

الطبيعة القانونية للحاوية وعقد تقديمها في مجال نقل البضائع

Legal adaptation of the container and its delivery contract in the field of cargo transportation

أ.م.د. هيفاء مزهر فلحي
كلية القانون / جامعة بغداد

Assistant prof Dr. Haifaa Mezher falhi
College of Law - University of Baghdad
d.haifaa@yahoo.com

باحث قانوني - شذى عبد الجبار خندان
كلية القانون / جامعة بغداد

Legal researcher. Shatha Abdul – Jabbar khandan
College of Law - University of Baghdad
shatha.abduljabar1101a@colaw.uobaghdad.edu.iq

الملخص:

ان دراسة الطبيعة القانونية للحاوية وعقد تقديمها في مجال نقل البضائع يعد من المسائل التي اثارت اهتمام الفقه والتشريع والقضاء لما تعكسه من مشاكل وصعوبات يتطلب حلها تحديد الطرف مقدم الحاوية، وطبيعة العقد المبرم بشأنها والواقع ان الحاوية المقدمة من طرف الشاحن يطلق عليها وصف البضائع، او أنها وسيلة تغلفة من الدرجة الاولى، وان العقد المبرم بصدد ما يكون عقد ايجار يبرمه الشاحن مع احدى المؤسسات المتخصصة او مع الناقل ذاته، بينما تكيف الحاوية المقدمة من جانب الناقل على انها وسيلة نقل، ويوصف العقد بأنه اما ايجار تمويلي، او ايجار من الباطن، ونحن امام هذه الآراء المتباينة يلزمنا البحث عن التكييف الصحيح للحاوية وعقد تقديمها من خلال تسليط الضوء على ماهية الحاوية وتحديد طبيعتها القانونية وعقد تقديمها، وذلك ضمن ثلاثة مباحث.

الكلمات المفتاحية: الحاويات، تقديم الحاوية، البضائع، الناقل، الشاحن، عقد الايجار.

Abstract:

The study of the legal nature of the container and the contract for its presentation in the field of transporting goods is one of the issues that aroused the interest of jurisprudence, legislation and the judiciary because of the problems and difficulties it reflects, the solution of which requires identifying the party providing the container, the nature of the contract concluded in its regard, and the fact that the container provided by the shipper is called the description of the goods, or it A first-degree packaging means, and the contract concluded in respect of it is often a lease contract

concluded by the shipper with a specialized institution or with the carrier himself. While the container provided by the carrier is conditioned as a means of transport, and the contract is described as either a financial lease, or a sublease. In front of these divergent opinions, we need to search for the correct adaptation of the container and its presentation contract by shedding light on the nature of the container and determining its legal nature and the contract for its presentation, within three sections.

Keywords : container ,container delivery ,cargo ,carrier ,shipper ,lease.

المقدمة

اضحى النقل بالحاويات حتمية لا بد منها، فنتيجة التطورات والمستجدات الحاصلة في ميدان التجارة الدولية اصبح هذا النقل بالحاويات يمثل الحصة الاكبر في شحن البضائع على مستوى العالم نظراً للخدمة التي قدمتها الحاويات لمنظومة النقل من الباب الى الباب الامر الذي يسمح فيه للنقل بالسيطرة التامة على البضائع اثناء انتقالها بين المواقع الجغرافية ووسائل النقل المختلفة. فالحاوية هي المظهر الخارجي للبضائع المعدة للنقل بمختلف الوسائط، ولكن لا يخلو هذا النوع من النقل من المشاكل خصوصاً القانونية منها والتي اثارت حفيظة جموع الفقه الدولي ومما زاد الامر تعقيداً ظهور التكنولوجيا الحديثة، إذ وجد القانوني نفسه أمام مبادئ قانونية عديدة ومتضاربة في بعض الاحيان مما ولد الحيرة لديه، خاصة وان التشريعات المنظمة لعملية النقل بالحاويات لا تحمل في طياتها حل للمشاكل القانونية المستجدة، بل حتى التنظيمات التي عالجت تلك المشاكل لازالت غير نافذة المفعول، وتختلف الطبيعة القانونية للحاوية باختلاف الطرف الذي يقدمها، وبالنهاية يقتضي تحديد الوصف القانوني الدقيق للحاوية وعقد تقديمها.

(١) اهمية البحث

تأتي اهمية البحث من الدور الذي تلعبه الحاويات وما احدثته من ثورة في مجال النقل، إذ ساعدت على تخفيض اقصى درجة من التكلفة الكلية لنقل البضائع من باب المنتج الى باب المستهلك، فضلاً عن دورها في الحفاظ على سلامة وأمن البضائع اثناء النقل، وفي ظل الظروف التي يعيشها العراق واعتماده على استيراد كافة احتياجاته من الخارج، فقد اصبح الامر لازماً في دراسة ووضع الحلول للمشاكل المستجدة الناجمة عن هذا النوع من النقل.

(٢) مشكلة البحث

يثير موضوع الطبيعة القانونية للحاوية وعقد تقديمها في مجال نقل البضائع عدداً من المشاكل التي دفعتنا الى اختيار البحث فيه والتي نتلخص بالآتي:

١. لم يحظ موضوع الدراسة باهتمام المشرع العراقي بالرغم من اهمية الموضوع والاستخدام الواسع للحاويات في مجال نقل البضائع.
٢. انتشار ظاهرة النقل بالحاويات وما نجم عن ذلك من تغييرات جذرية في مجال النقل بظهور نظام النقل من الباب الى الباب من خلال استعمال وسائط نقل متعددة.
٣. ان التشريعات المنظمة للنقل بالحاويات لا تتضمن حلولاً للمشاكل القانونية المستجدة، إذ لم تغط كل جوانب هذا النوع من النقل بما فيه تحديد الطبيعة القانونية، فضلاً عن تضارب المبادئ القانونية.
٤. ندرة المصادر المعنية بموضوع الدراسة في المكتبات.

(٣) أهداف البحث

يتركز الهدف الاساس من اختيار موضوع الدراسة على تحديد التكيف القانوني الصحيح للحاوية وعقد تقديمها وذلك من خلال عرضنا للآراء المختلفة التي قيلت بصده.

(٤) منهج البحث

انتهجنا في هذا البحث اسلوب العرض والتحليل للآراء الفقهية والتشريعات الوطنية والدولية، فضلاً عن الاستعانة بقرارات المحاكم الفرنسية في مواضع متفرقة من الدراسة.

(٥) نطاق البحث

تدور الدراسة حول الطبيعة القانونية للحاوية وعقد تقديمها في مجال نقل البضائع اذ يتحدد نقل البضائع بالحاويات دون غيره من انواع النقل الاخرى مع التركيز على القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية فضلاً عن قرارات المحاكم الوطنية التي تتضمن احكاماً مقبولة. وقد قصدنا استخدام مصطلح عقد تقديم الحاوية تمييزاً له عن عقد النقل، ولما كان الهدف من البحث هو اعطاء الوصف القانوني الصحيح للحاوية وعقد تقديمها، فإن نطاقه ينحصر في تحديد ماهية الحاوية، وطبيعتها القانونية، وطبيعة عقد تقديمها.

خطة البحث

ارتأينا تقسيم بحثنا هذا الى ثلاثة مباحث، نتكلم في المبحث الاول عن ماهية الحاوية، ونتناول في المبحث الثاني تحديد الطبيعة القانونية للحاوية، في حين نتطرق في المبحث الثالث الى عقد تقديم الحاوية، ثم نختم البحث بخاتمة ومقترحات.

المبحث الاول

ماهية الحاوية

قبل الخوض في تحديد الطبيعة القانونية للحاوية وعقد تقديمها، يلزمنا أولاً ان نتعرف على الحاوية ذاتها وعلى انواعها وكيفية استخدامها وابعادها لكي نستطيع التوصل الى معرفة ما اذا كان استخدامها وابعادها، قد افاد النقل ام ضرره، او بمعنى اخر لكي نحدد اهم المزايا والعيوب التي يوفرها النقل بالحاويات.

المطلب الاول

تعريف الحاوية

تباينت التعاريف التي نسبت الى الحاوية بين تعريف تشريعي واخر فقهي، مما يقتضي ان نبحث تلك التعاريف في ضوء فرعين وكما يلي:

الفرع الاول

التعريف التشريعي للحاوية

يسود نوع من الشك حول تعريف الحاوية تشريعاً، ولأجل الوقوف على التعريفات التشريعية للحاوية، يتطلب منا أولاً ان نحدد تعريفها في ضوء التشريعات الداخلية ثم نتطرق الى تعريفها على المستوى الدولي.

اولاً: في التشريعات الداخلية

لم ينظم قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ تعريفاً للحاوية، وانما اكتفى بالاشارة الى مصطلح (اوعية) في المادة (٣٨/ ثانياً)، وهذا اللفظ لا يخرج عن معنى الحاوية باعتقادنا. كما استعمل المشرع العراقي لفظ الحاوية بشكل صريح بمقتضى نص المادة (٤٨) من القانون ذاته^(١). وكان من المفترض ان لا تتعدد المصطلحات القانونية وان يتم استعمال لفظ واحد تجنباً لتعدد التفسيرات واختلاف الاجتهادات ولكن بالرجوع الى تعليمات تنظيم عمليات نقل البضائع بالمستوعبات (الاوعية النمطية) رقم (٢) لسنة ١٩٧٧ نجد ان المشرع العراقي حدد في المادة (١) منها تعريف الحاوية بأن: (اولاً: يقصد بالمستوعبات كل أداة معدة للنقل كوعاء ذات قيمة تجارية تأخذ شكل صندوق او اي هيكل مماثل له قياسات محددة يستخدم عدة طرود تعود الى وثيقة شحن او اكثر)^(٢). أول ما يلاحظ على هذا التعريف هو اطلاق لفظ المستوعب على الحاوية، في حين أن لفظ الحاوية هو الاكثر تداولاً وانتشاراً، كما انه مرادف الكلمة الانكليزية container، كما ان هذا

(١) قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣، المادتين (٣٨/ ثانياً) و(٤٨).

(٢) تعليمات تنظيم عمليات نقل البضائع بالمستوعبات (الاوعية النمطية) رقم (٢) لسنة ١٩٧٧، المادة (١/ اولاً).



التعريف ارتكز على وصف الحاوية من حيث اعتبارها اداة للنقل وتشبيهها بالصندوق، دون ان يركز على الجوانب الاخرى للحاوية كميزاتها ووظيفتها وما اذا امكن نقل البضائع بالحاوية بوسيلة واحدة او اكثر. كما ورد تعريف الحاوية في التعليمات رقم (٤) لسنة ١٩٨٤ الصادرة لتسهيل تنفيذ قانون الكمارك رقم (٢٣) لسنة ١٩٨٤، إذ عُرِفَت المستوعبات على انها: (صناديق كبيرة وذات قيمة تجارية لا يقل حجم الواحدة منها عن متر مكعب واحد وهناك فتحات تحكم اغلاقها وقابلة لتثبيت اختتام الرصاص الكمركية عليها ومعدة لاستيعاب البضائع طروداً او فرطاً)^(١). يؤخذ على هذا التعريف انه عرف الحاوية من الجانب الفني بالتركيز على المواصفات الفنية والفوائد والاهمية، ولا يختلف هذا التعريف عن سابقة، إذ كان المفترض ان يشمل تعريف الحاوية جميع الجوانب سواء كانت الجوانب الفنية او المادية او القانونية. اما في اطار التشريع المصري، فإن القانون البحري^(٢) لم يورد تعريفاً للحاوية بينما نظم التعريف بموجب قرار وزارة النقل رقم (٨٠٠) لسنة ٢٠١٦ بأن الحاوية (وحدة من وحدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن وهي مصممة خصيصاً لنقل البضائع بوسيلة او اكثر من وسائل النقل ودون عملية اعادة تحميل وسيطة ومزودة بتجهيزات ركنية لكي تجري عملية رصها وتستيفها ومناولتها بسهولة وهي اما ٢٠ قدم او ٤٠ قدم او اكثر)^(٣) على الرغم من ان هذا التعريف اكثر شمولية من التعريفين السابقين كونه حدد معنى الحاوية بحكم اعتبارها اداة للنقل، واعطى المواصفات الفنية التي تتمتع بها الحاوية من ناحية صلابتها لتكرار استعمالها ونقلها للبضائع بوسيلة او اكثر من وسائل النقل القيام بوظيفتها في النقل متعدد الوسائط دون اعادة التحميل، الا انه لم يوضح المزايا الاخرى التي تقدمها الحاوية فضلاً عن الجوانب القانونية. اما بالنسبة للتشريع الفرنسي فلم نجد فيه ما يشير الى تعريف الحاوية بشكل صريح^(٤)، ولكن القرار الوزاري الفرنسي الصادر سنة ١٩٧٣ عرف الحاوية بأنها: (صندوق ذو ابعاد موحد، لنقل البضائع)^(٥). ان هذا التعريف جاء بشكل مختصر وغير جامع، إذ اكتفى بوصف الحاوية على انها صندوق محدد بأبعاد معينة ووظيفته نقل البضاعة.

(١) التعليمات رقم (٤) لسنة ١٩٨٤ الصادرة عن الهيئة العامة للكمارك (بشأن المستوعبات والطبليات والمقطورات) أولاً.

(٢) قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.

(٣) قرار وزارة النقل المصرية رقم (٨٠٠) لسنة ٢٠١٦. المنشور في الوقائع المصرية بالعدد ٢٨٢ لسنة ٢٠١٦

(٤) see

Code de commerce, 2013.

- Code des transport.

(٥) Jo du Janvier 1960.

مشار اليه لدى ليلي كراش، تأثير النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١١، ص ٣٩.

