

The Specificities of Container Transport and its Impact on the Maritime Carrier's Liability

Dr. Aya Jamil Allah Werdi Reda

aya.al-jizani@uowasit.edu.iq

University of Wasit/College of Basic Education

Dr. Muhind Musa Jasim

Muhind.musa.jasim@uom.edu.iq

Al-Mashriq University/College of Law

Abstract:

Container transport has been and continues to be a major development and leap forward in the field of international transport. It is considered one of the most prominent manifestations of modernity that has contributed to the introduction of a unified system for transporting goods. The unique characteristics of this type of transport lie in several aspects. On the one hand, there are technical characteristics related to the advantages it possesses, and on the other hand, there are technical characteristics related to the carrier's ability to provide seaworthy containers and vessels, something not found in other types of transport. The unique characteristics of container transport are also very prominent from a legal standpoint, as the stages of transport have changed and now raise greater issues and obligations, whether in the pre-shipment, transport, or post-shipment phases. Consequently, these unique characteristics are reflected in the maritime carrier's liability, which may be strict in some cases and limited or exempt in others.

Therefore, studying the unique characteristics of container transport and its impact on the maritime carrier's liability highlights its legal importance on the one hand, and its economic importance on the other. This makes it a vital and important topic in both commercial law and international transport law.

Keywords: Transport privacy, containers, carrier's liability, maritime.

خصوصية النقل بالحاويات وأثرها على مسؤولية الناقل البحري

م.د. آية جميل الله ويردي رضا *

aya.al-jizani@uowasit.edu.iq

جامعة واسط/كلية التربية الأساسية *

د.مهند موسى جاسم *

Muhind.musa.jasim@uom.edu.iq

جامعة المشرق/كلية القانون *

المستخلص:

يمثل النقل بالحاويات نقلة نوعية وثورة بارزة في ميدان النقل الدولي، كونه أحد أبرز مظاهر التحديث التي أسهمت في اعتماد نظام موحد لنقل البضائع، إذ تتجلى خصوصية هذا النوع من النقل في عدة جوانب؛ فهناك خصوصية فنية تتعلق بالميزات التي يتمتع بها، وخصوصية تقنية تتعلق بضرورة توفير الناقل لسفينة مناسبة للملاحة البحرية، وهو أمر غير متوفر في وسائل النقل الأخرى. كما تتجلى خصوصية النقل بالحاويات بوضوح من الناحية القانونية، حيث تتعدد مراحل النقل وتثير تعقيدات والتزامات أكبر في مراحل ما قبل الشحن، وأثناء النقل، وبعد الشحن. ونتيجة لذلك، تنعكس هذه الخصوصية على مسؤولية الناقل البحري التي قد تكون في بعض الأحيان مشددة، وفي أحيان أخرى محددة أو معفاة..

وعليه فإن

دراسة خصوصية النقل بالحاويات وأثرها على مسؤولية الناقل البحري تبرز أهميتها القانونية من جهة، والاقتصادية من جهة أخرى، وذلك ما يجعلها موضوعاً مهماً وحيوياً سواء في نطاق القانون التجاري أو النقل الدولي.

الكلمات المفتاحية: خصوصية النقل، الحاويات، مسؤولية الناقل، البحري.

المقدمة:

أولاً: موضوع البحث

تتجلى خصوصية النقل بالحاويات في مجموعة من الخصائص الفنية والقانونية التي يتميز بها هذا النوع من النقل، والتي تؤثر بشكل مباشر على مراحل الرحلة البحرية، وبذلك سنبحث في الدراسة أهم مظاهر خصوصية النقل بالحاويات، الفنية المتعلقة بمميزاته من سرعة وكفاءة وأمان، وتقنية المتعلقة بالحاوية باعتبارها وسيلة نقل موحدة، والسفينة باعتبارها صالحة للملاحة البحرية، وبعد ذلك نبحث في مدى انعكاس هذه الخصوصية على مسؤولية الناقل البحري، وحالات تحقق الأخيرة وهل من الممكن تخفيفها في حال عدم علم الناقل بمحتوى الحاوية، أو الأعفاء منها.

ثانياً: أهمية البحث

1- يمثل البحث موضوعاً متكاملًا يجمع بين الأبعاد الفنية والأقتصادية والقانونية للحاوية، وهذا ما يضيف عليه مجالاً غنياً بالدراسة والتحليل، إذ تبرز أهمية البحث بشكل واضح من الناحية النظرية والعملية في تسلط الضوء على التحديات القانونية التي يواجهها المتعاملون في مجال النقل بالحاويات، من خلال أبرز الخصوصية القانونية لهذا النوع من النقل.

2- يشكل موضوع البحث مواكبة للتطور الأقتصادي ودعم الصناعات الكبرى والتجارة العالمية، إذ يعتمد عليه الجزء الأكبر من تجارة السلع في العالم.

3- أظهرت الدراسة وجود حاجة فعلية إلى تطوير القواعد القانونية في التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، وذلك لأجل مواكبة التطورات التي حدثت في النقل بالحاويات ومدى انعكاسها على خصوصية هذا النوع من النقل ومسؤولية الناقل البحري.

4- يساهم موضوع البحث في تطوير التشريعات الوطنية، إذ تقتقر هذه التشريعات لقواعد قانونية لم تستجيب للتغيرات التي فرضها هذا النوع من النقل، وهذا التطوير من شأنه الانتقال من قواعد تقليدية إلى نظام قانوني متكامل ومرن يتسع ليشمل الأفكار الحديثة في النقل البحري.

ثالثاً: أهداف البحث

يهدف البحث محور الدراسة إلى:

1- دراسة خصوصية النقل بالحاويات من منظور قانوني متكامل وتسلط الضوء على الأشكاليات القانونية التي تثيرها هذه الخصوصية .

2- دراسة انعكاس خصوصية النقل بالحاويات على مسؤولية الناقل البحري، وتحليل كيف يؤدي هذا النوع من النقل إلى تغيير مفهوم النقل البحري ، وبالتالي إعادة تشكيل نطاق وحدود مسؤولية الناقل.

رابعاً: مشكلة البحث

على الرغم من أهمية النقل بالحاويات، إلا أنه في الوقت ذاته يثير تحديات قانونية في مدى قابلية القوانين البحرية لاستيعاب متغيرات هذا النوع من النقل، وبناءً على ذلك تثير دراسة البحث إشكالات متعددة من أهمها:

- 1- صعوبة الرقابة الفعلية للناقل على محتويات الحاوية أثرت على تحديد نطاق مسؤوليته، وأثارت إشكالية تحديد المرحلة التي وقع فيها الضرر.
- 2- أدى تعقيد عبء الإثبات بين أطراف النقل إلى تعديل مفهوم الاستلام والتسليم، إذ لم يعد الناقل يتعامل مع بضائع مفردة، بل مع طرود مغلقة ومعبأة تحتويها.
- 3 - كما تتجلى مشكلة البحث أيضاً في سند الشحن الذي قد يغطي مرحلة بحرية فقط أو يمتد ليشمل النقل بأكمله في إطار سند نقل متعدد الوسائط.
- 4- يشهد النظام القانوني العراقي نقصاً تشريعياً جلياً نتيجة غياب قانون بحري مستقل ينظم الأحكام الخاصة بالنقل البحري، فالاعتماد على القواعد العامة وقانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 لا يلبي متطلبات النقل بالحاويات، ولا يعكس الخصوصية القانونية المميزة لهذا النوع من النقل.
- 5- لم يعد قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 مواكباً للتطورات الحديثة في مجال النقل البحري، ولا سيما فيما يتعلق بمسؤولية الناقل وتحديد حدودها، وهذا بلا شك يؤثر سلباً على استقرار المعاملات البحرية.
- 6- من القضايا الجوهرية في مجال النقل البحري هي البضائع المحملة على سطح السفينة، فما هي مسؤولية الناقل البحري عنها، وما هو موقف التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية حيال هذا الأمر؟

خامساً: منهجية البحث

يرتكز موضوع البحث على المنهج التحليلي المقارن، وذلك من خلال دراسة النصوص القانونية المنظمة للنقل البحري، وبيان مدى ملائمتها للتطورات الحديثة في هذا المجال، إذ استعرضنا موقف المشرع العراقي في قانون النقل رقم (80) لسنة 1983، فضلاً عن المشرع المصري فيما يتعلق بقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، والاتفاقيات الدولية.

سادساً: خطة البحث

تقتضي طبيعة موضوع خصوصية نقل الحاويات وتأثيرها على مسؤولية الناقل البحري وضع خطة بحثية تراعي الجوانب القانونية والتقنية والفنية، بما يضمن تناول كافة القضايا المتعلقة بهذا الشأن. ولذا، يقسم البحث إلى مبحثين: يتناول المبحث الأول مظاهر خصوصية النقل بالحاويات، مقسماً إلى مطلبين؛ يُبين الأول الخصوصية الفنية والتقنية في النقل بالحاويات، بينما يعرض الثاني خصوصية مراحل النقل بالحاويات، أما المبحث الثاني، فيتناول انعكاس خصوصية النقل بالحاويات على مسؤولية الناقل البحري، مقسماً بدوره إلى مطلبين؛ الأول بعنوان أثر خصوصية النقل بالحاويات على نطاق مسؤولية الناقل البحري، والثاني بعنوان الإعفاء من المسؤولية.

المبحث الأول

مظاهر خصوصية النقل بالحاويات

يتميز النقل بالحاويات بخصوصيات تميّزه عن غيره من أنماط النقل، إذ تظهر هذه الخصوصيات أحياناً في الجوانب الفنية المتعلقة بالخصائص التقنية الفريدة للحاوية، وأحياناً أخرى في الجوانب التطبيقية المرتبطة بمراحل تنفيذ هذا النوع من النقل. كما تشمل هذه الخصوصيات أبعاداً قانونية ذات طابع خاص لا تتوفر في غيره من وسائل النقل، وعليه، سنتناول في هذا المبحث مظاهر خصوصية النقل بالحاويات عبر مطلبين: نخصص الأول لعرض الخصوصية الفنية والتقنية للنقل بالحاويات، ثم نبحث في المطلب الثاني الخصوصية المتعلقة بمراحل هذا النوع من النقل، وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول

الخصوصية الفنية والتقنية للنقل بالحاويات

تتجلى مظاهر خصوصية النقل بالحاويات في مجموعة من السمات والخصائص التي تميزه عن النقل البحري التقليدي، إذ أسهم اعتماد الحاويات كوسيلة حديثة في إضفاء طابع مميز على هذا النوع من النقل مقارنة بغيره من أنماط النقل الأخرى. وتبرز هذه الخصوصية من خلال ما يوفره من مزايا، في مقدمتها السرعة في إنجاز عمليات النقل، وسهولة تداول البضائع، وانخفاض التكاليف التشغيلية، فضلاً عن إمكانية تحقيق النقل المتكامل من الباب إلى الباب، بما يعزز من كفاءة سلاسل الإمداد. وعليه، يهدف هذا المطلب إلى بيان أهم الخصائص الفنية التي ينفرد بها النقل بالحاويات، إلى جانب إبراز الخصوصية التقنية المرتبطة بالوسائل والمعدات المخصصة لهذا النوع من النقل، والتي كان لها دور جوهري في إحداث نقلة نوعية في مجال النقل البحري.

الفرع الأول

الخصوصية الفنية للنقل بالحاويات

أسهمت الحاوية في إرساء مفهوم وحدة الشحن المستقلة، بحيث تُعامل كوحدة قائمة بذاتها، بدلاً من التعامل مع كل طرد على حدة كما هو الحال في النقل البحري التقليدي، وبذلك، لم يعد التعامل يتم بصورة فردية، وإنما في إطار نظام مبسط يسهم في تقليل الجهد والنفقات والوقت، فضلاً عن الحد من عمليات المناولة اليدوية وما يرتبط بها من مخاطر.

وعليه، سنعمد في هذا الفرع إلى بيان المقصود بالخصوصية الفنية للنقل بالحاويات، مع إبراز أهم مظاهرها، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: إمكانية نقل الحاوية بجميع طرق النقل¹

¹ يعرف الفقه الحاوية بأنها (عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة أو الشكل يتم صنعه خصيصاً لتجميع البضائع بداخله ونقله إلى مكان آخر)، ومنهم من عرفها بأنها (صندوق يستعمل لتجميع البضائع بقصد نقلها من مكان إلى آخر بدون حاجة إلى إعادة شحنها ويكون صالحة للاستعمال مرات عديدة)، كما أن هناك من يعرفها بأنها (صندوق قوي ذو أبعاد محددة عالمياً من قبل هيئة المقاييس العالمية مصنوع من الصلب أو الألمنيوم المقوى بالصلب يجعلها مقاومة للصدمات بكثرة استعمالها)، ينظر: د. محمد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، بدون رقم طبعة، مصر، 2007، ص 10. د. إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، دار القيس للصحافة والطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الكويت، ١٩٧٥، ص ١١، ص ١٢. د. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات، دار الفكرة الجامعي الإسكندرية، بدون رقم طبعة، ٢٠٠٦، ص ١١٩.

Hego Hoyer Leivestad, The shipping container, History and Anthropology, Volume 33, issue 2, 2022, p202.

