

الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية

إشراف الأستاذ الدكتور نصر الدين سمار

مرتم كريد طالبة دكتوراه

جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل

dockridmeriem@gmail.com

كلية الحقوق / جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1

تاريخ النشر
26 ديسمبر 2018

تاريخ القبول
22 نوفمبر 2018

تاريخ الإيداع
02 أبريل 2018

الملخص:

يعد الشحن البحري أهم وسيلة نقل في العالم حيث يتركز الشحن الدولي عليه، ويتم عن طريق السفن والبواخر بأحجامها المختلفة وعملية شحن البضائع ورصّها التزام على عاتق الناقل البحري يعهد بها إلى مقاولين متخصصين في الشحن والتفريغ.

ومنه فقد تناولت هذه الدراسة بالبحث عمليتا شحن البضائع ورصّها على متن السفن العادية والحاويات سواء كان الشحن داخل عنابر أو سطح السفينة، وهذا في ظل القانون البحري الجزائري والمعاهدات الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع، وما تثيره هاتين العمليتين من إشكالات قانونية، إذ أصبحت أغلب المنازعات القانونية التي تنور بين الناقلين والشاحنين حول عمليتي الشحن ورص البضائع حيث تناولت كل من اتفاقية بروكسل نظاما خاصا يختلف عن الأحكام التي أخذت بها معاهدة هامبورغ وقواعد روتردام.

الكلمات المفتاحية: الشحن البحري، رص البضائع، حمولة السطح، رص الحاويات، العيب في الرص
سند الشحن الناقل البحري، الشاحن، مقاول الشحن والتفريغ.

The marine Shipping For The goods and connected operations in him according for the marine Algerian legislation and international conventions

Abstract:

The marine Shipping of The goods promises more important mean of transportation in the world, where the international Shipping concentrates on him, Road of the Ships and the different Ships is complete about Shipping operation lost and pressing here it is observance Falls under the responsibility of the marine transporter knows in her to two specialized contractors so in the Shipping and the empty ring.

This paper aims to Study operation Shipping of the goods and pressing her aboard the normal ships or the snack container where the Shipping was in side of the ware houses or on surface of the Ship, under the international conventions that organize the carriage of goods by sea. Considering that the bruxelles rules, take very different approaches to the issue of deck cargo from the homburg and Rotterdam rules.

Keywords: Marine Shipping, Stowage of goods, Dec cargo, Stowage of containers, Bill of lading, maritime carrier, Shipper, Stevedore.

مقدمة:

يعد الشحن البحري أقدم صور الشحن تاريخيا عن طريق السفن التجارية التي تطورت عبر الزمن لتصبح تلك البواخر والناقلات التجارية العملاقة ونظرا لأهميته منذ فجر التاريخ قامت الكثير من الدول ببناء أساطيل سفن تجارية لتسهيل حركة تبادل البضائع على مستوى العالم.

ولقد كان للتغيرات الاقتصادية والسياسية⁽¹⁾ المتلاحقة خلال السنوات السابقة تأثيرا كبيرا على قطاع النقل البحري، حيث تطورت السفن من عادية إلى ناقلات عملاقة، وظهرت سفن الحاويات ذات الأحجام الكبرى مما كان له أثرا على الموانئ، فأصبحت هذه الناقلات في حاجة إلى موانئ متطورة وكفاءة إدارية عالية للتعامل مع هذه السفن العملاقة، فأحدثت بذلك الحاويات ثورة في عالم شحن البضائع وغيّرت أنظمة الشحن العالمية⁽²⁾.

وتعتبر عملية شحن البضائع إحدى أهم عمليات النقل البحري، حيث يبدأ تنفيذ هذا الأخير باستلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن، وبعدها تأتي عملية شحن البضائع على متن السفينة، وترتبط هذه الأخيرة بعمليات أخرى وهي رص وتستيف وتثبيت البضاعة، فلا يمكن أن تتم الأولى دون العمليات الأخرى وهما عمليتان متكاملتان بالرغم من اختلافهما، فالشحن "chargement" عملية مادية تتمثل في رفع البضاعة من أرض الميناء ووضعها على متن السفينة، أما الرّص "l'arrimage" فهي عملية فنية تلي عملية الشحن وتتمثل في توزيع البضاعة ووضعها في الأماكن المخصصة لها في عنابر السفينة أو على سطحها والقيام بتستيفها بطريقة معينة.

وبالرجوع إلى التقنيات البحرية الداخلية ومنها التشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل البحري، فقد حدّدت من يلتزم من أطراف العقد بعمليتي الشحن والرّص، فهما التزام قانوني يقع على عاتق الناقل البحري، تنفيذا لعقد النقل البحري الذي أصبح اليوم يستتبع إبرام عقد الشحن والتفريغ، ومن تمّ صار لهذا الأخير ذات أهمية عقد النقل البحري، فقيام الناقل بشحن البضاعة وحرصها بمعداته وعمّاله أصبح أمرا نادر الوقوع لزيادة حمولة السفن في العصر الحديث، فأصبح لزاما عليه طلب خدمات شخص متخصص في الميناء يقوم بعمليات الشحن وهو مقاول الشحن والتفريغ.

(1) - وأهم هذه التغيرات الاقتصادية والسياسية التي أثرت على قطاع النقل البحري، ظهور الثورة التكنولوجية والصناعة الثالثة، ظهور الجات ومنظمة التجارة العالمية وهيمنة الشركات متعددة الجنسيات على نشاط الشحن... إلخ. راجع: حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المنائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "l'Epal"، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2007/2008، ص2.

(2) - يتم نقل 90% من البضائع بالحاويات التي ترص على سطح الناقلات البحرية العملاقة، إذ يبلغ عدد الشحنات التي يتم شحنها على مستوى العالم حاليا بـ 200 مليون حاوية سنويا.

ويرجع السبب الرئيسي لاختيارنا هذا الموضوع إلى أهمية عملية الشحن البحري للبضائع وما يصاحبها من عمليات خاصة كالرّص والتثبيت والتستيف والتثبيث سواء كان الشحن تقليديا أو عن طريق الحاويات، فقد أصبحت أغلبية المنازعات التي تثور بين الناقلين والشاحنين حول الشّحن والرّص، إذ جانب كبير من التلف والضرر الذي يلحق بالبضائع المنقولة بحرا في العصر الحديث يحصل أثناء تداولها تنفيذًا لعمليتي الشّحن والرّص خلال فترة وجودها في الميناء، ومنه بات من أهم المواضيع التي لا تزال تثار في هذا المجال الأخطاء التي ترتكب أثناء هاتين العمليتين نتيجة الإخلال بهما، وآثارهما على مسؤولية الناقل البحري وتابعيه، فباعتباره الطرف الاقتصادي الأقوى يصعب على الشاحن مواجهة الشروط التي يملئها الناقل في وثيقة الشحن لاسيما الإعفاء من المسؤولية في حالة هلاك أو تلف البضاعة أثناء شحنها أو رصها أو التأخر في ذلك، هذا الأمر ألحق ضررا بالغًا بالشاحنين مما أدى للمطالبة بالحد منها، كما أدى كذلك إلى نشوء نزاع كبير اشتركت فيه فيما بعد شركات التأمين والبنوك فاضطر الشاحنين إلى التأمين على بضائعهم بسبب عدم مسؤولية الناقل في كل مرة، فتفاقت المشكلات وتضخم النزاع وانقسمت الدول إلى قسمين أحدهما يدافع عن الناقلين والآخر عن الشاحنين، وأمام هذا الوضع بدأت الجهود الدولية تتحرك للتقليل من هذه النزاعات فصدرت مجموعة من القوانين والمعاهدات الدولية أهمها اتفاقية بروكسل لسنة 1924، والتي انضمت إليها الجزائر منذ 13 أبريل 1964، واتفاقية هامبورج لسنة 1978، وقواعد روتردام لسنة 2008، كما أن التشريعات الوطنية لكثير من الدول بما فيها الجزائر قد وضعت حيزا هاما في قوانينها الداخلية من أجل وضع إطار قانوني للشحن خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن هذه العملية، ومنه فقد سعت هذه المعاهدات والتشريعات الوطنية إلى توزيع المخاطر والمسؤولية بين الناقلين والشاحنين وتحقيق التوازن بين مصالح الطرفين و المتمثلة في:

- مصلحة الناقلين في إسقاط المسؤولية عن كاهلهم أو على الأقل التخفيف من أعبائها ما أمكن.
 - مصلحة الشاحنين في الحصول بأيسر الشروط على تعويض كامل مقابل ما يلحق بهم من ضرر نتيجة هلاك بضائعهم أو تلفها أثناء الشحن أو التأخر في شحنها.
- وبناء على ما تقدم ومن خلال هذه الدراسة سنعالج الإشكالية التالية:

ما هو النظام القانوني الذي يحكم عملية شحن البضائع والعمليات المرتبطة به في ظل القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية المنظمة لنقل البضائع عن طريق البحر؟ وإلى أي مدى

تمكنت هذه الاتفاقيات الدولية والتشريع البحري الجزائري من تحقيق الموازنة المطلوبة بين مصالح الشاحنين والناقلين خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي يصيب البضاعة اثناء الشحن والرص؟

ولقد اتبعنا في هذه الدراسة المنهج التحليلي الوصفي، كون الموضوع يندرج تحت المواضيع القائمة على الوصف والتحليل وذلك لإعطاء قراءة تحليلية تفسيرية نقدية للنصوص القانونية ومدى مطابقتها للواقع، كما استعملنا في بعض المواقع المنهج المقارن للمقارنة بين القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية المنظمة لهذا الموضوع، ومنه فقد جاء تفصيل هذا البحث كالآتي:

المبحث الأول: التنظيم القانوني للشحن العادي للبضائع والعمليات المتصلة به.

المطلب الأول: شحن البضائع ورصها في عنابر السفينة.

المطلب الثاني: شحن البضائع ورصها على سطح السفينة.

المبحث الثاني: التنظيم القانوني لشحن البضائع عن طريق الحاويات.

