

# مزايا وعوائق نظام النقل بالحاويات في النقل البحري

أ.د. هشام رمضان الجزائري  
جامعة الامام الصادق بالعمارة  
hashim.aljazairy1@gmail.com

أ.م.د. صدام عبد الحسين رميش  
كلية العلوم السياسية /جامعة ميسان  
Email :drsaadtalib56@gmail.com

## الملخص

هذه الدراسة المتواضعة التي قدمناها لا ندعي انها اوفت الموضوع حقه في البحث. وانما هي إشارة على طريق دراسته. نرجو ان تتبعها دراسات اوفى واعمق .

ونحن في العراق لا زال النقل البحري متخلفا، وذلك الصعوبات التي يواصلها النقل البحري بواسطة الحاويات تتعلق بأماكن الشحن في السفينة وبالفرغات التي تبقى في داخل الحاويات وكذلك بسبب ما يتصل بإعادة حاويات الشحن الفارغة ، ومناولة الحاويات وتخزينها. الى جانب ذلك هناك مزايا كثيرة يتمتع بها النقل البحري بالحاويات لذلك سوف نقسم هذا البحث الى ثلاثة مباحث :

المبحث الأول : خصص للتعرف بالحاويات في مجال النقل البحري .

المبحث الثاني : خصص البيان مزايا وعوائق نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري

المبحث الثالث : خصص لبيان اثر استعمال الحاويات على سند الشحن البحري التقليدي ومسؤولية الناقل البحري

الخاتمة : تتضمن النتائج والتوصيات التي توصل اليها البحث

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، النقل بالحاويات، سند الشحن البحري، مسؤولية الناقل البحري.

## **Advantages and disadvantages of container transportation system in maritime transportation**

**Prof. Dr. Hisham Ramadan Al-Jazairi**  
**Imam Sadiq university in Amarah**  
**Assist. Prof. Dr.Saddam Abdul Hussein Rmeish**  
**College of science and politics / University of Misan**  
**Email : hashim.aljazairy1@gmail.com**  
**Email : drsaadtalib56@gmail.com**

### **Abstract**

The Advantages And Obstacles concerning The Maritime Transportation By containers System.

This modest study does not cover all the Problems concerning this subject. But it draw the attention of the others to Present deep Studies in this Subject In Iraq the maritime transportation is underdeveloped and the use of containers in maritime transportation facing man's Problems e.g. the place of Containers Shipping, the unloaded Spaces inside the container Reshipping the containers< handling the Containers. Storage them

On the other side there are many advantages Concerning the maritime transportation by containers system.

Therefor we divided this research into three Sections:

First Section: Sheed Light on the meaning of Container uses in maritime transportation

Second Section! Discusses the advantages and problems faces maritime contain pin transportation.

Third Section The effect of this kind of transportation on the traditional bill of Leading and the responsibility of the maritime Capper.

Conclusion! Demonstrated the Research results and recommendations

**Keywords:** Shipping, Container transportation, Marine bill of lading, Responsibility of the shipping carrier.

## المقدمة

يقول العالم الاقتصادي المعروف الفريد مارشال ان ابرز معالم عصرنا الحديث هو الثورة في مجال النقل وان التطور القانوني الذي حصل في مجال النقل البحري انما يعود الفضل فيه الى الابتكارات التي قدمها المخترعون بابتكاراتهم في مجال النقل.

لقد تطورت وسائل النقل البري والبحري تطوراً هائلاً وأصبحنا نشاهد ما كان يعتبر حلماً في السابق قد أصبح حقيقة في عصرنا الحالي وان المبتكرات العلمية الحديثة اصبحت تتوالى وبسرعه. ولو رجعنا الى تاريخ التطور الذي حصل في مجال النقل البحري لوجدنا انه في البداية كان النقل البحري يتم بواسطة السفن الشراعية ثم انتقل بعد ذلك الى السفن البخارية في اواسط القرن التاسع عشر.

ان التطور في مجال السفن التجارية في البداية لم يكن بالسرعة الكافية التي تواكب الحركة التجارية المتبادلة بين دول العالم الى ان حصلت الحرب العالمية الثانية التي دمرت معظم السفن التجارية وخاصة السفن التجارية التي استخدمت لمساعدة السفن الحربية في مهامها الحربية. فحصل بعد هذه الحرب تقدم في صناعه السفن وهي ما يطلق عليها بالسفن التجارية التقليدية الا ان هذه السفن بقيت غير متطورة في مجال عمليات الشحن والتفريغ من حيث السرعة في هذه العمليات ومن حيث كميته البضائع التي تشحن وتفريغ ومن حيث المحافظة على البضاعة من التلف او الهلاك او السرقة.

في الوقت الذي ازدادت فيه الحركة التجارية بين الدول ولغرض مواكبه هذا التطور تم في بداية الستينيات اللجوء الى نظام النقل بالحاويات الذي هو اكثر استجابة للحركة التجارية المتطورة بين الدول.

وقد انتشر نظام النقل البحري بواسطه الحاويات بشكل سريع واصبح سمه من سمات النقل البحري الحديث.

لذا ولغرض تسليط الضوء على نظام النقل البحري بواسطه الحاويات سوف نعالج هذا الموضوع وفق الخطة التالية:

### المبحث الأول/ التعريف بالحاويات وانواعها في مجال النقل البحري

في بداية هذا البحث لابد لنا ان نبين ما المقصود بالحاويات اي التعريف بالحاويات وبيان انواع الحاويات المستعملة في مجال النقل البحري ولتحقيق هذا الغرض سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين هما:

المطلب الاول: التعريف بالحاويات في مجال النقل البحري

المطلب الثاني: انواع الحاويات المستعملة في النقل البحري

#### المطلب الأول/ التعريف بالحاويات في مجال نقل البحري

التعريف بالحاويات: ان استعمال عباره الحاوية ليس بغريب على الاسماع فهي تستعمل في مجالات عدة ولكن حصر استعمالها في مجال النقل البحري اثار جدلا كثيرا ويترتب على هذا الجدل اثار قانونيه يتعلق بالوصف القانوني لها وطريقه استعمالها وطريقه نقلها من مكان لآخر .

فقد اطلق بعض الكتاب<sup>(١)</sup> على الحاوية التي تستعمل في مجال النقل البحري لفظ (وعاء الشحن البحري) مفضلا ذلك على تسميتها بالحاوية container .

وبعض الفقهاء<sup>(٢)</sup> سماها (مستودع) ويطلق عليها البعض الاخر من الفقهاء<sup>(٣)</sup> (مستوعب) والبعض الاخر من الكتاب يستعمل كلمه container نظرا لأنه يرى لا داعي للبحث على ما يقابل هذه الكلمة باللغة العربية.

ويطالب الدكتور احمد عبد المنصف<sup>(٤)</sup> بتشكيل لجنه بالتعاون مع مجمع اللغة العربية لإيجاد مصطلح واحد يقابل كلمه container تستعمل من قبل جميع المتكلمين باللغة العربية في شؤون النقل بشكل عام وفي النقل البحري بشكل خاص بدلا من تعدد التسميات فتاره يطلق عليها وعاء او مستودع او سحاره او صندوق او حاويه وبالنسبة للدكتور احمد عبد المنصف فقد اختار كلمه الحاوية في اللغة العربية تقابل كلمه container في اللغة الإنجليزية.

كما استعمل الفقه الغربي الفاظ متعددة Freight container وتعني حاويه الشحن و Van وتعني حاويه مربوط بها عجلات وكذلك Tank container اي الحاوية الصهريج.