نظرًا لوجود بعض البضائع التي تحول طبيعتها الخاصة دون إمكانية نقلها مباشرة إلى رصيف الميناء، إذ يتعين نقلها أولاً من مصدرها الأصلي عبر وسائل نقل مختلفة، فقد برزت الحاوية كأفضل وسيلة لتأمين نقل هذه البضائع بكفاءة وانتظام، ويطلق على هذا النمط من النقل اصطلاح "النقل متعدد الوسائط"⁽¹⁾، حيث يتم نقل البضائع باستخدام أكثر من وسيلة نقل مختلفة في إطار عملية نقل متكاملة، مع الحفاظ على وحدة الشحنة داخل الحاوية طوال مراحل الرحلة⁽²⁾.

فإذا كان النقل العادي يتطلب جهود ونفقات كبيرة بسبب تكرار شحن البضائع في وسيلة النقل ورصها ومن ثم فك رصها وتفرغ نقلها، فإن أسلوب النقل بالحاوية سيحقق نقل البضائع من الباب إلى الباب وبالتالي انخفاض في التكاليف ودقة في العمل أكبر.

ثانيًا: السرعة

يؤدي عامل الوقت دورًا بالغ الأهمية في عملية شحن البضائع بالحاويات، إذ يتضح تفوق هذا النمط من النقل عند مقارنته بنقل البضائع السائبة، التي تستغرق مدة زمنية أطول في عمليات الشحن والتفريغ، في حين البضائع المحواة تنقل وتناول في وقت أقصر بكثير، نظرًا لاعتمادها على وحدات شحن جاهزة ومهيأة، مما يساهم في تسريع الإجراءات وتقليل زمن بقاء السفن في الموانئ⁽³⁾.

كما تُعد السرعة من العناصر الجوهرية في عملية النقل البحري للبضائع، إذ يتيح نظام النقل بالحاويات استخدام معدات متطورة ورافعات وسفن متخصصة، الأمر الذي يساهم في إنجاز عمليات الشحن والتفريغ بكفاءة عالية وفي زمن قياسي، ونتيجة لذلك، تتخفف مدة مكوث سفن الحاويات في الموانئ لتتراوح ما بين (15% إلى 20%) من إجمالي زمن الرحلة، مقارنة بالسفن التقليدية التي قد تصل مدة بقائها في الميناء إلى نحو (60%) من الزمن الكلي للرحلة، وهو ما يعكس الفارق الكبير في مستوى الكفاءة التشغيلية بين النظامين⁽⁴⁾.

¹ - يعرف النقل متعدد الوسائط بأنه نظام مادي متكامل للنقل الدولي للبضائع يخضع لنظام قانوني خاص ومحدد يهدف إلى تيسير التوسع المنتظم للتجارة العالمية ويساهم في تقليل الوقت وخفض التكلفة ورفع مستوى أداء الخدمة، كما يعرف بأنه شحن البضائع ونقل الأشخاص باستخدام أكثر من وسيلة نقل خلال رحلة واحدة متكاملة دون انقطاع. ينظر: عارف حسن عبدالله الشعبي، أثر تطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية، بحث منشور في مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية، المجلد الرابع، العدد الثاني عشر، 2024، ص 393.

W.Brad jones ,C.Richard cassady,Royce o.Bowden jr,Developing astandard Definition of intermodal Transportation ,u.s. Department of Transportation-university Transportation Centers program,2000,p8-9.

² DELEBECQUE(Ph ,)Le transport multimodal , Revue Internationale de droit comparé , 1998 , p. 527.

³ - مريم كريد، نصر الدين سمار، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية مجلة الشريعة والاقتصاد، المجلد السابع، الأصدار الثاني، العدد الرابع عشر، 2018، ص 367.

⁴ - ينظر: د. علي حسن يوسف، القانون البحري، دار الفكر العربي، بدون رقم طبعة، القاهرة، ١٩٦٣، ص ٨٤. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص ٢٧٠، ٢٧١. د. عبد الحميد

ثالثاً: سلامة البضائع

يُعد الحفاظ على سلامة البضائع من أبرز المزايا التي يتميز بها نظام النقل بالحاويات، إذ يضمن إيصالها إلى وجهتها النهائية دون تعرضها للتلف أو الهلاك أو السرقة أثناء عملية النقل، وتوفر الحاوية مستوى عالٍ من الحماية، بما يسهم في تقليل مخاطر الفقد والاعتداء على البضائع⁽¹⁾.

كما يُعد نظام الحاويات من أكثر الأنظمة صلابةً وعزلاً المستخدمة في النقل البحري، حيث أثبت كفاءته في الحد من مخاطر تلف وهلاك البضائع، إضافة إلى ذلك، فإن العديد من الحاويات تكون مجهزة بأنظمة تبريد خاصة، مما يجعلها ملائمة لنقل المواد الغذائية والسلع القابلة للتلف، ويسهم في الحفاظ على جودتها طوال مدة الرحلة⁽²⁾.

وعليه، تُعد الحاوية من أفضل الوسائل لنقل البضائع، لا سيما تلك التي تتباين في طبيعتها بين الهشة والصلبة، والتي قد يؤدي نقلها بوسائل تقليدية إلى تعرض بعضها للتلف نتيجة الاحتكاك أو سوء المناولة، إذ توفر الحاوية بيئة مناسبة وأمنة تحد من هذه المخاطر، بما يضمن الحفاظ على سلامة البضائع أثناء النقل، غير أن تحقيق هذه الحماية يظل مرهوناً بضرورة مراعاة طبيعة البضاعة المنقولة، ومدى ملائمتها لظروف الحاوية المستخدمة، من حيث التهوية أو التبريد أو غيرها من الخصائص الفنية، وذلك بما يكفل توفير الحماية المثلى لها طوال مدة الرحلة⁽³⁾.

مرسي عنبر، الجديد في الشحن والتفريغ وتداول الحاويات في الموانئ، دار النهضة العربية للشحن والتفريغ، القاهرة، بدون رقم طبعة، ٢٠١٧، ص ١٩٨.

¹ - د. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد الطبعة الأولى الرياض سنة 2012، ص 290.

² - ليلي قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، مجلة الجزائر للقانون البحري والنقل، المجلد 1، العدد الثاني، الجزائر، 2014، ص 57.

³ - طاهر شوقي مؤمن، الحاويات ومخاطر انتهاك الحدود البحرية، بحث منشور في مجلة الفكر الشرقية الإمارات العدد ١٠٥، ٢٠١٨، ص ٦.

رابعًا: سهولة النقل

يتميز النقل بالحاويات بدرجة عالية من السهولة والكفاءة مقارنة بغيره من أنماط النقل الأخرى، إذ يمكن نقل الحاويات وتداولها وتخزينها ببسر من خلال استخدام معدات متخصصة، مثل رافعات الحاويات، التي تتيح رفعها وترتيبها بشكل منظم فوق بعضها البعض، ومن ثم شحنها داخل السفينة بطريقة تحقق الاستغلال الأمثل للمساحة، كما أن غالبية السفن المخصصة لنقل الحاويات تُصمم خصيصًا لهذا الغرض، حيث تتميز عابرها بكونها مهيأة على شكل خلايا ثابتة أو متحركة، تُمكن من رص الحاويات أسفل السطح بكفاءة عالية، وتُزود هذه السفن بفتحات عابر واسعة لتسهيل عمليات تحميل وتفريغ الحاويات، فضلًا عن احتوائها على دعائم ونقاط تثبيت (تخزيم) تضمن استقرار الحاويات أثناء الرحلة البحرية، بما يسهم في تعزيز السلامة والكفاءة التشغيلية⁽¹⁾.

كما أن استخدام النقل بالحاويات يقلل من مرات المناولة بفضل المعدات والروافع والسفن المتخصصة، وهذا من شأنه تسهيل عملية النقل التي أصبحت لا تحتاج إلى يد عاملة كما هو الحال في النقل العادي⁽²⁾.

خامسًا: قلة التكلفة

تُعد الفترة الزمنية التي تقضيها السفينة في عرض البحر، وكذلك مدة مكوثها في الموانئ، قصيرة نسبيًا في نظام النقل بالحاويات، وذلك نتيجة السهولة والكفاءة العالية في عمليات التحميل والتفريغ. ويؤدي هذا الانخفاض في زمن المناولة إلى تسريع دوران السفن وتقليل تكاليف التشغيل، وينعكس ذلك بصورة مباشرة على أجور الشحن، إذ تكون أقل مقارنة بالأجور المترتبة على نقل البضائع بالطرق التقليدية. وبذلك يسهم نظام الحاويات في خفض التكاليف المالية المرتبطة بعمليات النقل البحري بشكل ملحوظ، مما يعزز من كفاءته الاقتصادية⁽³⁾.

كما أن الاتجاه العام في سفن الحاويات هو زيادة حجمها، وبالتالي استيعابها لأكثر كمية ممكنة من البضائع، إذ شهدت التقنيات الحديثة صناعة سفن حاويات تطورت فيها أساليب ومفاهيم الإدارة في كل

¹- صالح خالد، النظام القانوني لعقد نقل الحاويات بالبحر رسالة ماجستير في العلوم القانونية جامعة الجزائر-كلية الحقوق، الجزائر، سنة 2013، ص 56.

²- د. أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، بدون رقم طبعة، الإسكندرية، 2004، ص 29.

³- عتاب يوسف حسون، تقييم كفاءة معايير التقييم المالي والإداري المستخدمة في قطاع النقل البحري نموذج مرفأى اللاذقية وطرطوس، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة تشرين قسم إدارة الأعمال، سوريا، سنة 2007، ص 33. د. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي السفن الحاويات، دار الفكرة الجامعية، بدون رقم طبعة، الإسكندرية ٢٠٠٥، ص ١٢.

من شركات الملاحة والموانئ البحرية ،وجعلت الشركات المتخصصة في هذه الصناعة تلجأ إلى بناء سفن من أجيال مختلفة تلبي لمتطلبات سوق النقل البحري⁽¹⁾.

وبذلك نرى بأن الخصوصية الفنية للنقل بالحاويات تتمثل بكون الأخيرة نظام متكامل للنقل غيرت آلية النقل البحري التقليدي سواء من حيث قلة التكلفة أو سهولة النقل والسرعة.

الفرع الثاني

الخصوصية التقنية للنقل بالحاويات

تتمثل الخصوصية التقنية للنقل بالحاويات بمجموعة من المميزات التي تتميز بها الحاوية من الناحية التقنية والتكنولوجيا والتي تنعكس بشكل مباشر على عملية الشحن وجميع العمليات الأخرى في النقل البحري ومنها التفريغ، مما ينتج عنه وحدة شحن متكاملة مستقلة قابلة للشحن عبر أكثر من وسيلة دون الحاجة إلى التفريغ أو التعامل مع محتوى الحاوية في كل مرة. وعليه تتجلى هذه الخصوصية في مظاهر متعددة ومنها:

أولاً: توحيد المواصفات القياسية للحاويات

تتنوع الحاويات من حيث أبعادها وأوزانها، ونظراً لأن نظام النقل بالحاويات يُعد نظاماً دولياً، فإنه يتطلب توحيد أبعاد الحاويات على مستوى العالم، وذلك لتسهيل نقلها باستخدام الرافعات والمعدات المختلفة، وقد قامت المنظمة الدولية للمواصفات القياسية (ISO)، من خلال اللجنة الفنية رقم 104 المختصة بشؤون الحاويات، بوضع معايير موحدة للحاويات وكذلك للمعدات المستخدمة في مناوئتها، لذلك، يحرص كل ناقل على أن تكون حاوياته متوافقة مع أجهزة المناولة ووسائل النقل التي ستستخدم في نقلها⁽²⁾.

كما أن اتفاقية الأمن والسلامة المتعلقة بالحاويات لسنة 1972 تضمن عدة شروط تتعلق بتقنية الحاوية ومنها، المادة (2) الفقرة الأولى إذ أشارت إلى (يجب أن تكون الحاوية ذات متانة وأن تكون ذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة: أما 14 متراً مربعاً (150 قدماً مربعاً) على الأقل أو 7 أمتار مربعة (75 قدماً مربعاً) على الأقل إذا كانت مزودة بتجهيزات زاوية علوية⁽³⁾).

كما أن الفقرة (12-16) من المادة نفسها من اتفاقية الأمن والسلامة المتعلقة بالحاويات لسنة 1972 أشارت إلى (بشأن الوزن الفارغ يجب أن يكون هو وزن الحاوية الفارغة بما في ذلك المعدات الثانوية

¹- بان علي حسين المشهداني، تطور النقل الدولي بسفن الحاويات للمدة 2008-2020 والتحديات التي تواجهه، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، المجلد 17، العدد 27، 2021، ص 2-3.

²- عبد القادر حسين العطاير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، مصدر سابق، ص 44.

³- 1 المادة (2) الفقرة الأولى من اتفاقية الأمن والسلامة المتعلقة بالحاويات لسنة 1972

المثبتة تثبتاً دائماً وأقصى حمولة مسموح بها هي الفرق بين أقصى وزن تشغيلي إجمالي ووزن الحاوية الفارغة (1).