المطلب الأول: مفهوم الحاويات وأهميتها في الشحن البحري للبضائع.

المطلب الثاني: العمليات الواجبة في ميناء شحن الحاويات.

المبحث الأول: التنظيم القانوني للشحن العادي للبضائع والعمليات المتصلة به.

شحن البضائع على السفينة هي عملية من عمليات النقل البحري، فلا يمكن إتمام هذه الأخيرة دون شحن البضائع في السفينة، حيث يبدأ تنفيذ عقد النقل⁽¹⁾ باستلام الناقل للبضاعة من ميناء الشحن وينتهي بتسليمها لصاحبها في ميناء الوصول، والوضع العادي أن يكون شحن البضائع على السفينة في ميناء الشحن لاحقا على استلام الناقل لها من الشاحن⁽²⁾.

(1) - عملية الشحن لها أهمية بالغة في تنفيذ عقد النقل البحري فهي مرحلة من مراحل تنفيذه ولها دور في تحديد مجال عقد النقل البحري وعاملا لتحديد بداية مجال العقد. راجع في ذلك: د/ إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) الطبعة الأولى، الكويت 1975، بند 34. راجع:

-P. Bonnassies , G . Scapel , traité de droit maritime, L.G.D.J, 2006,p643 n1010

(2) - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 19.

وعملية الشحن هي عملية مادية تسمح بوضع السلع على ظهر السفينة، وتتطلب هذه الأخيرة رصها وتثبيتها جيداً وذلك باحترام قواعد معينة ومعايير محددة فهي عملية لصيقة ومرتبطة بالشحن. فالأصل في عملية الشحن هو أن توضع البضائع في عنابر السفينة، ولكن قد يلجأ الناقل إلى شحنها على سطح السفينة في حالات معينة وهو الاستثناء، وستتناول هذين النوعين من الشحن في المطلبين التاليين:

المطلب الأول: شحن البضائع ورصها في عنابر السفينة:

الوضع العادي أن يتم شحن البضائع برفعها من الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، أو رفعها ونقلها عبر حواجز السفينة ووضعها داخل العنابر، فلا يمكن أن تتم عملية الشحن بطريقة عشوائية، حيث تتطلب هذه الأخيرة القيام برص وتثبيت البضائع، ومنه سنتناول في هذا المطلب، شحن البضائع في عنابر السفينة (الفرع الأول)، ورص هذه البضاعة وتثبيتها وتثبيتها (الفرع الثاني) الفرع الأول: الالتزام بعملية شحن البضائع.

أولاً: تعريف عملية الشحن وآلياتها

يقصد بعملية شحن البضائع عملية رفع هذه الأخيرة من الرصيف إلى ظهر السفينة بأي وسيلة⁽¹⁾، سواء بواسطة رافعات السفينة Plans de Navire ، عندما لا تستطيع هذه الأخيرة الرسو بمحاذاة الرصيف، أو بواسطة رافعات الميناء أو الروافع العائمة، أو بواسطة الأنابيب والخراطيم⁽²⁾، إذا كانت طبيعة البضاعة مواد سائلة كالنفط⁽³⁾ أو عن طريق الصّب عند شحن الحبوب، أو الدّرجة بالنسبة لشحن المركبات، وكثيراً من الأحيان لا تستطيع السفينة الرسو بمحاذاة الرصيف لأسباب ما⁽⁴⁾ فترسو

(1) - وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان، الطبعة الأولى، 2011، ص 88

(2) - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، سنة 2011/2012، ص 118.

(3) - يوسف حسن يوسف، النقل و الشحن و التأمين البحري في ضوء القانون الدولي المركز القومي للإصدارات القانونية الطبعة الأولى، 2013، ص 62.

(4) - قد يعود سبب عدم قدرة السفينة على الرسو بمحاذاة الرصيف نتيجة للضغط الموجود في الميناء وتزايد عدد السفن التي ستشحن أو تفرغي حمولتها حيث يصل معدل انتظار السفن المرات إلى أسبوع مما يؤدي إلى ارتفاع أسعار الشحن، راجع:

يمكن ما داخل المرفأ en rade ، وفي هذه الحالة يتم الاستعانة بالمواعين chalands والصنادل Allèges للشحن والتفريغ من و إلى السفينة ،ويرى بعض الفقه أنّ هذا النوع من الشحن لا يدخل في عملية الشحن⁽¹⁾ بل هو مجرد عملية تسبق الشحن لأن عملية الشحن هي تلك العمليات التي تؤدي إلى نقل البضاعة على ظهر السفينة مباشرة والتي تكون في الأصل داخل عنابر وأقسام السفينة. وتثبت واقعة الشحن عادة بسند الشحن ويمكن إثباتها كذلك بكافة الطرق باعتبارها واقعة مادية⁽²⁾، حيث يصدر الشاحن قبل الشحن بيانا يسمى بيان الشحن déclaration d'embarquement، يتضمن ذكر نوع البضاعة المشحونة كميتها، نوعها، حجمها... إلخ، وبعد اطلاع الناقل أو وكيله أو مقال الشحن والتفريغ عليه وتحرير بياناته يسلم الشاحن إذن بالشحن permis de chargement ، يسمح له فيه بشحن البضاعة على ظهر السفينة، ويذكر في سند الشحن طريقة الشحن في العنابر أو السطح، وبعدها يسلم الشاحن إيصال مؤقت Reçu provisoire، بما شحن وكل هذه الأوراق يضمها دفتر يسمى تذكرة السطح⁽³⁾

.Bl/ Bill of lading, Billet de Board

وتثير عملية الشحن على الصعيد العملي إشكاليات عديدة لها علاقة بمهلة ومدة شحن البضائع، ومنه فأي تراخي في عملية شحن البضاعة في الوقت المحدد يؤدي إلى تأخير السفينة وتعطيل استثمارها لذا لا بد من وضع ضوابط لإتمام عملية الشحن وحساب المدة المتفق عليها، ومنه على الناقل أن يبذل المهمة الكافية لإتمام عملية الشحن في الوقت المحدد لها، فإذا لم يرد اتفاق بين طرفي العقد على مدة الشحن وجب الرجوع إلى العرف السائد في الميناء⁽⁴⁾، والإخلال بهذا الالتزام يستوجب التعويض من

أسعد عباس هدى الأسدي، نظرية صفوف الانتظار وتطبيقاتها على الموانئ التجارية العراقية، مقال منشور في مجلة دراسات البصرة، العدد 12 سنة 2011، ص338.

(1)-R .Rodière , traité général de droit maritime , Dalloz , p144.

(2)-د/كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، بند535.

(3)- كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ، المرجع السابق، ص24.

(4)- لا يدخل في حساب مهل الشحن العطل الرسمية، وقد يقدم الناقل مكافئة للمقاول إذا أسرع في تنفيذ مهمة الشحن، ويصرف علاوة تسمى بعلاوة السرعة prime de rapidité وتحسم من الأجرة المستحقة، وإذا انتهت مهلة الانتظار اللاحقة

الطرفين سواء كان التأخير من الناقل أو المقاول المتعاقد معه في القيام بعملية الشحن، أو من الشاحن في تسليم البضاعة للشحن في الوقت المحدد.

ثانياً: نطاق الالتزام بالشحن وطبيعته.

تعرضت الاتفاقيات الدولية⁽¹⁾ وكذا التشريعات الداخلية والتي تعني بإيراد تنظيمًا قانونيًا لعقد النقل البحري لتحديد من من أطراف العقد الذي يلتزم بعملية الشحن، فبالرجوع إلى أحكام اتفاقية بروكسل 1924 لسندات الشحن (المادة الثانية)⁽²⁾ فإن الالتزام بعملية الشحن والتفريغ يقع على عاتق الناقل البحري، فيتحمل بذلك الالتزامات التي نصت عليها المادة، وهي تتعلق بشحن البضائع وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها، وهذا يعني أن مسؤوليته عنها وفقاً لهذه الاتفاقية تشمل المرحلة البحرية التي تنقضي بين الشحن والتفريغ المادة 1/ف هـ، وهي مسؤولية تحظر الاتفاق على إعفاء الناقل منها أو التخفيف منها (م3/ثانياً)⁽³⁾، وعليه فأى اشتراط في سند الشحن مفاده الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها يعتبر باطلاً ولا أثر له. (م811ق ب ج، م3/ف8 من اتفاقية بروكسل، م23/ف23 اتفاقية هامبورغ).

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورج، فوفقاً لأحكامها يلتزم الناقل البحري بعملية الشحن والتفريغ، وحسب نص المادة 4/ف1، فإن مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهده في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، فيتحمل بذلك عمليات شحن

عند الانتهاء من الشحن والتفريغ، تبدأ مهلة إضافية جديدة يحددها الاتفاق أو العرف وللريان أن يطلب عن كل يوم تعويضاً، راجع: وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 93.

(1) - اتفاقية بروكسل لسنة 1924، الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن المعدلة ببروتوكول 1968، اتفاقية هامبورج لسنة 1978، اتفاقية روتردام 2008.

(2) - نصت المادة 2 من اتفاقية بروكسل على أنه: "مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها ورسها ونقلها وحفظها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة".

(3) - رددت المادة 2/3 معاهدة بروكسل التزامات الناقل، فقد جاءت أحكامها أمرة ملزمة تتعلق بالنظام العام فلا يجوز مخالفتها، ومنه لا يجوز لأطراف العقد الاتفاق على أن يلتزم الشاحن بعملية شحن البضاعة وأن لا يكون عبء التفريغ على عاتق المرسل إليه، فطبقاً للاتفاقية يعد الناقل الملتزم الأساسي بعملية الشحن.

