها، بحيث أصبحت المسؤولية عن الحاوية أو الشاحنة المستخدمة في النقل غير محدودة، وهو نص له أهميته البالغة وانعكاساته المؤثرة على سوق التأمين، إذ من المعلوم أنّ الحاويات المستخدمة في عملية النقل وخاصة منها المهيئة للتبريد ذات قيمة تعادل في بعض الأحيان أضعاف قيمة البضاعة، وبالتالي ستضطر شركات التأمين على مسؤولية الناقل، لرفع أقساط التأمين في حين ستخفف أقساط التأمين على البضاعة المؤمنة.

رابعاً: أسس حدود المسؤولية عن التأخير

فيما خلت قواعد بروكسل لعام 1924 بروتوكولي تعديلها من أي نص يحدد مسؤولية الناقل عن التأخير، فقد نصت قواعد روتردام بموجب المادة 60 منها على أن تكون المسؤولية عن الخسائر الاقتصادية الناجمة عن التأخير محدودة بمبلغ يعادل ضعفي ونصف أجره النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة، على أن لا يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه بمقتضى هذه المادة والفقرة 1 من المادة 59 الحدود المقررة في حالة الهلاك الكلي للبضاعة والمقررة في المادة 59، وعليه فإنّ الإتفاقية وعلى غرار سابقتها هامبورغ لم تعتمد في حالة التأخير في تسليم البضائع في تعيين الحد الأعلى للتعويض على ضابط الطرد أو الوزن، وإنّما على أجره النقل، فجعلت هذا الحد مثلي ونصف مثل أجره النقل عن البضائع التي تأخر تسليمها⁽²⁾.

¹ أنظر المادة 6 الفقرة 2/ب من إتفاقية هامبورغ المشار إليها سابقاً.

² الحسن يوسف يونس، المرجع السابق، ص 291.

غير أنها وعلى خلاف قواعد هامبورغ لم تشترط ألا يزيد حد المسؤولية عن البضائع المتأخر في تسليمها على مجموع أجرة الناقل، كما عينها عقد النقل البحري، وإنما اشترطت فقط ألا يتجاوز هذا الحد الحدود المبينة في المادة 59 من قواعد روتردام⁽¹⁾، ما يعني أنّ التعويض الذي من الممكن أن يناله الشاحن طبقاً لقواعد روتردام، أعلى من التعويض الذي قد يتقاضاه بموجب سواها من الإتفاقيات الدولية وهو دون شك أمر مرغوب من الدول التي تعطي أولوية لمصالح شاحنيها على ناقليها، وإن تسببت زيادة مثل هذا التعويض في زيادة أجرة النقل نتيجة زيادة أقساط التأمين على البضاعة من قبل الناقل، إلا أنّها لن تكون زيادة مؤثرة في مقابل الفائدة التي يتقاضاها الشاحنون⁽²⁾.

الفرع الرابع: سقوط حق الناقل في الإستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية عن النقل بواسطة الحاويات

يفقد الناقل الحق في التحديد القانوني للمسؤولية في حالتين:

أولاً: سوء السلوك الإداري للناقل (العمد وعدم الإكتراث):

إنّ حق الناقل في الإستفادة من تحديد التعويض الوارد في الإتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري يسقط إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه عمدا لإحداث الضرر أو إذا أثبت الشاحن أن الناقل كان يتوقع حصول ذلك الضرر الذي أدى فعلا إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها⁽³⁾.

¹ البند ب من الفقرة الأولى من المادة 6 من قواعد هامبورغ و المادة 60 من قواعد روتردام.

² الحسن يوسف يونس، المرجع السابق، ص 292.

³ أنظر المادة 08 من إتفاقية هامبورغ، والمادة 809 من ق.ب.ج.

سارت قواعد روتردام على خطى سابقتها في حرمان الناقل من التمسك بالتحديد القانوني لمسؤوليته نتيجة الإستهتار أو التهور والإدراك بإمكانية حصول الضرر، بحيث نصت المادة 61 من قواعد روتردام على حرمان الناقل أو أي شخص من الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 من الحق في تحديد المسؤولية، إذا أثبت المدعي أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه تعزى إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد مسؤوليته، ارتكب بقصد إحداث الضرر أو عدم إكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث، وتضمنت المادة 18 الأشخاص الذين يعتبر الناقل مسؤولا عن أفعالهم وهم: أي طرف منفذ، أو ربان السفينة أو طاقمها أو موظفو الناقل أو الطرف المنفذ أو أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك الشخص يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته⁽¹⁾.

بالرغم من كون الناقل مسؤولا عن أفعال هؤلاء، فإنّ هذا لا يعني أنّ الأفعال الصادرة عنهم ستؤدي إلى إسقاط حق الناقل في التحديد القانوني، ذلك أنّ نص المادة 61 جاء واضحا لجهة اشتراط كون مثل هذا الفعل قد ورد شخصا من الطرف المطالب بالتحديد، وهو أمر لا يخفى ما فيه من صعوبة في إثبات الفعل المنسوب للناقل، وكان سببا للعديد من الإنتقادات للإتفاقيات السابقة بهذا الخصوص غير أنّ الإتفاقية وخلافا لقواعد الإتفاقيات السابقة جاءت واضحة لجهة تحديد عبء إثبات الشروط التي أدت إلى حرمان الناقل من التحديد بإلقائها على عاتق الطرف المطالب بالحرمان منه⁽²⁾.

¹ الحسن يوسف يونس، نفس المرجع السابق، ص 284.

² المادة 29 من قواعد روتردام لسنة 2008 المشار إليها سابقا.

ثانيا: الإعلان عن قيمة البضاعة في تفاصيل العقد

تخضع مسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته الواردة في الإتفاقية للتحديد المنصوص عليه في المادة 59 ما لم يكن الشاحن قد قام بالإعلان عن قيمة البضاعة، كما تم تضمين هذا الإعلان في تفاصيل العقد، ويشترط في هذا الإعلان أن يتم كتابة وفق ما أورده المادة 3 من الإتفاقية، والتي أجازت أيضا استخدام الوسائل الإلكترونية في ايصاله كالفاكس والبريد الإلكتروني.

فيما خلت قواعد هامبورغ من نص مشابه، كانت إتفاقية بروكسل قد اشترطت الإعلان عن كل من قيمة البضاعة وطبيعتها في المادة 4 فقرة 5 منها، على سبيل تجنب الشاحن حدود المسؤولية المفروضة في سند الشحن، وتمكينه من الحصول على تعويض كامل عن قيمة البضاعة، في حين أن قواعد روتردام نصت فقط على الإعلان عن قيمتها دون طبيعتها وعلى أية حال، فإنّ الإتفاقية كانت واضحة بإلقاء تعليمات صريحة على عاتق الشاحن في الفصل السابع منها بخصوص التعاون مع الناقل وإبلاغه بطبيعة البضاعة، ودرجة العناية التي تتطلبها وتعطي الناقل الحق في العودة على الشاحن بقيمة البضاعة، عندما يكون الضرر الحاصل نتيجة إخلال هذا الأخير بالتزاماته بموجب الإتفاقية⁽¹⁾.