أما بالنسبة إلى مواصفات رقم 668 ISO الدولية فقد تضمنت العديد من الشروط التقنية المتعلقة بحاويات الشحن، ومنها الأبعاد الخارجية (External Dimensions) التي تحدد مواصفات الأبعاد الدقيقة للحاويات لضمان التكديس والمناولة بكفاءة.

كما حددت الطول: يتم تصنيف الحاويات في المقام الأول حسب الطول، وتشمل بشكل أساسي: 20 قدم (6.06 متر) 40 قدم (12.2 متر) 45 قدم (13.7 متر) العرض: ثابت لجميع الحاويات القياسية وهو 8 أقدام (2.44 متر). الارتفاع: القياسي هو 8 أقدام و6 بوصات (2.59 متر)، مع وجود حاويات ذات ارتفاع عالي (High Cube) تصل إلى 9 أقدام و6 بوصات (2.90 متر). 2.

أما بخصوص التقييمات والوزن (Ratings & Weight) يحدد المعيار الكتلة الإجمالية القصوى (Maximum Operating Gross Mass – R) للحاويات، والتي تتطور لتتحمل أوزاناً أعلى: الكتلة الإجمالية القصوى: تصل حالياً إلى 36,000 كجم (تقريباً 36 طن) لمعظم أحجام الحاويات الحديثة. تضمن هذه الأوزان قدرة الحاوية على حمل الشحنات الثقيلة بأمان. 3.

وبشأن الأبعاد الداخلية (Internal Dimensions) تركز ISO 668 على الأبعاد الخارجية، فإنها تشير أيضاً إلى الحد الأدنى للأبعاد الداخلية (Minimum Internal Dimensions) وفتحات الأبواب لضمان سعة تخزين مناسبة (2).

ثانياً: تعدد أنواع الحاويات

كما تنعكس الخصوصية التقنية للحاويات على وجود أنواع متعددة منها سهلت وبسطة من عملية النقل البحري، ومن هذه الأنواع، الحاويات تبعاً للمواد المصنعة منها؛ فمنها ما يُصنع من الألمنيوم، ومنها ما يُصنع من الفولاذ، إضافةً إلى حاويات تُصنع من الخشب أو البلاستيك المقوى. كما تُقسم الحاويات بحسب طبيعة البضائع المنقولة إلى نوعين رئيسيين:

1- حاويات البضائع العامة: وقد تكون مغلقة أو مفتوحة أو مسطحة .

¹ - ينظر الفقرات (12-16) من المادة (2) من اتفاقية الأمن والسلامة المتعلقة بالحاويات لسنة 1972.

² - مواصفات ISO 668 هي المعيار الدولي الخاص بـ حاويات الشحن، يحدد هذا المعيار التصنيف، الأبعاد الخارجية، والتقييمات (أوزان الحمولة) للحاويات المستخدمة في النقل متعدد الوسائط بحري، بري، سكة حديد .

2-حاويات البضائع الخاصة: وتشمل الحاويات الحرارية (المسخنة أو المبردة)، بالإضافة إلى حاويات الخزانات، وهي التي تُستخدم في نقل الزيوت والحوامض، أو لنقل الغاز المضغوط والغاز المُسال، وغالبًا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة الإغلاق⁽¹⁾.

أما بالنسبة إلى موقف القوانين من ضرورة توافر مواصفات قياسية في الحاويات، فإن قانون العراقي رقم (80) لسنة 1983 لم ينظم هذا الأمر، أما بالنسبة إلى موقف قانون التجارة البحرية، القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 فهو كذلك لم ينظم بل لم يضع نصاً قانونياً يشير بشكل مباشر إلى هذه المواصفات، وعند الرجوع إلى الهيئة المصرية العليا للمواصفات والجودة EOS (2) .

المطلب الثاني

خصوصية النقل بالحاويات من حيث مراحل النقل

إن خصوصية النقل بالحاويات لا تقتصر على الجوانب الفنية والتقنية فحسب، بل تمتد لتشمل مختلف مراحل النقل، إذ يمر هذا النوع من النقل بعدة مراحل متتابعة حتى يصل إلى مرحلة التسليم.

تبدأ العملية بمرحلة ما قبل الشحن، وهي المرحلة التمهيديّة، حيث يقوم الشاحن بحجز الحاوية لدى الناقل، واختيار النوع المناسب لبضاعته، ثم يعمل على تجهيز البضاعة من حيث رصها وتغليفها، وإرفاق المستندات اللازمة، لتكون جاهزة للنقل إلى الميناء، تلي ذلك مرحلة الشحن، وهي المرحلة التي يتم فيها نقل الحاوية إلى السفينة، والبدء بعمليات رص الحاويات وتثبيتها على متنه، وأخيراً تأتي مرحلة ما بعد الشحن، حيث يتم تفريغ الحاويات وتسليم البضائع إلى الجهة المستلمة.

وعليه، سيتم تقسيم هذا المطلب على ثلاثة فروع: يتناول الفرع الأول مرحلة ما قبل الشحن، ويُخصص الفرع الثاني لمرحلة الشحن، بينما يعالج الفرع الثالث مرحلة ما بعد الشحن.

الفرع الأول

¹ - إبراهيم مكي إبراهيم، أوعية الشحن (الحاويات)، دار القيس للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الكويت، 1975، ص ٢٦٤. شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية ببيروت، ٢٠٠٠، ص ٣٨٤. عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية عمان، سنة ١٩٨٣، ص ٤٥. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكرة الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ص ١٧. كمال حمدي عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٣٢. إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، دار القيس للنشر، الطبعة الثانية، الكويت، 1975، ص 12. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 247.

² - أسست الهيئة المصرية للمواصفات والمقاييس والجودة عام 1957، وحصلت على عضوية المنظمة الدولية للمقاييس (ISO) في العام نفسه. وفي عام 1979، صدر مرسوم رئاسي جديد أعاد تنظيم الهيئة لتصبح الجهة الرسمية الوحيدة المختصة بجميع المسائل المتعلقة بالمواصفات والمقاييس والجودة وعلم القياس.

مرحلة ما قبل الشحن

يُقصد بمرحلة ما قبل الشحن تلك المرحلة التي تسبق تحميل الحاوية على السفينة، وهي أولى المراحل التي يمر بها النقل بالحاويات، إذ تبدأ بعملية الحجز وتنتهي بتسليم البضاعة المُعبأة في الحاوية إلى الميناء، وتكتسب هذه المرحلة أهمية كبيرة في ضمان سلامة عملية النقل، لكونها تتضمن تجهيز البضاعة والاتفاق على شروط النقل، مما يجعلها مرحلة حاسمة في سلسلة النقل، وتمثل نقطة الانطلاق الفعلية لها.

وتتمثل الأعمال المرتبطة بهذه المرحلة في مجموعة من الإجراءات ومن أهمها:

أولاً: الحجز

أول المراحل التي يقوم بها الشاحن الذي يروم نقل بضاعته هي الحجز ، ونقصد به حجز مسافة معينة على السفينة لدى شركة الشحن، وبموجب هذه العملية يتم الاتفاق بين شركة الشحن والشاحن على العديد من التفاصيل ومنها نوع السفينة ، ونوع الحاوية المستخدمة في النقل، والوقت المستغرق أثناء الرحلة⁽¹⁾.

وتجري عملية الحجز من خلال تقديم طلب الحجز من الشاحن ويقدم من خلال هذا الطلب الميناء المتفق عليه ، وتحديد السفينة من ناحية أسمها وسعتها والموعد الذي يتم فيه الشحن. ونلاحظ من خلال موقف التشريعات الوطنية بأنها أغفلت تنظيم هذه العملية سواء في قانون النقل العراقي أو قانون البحري المصري.

ثانياً- إعداد البضاعة

هذه المرحلة من المراحل المهمة قبل الشحن، فهي تضمن سلامة البضائع داخل الحاوية، ويتم تجهيز البضاعة من خلال العديد من العمليات التي يقوم بها الشاحن ومنها التعبئة والتغليف ، إذ يجب على الشاحن عند تعبئة البضاعة أو تغليفها أن يراعي نوع البضائع المراد نقلها.⁽²⁾

ثالثاً: تعبئة وتغليف البضاعة

من العمليات التي تجري أثناء الشحن هي تعبئة البضاعة داخل الحاوية والتأكد من سلامتها ووضعها بشكل يؤمن عليها أثناء عملية النقل.

¹- تعددت السفن الحاويات المستخدمة في النقل البحري ، فهناك سفن الحاويات بحسب جيل السفينة، وسفن الحاويات بحسب تصميمها، وسفن الحاويات بحسب خط السير المتبع : ينظر: أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي السفن الحاويات، مصدر سابق ص ١٧٠ د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص ١٩٣.

²- د. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، بدون رقم طبعة، مصر، 2004، ص 106.

أما بالنسبة إلى موقف التشريعات الوطنية من ذلك، فقد نصت (61) الفقرة الثانية من قانون النقل العراقي على "إذا اقتضت طبيعة الشيء إعداده للنقل بتغليفه أو تعبئته أو حزمه فعلى المرسل أن يقوم بذلك..."، أما بالنسبة إلى موقف القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 النافذ فإنه على الرغم من كونه لا يشير بشكل صريح إلى تعبئة البضاعة وتغليفها داخل الحاوية إلا انه يمكن الاستفادة من نص المادة (218) التي نصت على " على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن.....".

أما بالنسبة إلى موقف الاتفاقيات الدولية، فقد تضمنت اتفاقية روتردام في المادة (13) الفقرة الثانية منها على ذلك "مناولة البضاعة وشحنها ورسوها وتثبيتها وتغليفها بطريقة سليمة ومهنية". يلاحظ أن اتفاقية روتردام تحمل الناقل المسؤولية الكاملة عن عمليات الشحن والتفريغ وحتى عمليات ما قبل الشحن.

رابعاً: الأجرة

كما أن العمليات التي تجري في مرحلة ما قبل الشحن هي الاتفاق بين الشاحن وشركة الشحن على مبلغ الأجرة المحدد لنقل البضاعة، وهذا الاتفاق يكون مبدئي، وغالباً ما يتم بمقتضى تعريفه محددة ومقررة أما عند عدم وجود تعريفه محددة فإن مقدار الأجرة وزمان ومكان الوفاء بها يتحدد بحكم الاتفاق⁽¹⁾.

وتبرز خصوصية الأجرة في النقل بالحاويات بأنها تكون محددة على أساس الحاوية وليس على أساس كل بضاعة على حدة.

وعند الرجوع إلى موقف القانون العراقي فإن قانون النقل رقم (8) لسنة 1984 قد نص في المادة (60) منه على " يلتزم المرسل بدفع أجرة النقل وغيرها من المصروفات للناقل...". والمادة (219) من القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 والتي نصت على " 1- يلتزم الشاحن بأداء أجرة النقل وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزم ايضاً بأدائها من له حق تسليم البضاعة إذا قبل تسلمها...".

خامساً: إعداد معلومات صحيحة عن البضاعة

ومن أهم العمليات التي يقوم بها الشاحن خلال مرحلة ما قبل الشحن وهي أن يقوم بأعداد معلومات صحيحة عن البضائع ويقدمها إلى الناقل، ويتم إعداد هذه المعلومات وإرفاقها في سند الشحن. ويعرف الفقه سند الشحن بالعديد من التعريفات ومنها بأنه (وثيقة بشكل مطبوع عادة يملأ كتابة أو بآلة الكترونية يوضح فيه اوصاف البضاعة المشحونة وبأنها شحنت بحالة ظاهرة وجيدة بالإضافة إلى

¹ - د. مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2005، ص 170.

الشروط التي بمقتضاها سلمت البضاعة إلى الناقل والتي يلتزم بها ويقوم بتسليمها إلى شخص معين أو المرسل إليه في الميناء المتفق عليه⁽¹⁾.

ويؤدي سند الشحن وظائف عديدة ومنها اعتباره ايصالاً للبضائع المشحونة وأداة لإثبات عملية الشحن، كما يعد تمثيل للبضاعة وسند ملكيتها⁽²⁾.

أما بخصوص موقف التشريعات الوطنية من التزامات الشاحن في هذه المرحلة، فإن قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ ان البند (ثانياً) من المادة (٥٩) ينص على " على المرسل أن يسلم الناقل في محله الشيء والوثائق الضرورية لتنفيذ النقل إلا إذا اتفق على محل آخر ويكون الناقل مسؤولاً عن ضياع تلك الوثائق الضرورية أو إهمال استعمالها أو إساءة هذا الاستعمال".

أما بالنسبة إلى موقف القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، فقد نصت المادة (٢٠٥) الفقرة الأولى "يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل...". وكذلك الفقرة الثانية من المادة نفسها " وإذا كانت المادة خطرة أو قابلة للاشتعال أو الانفجار وجبة على الشاحن أن يخطر الناقل بذلك...".