البضاعة وحرصها ونقلها وفكها وتفريغها وتسليمها، وعليه فإن المادة 5 من الاتفاقية تجعل الناقل مسؤولا عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء الشحن أو التأخير في شحنها. أما اتفاقية روتردام فقد نصت على هذا الالتزام في نص المادة 13/ف1⁽¹⁾، وعملا بهذه الأخيرة يقوم الناقل بتسليم البضاعة وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها والاعتناء بها ثم تسليمها، فهذه الالتزامات تقع حتما على الناقل أو من يكلفه بها (مقاوم الشحن والتفريغ)، ويجب أن ينفذها على نحو ملائم، إلا أنه ورد في الفقرة الثانية من المادة أنه يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضاعة أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد، ونشير إلى أن اتفاقية روتردام عكس اتفاقية بروكسل وهامبورغ فقد وسعت في المدة التي يتحمل فيها المسؤولية م12/ف1 تبدأ من استلام الناقل للبضاعة إلى غاية تسليمها لصاحبها وهي بذلك تشمل عمليتي الشحن و الرص.

ومنه نستنتج من نص المادة أنه هناك التزامات تتعلق بالنظام العام لا يجوز نقل عبئها على عاتق الشاحن وهي تحميل البضائع ومناولتها وتستيفها وتفريغها. وبالرجوع إلى المشرع الجزائري نجد نص في المادة 773 ق ب ج على أنه: "يقوم الناقل بالعبارة التامة على تحميل وحرص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن" فمن خلال نص المادة نستنتج أن الناقل البحري

(1)- نصت المادة 13/ف1 من اتفاقية روتردام على ما يلي:

"1- يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته حسبما حددت بالمادة 12 ورهنا بأحكام المادة 26 بتسليم البضائع وتحميلها ومناولتها وتستيفها ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وعبارة.

2- بصرف النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة ودون المساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصل 5 إلى 7 يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه، تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد"

يلتزم بشحن البضاعة في السفينة ما لم يتفق على خلاف ذلك، ومنه فالتزام الناقل بالشحن ليس من النظام العام طبقا للتشريع البحري الجزائري فيمكن تحميل الشاحن عبء الشحن. فالمرشع الجزائري وقف موقف وسط بين اتجاه اتفاقية بروكسل واتفاقية هامبورج، حيث جعل القاعدة القانونية تلزم الناقل بالشحن، إلا أنه أرادها مكتملة لإرادة الأطراف، ومنه فيجوز تحميل عبء هذه العملية الشاحن إذا اتفقا على ذلك شرط أن يبلغ هذا الأخير كتابة، هذا من الناحية القانونية، أما من الناحية التطبيقية أو العملية فإن كل من الناقل البحري أو الشاحن لا يتولى تنفيذ الشحن المادي بنفسه وإنما يتولاه مقال الشحن والتفريغ، لكن تحت إشراف الناقل، كما قد يتضمن سند الشحن شرطا بالتزام الشاحن بإتمام عملية الشحن وعادة ما يقترن هذا الشرط بشرط آخر وهو توكيل الناقل في التعاقد مع المقاول ويترتب على ذلك أن الناقل يمكن له أن ينجز عملية الشحن بالكيفية التي يراها ملائمة تحت إشرافه مع نقل تبعة المخاطر التي قد تنجم عنها، بالإضافة إلى أعبائه المالية إلى الشاحن⁽¹⁾، ونشير إلى أن التزام الناقل بشحن البضاعة هو التزام بوسيلة طبقا للتشريع البحري الجزائري⁽²⁾ فيجب شحنها بدقة وعناية، وتختلف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها، فتحدد إما اتفاقيا بين الناقل والشاحن أو حسب أعراف ميناء الشحن⁽³⁾ وتقدر درجة العناية حسب نوع البضاعة المراد شحنها وهذا ما نص عليه المرشع الجزائري، حيث فرق بين البضاعة التي تحتاج إلى عناية عادية وتلك التي تتطلب عناية خاصة⁽⁴⁾، إذا فعلى الشاحن تبليغ وإخطار الناقل بذلك خاصة البضائع الخطيرة، ويوضع ذلك كتابيا

(1)- هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ص256.

- محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2006، ص332.

(2)- Abdellah Aboussourour, Exécution de contrat de transport de marchandise en droit marocain et en droit français , létect 2004 , p215,N299.

(3)- أما بالنسبة لاتفاقية بروكسل فإن على الناقل بذل عناية تامة وكافية فالتزامه التزام مطلق أي التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام بعناية، راجع: على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية 1989ص167.

(4)- تطرقت اتفاقية بروكسل إلى هذه النقطة دون إعطاء وصف لهذه الأخيرة بخلاف اتفاقية روتردام م13/ف1 التي ألزمت الناقل بعملية الشحن بطريقة مناسبة، علاوة على ذلك يمكن أن ينقل عبء الشحن إلى الشاحن أو المرسل إليه على أن يبقى الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء عملية الشحن.

على البضاعة، ومنه لا يعد الناقل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق البضاعة أثناء الشحن إلا إذا تم إثبات أن الناقل لم يبذل عناية لازمة.

الفرع الثاني: الالتزام برص البضاعة وتثبيتها والمعايير المعتمدة في ذلك.

سنتناول في هذا الفرع تعريف عملية رص البضاعة في عنابر السفينة والمعايير والإجراءات الواجب إتباعها (أولاً) وحالة الخطأ في الرص (ثانياً).

أولاً: تعريف رص البضائع Arrimage - Stewage

يقصد به تعيين موضع البضائع وترتيبها وتثبيتها وتوزيعها على مختلف الأماكن المخصصة لاستقبالها داخل عنابر السفينة بطريقة نظامية وتثبيتها⁽¹⁾ سواء ببعضها البعض، أو بالحبال أو الركائز لمنعها من الانزلاق والاصطدام ببعضها حفاظاً على توازن السفينة وسلامتها.

ومنه يمكن القول أن عملية الرص هي عملية فنية تختلف عن عملية الشحن (مادية) التي تعتمد على مخطط أو خريطة الشحن⁽²⁾ توضح مكان مختلف الحمولة داخل العنابر حيث يراعى في إعدادها عوامل عدة⁽³⁾ إتباعها يؤدي إلى ثبات السفينة وأمنها، وهذا ما يعرف بالمفهوم الملاحي، والحفاظ على أمن البضاعة وهو ما يسمى المفهوم التجاري⁽⁴⁾ ومنه فالرص الجيد للبضاعة لا يكون إلا بوجود خريطة شحن ورص جيدة، وتنفيذ ومراقبة جيدة وهو انعكاس لتنفيذ عقدي الشحن والتفريغ وعقد النقل

(1) - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2006، ص 82، راجع كذلك عادل علي المقدادي، القانون البحري مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع سنة 1999، ص 304. محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 304.

(2) - تسهل خريطة الشحن تداول وتحريك البضائع سواء عند الشحن أو التفريغ، راجع كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، المرجع السابق، ص 51، 52.

(3) - منها طبيعة كل بضاعة وحجمها، فلا يوجد تنظيم قانوني لهذه العملية، وعليه فقد جرى العمل أن يكون الرص طبقاً لما اتفق عليه في العقد أو وفقاً لعادات الميناء، وفي هذا الصدد لم يحدد قواعد عملية الرص، خلافاً للاتفاقيات الدولية التي حددت هذه القواعد أهمها معاهدة لندن لسنة 1966، الخاصة بمخطوط الشحن، والتي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64-79 المؤرخ في 2 مارس 1964.

(4) - جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2007/2008، ص 91-92.

البحري للبضائع، ومنه فالتزام الناقل بعملية الرص هو التزام قانوني⁽¹⁾ وكل شرط تعاقدى يهدف لإبعاد المسؤولية عنه أو تحديدها يعد باطلاً طبقاً لنص المادة 811 ق ب ج، أما سلامة عملية الرص فهي التزام يقع على عاتق الريان الذي يقوم بهذه العملية نيابة عن الناقل سواء قام بها رجال الطاقم أو مقاول الشحن والتفريغ، حيث تتم تحت إشرافه ومسئوليته⁽²⁾ ويقوم بها بعناية تامة.

وقد يتعرض الريان أثناء عملية الرص إلى اكتشاف وجود بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو شحن بضاعة خطيرة لم يكن يعلم بها قبل الرحلة.

ففي الحالة الأولى، للريان الحق في إخراج البضاعة من السفينة وإرجاعها إلى مكان استلامها للشحن، أو الإبقاء عليها ويتقاضى أجراً يدفع له يعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في مكان الشحن.

أما إذا اكتشف الريان أن البضاعة المشحونة والمرصوصة بضائع خطيرة⁽³⁾ فقد أجازت المادة 778⁽⁴⁾ ق ب ج، له إخراجها وإتلافها وإزالة خطورتها في أي وقت، إلا أنّ المادة لم توضح بصفة خاصة الوقت سواء أثناء عملية الرص أو أثناء الرحلة أو في أي مكان آخر، لذا على الناقل إثبات عدم علمه بطبيعة البضاعة قبل شحنها، وأنه ما يرضى بشحنها لو علم بطبيعتها، ومنه تسقط مسؤولية الناقل

(1)- المادة 773 ق ب ج، 2 و 2/3 اتفاقية بروكسل، م 1/4 ف اتفاقية هامبورج، م 1/13 قواعد روتدام

(2) -د/ علي البارودي، المرجع السابق، ص 176.

(3) - جاء مصطلح البضائع الخطرة في اتفاقية هامبورج، وجاء في اتفاقية بروكسل على أن البضائع القابلة للالتهاب والانفجار أو هي تلك البضائع التي كان الناقل لا يرضى بشحنها لو علم بطبيعتها.

(4) - نصت المادة 778:

"إذا لم يجر إعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للإشعال أو الانفجار أو بضائع خطيرة والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض، ويعد شاحن هذه البضائع مسؤولاً عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها.

وإن كان بعض من هذه البضاعة محملاً على متن السفينة بمعرفة ومرافقة الناقل أصبح يشكل خطراً على السفينة أو على الحمولة فإنه يمكن تنزله بنفس الشكل وإتلافه أو جعله غير ضار من طرف الناقل دون أية مسؤولية على الناقل ما لم يترتب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل."

وتقوم مسؤولية الشاحن الذي لم يعلم الناقل بطبيعة البضاعة، ويتحمل أضرار تلف البضاعة وجميع المصروفات التي تكبدها في إخراج وإتلاف البضاعة.