ثانياً: في الاتفاقيات الدولية

اختلفت الاتفاقيات الدولية في تعريفها للحاوية وسوف نتناول تلك التعريفات في ضوء الاتي:

١ - اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ وتعديلاتها

لم يرد لفظ الحاوية بموجب هذه الاتفاقية^(١)، وهذا الامر طبيعي لان انتشار استعمال الحاوية بشكل واسع لم يعرف الا في بداية الخمسينيات، وسار على هذا النهج جميع التشريعات التي طبقت الاتفاقية الى ان تم تعديل المعاهدة بموجب بروتوكول سنة ١٩٦٨. حيث الغي هذا البروتوكول المادة (٥/٤) من معاهدة بروكسل واستبدالها بالنص الاتي: (في حالة استعمال حاوية او نقالة خشبية او معدنية او اية اداة مماثلة لتجميع البضائع فيها، فإن عدد الطرود او الوحدات المثبتة في بوليصة الشحن والتي تحتويها اداة النقل هذه هو عدد الطرود او الوحدات التي يعتد بها في مفهوم هذه الفقرة، وفيما عدا ما تقدم ذكره تعتبر اداة النقل هذه كأنها طرد او وحدة)^(٢).

٢ - اتفاقية هامبورغ سنة ١٩٧٨

استعملت هذه الاتفاقية لفظ الحاوية في المادة (٥/١) عندما عرفت البضائع بأن: (تشمل الحيوانات الحية، وفي حالة تجميع البضائع في حاوية او منصة نقالة او أداة نقل مماثلة او في حالة تغليفها فإن مصطلح البضائع يشمل أداة النقل او مواد التغليف المذكورة اذا قدمها الشاحن)^(٣). يفهم من نص المادة المذكورة، ان الحاوية هي أداة نقل مستقلة عن البضاعة، ولكنها تأخذ حكم البضاعة اذا قدمها الشاحن.

٣ - الاتفاقية الكمركية بشأن النقل الدولي للبضائع (اتفاقية النقل البري الدولي لسنة ١٩٧٥)

نصت المادة (١/ط) من الاتفاقية المذكورة على ان الحاوية: (صنف من معدات النقل (عربة رافعة او صهريج متحرك او جهاز اخر مماثل) مغلق كلياً او جزئياً لتشكل مقصورة اعدت لغرض احتواء البضائع وذو ميزة دائمة وبالتالي قوي بما يكفي ليكون مناسباً للاستعمال المتكرر ومصمم خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بأسلوب واحد او اكثر من واحد من اساليب النقل بدون اعادة شحن وسطي)^(٤). يتضح من هذا التعريف، ان الحاوية نوع من معدات النقل، ولها مواصفات فنية تكفل

(١) اتفاقية بروكسل لسند الشحن (١٩٢٤).

(٢) البروتوكول الصادر سنة ١٩٦٨ الملحق بالاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن (بروكسل ١٩٢٤)، المادة (٢).

(٣) اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ)، المادة (٥/١). وقد جاءت صياغة النص باللغة الانكليزية كالآتي:

(Goods includes live animals; where the goods are consolidated in container pallet or similar article of transport or where they are packed...)

(٤) ان الاتفاقية الكمركية (اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) لسنة ١٩٧٥) تم ابرامها لغرض توحيد مواصفات معينة للحاويات النموذجية والتنسيق في الاجراءات الكمركية بين الدول الموقعة على هذه الاتفاقية بما يكفل عدم فتح الحاوية خلال مدة رحلة النقل الا عند تسلمها من ميناء القيام وعند تسليمها في ميناء الوصول عن طريق



لا القيام بدورها لتوفير نقل آمن، أي ان هذا التعريف تطرق الى تصميم الحاوية، إذ لابد من ان يتم تصنيعها بصلابة بحيث يتكرر استعمالها وبما يكفل لها نقل البضائع بأكثر من وسيلة دون اعادة تعبئتها في مرحلة وسطية، الا ان الامثلة التي وردت في التعريف لم تذكر على سبيل الحصر، وانما على سبيل التمثيل فقط ، كما لم يوضح التعريف الجوانب القانونية، فالحاوية تصمم وفق قياسات محددة تضعها الجهة المختصة.

٤- اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨)

بالرغم من ان هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ الا انها حددت المقصود بالحاوية في المادة (٢٦/١) بأنها: (اي نوع من الحاويات او من الصهاريج او المسطحات القابلة للنقل او من الحاويات البدالة او اي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع او اي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك)^(١) قبل تعريف هذه الاتفاقية للحاوية في النص المتقدم، عرفت البضائع في الفقرة (٢٤) من المادة ذاتها وجعلت الحاوية تأخذ حكم البضائع بالنص على ان البضائع تعني (ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع واشياء اياً كان نوعها وهي تشمل مواد الرزم ومعدات وحوايات لا يوفرها الناقل او لا توفر نيابة عنه) اقتصر الحكم الاول في تعريفه للحاوية على انها اي وحدة من وحدات التعبئة او المعدات الملحقة بها، واعطى امثلة لا على سبيل الحصر مبيناً وظيفة تلك الوحدة الا وهي تجميع البضائع بداخلها. بينما تناول النص الثاني تعريف البضائع وادخل الحاوية في حكم البضائع اذا قدمت من غير الناقل اي الشاحن وهو ذات الحكم الذي تناولته كلاً من اتفاقيتي هامبورغ واتفاقية النقل متعدد الوسائط.

خلاصة القول ومن مجمل التعريفات التشريعية المتقدمة سواء الوطنية او الدولية، نلاحظ ان اغلبها قد اورد تعريفاً للحاوية، وهذه التعريفات متقاربة في لفظها وفحواها، فلم تخرج الحاوية عن كونها اداة لنقل البضاعة تتضمن مواصفات فنية وقياسية، فضلاً عن الجوانب الوظيفية وطريقة تصنيعها واهميتها وامكانية نقلها بأكثر من وسيلة من وسائل النقل دون اعادة تعبئتها في مرحلة

وضع مواصفات قياسية معينة للحاويات تتفق عليها الدول، وقد صدر بشأن هذه الاتفاقية القانون العراقي رقم (٦) لسنة ٢٠٢٠ المنشور في الوقائع العراقية بالعدد ٤٦٧٣ في ٢٠٢٢/٤/١٨ بشأن انضمام العراق لها.

(١) نظراً لعدم وجود نظام عالمي موحد وملزم ومتوازن يدعم تنفيذ النقل الدولي الذي يشمل وسائط نقل مختلفة بين الشاحن والناقل، فقد اصدرت لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً وتم التوقيع عليها سنة ٢٠٠٨ في روتردام بهولندا لهذا سميت بقواعد روتردام.

شحن وسيطة. اما بالنسبة للاتفاقيات الدولية التي لم تتناول صياغة تعريف للحاوية، فإنها رغم ذلك اشارت الى لفظ الحاوية ضمن تعريف البضائع لتأخذ حكم الاخيرة اذا قدمها الشاحن.

الفرع الثاني

التعريف الفقهي للحاوية

تباينت التعاريف التي اوردها الشراح الذين تطرقوا الى موضوع النقل بالحاويات إذ حدد غالبيتهم تعاريف مختلفة تعكس الجوانب الفنية والتقنية للحاوية وليس هناك تعريف فقهي استقطب اجماع الرأي من الناحيتين القانونية والفنية على حد سواء. فمنهم من عرف الحاوية بأنها: (اداة تستعمل لوضع اشياء بداخلها)⁽¹⁾.

الواضح ان هذا التعريف عام للحاوية بحيث تشمل كل شيء معد للخرن والنقل، لدرجة يمكن اعتبار العلبة الصغيرة التي توضع بداخلها عيدان الكبريت من قبيل الحاوية، وهذا مايبرر انتقاده كما ذهب جانب من الفقهاء الى ان (الحاوية من الناحية الوظيفية ليست اكثر من صندوق وهي تشترك مع الصناديق الاخرى في ان الفوائد الاقتصادية الناجمة عن استعمالها تعود الى عدد المرات التي تستخدم فيها الحاوية لنقل كمية معينة من البضائع مع توفير الحماية اللازمة لهذه البضائع في مواجهة الحالات التي تسبب الضرر والخسارة في حال استعمال الحاوية في النقل. كما ان الحاوية تنفرد بميزتين هما:

- انها نمطية وهذا يسهل انتقالها من شكل الى اخر من اشكال النقل.
 - انها كبيرة مما يتعين ان يكون انتقالها من شكل الى اخر من اشكال النقل في حده الأدنى)⁽²⁾.
- اقتصر التعريف على بيان وظيفة الحاوية في الشحن ودورها في عملية نقل البضائع دولياً وما تتمتع به من مزايا تسهل عملية النقل.

بينما يعرف جانب اخر من الفقهاء الحاوية على انها: (وعاء او صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيعه خصيصاً لتجميع البضائع بداخله سائبة او مغلفة تغليفاً بسيطاً يفرض نقلها من مكان الى آخر)⁽³⁾، وفي تعريف مماثل للدكتور ابراهيم مكي الذي اطلق على الحاوية مصطلح وعاء الشحن وعرفها بأنها: (صندوق او سحارة او ما شابه ذلك يستعمل لتجميع البضائع بداخله سائبة او مغلفة تغليفاً بسيطاً بقصد نقلها من مكان الى مكان آخر دون حاجة الى اعادة شحنها ويكون صالحاً

(1) Henri Schadee, Le contenu juridique du container D.M.F, 1967, P. 602.

(2) K. M. Johnson and Garnett, The Economics of containerization, 2nd edition, London, 1971, P.11 (container is functionally no more than a box...).

(3) د. محمد السيد الفقهي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١٠ ص ١١.



للاستعمال مرات عديدة^(١). يشترك هذين التعريفين في ان الحاوية هي ليست شكل من اشكال التغليف وانما هي وعاء او صندوق او سحارة مستقل تحوي سلعاً مغلفة تغليفاً بسيطاً، إذا لو اعتبرت الحاوية وسيلة تغلفة للبضاعة لما احتاج الشاحنون الى تغليف بضائعهم تغليفاً اولياً، كما ان الحاوية يمكن نقلها مرات عديدة دون اعادة تعبئتها، وهناك من عرف الحاوية بأنها: (صندوق قوي ذو ابعاد محددة عالمياً من قبل هيئة المقاييس الدولية مصنوع من الصلب او الالمنيوم المقوى بالصلب لتخفيف وزن الحاوية الفارغة او المصنوعة من الالياف الكيميائية المعالجة لجعلها قادرة على تحمل الصدمات والمقاومة بكثرة استعمالها)^(٢)، يؤخذ على هذا التعريف اقتصره على بيان المواصفات الفنية والقياسية للحاوية من حيث متانتها ووزنها وطريقة تصنيعها، بينما اهمل المزايا الاخرى التي تتضمنها تلك الحاوية. ويقصد بالحاوية حسب رأي البعض (مستوعب معدني صندوقي يمكن استخدامه لنقل مختلف السلع بسهولة وسرعة ويقلل من فقدان او تلف البضائع المنقولة وكذلك سهولة تداول ومناقلة الحاوية ما بين واسطة نقل واخرى كالسفن والقطارات والشاحنات)^(٣). ان هذا التعريف وصف الحاوية او شبهها بالمستوعب المعدني الصندوقي، وكلمة مستوعب هي غير مناسبة، لعدم تداولها في الاوساط التجارية، فضلاً عن انه اقتصر على تحديد وظيفة الحاوية في نقل مختلف البضائع بشكل اسرع واسهل الامر الذي يساهم في تقليل خطورة الفقدان او التلف الذي يصيب البضاعة اثناء النقل. كما ويتم النقل بمختلف وسائط النقل. اما من وجهة نظر الفقيه Nicole lacasse فإن الحاوية (صندوق خشبي او حديدي او بلاستيكي بأبعاد موحدة توضع فيه البضائع وتتمثل الامتيازات التي يقدمها هذا النوع من التغليف ملائمة لجميع وسائل النقل المختلفة كما يسمح بالتخفيض في مدة عملية مناولة البضائع بنسبة (٦) الى (١) لان الحاوية تضمن نقل البضائع بدون اعادة شحنها على الرغم من تعدد الوسائط التي تنقل فيها. اضافة الى ذلك فهي تحقق حماية اكبر للبضائع ضد التلف والضياع لان البضائع تنقل من قبل المرسل في حاوية مختومة لا تفتح الا عند وصولها الى المرسل اليه)^(٤).

يبدو ان هذا التعريف حدد تفاصيل الحاوية سواء من حيث المواصفات الفنية او القياسية او الوظائف التي تؤديها، ونجده اقرب التعاريف التي قيلت بصدد الحاوية. ومع ذلك، فأنا نعرّف

(١) د. ابراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن - الحاويات - بلا دار نشر، بلا مكان نشر، ١٩٧٥، ص ١١ ص ١٢.

(٢) محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحوايات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٦، ص ١١٩.

(٣) مجيد ملوك السامرائي، النقل والتجارة الدولية المعاصرة بلا دار نشر، بلا مكان نشر ٢٠١٩ ص ١٧٦.

(٤) Nicole Lacasse, Le transport multimodal international de marchandises, These pour Le doctorat De l'universite de paris, le, 1988, P.7.

الحاوية على أنها أداة لنقل البضاعة تتخذ شكل وعاء أو صندوق أو ما شابه ذلك ذو مواصفات فنية وقياسية معينة تحدد من قبل المنظمة الدولية للمواصفات القياسية (ISO) وتصنع من الخشب أو الحديد أو الألمنيوم أو البلاستيك وتكون من المتانة بحيث يتكرر استعمالها أكثر من مرة وتستخدم لتجميع البضائع بداخلها بغية نقلها بين وسائل النقل المختلفة دون إعادة شحنها في مرحلة وسطية، ويوفر هذا الاختراع قدر عال من السلامة والأمان لوصول البضائع وسهولة المناولة كما ويقلل من زمن المناولة والتكاليف التي يتطلبها النقل التقليدي. يمتاز هذا التعريف بأنه جاء بمدلول شامل للحاوية وجامع لكل ما قيل بصدها من تعريفات، حيث أوضح المعنى الوظيفي للحاوية، وأشار إلى النواحي الفنية في صناعته، والمزايا التي تحققها تلك الحاويات وهو بذلك أعطى صورة واضحة ومتكاملة عن ذلك الاختراع واستعماله في صناعة النقل الحديثة، أما بالنسبة للجوانب القانونية فيقصد بها أن الحاوية تخضع لمعطيات فنية خاصة تميزها عن وسائل النقل كالسفن وغيرها، وهذه المعطيات الفنية تتمثل بالحجم أو السعة أو نوع التصميم أو غير ذلك، وبالنهاية فإن الحاوية لا تخرج عن كونها وسيلة قانونية بصيغة وعاء لتنفيذ عقد نقل البضائع بالحاويات.

