

المبحث الثالث: مسؤولية الناقل البحري

إن ما يميز المسؤولية في قانون النقل البحري ، طابعها الإستثنائي الذي جعلها تتناسب مع الأخطار اللصيقة بالنقل بالخروج عن الأصل في تناسب التعويض مع الضرر ، من أجل إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة. كما أن أساسها ينعكس على الطريقة المتبعة من طرف الناقل لإعفاء نفسه من المسؤولية

المطلب الأول: أساس مسؤولية الناقل البحري

بالرجوع إلى القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل في اتفاقية بروكسيل لـ 1924 نجد أن الناقل مسؤول على أساس الخطأ المفترض ، و هو ما يظهر من مجمل الالتزامات الواردة في الاتفاقية، حيث يلقي على الناقل إثبات بذل العناية الواجبة في توفير السفينة الصالحة للملاحة ، و هو ما يظهر أيضا من نص المادة 770 ق.ب.ج . فإن تعلق الأمر بالمحافظة على البضاعة خلال مدة مسؤوليته، فلا سبيل للإفلات من المسؤولية ، إلا إذا أثبت أن الهلاك أو التلف كان نتيجة إحدى هذه الإعفاءات، أو إذا أقام الدليل على توافر حالة من الحالات الستة عشر (16) المستثناة والتي أوردها المادة 4 فقرة 2 من معاهدة 1924 . وبصفة عامة، يعفى الناقل من كل مسؤولية إذا أثبت أن الضرر الناتج عن الهلاك أو التلف كان نتيجة أي سبب آخر غير ناشئ عن فعله أو خطئه أو فعل وكلائه أو مستخدميه أو أخطائهم⁽¹⁾. و هو ما ذهب إليه المشرع الجزائري بنصه في المادة 803 ق.ب.ج على 12 حالة للإعفاء من المسؤولية ، دورها قلب عبء الإثبات على صاحب الحق على البضاعة ، و نفي الناقل الخطأ عنه تبعا لذلك.

أما اتفاقية هامبورج فتقيم مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن التأخير في وصولها على أساس قرينة الخطأ أو الإهمال المفترض ، وذلك بموجب المادة 5 فقرة 1 من الاتفاقية⁽²⁾. فيعتبر الناقل البحري مسؤولا عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا لم يتمكن من تقديم الدليل على أنه هو أو تابعه أو وكلاؤه قد قاموا بكل الإجراءات والتدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث والأضرار الناجمة عنه، لذلك يفترض الخطأ في جانب الناقل عند حصول الأضرار بالبضاعة وهي في حراسته، إلا أن المادة المذكورة خولت له التخلص من المسؤولية إذا قام بنفي قرينة الخطأ بإقامة الدليل على اتخاذ الإجراءات المعقولة في مواجهة الأسباب التي أدت إلى حدوث الأضرار. و عليه لم تبق قواعد هامبورج في مادتها الخامسة على القائمة الطويلة من الإعفاءات الواردة في معاهدة 1924 إلا على

1- حالة نقل الحيوانات الحية ، حيث لا يكون على الناقل نفي الخطأ و إنما ينسب الضرر إلى المخاطر المصاحبة لهذا النقل و يثبت تنفيذه لتعليمات الشاحن.

(1) المادة 4 فقرة 2 ف من اتفاقية بروكسل لـ 1924 ، "أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء، ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف".
(2) المادة 5 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

2- خاصة بالحريق، حيث أن حالة الحريق تخضع لعبء إثبات عكسي يقع على عاتق مالك البضاعة الذي يتوجب عليه إثبات الخطأ أو الإهمال في جانب الناقل والذي أدى إلى نشوب الحريق، أو خطأ أو إهمال الناقل في اتخاذ التدابير المعقولة لإطفاء الحريق وتقليل أو تفادي نتائجه الضارة⁽³⁾.

3- فتتعلق بالأضرار الناتجة عن التدابير التي تتخذ لإنقاذ الأرواح في البحر وعن التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال⁽⁴⁾.