وأكد المشرع التزامه في المادة (٢٠٦) " يكون الشاحن مسؤولاً قبل الناقل عن تعويض الضرر الذي ينشأ عن عدم صحة البيانات...."، وفي السياق ذاته نصت المادة (٢٠٨) "إذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع غير مذكورة في سند الشحن أو في إيصال تسلم البضائع أو عدم صحة البيانات المتعلقة بها جاهزة له إخراجها من السفينة...."، كما تضمنت المادة (٢١٠) من القانون ذاته ونصت على "١- مع مراعاة أحكام الفقرة الأولى من المادة (٢٠٥) من هذا القانون يعد سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه....".

أما على مستوى الاتفاقيات الدولية فإن اتفاقية روتردام نصت على ذلك في المادة (29) الفقرة الأولى منها على " يزود الشاحن الناقل في الوقت المناسب بما يخص البضائع من معلومات وتعليمات ومستندات غير متاحة في حدود المعقول للناقل من مصدر آخر...".

تغير المفهوم التقليدي لسند الشحن بعد ما أصبحت المحتويات غير معلومة لدى الناقل، اذ يجب على الناقل إصدار وثيقة شحن تتضمن بيانات البضاعة وذلك تطبيقاً لما جاء في الفقرة (٣) من المادة (٣) من

١- د. مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم، مطبعة العاني، بغداد، 1988، ص 46.

٢- د. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 1998، ص 93. ابراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، مصدر سابق، ص 66. د. محمود سمير الشرقاوي، مركز المرسل إليه في سند الشحن، مجلة القانون والاقتصاد، مطبعة جامعة القاهرة، 1967، ص 243. د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار العلم والثقافة للنشر والتوزيع، بدون رقم طبعة، عمان، 2002، ص 96.

اتفاقية بروكسل والتي نصت "على الناقل أول ربان وكيل السفينة بعد استلام البضائع واخذها في عهده أن يسلم للشاحن بناء على طلبه سند الشحن....".

الفرع الثاني

مرحلة الشحن والوصول

تُعد مرحلتا الشحن وما بعد الشحن من المراحل الجوهرية في عملية النقل بالحاويات، إذ لا تكتمل عملية النقل إلا من خلالهما، وتبدأ مرحلة الشحن منذ لحظة تسلّم الناقل للبضاعة ودخولها في عهده، مروراً بتحميل الحاوية على متن السفينة، وتستمر حتى وصولها إلى الميناء، أما مرحلة الوصول فتبدأ عندما تصل السفينة إلى ميناء التفريغ وبعدها تتم عمليتي التسليم والتفريغ، وبناءً على ذلك سنوضح في هذا الفرع نقطتين رئيسيتين أحدهما مرحلة الشحن في النقل البحري، ومرحلة الوصول:

أولاً: مرحلة الشحن

تعد مرحلة الشحن عملية مادية يتم فيها رفع البضاعة من رصيف الميناء ووضعها على ظهر السفينة بحسب نوع البضاعة⁽¹⁾.

ويقصد بالشحن بشكل عام بأنه (تحميل الشيء على وسيلة النقل)⁽²⁾.

ومن أهم العمليات التي تجري أثناء مرحلة الشحن هي:

1- استلام البضاعة والمحافظة على سلامتها

ومن العمليات التي يقوم بها الناقل أثناء مرحلة النقل هي أن يقوم باستلام البضاعة من الشاحن ووضعها في المكان المخصص لها، والمحافظة عليها والتأمين على سلامتها خلال الرحلة البحرية، إذ أن البضائع في عملية النقل البحري تتعرض إلى العديد من المخاطر والتحديات التي تجعله يختلف عن أنواع النقل الأخرى ومن أهمها الكوارث الطبيعية والقرصنة والمخاطر السيبرانية التي تعد من أهم التحديات التي تواجه الصناعة جميعاً، خاصة وأن سلسلة التوريد العالمية أصبحت أكثر سهولة وترابطاً رقمياً، وعلى الرغم من أن أنظمة الكمبيوتر على متن سفن الشحن مكثفية ذاتياً إلا أنها عرضة للتهديدات الداخلية مثل الأخطاء البشرية⁽³⁾.

¹ - د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، مصدر سابق، ص 118.

² - د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، المنصورة، 2011، ص 263.

³ - أكرم راجحي، أيمن مساسي، بشرى بن عيسى، سعاد بلعباس، النقل البحري، المعهد الوطني المتخصص في التكوين المهني للتسيير ناصف عز الدين البليدة، السداسي الرابع، 2020، ص 12.

2-الرص

يعد الرص من العمليات الفنية الدقيقة التي يقوم بها الربان⁽¹⁾.
إذ يعرف الرص بأنه (عملية وضع البضاعة في المكان المعد لها في السفينة وترتيبها بشكل يقيها من الهلاك أو التلف أثناء النقل⁽²⁾).
وتجدر الإشارة بأن الأصل أن تتم عملية رص البضائع داخل عنابر السفينة، لأن الرص على سطح السفينة يعرضها للمخاطر والهلاك أو التلف⁽³⁾.
كما أن عملية الرص تختلف عن العمليات المشابهة لها ومنها عملية الشحن التي تعتمد على مخطط أو خريطة الشحن التي تسهل تداول وتحريك البضائع عند الشحن والتفريغ⁽⁴⁾.
وينبغي التفرقة بين رص الحاوية على سطح السفينة ورص البضاعة داخل الحاوية الذي يقصد به تعبئة الحاوية ؛ إذ أن الرص لفظاً مطلقاً يشمل رص الحاويات في السفينة وتعبئة البضاعة داخل الحاوية فالعمل الأول مكمل الثاني وهما من العمليات الضرورية التي لا تكتمل أحدهما إلا بالآخرى⁽⁵⁾، إذ تغير المفهوم التقليدي لرص البضاعة حيث تنقل 40% من حمولتها على السطح⁽⁶⁾.
أما فيما يتعلق بموقف التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية من رص البضائع فأنا سنفصل هذا المحور في مسؤولية الناقل البحري.

ثانياً:مرحلة الوصول

تعد مرحلة الوصول هي المرحلة الأخيرة وتبدأ بعملية تفريغ الحاوية، وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه:

١ -تفريغ الحاوية

يعرف التفريغ بأنه (عملية مادية تتضمن إنزال الحاوية من السفينة ووضعها على رصيف الميناء)⁽⁷⁾.
وتتم عملية التفريغ خلال المدة المتفق عليها في عقد النقل ،او بحسب العرف في ميناء الوصول ويقوم الناقل خلالها بأخطار المرسل إليه لاستلامها⁽⁸⁾.

¹- عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط للبضائع لسنة ١٩٨٠ ، بحث منشور في مجلة الحقوق والشرعية، العدد الأول، جامعة الكويت، ١٩٨٤، ص٣٤٤.

²- د.علي حسن يوسف، العقود البحرية، دار الفكرة العربي، الطبعة الأولى، القاهرة ١٩٧٨ ص٦٤.

³- د.سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، الطبعة الأولى، ١٩٦٩ ، ص ٣٦٥.

⁴- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، الإسكندرية ٢٠٠٢، ص٥١، ٥٢.

⁵- د.محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص٥١.

⁶- يعقوب يوسف صرخوة، الوضع القانوني لرص البضائع الحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق والشرعية، جامعة الكويت، العدد الأول والثاني، ١٩٩٢، ص٦١.

⁷- محمود الشرقاوي، مصدر سابق، ص 826.

⁸- محمود محمد عباينة، مصدر سابق، ص 90.

كما أن الناقل قد يلجأ أحياناً إلى إدراج شرط التفريغ التلقائي والذي بمقتضاه يسمح للناقل القيام بعملية التفريغ من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته في حال عدم حضوره للتفريغ⁽¹⁾.

ولابد من الإشارة إلى أن عملية التفريغ تختلف عن التسليم، فالأولى عملية مادية بينما التسليم عملية قانونية⁽²⁾.

٢- تسليم الحاوية

يُعد التسليم هو المرحلة النهائية التي تنتهي بها عملية نقل البضائع من الناقل إلى المستلم في الميناء أو المكان المتفق عليه بعد أتمام جميع الإجراءات، إذ يقع على عاتق الناقل الالتزام بتسليم البضاعة في المكان المتفق عليه سواء أكان الشاحن أو المرسل إليه، ويتم التسليم عادة طبقاً لمقتضيات سند الشحن⁽³⁾.

أما بالنسبة إلى موقف قانون النقل العراقي فهو لم يتضمن نص صريح يلزم الناقل بتسليم البضاعة وتفريغها بأعتبارها التزام مستقل، ولكن ذلك لا يعني بأنه يعفي الناقل من هذه المسؤولية لأنه يدرج ضمن الالتزامات المتفق عليها أو بمقتضى العرف.

أما بخصوص موقف القانون البحري المصري رقم(8) لسنة 1990 فقد نصت المادة (223) على "على الربان تسليم البضائع عند وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن....."، أما بالنسبة إلى التفريغ لم ينص عليه المشرع المصري بأعتباره التزاماً مستقلاً.

المبحث الثاني

انعكاس خصوصية النقل بالحاويات على مسؤولية الناقل البحري

بعد أن وضعنا خصوصية النقل بالحاويات وما هي أبرز الملامح التي تظهر فيها هذه الخصوصية، كان لا بد من أن نبين في هذا المبحث كيف تنعكس هذه الخصوصية على مسؤولية الناقل البحري، إذ إن الأخير يستلم حاوية ولا يستلم بضاعة منفردة لكي يرى عيوبها، وهذه المسألة تثير إشكالات متعددة تتعلق بمسؤولية الناقل سواء من حيث النطاق، أو من حيث توزيع المسؤولية بين الشاحن والناقل، كما تؤثر هذه الخصوصية على حدود المسؤولية وأساسها.

¹- كمال حمدي، القانون البحري، مصدر سابق، ص638.

²- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مصدر سابق، ص٢٦٥.

³- عماد الدين عبدالحى، التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008، بحث منشور في مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 32، العدد الأول، سوريا، سنة 2016، ص133.

وبناءً على ذلك سنوضح في هذا المبحث كيف أثرت خصوصية النقل بالحاويات على مسؤولية الناقل البحري، مقسمين هذا المبحث على مطلبين، نوضح في المطلب الأول منه أثر خصوصية النقل بالحاويات على نطاق مسؤولية الناقل البحري، أما المطلب الثاني فنخصصه لمعالجة أثر خصوصية النقل بالحاويات على تحديد مسؤولية الناقل البحري، وكما يأتي:

المطلب الأول

أثر خصوصية النقل بالحاويات على نطاق مسؤولية الناقل البحري

إن لخصوصية النقل بالحاويات أثر كبير على نطاق مسؤولية الناقل البحري، إذ لم يعد كما هو في النقل التقليدي، لأنه تأثر بالتطورات التقنية والفنية للحاوية، وأصبح لا يتعامل مع بضاعة منفردة بل مع طرد يحوي هذه البضاعة.

وعليه سنقسم هذا المطلب على فرعين نوضح في الأول منه نطاق مسؤولية الناقل عن أضرار البضاعة، أما الفرع الثاني فنعالج نطاق مسؤولية الناقل عن واسطة النقل والحاوية .

الفرع الأول

نطاق مسؤولية الناقل عن أضرار البضاعة

تتعدد الحالات التي تثار فيها مسؤولية الناقل البحري في النقل بالحاويات، ولكن ما يميز هذه المسؤولية أنها انعكست من خصوصية هذا النوع من النقل، فأثرت في جميع الحالات التي يسأل فيها الناقل عن الأضرار، وأبرز حالات مسؤولية الناقل عن أضرار البضاعة هي :

أولاً: الهلاك

يقصد بهلاك البضائع بأنه (تخلف تسليم البضائع إلى صاحب الحق في مكان التسليم، وهو أما أن يكون كلياً بتخلف أي تسليم في مكان الوصول، أو جزئياً إذا لحق بجزء من البضاعة فقط لا جميعها مع مراعاة في شأن نقل البضائع ما يجري عليه العرف من التسامح عن عجز الطريق)⁽¹⁾. وبذلك فأن الناقل يسأل عن هلاك البضاعة سواء أكان هذا الهلاك كلياً أم جزئياً، فالهلاك الكلي هو زوال البضاعة بالكامل كما في حالة ضياعها، أما الهلاك الجزئي فهو خسارة جزء من البضاعة كما لو وصلت ناقصة⁽²⁾.

أما بالنسبة إلى موقف التشريعات الوطنية من ذلك، عند الرجوع إلى موقف قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣، نصت المادة (١٣٢) على "يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه وعن التأخير في

¹- اخلاص لطيف محمد، مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة و هلاكها (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، العدد السادس والعشرون، 2017، ص 442.

²- د. سليمان مرقس، شرح القانون المدني (العقود المسماة)/مج 1، عقد البيع، بلا دار نشر، 1968، ص 372.

تسليمه إلا إذا أثبتت أنه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات التي كانوا سيتخذونها عن حرص الرجل المعتاد والتي من شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفايدي نتائجه"

أما بخصوص موقف القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ فإن المادة (٢٢٧) منه نصت على "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك التلف في المدة بين تسلّم الناقل للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق.....".

