

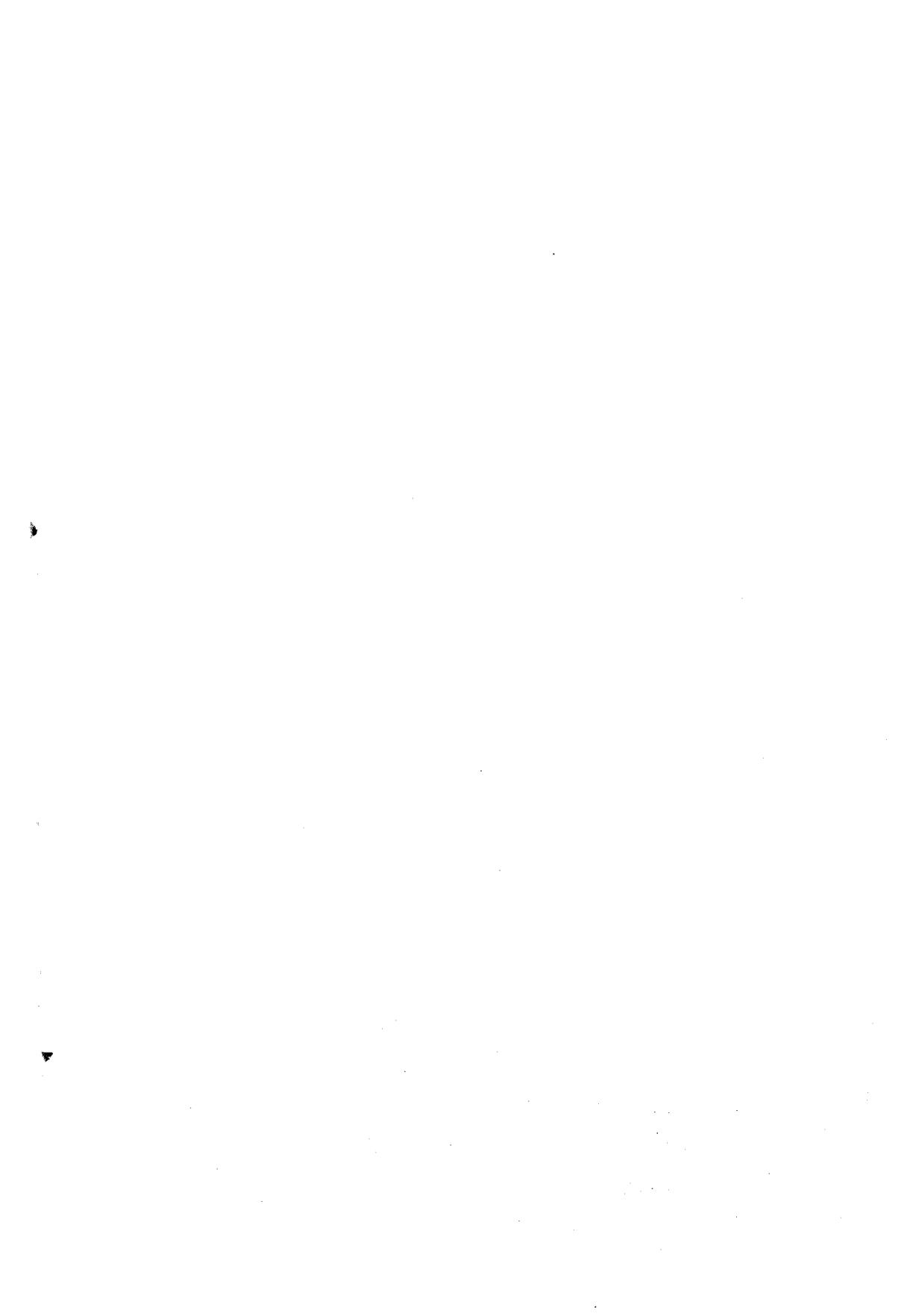
العنوان:	تطور قواعد قانون النقل البحري : تحت تأثير استخدام الحاويات
المصدر:	مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية
الناشر:	جامعة الإسكندرية - كلية الحقوق
المؤلف الرئيسي:	الفقي، محمد السيد
المجلد/العدد:	ع 1
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2006
الصفحات:	207 - 368
رقم MD:	143735
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	IslamicInfo, EcoLink
مواضيع:	سندات الشحن، النقل البحري، الشحن البحري، القانون التجاري، القانون البحري، شحن البضائع، الحاويات، المسؤولية المدنية، حوادث السفن، عقد الشحن، عقد الوكالة، الوكالة التجارية، عقد البيع
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/143735

تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات

دكتور

محمد السيد الفقى

**مدرس القانون التجارى والبحرى
كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية**



مقدمة

١- نشأة وأهمية الحاويات:

عاش المجتمع البشرى فى العصور الأولى حياة حضرية لم يكن يشعر خلالها بحاجة إلى التنقل، بيد أن هذا الوضع سرعان ما تبدد ليضحي نقل الأشخاص والأموال أمراً ضرورياً لا غنى عنه. فالباحث فى تاريخ المجتمعات البدائية يسترعى انتباهه ظهور الهجرات داخل أوساطها حتى أن مجرد نقل قطيع من الماشية بحثاً عن مرعى جديد كان يطرح على بساط البحث مشكلة النقل. ولم تفلح مساعي بعض الدول لاعتماد اقتصاد الاكتفاء الذاتى فى تقليص أهمية هذا النشاط الهام، فبصرف النظر عن استحالة الحد منه داخل حدود الدولة الواحدة لم يعد ممكناً الاستغناء عنه على المستوى الدولى لا سيما فى ظل زخم التيار الجارف الذى شمل اقتصاديات العالم ونمط حياة مجتمعاتها والمعروف بتيار العولمة.

ويمتزج تاريخ النقل فى العصر الحديث مع تاريخ تحرير الفرد وذيوع الشخصية الإنسانية. فمنذ أن باشر الإنسان الأنشطة الاقتصادية والصفقات التجارية والأمر يستلزم اللجوء إلى إجراء عملية أو أكثر من عمليات النقل. لذا فليس مستغرباً أن نجد ما يزيد على ٨٠% من النشاط الإنسانى مكرساً للنقل. وقد شهدت عمليات النقل بصفة عامة تطوراً هائلاً وزيادة مستمرة بسبب الحاجات الجديدة والمتلاحقة للبشرية. فما من شك أن قيمة الشئ، وهى تعتمد أساساً على فائدته، لا تؤخذ غالباً بعين الاعتبار إلا فى أماكن بعيدة عن أماكن

إنتاجه أو تصنيعه. وآية هذا القول ما يحدث كثيراً من هبوط سعر بضاعة معينة نتيجة فائضها في بلد ما، لكنها تكون محط صفقات رابحة لمنتجاتها ريثما تبلغ بلداً آخر تنقص فيه. خلاصة القول إذن أن وسائل النقل هي من الأهمية بمكان في الاقتصاد الحديث على النحو الذى يؤدي توقف عملياتها إلى تهديد الصناعة والتجارة في الدولة بل وتهديد كيان هذه الأخيرة ذاتها^(١).

وتتعدد أنواع النقل من حيث موضوعه والمكان الذى يباشر فيه، ومع ذلك فمن المسلم به أن أكثر هذه الأنواع أهمية من الناحية العملية هو النقل البحرى للبضائع^(٢) والذى يباشر فى البحار والمحيطات بواسطة السفن والناقلات بصرف النظر عن حجمها أو حمولتها. فعلاوة على كونه يغطى ثلاثة أرباع المسطح الكلى للكرة الأرضية^(٣)، لم يزل البحر كمسرح لعمليات النقل البحرى وطريق طبيعى للمواصلات حتى زمننا الحاضر هو الوسيلة الرئيسية إن لم تكن الوحيدة للاتصال فيما بين الشعوب البعيدة. بعبارة أخرى فهو يمثل الدعامة الجوهرية للتبادل التجارى الدولى وواسطة تصريف المنتجات الوطنية فى الخارج^(٤). ويزداد البحر أهمية خاصة بالنسبة للدول الصناعية المطلّة عليه،

(١) Jean Escarra, Traité théorique et pratique de droit commercial, les contrats commerciaux, Librairie du recueil sirey, II. 1955, p. 167.

(٢) صحيح أن تطور النقل الجوى للبضائع بوصفه نقلاً سريعاً قد حرم النقل البحرى من جزء مربح من تجارته، إلا أنه ما زال للنقل البحرى أهمية قصوى لا تضاهى نظراً للسعة الضخمة التى تتميز بها السفينة (فعلى سبيل المثال تتمتع طائرات النقل الضخمة لنقل ٧ حاويات بحد أقصى بينما تستطيع السفن الحديثة نقل ما يقرب من ٢٠٠٠ حاوية) وقلة استهلاكها للوقود مقارنة بالطائرة.

Martine Remond – Gouilloud, Droit maritime, 2^e édition, No 2, 1993, Pedone, p. 23..

(٣) حوالى ٣٦٢ مليون كيلو متر مربع بما يساوى ٧١% تقريباً من مساحة الكرة الأرضية وبالتحديد ٨٣% من مساحة نصفها الجنوبي.

Laurant Lucchinin et Michel voelickel, Droit de la mer. Tome 1, Pedone, p. III.

(٤) د. مصطفى طه، أصول القانون البحرى، مطبعة دار نشر الثقافة، ١٩٥٢، ص ١.

فما من شك أن توقف حركة التجارة البحرية في مثل هذه الدول يعنى إفلاساً محققاً للعديد من الصناعات فيها، بل وقد يصل الأمر إلى حد التأثير سلباً على اقتصاد تلك الدول^(١).

والنقل بمفهومه الإقتصادي يعنى التحريك المادى من مكان لآخر أياً كان موضوعه أو سرعته أو كيفية القيام به. وهو بهذا المفهوم يكون عادة موضوعاً أساسياً لعقد يسمى عقد النقل. وعقد النقل البحرى هو ذلك العقد الذى يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بحراً بضائع لحساب شخص آخر هو الشاحن لقاء أجر محدد^(٢).

ويثير النقل البحرى مشاكل عديدة من بينها التكلفة الباهظة لتغليف البضائع والوقت الطويل الذى تستغرقه عمليات شحن وتفريغ البضاعة من الوسائل الأولية للنقل. فتمام التغليف وكفايته هو من الأمور الحتمية لنفاذ عملية النقل بمشتملاتها. ورص البضائع فى السفينة عند القيام والمحافظة عليها طيلة الرحلة البحرية إنما هو إلزام يدخل فى صميم الوظائف الفنية للربان بوصفه تابعاً للمجهز. ويفترض القيام بهذا الإلتزام تغليف البضاعة على نحو يضمن حمايتها من البضائع المجاورة أو مياه البحر أو حتى اهتزاز السفينة وكذلك المحافظة عليها خلال عمليات الشحن والتفريغ. ويختلف التغليف باختلاف نوع

(١) فعلى سبيل المثال تأتى أكثر من ٧٥% من واردات فرنسا عن طريق البحر.

Martine Remond, op. Cit., p. 19.

(٢) انظر فى هذا التعريف المادة ١٩٦ من قانون التجارة البحرية والمادة الأولى، فقرة سادسة، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع لسنة ١٩٧٨ (قواعد هامبورج). وجليد بالإشارة أن العرف قد جرى على استخدام عبارة " النقل البحرى" للدلالة على نقل البضائع بحراً باعتبار أن نقل البضائع هو أهم أنواع النقل البحرى على الإطلاق. د. مصطفى طه، المرجع السابق، هامش (١) ص ٣٦٤.

البضاعة وطبيعتها وطبيعة الرحلة ومدتها^(١)، ومن ثم فهو يتطلب فى بعض الأحيان تكلفة باهظة مما من شأنه زيادة نفقات النقل، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى فقد تغيرت ظروف الاستغلال البحرى عن ذى قبل، فكان أن أدى التطور فى صناعة المنشآت العائمة إلى ظهور السفن الضخمة والناقلات العملاقة وصاحب ذلك بطبيعة الحال إرتفاع تكاليف الاستغلال البحرى. لذا فقد روى ضرورة العثور على وسيلة لاختصار الوقت الذى تستغرقه عمليات الشحن والتفريغ حتى لا تتعطل السفينة عن رحلتها وما يستتبع ذلك من خسارة تلحق بمجهزها.

وفى إطار البحث عن حل لتلك المشكلات ظهرت الحاويات^(٢) والتي تتدرج من الناحية التجارية ضمن أفضل الوحدات تجميعاً للبضائع بغرض تسهيل نقلها مع ضمان حمايتها قدر المستطاع من الأضرار المختلفة. واليوم صار نقل البضائع بالحاويات مألوفاً حتى بات الواقع العملى يشهد بإمكانية نقل كافة أنواع البضائع تقريباً أياً كانت حالتها المادية بواسطة الحاويات،

(١) د. كمال حمدى، عقد الشحن والتفريغ فى النقل البحرى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص ١٩٤.

(٢) ويرجع أصل كلمة حاوية إلى المصطلح الإنجليزى Container. وقد استخدم الفقه الفرنسى القديم لفظ cadre (صندوق الشحن) للتعبير عن الحاوية، ولما لم يشع هذا اللفظ فى الأوساط البحرية الدولية لجأ الفرنسيون فى البداية إلى استعمال المصطلح الإنجليزى كما هو (مثال ذلك J. Warot, L'avènement du container dans le trafic maritime, DMF 1951, p. 263) ثم تمت ترجمته إلى الفرنسية "Conteneur" ليبدأ تعميمه فى فرنسا منذ ١٥ سبتمبر عام ١٩٧٧. (JO 24 sept. 1977, NC P. 6077). ومن المصطلحات العربية الشائعة والمقابلة للفظ حاوية "السحارات" و"المستوعبات" و"أوعية الشحن". ومع ذلك فقد أخذ قانون التجارة البحرية المصرى باصطلاح "الحاويات" بوصفه لغوياً الأكثر دلالة على المراد. فحوى الشئ أحويه حاوية واحتويت عليه إذا ضمته واستوليت عليه فهو محوى وأصله مفعول، أحمد بن محمد بن على الفيومى المقرئ، المصباح المنير، مكتبة لبنان، ١٩٩٠، ص ٦١.

سواء جرى هذا النقل برا أو جوا أو بحرا، وسواء تعلق الأمر بنقل دخلي أم دولي^(١).

وبرغم قدم الفكرة وتنوع تطبيقاتها^(٢) فإن استخدام الحاويات في نقل البضائع حديث النشأة نسبيا^(٣). فهذه الطريقة المتبعة لنقل البضائع لم يتعد عمرها بعد قرنا من الزمان حيث وطنت يابس الولايات المتحدة الأمريكية أولى محاولات تحوية البضاعة في الثلث الأول من القرن العشرين (سنوات العشرينات) وذلك في إطار النقل النهري، كما شهدت فرنسا منذ عام ١٩٢٥ استخدام الحاوية في النقل البحري للبضائع^(٤). ومع هذا فقد ظل اللجوء إلى

R. Pollier, universalité du Conteneur, JMM 29 Juin 1978, 1530. (١)

(٢) يذكر أن فكرة الحاوية أو الوعاء كانت قد استخدمت منذ ١٤٠٠ سنة قبل الميلاد (أي منذ حوالي ٢٤٠٥ سنة) حينما تم اختراع الساعة المائية (KLEP - Suh - druh) (Clepsydra) في مصر. فهذه الساعة تم التوصل إليها من خلال حاويتين للماء، إحداهما أعلى من الأخرى، بحيث يمر الماء من الحاوية العليا إلى السفلى داخل أنبوية تربطهما معا. وتشتمل الحاويات على علامات تبين مستوى الماء على نحو يمكن معه معرفة الوقت من خلال تلك العلامات. WWW. Arcytech.org.

(٣) قديما كان اللجوء إلى صنایق الشحن (cadres) في فرنسا قسرا إلى حد ما على نقل الأثاث والأمتعة بحرا بأقل أخطار ممكنة، أما البضائع الأخرى فقد كُتبت تنقل سائبة أو مغلفة تغلفا بسيطا للغاية داخل كراتين أو أكياس. مثل هذه الطرق للتغليف لم تكن تقدم الحماية الكافية ضد مخاطر النقل، علاوة على عدم قابليتها عموما للاستعمال إلا لرحلة واحدة فقط. يضاف إلى ذلك أن الاعتماد الكلي على القوة البدنية للأشخاص كان يحتم في البداية تحديد أوزان الطرود التي تتجمع فيها البضائع، ثم ما لبث أن تم تجاوز هذه المشكلة بعد ظهور الرافعات الميكانيكية وشاحنات النقل القادرة على حمل الأوزان الثقيلة.

P. VEAUX-FOURNERIE et D. VEAUX, Transport Par Conteneur, J. cl, Commercial, éditions techniques, 1993, Fas. 975.

(٤) جدير بالإشارة أنه في عام ١٩٢٢ تم إنشاء مكتب دولي للحاويات تحت رعاية غرفة التجارة الدولية (Bureau international des Containers) والذي تكفل بوضع أول تعريف للحاوية على الوجه التالي:

“Le Conteneur est un récipient conçu Pour contenir des marchandises ... Spécialement en Vue de leur transport Sans manipulations=

الحاويات فى عمليات النقل البحرى على وجه الخصوص محدوداً لأسباب تقنية منها عدم وجود سفن متخصصة (سفن حاملة للحاويات) وكذلك عدم وجود آلات رفع وتفريغ تتناسب مع الأحمال الثقيلة للحاويات المملوءة. وليس إلا منذ الحرب العالمية الثانية أن انطلقت الحاويات فى العمل بشكل غير عادى^(١)، إذ سهل استعمالها إلى حد كبير نقل البضائع وخصوصاً النقل متعدد الوسائط Transport multimodal^(٢) والذي لم يزل حتى الآن الميدان المفضل

=intermédiaires, ni rupture de charge, par un moyen de Locomotion quelconque ou la Combinaison de Plusieurs d'entre eux".

نظر فى هذا الصدد:

J. Warot, L'avènement du Container dans le Trafic maritime, DMF 1951, p. 263 s.

(١) وازداد استعمالها أكثر فى الحرب الكورية (١٩٥٠ - ١٩٥٣) حيث لجأ الجيش الأمريكى قديماً إلى نقل البضائع فى حاويات.

(٢) ويشير إلى هذا النوع من النقل أيضاً بالنقل المشترك أو النقل المختلط (متعدد

الوسائط) أو النقل الوسائطى intermodal. وقد جرى العمل على تفضيل

اصطلاح النقل المشترك، أما مصطلح النقل متعدد الوسائط فقد أخذت به المعاهدات

الدولية للمنظمة لهذا النوع من النقل، فى حين لم يشع استخدام لفظ النقل الوسائطى

بسبب ما يحمله من دلالة إقتصادية. وأياً كانت التسمية فالمقصود فى هذا المقام هو

نقل البضاعة بموجب عقد واحد يستخدم لتنفيذه طريقين أو أكثر من طرق النقل

الخاضعة لأنظمة مختلفة. والأكثر شيوعاً هو النقل الدولى المشترك، حيث تشحن

البضاعة فى دولة معينة ويتم التسليم فى دولة أخرى، والذي صدرت بشأنه معاهدة

جنيف فى ٢٤ مايو عام ١٩٨٠. ومما يدل على أهمية النقل المشترك أن أكثر من

٧٠% من عمليات النقل تجرى فى الوقت الحاضر إتباعاً لهذا النظام، والمتابع

لمجلة التجارة البحرية الفرنسية (Journal de la marine marchande) سيلاحظ أن

عنوانها قد تغير منذ فترة ليصبح "مجلة التجارة البحرية والنقل متعدد الوسائط"

(Journal de la marine marchande et du transport multimodal)

نظر أكثر تفصيلاً حول هذا الموضوع:

R. Rodière et E. du Pontavice, Droit maritime, 11 édition, Dalloz, 1991,

p. 318 et s.; Pulette VEAUX-FOURNERIE, Transports Successifs, J.CI

Transport, 11, 2003, Fasc. 965, p. 7. =

للحاويات^(١). فاللجوء إلى هذه الأخيرة يساعد على الانتقال من وسيلة نقل لأخرى دون فقد حقيقى للحمولة وبأقل أضرار يمكن أن تتعرض لها البضائع^(٢).

ومع بلوغ وضع البضائع فى حاويات حد الظاهرة عند بداية الستينات لم تكن الوسائل المساعدة قد تغيرت فبقيت السفن التقليدية على حالها تقوم بنقل هذه الحاويات دون أن تكون موائمة لهذا الغرض. ثم أخذ للمجهزون الأمريكيون زمام المبادرة فقاموا عام ١٩٦٥ ببناء وتشغيل سفن ذات مواصفات خاصة عرفت بحاملات الحاويات (Les Porte-conteneurs, celluar ships) وتزامن مع ذلك ثورة فى الموانئ البحرية بنت معالمها فى تطور التجهيزات والآلات اللازمة لاستقبال وتوديع سفن الحاويات^(٣). وقد تنامت هذه التطورات فبرزت على السطح وسائل جديدة لنقل الحاويات أطلق عليها اسم NVOCC (Non Vessel operating (ou owning) Common Carriers) وهى تعنى بتجميع الحاويات الكاملة ونقلها فى بطار إتفاقات مبرمة مع المجهزين^(٤).

ـ جدير بالإشارة أن التقنين البحرى المصرى لم يتعرض للنقل متعدد الوسائط على أهميته.

(١) انظر فى هذا الموضوع على وجه الخصوص: د. فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ١٩٩٦.

(٢) Veaux-Foumerie, op.cit, p.3.

(٣) وتؤدى هذه التجهيزات أحيانا إلى إثارة مسئولية الميناء. انظر مثلا على ذلك:

CA Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ., 23 mars 1997: Juris-Data n° 1997 - 057505

(٤) انظر فى هذا الموضوع :

A.Chao, Non Vessel Operating (ou Owing) Common Carriers, BTL 1993, p. 320.

هذا وقد تباينت الآراء في وصف الدور الذي تلعبه الحاويات في النقل البحري للبضائع. ففي الماضي ذهب البعض إلى تصوير الأمر بأنه مجرد إشكال زائف^(١) معتبرا المشاكل القانونية المتعلقة به أقل أهمية مما عليه الوضع في وسائل النقل الأخرى العادية^(٢). على العكس فقد ارتأى البعض الآخر في تحوية البضائع أبعاد ثورة تقنية حقيقة^(٣) تأكدت تدريجيا بالتزامن مع العولمة الاقتصادية^(٤). هذه الثورة لم تثمر فحسب عن تبدل حال النقل البحري^(٥) وإنما أثارت العديد من المشاكل الجديدة قانونا لم يكن يشهدها النقل العادي فيما قبل.

٢ - المفهوم المادي للحاوية:

الحاوية هي عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيعه خصيصاً لتجميع البضائع بداخله سائبة أو مغلقة تغليفاً بسيطاً بغرض

(١) Rodière, un faux Problème: celui des Containers, DMF, 1967 p. 394 et s.

(٢) Mercadal, Les Problèmes Juridiques de La conteneurisation dutransport maritime, DMF 1982 p. 371; R. PARENTHOU, L'avarie commune et Les "Containers", DMF, 1970, p. 451.

Remond – Gouilloud, op. cit. p. 371. (٣)

(٤) فقد اتسع حجم تجارة الحاويات بشكل ملحوظ في الأونة الأخيرة حيث زاد في فرنسا عدد الحاويات ذى العشرين قدما (EVP) خلال الفترة بين عام ١٩٧٥ وعام ١٩٩٥ من ٤٢٠.٠٠٠ إلى ٤.٢٠٠.٠٠٠ حاوية، وفي الولايات المتحدة يجري ثلثي التجارة البحرية (٤٨٠ مليار دولار) بواسطة حاويات تمثل في مجموعها ١٨ مليون حاوية ذات عشرين قدما.

Veaux – Fournerie, transport Par conteneur, J. cl. transport, 2003, Fasc. 975, p. 4.

(٥) فقد تم بناء سفن خاصة للحاويات وتطوير الموانئ البحرية بالتجهيزات والمعدات الحديثة علاوة على استخدام الكمبيوتر وتكنولوجيا المعلومات في هذا المجال ... الخ.

Henri SCHADEE, Le contenu juridique du container. DMF, 1967, p.602.

نقلها من مكان لآخر^(١).

وتتميز الحاويات عموما بخصائص معينة جعلتها الأكثر استخداما بواسطة الشاحنين لما تمنحه من أعلى درجات السلامة فيما يتعلق بمخاطر النقل البحري للبضائع، علاوة على سهولة وسرعة شحنها على السفينة^(٢). فمن جهة وبعدمها كان الخشب هو الإطار التقليدي للحاوية أصبحت هذه الأخيرة في الوقت الحاضر تصنع غالبا من المعدن^(٣)، الأمر الذي يضمن أفضل حماية ضد الصدمات والعواصف. هذه الصلابة التي تتمتع بها الحاويات تسمح كما سنرى لاحقا بنقلها على سطح السفينة دون حاجة لإذن خاص من الشاحن. كذلك وفي

(١) وقد أجمعت قواميس اللغة الفرنسية على قرب هذا المعنى:

Le Conteneur "est un récipient de capacité et de Formes diverses, utilisé pour la manutention, le stockage ou le transport de matières en vrac ou de lots d'objets dont il premet de simplifier L'emballage (le Grand dictionnaire encyclopédique Larousse, t. 4) ou de caisse métallique (La petit Robert) ou de grand Contenant Pour le transport des marchandises (Grand Robert, Dictionnaire historique de la langue Française).

ونظرا أيضا في ذات المعنى د. مصطفى كمال طه، القاتون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٠، ص ٣٣٩. أيضا فقد أوردت المعاهدة الدولية لسلامة الحاويات والصادرة في جنيف بتاريخ ٢ ديسمبر عام ١٩٧٢ تعريفا للحاوية تضمنته المادة الثانية، فقرة أولى، على الوجه الآتي:

"Le Conteneur est un engin de transport de Caractère Permanent, et de ce Fait assez resistant Pour Permettre un usage répété, spécialement conçu Pour Faciliter le transport des marchandises Sans rupture de charge par un ou plusieurs modes de transport, conçu pour être assujetti et/ ou manipulé Facilement, des accessoires ayant été prévus à cet effet".

Georges-André GAUTHIER, Régime des conteneurs, J. cl., commercial, Fasc. 976, 1, 1996. (٢)

الصلب أو الألمنيوم وإن كان أغلب الحاويات يصنع من الألمنيوم بسبب جمعه بين القوة وخفة الوزن. (٣)

النقل المتتابع البحري والذي يقوم به عدة ناقلين ويكون بحريا في جميع أجزائه، تستفيد البضاعة فوق تغليفها الخاص من الحماية التي تقدمها الحاوية عند النقل من سفينة لأخرى. أخيرا فإن الحاويات المعدنية ونظرا لإمكانية استخدامها عدة مرات ولفترة طويلة (١) تكفل الحماية للبضائع دون زيادة في تكلفة النقل، اللهم إلا إذا كانت الحاوية غير مملوكة للشاحن حيث يتوجب عليه عندئذ دفع أجرتها.

ومن جهة أخرى فقد كان لتوحيد أبعاد الحاويات (٢) دور جوهري في نجاحها وتزايد اللجوء إليها. فمن المسلم به أن اتباع القواعد الفنية لرص البضائع في السفينة، والمنصوص عليها في المعاهدات الدولية (٣) ليس الهدف منه فحسب المحافظة على البضائع وإنما أيضا ثبات السفينة وتوازنها. ومن هنا فإن استخدام الحاويات النمطية Standardized containers من شأنه تسهيل رصها في وسائل النقل المختلفة ومن بينها السفن وانتقالها من سفينة لأخرى (٤).

وقد أريد بتوحيد أبعاد الحاويات أيضا أن تتوافق مع دعائمها سواء أكانت السفن أم أي مركبة أخرى وذلك من أجل تسهيل النقل متعدد الوسائط الذي كما أشرنا سلفا يمثل التربة الخصبة للحاويات (٥). وتعيلا لهذا الهدف فقد

(١) جدير بالإشارة أن متوسط حياة الحاوية من ١٠ إلى ١٥ سنة مع الوضع في الاعتبار بعض الإصلاحات المحتملة.

(٢) جرى العمل على أن يكون عرض الحاوية ٨ أقدام وارتفاعها ٨ أقدام وطولها ٢٠ أو ٤٠ قدم. ومع ذلك فهناك بعض الحاويات تخرج عن هذه المعايير مثل حاويات درافوس dravos والحاوليات الشاذة odd containers وهي حاويات صغيرة بأحجام مختلفة خارجة عن المقاسات المعتمدة.

(٣) ويندرج ضمن هذه المعاهدات معاهدة لندن عام ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن.

(٤) VEAUX – Fourmerie, op. cit. p. 3.

(٥) جدير بالإشارة أن المنظمة الدولية للتوحيد القياسي L'international Standardisation Organization (ISO) تلعب دورا جوهريا في مجال النقل البحري بواسطة الحاويات. فقد سعت للوصول إلى قياسات لأبعاد الحاويات تتناسب مع الدعائم المستخدمة في النقل متعدد الوسائط كالمشاحنات والقطارات على=

ظهرت على الساحة البحرية السفن حاملة الحاويات Navires Porte Conteneurs / Full – containers Ships والمخصصة لنقل الحاويات بحر^(١).

عوجه الخصوص. وكانت المنظمة سائلة الذكر قد أقرت في البداية حاويات يبلغ طولها ١٠، ٢٠، ٣٠، ٤٠ قدم، ثم ما لبثت تلك التي يبلغ طولها ١٠ و ٣٠ قدم أن اختفت لأسباب عملية. وعليه فقد بقيت الحاويات ذات الأربعين قدما (ويصل طولها الإجمالي خارجيا ١٢,١٩٢ متر وطول المساحة الداخلية المستعملة ١٢,١٢٧ متر) ونصف الحاويات وطولها ١٩,٩ قدم (يصل طولها الإجمالي خارجيا ٦,٠٥٨ متر وطول المساحة الداخلية المستعملة ٥,٨٣٩ متر) هي الأكثر استخداما في التعامل بين الدول الصناعية التي تملك تجهيزات ملائمة في موانئها. أما بالنسبة للحاويات الكبرى "high Cubes" التي يصل طولها إلى ٤٩ قدم (طولها الإجمالي الخارجي ١٤,٩٣٥ متر وطول مساحتها الداخلية المستعملة ١٤,٧٦٣ متر) وكذلك نصف الحاويات التي تبلغ ٢٤,٤ قدما (طولها الإجمالي الخارجي ٧,٤٣٠ متر وطول المساحة الداخلية المستعملة ٧,٢٦٥ متر) فإن استخدامها بكثرة يقتصر فقط على الموانئ الضخمة التي تمتلك آلات وتجهيزات عملاقة تستطيع التعامل معها. ويذكر أن الـ ISO تستعمل وحدة قياس خاصة: Longton (LT) لتحديد الوزن القائم للحاوية المطابقة للمعايير وتساوي هذه الوحدة ١,٠١٦٠ طن متري.

Veaux, transport par Conteneur, J. cl transport, 2003, Fas 975 p. 5.

وتعد "The ideal X" أول حاملة حاويات تتطلق في العمل حيث قامت برحلتها الأولى في ٢٦ أبريل عام ١٩٥٦ من ميناء نيوجرسي الأمريكي. وفي نهاية السبعينات دخل في الخدمة أكثر من عشرة آلاف حاملة للحاويات ثم أصبح الاستثمار البحري في مثل هذا النوع من السفن ضخما في الوقت الحاضر حيث برز على السطح العديد من شركات التجهيز العاملة في هذا المجال مثل:

(Maersk, Leader mondial, Atlantic container Line, COSCO, danois, chine, china, Shipping, Malaysia international shipping copr., Evergreen, Taiwan, Hyundai, Coré ... etc.

وتقاس سعة حاملة الحاويات بوحدة يطلق عليها

TEU (Twenty-Foot-equivalent unit) EVP (equivalent 20 Roeds)

وذلك نسبة إلى عدد الحاويات ذات العشرين قدم التي تستطيع نقلها. وكان الجيل الأول من حاملات الحاويات قادر على نقل ما بين ٧٠٠ و ١٥٠٠ وحدة. أما في الوقت الحاضر فتصل قدرة الاستيعاب إلى ٥٠٠٠ وحدة وتحملها سفن يطلق =

ومن جهة ثالثة تطورت صناعة الحاويات لتلائم متطلبات الظروف البيئية المحيطة بالبضائع المنقولة. فكم من بضائع تحتاج، للحفاظ عليها أثناء الرحلة، إلى نقلها في ظل درجة حرارة معينة سواء مرتفعة أو منخفضة تصل في بعض الأحيان إلى حد التجميد. مثل هذا النوع من الحاويات يسمح بأن تشحن داخل نفس السفينة أو على سطحها بضائع تختلف عن بعضها البعض في درجة الحرارة المطلوبة.

أخيرا فإن لاستخدام الحاوية أهميته في حالة تعدد الطرود المرسلة من قبل شخص واحد إلى عملاء عدة. فقد جرت العادة على أن يكون مرسل الحاوية وكيلًا بالعمولة للنقل⁽¹⁾ مكلفًا من قبل أصحاب بضائع مختلفة بإبرام عقد نقلها لميناء آخر. لذا وفي سبيل تنفيذ التزاماته تجاه الموكلين يسعى الوكيل بالعمولة للنقل إلى تجميع الطرود في حاوية واحدة وتوزيعها على المرسل إليهم عند الوصول.

٣ - المفهوم القانوني للحاوية:

ثار الخلاف حول التكيف القانوني للحاويات المنقولة على السفن وما إذا كانت تعتبر من ملحقات السفينة أم من ملحقات البضاعة التي تتجمع بداخلها.

= عليها اسم "overpanamaux". ومن المنتظر أن يصل العدد إلى ٨٠٠٠ وحدة بواسطة سفن الحاويات المسماة "Post Panamax" أنظر:

La Lettre du transport international: Lamy, N° 28, sept. 2002, p. 3.

انظر أيضا في أنواع الحاويات:

Georges-André GAUTHIER, op. Cit., p.3

(١) وقد عرفت المادة ٢٧٣ من قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الوكالة بالعمولة للنقل بأنها "عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بأن يبرم باسمه ولحساب موكله عقدا لنقل أشياء أو عقد نقل أشخاص وبأن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا للنقل".

وقد أحاطت بالإجابة على هذا التساؤل صعوبة نتيجة قلة النصوص القانونية المتعلقة بالنقل بالحاويات عموماً^(١) علاوة على عدم وجود تعريف قانوني محدد للحاوية البحرية على وجه الخصوص.

إزاء هذا الوضع فقد دعت المحاكم مراراً لإبداء وجهة نظرها في تلك المسألة فكانت أن أتت أحكامها متباينة وغير مباشرة في بعض الأحوال. فثم إتجاه في القضاء رأى في الحاوية جزءاً من السفينة^(٢) أو بتعبير المحكمة "الأجزاء المتحركة التي تتألف منها حاملة الحاويات". هذا الحكم يبدو مفتقداً لأي أساس معقول إذ أن الحاوية لا تمثل عنصراً ضرورياً لملاحة السفينة أو لاستغلالها التجاري، بل إن إدراجها تحت مسمى "أجزاء السفينة" يتعارض مع إمكانية نقلها من سفينة لأخرى أو من سفينة لأية وسيلة أخرى من وسائل النقل^(٣). علاوة على ذلك فقد اعتمد الحكم المتقدم على فرضية غير مؤكدة وهي كون الحاوية ملكاً لمجهز السفينة، فمن المحتمل تماماً أن تكون على العكس ملكاً للشاحن أو حتى مستأجرة من شركة متخصصة.

وفي ذات المعنى ذهب التنظيم الخاص بالنقل الدولي النهري للحاويات إلى تعريف الحاوية في مادته الأولى، فقرة ثانية، كأداة للنقل. بيد أنه من غير المتصور أن يكون مراد المشرع من هذا التعريف إقرار الحاوية كوسيلة نقل مستقلة بذاتها نظراً لافتقادها وسائل الدفع أو التسيير الذاتي. بعبارة أخرى

Tribunal de commerce du Havre, 19 oct. 1973, DMF 1974 p. 304; (١)

CA Rouen. 14 Fév. 1975, DMF 1975 p. 473.

CA Aix-en-Provence, 2e ch., 18 décembre 1980, DMF 1981, p. 550 (٢)
obs. R. A.

Veaux – Fournerie, op. cit, p. 5. (٣)

فالحاوية تحتاج بطبيعتها إلى النقل عبر إحدى وسائل النقل المألوفة في العمل كالسفينة أو الطائرة أو الشاحنة البرية^(١).

وإذا كانت الحاوية لا تعد جزءاً من السفينة فإنه يصعب كذلك اعتبارها من ملحقات البضاعة المنقولة كونها، خلافاً للتغليف العادي، مكلفة في تصنيعها علاوة على أنها معدة لإعادة الاستعمال لفترة طويلة^(٢).

والراجح فقهاً وقضاءً أن الحاوية لا يمكن اعتبارها جزءاً من السفينة أو إدراجها في عدل البضاعة^(٣) لكنها عبارة عن مال يتخذ شكل التغليف emballage^(٤). غاية الأمر أنها ليست كالتغليف الأخرى العادية^(٥) بل هي تغليف ذي طبيعة خاصة^(٦). وتطبيقاً لذلك إذا كانت الحاوية ممتلئة فهي تندمج كأي تغليف آخر مع البضاعة التي تحتويها بحيث أنه إذا تعرضت ومحتواها لضرر ما فإن الناقل يعد مسئولاً طبقاً لذات الشروط الموضوعية التي تخضع

(١) أنظر في نفس المعنى حكم محكمة الجماعة الأوروبية الصادر في ٦ يونيو عام ١٩٩٠.

CJCE, 6 juin 1990, aff. C - 17/89: BTL 1991, p. 76.

Remond - Guilloud, op. cit, p. 372. (٢)

Cass. Crim. 3 juin 1986, B. T. p. 459; BTL 1995 p. 654. (٣)

CA Paris, 10 juin 1986, navire Hélène Delmas: DMF 1987. p. 506. (٤)

CA Aix-en-Provence, 2e ch. , 19 déc. 1979, navire zim Ibéria, DMF 1980, p. 731, Trib. Com. Marseille, 5 mars 1993, DMF 1993, p. 163, Trib. Com. Marseille, 12 mai 1978, DMF 1980 p. 732.

وأنظر أيضاً في نفس المعنى:

K. Pineus, Les Conteneurs et Les transports Combinés, DMF 1967, p. 398, M. Tilche, conteneurs, Pas de responsabilité accrue Pour le transporteur, BTL 1991, p. 496.