هذا ما تضمنته نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري بقولها: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة أخرى مماثلة، فلا يعد الناقل مسؤولا..."، ومن خلا نص هذه المادة يتبين أن البيان المتعلق بقيمة البضاعة وطبيعتها يجب أن يقدم قبل شحن البضاعة على متن السفينة، والهدف من ذلك تمكين الناقل من التحقق من طبيعة البضاعة من خلال فحصها ومراجعتها وإدراك قيمتها، وما يستلزم ذلك من عناية

¹ الحسن يوسف يونس، المرجع السابق، ص 284.

واستعدادات خاصة⁽¹⁾، وعليه فإذا أدلى الشاحن بالبيانات الخاصة بطبيعة البضاعة وقيمتها بعد الشحن فإنّ هذه البيانات لا تنتج أثرها على مبلغ التعويض، إذ يحق للناقل رفض هذه البيانات والمطالبة بالحد الأقصى للتعويض.

كما يجب أيضا من جهة أخرى إدراج البيان الخاص بطبيعة البضاعة وقيمتها في وثيقة الشحن بصورة واضحة، وصريحة ومن ثم لا يجوز للناقل أن يتمسك بتحديد التعويض لأنّ ذكر هذا البيان في سند الشحن يعد قرينة على صحة قيمة البضاعة المصرح بها من طرف الشاحن، في حين أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها طبقا للمادة 807 من القانون البحري الجزائري، أمّا إذا تعدد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة أو كاذبة بشأن نوع البضائع أو قيمتها، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر الناجم للبضائع وما يتبعها⁽²⁾.

المطلب الثاني: دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالحاويات

ينعقد الإختصاص في نظر دعوى المسؤولية المدنية الموجهة ضد الناقل البحري أو ممثله لفض المنازعات الناجمة عن عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات إلى القضاء، حيث يعرض النزاع على المحكمة المختصة للفصل فيه أو أمام هيئات التحكيم إذا اتفق الأطراف على عرض النزاع على أشخاص معينين بموجب شرط التحكيم.

الفرع الأول: الإختصاص القضائي للفصل في دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالحاويات

خلافا لمعاهدة بروكسل التي لم تتعرض لقواعد الإختصاص، تضمنت اتفاقية هامبورغ عدة جهات قضائية يمكن للمدعي اللجوء إليها عند الإقتضاء، وذلك حسب نص المادة 21 من إتفاقية هامبورغ الخاصة بالنقل البحري للبضائع في فقرتها الأولى والتي تضمنت على أنّه: "في جميع حالات النفاضي

¹ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 303.

² المادة 810 من ق.ب.ج.

المتعلقة بنقل البضائع بموجب هذه الإتفاقية للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون وفقا

لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة ذات الإختصاص ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن الآتية:

1-المحل الرئيسي للمدعى عليه، وإن لم يكن له محل عمل رئيسي، فالمحل الإعتباري لإقامة المدعى عليه.

2-مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها.

3-ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

4-أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري".

هذا وتضمنت الفقرة الثانية من المادة 21 من نفس الإتفاقية معايير أخرى:

أ-أي ميناء أو أية سفينة أخرى لنفس المالك استنادا إلى قواعد القانون المطبقة في تلك الدولة وقواعد القانون الدولي، على أنه يجب في هذه الحالة أن يقوم المدعي، بناء على التماس المدعى عليه، بنقل الدعوى حسب اختياره إلى أحد المحاكم المختصة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، لكي تقوم بالفصل في الدعوى.

ب- محكمة ميناء أو مكان الحجز في جميع المسائل المتعلقة بكفاية الكفالة أو عدم كفايتها".

بالتالي جعلت اتفاقية هامبورغ للمدعي الخيار بين اختصاص محاكم إحدى الدول التي يقع

في إقليمها أحد الأماكن التي عددها، والمكان المعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري، ويلاحظ بذلك

أن إتفاقية هامبورغ وضعت حيزا هاما في تحديد الإختصاص المحلي لنظر دعوى المسؤولية المرفوعة ضد الناقل، ويرجع سبب ذلك إلى معالجة النقص الذي كان يعترى معاهدة بروكسل في هذا المجال⁽¹⁾.

هذا و قد تناول الفصل الرابع عشر من قواعد روتردام أحكام الولاية القضائية في الدعاوى المتعلقة بالنقل، وقد فرقت بين المحكمة المختصة بالدعاوى المرفوعة على الناقل، والمحكمة المختصة بالدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري، بحيث تضمنت المادة 66 من المعاهدة تحديد المحكمة المختصة بالدعاوى المرفوعة على الناقل، كما يلي: إذا لم يتضمن عقد النقل إتفاقا بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة 67 أو المادة 72، حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الإتفاقية على الناقل:

(أ) أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية: 1- مقر الناقل، أو 2- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل، أو 3- مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل، أو 4- الميناء الذي تحمل فيه البضائع من السفينة في النهاية/ب) أو أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها إتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البث فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الإتفاقية من مطالبات اتجاه الناقل.

بحيث يتضح من خلال هذه المادة أن ثمة مبدأ يتعلق بحق الخيار بين إحدى المحاكم ذات الإختصاص المحددة حصرا أو محكمة متفق عليها بين الأطراف، و تشترط المادة 67 من الإتفاقية أنه عند الاتفاق على محكمة بعينها أن يثبت هذا الاتفاق في عقد يبين بوضوح اسمي الطرفين وعنوانيهما التي تم تحديدها على أن تكون في دولة متعاقدة و لا يلتزم الشخص الذي لم يكن طرفا في هذا العقد بالإتفاق، إلا إذا كانت المحكمة واقعة في أحد الأماكن المتروك اختيارها للمدعي حسبما نصت عليه

¹ عزائز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، المرجع السابق، ص 190.

المادة 66 من الإتفاقية، وقد اشترطت المادة 74 للإعتراف بقرار المحكمة و إنفاذه أن تعلن كلا الدولتين المتعاقبتين في أي وقت أنها ملزمة بأحكام الفصل الرابع عشر من الإتفاقية⁽¹⁾.

هذا وقد نصت المادة 745 من ق.ب.ج على أنه " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام، و يمكن لرافع الدعوى اختيار جهة قضائية أخرى، وهي محكمة ميناء الشحن أو التفريغ، بشرط أن يكون موجودا داخل التراب الوطني " وهي المادة التي أحالت بالتالي للمادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المحددة لقواعد الإختصاص، والتي حددت المحكمة المختصة بموطن المدعى عليه، والتي تعتبر في الأصل الغالب مقر تواجد الناقل.

كما نص المشرع الجزائري على انشاء أقطاب متخصصة في بعض المحاكم⁽²⁾، والتي تختص دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، بما فيها المنازعات البحرية على أن تحدد مقرات هذه الأقطاب والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم، إلا أن إنشاء هذه الأقطاب لم يتجسد على أرض الواقع إلى يومنا هذا، وبالتالي تختص الأقسام التجارية على مستوى المحاكم بالفصل في المنازعات المرتبطة بعقد النقل البحري عن طريق الحاويات المنقولة بحرا، ما دام أن عقد النقل البحري ذو طبيعة تجارية حسبما تقتضيه المادة 2 فقرة 2 من القانون التجاري الجزائري.

