

النقل البحري بالحاويات

بن عثمان فريدة
أستاذة مساعدة أ
جامعة البليدة 2

الملخص :

النقل البحري بالحاويات من أهم أساليب النقل البحري الحديث ، ظهر استجابة لتطور وتسارع عمليات التجارة البحرية . فالتحوية ظاهرة تسهم من جهة في ربح الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية شحن وتفريغ البضائع ، ومن جهة أخرى تضمن أكثر سلامة للبضائع الموجودة داخل الحاوية . تطبق عموما أحكام القانون البحري الدولي على النقل البحري بالحاويات في ظل غياب أحكام دولية خاصة متعلقة بهذا النوع من النقل .
الكلمات المفتاحية : التحوية ، النقل البحري ، المسؤولية

Résumé:

Le transport maritime par conteneur est l'un des plus important moyen de transport moderne , il est apparu pour satisfaire les besoins du commerce maritime . la conteneurisation est un phénomène qui fait gagner le temps du chargement et déchargement de la cargaison , et d'autre par donne plus de sécurité à la marchandise transporté . En général les règles du droit maritime internationale sont applicable dans le cas de transport par conteneur.

Mots clés : conteneurisation , transport maritime , responsabilité

مقدمة :

اختلفت أنواع البضائع التي يمكن أن تكون محلا للتجارة الدولية والتي يتم نقلها من مكان إلى آخر بمختلف وسائل النقل الدولية . لقد كانت السفينة ولا تزال إلى يومنا هذا من أهم وسائل النقل البحري للبضائع لكن ازدهار وتسارع التجارة البحرية أثار مجموعة من المشاكل على مستوى النقل البحري من أهمها التكلفة الباهظة لتغليف البضائع والوقت الطويل الذي تستغرقه عمليات الشحن والتفريغ، كذلك المشاكل المتعلقة برص البضائع على متن السفينة والمحافظة عليها طيلة الرحلة البحرية . وفي هذا الاطار ظهرت فكرة تحوية البضائع من خلال وضعها داخل علب كبيرة مستطيلة الشكل سميت بالحاويات، هذه الأخيرة التي أصبحت من ضمن افضل الوحدات تجميعا للبضائع بغرض تسهيل عملية نقلها مع ضمان حمايتها قدر المستطاع من الأضرار .

إن استخدام الحاويات في نقل البضائع بحرا حديث النشأة ، حيث ظهر ذلك في بداية الستينات و تزامن مع عملية تطوير الموانئ لاستقبال وتوديع سفن الحاويات . و من هنا تباينت الآراء حول الدور الذي تلعبه الحاويات في النقل البحري للبضائع وكذا المشاكل التقنية و الاقتصادية و القانونية المتعلقة بها . انطلاقا من هنا و على المستوى القانوني السؤال الذي يمكن أن نطرحه : ما هو النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات ؟

سنحاول فيما يلي الإجابة عن هذا السؤال من خلال البحث أولا عن ماهية النقل البحري بالحاويات ، ثم ثانيا عن أحكام المسؤولية المتعلقة بهذا النوع من النقل .

المطلب الأول : ماهية النقل البحري بالحاويات

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع و البضائع الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا ، فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ حوالى ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر ، فهو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية و قد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح و انتشار النقل بالحاويات¹ . و السفينة هي المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري و الذي يتضمن شركات و توكيلات الملاحة ، شركات الشحن و التفريغ .. الخ

يعتبر النقل البحري من أهم صور النقل الدولي بسبب الدور الرئيسي الذي يلعبه في تنفيذ عقود التجارة الدولية فكان لزاما تنظيم هذا النوع من النقل ف جاء في هذا الصدد مجموعة مهمة من الاتفاقيات و المعاهدات الدولية أهمها قواعد روتردام² المتعلقة بالنقل البحري كليا أو جزئيا للبضائع ، لكن النقل البحري بالحاويات كان من المفاهيم الجديدة التي لم تتناولها إلى يومنا هذا الاتفاقيات الدولية باستثناء باب تحديد المسؤولية في النقل البحري بالحاويات .