المطلب الثاني

أنواع الحاويات

تختلف أنواع الحاويات باختلاف البضائع، إذ لابد من أن تكون الحاوية ذات طبيعة تتفق ونوع البضاعة المنقولة، كما تتدرج تلك الحاويات تحت مواصفات قياسية معينة ومقبولة فيما يخص أبعادها وعلى الوجه الآتي:

أولاً: حاويات البضائع العامة وتشمل:

١. **الحاويات المقفلة:** وتكون هذه الحاويات مقفلة بشكل تام سقفا وجوانبها صلبة، ويحتوي أحد جوانبها على باب لغرض ادخال مختلف أنواع البضائع سواء كانت جافة أو سائلة ولكن الأخيرة معبأة في علب بلاستيكية أو معدنية. ويمتاز هذا النوع بانخفاض ثمنه وسهولة الحصول عليه، وندرة صيانته، كذلك فهو يمثل النسبة الأكبر من الأنواع الأخرى للحاويات المستعملة في إطار النقل البري.

٢. **الحاويات ذات السقف المفتوح:** وهي تشبه حاويات الاستعمال العام ولكنها عديمة السقف، أو أن سقفا متحرك أو قابل للإزالة ومصنوع من القماش أو البلاستيك، يستخدم هذا النوع لغرض نقل البضائع الثقيلة جداً أو لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية مثل الآلات الصناعية الضخمة كالسيارات والطائرات.

٣. **الحاويات المسطحة:** تصمم هذه الحاويات بشكل هيكل قاعدي خالياً من السقف والجدران الجانبية، ولكنها مجهزة بزوايا بغية المناولة أثناء عملية الشحن والتفريغ والرص على أرضية

الموانئ، وعلى ظهر السفينة، وهي تشبه الى حد كبير المنصة الخشبية، وتكون بنفس طول وعرض الحاويات العادية^(١).

٤. **الحاويات ذات الجوانب المفتوحة:** وهذه تتميز بأن جوانبها غير ثابتة بحيث يمكن فك جدرانها، وتبقى الاركان والقاعدة مثبتة، وتمتاز بأنها تحتوي على نقاط التحريم القوية التي تتحمل شد الحمولة اثناء النقل فهي تناسب البضائع التي تقتضي طبيعتها التعبئة من الجانب، لذا نطلق على هذا النوع من الحاويات بالحاويات الستائرية او الحاويات ذات الجدار المفتوح. وفي الحقيقة ان هذه الحاويات مناسبة لنقل الخضار والفواكه اذا كان نقلها لمسافات قصيرة، كما تصلح لنقل المواشي ايضاً^(٢).

٥. **حاويات نصف ارتفاع:** وهي حاويات مصنوعة بذات الطول والعرض الذي اوصت به المنظمة الدولية للمقاييس، ويكون ارتفاعها ٤ قدم وتتناسب مع الحمولات الثقيلة مثل خامات الحديد او النحاس او السوائل التي يكون وزنها النوعي مرتفع، إذ قد يصل وزن الحاوية الى حده الأقصى قبل ان تمتلئ سعتها الحجمية^(٣).

ثانياً: حاويات المواد الصب الجافة

وتسمى ايضاً بالحاويات الحجمية وحاويات الشحن الصب، وتتخذ اي حجم من الاحجام المعتمدة لدى منظمة التقييس الدولية، ويستعمل هذا النوع لنقل المواد الجامدة سهلة الانسياب كالأسمدة والمساحيق (كالإسمنت والكربون الاسود) ومختلف انواع الحبوب^(٤).

(١) أنظر:

د. ايمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٩، ص ١٧.
Konstantions Vourlakos, Advantages and disadvantages of using containers, 2021, p.13.p.14. available at: <http://www.maredu.heg.g.visited> in 13/3/2023

(٢) انظر:

- بوقادة، عبد الكريم وخلخال، جوهر. ٢٠١٩. نظام النقل البحري بالحاويات و أثر تداولها على الاقتصاد الدولي و الوطني. مجلة تحولات، مج. ٢، ع. ١، ص ص. ٣٨٨-٤٠١.

<https://search.emarefa.net/detail/BIM-12219242019>.

- مرسللي عبلة وزروال معزوزة، دور الحاويات لنقل البضائع برأ في انتعاش الحركة التجارية، بحث منشور في مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد ٨، العدد الاول، ٢٠٢٢، ص ٤٧٦.

(٣) د. ايمن النحراوي، من ٤٨٢، ص ١٧.

(٤) شيهاب عينة، طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر، بحث منشور في مجلة القانون والاعمال الدولية، ٢٠١٥، متاح على الانترنت وعلى الموقع الالكتروني: <https://www.droitentreprise.com>

تاريخ النشر ٢٦/٨/٢٠١٥، تاريخ الزيارة ١٠/٨/٢٠٢٣

ثالثاً: حاويات السوائل الصب والغازات

ويطلق عليها أيضاً بالحاويات الصهرجية، ويتم بواسطتها نقل السوائل بمختلف أنواعها مثل الزيوت والحوامض، أو نقل الغازات كالغاز المضغوط والمسيل، وغالباً ما تكون هذه الحاويات على شكل خزانات معدنية محكمة. ونظراً لاستخدام هذا النوع من الحاويات في نقل المواد الخطرة، فقد اتجهت الدول إلى التفكير بوضع تفتيش خاص بهذا النوع^(١).

رابعاً: الحاويات السحارة

تصمم هذه الحاويات على شكل سحارات ضخمة، ويتم تعبئة المعادن والاسمنت بداخلها. وغالباً ما تبقى مفتوحة من الأعلى عندما لا يخشى على البضاعة من التلف بسبب الرطوبة أو الحرارة. وتكون مزودة بماسكات متينة أو بعجلات تسمح لها بالتدحرج لغرض تسيير عمليات الشحن والتفريغ والرص والنقل على أرصفة الموانئ أو ساحات محطات التجميع^(٢).

خامساً: الحاويات ذات التصميم الخاص

وهذه الحاويات منها ما يستخدم لنقل البضائع ذات المتطلبات الخاصة في الحفظ والعناية، إذ تتنوع أشكالها بحسب نوع البضاعة، فقد تصنع على هيئة صندوق كبير ذو فتحات متصلة بأجهزة تهوية، ومنها ما هو مزود بأجهزة للتدفئة أو للتبريد لغرض الاحتفاظ بدرجة الحرارة والبرودة عند حد معين^(٣). ويندرج تحت هذا النوع الحاويات الثلجية، وهذه يتم تصميمها بشكل خاص، وتستعمل في نقل البضائع التي تستلزم شروط خاصة كالمواد القابلة للتلف بحكم طبيعتها واللحوم المجمدة، وهي تتلقى الهواء البارد من السفينة عن طريق ثقب في أسفل الوعاء يربط بفتحات خاصة في عابري السفينة ليخرج الهواء الساخن بعد ذلك من ثقب في أعلى الحاوية^(٤).

كما توجد الحاويات القابلة للطي، وهي عبارة عن حاوية ذات هيكل صلب يمكن طي أو فك مكوناتها الأساسية ثم إعادة تجميعها الأمر الذي يساهم في تقليل حجمها عندما تنقل فارغة. ومن

(١) انظر:

- الشيخ صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠١٣، ص ٢٤.

- هاني مونس. ٢٠٢٣. "تأثير نقل البضائع الخطرة على مسؤولية الناقل البحري". مجلة العلوم القانونية ٣٨ (١): ١٩٧-٢٣٨. <https://doi.org/10.35246/jols.v38i1.604>. ص ٢٠٨.

(٢) د. إبراهيم مكي، مصدر سابق، ص ٢٠.

(٣) بان حاتم جسام وعلاء عبد الكريم البلداوي، أثر تأمين نقل البضائع بالحاويات على دفع التعويض، بحث

تطبيقي في شركة التأمين الوطنية، منشور على الانترنت بالموقع الإلكتروني:

<https://eco.nahrainuniv.edu.iq> تاريخ الزيارة ١٠ / ٨ / ٢٠٢٣.

(٤) Zhigang yang, The Practice and Regulations of Container International Transport, International Shipping Dept, Shanghai Maritime university, p.5-p.6, available at <http://www.careprogram.org>, visited in 13/3/2023

الحاويات ايضاً ما هو مخصص لنقل المواشي والحيوانات، وهذه تخضع للابعاد التي وضعتها المنظمة الدولية للمواصفات القياسية، وتكون مزودة باسطبلات يتوفر فيها سهولة التهوية والاضاءة والتغذية والتنظيف وتصريف الفضلات السائلة اضافة الى توافر شرط السلامة في حالة نقل الحيوانات الضارة^(١). ولما كان نظام النقل بالحاويات هو نظام دولي، فإن ذلك يقتضي ان تكون للحاويات ابعاداً متفق عليها على المستوى الدولي، لذلك اختصت المنظمة الدولية للمواصفات القياسية بوضع ابعاد نمطية للحاويات ولتوفير التسهيلات في المناولة، حيث ان كل ناقل يحرص على ان تكون حاوياته متناسبة مع أجهزة المناولة والوسائط المستخدمة في نقلها سواء أكانت برية ام بحرية ام جوية. ولقد اوصت المنظمة الدولية للمواصفات القياسية^(٢) (ISO) بأن تكون مقاييس الحاويات كالآتي:

اولاً: طول الحاوية

يتفاوت طول الحاوية المصممة بين (١٠ - ٢٠ - ٣٠ - ٤٠) قدم، وتعد الحاويات ذات (٢٠) العشرين قدم هي الاكثر استخداماً تليها الحاويات ذات (٤٠) الاربعين قدم.

ثانياً: عرض الحاوية

اعتمدت المنظمة الدولية على عرض معياري للحاوية قدره (٨) ثمانية قدم.

ثالثاً: ارتفاع الحاوية

ان الارتفاع المعياري للحاوية الذي أوصت به المنظمة الدولية هو (٨) ثمانية قدم، او ثمانية قدم وست بوصات. وهناك اعداد محدودة من الحاويات بارتفاع (٩) تسعة قدم او تسعة قدم وست بوصات^(٣). اما بالنسبة لوزن الحاوية، فإن الحاوية (٢٠) عشرون قدم الفارغة وزنها (٢ طن) ، بينما يكون وزن الحاوية (٤٠) اربعون قدم الفارغة (٣,٥) ثلاثة طن ونصف. وهكذا نخلص من كل ما تقدم، بأن الحاوية هي ليست بنوع واحد وانما تتعدد اصنافها بالشكل الذي يتلائم وطبيعة البضاعة المحتواة، اضافة الى اختلاف ابعادها واوزانها مع مراعاة حدود معينة لتلك الابعاد والاوزان لضمان تسهيل نقل البضائع بمختلف وسائل النقل.

(١) Alan E. Branch, The Elements of shipping, London, 8th ed, 1977, P361.

(٢) قماز ليلي، دور الحاويات في المساس بالامن والسلامة البحرية. بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البري والنقل، ع٢٤، ٢٠١٤، ص٦٢.

(٣) د. ايمن النحراوي، مصدر سابق، ص٣٣ - ص٣٤.

المطلب الثالث

مزايا النقل بالحاوية وعيوبه

تمتاز الحاويات بعدة مزايا لكن تمتعها بهذه المزايا لا يحول دون وجود معوقات يمكن ان تظهر وتعرض استخدام تلك الحاويات، وعليه سوف نتناول في هذا المطلب اهم المزايا والعيوب التي تظهر في النقل بالحاوية، وذلك من خلال فرعين، نورد الاول لمزايا النقل بالحاوية، ونتكلم في الثاني عن عيوب النقل بالحاوية.

الفرع الاول

مزايا النقل بالحاوية

هناك العديد من المزايا التي يوفرها النقل بالحاويات، والتي تشكل اهم الاسباب التي أدت الى اللجوء الى استخدام الحاويات في عالم النقل، ومنها:

أولاً: السرعة

يوفر نظام النقل بالحاويات معدات وروافع وسفن متخصصة تجعل عمليات الشحن والتستيف والتفريغ تتم بسرعة واتقان، بدون الحاجة الى الاستعانة بالأيدي العاملة قياساً الى النقل العادي للبضائع، وهذا من شأنه تقليل عدد مرات المناولة في الموانئ.^(١) فقد ثبت عملاً ان الحاوية تقلص من الوقت اللازم للشحن بنحو ثمانية ايام مقارنة بالوقت الذي تستغرقه السفن التقليدية، فالحاوية لا تحتاج الى اكثر من ٣٦ ساعة فقط لشحنها، في حين ان السفن التقليدية تقضي زمناً طويلاً بانتظار انتهاء عمليات الشحن والتفريغ. حيث تشير الاحصائيات الى ان سفن الحاويات اصبحت تمكث في الموانئ من ١٥% الى ٢٠% من زمن الرحلة خلافاً للسفن العادية التي تمكث ٦٠% من وقت رحلتها^(٢). وهذا يدل على ان الحاويات تحقق السرعة في اعمال الشحن والتفريغ والتستيف مما ينعكس اثره على الناقل سواء من حيث استغلال وقت السفينة ام من حيث تخفيض التكاليف مثل تكاليف العمالة التي تستلزم عند كل مركز من المراكز التي تفصل بين وسائل النقل المختلفة، والتكاليف الكمركية (الرسوم الكمركية) ، ومن ثم تقليل التكلفة الكلية للنقل. كما ان سرعة المناولة تساهم في تقليص زمن الرحلة البحرية، وزيادة سعة السفينة، وهذا بدوره يجعل عملية النقل بالحاويات

(١) كريد، مريم. ٢٠١٨. الشحن البحري للبضائع و العمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية . مجلة الشريعة والاقتصاد، مج. ٧، ع. ١٤، ص ص. ٣٤٣-٣٧٦.