¹ بن دومية سعدية، المرجع السابق، ص 158.

² المادة 32 من ق.إ.م.إ.

الفرع الثاني: التحكيم كجهة للفصل في دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالحاويات

يعرف التحكيم على أنه " تقنية المراد منها وضع حل لنزاع يمس طرفين أو أكثر، وهذا بواسطة أشخاص، محكم أو محكمين، الذين يستمدون سلطتهم من إتفاق خاص دون أن تسند إليهم هذه المهمة من طرف الدولة".

هذا ويعتمد على التحكيم كأسلوب لفض المنازعة بطريقتين، إمّا بإدراجه في العقد وقت إبرامه وهو ما يسمى بشرط التّحكيم، أو بالإتفاق على اللجوء إلى أسلوب التحكيم بعد قيام النزاع، ويسمى في هذه الحالة بعقد التحكيم، وهو يكون دائما في صورة إتفاق مستقل عن العقد الأصلي، فإذا تم الاتفاق على التحكيم كطريقة لفض النزاع، فإنّه لا بد من إخضاع النزاع لقانون معين⁽¹⁾.

قد نظمت إتفاقية هامبورغ مسألة التحكيم كوسيلة لحل المنازعات الناشئة عن عقد نقل البضائع بحرا، إذا نصت المادة 22 منها أنّ إجراءات التحكيم تتخذ في مكان من الأمكنة الواردة في الفقرة أ، وفقا لإختيار المدعي:

1-مكان دولة يقع في أراضيها.

2-المحل الرئيسي لعمل المدعى عليه، و إن لم يوجد له محل عمل رئيسي، فالمحل الإعتيادي لإقامة المدعى عليه، أو مكان إبرام العقد، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه محل عمل أو فرع أو وكالة إبرام العقد عن طريق أي منها، أو ميناء الشحن، أو ميناء التفريغ.

3-أي مكان يعين لهذا الغرض في شرط التحكيم أو الإتفاق الخاص به، و المكان المعين في شرط التحكيم (الواردة في سند الشحن) أو الإتفاق الخاص به".

¹ تراري ثاني مصطفى، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر إثر صدور المرسوم التشريعي رقم 09/93 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية، مجلة دراسات قانونية، ع 1، جوان 2002، ص 39.

كما حددت المادة 22 من إتفاقية هامبورغ القانون الذي يحكم منازعة التحكيم، إذ نصت على وجوب تطبيق هيئة التحكيم لقواعد الإتفاقية في النزاع المطروح عليها، و قضت ببطلان كل إتفاق يخالفه و هذا لتفعيل العمل بالإتفاقية، بالإتفاق على التحكيم وإطلاق الحرية للمحكم للفصل في النزاع دون التقيد بها(1).

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فلم ينص على التحكيم كآلية ووسيلة لفض النزاع في ما يخص مسؤولية الناقل، بالرغم مما له من أهمية في ذلك، ولهذا وجب في هذا الصدد الرجوع إلى القواعد العامة المتضمنة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، إذا اتفق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم كوسيلة لفض النزاع القائم بينهم، ويكون بذلك من الواجب على المشرع الجزائري الإلتفات والاهتمام بهذا الجانب وذلك بالنص على التحكيم كوسيلة لحل النزاع في حالة قيام دعوى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بالحاويات، خاصة وأن أغلب الحاويات يتم نقلها على متن سفن أجنبية، وذلك حماية لمصالح الشاحنين وحتى مصالح الناقل للحاويات بحرا.

أما عن إتفاقية روتردام فقد تبنت وسيلة التحكيم لفض منازعات عقد النقل البحري للبضائع، ولكي لا يكون التحكيم وسيلة للتهرب من أحكام المعاهدة، وذلك عبر فرض الطرف القوي تطبيق قواعد قانونية على النزاع مغايرة لأحكام المعاهدة، فقد نظمت هذه الأخيرة التحكيم الذي ينشأ بشأن نقل البضائع المطبق عليه أحكام المعاهدة بالتفصيل، وعلى وجه يراعى فيه التوازن بين مصالح الناقلين ومصالح الشاحنين على حد السواء.

هذا وتناولت قواعد روتردام مسألة اتفاقات التحكيم في الفصل 15 بالمواد 75 إلى 78، بحيث بينت كيفية تحديد مكان التحكيم ونظمت مسألة التحكيم بعد نشوب النزاع، بحيث حدد مكان التحكيم بالمكان

¹ عزائز إلهام، المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات، المرجع السابق، ص192.

الذي يحدد في إتفاق التحكيم، أو أي مكان آخر في دولة يوجد فيها أي من الأماكن التالية: مقر الناقل أو مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو الميناء الذي تحمل فيه البضائع على السفينة في البداية أو الميناء الذي تفرغ فيه البضائع من السفينة في النهاية⁽¹⁾.

هذا و أبطلت المادة 75 فقرة 5 كل إتفاق تحكيمي أو بند تحكيمي يتضمن تحديد مكان إجراءات التحكيم بالمخالفة للأسس السابق ذكرها، والإستثناء الوحيد على القاعدة، هو ما ورد في نص المادة 77 من المعاهدة، المتعلقة بالإتفاق التحكيمي على تسوية النزاع بواسطة التحكيم بعد نشوئه، وذلك في أي مكان يرتئيه الأطراف، سواء اتفقوا على تطبيق قواعد روتردام أو غيرها من القواعد⁽²⁾.

¹ المادة 75 فقرة 2 من قواعد روتردام.

² بن دومية سعديّة، المرجع السابق، ص 177.

خاتمة:

يعتبر نقل البضائع عن طريق الحاويات من أهم طرق النقل المساهمة في النهضة الحديثة المرتبطة بعملية النقل البحري على مستوى العالم، ونظرا لأهميته البالغة، فقد ركزت معظم الدول على تطوير أساطيلها البحرية وموانئها، لكي تصبح قادرة على مواكبة ومسايرة التطور البالغ السرعة والتقدم بتكنولوجيا التحوية.

إنّ التطورات الهائلة في التجارة الدولية التي أعقبت مبدأ تحرير التجارة وظاهرة العولمة وثورة التكنولوجيا المتجددة، التي شهدتها وسائط النقل أدت بالضرورة إلى حدوث تكامل بين وسائط النقل المختلفة، مما أدى إلى انتقال العالم من النقل أحادي الوسطة إلى النقل متعدد الوسائط الذي أصبح أحد المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره نظام مادي متكامل للنقل الدولي، يعمل على الربط بين المشروع الإنتاجي كمركز عرض وبين الأسواق التي تتعامل معها كمركز طلب، وذلك باستخدام سلسلة متصلة الحلقات ما بين وسائل النقل المختلفة البرية، والبحرية والجوية، والتي تتفاعل وتتكامل في اتساق زمني ومكاني لا تعوقه المسافات الجغرافية، أو الفواصل الزمنية، وكل هذا جعل منه وسيلة مثالية لإشباع حاجة التجارة الدولية من نظام عالي الأداء ومنخفض التكاليف لنقل البضائع إلى مصدرها الأخير في الوقت المحدد وفي المكان المحدد، وبحالة جيدة وبالتالي ضمان تقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب.