وفي حالة علم الناقل بطبيعة البضاعة فإنه يجوز للناقل تنزيل البضاعة بنفس الشكل وإتلافها دون أي مسؤولية على الناقل ما لم يترتب عن ذلك خسائر مشتركة إذا كان لها محل حسب نص المادة 778/ف2.

ثانياً: العيب في الرّص

كما سبق ذكره عملية الرّص عملية فنية لها علاقة مباشرة مع أمن السفينة والحمولة يلتزم بها الناقل، ومنه فحدوث ضرر مرتبط بسوء تنفيذ التزام الرص بطريقة ملائمة يعني خطأً ومسؤولية الناقل حتى وإن كان الخطأ في الأصل هو خطأ المقاول على اعتبار أن الناقل ملزم بمراقبة والإشراف على المقاول. وقد تثار منازعة حول الرص الرديء أو الخطأ في الرص، ومنه فتحديد نوع الخطأ المرتكب هو الذي يحدد مسؤولية الناقل، ويثور تساؤل هنا عما إذا كان الخطأ أو العيب في الرص يعتبر خطأً ملاحياً أو تجارياً.

وتكثيف⁽¹⁾ نوع الخسائر المرتكبة من قبل الناقل يكون بالتفرقة بين مفهوم الخطأ الملاحى والتجاري، وتبدو أهمية هذا التكثيف في حالة ما كان الخطأ في الرص ملاحياً، فيعفى الناقل قانونياً من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عنه (حالة من حالات الإعفاء القانوني م803/ف ب ق ب ج)، أما إذا اعتبر خطأً تجارياً فيعني مسؤولية الناقل البحري عن الضرر الذي أصاب البضاعة، وبالرجوع إلى الفقه فقد عرف اختلافاً حول نوع الخطأ المرتكب أثناء الرص، فغالبية الفقه يرى أن الخطأ في الرص قد يكون ملاحياً أو تجارياً.

(1)- مسألة تكثيف الخطأ من اختصاص القضاء، فهو يكيّف نوع الخطأ في الرص بالرجوع للمعايير التجارية والملاحية، فيكون ملاحياً إذا أخل الناقل بسلامة وأمن السفينة وهذا يعنى الناقل من المسؤولية ويكون تجارياً إذا لم يتخذ عند الرص التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة، وعليه إثبات سلامة الرص عن طريق إجراء معاينة من قبل خبراء تستيف مختصين، وهي قرينة بسيطة تخضع لتقدير القاضي. R Rodiere et du pontavice, Droit maritime, précis. -Daloz, 12eme éd 1997n 370 .

فيأخذ الوصف الأول متى ارتكب الناقل أو تابعيه خطأً تقنياً يؤثر على ثبات وأمن وسلامة السفينة، هنا يعنى الناقل من المسؤولية ويأخذ وصف تجاري إذا تعلق بسلامة البضاعة وهو موجب للتعويض. وبالرجوع إلى القانون الجزائري، المشرع لم يحدد مفهوم الأخطاء الملاحية⁽¹⁾، ولم يفرق بين الخطأ الملاحي أو التجاري، مع أنه اعتبر الخطأ الملاحي معنى من المسؤولية للناقل (م/803/ب)، إلا أن القضاء يكيف هذه الأخطاء في الرص على أنها أخطاء تجارية تستوجب التعويض⁽²⁾، ومنه يجب الرجوع إلى مصدر أحكامها في اتفاقية بروكسل م/4/2.

أما اتفاقية هامبورج جاءت بحكم مخالف للقانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل واعتبارها أن الخطأ الملاحي ليس معنى من المسؤولية، وحكم في صالح الشاحنين وعلى اعتبار أنه يتناقض مع إلزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية قبل بدء عملية النقل إلى حين وصول البضاعة وهو ذات الحكم الذي جاءت به قواعد روتردام 2008 بعدم نصها على الخطأ الملاحي كسبب من أسباب الإعفاء القانوني للناقل من المسؤولية⁽³⁾.

المطلب الثاني: شحن البضائع ورصها على سطح السفينة

الأصل هو أن تشحن البضائع وترص داخل عنابر السفينة المعدة لها والتي تتفق مع طبيعة ونوع كل بضاعة تجنبا للتلف والهلاك⁽⁴⁾، لأن شحن البضاعة ورصها على سطح السفينة يعرضها للأخطار أثناء الرحلة البحرية (العواصف، الأمطار، الرياح، الانزلاق والسقوط في البحر)، كما يعرض السفينة

(1) - راجع المادة 2 / 4 من اتفاقية بروكسل.

(2) - قرار مؤرخ في 1991/6/22، ملف رقم 73657، حيث أثار الناقل مسألة القوة القاهرة للتهرب من الالتزام بالرص والتثبيت، فقررت المحكمة العليا أنه يجب أن يثبت عدم القدرة على التوقع والمقاومة لوجود قوة القاهرة تعفيه من المسؤولية، ومنه فالقضاء بما يخالف هذا المبدأ يعد مخالفاً للقانون.

(3) - تعتبر الجزائر دولة شاحنة، والخطأ الملاحي سبب من أسباب إعفاء الناقل فهو بذلك يخدم مصلحة الناقلين، ويتعارض مع مبدأ إعداد السفينة صالحة للملاحة، ومنه كان أجري بالمشرع الجزائري حذف الخطأ الملاحي، فحتى التوجه الدولي ألغى هذه الحالة (اتفاقية روتردام).

(4) - سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة الطبعة الأولى، 1969، ص 365.

للاختلال في التوازن⁽¹⁾ ومنه فالقاعدة العامة هي عدم جواز الشحن والرص على السطح، إلا أنه يرد على هذه القاعدة استثناءات وحالات يجوز فيها للناقل شحن البضاعة ورصها على السطح. وبالرجوع إلى التشريع البحري الجزائري، والاتفاقيات الدولية نجد أنها تبين في الرأي حول هذه النقطة، لذا سنتناولها وفق التشريع الجزائري (الفرع الأول)، ثم الاتفاقيات الدولية (الفرع 2).

الفرع الأول: شحن البضائع ورصها على السطح طبقا للقانون البحري الجزائري

كقاعدة عامة الشحن والرص على سطح السفينة غير جائز في القانون البحري الجزائري، وهذا ما تؤكدته المادة 774 ف1 على أن المشرع قد أورد على قاعدة حظر الشحن على سطح السفينة استثناءات جاءت في المادة 774 ق ب ج: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم. وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ذلك إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن".

فمن خلال نص المادة نستنتج أن المشرع الجزائري قد اشترط شرطين من أجل شحن ورص البضاعة على السطح وهما:

الشرط الأول: أن يكون الشحن أو التحميل على سطح السفينة لا يجد من أمن الرحلة ونظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم، وهذا الاستثناء جاء استجابة لما تفرضه طبيعة بعض البضائع كالمواد الخطرة، وحجمها كالأخشاب، لذا لا بد على الناقل إعلام الشاحن بكيفية شحنها لطبيعتها وصعوبة مناولتها.

الشرط الثاني: حصول اتفاق بين الأطراف على الشحن وعلى سطح السفينة، يتم كتابة سواء على سند الشحن ذاته أو سند مستقل، وفي حالة لم يتم الاتفاق بين الأطراف، فالناقل يلتزم بإبلاغ الشاحن بذلك⁽²⁾.

(1)- وجددي حاظوم، المرجع السابق، ص 98.

(2)- يونس علي حسن، القانون البحري، القاهرة، 1963، ص 367.

والمشروع الجزائري لم يوضح طبيعة هذا الإعلام وكيفيته وهل هو كتابي أو شفوي⁽¹⁾ لذا كان يستوجب عليه ذكر ذلك في نص المادة 774/ف2.

نفس الأمر بالنسبة للرص والتستيف على سطح السفينة l'arrimage en ponté فالأصل أن يتم رص البضائع وتستيفها داخل عنابر السفينة⁽²⁾ (les calls) التي يجب أن تكون مجهزة لاستقبال البضاعة، فيعتبر خطر تضرر البضاعة المرصوفة على السطح قائماً دائماً.

ومنه فالقانون البحري الجزائري يختلف عن معاهدة بروكسل⁽³⁾ في تنظيمه للتحميل على السطح، فلم يستثنى شحنة السطح من نطاق المسؤولية التي أوردتها المادة، والتي تقضي بأن الناقل ضامناً لهلاك البضائع منذ استلامها إلى حين تسليمها ومنه فمسؤولية الناقل عن البضائع التي يتفق على شحنها على السطح لا تختلف عن مسؤوليته بالنسبة للبضائع المشحونة داخل عنابر السفينة.

ومنه يمكن القول أن للرص على السطح تأثيراً على مسؤولية الناقل وله دوراً في تحديد القانون الواجب التطبيق، إذ تعد باطلة كل الشروط التعاقدية التي تهدف إلى إعفاء الناقل أو تابعيه من المسؤولية أو تحديدها، غير أنه استثناء عن القاعدة السالفة الذكر يمكن لكل من الشاحن والناقل الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل البحري والتعويض في حالة شحن البضائع على السطح وتعرضها للهلاك 812 ق ب ج.

(1) - الناقل هو الذي يقوم بتحرير وثيقة الشحن عند الاستلام والشحن، وعادة لا يوقع الشاحن على تلك الوثيقة ومنه حتى ولو تم ذكر كيفية الشحن والرص، فإن الشاحن لا يوقع عليها، فهي بذلك لا تقوم مقام الإعلام، لذا لا بد من إعلامه بكيفية شحن البضاعة هو أمر ضروري وإلزامي بموجب إذن كتابي إلا أنه في جميع الأحوال التي تشحن فيها البضاعة على السطح يجب أن يذكر في سند الشحن حماية للغير حامل السند حتى يعلم بكيفية الشحن.