من جهتها أقامت قواعد روتردام مسؤولية الناقل إزاء المرسل هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض. على غرار الاتفاقيات السابقة فلا يتطلب من المضرور المدعي إلا إثبات الضرر اللاحق به الناجم عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير بالتسليم، وأن الحادث المسبب له وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل، فليس على المضرور بمقتضى الفقرة 1 من المادة 17 إثبات خطأ الناقل. إلا أن الأساس مدعم بقرينة المسؤولية، حين تنص على إمكانية التنصل من المسؤولية بإثبات أن الضرر ناتج عن السبب الأجنبي أو عن حالات إعفاء عدتها الفقرة 3 من المادة 17. لكن إذا أثبت المدعي أن حدثاً أو ظرفاً من غير تلك الحالات الواردة بالفقرة 3 من المادة 17 قد أحدث الضرر، فلا يكفي الناقل للإفلات من المسؤولية نفي صدور خطأ منه أو ممن يقوم مقامه، إنما عليه أن يثبت أن هذا الحدث بالذات أو الظرف لا يعزى إلى خطأ منه أو من يقوم مقامه. الفقرة 4 من المادة 17.

المطلب الأول: الحدود القانونية للمسؤولية.

في مقابل حرمان الناقل البحري من ادراج شروط اعفاء من المسؤولية في سند الشحن حددت الاتفاقيات و القوانين البحرية حدوداً قصوى لمسؤوليته. والتحديد القانوني هو حد أعلى لمبلغ التعويض يلتزم به الناقل إذا ما تحققت مسؤوليته في مواجهة صاحب الحق على البضاعة، عن هلاك البضائع أو تلفها ، متى حصل الضرر خلال النطاق الزمني لمسؤوليته. وكذلك عن التأخير في تسليمها.

في ظل اتفاقية بروكسل لـ 1924 وطبقاً للمادة 4 فقرة 5 فإن مقدار تحديد مسؤولية الناقل البحري هو 100 جنيه إنجليزي ذهباً لكل طرد أو ما يعادل القيمة التجارية لـ 100 جنيه إسترليني ذهباً⁽⁵⁾. فكان هذا التحديد حداً أقصى لما يمكن أن يحكم به القضاء، إذ سمحت المعاهدة الاتفاق على حد أقصى يختلف عن الحد المذكور. شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ المذكور في المادة 4 فقرة 5 وإلا كان باطلاً بطلاناً مطلقاً⁽⁶⁾. فالجائز هنا هو الرّفْع من الحد القانوني للتعويض.

كما يطبق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن كل طرد أو وحدة على النحو السالف بيانه "ما لم يكن الشاحن قد بين نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن، وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن". حينها يكون

(3) المادة 5 فقرة 4 من اتفاقية هامبورج: "أ- يسأل الناقل: 1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

2- عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها".

(4) المادة 5 فقرة 6 من اتفاقية هامبورج.

(5) la livre Sterling or.

(6) اعتبر المشرع الجزائري من خلال المادة 811 من القانون البحري باطلاً كل شرط يهدف إلى تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد قانوناً بموجب المادة 805 من نفس القانون، ماعدا الحالة التي ينص فيها قانون دولة المتضرر على حدود أقل من حدود المادة 805 حيث يلتزم الناقل بالمبلغ الأقل: المادة 808.

للساحن أن يحصل على التعويض الفعلي لما أصاب البضائع من هلاك أو تلف دون أن يكون للناقل أن يتمسك بالحد الأقصى للمسؤولية الوارد في المعاهدة⁽⁷⁾.

ما وجه من نقد لاتفاقية بروكسيل 1924، هو أنها حددت مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من هلاك وتلف دون ما يحدث لها نتيجة التأخير، كما أنها لم تنتطرق لتحديد المسؤولية على أساس الوزن، بل اكتفت بتحديد المسؤولية عن كل طرد أو وحدة.

أما قواعد لاهاي فيسبي لـ 1968، فقد أضافت تحديدا جديدا للمسؤولية، يقوم على الوزن بالنسبة للطرود الثقيلة. كما غيرت من المبلغ النقدي لمقدار مسؤولية الناقل بأن استبدلت الـ 100 جنيه إسترليني ذهبا بالفرنك البوانكاريه الذهب⁽⁸⁾، فحددت مبلغ مسؤولية الناقل عن كل طرد أو وحدة تُفقد أو تهلك بمقدار 10.000 فرنك بوانكاريه أو 30 فرنكا منه لكل كيلوغرام من وزن البضاعة الإجمالي، أيهما أكبر⁽⁹⁾.