كما أنّ الإنتشار الواسع للحاويات في النقل البحري ساهم في تغيير مفهوم الميناء التقليدي إلى المفهوم الحديث والذي أصبح يعرف بميناء الحاويات أو نهائي الحاويات، بحيث نتج عن التطور الذي صاحب بناء سفن الحاويات ظهور محطات أو موانئ الحاويات، فسفينة الحاويات من طراز معين كان لا بد لكي تتردد على ميناء أو محطة حاويات معينة أن تتوفر على مجموع التجهيزات والمعدات

اللازمة لعملية التداول من وإلى السفينة بما يتناسب مع طراز السفينة وأبعادها وخصائصها، وقد صاحب أيضا التطور في تصميم وبناء سفن الحاويات من حيث التقنية والحجم تطور مصاحب في الروافع الجسرية العاملة في محطات الحاويات، بحيث أصبحت هذه الروافع أكبر حجما وأكثر إنتاجية.

عليه ونظرا للإستخدام المتزايد للحاويات، باعتبارها وسيلة حديثة من وسائل النقل البحري تدخل المشرع الدولي عن طريق إصدار عدة إتفاقيات دولية تعمل على تنسيق وتسهيل هذا الإستخدام والجزائر كغيرها من الدول التي وقعت على الإتفاقيات الدولية المهمة بمجال النقل البحري عن طريق الحاويات قامت هي الأخرى بوضع قواعد قانونية داخلية لتنسيق الإستعمال المتكرر والمتزايد لها.

قد كان لهذه الإتفاقيات الدولية أثر كبير على قطاع النقل البحري في الجزائر باعتبارها من الدول التي تعتمد على قطاع النقل البحري كأحد الركائز الأساسية في الاقتصاد القومي، بحيث تمثل التجارة الخارجية بطريق النقل البحري 95 % من حجم المبادلات التجارية، وهذا ما يظهر جليا من خلال تدخل المشرع الجزائري وانضمامه إلى مختلف المعاهدات الدولية المنظمة للنقل البحري، على رأسها معاهدة بروكسل 1924 بموجب المرسوم رقم 64/71 المؤرخ في 02 مارس 1964.

كما ساهمت ظاهرة العولمة في الانتشار الواسع لمجال المعلومات والاتصالات في عالم الرقمنة وذلك من خلال استخدام أساليب التقنية المتطورة و نظم الاتصالات الحديثة في صناعة النقل البحري والذي ترتب عنه انتشار تقنيات المعلوماتية في قطاع النقل البحري، بشكل يؤكد موضوع الأمن المعلوماتي بوصفه الأداة الفعالة لضمان حماية المعلومات والبيانات لبعث الثقة في التعامل في البيئة الرقمية المفتوحة والحد من الهجمات الإلكترونية الإجرامية، التي خلقت قلقا كبيرا لدى المجتمع الدولي على هذا الأساس كان موضوع الأمن والسلامة البحريين من أولويات المنظمة البحرية الدولية والأمم

المتحدة نظرا لتعلقه بحماية الملاحة البحرية، وما يرتبط بها من أنشطة و بيئة بحرية، بالإضافة إلى تعلقه بالسلم والأمن الدوليين هذا من جهة.

من جهة أخرى فإنّ التشريعات البحرية الدولية التي اعتنت بضمان سلامة الحاويات في عقد النقل البحري للبضائع في حد ذاتها أدت إلى تطوير مفهوم مسؤولية الناقل البحري، فبعدما كان هذا الأخير في ظل النقل التقليدي مسؤولاً فقط عن وصول البضاعة سالمة إلى ميناء الوصول، أصبح في ظل نظام النقل بالحاويات مسؤولاً كذلك عن سلامة الحاوية ذاتها، وعليه متى وقع ضرر للحاويات قامت المسؤولية المدنية للناقل البحري للحاويات بحرا.

مما سبق، وبعد عرض مختلف التطورات التي لازمت عملية النقل البحري عموماً، والتي شهدتها التنظيم الدولي جراء استخدام الحاويات، يمكن طرح بعض التوصيات، التي يجب على المشرع الدولي وكذا المشرع البحري الجزائري على المستوى الداخلي مراعاتها، والتي من أهمها:

* ضرورة تطوير التشريع الدولي، بالعمل على سن إتفاقيات دولية ومعاهدات جديدة وعصرية، تولى أهمية خاصة بما آلت إليه ثورة الحاويات من تطورات وخصوصيات، خاصة في ظل ما يعرف بالشحن الإلكتروني، وكيفية التحكم في هذا النشاط عن طريق التكنولوجيا، وتطبيق فن وعلم اللوجستيات، بما أنّ أغلب الموانئ الكبرى للدول المتقدمة اختصرت وقت شحن و تفريغ السفينة الواحدة لساعات قليلة، بشكل يسهل للأطراف القيام بالتزاماتهم، والتقليل من الأضرار الحاصلة أثناء الشحن والتفريغ، وبالتالي حصر المسؤوليات، ومن هنا يمكن القول أن ضرورة إضفاء تشريعات دولية ملائمة ومتطورة أصبحت حتمية خاصة وأنّ جميع المعاهدات والإتفاقيات الدولية المنظمة لموضوع النقل البحري بواسطة الحاويات أصبحت لا تساهم بالشكل الفعال في فض المنازعات القائمة في هذا المجال، لعدم مواكبتها لعصر التطور التكنولوجي، والإقتصاديات الراهنة، ولبقائها محتشمة ومخيبة للأمال، ولم تستطع طي صفحة

الأنظمة القانونية القديمة، الأمر الذي انجر عنه أنّ الحاويات في بعض الدول خاصة النامية منها أصبحت تحقق اللا أمن بدل من تحقيق الأمن القانوني.

* ضرورة سن قواعد قانونية تحكم نظام النقل البحري للبضائع بالحاويات ووثيقة الشحن التي تصدر في ظله، بما أن سند الشحن التقليدي أصبح لا يتلاءم وخصوصية النقل البحري بواسطة الحاويات وذلك باستبداله بوثائق أخرى تتلاءم مع خصوصية هذا النوع من أنواع النقل، كما هو الحال بالنسبة للسند برسم الشحن.

* لا بد من عصرنة قطاع الموانئ في الجزائر من خلال إنشاء قواعد لوجستية وعصرية، وتطوير المحطات النهائية للحاويات، وإنشاء موانئ جديدة على مختلف ولايات الوطن، لتخفيف الضغط على الموانئ، خاصة في ظل التزايد المستمر لحركة التجارة والنقل، ومواكبة لمشروع إنضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة من أجل تحقيق الحاويات لأهدافها.

* توسيع خارطة الموانئ الجافة على المستوى الدولي، فهناك العديد من الدول التي مازالت موانئها تعاني من الإكتظاظ الكبير، الذي يؤثر على آجال معالجة الحاويات خاصة منها ميناء الجزائر العاصمة، التي وصل فيه معدل بقاء الحاويات إلى 21 يوم.