P. Bonassies, obs., DMF 1994, p. 165. (٥)

CA Rouen, 2^e ch. Civ., 23 mai 1991, BTL 1991, p. 607. (٦)

لها أى بضاعة أخرى خارج الحاوية تبعاً لطريقة النقل المتبعة^(١). أما إذا كان الضرر قد أصاب الحاوية أثناء عودتها فارغة تحت يد الناقل أو كانت الحاوية مملوءة لكن الضرر قد لحقها وحدها دون البضائع الموجودة فيها، فإن التعويض عن هذا الضرر لا يخضع للحدود القانونية لمسئولية الناقل البحرى وإنما للقواعد العامة فى القانون المدنى^(٢).

٤ - تقسيم:

لم يتعرض القانون البحرى الدولى أو الوطنى فى باب استغلال السفينة لنقل البضائع بواسطة الحاويات^(٣) على أهميته وانتشاره من الناحية العملية، ومن ثم يخضع هذا النوع من النقل للقواعد القانونية المتعلقة بالنقل البحرى بوجه عام. صحيح أن الثورة التقنية التى أحدثتها النقل بالحاويات لم تسهم فى قلب الأحكام العامة للنقل البحرى وإنما بلا شك كان لها أبلغ الأثر فى بروز عدد من المشاكل القانونية الجديدة. هذه المشاكل هى التى فرضت ضرورة إعادة النظر فى بعض قواعد عقد النقل البحرى على النحو الذى يجعلها تتلائم مع خصوصيات تحوية البضائع بغرض نقلها^(٤).

(١) Trib. Com. Marseille, 15 oct. 1991, BTL 1992, p. 120.

(٢) CA Aix 25 mai 1988, DMF 1990, Somm. 250.

أنظر عكس هذا التحليل:

CA Aix-en-Provence, 2e ch., 19 déc. 1979, DMF 1980, p. 731.

(٣) باستثناء النصوص الخاصة بتحديد مسئولية الناقل البحرى فى حالة نقل البضائع بواسطة الحاويات.

(٤) Rodière, op. cit, p. 707.

هذا وينعكس استخدام الحاوية على عقد النقل البحري فى جميع
مراحله، أى أن الأمر لا يقتصر على المرحلة البحرية فحسب بل يمتد أيضاً
ليغطى مرحلة أخرى غير بحرية تشمل العمليات السابقة على الشحن وتلك
اللاحقة للتفريغ وهو ما يعد محض تطبيق لمبدأ "وحدة عقد النقل البحري".
أكثر من ذلك قد تظهر آثار تحوية البضائع على قانون النقل البحري فى الفترة
التمهيدية السابقة على بدء عملية النقل ذاتها. فاختيار الطريقة التى يتم بها نقل
البضائع سواء بواسطة الحاوية أو دونها قرار مرجعه فى النهاية لإرادة الشاحن
من تلقاء نفسه أو بناء على مشورة الناقل. وهو حين يختار اللجوء للحاويات
يضع فى حسابه مدى ملائمة هذا الأسلوب للنقل مع طبيعة وخصائص البضاعة
المنقولة. فكما عبرت محكمة النقض الفرنسية فى حكم لها " لا يحق للناقل بأى
حال من الأحوال أن يعدل من شروط نقل الحاويات على سفينة مجهزة
خصيصاً لهذا الغرض لا سيما رص تلك الحاويات الواحدة بموازاة الأخرى
عرضاً وارتفاعاً"^(١). وبالتالي إذا ثبت علم الشاحن بعدم ملائمة ظروف النقل
بالحاوية مع طبيعة بضائعه^(٢) ورغم ذلك قبلها بإرادته الحرة فلا يلوم من إلا
خطئه، إذ لا محل لمساءلة الناقل عما يكون قد أصاب البضاعة من جراء هذا
الخطأ.

ومتى قرر الشاحن سلوك طريق النقل بواسطة الحاوية فالغالب أنه
يتولى تعبئة empotage^(٣) بضائعه داخلها وذلك قبل أن يقوم بتسليمها إلى

(١) Cass. Com. 8 juin 1993, navire Neptune Garent, DMF 1994, p. 359, note Y. Tassel.

(٢) كما لو كانت البضائع من النوع الذى يحتاج إلى تهوية أثناء الرحلة وهو ما لا توفره الحاويات.

(٣) ويقصد بتعبئة البضاعة ليس فقط وضعها داخل الحاوية بل أيضاً رصها بما يضمن استقرارها أثناء الرحلة.

الناقل أو وكيله^(١). والأصل أن يحتفظ الناقل بحقه فى التحقق من صحة البيانات التى يدرجها الشاحن فى سند الشحن عن البضاعة الموجودة داخل الحاوية، بيد أن العادة جرت على تسليم الحاوية إلى الناقل مغلقة ومختومة Scellé بهدف حماية محتواها من السرقة^(٢). لذا فإن الناقل بفقدانه أى وسيلة للتحقق من محتوى الحاوية عند تسليمها لا يملك إلا معرفة وزنها. وعليه وباستثناء الحالة التى يكتشف فيها فراغ الحاوية فى نهاية الرحلة خلافاً لبيان تعبئتها الوارد فى سند الشحن^(٣) فإن الوزن الكلى للحاوية لا يعطى الناقل أى دلالة حقيقية على محتواها. وحلاً لتلك المشكلة فقد يضطر الناقل إلى إبداء تحفظات مسببة فى سند الشحن كأن ينص مثلاً على أن " الحاوية مجهولة المحتويات"، أو يرفض من الأساس تصريحات الشاحن عن البضاعة بدعوى شكه فى صحتها^(٤).

وتوجب القواعد العامة على الناقل شحن البضائع فى عابى السفينة وليس على سطحها. والعلّة من هذا الحكم أن الشحن على سطح السفينة يعرض البضائع لمخاطر التلف^(٥) والسقوط فى البحر^(٦)، كما يعرض السفينة ذاتها

(١) ويؤدى قيام الشاحن بمهمة تعبئة الحاوية إلى توفير نفقات كبيرة من أجرة النقل.

M. De Juglart, E. da Pontavice, J. Dutheil de la Rochère, G.-M. Miller, Traité de droit aérien, t.1: LGDJ, 2^e ed. 1989, N° 3380.

(٢) علاوة على أن ذلك يلبى اشتراطات الإدارة الجمركية.

(٣) وقد حدث فى إحدى الدعاوى أن كانت سندات الشحن تشير إلى وجود ١٣ حاوية يفترض إحتوائها على ٥٠٠٠ كرتونة ثياب بقيمة تقدر بثلاثة مليون فرنك ووزن ٥٠ طن، وعند فتح الحاويات لدى الوصول ظهر أنها لا تحتوى إلا على كراتين فارغة.

CA Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ. 14 sept. 2001: DMF 2002. P. 594, note y. Tassel.

(٤) المادة ٢٠٥، فقرة أولى، من التقنين البحرى المصرى.

(٥) وذلك بسبب رزاز مياه البحر والأمواج العالية والعواصف وسقوط الأمطار.

(٦) ولعل إمكانية حدوث هذه الأضرار هى التى تجعل عادة أجرة النقل على سطح السفينة أقل من أجرة النقل فى العابى.

خطر فقدان توازنها وبالتالي غرقها. على أن المشرع أورد على القاعدة المتقدمة عددا من الاستثناءات^(١) من بينها الحالة التي تقتضى فيها طبيعة الشحنة أو يجرى العرف فى ميناء القيام على جواز الشحن على سطح السفينة^(٢). وقد استقر العرف على أن استخدام الحاويات فى نقل البضاعة يجرى للناقل شحنها على سطح السفينة دون حاجة للحصول على موافقة الشاحن^(٣). وفيما يؤدى شحن البضائع عامة على سطح السفينة إلى إلزام الناقل باتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة عليها^(٤) يترتب على استعمال الحاويات إلزامات جديدة على الربان وطاقم السفينة لاسيما فيما يتعلق بالحوايات الباردة والتي يعطى الشاحن بشأنها تعليماته الخاصة للناقل^(٥). وفى هذه الحالة وعلاوة على مسنوليته عن الأضرار الناجمة عن عدم إتخاذ الاحتياطات المعتادة فى

(١) يراعى أن الناقل وهو يقوم استثناء شحن البضاعة على سطح السفينة يضع فى اعتباره عدم تأثير ذلك على سلامة سفينته وإلا جاز له الرفض.

(٢) فطبقا للمادة ٢١٦ من التقنين البحرى المصرى " عدا الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية لايجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا لئن له الشاحن فى ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزما بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب فى جميع الأحوال أن يذكر فى سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح".

(٣) جدير بالإشارة أن المشرع الفرنسى قد أقام قرينة قانونية على إعطاء هذه الموافقة فى حالة شحن الحاويات على متن السفن المخصصة لهذا الغرض (المادة ٢٢، فقرة ثانية، من القانون الفرنسى رقم ١١٠٣ الصادر فى ٢١ ديسمبر عام ١٩٧٩). انظر أيضا فى ذات المعنى:

US District Court, District of Marly Land, 6 décembre 1984, AMC, juin 1985, P. 1606 et s.

(٤) مثل إحكام الربط والتغطية بمشمع والاحتفاظ بمسافات مناسبة بين البضائع منعا لحدوث أى اصطدام أو احتكاك بينها أثناء الرحلة البحرية.

(٥) كان يكون للحاوية نظام التبريد الخاص بها (Conteneur isotherme) أو يتعين تغذيتها بتيار كهربائى من مصدر خارجى يأتى من السفينة (Conteneur reefer Van).

الشحن^(١)، يعتبر الناقل مسئولاً عن عدم اتباع التعليمات الواردة في سند الشحن طالما تسبب ذلك في وقوع أضرار للبضائع داخل الحاوية^(٢).

أخيراً فقد تتعرض الحاوية أو محتواها أثناء نقلها بحراً على السفينة لاحتمال وقوع أضرار لها بسبب تمايل واهتزاز السفينة، علاوة على مخاطر الملاحة البحرية التي تحيط بالسفينة أثناء رحلتها الطويلة. وبدهى والحال كذلك أن تبرز مسؤولية الناقل البحري باعتبارها أهم ما يثور عملاً أمام المحاكم فيما يتعلق بموضوعات النقل البحري بل والقانون البحري عموماً. ورغم خضوعها للقواعد العامة تبعاً لوسيلة النقل المستخدمة فإن مسؤولية الناقل البحري للحاويات تثير صعوبات كبيرة في الإثبات^(٣) لا سيما في النقل متعدد الوسائط. فالواقع أن الحاوية أصبحت أكثر العوامل فعالية للحث على إنشاء سلسلة طويلة من النقل تصل الباب بالباب. ومن ثم يكون من الأهمية حتماً بمكان لإلقاء عبء المسؤولية ليس فقط إثبات الضرر وإنما أيضاً مصدره علاوة على تحديد المرحلة التي وقع فيها. هذا الإثبات يستحيل تحقيقه عملاً من دون فتح الحاويات خلال الرحلة وهو ما لا يحدث إلا عرضاً.

تلك كان لمحة سريعة حاولنا من خلالها قطف بعض ثمار الخصوصية التي تتسم بها الحاويات البحرية بوصفها أحد الأشكال الجديدة نسبياً لتغليف البضائع. ورغم أن التقدم التقني الذي حدث في هذا المجال قد ساهم في تقاضى

(١) د. مصطفى طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٠، ص ٣٠٦.

(٢) انظر أمثلة على ذلك:

CA Paris, 5^e ch., sect. A, 13 décembre 1995, DMF 1996, P. 923, obs. P – Y Nicolas; CA Paris, 3^e ch., 26 mars 1997: Juris – Data N° 1997 – 043966.

(٣) Paulette Veaux-Fournerie, transports Successifs, op.cit., p.19.

أو التخفيف من حدة المشاكل القانونية الناجمة عن استخدام الحاويات في نقل البضائع، إلا أنه ساهم من جهة أخرى في بزوغ نوعية أخرى من المشاكل لا تجد حلاً لها في ظل القواعد القائمة للقانون البحري.

وإيضاحاً لما تقدم بشئ من التفصيل نرى تقسيم موضوع هذا البحث إلى فصلين رئيسيين على الوجه التالي:

الفصل الأول: الحاويات وانعكاساتها على قانون النقل البحري.

الفصل الثاني: المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات.

الفصل الأول

الحاويات وانعكاساتها على قانون النقل البحرى

٥ - تمهيد وتقسيم:

تنص المادة ٢١٥ من التقنين البحرى المصرى على أن "يلتزم الناقل بشحن البضائع فى السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك، كما يلتزم برص البضائع بالسفينة ونقلها وتسليمها عند وصولها.

ويلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن على السفينة".

وبالنظر لتطبيق هذا النص على نقل البضائع بواسطة الحاويات فالأصل أن الناقل هو الذى يلتزم بشحن الحاوية وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك. ويعنى هذا أنه يجوز الاتفاق فى عقد النقل على تولى الشاحن وضع الحاوية على متن السفينة فى ميناء القيام وتوليها هو أو المرسل إليه إنزالها من السفينة فى ميناء الوصول.

ومع ذلك فقد جرى العمل فى النقل البحرى المنتظم على أن يقوم الناقل بنقل الحاويات من مخازن الشاحن وشحنها على السفينة ثم تفريغها منها عند الوصول والعناية بها والمحافظة عليها لحين دخولها مخازن المرسل إليه. وعندئذ يبدأ النقل من وقت تسليم الحاوية للناقل وينتهى عند تسليمها للمرسل إليه.

وإنطلاقاً مما سبق فقد استقر القضاء فى مصر وفرنسا منذ وقت طويل على أن عقد النقل البحرى يشمل علاوة على المرحلة البحرية التى تفصل بين شحن الحاوية فى السفينة وتفريغها منها العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة

للتفريغ على النحو الذى تكون فيه هذه العمليات جميعها كلا لا يتجزأ تسرى عليه أحكام عقد النقل البحرى، وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة عقد النقل البحرى^(١)

.Le principe de L'unité du contrat de transport maritime

ولما كان لاستخدام الحاويات أثره على العمليات التى يمر بها تنفيذ عقد النقل البحرى فقد أثرنا معالجة المشاكل القانونية الناجمة عن ذلك من خلال ترتيب زمنى يبدأ منذ التحضير لعملية النقل وإعداد مستلزماته حتى نهايته. لذا فقد رأينا أن نتخذ دراستنا فى هذا الفصل التقسيم التالى:

المبحث الأول: العمليات السابقة على تنفيذ العقد.

المبحث الثانى: العمليات المعاصرة لتنفيذ العقد.

المبحث الأول

العمليات السابقة على تنفيذ العقد

٦ - تمهيد وتقسيم:

تتميز الحاويات بوجه عام، خلافاً لأشكال التغليف الأخرى، بخصائص معينة^(٢) جعلتها موضوع صناعة رابحة من قبل العديد من الشركات التجارية المتخصصة فى هذا المجال. ويثور التساؤل بهذه المناسبة عن شخص المتعاقد مع تلك الشركات، هل هو الشاحن مستخدم الحاوية أم هو ناقلها، وما إذا كان الأمر يتعلق بعقد شراء للحاوية أم عقد إيجار؟ أخيراً وأياً ما كانت طبيعة العقد الخاص بالحاوية يدور البحث عن مدى وجود علاقة قانونية بين هذا العقد وعقد النقل البحرى المبرم بين الشاحن والناقل والنتائج المترتبة على ذلك.

(١) د. مصطفى طه، أصول القانون البحرى، دار نشر الثقافة، ١٩٥٢، ص ٣٧٨.

(٢) راجع البند ٢ ص ١١ ومابعدهما.

ومتى أصبحت الحاوية حاضرة فإن تساؤلاً آخراً يطرح نفسه عن
يقوم بوضع البضاعة ورصها داخل الحاوية. والمسألة بدون شك لها أهميتها من
حيث المسؤولية عن الأضرار ومدى تركيزها في شخص معين.

وسوف نحاول فيما يلي طرح التساؤلات السابقة تحت مزيد من الضوء
عسى يساعدنا ذلك على إيجاد إجابة لها. وحتى نتال كل مسألة نصيها الوافر
من البحث فقد رأينا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين اثنين على الوجه الآتى:

المطلب الأول: تقديم الحاوية.

المطلب الثانى: تعبئة الحاوية.

المطلب الأول

تقديم الحاوية

٧- ملكية أم استنجاز الحاوية:

إذا اتخذ الشاحن المرسل قراره بنقل البضاعة بحراً بواسطة الحاوية
فإن أول ما يستلزمه وضع هذا القرار موضع التنفيذ هو التعاقد مع إحدى
المؤسسات المتخصصة فى صناعة الحاويات على شراء أو استنجاز واحدة
ناتج مع نوع وطبيعة بضاعته المنقولة. ونادراً ما يقدم الشاحن على شراء
حاوية لاستخدامها فى نقل بضائعه، إذ بغض النظر عن ثمنها ليس من المؤكد
دوماً أن يعاود هذا الشاحن إرسال بضائع أخرى عبر الحاوية. وحتى إذا كان
الشاحن من المصدرين الذين يعتادون استخدام الحاويات فى تنفيذ ما يبرمونه
من بيوع بحرية فقد يختلف وزن أو حجم ونوع البضاعة من رحلة إلى أخرى
بما يتطلب تغيير نوع الحاوية ذاتها. أخيراً وفى ظل نظام الحاويات النمطية

ذات الأبعاد المحددة قد لا يحتاج الشاحن عادة إلى المساحة الكلية للحاوية فيعود عليه شراؤها حينئذ بالخسارة.

إزاء ما تقدم فالغالب أن تكون الحاوية محلا لعقد إيجار يلتزم بمقتضاه المؤجر، والذي قد يكون الناقل نفسه أو إحدى الشركات المتخصصة، بوضع الحاوية تحت تصرف المستأجر، الشاحن أو الوكيل بالعمولة للنقل^(١)، لمدة محددة في مقابل أجر معين. وفي هذه الحالة يختلف الوضع القانوني لعقد إيجار الحاوية بحسب ما إذا كانت مقدمة من جانب الناقل أم من جانب إحدى الشركات العاملة في هذا المجال.

الفرع الأول

الحاوية المقدمة من الناقل والملاقة بين عقد الإيجار وعقد النقل البحري

٨- شراء الحاويات لأجل تأجيرها أو استئجارها بقصد إعادة تأجيرها:

تجرى عادة الناقلين البحريين على شراء الحاويات من الشركات المصنعة لها ثم وضعها تحت تصرف الشاحنين الراغبين في استخدامها لتنفيذ عقد النقل البحري المبرم بينهم. ويعتبر العقد الذي يربط الناقل بالشاحن فيما يخص تقديم الحاوية بمثابة إيجار مال منقول^(٢)، ومن ثم فهو يخضع كأصل

(١) وقد عرفت المادة ٢٧٣ من التقنين التجارى المصرى الوكالة بالعمولة للنقل بأنها "عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل بأن يبرم باسمه ولحساب موكله عقدا لنقل أشياء أو عقد نقل أشخاص وبأن يقوم عند الإقتضاء بالعمليات المرتبطة بهذا النقل". أنظر فى الإطار القانونى للوكالة بالعمولة للنقل ومسئولية الوكيل بالعمولة للنقل بوجه عام، د. سوزان على حسن، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٣.

(٢) Tribunal Commercial, Nanterre, 1^{er} mars 1996 et CA Versailles, 12^e ch., Sect.1, 14 janvier 1999, DMF 1999, p. 933. obs. cl. Humann.

عام للأحكام التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان^(١) ثم للقواعد العامة المقررة في القانون المدني لعقد إيجار المنقول. ولا يغير من وصف العقد بأنه إيجار منقول إحتفاظ الناقل المؤجر بالسيطرة على الحاويات وحراستها منذ شحنها على سفينته وحتى بلوغها ميناء الوصول. ويدعم هذا القول أن تلك الحراسة أو السيطرة لا تحول دون انتفاع المرسل المستأجر بالحاوية واستعمالها لفترة موقوتة بغرض الاطمئنان ومراقبة البضاعة المنقولة بداخلها خلال الرحلة البحرية^(٢).

وتطبيقاً لنص المادة ٥٧٦ من التقنين المدني يضمن الناقل مؤجر الحاوية للمستأجر جميع ما يوجد فيها من عيوب تحول دون الانتفاع بها أو تنقص من هذا الانتفاع انتقاصاً كبيراً طالما أن المستأجر لم يكن على علم بتلك العيوب وقت التعاقد^(٣). وإذا لحق المستأجر ضرر من العيب موضوع الضمان

(١) وقد يتضمن العقد شرطاً يلتزم بمقتضاه الناقل مقدم الحاوية ليس فقط بضمان الانتفاع الهادئ بالحاوية المؤجرة بل وأيضاً صيانتها خلال مدة الإيجار. وعندئذ تحسب أجرة الحاوية على أساس الانتفاع بهيكلها وبيعض الخدمات الأخرى التي يقدمها الناقل. لذلك يطلق على العقد في هذه الحالة إيجار - خدمات (Location-Service). وقد تكون الحاوية محلاً لعقد إيجار تمويلي Crédit- bail وفيه تقوم إحدى المؤسسات المالية بشراء حاوية أو أكثر من الشركة المصنعة لحساب المستأجر. وبانتهاء العقد يتعين على هذا المستأجر إعادة الحاوية إلى مقدمها الذي يجوز له إعادة بيعها إلى البائع الأصلي (المصنع). ويستطيع هذا الأخير أن يعيد بيع الحاوية إلى المستأجر بمقتضى عقد بيع مستقل تماماً عن عقد الإيجار. بيد أن مثل هذه العملية قليلاً ما تحدث نتيجة تآكل الحاويات وعدم قابليتها للاستعمال بعد مرور بضع سنوات.

Veaux - Fournerie, op. cit, p. 14.

(٢) تقضى المادة ٥٧١، فقرة أولى، من التقنين المدني بأنه "على المؤجر أن يمتنع عن كل ما من شأنه أن يحول دون انتفاع المستأجر بالعين المؤجرة، ولا يجوز له أن يحدث بالعين أو بملحقاتها أى تغيير يخل بهذا الانتفاع".

(٣) CA Montpellier, 2^e ch. A, 24 novembre 1992, BTL 1993, p. 163.

إلتزم المؤجر بتعويضه ما لم يثبت أنه كان يجهل وجود هذا العيب^(١). فى المقابل يلتزم الشاحن مستأجر الحاوية بدفع أجرة هذه الأخيرة^(٢) وفقا لما تم الاتفاق عليه^(٣) علاوة على إلتزامه بردها عند انتهاء الإيجار^(٤).

وإذا كان الأصل هو امتلاك الناقلين البحريين للحاويات التى يقدمونها إلى الشاحنين بغرض الانتفاع بها، فإنه يحدث أحيانا أن يكون هؤلاء الناقلين فى الأساس مستأجرين لتلك الحاويات، بيد أن هذا الوضع يظل استثنائيا بسبب الكلفة الباهظة للإيجار. وفى مثل هذه الحالة تنطبق أحكام الإيجار من الباطن^(٥)، وبالتالي يعد الناقل كمستأجر أصلى للحاوية مسؤولا فى مواجهة الشاحن المستأجر من الباطن عن أية عيوب تظهر فيها ولو كانت عيوباً خفية. وإذا اضطر الناقل إلى تعويض الشاحن عن الأضرار اللاحقة به من جراء هذه العيوب كان له الرجوع بالتعويض على الشركة المصنعة أو البانية للحاوية^(٦).

وجدير بالإشارة أنه فى النقل متعدد الوسائط قد يعهد الشاحن إلى الناقل الأول الذى قدم له الحاوية بأن يتعاقد لحسابه على نقل الحاوية مع الناقل الثانى.

(١) المادة ٥٧٧، فقرة ثانية، من التقنين المدنى.

(٢) ويجرى العمل على إدخال أجرة الحاوية فى الثمن الإجمالى للعملية التى يقوم بها الناقل البحرى (وضع الحاوية تحت تصرف الشاحن وإرسالها إلى ميناء الوصول). وفى هذه الحالة تحسب أجرة النقل على أساس أن الناقل هو فى الوقت ذاته مؤجر الحاوية. وطالما أن تقديم الحاوية يتخذ شكل المعاوضة فإنه من المسبب إنزال وصف عارية الاستعمال Prêt à usage باعتبار أن هذه الأخيرة لا تكون إلا تبرعا، فهى طبقا لنص المادة ٦٣٥ من التقنين المدنى "عقد يلتزم به المعتبر أن يسلم المستعير شيئا غير قابل للاستهلاك ليستعمله بلا عمد من أجل مدة معينة أو فى غرض معين، على أن يردده بعد الاستعمال".

(٣) المادة ٥٨٦ من التقنين المدنى.

(٤) المادة ٥٩٠ من التقنين المدنى.

(٥) CA Paris, 13 septembre 1989, BTL 1990, p. 151.

(٦) CA Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ., 31 mai 1990. BTL 1990, p. 663.

وحينئذ تكون للناقل الأول صفتان: صفته كناقل للحاوية فى النقل الأول، وصفته كوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل الثانى حيث يبرم عقد نقل الحاوية باسمه ولكن لحساب موكله الشاحن^(١).

أخيراً وبصرف النظر عن تجارية عقد النقل البحرى للبضائع بواسطة الحاويات فإن شراء الناقل للحاويات بقصد تأجيرها وكذلك تأجير هذه الحاويات أو استئجارها بقصد تأجيرها وكذلك التأجير فى ذاته، كل ذلك يندرج فى عداد الأعمال التجارية المنفردة طبقاً لنص المادة الرابعة، فقرة (أ) و (ب) من التقنين التجارى، ومن ثم تخضع المنازعات المتعلقة بها لقواعد القانون التجارى.

٩ - عقد تأجير الحاوية وعقد النقل البحرى: إرتباط أم إنفصال:

من المسلم به أن السفينة تمثل، إن صح التعبير، العمود الفقرى للقانون البحرى بوصفها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية التى تنظمها أحكام هذا القانون. وقياساً على ذلك تعتبر الحاوية أيضاً بمثابة المحور الأساسى الذى تركز حوله عملية النقل البحرى للبضائع بواسطة الحاويات، أحد أهم أنواع الملاحة البحرية التجارية. وتزداد أهمية الدور الذى تلعبه الحاوية البحرية إذا كان الناقل هو الذى قدمها للشاحن، إذ يتولى هو بعد تعبئتها توصيلها إلى الميناء المقصود. وعليه إذا ارتأى الشاحن ضرورة تحوية بضاعته أمكننا القول حينئذ أنه بدون الحاوية لا يمكن حتماً إبرام عقد النقل أو على الأقل تنفيذه. ومن هنا يصبح التساؤل منطقياً عن علاقة عقد إيجار الحاوية بعقد النقل البحرى وما إذا

CE, 25 juillet 1986, Sté Sea Land Service: JCP G 1987, IV, 54.

(١)

كان من الممكن اعتبار الأول تابعا للثاني أم أن لكل منهما على العكس ذاتيته
المستقلة؟

١٠- تأرجح القضاء الفرنسى فى حل المسألة:

لم تتخذ المحاكم الفرنسية عند طرح المسألة عليها موقفا موحدا بل
جاءت أحكامها فى البداية متباينة وشهدت حالة من التردد إزاء مدى التأثير
الذى يمارسه عقد النقل البحرى على عقد إيجار الحاوية خصوصا وأن
أطرافهما واحدة علاوة على أن العقد الثانى لازم إيرامه لتنفيذ العقد الأول.

فعلى جانب من الرأى اتجهت بعض الأحكام إلى التأكيد على انفصال
عقد إيجار الحاوية المقدمة من الناقل عن عقد النقل البحرى ذاته^(١). وفى
محاولة لتحليل وجهة النظر المتقدمة قضت إحدى المحاكم الفرنسية فى دعوى
منظورة أمامها^(٢) بأن "عملية النقل التى تتم بواسطة حاوية مؤجرة من الناقل
لا تشكل فى مجملها عقد نقل واحد يجسده سند الشحن ولا حتى عقدا مركبا؛ بل
هى تغطى إتفاقيين منفصلين لكل منهما ذاتيته الخاصة من دون أى رابطة بينهما
غير قابلة للتجزئة أو ارتباط قانونى، إذ أن التفاوت بين أجره للنقل ومقابل
إيجار الحاوية لا يسمح بوجود وحدة تعاقدية ولا باعتبار عقد الإيجار عقدا
ثانويا بالنسبة لعقد النقل، وإذ أن وجود العقد الثانى لا يشترط وجود العقد الأول
لأنه بحسب تجهيز السفينة قد لا يحدث إيجار لحاوية فى الأساس أو ينعقد العقد
مع شخص من الغير أجنبى عن عقد النقل، وإذ أنه حتى ولو كانت السفينة لا

CA Aix-en-Provence, 19 Février 1987, navire Emalda, DMF 1988, (١)
P. 757; CA Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ., 9 décembre 1999, navire Jolly
Rubino, DMF 2000, p. 914, obs. Y. Tassel.

CA Versailles, 12^e ch., Sect.1, 14 jany. 1999, navire st Georges, DMF (٢)
1999, p. 933, obs. CL. Humann.

تحتوى على عناصر مبردة فإن سبب استتجار حاويات مبردة ليس عقد النقل وإنما الانتفاع بهذه التجهيزات للحفاظ على البضائع تبعا لخصائصها، وإذ أنه بافتراض أن عقد الإيجار تابع لعقد النقل فإن هذا الوضع لا يمكن أن يودى إلى إدغام الأول فى الثانى وبالتالى افتقاده لنظامه القانونى الخاص " (١).

فى المقابل وعلى جانب آخر شددت أحكام أخرى على الصلة بين عقدى إيجار الحاوية والنقل البحرى وطابع التبعية الذى يحمله العقد الأول فى علاقته بالثانى، بل وصل الأمر إلى حد وصف هذه التبعية فى بعض الحالات بأنها منيعة *insurmontable* لا يمكن فصمها من الناحية القانونية^(٢). وقد أبدت بعض المحاكم^(٣) تمسكها بهذا الرأى حينما ذهبت إلى تطبيق أحكام التقادم الخاصة بالدعاوى الناشئة عن عقد النقل على الدعاوى التى يقيمها المرسل تأسيسا على عقد الإيجار^(٤). كذلك قضى بأن القواعد المتعلقة بالنقل البحرى قابلة للانطباق على مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب فى عزل الحاوية التى قدمها^(٥).

بيد أنه أخذ على الاتجاه المتقدم صعوبة التمييز فى بعض الحالات بين مسؤولية الناقل بوصفه هذا ومسئوليته بوصفه مؤجرا للحاوية كما لو كانت الحاوية التى تسلمها المرسل من الناقل مستهلكة وانتهى الأمر أثناء نقلها إلى

(١) انظر فى ذات المعنى أيضا:

CA Aix-en-Provence, 9 décembre 1999: Juris-Data n° 1999 – 125598; CA Paris, 5^e ch., A, 6 mai 1998, DMF 1998, p. 1063.

CA Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ., 21 juin 1994, BTL 1995, p. 340. (٢)

(٣) انظر على سبيل المثال:

T. Com. Paris, 26 Février 1992, Juris-Data N° 1992 – 040164.

(٤) كما لو تعلق الأمر مثلا بالحالة السينة للحاوية المقدمة من الناقل.

CA Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ., 21 juin 1994, BTL 1995 p. 340. (٥)

حدوث ثقب فيها أثر على البضاعة المنقولة بداخلها^(١). لذا فقد كان طبيعياً أن تنتهج بعض المحاكم الأخرى موقفاً مغايراً مؤداه عدم تطبيق تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل على تلك المتولدة عن عقد إيجار الحاوية، إذ أن القول بغير ذلك قد يفضي أحياناً إلى نتائج شاذة. ففي إحدى الدعاوى كان النزاع متعلقاً بتعويض عن المهلة الإضافية للشحن والتفريغ طالب به الناقل مجهز السفينة (ومقدم الحاوية في نفس الوقت) بسبب وقف الحاويات في ميناء الوصول لمدة ثلاث سنوات دون تفريغها بعد رفض السلطات الصحية لمحتواها من البضائع. وقد ارتأت المحكمة في هذه الدعوى أن تطبيق مدة التقادم الخاصة بعقد النقل (سنة واحدة) على دعوى الناقل مؤجر الحاوية يؤدي إلى نتيجة غير معقولة تماماً وهي رفض دعوى المطالبة بالوفاء رغم أن إيجار الحاويات لم تكن مدته قد انتهت بعد. وعليه فقد استندت المحكمة إلى عقد الإيجار على النحو الذي أخضعت معه دعوى الوفاء للتقادم المنصوص عليه في القواعد العامة (عشر سنوات)^(٢).

كذلك قضى بأن "الصلة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري لهذه الأخيرة لا تكفي لتطبيق الحدود القانونية لمسئوليته الناقل البحري للبضائع المنصوص عليها في القواعد العامة على الناقل الذي قدم حاوية غير معزولة لأن مسئوليته في هذه الحالة لا تخضع لعقد النقل"^(٣).

(١) أنظر في هذا المعنى:

Veaux – Fournerie, Transport par conteneur, J. cl. transport, 2003, p. 14.

CA Aix-en-Provence, 19 Février 1987, DMF 1988 p. 757. (٢)

وأنظر في ذات المعنى أيضاً:

CA Aix-en-Provence, 25 mai 1988, Revue Scapel 1990, p. 7; Trib. Com. Nanterre, 1^{er} mars 1999, P. 598; CA Versailles, 12e ch., sect. 1, 14 janvier 1999, DMF 1999 p. 933, obs. Cl. Humann.

CA Paris, 5^e ch., 14 novembre 1984, DMF 1986, p. 282 et DMF 1987 p. 137. (٣)

١١ - مظاهر الانعكاس القانوني للعلاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري:

هذا وتتضح أهمية بيان حدود العلاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري فيما ترتبه من آثار سواء على مستوى مسؤولية الناقل أم المركز القانوني للغير. وما يثير اللبس في هذا الصدد أن الناقل في العقدين السالفين طرف مشترك مما يوحي للوهلة الأولى بشئ من التداخل بين نطاق تطبيق كل منهما:

والأصل بداءة أن النطاق الزمني لمسئولية الناقل البحري يتحدد بالفترة بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها^(١). ويقوم سند الشحن، وهو الإيصال الذي يصدره الناقل أو الربان، حجة على أن الناقل قد تسلم كمية البضائع الواردة فيه وعلى أنه قد تسلمها بالحالة والكيفية الموصوفة في السند. هنالك ينبغي التأكيد على أن قيام الناقل بتقديم الحاوية أو بوضعها تحت تصرف المرسل لا يؤدي بحد ذاته إلى تغيير لحظة تسلم البضاعة. فطالما أن البضاعة لم يتم تعبئتها داخل الحاوية وتسلم الناقل هذه الأخيرة فإنه يكون تجاوزا للحقيقة القول بأن الناقل قد تسلم البضاعة ومن ثم أصبح مسئولاً عنها^(٢). هذه المسئولية لا يتحملها الناقل كما قدمنا إلا منذ تحريره سند الشحن وتوقيعه أو من ينوب عنه إياه^(٣).

(١) المادة ٢٢٧، فقرة أولى، من التقنين البحري ويقابلها المادة الرابعة من إتفاقية هامبورج.

(٢) أنظر في هذا المعنى:

CA Aix-en-Provence 9 décembre 1999, DMF 2000, p. 914 obs. Y. Tassel; DMF, Hors Série, n° 5, mai 2001, p. 63, obs. Bonassies.

(٣) المادة ٢٠٢، فقرة ثانية، من التقنين البحري.

١٢- أولا: أثر العلاقة بين العقدین على مسؤولية الناقل البحري:

من المسلم به أن نقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول هو الالتزام الرئيسي للناقل في عقد النقل البحري، ذلك الالتزام الذى يتفرع عنه إلتزام الناقل بالمحافظة على البضاعة أثناء الفترة التى تتواجد فيها تحت حراسته. وحرصا من المشرع البحرى على دفع الناقل نحو تنفيذ تلك الإلتزامات فقد ألزمه أيضا قبل بدء السفر بأن يعد السفينة إعدادا حسنا لتكون صالحة للملاحة وأن يجهزها ويزودها بالمهمات والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع^(١).

وإذا كانت الإلتزامات السابقة تتلائم مع النقل البحرى العادى للبضائع فإن النقل بواسطة الحاويات يتطلب إضافة إلتزام آخر على عاتق الناقل بتقديم حاوية فى حالة صالحة للاستخدام طبقا للغرض المخصصة له. ويساعد تنفيذ هذا الإلتزام على تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التى تم استلامها عليها. وترتبط على ذلك إذا كانت الحاوية المقدمة من الناقل معيبة (غير معزولة على سبيل المثال) أو فى حالة سيئة فإنه يعد مسئولا كمؤجر عما يسببه هذا العيب أو تلك الحالة من أضرار تلحق بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية^(٢) وتظل مسؤوليته قائمة حتى ولو كان العيب غير ظاهر باعتبار أنه ضامن للعيوب الخفية فى مواجهة المستأجر.

(١) المادة ٢١٤ من التقنين البحرى وتقابلها المادة الثالثة، فقرة أولى، من معاهدة سندات الشحن.

(٢) CA Rouen, 9 janvier 2000, DMF 2001, p. 900, obs. Y. Tassel.

كذلك يعتبر باطلا بطلانا مطلقا أى شرط يرد فى سند الشحن ويكون من شأنه إعفاء الناقل من المسؤولية التى تقع على عاتقه طبقا للقانون^(١)، كما لو نص فى السند على عدم مسؤليته عن الأضرار التى يمكن أن تحدث نتيجة خلل فى نظام التبريد الملحق بالحاوية. ومع ذلك إذا أثبت الناقل مؤجر الحاوية أن هذه الأخيرة كانت فى حالة تشغيل جيد قبل تعبئتها فإنه لا يعد مسؤولا عما يحدث للبضائع من أضرار بسبب خلل طرأ على الحاوية أثناء الرحلة^(٢).

وقد قضى فى هذا الصدد أيضا بأنه إذا كانت الحاوية التى قدمها الناقل قد تم تعبئتها بالبضاعة تبعا لتعليماته وجرى شحنها على السفينة، فإنه يعد مسؤولا كناقل عما عسى يصيب هذه البضاعة من أضرار نتيجة تكون بخار بالداخل مماثل لذلك الموجود بعنابر السفينة^(٣). وفى ذلك إعمال لنص المادة ٢١٥، فقرة ثانية، من التقنين البحرى والتى تقضى بأن "يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التى تشحن على السفينة". فالترام الربان كممثل للناقل لا يقتصر على رص الحاويات على السفينة عند القيام، بل عليه أيضا أن يراقب هذا الرص ويعنى بالحاويات طيلة الرحلة البحرية. فهو يقوم بتهوئتها إذا تطلب الأمر ذلك وإعادة رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة.