اما فيما يتعلق بالهيئات الدولية المتخصصة في مفهوم الحاوية المستعملة في مجال النقل البحري فقد ورد تعريف للحاوية في الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع بواسطه سكه الحديد لسنة ١٩٦١ قولها ان اي صندوق او قفص او صهريج مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب للباب بواسطه السكك الحديدية او بواسطه سكه الحديد بالاشترك مع وسائل نقل اخرى يعتبر فيما يتعلق بهذه الاتفاقية حاويه وقد عرف المكتب الدولي للحاويات Inter container Bureau B.I.C الحاوية

بانها: (وعاء او اناء يتميز بالثبات مصمم خصيصا لتسهيل نقل البضائع بشكل او اكثر من اشكال النقل دون اعاده تعبئتها في مرحله وسيطه).

وهي مجهزه بوسائل تسمح بشحنها في اي وقت، كما ان تصميمها يسمح بتعبئتها وتفرغها بسهولة<sup>(٥)</sup>

وذكر تعريف الحاوية في الاتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات لسنة ١٩٧٢ المبرمة في جنيف في الثاني من ديسمبر عام ١٩٧٢ في المادة (١/ج) على انها (اداة جهاز نقل مثل شاحنه مقله او صهريج متحرك او اي تركيب مشابه محاطه كليا او جزئيا لتشكل مقصوره لاحتواء البضائع تتصف بطابع الاستمرار وهي لذلك من الصلابة بحيث يتكرر استعمالها ومصممه خصيصا لتسهيل نقل البضائع بشكل او اكثر من اشكال النقل دون اعاده تعبئتها في مرحله وسيطه) يظهر من التعريفات السابق ذكرها انها تركز في تعريفها للحاوية في استخداماتها لتسهيل انتقال البضائع من الباب الى الباب اي من المصنع الى المتجر .

انني اتفق مع الدكتور عبد القادر حسين العطير<sup>(٦)</sup> بتعريفه للحاوية بقوله: (حاويه الشحن هي اناء او وعاء يجمع ويحرز بين جوانبه ما يودع فيه من محتويات لنقلها ويتخذ استعمالها طابع الاستمرارية من مواد صلبه غالبا لحمايه محتوياتها من التلف والسرقة وبأشكال متعددة وفق مواصفات فيه لضمان سهوله التحميل والتفريغ والسلامة اثناء النقل وعند اعاده الشحن من شكل الى اخر من اشكال النقل المختلفة) وتجدر الإشارة هناك وجهات نظر مختلفة حول ما اذا كانت الحاوية هي وسيله من وسائل نقل البضائع ام انها وسيله تغلفه.

ان اتفاقيه الامم المتحدة الخاصة بالنقل متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠ اعتبرتھا وسيله من وسائل النقل وهذا ما ذهبت اليه اتفاقيه هامبرك سنة ١٩٧٨ وقالت بانها تعتبر وحده مستقله عن البضائع اما ما ذهبت اليه المجموعة الأوروبية CJCE هو ان الحاوية ما هي الا وسيله تغلفه حسب المادة (٢/١٥) من قواعد المجموعة الأوروبية لسنة ١٩٨٠ فالحاوية حسب وجهه نظر هذه المجموعة ما هي الا طريقه تغلفه من نوع جديد وهي تختلف عن كل طرق التغلفه الاخرى بحجمها الكبير وامكانيه استعمالها اكثر من مره كما انها اداه مستقله عن السفينة او عن اي وسيله نقل اخرى فهي قابله للاستخدام المتكرر وبالتالي فهي ليست وسيله نقل لأنها تحتاج الى وسيله نقل لنقلها من مكان لآخر .

### المطلب الثاني/ انواع الحاويات المستعملة في مجال النقل البحري

قبل الدخول في انواع الحاويات لابد من الإشارة هناك بعض الادوات التي تستعمل في مجال النقل البحري والتي هي قريبه الشبه في الحاويات وهي صندل الشحن Lash : وهو عباره عن وعاء شحن بضائع يستعمل عاده عندما تكون البضاعة غير موجودة على رصيف الميناء فيتم نقل البضاعة

من مكان وجودها الى السفينة حيث تقوم السفينة باستعمال روافعها المثبتة عليها برفع البضاعة من الصندل الى داخل السفينة.

الطبالي: وهي منصة نقله يتم صنعها من الخشب او الحديد مزوده بماسكات تجمع البضاعة على هذه الطبالي ويتم رفعها بعد وضع البضاعة عليها بواسطة الرافعات ليتم وضع البضاعة على ظهر السفينة وتعاد الطبالي فارغه بعد تفريغ البضاعة داخل السفينة لتعاود نفس العملية بعد ذلك وهي لازال العمل فيها في كثير من الموانع وتختلف الحاويات عن الطبالي في كثير من الوجوه لا مجال لشرحها هنا.

### انواع الحاويات

تقسم الحاويات الى انواع حسب ابعادها او حسب المواد المصنوعة منها او حسب تخصيصها لنقل نوع معين من البضاعة.

١ - الحاويات حسب نوع البضاعة المخصصة لنقلها: وهي ما يطلق عليها الحاويات العامة: تستعمل هذه الحاويات في نقل البضائع التجارية الجافة او اليابسة كذلك البضائع السائلة متى ما كانت موضوعه في علب معدنيه او بلاستيكية وهذا النوع من الحاويات قابل للتعديل يناسب البضاعة التي توضع فيه هذا النوع من الحاويات يمكن ان توضع فيه العديد من الطرود ويحافظ عليها من الضرر او التلف ويمكن فصلها من وسيله نقل معينه ونقلها الى وسيله نقل اخرى بسهولة ويعتبر هذا النوع من الحاويات كثيره الاستعمال في مجال النقل البحري<sup>(٧)</sup>.

٢ - الحاويات المغلقة Closed Container<sup>(٨)</sup>: وهي حاويات مستطيله الشكل مقاومه للماء حيث تتمكن هذه الحاويات من حمايه البضائع والحمولات التي بداخلها من الضرر او التلف كما يمكن فصلها من وسيله النقل التي تنقلها ونقلها من مكان لآخر بسهولة دون الحاجه الى اعاده مناولة محتوياتها وهذا ما يقلل من نسبه الاضرار التي تلحق بالبضائع المنقولة بواسطتها وتمتاز هذه الحاويات بانها صالحه لنقل انواع مختلفه من البضائع كما ان هذه الحاويات متينه لذلك فان هذه الحاويات هي الاكثر شيوعا في الاستعمال في النقل البحري<sup>(٩)</sup>.

٣ - الحاويات الخزانات: وهي حاويات تستعمل خصيصا لنقل السوائل الزيوت والحوامض والغاز المسيل وهي على شكل خزانات محكمه تحول دون تسرب المواد المشحونة فيها سيما وان بعض الحمولات خطره وعند تسربها ستخلف اضرار كبيره.

٤ - الحاويات ذات السقف المفتوح Open top container : وتستعمل هذه الحاويات لكي يوضع في داخلها المواد كبيره الحجم مثل الماكينات والآلات الثقيله المرتفعة التي يتعدى ارتفاعها ارتفاع حافات الحاوية العلوية وكذلك البضائع الطويلة كقضبان الحديد والاشباب والسيارات.

٥ - الحاويات ذات التصميم الخاص: وتأخذ هذه الحاويات اشكال متعددة مصممه حسب نوع البضاعة التي توضع فيها بعضها مزوده بجهاز تبريد او جهاز تدفئه عن طريق جهاز مثبت فيها يعمل لأيام معينه او عن طريق اجهزه السفينة المحمولة عليها او عن طريق اجهزه رصيف الميناء عندما تكون موضوعه على رصيف الميناء وتستعمل هذه الحاويات لتعبئه المواد الغذائية من منتجات حيوانيه او نباتيه وكذلك المواد التي تتأثر بالتغيرات المناخية وغيرها وهذه الحاويات ذات مقاسات محدودة كما ان السفن التي تحمل مثل هذه الحاويات مصممه لهذا الغرض.