أولا : مفهوم النقل البحري بالحاوية

الحاوية عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة و الشكل يتم تصنيعه خصيصا لتجميع البضائع بداخله بغرض نقلها من مكان إلى آخر³ .

لقد تناولت اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد قواعد سند الشحن الحاوية إلا في مجال حساب حدود مسؤولية الناقل البحري ، أما اتفاقية هامبورج المتعلقة بتوحيد قواعد النقل البحري تناولت الحاوية فقط في مجال تحديد مسؤولية الناقل . أما المادة 1 من اتفاقية الجمارك المتعلقة بالحاويات لسنة 1972⁴ عرّفت الحاوية على أنها أداة نقل ذات طابع دائم ، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا ، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة ، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة و التفريغ . من جانبه القضاء و في قرارات نادرة اعتبر الحاوية جزء من السفينة⁵ ، لكن الراجح فقها و قضاء أنّ الحاوية لا يمكن اعتبارها جزءا من السفينة وإنما مال يمثل شكلا من أشكال التغليف⁶ .

لم يتناول القانون البحري الدولي استغلال السفينة لنقل البضائع بواسطة الحاويات باستثناء ما ورد بخصوص تحديد مسؤولية الناقل البحري ، وبالتالي يمكن أن نخلص إلى أنّ استعمال الحاوية في النقل البحري يخضع إلى أحكام القانون البحري . لكن خصوصيات هذا النوع من النقل البحري أثار مجموعة من المشاكل القانونية الجديدة و هذا ما قد يفرض إعادة النظر

في قواعد النقل البحري .

عندما يقرر الشاحن النقل البحري بواسطة الحاوية يجب على هذا الأخير في مقام أول اتباع مجموعة من التعليمات المتعلقة بسلامة الحاوية والتي جاءت وفق قواعد وتنظيمات دولية متعلقة بتصميم وصناعة واستخدام الحاوية بالطريقة التي تضمن السلامة العامة ، تلك القواعد جاءت وفق أنظمة ISO وكذا اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات لسنة 1972⁷ . وفي مقام ثان عند اختيار الشاحن النقل البحري بواسطة الحاوية هناك تعليمات تتعلق بشحن الحاويات ، حيث أنّ المقصود بالشحن هنا هو شحن البضاعة داخل الحاوية ورضها من جهة ثم شحن الحاويات ورضها في الأماكن المخصصة لها على السفينة من جهة أخرى . لكن يجب عدم الخلط بين عملية رص البضاعة داخل الحاوية ورض الحاويات على السفينة ، فالمقصود برص الحاويات هو ترتيب وتنظيم وتستيف الحاويات على متن السفينة بطريقة معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الرحلة البحرية⁸ . ولما كان رص الحاويات له تأثير قوي على ثبات السفينة و سلامتها فهي تدخل ضمن الاختصاصات الفنية لربان السفينة بحيث يلتزم نيابة عن الناقل بالإشراف عليها وبالاطمئنان على أنّ عملية الرص مطابقة لشروط السلامة⁹ .

عندما تصل السفينة بسلامة إلى الميناء المقصود فإنّ أول التزام يقع على الناقل هو فك الحاويات وإخراجها من العنابر تمهيدا لتفريغها ، والتفريغ مثل الشحن يعتبر جزءا لا يتجزأ من عقد النقل ويقع أساسا على عاتق الناقل ما لم يتم الاتفاق على أن يقوم الشاحن بذلك . و اذا كان التفريغ على عاتق الناقل فإنّ هذا الأخير يسلم الحاويات لصاحبها بعد انتهائه من تنفيذ مهامه ، أما اذا كان التفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه فيجب على الربان إخطار المرسل إليه بوصول السفينة¹⁰ . الناقل البحري ملزم ببذل العناية والدقة وأن يتخذ كل الاحتياطات للحفاظ على البضائع أثناء تفريغها .

ثانيا : خصوصية النقل البحري بالحاويات

إنّ النقل البحري بالحاويات يتمتع بنوع من الخصوصية يمكن إدراكها في عدة نقاط أهمها أنّ الحاويات قابلة للنقل بجميع طرق النقل ، وكذلك استعمال مجموعة معينة من قواعد الانكوتيرمز عندما يتعلق الأمر بالنقل بالحاويات .