وفى كل الأحوال يجب على المرسل المستأجر أن يكون حريصا عند التحقق من حالة الحاوية المقدمة إليه قبل قبولها. ومن ثم يحدث أحيانا أن تكون الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية بسبب خطأ مشترك للناقل

(١) ويعد ذلك تطبيقا للمادة ٢٣٦ من التقنين البحرى (المادة ٢٣، فقرة أولى، من معاهدة هامبورج لعام ١٩٧٨).

(٢) CA Paris, 5^e ch., Sect. A, 23 octobre 2002, BTL 2002, p. 831.

(٣) Cass. Com., 16 juillet 1985, DMF 1987, p. 283; DMF 1988, p. 150, obs. P. Bonassies.

المؤجر والمرسل المستأجر. وفي هذه الحالة توزع المسؤولية عليهما بحسب نصيب خطأ كل منهما في وقوع الضرر^(١).

١٣ - حكم حديث محكمة النقض الفرنسية وذاتية عقد إيجار الحاوية:

تلك كانت أمثلة أردنا من خلالها إيضاح معالم مسؤولية الناقل سواء بوصفه مؤجر للحاوية أم ناقل لها، وذلك في إطار العلاقة القائمة بين عقد إيجار الحاوية (المقدمة من الناقل) وعقد النقل البحري. وبرغم اختلاف قضاء الموضوع في فرنسا حول تفسير حدود هذه العلاقة على نحو ما أسلفنا فالغالب من الأحكام في الوقت الحاضر تتجه نحو إعطاء عقد إيجار الحاوية ذاتيته الخاصة استقلالاً عن عقد النقل البحري للحاوية نفسها. وهذا ما أكدته ضمناً الغرفة التجارية لمحكمة النقض الفرنسية في حكم حديث لها عام ٢٠٠٢^(٢). وكانت الدعوى المنظورة آنذاك قد أثير خلالها مسؤولية الناقل البحري مقدم الحاوية تحت مظلة القانون رقم ٤٢٠-٦٦ الصادر في ١٨ يونيو عام ١٩٦٦

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

(١)

جدير بالإشارة أن معاهدة سندات الشحن وبعض القوانين الوطنية (كقانون التجارة البحرية اللبناني) لا تغطي المرحلة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ (المادة ٢٠٨، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية اللبناني). وتبعاً لذلك لا شئ يمنع في ظل أحكام المعاهدة أو القانون اللبناني من النص في سند الشحن على إعفاء الناقل من المسؤولية بوصفه مؤجر للحاوية إذا قبل المرسل المستأجر الحاوية دون إيداء أى تحفظات عليها. أنظر في صحة هذا الشرط:

CA Rouen 7 février 1985, DMF 1987 p. 510.

أما في ظل التقنين البحري المصري فالوضع يختلف حيث يطبق المشرع مبدأ وحدة عقد النقل البحري والذي مؤداه أن عقد النقل لا يقتصر على المرحلة البحرية فحسب، بل يغطي أيضاً مرحلة أخرى غير بحرية تشمل العمليات السابقة على الشحن وتلك اللاحقة للتفريغ. ومن ثم حتى ولو كانت عيوب الحاوية مرتبطة بعقد الإيجار فإن الأضرار اللاحقة بمحتواها من البضائع يتحمل مسؤوليتها الناقل البحري بمجرد تسلمه الحاوية مملوءة من المرسل.

Cassation commercial, 5 mars 2002, DMF 2002 p. 969.

(٢)

والمتعلق بالنقل البحري. وفي معرض حكمها قضت المحكمة بأنه "أيا كان أساسها فإن دعوى المسؤولية ضد الناقل بسبب الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة منذ لحظة تسلمها وحتى تسليمها لا يمكن أن تقام إلا طبقاً للشروط والحدود المنصوص عليها في الباب الرابع من القانون".

ومما تجدر ملاحظته في هذا المقام أن احتفاظ عقد إيجار الحاوية باستقلاله وذاتيته الخاصة في علاقته بعقد النقل البحري لا ينتج آثاره فحسب بالنسبة لدعوى المسؤولية التي يقيمها المرسل ضد الناقل بل والعكس أيضاً. فقد تكون الدعوى مرفوعة من الناقل على المرسل^(١)، وفي هذه الحالة حيث يندرج النزاع في إطار عقد الحاوية يجب تطبيق القواعد العامة وليس تلك المتعلقة بعقد النقل.

وفي مجال تأثر مسؤولية الناقل البحري مقدم الحاوية بنوع العلاقة التي تربطه بالمرسل الشاحن مستأجر الحاوية يتوجب تحديد النظام القانوني الذي تخضع له عملية النقل، وذلك نظراً لاختلاف نطاق تلك المسؤولية من نظام لآخر.

بداءة نصت المادة الأولى، فقرة هـ، من معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤^(٢)، والمعدلة ببروتوكول بروكسل في ٢٣ فبراير عام ١٩٦٨^(٣)، على

(١) أنظر حكم محكمة استئناف أكس أون برفانس الصادر في ١٩ فبراير عام ١٩٨٧، سالف الإشارة إليه ص ٣٢ هامش رقم ٢.

(٢) المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والصادرة في بروكسل في ٢٥ أغسطس عام ١٩٢٤. وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠، وصدر المرسوم بإصدارها في ٣١ يناير عام ١٩٤٤ على أن يعمل بها ابتداء من ٢٩ مايو عام ١٩٤٤.

(٣) وقد أطلق على هذا البروتوكول اسم "قواعد وسبي" ودخل حيز التنفيذ في ٢٣ يونيو عام ١٩٧٧. وكانت مصر قد وافقت على البروتوكول المذكور بمقتضى قرار رئيس =

أن "نقل البضائع ينسحب إلى الوقت الذى ينقضى بين شحن البضائع فى السفينة وبين تفريغها منها". وطبقا لهذا النص فإن أحكام المعاهدة لا تسرى إلا على المرحلة البحرية فحسب والتي تبدأ بشحن البضائع على السفينة لحين تفريغها منها. ومن ثم إذا كان الضرر الذى لحق بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية قد وقع قبل شحنها على متن السفينة فإنه لا يجوز مساءلة الناقل بموجب عقد النقل.

وقد أكد القضاء الفرنسى مرارا على هذا الحكم، ففى إحدى الدعاوى الحديثة كانت سندات الشحن محررة فى أبديجان^(١) وكانت البضاعة موضوع هذه السندات قد أصابها البلل بماء الوحل أثناء مكوث الحاويات التى تحتويها على رصيف بميناء أبديجان. ولم يكن ممكنا طبقا لوقائع الدعوى مساءلة مقدم الحاوية بوصفه ناقلا نظرا لوقوع الضرر خارج فترة النقل البحرى، وفيما يتعلق بكونه مؤجرا للحاوية قررت المحكمة أنه إذا كان واجبا على الحاوية حماية البضائع ضد تقلبات الجو إلا أنه لا يمكنها ضمان العزل الكامل حال انغمارها فى مادة سائلة، ومن ثم كان قضاؤها بعدم مسؤلية مقدم الحاوية عن بلل البضائع الحاصل لها قبل شحنها^(٢).

أما إذا كانت عملية النقل تخضع للتقنين البحرى المصرى أو حتى قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ فإن الأمر يختلف. فقد نصت المادة ٢٢٧، فقرة أولى، من التقنين على أن "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن، وبين قيامه فى

=الجمهورية رقم ٤٦٢ لسنة ١٩٨٢ فى ٢٣ سبتمبر عام ١٩٨٢ وصدر قرار وزير الخارجية بنشره والعمل به اعتبارا من ٣٠ ابريل عام ١٩٨٣.

(١) جدير بالإشارة أن ساحل العاج تدرج ضمن الدول المصدقة على معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤.

(٢) CA Aix-en-Provence, 9 décembre, DMF 2000, p. 919, obs. Y. Tassel.

ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة^(١). ففي هذا النطاق الزمني تسرى أحكام المسؤولية المنصوص عليها في التقنين البحري. أما خارجه، أي ما قبل هذه المدة أو ما بعدها، فتخضع مسؤولية الناقل للقواعد العامة في المسؤولية، ومن ثم يجوز الاتفاق بشأنها على شروط الإعفاء من المسؤولية تطبيقاً لمبدأ الحرية التعاقدية.

وقد أتى التقنين المصري في حكمه المتقدم على غرار قواعد هامبورج والتي نصت في مادتها الرابعة، فقرة أولى، على أن "مسئولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ". وتعتبر البضائع في عهدة الناقل، طبقاً للفقرة الثانية من ذات المادة، بدءاً من اللحظة التي يتلقى فيها البضائع من الشاحن أو من أى شخص يعمل لحسابه أو من سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن. وتظل البضائع تحت حراسة الناقل حتى لحظة تسليمها إلى المرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه وفقاً للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو تسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع إليه. وعليه وخلافاً لمعاهدة سندات الشحن فقد أدمجت إتفاقية هامبورج وكذلك التقنين البحري المصري في نطاق النقل البحري المرحلة البرية السابقة على الشحن وتلك اللاحقة للتفريغ بالإضافة إلى المرحلة البحرية التي تفصل بين الشحن والتفريغ.

(١) وتتص المادة ٢٧، فقرة أولى، من القانون الفرنسي الصادر في ١٨ يونيو عام ١٩٦٦ على أن "الناقل مسئول عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع منذ استلامها وحتى تسليمها".

وسواء أكانت القواعد القابلة للإنطباق هي قواعد التقنين البحري المصري أم قواعد هامبورج ينبغي التمييز بين ما إذا كان الحادث المسبب للضرر قد وقع قبل إبرام عقد النقل (أو على الأقل قبل تسلم الناقل للحاوية) أو بعد تسلمه إياها.

ولا تتور أية مشكلة فيما لو حدثت الواقعة مصدر الضرر قبل تسلم الناقل الحاوية بمحتواها من البضائع. ففي هذه الحالة حيث لا تكون فترة النقل البحري قد بدأت في السريان لا يمكن مسائلة مقدم الحاوية كناقل طبقاً لقواعد التقنين البحري، وإن جاز اعتباره مسنولاً عن الضرر بوصفه مؤجراً للحاوية⁽¹⁾.

على العكس فقد دار الجدل في الحالة التي يكون فيها الناقل قد ألقى على عاتقه عبء المحافظة على البضاعة، وذلك من خلال تسلمه الحاوية بموجب عقد النقل الذي أبرمه مع المرسل. والسؤال الذي يطرح نفسه على بساط البحث هنا يتعلق بما إذا كان ثم تلازم بين مسئولية الناقل البحري للحاوية طبقاً للأحكام المنصوص عليها في التقنين البحري وبين ضرورة وقوع الحادث المسبب لأضرار البضاعة في فترة النقل البحري حيث تكون البضاعة تحت حراسته، أم أنه يجوز للمضرورين الاستناد في دعواهم إلى إخلال الناقل بواجباته كمؤجر للحاوية؟

ولدى إجابته على هذا التساؤل لم يكن القضاء الفرنسي فيما سبق ليرتكز على لحظة بدء عملية النقل البحري بقدر ما كان يحاول الربط بين الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية وبين عيوب هذه الأخيرة.

CA Rouen, 2^e chambre civil 18 décembre 1997: juris- Data N° (1)
1997-056654.

بعبارة أخرى كان جائزا وفقا لهذا القضاء مسائلة الناقل البحري للحاوية عن الأضرار اللاحقة بمحتواها ليس استنادا لاخلاله بالتزاماته كناقل وإنما تأسيسا على إخلاله بالتزاماته كمؤجر. ومن أبرز تلك الالتزامات على وجه الخصوص الالتزام بضمان العيوب الخفية^(١) وكذلك الإلتزام بالصيانة. فقد قضى فى هذا الصدد بأن "الناقل البحري الذى وضع حاوية مبردة تحت تصرف الشاحن وتعهد بموجب عقد بتقديم جهاز قادر على الاحتفاظ بدرجة حرارة معينة داخل الحاوية، يعتبر مسنولا عن الأضرار اللاحقة بالأفلام وغيرها من مواد التصوير والناجمة عن عيب فى الوحدة الحرارية، وهو عيب مرتبط بخلل فى الصيانة التى يلتزم بها الناقل مقدم الحاوية"^(٢). وفى نفس الاتجاه ذهبت محكمة استئناف فرساي إلى أنه "حتى ولو أعتبر عقد إيجار الحاوية تابعا لعقد النقل البحري، فإن هذا الوضع لا يمكن أن يؤدي إلى دمج الأول بالثانى وبالتالي فقدانه نظامه القانوني الخاص به". وقد استندت المحكمة فى حكمها الصادر ضد الناقل البحري على قواعد القانون المدني المتعلقة بإيجار المنقولات مستبعدة بذلك التقادم الناشئ عن عقد النقل البحري^(٣).

وقد ظل موقف المحاكم الفرنسية على هذا الحال إلى أن صدر حكم محكمة النقض الفرنسية الشهير فى ٥ مارس عام ٢٠٠٢ والذى نقض حكم محكمة فرساي سالف الذكر. وفى واقع الأمر لم تأت الغرفة التجارية فى المحكمة بجديد فى هذا الشأن، بل كل ما فعلته هو أنها أوضحت صحيح

(١) انظر مثلا على ذلك:

CA Rouen, 2^e chambre civile, 2 décembre 1982, DMF, 1983, p. 295, note R. Achard.

Cass. Com. 13 juin 1995, C^{ie} Générale Maritime (CGM) c/soc. (٢)
Commercial union assurance Company (PLC) et a., BTL 1996, p. 79.

CA Versailles, 12^e ch. 1^{re} Sect., 14 janvier 1999, DMF 1999, p. 933, (٣)
obs. Cl. Humann.

نصوص القانون وأعطتها قيمة القواعد المتعلقة بالنظام العام^(١). فقد أقرت المادة ٢٧ من القانون الفرنسى الخاص بعقود الإيجار والنقل البحرى لعام ١٩٦٦ بمسئولية الناقل عن أى خسارة أو ضرر تتعرض له البضائع منذ استلامها وحتى تسليمها ما لم يثبت الناقل عكس ذلك^(٢). كما أخضعت المادة ٣٢، فقرة أولى، من القانون دعوى المسئولية المقامة ضد الناقل لتقادم قصير مدته سنة^(٣). وأخيرا أكدت المحكمة على ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من ذات المادة ٣٢ من أنه "لا يجوز إقامة دعوى المسئولية ضد الناقل عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة منذ تسلمها وحتى تسليمها إلا طبقا للشروط والحدود المنصوص عليها فى الفصل الرابع من القانون".

وكانت الدعوى المطعون فى حكمها تتعلق بحاويتين مبردتين تحملان بضائع ذات نوعية تتطلب حفظها فى درجة حرارة معينة. وقد تم شحن الحاويتين فى ميناء لوهافر الفرنسى على متن السفينة CGM Saint-Georges بغرض نقلهما بحرا إلى ميناء دجراد Degrad فى كان، وذلك بواسطة الشركة العامة البحرية الجنوبية (CGM) La Compagnie générale maritime Sud وعند وصول البضائع لوحظ إصابتها ببعض الأضرار فما كان من شركات التأمين إلا أن قامت بتعويض الشركة المرسلة (الشاحن) لتحل بعد ذلك محلها فى حقوقها تجاه الناقل مقدم الحاويات.

Veaux – Fournerie, op. cit, p. 17.

(١)

أنظر فى طبيعة مسئولية الناقل البحرى وحالات الإعفاء منها طبقا للقانون الفرنسى:

(٢)

R. Gouilloud, op. cit. p. 373 et s.

جدير بالإشارة أن مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى للبضائع طبقا للقانون المصرى سنتان تبدأ من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذى كان يجب أن يتم فيه التسليم (المادة ٢٤٤، فقرة أولى، من التقنين البحرى المصرى).

(٣)

"وحيث أنه بموجب المادة ١٧٢١ من التقنين المدني الفرنسى يتوجب على الشركة الناقلة بوصفها مؤجرة الحاويات ضمان الأضرار الناشئة عن أى عيوب أو تلف بالشئ المؤجر وتعويض الشركة المرسله عنها حتى ولو لم تكن على علم بهذه العيوب عند إبرام عقد الإيجار".

"وحيث إنه تبين للمحكمة قيام الشركة الناقلة بعد شحن الحاويات على السفينة بإبلاغ الشركة الشاحنة عن حدوث عطل فى الحاويتين المبردتين وأن جزءا من البضاعة قد تم نقله إلى الغرف المبردة الموجودة فى السفينة، وأن وقوع الأضرار ناجم عن توقف سلسلة التبريد عن العمل. ولما كان هذا يؤدى إلى القول بأن الأضرار اللاحقة بالبضاعة قد وقعت فى الفترة بين تسلمها وتسليمها بواسطة الشركة الناقلة فإن هذه الأخيرة لا يمكن أن تكون مسؤولة عن تلك الأضرار إلا طبقا للشروط والحدود المنصوص عليها فى الفصل الرابع من القانون". وانتهت محكمة النقض فى منطوقها إلى أن الحكم المطعون فيه قد خالف القانون ومن ثم استوجب نقضه.

وليس من بادرة شك فيما يحمله توجه حكم محكمة النقض الفرنسية من مزايا للناقلين البحريين مؤجرى الحاويات. فمسنوليتهم داخل إطار قواعد القانون البحرى هى بالتاكيد أخف وطأة من تلك المقررة طبقا للقواعد العامة سواء من حيث حدود المسئولية وحالات الإعفاء منها أم مدة تقادم الدعوى ضدهم. وليس معنى ذلك أن يرى الشاحنون مستأجرو الحاويات وهم بمنأى عن استخدام أى وسيلة للدفاع عن مصالحهم تجاه هذا الوضع، إذ يمكنهم تقديم بيان قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وذكر هذا البيان فى سند الشحن. وهناك لا يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانونى لمسئوليته بل يلزم بتعويض الضرر كاملا على أساس القيمة المصرح بها. وفى ذلك تنص المادة ٢٣٤ من

التقنين البحرى المصرى "لا يجوز للناقل التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية خاصة وذكر هذا البيان فى سند الشحن. ويعد البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها". على أن ما يخفف من أثر هذا الإعلان أن الناقل يستطيع تقويض هذه القرينة بإثبات مبالغة الشاحن فيما يعلقه من أهمية على تسليم البضاعة، علاوة على أن مثل هذا التصريح يتم عادة مقابل دفع رسم إضافى فوق أجره النقل إلى الناقل^(١).

وأياً ما كان الأمر فقد أبدى البعض^(٢) تخوفه من انعكاس هذا الارتياح، الذى ولده المبدأ القضائى سالف الذكر فى نفوس الناقلين، على تصرفاتهم سلباً. بعبارة أخرى قد تدفعهم الطمأنينة إلى تقديم حاويات مشكوك فى صلاحيتها أو رديئة. صحيح أن الناقل يفقد حقه فى تحديد المسئولية فى حالتى الغش والخطأ غير المغتفر^(٣) إلا أن الواقع العملى يشهد بصعوبة إثبات هذه العناصر. ومما يدعم هذا الخوف أحياناً أن الناقل مؤجر الحاوية قد يكون فى الأصل مستأجراً لها فيعوزه الوقت للتحقق من صلاحيتها الأمر الذى يجعله يعتمد على التزام المؤجر الأصلى بتقديم حاوية سليمة.

(١) د. محمد فريد العرينى ود. محمد السيد الفقى، القانون البحرى والجوى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ٢٠٠٥، ص ٦٢١.

(٢) Veaux – Fourmerie, op. cit. p. 18.

(٣) تنص المادة ٢٤١، فقرة أولى، من التقنين البحرى المصرى على أن "لا يجوز للناقل التمسك بتحديد مسئوليته عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر منه أو من نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر أو بعدم أكثرات مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث".

وبغض النظر عن مدى تأثير حكم قضاء النقض الفرنسي على محاكم الموضوع حول تلك المسألة فمن المؤكد أن هذا الحكم، وهو يشجع على التسامح مع الناقلين مؤجرى الحاويات، يخاطب بطريقة غير مباشرة الشاحنين المستأجرين الذين لا يابهون بالتحقق من سلامة الحاوية قبل قبولها. هذا التقصير من جانب الشاحنين يواجهه القضاء بتحميلهم جزءا من تبعة الأضرار التي يتعرضون لها^(١). أكثر من ذلك وحيث نقلت المرحلة السابقة على الشحن من نطاق تطبيق أحكام مسنولية الناقل البحري^(٢) فقد أقر القضاء بصحة الشروط التي تقضى بإعفاء الناقل من المسؤولية طالما قبل المستأجر الحاوية المعروضة عليه من دون أى تحفظ. فكان المستأجر يتخلى فى هذه الحالة عن إقامة دعوى المسؤولية على الناقل بوصفه مؤجرا للحاوية^(٣).

والأصل أخيرا أنه ما دامت الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية قد حدثت فى الفترة الفاصلة بين تسلّم وتسليم الحاوية فالفرض أنها تجد سببها فى نطاق عملية النقل البحري. وترتيباً على ذلك لا يجوز للشاحن مستأجر الحاوية رفع دعوى المسؤولية عن هذه الأضرار ضد الناقل إلا تأسيساً على قواعد القانون البحري. ومع ذلك، وتقديراً للاصطدام بأحكام تحديد المسؤولية وقصر مواعيد التقادم، يستطيع الشاحن مطالبة الناقل بالتعويض استناداً للقواعد العامة حتى ولو كانت الأضرار أو الخسائر قد تم اكتشافها أثناء فترة النقل البحري أو بعدها^(٤)، بيد أن هذا يتطلب نجاحه فى إثبات عدم ارتباط

(١) CA Versailles, 16 juin 1988 DMF 1989, p. 465; CA Rouen 8 sept. 1994, DMF 1997, p. 264 note Y. Tassel

(٢) كما هو الحال بالنسبة لمعاهدة بروكسل عام ١٩٢٤.

(٣) CA Rouen, 2^e ch. Civ- 7 Février 1985, DMF 1987 p. 510 note R.A.

(٤) Cass. Com., 17 sept. 2002, BTL 2002, p. 623, et Bull. Actual. Lamy Transport, t. 2, n° 82, oct. 2002.

تلك الأضرار بعملية النقل ذاتها. والغالب في هذه الأحوال أن يتم الاستعانة بخبير تكون مهمته إثبات أن الضرر الحاصل للبضاعة ناجم عن عيب أو عطل في الحاوية المستأجرة ظهر أثناء وجودها على متن السفينة.

١٤- ثانياً: أثر العلاقة بين العقدين على التزامات الغير:

وللعلاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري أثرها الفعال أيضاً على المركز القانوني لمتعاقدين آخرين غير الناقل كما هو الحال بالنسبة للبنك ففتح الاعتماد المستندي وكذلك البنك الكفيل.

ففي عقد فتح الاعتماد المستندي المبرم بين البنك وعميله المشتري يلتزم البنك بعد إبلاغ الاعتماد للبائع المستفيد وقبل قبول الكمبيالة المستندية أو الوفاء بها بتلقى المستندات التي يقدمها البائع وفحصها للتحقق من مطابقتها للمستندات المطلوبة. وإعمالاً لهذا الإلتزام يجب على البنك أن يتحقق من وجود جميع المستندات المطلوبة ومن أن مضمونها مطابق تماماً لشروط خطاب الاعتماد. وعلاوة على المستندات الرئيسية التي يرد عليها الإلتزام البنك^(١) قد تشترط شهادة أخرى تحرر بمعرفة خبير تثبت صلاحية الحاوية لنقل البضاعة طبقاً لطبيعتها. ومن ثم فلا مسؤولية على البنك إن هو امتنع عن الوفاء بالتزامه تجاه البائع طالما أن الحاوية لا تستجيب للشروط المطلوبة^(٢).

وفي الكفالة المصرفية لا يقوم البنك بوضع أى مبلغ تحت تصرف العميل (الشاحن مستأجر الحاوية) بل يقتصر دوره على إقراض توقيعه لبث

(١) سند الشحن ووثيقة التأمين وفاتورة البضاعة.

(٢) CA Paris, 15^e ch., Sect. B, 27 Février 1992: juris – Data n° 1992 – 020450.

الثقة والطمأنينة في نفس العميل دون إقراض النقود ذاتها. والأصل طبقاً للقواعد العامة هو عدم التوسع في تحديد نطاق ضمان الكفيل، ومع ذلك يتجه القضاء إلى أن الكفالة المصرفية الضامنة لايجاز الحاوية تمتد لتشمل توابع دين الأجرة. بتعبير آخر إذا كفل البنك مستأجر الحاوية فإن كفالاته لا تقتصر على الوفاء بأجرتها وإعادتها للناقل بل تشمل أيضاً تعويض الأضرار اللاحقة بها ونفقات إعادتها^(١).

وإذا قام المؤمن بدفع تعويض التأمين للمستأمن المرسل إليه بسبب وصول البضاعة المنقولة داخل الحاوية هالكة أو تالفة، فإنه يحل محله في جميع حقوقه التي نشأت بمناسبة الأضرار التي يشملها التأمين في حدود التعويض المدفوع^(٢). ويعنى ذلك أن شركة التأمين لا تملك رفع دعوى عقديّة مباشرة ضد مؤجر الحاوية حيث لا تربطهما معا أى صلة تعاقدية. بل ولا يجوز للمؤمن رفع دعوى مباشرة باسمه الخاص على مؤجر الحاوية استناداً إلى أحكام المسئولية التقصيرية، ومرد هذا أنه لا توجد ثمة علاقة سببية مباشرة بين خطأ مؤجر الحاوية حال ثبوته والضرر اللاحق بالمؤمن، وأن قيام الأخير بتعويض المستأمن ليس نتيجة مباشرة لخطأ مؤجر الحاوية بل هو تنفيذ للالتزام تعاقدى تحمله بمقتضى عقد التأمين^(٣).

أخيراً يسأل حارس الحاوية طبقاً للقواعد العامة مسئولية تقصيرية عما تسببه الحاوية من أضرار للغير، كما لو أدى سقوطها مثلاً إلى وفاة أحد الأشخاص^(٤).

(١) Cassation commerciale, 3 mars 1992, BTL 1992, p. 351.
(٢) المادة ٣٧١ من التقنين البحرى المصرى.
(٣) انظر فى ذات المعنى د. مصطفى طه، المرجع السابق ص ٥٣٣.
(٤) Cassation 1^{re} civ. 23 juin 1992: BTL 1992, p. 623.

الفرع الثانى

الحاوية المقدمة من الغير

تختلف طبيعة المشاكل القانونية التى تثيرها هذه الحالة^(١) عن تلك المترتبة حال قيام الناقل نفسه بتقديم الحاوية للشاحن. وأساس هذا الاختلاف يكمن فى عدم وجود ذلك التداخل القانونى بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحرى والذى تسبب فيه وحدة أطراف كلا العقدين. فالمرسل هنا يحصل على الحاوية التى تلائم احتياجاته من إحدى الشركات المتخصصة فى إدارة منقره حاويات ثم يقوم بعد تعبئتها بتسليمها إلى الناقل مكلفا إياه بتوصيلها إلى الميناء المقصود^(٢)، وبذلك يتضح استقلال عقد إيجار الحاوية عن عقد النقل البحرى.

على أن الواقع العملى لا يفضى دوما إلى سلوك هذا الطريق البسيط. فقد يتعاقد الناقل مع إحدى شركات الحاويات على أن تضع هذه الأخيرة تحت تصرفه (على سبيل الإيجار) حاوية أو أكثر يخصصها لنقل بضاعة المرسل المتعاقد معه. فى مثل هذه الحالة تترد إلى الأفق مرة أخرى تلك العلاقة الفعلية بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحرى على الرغم من عدم وحدة الأطراف فى العقدين. فالناقل هو الذى يتعاقد مع شركة الحاويات على استئجار حاوية ليضعها بعد ذلك تحت تصرف المرسل المتعاقد معه فى عقد النقل البحرى. وقد تتعقد الأمور أحيانا حينما ينص عقد إيجار الحاوية على إلزام الناقل المستأجر

(١) والأمر يتعلق هنا بمؤسسة متخصصة فى إدارة مشروع لصناعة الحاويات حتى ولو كان للناقل البحرى أسهما يمتلكها فى هذا المشروع.

(٢) M.G. TANTIN, Gestion d'un Parc de conteneurs, DMF 1982, p. 363.

بضمان المحافظة وإصلاح الحاوية الموجودة تحت تصرفه أثناء الرحلة البحرية^(١).

وبالنظر للأوضاع السابقة فليس ثمة صعوبة في حل المشاكل القانونية التي تنشأ حالما يكون الاستقلال الكامل هو سمة العلاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل البحري. فطالما أن مقدم الحاوية ليس هو الناقل وإنما الغير (إحدى شركات الحاويات)، فالعقد الذي يربطه بالمرسل لا يعدو أن يكون مجرد إيجار أشياء^(٢) يفترق أي صلة بعقد النقل البحري. هذا الفصل الواقعي بين العقدتين أكدته القضاء الفرنسي حينما أقر في حالات مشابهة بعدم خضوع العلاقة الإيجارية للأحكام المطبقة على عقد النقل البحري لا سيما التقادم المسقط^(٣). وترتيباً على ذلك فإن شركة الحاويات (المؤجر) دون الناقل^(٤) تعد في تلك الحالة هي الوحيدة المسنولة عن أية أضرار تلحق بالبضاعة نتيجة الحالة السيئة للحاوية التي تحويها أو عدم إحكام جوانبها^(٥).

CA Rouen, 2^e ch. Civ., 28 Févr. 2002, navire contship Germany: DMF (١)
2002, p. 965.

CA Paris, 5^e ch., Sect. B, 24 Septembre 1993: BTL 1993, P. 841; (٢)
Juris – Data n° 1993 – 022897 – CA Montpellier, 2^e ch. A, 24 nov.
1992: BTL 1993, p. 163.

Cass. Civ, 22 nov. 1926: DP 1927, 1, P. 159, note R. Roger. (٣)

أنظر في اعتبار تعطل دائرة التبريد في الحاوية المقدمة من شركة الحاويات حالة
من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية تحت مسمى عيب في التغليف. (٤)

CA Paris, 10 juin 1986: DMF 1987, p. 506, note R. A., p. 512, comp.
CA Paris, 5^e ch., sect. A, 13 Févr. 1990: Juris- Data n° 1990 – 020557.

CA Aix-en-Provence, 31 mai 1990, BTL 1990, p. 663; CA Paris, 5^e ch. (٥)
Sect. B, 24 sept. 1993, BTL 1993, p. 841; juris-Data 1993-022879;
CA Rouen, 2^e ch. Civ., 18 déc. 1997, juris – Data n° 1997-056654.

على العكس فإن القلق يستبد بالناقل إذا كان قد استأجر الحاوية من الشركة المالكة لها ثم قام بوضعها تحت تصرف المرسل تنفيذاً لعقد النقل البحرى المبرم بينهما. هنا ومع التسليم بأن العقد بين شركة الحاويات والناقل البحرى هو إيجار أشياء، فإن هذا العقد يرتبط واقعياً مع عقد النقل البحرى الذى يورمه ذات الناقل مع المرسل. وبوصفه مقدم الحاوية التى ينقل بداخلها بضاعة المرسل قد يسعى الناقل إلى درء مسؤوليته المحتملة عما يحدث لهذه البضاعة من أضرار، فيدرج فى سند الشحن شرطاً يعفيه من المسؤولية إذا كانت هذه الأضرار قد نتجت بسبب الحاوية المقدمة له من الغير. والسؤال الذى يثور فى هذا المقام يدور حول مدى صحة ذلك الشرط المعدل لقواعد مسؤولية الناقل البحرى؟.

ويطرح التساؤل السابق على أحكام القانون البحرى نرى المادة ٢٢٧، فقرة أولى، من التقنين البحرى تنص على أن "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسليمها....". فى هذا النطاق الزمنى تسرى أحكام المسؤولية المنصوص عليها فى القانون. بعبارة أخرى يكون الناقل مسئولاً فى هذه المرحلة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها، ولا ترتفع هذه المسؤولية عن كاهله إلا إذا أثبت أن عدم التنفيذ أو التأخر فيه ناشئ عن سبب أجنبى لا يد له فيه أو ناجم عن إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها فى القانون. وفى المقابل يقع باطلاً كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها^(١).

(١) المادة ٢٣٦ (أ) من التقنين البحرى.

وتطبيقاً لهذه النصوص وحيث يكون الناقل قد استأجر الحاوية من الغير ليضعها تحت تصرف المرسل ويتسلمها منه بعد تعبنتها، فإن الشرط الذي يدرجه في سند الشحن ليدرأبه عن نفسه المسؤولية الناجمة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب في الحاوية يعتبر باطلاً. ومؤدى ذلك أن الناقل، كونه يتحمل في مواجهة المرسل إليه المسؤولية عن عيوب الحاوية مصدر الأضرار، لا يملك حينئذ سوى الرجوع بدعوى الضمان على الشركة المؤجرة للحاوية^(١). وقد أكد القضاء الفرنسي على هذا الرأي عندما رفض اعتبار تقديم الحاوية المعيبة خطأ من الغير يعفى الناقل من المسؤولية^(٢).

المطلب الثاني تعبئة الحاوية

يقصد بتعبئة الحاوية وضع أو شحن البضاعة بداخلها، ولهذه العملية أهمية خاصة تركز أساساً على شخص القائم بها وكيفية تنفيذها^(٣). وحتى يكتمل الهدف من تعبئة الحاوية ويحين الوقت بالسفينة لبدء رحلتها البحرية فإنه يلزم رص البضاعة داخل الحاوية، فالتعبئة والرص عمليتان ضروريتان لا تكتمل أولاهما إلا بإجراء الثانية.

وينبغي هنا عدم الخلط بين رص البضاعة داخل الحاوية ورص هذه الأخيرة مع غيرها من الحاويات على سطح السفينة. فالرص بمفهومه العام

(١) V. FOURNERIE, D. Veaux, op. cit. p. 20.

(٢) Cour de Rouen, 28 Février 2002, DMF 2002, p. 965.

(٣) جدير بالإشارة أن المنظمة البحرية الدولية قد ألقت الضوء حديثاً على مخاطر حوادث العمل التي تتسبب فيها الحاويات المحملة حملاً زائداً، وذلك في كافة مراحل النقل متعدد الوسائط. أنظر في هذه المخاطر: =

يعنى ترتيب الحاويات وتنظيمها على متن السفينة بطريقة معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الرحلة البحرية. والأصل أن الالتزام بالرص وفقا لهذا المفهوم يندرج ضمن الالتزامات التي يتحملها الناقل بمقتضى عقد النقل البحرى. بيد أنه لما كانت هذه العملية تتعلق بثبات السفينة وتوازنها فإنها تتم من الناحية الواقعية بمعرفة الربان إذ تدخل فى صميم وظيفته الفنية. وهو ملزم بمتابعة الإشراف عليها خلال الرحلة البحرية ويظل مسنولا عنها ولو تولاها تابعون للشاحن^(١). أما الرص فى مقام حديثنا هذا فهو يمثل مع تعبئة البضاعة فى الحاوية إحدى الخطوات الضرورية التي تسبق تسليم الحاوية ذاتها إلى الناقل وشحنها على السفينة.

هذا وتختلف الآثار القانونية المترتبة على تعبئة الحاوية بحسب ما إذا كان القائم بهذه العملية هو المرسل أم الناقل أم إحدى الشركات المتخصصة فى هذا المجال.

١٥- أولا: التعبئة بواسطة المرسل:

الغالب عملا أن المرسل هو الذى يقوم بعملية تعبئة البضاعة داخل الحاوية، ويحدث عادة أن يتم الإتفاق على إرسال الحاوية إلى المرسل وتركها لديه فترة زمنية محددة قبل أن يتسلمها منه الناقل معبأة بالبضائع تنفيذاً لعقد النقل البحرى المبرم بينهما.

=Chargement excessif des conteneurs, Bulletin de la Sécurité des navires, N° 15, 1988, WWW. tc. Ca/marine safety/Bulletins/1998/15 - f. htm.

(١) وقد صدرت بشأن القواعد الفنية للرص عدة معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن لعام ١٩٦٦ الخاصة بخطوط الشحن، والتي انضمت إليها مصر بالقرار الجمهورى رقم ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨.

وتدق المشكلة فى هذه الحالة عندما يتسبب خطأ التعبئة فى إلحاق أضرار بالبضاعة. فإذا كان المبدأ يقر عندئذ بمسئولية المرسل عن هذه الأضرار، إلا أن عدم وضوح سببها عند الوصول يميل بالمرسل إليه إلى سلوك الطريق المعتاد فى مثل هذه الأحوال ورفع الدعوى ضد الناقل. فوفقاً لنص المادة ٢٢٧ من التقنين البحرى "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى سلمها ...". كما نصت المادة ٢٢٩ على أن "يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة ١ من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لا يدل له أو لثابته أو لأحد تابعيه فيه".

وطبقاً لهذين النصين فإن إلزام الناقل البحرى هو بإلتزام بتحقيق نتيجة بحيث يكون مسئولاً عن عدم تحقيق النتيجة المرجوة، أى عن هلاك البضائع أو تلفها أو للتأخير فى تسليمها. ولا يبرأ الناقل من هذه المسئولية إلا إذا نجح فى نفي علاقة السببية بين خطئه والضرر الذى لحق بالشاحن. وهو لا يمكنه نفي علاقة السببية إلا بإثبات السبب الأجنبى، وذلك بأن يثبت أن الضرر يرجع إلى قوة قاهرة أو خطأ الشاحن أو عيب فى البضاعة أو خطأ الغير. وتقريراً على ذلك يجب على ناقل الحاوية، إن هو أراد دفع المسئولية عن نفسه فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالبضاعة الموجودة داخل الحاوية، أن يثبت العلاقة الحصرية بين هذه الأضرار وخطأ المرسل فى تعبئتها أو رصها^(١).

ويظل عبء الإثبات واقعاً على عاتق الناقل ولو تضمن سند الشحن شرطاً بعدم مسئوليته عن تعبئة و رص البضاعة فى الحاوية، حيث تقضى المادة

Cass. Com. 22 juin 1993. DMF 1994, p. 368.

(١) أنظر:

٢٣٦ من قانون التجارة البحرية بأن "يقع باطلا كل إتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ويكون موضوعه:

١- إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

٢- تعديل عبء الإثبات الذي يضعه القانون على عاتق الناقل ...".

ويخلص من النص السابق أن المشرع البحرى قد رتب جزاء البطلان المطلق على أى شرط من شروط الإعفاء من المسؤولية تتضمنه سندات الشحن ولو بطريق غير مباشر. فكان مسؤولية الناقل البحرى كما رسم المشرع حدودها تتعلق بالنظام العام، وبالتالي فإن أحكامها إلزامية لا يجوز الإتفاق على مخالفتها وإلا وقع هذا الإتفاق باطلا.