(2) - عنبر السفينة: هو بناء واسع داخل السفينة في الجزء السفلي لها تشحن وتخزن فيه البضائع، وهو عبارة عن أقسام أو أروقة مجهزة لشحن البضائع العادية والحساسة منها، وهي أنواع عنبر سفينة ثابت درجة الحرارة و عنبر معزول حرارياً، كما توجد عنابر السطح مخصصة لاستقبال شحنات السطح، عنابر حاويات مقسمة لخلايا. أما سطح السفينة: فهو الجزء العلوي المكشوف منها، وهو في الأصل غير مخصص للشحن إلا في بعض الحالات المسموح بها قانونياً وباتفاق الأطراف.

(3) - راجع الفرع الثاني من المطلب الأول، ص8.

ويعد هذا الاستثناء نتيجة طبيعية لموافقة الشاحن على هذا النوع من الرص من جهة وطبيعة هذا النوع من النقل من جهة لذا فإنّ القضاء الجزائري يرى أنه للناقل اشتراط إعفائه من المسؤولية الناتجة عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة في حالة شحنها على السطح⁽¹⁾.

الفرع الثاني: رص البضائع على السطح طبقاً لأحكام المعاهدات الدولية.

لا تسري أحكام معاهدة بروكسل على شحنة السطح التي تكون قد نقلت بهذه الطريقة، ومنه فقد استبعدت معاهدة بروكسل الشحنة المنقولة على السطح والمتفق على نقلها، فقد نصت المادة الأولى فقرة ج على أن: "البضائع تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع، عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة، وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة"، ومن ثم ترك أمر نقلها للحرية التعاقدية، فلا تطبق بشأنها قواعد المسؤولية الواردة في المعاهدة⁽²⁾، ومنه فلا تطبق الأحكام الخاصة لمسؤولية الناقل على البضائع التي تتكون من حيوانات حية أو بضائع منقولة على السطح، وحيث يأذن الشاحن للناقل بشحن و رص على السطح يجب على الناقل إذا أراد استخدام الرخصة المقررة له بهذا الإذن بشحن البضاعة على السطح أن يحظر الشاحن إلا إذا تضمن سند الشحن شرطاً يعني الناقل من هذه الأخطار.

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورج، فالقاعدة طبقاً لها هو حظر نقل و رص البضاعة على سطح السفينة، وأن ذلك يجوز استثناء في الأحوال التي عددها القانون وتلك التي أوردتها الاتفاقية في المادة 1/9 حيث نصت على أنه: "لا يجوز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إلا إذا تم هذا الشحن بموجب اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف المتبع في تجارة معينة أو إذا اقتضته قواعد أو لوائح قانونية"، ومنه فالاتفاقية أتت فيما يتعلق بشحنة السطح بثلاث حالات يجوز فيها الشحن بهذه الكيفية وهي:

1- وجود اتفاق بين الناقل والشاحن على نقل البضائع على السطح.

2- إذا كان العرف المتبع في تجارة معينة تجيز النقل على السطح.

(1)- المحكمة العليا، الغرفة لتجارية البحرية 1997/4/8، غير منشور.

(2)- المادة لم تشير إلى حالة وجود عرف يجيز الشحن على السطح لكن التطبيق العملي أخذ هذا العرف كما أن المعاهدة لم تجيز شحنة السطح بالنسبة للملاحة الساحلية، وهذا أمر بديهي لأن المعاهدة تحكم النقل الدولي للبضائع.

3- إذا اقتضى هذا النوع من النقل قواعد قانونية أو لوائح تنظيمية.

وقد اشترطت المعاهدة أن يدرج هذا الاتفاق "الشحن على السطح" في سند الشحن أو في أي وثيقة أخرى، وإذا لم يدرج مثل هذا الاتفاق في سند الشحن يستطيع الناقل إثبات الاتفاق بوسيلة أخرى، يحتاج به على الشاحن، لكن لا يمكن التذرع به اتجاه حامل السند الشرعي (الغير)، بشرط أن يكون هذا الغير قد حاز السند بحسن نية.

أما بالنسبة لاتفاقية روتردام، فلم تستبعد على غرار اتفاقية هامبورغ البضائع المشحونة على سطح السفينة من نطاق أحكامها، فقد نصت المادة الأولى ف 24 بأن "البضائع تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء أيا كان نوعها وهي تشمل مواد الرزم أو أي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل أو لا توفر بالنيابة عنه" ونظرا لاختلاف طريقة شحن البضائع على السطح وتستيفها عن البضائع المشحونة في العنابر، كان من الضروري وضع قواعد خاصة تتعلق بمجالات جواز شحن البضائع على سطح السفينة وبالمسؤولية عنها، وهذا ما فعلته اتفاقية روتردام، ومنه فقد وضعت استثناءات وحالات يجوز فيها الشحن على السطح حسب نص المادة 2/25 منها وهي:

1- إذا اقتضى القانون ذلك النقل.

2- إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على السطح ومهيأ خصيصا.

3- إذا كان النقل على السطح متوافقا مع عقد النقل أو العادات والأعراف والممارسات الجارية في المهنة المعنية.

وعليه حسب المادة 2/25 فإن كافة أحكام مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير في تسليمها تطبق على شحنة السطح في الحالات التي يجوز فيها النقل بهذه الطريقة، ويترتب على ذلك أنه يجوز للناقل التمسك بأسباب الإعفاء الواردة بالفقرة 3 م 17، والتمسك بقاعدة التحديد القانوني للمسؤولية الواردة بالمادة 60/59.

ومنه لا مسؤولية على الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا تم النقل⁽¹⁾ على السطح بناء على قانون أو اتفاق أو أعراف وعادات أو ممارسات جارية في المهنة إذا ما نشأت تلك الأضرار عن مخاطر خاصة ترافق هذا النوع من النقل.

وخلاصة ما سبق أن الناقل البحري كأصل عام يسأل عن كل ما يلحق البضائع من هلاك (كلي أو جزئي)⁽²⁾، أو عيب أو ضرر يصيب البضاعة، أو تأخير في الشحن سواء كان هذا الأخير في عنابر السفينة أو على السطح إذا اتفق الأطراف على ذلك أو في الحاويات، ما لم يثبت أن ذلك راجع لسبب أجنبي لا يد له فيه، وهذا السبب الأجنبي يتمثل في عدة حالات أوردها كل من التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، حيث حددها المشرع الجزائري ب 12 حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية م 803 ق ب ج، أما اتفاقية بروكسل حددت حسب م 4/18، حالة لإعفاء الناقل من المسؤولية، أما قواعد هامبورغ فقد تضمنت أسباب عامة وأخرى خاصة حسب م 5 لإعفاء الناقل، وأخيراً أدرجت قواعد روتردام 15 حالة لإعفاء الناقل م 3/17، فإذا توفرت إحدى هذه الحالات للناقل التمسك بالإعفاء من المسؤولية، والتي تتلخص أهمها في:

(1)- وحدي حاطوم، المرجع السابق، ص 390.

(2)- الهلاك الكلي: ينصب على نوعية البضاعة وهو الاختفاء الكلي أو الجزئي، يثبت بتقديم طالب التعويض الدليل على تقديم البضاعة للناقل بواسطة سند الشحن. ولا يسأل الناقل عن النقص العادي للبضاعة أثناء الشحن كالبضاعة التي تشحن صبا كالحبوب. أما الهلاك الجزئي: ينصب على كمية البضاعة، يثبت بوضع تحفظات من قبل المرسل إليه، م 1، 2/790. -التلف: شحن البضاعة كاملة من حيث المقدار لكنها في حالة معينة، يسأل عنها الناقل، لكن إذا ضمن الناقل سند الشحن بهذا العيب بموجب تحفظات يديها حول البضائع لا يسأل م 1/756، أما إذا كان سند الشحن نظيف يسأل عن كل تلف أثناء الشحن لأنه يفترض أنه تسلمها بحالة سليمة.

-التأخير في الشحن: ليس ضرر بذاته، وإنما يتمثل الضرر في النتائج المترتبة عليه وهو اقتصادي يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة م 771، 775، 805 ق ب ج، اتفاقية بروكسل لا يوجد نص عن الخسارة الناتجة عن التأخير، لمن م 3/2 تفرض العناية التامة أثناء الشحن والرص، معاهدة هامبورغ وضعت الهلاك الناتج عن التأخير في قدم المساواة مع الهلاك والتالف، أما اتفاقية روتردام يكون الناقل مسؤول إذا ثبت أن التأخير وقع أثناء مدة مسؤوليته، م 17.

1- حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بالسفينة:

أ- عدم صلاحية السفينة للملاحة ومنه للشحن. ب - عيب خفي في السفينة.

2- حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع المتعلقة بالملاحة:

أ- الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل.

ب- مخاطر البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة.

ج- إنقاذ حياة الأشخاص والأموال في البحر أو تغيير طريق السفينة من أجل ذلك.

3- حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير:

أ- الحريق الذي ينشأ عن فعل الناقل وخطئه. ب- الأفعال المسببة من طرف الغير.

4- حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بالبضائع:

أ- العيب الذاتي أو الخفي أو الطبيعة الخاصة للبضائع. ب- نقص البضائع أثناء السفر(عجز الطريق).

ج- نقل الحيوانات الحية.

5- حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بالشاحن:

أ- خطأ الشاحن (عيب في حزم البضائع أو تغليفها). ب- تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة

عن البضائع.

6- حالات إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية الناجمة عن الحوادث الاستثنائية:

أ- الإضرابات وإغلاق المستودعات والمصانع في وجه العمل أو المغلقة كلياً أو جزئياً مهما كانت

الأسباب.

ب- القوة القاهرة. ج- إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو سلطة أو شعب أو حجز قضائي.

د- حوادث الحرب. هـ- أعمال الأعداء العموميين. و- قيود الحجر الصحي. ي- الفتن والاضطرابات

الأهلية. م- القضاء والقدر.