<https://search.emarefa.net/detail/BIM-876287>.

(٢) د. عبد الحميد مرسي عنبر، الجديد في الشحن والتفريغ وتداول الحاويات في الموانئ، دار الكتاب المصرية، بلا مكان نشر، ٢٠١٧، ص ١٩٨.



عاملاً أساسياً في تخفيض اجور الشحن^(١). اضافة الى ان تقليل عدد مرات المناولة يساعد على تقليل الضرر الذي يمكن ان تتعرض له البضائع اثناء المناولة وخاصة الثمينة منها، إذ قد تتعرض الى خطر السرقة، او الاضرار التي تحدث نتيجة العوامل الجوية او المصادر الخارجية^(٢). فالمناولة لا تتم الا لمرة واحدة تتمثل بالرص داخل الحاوية والتي يتم غلقها بأحكام، مما يؤدي ذلك الى تحقيق السرعة في انجاز عمليتي الشحن والتفريغ.

ثانياً: الأمان

ان تداول البضائع بطريقة مجزأة قد يعرضها للكسر او التلف او السرقة مما يثير ذلك مسؤولية الناقل لانه يعد مخلاً بالتزامه في المحافظة على البضائع من المخاطر التي تتعرض لها. لذا فان شحنها بداخل حاويات يوفر ضمان سهولة تداولها دون تعرضها الى اي من العوامل الخارجية^(٣). لذلك فإن اهم المزايا التي توفرها الحاوية هي توفير قدر عال من الامان والسلامة للبضائع بحمايتها من مخاطر النقل، اذ من الصعب كسر الحاوية لسرقة بعض الطرود الموجودة بداخلها المتانة الحاويات من جهة ولعدم امكان التعرف على محتوياتها بسهولة من جهة اخرى. وفي بعض الاحيان قد يؤدي شحن بعض البضائع بجوار بعضها في عنبر واحد في السفينة وهي مغلقة تغليفاً عادياً الى تلف البعض الآخر اما بسبب صلابة البعض وهشاشة البعض الآخر او بسبب الروائح النفاذة المتسربة من بعضها مما يؤثر ذلك على البعض الآخر، لذلك فإن اسلم طريقة لحل هذه المشكلة هي وضع البضائع بداخل حاوية مغلقة بأحكام يمكن ان ترص في عنبر واحد في السفينة ومن ثم فلا يخشى تلف البضائع الموجودة بداخلها^(٤).

ثالثاً: تقليل التكاليف

اذا كانت الحاوية تمثل عنصر امان اكد فإنها في الوقت ذاته تعد عامل اقتصادي له مردود ايجابي في تخفيض الابعاء المالية الملقاة على عاتق الشاحن. حيث ان هذا الاخير مسؤولاً عن

(١) امل المرشدي، دراسة وبحث ممتاز حول الحاويات واثرها على سلامة وامن النقل البحري، اشارات قانونية مجانية، متاح على الانترنت وعلى الموقع الالكتروني: <http://www.mohamah.law> تاريخ النشر: ٢٠١٦/٧/١٧، تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/١/٢٢.

(2) Alan E. Branch, op, cit, P.376.

(3) See

- Konstantions vourlakos, op,cit, p.8.

- قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٧٩٨ / مدنية رابعة / ٧٣ في ١٣ / ٩ / ١٩٧٣. والقرار رقم ٦٩٨ / مدنية رابعة / ٧٣ في ١٨ / ٨ / ١٩٧٣، النشرة القضائية، ١٩٧٣ ص ٢٠٠ - ٢٠٣.

(٤) طاهر شوقي مؤمن، الحاويات ومخاطر انتهاك الحدود البحرية السعودية، بحث منشور في مجلة الفكر الشرقي، الامارات، العدد ١٠٥، ٢٠١٨، ص ٦، DOI: 10.12816/0048406

اعداد الشيء المراد نقله وذلك بتغليفه وتعبئته بشكل يحمي البضاعة من الهلاك او التلف^(١). فعملية النقل المجزأة تلزم الشاحن في كل مرة من النقل بإعادة تغليف البضاعة مما يزيد ذلك في التكاليف المالية فضلاً عن زيادة احتمالات حدوث الضرر، اضافة الى ذلك فإن عملية فحص البضائع والتحقق منها في كل مرة من مراحل النقل يتطلب مبالغ مالية اضافية تقع على عاتق الشاحن او المرسل اليه او ما تحتاجه تلك العمليات من توفير الايدي العاملة^(٢). ولكن استعمال الحاوية الغى هذه الاجراءات وقلل من التكاليف المالية بشكل كبير، فالحاوية كونها وعاء شحن لا تحتاج الى ايدي عاملة كثيرة للقيام بعملية الشحن والتفريغ. كما ان استعمال الحاوية الغى النقل المجزأ وقلص من اعداد السفن من خمس سفن الى سفينة واحدة، اضافة الى ان استعمال الحاوية ادى الى زيادة كفاءة تشغيل ارسطة الموانئ، فبوجود هذه التقنية اصبحت البضائع لا تتكدس على تلك الارصفة^(٣). ولعل تأثير تقنية صناعة الحاويات بطريقة تجعلها مقاومة للكسر من أجل حماية البضائع من الهلاك او التلف او السرقة قد استتبع تخفيض تكاليف التأمين، فهي تمنع المؤمن الثقة في حفظ وسلامة البضائع المؤمن عليها اثناء مرحلة النقل والتوصيل^(٤).

رابعاً: تحقيق اسلوب النقل من الباب الى الباب

سهلت الحاوية عملية النقل من واسطة الى اخرى دون اعادة فتحها ويسمى ذلك بالنقل متعدد الوسائط^(٥). ولما كان هذا النقل يتطلب جهود غير عادية ونفقات كبيرة بسبب تكرار شحن البضائع في وسيلة النقل ورسوها ومن ثم فك رسوها وتفريغها مما يؤدي ذلك الى اطالة مدة النقل وزيادة النفقات وتزايد المخاطر، مما دعت الحاجة الى تأمين النقل المختلط من خلال اللجوء الى استخدام الحاويات. ومما تقدم يمكننا القول بأن استخدام الحاويات في مجال النقل له فائدة لكلا الناقل والشاحن، فالنسبة للناقل تعمل الحاوية على تقليل تكاليف الشحن والتستيف والتفريغ وتقليل زمن تواجد السفن في الميناء والتخفيف من حالات السرقة والحماية من الاخطار الاخرى. اما بالنسبة

(١) المادة (٦١/ثانياً) من قانون النقل العراقي.

(٢) المادة (٣٨) من قانون النقل العراقي.

(٣) Hari Menon, Advantage and disadvantage of containerization, available at <http://www.ineinsight.com>, published in 29/9/2021, visited 14/3/2023,

(٤) ابن عثمان، فريدة. ٢٠١٦. النقل البحري بالحاويات. مجلة الحقوق و العلوم الإنسانية، مج. ٩، ع. ٤، ص ٣٥٩-٣٥١.

ص ٣٢٦ <https://search.emarefa.net/detail/BIM-887972>

(٥) انظر:

- د. مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ١٩٩٦، ص ٢٤٠.
- فادية محمد اسماعيل الربيعي، سند الشحن المباشر واثره على النقل المتعدد الوسائط للبضائع، ط ٢، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٨، ص ٧٩.

للشاحن، فإن اللجوء الى الحاوية يؤدي الى المحافظة على البضاعة من التلف او السرقة وانخفاض رسوم التأمين وضمان شحن البضاعة ووصولها في المواعيد المحددة وبسرعة فضلاً عن توصيل البضاعة من الباب الى الباب وهو الاساس الذي يقوم عليه نظام النقل متعدد الوسائط وكذلك تخفيض تكاليف البضاعة. والى جانب تلك المزايا نضيف ميزة اخرى الا وهي انشاء صناعات لم تكن موجودة قبل انتشار الحاويات لغرض اصلاح وصيانة الحاويات وصناعتها، وكذلك الكشف على البضاعة بداخل الحاوية عن طريق الاشعة السينية دون ان يتم فتحها.

الفرع الثاني

عيوب النقل بالحاوية

عرضنا فيما سبق لأهم المزايا التي يوفرها النقل بالحاويات، واتضح لنا كمية ونوعية تلك المزايا الا ان تحقيقها لا يعد امراً سهلاً مالم يتم التغلب على بعض المعوقات التي تقف امام عملية النقل بطريق الحاويات.

اولاً: العيوب القانونية

لاشك ان الحاويات التي توضع بداخلها البضاعة المراد نقلها تغلف بأحكام ولا يتم فتحها الا عند وصولها الى الجهة المقصودة، وبهذا صح رأي الفقيه Yves Tassel عندما قال (ان الحاوية سر غير ملائمة في بعض الحالات وذات طبيعة اجرامية)^(١). فهي سر لعدم امكان معرفة محتواها، إذ يتم تمييز الحاوية عن غيرها من خلال رقم التسجيل. اما كونها غير ملائمة فهذا يرجع إلى الطبيعة المغلقة للحاوية التي قد تكون مصدراً للاضرار بالبضائع المعبأة بداخلها، فقد يكون سبب الضرر سوء حالة البضاعة، او سوء استعمال وسيلة النقل. اما عن اعتبار الحاوية ذات طبيعة اجرامية فهو بسبب عدم قدرة الناقل من الاطلاع على البضائع الموجودة بداخلها لوجود عدد كبير من البضائع المشحونة وسرعة عمليات النقل مما يؤدي ذلك الى زيادة فرص الغش والتحايل سيما وانه في اغلب الاحيان لا يحضر الناقل الا في عملية شحن الحاويات على السفينة. علاوة على ما تقدم، فإن البضائع المنقولة بداخل الحاويات قد تعود الى اكثر من شاحن، بل قد تتنوع البضائع المحتواة مما يثار التساؤل عن مدى الضرر الذي يلحق بالبضائع سواء أكان ناتج عن سرقة، او حريق، او اي خطر آخر يواجه السفينة كما في حالة الخسائر المشتركة عند

(١) Vola Marielle Rajaonanrison, "la contenenrisation dans les echanges maritimes internationaux", memoire mastere 2en droit maritime et des transport, Aix-en Provence, 2006, P.27. "Le conteneur est secret, inadequate parfois et d'une certaine facon criminogene".

التضحية ببعض الحاويات بكاملها دون التحقق عما بداخلها وبالتالي فإن مقدار الضرر سيكون أكبر قياساً الى النقل العادي الذي يمكن فيه افرز البضائع.
ثانياً. العيوب الاقتصادية:

من المعلوم ان نظام الحاويات هو مشروع رأسمالي يحتاج الى تكاليف ضخمة لبناء سفن الحاويات، والمصاريف الاضافية المتطلبة لصيانتها، وانشاء المستودعات الداخلية اللازمة لتعبئة البضائع بداخل الحاوية وتفريغها، اضافة الى ما تحتاجه من التعديلات الضرورية على انظمة السكك الحديدية والعربات المخصصة لنقل الحاويات، وشراء سيارات نقل جديدة، وانشاء طرق خاصة تتحمل ثقل الحاوية او وزنها. كما يتطلب النقل بالحاويات تجهيز موانئ صالحة للنقل بهذه الطريقة، حيث ان ذلك يعد شرطاً لنجاح عملية النقل بالحاوية ولكي تكون تلك الموانئ صالحة للغرض المقصود منه ينبغي ان تجهز تجهيزاً ملائماً من حيث الارتفاعات، والارصفة الصالحة لرسو السفن الحاملة للحاويات وان تكون مرتبطة بشبكة المواصلات البرية المناسبة داخل البلد، فضلاً عن وجود كفاءات بشرية متخصصة ووسائل نقل برية داخل الميناء مهمتها نقل تلك الحاويات. فالسفن الثلاثة مثلاً تحتاج الى المام فني من قبل العمال المتخصصين في التعامل مع سفن الحاويات الضخمة بتوفير درجات الحرارة المناسبة لظروف الشحن المتعلقة بالتعبئة والتغليف والرص الصحيح^(١). ولما كان حجم البضائع المعبأة داخل الحاويات كبير، فإن تعرض الحاوية ومداخلها الى التلف سيسبب خسائر كبيرة خاصة اذا كانت البضاعة ثمينة. وكذلك الامر في حالة التضحية البحرية، اذ يتم لقاء الحاوية وما بداخلها في البحر عند تعرضها للنيان، وهذا سيؤدي الى خسائر مالية مشتركة ايضاً^(٢). ومن العيوب الاقتصادية الاخرى التي يمكن ملاحظتها في هذا الجانب، تلك المتعلقة بالتأمين، حيث ان تطور النقل باستخدام الحاويات صاحبه ارتفاع اقساط التأمين لازدياد الاضرار التي تصيب البضائع. ويدخل في تقدير هذه الاقساط عمليات التعبئة والتغليف للبضائع، لان التغليف اذا كان غير ملائم لبعض البضائع او لبعض انواع الرحلات سيترتب عليه زيادة اقساط التأمين حتماً لارتفاع نسبة الاضرار التي يمكن ان تتعرض لها البضاعة المحواة^(٣).

ثالثاً: العيوب التقنية

من العيوب التي تظهر عند استخدام الحاويات في نقل البضائع هي صعوبة توافق حجم البضاعة مع وزنها، إذ قد تمتلئ الحاوية بحجم البضائع في حدود الوزن الصافي الذي تستوعبه

(١) د. عبد القادر حسين العطير، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار السيسبان للنشر والتوزيع، ص ٧٦ - ٧٧، بغداد، ١٩٨٣.

(٢) د. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٩، ص ٢٧.

(٣) د. ليلى كراش، مصدر سابق، ص ٩٩.