فيما يخص ميزة قابلية الحاوية للنقل بجميع طرق النقل فإنّ نقل البضائع في الواقع يتم دائما باستعمال مختلف طرق النقل ، لكن هناك بضائع وبسبب طبيعتها الخاصة لا يمكن إيصالها إلى رصيف الميناء إلا بعد نقلها من مصدرها الرئيسي إلى هناك بما يتوافق وطبيعتها فكانت الحاويات احسن وسيلة تستجيب مع هذا الأمر ، وعملية النقل التي تتم بوسيلتي نقل مختلفتين يسمى بالنقل المتعدد الوسائط¹¹ .

فإذا اختار الشاحن النقل بالحاوية ، فهناك أسباب عديدة تبرر هذا الخيار ، فالأمر يتعلق خصيصا بسهولة المناولة التي تمنحها الحاوية للبضائع ، وكذلك قدرة الحاوية على الاستجابة مع جميع طرق النقل . هذه الخصوصية المرتبطة بالنقل بالحاويات ينجر عنه خصوصية أخرى تتمثل في ارتباط النقل البحري بالحاويات ببعض قواعد الانكوتيرمز¹² التي هي في الحقيقة تستعمل في النقل متعدد الوسائط¹³ وبالتالي الابتعاد عن استعمال قواعد الانكوتيرمز البحرية¹⁴ .

على خلاف الطرق الأخرى لنقل البضائع فإنّ الحاوية توفر درجة عالية من السلامة للبضائع المشحونة داخلها بسبب طبيعتها

الصلبة ، فهي تحمي البضائع من الاضطرابات الجوية وكذلك بفضل الوقت القصير الذي تتم فيه عملية الشحن يتفادى الشاحن خطر السرقة والضياع . كما أنّ النقل البحري بالحاويات يكون بتكلفة أقل من تلك التي تكون في الأنواع الأخرى من النقل . كذلك من خصوصيات النقل البحري بالحاويات أنّ هناك أنواع مختلفة للحاويات تتأقلم مع مختلف أنواع البضائع ، والحاويات الأكثر استعمالاً هي حاويات 20 قدماً و حاويات 40 قدماً بالإضافة إلى الحاويات الخاصة بالحاويات المبردة .

المطلب الثاني : أحكام المسؤولية في النقل البحري بالحاويات

تقسم المنازعات المتعلقة بالنقل البحري بالحاويات إلى مجموعتين بحسب مستوى تدخل الأشخاص المنوط بهم تنفيذ العقد. المجموعة الأولى متعلقة بالأشخاص الرئيسيين في سلسلة عملية النقل بالحاويات ، حيث أنّ نشاطهم خاص وتجاري و يتدخلون عادة في مصلحة الحاوية ، فلمهم دور ومسؤولية¹⁵ . وإنّ إخلال هؤلاء الأشخاص بالتزاماتهم قد يكون محلاً لمنازعة تنظر فيها الجهات القضائية المدنية أو التجارية .

المجموعة الثانية متعلقة بتدخل الدولة لضمان الأمن العام وحماية التجارة الخارجية ، فالأمر يتعلق بعملية مراقبة و تطبيق التنظيمات الجمركية على الحدود قبل دخول الأشخاص والأموال من الحدود¹⁶ . ولإتمام هذه العملية يمكن أن تحدث منازعات يمكن إدراجها ضمن المنازعات الجمركية .

المنازعات المتعلقة بالنقل البحري بالحاويات عديدة ، فعادة ما تصيب الحاوية مجموعة من الخسائر في عملية مناولة الحاوية على ظهر السفينة أو عند نقلها بحراً بسبب حدوث عاصفة بحرية تفقدها ثباتها على السفينة ، هذه الحوادث قد تصيب الحاوية وحدها بأضرار كغلاف للبضائع ، لكن المنازعة تثور عندما تتضرر البضائع الموجودة داخل الحاوية وقيام المسؤولية القانونية على ذلك ، هذه الأخيرة التي تقوم على أساس عقد النقل البحري .