إلا أن صعوبة تحديد المسؤولية على أساس الفرنك البوانكاريه الذهب، كانت باعثا لإعادة النظر بما جاء في المادة 4 فقرة 5 وذلك بموجب بروتوكول 1979 وتم استبدال الفرنك بوحدة السحب الخاصة، كميّار لتحديد مسؤولية الناقل اتقاء مشاكل التضخم النقدي في العالم⁽¹⁰⁾، ومن ثم حددت مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد أو وحدة بمقدار 666,67 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة أو وحدتين من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو المتضررة أيهما أعلى حسب اختيار صاحب الحق في التعويض

من جهتها، حددت اتفاقية هامبورج مسؤولية الناقل البحري بالحد الأعلى من التقديرين، التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن، والتقدير على أساس الوزن، كما حددت المسؤولية بوحدة حق السحب الخاصة (DTS)، كما يحددها صندوق النقد الدولي⁽¹¹⁾. وهي وحدة افتراضها صندوق النقد الدولي، تقدر قيمتها بسلة من خمس عملات: الدولار الأمريكي، اليورو، اليوان الصيني،-أضيف ابتداء من 2016/11/1- الين الياباني، الجنيه الإسترليني. وتقدر أسعار صرف العملات في علاقتها بوحدة السحب الخاصة يوميا.

وعليه فقد جعلت اتفاقية هامبورج من حق السحب وحدتها الحسابية، وعينت الحد الأقصى للتعويض في حالة التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن، بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة

(7) وهذا ما تبناه القضاء الجزائري تطبيقا لنص المادة 805 من القاب.ج: "لا تطبق المادة 805 من القانون البحري في حالة التصريح في وثيقة الشحن بوصف البضاعة ووزنها وثمنها" قرار بتاريخ 2007/02/07، ملف رقم 391372 مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2007، ص 351.

(8) الفرنك البوانكاريه: Franc Poincaré: هو وحدة نقدية مصطنعة تحتوي على 65,5 ميليغرام من الذهب عيار 900 من 1000:

(9) المادة 4 فقرة 5 من قواعد لاهاي فيسبي المعدلة.

(10) يعود الفضل في وجود النظام النقدي الدولي لاتفاقيات بريتون وودز Bretton Woods المبرمة في 22 جولية 1944 والتي أنشأت كلا من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير، وقد ربطت اتفاقية النقد الدولي بين النقود والذهب، ملزمة كل دولة عضو في الصندوق بتحديد القيمة الأساسية لوحدة النقد الوطنية بوزن معين من الذهب وهو ما يسمى بقاعدة الذهب. إلا أنه وابتداء من 1960، بدأ النظام النقدي الذي أرسنه اتفاقيات بريتون وودز ينهار، وكان لابد من تعديله، فتم ذلك بموجب تعديل أول لاتفاقية صندوق النقد الدولي في 31 ماي 1968، وأصبح نافذا في 28 جولية لـ 1969، وبمقتضاه أنشئت حقوق السحب الخاصة لمواجهة النقص في السيولة الدولية اللازمة لاستمرار التجارة الدولية، وفي 1976 تم التوقيع على التعديل الثاني للاتفاقية المنشئة للصندوق المعروف باسم اتفاقية جامايكا، بموجبها انتهى كل ارتباط رسمي بن الذهب والنقود الوطنية التي ترتبط بها العملات الوطنية، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 01 أبريل 1978.

(11) المادة 126 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج.

شحن. وفي حالة التقدير على أساس الوزن، بمبلغ يعادل اثنين ونصف وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة⁽¹²⁾.

وقد أضافت قواعد هامبورج تحديدا جديدا لمسؤولية الناقل وذلك في حالة التأخير عن التسليم، إذ حددت مقدار التعويض عن هذا التأخير بما لا يزيد عن مرتين ونصف أجره الشحن المستحقة الدفع عن السلع المتأخرة، بحيث لا يزيد هذا التعويض عن الأجر الكلي الذي يدفع عن عقد نقل البضائع بحرا⁽¹³⁾.

هذه المبالغ المشار إليها في المادة 6 تحول إلى العملة الوطنية للدولة، تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي.

بمقتضى القانون البحري الجزائري، الملاحظ أن المشرع في حالة الهلاك أو التلف ومن خلال المادة 805، سار مسار بروتوكول بروكسل لـ 1968 عندما تبني نفس المبالغ المذكورة في المادة 4 فقرة 5 من البروتوكول مستعملا وحدة السحب الخاصة كمعيار لتحديد مسؤولية الناقل، خاصة وأن الجزائر عضو في صندوق النقد الدولي⁽¹⁴⁾. وقد حدد الوحدة الحسابية بـ 65,5 مليغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

أما في حالة تأخر الناقل عن تسليم البضاعة، فقد أخذ بما جاءت به المادة 6 فقرة 1/ب اتفاقية هامبورج، معتمدا في تحديد التعويض على أجره النقل⁽¹⁵⁾. ومقيدا الحد الأقصى في التعويض بعدم تجاوزه لأجره النقل المستحقة في عقد النقل البحري.