تلك الحاوية بسبب اختلاف كثافة البضائع المعبأة. ولكن قد تعبأ البضاعة بداخل الحاوية دون ان تمتلئ الاخيرة مما يضطر الشاحن او الناقل الى ملئ فراغ الحاوية من خلال شحن بضائع متنوعة بالاستفادة من السعة الحجمية للحاوية. والواقع ان تنوع البضائع بداخل الحاوية يثير اشكالات، إذ قد يصيب بعضها التلف كما هو الحال عند نقل المنتجات الغذائية والفواكه، بيد ان تلك الاضرار يمكن تلافيها في النقل العادي وذلك بأبعاد المنتجات التالفة عن غيرها بخلاف النقل بالحاويات حيث ان تلك البضائع موجودة بداخل حاوية واحدة مما ساعد على تقاوم نسبة الضرر بين البضائع المتشابهة وغيرها او بين البضائع المختلفة^(١). ولكي يحقق النقل بالحاويات النجاح المنتظر، يقتضي ان يتم على سفن متخصصة، لان النقل بواسطة السفن التقليدية يعترضه صعوبة وجود تناسب وتناسق بين احجام الاوعية واشكالها وبين فراغات السفينة او تصميم عنابرها.

رابعاً: غياب الكفاءات البشرية المتخصصة (العيوب الفنية)

يصعب القول بنجاح نظام النقل بالحاويات بدون وجود عنصر بشري مدرب يستطيع التعامل مع سفن الحاويات العملاقة وروافعها ومعدات المتطورة، ومع نوعيات الحاويات المختلفة، وخاصة تلك التي تحمل مواصفات معينة كالحاويات المبردة المستخدمة في نقل الفواكه والخضار والمواد الغذائية، إذ تحتاج الى الالمام الفني من قبل هؤلاء المتخصصين بتوفير درجات الحرارة المناسبة لظروف الشحن، والتخلص من درجة حرارة الحقل، وكيفية التعبئة والتغليف والرص الصحيح بشكل يسمح بتخلل الهواء البارد الى طبقات الرص جميعها، كما يقتضي قبل ذلك كله اجراء تبريد اولي لجدران الشاحنة ذاتها قبل عملية شحن الثمار لكي تنخفض درجة الحرارة لجدران الشاحنة الى الدرجة المطلوبة^(٢). علاوة على ذلك، فإن تنظيم عمليات الشحن والتفريغ والتستيف والتخزين تحتاج الى ايدي عاملة مدربة، إذ يقتضي توافر جهاز فني يعاونه جهاز هندسي وخصائيين في اصلاح وسائل النقل والآلات الرافعة، وصيانة الحاويات واصلاحها، وهذا يستتبع وجود مباني للإدارة، وورش صيانة مزودة بتكنولوجيا حديثة متطورة^(٣). لذلك ينبغي توافر العمالة البشرية الملائمة لاستقبال سفن الحاويات في الموانئ بحيث تتعايش مع تلك السفن وموائمة انزال البضائع وتحميلها بشكل يفوق ما هو عليه في السفن التقليدية. وبخلاف ذلك سيتعطل سير العمل في الميناء، فلو حصل اضراب بين العاملين في الموانئ المتخصصة، فإن ذلك سيؤدي حتماً الى

(١) د. ابراهيم مكي، مصدر سابق، ص ٣٧.

(٢) د. عاطف عبد النعمان الانصاري، تطبيقات سلسلة التبريد للاغذية سريعة التلف، المكتب الاقليمي للشرق الادنى، القاهرة، ٢٠١٢، ص ١٤.

(٣) محمد غريب عبد العزيز، مصدر سابق، ص ١٣٥.

اضطراب السفن ومحطات التجميع والقاطرات من الصعب تداركها اذا تمت الاستعانة بعمال غير مختصين.

خامساً: العيوب الادارية

ان النقل بالحاويات لا يؤدي وظيفته على النحو المطلوب في ظل العقيدات الادارية والكمركية. ويحصل ذلك عندما يتكرر فتح الحاوية، وفحصها وكشف محتوياتها، وكذلك التفتيش في الموانئ والمحطات وعند الحدود من قبل الجهات الكمركية وغيرها في الدولة. فضلاً عن الزام ذوي الشأن من الخضوع الى الضرائب والرسوم والاجراءات المعقدة التي من شأنها ان تسبب الهلاك والتلف والضياع للبضائع المحتواة، كما يؤدي ذلك الى تكديس الحاويات في الموانئ^(١). وللقضاء على هذه التعقيدات اقتضى الامر وجود اتفاقية كمركية بين الدول تهدف الى تنظيم العلاقات فيما بينها بالشكل الذي يضمن تفتيش الحاوية مرة واحدة عند تعبئتها وقبل غلقها، ومرة اخرى يتم فتحها عند التسليم تجنباً للتأخير الذي يتسبب للبضاعة المنقولة من جراء تكرار فتحها وغلقها. اما بالنسبة للحاويات الفارغة، فيقتضي ان تكون محل اهتمام الاتفاقية الكمركية، بحيث تسمح تلك الاتفاقية برد الحاويات الفارغة الى مصدرها الاصلي دون ان تفرض اية رسوم، او غير ذلك من المعوقات^(٢). ونحن نرى انه بالإمكان التغلب على تلك العيوب او المعوقات بالنظر الى المزايا العديدة التي يقدمها نظام النقل بالحاويات للناقل والشاحن على حد سواء، سيما وانه يمكن التعايش مع تلك المشكلات والوصول بالاضرار الى ادنى حد من خلال اعتماد الخبرات المدربة من العاملين بسفن الحاويات، واتباع سياسة حكيمة اقتصادية لتجهيز الموانئ بكل ما تحتاجه من معدات ملائمة من حيث الرافعات والارصفة وغير ذلك. اضافة الى تقديم الوسائل التقنية الحديثة دون فرض اعباء مالية تزيد من تكاليف النقل الكلية، وكذلك ضرورة تبسيط الاجراءات الكمركية، واعمال شبكة الكترونية داخل الميناء بشأن استحصال الموافقات المطلوبة وحتى الافراج النهائي للشحن. وكما نعلم بأن الحاويات المستخدمة اليوم هي حاويات ذات درجة عالية من التقنية الحديثة، اذ انها تكون مصممة بطريقة تتلائم مع نوعية البضاعة المنقولة بداخلها، فلم يعد الامر مقتضراً على مجرد تجميع البضائع داخل صندوق، بل جاءت الحاويات لتحل مشكلة النقل وخصوصاً النقل البحري من خلال مراعاة طبيعة البضاعة والمدى الزمني المستغرق للرحلة وعوارض الملاحة.

(١) د. عبد الحميد مرسي عنبر، مصدر سابق، ص ٢٠٠ - ٢٠١.

(٢) د. سوزان علي حسن، الاطار القانوني لمسؤولية الناقل البحري للحاويات طبقاً للقانون التجاري البحري الاماراتي، دار النهضة العربية، مصر، ٢٠٢٠، ص ٣٦.

المبحث الثاني

تحديد الطبيعة القانونية للحاوية

لقد تباينت الآراء حول تحديد الوصف القانوني الدقيق للحاوية، فهناك من اعتبر الحاوية من ملحقات البضاعة، بينما ذهب اتجاه آخر الى اعتبار الحاوية وسيلة نقل او من اجزاء هذه الوسيلة، في حين ذهب رأي ثالث الى وصف الحاوية بأنها وسيلة تغلفة من نوع خاص. وعليه سوف نتناول حيثيات هذا الموضوع ضمن ثلاثة مطالب وعلى النحو الاتي:

المطلب الاول: الحاوية من ملحقات البضاعة

ذهبت قواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨، وقواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨، واتفاقية النقل متعدد الوسائط (جنيف ١٩٨٠) ايضا الى ان الحاوية تعتبر من ملحقات البضاعة، اي انها وسيلة تغلفة للبضاعة الموجودة بداخلها، فتكون جزءاً منها، ولكن ذلك مقيداً بحالة تقديم الحاوية من طرف الشاحن، حيث جاء في المادة (٥/١) من قواعد هامبورغ بأن: (البضائع تشمل الحيوانات الحية، وفي حالة تجميع البضائع في حاوية او منصة نقالة او اداة نقل مماثلة او في حالة تغليفها، فإن مصطلح البضائع يشمل اداة النقل او مواد التغليف المذكورة اذا قدمها الشاحن). كما قضت المادة (٢٤/١) من قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ بأن: (البضائع تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع واشياء اياً كان نوعها وهي تشمل مواد الرزم واي معدات وحوايات لا يوفرها الناقل او لا توفر نيابة عنه). وعلى غرار ذلك قضت المادة (٧/١) من اتفاقية النقل متعدد الوسائط (جنيف لسنة ١٩٨٠)، بأن: (تشمل البضائع اي حاوية او منصة نقالة او اداة نقل او تغليف مشابهة اذا قمها المرسل). وانطلاقاً من هذه النصوص التشريعية، فإن الحاوية لا تخرج عن كونها جزءاً من البضاعة المنقولة في الحالات التي يقدمها الشاحن. ولكن تعرض هذا الرأي للانتقاد، فالحاوية لا يمكن اعتبارها وسيلة تغلفة عادية ذلك انها تستعمل مرات عديدة ولبضائع متعددة، اضافة الى ان ثمنها باهض يتجاوز ثمن البضاعة المحتواة احياناً^(١).

المطلب الثاني: الحاوية وسيلة نقل

اذا كانت النصوص التشريعية الدولية قد اعتبرت الحاوية من ملحقات البضاعة في الحالات التي يقدمها الشاحن، فإنه وبمفهوم المخالفة اذا لم يقدم الحاوية الشاحن بل وفرها الناقل، فإنها تعتبر وسيلة نقل، ولعل الفرق بين المسألتين يظهر من ناحية التحديد القانوني لمسؤولية الناقل، فعند وصف الحاوية بأنها وسيلة نقل، فإن الناقل هنا يكون ملزماً بدفع التعويض كاملاً، إذ لا

(١) زاير ايمان وزروال معزوزة، النظام القانوني للحوايات وفق قواعد روتردام، بحث منشور في مجلة البحوث في العقود وقانون الاعمال، مج ٦، ع ٤٤، ٢٠٢١، ص ٥٠٤.

يجوز له الاستفادة، من التحديد القانوني للمسؤولية الا في حالة الضرر الواقع على البضائع ذاتها. بينما لو اعتبرت الحاوية من ملحقات البضاعة، فهذا يعني انها تقوم مقام البضاعة، ومن ثم ففي حالة اصابة الاخيرة بالضرر، فعندئذ يجوز للناقل ان يستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية. وقد نادى اتجاه في القضاء الى ان الحاوية هي جزءاً من السفينة، او على حد تعبير المحكمة (الاجزاء المتحركة التي تتألف منها حاملة الحاويات)⁽¹⁾. يبدو ان هذا الحكم جاء مفتقداً لأي اساس معقول، فالحاوية لا تعد عنصر ضروري للملاحة او للاستقلال التجاري. كما ان اعتبارها من اجزاء السفينة يتعارض مع امكانية نقلها من سفينة الى اخرى، او من سفينة الى اي من وسائل النقل المختلفة⁽²⁾. وبناءً على ذلك، فإن الحكم المتقدم استند على فرضية غير مؤكدة وهي حالة كون الحاوية ملكاً لمن قام بتجهيزها، إذن من المحتمل ان يكون الشاحن مالكاً للحاوية، او انها مستأجرة من شركة متخصصة. كما انتقدت مسألة اعتبار الحاوية وسيلة نقل مستقلة لان الحاوية تحتاج بطبيعتها الى ان تنقل عبر وسائل النقل المألوفة كالسفينة او الطائرة او الشاحنة البرية. وهذا ما قضت به صراحة محكمة المجموعة الأوروبية (Cour de justice des communnautes europeennes) بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة بنقل البضائع المشتراة في هونج كونج، حيث تم نقلها عبر البحر الى مدينة هامبورغ في المانيا ثم عن طريق البر الى فرانكفورت. إذ كان على المحكمة تقدير ما اذا كانت الحاوية وسيلة نقل ام هي وسيلة تغلفة لكي تتمكن من تحديد كيفية حساب مصاريف النقل. وقد أجابت المحكمة بشكل واضح وصريح بأن الحاوية هي ليست وسيلة نقل وفقاً للمادة (٢/١٥) من قواعد المجموعة الأوروبية المتعلقة بقيمة البضائع في الكمارك⁽³⁾.

المطلب الثالث: الحاوية وسيلة تغلفة من نوع خاص

تعد الحاوية وفقاً لهذا الاتجاه وسيلة تغلفة الا انها ليست وسيلة تغلفة عادية، فالبضائع التي تشحن داخل الحاويات قد تكون غير معبئة، اي دون حماية اضافية، او قد تعبأ في شكل طرود، فبالنسبة للحالة الاولى يكون للحاوية دور في التعبئة والتغليف، اما بالنسبة للحالة الثانية فالحاوية تعتبر وسيلة تعبئة من الدرجة الثانية على اساس ان كل بضاعة مشحونة بداخل الحاوية تكون معبئة بشكل انفرادي. لذلك يذهب البعض الى ان الحاوية اذا اعتبرت وسيلة تغلفة، فانها وسيلة

(1) CA. Aix-en- Provence, 2ech, 18 december, 1980, DMF 1981, P.559.

مشار اليه لدى د. محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص ١٥.

(2) Veaux – Fournevie P. Transport Successifs, J. cl, Transport, 2003, P.5.

مشار اليه لدى د. محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص ١٥.

(3) CJCE, juin 1990 aff.c-17L89 BTL 1991 P.76 (Le transport par conteneur ne peut etre considere comme un mode de transport au sens de l'article (15 & 2, sous) du reglement CEE du 28 mains 1980 relatif a la Valeur en douane des marchandises).