وعند الرجوع إلى الاتفاقيات الدولية بخصوص ذلك ، فقد تضمنت اتفاقية لاهاي في المادة (111) منها على التزام الناقل بالعناية المعقولة للبضائع وحفظها وتسليمها بحالة سليمة وكذلك المادة (5) من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 والتي قررت مسؤولية الناقل عن الهلاك والتلف والتأخير، وبخصوص اتفاقية روتردام لسنة 2008 فقد تضمنت المادة (17) ذلك⁽¹⁾ .

ثانياً: التلف

يقصد بالتلف (سوء حالة البضاعة دون انعدام قيمتها واختلافها عما هو مدون في السند، إذ أحياناً تصل البضاعة بوزن وعدد مبين في سند الشحن ولكنها تالفة في جزء منها كما في الزهور التي تصل ذابلة أو زجاج مهشم)⁽²⁾.

كما يعرف بأنه (وصول البضاعة كاملة من حيث الحجم ولكنها معيبة كما لو وصلت الفاكهة في حالة عطب أو كانت مكسورة)⁽³⁾.

وبخصوص موقف قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1984 فقد نصت المادة (145) منه على " على الناقل أو من ينوب عنه أدراج تحفظ في سند الشحن، والذي يتضمن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للشيء أو علامته الرئيسية أو وزنه أو كميته أو عدد الطرود....".

أما بالنسبة إلى موقف القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 والاتفاقيات الدولية فهي ذاتها المتعلقة بالهلاك تنطبق على التلف.

ثالثاً: التأخير

التأخير في مجال النقل هو وصول البضاعة في وقت متأخر عن الوقت المتفق عليه في ميعاد الوصول، ويسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضاعة ويتحقق إذا لم تسلم في الوقت المحدد أو بمقتضى الظروف المماثلة لهذا الميعاد⁽⁴⁾.

¹ - ينظر نص المادة (111) من اتفاقية بروكسل، وكذلك المادة (5) من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ، والمادة (17) من اتفاقية روتردام لسنة 2008

² - د.صلاح الدين الناهي، شرح القانون التجاري العراقي، الجزء الاول ، مطبعة الرشيد، الطبعة الثانية بغداد، 1949، ص 280.

³ - د.باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، شركة العاتك، بدون رقم طبعة، بدون سنة نشر، بيروت، ص 215.

⁴ - د.محمد بهجت عبد الله أمين، قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، مصر، 2005، ص 123.

ويرجع فرض المسؤولية على الناقل عند التأخير إلى أهمية الوقت وإنجاز النقل في المدة المحددة، فالبيع من البضائع معرض لتقلبات الأسعار، والبيع الآخر معرض للتلف⁽¹⁾.

أما بخصوص موقف التشريعات الوطنية والوطنية والاتفاقيات الدولية فقد سبق وأن ذكرناها في الهلاك.

وما يعنينا في هذا الخصوص هو مدى تأثير الخصوصية على مسؤولية الناقل البحري في حالة الهلاك والتلف والتأخير، والسؤال الذي يثار إذا كانت الحاوية مغلقة فكيف يمكن تحديد الفترة التي وقع فيها الضرر ، وكيف يمكن تحديد ان هذه المسؤولية تقع على عاتق الناقل أم الشاحن؟ الإجابة على هذا السؤال نقول بأن الشاحن يقوم بإعداد البيانات اللازمة عن البضاعة وإرفاقها في سند الشحن وإحاطة علم الناقل بها بعد أن يسلمه هذا السند أو الوثيقة، وهذا ما وضعناه في المبحث الأول بخصوص سند الشحن، وبالتالي فهو غير مسؤول عن الحاوية طالما استلمها مقفولة ومختومة والرصاص الأصلي بقي سليماً حتى تسليم الحاوية إلى المرسل إليه. وهذا ما وضحته المادة (13) من التعليمات رقم (1) لسنة 1984 الصادرة لتسهيل تنفيذ قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1984 والتي نصت على "عند تسليم البضائع المنقولة بالحاويات بموجب محضر مشترك يجب تثبيت حالة الأختام الموضوعة من قبل المرسل وفي حالة سلامتها يكون الناقل غير مسؤول عن النقص الحاصل لها".

¹ - د. حلو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري-دراسة مقارنة، بحث منشور في مجلة المنارة، المجلد الثالث عشر، العدد الثامن، 2007، ص 129.

الفرع الثاني

نطاق مسؤولية الناقل عن واسطة النقل والحاوية

لا تقتصر مسؤولية الناقل في النقل البحري بالحاويات على الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء النقل فقط، بل تمتد لتشمل صلاحية السفينة للملاحة البحرية وتجهيزها الفني والإداري والقانوني للإبحار، بالإضافة إلى توفير الطاقم المؤهل، كما يتحمل الناقل المسؤولية عن الحاوية. وتبعاً لذلك كان لابد من أن نوضح مدى انعكاس خصوصية النقل بالحاويات على مسؤولية الناقل عن واسطة النقل والحاوية وكما يأتي:

أولاً: مسؤولية الناقل عن السفينة

تتجلى خصوصية النقل بالحاويات في مسؤولية الناقل البحري المتعلقة بتوفير سفينة صالحة للملاحة. هذه الخصوصية التي تميز هذا النوع من النقل عن غيره تفرض على الناقل البحري مسؤولية مغايرة. وصلاحية السفينة للملاحة البحرية في نطاق عقد نقل البضائع تتعلق بالصلاحية المادية للسفينة، وهي استعدادها لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية التي قد تواجهها أثناء رحلتها، مما يستوجب الأخذ بنظر الاعتبار نوع السفينة وعمرها ونوع المياه الملاحية والمسار الذي تسلكه، كما يؤخذ بنظر الاعتبار ماكينة السفينة وخزائن الوقود وروافعها.

لذلك، يتوجب على الناقل قبل أن تبحر سفينته أن يتأكد من ملائمتها للقيام بالرحلة، فإذا كانت صالحة للملاحة واستطاع إثبات بذل العناية اللازمة لجعلها صالحة، فإنه بذلك يحمي نفسه من المسؤولية. (1).

الأصل في النقل أن يتم بواسطة السفينة التي سُحنت عليها البضاعة، ولكن في حالات تعطلها أثناء الرحلة، وإذا تعذر إصلاحها، يُلزم الناقل باستبدالها بسفينة أخرى صالحة للملاحة. كما يجوز له بموجب الاتفاق مع الشاحن تغيير السفينة، ويلتزم الناقل في هذه الحالة بنفس الالتزامات المترتبة عليه تجاه السفينة المعطلة. (2).

فيما يتعلق بموقف التشريعات من هذا الموضوع، وبالرجوع إلى قانون النقل العراقي رقم (80) لعام 1983، رغم عدم ذكره صراحةً لمصطلح صلاحية السفينة، إلا أن ذلك يتضح ضمناً من خلال نص المادة (132) والتي نصت على "يسأل الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه وعن التأخير في تسليمه إلا إذا

¹ - وليد خالد عطية، الجوانب القانونية للالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، بحث منشور في مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الخامسة، ص 266-267. خالد أبو طه، مسؤولية الناقل البحري وفق أحكام القانون العماني، بحث منشور في مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، المجلد السابع عشر، العدد الثاني، 2025، ص 45.

² - خلفي أمين، د. كثر محمد الشريف، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، كلية الحقوق، 2009، ص 35.

أثبتت أنه وتابعيه قد اتخذوا الإجراءات التي كانوا سيتخذونها عن حرص الرجل المعتاد والتي من شأنها تجنب الهلاك أو التلف أو التأخير وتفايدي نتائجه".

إذ يمكن الاستدلال من هذا النص بأن مصطلح الاجراءات التي يتخذوها تتسع لتشمل حرصهم على تهيئة سفينة صالحة للملاحة البحرية.

اما بالنسبة إلى موقف القانون البحري المصري رقم(8) لسنة 1990 فقد نصت المادة (214) منه " على الناقل أعداد سفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة وتنفيذ السفر المتفق عليه ونقل نوع البضاعة التي تشحن فيها،وعليه إعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع البضاعة فيها وحفظها".

وبخصوص موقف الاتفاقيات الدولية فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 عالجت هذا الموضوع في المادة (3) منها "يجب على الناقل قبل الرحلة وعند بدئها أن يبذل العناية الواجبة من أجل: 1-جعل السفينة صالحة للملاحة.2-تجهيز السفينة وتموينها وإعدادها إعداداً حسناً.3-تهيئة وجعل العنابر وغرف التبريد وجميع اجزاء السفينة الأخرى المعدى لنقل البضائع صالحة لحفظها". أما المادة (4)من الاتفاقية المذكورة فقد تضمنت " لا يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة أو الضرر الناشئ أو الناتج عن اخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة من جانب الربان أو المرشدين أو تابعي الناقل...". وبالنسبة لاتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فهي لا تستخدم مصطلح صلاحية السفينة ، وعلى الرغم من عدم ذكر هذا المصطلح بشكل صريح إلا انه يفهم ضمناً في العديد من النصوص القانونية ومنها المادة(5) "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها إذا وقع الحادث أثناء فترة مسؤوليته،ما لم يثبت أنه وتابعيه ووكلاءه قد اتخذوا جميع التدابير التي يمكن أن تطلب بشكل معقول لتجنب الحادث ونتائجه".

إذ أن مصطلح التدابير يؤكد على ضرورة اتخاذ الناقل لسفينة صالحة للملاحة البحرية. أما بخصوص اتفاقية روتردام لسنة 2008 فهي نصت صراحة على صلاحية السفينة للملاحة في المادة(14) منه "يلتزم الناقل ببذل العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة والحفاظ على هذه الصلاحية طوال الرحلة البحرية".

ثانياً:مسؤولية الناقل عن الحاوية

إذا كان الناقل مسؤول عن توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية،فهو كذلك مسؤول عن سفينة صالحة للحمولة،فالعاملتان مترابطتان ومتداخلتان بشكل كبير في النقل البحري بالحاويات. إذ يجب على الناقل أن يهيء حاوية صالحة للحمولة،ويمكن القول بأن ما ينطبق على السفينة الصالحة للحمولة من معايير يطبق ايضاً على الحاوية، فعلى الناقل أن يفحص الحاويات ويرى مدى ملائمتها للبضائع المراد نقلها،فهناك حاويات غير مهيأة بالتبريد ،بينما توجد حاويات أخرى تكون معدة للبضائع التي تتعرض للتلف، وعليه يجب أن يراعي نوع البضاعة .

ولابد من الإشارة إلى ان أبرز حالة تثار فيها مسؤولية الناقل عن الحاوية وهي عندما يتم الشحن على سطح السفينة، إذ إن المعتاد حتى في النقل بدون حاويات أن لا يتم رص البضاعة على سطح السفينة، لأن مثل هذا الأجراء يزيد المخاطر التي تتعرض لها البضاعة كالسقوط في البحر وأختلال توازن السفينة (1).

وبخصوص مفهوم سطح السفينة، فهناك من يرى الأخذ بالمفهوم الواسع للسطح، إذ ينزل منزلة السطح كل ملجأ عليه، لذا يدخل ضمنه الغرف المغلقة مثل غرفة التجارة (2). ولكن أغلب الفقه يرى بأن الغرف المسقوفة أو المغلقة لا تعتبر من السطح لأن البضائع الموجودة بداخلها تتوفر لها نفس الحماية المتوفرة في العنابر (3). بينما هناك من يرى بأن للقاضي السلطة التقديرية وفقاً لوقائع كل دعوى دون الالتزام بالمعنى الحرفي للسطح (4).

وبالرجوع إلى موقف التشريعات الوطنية، فإن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1984 قد نص في المادة (135) منه على "أولاً- يجب شحن الشيء في الأماكن المخصصة له في السفينة غير أنه يجوز شحنه على سطحها في الحالات الآتية: 1- الاتفاق الصريح المثبت كتابة في سند الشحن أو أية وثيقة تثبت عقد النقل. ب- إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب نقله على سطح السفينة. ج- إذا تم النقل وفقاً لنص قانوني".

ثانياً: إذا تم شحن الشيء على سطح السفينة وفقاً للفقرة أولاً من هذه المادة فلا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه الناشئ عن النقل بهذه الكيفية. ثالثاً: يكون الناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم اذا جرى النقل على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة أولاً من هذه المادة ولا يحق له التمسك بتحديد المسؤولية وفقاً لأحكام هذا القانون". أما بالنسبة إلى موقف القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 فنجد أنه قد أجاز الشحن على سطح السفينة عدا بعض الاستثناءات التي ذكرها في المادة (216) منه "عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لا يجوز للناقل شحن بضاعة على سطح السفينة إلا إذا إذن له الشحن في ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية.....، أو إذا اقتضت طبيعة الشحن أو إذا جرى العرف

¹ د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مصدر سابق، ص 688.

² د. عبد الرحمن، ذياب عقل، الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة البحري الأردني واتفاقية هامبورغ، منشورات الجامعة الأردنية، الأردن، 2001، ص 88.

³ نقلاً عن د. علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف، الأسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2004، ص 59.

⁴ رائد احمد خليل، د. ريان هاشم حمدون، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة، المجلد 18، العدد 50، 2023، ص 130.

على الشحن بهذه الكيفية ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح".