* مراجعة السياسات المطبقة على مستوى الموانئ خاصة موانئ الدول النامية، و استحداث آليات جديدة لتسيير نهائيات الحاويات.

* تعميم تبني نظام الرقمنة في تسيير موانئ العالم، وضرورة تبنيه على مستوى الموانئ الجزائرية بشكل خاص، وذلك لتسريع وتيرة معالجة الحاويات والتوثيق والإجراءات التأمينية والجمركية والجبائية والبنكية.

* التقيد بالإجراءات الأمنية للتقليل من المخاطر الناجمة عن استغلال الحاويات لأغراض غير قانونية وذلك عن طريق العمل على عصرنه الوسائل الكفيلة بذلك، وهو الإتجاه الذي تتخذه المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية، حتى تتمكن الحكومات من مجابهة مستويات المخاطر والتهديدات المختلفة.

* توسيع دائرة الإجتهد القضائي خاصة بالجزائر، وذلك لا سيما في مجال الأحكام الخاصة بقواعد مسؤولية الناقل البحري للحاويات، خاصة في ظل النقص التشريعي سواء الدولي أو الداخلي الملحوظ فيما يتعلق بتنظيم عملية نقل البضائع بحرا عن طريق الحاويات، والذي لن يتأتى إلا بإنشاء محاكم متخصصة في مجال المنازعات البحرية، يضم قضاة متخصصين في مجال القانون البحري، لا سيما وأن أغلب الدول أصبحت تعتمد على النقل البحري عامة، والنقل بواسطة الحاويات في جميع مبادلاتها التجارية التي أصبح ينجر عنها منازعات جمة، تستوجب تدخل أهل الإختصاص، للتكفل بالفصل في القضايا في أسرع وقت وبكفاءة، من شأنها أن ترفع من حجم الإستثمارات الأجنبية في مجال النقل البحري بواسطة الحاويات.

أخيرا يمكن القول أن من أهم التوصيات التي يمكن تقديمها من خلال هذه المذكرة هي حث التشريعات الداخلية على ضرورة مسايرة التشريع الدولي، لتحقيق تكامل تشريعي في مجال النقل البحري عموما، ومجال النقل البحري بواسطة الحاويات خاصة، ما دام أن عملية النقل البحري ذات خصوصية دولية بطبيعتها، وذلك من خلال تكفل الدول بالمصادقة على الإتفاقيات الدولية التي تتوافق مع العصرنه و التطور التكنولوجي المرتبط بعملية النقل البحري بواسطة الحاويات الذي من شأنه النهوض بالإقتصاد الوطني، وعدم تركيز كل دولة على مصالحها الخاصة، بالنظر إلى المصلحة الاقتصادية العامة هذا من جهة.

من جهة أخرى من أهم التوصيات التي يمكن تقديمها أيضا هي ضرورة تبني التشريعات الداخلية للأحكام الإيجابية المضمنة في الإتفاقيات الدولية دون المصادقة عليها، إذا كانت لا تتوافق مع مصالحها، وذلك بتبني فقط الأحكام المستجدة الموافقة للعصرنة والتكنولوجيا في مجال التحوية، والتي من شأنها النهوض بالإقتصاد الوطني، كما هو الحال مثلا بالنسبة لإتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والتي تعرف بقواعد روتردام لسنة 2008، والتي لم تدخل حيز النفاذ بعد، لعدم بلوغها النصاب القانوني، فبالرغم من عدم مصادقة الجزائر عليها على غرار العديد من الدول لعدم مراعاتها مصالح الدول الشاحنة، لكونها وإن كانت شكليا تظهر كذلك، إلا أنها في الواقع غير ذلك، بحيث تظهر في العديد من أحكامها تراعي مصالح الناقلين وشددت من مسؤولية الشاحن، إلا أن ذلك لا يمنع الدول من تبني ما تضمنته هذه الإتفاقية من مستجدات قانونية على ضوء ما فجرته ثورة الحاويات من تطورات حاصلة في مجال النقل البحري بواسطة الحاويات في تشريعاتها الداخلية.

كذلك من أهم التوصيات التي يمكن تقديمها للمختصين في مجال التشريع البحري الجزائري، هي حث المشرع الجزائري على التركيز على عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، وذلك بإضفاء تعديلات للقانون البحري الجزائري ليتواءم مع التطورات الحاصلة في العالم، خاصة في ظل ما شهده قطاع النقل البحري من مستجدات في مجال التحوية، والنقل المتعدد الوسائط والنقل من الباب إلى الباب، والذي ساهم في تغيير مفهوم الميناء التقليدي إلى المفهوم الحديث، الذي يرتبط بالمفاهيم الجديدة المرتكزة أساسا على ما يسمى بنهائيات الحاويات، والموانئ الجافة، إلى غير ذلك من المصطلحات المستحدثة في مجال التحوية.

قائمة المراجع

* باللغة العربية

أولاً: المؤلفات العامة

- 1- أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات و سياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2010.
- 2- محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الدار العربية للعلوم، الطبعة الأولى، بيروت، 2004.

ثانياً: المؤلفات المتخصصة

- 1- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 2- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
- 3- أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009.
- 4- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.
- 5- صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2016.
- 6- عبد الحميد مرسى عنبر، الجديد في الشحن والتفريغ و تداول الحاويات في الموانئ، دار النهضة العربية للطبع والنشر ، مصر ، 2017.
- 7- عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، بيروت 1983.
- 8- محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.

ثالثا: المقالات الفقهية

- 1- الحسن يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام، دراسة مقارنة مع الإتفاقيات الدولية السابقة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 39، العدد 2، 2017.
- 2-الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر)، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03 / العدد 03، 2016.
- 3-المشهداني بان علي حسين، تطور النقل الدولي بسفن الحاويات للمدة 2020/2008 والتحديات التي تواجهه، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، المجلد 17، العدد 27، 2021.
- 4-بن عيسى حياة، الأمن المعلوماتي في قطاع النقل البحري، السلامة والأمن البحريين في الجزائر، دار النظر، جامعة وهران 2، 2019.
- 5-تراري ثاني مصطفى، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر إثر صدور المرسوم التشريعي رقم 09/93 المعدل و المتمم لقانون الإجراءات المدنية، مجلة دراسات قانونية، العدد 1، جوان 2002.
- 6-زاير إيمان و زروال معزوزة، النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 06، العدد 04، 2021.
- 7-سليمان صبرينة و حريز أسماء، دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 02، 2021.
- 8- سماعيل فاطمة، سلامة الملاحة البحرية في ظل وجود المنصات البحرية النفطية، السلامة و الأمن البحريين في الجزائر، دار النظر، جامعة وهران 2، 2019.

9- شيهاب عينونة، القواعد الفنية لرص البضائع في السفينة، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 07، العدد 01، 2020.

10- شيروف نهى، حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني والتقني الدولي والوطني، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد الاقتصادي 36، 2019.

11- شيهاب عينونة، طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر، جامعة وهران، مجلة القانون والأعمال، المجلد 08، العدد 2، 2020.

12- عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات جامعة ورقلة -الجزائر-، المجلد الثاني، العدد الأول، يناير 2019.

13- عزايز إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، 2018.

14- غريبي عطا الله، الإختلاف القانوني بين مفهومي الأمن البحري والسلامة البحرية وأثرهما التطبيقي السلامة والأمن البحريين في الجزائر، دار النظر، جامعة وهران 2، 2019.

15- قماز ليلي، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014.

16- مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، دار كنوز للإنتاج والنشر والتوزيع، تلمسان، 2015.

17- مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية المجلد 13 العدد 03، 2020/12/31.

رابعاً: الأطروحات والمذكرات الجامعية

أ- الأطروحات الجامعية:

1- الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، أطروحة دكتوراه في الحقوق تخصص القانون الخاص المعمق، جامعة وهران 2، السنة الجامعية 2016/2017.

2- باسل إبراهيم ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة الموانئ ومحطات الحاويات، دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط، أطروحة دكتوراه في إدارة الأعمال، جامعة تشرين كلية الاقتصاد، سوريا، السنة الجامعية 2015.

3- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقائد، تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012.

4- بن دومية سعدية، أبعاد قواعد روتردام بالنسبة للدول الشاحنة، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص جامعة وهران 2، السنة الجامعية 2017/2018.

5- بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبوبكر بلقائد - تلمسان - كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2014/2015.

6- حوإاد حياة؁ علاقة المرسل إليه بأعوان النقل البحري (المناول-المشون)؁ أطروحة دكتوراه في العلوم تخصص القانون الخاص (القانون البحري و النشاطات المينائية)؁ جامعة وهران 2 محمد بن أحمد؁ السنة الجامعية 2017/2016.

7- عزايذ إلهام؁ المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات؁ أطروحة دكتوراه تخصص القانون البحري والنشاطات المرفئية؁ جامعة وهران 2؁ 2017-2016.

ب- مذكرات الماجستير:

1- بلحاج خديجة؁ النظام القانوني للسلطة المينائية في الجزائر؁ مذكرة ماجستير في القانون البحري و النشاطات المينائية؁ جامعة وهران؁ السنة الجامعية 2015/2014.

2- رصاع حياة؁ أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي؁ ومدى التكيف معها مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد؁ جامعة وهران؁ السنة الجامعية 2012-2013.

3- عيسات راضية؁ القرصنة البحرية وإنعكاساتها على الأمن البحري؁ مذكرة ماجستير في القانون؁ فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية؁ كلية الحقوق؁ جامعة مولود معمري؁ تيزي وزو؁ 2015-2016.

خامسا: التقارير والوثائق

1- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 25/55 المؤرخ في 2000/11/15؁ والذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 28 جانفي 2004.

2- تقرير الأمم المتحدة 19 أكتوبر 2012؁ الإتجار والحركة غير المشروعين عبر الحدود؁ S/2012/777؁ تقرير الأمين العام.

سادسا: النصوص القانونية

أ- الإتفاقيات الدولية والبروتوكولات المعدلة لها:

- 1- الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت سنة 1924، وجرى العرف على تسميتها قواعد (لاهاي)، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 71/64 المؤرخ في 02 مارس 1964، المتضمن انضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، ج ر عدد 28.
- 2- الإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات المبرمة بجنيف في 02/12/1972، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 01/78 المؤرخ في 21/01/1978 المتضمن انضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية الخاصة بسلامة الحاويات ل 1972، ج ر عدد 04 ل 1978.
- 3- الإتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي، الأمم المتحدة، جنيف، المبرمة سنة 14/11/1975، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 143/88 المؤرخ في 26 جويلية 1988، المتضمن انضمام الجزائر بتحفظ إلى الإتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي ل 1975، ج ر عدد 30 ل 1988.
- 4- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31/03/1978، (قواعد هامبورغ).
- 5- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط، المنعقدة بجنيف، في 04/05/1980.
- 6- إتفاقية ماربول Marpol هي إتفاقية دولية حول منع التلوث البحري الصادر من السفن ل 1973 المعدلة بالبروتوكول 1978 دخلت حيز النفاذ سنة 02/10/1983.
- 7- الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإدخال المؤقت، المبرمة في اسطنبول، سنة 26/06/1990، (المعروفة بإتفاقية اسطنبول)، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 03/98 المؤرخ في 12/01/1998، و المتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإدخال المؤقت ل 1990، ج ر عدد 02 ل 1998.
- 8- إتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، والتي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 01 مارس 1992.

9- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام 2008)، قرار الجمعية العامة رقم 12263، المؤرخ في 2008/12/11.

ب- النصوص القانونية الداخلية حسب التسلسل التاريخي:

- الأوامر والقوانين:

1- الأمر رقم 80/76 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25، والمعدل والمتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 2010/08/25، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية عدد 46، سنة 2010.

2- القانون رقم 01/88 المؤرخ في 22 جمادى الأولى 1408، الموافق ل 12 يناير 1988، المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية، الجريدة الرسمية عدد 02، الصادرة في 23 جمادى الأولى 1408، الموافق ل 13 يناير 1988.

3- القانون 04/88 المعدل و المتمم للقانون 59/75 المتضمن القانون التجاري الجزائري، الجريدة الرسمية عدد 02، الصادرة في 23 جمادى الأولى 1408، الموافق ل 13 يناير 1988.

4- القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 غشت 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، الجريدة الرسمية عدد 44 صفحة 4، المعدل و المتمم بتاريخ 13 جوان 2013.

5- القانون رقم 01/09 المؤرخ في 25 فبراير 2009، المعدل و المتمم للأمر رقم 156/66 المؤرخ في 08 جوان 1966، و المتضمن قانون العقوبات، الجريدة الرسمية عدد 15، سنة 2009.

6- القانون رقم 03/09 المؤرخ في 2009/02/23 المتعلق بحماية المستهلك و قمع الغش، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2009/03/08، عدد 15.

-المراسيم:

1- المرسوم الرئاسي رقم 373/97 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، المتضمن المصادقة على إتفاقية الأعمال الغير مشروعة الموجهة " ماريول "، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 05 أكتوبر 1997، عدد رقم 65.

2-المرسوم الرئاسي رقم 418/03 المتضمن مصادقة الجزائر على بروتوكول تهريب المهاجرين بتحفظ في 09 نوفمبر 2003، الجريدة الرسمية عدد 69 في 2003/11/12.

3-المرسوم الرئاسي 01/17 مؤرخ في 02 يناير 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحراس السواحل و تنظيمها، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 04 يناير 2017، عدد 01.

4-مرسوم رقم 71/64 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، الجريدة الرسمية رقم 1964/28.

5-المرسوم 285/82، المؤرخ في 24 شوال 1402، الموافق ل 14 غشت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في بجاية، الجريدة الرسمية رقم 33، المؤرخة في 27 شوال 1402، الموافق ل 17 غشت 1982.