ومنه فالملاحظ أن كل من اتفاقية بروكسل جاءت بعدد كبير من حالات الإعفاء وفي النهاية تؤدي

حتماً إلى إعفاء الناقل عن ما تتعرض له البضاعة أثناء الشحن والرص من أضرار لأنها حالات كثيرة

يصعب على المتضرر إثبات وقوع الخطأ من الناقل أو يحل محله فهي بذلك لا توفر الحماية للشاحنين،

ونفس الاتجاه حذاه المشرع الجزائري فبالإضافة إلى الحالات السابقة أدرج المشرع حالة تفتح المجال واسعا أمام الناقل للتهرب من المسؤولية بأي شكل من الأشكال وتتمثل في السماح له بالتمسك بأي سبب من الأسباب خارج الحالات المنصوص عليها وهذا الوضع يدعو إلى المطالبة بالتخلي عن هذا التعداد ووضع حالة وحيدة تجمع كل الحالات كما فعلت اتفاقية هامبورغ حالة السبب الأجنبي، أما قواعد روتردام بالرغم من أنها جاءت لحماية الشاحنين إلا أن حالات الإعفاء كثيرة، إلا أنها أضافت أسباب جديدة لا توجد في اتفاقية وأهمها المتعلق باتخاذ الناقل تدابير معقولة لتفادي الضرر.

المبحث الثاني: التنظيم القانوني للشحن عن طريق الحاويات

أدى ازدياد حمولة البضائع وتنوعها إلى تعدد وتنوع طرق الشحن حيث مر هذا الأخير بعدة مراحل بدءاً بالطرق التقليدية عن طريق الشحن بالصناديق والكراتين إلى غاية ظهور نظام الشحن بالحاويات الذي أدى إلى خلق ثورة في مجال الشحن والنقل⁽¹⁾، ويمثل هذا النوع من الشحن الحصة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم لما يقدمه من خصائص وميزات، فقد أصبحت الحاوية هي محور كل الدراسات والتعاملات في عالم النقل البحري، فقد غير هذا النظام مفاهيم عديدة في الشحن والنقل البحري، ولهذا ارتأينا أن نتناول مفهوم هذه الحاويات وأهميتها في الشحن البحري (المطلب الأول)، ونتطرق إلى عمليات شحن ورض الحاويات والتعليمات اللازمة لذلك (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم الحاويات وأهميتها في الشحن البحري للبضائع:

نتناول في هذا المطلب تعريف الحاوية، أنواعها، وخصائصها وفقاً للتقسيم التالي:

(1) - ظهرت فكرة الحاوية في الخمسينات من القرن العشرين في الولايات المتحدة الأمريكية على يد Mc Lean صاحب شركة نقل داخلي حيث توصل إلى تحميل البضائع مصنفة داخل مستوعب أو حاوية من حجم محدد مما يوفر عمليات مناولة عدد كبير من الطرود.

راجع محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم لبنان، 2004، ص 78.

الفرع الأول: تعريف الحاويات وأنواعها.

أولاً: تعريفها:

وردت عدة تعريفات للحاوية، وأهمها التعريف الذي أتت به اتفاقية جنيف لسلامة الحاويات لسنة 1972⁽¹⁾، حيث عرّفها بأنها: "وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر، ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن، مصممة خصيصا لنقل البضائع بأكثر من وسيلة للنقل دون إعادة تحميل وسيطة كي تجري رصرتها و/أو مناولتها بسرعة، وهي مزودة بتجهيزات ركنية لهذا الغرض وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة 14 مترا مربعا على الأقل 150 قدما مربعا، إما 7 أمتار مربعة على الأقل 75 قدما مربعا، إذا كانت مزودة بتجهيزات ركنية عليا.

ولا يشمل تعريف الحاوية العربات، المركبات أو العبوات، إلا أنه يضم الحاوية المحمولة على هياكل".

وقد عرّفت اتفاقية اسطنبول لسنة 1990⁽²⁾ في المادة الأولى فقرة "ج" الحاوية بأنها:

"أحد أنواع معدات النقل، سيارة رفع، صهريج متحرك، هيكل مماثل آخر حيث يجب أن يكون:

- مقفلا كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع.
- ذا صفة ومتينا بشكل كاف ليكون صالح للاستعمال المتكرر.
- معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة لعملية تحميل وسيطة.
- معدا للمناولة السريعة على الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى.
- معدا لتعبئته وتفريغه بسهولة.

(1)- تتعلق اتفاقية جنيف لسنة 1972 بسلامة الحاوية، تهدف إلى تسهيل النقل الدولي بواسطة الحاويات بوضعها لمعايير رضع الأخيرة.

وقد صادقت الجزائر على إتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاوية لسنة 1972 بموجب المرسوم رقم 1-78 المؤرخ في 1978-01-21.

(2)- إتفاقية اسطنبول المتعلقة بالقبول المؤقت مبرمة سنة 1990/6/26 تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي هدفها تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية.

- أن يكون حجمه من الداخل متراً مكعباً أو أكثر.

وتتضمن الحاوية اللوازم والتجهيزات التي تناسب نوعها شريطة أن تكون تلك اللوازم والتجهيزات محمولة على الحاوية، ولا يتضمن اصطلاح الحاوية السيارات أو لوازمها أو قطع غيارها أو مواد الطلبات وتعتبر الهياكل القابلة للتفكيك لحاويات"

وبالرجوع إلى الجانب الفقهي، فقد عرّفها البعض⁽¹⁾ بأنها: "إناء أو وعاء لجمع ما يودع فيها من محتويات لنقلها، حيث يتخذ استعمالها طابع الاستمرارية، لذا فهي تصنع من مواد معدنية صلبة لحماية محتواها من التلف والسرقة، وهي تعتمد على مواصفات فنية لضمان سهولة التحميل والتفريغ، فتصميمها يتناسب مع آليات المناولة، وهي مصممة كذلك لتسهيل نقل البضائع خلال واحد أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها.

ثانياً: أنواع الحاويات

تختلف الحاويات من حيث النوع والحجم والمقاسات وهذا حسب نوع وطبيعة البضائع المشحونة داخلها، إذ تشترك جميع الأنواع في أنها مستطيلة الشكل وذات متانة وصلابة، تستخدم للمناولة في الموانئ ومصممة خصيصاً للنقل، ومنه تقسم الحاويات إلى نوعين هامين ويندرج تحتها أنواع متعددة وهما:

أ- حاويات البضائع العامة: (2)

صممت لشحن أنواع عدة من البضائع، فهي غير مصنوعة لنوع معين والبضائع وهي أنواع:

1- حاويات عادية (حاويات الاستعمال العام) Drg cargo containers :

حاوية مغلقة كلياً ذات سقف وجوانب صلبة يتضمن أحد جوانبها باب للشحن والتفريغ، تتوافر منها أحجام 40/20 قدم، تستعمل لشحن كل أنواع البضائع (جافة، سائلة) متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية.

(1)- وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 1-1-1998.

(2)- يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 82.

2- حاويات ذات السقف المفتوح **Open top container** : ذات سقف متحرك مفتوح متحرك مصنوع من القماش أو البلاستيك مثبت على الأركان الأربعة للسقف صمم خصيصاً لنقل البضائع الثقيلة وذات الحجم الكبير، والتي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية، تتوافر بحجم 40/20 قدم.

3- حاويات مسطحة **Bloster (Flate) container** : تشبه الحاويات العادية لكن من دون أساسات عليها لها زوايا للتمكين من مناولتها، بالإضافة إلى الحاويات المسطحة المتحركة Flat rack container مزودة بعجلات تسمح لها بالتحرك والتدحرج لتسهيل عملية الشحن والتفريغ تتوافر بحجم 40/20 قدم.

4- حاويات ذات هيكل معدني **Chassis container** : تتوافر بحجم 40/20 قدم.

5- حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة: جوانبها غير ثابتة.

ب- حاويات البضائع ذات الطبيعة الخاصة⁽¹⁾: وهي حاويات صممت خصيصاً حسب نوع البضائع المشحونة داخلها وتتمثل في:

1- حاويات شحن معزولة: حيث تكون الحاوية بأكملها معزولة حرارياً من جميع الجوانب، لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل وخارج الحاوية، وهي تستخدم لشحن المنتجات الحساسة لدرجة الحرارة، كالأطعمة، الأدوية، المواد الكيميائية.

2- حاويات مسخنة: وهي مزودة بجهاز منتج ومولد للحرارة.

3- حاويات مبردة أو حاويات التلاجة: وهي تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معين حيث يمكن تبريدها بواسطة ربطها مع نظام تبريد على متن السفينة باستخدام محرك كهربائي.

4- حاويات الخزانات أو الصهاريج: تستعمل لنقل الزيوت، الغاز المضغوط أو المسيل وهي عادة ما تكون على شكل خزانات وصهاريج معدنية متينة⁽²⁾.

(1) - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، النقل الأحادي و النقل الدولي متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2004، ص25.

(2) - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص25.

الفرع الثاني: خصائص ومميزات نظام الشحن بالحاويات.

لقد أثر التطور والنمو السريع في نظام الحاويات بشكل كبير على الموانئ وطرق التجارة العالمية، وهذا لما يتميز به نظام الحاوية من مميزات وخصائص والمتمثلة في:

أولاً: السرعة: يشكل الوقت في عملية شحن البضائع عنصراً هاماً من عناصر النقل البحري للبضائع، حيث تحتاج هذه الأخيرة في حالة ما كانت سائبة إلى وقت كبيراً جداً قياساً إلى الوقت الذي تحتاجه البضائع الخواة⁽¹⁾، ضف إلى ذلك انخفاض فترات انتظار السفن نتيجة لاستعمال المعدات الحديثة لمناولة الحاويات⁽²⁾.

فقد انتهى العمل بالمعدات التقليدية المستخدمة على الأرصفة⁽³⁾، ومنه انخفض عدد السفن الماكثة في الموانئ وتكاليف المكوث.

ثانياً: السلامة: الهدف من الشحن هو شحن البضاعة في الحاوية وشحن هذه الأخيرة على ظهر السفينة وتوصيلها إلى محطاتها النهائية في حالة جيدة دون تلف أو هلاك أو فقد، وهذا لا يتحقق إلا في نظام الشحن والنقل بالحاويات، بالإضافة إلى عدم سرقتها أثناء الشحن أو النقل⁽⁴⁾، فهي بذلك توفر عنصر الحماية والسلامة للبضاعة نتيجة لطبيعتها الصلبة والمتينة والعازلة، كما يقلل المساحات الضائعة داخل السفينة.