أما بالنسبة إلى موقف الاتفاقيات الدولية، فإن اتفاقية بروكسل تضمنت بأن يكون الأصل في شحن البضاعة على عتابر السفينة وليس على سطحها، وذلك بحسب الفقرة (ج) المادة الأولى "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".

وبخصوص اتفاقية هامبورغ، فقد حظرت الشحن على سطح السفينة، إلا أنه وفقاً للمادة (9) منها أجازت هذا الشحن على شكل استثناء إذا تم بناءً على اتفاق مع الشاحن أو وفقاً للعرف أو إذا قضت قواعد ولوائح قانونية.

المطلب الثاني

الأعفاء من المسؤولية

بعد توضيح خصوصية النقل بالحاويات، وتناولنا في المبحث الثاني انعكاس هذه الخصوصية على مسؤولية الناقل البحري، كان لا بد من تخصيص مطلب لبيان آليات الإعفاء من المسؤولية ومدى تأثير الخصوصية عليها، إذ إن توزيع المخاطر وتدخل الشاحن في عملية الشحن يؤثران في مسؤولية الناقل البحري، فتقع أضرار البضاعة الناتجة عن خطأ الشاحن خارج نطاق مسؤولية الناقل. كما تؤثر صلاحية السفينة للملاحة وصلاحية الحاوية للحمولة على مسؤولية الناقل، إضافة إلى ذلك، قد تكون مسؤولية الناقل محدودة وفقاً لما نظمته التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.

وتبعاً لذلك سنقسم هذا المطلب على فرعين، نوضح في الأول منه حالات الأعفاء من المسؤولية، ثم نخصص الفرع الثاني لتحديد مسؤولية الناقل.

الفرع الأول

حالات الأعفاء من المسؤولية

إن لتوضيح حالات الأعفاء من المسؤولية أهمية كبيرة في موضوع بحثنا، إذ يمثل هذا الفرع استثناء على الأصل العام في المسؤولية، الذي يقضي بأن الناقل يكون مسؤولاً عن البضاعة بمجرد تسلمها إلا أن هذه المسؤولية قد تنتفي إذا ثبت الناقل وجود أسباب لا دخل له فيها، ومن أهم هذه الحالات هي:

أولاً: القوة القاهرة

تُعد القوة القاهرة من أهم الحالات التي يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية، وتعرف بأنها (كل حدث غير متوقع ولا يمكن دفعه ولا يد للمدين فيه يؤدي إلى استحالة تنفيذ الالتزام)⁽¹⁾.

¹ - د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر، بيروت، ص 876.

كما تعرف بأنها (كل حدث لا يستطيع الإنسان أن يتوقعه كالظواهر الطبيعية والحرائق والفيضانات ويكون من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً)⁽¹⁾.

وفي نطاق النقل بالحاويات فإن القوة القاهرة يجب أن تكون غير متوقعة، وأن يكون الحادث أمراً لا يستطاع دفعه، ومثال على ذلك الحرب وما يترتب عليها من أحداث مادية وأزمات اقتصادية⁽²⁾.

أما بخصوص موقف التشريعات الوطنية فإن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 نص على ذلك في المادة (46) والتي نصت على "يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تصيبه ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بأثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه...".

أما بالنسبة لقانون النقل البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 فعلى الرغم من كونه لم يشير إلى القوة القاهرة بشكل صريح إلا أنه ذكر حالات الأعفاء من المسؤولية في العديد من النصوص القانونية ومنها المادة (229) والتي نصت على "يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 227 من هذا القانون إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو نائبه أو لأحد من تابعيه فيه".

وبخصوص موقف الاتفاقيات الدولية، فإن قواعد روتردام تضمنت العديد من الحالات التي تدخل ضمن مفهوم القوة القاهرة ومنها المادة (17/3) (أ) وهي ما تسمى بالقضاء والقدر ، والفقرة (ب) من المادة ذاتها بعنوان مخاطر البحر، والفقرة (ج) بما يعرف بالإعتداءات والاضطرابات الداخلية والخارجية.

ثانياً: السبب الأجنبي

يُعد السبب الأجنبي أحد أهم الأسباب التي تؤدي إلى دفع المسؤولية عن الناقل البحري.

نقصد بخطأ الشاحن الذي يعفى الناقل من المسؤولية بأنه جميع التصرفات التي تصدر من الشاحن ويقع الضرر في البضاعة بسببها.

ويظهر خطأ الشاحن في النقل بالحاويات بمظاهر متعددة ومنها اخطاء التغليف أو التعبئة، إذ غالباً ما يظهر خطأ الشاحن بسبب عدم كفاية التغليف ويكون غير قادر على تحمل ما تتعرض له البضاعة أثناء النقل من الحركات والصدمات أو أعمال الشحن والتفريغ⁽³⁾.

¹- مروان نصير نعيم، الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور في مجلة وميض الفكر

، 2022، ص 201.

²- د. رمضان أبو السعود، النظرية العامة للالتزام ، دار المطبوعات الجامعة، الإسكندرية ، 2002، ص 370.

³- د. عبد الرحمن سليم، شروط الأعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، 1956، ص 361.

وبخصوص موقف التشريعات الوطنية، فإن قانون النقل العراقي رقم(80) لسنة 1983 قد أشار إلى ذلك في المادة(47) منه " لا يسأل الناقل عن هلاك الشيء كلياً أو جزئياً أو تلفه وكذلك يبطل كل شرط يقضي بأعفاء الناقل من المسؤولية إذا نشأت عن أفعال تابعيه".

أما المادة(٢٣٠) من القانون البحري المصري رقم(8) لسنة 1990، فقد نصت على "إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا ثبت عدم صحة هذه البيانات".

أما المادة(٢٢٩) من القانون البحري المصري رقم(٨) لسنة ١٩٤٨ فقد نصت على "يعف الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة ١ من المادة (٢٢٧) من هذا القانون إذا ثبت ان هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يدلّه أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه".

المادة(٢٣٩) نصت على "١-يسأل الناقل عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يدلّه فيه

٢-يعتبر الناقل قد تأخر في التسليم إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة إذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق"

أما المادة(٢٤٠) فقد نصت على "١-لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته عن البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت إن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد أحداث الضرر أو بعدم اقتراح مسحوب بأن ضرراً ممكن أن يحدث

٢- ويفترض اتجاه قص الناقل أو به إلى أحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

أ-إذا صدر سند الشحن خال من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الأضرار بغير حسن النية .

ب-إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عابر السفينة" أما المادة(٢٤١) من القانون البحري المصري فقد نصت على "لا يسأل الناقل عن البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إذا وقع ذلك بسبب إنقاذ أو حمولة إنقاذ الأرواح في البحر أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر"

أما بالنسبة للاتفاقيات الدولية فإن قواعد روتردام بموجب المادة (17/3) الفقرة (ح) تضمنت (يعفى الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخير ...) (ح) (فعل أو امتناع من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو أي شخص آخر يكون الشاحن مسؤولاً عن أفعاله...".

وقد يكون خطأ الشاحن بسبب سوء التغليف أو التعبئة للبضاعة ،وقد أشارت إلى ذلك قواعد روتردام في الفقرة (ك) من هذه المادة ، والتي تضمنت (اعفاء الناقل من المسؤولية بشرط ألا يكون الناقل أو من ينوب عنه قد قام بتغليف أو وسم البضاعة).

أما اتفاقية لاهاي لسنة 1924 فقد أشارت إلى الأعفاء في المادة (3) الفقرة الثالثة منها والتي تضمنت (يجب ان يتضمن سند الشحن وضع البضاعة الظاهرة)⁽¹⁾.

ويؤدي سند الشحن دوراً مهماً في إثبات حالة البضاعة عند الشحن والتسليم، وفي حال عدم ذكر بيانات البضاعة في السند، فيُفترض أن البضاعة كانت بحالة جيدة، وإذا وصلت تالفة يُسأل الناقل عنها أثناء فترة النقل.⁽²⁾

وتعكس خصوصية النقل بالحاويات على أعفاء الناقل البحري بسبب وجود حالات خاصة لا محل لوجودها في أنواع النقل الأخرى ، ومنها عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية، ووجود عيب خفي فيها ، وهو العيب الذي يتعلق ببناء السفينة أو في أحد أجهزتها أو ملحقاتها أو عدم القيام بالأصلاحات⁽⁶⁰⁾، أو بسبب عدم صلاحية الحاوية للحمولة وكما شرحناها سابقاً إذا ثبت بأنه اتخذ كافة التدابير في جعلها صالحة، أو الاتفاق على شحن البضاعة على سطح السفينة.

أما بالنسبة لموقف القوانين فإن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1968 المادة (١٣٥) نصت على "ولاً- يجب شحن الشيء في الاماكن المخصصة له في السفينة غير أنه يجوز شحنه على سطحها في الحالات الآتية:

أ-الاتفاق الصريح المثبت كتابة في سند الشحن أو أية وثيقة تثبت عقد النقل.

ب-إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب نقله على سطح السفينة.....

ثانياً:إذا تم شحن الشيء على سطح السفينة وفقاً للفقرة أولاً من هذه المادة فلا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه الناشئ عن النقل بهذه الكيفية.

ثالثاً: يكون الناقل مسؤولاً عن النقل أو الهلاك أو التأخير في التسليم إذا جرى النقل على سطح السفينة خلافاً لأحكام الفقرة أولاً من هذه المادة ولا يحق له التمسك بتحديد المسؤولية وفقاً لأحكام هذا القانون".

¹- إذ يرى الفقه بأن ذكر عبارة الحالة الظاهرة تمثل قرينة على أن الناقل قد تسلم البضاعة بحالة جيدة وخالية من العيوب وجميع الأضرار التي تلحق بالبضاعة بعد تسلمها من الناقل يعتبر هو المسؤول عنها، ينظر: د. عبد القادر حسين العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009، ص 151.

² - د. محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ، بدون سنة نشر، ص 342. د. اميرة صدقي دروس في القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، القاهرة 1975، ص 347.

الفرع الثاني

تحديد المسؤولية

يُعد تحديد المسؤولية صورة للأعفاء منها، أو هي الأعفاء الجزئي، إذ أن الناقل لا يلزم بالتعويض الكامل عن أضرار البضاعة بل بتعويض جزئي بحدود معينة من قبل القانون، وهو نوع من انواع التوازن بين مصالح الأطراف في عقد النقل البحري.

ويقصد بتحديد المسؤولية أي أن المشرع يقرر حداً أقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل، فهو ليس تقديرًا جزافيًا لقيمة الطرد بل هو حد أقصى لما يتم الدفع عنه من تعويض، فإن ثبت أن قيمة الضرر أدنى من هذا الحد فلا يستحق المضرور إلا التعويض المساوي لهذه القيمة دون الحصول على القدر المتفق عليه⁽¹⁾

وقد وضحت كل من التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية موقفها من تحديد المسؤولية، أما بالنسبة إلى موقف القوانين، فإن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1990 تضمن في المادة (150) منه "أولاً: يكون تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج وفقاً للجدول الملحق بهذا القانون.

ثانياً- لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في الحالتين الآتيتين:

أ- التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن.

ب- ثبوت صدور غش أو خطأ جسيم منه أو من تابعيه."

القانون البحري المصري نصت المادة (٢٣٢) على "١- تحدد المسؤولية أيّاً كان نوعها عن هلك البضائع أو تلفها بما لا يتجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة الشحن أو بما لا يتجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة أي الحدين أعلى.

٢- وإذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عند كل منها طرده أو واحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية وإذا لم تكن الحاوية مملوكة لنا قل أو مقدمة منه وهلك وتلفت اعتبرت طرده أو وحدة مستقلة وبخصوص موقف الاتفاقيات الدولية فإن اتفاقية بروكسل لسنة 1924 تضمنت تحديد مسؤولية الناقل في المادة (4) الفقرة الخامسة والتي نصت على "لا يسأل الناقل في أية حالة عن تعويض الهلاك أو التلف

¹ د. سالم فرج الجازوي، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري "دراسة مقارنة"، بحث منشور في مجلة أبحاث قانونية، المجلد العاشر، العدد 2، 2023، ص 107.

الذي يحصل للبضاعة أو يتعلق بها بمبلغ يزيد على مائة جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة أو ما يعادل هذا المبلغ بنقد آخر...".

إذ نرى من خلال النص أن الاتفاقية حددت مسؤولية المناقل في التعويض بما لا يزيد عن 100 جنيه إسترليني

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ فلم تتضمن أحكاماً جديدة بخصوص تحديد مسؤولية الناقل، وإنما كان التحديد بمقدار (25%)، كما أنها لم تأخذ بالجنيه الأسترليني، إذ تضمنت المادة (6) حدود مسؤولية الناقل عن خسائر البضائع بهلاكها أو تلفها بمبلغ يعادل (835) وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى.....⁽¹⁾.

وبخصوص اتفاقية روتردام لسنة 2008 في المادة (12) منها الفقرة (3) قد نصت على " لأغراض تحديد مسؤولية الناقل يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع ولكن يبطل أي اتفاق في عقد النقل عندما ينص على:

أ- أن يكون وقت تسليم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها بمقتضى عقد النقل.