إن حق الناقل في الاستفادة من حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقيات والقانون البحري الجزائري، يسقط إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه عمدا

(12) المادة 6 فقرة 1/أ من اتفاقية هامبورج.

(13) المادة 6 فقرة 1/ب من الاتفاقية.

(14) حيث انضمت الجزائر إلى اتفاقيتي بريتون وودز الخاصة بإنشاء صندوق النقد الدولي، والخاصة بالبنك الدولي للإنشاء والتعمير لـ 22 جويلية 1944، بالقانون رقم 320/63 المؤرخ في 31 أوت 1963، ج.ر عدد 1963/63. كما صادقت الجزائر على التعديل الأول لاتفاقية صندوق النقد الدولي لـ 31 ماي 1969، بموجب الأمر 78/69 المؤرخ في 18/09/1969 المتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي والترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة ج.ر عدد 93 لـ 1969.

(15) المادة 805 من القاب.ج : "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، ومقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري ... يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب على أساس تسعة مائة من الألاف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة، ويتم التحويل في حالة رفع دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

لإحداث الضرر، أو إذا أثبت الشاحن أن الناقل كان لديه الإدراك بإمكانية حصول ذلك الضرر الذي أدى فعلا إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها⁽¹⁶⁾.

كما تكون مسؤولية الناقل غير محدودة في حالة تصريح الشاحن بقيمة البضاعة قبل الشحن مع تدوين ذلك في سند الشحن. حينئذ يحصل صاحب الحق على البضاعة على التعويض الكامل و الفعلي عن الضرر الذي أصاب البضاعة.

كما يمكن الإتفاق على الرفع من الحد الأقصى للتعويض ، فيكون ذلك بمثابة تشديد لمسؤولية الناقل البحري.

أما إتفاقية روتردام فقد:- رفعت حد التعويض الذي يلتزم به الناقل نتيجة إخلاله بواجباته المكلف بها عموما بمقتضى الاتفاقية، وأدى ذلك إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها. و هذا يبرر بما حدث من تضخم مالي عالمي .

-وسعت الاتفاقية، بموجب المادة 59 فقرة 1 من حق الناقل في تحديد المسؤولية، لكي يغطي الخسارة الناتجة عن الإخلال بالتزاماته المكلف بها عموما بمقتضى الاتفاقية.

- الحد الأقصى للتعويض وفق قواعد روتردام عن هلاك البضائع هو مبلغ 875 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع أيّ المبلغين أكبر المادة 1/59 " بزيادة 40 DTS عن هامبرج". وعليه فإن القاضي الناظر في النزاع يقوم بحساب التعويض مرتين، مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس وزن البضائع، ليأخذ في النهاية بحد التعويض الأعلى بينهما. وتحول وحدات السحب الخاصة المحكوم بها إلى العملة الوطنية لأي دولة، وفقا لقيمة تلك العملة بالمقارنة مع حق السحب الخاص بتاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم.

و في حالة التأخير الحد معادل لمثلي و نصف أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة دون تجاوز أجرة النقل " بزيادة 0.5 DTS عن هامبرج" .

-و هي حدود قصوى بالنسبة للقاضي، إذ يمكن أن يتفق الشاحن والناقل على حساب التعويض بطريقة مختلفة ، فيكون مثل هذا الاتفاق جائزا إذا كان من شأنه الرفع من الحد الأقصى للتعويض، لكنه يبطل ويلغى إذا كان من شأنه تخفيف مسؤولية الناقل بتخفيض الحد الأقصى (المادة 59)، إلا إذا تعلق الأمر بالعقود الكمية. حيث تسمح الاتفاقية، إعمالا لمبدأ حرية الإرادة، للأطراف استبعاد تطبيق أحكامها في مثل هذه العقود، والاتفاق على مسؤوليات أكثر أو أقل من تلك التي تفرضها الاتفاقية، وهذا بموجب المادة 80. كما أجازت الاتفاقية أن ينص عقد النقل على الحد من مسؤولية الناقل القانونية في حالة نقل الحيوانات الحية والنقل الاستثنائي (المادة 81).