ثالثاً: قلة تكلفة التداول: أدى استعمال الحاويات إلى توفير الكثير من المال على الملتزم بالشحن سواء الشاحن أو الناقل، فيمكن لسفينة الحاويات شحن وتفريغ حمولتها في أقل زمن وأقل تكلفة، فنظام التجميع في وحدات نمطية أقل بكثير من تكاليف تداولها تقليدياً.

(1) - يوسف حسن يوسف، المرجع السابق، ص 84.

(2) - يتم اختصار وقت انتظار السفن الحاملة للحاويات في الموانئ من 30% إلى 20% من وقت الرحلة على عكس السفن العادية التي تمكث حوالي 60% من الوقت.

(3) - أصبحت مناولة الحاويات الآن تتم بواسطة الأذرع المقنطرة Gantny cranex بدلا من الرافعات ذات الأذرع الصغيرة ويتم الشحن داخل المحطة بما يعرف برافعة الشركة Fork-lif .

(4) - هشام جندي، مبادئ النقل البحري، بدون ناشر، بدون تاريخ نشر، ص 149.

رابعاً: أدى ظهور نظام الحاويات إلى إقامة محطات للحاويات بالموانئ تسمى بالموانئ الجافة Dry ports للتخلص من مشكلة التكدس، ورفع كفاءة الميناء وتزويدها بمعدات حديثة للشحن والتفريغ ومنه أثناء محطات تداول شحن وتفريغ بدلا من شركات شحن وتفريغ نمطية⁽¹⁾.

خامساً: ارتباط نظام الشحن بالحاويات بما يعرف الثورة الصناعية الثالثة، وهي استخدام المعلومات والالكترونيات، وخاصة التقنيات الإلكترونية الحديثة، التي أصبحت تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام⁽²⁾، حيث أصبحت عملية شحن الحاويات ورصها تتم عن طريق أجهزة كومبيوتر وبرامج خاصة تقوم بهذه العملية في ساعات قليلة.

المطلب الثاني: العمليات الواجبة في ميناء شحن الحاويات.

كما سبق ذكره فإن الناقل هو الملتزم الأساسي بشحن الحاويات وتعبئتها ما لم يتفق على غير ذلك، ويمكن لأطراف عقد النقل الاتفاق على أن يتولى الشاحن وضع الحاويات على سطح السفينة في ميناء الشحن وتوليئه هو أو المرسل إليه إنزالها من السفينة في ميناء التفريغ، حيث يعهد بهذه العملية لمقاول الشحن والتفريغ.

ومنه فإن عملية شحن الحاويات تخضع لعدة مبادئ وتعليمات خاصة لا بد من احترامها والأخذ بها، وهذا ما سنتناوله في (الفرع الأول)، كما سنتناول مسألة شحن وحص الحاويات على سطح السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعليمات شحن وحص الحاويات

تبدأ عملية شحن البضائع في الحاويات عن طريق اختيار هذه الأخيرة و أحجامها مراعاة لنوع وطبيعة وحجم وكمية البضاعة، فهناك حاويات بضائع عامة، حاويات المواد الجافة، حاويات السوائل والغازات⁽³⁾، حاويات المواد الغذائية... إلخ، فاختيار الحاوية المناسبة لطبيعة كل بضاعة هو إجراء دقيق وضروري، وبعده تحجز الحاوية ويتم تحضيرها لشحن البضائع الموجودة في المستودعات، وتأتي بعدها

(1) - Regainia Ghazi, Evolution de conteneurisation dans la maghreb, Revue des sciences juridiques et économiques, Algerienne, N°1, 1995, p48.

(2) - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية 2010، ص 168.

(3) - عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار الجامعة، طبعة 1983، ص 43.

عملية الشحن، ونقصد بها شحن البضاعة داخل الحاوية وهو ما يعرف بمصطلح التعبئة⁽¹⁾ l'empotage، حيث ترقم البضائع المعبئة داخل الصناديق المشحونة داخل الحاوية كي يفى الناقل بالتزامه بإصدار سند الشحن متضمن لجميع المعلومات الخاصة بالبضاعة⁽²⁾.

ويجب أن نفرق هنا بين شحن البضاعة داخل الحاوية، وبين شحن الحاوية على ظهر السفينة، فبالنسبة للأولى يلتزم بها إما الناقل أو الشاحن، والأمر الغالب أن يلتزم بها المرسل إليه صاحب البضاعة، حيث يقوم بشحن البضاعة داخل الحاوية ويقوم بإرسالها للشاحن معبأة حتى يترك له فترة زمنية قبل أن يسلمها للناقل معبئة لشحنها على السفينة تنفيذاً (لعقد النقل البحري)، وهذا برفعها من على رصيف الميناء ووضعها على ظهر السفينة، ويعهد لمقاول الشحن والتفريغ القيام بها.

ومن جهة أخرى تستلزم عملية الشحن رص البضاعة داخل الحاوية، فالشحن و الرص عمليتان متكاملتان، فلا تكتمل أحدهما إلا بإجراء الأخرى، حيث تتم عملية الرص والتستيف بتوزيع البضاعة وترتيبها بشكل جيد في الحاوية حسب حجم وطبيعة ووزن البضاعة وتكون متقاربة⁽³⁾، فالحمولة الخفيفة ترص فوق الثقيلة، والسائلة تحت الصلبة، وتثبت البضاعة بشكل محكم لتفادي أي ضرر قد يلحق بها وهذا بطريقة مطابقة لاشتراطات السلامة.

ونفرق هنا كذلك بين رص البضاعة داخل الحاوية، و رص الحاوية مع غيرها من الحاويات على ظهر السفينة، فبالنسبة لرص البضاعة داخل الحاوية هو التزام يقع على الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه وهو الوضع الغالب، بالهجوء دوماً للمقاول.

أما رص الحاوية على ظهر السفينة فهو التزام يقع على عاتق الناقل، لكن من الناحية العملية يقع على عاتق الريان وإشرافه سواء قام الناقل بالرص أو عهد بذلك للمقاول وهذا لتعلق الأمر بسلامة

(1) - لقد فرض قرار OMI/OIT المتعلق بشحن الحمولة داخل الحاوية، تفتيش خارجي وداخلي للحاوية المخصصة للشحن، وهذا حسب الفقرة 1/2، 2/2، كما اشترط توزيع نقل الحمولة بشكل متناسق حسب ف2، 3، 5.

(2) - للناقل الحق في التحقق من صحة بيانات الشاحن ومطابقتها للبضائع الواردة في سند الشحن، غير أن مهمته في مجال النقل بالحاوية صعبة عملياً لضيق الوقت للفحص خاصة وأن عملية الشحن تتم بسرعة، حيث يتأكد الناقل من ذلك بالاستعانة بقائمة الشحن لمراقبة الحاويات المشحونة وله الاستعانة بما لدفعه المسؤولية عن نفسه ولصقتها بمقاول الشحن والتفريغ.

(3) - قبل القيام بعملية الرص والتستيف يجب على الشاحن أن يقوم بتغليف البضائع جيداً حتى لا تضرر أثناء الشحن.

السفينة من حيث التوازن والثبات، حيث يجب أن يكون ترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحقق ذلك بالإضافة إلى سلامة البضاعة، ومنه فالريان ملزم باتخاذ كافة الاحتياطات عند رص الحاويات وبذل المهمة الكافية والإشراف على عمليات الرص والتأكد من أن الرص والتستيف قد تم بطريقة مطابقة لاشتراطات السلامة.

الفرع الثاني: شحن ورص الحاويات على السطح

مع شيوع النقل بالحاويات وظهور ناقلات الحاويات العملاقة بدأت تظهر إلى العلن إشكالية جواز شحن هذه الأخيرة على سطح السفينة، لما يثيره هذا الشحن من مشاكل فيما يتعلق بتوازن السفينة⁽¹⁾. ومنه فقاعدة حظر الشحن والرص على سطح السفينة لا تطبق فقط على البضائع المشحونة بطريقة عادية على السطح بل تنطبق كذلك على شحن الحاويات على السطح وذلك خوفاً من سقوطها في البحر جراء التقلبات الجوية (الأعاصير، العواصف، الرياح)، فقد تكون هذه الحاويات معبئة بمواد خطيرة وسامة من شأنها أن تلحق أضرار بالبيئة البحرية، لذا لا بد من اتخاذ إجراءات وتدابير منها التأكد من نوع البضاعة إذا ما كانت خطيرة، إمكانية تسربها خارج الحاوية، لذا لا بد أن تتضمن الحاويات ملصقات وعلامات تحدد نوع البضاعة⁽²⁾، وذكر عبارة ملوثة للبيئة وتحديد الاسم الكيميائي للمادة الملوثة، وفي حالة ما لم تتضمن هذه الحاويات ملصقات تثبت نوع البضاعة، اعتبرت الحاوية محملة بمواد خطيرة إلا أن يثبت التحليل الكيميائي العكس، ومنه لا بد أن يتم إغلاق الحاويات جيداً ورسها بطريقة فنية جيدة وأن تأخذ مكانها الصحيح على سطح السفينة حاملة الحاويات⁽³⁾.

(1) نظر لما يسببه هذا النوع من الشحن من أخطار، استبعدت اتفاقية بروكسل الشحن على سطح السفينة من نطاق تطبيقها تاركة هذا الأمر للقوانين الوطنية وحرية الأطراف.

(2) لقد نصت مدونة IMDC « International Maritime Dangerous Good code » على ضرورة وضع علامات وملصقات على جانبي الحاوية، وهي مدونة التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطيرة وتشمل القوائم بمئات البضائع الخطيرة.

(3) صممت حاملات الحاويات خصيصاً لنقل هذه الأخيرة، حيث صممت هيكلها بطريقة تقلل ضغط المياه على بدن السفينة وحمولتها وتزويدها بخزانات لتقليل تمايل السفينة وتزويد سطحها بركائز لتثبيت الحاويات حيث تصبح جزء من بدن السفينة مما يقلل احتمال سقوطها، راجع سوزان على المرجع السابق، ص 58.