ب- أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لأتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل

كما أن المادة (59) منها تضمنت (تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف البضائع يقوم على أساس الطرد أو وحدة الشحن ويحدد ب(875) وحدة حسابية عن كل طرد هالك أو تالف والتحديد الآخر على أساس الوزن ب(3) وحدات على أن يتم الأخذ بأعلى الحدين)⁽²⁾.

وبذلك نرى أن تحديد مسؤولية الناقل هي حق مقرر له بموجب الاتفاقيات الدولية سواء أكان النقل بالحاويات أو بدونها، ولكن خصوصية النقل بالحاويات أثرت على تحديد مسؤولية الناقل البحري، ويظهر ذلك بشكل واضح لأن استخدام الحاويات غير طبيعة عملية النقل وأثار مشكلات لم تكن موجودة في النقل التقليدي، كما في حالة صعوبة تحديد عدد الطرود.

وبناءً على ذلك يمكن اعتبار الحاوية طردًا واحدًا وينخفض الحد الأقصى لمسؤولية الناقل، أما إذا اعتد بالطرود أو الوحدات المدرجة في سند الشحن ارتفع الحد الأقصى للمسؤولية.

الخاتمة:

في ضوء ما تم عرضه في بحثنا حول خصوصية النقل بالحاويات وأثرها على مسؤولية الناقل البحري، يمكننا ان نخلص إلى مجموعة من أهم النتائج والتوصيات وهي كما يأتي:

أولاً: النتائج

¹- ينظر المادة (6) اتفاقية هامبورغ لسنة 1978

²- ينظر المادة (59) اتفاقية روتردام لسنة 2008.

يتضح من خلال الدراسة وجود مجموعة من النتائج والتي من أهمها:

- 1- يظهر من خلال البحث بأن للنقل بالحاويات خصوصية فنية تميزه عن انواع النقل التقليدية الأخرى، ومنها قلة التكلفة، والسرعة، والنقل متعدد الوسائط، وتقليل تدخل الناقل في الحاوية.
- 2- اثبت البحث أن النقل بالحاويات يتميز بخصوصية تقنية فرضتها الطبيعة التكنولوجية للحاوية، كونه يعتمد على أساليب تقنية متطورة، ومنها صلاحية الحاوية للحمولة، وصلاحية السفينة للملاحة البحرية.
- 3- تبين من خلال البحث بأن النقل بالحاويات أصبح نظام تقني وفني متكامل لا يتعامل مع البضاعة بشكل منفرد، وإنما مع طرد أو حاوية معبأة بهذه البضاعة، بالتالي عدم الحاجة إلى حمل البضاعة بشكل متكرر في كل مرة.
- 4- عدم كفاية القواعد القانونية في التشريعات الوطنية عن أستيعاب هذه الخصوصية، إذ أن المشرع العراقي ما زال يتعامل مع النقل بقواعد تقليدية لا تستجيب للتطورات التقنية في النقل بالحاويات.
- 5- كما يتضح من خلال البحث بأن مراحل النقل البحري لم تعد هي ذاتها المراحل التقليدية في النقل بشكل عام، وإنما تطورت مع النقل بالحاويات، وأصبحت تتميز بخصوصية قانونية تختلف عن أنواع النقل الأخرى، ومنها مرحلة ما قبل الشحن ومرحلة الشحن والوصول.
- 6- كما تبين بأن خصوصية النقل بالحاويات أثرت على مسؤولية الناقل البحري، إذ طبيعة الحاوية غيرت من رقابة الناقل عليها، وقللت من مسؤوليته وزادت فرص الأعفاء.
- 7- كما نتوصل بأن خصوصية النقل بالحاويات أثرت بشكل جوهري على تحديد مسؤولية الناقل البحري، ويرجع ذلك إلى صعوبة تحديد مصدر الضرر وتعدد الأطراف المتدخلة في هذه العملية.

ثانيًا: التوصيات

توصلنا من خلال بحثنا إلى مجموعة من التوصيات بخصوص النقل بالحاويات بشكل عام، وقانون النقل العراقي بشكل خاص، والتي من أهمها:

- 1- لابد من تعديل قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1984 وإعادة النظر في القواعد التقليدية التي تنظم النقل البحري وأدرج نصوص قانونية صريحة تنظم النقل بالحاويات، ومن بين النصوص التي نقترحها بخصوص ذلك "1- يقصد بالحاوية لأغراض هذا القانون، وحدة نقل ذات مواصفات قياسية، مصممة لتجميع البضائع ونقلها. 2- يلتزم الناقل بتوفير الحاوية الصالحة للنقل والتأكد من صلاحيتها الفنية".
- 2- نصي المشرع العراقي إلى ضرورة إعادة توزيع المخاطر في النقل البحري وتحديد التزامات كل من الناقل والشاحن وتوزيع المسؤولية بينهما، ليكون النص المقترح بالشكل الآتي: "1- إذا كانت الحاوية مقدمة من قبل الناقل التزم بتقديمها صالحة للاستعمال ومطابقة للمواصفات الفنية، ويكون مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تصيب البضاعة إلا إذا ثبت أن الضرر يرجع لسبب اجنبي لا يد له فيه. 2- إذا كانت

الحاوية مقدمة من الشاحن التزم بضمان صلاحيتها للنقل وسلامة البضاعة وحرصها، ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تنشئ بموجبها إلا إذا ثبت بأن هذه الأضرار ترجع لسبب أجنبي لا يد له فيه".

3- ضرورة إعتدال الوسائل الإلكترونية الحديثة فيما يتعلق بالاثبات ومنها سندات الشحن الإلكترونية التي تتماشى مع التطور الحالي، لتكون المادة المقترحة "1- يجوز اثبات عقد النقل البحري للبضائع بالحاويات بجميع الوسائل الإلكترونية الموثوقة، بما في ذلك سندات الشحن الإلكترونية. 2- تتمتع المحررات والرسائل الإلكترونية المتعلقة بعقد النقل البحري بالحاويات بذات الحجية القانونية المقررة للمحررات الورقية في الإثبات".

4- لا بد من النص على موضوع غلق الحاوية وتحديد أثر هذا الموضوع على مسؤولية الناقل، ومن النصوص التي نقترحها بهذا الخصوص "1- يلتزم الناقل عند استلام الحاوية بالتحقق من سلامة حالتها الخارجية ورقم الأختام المثبتة عليها، وإثبات ذلك في سند الشحن".

5- ضرورة النص على حالات الأعفاء التي تتأثر بخصوصية النقل بالحاويات وتنظيمها في نصوص قانونية، ومن النصوص التي نقترحها بشأن أعفاء الناقل من المسؤولية هي "1- لا يسأل الناقل عن الأضرار الناجمة عن عيوب ومخاطر لا يمكن اكتشافها بالفحص الخارجي المعتاد بالحاوية، ما لم يثبت علم الناقل بها. 2- يعفى الناقل من المسؤولية إذا قام الشاحن بتعبئة البضاعة داخل الحاوية وإغلاقها ووضع الأختام عليها قبل تسليمها إليه، متى أثبت أنه تسلم الحاوية سليمة ومحكمة الأغلاق".

6- كما نقترح على المشرع العراقي ضرورة إعادة النظر في قانون النقل العراقي النافذ رقم (80) لسنة 1984، والاستفادة من أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري، ولا سيما تلك التي عالجت خصوصية النقل بالحاويات وتحديث أحكام هذا القانون بما ينسجم مع التطورات الحديثة، ومنها قواعد روتردام التي تعالج النقل بالحاويات بشكل صريح ومباشر.

المصادر:

أولاً: الكتب القانونية

1. د. إبراهيم مكي إبراهيم، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، دار القبس للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الكويت، 1975.
2. د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ٢٠٠١.
3. د. أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، بدون رقم طبعة، الإسكندرية، 2004.
4. د. أميرة صدقي دروس في القانون البحري، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، القاهرة، 1975.
5. د. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكرة الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، ٢٠٠٩.
6. د. باسم محمد صالح القانون التجاري، القسم الأول، شركة العاتك، بدون رقم طبعة، بدون سنة نشر، بيروت.
7. د. سليمان مرقس، شرح القانون المدني (العقود المسماة)/مج1، عقد البيع، بلا دار نشر، 1968.
8. د. محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، بدون رقم طبعة، القاهرة، بدون سنة نشر.
9. د. رمضان أبو السعود، النظرية العامة للألتزام، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعة، بدون رقم طبعة، الإسكندرية، 2002.
10. د. سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، مكتبة القاهرة الحديثة، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٦٩.
11. د. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، بدون رقم طبعة، مصر، 2004.
12. د. شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية، بدون رقم طبعة، بيروت، ٢٠٠٠.
13. د. صلاح الدين الناهي، شرح القانون التجاري العراقي، الجزء الاول، مطبعة الرشيد، الطبعة الثانية، بغداد، 1949.
14. د. عادل علي المقداوي، القانون البحري، دار الثقافة والنشر والتوزيع، بدون رقم طبعة، عمان، 2002.

15. د. عبد الحميد مرسي عنبر، الجديد في الشحن والتفريغ وتداول الحاويات في الموانئ، دار النهضة العربية للشحن والتفريغ، بدون رقم طبعة، القاهرة، ٢٠١٧.
16. عبد الرزاق احمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر، بيروت.
17. د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، بدون رقم طبعة، المنصورة، بلا سنة نشر.
18. د. عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان ، ١٩٨٣.
19. عبد القادر حسين العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009.
20. عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى، الاردن، 1999.
21. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، بدون رقم طبعة، القاهرة، 1970.
22. د. علي حسن يوسف، العقود البحرية، دار الفكرة العربي، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٧٨.
23. د. علي حسن يوسف، القانون البحري، دار الفكر العربي، بدون رقم طبعة، القاهرة، ١٩٦٣.
24. د. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، الإسكندرية سنة ٢٠٠٢.
25. د. لطيف جبر كومانى، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، بدون رقم طبعة، الأردن، 1998.
26. د. محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار جامعة جديدة، بدون رقم طبعة، الإسكندرية، ٢٠٠٧.
27. د. محمد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر ، 2007.
28. د. محمد بهجت عبد الله أمين، قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، 2005.

29. د.محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري الحاويات، دار الفكرة الجامعي الإسكندرية، ٢٠٠٦.
30. محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة ، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، الرياض، سنة 2012 .
31. د.محمد وسيم غالي،معاملات الضباط أعالي البحار ، منشأة المعارف الطبعة الأولى،الإسكندرية، 1976.
32. د.محمود سمير الشرقاوي،مركز المرسل إليه في سند الشحن،مجلة القانون والاقتصاد، مطبعة جامعة ،القاهرة،1967.
33. د.مصطفى كمال طه، التأمين البحري الضمان البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، لبنان،1992.
34. د.مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2005.
35. د.مصطفى كمال طه، القانون البحري ،دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
36. د.وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب ، الطبعة الأولى، لبنان، ٢٠١١.

ثانيًا:البحوث

1. اخلاص لطيف محمد،مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها(دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية،العدد السادس والعشرون،2017.
2. اكرم رابحي،أيمن مساسي،بشرى بن عيسى،سعاد بلعباس،النقل البحري، المعهد الوطني المتخصص في التكوين المهني للتسيير ناصف عز الدين البليدة ، السداسي الرابع، ٢٠٢٥.
3. بان علي حسين المشهداني، تطور النقل الدولي بسفن الحاويات للمدة 2008-2020 والتحديات التي تواجهه، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا ،المجلد17، العدد27، 2021.
4. د.حلو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري-دراسة مقارنة،بحث منشور في مجلة المنارة،المجلد الثالث عشر، العدد الثامن،2007.

5. د.خالد أبو طه، مسؤولية الناقل البحري وفق أحكام القانون العماني، بحث منشور في مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، المجلد السابع عشر، العدد الثاني، 2025.
6. رائد احمد خليل، د.ريان هاشم حمدون، مسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة، بحث منشور في مجلة دراسات البصرة، المجلد 18، العدد 50، 2023
7. طاهر شوقي مؤمن، الحاويات ومخاطر انتهاك الحدود البحرية، بحث منشور في مجلة الفكر الشرقية الإمارات العدد 105، 2018، ص 6.
8. عارف حسن عبدالله الشعبي، أثر تطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية، بحث منشور في مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية، المجلد الرابع، العدد الثاني عشر، 2024، ص 393.
9. د.عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980 مجلة الحقوق والشرعية العدد الأول جامعة الكويت 1984.
10. د.عماد الدين عبدالحى، التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008، بحث منشور في مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 32، العدد الأول، 2016.
11. ليلى قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، مجلة الجزائر للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، 2014، ص 57.
12. د.مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم، مطبعة العاني، بغداد، 1988.
13. مروان نصير نعيم، الأساس القانوني لعقد النقل البحري للبضائع، بحث منشور في مجلة وميض الفكر، 2022.
14. د.مريم كريد، د.نصر الدين سمار، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية مجلة الشريعة والاقتصاد، المجلد السابع، الأصدار الثاني، العدد الرابع عشر، 2018.