٦ - حاويات نقل المواشي: وهي حاويات مخصصه لنقل المواشي ذات ابعاد محدده مزوده بإسطبلات يوضع فيها علف للحيوانات يكفيها طيلة مده نقلها وتتوفر فيها التهوية والإضاءة وطريقه تصريف فضلات هذه الحيوانات وتتوفر فيها شروط سلامه الحيوانات المنقولة وهذه الحاويات التي في داخلها الحيوانات تتعرض عند وصولها الى موانئ الدول الى اجراءات صحيه شديده خوفا من انها تحمل امراض معينه تنقلها من الدولة الآتية منها الى الدولة الذاهبة اليها.

وهناك انواع كثيره من الحاويات مصنعه حسب نوعيه البضاعة التي تشحن فيها وحتى السفن المخصصة الى نقل الحاويات يتم بنائها لتكون متهيئة لنقل هذه الانواع من الحاويات<sup>(١٠)</sup> واصبحت هذه السفن منتشرة في الوقت الحالي كونها تتلاءم مع مزايا النقل بواسطه الحاويات الذي له مزايا كبيره في عمليات الشحن والتفريغ مما يؤثر ايجابا على انسيابيه التجارة الدولية بين دول العالم المختلفة<sup>(١١)</sup>.

وان تنوع الحاويات وكثره استعمالها في النقل البحري ادى الى تغير نوعي في أرصفة الموانع فقد تم تزويد هذه الأرصفة بمعدات حديثه متطورة تلائم شحن وتفريغ السفن التي تحمل مثل هذه الحاويات المتنوعة الأنواع<sup>(١٢)</sup>.

### المبحث الثاني/ مزايا وعوائق نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري

ان استعمال الحاويات في النقل البحري حقق مزايا وفوائد كثيره الا انه ورغم هذه المزايا والفوائد فان استعمال الحاويات في النقل البحري واجه الكثير من العوائق وللاطلاع على مزايا وعوائق نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين وكما يلي:

المطلب الاول: مزايا نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري

المطلب الثاني: عوائق نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري

### المطلب الأول/ مزايا نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري

ان المؤلفات التي تتحدث عن مزايا نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري تركز في معظمها على الجوانب الاقتصادية التي تظهر بشكل واخر على هيئه وفورات ماليه وغيرها.

علما بان جميع المساهمين في عمليات النقل البحري من ناقلين ومصدرين وشاحنين ومستوردين وعاملين استفادوا بطريقه واخرى من نظام النقل بالحاويات ان اهم المزايا التي يحققها نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري هي:

١ - ان استعمال الحاويات سهل عمليه النقل المختلط وهو النقل الذي يتم باستعمال اكثر من وسيله اثناء عمليه النقل سفينه، سيارة، قطار، طائره، وهي بذلك سهلت عمليه نقل البضاعة من الباب الى الباب او ما يسمى من المخزن الى المخزن بالسرعة الممكنة ودون ان يصيبها التلف اذا كانت البضاعة سريعة التلف.

فمثلا تصل كميته من الطماطم من المزارع في رومانيا الى كندا يتم باستعمال عده وسائط نقل مبرده سيارة، سفينه، طائره، وعندما تصل الى كندا تكون قد قطعت ٦٥٠ كيلو متر ٤٨٠٠ كلم بحرا ١٧٤٠ كلم جوا والطماطم طيلة هذه الرحلة داخل الحاويات ولم تخرج منها فتصل الى كندا سليمة ويتم استخراجها من الحاويات وتباع في الاسواق وهي طازجة وبسعر معقول<sup>(١٣)</sup>.

٢ - نظام النقل بالحاويات يوفر الاستغلال الامثل لكافه الفراغات الموجودة في داخل بدن السفينة وحتى استغلال سطح السفينة لان السفينة الناقلة للحاويات مصممه على هيئه خلايا ذات مقاسات محددة مماثلة لمقاسات الحاويات فيتم وضع الحاويات داخل خلايا السفينة وبذلك تملأ كافه الفراغات الموجودة في السفينة وهذا عكس السفن التقليدية التي تبقى كثير من الفراغات الموجودة فيها بدون استغلال.

٣ - نظام النقل البحري بالحاويات يزيد من سرعه تنقل السفينة بين الموانئ لان سفن الحاويات تنتقل من ميناء الى اخر دون تفريغ واعاده البضاعة الموجودة في داخل الحاويات على عكس ما جاري العمل به في نظام النقل بالسفن التقليدية فأصبحت السفن الناقلة للحاويات تمكث في الميناء من ٢٠% الى ٣٠% من مده الرحلة بينما في السفن التقليدية تمكث ٦٠% من مده الرحلة<sup>(١٤)</sup> فمثلا اذا كانت رحله السفينة ما بين استراليا وبريطانيا في السفن التقليدية تستغرق ٢٠ اسبوعا اصبحت في السفن الحاوية تستغرق عشره اسابيع واصبحت حمولة سفينه حاويه واحده تعادل حمولة ثمانى سفن تقليديه وقدّر بانه خمسه سفن حاويات تكفي لأداره التجارة البحرية بين بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية وهذا بسبب سرعه تنقل سفن الحاويات بين موانئ الدول المختلفة.

٤ - نظام النقل البحري عن طريق سفن الحاويات ساهم في سرعه وتسهيل عمليات الشحن والتفريغ حيث ادى استخدام الحاويات الى ظهور محطات تتاول الحاويات لتفريغ وشحن السفن بدلا من شركات الشحن والتفريغ stevedores وهذه المحطات المخصصة لتناول الحاويات في عمليات



الشحن والتفريغ تم تزويدها بمعدات حديثة لزيادة طاقاتها في عمليات الشحن والتفريغ كما ان استعمال الحاويات في النقل البحري ادى الى ظهور موانئ متخصصة للحاويات.

وقد ثبت عمليا بان السفن التقليدية تقضي ٥٠% من الرحلة البحرية راسيه في الموانع لأغراض الشحن والتفريغ ب ٥٠% من وقتها تسير في البحر لذا فان تقليل الوقت الذي كان يهدر في عمليات شحن وتفريغ السفن التقليدية انخفض الى حده الأدنى باستعمال الحاويات الذي ادى الى السرعة في هذه العمليات عاد بفائدة كبيرة على الناقلين وحتى بالفائدة على اصحاب البضائع فلم يعد الامر كما كان عليه سابقا انتظارهم لفترات طويلة لكي تشحن بضائعهم او تفرغ<sup>(١٥)</sup>.

وهذا بدوره يؤدي الى تقليل كلفه مناولة البضاعة الموضوعه داخل الحاويات الذي بدوره يؤدي الى تقليل كلفه العمالة عما عليه في مناولة البضاعة المنقولة بالسفن التقليدية وهذا يعني تقليل كلفه النقل بشكل عام وهذا ما يجعل نظام النقل بالحاويات عاملا اساسيا في تخفيض كلفه اجور الشحن<sup>(١٦)</sup>.  
٥ - نظام النقل البحري عن طريق سفن الحاويات قلل من مخاطر سرقة البضاعة ان نظام النقل البحري عن طريق الحاويات قلل كثيرا من مخاطر سرقة البضاعة او فقدها او تلفها كليا او جزئيا وخاصة عند رسوها في موانئ غير مسيطره على امن البضائع فيها بشكل تام فكسر الحاوية لسرقه محتوياتها ليس بالأمر السهل وذلك لمتانه الحاوية ولعدم معرفه السراق ما في داخلها كما تحافظ الحاويات على سلامه البضائع التي في داخلها من التقلبات الجوية والأمطار كما تحافظ على البضاعة من التلف الجزئي او الكلي بسبب رصها بقرب بضائع صلبه او ذات رائحه كريهة كما هو جاري العمل عليه في رص البضائع في السفن التقليدية.