-كرست اتفاقية روتردام كذلك سقوط حق التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية إذا أثبت المدعي المضرور أن الخسارة الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها يرجع إلى فعل أو إغفال ارتكبه

(16) المادة 8 من اتفاقية هامبورج والمادة 809 من القاب.ج ، "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع يكون نتيجة عمل أو إهمال من الناقل سواء كان عن عمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح.

الناقل شخصياً، أو عمن تحت إشرافه أو سيطرته. كما نصت المادة 2/61 على حرمان الناقل من التحديد حتى في الحالة التي يصدر فيها الفعل أو الامتناع عن أحد تابعيه. إذا قدم الشاحن بيانات عن قيمة البضاعة، أو حالة الاتفاق بين الشاحن والناقل على تحديد مبلغ أقصى للتعويض أعلى مما هو مقرر في الاتفاقية⁽¹⁷⁾.

في عصر النقل بالحاويات، يطرح التساؤل تعد الحاوية بكل ما فيها طرداً من أجل حساب قيمة. وقد كان الجواب، بداية مع التوقيع على بروتوكول بروكسل لـ 1968 المعدل لبعض قواعد لاهاي لـ 1924، خاصة المادة 4 فقرة 5، حيث وردت الفقرة (ج) من المادة 4 فقرة 5 من البروتوكول مخصصة للحديث عن الحاويات، وسميت المادة 5 المعدلة "شرط الحاوية"، فجاءت:

"... ج- في حالة استخدام حاوية أو لوح شحن أو أية أداة مشابهة في تجميع البضاعة، فإن كل طرد أو وحدة مثبت في سند الشحن أنه متضمن داخل هذه الأداة يعتبر طرداً أو وحدة في المعنى المقصود بهذه الفقرة "أي الفقرة 5 من المادة 4". وفي غير الحالة المنصوص عليها أعلاه، فإن أداة النقل تلك تعتبر كطرد أو وحدة".

جاءت هذه الفقرة، بكل، يحكم مسألة تحديد مسؤولية ناقل الحاويات، إذا كان الشاحن قد بين للناقل، عدد الوحدات أو الطرود التي بداخل الحاوية وأرقامها، وأثبت ذلك في سند الشحن، فإن الناقل عندها يكون مسؤولاً عن كل طرد مشحون داخل الحاوية في الحدود المنصوص عليها قانوناً وإلا تمت معاملة الحاوية على أنها طرد لتحديد المسؤولية.

ساير المشرع الجزائري بدوره بروتوكول لاهاي، بموجب المادة 805 فقرة 2 من القانون البحري، المعدلة بموجب القانون رقم 98-05. وتضيف المادة-علاوة عن ذلك- أن الحاوية تعد وحدة شحن مستقلة، إذا تضررت ولم تكن مملوكة للناقل. وهو ذات ما جاءت به اتفاقية هامبرج بموجب المادة 7 فقرة 2⁽¹⁸⁾. و المادة 2/59 من قواعد روتردام.

أما من أجل الحساب على أساس الوزن ففي الحالة التي تتعرض فيها إحدى الأغراض الموجودة داخل الحاوية للهلاك أو التلف، يكون التساؤل حول ما إذا كان التعويض الذي يلتزم به الناقل، سيتم تحديده على أساس الوزن الإجمالي لهذا الغرض وحده أم على أساس الوزن الإجمالي للحاوية ككل، بوصفها بضاعة هالكة أو تالفة؟. وهو ما أجاب عنه قانون النقل البحري الفرنسي لعام 1966 بموجب المادة 57 فقرة 4 المعدلة بالمرسوم الصادر في 12 نوفمبر 1987 على أنه "إذا لم يتعرض للهلاك أو التلف سوى جزء من الطرود أو الوحدات، فإن الحد الأقصى المقرر بالكيلوغرام ... لا ينطبق إلا على وزن الجزء الهالك أو التالف من الطرود أو الوحدات، ما لم يكن الهالك أو التلف، قد أصاب الطرود أو الوحدات في مجموعها أو

(17) المادة 59 من اتفاقية روتردام.

(18) المادة 7 فقرة 6 من اتفاقية هامبورج: "أ- في حالة استخدام حاوية أو منصة نقالة أو أية أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه، تحسب طروداً أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل، أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة".

جعلها غير قابلة للاستعمال". بذلك، فإن الأساس الذي اتخذته المادة لحساب الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الكلي للطرد أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى. إلا إذا كان من شأن هذا الضرر الجزئي الانتقاص من قيمة هذه الطرود الأخرى، فحينئذ يؤخذ الوزن الكلي لهذه الطرود في الاعتبار لتعيين حد المسؤولية.