تغليف من نوع جديد^(١). لذلك فإن الحاوية ما هي الا طريقة للتغليف، ولكن ليست التغليف العادية او انما هي وسيلة تغلف من نوع آخر يختلف عن بقية طرق التغليف الاخرى بحجمها الكبير وبإمكانية استخدامها اكثر من مرة، وبما انها اداة مستقلة عن السفينة او عن اي وسيلة نقل اخرى، فهي قابلة للاستخدام المتكرر. وهذا ما أكدته تجربة التأمين في هذا الصدد، حيث تعامل شركات التأمين الحاوية معاملة البضائع وتستخرج لها وثيقة تأمين مستقلة تعرف بـ (وثيقة تأمين الحاويات)^(٢). وقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا الاتجاه في العديد من القضايا المعروضة عليه بهذا الشأن. ففي قرار صادر عن محكمة Aix-en Provence اعتبرت الحاوية وسيلة تغلف. كما قضت محكمة استئناف باريس بشأن نقل شحنة من ثمار الافوكادو وشحنة اخرى من الثوم، بأن الاضرار التي لحقت بالبضاعة تعود الى وجود خلل في الحاوية المبردة ومن ثم فإن هناك عيب في التغليف مما يؤدي ذلك الى استبعاد مسؤولية الناقل^(٣). فهذا القرار اعتبر الحاوية وسيلة تغلف للبضاعة، وان اي عيب يلحق بالبضاعة نتيجة خلل الحاوية يتحمله الشاحن دون الناقل وتأسيساً على ما تقدم، اذا كانت الحاوية معبأة بالبضائع فهي تندمج معها كأى تغليف آخر، وعند تعرض الحاوية ومحتواها لضرر ما، فالناقل يكون مسؤولاً وفقاً للشروط الموضوعية التي تخضع لها البضاعة، في حين لو اصاب الضرر الحاوية وهي فارغة اثناء عودتها تحت يد الناقل، او كانت ممثلة بالبضائع ولكن الضرر اصاب الحاوية وحدها دون البضائع الموجودة بداخلها، فإن التعويض عن هذا الضرر لا يخضع للتحديد القانوني لمسؤولية الناقل وانما للقواعد العامة في القانون المدني. وعليه فإن نقل الحاوية الفارغة يتعين ان يتم بعقد نقل بحيث يسمح للناقل في حالة وقوع الضرر الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية المطبق في حالة الضرر الواقع على البضائع. وهكذا، فإن الرأي الراجح المستقر عليه يذهب الى اعتبار الحاوية وسيلة تغلف من نوع خاص وهو بهذا يختلف عن اشكال التغليف العادية الاخرى، وهذا ما نذهب اليه صراحة لانه لو

(١) أنظر:

- د. طاهر شوقي محمد، مصدر سابق، ص ٩.

P. Bonassies, Droit maritime frangais, Rapport sur les R gles de (c) Hambourg, paris, broj, 1994, P. 165 (S'il on veut voir dans le conteneur un emballage, il s'agit forcément d'un emballage quinest pas comme les autres).

(٢) د. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، مصدر سابق، ص ٢١-٢٢.

(٣) مشار اليه زاير ايمان وزروال معزوز، مصدر سابق، ص ٥٠٤. وانظر بهذا الصدد:

عبد شياح فيصل عدنان. ٢٠١٩. "النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن". مجلة العلوم القانونية ٣٣ (٢): ٤٣٧-٩٧. <https://doi.org/10.35246/jols.v33i2.67> ص ٤٦٥.

كانت الحاوية وسيلة تغلفة عادية من الدرجة الاولى، فما هو الحل اذا كانت البضاعة اصلاً موضوعة بداخل اكراس او صندوق او بشكل طرود، فهنا لا تمارس الحاوية وظيفتها كشكل من اشكال التغليف العادي، اضافة الى ان الحاوية كبيرة الحجم ويمكن ان يتكرر استعمالها. وكذلك لو اعتبرنا الحاوية وسيلة نقل، فهذا الامر غير صحيح ايضاً، لان الحاوية تحتاج لنقلها عبر وسائل النقل الاخرى كالسفينة او الشاحنة او الطائرة. لذلك فإن التكييف القانوني الصحيح للحاوية هو انها وسيلة تغلفة من الدرجة الثانية او من نوع جديد.

المبحث الثالث

عقد تقديم الحاوية

أن الحاوية أما أن تقدم من الشاحن أو الناقل أو الغير، وعليه سوف نعرض ذلك في ضوء ثلاثة مطالب، وكما يلي:

المطلب الأول: تقديم الحاوية من الشاحن

ان أول ما يقوم به الشاحن عندما يتخذ قراره بنقل البضاعة بواسطة الحاوية هو التعاقد مع احدى الشركات المتخصصة بصناعة الحاويات على شراء او استئجار حاوية مناسبة لطبيعة البضاعة المنقولة. فهناك حاويات يملكها اصحاب البضائع انفسهم مثل شركات التصدير والاستيراد الكبيرة، حيث يتم تعبئة بضائعهم داخل الحاوية ثم اعادة الاخيرة اما فارغة او مملوءة ببضائع اخرى. ولكن من النادر ان يبرم الشاحن عقد شراء حاوية، فبغض النظر عن الثمن قد لا يعاود الشاحن ارسال بضائعه الاخرى بواسطة الحاوية، بل حتى وان كان الشاحن من المصدرين المعتادين على استخدام الحاويات لتنفيذ ما يبرمونه من بيوع بحرية فقد يختلف وزن البضاعة وحجمها ونوعها الامر الذي يتطلب تغيير نوع الحاوية المستخدمة. كما ان الشاحن قد لا يحتاج الى المساحة الكلية للحاوية لان ذلك يلحق به خسارة عند شراءها. وعليه فإن الحاوية غالباً ما تكون محلاً لعقد ايجار يبرمه الشاحن مع احدى المؤسسات المتخصصة او مع الناقل ذاته، إذ بموجب هذا العقد توضع الحاوية تحت تصرف المستأجر والممثل بالشاحن او الوكيل بالعمولة للنقل^(١).

(١) انظر:

- المادة (٧٨) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ التي عرفت الوكالة بالعمولة للنقل على انها: (عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل لقاء عمولة ان يبرم باسمه لحساب موكله الراكب او المرسل عقد نقل، وان يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بالنقل).

- سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٦٠١ وما بعدها.

المطلب الثاني: تقديم الحاوية من الناقل

قد يبادر الناقل الى شراء الحاوية من الشركات المصنعة لها. ثم يضعها تحت تصرف الشاحن لاستخدامها تنفيذاً لعقد النقل المبرم بينهما. ولما كان ثمن الحاوية مكلف جداً، فإن الكثير من شركات النقل لم تعد تلجأ الى شراء اساطيل كاملة من الحاويات لعدم توافر المبلغ الكافي من النقود، لذلك فهي تعتمد الى ابرام عقد ايجار^(١). وتثار بهذا الصدد مشكلة التكييف القانوني للعقد المبرم بين الناقل والشاحن في إطار تقديم الحاوية، ومدى وجود علاقة قانونية بين هذا العقد وعقد النقل. فالنسبة للحالة الاولى، فإن العقد الذي يربط الشاحن بالناقل بصدد تقديم الحاوية يعد بمثابة ايجار لمال منقول في حالة شراء الناقل للحاوية حسبما جاء في قرار محكمة استئناف فرساي الفرنسية^(٢). ومن الطبيعي ان يخضع العقد المذكور الى القواعد العامة الواردة في القانون المدني بصدد ايجار المنقول في المسائل التي لا يتفق عليها الاطراف^(٣). وبموجب هذا العقد يبقى المؤجر محتفظاً بالسيطرة على الحاوية وحراستها منذ شحنها على السفينة وحتى وصولها الى ميناء الوصول^(٤) بيد ان هذه الحراسة لا تحول دون انتفاع الشاحن المستأجر بالحاوية واستعمالها لفترة مؤقتة لغرض الاطمئنان ومراقبة البضاعة المحتواة بداخلها اثناء عملية النقل. وقد تكون الحاويات محلاً لعقد ايجار تمويلي، وبموجبه تقوم احدى المؤسسات المالية بشراء حاوية او اكثر من الشركات المصنعة لحساب المستأجر، وعند انتهاء العقد يلزم المستأجر بإعادة الحاوية الى مقدمها والذي بإمكانه اعادة بيعها الى البائع الاصلي (الشركة المصنعة) ويجوز للاخير ان يعيد بيعها الى المستأجر بموجب عقد بيع مستقل تماماً عن عقد الايجار^(٥). ووفقاً للمادة (٧٥٦) من القانون

بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لاطراف عقد النقل البحري-دراسة مقارنة-اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو-٢٠٢١، ص ٥٤.

(١) د. كمال حمدي، القانون البحري. ط ٢، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٤٢٤، بند ٥٦٦.

(٢) C. A. Versailles, 12 ch, Sect1, 14 Janvier 1999, DMF 1999, 933 Humann, Juris data, n 1999 – 104337 et n 1999 – 040894 (met un conteneur a disposition de l'expediteur le fa titre accessoire du contrat de transport, qu'il s'agit alors d'une location de meuble, que la...).

(٣) وقد يتضمن عقد الايجار شرطاً يلزم الناقل بصيانة الحاوية خلال مدة عقد الايجار اضافة الى التزامه بضمان الانتفاع الهادئ بالحاوية المؤجرة، وتحسب اجرة الحاوية على اساس الانتفاع بهيكلها فضلاً عن الخدمات الاخرى التي يقدمها الناقل لهذا يسمى العقد بعقد ايجار خدمات.

(٤) القهالي فؤاد. (٢٠٢٢) ٢٠٢٣. "حق السيطرة على البضائع في القانون الإماراتي وقواعد روتردام". مجلة العلوم القانونية ٣٧،

(٢) ٣٨٢:٤٠٧، ص ٣٩٣. <https://doi.org/10.35246/jols.v37i2.554>.

(٥) د. اكرم محمد حسين، التأجير التمويلي وفقاً لقانون يونيدرا النموذجي لعام ٢٠٠٨، بحث منشور في مجلة المفكر، مج ١٦، ع ٢٠، ٢٠٢١، ص ٥١. وقد عرف اتحاد شركات الايجار التمويلي في المملكة المتحدة الايجار

المدني العراقي فإن الناقل يضمن للمستأجر جميع ما يوجد في الحاوية من عيوب والتي تحول دون الانتفاع بها او ان تنقص من هذا الانتفاع انقاصاً كبيراً طالما لم يكن المستأجر عالماً بتلك العيوب وقت انعقاد العقد وإذا لحق المستأجر من جراء العيب موضوع الضمان ضرر فإن المؤجر يلتزم بتعويض المستأجر مالم يثبت الاول انه كان يجهل وجود العيب^(١). وبالمقابل يلتزم الشاحن بوصفه مستأجراً للحاوية بدفع الاجرة للمؤجر حسبما تم الاتفاق عليه إضافة الى التزامه برد الحاوية عند انتهاء عقد الايجار^(٢). وإذا كان الاصل ان الناقل يملك الحاوية ويقوم بإيجارها للشاحن لغرض الانتفاع بها، الا ان الناقل يجوز ان يكون مستأجراً للحاوية من الغير ايضاً ثم يعيد تأجيرها الى الشاحن ويسمى ذلك بالايجار من الباطن^(٣)، ولكن قلما يتم اللجوء الى هذا الوضع بسبب التكلفة الباهضة للايجار. وبموجب هذا العقد يكتسب الناقل صفة المستأجر الاصلي للحاوية ويكون مسؤولاً تجاه الشاحن المستأجر من الباطن عن اية عيوب قد تظهر في تلك الحاوية^(٤). وفي حال قيام الناقل بالتعويض عن العيوب الموجودة في الحاوية، فانه يرجع بذلك على الشركة المصنعة

التمويلي بأنه عقد غير قابل للالغاء ومحدد المدة يبرم بين مؤجر ومستأجر لاستئجار اصل معين (معدات) يتم اختيارها بحسب معرفة المستأجر من المنتج للمعدات او البائع لها، وبمقتضى العقد يحصل المستأجر على المعدات ويحوزها حيازة هادئة وينتفع بها بصفته المالك الاقتصادي لها مقابل تسديد دفعات ايجار محددة بموجب العقد للمؤجر الذي يحتفظ من جانبه بملكية المعدات. ومن امثلة تلك المعدات الطائرات والسفن وخاصة سفن الحاويات للمزيد من التفاصيل انظر: طه محمد محمد ابو العلا، الايجار التمويلي الحقيقي للمعدات الانتاجية بالتطبيق على سفن الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٩٣ وما بعدها.

(١) المادة (٢/٧٥٨) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ .

(٢) انظر:

- المادتين (٧٦٥ و ٧٧١) من القانون المدني العراقي.

--حيدر فليح حسن. ٢٠١٩. مضمون العقد دراسة في ضوء المرسوم التشريعي الفرنسي رقم ١٣١-٦١١٢ الصادر في ١١ شباط ٦١١٢. مجلة كلية الحقوق-جامعة النهرين، مج. ٢١، ع. ١، ص. ٥٤-٨١.

<https://search.emarefa.net/detail/BIM-1200400> ص ٦٨.

(٣) انظر:

- الساعدي، جليل حسن. ٢٠١٠. أصول العقد في القانونين الإنكليزي و العراقي. مجلة العلوم القانونية، مج. ٢٥، ع. ١، ص. ١٥٢-٢٠٠. ص ١٥٥

<https://search.emarefa.net/detail/BIM-266787>

- نداء كاظم المولى، المركز القانوني للناقل البحري في النقل بالحاويات، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٩٠، ص ٢٧.
- عليمه بو صلاح، اثار الايجار من الباطن في الايجارات التجارية، بحث منشور في مجلة صوت القانون، مج ٩، ع ١، ٢٠٢٢، ص ١٦٢٢ وما بعدها.
(٤) د. يونس صلاح الدين علي، المسؤولية المدنية الناجمة عن الاخلال بالواجب التشريعي في القانون الانكليزي-دراسة تحليلية مقارنة بالقانون المدني العراقي -بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة ديالى، مج ٩، ع ١، ٢٠٢٠، ص ٩٦.