وتطبيقاً لما تقدم يتحمل المرسل كافة الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا ثبت حدوثها بسبب عدم قيامه بتثبيت هذه البضاعة داخل الحاوية^(١)، أو كانت ناجمة عن عدم أخذه فى الاعتبار درجة رطوبة البضاعة عند وضعها فى حاوية مغلقة بدون تهوية^(٢). كذلك يعد المرسل قد ارتكب خطأ يتحمل بمقتضاه الأضرار اللاحقة بالبضائع إذا كان قد قبل حاوية لا تصلح تماماً لنقل هذا النوع من البضائع. فمن المنطق عليه أن ملاءمة الحاوية لطبيعة وخصائص البضاعة المنقولة وقدرتها على حماية تلك البضاعة من المخاطر المرتبطة بظروف الرحلة البحرية، هو من الأمور المتروكة لتقدير المرسل الذى يتحمل عواقب

Cass.Com., 27 mars 1973: Bull. Civ. IV, n° 140: DMF 1973, p.466, (١)
note P.L.

Cass. Com. 20 Février 1990, Juris - Data n° 1990 - 000533; CA Paris, (٢)
5° ch. Sect. A, 23 oct. 2002: BTL 2002, p. 831.

قراره في النهاية^(١). وتقرّياً على ذلك قضى بمسئولية الشاحن عن وصول البضاعة المنقولة في الحاوية مصابة بالصدأ استناداً إلى أنه كان يتعين عليه، وهو يعلم سوء نوعية البضاعة، أن يختار طريقة أسرع للنقل أو يضمن إحاطتها بظروف مناخية أفضل^(٢).

وبرغم ما تقدم فقد يتولى المرسل عملية تعبئة البضائع داخل الحاوية وتكون الأضرار اللاحقة بها ناجمة عن خطأ شخصي من الناقل أو من أحد تابعيه الذي لم يتحقق مثلاً من سلامة رص الحاوية على السفينة. وقد يترافق خطأ المرسل في تعبئة الحاوية مع خطأ الناقل بما يضطر معه القاضي إلى تقسيم المسئولية عليهما^(٣).

وتقايدياً لتبعية الأضرار الناجمة عن الخطأ في تعبئة الحاوية جرت العادة على أن يشتمل التأمين الذي يعقده المرسل على البضاعة مخاطر تعبئتها داخل الحاوية، بيد أن الأمر مرجعه في النهاية وثيقة التأمين^(٤).

(١) CA Aix-en-Provence, 2^e ch. Civ., 27 Février 1997: Juris – Data n° 1997 – 057502

(٢) CA Rouen, 2^e ch. Civ., 28 oct. 1993, DMF 1994, p. 392. وأنظر أيضاً:

CA Montpellier, 1^{re} et 2^e ch. réunies, aud. Sol., 25 avril 1995, DMF 1995, p. 638, note Y. Tassel.

(٣) Cass. Com. 20 Février 1990: Juris – Data n° 1990 – 000463.

ففي إحدى الدعاوى كان المرسل قد قام بتعبئة بعض الثمار الاستوائية داخل الحاوية بشكل سيء في الوقت الذي أهمل فيه الناقل ما كلف به من مراقبة درجة الحرارة المحددة والحفاظ عليها في الحاوية أثناء الرحلة البحرية.

CA Rouen, 2^e ch. Civ., 23 mai 1991: BTL 1991, p. 607.

(٤) وتطبيقاً لذلك قضى بأن وثيقة التأمين على البضائع التي تستبعد ضمان الأضرار الناجمة عن التغليف السيء لا تغطي أي خسارة تنتج عن عدم تثبيت الصفائح بطريقة سليمة داخل الحاوية.

T. Com. Paris, 21 juin 1977, DMF 1978, p. 285.

ولا يقتصر ضمان المسئولية عن تعبئة الحاوية على مجرد التأمين بل قد يتكفل بهذا الضمان وكيل بالعمولة للنقل وهو الغالب عملاً. فواقع الأمر أن النهضة الحقيقية للوكالة بالعمولة للنقل لم تتحقق إلا مع ظهور الحاويات وزيادة الجوء إليها^(١). ومن بين الوظائف التي تختص بها الشركات العاملة في هذا المجال تجميع البضائع المتماثلة لشاحنين مختلفين والمتجهة إلى جهة واحدة، حيث يقوم الوكيل بالعمولة للنقل برصها داخل حاوية قبل نقلها وبصدر في المقابل لهؤلاء الشاحنين ما يسمى بسندات شحن من الباب إلى الباب *house bills of Lading*^(٢).

هذا وتخضع مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة الموجودة داخل الحاوية للقواعد العامة. فطبقاً لنص المادة ٢٨٧ من التقنين التجارى "يسأل الوكيل بالعمولة للنقل من وقت تسلمه الشئ موضوع النقل عن هلاكه كلياً أو جزئياً أو عن تلفه أو التأخير فى تسليمه". وعليه فمئذ لحظة تسلمه البضائع من الموكل الشاحن تبدأ التزامات الوكيل بالعمولة للنقل ومن بينها على وجه الخصوص إلتزامه بالتحقق من سلامة تعبئة البضائع ورصها داخل الحاوية^(٣).

وتطبيقاً لما تقدم يعتبر الوكيل مسئولاً عن أى إهمال فى أداء مهمته المتعلقة بتعبئة البضائع داخل الحاوية على أحسن وجه^(٤)، كما لو قصر مثلاً فى وضع أكياس صغيرة ذات طبيعة خاصة داخل الحاوية تحول دون تعفن

A. CHAO, Conteneur, Bilan de 25 ans de Pratique, B. T. 1993, P. 761. (١)

د. سوزان على حسن، الإطار القانونى للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٣، ص ١٦. (٢)

CA Rouen, 2^e ch. Civ., 27 mai 1999: Juris-Data N° 1999-164913 et 1999- 044030. (٣)

CA Paris 7 sept, 1995: Juris-Data N° 1995-023070. (٤)

البضاعة الموجودة بها^(١)، أو كان قد عبأ بضاعة باردة في حاوية لا تتناسب من حيث درجة حرارتها مع طبيعة البضاعة المنقولة^(٢).

ويستطيع الوكيل بالعمولة للنقل أن يتخلص من المسؤولية الملقاه على عاتقه إذا نجح في نفي علاقة السببية بين خطئه المفترض والضرر اللاحق بالبضاعة وذلك بإثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير (خطأ الربان على سبيل المثال)^(٣).

وقد يبدو اللبس ظاهراً لأول وهلة عند الحديث عن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في مواجهة الشاحن بسبب التداخل القانوني بين عقد الوكالة بالعمولة للنقل وعقد النقل البحري بواسطة الحاويات. ففضلاً عن إبرامه عقد النقل لحساب موكله، يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل بإتمام جميع العمليات اللازمة لعملية النقل^(٤) طبقاً للتعليمات الواردة إليه من موكله لاسيما اختيار الحاويات كأداة تغليف للبضاعة المراد نقلها. بل وحتى في ظل غياب هذه التعليمات أو عدم اشتغالها على استعمال الحاويات في عملية النقل فإن الوكيل بالعمولة للنقل، بوصفه محترفاً، يلتزم بتقديم النصيحة لموكله وحثه على استخدام الحاويات طالما أرتأى في عدم اللجوء إليها إضراراً بمصالح الموكل المرتبطة بالبضاعة.

ويعتبر الوكيل وفقاً لنص المادة ٢٧٧ من التقنين التجاري ضامناً لسلامة البضاعة موضوع النقل. والتزامه في هذا المقام هو التزام بتحقيق نتيجة

CA Rouen, 2^e ch. Civ., 12 juin 1997: Juris-Data N° 1997-055223. (١)

CA Paris, 5^e ch., 15 juin 1979, DMF 1980 p. 86. (٢)

CA Aix-en Provence, 2^e ch., 18 avril 1975. DMF 1975, p. 533. (٣)

المادة ٢٧٣ من التقنين التجاري. (٤)

معينة^(١) تتمثل في وصول البضاعة إلى المكان المحدد سليمة وفي الميعاد. وفي هذه الحالة تنشأ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل لحظة تسليمه الحاوية للناقل وتنتهى بمجرد تسليمها إلى المرسل إليه. ومن ثم إذا حدث الضرر اللاحق بالبضاعة في الفترة الفاصلة بين لحظة إبرام عقد النقل ولحظة تسليم الحاوية للناقل، فإن الوكيل بالعمولة للنقل يصبح مسئولاً مسؤولية شخصية في مواجهة الشاحن طالما ثبت أن البضائع كانت بحوزته في هذا الوقت^(٢).

١٦- ثانياً: التعبئة بواسطة الناقل:

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

وبرغم أن قرار تعبئة البضائع في حاوية وتحديد نوع هذه الأخيرة يملكه المرسل وحده، إلا أن الناقل يعتبر مسئولاً عما بيديه من نصائح في هذا الشأن إذا كان اتباعها هو الذي أدى إلى حدوث أضرار للبضاعة^(٣).

(١) د. على البارودي، ود. فريد العريضي، القانون التجاري، العقود التجارية وعمليات البنوك. دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤، ص ٢٥٤.

(٢) د. سوزان حسن، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٣) CA Aix-en Provence, 2^e ch. Com., 18 oct. 2000, Juris-Data N° 2000-153965.

١٧- ثالثاً: التعبئة بواسطة شركة متخصصة:

وأياً كان المسئول من أطراف عقد النقل عن تعبئة الحاوية فإن العمل يشهد عادة بقيام إحدى الشركات المتخصصة بهذه العملية^(١). فبعض أنواع البضائع لاسيما الأثاث والزجاج يحتاج عند تعبئتها ورصها داخل الحاوية إلى أدوات خاصة وعمال متخصصين علاوة على الدقة المطلوبة في التعامل معها، وهو ما لا يتوافر إلا لدى محترفي هذه العمليات.

وطبقاً للقواعد العامة تتحمل الشركة المكلفة بتعبئة الحاوية المسئولية عن أي أضرار تلحق بالبضاعة الموجودة داخل الحاوية إذا كانت ناجمة عن خطأ أحد تابعيها^(٢)، وتثور مسئولية هذه الشركة عندئذ سواء في مواجهة المرسل صاحب الحق في البضاعة أو وكيله بالعمولة للنقل.

ومن الطبيعي أن يخطر المرسل الشركة المذكورة بطبيعة البضاعة القابلة للالتهاب أو الانفجار أو الخطرة حتى يتسنى لها اتخاذ مآثره مناسباً من احتياطات وتدابير وقائية خلال عملية التعبئة. ومن ثم إذا لم تكن الشركة على بينة من الطبيعة الخطرة للبضاعة عند تعبئتها في الحاوية، فإن المسئولية عن الأضرار اللاحقة بهذه البضاعة إنما تنقسمها الشركة مع المرسل الذي لم يقوم بواجب الإخطار^(٣).

إما إذا لم يكن بالإمكان إصاق أي خطأ بالمرسل أثناء عملية التعبئة، فإن الشركة المكلفة بهذه العملية تسأل وحدها عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة

(١) وتتخذ هذه الشركات في الغالب شكل شركات نقل تباشر عملها بوجه عام في الموانئ، أو شركات متخصصة في نقل حاويات الأثاث.

(٢) CA Aix-en Provence, 23 Février 1994 DMF 1995. Somm. p. 326.

(٣) CA Paris, 5^e Ch., sect. A. 24 sept. 1991, Juris-Data N° 1991-023656.

نتيجة خطأ تابعيها دون أى أضرار أخرى يثبت وقوعها خلال عملية نقل الحاوية ذاتها. (١)

المبحث الثانى العمليات المعاصرة لتنفيذ العقد

المطلب الأول استلام الناقل للحاوية

بمجرد الانتهاء من التحضيرات السابقة تبدأ عمليات النقل البحرى للبضائع بواسطة الحاوية بتسلم الناقل هذه الأخيرة. وهناك تبدو جدة المشاكل التى يختص بها النقل بالحاويات نظراً لتسلم الناقل إياها مغلقة وغالبا مختومة فى الوقت الذى يكون فيه مسنولاً عن المحافظة على محتواها من البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه بالحالة التى وردت فى سند الشحن.

هذا ويتسلم الناقل الحاوية من الشاحن فى الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضى بهما العرف السائد فى ميناء الشحن إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك. (٢)

واستلام الحاوية، وهو عمل قانونى يختلف عن الشحن الذى هو مجرد عملية مادية، قد يكون سابقاً على الشحن إذا كان هذا الأخير على عاتق الناقل، أما إذا كان الاتفاق يقضى بتولى الشاحن عملية الشحن فيكون الاستلام لاحقاً له. (٣). وفى كل الأحوال تبرز أهمية الاستلام فى أنه يترتب عليه تغيير جوهرى

(١) CA Paris, 5^e Ch., sect. C, 28 nov. 1991, Juris-Data N° 1991-024462. (١)

(٢) المادة ٢١٨ من قانون التجارة البحرية.

(٣) وقد يحدث استلام فعلى للحاوية من جانب الناقل مع الاتفاق على اعتبار هذا الاستلام

على سبيل الوديعة لحين الشحن. وفى هذه الحالة تسرى على الحاوية خلال الفترة =

فى مراكز أطراف عقد النقل، إذ بتمامه يصبح الناقل مسؤولاً عن المحافظة على البضاعة لحين تسليمها إلى المرسل إليه فى ميناء الوصول.

ومن المسلم به أنه يشترط لبدء سريان أحكام مسؤولية الناقل البحرى التى أوردها قانون التجارة البحرى أن يتم استلام الناقل للحاوية فى ميناء الشحن^(١). أما إذا كان الاستلام قد حصل خارج دائرة ميناء الشحن حيث تتواجد مخازن الشاحن، فإن الناقل الحائز للحاوية يعد مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضائع داخل الحاوية قبيل دخولها ميناء الشحن، ولكن طبقاً للقواعد العامة لعقد النقل.

١٨- التزامات الشاحن:

ويثير استلام الناقل للحاوية مشاكل عديدة لاسيما وأن الشاحن هو الذى يتولى عادة تعبئة الحاوية بعيداً عن رقابة الناقل. فحتى يفى هذا الأخير بالتزامه المتعلق بإصدار سند الشحن، يقع على عاتق الشاحن واجب الإدلاء بالبيانات الخاصة بالبضاعة المجمعة داخل الحاوية. وتتبع المشكلة حينئذ عندما يتسلم الناقل الحاوية محصنة بختم الرصاص من قبل الشاحن فى الوقت الذى يتضمن فيه سند الشحن الذى يصدره بيانات الطرود أو البضاعة الموجودة بالداخل. وفى مثل هذه الحالة تقوم قرينة قانونية تتصل بمقتضاها واقعة إصدار سند الشحن بواقعة أخرى هى تسلم الناقل عدد الطرود أو الكراتين المذكورة فى هذا

=التى تلى ذلك الاستلام وحتى الشحن أحكام عقد الوديعة بما تسمح به من أعمال شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها بأقل من التحديد القانونى المقرر لمسؤولية الناقل البحرى.

انظر فى هذا المعنى د. كمال حمدى، القانون البحرى، الطبعة الثانية ٢٠٠٠، منشأة المعارف، ص ٤٩٢.

(١) المادة ٢٢٧، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرى.

السند^(١)، بحيث يؤدي حدوث الواقعة الأولى إلى لزوم وقوع الأخرى من دون قبول إداء الناقل على وجه الإجمال بتسلمه حاوية مختومة بغير علم لمحتواها. وإذا كان صحيحاً أن الناقل يحتفظ من حيث المبدأ بحقه في التحقق من صحة بيانات الشاحن ومطابقتها للبضائع باعتبار أنه في النهاية مسنول عن تسلم تلك البضائع بحالتها المبينة في سند الشحن، إلا أن مهمة الناقل، وخصوصاً في مجال النقل بالحاويات، تبدو صعبة من الناحية العملية، إذ قد لا يوجد لديه الوقت الكافي أو الإمكانيات اللازمة لفحص البضاعة لاسيما وأن عملية الشحن يجب أن تجري بسرعة حتى لا تظل البضاعة على رصيف القيام فترة طويلة وحتى لا تعطل السفينة عن السفر.

خلاصة القول إذاً أن ناقل الحاوية يلتزم أساساً بإصدار سند شحن نظيف، وهو يعد مسنولاً فيما لو لم يتم بتسليم محتواها من البضائع إلى المرسل إليه كما هي مبينة في سند الشحن. ولما كان هذا الالتزام يعتمد في تنفيذه على بيانات البضاعة التي يقدمها الشاحن، فقد أوجب المشرع على هذا الأخير تقديم بيانات صحيحة ودقيقة عن أي بضاعة يتسلمها منه الناقل لشحنها على السفينة ورتب جزاء مخالفة هذا الالتزام. فطبقاً لنص المادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية " إذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات".

ونخلص من هذا النص أنه إذا قدم الشاحن عمداً بياناً غير صحيح عن البضاعة، كان جزاؤه إعفاء الناقل تماماً من المسؤولية. وينطبق هذا الجزاء المدني ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أي صلة بتحقيق الضرر، ولو كان قد

CA Rouen, 2^e ch. civ., 7 décembre 2000, Juris-Data N° 2000-151563. (١)

أدرج فى سند الشحن لا بقصد غش الناقل ولكن لأسباب أخرى جمركية أو مالية^(١).

والأمر لا يتعلق فحسب بجزء مدنى يتحملة الشاحن سبب النية تجاه الناقل، بل قد يتعرض هذا الشاحن لجزاء جنائى فى مواجهة السلطة العامة إذا ثبت من خلال مباشرة الجمارك لحقها فى فحص وإفراغ الحاوية أنها تحتوى على مواد غير مشروعة كالمخدرات مثلاً^(٢).

١٩ - التزامات الناقل:

وبرغم أهمية التزام الشاحن بذكر بيانات صحيحة فى سند الشحن عن محتوى الحاوية لحظة تسليمها بواسطة الناقل، فإن أكثر الالتزامات التى تقرضها واقعة التسلم هذه تقع على عاتق الناقل.

وبدءة نؤكد القول مرة أخرى بأن عقد النقل البحرى - وعلى ماجرى به قضاء محكمة النقض المصرية - لا ينقضى ولا تنتهى به مسنولية الناقل فى جميع الأحوال إلا بتسليم الرسالة موضوع الشحن إلى المرسل إليه أو نائبه تسليمياً فعلياً^(٣). بعبارة أخرى تظل مسنولية الناقل البحرى قائمة حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه كاملة وسليمة^(٤). وتطبقاً لذلك إذا كان الناقل قد تسلم من المرسل عدداً من الحاويات ولم يتمكن من شحنها جميعاً على نفس السفينة فإنه يتوجب عليه السعى وراء شحن المتبقى منها على سفينة أخرى فى أقرب وقت

(١) د. مصطفى طه، القانون البحرى، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٠، ص ٣٣١.

(٢) CA Aix-en Provence, ch. corr., 19 avril 1999, Juris-Data No 1999-043237.

(٣) نقض رقم ٣٥ سنة ٥٥ ق جلسة ١٩٩٠/٥/٧.

(٤) نقض رقم ١١٠٤ سنة ٥٦ ق جلسة ١٩٩٣/٤/١٢.

ممكن، وذلك مع اتخاذ كافة التدابير الاحتياطية اللازمة في مثل هذه الحالة خاصة إذا تعلق الأمر بحاويات مبردة^(١).

كذلك فمن المسلم به أن لكل سفينة حمولة محددة يتعين على المالك الراغب في تسجيل سفينته إدراجها في الطلب الذى يقدمه إلى السلطة المختصة^(٢)، كما يتعين على المالك أيضا حفر الحمولة الصافية لسفينته على كمرها الرئيسى^(٣). وتوجب بعض التشريعات الأجنبية على ربان السفينة أن يمسك بجانب أوراقها التقليدية المحددة لذاتيتها^(٤) شهادات ومستندات فنية أخرى أهمها Certificat de Franc-Bord والتي تضمن تطابق خطوط الشحن الموجودة على جانب السفينة، وهى خطوط تبين الحد الأقصى للشحنة التى يجوز للسفينة حملها تبعا للمكان والزمان^(٥).

وتفريعا على ماتقدم يجب على الناقل ألا يتسلم سوى الحاويات المنصوص عليها فى أمر الشحن، ومن ثم فهو ملزم برفض استلام أى حاوية أخرى إضافية إذا بد له أن شحنها ورسها على متن السفينة قد يشكلان خطرا على سلامتها أو سلامة الرسالة البحرية فى مجموعها^(٦). ويستعين الناقل (أو الربان) فى العمل بقائمة الشحن La List de chargement^(٧) التى تسلم إليه

CA Dijon, 1^{er} décembre 1987, DMF 1989, p. 160, obs. P. Bonassies. (١)

المادة ٦ من قانون تسجيل السفن رقم ٤٨ لسنة ١٩٤٩. (٢)

المادة ٨ من القانون السابق. (٣)

مثل سند التمليك البحرى ودفتر البحارة وترخيص الملاحة. (٤)

R. Gouilloud, op.cit, p. 62. (٥)

انظر فى ذات الناحية: (٦)

CA Toulouse, 2^e ch., sect. 1, 5 sept. 2001, Juris-Data N° 2001-165034 et N° 2001-174358.

بعبارة أخرى "المانيستو" "Le manifeste"، وهى قائمة تتضمن فهرسا بمفردات البضائع المشحونة على ظهر السفينة. وتؤدى هذه القائمة من ناحية أخرى دورا هاما فى تسهيل عملية تحصيل الرسوم الجمركية. (٧)

لمراجعة ومراقبة الحاويات المشحونة، وبالتالي يستطيع عند وقوع أى ضرر الاستناد إلى هذه القائمة لدفع المسؤولية عن نفسه ولصقها بمقاول الشحن والتفريغ بل والاحتفاظ بحقه فى الرجوع على هذا الأخير^(١).

وتتخذ مشاكل تسلم البضاعة فى ميناء الشحن بعدا أكبر فى النقل بواسطة الحاويات حيث يتسم هذا النوع من النقل ببعض الخصائص التى غيرت بطبيعة الحال من شكل ممارسة الناقل لحقوقه وجزاء إخلاله بالالتزامات المفروضة عليه. وتثور بهذه المناسبة مشكلتان رئيسيتان تتعلق الأولى بمراقبة الحاوية، والثانية بما يترتب على هذه المراقبة من تحفظات للناقل على ذلك المحتوى.

٢٠ - أولا: مراقبة الحاوية:

الأصل، كما سبق القول، أن يقوم الشاحن أو وكيله بالعمولة بتعبئة الحاوية ليتسلمها منه الناقل بعد ذلك مغلقة بالأختام. وفى هذه اللحظة تبدأ أولى خطوات المراقبة والفحص من جانب الناقل، إذ يتعين عليه التأكد من تطابق عدد الأختام الموجودة على الحاوية مع العدد المشار إليه فى سند الشحن^(٢).

ويثور التساؤل بمجرد تسلم الناقل للحاوية عما إذا كان يمكنه التحقق الفورى من صحة بيانات الشاحن المتعلقة بالبضاعة المحواة. وردا على هذا التساؤل لا أحد يستطيع إنكار حق الناقل أو وكيله فى مباشرة تلك المهمة لأنه مسئول فى النهاية عن تسليم البضاعة بحالتها المدرجة فى سند الشحن. بيد أن هذا الحق يظل فرضا نظريا يصعب تفعيله من الناحية العملية خصوصا إذا

CA Rouen, 2^e ch. civ. 26 nov. 1998. navire hamburg senator, DMF (١)
1999, p. 327. Obs. cl. Humann; Juris-Data N° 1998-953572.

cass. com. 18 Janvier 1994, DMF 1994, p. 947. (٢)

كانت الحاوية قد سلمت إلى الناقل بعد تعبئتها بواسطة الشاحن. فليس من المعقول في شئٍ والحاوية معدة للشحن أن يطلب من الناقل إفراغها وبسط محتوياتها من البضائع بالكامل على رصيف الميناء، وذلك للتحقق من صحة بيانات الشاحن^(١).

وقد كان لتلك الصعوبة العملية أثرها المنطقي في إتجاه بعض الأحكام الفرنسية إلى مساندة الناقل في دحض القرينة التي تقضى بالتطابق بين البضاعة المشحونة في الحاوية وتلك المذكورة في سند الشحن ولو لم يستطع إثبات العكس، إذ يكفيه عذرا في هذا المقام إثبات استحالة أو صعوبة التحقق من محتوى الحاوية أو بعبارة أخرى إثبات عدم توافر الوسائل العادية للتحقق من بيانات الشاحن عن البضاعة^(٢).

هذا الواقع العملي الذي ترجمته صعوبة تحقق الناقل من محتوى الحاوية فور تسلمه لها لم يحل دون وجود إتجاه مغاير في القضاء الفرنسي. فقد سلكت غالبية الأحكام هناك موقفاً متشدداً تجاه الناقل يقر بخطئه في كل مرة لا يقوم فيها بمراقبة وزن الحاوية. وبرغم أن الحل المتقدم تدعمه محكمة النقض الفرنسية^(٣) وتشهد بفائدته بعض الأمثلة التي أفرزها الواقع، إلا أنه مثار تحفظ. بتعبير آخر إذا كان صحيحاً أن وزن الحاوية يمثل في بعض الأحيان أهمية كبيرة للناقل توجب عليه التدقيق في الأمر^(٤)، فإن التركيز على هذا

Veaux-Fournerie, D. Veaux, op.cit., p. 23. (١)

CA Paris, 5^e ch., Sect. A. 19 Juin 1990, Juris-Data N° 1990-022342; (٢)

CA Paris 5^e ch., Set B, 27 mars 1992, Juris-Data N° 1992-020840.

Cass.Com., 12 oct. 1993; BTL 1993, P.756; Cass.Com., 14 avril 1992, (٣)

Bull. Civ. IV, N° 166; BTL 1992, p. 705.

CA Aix-en-Provence, 2e ch. Civ., 14 Sept. 2001, DMF 2002, p. 594 (٤)

note Y. Tassel.=

الوزن وتعميم مراقبته بشكل نظامي بالنسبة لكل الحاويات عند تسلمها ينذر
حتما بمشاكل عملية لا يمكن تجاهلها^(١).

يضاف إلى ماسبق أن الناقل ملزم في ميناء الوصول بتسليم البضاعة
الموجودة داخل الحاوية بحالتها المذكورة في سند الشحن، وذلك بغض النظر
عن وزن تلك الحاوية. أكثر من هذا فإن مراقبة وزن الحاوية لاتفضى عادة إلى
نتيجة مفيدة لأن الشاحن غالبا ما يعتمد الإدلاء بتصريحات خاطئة عن حالة أو
طبيعة البضاعة وليس عن وزن الحاوية التي تغلفها^(٢).

ومما قد يؤكد على معقولية المبررات السابقة أن المحاكم الفرنسية،
وهي تتسبب للناقل خطأ عدم مراقبته لوزن الحاوية، تكشف كثيرا عن خطئه
أيضا في حالات أخرى كما لو لم يتحقق من درجة الحرارة الداخلية للحاوية
المبردة عند تسلمها^(٣). وفي إطار النقل متعدد الوسائط يعتبر الناقل متسلم
الحاوية على خطأ إذا لم يتحقق من سلامة الأختام الأصلية وعدم المساس بها،
لاسيما وأن وجود هذه الأختام سليمة لايشكل في حد ذاته ضمانا مطلقة لعدم
العبث بالحاوية ولايثبت عدم تعرض محتوياتها للسرقة^(٤). كذلك وفي ذات

=في هذه القضية كانت سندات الشحن تشير إلى ١٣ حاوية يفترض احتوائها على
خمسة آلاف كرتونة ملابس بوزن إجمالي ٥٠ طن، ولكن عند فتح الحاويات تبين
أنها لاتحتوي إلا على كرتين فارغة.

(١) P. Pestel-Debord, Conteneurs et Jurisprudence, MM. Les transitaires
à vos balances, BTL 1991, p. 348.

(٢) CA Paris, 7^e ch., Sect. B, 6 Novembre 1991, Juris-Data N° 1991-
024345.

(٣) CA Paris, 5^e ch. Sect. C, 14 Février 1991, Juris-Data N° 1991-020221.

(٤) CA Rouen. 2^e ch. Civ., 7 décembre 2000, DMF 2001, p. 585, obs.
R.Achard; CA Rouen, 2^e ch. Civ., 4 avril 1996. Juris-Data No 1996-
041843; CA Rouen, 2^e ch. Civ., 8 Septembre 1994, DMF 1994.
P.883, obs. Y. Tassel; CA Rouen, 2^e ch. Civ., 14 avril 1994, DMF
1995, P. 380; T. com. Marseille. 23 avril 1991, BTL 1991, p. 766.

إطار النقل متعدد الوسائط قد يثبت الخطأ في جانب الوكيل بالعمولة للنقل وليس الناقل إذا لم يتم الأول باتخاذ كافة الإجراءات الاحتياطية لتفادي أى ضرر يمكن حدوثه^(١).

صفوة القول إذا أن تعبئة الحاوية بواسطة الشاحن أو وكيله على النحو الذى تتأهب معه للشحن يحول عملاً دون مراقبة محتوياتها من جانب الناقل لدى تسلمه لها ويوصد جوانبها أمام محاولة إفراغها للتأكد من صحة بيانات الشاحن الخاصة بالبضائع. لذا وبهدف إزالة هذا التعارض فقد يكون من المناسب إحلال المراقبة السابقة على تسلم الحاوية محل المراقبة المعاصرة له بحيث يكون للناقل ممثل يتواجد أثناء تعبئة الحاوية^(٢). وتقتصر مهمة الوكيل حينئذ على مراقبة وفحص البضاعة أثناء دخولها فى الحاوية ليضع تقريره بعد ذلك نصب عيني الناقل قبيل إصدار الأخير لسند الشحن.

مثل هذا الاجراء قد يؤدي بطبيعة الحال إلى زيادة إضافية لنفقات الناقل خاصة إذا كانت التعبئة لا تتم داخل حرم الميناء بل فى مخازن الشاحن بالخارج. ومع ذلك فمما يخفف من تلك النفقات تولى أمين السفينة القيام بهذه المهمة ضمن الالتزامات التعاقدية الملقاة على عاتقه.

CA Paris, 5^e ch. Sect. A, 31 mai 2000, Juris-Data N° 2000-124939. (١)

وفى هذه الدعوى كان الوكيل بالعمولة للنقل قد أبلغ عبر مكتب قبطان الميناء عند تسلم الحاويات إثر نقلها برا بوجود تسرب من حاويات تحتوى على زيوت وشحوم، وبدلاً من استبدال الحاويات اكتفى الوكيل بالعمولة بتغطيتها بغلاف بلاستيكي. وقد أدى ذلك إلى نشوب حريق فى القاطرات أثناء النقل البرى وتدمير البضائع التى كانت تحملها.

CA Rouen. 2^e ch. civ., 17 Novembre 1988, DMF 1990, somm.p.327. (٢)

أيا ما كان الأمر إذا تعذر على الناقل أو وكيله إجراء المراقبة اللازمة فبدهى، والحال كذلك، أن تكون غايته هي إعفاء نفسه من أى مسئولية محتملة ووسيلته في ذلك إدراج بعض التحفظات في سند الشحن.

٢١ - ثانيا: تحفظات الناقل على البضاعة المحواة في سند الشحن:

ترتبط التحفظات التي درج الربانة على تدوينها في سند الشحن منذ فترة طويلة مع ضرورة تعيين البضاعة المطلوب نقلها في هذا الصك. فسند الشحن، في الأساس كما هو معروف، إيصال يصدره الربان بالبضاعة التي تسلمها وجرى شحنها على السفينة. لذا فبدهى أن يندرج ضمن بياناته تعيين للبضاعة المشحونة من حيث نوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها.

وتنص المادة ٢٠٠ (ب) من قانون التجارة البحرية على أن يذكر في سند الشحن صفات البضاعة كما دونها الشاحن، وخصوصا طبيعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها والعلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها. كما يجب طبقا للمادة ٢٠١ من القانون المذكور أن تكون العلامات الموضوعه على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة.

ومن المسلم به أن البيانات التي يقدمها الشاحن عن البضاعة تمثل أهمية كبيرة، إذ يتم حساب أجره النقل عادة على أساس هذه البيانات، وعلى نفس الأساس أيضا يقدر المرسل إليه قيمة التعويضات المطلوبة من الناقل بسبب هلاك البضاعة أو تلفها.

ولما كان التحقق من بيانات الشاحن ليس سهلا ميسورا في العمل نظرا للسرعة التي تحيط بعملية الشحن، فقد ظهرت الحاجة إلى إقران تلك البيانات

ببعض التحفظات^(١) من جانب الناقل بغية درء مسئوليته العقدية حال اكتشاف ضرر بالبضاعة عند التسليم، أو على الأقل التخفيف من هذه المسؤولية.

أردنا من التذكير بالقواعد السابقة القول بأن وسيلة التحفظات التي يبيدها الناقل في سند الشحن تعود بأدراجها إلى ما قبل ظهور الحاويات حيث كانت تفرض نفسها في حالة أى تغليف تقليدى يصعب التحقق من محتواه قبل شحنه^(٢). ومع ذلك فإن ظهور الحاويات ونمو استخدامها فى النقل البحرى ساهم بقوة فى تحول تلك الصعوبة إلى استحالة عملية لاسيما إذا كانت الحاوية تشتمل على بضائع مختلفة. ومن ضمن التحفظات الشائعة والمتعارف عليها حتى اليوم "ذكر أنها تحتوى" "Said to contain"، "Que dit contenir"، أو "حسب قول الشاحن" "que dit être" "Said to be"، وفيما يتعلق بسندات الشحن الخاصة بالحاويات يدرج عادة عبارة "استحالة الفحص" "Vérification impossible"^(٣).

وقد كان منتظرا من ناقل الحاويات أن يستعملوا تحفظاتهم على البضاعة المحواة فى إطارها الطبيعى المعنى بحمايتهم، لكن إدراج هذه

(١) ويعبر عن هذه التحفظات باللغة الانجليزية:

"Said to be" "Weight, measure, quantity, contents, Value unknown".

وباللغة الفرنسية:

"Que dit être" "Poids non vérifié" "Poids inconnu" "Sans approuver".

(٢) Pierre-Yves NICOLAS, Point de vue hérétique sur les réserves" Said to contain" en droit maritime français, DMF 1996, p. 883.

(٣) انظر فى تطبيق مثل هذه الشروط داخل مجال النقل بواسطة الحاويات:

Philippe GODIN, Transport par conteneurs: La Clause "Said to contain", DMF 1980, p. 67.

التحفظات في سندات الشحن بشكل تعسفي وعشوائي وبدون مبررات واضحة
أو كافية جعل المحاكم تداوم على إبطالها تلقائياً^(١).

وفي حين أن موقف القضاء من تلك المسألة يصب في مصلحة
الشاحنين، لم يكن من الإنصاف إرغام الناقل على تمرير تصريحات الشاحن
عن البضائع وعيانه مغمضتان. من أجل ذلك سعى المشرع الدولي منذ فترة
طويلة إلى وضع نظام موحد لمسئولية الناقل البحري هدف من ورائه إلى إقامة
التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين البحريين من ناحية وللمستعملي
المسفينة شاحني البضائع من ناحية أخرى. وقد بدت إحدى دعائم هذا النظام من
خلال الحل للوسط الذي أتت به معاهدة سندات الشحن عام ١٩٢٤ حيث نصت
المادة الثالثة، فقرة ثالثة، منها على أنه " ليس النقل أو الربران أو وكيل الناقل
ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو
وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع
المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها".

وبتبنيها حكم الفقرة السابقة أوجبت المادة ٢٠٥ من التقنين البحري
المصري، في فقرتها الأولى، على الناقل (أو الربران) أن يذكر في سند الشحن
صفات البضاعة بناء على البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن إليه قبل الشحن.
ويجب أن تكون العلامات الموضوعية على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع
بحيث تبقى دائماً سهلة القراءة حتى نهاية الرحلة البحرية^(٢). وعليه يقع على
الناقل أو الربران واجب التحقق من صحة بيانات الشاحن الخاصة بالبضاعة،
ولا يجوز له أن يضمن سند الشحن أي تحفظات في هذا الشأن إلا في حالتين

(١) CA Rouen. 2^e ch. Civ., 21 Mars 1985, DMF 1985, somm. P. 751; CA Paris, 5^e ch. Sect. A, 13 décembre 1995. BTL 1996, p. 369.

(٢) المادة ٢٠١ من قانون التجارة البحرية.

على وجه التحديد: الأولى، إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة البيانات التي قدمها الشاحن عن البضاعة. والثانية، إذا لم تتوفر لدى الناقل الوسائل العادية للتأكد من تلك البيانات. يفهم من ذلك إذن أنه فيما عدا هاتين الحالتين فإن أى تحفظات يبديها الناقل فى سند الشحن مآلها البطلان، فلا أثر لها على مسنوليته تجاه الشاحن.

ويجب على الناقل أن يذكر فى سند الشحن الأسباب الجدية التى دعتة إلى الشك فى صحة بيانات الشاحن أو عدم توافر الوسائل العادية للتحقق منها. كما يقع عليه عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات. فإذا عجز عن تقديم دليل الإثبات لم يكن للتحفظ الذى أورده أى اعتبار أو أثر فى رفع المسؤولية عن عاتقه.

أما إذا نجح الناقل فى إثبات وجود أسباب جدية للشك فى البضاعة أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة البيانات الخاصة بها، انتقل عبء الإثبات إلى الشاحن أو المرسل إليه. بتعبير آخر يجوز للشاحن أو المرسل إليه، رغم تحفظات الناقل على البضاعة وإثباته صحتها، أن يقيم الدليل على حالة البضاعة عند الشحن ووزنها الحقيقى أو عددها وأن خطأ الناقل أو تابعيه هو السبب فيما حدث من عجز أو تلف، وله فى سبيل هذا الإثبات أن يسلك كافة الطرق الممكنة.

وقد أجازت معاهدة هامبورج بدورها أن يتضمن سند الشحن تحفظات تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع أو علاماتها الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزنها أو كميتها إذا كان الناقل يعلم أن البيانات التى قدمها الشاحن غير مطابقة للبضائع، أو إذا كانت لديه أسباب معقولة تحمله على الشك فى صحة هذه البيانات، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من هذه البيانات

وعلى الناقل أن يضمن سند الشحن أوجه عدم صحة البيانات أو الأسباب التي حملته على الشك فيها، أو عدم توافر وسائل التحقق منها^(١).