كما ان استعمال الحاويات قلل بشكل كبير من نفقات تغليف البضاعة لان البضاعة التي تعبئ في الحاويات تغلف تغليفا بسيطا لانه يتم الاعتماد على متانه الحاوية للمحافظة على سلامه البضاعة عند تناولها في عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ.

ففي تقرير صادر من شركة Olin Mathieson chemical corporation انها عندما بدأت في استعمال الحاويات في نقل الطرود الصغيرة غالیه الثمن انخفضت نفقات التغليف والربط واليد العاملة بما هو ٤٠٠ الى ٦٠٠ دولار لكل وعاء شحن<sup>(١٧)</sup>.

٦ - نظام النقل البحري بالحاويات يقلل من تكاليف العمالة

ان استعمال الحاويات في عمليات شحن البضاعة وتفريغها في السفن التقليدية حيث تحتاج في هذه العمليات الى الاستعانة بألاف العمال بهذه العمليات وان أجور هؤلاء العمال تشكل مبالغ كبيرة يتحملها اصحاب السفن وكذلك اصحاب البضائع لان كلف هذه العمليات يضاف الى سعر البضاعة لذا زاد الاستثمار في مجال النقل البحري بالحاويات للتقليل من العمالة حيث ادى استعمال

الحاويات الى سرعه مناولة البضائع فكان مناولة البضائع في السفن التقليدية تقدر بخمسة عشر طنا في الساعة ارتفع الى ٢٠٠ طن في الساعة كما ارتفعت انتاجيه العامل الواحد في مناولة البضائع في ظل نظام الحاويات الى عشرين طن في الساعة.

كما ان نظام النقل بالحاويات وفر للعاملين في مجال مناولة البضائع المعبئة في الحاويات سلامه من الاذى افضل لان مقاسات الحاويات التي تعبئ فيها البضائع النمطية موحده ذات مقاسات واوزان محدده وهذا ما جعل العاملين يعتادون على التعامل معها بعكس عملهم في مناولة البضائع في السفن التقليدية حيث تكون البضائع معبئة في عبوات مختلفة الاشكال والمقاسات والاوزان ليس من السهل التعامل معها مما يزيد من احتماليه تعرضهم للأذى<sup>(١٨)</sup>.

وهناك فوائد اخرى كثيره لاستعمال الحاويات في مجال النقل البحري منها ان تعبئه البضاعة داخل الحاوية يحافظ عليها سليمة من الباب الى الباب وحتى لو تأخرت الحاويات على ارضه الميناء لسبب او لآخر فأنها تبقى محافظه على جودتها ولا تتعرض للضرر وهذا يخفض من مبلغ التأمين الذي يفرض على البضائع التي تنقل بالسفن التقليدية .

كما ان سرعه مناولة الحاويات اثناء الشحن والتفريغ اوجبت خدمات مبرمجه سريعة في الموانع التي تستقبل الحاويات<sup>(١٩)</sup>.

### المطلب الثاني/ عوائق نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري

على الرغم من الامتيازات الكثيرة لاستعمال الحاويات في مجال النقل البحري الا انه هناك معوقات وعيوب كثيره لا يمكن تجاهلها في نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري. معظم هذه العوائق ترجع الى ظروف استعمال الحاويات في النقل البحري فمثلا ان استخدام الحاويات في مناولة البضائع في عمليات الشحن والتفريغ تحتاج الى موانئ مؤهله لذلك وهذه الموانئ غير متوفرة في معظم دول العالم الثالث المستورد الاكبر للبضائع من الدول الكبرى كما ان استعمال نظام النقل بالحاويات يتطلب استثمار اموال كبيره في هذا المجال وهذه الاموال غير متوفرة لدى الدول الفقيرة.

اذن عيوب نظام الحاويات معظمها يتعلق في المجالات والظروف التي تحيط باستعمال هذه الحاويات وهي:

١ - ان استعمال الحاويات في نقل البضائع لا يقتصر على النقل البحري فقط وانما قد تنقل قبل وصولها الى الميناء او بعد خروجها منه بشاحنات برية او بواسطة السكك الحديدية لذلك يجب ان يكون هناك تنسيق عالي المستوى بين وسائط النقل هذه وذلك عن طريق الجدولة الدقيقة والتوقيت المحكم في تحركات تلك الوسائط لان السفن المتخصصة في نقل الحاويات تبحر في اوقات محدده

وعلى ذلك فان الحاويات المنقولة على وسائل نقل اخرى يجب ان تصل الى السفينة في الوقت المحدد لكي يتم شحنها على السفينة وتبحر السفينة في الوقت المحدد ايضا يجب ان تصل هذه الوسائط في الوقت المحدد لوصول السفينة الى الميناء لكي يتم تفريغها ونقلها بواسطة هذه الوسائط الى اصحاب هذه البضائع بالسرعة الممكنة بدلا من بقائها مكدسه على رصيف الميناء كل هذه الامور تحتاج الى تنظيم عالي الدقة يديره اشخاص يتمتعون بخبره عالية في هذا المجال وهذا غير متوفر في معظم موانئ دول العالم الثالث<sup>(٢٠)</sup>.

٢ - ومن معوقات استعمال الحاويات في النقل البحري هو ما يتعلق بمؤهلات الموانئ للتعامل مع هذا النوع من النقل وخاصة فيما يتعلق بمناولة هذه الحاويات في عمليات الشحن والتفريغ سيما وان هذه الحاويات تنقل بسفن متخصصة بنقل الحاويات فيجب ان تكون هذه الموانئ مجهزه برافعات مخصصة لمناولة هذه الحاويات.

كما ان ارصفة هذه الموانئ يجب ان تكون مؤهله لرسو سفن الحاويات ومرتبطة هذه الموانئ بشبكة نقل بريه داخل البلد ليكون النقل متكامل.

ان تكلفه انشاء مثل هكذا موانئ تتوفر فيها هذه الصفات تتطلب مبالغ كبيره غير متوفرة لدى الدول النامية وخاصة الفقيرة منها وهذا ما جعلها متخوفة من هذا النوع من النقل وكان تخوفها وحذرنا هذا بدا واضحا في المؤتمر الدولي للنقل بالحاويات الذي عقد في جنيف ديسمبر عام ١٩٧٢<sup>(٢١)</sup>

#### Conference on inter container traffic Geneva

علما بان اغلب مزايا النقل البحري بالحاويات التي ذكرناها سابقا تعود للدول الكبرى الغنية مالكة سفن الحاويات وهي دول مصدرة للبضائع الى دول العالم الثالث وخاصة الفقيرة التي مستورده لما يصلها من بضائع من الدول الكبرى.

كما ان صرف اموال كبيره لتطوير الموانئ التقليدية لجعلها صالحه لمناولة الحاويات او بناء موانئ جديده مخصصه لمناولة الحاويات سوف يجعل هذه الدول تزيد من الرسوم التي تفرض على مناولة الحاويات المعبأة فيها البضائع وهذه الزيادة في الرسوم سوف تضاف الى اسعار البضائع المنقولة بالحاويات فيؤدي ذلك الى زيادة سعرها.

بنفس الوقت ان هذا التطور في الموانئ لجعلها مؤهله لمناولة الحاويات تحتاج الى كادر فني مدرب متخصص للعمل في هذا المجال واي نقص او عدم توفر هذا الكادر سيربك العمل في هذه الموانئ فمثلا عندما يحصل اضراب من قبل العاملين في الميناء هذا يربك العمل ولا يمكن الاستعانة بعمال غير متخصصين للقيام بهذا العمل<sup>(٢٢)</sup>.