أو سفن مصممة خصيصا لنقل الحاويات (حاملات الحاويات)، فقيام الناقل بشحن الحاوية على سطح سفن عادية يتطلب موافقة الشاحن وفي حالة لم يتم أخذ موافقته يعد الناقل مسؤولا عن أي ضرر ينشأ.

أما في حالة شحن الحاويات على سطح سفن حاملات الحاويات يجوز للناقل ذلك أي شحن ورض الحاويات على السطح دون موافقة الشاحن لأن تلك السفن صممت خصيصا لهذا الغرض، ومنه يقع باطلا كل شرط يحدد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن الحد القانوني أو تعفيه من المسؤولية، وللناقل التمسك بالحدود القانونية للمسؤولية أو بإحدى حالات الإعفاء منها، بشرط أن لا يثبت أن الضرر ينشأ عن فعله أو امتناعه الشخصي بقصد إحداث الضرر أو بعدم الاكتراث المصحوب بإدراك أن هذا الضرر يمكن أن يحدث⁽¹⁾.

ومنه في كلتا الحالتين سواء كان الشحن على سفن تقليدية أو سفن حاويات يجب ذكر في سند الشحن كيفية الشحن لحماية للغير حامل السند.

وبالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية والتقنيات الداخلية، فإن معاهدي بروكسل وهامبورج والقانون البحري الجزائري لم تعالج مسألة مسؤولية الناقل البحري في حالة رص الحاويات على سطح السفينة وإذا كان له حق التمسك بتحديد المسؤولية، بالرغم من جواز الشحن على السطح في حالات معينة منها إذا اقتضى العرف ذلك، ومنه يمكن القول أن هذا النوع من النقل مجازا⁽²⁾ إذ أصبحت قاعدة وليس استثناء خاصة إذا كانت السفينة صممت خصيصا لنقل الحاويات، ضف إلى ذلك العلة التي استبعدت من أجلها سريان أحكام المعاهدة أو المسؤولية الخاصة بالنقل البحري على شحنة السطح قد سقطت مع النقل بالحوايات على اعتبار أن الحاويات تحفظ البضائع تماما كعناصر السفينة.

أما بالنسبة لاتفاقية روتردام فقد أجازت هذا النوع من الشحن حسب نص المادة 25/ب ومنه فيجوز نقل البضائع بالحوايات أو بعربات مهيأة للنقل على سطح السفينة أو فوق تلك الحاويات أو

⁽¹⁾ -Yves tassel, le régime juridique de la « ponte » un arrêt espèce, DMF, Juin 2013,p538-541.

⁽²⁾ -بند 1 من المادة 9 من معاهدة هامبورج، م25 اتفاقية روتردام، المشرع الجزائري لم ينظم مسألة النقل بالحوايات بالرغم من أن معظم الموانئ الجزائرية تعمل بهذا النظام.

العربات، حيث يشترط لذلك أن تكون السفينة أو جزءا منها مخصصا للنقل بهذه الطريقة، وبذلك حسمت الجدل الذي كان قائما في ظل معاهدة هامبورغ المتعلقة بمدى إمكانية نقل البضائع المعبأة في حاويات على ظهر السفينة بالرغم من سكوت المعاهدة عن إجازة ذلك.

خاتمة:

خلصنا في هذه الدراسة إلى أن عملية شحن البضائع ورصها هو التزام قانوني فرضته المعاهدات الدولية والتشريع البحري الجزائري على عاتق الناقل يعهد به إلى مقاولين متخصصين في عملية الشحن والتفريغ.

فالأصل أن تشحن هذه البضائع وترص داخل عنابر السفينة بعد تهيئتها وتنظيمها لاستقبالها ووضعها في الأماكن المخصصة لها، لكن قد تتطلب طبيعة بعض البضائع ضرورة شحنها على السطح وقد أجاز المشرع الجزائري على خلاف اتفاقية بروكسل الشحن على السطح وهذا بتوفر شروط.

وبظهور نظام الشحن بالحاويات وظهور ناقلات أو حاويات أصبح النقل بالحاويات قاعدة وليس استثناء، فلا يشترط موافقة الشاحن خاصة إذا كانت هذه الأخيرة مخصصة لذلك.

إلا أنه بالرغم من ذلك فإن شحن البضائع ورصها سواء داخل عنابر السفينة أو على سطحها أو من خلال نظام الحاويات أثار ولا يزال إلى يومنا هذا يثير العديد من النزاعات القانونية، خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية وهو ما يستدعي ضرورة إعادة النظر في القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل وتابعيته فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن الإخلال بالالتزام بالشحن والرص، وحالات إعفاء الناقل منها التي تعد سبب لتهرب هذا الأخير منها وذلك بجمعها وحصرتها.

ضف إلى ذلك أن الامتيازات التي تقدمها الحاويات للنقل البحري يستدعي ضرورة مواكبة النصوص القانونية لذلك من أجل تطير استعمال الحاويات لذا بات من الضروري وضع تنظيم قانوني للشحن عن طريق الحاويات خاصة مع مشروع انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة من أجل تحقيق الحاويات لأهدافها، بالإضافة إلى أن الموانئ الجزائرية الكبرى مهيئة لاستقبال الحاويات وتعمل بهذا النظام.

ومنه يجب اللجوء في هذا المجال أي شحن البضائع ورسها سواء على سفن عادية أو ناقلات حاويات إلى عصرنه وسائل المناولة واستعمال أجهزة ومعدات متطورة ونظام الإعلام الآلي والخدمات اللوجستية لمراقبة شحن ورس البضائع.

وفي الختام يمكن القول أن صاحب الحق أو المتضرر يقوم في حالة هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في شحنها إلى إيجاد حل لنزاع مسؤولية الناقل البحري من أجل الحصول على تعويض عن الخسائر التي لحقتة ويكون ذلك إما عن طريق اللجوء إلى القضاء العادي برفع دعوى قضائية أمام الجهات المختصة، أو اللجوء إلى التحكيم من أجل فض نزاع مسؤولية الناقل، وقد اتجهت الاتفاقيات الدولية و التقنين البحري إمعاناً في حماية الشاحنين إلى إتاحة لهم المطالبة بقيمة البضاعة كما أعلنها الشاحن في سند الشحن وليس فقط على أساس قيمتها. أما فيما يخص الحلول القانونية لضمان حقوق الأطراف فهي تتمثل في الحرص على اتباع الإجراءات القانونية اللازمة اتخاذها من الطرفين، فيما يخص مرحلة الشحن والرس وما تتطلبه من اجراءات يتبعها الشاحن كفيلة بالمحافظة علي البضاعة من تغليف وتعليم وتسليم البضاعة بحالة تكفل سلامة شحنها ورسها، اخطار الناقل بالبضائع الخطرة، وتبليغه بحالة الهلاك في الميعاد القانوني، ضف إلى ذلك ابداء تحفظات من الناقل عن حالة البضاعة نوعها طبيعتها.

قائمة المصادر والمراجع:

النصوص القانونية:

1-الاتفاقيات الدولية:

- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن لسنة 1924 والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في مارس 1964، ج ر، رقم 28/1964.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري الموقع عليها بهامبورغ بتاريخ 31 مارس 1978 والمسماة بقواعد هامبورغ وهي لم تصادق عليها الجزائر.
- اتفاقية روتردام بشأن عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر سنة 2008 .

2- النصوص الوطنية:

- القانون رقم 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل و المتمم بالأمر رقم 76-8 المؤرخ في 23 أكتوبر، سنة 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر، عدد 46، المؤرخة في 18 أوت سنة 2010.

الكتب باللغة العربية:

- 1- إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن "الحاويات"، الطبعة الأولى، الكويت، 1975.
- 2- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية 2010.
- 3- سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، الطبعة الأولى، 1969.
- 4- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، النقل الأحادي الواسطة والنقل الدولي المتعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2004.
- 5- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1999.
- 6- عبد القادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار الجامعة، 1983.
- 7- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- 8- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1989.
- 9- علي حسن يونس، القانون البحري، القاهرة، 1963.
- 10- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 2002.
- 11- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 12- محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2006.
- 13- محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم، لبنان، 2004.
- 14- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2005.

15-وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، الطبعة الأولى، 2011.

16-هاني الدويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 1999.

17-يعقوب يوسف صرخوه، الوسط في شرح القانون الكويتي، ج1، ط1، الكويت 1985.

18-يوسف حسن يوسف، النقل والشحن والتأمين البحري في ضوء القانون الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى، سنة 2013.

الرسائل:

1-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في الحقوق، جامعة بلقايد سليمان تلمسان، سنة 2012/2011.

2-جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2008/2007.

3-حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية -دراسة حالة- مؤسسة ميناء الجزائر "l'Epal"، أطروحة دكتوراه، في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2008/2007.

المقالات:

1-محمد السيد الفقي، القانون تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، مجلة الحقوق الاقتصادية، العدد الأول كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، 2006.

2-يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق الكويتية، السنة السادسة العدد الأول الثاني مارس 1992.

3-أسعد عباس هدى الأسدي، نظرية صفوف الانتظار وتطبيقاتها على الموانئ التجارية العراقية، مقال منشور في مجلة دراسات البصرة العدد 12، سنة 2011.

المراجع الأجنبية:

1-Abdallah Aboussorour, *Exécution de contrat de transport de marchandise en droit marocain et en droit français*, létec, 2004.

2 –Regainia Ghazi, **Evolution de conteneurisation dans le Maghreb**,

revue, des science juridiques et économique, Algerienne, n1, 1995

3–R Rodière et du pontavice, **Droit maritime**, précis , Dalloz ,12eme, éd 1997.

4–Piére Bonassies, G scapel, **Traité de Droit maritime**, L .G.D.J,2006 .

5– Yves Tassel , **le régime juridique de la ‘ Ponte’**, Un arrêt espèce, DMF Juin 2013 .