وبالنظر لتطبيق النصوص السابقة على الحاويات نرى القضاء متشددا مع الناقلين في قبول تحفظاتهم المتعلقة بالبضاعة المحواة، وذلك ارتكانا إلى ما يبدونه من أسباب تبرر هذه التحفظات. وعليه تعد باطلة كافة التحفظات التقليدية والمألوفة التي يضعها الناقل في سند الشحن باقتضاب دون مسببات واضحة مثل " ذكر أنها تحوى"^(٢)، أو " حسب قول الشاحن " " ذكر أنها"^(٣)، أو "تحميل وإحصاء الشاحن"^(٤) "Shippers Load and count". فمثل هذه التحفظات، وهي ترد في صورة عامة مطلقة، ليس لها أي أثر في إهدار أو تقويض حجية سند الشحن في الإثبات بالنسبة لبيانات البضاعة المذكورة فيه.

ويجب على الناقل أن يبرز صراحة في سند الشحن الأسباب التي حملته على إيداء تحفظاته على البضاعة المحواة حتى ولو كانت هذه الأسباب مفهومة ضمنا كما هو الحال في تسلمه الحاوية معبأة بالبضائع ومغلقة بالأختام^(٥). وإذا أورد الناقل تحفظا في سند الشحن وذكر أنه لم يتحقق من محتوى الحاوية، فإن هذا التحفظ يصبح لغوا ومن ثم باطلا، إذ يتوجب عليه

(١) المادة ١٦، فقرة أولى، من معاهدة هامبورج.

(٢) Cass. Com. 29 janvier 1980, Bull. Civ. IV, N° 48; JCP G 1980, II, 19388, note R. Rodière; D. 1980, inf.rap. p. 328; DMF 1981, p. 267, comm. R. Achard; DMF 1981, p. 261.

انظر تعليقا على هذا الحكم:

Raymond Achard, Nouveaux commentaires sur la clause " Said to Contain", (L'arrêt de la cour de cassation du 29 janvier 1980, navire "Amerian-LEGACY"), DMF 1981, p. 259.

(٣) Cass. Com. 22 Février 1983, Bull. Civ. IV, N° 77.

(٤) CA Rouen. 2^e ch. Civ., 14 avril 1994, DMF 1995, p. 380.

(٥) T. com. Paris, 25 Sept. 1991, BTL 1992, p. 68.

ايضاح السبب الذى حال دون فحص الحاوية^(١). ولايختلف الحكم إذا كان التحفظ قد أشار إلى قيام الشاحن بتعبئة الحاوية وأن الناقل لم يراقب البضاعة الموجودة بداخلها^(٢).

وإذا كان تسلم الناقل للحاوية فى ميناء القيام غالباً مايقترن ببعض التحفظات، فإن التصريح بأسباب هذه التحفظات فى سند الشحن وقناعة القاضى بها له بلا شك جدواه عند الوصول. بعبارة أخرى إذا لم يقبل المرسل إليه أو مؤمنه حالة الحاوية أو البضاعة المعبأة بداخلها بعد وصولها إلى الميناء المقصود، فإن تحفظات الناقل تلعب حينئذ دوراً مؤثراً فى مسألة الإثبات عماد المسئولية ودفة تحديد الشخص المسنول.

أما إذا تسلم الناقل الحاوية دون أن يضمن سند الشحن أى تحفظ بشأن البيانات المتعلقة بالبضاعة أو كانت التحفظات التى أباها باطلة، فذلك مفاده فتح الطريق أمام القرينة التى بموجبها يفترض تسلم الناقل للبضاعة بأوصافها المذكورة فى سند الشحن تبعاً لتصريحات الشاحن^(٣). وتظل لهذه القرينة

T. com. Marseille, 27 avril 1976, DMF 1976, p. 610. (١)

CA Paris, 5^e ch., sect. A, 13 décembre 1995, BTL 1996, p. 369; DMF 1996, p. 923, obs. p.-Y. Nicolas; cass. Com., 2 décembre 1963, DMF 1964, p. 206. (٢)

CA Aix-en-provence 13 Janvier 1984, DMF 1984, p. 467, note R.Achard. (٣)

وتطبيقاً لذلك أيضاً فقد قضى بأن درجة الحرارة الزائدة داخل الحاوية المعبأة بالليمون الهندى لايعفى الناقل البحرى من المسئولية عن الأضرار اللاحقة بالشحنة طالما أنه لم يبد أى تحفظات سليمة عند تسلمه الحاوية.

CA Paris, 5^e ch., set. B. 18 Juin 1998, Juris-Data N° 1998-023936; CA Versailles, 25 mai 2000, Juris-Data N° 2000-133958; CA Versailles, 27 avril 2000, juris-Data N° 2000-112612.

فعاليتها فى النقل متعدد الوسائط حيث يتسلم الناقل الحاوية من ناقل سابق دون إبداء أى تحفظات صحيحة^(١).

على أن القرينة السابقة لاتعدو أن تكون بسيطة يجوز للناقل إثبات عكسها رغم صعوبة ذلك فى معظم الأحيان^(٢)، إذ يتوجب عليه حينئذ إقامة الدليل على أن الضرر الواقع للبضاعة غير ناشئ عن فعله أو أنه لم يكن واضحا وقتما تسلّم الحاوية^(٣).

وبوجه عام يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية إذا نجح فى نفي علاقة السببية بين خطئه المتمثل فى عدم تحقق النتيجة المقصودة من عقد النقل وبين الضرر الذى لحق بالشاحن^(٤). وهو لايمكنه نفي علاقة السببية إلا بإثبات للسبب الأجنبى.

وتطبيقا لذلك ترتفع المسؤولية عن الناقل البحرى للحاوية إذا أثبت أن ثم عيب ذاتى فى البضاعة المحوارة قبل شحنها هو الذى أدى إلى إلحاق الضرر

(١) CA Aix-en-Provence, 2^e ch., Février 1990, Juris-Data N° 1990-046335.

وانظر أيضا:

CA Rouen, 2^e ch. civ., 25 août 1993, Juris-Data N° 1993-044767.

(٢) CA Rennes, 28 mai 1986, DMF 1987, somm. p. 723 et 1988 p. 150, obs. P. Bonassies.

(٣) Cass. Com., 16 Février 1988, Bull. Civ. IV, N° 74; JCP G 1989, II 21200, note R. Achard; DMF 1989, p. 150, obs. P. Bonassies.

(٤) انظر فى ربط الضرر بإحدى حالات الإعفاء من المسؤولية:
Cass. Com. 22 Février 1983, navire Bordabekoa, BTL 1983, p. 552;
DMF 1994, p. 166, obs. P. Bonassies; Bull. Civ. IV, N° 76.

بها^(١). ولا محل أيضا لمساءلة الناقل عما أصاب البضاعة من ضرر إذا أثبت ان هذا الضرر يرجع حدوثه إلى خطأ الشاحن كما لو قدم الأخير مثلاً حاوية معيبة^(٢)، أو عبأ البضاعة في درجة حرارة مرتفعة^(٣) أو رطوبة زائدة^(٤) لا تتناسب البتة مع طبيعتها^(٥)، أو قام بتعبئتها ورسها داخل الحاوية بشكل متلاحم، أو أهمل في إجراء المعالجة الصحية اللازمة للبضاعة^(٦) أو في المراقبة الأولية لنظام تبريد الحاوية^(٧)، أو وافق على قبول حاوية لا تتلاءم ظاهرياً مع البضاعة المراد نقلها^(٨) أي غير مستوفية عموماً للشروط التي تتطلبها البضاعة المشحونة^(٩).

Cass. Com. 5 mars 1996, DMF 1996, p. 507 Litchis; CA Versailles, 12^e ch. sect. 2, 27 avril 2000, Juris-Data N° 2000-112612, avocats; CA Paris, 5^e ch., sect. A. 2 avril 1997, Juris-Data N° 1997-021045, mangues Fraiches; CA Rouen, 2^e ch., civ., 2 mai 1996, Juris-Data No 1996-043795 sacs de cacao. (١)

Cass. Com., 27 oct. 1998, Navire Bo Johnson, DMF 1999, p. 608. (٢)

CA Rouen, 2^e ch. civ., 26 Juin 1997, Juris-Data No 1997-057717; CA Rouen, 2^e ch. civ., 3 Juin 1999, Juris-Data N° 1999-125605. (٣)

CA Rouen, 2^e ch. civ., 8 sept. 1994, café Robusta, DMF 1995, p. 883, obs. Y. T. (٤)

كما لو تعلق الأمر بشحنة أسماك على سبيل المثال. (٥)

CA Rouen, 2^e ch. civ., 30 novembre 2000, Juris-Fata N° 2000-136601. (٦)

CA Paris, 5^e ch., sect. A, 2 Juillet 1997, Juris-Data N° 1997-022214. (٧)

CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 27 Février 1997, Juris-Data N° 1997-057502. (٨)

CA Versailles, 12^e ch., sect. 2, 15 janvier 1998, Juris-Data N° 1998-040037. (٩)

وانظر في المزيد من أسباب دفع مسؤولية الناقل البحري:

CA Lyon. 3^e ch., 25 Novembre 1994, Juris-Data N° 1994-050988.

وجدير بالإشارة أن الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية قد يحدث نتيجة بعض الظروف المجتمعة التي يشكل بعضها حالات إعفاء للناقل البحري من المسؤولية:

Cass. Com., 5 mars 1996, DMF 1996, p. 507, rapp. J.-P.Rémery.

وقد خلصت محكمة النقض الفرنسية إلى تأكيد ماتقدم، فأوضحت أن غياب أى تحفظ من جانب الناقل لدى تسلمه الحاوية لايحول مطلقا دون حقه فى إثبات علاقة السببية بين الضرر اللاحق بالبضاعة وبين أحد الأسباب المؤدية لإعفائه كليا أو جزئيا من المسؤولية. يستثنى من ذلك فقط الحالة التى يتخلف فيها الناقل عن ذكر تحفظ خاص بعيب فى البضاعة محط علمه أو كان واجبا عليه العلم به عند إصدار سند الشحن^(١).

ويحدث أحيانا من الناحية العملية أن تتم الاستعانة بخبير متخصص يعهد إليه بتقصى وتأكيد وجود السبب الأجنبى للضرر^(٢). بيد أن عبء الإثبات يظل فى الأصل قائما على عاتق الناقل، فهو الذى يقع عليه إقامة الدليل على نشأة الضرر نتيجة سبب لادخل لإرادته فيه، وله فى سبيل الوصول لهذا الإثبات الالتجاء إلى كافة الطرق الممكنة بما فى ذلك القرائن^(٣).

Cass. Com., 15 mai 2001: Juris-Data N° 2001-09744;

(١)

وانظر أيضا فى نفس المعنى:

Cass. Com., 27 oct. 1998, navire BO Johnson, DMF 1999, p. 608; cass, com., 11 mai 1993, BTL 1993, P. 403; Juris-Data N° 1993-01151; CA Rouen, 2^e ch. civ., 3 Juin 1999, navire Hapa Lloyd clément, DMF 2000, P. 459, obs. R. Achard.

على العكس فقد قضى بأن الناقل البحرى لايجوز له الاحتجاج بعدم إمكانية التحقق من درجة حرارة البضاعة طالما أن سند الشحن يخوله الحق فى ذلك، علاوة على إعطائه شهادة من الغير تبين بوضوح درجة الحرارة لحظة تعبئة الحاوية.

CA Rouen, 2^e ch. civ., 25 août 1993, DMF 1994, p. 375; Rappr. CA Rouen, 2^e ch. civ., 7 décembre 2000, navire NL Créte, DMF 2001, p.585, obs., R. Achard.

CA Paris, 3 Novembre 1987. JCP G 1988, II 21147, note J. Henderyksen; DMF 1988, somm. p. 409 et 1989, p. 161, obs. P. Bonassies.

(٢)

CA Paris, 13 Juillet 1988. DMF 1989, P. 515 et 1990, p. 144, obs. P. Bonassies; CA Rouen, 2^e ch. civ., 3 Juin 1999, Juris-Data N° 1999-125605.

(٣)

أخيرا وفي كل الأحوال يحتفظ الناقل البحري بحق الرجوع على الغير طالما نجح في إثبات مسنوليته عن وقوع الضرر^(١).

المطلب الثاني

شحن ورص الحاوية

يقصد بشحن البضاعة عموما رفعها من على رصيف الميناء ووضعها على ظهر السفينة، وهو فى الأصل من مهام الناقل داخل ميناء القيام. ومع ذلك فقد يتضمن عقد النقل إتفاقا على قيام الشاحن نفسه بهذه العملية^(٢).

وأيا كان من يتولى الشحن سواء هو الناقل أم الشاحن، فعادة ما يتعاقد الملتزم منهما مع المقاول البحري لتنفيذ تلك المهمة. ويستعين المقاول فى هذه الحالة بعمال الموانئ المتخصصين وبأدوات خاصة تختلف باختلاف نوع البضاعة ومكان رسو السفينة^(٣).

وكما أن تمام تعبئة الحاوية لاتجعلها معدة للشحن على السفينة مالم يتم رص البضاعة داخل الحاوية بطريقة سليمة، فإن عملية الشحن أيضا لاتكتمل على النحو الذى تكون فيه السفينة معدة للسفر إلا إذا جرى رص الحاوية على السفينة تبعا للطرق الفنية المعروفة دوليا.

(١) انظر على سبيل المثال مسنولية مقاول الشحن عن سرقة محتويات الحاوية والتي تمت قبل شحن الحاوية على متن السفينة.

CA Aix-en-Provence, 2° ch. 13 Juin 1999, Juris-Data N° 1990-047419.

(٢) المادة ٢١٥، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية.

(٣) ويتم الشحن عادة برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات العائمة أو بأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل أو بشفطات إذا تعلق الأمر بحبوب، وإذا كانت السفينة بعيدة عن الرصيف لزم الاستعانة بالصنادل أو المواعين.

ولا نظن أن المشاكل العملية التي تثيرها عمليات الشحن والحرص العادية تختلف كثيرا عن تلك المتعلقة بالحاويات، غاية الأمر أن سياق طرحها قد يحنى بعض الشيء ليكون أكثر تكيفا مع تغليف البضاعة بالحاويات. وأيا كانت تلك المشاكل فالأمر يستلزم حلها داخل إطار النصوص التقليدية التي يتضمنها القانون البحرى فى هذا الصدد.

٢٢- أولا: شحن الحاوية فى السفينة:

الأصل فى التزام الناقل بالشحن أن يقتصر على قيامه برفع البضاعة من الرصيف ووضعها على متن السفينة أيا كانت الوسيلة المستخدمة فى ذلك.

بيد أن تجميع البضائع داخل حاوية قد يتعدى بهذا الالتزام مجرد مفهومه التقليدى حيث يمكن أن تكون الحاوية من النوعية التي تحتم على الناقل حين شحنها مباشرة بعض العمليات المادية أو تنفيذ تعليمات الشاحن فى هذا الصدد. مثال ذلك توصيل جهاز تبريد الحاوية المبردة بتيار كهربائى على السفينة حينما لا تمتلك الحاوية جهاز تبريد خاصا بها^(١)، أو توصيل الحاوية التي تحتوى على بضاعة ذى طبيعة خاصة بمواطن وصول الهواء على السفينة^(٢).

وحرصا منه على تفادى وقوع أضرار لبضاعته المحواة يجوز للشاحن مراقبة العمليات المتممة لشحن الحاوية على السفينة للتأكد من صحتها، فإن تعذر عليه ذلك عد الناقل مسئولا عن أى ضرر ينجم عن خطئه^(٣). وتظل

(١) Tribunal com. Marseille, 5 mars 1993, BTL 1993, p. 288.

(٢) CA Rouen, 2^e ch. civ., 30 Juin 1999, Juris-Data N^o 1999-044032.

(٣) Cass. Com., 5 mai 1987, DMF 1988, P. 150, obs. P. Bonassies.

المسئولية جزاء إهمال الناقل ولو لم يتلق الشاحن أى تعليمات بخصوص مايتعين عليه القيام به^(١).

٢٢ - الشحن على سطح السفينة أم فى عنابرها:

وليس شحن الحاوية فى السفينة بهذه السهولة الظاهرة التى تعبر عنها العبارات السابقة، إذ تدق المشكلة حينما يثار التساؤل حول ما إذا كان ممكنا شحن الحاوية على سطح السفينة أم يتعين شحنها فى العنابر؟

وهذه المشكلة على قدمها وأقول أسبابها مع تطور النقل البحرى وصناعة السفن لم تنزل من المشكلات العصرية التى تثير جدلا أيا كانت طبيعة البضاعة المنقولة بحرا وطريقة تغليفها. وتعود المشكلة بجذورها إلى عصر الملاحة الشراعية حينما روى آنذاك أن شحن البضاعة على سطح السفينة يعرضها لمخاطر السرقة أو التلف أو السقوط فى البحر، كما يعرض السفينة ذاتها لخطر فقدان توازنها وبالتالي غرقها. لذا وفى ظل ما أطلق عليه فى ذلك الحين " قانون رودس الخاص بالرمى فى البحر Lex Rhodia de Jactu"^(٢) كان التهديد بالرمى يصيب أول ما يصيب البضاعة المشحونة على السطح

(١) T.com., Marseille, 10 avril 1987, DMF 1989, p. 160, obs. P.Bonassies.

(٢) والمعروف حاليا بنظام الخسارات المشتركة. وقد كان قانون رودس سائدا فى جزيرة رودس أيام الفينيقيين ثم أخذه الرومان عنهم وأسموه بقانون رودس الخاص بالرمى فى البحر. وقد أعطى هذا القانون مالك البضاعة التى ألقيت فى البحر الحق فى إقامة دعوى على الريان الذى قام بإلقائها للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر. وأعطى الريان دعوى أخرى على الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوا من جراء التضحية. انظر فى الأصل التاريخى والتنظيم القانونى للخسارات المشتركة، د.مصطفى طه، أصول القانون البحرى، المرجع السابق ص ٨٥٢ ومابعدها، القانون البحرى، المرجع السابق ص ٤٣٥ ومابعدها.

بهدف التخفيف عن السفينة واستعادة توازنها من أجل السلامة العامة. صحيح أن الشاحنين، وقد أقيمت بضائعهم المضحى بها في البحر بغير رجعة، يجدون عوضاً في نظام الخسارات المشتركة، لكن البضاعة في حد ذاتها قد تمثل لأصحابها قيمة غير مادية^(١). ولم تقف المخاوف من الشحن على السطح عند حد الأضرار الناجمة عن الحوادث، فقد تتعرض البضاعة للضرر دون أن يكون ثمة خطر يهدد السفينة كما هو الحال بالنسبة لتمزيق الأغلفة وتآكل المعادن بسبب رذاذ أمواج البحر ولفحة الرياح.

وبرغم تطور صناعة السفن والتكنولوجيا المستخدمة فيها فقد ظلت النظرة راسخة تجاه الشحن على سطح السفينة حتى إن هذه الطريقة في الشحن تؤدي عادة إلى زيادة أقساط التأمين على البضاعة.

هذا ويعتبر الربان مسئولاً بصفة عامة عن أي ضرر يلحق بالبضاعة المشحونة على سطح السفينة ولو كانت القوة القاهرة هي التي تسببت مباشرة في إحداث هذا الضرر، إذ أن إخلاله بتنفيذ التزامه بعدم الشحن على سطح السفينة هو الذي هيأ للقوة القاهرة أن تحدث أثرها.

تلك المسؤولية الواقعة على الربان لا يرفعها عنه إلا ترخيص الشاحن له بالرص على ظهر السفينة^(٢)، ففي هذه الحالة لا يعتبر الربان مسؤولاً عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضاعة بسبب رصها على هذا النحو. على العكس لا يعفى الربان من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن سبب آخر أو عن عدم اتخاذ الاحتياطات المعتادة في الرص.

(١) كما لو تعلق الأمر بعينات يراد إرسالها لبعض العملاء.

(٢) CA Paris, 30 Janvier 1979, DMF 1979, p. 282. note Y.M.L.

وقاعدة حظر الرص على سطح السفينة لا تنطبق فحسب على البضائع غير المغلفة أو المغلفة تغليفاً عادياً بل وأيضاً على الحاويات^(١). وتبرير ذلك ليس مخافة رمى الحاوية في البحر بهدف إنقاذ السفينة مما يتهددها من خطر، فهذا أمر يندر حدوثه عملاً، وإنما الخوف من سقوطها عرضاً في البحر بفعل العواصف والرياح العاتية^(٢). وقد يترتب على هذه الحوادث مشاكل من نوع آخر لاسيما إذا كانت الحاويات تحمل مواداً سامة وخطيرة^(٣) مما من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية ضرراً بالغاً^(٤).

على أن مما يخفف من انطباق الحظر السابق على الحاويات تناقص مخاطر شحنها على السطح إذا كانت محكمة الإغلاق ومرصصة بطريقة فنية جيدة وتأخذ مكانها الصحيح على السفينة^(٥). أما من حيث اشتراط موافقة الشاحن فالأمر يتوقف على ما إذا كانت المنشأة الناقلة للحاويات هي من الحاملات المجهزة لهذا الغرض أم من السفن التقليدية.

(١) M. MERCADAL, les problemes juridiques de la conteneurisation du transport maritime, DMF, 1982, p. 372.

(٢) CA Rouen, 2^e ch. civ., 24 février 2000, Juris-Data no 2000-120048; CA Rouen 2^e ch. civ. 19 Juin 1997: Juris-Data No 1997-057520.

(٣) CA Rouen, 2^e ch. civ., 23 sept. 1992, Navire Azilal, DMF 1995, p. 301, note G. Tantin.

(٤) ويثور بهذه المناسبة التساؤل حول مدى خضوع الحاويات الغارقة للنظام القانوني للحطام البحري. انظر بخصوص هذه المسألة:

M. Remond-Gouilloud, op.cit., p. 243 ets.; VIALARD, Déclin du droit de propriété privée dans le nouveau régime des épaves, A.F.D.M., 5 mai 1983.

(٥) CA Rouen, 2^e ch. civ., 30 avril 1997, Juris-Data N° 1997-041217.

(أ) حاملات الحاويات:

لم يتضمن التقنين البحرى المصرى فى حديثه عن الشحن على سطح السفينة أى إشارة للسفن حاملة الحاويات والمصممة خصيصاً لهذا الغرض. على العكس فقد نصت المادة ٢٢، فقرة ثانية، من القانون الفرنسى رقم ٤٢٠-٦٦ الصادر فى ١٨ يونيو لعام ١٩٦٦ والخاص بالنقل البحرى^(١) على أن "تفترض موافقة الشاحن فى حالة شحن الحاوية على سطح السفن المجهزة خصيصاً لهذا النوع من النقل".

كما نصت المادة ٣٠ من القانون نفسه على أنه "خروجاً على المادة السابقة (بطلان شروط التخفيف من المسؤولية) يجوز النص على أى شروط تتعلق بالمسؤولية أو التعويض فى نقل الحيوانات الحية ونقل البضائع على سطح السفنية بموجب المادة ٢٢، وذلك باستثناء الحاويات المنقولة على متن السفن المجهزة بشكل يناسب هذا النوع من النقل".

وبمقتضى هذين النصين فقد قنن المشرع الفرنسى ماجرى عليه العرف من أنه يجوز للناقل فى سفن الحاويات رص هذه الأخيرة على سطح السفينة دون حاجة للحصول على موافقة الشاحن. فكأن الخشية من مخاطر رص الحاويات على السطح يذللها تجهيز السفينة بالإنشاءات الضرورية لاستقبال تلك الحاويات، على سطحها، الأمر الذى يفترض إذن الشاحن الضمنى فى هذه الحالة. وبمفهوم المخالفة فقد بات من واجب الشاحن الذى لا يريد شحن الحاوية على السطح إبلاغ الناقل بذلك^(٢).

(١) والمعدل بالقانون رقم ٧٩-١١٠٣ الصادر فى ٢١ ديسمبر لعام ١٩٧٩ (المادة الأولى).

JO 22 décembre 1979, JCP G 1980, III, 49132.

M. Mercadal, op. cit., p. 372.

(٢)

ومراعاة لمصلحة الشاحن فى هذا الصدد، وفى نقل الحاويات على سطح الحملات المجهزة لهذا الغرض، يقع باطلا كل شرط يحدد مسئولية الناقل البحرى بمبلغ يقل عن الحد القانونى أو يعفيه من هذه المسئولية^(١). فى المقابل يجوز للناقل التمسك بالحدود القانونية لمسئوليته أو بإحدى حالات الإعفاء منها^(٢)، ولكن شريطة ألا يثبت أن الضرر نشأ عن فعله أو امتناعه الشخصى بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن هذا الضرر يمكن أن يحدث^(٣).

(ب) السفن التقليدية:

أما إذا أراد الناقل شحن الحاوية على سطح إحدى السفن العادية غير حاملات الحاويات فيلزمه لذلك موافقة الشاحن وإلا يكون قد ارتكب خطأ يسأل عما ينشأ عنه من ضرر. وفى ذلك تنص المادة ٢١٦ من قانون التجارة البحرى على أنه " عدا الملاحة الساحلية بين الموانى المصرية لايجوز للناقل شحن

CA Aix-en-Provence, 2^e ch.civ., 22 Février 1990, DMF 1992, p. 149. (١)

T. Com, Marseille, 22 avril 1988, DMF 1989, P. 154, obs. P. (٢)

Bonassies, BTL 1988, p. 348; CA Aix-en-Provence 2^e ch. civ.IV 22 Février 1990, DMF 1992, p. 149.

Cass. Com. 7 janvier 1997, navire Teleghama, Bull. Civ.IV N° 10; DMF 1997, p. 397, obs. Ph. Delebecque, BTL 1997, p. 237; DMF 1998, Hors-série N° 2, p. 101, obs. P. Bonassies, rejetant le pourvoi C/CA Aix-en-Provence, 31 mai 1994, BTL 1995, p. 147; DMF 1996, p. 243, N° 59. Obs. P. Bonassies. (٣)

انظر فى ذات المعنى:

CA Rouen, 2^e ch. civ., 30 avril 1997, Juris-Data N° 1997-041217;

CA Paris, 21 mai 1999, navire Ethnos, BTL 1999, p. 689, DMF

2000, Hors-série N° 4. p. 71, obs. P. Bonassies.

وانظر أيضا حول مشكلة الخطأ غير المغتفر بصفة عامة:

V.A.Vialard. L'évolution de la Faute inexcusable et la limitaion,

DMF 2002, p. 579 et s.

بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية، ويجب في جميع الأحوال أن يذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح" (١).

وطبقاً لهذا النص فقد أورد المشرع المصرى على قاعدة حظر الشحن على سطح السفينة أربعة استثناءات:

(١) إذا حصل الناقل على موافقة الشاحن بالشحن على سطح السفينة. ويلزم أن تثبت هذه الموافقة كتابة سواء على سبند الشحن ذاته أو على سند مستقل عنه. ويأتى رضا الشاحن بشحن بضائعه على سطح السفينة استناداً إلى أن أجره النقل على السطح أقل عادة من أجره النقل فى العنابر.

(٢) إذا كان الناقل ملزماً بالشحن على سطح السفينة بمقتضى القانون المعمول به فى ميناء الشحن، كما لو فرض هذا القانون نقل المواد القابلة للإنفجار أو الالتهاب على سطح السفينة وليس فى عنابرها.

(٣) إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف فى ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة، كما هو الحال فى شحن الأخشاب

(١) ويقابل هذا النص فى القانون الفرنسى نص المادة ٢٢ من قانون النقل البحرى لعام ١٩٦٦ وحرفتيه:

“Sauf dans le petit cabotage, le transporteur commet une Faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire”.

والقاطرات والسيارات وغير ذلك من الأشياء ذات الأحجام الكبيرة. وقد سلف القول بأن العرف مستقر على السماح للناقل بشحن الحاويات على السفن المجهزة لهذا الغرض دون حاجة للحصول على موافقة الشاحن.

(٤) إذا كانت الملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة ملاحة ساحلية بين الموانئ المصرية. ويرجع إمكان شحن البضاعة على سطح السفينة في هذه الحالة إلى ندرة المخاطر التي تحيط بالسفينة أثناء رحلتها البحرية، كما أن السفن التي تستخدم في هذا النوع من الملاحة لاتتوافر فيها غالباً عناصر يمكن شحن البضاعة داخلها.

ويجب على الناقل في جميع الأحوال التي يتم فيها شحن البضائع على سطح السفينة أن يذكر ذلك في سند الشحن، وذلك حماية للغير حامل سند الشحن حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية^(١).

ولما كان التزام الناقل البحري في القانون المصري إلزاماً بتحقيق نتيجة، فقد ارتأى المشرع التخفيف من وطأة هذا الالتزام بأن حدد بعض الحالات التي يعفى فيها الناقل قانوناً من المسؤولية مراعيًا في ذلك الظروف الخاصة بالنقل البحري. ومن بين هذه الحالات النقل على سطح السفينة، فقد نصت المادة ٢٣١ من قانون التجارة البحرية على أن " لايسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل".

(١) د. مصطفى طه، المرجع السابق، ص ٣٠٧.

وبمقتضى هذا النص إذا كان الناقل مرخصاً له بنقل البضاعة على سطح السفينة في الحالات المحددة قانوناً وذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح، فإنه لا يكون مسئولاً عن هلاك هذه البضاعة أو تلفها طالما أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل.

وتفريعاً على ماتقدم إذا كان الناقل قد شحن الحاوية على سطح السفينة العادية دون الحصول على موافقة الشاحن فإن أي شرط يتضمنه سند الشحن بعدم مسئوليته عن هلاك البضائع المحواة أو تلفها يعتبر باطلاً^(١). أما إذا كان الناقل قد حصل على موافقة الشاحن وأثبت هذه الموافقة في سند الشحن، فيجوز له عندئذ اشتراط عدم مسئوليته عن الأضرار الواقعة للبضاعة.

ويجوز القضاء على أن شروط عدم المسؤولية أو التخفيف منها لاتغطي سوى الأضرار الناشئة عن الشحن على السطح أو بتعبير المشرع الهلاك أو التلف " الناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل". ومن ثم تطبق تلك الشروط في حالة سقوط الحاوية في البحر^(٢) باعتبار أن مثل هذا الضرر ما كان ليحدث لو كانت الحاوية مشحونة في عنابر السفينة^(٣). على العكس لآتربب الشروط السابقة أثرها في رفع المسؤولية إذا كان الضرر ناشئاً

CA Aix-en- Provence, 28 Janvier 1999, BTL 2000, p. 52; DMF 2001, (١)
Hors-série No 5, 79, obs. P. Bonassies; CA Rouen, 2^e ch. civ., 7 sept.
1995, BTL 1995, p.732.

وانظر في حرمان الناقل من تحديد المسؤولية: ١

CA Rouen, 2^e ch. civ., 18 Février 1999, navire Düsseldorf Express:
DMF 2000, p. 231, obs. R. Achard; CA Versailles 30 mars 2000, BTL
2000, p. 541.

T. com. Paris, 1^{re} ch. sect. B, 14 sept. 1992. Juris-Data N° 1992- (٢)
044068.

CA Rouen, 2^e ch. civ. 10 nov. 1999. Juris-Data N° 1999-114744. (٣)

عن سبب آخر لا يرتبط بشحن الحاوية على السطح، كما لو تعلق الأمر مثلاً بسرقة محتواها من البضائع، إذ يتصور حدوث تلك السرقة أثناء وجود الحاوية في العنابر^(١).

٢٤ - وضع المسألة في المعاهدات الدولية:

(أ) معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤:

إذا كانت معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٤ تنطبق في الأصل على النقل بسند شحن، إلا أنها استبعدت من نطاق تطبيق أحكامها " الشحنة التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلاً بهذه الطريقة"^(٢). ورؤى آنذاك أن هذا الاستبعاد مرده المخاطر الخاصة التي تحيط بمثل هذا النقل لاسيما وأن السفينة تتعرض أحياناً أثناء رحلتها البحرية لظروف وتقلبات جوية وبحرية مما قد يعرض البضاعة لأضرار بالغة فيما لو تم شحنها على سطح السفينة. وترتيباً على ذلك يجوز للناقل وفقاً للمعاهدة التمسك بما أدرجه في سند الشحن من شرط إعفائه من المسؤولية عن أى هلاك أو تلف يصيب البضاعة المشحونة على سطح السفينة.

ومنذ صدور معاهدة سندات الشحن درج العمل البحرى على إدراج بند يطبع عادة على ظهر سند الشحن تحت مسمى " خيار الرص" (Optional Stowage-option d'arrimage) يجيز للناقل شحن الحاوية إما في العنابر أو على سطح السفينة دون أدنى إلزام بإخطار الشاحن. وبمقتضى هذا الشرط يحتفظ الناقل أو المجهز لنفسه بحق شحن البضاعة على السطح دون

T. com. Paris. 3^e ch. 20 nov. 1991. Juris-Data N° 1991-045945. (١)

(٢) المادة الأولى فقرة (ج) من المعاهدة.

اعتبار لأي رأى فى هذا الصدد (بدون إخطار الشاحن). وقد لاقى الشرط فى البداية إجازة ثنائية من جانب الفقه^(١) ومحكمة النقض الفرنسية،^(٢) وذلك كنتيجة طبيعية لمبدأ الحرية التعاقدية. وكانت المحكمة قد رفضت الطعن المقدم ضد حكم محكمة استئناف باريس^(٣) إستناداً إلى أن سند الشحن موضوع الدعوى، وهو يمثل قانون العلاقة بين الناقل والشاحن، يجيز للربان شحن البضاعة على سطح السفينة على نفقة وتحت مسؤولية الشاحن.

ورغم التفاف القضاء الفرنسى حول صحة شرط الشحن على السطح "بدون إخطار الشاحن"، فقد انشقت بعض محاكم الموضوع^(٤) على محكمة النقض عند تعرضها لمدى انطباقه. ومفهوم ذلك أن الشرط ولنن كان يسمح للناقل بشحن البضاعة على سطح السفينة بدون إخطار الشاحن، إلا أنه يوجب عليه إبلاغه (أى الشاحن) بالأمر بعد الشحن^(٥).

وبسبب أهمية النتائج المترتبة على الشرط المذكور وارتباطها الجذرى بمسئولية الناقل، فقد اضطرت محكمة النقض الفرنسية إلى التدخل مرة أخرى بغية توحيد الرأى فى المسألة محل الجدل. وفى هذه المرة، ومع تأكدها على

(١) R. Rodière, Affrètements et transports, t. 2, N° 523; ومع ذلك فقد ذهب روديير إلى عدم انطباق الشرط فى حالتى الغش والخطأ الجسيم للناقل.

D. 1963, Jurisprudence, P. 723, not R. Rodière.

(٢) Cass. Com. 16 novembre 1965, DMF 1966, p. 269, note P. Lureau. DMF 1966, p. 718, navire Brasiluso.

(٣) CA Paris, 19 juin 1963, DMF 1963, p. 666. note J.-P Govare.

(٤) انظر فى اختلاف المحاكم حول ضرورة إخطار الشاحن. د. عبد الرحمن سليم، شروط الإغفاء من المسؤولية، رسالة دكتوراه، ١٩٥٥، ص ١٧٥.

(٥) انظر على سبيل المثال:

CA Aix-en-Provence, 2^e ch. cix.. 18 juin 1986, DMF 1986, p. 740, note R. Achard; Revue Scapel 1986, p. 3. obs. K. Bonnaud.

صحة الشرط، أيدت الدائرة التجارية للمحكمة^(١) قضاء الموضوع فيما ذهب إليه من أن الشرط الخاص بإجازة شحن البضاعة على السطح على نفقة وتحت مسؤولية أصحابها لايعفى الناقل أبداً من التزامه بإخطار الشاحن بذلك بعد الشحن. ويقع على الناقل عبء إثبات علم الشاحن، ومن ثم ففي ظل غياب هذا العلم وخارج نطاق الحالات المسموح بها قانوناً يعد الناقل البحري قد ارتكب خطأ إن هو رص البضائع على سطح السفينة، وبناء عليه حرمته المحكمة من الاستفادة من شروط الإعفاء من المسؤولية.

وفي حكم لاحق عام ١٩٩٨ بدا في منطوقه الارتباط المباشر بمعاهدة سندات الشحن، رفضت الدائرة التجارية لمحكمة النقص الفرنسية^(٢) الطعن المقدم ضد حكم محكمة استئناف باس تير Basse-Terre والصادر في ١٨ مارس ١٩٩٦، وارتأت آنذاك أن الشرط المجادل فيه لايمكن أن يحل محل الإخطار بوضع البضاعة على السطح. ولما كانت المادة الأولى، فقرة (ج)، من المعاهدة تتطلب لاستبعاد أحكامها الإعلان في عقد النقل عن شحن البضاعة على السطح، فإن اتباع هذه الطريقة في الشحن في ظل وجود شرط الشحن بدون إخطار الشاحن، يجعل الشحن على السطح معيباً في مفهوم المعاهدة. وتبعاً لذلك، وبالنظر لعدم توافر شروط الاستثناء، فإن أحكام المعاهدة وليست أحكام القواعد العامة في القانون الفرنسي هي الواجبة التطبيق، وهو الأمر الذي يؤدي إلى بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية. فالسماح بوضع الحاوية إذن على سطح السفينة لايعنى لدى المحكمة إخطار الشاحن أو علمه بذلك.

Cass. Com. 18 Janvier 1994, BTL 1994, p. 332; DMF 1994, p. 551, (١)
rejetant le pourvoi C/CA Aix-en-Provence, 19 juin 1991, navire Julia.

Cass. Com 7 Juillet 1998, navire Atlantic Island, Bull. Civ. IV, N° (٢)
222; DMF 1998, p. 826, rapp. J.-P Rémy, obs. p. Bonassies; DMF
1999, Hors-série N° 3, N° 94, P. 71, obs. P. Bonassies; Juris-Data N°
1998-003144.

"وإذا كان الناقل من الناحية الواقعية لا يمكنه، عند تحرير سند الشحن، معرفة الخيار النهائي لربانته، إلا أنه، والحال أن الشحن على السطح قد تم بالفعل، كان يتعين عليه الحصول لاحقا على موافقة الشاحن أو إخطاره بطريقة الشحن هذه".

وبصدور حكم محكمة النقض الفرنسية الأخير عام ١٩٩٨، بات الحل الذي أخذت به بعض محاكم الموضوع قبيل هذا التاريخ شبه مؤكد^(١)، بل وتواترت عليه لاحقا العديد من المحاكم الفرنسية^(٢). هذا الاستقرار في محيط قضاء الموضوع ارتكزت نتائجه أساسا في أنه إذا استطاع الشاحن إثبات علاقة سببية بين خطأ الناقل المتمثل في الشحن المعيب للبضاعة (أو الحاوية) على سطح السفينة (أي بدون علم الشاحن) وبين الأضرار اللاحقة بالبضاعة، فإن الناقل لا يمكنه التمسك بإعفائه من المسؤولية.