٣ - ومن معوقات استعمال الحاويات في النقل البحري هو عدم وجود تعاون او تنسيق مشترك بين الدوائر الكمركية وغيرها بين الدول التي تنقل منها او اليها تلك الحاويات. ان النقل البحري بواسطة الحاويات لا يؤدي الفوائد المرجوة منه اذا كانت الحاوية تخضع للفتح والتفتيش عدة مرات عند نقلها من مكان لآخر بحري او بري للتفتيش من قبل السلطات الكمركية او غيرها للتفتيش الكمركي او لا سباب امنييه وقد يستغرق فتح الحاوية وتفتيش محتوياتها للتأكد من عدم وجود مواد ممنوعه فيها كالمشروبات الروحية في الدول التي تمنع المتاجرة فيها او تناولها او للتأكد من عدم وجود مخدرات فيها وان ذلك قد يستغرق وقت ليس بالقصير تبقى الحاوية فيها مفتوحة مما يعرض البضاعة التي بداخلها للضرر او وصول الحاوية بما فيها من بضائع قد تصل الى المكان المقصود في وقت متأخر.

وقد جرت محاولات منذ عام ١٩٦٥ في جنيف لعقد اتفقيه كمركيه بين الدول التي تتعامل مع نظام الحاويات لكنها لم تنجح واخيرا تم الاتفاق ابرام اتفقيه كمركية في جنيف عام ١٩٧٢ الا ان معظم الدول لم تصادق عليها وانها دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٧٧<sup>(٢٣)</sup>.

علاوة على ذلك جرت عدة محاولات بين الدول وشركات النقل بالحاويات لغرض التنسيق فيما يتعلق بالإجراءات الكمركيه بمرور الحاويات خلال اراضيها للوصول الى الموانئ المخصصة بالحاويات وكذلك فيما يتعلق بمناوله هذه الحاويات في الموانئ الا ان الثقة كانت مفقودة بين الدول والشركات المتفاوضة لذلك لم يصلوا الى اتفاقات بهذا الخصوص.

٤ - ومن العوائق في استعمال الحاويات في النقل البحري هو ان هذا النوع من النقل يتطلب القيام به لتأدية الفوائد المرجوة منه توفير السفن متخصصة في نقل الحاويات فهذه السفن مقسم بدنها الى فراغات اشبه بخلايا النحل تعبئ فيها البضائع وهذه الفراغات تتناسب واحجام الحاويات لكي لا يبقى هناك فراغ غير مملوء بالحاويات لذلك فان عمليه رص الحاويات في هذه الفراغات بطريقه فنيه لمليء كافة الفراغات علما بانه لو اخذنا بعين الاعتبار حجم هذه الحاويات وثقل وزنها مع حمولتها. وان تكون الموانئ الذاهبة اليها هذه السفن مؤهله لاستقبالها كما ان السفن المتخصصة بنقل الحاويات باهضه التكاليف وتحتاج الى رؤوس اموال كبيره غير متوفرة لدى دول العالم الثالث وخاصة الفقيرة منها.

٥ - ومن معوقات استعمال الحاويات في النقل البحري هو عدم ملائمه بعض السلع للنقل بالحاويات وخاصة بالنسبة للحاويات الغير مخصصه لنقل نوع معين من البضاعة فقط كالبضائع سريعة التلف او البضائع السامه الا انه وبسبب التقدم في صناعه الحاويات تم تجاوز كثير من هذه العقبات الا ان المشكلة هو عدم التوازن في الحمولات التي تجلبها من الدول الكبرى الى الدول النامية من حيث

الثقل والضخامة ومن حيث الحمولات التي تأخذها من الدول النامية الى الدول الكبرى وهي عبارة عن مواد اوليه منخفضه الثمن وقد ترجع هذه الحاويات من اين انت فارغة.

٦ - نظرا لكبر حجم الحاوية ولما تحتويه من بضائع كبيره وغاليه الثمن في فقدان الحاوية بما فيها من بضاعة فان ذلك يترتب عليه خساره كبيره واذا كانت الحاوية بما فيها من بضائع مؤمن عليها لدى شركات التامين فان شركات التامين ستدفع مبالغ باهظه للمؤمن لهم.

وفي نظام الخسارات البحرية المشتركة التي يتم فيها اللقاء بعض حمولة السفينة في البحر لكي يتم تخفيف وزن السفينة لإنقاذها من الغرق وتصل سالمه الى اقرب ميناء لمعالجه الحالة تكون الحاوية او الحاويات التي يتم القائها في البحر بما فيها من بضاعة غاليه الثمن ويوزع ثمنها على الجميع وهم اصحاب الحاويات وحتى صاحب الحاوية الذي القيت حاويته في البحر وصاحب السفينة لان كل هؤلاء استفادوا من هذه التضحية<sup>(٢٤)</sup>.

٧ - ومن معوقات استعمال الحاويات في النقل البحري هي ان صناعه الحاويات لكي تتلاءم مع مختلف انواع البضائع المنقولة تكون تكاليفها الماليه كبيره كما ان هذه الحاويات تتطلب صيانة مستمرة وهذا ايضا يكلف مبالغ اضافيه ليست بالقليلة وهذا يتطلب استغلال هذه الحاويات بشكل يمكن من استرداد المبالغ التي صرفت عليها ليكون استعمالها اقتصاديا.

سيما واننا سبق وان ذكرنا انه كثيرا ما تعود هذه الحاويات بعد تفريغ البضاعة المعبأة في موانئ البلدان المصدرة اليها فارغة وان في ذلك خساره لمالك الحاوية لذلك لجا اصحاب هذه الحاويات الى فرض اجور غاليه عند استئجار الحاوية من قبل صاحب البضاعة وهذه احدي المشاكل التي تواجهها استعمال الحاويات في النقل البحري.

### المبحث الثالث/ اثر استعمال الحاويات على سند الشحن البحري وعلى مسؤولية الناقل البحري

لقد أحدث النقل بالحاويات مفاهيم جديده بخصوص سند الشحن البحري ومسؤوليه الناقل البحري حيث ظهرت سندات جديده تلائم نظام النقل بالحاويات وفيما يتعلق بخصوص مسؤوليه الناقل ايضا ظهرت مفاهيم جديده فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري من حيث شروط المسؤولية والاعفاء من المسؤولية وتحديد هذه المسؤولية.

ولغرض تسليط الضوء على هذه النقاط سوف نقسم هذا المبحث الى مطلبين هما:

المطلب الاول: اثر استعمال الحاويات على سند الشحن البحري

المطلب الثاني: اثر استعمال الحاويات على مسؤوليه الناقل البحري

## المطلب الأول/ اثر استعمال الحاويات على سند الشحن البحري

سند الشحن باعتباره ايصالاً يثبت استلام ريان السفينة للبضاعة المشحونة لا يصدر الا بعد ان يستلم الريان البضاعة ويضعها على ظهر السفينة (٢٥).

وهذا ما اشارت اليه معاهده بروكسل لسنة ١٩٢٤ المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن وهو ان سند الشحن يصدر بعد تمام شحن البضاعة على ظهر السفينة حيث نصت المادة (الثالثة فقره ٣) على انه (على الناقل او الريان او وكيل الناقل بعد استلام البضائع واخذها في عهده ان يسلم الى الشاحن بناءً طلب الشاحن سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات التالية....).

كما نصت المادة ٣٥٩ من مشروع القانون البحري العراقي على انه: (على الناقل ان يعطي الشاحن ايصالاً باستلام البضائع قبل شحنها في السفينة ويستبدل بهذا الايصال بناء على طلب الشاحن سنة شحن بعد وضع البضائع في السفينة ويكون للايصال الحجة المقدرة لسند الشحن اذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة ٣٥٣ وكان مؤشراً عليه بكلمه مشحون).

ونصت اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة ١٩٧٨ والتي يطلق عليها قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ على انه: (يراد بمصطلح سند الشحن انه وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام الناقل للبضائع او تحميلها ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وكل نص في الوثيقة على تسليم البضائع لأمر شخص مسمى او تحت الاذن او لحامله يرتب مثل هذا التعهد).