. DOI: <https://doi.org/10.55716/jzps.2020.9.1.3>



لحاويات^(١). وهكذا نلاحظ، بأن الحاوية اما ان يقدمها الشاحن باعتباره مالكاً او مستأجراً لها من الغير. او ان يقدمها الناقل الذي قد يملك الحاوية ويؤجرها للشاحن او يستأجرها من الغير بيد ان اعادة تأجير الحاوية للشاحن تتخذ صورتين إما ان يكون ايجار تمويلي، او ايجار من الباطن. ولكن في كل الاحوال فإن العقد الذي يبرمه الناقل مع الشاحن بصدد تقديم الحاوية لا يخرج عن كونه عقد ايجار منقول. وجدير بالذكر أن جائحة كورونا قد أثرت على تنفيذ الالتزامات التعاقدية، مما أدى إلى اختلال التوازن الاقتصادي بسبب اجراءات فرض حظر التجوال^(٢). ويبقى لنا ان نعرف مدى علاقة عقد ايجار الحاوية المقدمة من الناقل بعقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل، فهل هناك صلة قانونية بينهما، لاشك ان مرحلة تقديم الحاوية هي مرحلة سابقة لتنفيذ عقد النقل بالحاويات، وتزداد اهمية الدور الذي تلعبه الحاوية اذا كان الناقل هو الذي قدمها للشاحن، فهو يتولى تعبئتها وتوصيلها الى الجهة المقصودة، وعليه اذا اشترط الشاحن ضرورة تحوية البضائع فهذا يدل على ان العقد لا يمكن ابرامه بدون حاوية، ومن ثم لا يتم تنفيذه. واذا ذهبنا الى القضاء الفرنسي، لوجدنا بعض الاحكام أكدت على انفصال عقد ايجار الحاوية المقدمة من الناقل عن عقد النقل، حيث قضت محكمة Aix en provence بأن عملية النقل التي تتم بواسطة الحاوية المؤجرة من الناقل لا تمثل عقد نقل واحد يجسده سند الشحن، كما انها لا تمثل عقد مركب، بل ان هناك اتفاقين منفصلين دون ان يكون بينهما ارتباط قانوني، إذ ان التفاوت بين مقدار اجرة النقل ومقابل ايجار الحاوية لا يعني وحدة العقد، كما لا يعني ان عقد الايجار يُعتبر ثانوياً لعقد النقل سيما وان وجود العقد الثاني لا يشترط وجود العقد الاول، واذا اقتضى الامر استئجار حاويات مبردة مثلاً لعدم وجود عنابر في السفينة، فهذا الامر لا يحكمه عقد النقل وانما أريد بذلك الانتفاع من هذه التجهيزات لغرض المحافظة على البضائع تبعاً لخصائصها، واذا افترض بأن عقد الايجار تابعاً لعقد النقل، فهذا الوضع لا يمكن ان يؤدي الى ادماج العقد الاول مع الثاني والا فقد كلاً منهما نظامه القانوني الخاص^(٣). بينما صدر قرار مغاير لمحكمة فرنسية أخرى Rouen في

(١) تقضي المادة (٧٧٥) من القانون المدني العراقي في الفقرة (١) بأن: (للمستأجر ان يؤجر المأجور كله او بعضه بعد قبضه او قبلة في العقار وفي المنقول...) واستناداً النص المادة (١/٧٧٦) من القانون ذاته فانه يحكم العلاقة ما بين المستأجر الاصلي والمستأجر من الباطن العقد الجديد المبرم بينهما الذي قد يتفق مع العقد المبرم ما بين المؤجر والمستأجر الاصلي من حيث الشروط او قد يختلف عنه في ذلك...

(٢) حيدر فليح حسن. ٢٠٢٠. أثر جائحة كورونا على تنفيذ الالتزامات التعاقدية. مجلة العلوم القانونية، مج. ٣٥، ع. ١، ص ٤٢٩-٤٤٤.

<https://search.emarefa.net/detail/BIM-976258> ص ٤٣٧.

(٣) C.A, 19 fevrier 1987, navire, Emalda, DMF 1988.

مشار اليه لدى د. محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص ٣٠.

عام ٢٠٠٧، إذ خلصت بموجبه ان الحاوية المقدمة من الناقل على سبيل الايجار للشاحن يعد ملحقاً بعقد النقل او تابعاً له، ومن ثم بالإمكان تطبيق القواعد المتعلقة بالنقل على مسؤولية الناقل عما يحدث للبضاعة من ضرر نتيجة وجود عيب في الحاوية التي قدمها^(١). الواقع ان الاتجاه المذكور محل انتقاد لانه يخلق صعوبات، إذ من الصعب التمييز بين مسؤولية الناقل بمقتضى عقد النقل ومسؤوليته باعتباره مؤجر للحاوية. فعلى سبيل المثال لو كانت الحاوية المستلمة من الناقل مستهلكة وبسبب وجود ثقب فيها تضررت البضاعة الموجودة بداخلها. فهنا نرى ان يتم تطبيق احكام عقد الايجار على هذه المسألة لا عقد النقل، طالما ان الضرر قد حدث للبضاعة نتيجة وجود خلل في الحاوية ذاتها مما يدفعنا ذلك الى القول بأن المؤجر (الناقل) قد اخل بالتزامه في تقديم حاوية صالحة خالية من العيوب الظاهرة او الخفية.^(٢) لذلك، استخلصت محاكم اخرى بأن عدم العمل بأحكام عقد الايجار في بعض الحالات يؤدي الى نتائج شاذة، ففي احدى الدعاوى المعروضة امام محكمة Versailles الفرنسية حول مطالبة الناقل مجهز السفينة ومقدم الحاوية في الوقت ذاته بالتعويض عن المهلة الاضافية لعملية الشحن والتفريغ، إذ وقفت الحاويات في ميناء الوصول مدة لا تقل عن ثلاث سنوات دون ان يتم تفريغها بعد ان رفضت السلطات الصحية المختصة محتوى تلك الحاويات من البضائع. وخلصت المحكمة في هذه القضية بأن تطبيق مدة التقادم المنصوص عليها بعقد النقل والتي هي (سنة واحدة) على دعوى الناقل مؤجر الحاوية يفضي الى نتيجة غير منقولة ومن ثم يتم رفض دعوى المطالبة بالوفاء لعدم انتهاء المدة بموجب عقد ايجار الحاوية وبالتالي فقد استندت المحكمة في قرارها الى عقد الايجار واخضعت دعوى الوفاء للتقادم المنصوص عليه في القواعد العامة وهي (عشر سنوات)^(٣). لذلك نذهب الى أن عقد ايجار الحاوية مستقل عن عقد النقل، حيث ان لكل عقد احكامه وشروطه الخاصة، اي نظامه القانوني المستقل، ولكن هذا لا يعني عدم وجود صلة بينهما، إذ ان عقد النقل بالحوايات لا يبرم بدون وجود الحاوية، اي ان عقد ايجار الحاوية من الناقل للشاحن يمثل مرحلة سابقة لعقد النقل

(١) مشار اليه لدى زاير ايمان وزروال معزوزة، مصدر سابق، ص ٥٠٧.

(٢) انظر

- د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٣٢٣.

- د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٩، ص ٧٣٥، بند ٩١٨.

- Baris Soyer and Andrew Tettenbor, carriage of goods by sea, land and air, Routledge, 2014, p136.

(3) C. A. Versailles, 12 ch, Sect1, 14 Janvier 1999, DMF 1999, (que la Prescription de l'action en responsabilite decoulant du contrat de transport, ne's applique pas'a loction en responsabilite de'coulant du contrat de louage du conteneur, quily a autonomie du contrat location per rapport au contrat de transport et que.....).



بالحاويات، ومن ثم يتطلب وجود هذا العقد لتنفيذ عقد النقل، فهو تابعاً له في الوقت ذاته. الا ان هذه التبعية لا تفسر على ان هناك اندماج بين عقد الايجار وعقد النقل بالحاويات اندماج تام بحيث يؤدي ذلك الى تطبيق احكام عقد النقل في جميع الحالات بشأن الدعاوى المتعلقة بالحاوية، بل يفترض مراعاة احكام كل من العقدین بشكل مستقل. ومن الطبيعي ان تكون للعلاقة ما بين عقد الايجار وعقد النقل بالحاويات اثرها على مسؤولية الناقل. ولما كان النقل بواسطة الحاويات يفرض التزام جديد على عاتق الناقل بتقديم حاوية صالحة للغرض المخصصة له، فإن تقديم الناقل حاوية معيبة او في حالة سيئة يجعله مسؤولاً كمؤجر لها عما يلحقه العيب الموجود بالحاوية من ضرر للبضاعة المنقولة بداخلها. وتبقى مسؤوليته قائمة حتى وان كان العيب غير ظاهر كونه ضامن لجميع العيوب بضمنها الخفية تجاه المستأجر، وان اي شرط يرد في سند الشحن من شأنه ان يعفي الناقل من المسؤولية يقع باطلاً، كما لو تضمن سند الشحن عدم مسؤولية الناقل عن الاضرار التي تصيب البضاعة بسبب وجود خلل في نظام التبريد الملحق بالحاوية، مالم يثبت الناقل المؤجر ان الحاوية كانت في وضع تشغيل جيد قبل ان يتم تعبئتها بالبضاعة، وبالتالي فلا يكون مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة والناجمة عن عيب حدث للحاوية اثناء النقل^(١).

المطلب الثالث: تقديم الحاوية من الغير

سبق وان بينا بأن الشاحن قد يقدم الحاوية الى الناقل، باعتباره مالكا لها او مستأجراً. إذ قد يستأجر الشاحن الحاوية من شركة الحاويات (المؤجر) ليقوم بتسليمها الى الناقل بعد تعبئتها بالبضائع ليتولى الناقل بعد ذلك بتوصيلها الى الجهة المقصودة. فمقدم الحاوية هنا هو الغير المتمثل بالشركة المتخصصة في صناعة الحاويات مما يتضح استقلال عقد الايجار المبرم بين الشركة المذكورة والشاحن عن عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن خلافاً لعقد ايجار الحاوية المقدمة من الناقل. وترتيباً لذلك، لا تثار صعوبة في حل المشاكل القانونية الناشئة عن عقد الايجار في حالة تقديم الحاوية من الغير. إذ ان العقد الذي يربط الشاحن بالشركة المصنعة للحاويات هو عقد ايجار اشياء وليس له صلة بعقد النقل بالحاويات، ومن ثم فإن شركة الحاويات

(١) أنظر:

-محمود عبد الكريم ودودين، محمود موسى. ٢٠٢٠. القيمة القانونية للشروط غير المباشرة المقيدة من أحكام ضمان العيب الخفي في البيوع. مجلة العلوم القانونية، مج. ٣٥، ع. ١، ص. ٢٥-١.

. ص ١٠ <https://search.emarefa.net/detail/BIM-976247>

-المادة (١٧) من قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨.

هي المسؤولة دون الناقل عن الأضرار التي تلحق البضاعة بسبب سوء حالة الحاوية أو عدم احكام جوانبها.^(١)

الخاتمة

لا يسعنا بعد اوشكنا على انتهاء بحثنا الموسوم بالطبيعة القانونية للحاوية وعقد تقديمها في مجال نقل البضائع - الا وضع اللمسات الاخيرة من خلال تلخيص اهم النتائج التي توصلنا اليها، وعلى ضوءها تعرض اهم المقترحات التي نرتأي الأخذ بها وكما يلي:

اولاً: النتائج

١. على الرغم من ورود تعريفات تشريعية وفقهية متباينة للحاوية، الا انها لم تأت بتعريف يحيط بكل جوانب المعنى المقصود للحاوية، لذلك عرفنا الحاوية على انها: (أداة لنقل البضاعة تتخذ شكل وعاء أو صندوق أو ما شابه ذلك ذو مواصفات فنية وقياسية معينة تحدد من قبل المنظمة الدولية للمواصفات القياسية (ISO) وتصنع من الخشب أو الحديد أو الألمنيوم أو البلاستيك وتكون من المتانة بحيث يتكرر استعمالها اكثر من مرة وتستخدم لتجميع البضائع بداخلها بغية نقلها بين وسائط النقل المختلفة دون اعادة شحنها في مرحلة وسيطة ويوفر هذا الاختراع قدر عال من السلامة والامان لوصول البضائع أو سهولة المناولة كما ويقلل من زمن المناولة والتكاليف التي يتطلبها النقل التقليدي.
٢. كشفت الدراسة بأن للحاوية اشكال متنوعة بحيث تتلائم مع طبيعة البضائع المحتواة. فضلاً عن ان لها ابعاداً واوزاناً مختلفة، ومن الضروري مراعاة حدود معينة لتلك الابعاد والاوزان لضمان تسهيل نقل البضائع بمختلف وسائل النقل.
٣. أظهر البحث بأن استخدام الحاويات في مجال النقل له فائدة لكلا الناقل والشاحن. وبالإمكان تفادي العيوب التي يظهرها النقل بالحوايات من خلال النظر الى المزايا العديدة التي يقدمها هذا النوع من النقل.
٤. استنتجنا بأن الحاوية تقدم من جهات مختلفة فهي اما ان تقدم من الشاحن أو الناقل أو الغير، وان العقد الذي يحكم تقديمها لا يخرج عن كونه عقد ايجار منقول.

(١) انظر:

- د. حسين عبد الله عبد الرضا الكلابي، الاتفاق كعنصر للعقد في النظام القانوني الانكليزي، بحث منشور في مجلة القانون-المجتمع والسلطة-جامعة وهران ٢، مج ٦، ع ١٦، ٢٠١٧، ص ٥٤.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/articale/26430>.

-- د. نوره عباس العبودي، الالتزام المدني المجرّد-دراسة في القانونين المدنيين العراقي والمصري، بحث منشور في مجلة كلية القانون والعلوم السياسية، الجامعة العراقية، ع ٢٠٢١، ١١، ص ١١٢. aliraqi.ed.iq.

٥. توصلنا الى ان التكييف القانوني الصحيح للحاوية هو اعتبارها وسيلة تغلفة من نوع خاص يميزها عن اشكال التغلفة الاخرى.