ويبدو أن الإجماع القضائي لم يكن حليف هذا الحل، حيث ذهبت بعض الأحكام إلى عدم أهمية إخطار الشاحن بالشحن على السطح طالما لم يقيم الناقل الدليل على أن شحن البضاعة في العنابر بدلا من على السطح من شأنه أن يؤدي إلى تفادي الأضرار أو التقليل من ضخماتها^(٣).

ولعل استمرار تأرجح بعض محاكم الموضوع حول المسألة المطروحة هو الذي جعل محكمة النقض الفرنسية تخرج عن عاداتها لتؤكد موقفها مجددا

CA Rouen, 2^e ch. civ., 7 déc. 1995, Juris-Data N^o 1995-052556. (١)

CA Rouen, 10 novembre 1999, Navires Atlantic island et camlroko Express, DMF 1999, Hors-série N^o 3, N^o 94, p. 71. (٢)

CA Montpellier, 23 Janvier 2001. Navire Tiger, DMF 2002, p. 33, obs. Y.Tassel; Juris-Data N^o 2001-159776; CA Paris 12 mai 2000, BTL 2000, p. 800, obs. P. Bonassies; DMF 2001. Hors-série N^o 5, N^o 79, p. 65. (٣)

وفى غضون سنوات قليلة من تأكيدها السابق. ففى حكم حديث لها عام ٢٠٠٢ قضت المحكمة بأن معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ هى الواجبة التطبيق إذا كان الناقل قد شحن الحاوية على سطح السفينة دون إجازة مسبقة من الشاحن أو إخطاره لاحقاً بعد الشحن^(١).

والظاهر تماماً مما سبق أن موقف القضاء الفرنسى فى إطار المسألة المعنية قد جاء متشدداً بعض الشئ تجاه الناقل. فطالما أن سند الشحن لم يتضمن أى بيان صريح يفيد شحن البضاعة على السطح^(٢)، فإن هذه الطريقة فى الشحن لاتعتبر صحيحة فى مفهوم معاهدة بروكسل، اللهم إلا إذا قام الناقل أو الربان بعد شحن البضاعة فعلاً على السطح باخطار الشاحن بذلك. وبدهى أن هذا الحكم لا يحمل فى جنباوته حماية مصلحة الشاحن فقط بل إن المسألة لها أهميتها بالنسبة للتأمين. فشحن البضائع على سطح السفينة، وهو بالطبع له أثره على بنود وثيقة التأمين على تلك البضاعة بصفة عامة، من شأنه زيادة أقساط التأمين على وجه الخصوص^(٣).

وإذا قام الناقل بالشحن على سطح السفينة رغم اعتراض الشاحن على ذلك صراحة، فإنه يكون قد ارتكب خطأ غير مغتفر يحرمه من حق التمسك بالحدود القانونية للمسئولية المنصوص عليها فى التقتين البحرى^(٤).

(١) Cass. Com., 29 avril. 2002, Bull. Civ. IV., N° 78; obs. Ph. Delebecque, RTD com. 2002, P. 599. N° 7.

(٢) فيقال مثلاً "على السطح" "Shipped on deck" ، "On deck" ، "en pontée".

(٣) انظر فى هذا المعنى:

CA Aix-en-Provence, 2° ch.civ., 18 Juin 1986. DMF 1986. p. 740. note R. Achard; DMF 1987, p. 82. obs. P. Bonassies.

(٤) A. chao, Transport en pontée, incidences des fautes du transporteur sur sa responsabilité. BTL 1995 p. 709.

هذا وجدير بالإشارة أن إخطار المرسل بشحن الحاوية على سطح السفينة لايعنى حتماً وفي كل الأحوال إعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بها. فقد يأذن الشاحن باتباع هذه الطريقة في الشحن ثم يحدث أن تصل إلى الربان قبل إبحاره معلومات من الأرصاد الجوية تنذر بمخاطر جسيمة فيما لو تم الشحن على السطح. ففي مثل هذه الحالة يتعين على الناقل العدول من تلقاء نفسه عن قراره المتعلق بطريقة الشحن، فإن لم يفعل صار مسئولاً عن أى ضرر يقع للبضاعة المحوأة كسقوطها في البحر مثلاً^(١).

(ب) معاهدة هامبورج لعام ١٩٧٨:

وخلافاً لمعاهدة بروكسل لم تستبعد قواعد هامبورج من نطاق تطبيقها البضائع المشحونة على سطح السفينة. وطبقاً لنص المادة التاسعة الأصل هو عدم جواز شحن البضائع على السطح إلا إذا وافق الشاحن على ذلك، أو كان العرف في ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح، أو إذا وجد نص قانوني أمر بقرار ذلك كما في حالة بعض أنواع البضائع الخطرة كالمتفجرات والبضائع سريعة الاشتعال^(٢).

وقد تناولت الفقرة الثالثة من ذات المادة التاسعة أساس مسؤولية الناقل الذى يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة في غير الحالات التى يجوز فيها هذا الشحن، وكذلك فى الحالة التى لايجوز فيها للناقل الاحتجاج على الغير حسن النية. وقضت بأنه استثناء من أحكام الفقرة الأولى من المادة الخامسة يظل الناقل مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى تسليمها الناشئ فقط عن الشحن على السطح، دون أن يستطيع دفع مسئوليته بإثبات أنه قد اتخذ هو

(١) Veaux-Fournerie. Veaux. op.cit.. p. 29.

(٢) والملاحظ أن هذه الحلول هي ذاتها التى اخذ بها التقنين البحرى المصرى.

وتابعوه التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. بعبارة أخرى لا يبرأ الناقل من المسؤولية في هذه الحالة إلا بإثبات السبب الأجنبي.

٢٥ - ثانياً: رص الحاوية:

لا تكتمل عملية شحن الحاوية على الوجه الذي تكون فيه السفينة جاهزة للإبحار مالم يتم رص هذه الحاوية مع غيرها من الحاويات الأخرى طبقاً للأصول الفنية المتعارف عليها. ويقصد بالرص هنا توزيع الحاويات وترتيبها على متن السفينة بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحفظ للسفينة توازنها.

وبهذا المعنى يختلف رص الحاوية على السفينة عن رص البضاعة داخل الحاوية^(١). فهذه العملية الأخيرة، وهي ترتبط بتعبئة الحاوية، يتولاها عادة القائم بالتعبئة سواء أكان الناقل أم إحدى الشركات المتخصصة^(٢) أم المرسل صاحب البضاعة وهذا هو الغالب^(٣). أما رص الحاوية على السفينة فهو إلتزام يقع من الناحية العملية على عاتق الربان باعتبار أن الأمر يتعلق بسلامة السفينة من حيث ثباتها وتوازنها، وهو ما يدخل في نطاق الوظائف الفنية للربان.

ويجب على الربان أن يبذل الهمة الكافية ويتخذ الاحتياطات المعقولة في قيامه برص الحاويات. وهو ملزم بمتابعة الإشراف على الرص طيلة الرحلة البحرية^(٤)، ويظل مسئولاً عنها ولو تولاها تابعون للشاحن.

(١) انظر في هذه التفرقة:

CA Rouen, 2^e ch.civ., 5 décembre 1991, Juris-Data N° 1991-048678.

CA Paris, 5^e ch., sect. A.22 janvier 1997, Juris-Data N° 1997-022786.

Cass. Com., 22 juin 1993. DMF 1994, p. 368.

T. com. Paris. 23 juin 1971, DMF 1972, p. 308.

(٢)

(٣)

(٤)

وهكذا يسأل الناقل أو الربان عن الأضرار الناجمة عن عيب الرص،
يستوى فى ذلك أن تكون الحاويات قد اتخذت مكانها فى عنابر السفينة أو على
السطح^(١).

المطلب الثالث

نقل الحاوية

الآن وقد شحنت الحاوية وأخذت مكانها السليم على السفينة أصبح نقلها
هو الخطوة التالية والرئيسية فى تنفيذ العقد المبرم بين الشاحن والناقل. فلا شك
أن جوهر عقد النقل البحرى يكمن فى تحريك البضائع من مكان لآخر، لذلك
فإن الناقل يلتزم بنقل الحاويات من ميناء القيام إلى ميناء الوصول فى الميعاد
المتفق عليه أو، عند عدم الإتفاق، فى ميعاد معقول^(٢) يراعى فى تحديده نوع
السفينة وقوتها وطبيعة البضاعة.

والواقع أن تحوية البضاعة لا يعدل كثيرا فى التزامات الناقل أثناء
الرحلة البحرية، فهو بالإضافة إلى التزامه بنقل الحاويات إلى المكان المتفق
عليه ملزم بالمحافظة عليها أثناء النقل.

(١) انظر فى سقوط إحدى الحاويات المشحونة على السطح فى البحر بسبب عيب
الرص:

CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 22 Février 1990, BTL 1991, p.260.
وانظر أيضا فى سقوط الحاويات المحملة فى عنابر السفينة بعضها على البعض
الأخر إثر اهتزاز السفينة مع هياج البحر وذلك بسبب سوء الرص:

CA Paris, 5^e ch., 14 oct. 1976, navire "Priwall" DMF 1977, p. 98.

(٢) وهذا ماتص عليه المادة الخامسة، فقرة ثانية، من اتفاقية هامبورج فى تحديدها
للمقصود من التأخير فى تسليم البضائع.

وفى أدائه لالتزاماته المتقدمة يتعين على الناقل احترام شروط سند الشحن^(١)، فعليه أن يسلك خط السير المتفق عليه فى عقد النقل أو الذى جرت العادة باتباعه، فإذا لم يوجد خط سير معين للسفينة وجب على الربان سلوك أقصر الطرق وأكثرها أمانا. ولايجوز للربان أن ينحرف عن خط سيره مالم تكن ثمة ضرورة ملجئة كعاصفة شديدة أو إصلاح خلل طارئ فى آلات السفينة. وقد يحدث أن يتضمن سند الشحن شرطا يجيز للربان الانحراف بسفينته عن خط سيرها المعتاد لأسباب معينة.

ويتفرع عن التزام الناقل بنقل الحاويات بالتزامه بضمان سلامتها أثناء الرحلة البحرية، ومن ثم يجب عليه عدم القيام بأى عمل أو مناورة قد تؤدى إلى خلل فى توازن الحاويات على السفينة^(٢). كما يلتزم الناقل أيضا باحترام تعليمات الشاحن الخاصة بدرجة حرارة الحاوية أثناء السفر سواء فيما يتعلق بالتأكد من استمرار وصول الكهرباء إليها على السفينة أو الاحتفاظ بدرجة الحرارة المتفق عليها^(٣)، وذلك كله بهدف ضمان سلامة البضاعة المحواة

(١) Cass. Com., 11 mai 1993, navire Korrigan, DMF 1994, p. 165, obs. P. Bonassies, BTL 1993, p. 403, Juris-Data N° 1993-001151; CA Montpellier, 25 avril 1995, DMF 1995, p. 638, note Y. Tassel: DMF 1996, p. 252, N° 75, obs. P. Bonassies.

(٢) CA Paris, 5^e ch., sect. B. 27 mars 1996, BTL 1996. . 610 et p. 682.

(٣) بيد أن الناقل لا يعد مسنولا عن سوء تشغيل المعدات الداخلية للحاوية والتي يفترض أن تضمن درجة الحرارة المطلوبة للبضاعة المحواة.

Cass. Com., 13 Novembre 1990, juris-Data N° 1990-002973.

ومع ذلك فقد يقضى الاتفاق أو العرف بأن يتولى الناقل مراقبة عمل المعدات الفنية للحاوية والقيام بأى عمليات صيانة أو إصلاح لها أثناء الرحلة.

CA Paris, 2 Novembre 1976. DMF 1977, p. 335; CA Rouen, 2^e ch. civ., 11 Janvier 1995, Juris-Data N° 1995-041842; CA Rouen. 2^e ch.civ., 28 Février 2002, navire contship Germany, DMF 2002, p. 965.

ومن أهم مظاهر التزام الناقل بضمان السلامة واجبه في إتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع سرقة البضائع المحوأة^(٢). وبهذه المناسبة فقد جرى العمل على غلق الحاوية، متى تم تعبئتها، بأختام تتخذ شكل قطع رصاصية مرقمة. ويحدث كثيرا خلال النقل أن تكسر هذه الأختام أو يجرى نزعها بهدف سرقة المحتوى أو لإخراج أحد الطرود حينما يتجمع في الحاوية الواحدة بضائع مملوكة لأكثر من شاحن. في مثل هذه الحالة يقع على الناقل واجب الإسراع بإثبات الواقعة والتحقق من سلامة البضائع المحوأة، وذلك قبل طلب وضع أختام جديدة على الحاوية فور إعادة إغلاقها مرة أخرى^(٣). وتقريبا على ماتقدم إذا كانت الحاوية محلا لنقل متتابع، فإن الناقل الثاني تجوز مساعلته إذا قبل تسلمها دون التحقق من سلامة الأختام الأصلية الموضوعة عليها.

(١) CA Versailles, 25 mai 2000. Juris-Data N° 2000-133958; CA Rouen, 2° ch. civ., 4 Nov. 1999, DMF 2000, p. 1023; CA Paris 5° ch., sect. A, 11 Janvier 1995, Juris-Data N° 1995-020057; T. com. Marseille, 5 mars 1993, BTL 1993, p. 288.

(٢) انظر في مسؤولية الناقل البرى للحاويات عن أخطاء تابعيه:

Cass. Com. 14 avril 1992. Juris-Data N° 1992-001016; CA Rouen, 2° ch. civ., 3 mars 1994, Juris-Data N° 1994-040917; CA Rouen. 2° ch. civ., 13 Janvier 2000, Juris-Data N° 2000-120052; CA Paris, 5° ch., sect. A, 14 oct. 1998, Juris-Data N° 1998-023945; CA Rouen. 2° ch., civ., 16 Nov. 2000, juris-Data N° 2000-128804; CA Paris. 5° ch., sect. B. 23 mars 1995, BTL 1995, p. 378.

(٣) CA Rouen, 2° ch. civ., 4 février 1993. Juris-Data N° 1993-041512; CA Rouen, 2° ch. civ., 15 Janvier 1998. Juris-Data N° 1998-056029.

وباعتباره ضامنا لوصول الحاويات سليمة فى الميعاد يلتزم الناقل بإعداد السفينة إعدادا حسنا وتجهيزها لتكون صالحة للملاحة^(١) ولتنفيذ النقل المتفق عليه، كما يلتزم أيضا بإعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع الحاويات فيها والحفاظ عليها^(٢).

ويقتضى تنفيذ هذا الالتزام قيام الناقل بالتأكد من متانة بدن السفينة وكفاءة ماكيناتها وأجهزة القيادة والتوجيه، ويتعين عليه تزويد السفينة بالمهمات والمؤن اللازمة وبطاقم كاف وموئل على نحو ما تقتضى به القوانين واللوائح.

والأصل أن يتم النقل على السفينة التى شحنت عليها الحاويات فى ميناء القيام دون أن يكون للناقل الحق فى تغييرها أثناء الطريق. فإذا تعطلت السفينة أثناء الرحلة وجب على الشاحن أن ينتظر حتى يتم الإصلاح، وله إذا لم يشأ الانتظار أن يطلب تسليم الحاويات إليه على أن يدفع الأجرة كاملة. أما إذا لم يمكن إصلاح السفينة، أى أصبحت غير صالحة للملاحة، كان على الناقل تقديم سفينة أخرى صالحة للملاحة لنقل الحاويات عليها إلى ميناء الوصول.

وأخيرا إذا تعذر على الربان إتمام عملية النقل بسبب قوة القاهرة حالت بين السفينة وبين دخولها الميناء المقصود، فإن للربان حينئذ حرية التصرف بما فيه منفعة الشاحنين وقيادة السفينة إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه بأمان، وذلك إذا لم يكن مزودا بأوامر محددة فى مثل هذه الحالة.

(١) انظر فى مسئولية الناقل عن خسارة الحاويات بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة إثر تعرضها لحادث ملاحى:

CA Paris, 5^e ch., sect. A, 6 mai 1998, Juris-Data N° 1998-021371.

(٢) المادة ٢١٤ من قانون التجارة البحرية.

المطلب الرابع

تفريغ الحاوية

إذا وصلت السفينة بسلام إلى الميناء المقصود فإن أول ما يقع على الناقل عندئذ هو فك الحاويات وإخراجها من العنابر تمهيدا لتفريغها. وهذه العملية تقابل عملية رص الحاويات فى عنابر السفينة أو على السطح والتي تحصل فى ميناء الشحن، غاية الأمر أن الربان وهو يقوم بفك الحاويات إنما يهدف بذلك إلى سلامة البضاعة المحوأة فقط أما الرص فتزيد أهدافه لتبغى أيضا توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية^(١).

وبانتهاء عمليات الفك والإخراج يبدأ تفريغ الحاويات من السفينة. ويقصد بالتفريغ هنا إنزال الحاويات من السفينة إلى رصيف الميناء أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيدا عنه.

والتفريغ مثل الشحن يعتبر جزءا لا يتجزأ من عقد النقل، وهو يقع أساسا كما ذكرنا على عاتق الناقل مالم يتم الإتفاق على قيام الشاحن نفسه أو المرسل إليه بهذه العملية^(٢). وإذا كان الناقل هو الملزم بالتفريغ فليس ثمة مانع من الإتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه نفقات التفريغ.

وبدهى إذا كان التفريغ على عاتق الناقل أن يكون تسليم الحاويات لصاحب الحق فيها بعد انتهاء الناقل من تنفيذ مهمته، ومع ذلك فقد يتضمن سند

(١) د. على جمال الدين عوض، القانون البحرى، دار النهضة العربية، ١٩٦٩، ص ٤٧١، د. كمال حمدى، المرجع السابق، ص ٤٩٨.

(٢) المادة ٢١٥، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية.

الشحن شرط التسليم تحت الروافع^(١) Livraison sous palan^(٢) وبمقتضاه يتم تسليم الحاويات على متن السفينة على أن يتولى المرسل إليه تفريغها منها بعد ذلك^(٣).

وإذا كان التفريغ بحسب الاتفاق على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، وجب على الربان إخطار المرسل إليه بوصول السفينة حتى يبدأ في تنفيذ مهمته. وتحسبا لعدم قيام المرسل إليه بواجبه في هذا الصدد يحدث أحيانا أن يتضمن سند الشحن شرطا يتولى الربان بمقتضاه تفريغ البضاعة من تلقاء نفسه على نفقة المرسل إليه ومسئوليته إذا لم يتقدم هذا الأخير لتفريغ البضاعة خلال فترة معينة من وصول السفينة، وهو ما يعرف بشرط التفريغ التلقائي. وهناك يتعين على الناقل إيداع البضاعة بعد تفريغها مخازن الجمرک أو مخزنا عموميا أو لدى أمين لحساب المرسل إليه وذلك إعمالا لالتزامه بالمحافظة على البضاعة لحين تسليمها إلى المرسل إليه^(٤).

وانطلاقا من مبدأ إلتزامه بالتفريغ يجب على الناقل البحري أن يبذل العناية والدقة وأن يتخذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضائع المحواة أثناء تفريغها^(٥). ويجد هذا الإلتزام تطبيقه على وجه الخصوص في الحاويات

(١) والمقصود بذلك أجهزة الرفع التي تستخدم عادة لنقل البضائع بين رصيف الميناء ومتن السفينة وكذلك لوضعها داخل العنابر.

(٢) ويطلق على هذا الشرط بالإنجليزية Under ship's tackle or at ship's rail

(٣) انظر في صحة شرط التسليم تحت الروافع:
Cass. Com., 18 Janvier 1994, Navire Julia, DMF 1994, p. 494. Obs.
Y. Tassel; BTL 1994, p. 532, obs. A. chao.

(٤) د. مصطفى طه، المرجع السابق، ص ٣١٠.

(٥) المادة ٣، فقرة ٢، من معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤.

المبردة التي تحتاج في الإبقاء على برودتها إلى دعم عنصر خارجي عنها، إذ ينبغي على وكلاء الناقل فور تفريغ هذا النوع من الحاويات الإسراع في توصيلها إلى مصدر مناسب للطاقة. وتثور المشكلة حينئذ عندما لا يتوافر بميناء الوصول، سواء بشكل دائم أو مؤقت، مصادر للطاقة يمكن توصيل الحاويات المفرغة إليها على وجه السرعة. وقد واجهت محكمة النقض الفرنسية تلك المشكلة^(١) بقولها: " يتعين على الناقل، بالتشاور مع أمين الحمولة، إتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لضمان تسليم البضائع في ظل ظروف لا تعرض هذه الأخيرة للخطر"^(٢).

ولم تحد محاكم الموضوع عن هذا الحل حيث قضت محكمة استئناف روان الفرنسية^(٣) بأنه " لايجوز للناقل أن يهمل مصير البضاعة القابلة للتلف بعد تفريغها، فيجب عليه إتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لضمان تسليمها في ظل ظروف جيدة لاسيما إخطار المرسل إليه أو تسليم البضاعة لسلطات الميناء". " ومن المسلم به أن تسليم البضاعة إلى السلطات المختصة في ميناء التفريغ يعتبر بمثابة تنفيذ الناقل البحري لواجبه المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه والذي بتمامه ينتهي عقد النقل"^(٤).

- (١) وكانت المحكمة قد رفضت الطعن المقدم ضد حكم محكمة استئناف باريس: CA Paris, 24 mai 1989, DMF 1991, p. 166, et 1992, p. 151, obs. P.Bonassies.
- حيث كان أمين الحمولة قد أعلم الناقل بصعوبة استلام البضائع بسبب إغلاق المستودعات المبردة بميناء أديجان خلال شهر رمضان.
- (٢) Cass, Com., 14 mai 1991, BTL 1992, p. 656.
- (٣) CA Rouen, 2^e ch. civ., 15 décembre 1994, DMF 1996, p. 734, obs. Y. Tassel; Juris-Data N° 1994-600342.
- (٤) CA Paris, 5^e ch., sect. A, 7 Juillet 1992, navire CR Douala. DMF 1993, somm. p. 311.

وانظر في ذات المعنى حكم محكمة النقض الفرنسية:

Cass. Com., 13 juin 1989. DMF 1991, p. 228. obs. R. Achard.

والظاهر في منطوق الأحكام السابقة أنها تحمل تخفيفا من التزام الناقل البحرى المتعلق بتفريغ البضاعة من السفينة وما يتبعه حتما من تسليمها إلى المرسل إليه. لكن الناقل قد يتنازل عن تلك الميزة بمقتضى شرط صريح فى سند الشحن، إذ يعتبر صحيحا كل شرط لا يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية التي يفرضها عليه القانون أو إلى تخفيف هذه المسؤولية. وتطبيقا لذلك نصت المادة ٥ ، فقرة أولى، من معاهدة سندات الشحن على أن " للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها. كما يجوز له أن يزيد فى مسؤولياته والتزاماته على الوجوه المبينة فى المعاهدة بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة فى المسؤولية واردا فى سند الشحن المسلم إلى الشاحن". كما نصت المادة ٢٣ ، فقرة ثانية، من اتفاقية هامبورج على أن " للناقل أن يزيد مقدار مسؤوليته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية".^(١)

واستنادا لهذه النصوص فقد اعتبر القضاء الفرنسى أن إدراج شرط واستنادا لهذه النصوص فقد اعتبر القضاء الفرنسى أن إدراج شرط (CY (Container Yard=Terminal Portuaire)^(٢) فى سند الشحن يدل على أن " عقد النقل البحرى لا ينتهى عند الروافع ... بل عندما يأتى المرسل إليه أو وكيله لاستلام الحاوية فى ميناء الوصول النهائى".^(٣) بعبارة أخرى لا تنتهى

(١) أيضا فقد نصت المادة ٢٣٧ من قانون التجارة البحرى المصرى على أن " للناقل أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والإعفاءات المقررة له، كما يجوز له أن يزيد مسؤوليته والتزاماته بشرط أن يذكر ذلك فى سند الشحن".

(٢) ويعبر عن هذا الشرط أيضا باصطلاح CFS أو " Container Freight Station".

(٣) CA Paris, 5^e ch., sect. B. 16 février, 1996. BTL 1996, p. 402; DMF 1997, p. 279, obs, P.-Y. Nicolas.

وقد أيدت محكمة النقض الفرنسىة هذا الحكم مؤكدة على أن " التسليم الصحيح للحاويات لا يتحقق إلا إذا قام الناقل البحرى بإخطار المرسل إليه أو وكيله بإيداع الحاويات فى الساحة المخصصة لها داعيا إياه باستلامها فوراً".

Cass. Com., 2 février 1999, navire London Express, Bull. Civ, IV, No 40; DMF 2000, p. 132. Rapp. J.P.-Rémy. obs. Ph. Godin.

مسئولية الناقل وفقا لهذا الشرط إلا عند قيام المرسل إليه أو وكيله بسحب البضاعة في الميناء^(١).

٢٦- الإلتزام بتفريغ الحاويات ومبدأ " وحدة عقد النقل البحري":

تنص المادة ٢٢٧، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية على أن " يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها".

وطبقا لهذا النص يعتبر الناقل مسؤولا عن تفريغ البضاعة وحتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه. ويعد ذلك تطبيقا لمبدأ " وحدة عقد النقل البحري": والذي مؤداه كما هو معروف أن عقد النقل لا يقتصر على المرحلة البحرية التي تفصل بين شحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها وإنما أيضا المرحلة البرية السابقة على الشحن والمرحلة البرية اللاحقة للتفريغ^(٢). ويأتى هذا الحكم خلافا لما هو منصوص عليه في معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ والتي تقضى المادة الأولى، فقرة هـ، منها على أن " نقل البضائع ينسحب إلى الوقت

Veaux-Fournerie, op.cit., p. 32.

(١) ولا يختلف الوضع في قواعد هامبورج حيث نصت المادة الرابعة، فقرة أولى، منها على أن " مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ". وطبقا للفقرة الثانية من ذات المادة تعتبر البضائع في عهدة الناقل إعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو نائبه (أو سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن) حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه أو بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعنية بميناء التفريغ وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، أو =

الذى ينقضى بين شحن البضائع فى السفينة وبين تفريغها منها". وعليه فإن أحكام المعاهدة لا تسرى على العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ، بل تنطبق فقط على المرحلة البحرية التى تنقضى بين الشحن والتفريغ.

أيا ماكان الحال فإن قاعدة مسئولية الناقل عن البضاعة خلال عملية التفريغ والعمليات اللاحقة لها تنطبق سواء أكانت البضاعة منقولة داخل حاوية أو بدون حاوية أساسا^(١). ومن ثم فقد قضى بمسئولية الناقل البحرى عن الحاوية رغم قيامه بتسليمها إلى مقاول التفريغ المتعاقد معه^(٢). وتظل الحاوية تحت مسئولية الناقل حتى ولو بقيت لفترة معينة بعد تفريغها على رصيف ميناء التفريغ قبل أن يتسلمها أمين الحمولة ليضعها فى أحد المخازن^(٣).

يبقى القول أن التزام الناقل بضمان سلامة الحاوية عند تفريغها قلما يكشف العمل عن عدم تنفيذه، وذلك لأن الضرر عادة ما يحدث للبضاعة الموجودة بالداخل وهو ما لا يتم ظهوره إلا عند تسليم الحاوية وفتحها.

بتسليمها إلى سلطة أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية فى ميناء التفريغ تسليم البضائع إليه.

CA Aix-en-Provence, 27 mars 1991, BTL 1992, p. 67, note A. chao. (١)

CA Paris, 24 sept. 1992, BTL 1993, p. 188. (٢)

Cass. Com., 18 janvier 1994, DMF 1994, P. 547; BTL 1994, P.235; CA Rouen, 2^e ch.civ., 26 novembre 1998, DMF 2000, somm. P. 663. (٣)

وفى هذه الدعوى الأخيرة لم تتعد رحلة النقل ٣٠ يوما فى الوقت الذى ظلت فيه البضاعة (البن) قابعة داخل الحاويات لمدة ١٦٨ يوما، ثم حدث أن أضرع الناقل هذه الحاويات مع بعض المستندات المتعلقة بها.

بتسليم البضاعة لمن يتقدم إليه أولاً بإحدى نسخ سند الشحن. ويعتبر هذا التسليم صحيحاً حتى ولو تقدم بعد حصوله حامل نسخة أخرى أسبق من متسلم البضاعة فى التظهير الأول، وذلك لأن متسلم البضاعة قد حازها بسبب صحيح وكان حسن النية وقت حيازته، ومن ثم يصبح مالكا لها تطبيقاً لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية. وفى ذلك تنص المادة ٢٥٥، فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية على أنه " إذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كان تظهيرها أسبق تاريخاً".

أما إذا تقدم حملة نسخ سند الشحن جميعاً فى وقت واحد، فإن الأفضلية تكون لحامل النسخة الأقدم فى تاريخ التظهير^(١). والعبرة فى الأقدمية بتاريخ أول تظهير يحمله سند الشحن، وعليه يفضل حامل نسخة سند الشحن التى تحمل أقدم تظهير ولو كانت هذه النسخة قد انتقلت إليه بموجب تظهير لاحق فى التاريخ لتظهير حامل النسخة الأخرى.

٢٩- تحفظات المرسل إليه:

ذكرنا من قبل أن الناقل يكون قد أتم التزاماته الناشئة عن عقد النقل البحرى بمجرد قيامه هو أو ممثله بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه عند الوصول سليمة وفى الميعاد. فهذا التسليم هو الذى ينتهى به تنفيذ عقد النقل البحرى، ومن ثم تفترض مسئولية الناقل البحرى أن الضرر اللاحق بالبضاعة قد وقع خلال فترة نقلها وقبل تسليمها إلى المرسل إليه.

وتفريعاً على ذلك فمن الأهمية بمكان إثبات الوقت الذى وقع فيه الضرر وسببه، إذ قد يثور الشك حول ما إذا كان الضرر الواقع للبضاعة قد

(١) المادة ٢٢٥، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية.

حدث أثناء النقل أم طراً بعد تسليمها للمرسل إليه ولأسباب لايسأل عنها الناقل. وتزيد درجة الشك فيما لو كانت البضاعة المنقولة بحراً قد شحنت على السفينة داخل حاويات، إذ من النادر عملاً أن يظهر الضرر اللاحق بالبضاعة المحواة عند التفريغ. وبدهى أن طول الفاصل بين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه صاحب الحق فيها وبين الإبلاغ عن الضرر يجعل من الصعب تحديد زمن وقوع هذا الضرر وتبعاً الشخص المسئول عنه.

إزاء ماتقدم فقد أراد المشرع حماية الناقل من إصاق المسؤولية به عن الضرر اللاحق بالبضاعة بعد قيامه بتسليمها إلى المرسل إليه سليمة في الميعاد المتفق عليه. يتضح ذلك من نص المادة ٢٣٩، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية والتي فرضت على المرسل إليه في حالة الضرر اللاحق بالبضاعة توجبه تحفظات (أو إخطارات) مكتوبة إلى الناقل في مواعيد قصيرة الأجل يمكن معها التحقق من الضرر في الوقت المناسب.

وقد فرق المشرع بخصوص ميعاد تقديم تلك التحفظات أو توجيه الإخطارات بين ما إذا كان الضرر اللاحق للبضاعة ظاهراً أم غير ظاهر:

(أ) فإذا كان الضرر ظاهراً، وجب على المرسل إليه أن يوجه للناقل أو وكيله إخطاراً مشتملاً على طبيعة الضرر في ميعاد لايجاوز يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة.

(ب) أما إذا كان الضرر غير ظاهر، جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشر يوماً التالية لتسليم البضاعة. ولاشك أن الأضرار الحاصلة

للبضاعة المحواة هي من الأضرار غير الظاهرة التي لا يمكن إكتشافها إلا بعد فتح الحاوية وتفريغ البضاعة منها^(١).

والمقصود بالضرر الذي يتعين على المرسل إليه توجيه إخطار بشأنه إلى الناقل هو الضرر الجزئي (الهلاك الجزئي). أما الضرر الكلي (الهلاك الكلي) فطبيعي ألا يتطلب بشأنه أي إخطارات باعتبار أن هذا الهلاك لا يتصور فيه التسليم.

وقد استقر القضاء على أن المقصود بالتسليم الذي يبدأ منه ميعاد تقديم الإخطار هو التسليم الفعلي والمادي للمرسل إليه استناداً إلى أنه وحده الذي يمكن هذا الأخير من الكشف على البضاعة وبيان نوع الضرر.

ويشترط المشرع أن يكون الإخطار مكتوباً بصرف النظر عن الشكل الذي يتخذه، وبالتالي فيمكن ذكره على سند الشحن أو على الإيصال الذي يسلمه المرسل إليه للناقل وقت تسلّم البضاعة. ويجب أن يكون الإخطار مسبباً حتى يتمكن الناقل من الوقوف على طبيعة الضرر.

وجدير بالإشارة أنه إذا أجريت معاينة للبضاعة في ميناء التفريغ وأثبتت حالتها وقت التسليم بحضور الناقل أو نائبه ومن تسلّم البضاعة، فلا

Cass. Com., 17 juillet 2001, Juris-Data N° 2001-011069; CA Paris. 20 (١)
janvier 1986, DMF 1987, p. 375 et 1988, p. 158, obs. P. Bonassies.

وجدير بالإشارة أنه إذا كان سند الشحن ينص على أن تفريغ الحاوية من شحناتها يتم في مخازن المرسل إليه، فإن مدة الإخطار تبدأ ليس من تاريخ تفريغ الحاوية من السفينة وإنما من تاريخ تسلمها بواسطة المرسل إليه.

CA Paris, 5^e ch., sect. B, 19 nov. 1998, Juris-Data N° 1998-023587.

حاجة عندئذ لتقديم الإخطار على أساس علم الناقل بالهلاك والتلف في هذه الحالة^(١).

٣٠ - تسليم الحاويات بين الضرر غير الظاهر والضرر المحتمل:

إذا كان الناقل البحري، وعلى ما أشرنا سلفاً، يتسلم الحاوية بعد تعبنتها مغلقة وغالباً مختومة بالرصاص، فأمر بدهى أن تكون الأضرار الحاصلة للبضاعة المحواة غير ظاهرة غالباً وقت تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول. وبين الضرر الظاهر والضرر غير الظاهر فإن استعمال الحاويات كوسيلة لتغليف البضاعة المنقولة بحراً قد يولد شكلاً جديداً من الضرر يمكن وصفه بالضرر المحتمل *Le dommage probable*^(٢).

وتتجسد شواهد هذا الضرر من الناحية الواقعية حينما تُرى الحاوية أثناء تفريغها من السفينة وقد نزع منها ختم الرصاص أو تم كسره، وذلك بغض النظر عما إذا كان وضع مكانه ختم آخر من عدمه، وسواء أكانت أبواب الحاوية مشوهة أو كانت الحاوية ذاتها مصدومة في بعض أجزائها^(٣). في مثل هذه الحالات تبدو مصلحة المرسل إليه مؤكدة حتماً في الإسراع (خلال يومى العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة) بتوجيه الإخطار إلى الناقل دون أن تعوزه الوسيلة في تيرير تحفظاته في هذا الشأن^(٤). ومن هذا المنطلق تتضمن سندات الشحن أحياناً شرطاً يتعين بمقتضاه توجيه إخطارات مكتوبة وفورية بشأن الحاويات التي تسلم بأختام أو أقفال غير مطابقة. ويشترط لقبول الدعوى عندئذ

(١) المادة ٢٣٩، فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية.

(٢) Paulette Veaux-Fournerie. *Transport successifs*, op. cit., p. 26.

(٣) Veaux-Fournerie, op. cit., p. 32.

(٤) CA Rouen, 3^e ch. civ., 3 mars 1994, DMF 1995, p. 223.

أن يتم استدعاء الناقل قبل فتح الحاوية للتحقق بنفسه من الخسائر والأضرار
اللاحقة بالبضاعة المحواة^(١).

وإذا أهمل المرسل إليه أو وكيله في توجيه الإخطار المسبب^(٢) إلى
الناقل أو أخطره في وقت متأخر^(٣) فيفترض أنه تسلم الحاوية بحالتها كما سلمت
في ميناء القيام وأن البضائع المحواة مطابقة لبياناتها الواردة في سند الشحن^(٤)
وأنها قد سلمت تحت درجة الحرارة المبيّنة في السند^(٥). لكن هذه القرينة بسيطة
بحيث يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة الطرق^(٦)، وذلك بأن يثبت أن
مالحق البضاعة المحواة من ضرر إنما حدث أثناء عملية النقل.

وتطبيقاً لما تقدم لايجوز للمرسل إليه مباشرة حق الرجوع على الناقل
بسبب الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحواة أو نقصها طالما جرى فض أختام
الحاوية في ظل غياب أي ممثل للناقل^(٧). وقد قضى أيضاً بأن وكيل المرسل
إليه الذي تسلم الحاويات من دون إبداء تحفظات ودون أن يقوم بوزنها للتحقق

(١) Cass. Com., 18 Janvier 1994, BTL 1994, p. 235; DMF 1994, p. 547.

(٢) Cass. Com., 24 oct. 1995, BTL 1996, p. 24; CA Paris, 5^e ch., sect. A, 23 Juin 1999, Juris-Data N° 1999-024061.

(٣) CA Aix-en-Provence, 4 mars 1999, BTL 2000, p. 348; Juris-Data N° 1999-119920.

(٤) المادة ٣، فقرة ٦، من معاهدة سندات الشحن، المادة ٢٣٩، فقرة ١، من قانون التجارة البحرية، المادة ١٩ من قواعد هامبورج. وانظر في هذا المعنى:

Cass. Com., 12 mars 1996, DMF 1996, p. 633, obs. A. Le Bayon.

(٥) CA Rouen, 2^e ch. civ., 11 Janvier 1996, Juris-Data N° 1996-041842.

(٦) CA Paris, 5^e ch., 10 mars 1994, DMF 1995, P.227; CA Rouen, 2^e ch. civ., 9 Février 1995, Juris-Data N° 1995-041119.

(٧) CA Aix-en-Provence, 2^e ch. civ., 4 février. 1986, DMF 1998, somm. p. 758.

مما إذا كان وزنها الفعلى عند الوصول يتطابق مع الوزن المذكور فى سند الشحن، يعتبر مسئولاً عن أى نقص فى البضائع المحواة^(١).

على أن إهمال المرسل إليه أو تأخره فى إخطار الناقل بطبيعة الضرر اللاحق بالبضاعة المحواة لا يعنى إستفادة الناقل حتماً من قرينة التسليم المطابق لسند الشحن. بتعبير آخر من الجائز عملاً إثبات أن الضرر سابق فى حدوثه على تفريغ الحاوية من السفينة، وذلك بمساعدة رأى الخبراء الفنيين^(٢) أو عن طريق قسم الجمارك فى الميناء^(٣) أو خبراء تسوية الأضرار

.Les Commissaries d'avaries

CA Aix-en-Provence, 22 Janvier 1991, BTL 1991. p. 360. (١)

وانظر أيضاً فى مسئولية الوكيل بالعمولة للنقل مستلم الحاوية:

CA Rouen, 2^e ch. civ., 9 Février. 1995, Juris-Data N^o 1995-041119.