وتجدر الملاحظة هناك يوجد ما يسمى بالنقل المباشر الذي نظمته الكثير من القوانين الوطنية<sup>(٢٦)</sup> والمعاهدات الدولية<sup>(٢٧)</sup> وهو نقل يقوم به اكثر من ناقل بري او عن طريق السكك الا انه يبقى النقل البحري هو المرحلة الأساسية فيه ويبقى سند الشحن البحري فيه هو المهم<sup>(٢٨)</sup>.

غير ان هذا الوضع التقليدي غير ممكن ان يستمر على نفس الاسلوب السابق في ظل ظهور نظام النقل بالحاويات حيث يتم تعبئه الحاوية بعيدا عن رصيف الميناء على طريقه من الباب الى الباب كما ان هذه الحاويات حجمها كبير ووزنها ثقيل وان عمليات نقل البضاعة المعبئة بالحاويات نظام نقل متطور ودقيق يربط محطات تجميع البضائع بالحاويات ونقلها الى رصيف الميناء كذلك خضوع ابحار السفن ناقلة الحاويات الى مواعيد تحدد بالساعة لا باليوم وعلى ذلك يمكن بيان تأثير دخول نظام النقل البحري بالحاويات حيز التنفيذ على سند الشحن البحري التقليدي بما يلي:

أولاً: ان نظام النقل بالحاويات يتطلب جدولته دقيقه تتضمن نقل الحاويات المعبأة فيها البضائع من محطات التجميع الى الموانئ هذه لجدولة محدد بالسااعة لا باليوم وهذا له تأثير كبير على الطريقة التقليدية التي كان يتم بها اصدار سند الشحن.

ثانياً: أصبح تاريخ استلام البضاعة ليس هو تاريخ استلامها في الميناء

ثالثاً: كان تاريخ توقيع الربان على سند الشحن بعد شحن البضاعة على ظهر السفينة في ظل النقل التقليدي فاصبح توقيع الربان على استلام البضاعة قبل ان توضع البضاعة على ظهر السفينة في مرحله سابقه وهي مرحله تعبئه البضاعة في الحاويات في مخازن داخل المدينة قد تكون بعيده عن الميناء لذلك حلت عبارة Taking over the goods محل عبارة Loading واصبح سند الشحن يمثل سند استلام الحاوية بما فيها من بضاعة لذلك اضيفت معلومات الى سند شحن الحاويات لم تكن موجوده في سند الشحن التقليدي وهي ذكر مكان الاستلام ومكان التسليم بالإضافة الى مينائي الشحن والتفريغ<sup>(٢٩)</sup>.

رابعاً: يذكر في سند الحاويات تعهد الناقل بجميع اجزاء النقل بوسائله الخاصة او بالاستعانة بغيره من الناقلين وتعهد بتحملة المسؤولية عن كافة مراحل النقل.

خامساً: اصبحت الشركات الكبرى التي تستخدم سفن الحاويات في النقل البحري تستخدم الحاسبات الإلكترونية في ضبط عمليات وضع الحاويات على سفنها وصارت تكتفي (بإيصالات الكمبيوتر) التي اصبح يطلق عليها Data freight Receipt System .

سادساً: ان استخدام الحاويات في النقل يجد مكانه الاوسع في النقل المختلط حيث تتنوع وسائل النقل فيه بريه وبحريه وجويه ولذلك لم يعد سند الشحن البحري التقليدي صالحاً لان يغطي كافة مراحل النقل المختلط لذلك برز ما يسمى بسند الشحن المباشر Through Bill of Loading الا ان هذا السند لا يغطي كافة مراحل النقل فكل مرحله يوجد لها سند خاص بها لذلك اصبح من الضروري التفكير بسند شحن يغطي كافة هذه المراحل.

من كل ما تقدم يظهر ان سند الشحن التقليدي لم يعد يلتم النقل البحري بالحاويات وحتى بعد اللجوء الى ما يسمى (سند شحن امانة) Custody Bill of Loading سواء كان استلام البضاعة في مستودع صاحب البضاعة التي تمت تعبئتها بالحاوية ام في محطة تجميع الحاويات التابعة للناقل التي يتم تجميع الحاويات فيها لكي تكون مهيئة لنقلها الى السفينة وفي الختام نود ان نشير الى ان دخول نظام النقل بالحاويات في مجال النقل البحري اثر كثيرا على الفوائد التي كان يقوم بها سند الشحن التقليدي وهي :

١. انه وسيله لأثبات تسلم الريان للبضاعة المراد نقلها.
٢. انه وسيله لأثبات عقد النقل البحري.
٣. انه وسيله لأثبات حيازة البضاعة المنقولة.
٤. اعتباره اداة ائتمان.

فلم تعد هذه الوظائف لسند الشحن البحري كما كانت عليه من حيث الأهمية في ظل سند الشحن البحري التقليدي ولا نود الدخول في تفاصيل هذه المواضيع لان كل واحد منها تتطلب بحث لوحده.

### المطلب الثاني/ اثر استعمال الحاويات على مسؤوليه الناقل البحري

كان لاستعمال الحاويات في النقل البحري اثر كبير على مفاصل مسؤوليه الناقل البحري. اولاً: اهم ما في مسؤوليه الناقل البحري هو تحديد الفترة التي تخضع لها هذه المسؤولية بموجب عقد النقل البحري متى تبدأ هذه المسؤولية ومتى تنتهي. فالقوانين البحرية التي اخذت باتفاقيه لاهاي لسنة ١٩٢٤ الخاصة بسندات الشحن حصرت هذه المسؤولية بفترة عملية النقل البحري التي تبدأ بعملية شحن البضاعة على ظهر السفينة وتنتهي بعملية تفريغ البضاعة من السفينة. ويقصد بعملية شحن البضاعة هي عملية رفع البضاعة من رصيف الميناء ووضعها داخل السفينة ويحصل ذلك باستعمال روافع السفينة او الروافع المثبتة على رصيف الميناء. اما ما يقصد بعملية التفريغ هي العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء او في الصنادل اذا كانت السفينة راسيه بعيدا عن رصيف الميناء لسبب او لآخر.

اذن اتفاقية لاهاي الخاصة بسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ في مادتها الاولى فقرة (هـ) حددت المرحلة البحرية التي يسال الناقل فيها عن كل ما يلحق بالبضاعة من تلف او هلاك وهي كما ذكرنا تتحصر بين عملية شحن البضاعة وعملية تفريغها وهذا ما اخذت به كافة القوانين التي اخذت باتفاقية لاهاي لسنة ١٩٢٤ فقد نصت المادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ على ما يلي: (لا تطبق احكام هذا الجزء الا على النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن ومن حين شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها في المحل المقصود).

وهو ايضا ما نصت عليه المادة ٢٧٥ من القانون التجاري البحري لدوله الامارات العربية المتحدة بقانونها الاتحادي رقم ١١ لسنة ١٩٨٨ بقولها (يكون الناقل مسؤولا عن الهلاك او التلف



اللاحق بالبضائع في الفترة ما بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وتسليمها لصاحب الحق فيها في ميناء التفريغ...).

وهو ايضا ما نصت عليه المادة ٣٦٧ من مشروع القانون البحري العراقي بقولها (تسري احكام المسؤولية المذكورة في هذا الفرع على النقل البحري بمقتضى سند الشحن في الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها...).

وهذا يعني ان مسؤوليه الناقل البحري لا تمتد الى مرحلتي ما قبل عملية شحن البضاعة ومرحلة ما بعد عملية تفريغ البضاعة فان هاتين المرحلتين لا يخضعان للقانون البحري وانما تخضع لقوانين اخرى.