15. د.وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة دراسة مقارنة بين قواعد التجارة البحرية وقواعد لاهاي وقواعد هامبورغ، بحث منشور في مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الخامسة.
16. د.يعقوب يوسف صرخوة، الوضع القانوني لرص البضائع بالحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق والشرعية، جامعة الكويت العدد الأول والثاني، ١٩٩٢.

ثالثاً: الرسائل والأطاريح

1. صالح خالد، النظام القانوني لعقد نقل الحاويات بالبحر رسالة ماجستير في العلوم القانونية جامعة الجزائر سنة 2013 ص 56.
2. عبد الرحمن سليم، شروط الأعفاء من المسؤولية طبقاً لمعاهدة سندات الشحن، أطروحة دكتوراه في جامعة الأسكندرية، 1956.
3. عتاب يوسف حسون، تقييم كفاءة معايير التقييم المال والإداري المستخدمة في قطاع النقل البحري نموذج مرفئي اللادقية وطرطوس رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة تشرين قسم إدارة الأعمال سنة 2007.

رابعاً: الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية روتردام/اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع المنفذة كلياً أو جزئياً بحراً سنة 2008.
2. اتفاقية لاهاي/بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن لسنة 1968.
3. اتفاقية بروكسل/الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924.
4. اتفاقية هامبورغ/اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978.

خامساً: القوانين

- 1- قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.
- 2- قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990.
- سادساً: المصادر الأنكليزية

1. DELEBECQUE (Ph ,)Le transport multimodal , Revue International de droit comparé , 1998
2. Hego Hoyer Leivestad, The shipping container, History and Anthropology , Volume 33, issue 2, 2022, p202.

3. W.Brad jones ,C.Richard cassady,Royce o.Bowden jr,Developing astandard Definition of intermodal Transportation ,u.s. Department of Transportation– university Transportation Centers program,2000,p8–9.

References:

First: Legal Books

- .1 Dr. Ibrahim Makki Ibrahim, *The System of Transport via Shipping Units (Containers)*, Dar Al-Qabas for Press, Printing, and Publishing, 1st Edition, Kuwait, 1975.
- .2 Dr. Ahmed Abdel-Monsef Mahmoud, *Maritime Transport Economics*, Dar Al-Jami'a Al-Jadida (New University House), 1st Edition, Alexandria, 2001.
- .3 Dr. Osama Abdel-Aziz, *The Legal Regulation of Container Transport*, Munsha'at Al-Ma'aref, Alexandria, 2004.
- .4 Dr. Amira Sedqi, *Lessons in Maritime Law*, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, 2nd Edition, Cairo, 1975.
- .5 Dr. Ayman Al-Nahrawi, *The International Transport System via Container Ships*, Dar Al-Fikra Al-Jami'i, 1st Edition, Alexandria, 2009.
- .6 Dr. Bassem Mohamed Saleh, *Commercial Law (Part One)*, Al-Atik Company, Beirut.
- .7 Dr. Suleiman Morcos, *Explanation of Civil Law (Nominate Contracts) / Vol. 1: The Contract of Sale*, 1968.
- .8 Dr. Mohamed Mohamed Hilaliya, *A Brief Overview of Private Maritime Law*, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo.
- .9 Dr. Ramadan Abu Al-Saud, *The General Theory of Obligations*, Dar Al-Matbou'at Al-Jami'iya (University Publications House), Alexandria, 2002.
- .10 Dr. Samiha Al-Qalyoubi, *A Summary of Maritime Law*, Modern Cairo Library, 1st Edition, Cairo, 1969.
- .11 Dr. Suzan Ali Hassan, *The Contract for the Carriage of Goods by Container*, New University Publishing House, Egypt, 2004.
- .12 Dr. Shawqi Ramez Shaaban, *Customs Administration and Port Management*, Al-Dar Al-Jami'iyya, Beirut, 2000.
- .13 Dr. Salah al-Din al-Nahi, *Explanation of Iraqi Commercial Law*, Part I, Al-Rashid Press, 2nd Edition, Baghdad, 1949.
- .14 Dr. Adel Ali Al-Miqdawi, *Maritime Law*, Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution, Amman, 2002.
- .15 Dr. Abdel Hamid Morsi Anbar, *New Developments in Loading, Unloading, and Container Handling in Ports*, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 2017.
- .16 Abdel Razzaq Ahmed Al-Sanhouri, *The Mediator in Explaining the New Civil Law*, Part I, Dar Ihya Al-Turath Al-Arabi, Beirut (n.d.).
- .17 Dr. Abdel Fadil Mohamed Ahmed, *Private Air Law*, New Al-Jalaa Library, Mansoura (n.d.).
- .18 Dr. Abdel Qader Hussein Al-Atir, *Containers and Their Impact on the Performance of the Maritime Transport Contract*, Al-Dar Al-Jami'iyya / Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution, 1st Edition, Amman, 1983.
- .19 Abdel Qader Hussein Al-Atir & Basim Mohamed Melhem, *The Mediator in Explaining Maritime Trade Law (A Comparative Study)*, Dar Al-Thaqafa for Publishing and Distribution, 1st Edition, Amman, 2009.
- .20 Abdulqader Hussein Al-Atir, *The Intermediate Guide to Explaining Maritime Commercial Law*, Al-Thaqafa Library for Publishing and Distribution, 1st Edition, Jordan, 1999.
- .21 Dr. Ali Jamal al-Din Awad, *Maritime Law*, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 1970.
- .22 Dr. Ali Hassan Youssef, *Maritime Contracts*, Dar Al-Fikr Al-Arabi, 1st Edition, Cairo, 1978.
- .23 Dr. Ali Hassan Youssef, *Maritime Law*, Dar Al-Fikr Al-Arabi, Cairo, 1963.
- .24 Dr. Kamal Hamdi, *The Loading and Unloading Contract in Maritime Transport*, Munsha'at Al-Ma'arif, 1st Edition, Alexandria, 2002.
- .25 Dr. Latif Jabr Kumani, *Maritime Law*, Dar Al-Thaqafa Library for Publishing and Distribution, Jordan, 1998.
- .26 Dr. Mohamed El-Sayed El-Feki, *The Evolution of Maritime Transport Law Rules Under the Influence of Container Usage*, Dar Al-Jami'a Al-Jadida, Alexandria, 2007.
- .27 Dr. Mohamed El-Feki, *The Evolution of Maritime Transport Law Rules Under the Influence of Container Usage*, Dar Al-Jami'a Al-Jadida, Egypt, 2007.

- .28 Dr. Mohamed Bahgat Abdullah Amin, **Maritime Commercial Law (Part I)**, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, 1st Edition, 2005.
 - .29 Dr. Mohamed Gharib Abdel Aziz, **The Legal Regime of Containerized Maritime Transport**, Dar Al-Fikr Al-Jami'i, Alexandria, 2006.
 - .30 Mohamed Nasr Mohamed, **A Concise Guide to Maritime Law According to Comparative Legal Systems**, Law and Economics Library, 1st Edition, Riyadh, 2012. 31. Dr. Mohamed Wassim Ghali, **Transactions of High-Seas Officers**, Al-Maaref Establishment, 1st Edition, Alexandria, 1976.
 - .32 Dr. Mahmoud Samir El-Sharkawy, "The Status of the Consignee in the Bill of Lading," **Journal of Law and Economics**, Cairo University Press, Cairo, 1967.
 - .33 Dr. Mustafa Kamal Taha, **Marine Insurance and Marine Guarantee**, University House for Printing and Publishing, Lebanon, 1992.
 - .34 Dr. Mustafa Kamal Taha, **Commercial Contracts**, Dar Al-Fikr Al-Jami'i, 1st Edition, Alexandria, 2005.
 - .35 Dr. Mustafa Kamal Taha, **Maritime Law**, University Publications House, Alexandria, n.d.
 - .36 Dr. Wajdi Hatoum, **Maritime Transport in Light of Law and International Treaties**, Modern Book Establishment, 1st Edition, Lebanon, 2011.
- Secondly: Research Papers
- .1 Ikhlas Latif Mohammed, "The Liability of the Maritime Carrier for Cargo Damage and Loss (A Comparative Study)," research published in **Lark Journal for Philosophy, Linguistics and Social Sciences**, Issue 26, 2017.
 - .2 Akram Rabhi, Ayman Massasi, Bouchra Ben Aissa, Souad Belabbas, **Maritime Transport**, National Specialized Institute for Vocational Training in Management (Nassef Ezz-Eddin), Blida, 4th Semester, 2025. 3. Baan Ali Hussein Al-Mashhadani, "The Evolution of International Container Shipping (2008–2020) and the Challenges It Faces," **North African Economics Journal**, Vol. 17, No. 27, 2021.
 - .4 Dr. Helou Abdul Rahman Abu Helou, "Delay in Cargo Delivery under the Maritime Transport Contract: A Comparative Study," **Al-Manara Journal**, Vol. 13, No. 8, 2007.
 - .5 Dr. Khaled Abu Taha, "The Liability of the Maritime Carrier under Omani Law," **Kufa Journal for Legal and Political Sciences**, Vol. 17, No. 2, 2025.
 - .6 Raed Ahmed Khalil & Dr. Rayan Hashim Hamdoun, "The Maritime Carrier's Liability for Deck Cargo," **Basra Studies Journal**, Vol. 18, No. 50, 2023.
 - .7 Taher Shawqi Mo'men, "Containers and the Risks of Maritime Boundary Violations," **Eastern Thought Journal** (UAE), No. 105, 2018, p. 6.
 - .8 Arif Hassan Abdullah Al-Sha'bi, "The Impact of..." Applying the Concept of Multimodal Transport to Achieve Economic Development Goals; research published in the **Journal of the Higher Institute for Specific Studies**, Vol. 4, No. 12, 2024, p. 393.
 - .9 Dr. Abdul Qader Hussein Al-Atir, *The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980)*; **Journal of Law and Sharia**, Issue 1, Kuwait University, 1984.
 - .10 Dr. Imad al-Din Abdel-Hay, *Balancing the Obligations of the Maritime Carrier to Serve the Interests of Carriers and Shippers under the Rotterdam Rules (2008)*; research published in the **Damascus University Journal for Economic and Legal Sciences**, Vol. 32, Issue 1, 2016.
 - .11 Laila Qamaz, *The Role of Containers in Compromising Maritime Security and Safety*; **Algerian Journal of Maritime Law and Transport**, Issue 2, 2014, p. 57.
 - .12 Dr. Majid Hamid Al-Anbaki, *Bills of Lading and the Evolution of Transport Methods*; research published in the **Journal of Sciences**, Al-Ani Press, Baghdad, 1988.

.13 Marwan Naseer Naeem, The Legal Basis for the Contract of Carriage of Goods by Sea; research published in *Wameedh Al-Fikr* (Glimmer of Thought) Journal, 2022. 14. Dr. Meriem Krid & Dr. Nasr El-Din Sammar, "Maritime Cargo Shipping and Related Operations under Algerian Legislation and International Conventions," *Journal of Sharia and Economics*, Vol. 7, Issue 2 (No. 14), 2018.

.15Dr. Walid Khaled Attia, "Legal Aspects of the Maritime Carrier's Obligation to Provide a Seaworthy Vessel: A Comparative Study of Maritime Trade Rules, the Hague Rules, and the Hamburg Rules," published in *Al-Muhaqqiq Al-Hilli Journal for Legal and Political Sciences*, Year 5, Issue 1.

.16Dr. Yaqoub Yousef Sarkhouh, "The Legal Status of Container Stowage on the Deck of a Ship," *Journal of Law and Sharia*, Kuwait University, Issues 1 & 2, 1992.

III. Theses and Dissertations

.1 Saleh Khaled, "The Legal Regime of the Contract for Container Transport by Sea," Master's Thesis in Legal Sciences, University of Algiers, 2013, p. 56.

.2 Abdul Rahman Salim, "Conditions for Exemption from Liability under the Bill of Lading Convention," Doctoral Dissertation, Alexandria University, 1956. 3. Itab Youssef Hassoun, *Evaluating the Efficiency of Financial and Administrative Assessment Criteria Used in the Maritime Transport Sector: A Case Study of the Latakia and Tartous Ports*, Master's Thesis submitted to Tishreen University, Department of Business Administration, 2007.

Fourth: International Conventions

.1 Rotterdam Rules / United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008.

.2 Hague Rules / Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague-Visby Rules), 1968.

.3 Brussels Convention / International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules), 1924.

.4 Hamburg Rules / United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.

Fifth: Laws

.1 Iraqi Transport Law No. (80) of 1983.

.2 Egyptian Maritime Trade Law No. (8) of 1990.

Sixth: English Sources

.1 DELEBECQUE (Ph.), *Le transport multimodal*, *Revue Internationale de droit comparé*, 1998.

.2 Hego Hoyer Leivestad, "The Shipping Container," *History and Anthropology*, Volume 33, Issue 2, 2022, p. 202.

3. W. Brad Jones, C. Richard Cassady, Royce O. Bowden Jr., *Developing a Standard Definition of Intermodal Transportation*, U.S. Department of Transportation – University Transportation Centers Program, 2000, pp. 8–9.