وانظر فى صعوبة إثبات وقوع الضرر أثناء النقل البحرى فى ظل غياب أى تحفظات من جانب المرسل إليه فى المهلة القانونية القصيرة:

CA Rouen, 2^e ch. civ., 16 nov. 1995 Juris-Data N^o 1995-052559.

Cass. Com. 20 mai 1986, Bull. Civ. IV, N^o 96; DMF 1986, p. 665 et (٢)
1987, p. 134, obs. P. Bonassies; CA Rouen, 2^e ch. civ., 10 Juin 1999,
juris-Data N^o 1999-044335.

CA Paris, 5^e ch.. sect. A, 1^{er} oct. 1997, juris-Data N^o 1997-024600; (٣)
CA Rouen, 2^e ch. civ., 5 juin 1997, Juris-Data N^o 1997-056455.

الفصل الثانى

المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات

٣١ - تمهيد وتقسيم:

إذا بلغت السفينة ميناءها المقصود بسلام فإنه يقع على المرسل إليه أو وكيله واجب القيام ببعض العمليات المادية التى تأتى فى المرتبة بعد تفريغ الحاويات من السفينة وتسليمها إليه. فبينما يعهد إلى الشاحن غالباً بمهمة تعبئة الحاوية قبل شحنها على السفينة يقوم المرسل إليه بإفراغ الحاوية من محتوياتها بعد تفريغها، أى الحاوية، من السفينة. وقد تكون البضاعة المحواة مملوكة لأكثر من مرسل إليه فيقوم أمين الحمولة بفرز البضائع المجمعّة تمهيداً لتسليمها إلى أصحاب الحق فيها.

ومنذ اللحظة التى يتم فيها تفريغ البضاعة من الحاوية تبدأ المشاكل القانونية للمسئولية. فالبضائع المحواة بل والحاوية ذاتها قد تتعرض أثناء نقلها بحراً على السفينة لاحتتمال وقوع أضرار لها بسبب تمايل واهتزاز السفينة علاوة على مخاطر الملاحة البحرية التى تحيط بالسفينة أثناء رحلتها الطويلة. ويدهى والحال كذلك أن تبرز مسئولية الناقل البحرى باعتبارها أهم ما يثور عملاً أمام المحاكم فيما يتعلق بموضوعات النقل البحرى والقانون البحرى عموماً.

والأصل أن تنشأ المسئولية عن حوادث الحاويات فى كنف عقد النقل البحرى باعتباره الإطار القانونى الذى تتم عملية نقل الحاوية تحت مظلته. وبرغم خضوع تلك المسئولية فى الأساس لأحكام القواعد العامة فى القانون

البحرى إلا أن الأمر قد يتطلب فى بعض الأحيان تطبيق هذه القواعد بما يتلاءم مع استخدام الحاوية فى تغليف البضاعة المنقولة.

وإلى جانب المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحرى فقد نشور مشاكل أخرى للمسئولية بمناسبة تنفيذ عقود أخرى تتلازم فى حياتها مع عقد النقل مثل عقد الوكالة بالعمولة للنقل وعقد مقاولة الشحن والتفريغ والبيوع البحرية.

وتفصيلاً لما تقدم فسوف نبحث موضوع المسؤولية عن حوادث الحاويات من خلال تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحرى.

المبحث الثانى: المسؤولية الناشئة عن العقود المرتبطة بعقد النقل البحرى.

المبحث الأول

المسئولية الناشئة عن عقد النقل البحرى

لعله من المفيد فى هذا المقام التذكير سريعاً بطبيعة العلاقة التعاقدية بين الشاحنين والناقلين والتي كانت الغلبة فيها بداءة للناقلين حيث درجوا منذ فترة طويلة على تضمين عقود النقل البحرى شروطاً لإعفانهم من المسؤولية أو تحديدها. ولم يكن أمام القضاء آنذاك بدأ من الحكم بصحة هذه الشروط استناداً إلى أن العقد شريعة المتعاقدين. لذا ومراعاة لحقوق الشاحنين ومعهم المؤمئين والبنوك كانت الجهود التي بذلتها الجماعة الدولية من أجل حماية هؤلاء وإقامة نوع من التوازن بين المصالح المختلفة لأطراف العقد. تلك الجهود التي أثمرت عن إبرام معاهدة سندات الشحن الموقعة فى بروكسل فى ٢٥ أغسطس عام

١٩٢٤ والبروتوكول المعدل لها عام ١٩٦٨. وبعد فترة طويلة من الزمن، ظلت هذه المعاهدة خلالها هي الوحيدة في شأن مسؤولية الناقل البحري للبضائع، حلت محلها إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة في ٣١ مارس عام ١٩٧٨ والمعروفة بقواعد هامبورج. وقد دخلت هذه الاتفاقية دور النفاذ في أول ديسمبر عام ١٩٩٢ وصدقت عليها مصر في ٢٣ أبريل عام ١٩٧٩ لتصبح سارية فيها اعتباراً من أول ديسمبر عام ١٩٩٧.

وبالنظر لقانون التجارة البحرية المصري فقد استوحى المشرع أحكامه الخاصة بمسئولية الناقل البحري من قواعد هامبورج دون أن ينقلها نقلاً حرفياً بل خالفها في كثير من المواضع^(١).

وفيما يتعلق بمسئولية الناقل البحري للحاويات تثور المنازعة أساساً حول الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة، لكن الحاوية ذاتها كغلاف ذات قيمة يمكن أيضاً أن تكون محلاً للضرر سواء بالتلازم مع الأضرار الحاصلة لمحتواها من البضائع أو وحدها بدون وقوع أضرار لتلك البضائع.

المطلب الأول

المسئولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحواة

يعتبر الضرر العنصر الأساسي الذي لاتتعقد بدونه المسئولية المدنية بصفة عامة. فلا مسئولية إن لم يتوافر الضرر، حتى ولو توفر الخطأ أو الفعل المنشئ للمسئولية.

(١) انظر في هذه المسألة د. هاني دويدار، توجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤، ص ٢٦٥ ومابعداها.

وقد كان لطبيعة الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات أثرها الفعال على القواعد التقليدية لمسئولية الناقل البحرى سواء على مستوى شروط هذه المسئولية أو مداها.

الفرع الأول

شروط المسئولية

تنص المادة ٢٢٧، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية على أن "يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلّم الناقل البضائع فى ميناء الشحن، وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فى تسليمها ...". كما تنص المادة ٢٢٩ من ذات القانون على أن "يعفى الناقل من المسئولية المنصوص عليها فى الفقرة ١ من المادة ٢٢٧ من هذا القانون إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبى لايد له أو لثانبه أو لأحد من تابعيه فيه".

ولا خلاف فى انطباق الأحكام التى يتضمناها النصان السابقان على النقل البحرى بواسطة الحاوية. وعليه فالترام الناقل البحرى للبضائع المحواة هو الترام بتحقيق نتيجة بحيث تفترض مسئوليته عن عدم تحقق النتيجة المقصودة، أى عن الخسارة أو النقص فى البضاعة أو التأخير فى تسليمها. ولايبرأ الناقل من هذه المسئولية إلا إذا أثبت أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبى لايد له أو لثانبه أو لأحد من تابعيه فيه.

وجدير بالإشارة في هذا الصدد أن حكم القانون المصري أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد في قواعد هامبورج^(١)، إذ تقيم هذه الأخيرة مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض بحيث لا يحتاج المضرور إلا إلى إثبات الضرر. ومع ذلك يجوز للناقل نفى قرينة الخطأ ودفع المسؤولية عن نفسه بإثبات أنه قام هو وتابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر. وعليه فإن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورج، وعلى عكس التقنين البحري المصري، هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة^(٢).

وسوف نعرض فيما يلي لحالات أو صور مسؤولية الناقل البحري للحاويات وكيفية دفعها لنرى مدى خضوعها لأحكام القواعد العامة الواردة في القانون البحري.

٣٢ - أولاً: الخسارة أو النقص:

إذا لم تصل البضاعة المحوأة الثابتة في سند الشحن كلياً أو وصلت ناقصة^(٣)، فمعنى هذا أن النتيجة المرجوة من عقد النقل لم تتحقق ومن ثم تترتب مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو العجز فيها. كذلك يعتبر الناقل مسؤولاً عما يتم اكتشافه من تلف بالبضاعة المحوأة عند تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول.

ولا ترتفع المسؤولية عن الناقل البحري ما لم ينجح في نفي علاقة السببية بين خطئه المتمثل في عدم تحقق النتيجة المقصودة من العقد وبين الضرر الذي

- (١) المادة الخامسة، فقرة أولى، من الاتفاقية.
- (٢) لمزيد من التفاصيل في هذا الموضوع انظر: د. جلال وفاء محمد، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون المصري الجديد في حماية الشاحن المصري، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول ١٩٩٣، ص ٤٥.
- (٣) انظر في مدى مسؤولية الناقل البحري عن احتراق إحدى الحاويات المشتملة على ولاعات مملوءة بالغاز، الطعن رقم ٣٥٩٣ لسنة ٧٣ ق، جلسة ٢٠٠٥/٦/٢٨، حكم غير منشور.

لحق بالشاحن. وهو لا يملك نفي تلك العلاقة إلا بإثبات السبب الأجنبي، وذلك بأن يثبت أن الضرر يرجع فعلا إلى قوة قاهرة^(١) أو خطأ الشاحن أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ الغير^(٢). ومؤدى هذا أنه إذا بقى سبب الضرر مجهولا ظل المالك مسنولا^(٣).

هذا وفيما عدا الحالة التى يتضمن فيها سند الشحن تحفظات خاصة بالبضاعة المحواة يفترض فى هذه الأخيرة أنها قد سلمت عند الوصول بحالتها التى كانت عليها عند القيام والمبينة فى السند^(٤)، على أن هذه القرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس.

ويجد نقل البضاعة المحواة خصوصيته فى مجال المسؤولية من ناحية أن الناقل البحرى لا يعد مسنولا كمبدأ عام عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة طالما أن الحاوية قد سلمت إليه مقللة ومختومة وأن الرصاص الأصلى ظل سليما لم يمس عند تسليمه الحاوية للمرسل إليه فى ميناء الوصول^(٥).

بيد أن الإرتكان إلى أختام الحاوية رغم وجاهته لا يجوز أن يصل فى دلالاته إلى حد القطع بعدم المساس لمحتوى الحاوية خلال فترة النقل البحرى بمرحلتها البحرية وغير البحرية. والبرهان على ذلك ما يحدث كثيرا من قيام

(١) وتطبيقا لذلك فقد قضى بأن حدوث عاصفة شديدة لايجيز للناقل التمسك بها لإعفاء نفسه من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة الموجودة داخل الحاوية طالما ثبت أن هذه الأخيرة لم تتأثر من جراء العاصفة.

CA Paris. 5^e ch. sect. A, 9 mai 1990, Juris-Data N° 1990-021684.

(٢) المادة ١٦٥ من التقنين المدنى والمادة ٢٢٩ من التقنين البحرى.

(٣) د. مصطفى طه، المرجع السابق، ص ٣٢٨.

(٤) CA Rouen. 2^e ch. civ., 7 déc. 2000, navire NL Crête: DMF 2001, p. 585; CA Paris, 5^e ch., sect. B, 14 mai 1992, Juris-Data N° 1992-021878.

(٥) CA Versailles. 3^e ch., 17 avril 1992, Juris-Data N° 1992-040770.

رجال الجمارك أو سلطات الميناء، لاسيما فى النقل المشترك، بكسر الرصاص الأصلى للحاوية وإعادته إلى مكانه مرة أخرى أو إحلال غيره به بعد الانتهاء من مهامهم.

أكثر من ذلك فقد يسأل الناقل البحرى عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحوأة رغم ثبوت عدم المساس بأختام الحاوية، وذلك إذا أكد على أن تلك الأضرار يرجع حدوثها إلى سقوط الحاوية أو رفعها على السفينة بشكل مفاجئ دون اتباع الطرق الفنية^(١).

٣٣- ثانياً: التأخير فى تنفيذ عقد النقل:

نصت المادة ٢٤٠، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية على أن "يسأل الناقل عن التأخير فى تسليم البضائع إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبى لا يد له فيه"^(٢).

(١) CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 12 Février 1991, Juris-Data N° 1991-045894; CA Rouen, 2^e ch. civ., 30 nov. 2000, Juris-Data N° 2000-136234.

(٢) ويأتى هذا الحكم خلافاً لما عليه الوضع فى القانون البحرى الفرنسى الذى يستبعد التأخير فى تنفيذ عقد النقل البحرى من نطاق تطبيقه. ومن ثم يجوز للمتعاقدين وفقاً لهذا القانون الاتفاق فى سند الشحن على عدم مسنولية الناقل فى حالة التأخير أو تحديدها بمبلغ أقل من الحد القانونى. انظر فى هذه المسألة:

Rodière et Du Pontavice. Droit maritime, Dalloz 12^e éd. 1997, N° 3636; M.Rémond-Gouilloud. Droit maritime, Pédone, 2^e éd. 1993, No 600, p.388; Jean-Baptiste RACINE, Le retard dans le transport maritime de marchandises, RTD com., No 2, Avril-Juin 2003, p. 229.

وانظر فى التأخير بوجه عام:

J.-P. Le Gall, le retard dans la livraison des marchandises vedues, RTD com. 1963 p.239; K. Grönfors, liability for delay in combined transport, journal of maritime law and commerce 1974. p. 483; R. Achard, la responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer, DMF 1990, p. 669.

وتطبيقاً لهذا النص فإن تأخر الناقل في تنفيذ عقد النقل البحري بواسطة الحاويات يؤدي إلى إمكان مساءلته عن الأضرار الناجمة عن هذا التأخير، وذلك وفقاً لقواعد القانون البحري. وعليه يقع باطلاً الإتفاق على إعفاء الناقل من المسؤولية عن التأخير وكذلك تحديدها بمبلغ يقل عن الحد القانوني^(١).

ولما كان التأخير معناه مجاوزة الميعاد، فإنه يفترض حتماً وجود مدة محددة سلفاً لتنفيذ عملية النقل^(٢). وهذا أمر منطقي إذ لا يمكن مساءلة الناقل البحري عن التأخير ما لم يكن قد أخل بالتزامه بالنقل في الميعاد. وقد أدرك المشرع البحري هذا المعنى فنص في المادة ٢٤٠، فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية على أن "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 الإتفاق"^(٣).

والموافق أن اتفاق الأطراف في سند الشحن على تنفيذ النقل في مدة زمنية محددة أمر نادر عملاً^(٤)، فالغالب أن الشاحن في النقل البحري لا يستطيع مجرد التفاوض في المواعيد أو في تحديد مدة الرحلة. فعقد النقل البحري هو

(١) المادة ٢٣٦ من قانون التجارة البحرية.

(٢) انظر في مفهوم التأخير في تنفيذ العقد بصفة عامة:

A. Cathelineau, le retard en droit civil, Petites affiches, 28 et 31 août 1998.

(٣) قارن مع اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل

الجوي الدولي. فهذه الاتفاقية رغم إقرارها مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير إلا أنها لم تضع معياراً يتسنى على ضوئه تحديد المقصود بالتأخير الذي سيؤدي إلى موازنة الناقل الجوي. انظر في مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير. د. فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٣، ص ٢١٤ ومابعدهما. وانظر أيضاً:

J. Sunberg, Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien, RFD aérien 1966, p. 139.

(٤) قارن مع ذلك:

CA Paris, 4 déc. 1987, DMF 1989, 113 note. R. Achard; cass.com. 25 mai 1993, DMF 1993, 458, obs. G. Brajeux.

عقد إذعان يقتصر حق الشاحن فيه على قبوز التعاقد بالشروط الزمنية التي يضعها الناقل أو فى المقابل يرفض إبرام العقد معه. وإذا لم يوجد ثم إتفاق على ميعاد محدد فإنه يجب على الناقل تنفيذ النقل فى ميعاد معقول أو فى الميعاد الذى تجرى به العادة. وفى كل الأحوال تعد البضائع فى حكم الهالكة إذا لم تسلم خلال الستين يوماً التالية لانقضاء التسليم وفقاً للمواعيد السابقة^(١).

ولم تكن معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ بهذه الصراحة التى صدر بها القانون المصرى عندما أجاز مسئولية الناقل البحرى عن التأخير. فأى من النصوص الأصلية للمعاهدة أو البروتوكول المعدل لها لعام ١٩٦٨ (قواعد وسبى) لم يشر صراحة إلى انطباق أحكامها على التأخير فى نقل البضائع. ومع ذلك فقد جاءت ألفاظ المعاهدة واسعة على نحو يمكن معه إدراج التأخير تحت جناح قواعدهما عندما يتسبب هذا التأخير فى خسارة للبضائع أو ضرر اقتصادى. بعبارة أخرى لقد ذكرت المعاهدة مسئولية الناقل عن "الهالك أو التلف"^(٢) دون أن توضح طابع الضرر القابل للتعويض أو مصدره مما يعنى أن التأخير كمصدر لحدوث الضرر يمكن أن يكون محلاً للتعويض طبقاً للمعاهدة.

كذلك وفى معرض حديثها عن بطلان شروط عدم المسئولية^(٣) والتحديد القانونى للمسئولية^(٤) أشارت المعاهدة إلى "الهالك أو التلف اللاحق بالبضاعة والأضرار المرتبطة بها". ومن ثم لا يقتصر نطاق تطبيق المعاهدة على الأضرار اللاحقة بالبضاعة بالمعنى الضيق للكلمة وإنما يمتد ليشمل أيضاً

(١) المادة ٢٢٨ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ٤، فقرة ٢،١، من معاهدة سندات الشحن.

(٣) المادة ٣، فقرة ٨، من معاهدة سندات الشحن.

(٤) المادة ٤، فقرة ٥، من معاهدة سندات الشحن.

أى أضرار أخرى مرتبطة بالبضاعة مثل الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير.

يضاف إلى ماسبق أن المادة ٣، فقرة ٦، بند ٤، من المعاهدة، بعد تعديلها ببروتوكول ١٩٦٨، نصت على "أى مسنولية للناقل متعلقة بالبضاعة"، وبالتالي فإن أى دعوى للمسنولية تتعلق بالبضائع، بما فى ذلك المسنولية عن التأخير، تخضع لأحكام المعاهدة.

وأخيراً وليس آخراً فقد عنيت المعاهدة كل العناية بفرض إلتزامات محددة على عاتق الناقل البحرى من بينها الإلتزام ببذل العناية والدقة فى نقل البضاعة^(١). ومامن شك فى أن هذا الإلتزام يصلح بذاته سندا لمسنولية الناقل عن التأخير^(٢).

خلاصة ماتقدم إذن أن الناقل البحرى يخضع فى حالة التأخير لنظام المسنولية المنصوص عليه فى المعاهدة لاسيما تحديد مسنوليته عن الأضرار الناجمة عن التأخير^(٣). وعندئذ لايجوز له أن يدرج فى سند الشحن شرطاً بعدم مسنوليته أو بتحديد ما هو منصوص عليه فى المعاهدة^(٤) وإلا عد الشرط باطلاً.

(١) المادة ٣، فقرة ٢، من معاهدة سندات الشحن.

(٢) CA Lyon, 31 oct. 1980. DMF 1981. p. 670.

(٣) CA Paris, 5^e ch. B, 4 déc. 1987, DMF 1989, p. 113. obs. R. Achard et p. 162, N° 87, obs. P. Bonassies.

(٤) Cass. Com., 19 mars 2002, Juris-Data N° 2002-013750.

أما بالنسبة لاتفاقية هامبورج فقد كانت أكثر وضوحاً من سابقتها حيث نصت صراحة على تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم^(١) بل وأعطت تعريفاً للتأخير بنصها في المادة الخامسة، فقرة ثانية، على أن "يعتبر أن هناك تأخيراً في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري خلال الميعاد المتفق عليه صراحة أو، إذا لم يوجد إتفاق، خلال ميعاد معقول يسلمها فيه الناقل العادي بالنظر لظروف الحال".

يبقى القول أخيراً أنها قليلة على حد علمنا تلك الأحكام التي صدرت بشأن المسؤولية عن التأخير في تسليم الحاوية. لكن الظاهر أن القضاء الفرنسي يبدى تسامحاً ملحوظاً مع الناقل البحري حيث لايعتبره مسئولاً عن التأخير طالما أن الشاحن لم يعلمه قط بأن نقل الحاوية يمثل بالنسبة له أمراً عاجلاً^(٢). وموقف المحاكم الفرنسية من هذه المسألة قد يكون مفهوماً بعض الشيء على أساس أن القانون البحري الفرنسي يستبعد من نطاق تطبيق أحكامه التأخير في تنفيذ عقد النقل البحري على الوجه الذي تخضع معه الأضرار الناجمة عن هذا التأخير للقواعد العامة^(٣).

(١) المادة ١-٦-١-ب من اتفاقية هامبورج.

(٢) CA Rouen, 13 oct. 1988, DMF 1990, P. 36, note R. Achard.
وفي هذه الدعوى كانت إحدى الشركات الفرنسية قد أرسلت بعض المواد لفتح محل بنيويورك في ميعاد محدد. وبسبب التأخير في الشحن اضطر المرسل إلى استعادة بضائعه و شحنها جواً.
قارن مع ذلك:

CA Paris, 5^e ch., sect. A, 11 Janvier 1995, Juris-Data N° 1995-020057; CA Paris, 5^e ch., sect. C, 24 Février 1994, Juris-Data N° 1994-020628.

(٣) انظر ص ١٢١ هامش رقم (٢).

الفرع الثاني

مدى المسؤولية

٢٤ - مبدأ تحديد المسؤولية:

الأصل طبقاً للقواعد العامة أن يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالمضرور. بيد أنه يصعب في الواقع الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف الخاصة المحيطة بعملية النقل البحري، ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي كثيراً إلى وقوع حوادث بحرية وماينجم عن ذلك من أضرار ضخمة سواء في الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة.

ولاشك أن تحميل الناقل البحري بتعويض هذه الأضرار كاملة من شأنه التأثير سلباً على شركات النقل البحري، فكم من شركة ملاحية شهر إفلاسها بسبب إلزامها بالتعويض الكامل للأضرار الناجمة عن حادث واحد^(١). يضاف

(١) وأبرز مثال على ذلك شركة النقل البحري الأمريكية Exxon. ففي مارس عام ١٩٨٩ جنحت ناقلة البترول Exxon Valdez في مضيق الأمير ويليام بالاسكا مما أدى إلى تسرب ٣٨,٠٠٠ طن من البترول في المحيط وتلوث أكثر من ١٠٠٠ ميل من ساحل الاسكا و ٢٦,٠٠٠ طائر بحري علاوة على العديد من الأضرار الجسيمة الأخرى التي وقعت في المنطقة المحيطة بالكارثة والتي تعد من أغنى مناطق أمريكا الشمالية من حيث الثروة السمكية وصناعة الصيد. وقد أعلن آنذاك أن حجم التعويضات المدفوعة بواسطة Exxon تعدت ٢ مليار دولار. وجدير بالإشارة أن الإدانة الشديدة والشجب الكلى لحكومة الولايات المتحدة وللصناعة الملاحية الدولية كانا سببا رئيسيا في الإلتفات عن المعاهدات الدولية التي كانت الولايات المتحدة في سبيلها للإلتزام إليها بعد تعديها، وإصدار الكونجرس الأمريكي تشريعا جديداً شديد القسوة تمثل في قانون التلوث بالزيت الصادر في ٣ أغسطس عام ١٩٩٠ والمعروف باصطلاح OPA 1990. وقد أصبح هذا الأخير هو القانون الفيدرالي الأساسي الذي يحكم المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالزيت داخل الولايات المتحدة الأمريكية. Gold, Marine Pollution Liability after [Exxon Valdez-the U.S. All or Nothing Lottery] JMLC V.22, No 1, jan. 1991, p. 423.

إلى ماسبق أن إلزام الناقل البحرى بدفع تعويض كامل مساو لقيمة الأضرار الناشئة عن خطئه لايجعل فى استطاعته مقدماً معرفة حجم المخاطر التى قد يتعرض لها وبالتالي يستحيل عليه إبرام تأمين يغطيها، إذ يصعب على أى شركة تأمين الموافقة على ضمان غير محدود.

لذا فقد ساير المشرع البحرى المصرى معاهدة سندات الشحن لعام ١٩٢٤ وكذلك قواعد هامبورج لعام ١٩٧٨ عندما أحجم عن إلقاء تبعه المسئولية كاملة على الناقل بسبب عدم تنفيذ إلتزامه الناشئ عن عقد النقل. ومن ثم فقد أقر مثلهما مبدأ تحديد مسئولية الناقل البحرى بمبلغ معين يلتزم بدفعه للشاحن.

وقبل أن نخوض فى بعض تفاصيل المبدأ نوه بدهاءة إلى أن مباشرة الناقل البحرى حقه فى التحديد تتوقف على ضرورة غياب الخطأ من جانبه. فطبقاً لنص المادة ٢٤١، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية يفقد الناقل حقه فى التحديد القانونى فى حالتين:

الأولى: إذا كان الضرر الحاصل للبضاعة أو التأخير فى تسليمها قد نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل أو نائبه أو من أحد تابعيه بقصد إحداث الضرر، وهذا هو مفهوم الغش^(١).

الثانية: إذا كان الضرر الحاصل للبضاعة أو التأخير فى تسليمها قد نشأ عن فعل أو امتناع صدر من الناقل أو نائبه أو من أحد تابعيه بعدم اكتراث

(١) والأمر على خلاف ذلك فى معاهدة لندن ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسئولية فى مجال الديون البحرية حيث يجب لسقوط الحق فى تحديد المسئولية أن يكون الفعل أو الإمتناع صادراً من الشخص المسؤول، وبالتالي لايسقط حقه فى تحديد مسئوليته إذا كان الفعل أو الإمتناع صادراً من احد تابعيه.

مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث، وهذا ما يطلق عليه القضاء الفرنسي الخطأ غير المغتفر La Faute Inéxcusable^(١).

وتقديراً من المشرع البحري لصعوبة إثبات الخطأ العمدي فقد افترض إتجاه قصد الناقل أو نائبه إلى إحداث الضرر إذا صدر سند الشحن خالياً من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها فى السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية، أو إذا شحن البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها فى عنابر السفينة^(٢). وتعتبر هذه القرينة القانونية على الغش قرينة قاطعة لايجوز إثبات عكسها.

٢٥ - نطاق تطبيق التحديد:

يسرى التحديد القانونى للمسئولية على جميع الدعاوى المقامة ضد الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير فى وصولها، سواء أكانت الدعوى قد أقيمت على أساس المسئولية العقدية أم المسئولية التقصيرية. فالنص واضح فى عبارته الأولى " تحدد المسئولية أيا كان نوعها"^(٣).

هذا وتتص المادة ٢٣٤ من قانون التجارة البحرية على أنه " لايجوز للناقل التمسك فى مواجهة الشاحن بتحديد المسئولية إذا قدم الشاحن بياناً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها وما يعلق على المحافظة عليها من أهمية

(١) مثال ذلك قيام الناقل بتفريغ الحاوية من دون تأمين مراقبتها الأمر الذى أدى إلى سلب محتوياتها وهى لازالت فى حراسته.

CA Paris, 5^e ch., sect. A, 15 oct. 1997, Juris-Data N° 1997-024237.

(٢) المادة ٢٤١، فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية.

(٣) فقد يقيم الشاحن أو المرسل إليه دعواه على أساس المسئولية التقصيرية بقصد حرمان الناقل من تحديد المسئولية، لذا جاء النص شاملاً لكافة دعاوى المسئولية أيا كان نوع هذه المسئولية.

خاصة وذكر هذا البيان في سند الشحن. ويعد البيان قرينة على صحة القيمة التي عينها الشاحن للبضائع إلى أن يقيم الناقل الدليل على ما يخالفها".

وطبقاً لهذا النص لا ينطبق تحديد المسؤولية في حالة بيان الشاحن نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن. ففي مثل هذه الحالة لا يجوز للناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني، بل يلتزم بتعويض الضرر اللاحق بالبضاعة كاملاً على ضوء قيمتها المصرح بها. ويتطلب المشرع أن يدرج هذا التصريح أو البيان في سند الشحن. ويعتبر تصريح الشاحن عن البضاعة حجة في مواجهة الناقل ما لم يثبت هذا الأخير عكسه ويبين القيمة الحقيقية للبضاعة. بل إن الناقل لا يتعرض إطلاقاً لأي مسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع إذا استطاع إقامة الدليل على عدم صحة البيانات المتعلقة بقيمة البضاعة وسوء نية الشاحن، بعبارة أخرى تنتفي مسؤولية الناقل البحري تماماً إذا أثبت تعمد الشاحن تدوين بيان غير صحيح عن قيمة البضاعة في سند الشحن^(١).

ويجب التأكيد على أن التحديد القانوني للمسئولية لا يعد تحديداً جزائياً للضرر اللاحق بالشاحن، وإنما هو بمثابة حد أقصى للتعويض لا يلزم الناقل بدفع ما يجاوزه. وترتيباً على ذلك إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة يقل عن الحد الأقصى المقرر قانوناً للتعويض فليس ثم التزام على الناقل إلا دفع تعويض مساو للضرر الواقع.

٢٦ - تحديد مسؤولية تابعي الناقل:

ولا تقتصر الإفادة من أحكام تحديد المسؤولية أو حتى الإعفاء منها على الناقل البحري فحسب وإنما تمتد إلى تابعيه أيضاً، ومن ثم إذا أقيمت دعوى

(١) المادة ٢٣٠ من قانون التجارة البحرية.

المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها على أحد تابعي الناقل جاز له التمسك بتحديد مسئوليته ولكن شريطة أن يثبت أن الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها^(١).

وبهدف سد الطريق أمام أى تحايل على أحكام تحديد المسئولية لم يجز المشرع البحرى الحكم على الناقل وتابعيه بمبلغ تعويض يزيد على الحد الأقصى المقرر قانوناً^(٢)، وذلك حتى لايقوم الشاحن أو المرسل إليه بالجمع بين دعوى المسئولية العقدية على الناقل ودعوى المسئولية التصيرية على تابعه للحصول على تعويض يفوق الحد القانونى.

وكما أن الخطأ العمدى والخطأ غير المغتفر يحرمان الناقل البحرى من الاستفادة بالحق فى تحديد مسئوليته، فلا يجوز أيضاً لتابع الناقل التمسك بتحديد المسئولية إذا ثبت أن الضرر الواقع للبضاعة نشأ عن فعل أو امتناع عن فعل بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث^(٣).

٣٧ - مبلغ التحديد وكيفية حسابه:

تنص المادة ٢٣٣، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية على أن "تحدد المسئولية أياً كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما لايجاوز ألفى جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لايجاوز ستة جنيهات عن كل

(١) المادة ٢٣٥، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ٢٣٥، فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية.

(٣) المادة ٢٣٥، فقرة ثالثة، من قانون التجارة البحرية.

كيلوجرام من الوزن الإجمالى للبضاعة، أى الحدين أعلى" (١). كما تقضى المادة ٢٤٠، فقرة ثالثة، من القانون بأنه " لايجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة التأخير فى تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه فى الفقرة الأولى من المادة ٢٣٣ من هذا القانون".

ويقصد بالطرد فى هذا المقام الشكل الذى يتخذه تغليف البضاعة المشحونة على السفينة كالصندوق أو البرميل أو كيس الورق أو الكرتون... الخ. أما الوحدة فيقصد بها وحدة الوزن أو المقاس أو الحجم وفقاً لنوع البضاعة (كالطن أو الكيلوجرام أو المتر المكعب...). وتستخدم الوحدة فى الإشارة إلى البضاعة التى تشحن صبا على السفينة أى بدون تغليف. وإذا كانت البضاعة المشحونة لاتدرج تحت مفهوم الطرد أو الوحدة بالمعنى السابق فلا يسرى التحديد القانونى للمسئولية ويلتزم الناقل عندئذ بتعويض الضرر كاملاً.

٢٨ - التحديد القانونى لمسئولية الناقل فى إتفاقية هامبورج:

وطبقاً لقواعد هامبورج تتحدد مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل ٨٣٥ وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، أو ٢,٥ وحدة حسابية عن كل كيلوجرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة، أى المبلغين أكبر. أما بالنسبة للتأخير فى التسليم فتتحدد مسئولية الناقل عنه بمبلغ يعادل مثلى ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع

(١) وقد كانت المادة ٤ فقرة ٥ من معاهدة سندات الشحن بعد تعديلها فى عامى ١٩٦٨ و ١٩٧٩ تنص على أن " لايلزم الناقل أو السفينة فى أى حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو مايتعلق بها بمبلغ يزيد على ٦٦٦,٦٧ وحدة حساب عن كل طرد أو وحدة، أو وحدتين حساب عن كل كيلوجرام من الوزن الإجمالى للبضاعة التالفة أو الهالكة، أى الحدين أعلى".

المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل. ولا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها من جهة وعن التأخير من جهة أخرى، الحد الأقصى للتعويض في حالة الهلاك الكلي للبضائع^(١).

ويجوز للناقل التمسك بتحديد مسنوليته على الوجه المتقدم في أي دعوى تقام عليه سواء أكانت تستند إلى المسؤولية العقدية أم المسؤولية التصيرية. ولتابع الناقل حق الاستفادة من الإعفاءات وتحديد المسؤولية التي يتمتع بها الناقل إذا أثبت أنه يتصرف في حدود وظيفته^(٢). ويسقط حق الناقل (أو تابعه) في التمسك بتحديد مسنوليته إذا ثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة قد نشأ عن فعل أو تقصير من جانبه (أو من جانب تابعه) ارتكبه بقصد إحداث الضرر أو ارتكب عن استهتار وعلم باحتمال وقوع هذا الضرر^(٣).

ويعتبر الناقل سئ النية وبالتالي يسقط حقه في تحديد المسؤولية إذا شحنت البضائع على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح على وجوب شحنها في عنابر السفينة^(٤).

وفي إطار المقارنة بين كل من قواعد القانون البحرى المصرى وقواعد هامبورج يلاحظ أن هذه الأخيرة تستخدم ذات وحدة الحساب المنصوص عليها في معاهدة لندن لعام ١٩٧٦ الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية وهي حق السحب الخاص. وتحدد قيمة هذه الوحدة كل يوم بواسطة صندوق النقد

(١) المادة ١/٦ أ-ب - ج من قواعد هامبورج.

(٢) المادة ٧ من قواعد هامبورج.

(٣) المادة ٨/٢٠١، من قواعد هامبورج.

(٤) المادة ٤/٩ من قواعد هامبورج.

الدولى على أساس متوسط سعر مجموعة من العملات الأجنبية هي الدولار الأمريكى واليورو والجنيه الاسترلى والين اليابانى. أما القانون المصرى فلم يزل يستخدم فى حسابه لمبالغ التحديد الجنيه المصرى. وهذا الإختلاف من شأنه أن يؤدى إلى ازدواج الأحكام القانونية فى ذات المسألة وهو أمر غير مرغوب فيه. " ولما كانت مصر قد انضمت إلى قواعد هامبورج التى اتخذت حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولى، ومصر عضواً فى هذا الصندوق، أساساً لتحديد مسنولية الناقل البحرى وقضت بتحويل مبالغ التحديد إلى العملة الوطنية تبعاً لقيمة هذه العملة فى تاريخ الحكم، فيكون صواباً تعديل نص المادة ٢٣٣ من التقنين البحرى المصرى بما يتماشى مع حكم قواعد هامبورج توحيداً للتنظيم الوطنى والتنظيم الدولى فى هذا الشأن. وذلك عن طريق الإحالة إلى قواعد هامبورج وكل تعديل يطرأ عليها تكون مصر طرفاً فيه، مما ينفى الحاجة إلى التدخل المستمر لتعديل مبالغ التحديد بمراعاة التغيير فى قيمة النقد المصرى"^(١).

٢٩ - طريقة حساب التحديد فى النقل بالحاويات:

وأياً ماكان الأمر فإن الحد الأقصى لمسنولية الناقل البحرى يتم حسابه سواء على أساس كل طرد أو وحدة، أو على أساس كل كيلوجرام من الوزن الإجمالى للبضائع الهالكة أو التالفة، أى الحدين أعلى.

٤٠ - حساب التحديد بالطرد أو الوحدة:

وتثير هذه الطريقة فى الحساب بعض الصعوبات عند تطبيقها فى مجال النقل البحرى بواسطة الحاويات. والسؤال الذى يطرح نفسه هنا على بساط

(١) د. مصطفى طه، المرجع السابق، ص ٣٣٧، ٣٣٨.

البحث يتعلق بما إذا كانت الحاوية تعتبر بمثابة وحدة (أو طرد) واحدة أم أكثر بحسب عدد الوحدات (أو الطرود) الموجودة بداخلها. فهل يحسب التعويض على أساس وجود وحدة واحدة تمثلها الحاوية أم على أساس عدد الوحدات أو الطرود التي تشملها الحاوية؟

ولم تثمر نصوص القانون فيما مضى عن أي إجابة لهذا التساؤل الأمر الذي اضطر معه القضاء إلى إيجاد معيار يمكن الاعتماد عليه في حل المسألة. وقد بادرت إحدى المحاكم التجارية الفرنسية^(١) بالحل عندما اعتبرت أن كل غرض موجود داخل الحاوية يشكل بذاته طرداً أو وحدة واحدة طالما أن تغليفه الخاص يسمح بشحنه خارج الحاوية. وفي غير هذه الحالة فإن الحاوية بمشتملاتها الداخلية يمثلان معاً طرداً أو وحدة واحدة.

وبرغم وجاهة هذا المعيار إلا أنه يعاب عليه محاباته الدائمة للناقل على حساب الشاحن، إذ يندر من الناحية العملية أن تكون البضائع الموجودة داخل الحاوية مغلفة تغليفاً خاصاً على النحو الذي يجعلها قابلة للشحن على السفينة بدون حاوية. والسبب في ذلك واضح، فعلاوة على مايمثله إزدواج التغليف من زيادة في النفقات تكمن ميزة الحاوية أساساً في كونها أداة لتجميع البضائع بداخلها سائبة أو مغلفة تغليفاً بسيطاً.