الا ان الواقع العملي ان ضمان الناقل البحري لسلامه البضاعة حتى بعد تفريغها من السفينة في ميناء الوصول ولحين تسليمها الى المرسل اليه او من ينوب عنه لان عملية التسليم هي عملية قانونية ينتهي بها عقد النقل<sup>(٣٠)</sup> وهذا يعني ان عقد النقل البحري يبدأ اصلا من وقت شحن البضاعة على ظهر السفينة وحتى تسليمها للمرسل اليه وليس من وقت تفريغها من على ظهر السفينة.

ثم جاءت قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨ في مادتها الرابعة لتعبر صراحة قاعده مسؤولية الناقل البحري التي تنحصر بين عملية شحن البضاعة وعملية تفريغها او ما يطلق عليها (من الرافعة الى الرافعة) لتوسع فتره مسؤولية الناقل البحري عندما اخذت بمبدأ (العهد) وهو يعني ان مسؤوليه النقل

تبدأ من الوقت الذي يتولى فيه امر البضاعة From the time he has taken over the goods من الشاحن او نائبه في ميناء الشحن وتستمر اثناء النقل حتى ميناء التفريغ ومن ثم تسليمها للمرسل اليه او من ينوب عنه او دخولها المستودع أي ان اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ جعلت مسؤوليه الناقل تمتد الى مرحله ما قبل شحن البضاعة على ظهر السفينة الى ما بعد تفريغ البضاعة من السفينة ما دامت البضاعة في عهده الناقل وهذا المبدأ اخذ به القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ في مادته (١/١٩٩) عندما نصت على ذلك بقولها يصدر الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع سند الشحن واكدت ذلك في فقرتها (٢) بقولها (ويجوز للناقل ان يسلم الشاحن ايصال بتسلم البضائع قبل شحنها) اي يصبح الناقل مسؤولا عن البضاعة منذ تسلمها اي دخولها في عهدته قبل عملية شحنها على ظهر السفينة كما هو منصوص عليه في اتفاقية لاهي لسنة ١٩٢٤ والقوانين التي اخذت منها كالقانون الاردني وغيره وهذا فيه توسيع لمسؤولية النقل البحري عن البضاعة.

وحدث تطور مهم فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري وذلك عندما دخل استعمال الحاويات في عملية النقل البحري ان البضاعة في ظل هذا النظام تعبأ في الحاوية في مكان عمل الشاحن ومن هنا يتولى الناقل استلام البضاعة بعد تعبئتها في محل عمل الشاحن.

اي ان تاريخ توقيع الريان على سند الشحن يحصل من تاريخ تعبئه البضاعة بالحاوية وليس من تاريخ وضع البضاعة على ظهر السفينة كما هو حاصل في النقل البحري التقليدي وبهذا تغيرت وظيفه سند الشحن التقليدية التي كانت تعتبر سند الشحن اذاه لأثبات ان البضائع قد شحنت على ظهر السفينة ويعتبر الناقل في ظل نظام النقل بالحاويات قد استلم البضاعة وهي لا زالت في مخزن الشاحن عند تعبئه البضاعة في الحاوية ويعتبر الريان قد استلم البضاعة من ذلك الوقت ويعتبر مسؤول عن المحافظة عليها من التلف او الهلاك وهذا يعني بانه حصل تغيير كبير في وظائف سند الشحن التقليدي كونه ايصال يثبت تسلم البضاعة ولإثبات حاله الحمولة ولأثبات كمية الحمولة ولإثبات شحن البضاعة على سفينه معينة.

ثانيا: استبعدت معاهده لاهاي لسنة ١٩٢٤ الخاصة بسندات الشحن في المادة (١/ج) منها البضائع المشحونة على سطح السفينة من الخضوع لأحكامها وذلك بسبب المخاطر التي تتعرض لها البضاعة المشحونة على ظهر السفينة بسبب عوامل الجو والسرقة وسقوطها في البحر بسبب الامواج التي تتعرض لها السفينة عندما تواجه امواج عالية<sup>(٣١)</sup>.

وهذا ما اخذ به قانون التجارة البحرية الاردني في المادة ٢١١ بقولها ( ولا يمكن تطبيق هذه الاحكام على البضائع المشحونة على سطح السفينة بموجب عقد النقل... )

وهو ايضا ما نصت عليه المادة ٢٨٤ من القانون التجاري البحري لدولة الامارات بقولها ( لا تسري احكام المسؤولية المنصوص عليها في هذا الفصل على نقل البضائع التي يذكر في عقد النقل ان شحنها يكون على سطح السفينة وتنتقل فعلا بهذه الكيفية).

الا انه وبعد انتشار استعمال الحاويات وتعبئه البضائع فيها بدأت تظهر تساؤلات تتعلق بجواز او عدم جواز شحن هذه الحاويات على سطح السفينة الا ان هذه القوانين التي اخذت احكامها من اتفاقيه لاهاي الخاصة بسندات الشحن لعام ١٩٢٤ ترفض ذلك.

الا ان الحالة قد تغيرت عندما بنيت سفن متخصصة في نقل الحاويات حيث تم تصميم هذه السفن وبناءها خصيصا لنقل الحاويات في عنابرها وعلى السطح فعنابرها مصممه على شكل خلايا ذات مقاسات نمطيه على مقاسات الحاويات التي تشحن بداخلها وان اسطحها ايضا مصممه لترص عليها الحاويات في امان حيث زودت هذه الاسطح بماسكات لربط الحاويات كما ربطت تلك الحاويات بالتيار الكهربائي لأغراض التبريد او التدفئة لذلك لم يعد عدم جواز شحن البضائع على سطح السفينة موجودا في ظل نقل البضاعة بواسطه الحاويات وفي سفن مخصصة لنقل الحاويات<sup>(٣٢)</sup>.

ثالثا: كما ان استعمال الحاويات في النقل البحري اثر كثيرا على الطريقة التي تحدد بها مسؤولية الناقل البحري عن التلف او الهلاك الذي يلحق بالبضاعة.

فقد نصت المادة (٥/٤) من اتفاقيه لاهاي الخاصة بسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ على ما يلي:  
( لا يلزم الناقل او السفينة في اي حال من الاحوال بسبب الهلاك او التلف اللاحق بالبضائع او المتعلق بها بمبلغ يزيد على ١٠٠ جنيه انجليزي عن كل طرد او وحده او على ما يعادل هذه القيمة

بنقد بعمله اخرى ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وان يكون هذا البيان قد دون في سند الشحن...

ويجوز الاتفاق بين الناقل او وكيل الناقل على تعيين حد اقصى يختلف عن الحد المنصوص عليه في هذه الفقرة شرط ان لا يكون الحد الاقصى المتفق عليه اقل من المبلغ المذكور سابقا . وبالنسبة لاتفاقيه هامبورج لسنة ١٩٧٨ فأنها حددت مسؤوليه الناقل البحري في مادتها (٦) في حاله هلاك البضاعة او تلفها بمبلغ ٨٣٥ وحده حسابيه عن كل طرد او وحده شحن اخرى او ٢,٥ وحده حسابيه عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة او التالفة ايهما اكبر . اما فيما يتعلق بالتأخير في تسليم البضاعة فيكون التعويض بمبلغ يعادل مثلي ونصف اجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على ان لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع اجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل.