6- المرسوم التنفيذي رقم 97-481 المؤرخ في 15 ديسمبر 1997، المتضمن إنشاء اللجنة الدائمة المكلفة بتفتيش البضائع المتلفة أو ذات الإقامة المطولة على مستوى الموانئ التجارية، المعدل و المتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-94 المؤرخ في 17 مارس 2010، الجريدة الرسمية عدد 19 الصادرة بتاريخ 21 مارس 2010.

7- المرسوم التنفيذي 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422، الموافق ل 6 يناير 2002، الذي يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية عدد 01، الصادر في 06 يناير 2002.

8-المرسوم التنفيذي رقم 02-118 المؤرخ في 03 أبريل 2002، المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية و المحلية للتسهيلات البحرية، الجريدة الرسمية عدد 83، الصادرة بتاريخ 21 مارس 2002.

9- المرسوم التنفيذي 359/11 المؤرخ في 19 أكتوبر 2011، المحدد لأحكام السلامة المتعلقة بنقل الأشخاص، الجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 2011/10/23، عدد 58.

10- المرسوم التنفيذي 139/06 المؤرخ في 26 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 24، الصادرة في 17 ربيع الأول 1427، الموافق ل 16 أبريل 2006.

11- المرسوم التنفيذي 363/08 المؤرخ في 10 ذي القعدة 1429، الموافق ل 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي 139/06، الجريدة الرسمية عدد 64، صادرة في 17 نوفمبر 2008.

سابعا: القرارات القضائية الجزائرية:

1-قرار صادر عن الغرفة التجارية للمحكمة العليا في 22/07/1997 رقم 153252، منشور بالمجلة القضائية، عدد خاص، ص 230.

2-قرار المحكمة العليا رقم 391372 صادر بتاريخ 07/02/2007 منشور بالمجلة القضائية العدد الأول، 2007، ص 351.

3-قرار المحكمة العليا رقم 1180449 الغرفة البحرية التجارية، الصادر بتاريخ 16-03-2017، المنشور بالمجلة القضائية العدد الأول، 2017، ص 230.

*باللغة الفرنسية:

Ouvrages :

1- PIERRE Bonassies, CHRISTIEN Scapel , Traité de droit maritime, L.G.D.J, 2006, n 1200.

2- RENE Rondière, Droit des transports, transport terrestre et aérien, 2 ème Ed, Dalloz, 1977.

Articles et doctrine :

- 1- Hadoum Kamel, Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports, Revue ADMO, Nantes, 1999.
- 2-Hadoum kamel, Les investissements maritime et portuaire en Algérie : la consécration du régime de la concession, revue Neptunus, centre de Droit maritime et Océanique, vol. 20, 2014.
- 3- PHILIPPE. Delebecque, La responsabilité du chargeur dans ses relations avec transporteur, DMF, 2008.
- 4- PIERRE Bonassies, droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 2^{ème} siècle, DMF, 2002.
- 5-RENE Rodière, Un faux problème celui des conteneurs, DMF, 1968.

Thèses et mémoires :

- 1-BOUKHATMI Fatima, aspects du contrat de transport de marchandise, par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat d'état en droit, université de senia, Oran, Algérie, 2002 .

Documents :

- 1- Code ISPS, adapté le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc Solas/conf.s/34, Annexe 1.

فهرس

I.....	إهداء
II.....	شكر
II.....	قائمة المختصرات
1.....	مقدمة:
11.....	الباب الأول: النظام القانوني الدولي للحاويات المنقولة بحرا
13.....	الفصل الأول: ماهية الحاويات المنقولة بحرا
13.....	المبحث الأول: مفهوم الحاويات المنقولة بحرا
14.....	المطلب الأول: الملامح العامة للحاوية المنقولة بحرا
15.....	الفرع الأول: نشأة وتطور منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات
17.....	الفرع الثاني: تعريف الحاويات المنقولة بحرا
17.....	أولاً: تعريف الحاويات وفقا للاتفاقيات الدولية
22.....	ثانياً: التعريف الفقهي والقضائي للحاويات
26.....	الفرع الثالث: التكييف القانوني للحاوية المنقولة بحرا
29.....	المطلب الثاني: أنواع الحاويات المنقولة بحرا وميزاتها
29.....	الفرع الأول: أنواع الحاويات المنقولة بحرا

29	أولاً: سفن الحاويات وأنواعها
40	ثانياً: أنواع الحاويات وفقاً لمقاييسها.
42	ثالثاً: أنواع الحاويات وفقاً للمواد المصنوعة منها.
45	الفرع الثاني: مميزات الحاويات
46	أولاً: مزايا نظام النقل بالحوايات
49	ثانياً: عوائق نظام النقل بالحوايات
53	المبحث الثاني: مجال تطبيق عقد النقل البحري في ظل نظام النقل بالحوايات
54	المطلب الأول: العمليات السابقة على تنفيذ العقد
54	الفرع الأول: تقديم الحاويات
55	أولاً: تقديم الحاوية من طرف الناقل البحري والعلاقة بين عقد الإيجار وعقد النقل البحري
58	ثانياً: الآثار القانونية المترتبة عن العلاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري
62	ثالثاً: الحاوية المقدمة من الغير
63	الفرع الثاني: تعبئة الحاوية
65	أولاً: تعبئة الحاوية من طرف الشاحن.
66	ثانياً: تعبئة الحاوية من طرف الناقل.
68	المطلب الثاني: العمليات المعاصرة لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع بالحوايات

69	الفرع الأول: استلام الناقل للحاوية وشحنها.
69	أولاً: استلام الناقل للحاوية
70	ثانياً: شحن ورفض الحاوية
79	الفرع الثاني: نقل الحاويات
81	الفرع الثالث: تفريغ الحاويات وتسليمها
81	أولاً: تفريغ الحاويات
88	ثانياً: تسليم الحاوية
89	الفصل الثاني: علاقة تطور نظام الحاويات مع الميناء
90	المبحث الأول: الميناء في زمن الحاوية
90	المطلب الأول: مفهوم محطات الحاويات (نهائي الحاويات)
90	الفرع الأول: تعريف محطات الحاويات
90	أولاً: من جانب القانون
92	ثانياً: من جانب الفقه
93	الفرع الثاني: طبيعة عمل محطات الحاويات
98	الفرع الثالث: أثر محطات الحاويات في تغيير مفهوم الميناء التقليدي
100	المطلب الثاني: تطور نظام النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية

- 101..... الفرع الأول: وضعية الموانئ الجزائرية في ظل نظام النقل بالحاويات
- الفرع الثاني: وظيفة شركات تداول الحاويات في الجزائر (حالة تطبيقية عن مؤسسة ميناء بجاية
- 103..... ومؤسستي ميناء الجزائر العاصمة ميناء جن جن)
- 106..... أولا: مؤسسة ميناء بجاية
- 108..... ثانيا: مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة
- 113..... ثالثا: مؤسسة ميناء وهران
- 117..... المبحث الثاني: أثر تطور نظام الحاويات على الموانئ ومحطات الحاويات
- 117..... المطلب الأول: أثر تطور نظام الحاويات في تعديل النظام القانوني لعقد النقل البحري
- الفرع الأول: أثر تطور نظام الحاويات في تغيير مفهوم عمليتي الشحن و التفريغ حسب الإتفاقيات الدولية
- 118.....
- 119..... الفرع الثاني: أثر الحاويات على بيانات سند الشحن
- 124..... الفرع الثالث: مدى تأثير الحاوية على بيانات وثيقة الشحن
- 126..... أولا: البيانات المقدمة من طرف الشاحن في وثيقة شحن الحاوية
- 127..... ثانيا: بيانات وثيقة الشحن في ظل النقل بالحاويات
- 133..... ثالثا: التّحفّظات⁰ في عصر الحاويات:
- 136..... المطلب الثاني: أثر محطات الحاويات على الموانئ
- 136..... الفرع الأول: دور النقل بالحاويات عبر الموانئ في تفعيل النقل متعدد الوسائط