٦. اتضح لنا بأن عقد ايجار الحاوية مستقل عن عقد النقل حيث ان لكل عقد احكامه وشروطه الخاصة، مع مراعاة وجود صفة التبعية، الا ان هذه التبعية لا تفسر على ان هناك اندماج تام بين عقد الايجار وعقد النقل بالحاويات بل يفترض مراعاة احكام كل من العقدين بشكل مستقل.

المقترحات

١. بالنظر لأهمية الحاوية وما تقدمه من خدمات ومزايا لمنظومة النقل، فإننا نقترح على المشرع العراقي بتنظيم قانوني لنقل البضائع بالحاويات يعالج كل ما يخص هذا النقل بأحكام قانونية مع ايراد تعريف للحاوية، وتحديد طبيعتها القانونية وعقد تقديمها لغرض مواكبة التطورات التي يشهدها الواقع التجاري في ميدان التجارة الدولية.

٢. نرتأي الاستعانة بخبرات مدربة من العاملين بسفن الحاويات واتباع سياسة حكومية اقتصادية لتجهيز الموانئ بكل ما تحتاجه من معدات ملائمة من حيث الرافعات والارصفة وغير ذلك. فضلاً عن تقديم الوسائل التقنية الحديثة دون فرض اعباء مالية تزيد من تكاليف النقل الكلية، وتبسيط الاجراءات الكمركية واعمال شبكة الكترونية داخل الميناء لغرض استحصال الموافقات المطلوبة وحتى الاخراج النهائي للشحن.

٣. نقترح انشاء صناعات تعنى باصلاح الحاويات وصيانتها، فضلاً عن استخدام الاشعة السينية للكشف عن البضاعة بداخل الحاوية دون ان يتم فتحها.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

١ - الكتب

- د. ابراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن، الحاويات، بلا دار نشر، بلا مكان نشر، ١٩٧٥.
- ايمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٩.
- د.سميحة القليوبي، الوسيط في شرح قانون التجارة المصري، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥.

- د. سوزان علي حسن، الاطار القانوني المسؤولية الناقل البحري للحاويات طبقاً للقانون التجاري البحري الاماراتي، دار النهضة العربية، مصر، ٢٠٢٠.
- عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٩.
- طه محمد محمد ابو العلا، الايجار التمويلي الحقيقي للمعدات الانتاجية بالتطبيق على سفن الحاويات، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٥.
- د. عاطف عبد المنعم الانصاري، تطبيقات سلسلة التبريد للأغذية سريعة التلف، المكتب الاقليمي للشرق الادنى، القاهرة، ٢٠١٢.
- د.عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
- د. عبد الحميد مرسي عنبر، الجديد في الشحن والتفريغ وتداول الحاويات في الموانئ، دار الكتب المصرية، بلا مكان نشر، ٢٠١٧.
- د. عبد القادر حسين العطير، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار السيسبان للنشر والتوزيع، بغداد، ١٩٨٣.
- د.علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٩.
- د.فادية محمد اسماعيل الربيعي، سند الشحن المباشر وأثره على النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٨.
- د. كمال حمدي، القانون البحري، ط٢، منشأة المعارف ، الاسكندرية، ٢٠٠٠.
- د. ليلي كراش، تأثير النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١١.
- د. محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٧.
- مجيد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٦.
- مجيد ملوك السامرائي، النقل والتجارة الدولية المعاصرة، بلا دار نشر، بلا مكان نشر، ٢٠١٩.
- د. مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، ١٩٩٦.

٢- البحوث

- د. اكرم محمد حسين، التأجير التحويلي وفقاً لقانون يونيدروا النموذجي لعام ٢٠٠٨، بحث منشور في مجلة المفكر، تج ١٦، ع ٢٤، ٢٠٢١.

- ابن عثمان، فريدة. ٢٠١٦. النقل البحري بالحاويات. مجلة الحقوق و العلوم الإنسانية، مج. ٩، ع. ٤، ص ص. ٣٥٩-٣٥١.
- <https://search.emarefa.net/detail/BIM-887972>
- - الساعدي، جليل حسن. ٢٠١٠. أصول العقد في القانونين الإنكليزي و العراقي. مجلة العلوم القانونية، مج. ٢٥، ع. ١، ص ص. ١٥٢-٢٠٠.
 - <https://search.emarefa.net/detail/BIM-266787>.
 - د. حسين عبد الله عبد الرضا الكلابي، الاتفاق كعنصر للعقد في النظام القانوني الانكليزي، بحث منشور في مجلة القانون- المجتمع والسلطة- جامعة وهران ٢، مج ٦، ع ١، ٢٠١٧.
 - <https://www.asjp.cerist.dz/en/article/26430>
 - حيدر فليح حسن. ٢٠١٩. مضمون العقد دراسة في ضوء المرسوم التشريعي الفرنسي رقم ١٣١-٦١١٢ الصادر في ١١ شباط ٦١١٢. مجلة كلية الحقوق-جامعة النهرين، مج. ٢١، ع. ١، ص ص. ٥٤-٨١.
 - <https://search.emarefa.net/detail/BIM-1200400>
 - حيدر فليح حسن. ٢٠٢٠. أثر جائحة كورونا على تنفيذ الالتزامات التعاقدية. مجلة العلوم القانونية، مج. ٣٥، ع. ١، ص ص. ٤٢٩-٤٤٤.
 - <https://search.emarefa.net/detail/BIM-976258>
 - زاير ايمان وزروال معزوزة، النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام، بحث منشور في مجلة البحوث في العقود وقانون الاعمال، مج ٦، ع ٤٤، ٢٠٢١.
 - طاهر شوقي مؤمن، الحاويات ومخاطر انتهاك الحدود البحرية السعودية، بحث منشور في مجلة الفكر الشرقي، الامارات، العدد ١٠٥، ٢٠١٨. Doi: 10. 1281904840
 - -بوقادة، عبد الكريم وخلخال، جوهر. ٢٠١٩. نظام النقل البحري بالحاويات و أثر تداولها على الاقتصاد الدولي و الوطني. مجلة تحولات، مج. ٢، ع. ١، ص ص. ٣٨٨-٤٠١.
 - <https://search.emarefa.net/detail/BIM-12219242019>.
 - عليمه بو صلاح، اثار الايجار من الباطن في الايجارات التجارية، بحث منشور في مجلة صوت القانون، مج ٩، ع ١، ٢٠٢٢.

- القهالي فؤاد. (٢٠٢٢) ٢٠٢٣. "حق السيطرة على البضائع في القانون الإماراتي وقواعد روتردام". مجلة العلوم القانونية ٣٧ (٢): ٣٨٢-٤٠٧.
<https://doi.org/10.35246/jols.v37i2.554>
- عبد شياح فيصل عدنان. ٢٠١٩. "النتائج المترتبة على تحفظات الناقل البحري على بيانات البضاعة في سند الشحن". مجلة العلوم القانونية ٣٣ (٢): ٤٣٧-٩٧.
<https://doi.org/10.35246/jols.v33i2.67>
- قمار ليلي، دور الحاويات في المساس بالامن والسلامة البحرية، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البري والنقل، ع ٢٤، ٢٠١٤.
- -محمود عبد الكريم ودودين، محمود موسى. ٢٠٢٠. القيمة القانونية للشروط غير المباشرة المقيدة من أحكام ضمان العيب الخفي في البيوع. مجلة العلوم القانونية، مج. ٣٥، ع. ١، ص. ٢٥-١.
<https://search.emarefa.net/detail/BIM-976247>
- مرسللي عبلة وزروال معروزة، دور الحاويات لنقل البضائع اثر في انتعاش الحركة التجارية، بحث منشور في مجلة القانون والعلوم السياسية، مج ٨، ع ١، ٢٠٢٢.
- كريد، مريم. ٢٠١٨. الشحن البحري للبضائع و العمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية. مجلة الشريعة و الاقتصاد، مج. ٧، ع. ١٤، ص. ٣٧٦-٣٤٣.
- <https://search.emarefa.net/detail/BIM-876287>
- د. نورس عباس العبودي، الالتزام المدني المجرد-دراسة في القانونين المدنيين العراقي والمصري، بحث منشور في مجلة كلية القانون والعلوم السياسية، الجامعة العراقية، ع ١١، ٢٠٢١.
- aliraqi.ed.iq
- - هاني مونس. ٢٠٢٣. "تأثير نقل البضائع الخطرة على مسؤولية الناقل البحري". مجلة العلوم القانونية ٣٨ (١): ١٩٧-٢٣٨.
<https://doi.org/10.35246/jols.v38i1.604>
- د. يونس صلاح الدين علي، المسؤولية المدنية الناجمة عن الاخلال بالواجب التشريعي في القانون الانكليزي-دراسة تحليلية مقارنة بالقانون المدني العراقي -بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة ديالى، مج ٩، ع ١، ٢٠٢٠.

DOI: <https://doi.org/10.55716/jzps.2020.9.1.3>

٣- الرسائل والاطاريح

- -بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لاطراف عقد النقل البحري-دراسة مقارنة-اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو-٢٠٢١.
- الشيخ صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠١٤.
- نداء كاظم المولى، المركز القانوني للناقل البحري في النقل بالحاويات، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٩٠.

٤- القوانين والاتفاقيات والقرارات

- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن (بروكسل ١٩٢٤).
- القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.
- البروتوكول الصادر سنة (١٩٦٨) الملحق بالاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن (بروكسل ١٩٢٤).
- القرار الوزاري الفرنسي ١٩٧٣.
- اتفاقية النقل البري الدولي TIR لسنة ١٩٧٥.
- تعليمات تنظيم عمليات نقل البضائع بالمستوعبات (الاولية الخطية). رقم (٢) لسنة ١٩٧٧.
- اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحراً ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ).
- قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٠٨٣.
- التعليمات رقم (٤) لسنة ١٩٨٤ الصادرة عن الهيئة العامة للكمارك بشأن المستوعبات والطلبات والمقصورات.
- قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.
- اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً (قواعد روتردام ٢٠٠٨).
- القانون رقم (٤٦) لسنة ٢٠١٣ المنشور في جريدة الوقائع العراقية بالعدد ٤٣٠٦ في ٢٠١٤/١/١٤.
- قرار وزارة النقل المصرية رقم (٨٠٠) لسنة ٢٠١٦ المنشور في جريدة الوقائع المصرية بالعدد ٢٨٢ لسنة ٢٠١٦.

- القانون رقم (٦) لسنة ٢٠٢٠ المنشور في جريدة الوقائع العراقية بالعدد ٤٦٧٣ في ٢٠٢٢/٤/١٨.

٥ - المنشورات الالكترونية

- امل المرشدي، دراسة وبحث ممتاز حول الحاويات واثرها على سلامة وامن النقل البحري، اشارات قانونية مجانية، متاح على الانترنت وعلى الموقع الالكتروني: <http://www.mohamah.law> تاريخ النشر: ٢٠١٦/٧/١٧، تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/١/٢٢.

- بان علي حسين، النقل في الحاويات واهميته في رفع اداء الموانئ في دول مجلس التعاون الخليجي مع اشارة خاصة للعراق، بحث منشور على الانترنت وعلى الموقع الالكتروني: <http://m.ahewar.org>s.asp> تاريخ النشر: ٢٠١٥/١٠/٣، تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/١/٢٢.

- بان حاتم جسام وعلاء عبد الكريم البلداوي، أثر تأمين نقل البضائع بالحاويات على دفع التعويض ، بحث تطبيقي في شركة التأمين الوطنية، منشور على الانترنت بالموقع الالكتروني:

<https://eco.nahrainuniv.edu.iq> تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/٨ /١٠

- شيهاب عينونة، طبيعة نقل البضائع بالحاويات عن طريق البحر، بحث منشور في مجلة القانون والاعمال الدولية، ٢٠١٥، متاح على الانترنت وعلى الموقع الالكتروني: <https://www.droitetentrepris.com>

تاريخ النشر ٢٠١٥/٨/٢٦ ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/٨/١٠

٦ - الأحكام القضائية

- قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٧٩٨، مدنية رابعة، ٧٣ في ١٣/٩/١٩٧٣، النشرة القضائية، ١٩٧٣.
- قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٦٩٨، مدنية رابعة، ٧٣ في ١٨/٨/١٩٧٣، النشرة القضائية، ١٩٧٣.

ثانياً: المراجع الاجنبية

١ - الكتب

- Alan, E. Branch, The Elements of shipping, London, 8th ed, 1977.
- Baris Soyer and Andrew Tettenbor, carriage of goods by sea, land and air, Routledge, 2014.



- Henri Schadee, Le conterur juridiae du container D. M. f, 1976.
- K. M. Johnson and Garnett, The Economics of containerization, b sedition, London, 1971.

٢ - الرسائل والاطاريح

- Nicole Lacasse, Le transport multimodal international de marchandises, These pour Le doctorat de l'universite de parisl, 1988.
- Vola Marielle Rajaonanrison, la contenenrisation d ans 2en droit maritime et des transport, Aix-en Provence, 2006.

٣ - المنشورات الالكترونية

- Hari Menon, Advantage and disadvantage of containerization, available at= <http://www.ineisight.vom,visited> in Published in 29/9/2021.
- Konstantion Vourlakos, advantages and disadvantages of using containers, 2021, available at <http://www.maradu.heg.gr>, visited in 13/3/2023.
- Zhigang young, The practice and Regulatiuons of container international Transport, International Shipping Dept, shanghai Maritime university available at: <http://www.conveprogram .org>> visited in 13/3/2023.

٤ - القوانين

- Code de commerce, 2013.
- Code des transport.

٥ - الاحكام القضائية

- CJCE, juin 1990 affc- 17L89 BTL 1991.
- C. A. Versailles, 12ch, Sect1, 14 Janvier, 1999, DMF 1999, 933 Humann Juris data, n1999 – 104337 et n 1999– 040894.

- C. A. Aix – en– Provence, 19 fevier 1987, navire Emalda, DMF 1988.
- C. A. Versailles, 12ch, Sect1, 14 janvier 1999, DMF 1999.