وقد اخذ المشرع الاماراتي بنفس هذا الاتجاه الذي يتضمن تحديد مسؤوليه الناقل البحري عن الهلاك او التلف الذي يصيب البضاعة بسبب خطأ الناقل حيث نصت المادة (٢٥١/٣٧٦) على ما يلي:

١ - تحدد مسؤوليه الناقل في جميع الاحوال عن الهلاك او التلف الذي يلحق بالبضائع بما لا يجاوز عشرة آلاف درهم عن كل طرد او وحده اتخذت اساسا في حساب الأجرة او بما لا يجاوز ثلاثين درهما عن كل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة ويؤخذ بالأعلى من الحدين .  
٢ - واذا جمعت الطرود او الوحدات في صناديق او اوعية او غيرها من الحاويات وذكر في سند الشحن عدد الطرود او الوحدات التي تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردا او وحده فيما يتعلق بالحد الاعلى للمسؤولية فاذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل او مقدمه منه وهلكت او تلفت اعتبرت في ذاتها طردا او وحده مستقلة .

وقد انقسم الفقه حول المقصود بالوحدة Unit فيما اذا كان يقصد بها الوحدة التي يوضع الاجر على اساسها ام يقصد بها وحده الشحن اي الوحدة العضوية التي يتسلمها الناقل من الشاحن مثل السيارة او الاله غير المغلفة او الباله او اليراميل .

وهذا موضوع فيه جدل طويل في الفقه والقضاء لا نريد الخوض فيه وما يهمنا هنا هو المقصود بالوحدة في ظل استعمال الحاويات في النقل البحري وقد عالجت المادة ((٢/٦- ب)) من قواعد هامبورج لسنة ١٩٨٧ هذا الموضوع فاعتبرت تحديد المسؤولية في ظل استعمال الحاويات هو ان هذه المسؤولية تتحدد على اساس كل طرد او وحده شحن تذكر في سند الشحن بانها معبأة في الحاوية وبخلاف ذلك تعتبر البضائع المعبأة في الحاوية وحده شحن واحده وتعتبر الحاوية نفسها طردا اذا لم تكن مقدمه من الناقل(٣٣).

## الخاتمة

من ما تم عرضه في هذا البحث يمكننا القول بان الفوائد التي افرزها نظام النقل البحري بالحاويات ان هذا النظام لكي يؤدي الفوائد المرجوة منه فهذا يتطلب حصول تطور مستمر في النصوص القانونية التي تنظم هذا النظام وتلبي متطلباته وبدورها تؤدي ضمان سلامه البضائع التي تنقل عن طريق الحاويات.

ان تسهيل تدفق البضائع عن طريق المبادلات التجارية بين دول العالم لا يمنع من اتخاذ الاجراءات الأمنية للتقليل من المخاطر الناجمة عن استغلال الحاويات لأغراض غير قانونية وهذا يتطلب استعمال اجهزه الكترونيه متطورة لكشف ما بداخل هذه الحاويات عند حصول اي شك. كما يتطلب نظام النقل البحري بالحاويات استعمال موانئ متطورة مجهزه بأجهزة حديثة في عمليات الشحن والتفريغ والتقليل من الوقت الذي يستغرقه ابقاء هذه الحاويات على رصيف الميناء.

## الهوامش

- (١) انظر الدكتور ابراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، ط ١، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت، ١٩٧٥ ص ١٠
- (٢) انظر: علي جمال الدين عوض، القانون البحري، القاهرة ١٩٦٩ ص ٧٥٢
- (٣) انظر: الدكتور محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، القاهرة ١٩٧٨ ص ٣٠٣
- (٤) مشار الى ذلك في كتاب الموسم العلمي لعام ١٩٧٢ - ١٩٧٣ الاكاديمية العربية للنقل البحري، الاسكندرية ص ٧
- (٥) مشار اليه في الدكتور عبد القادر حسين العطير، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، مايو ١٩٨٣، ص ١٨
- (٦) انظر: الدكتور عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ٢٣
- (٧) انظر: الدكتور ابراهيم مكي، المرجع السابق، ص ١٩
- (٨) انظر: عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ٤٧
- (٩) انظر: Container news, April 1976 p28
- (١٠) انظر: سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديد للنشر، مصر ٢٠٠٤، ص ٢٢
- (١١) انظر: محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الطبعة الاولى، الدار العربية للعلوم، لبنان، ٢٠٠٤، ص ٧٨
- (١٢) انظر: محمد صالح عبد الواحد، التحوية والنقل، معلومات النقل البحري المصري الالكترونية، عدد ٥ نوفمبر ٢٠٠٦
- (١٣) انظر د. ابراهيم مكي، المرجع السابق، ص ٢٨
- (١٤) انظر: تقرير الامم المتحدة بعنوان Unitization of cargo Report by the secretariate of UNCTAD No. TDIBICIC. 4175 New york 1970 p.18
- (١٥) انظر: الى محاضره الدكتور مصطفى كمال طه، الجوانب القانونية لمشروع باتفاقيه النقل المشترك الدولي، منشور في كتيب محاضرات الموسم العلمي لعام ٧٢/٧٣ الصادر عن الأكاديمية العربية للنقل البحري، الإسكندرية، ص ٥٤
- (١٦) انظر: تقرير سكرتارية الاونكتاد عن توحيد الحمولة، ص ١١١
- (١٧) انظر: الدكتور ابراهيم مكي، المرجع السابق، ص ٣٠
- (١٨) انظر: تقرير الامم المتحدة عن الحاويات والمنصات وغيرها من اساليب النقل الموحد نيويورك، سنه ١٩٧٠، ص ٧

- (١٩) انظر: محاضره الدكتور كوبر، بعنوان مشاكل النقل المخترق واتفاقيه النقل المشترك، كتيب الأكاديمية العربية للنقل البحري، الإسكندرية، ص ٤٣، مشار اليه في عبد القادر حسين العطير/ ص ٦٧
- (٢٠) انظر: الدكتور ابراهيم مكي، المرجع السابق، ص ٣٢
- (٢١) انظر: محاضره الدكتور كوبر، سبق الإشارة إليها، ص ٥
- (٢٢) انظر: P.M Alder ton sea transport – operations and economics London 1976 p.25
- (٢٣) انظر: الاتفاقية الكمركية الدولية للنقل بالحاويات الموقعة في جنيف لعام ١٩٧٢ Customs convention on containers. 1972
- (٢٤) انظر: تقرير سكرتارية الاونكتاد عن توحيد الحمولة، سبقت الإشارة إليه، ص ٣٥
- (٢٥) انظر: محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري الليبي، الطبعة الاولى، ١٩٧٠، ص ٢٥٧
- (٢٦) نصت المادة ٢٠٨ من القانون البحري الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ على ما يلي: (ان وثيقه الشحن المباشرة وهي التي يسلمها ناقل اول يتعهد بأرسال البضاعة الى المكان المقصود على دفعات متتابعة تلزم منشئها حتى نهاية الرحلة بكل الالتزامات الناجمة عنها فهو ملزم خاصه بضمان افعال الناقلين المتعاقبين الذين يستلمون البضاعة ولا يسال كل من هؤلاء الا عما يحدث في رحلته الخاصة من ضياع وخساره وتأخير)
- (٢٧) انظر: المادة ١١ من اتفقيه هامبورج لسنة ١٩٧٨
- (٢٨) انظر: الدكتور سمير منقادي، قواعد هامبورج لنقل البضاعة بالبحر، بوسطن، ١٩٧٨، ص ٧٧
- (٢٩) انظر: عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص ١٤٥
- (٣٠) انظر: تمييز حقوقي اردني رقم ٨٥٥ / ٨٩ مجله النقابة لعام ١٩٩٠، ص ٢٢٩٠
- (٣١) انظر: هاشم رمضان الجزائري و د. عبد العزيز الشامي، الوسيط في شرح القانون التجاري الاماراتي، الاردن، عالم الكتب، ٢٠٠٩، ص ٢٨٤
- (٣٢) انظر: تقرير الامم المتحدة عن الحاويات والمنصات وغيرها من اساليب النقل الموحدة، سبقت الإشارة إليه، ص ٧
- (٣٣) انظر: عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الاردن، مكتبه الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٩، ص ٤٢٧.