- 139..... الفرع الثاني: دور النقل المتعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية
- 141..... الفرع الثالث: دور النقل من الباب إلى الباب في تفعيل نشاط محطات الحاويات
- 143..... الفرع الرابع: دور تطور حركة الحاويات في إنشاء الموانئ الجافة
- 144..... أولاً: إجراءات تفعيل نشاط و تطوير خدمات الموانئ الجافة في الجزائر
- 146..... ثانيا: العراقيل التي حالت دون تحقيق الفعالية للموانئ الجافة في الجزائر .
- 149..... الباب الثاني: التّظيم الدولي لأمن وسلامة الحاويات المنقولة بحرا.
- 151..... الفصل الأول: التّطبيقات القانونية والعملية لأمن وسلامة الحاويات على مستوى الموانئ
- 152..... المبحث الأول: التّطبيقات القانونية لأمن والسّلامة البحريين
- 153..... المطلب الأول: الإطار الإصطلاحي والقانوني للسلامة والأمن البحريين
- 153..... الفرع الأول: المعنى اللّغوي والإصطلاحي لمصطلحي الأمن البحري والسّلامة البحرية
- 153..... أولاً: مفهوم الأمن والسّلامة لغة واصطلاحاً
- 156..... ثانيا: إشكالية تداخل مجالات إهتمام الأمن والسّلامة البحرية
- 157... الفرع الثاني: أثر عدم ضبط المصطلح القانوني للأمن والسّلامة البحريين على المستوى التطبيقي
- 157..... أولاً: إنعدام الأمن القانوني لنظام الأمن والسّلامة البحريين
- 158.... ثانيا: التّأثير السلبي على صلاحيات الأطراف المتدخلة في تنفيذ قواعد الأمن والسّلامة البحريين
- 159..... المطلب الثاني: السفن المخصصة خصيصاً لنقل الحاويات كمعيار لضمان السّلامة والأمن البحريين

الفرع الأول: مفهوم السفن الحاوية ومعايير تمييزها عن السفن العادية من أجل تحقيق السلامة البحرية	160.....
الفرع الثاني: أهمية السفن الحاوية في تحقيق السلامة البحرية	161.....
المبحث الثاني: أثر الحاويات على سلامة وأمن النقل البحري	163.....
المطلب الأول: سلامة الحاويات	163.....
الفرع الأول: الإتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الحاويات بحرا	163.....
أولا: أنظمة الإيزو ISO	163.....
ثانيا: الإتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972.	165.....
الفرع الثاني: سلامة تعبئة الحاويات وشحنها	167.....
الفرع الثالث: معايير السلامة الخاصة بسقوط الحاويات بحرا	169.....
المطلب الثاني: أثر التحوية على أمن النقل البحري	171.....
الفرع الأول: الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار	172.....
أولا: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية	172.....
ثانيا: إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية	173.....
الفرع الثاني: أساليب التصدي الدولي للأفعال الإجرامية المرتكبة من جراء النقل بالحاويات	174.....
أولا: معالجة أمن الحاويات	174.....

179.....	ثانيا: ميكانيزمات رقابة البضائع المستوردة عن طريق النقل البحري بواسطة الحاويات
183.....	ثالثا: الأفعال الإجرامية المرتكبة من جراء النقل بالحاويات وطرق التصدي لها
188.....	الفصل الثاني: المسؤولية المترتبة عن نقل الحاويات عن طريق البحر
189.....	المبحث الأول: النظام القانوني الدولي لمسؤولية الناقل البحري للحاويات
191.....	المطلب الأول: أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري بالحاويات
191.....	الفرع الأول: مسؤولية الناقل البحري عن صلاحية الحاوية للحمولة والرحلة البحرية
191.....	أولا: إلتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة لنقل الحاوية
193.....	ثانيا: مسؤولية الناقل البحري بتقديم حاوية صالحة للنقل
195.....	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل في حالة نقل الحاويات على سطح السفينة
200.....	المطلب الثاني: المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات
201.....	الفرع الأول: الإطار القانوني الدولي لمسؤولية الناقل عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات
202.....	أولا: الطبيعة القانونية للمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة
205.....	ثانيا: الطبيعة القانونية للمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالحاوية
207..	ثالثا: الأساس القانوني لمسؤولية الناقل البحري المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات
	الفرع الثاني: الإطار القانوني لمسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري عن الأضرار اللاحقة
212.....	بالحاويات

- 212.....أولاً: المتدخلين في عملية النقل البحري بالحاويات
- 217.....ثانياً: مدى مسؤولية الأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري بالحاويات
- 223.....المبحث الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في ظل نظام النقل بالحاويات
- 224.....المطلب الأول: الإطار القانوني الدولي لتحديد مسؤولية الناقل في ظل نظام النقل بالحاويات
- 225.....الفرع الأول: تحديد مسؤولية الناقل البحري للحاويات على ضوء الإتفاقيات الدولية
- أولاً: تحديد مسؤولية الناقل في ظل النقل بالحاويات حسب اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924.....
- 225.....
- 227.....ثانياً: تحديد مسؤولية الناقل في النقل بالحاويات في ظل قواعد هامبورغ لسنة 1978
- 229.....ثالثاً: تحديد مسؤولية الناقل في النقل بالحاويات طبقاً لقواعد روتردام 2008
- 229.....الفرع الثاني: العلاقة بين الطرد والحاوية عند شحن البضائع في حاويات
- 230.....أولاً: موقف الفقه.....
- 230.....ثانياً: موقف القضاء.....
- 238.....الفرع الثالث: التحديد النقدي لمسؤولية الناقل البحري في ظل النقل البحري للحاويات
- 238.....أولاً: حساب التعويض على أساس الطرد أو الوحدة.....
- 240.....ثانياً: حساب التحديد على أساس الكيلوجرام.....
- 241.....ثالثاً: أسس احتساب حدود المسؤولية طبقاً لقواعد روتردام.....

242.....	رابعاً: أسس حدود المسؤولية عن التأخير
	الفرع الرابع: سقوط حق الناقل في الإستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية عن النقل بواسطة الحاويات
243.....	
246.....	المطلب الثاني: دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالحاويات
	الفرع الأول: الإختصاص القضائي للفصل في دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالحاويات
246.....	
250....	الفرع الثاني: التحكيم كجهة للفصل في دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالحاويات
253.....	خاتمة
259.....	قائمة المراجع
269.....	فهرس