ولعل هذه الأسباب من بين أخرى هي التي جعلت محكمة الاستئناف تلغى حكم أول درجة^(٢) ليظهر فيما بعد معيار آخر مفاده مايلي:

Tribunal com. Le Havre, 19 oct. 1973, DMF 1974, p. 304. (١)

CA Rouen, 14 Février 1975, DMF 1975, p. 473. (٢)

(أ) إذا كان محتوى الحاوية مفصلا في سند الشحن لاسيما عدد الطرود الموجودة بداخلها، فإن الحد الأقصى لمسئولية الناقل البحري يتم حسابه على أساس هذه الطرود أو الوحدات^(١).

(ب) أما إذا لم يكن محتوى الحاوية مفصلا في سند الشحن^(٢) فإن كل حاوية تمثل بذاتها طردا أو وحدة واحدة وذلك لغرض حساب حدود المسئولية^(٣).

وقد سائر المشرع المصري معاهدة سندات الشحن بعد تعديلها عام ١٩٧٩^(٤) في إبتاعها القضاء السابق، حيث نصت المادة ٢٣٣، فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية على أنه " إذا جمعت الطرود أو الوحدات في حاويات، ونكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية عد كل منها

(١) Cass. Com. 18 avril 1989, Bull. Civ. IV, No 127; DMF 1990, p. 145, obs. P. Bonassies.

وكانت بعض الأحكام تشترط لإجراء هذه الطريقة في الحساب أن يكون الناقل قد تحقق فعلا أو كان بإمكانه التحقق من محتوى الحاوية سواء بنفسه أو عن طريق وكيله.

Cass. Com. 12 oct. 1964, Bull. Civ. III, No 418; DMF 1965, p. 18; T. com, Marseille, 27 avril 1976, DMF 1976, p. 610.

ومع ذلك لم تتطلب غالبية الأحكام تلك المراقبة من جانب الناقل بل اكتفت ببيان تفصيلي لمشتملات الحاوية في سند الشحن أو في أى وثيقة أخرى.

CA Rouen, 22 oct. 1976, DMF 1977, p. 234; CA Paris. 14 nov. 1988, DMF 1989, p. 435 et 1990 p. 150, obs. p. Bonassies; CA Aix-en-Provence 13 Juin 1984, DMF 1986, p. 23, note R.A.

(٢) كما لو نكر في سند الشحن أن الحاوية تشتمل على أثاث أو على منتجات ألبان ولحوم.

CA Rouen, 16 mars 1973, D. 1973, p. 591, note R. Rodière; CA Rouen, 2^e ch. civ., 29 juin 2000, Juris-Data No 2000-126817.

(٣) CA Lyon, 18 mai 1978, DMF 1980, p. 73; CA Aix-en-provence, 19 décembre 1979, DMF 1980 p. 731.

(٤) المادة ٤ فقرة ٥ بند ج.

طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتحديد الحد الأقصى للمسئولية. وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت اعتبرت طردا أو وحدة مستقلة^(١).

وطبقا لهذا النص إذا لم يذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تشملها الحاوية، فإن هذه الأخيرة تعتبر طردا أو وحدة واحدة لغرض تعيين الحد الأقصى للمسئولية. أما إذا ذكر في السند عدد الطرود أو الوحدات المنقولة داخل الحاوية، اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة عند تحديد الحد الأقصى للمسئولية. وفي الفرض الذي لا تكون فيه الحاوية مملوكة للناقل البحري أو مقدمة منه بل تخص الشاحن أو غيره، وتهلك أو تتلف، فإنها تعتبر عندئذ طردا أو وحدة مستقلة بالإضافة إلى عدد الطرود أو الوحدات التي بداخلها^(٢).

والملاحظ على النص السابق أن المشرع لم يتطلب تحقق الناقل من مشتملات الحاوية أو حتى إمكانية ذلك، بل يكفي تفريد الطرود أو الوحدات المحواة في سند الشحن. ويتمشى هذا الحكم مع الصعوبة العملية التي تعترض الناقل في مراقبة الحاوية عند شحنها على السفينة لاسيما إذا كانت معبأة بواسطة الشاحن^(٣). ويحدث أحيانا ألا يقتصر سند الشحن على ذكر عدد الطرود المشحونة في الحاوية وإنما يشير أيضا إلى بعض البيانات وطبيعة البضاعة الموجودة داخل كل طرد^(٤).

(١) انظر النص الفرنسي المشابه في المادة ٢٨ من قانون النقل البحري الصادر في ١٨

يونيو لعام ١٩٦٦ والمعدل في ٢٣ ديسمبر لعام ١٩٨٦.

(٢) نقض مدني مصري رقم ٣٥٩٣ لسنة ٧٣ ق جلسة ٢٨/٦/٢٠٠٥، حكم غير منشور.

(٣) راجع البند رقم (٢٠) ص ٦٥.

(٤) CA Versailles, 12^e ch. sect. 2, 1^{er} avril 1999, Juris-Data N° 1999-040893.

وانظر أيضا في ذات المعنى: =

وبصدور قواعد هامبورج عام ١٩٧٨ صارت مؤكدة طريقة حساب الحد القانوني لمسئولية ناقل الحاويات. ففي حالة استخدام حاوية أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضاعة إذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو وحدات الشحن الأخرى التي تشملها الحاوية، فإنها تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة. أما إذا لم يذكر في السند عدد الطرود أو الوحدات، عدت الحاوية بما فيها وحدة شحن واحدة^(١). وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلك أو تلفت، اعتبرت وحدة شحن مستقلة واحدة^(٢).

هذا وتعتبر القواعد السابقة من الأحكام الأمرة التي لا يجوز الإتفاق على مخالفتها. لذلك يعد باطلا أى شرط فى سند الشحن من شأنه اعتبار كل حاوية على السفينة بمثابة طرد أو وحدة واحدة حتى ولو كان محتواها قد ذكر تفصيلا فى السند^(٣).

٤١- حساب التحديد بالكيلوجرام:

ولم تكن المشكلة السابقة تنتشأ إلا بمناسبة حساب مبالغ التحديد على أساس الوحدة أو الطرد. لكن هذه الطريقة ليست الوحيدة الجائز اتباعها لتقدير التعويض، فنصوص التقنين البحرى المصرى والمعاهدات البحرية الدولية تشير إلى تحديد مسئولية الناقل البحرى سواء بالإستناد إلى كل طرد أو وحدة، أم تأسيسا على الوزن الإجمالى للبضائع (الهالكة أو التالفة) أى الحدين أعلى.

= CA Versailles, 12° ch., sect. 2, 20 avril 2000, Juris-Data N° 2000-112604, N° 2000-125575 et N° 2000-145592; CA Versailles, 27 avril 2000, Juris-Data N° 2000-112612; CA Versailles, 25 mai 2000, Juris-Data N° 2000-133958

(١) المادة ٦ فقرة ٢ (أ) من قواعد هامبورج.

(٢) المادة ٦ فقرة ٢ (ب) من قواعد هامبورج.

(٣) Cass. Com., 18 avril 1989, Bull. Civ. IV, N° 127; DMF 1990, p. 145, obs. P. Bonassies, BTL 1989, p. 1989, p. 498.

وبرغم ماتقدم فقد خلت النصوص السابقة من أى دلالة على المقصود بالبضائع الهالكة أو التالفة. وتفسير ذلك أنه فى الحالة التى يتعرض فيها أحد الأغراض الموجودة داخل الحاوية للهلاك أو التلف يكون للتساؤل محل حول ما إذا كان التعويض الذى يلتزم به الناقل البحرى سيتم تحديده على أساس الوزن الإجمالى لهذا الغرض وحده أم على أساس الوزن الإجمالى للحاوية ككل بوصفها " بضاعة هالكة أو تالفة"؟

والمسألة لها أهميتها بطبيعة الحال بالنسبة للنقل الجوى أيضا (بواسطة الحاويات أو بدونها). تلك الأهمية هى التى جعلت لمعاهدة وارسو لعام ١٩٢٩^(١)، بعد تعديلها ببروتوكول لاهى لعام ١٩٥٥، السبق فى حسم الخلاف أو الشك حول الأمر. فطبقا للمادة الحادية عشرة، فقرة ثانية، من البروتوكول "فى حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أى شى مما تتضمنه، فإن الوزن الكلى للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو الذى يؤخذ وحده فى الاعتبار لتعيين حد مسنولية الناقل. غير أنه إذا كان ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أى شى مما تتضمنه يؤثر فى قيمة طرود أخرى تشملها نفس استمارة الأمتعة أو نفس خطاب النقل الجوى، فيجب أن يؤخذ الوزن الكلى لهذه الطرود فى الاعتبار لتعيين حد المسنولية".

ويؤخذ من هذا النص " أن البروتوكول جعل الأساس الذى يتخذ لاحتمساب الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الكلى للطرد أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التى يتضمنها نفس خطاب النقل

(١) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوى الدولى الموقعة بمدينة وارسو فى الثانى عشر من اكتوبر عام ١٩٢٩.

الجوى^(١) أو استمارة الأمتعة، إلا أن يكون من شأن هذا الضرر الجزئى الانتقاص من قيمة هذه الطرود الأخيرة فحينئذ يتم الحساب على أساس الوزن الكلى لجميع هذه الطرود، مالحقه منها الضرر مباشرة وما انتقصت قيمته بالتبعية^(٢).

ولم يشأ المشرع الفرنسى أن يترك قضاءه البحرى أمام نصوص يحيط بها الشك والنقص، لذا فقد نصت المادة ٥٧، فقرة رابعة، من قانون النقل البحرى لعام ١٩٦٦، بعد تعديلها بالمرسوم الصادر فى ١٢ نوفمبر عام ١٩٨٧، على أنه " إذا لم يتعرض للهلاك أو التلف سوى جزء من الطرود أو الوحدات فإن الحد الأقصى المقرر بالكيلوجرام لاينطبق إلا على وزن الجزء الهالك أو التالف من الطرود أو الوحدات منالم يكن الهالك أو التلف قد أصاب الطرود أو الوحدات فى مجموعها أو جعلها غير قابلة للاستعمال".

المطلب الثانى

المسئولية عن الأضرار اللاحقة بالحاوية

لا تقتصر الأضرار القابلة للتعويض على تلك التى تلحق بالبضاعة المحواة بل قد يودى الحادث إلى تعرض الحاوية ذاتها إلى ضرر، سواء أكان هذا الأخير مصحوبا بضرر للبضائع المحواة أم دونه حيث تنجح الحاوية فى الحيلولة دون وقوع أضرار لما بداخلها.

هذا الأمر كثير الحدوث من الناحية العملية باعتبار أن الحاوية تمثل فى الواقع غلافا غير عادى، ومن ثم فهى أول ما ينتقى الصدمات عند وقوعها أو

CA Paris. 24 mai 1991, BTL 1991, p. 474.

(١)

(٢) د. فريد العرينى، المرجع السابق، ص ٢٤٠.

اهتزازها، فإذا أضيف إلى ذلك أن الحاوية مكلفة فى تصنيعها ويمكن استخدامها مرات عديدة قبل تأكلها، صار منطقيا القول بأنها تمثل قيمة مادية يجوز التعويض عن الأضرار اللاحقة بها. وتتووع هذه الأضرار بين الهلاك والتلف من ناحية وبين تأخر إعادتها إذا كانت محلا للإيجار من ناحية أخرى.

٤٢- أولا: هلاك أو تلف الحاوية:

من المؤلف عملا أن تتعرض الحاويات فى بدنها أو هيكلها لوقوع أضرار لها، وذلك أثناء نقلها بحرا على السفينة أو أثناء عمليات الشحن والتفريغ التى يشوبها أحيانا بعض الأخطاء المؤدية لوقوع الحاوية. وقد تضيع الحاوية تماما فيبتلعها البحر إثر انزلاقها من السفينة أثناء عاصفة شديدة.

ويتوقف حل مشاكل المسؤولية فى مثل هذه الحالات على ما إذا كان الضرر يجد مصدره فى فعل الغير أم فعل الناقل البحرى نفسه.

فإذا كان الغير^(١) هو الذى تسبب بخطئه فى وقوع الضرر للحاوية فإن المضرور مالك أو مستأجر الحاوية (الناقل أو إحدى الشركات المتخصصة فى إدارة الحاويات) يلجأ إلى مؤمنه حيث يحل هذا الأخير محله بما دفعه من تعويض. ويذهب القضاء الفرنسى فى بعض أحكامه إلى تشبيه الحاوية بالبضاعة وذلك عند حساب مبلغ التعويض، ومن ثم تخضع الأضرار اللاحقة بها لحدود مسؤولية الناقل البحرى طالما أن المتسبب فى حدوث الضرر للحاوية المملوكة للناقل هو مقاول الشحن والتفريغ. ويأتى ذلك تطبيقا لنص المادة ١٥١ من قانون التجارة البحرية التى تقضى بأن "تسرى على المقاول البحرى أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها فى المادة ٢٢٣ من هذا القانون". فمفاد

(١) مقاول الشحن والتفريغ على سبيل المثال.

هذا النص أن مسئولية مقاول الشحن والتفريغ عن هلاك البضائع أو تلفها محدودة، مثلها في ذلك مثل مسئولية الناقل البحري^(١).

أما إذا كان الضرر الواقع للحاوية قد تولد عن فعل الناقل البحري، وهذا هو الغالب، فإنه يعتبر مسئولاً عنه على ذات النسق الذي يسأل فيه عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحواة^(٢). وعلى أي حال فإن العمل يشهد عادة تعاصراً بين الضرر اللاحق بالحاوية وبين ذلك الذي تتعرض له البضاعة المشحونة بداخلها. وعندئذ يحل المؤمن محل المستأمن مالك الحاوية بعد تعويضه في الرجوع على الناقل.

٤٣- ثانياً: تأخر إعادة الحاوية:

وانطلاقاً من القيمة المادية التي تمثلها الحاوية لمالكها أو حتى مؤجرها يجوز لأي منهما المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر نتيجة تأخر المستأجر في إعادتها عن الميعاد المتفق عليه في العقد.

ولما كانت الوكالة بالعمولة للنقل قد ارتبطت في نهضتها بظهور نجم الحاويات وكثرة استخدامها، فقد غلب من الناحية العملية قيام الوكيل بالعمولة للنقل باستئجار الحاوية من إحدى الشركات المالكة لها ليقوم باستعمالها في تنفيذ عقد النقل الذي يبرمه لحساب موكله. وتفريعا على ذلك يعد الوكيل المستأجر مسئولاً عن أي خسائر تلحق بالحاوية طبقاً للقواعد العامة المتعلقة بإيجار الأشياء، وكذلك عن أي مصاريف أخرى يتسبب فيها تأخير إعادة الحاوية عن

(١) انظر في هذا المعنى:

CA Aix-en-Provence, 19 déc. 1979, DMF 1980, p. 731.

T. com. Marseille, 15 oct. 1991, BTL 1992, p. 120.

(٢)

الميعاد⁽¹⁾. لذا تكمن مصلحة المضرورين عادة فى رفع دعواهم ضد الوكيل بالعمولة للنقل على أن يكون لهذا الأخير حق الرجوع فيما بعد على المسنول الحقيقى عن التأخير.

المبحث الثانى

المسئولية الناشئة عن العقود المرتبطة بعقد النقل البحرى

لاشك أن المسئولية عن الأضرار اللاحقة بالحاويات وشحناتها من البضائع تجد مصدرها الرئيسى فى عقد النقل البحرى. لكن هذا العقد كثيرا مايرتبط بتنفيذه بعقود أخرى لها دور هام فى سير عمليات النقل البحرى بواسطة الحاويات، ومن ثم يمكن أن تمثل بذاتها أساسا للمسئولية. ويندرج ضمن أهم تلك العقود عقد الوكالة بالعمولة للنقل وعقد الشحن والتفريغ والبيوع البحرية، وهى ماسنحاول إلقاء بعض الضوء عليها على التوالى.

المطلب الأول

عقد الوكالة بالعمولة للنقل

يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل كالوكيل بالعمولة العادى بالقيام بالعمليات القانونية المكلف بها، فيبرم باسمه ولحساب موكله عقد النقل مع الناقل الذى يتولى تنفيذ النقل ويعهد إليه بالبضاعة المحوأة بعد أن يتسلمها من المرسل.

CA Paris, 5^e ch., sect. A, 14 mai 1991, Juris-Data 1991-023766; CA (1)
Montpellier, 2^e ch., A, 24 nov. 1992, BTL 1993, p. 163.

على أنه بخلاف الوكيل بالعمولة العادى الذى لا يضمن تنفيذ العقد إلا باشتراط خاص فيه، فإن الوكيل بالعمولة للنقل ضامن بحكم القانون^(١) لتنفيذ عملية النقل فى مجملها^(٢) ووصول البضاعة المحوأة سليمة فى الميعاد. وبالتالى فإن التزام الوكيل بالعمولة للنقل ليس التزاما ببذل عناية، ولو كانت عناية الوكيل المحترف^(٣)، بل هو التزام بتحقيق نتيجة^(٤).

وإذا كانت التزامات الوكيل بالعمولة للنقل أوسع نطاقا فى هذا الصدد من التزامات الوكيل بالعمولة العادى، فإنه يتعرض أيضا لمسئولية أشد من مسئوليته.

فبداءة يعتبر الوكيل بالعمولة للنقل مسئولاً عن خطئه الشخصى كما لو اختار حاوية غير ملائمة للنقل المكلف بإبرام عقده أو أساء اختيار الناقل المتعاقد معه. وعلى أى حال فمسئولية الوكيل بالعمولة للنقل عن تلف البضاعة المحوأة مفترضة ولا يعفيه منها إلا إقامة الدليل على القوة القاهرة أو العيب الذاتى فى البضاعة أو خطأ أو إهمال من المرسل^(٥)، وكأنه هو الناقل.

هذا ويقع باطلا كل شرط يقضى بإعفاء الوكيل بالعمولة للنقل من المسئولية عن هلاك البضاعة المحوأة كلياً أو جزئياً أو تلفها^(٦). على العكس،

(١) د. على البارودى، مبادئ القانون البحرى، منشأة المعارف، ١٩٨٣، ص ١٣٠.

(٢) وغالباً ما يتعلق الأمر هنا بنقل متعدد الوسائط.

(٣) انظر فى مسئولية الوكيل بالعمولة عن احترام تعليمات الموكل، د. على البارودى ود. فريد العرينى، القانون التجارى، العقود التجارية وعمليات البنوك، ٢٠٠٤، دار الجامعة الجديدة، ص ٧٤.

(٤) انظر تطبيقاً لذلك فى مجال النقل بالحاويات:

CA Paris, 5^e ch.. sect. C. 27 mai 1993, juris-Data N° 1993-022464.

(٥) المادة ٢٧٨ من التقنين التجارى المصرى.

(٦) المادة ٢٧٩، فقرة أولى (أ)، من التقنين التجارى المصرى.

وفيما عدا حالتى الغش والخطأ الجسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو من أحد تابعيه أو من الناقل أو من أحد تابعيه، يجوز للوكيل بالعمولة للنقل أن يشترط تحديد مسنوليته عن هلاك البضاعة موضوع النقل كلياً أو جزئياً أو تلفها بشرط ألا يقل التعويض المنفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة من مكان وزمان نقلها، وكل اتفاق على تعويض يقل عن هذا الحد يزداد إليه، أو أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسنولية عن التأخير^(١). ولا يكون شرط الإعفاء من المسنولية أو تحديدها صحيحاً على هذا النحو إلا إذا كان مكتوباً. وإذا كان عقد الوكالة بالعمولة للنقل محرراً على نماذج مطبوعة وجب أن يكون الشرط واضحاً ومكتوباً بكيفية تسترعى الانتباه وإلا جاز للمحكمة أن تعتبره كأن لم يكن.

والوكيل بالعمولة للنقل مسنول ليس فحسب عن أفعاله الشخصية، ولكنه مسنول كذلك عن أفعال الغير لاسيما الناقل وتابعيه^(٢).

خلاصة القول إذن أنه إذا لم يستطع الوكيل بالعمولة للنقل إثبات السبب الأجنبي الذى ترجع إليه الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحوأة أو الحاوية ذاتها، فإنه يتحمل مسنولية هذه الأضرار دون أن يكون له حق الرجوع إلا على الطرف المؤمن لمسنوليته.

(١) المادة ٢٨٠، فقرة أولى (أ) و (ج)، من التقنين التجارى المصرى.

(٢) كما لو ترك الناقل الحاوية مدة طويلة تعرضت خلالها للمطر مما ألحق الضرر بالبضاعة الموجودة بداخلها.

T. Com. Nanterre, 6° ch., 30 Janvier 1992; Juris-Data N° 1992-040517.

المطلب الثاني

عقد الشحن والتفريغ

رأينا فيما سبق أن عملية شحن الحاويات أو البضائع عموماً على السفينة وكذلك عملية تفريغها منها، تعدان من المراحل التي يتضمنها تنفيذ عقد النقل البحري. وبرغم التزام الناقل قانوناً أو الشاحن إتفاقاً بإنجازهما فإن هاتين العمليتين الماديتين يتمان عملاً بمعرفة مقاول الشحن والتفريغ وذلك بمساعدة عمال متخصصين^(١) Dockers وأدوات ومركبات خاصة.

وبوصفه حائزاً للبضاعة المحوأة أثناء عمليات الشحن والتفريغ يلتزم المقاول البحري بالمحافظة على البضاعة ورقابتها تفادياً لحدوث أى ضرر أو تلف بها. كما يلتزم أيضاً باتخاذ الاحتياطات اللازمة وبذلك العناية الواجبة لحفظها وتأمين سلامتها^(٢). وتتص المادة ١٤٩، فقرة أولى، من قانون التجارة البحرية على أن "يقوم المقاول البحري بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها، ولا يسأل في هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذى يكون له وحده توجيه الدعوى إليه".

(١) وجدير بالإشارة أن الحاوية يمكن أن تكون مصدراً لحادث عمل. ففي إحدى الدعاوى أظهرت الوقائع أن أحد العمال قد جرح بسبب سقوط عدد من الحاويات كان يحاول شحنها بمساعدة رافعة. وقد أقرت المحكمة بوجود خطأ غير مغتفر من جانب رب العمل تمثل في عدم صيانة الحاويات الأمر الذى تسبب في إختلال توازنها، كما أنه امتنع عن إعطاء العمال تعليمات صارمة بشأن تحميل الحاويات وتشغيل الرافعة.

CA Grenoble, ch. soc., 18 avril 2001, Juris-Data N° 2001-164084.

(٢) د. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ فى النقل البحري، منشأة المعارف، ٢٠٠٢، ص ١٣٠.

وتطبيقاً لهذا النص إذا كان الناقل هو الذى تعاقد مع المقاول على شحن وتفرغ الحاوية، فلا يسأل المقاول إلا قبل الناقل شريطة إثبات خطئه أو خطأ تابعيه^(١). وفى هذه الحالة لا يجوز لأى شخص آخر غير الناقل كالشاحن والمرسل إليه توجيه دعوى المسؤولية إلى المقاول.

وإذا كان الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه وكانا هما اللذان أبرما العقد مع المقاول فلا يسأل هذا الأخير إلا تجاههما فقط دون أن يكون لغيرهما كالناقل توجيه دعوى المسؤولية إلى المقاول.

وقد يكون الإلتزام بالشحن أو التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، ومع ذلك يتضمن سند الشحن شرطاً يتم بمقتضاه تفويض الناقل أو الربان فى إختيار المقاول البحرى على نفقة الشاحن أو المرسل إليه ومسئوليته. ولما كان الناقل أو الربان يتعاقد فى هذه الحالة مع المقاول بوصفه وكيلاً عن الشاحن أو المرسل إليه فإن آثار المقابلة تنصرف إلى الشاحن أو المرسل إليه الذى تعاقد الناقل أو الربان لحسابه. وعليه لا يجوز مساءلة المقاول إلا تجاه الشاحن أو المرسل إليه دون غيرهما. ويجب على الناقل عندئذ إخطار المقاول البحرى بهذه النيابة^(٢) وإلا اعتبر المقاول مسئولاً تجاه الناقل الذى كلفه بالقيام بعمليات الشحن والتفريغ، ويكون الناقل مسئولاً عن تعويض الضرر اللاحق بالشاحن أو المرسل إليه.

وليس بالضرورة أن تكون الأضرار اللاحقة بالبضاعة المحوأة ناجمة عن خطأ أو إهمال مباشر من جانب المقاول البحرى. ففى إطار الإلتزامه بالمحافظة على البضاعة يعد المقاول مسئولاً عن عدم قيامه بإعلام عميله بأى

(١) المادة ١٥٠ من قانون التجارة البحرية.

(٢) المادة ١٤٩، فقرة ثانية، من قانون التجارة البحرية.

أخطار يمكن أن تتعرض لها بضائعه لاسيما إذا تعلق الأمر بإضراب عام لعمال الميناء يحتمل معه سرقة البضاعة أو إصابتها بضرر^(١).

وفى كل الأحوال يجب على من يدعى مسنولية المقاول البحرى أن يثبت خطأه أو خطأ تابعيه فى أداء الأعمال التى يقومون بها سواء العمليات المادية المتعلقة بالشحن والتفريغ أم العمليات الأخرى التى يعهد إليه القيام بها والمتصلة بالشحن والتفريغ^(٢).

المطلب الثالث

البيوع البحرية

البيع البحرى هو ذلك البيع الذى يفترض تنفيذة نقل البضائع المبيعة بطريق البحر. ونكون عندئذ بصدد عقدين متشابهين هما عقد البيع الذى يربط المشتري بالبائع وعقد النقل الذى يربط المشتري أو البائع بالناقل. فارتباط البيع بعقد النقل البحرى هو الذى يضىف عليه الطابع البحرى ويستتبع خضوعه لقواعد خاصة مختلفة. تلك الخصوصية التى يتسم بها البيع البحرى تركت بصمة واضحة على نقل البضائع بواسطة الحاويات.

وكما هو معروف فإن البيوع البحرية تنقسم إلى نوعين، فهناك البيوع التى تتم عند القيام Ventes au départ وتشمل البيع سيف CIF والبيع فوب FOB، وهناك البيوع عند الوصول Ventes à L'arrivé والتى قد تكون بسفينة معينة أو غير معينة^(٣). وتظهر أهمية التمييز بين نوعى البيوع البحرية عند

(١) CA Rouen, 2^e ch. civ., 26 Juin 1997, Juris-Data N° 1997-057518.

(٢) المادة ١٥٠ من قانون التجارة البحرية.

(٣) M. R-Gouilloud, op. cit., p. 405.

لحظة انتقال ملكية البضاعة وبالتالي انتقال المخاطر المرتبطة بالملكية. ففي البيع عند القيام يحدث هذا الانتقال عند القيام فيتحمل المشتري مخاطر الطريق. أما في البيع عند الوصول حيث تنتقل ملكية البضاعة والمخاطر المرتبطة بها عند الوصول فإن مخاطر الطريق تكون على البائع.

وتطبيقا لما تقدم ففي البيوع البحرية سيف وفوب، وهي الأكثر انتشارا من الناحية العملية، يستتبع قيام البائع بشحن البضاعة المحواة على السفينة في ميناء القيام إنتقال ملكيتها إلى المشتري منذ الشحن. وقد يتأخر إنتقال الملكية إلى مابعد الشحن، وهو ما يحدث عندما يبرم عقد البيع ذاته بعد شحن البضاعة على السفينة ويقال عندئذ أن البيع وارد على بضاعة عانمة *Marchandises Flottantes*.

وكما ذكرنا يتزامن انتقال مخاطر الطريق إلى المشتري مع انتقال البضاعة المحواة المببعة إليه. وعليه فبمجرد شحن البضاعة تقع تبعة هلاكها أو تلفها أثناء الطريق على عاتق المشتري بوصفه مالكها، كما لو كانت درجة برودة الحاوية المشحونة على السفينة لا تتناسب ألبتة مع طبيعة البضاعة المحواة في الوقت الذي لم تبد فيه أي تحفظات عليها عند التسليم^(١). على العكس إذا كانت الحاوية قد ضاعت أو تلفت محتوياتها أثناء وجودها على رصيف الميناء، أي قبل شحنها على السفينة، فإن تبعة ذلك تظل على عاتق البائع والذي يجوز له في هذه الحالة إقامة دعواه ضد الوكيل بالعمولة للنقل إن وجد^(٢).

T.com. Paris, 3^e ch., 18 décembre 1991, Juris-Data N° 1991-047102. (١)

CA Paris, 5^e ch., sect. A, 6 déc. 2000, Juris-Data N° 2000-143755. (٢)

كذلك إذا كان البائع قد التزم بشحن الحاوية في الميعاد فإن المشتري هو
الذى يتحمل مخاطر التأخر فى وصول البضاعة المحوأة. على أنه ليس ثم
مايمنع المشتري بطبيعة الحال من الرجوع على الناقل بالتعويض أو على
المؤمن بمبلغ التأمين^(١).

(١) د. على البارودى، مبادئ القانون البحرى، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

الغاية

إن القارئ لسطور هذا البحث ليلحظ حتما مدى التطور الذى أدركته مفاهيم قواعد القانون البحرى المتعلقة بنقل البضائع. ذلك التطور الذى دفع إليه إستخدام الحاويات فى النقل المتزايد للبضائع بطريق البحر سواء تعلق الأمر بالنقل فى صورته البسيطة أم النقل متعدد الوسائط.

فالنقل البحرى بواسطة الحاويات، وقد فرضت عليه طبيعته خصوصيات معينة، تآبى بعض قواعد القانون البحرى بمفهومها التقليدى على أن تنطبق عليه أو بالأصح على أن تحقق الحماية المنشودة لذوى المصلحة. وقد لاحظنا ذلك على مدار تنفيذ العقد وكذلك جزاء الإخلال بتنفيذه.

يضاف إلى ما تقدم ومع التأكيد على ذاتية القانون البحرى فإن استخدام الحاويات فى عمليات النقل البحرى للبضائع قد استدعى للتطبيق بعض قواعد القانون المدنى والقانون التجارى بل وأيضاً القانون الجنائى. هذا ما سجلته على وجه الخصوص العمليات السابقة على تنفيذ عقد النقل البحرى حين كان الحديث قائماً عن تقديم الحاوية وتعبئتها بواسطة الشاحن ليتم تسليمها مغلقة ومختومة إلى الناقل.

وبالنظر لما سبق وفى ظل غياب قواعد خاصة لنقل البضائع بواسطة الحاويات كان للقضاء البحرى الجهد الأكبر فى تكملة النقص وتفسير الغامض من النصوص القانونية، وذلك فى محاولة جادة للحاق بالتطور التقنى الكبير الذى وصلت إليه الملاحة البحرية فى الوقت الحاضر. ولعلنا لا نتجاوز الحقيقة إذا ذكرنا أن حل المشكلات التى يثيرها نقل البضائع بواسطة الحاويات فى

كنف القواعد الحالية للقانون البحرى يمثل بلا شك خطوة هامة وضرورية فى منظومة تحرير خدمات النقل البحرى.

تم بحمد الله

قائمة المختصرات

A.F.D.M.	: Association Française de droit maritime.
A.M.C.	: American maritime cases.
B.T.	: Bulletin des transports.
BTL.	: Bulletin des transports et de la logistique.
Bull. Civ.	: Bulletin des arrêts de la cour de cassation (chambre civil).
CA	: Cour d'appel.
Cass. Com.	: Cassation commercial.
Cass. Crim.	: Cassation criminal.
CE	: Conseil d'Etat.
Ch. Civ.	: Chambre civil.
Ch. Com.	: Chambre commercial.
D.	: Recueil Dalloz.
DMF	: Droit maritime français.
J. Cl.	: Jurisclasseur.
J.C.P.	: Jurisclasseur Périodique.
JMLC	: Journal of maritime law and commerce.
JMM	: Journal de la marine marchande.
JO	: Journal officiel de la République française.
Infra	: Ci-dessous.
Obs.	: Observations.
op. cit.	: Opere citato (dans l'ouvrage cité).
p.	: Page.
Rap.	: Rapport.
RFD aérien.	: Revue française de droit aérien.

RTD com. : **Revue trimestrielle de droit commercial.**
Somm. : **Sommaire.**
T. : **Tome.**
Trib.Com. (T.com.) : **Tribunal de commerce.**



قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- ١- د. جلال وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسئولية الناقل البحرى للبضائع فى القانون المصرى الجديد فى حماية الشاحن المصرى، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد الأول، ١٩٩٣.
- ٢- د. سوزان على حسن، الإطار القانونى للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٣.
- ٣- د. على البارودى، مبادئ القانون البحرى، منشأة المعارف، ١٩٨٣.
- ٤- د. على البارودى و د. محمد فريد العرينى، القانون التجارى، العقود التجارية وعمليات البنوك، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤.
- ٥- د. على جمال الدين عوض، القانون البحرى، دار النهضة العربية، ١٩٦٩.
- ٦- د. فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، ١٩٩٦.
- ٧- د. كمال حمدى، القانون البحرى، منشأة المعارف، ٢٠٠٠.
- ٨- د. كمال حمدى، عقد الشحن والتفريغ فى النقل البحرى، منشأة المعارف، ٢٠٠٢.

- ٩- د. محمد فريد العرينى، القانون الجوى، النقل الجوى الداخلى والدولى، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٣.
- ١٠- د. محمد فريد العرينى ود. محمد السيد الفقى، القانون البحرى والجوى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٥.
- ١١- د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحرى، مطبعة دار نشر الثقافة، ١٩٥٢.
- ١٢- د. مصطفى كمال طه، القانون البحرى، دار المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٢.
- ١٣- د. هانى دويدار، الوجيز فى القانون البحرى، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٤.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- 1- Achard R., Nouveaux commentaires sur la clause "Said to contain", DMF 1981.
- 2- Achard R., La responsabilité resultant du retard dans le transport international de marchandises par mer, DMF, 1990.
- 3- Bonassies P., Limitation de responsabilité, Notion de colis ou unité, Conteneurs. Jurisprudence des USA, DMF 1974.
- 4- Cathelineau A., Le retard en droit civil, Petites affiches, 1998.
- 5- Chao A., Conteneur, Bilan de 25 ans de Pratique, B.T., 1993.

- 6- Chao A., Non Vessel Operating (Ou Owing) common Carriers, BTL 1993.
- 7- Chao A., Transport en pontée, incidences des fautes du transport sur sa responsabilité, BTL, 1995.
- 8- De Juglart M., Du Pontavice E., Dutheil de la Rochère J., Miller G.-M., Traité de droit aérien, LGDF, 2^e ed. 1989.
- 9- Escarra J., Traité théorique et pratique de droit commercial, les contrats commerciaux, Librairie du recueil Sirey, II, 1955.
- 10- Gauthier GA., Régime des Conteneurs, J.cl. Commercial, 1, 1996.
- 11- Godin P., Transport par conteneurs: La clause "Said to contain", DMF 1980.
- 12- Gold, Marine Pollution Liability after [Exxon Valdes-the U.S' All or Nothing Lottery] JMLC V. 22, N^o 1, jan, 1991, p. 423.
- 13- Gouilloud-Martine R., Droit maritime, 2^e édition, N^o 2, Pedone, 1993.
- 14- Grönfors K., Liability for delay in combined transport, journal of maritime law and commerce 1974.
- 15- Le Gall J.-P., Le retard dans La Livraison des marchandises Vendues, RTD com. 1963.
- 16- Lucchinin L. et voelickel M., Droit de la mer, Tome 1, Pedone.

- 17- Mercadal E., Les Problemes juridiques de la Conteneurisation du transport maritime, DMF, 1982.
- 18- Nicolas PY., Point de Vue hérétique sur les réserves "Said to contain" en droit maritime Français, DMF 1996.
- 19- Parenthou R., L'avarie commune et les "Containers", DMF, 1970.
- 20- Pestel-Debord P., Conteneurs et Jurisprudence, MM. Les transitaires à vos balances, BTL 1991.
- 21- Pineus K., Les Containers et Les transports combinés, DMF, 1967.
- 22- Pollier R., Universalité du Conteneur, JMM, 1978.
- 23- Racine JB., Le retard dans le transport maritime de marchandises, RTDc, Avril/ Juin, 2003, N° 2.
- 24- Rodière R., Affrètements et transports. t. 2.
- 25- Rodière R., Un Faux Problème: celui des containers, DMF, 1967.
- 26- Rodière R., et du Pontavice E., Droit maritime, 11 édition, Dalloz, 1991.
- 27- Schadee H., le contenu Juridique du container, DMF, 1967.

- 28- Sunberg J., Quelques aspects de la responsabilité pour retard en droit aérien, RDD aérien 1966.
- 29- Tantin M.G, Gestion d'un Parc de conteneurs, DMF 1982.
- 30- Tilche M., conteneurs, Pas de responsabilité accrue Pour le transporteur, BTL. 1991.
- 31- Veaux-Fournerie P. et VEAUX D., Transport Par Conteneur, J.cl. Commercial, éditions techniques, 1993, Fas. 975; J.cl, transport, 2003, Fasc. 975.
- 32- Veaux-Fournerie P., Transports Successifs, J.cl, Transport, 2003, Fas, 965.
- 33- Vialard., Déclin du droit de propriété privée dans le nouveau régime des épaves, A.F.D.M. 1983.
- 34- Warot J., L'avènement du container dans le trafic maritime, DMF, 1951.

الفهرس

الصفحة	الموضوع
209	مقدمة
	الفصل الأول
229	الحاويات وانعكاساتها على قانون النقل البحري
230	المبحث الأول: العمليات السابقة على تنفيذ العقد
231	المطلب الأول: تقديم الحاوية
232	الفرع الأول: الحاوية المقدمة من الناقل والعلاقة بين عقد الإيجار وعقد النقل البحري
254	الفرع الثاني: الحاوية المقدمة من الغير
257	المطلب الثاني: تعبئة الحاوية
266	المبحث الثاني: العمليات المعاصرة لتنفيذ العقد
	المطلب الأول: استلام الناقل للحاوية
284	المطلب الثاني: شحن ورمص الحاوية
301	المطلب الثالث: نقل الحاوية
305	المطلب الرابع: تفريغ الحاوية
311	المطلب الخامس: تسليم الحاوية
	الفصل الثاني
321	المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الحاويات
322	المبحث الأول: المسئولية الناشئة عن عقد النقل البحري
323	المطلب الأول: المسئولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المحوأة
324	الفرع الأول: شروط المسئولية

الصفحة	الموضوع
332	الفرع الثاني: مدى المسؤولية
345	المطلب الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالحاوية .. المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن العقود المرتبطة بعقد النقل البحري
348	المطلب الأول: عقد الوكالة بالعمولة للنقل
351	المطلب الثاني: عقد الشحن والتفريغ
353	المطلب الثالث: البيوع البحرية
356	الخاتمة
358	قائمة المختصرات
361	قائمة المراجع
367	الفهرس