أولاً : أساس المسؤولية في النقل البحري بالحاويات

المنازعات الخاصة أو المدنية هي الأكثر وضوحاً في التجارة البحرية للبضائع بالحاويات . ففي الواقع الاحتجاجات تكون متعلقة من جهة بالتأخير في تسليم البضائع، هذا التأخير الذي يمكن أن يحدث بسبب عدم السماح للسفينة بالدخول إلى الميناء في الوقت المناسب وبالتالي تأخر عملية تفرغ الحاوية في الأجل المحددة . ومن جهة أخرى تتعلق الاحتجاجات بالأضرار المختلفة التي يمكن أن تلحق بالبضائع . وعلى اعتبار الحاوية جزء رئيسي في عملية النقل البحري فلا يمكن لها الإفلات من بعض الأضرار التي يمكن أن تصيبها¹⁷ .

هناك أضرار تحدث في مرحلة النقل البحري أثناء عملية مناولة الحاوية¹⁸ والتي يمكن أن تلحق بالبضائع الموجودة داخل الحاويات . مختلف تلك الأضرار تحدث لأسباب عديدة ، فيمكن أن يحدث بسبب عدم مطابقة التغليف لطبيعة البضائع 91 أو بسبب الرص الغير سليم للبضائع داخل الحاوية وعدم مقاومتها لقوة حركة البحر ، كذلك وقوع الحاويات الموجودة على الرصيف يحدث كذلك مجموعة من الأضرار. هناك أيضاً أضراراً قد تلحق بالبضائع المنقولة داخل حاويات خاصة مثل الحاويات المبردة . وعليه المبدأ واضح ، شحن البضائع داخل الحاويات يتم وفق شروط خاصة بحسب خصوصية الحاوية . ولا يمكن لنا أن ننسى أنّ الحاويات معرضة كذلك لخطر السرقة²⁰ .

في جميع الحالات النجاح التقني للنقل البحري بالحاويات لا سابق له من حيث المناولة السهلة لتنقل البضائع وكذا السفن المهيأة للشحن والتفريغ ، وعليه من المنطق أن تطوّر الحاوية النقل البحري لمختلف البضائع . في المقابل المشاكل القانونية المتعلقة بهذا النوع من النقل موجودة وقائمة .

إنه وببداية عقد النقل البحري للبضائع بواسطة الحاوية يتسلم الناقل هذه الأخيرة من الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما، وهنا تظهر جدية المشاكل التي يمكن أن تواجه الناقل نظرا لتسلمه الحاويات مغلقة وغالبا مختومة في الوقت الذي يكون فيه مسؤولا عن المحافظة على محتواها من البضائع وتسليما إلى المرسل إليه بالحالة التي وردت في سند الشحن²¹.

لا تكتمل عملية شحن الحاوية على الوجه الذي تكون فيه السفينة جاهزة للإبحار ما لم يتم الناقل برص هذه الحاوية مع غيرها من الحاويات الأخرى طبقا للأصول الفنية المتعارف عليها . وعليه يلتزم الناقل بالتعامل بشكل مناسب وبعناية عند نقل الحاويات ، حيث أنه في مفهوم الفقرة الثانية من المادة الثانية من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن فان الناقل وعند بذله عناية لضممان إبحار سفينته يجب أن يباشر وبشكل مناسب عملية الشحن و المناولة والرص ، و النقل و المراقبة و التفريغ للبضائع المنقولة²² . وفي حالة الإخلال بهذا الالتزام يصبح الناقل مسؤولا عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أو بالحاوية في حد ذاتها ، حيث تجدر الإشارة إلى أنه لا تقتصر المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بل قد تمتد إلى التعويض عن الضرر الذي تتعرض الحاوية ذاتها إليه باعتبارها غلاف غير عادي للبضائع و أول من قد يتلقى الصدمات عند وقوعها . فاعتبار الحاوية مكلفة في تصنيعها ويمكن استعمالها مرات عديدة قبل تأكلها ، فهي إذا تمثل قيمة مادية يجوز التعويض عن الأضرار اللاحقة بها²³.

لأن بسبب الخطأ الذي يحدث عند نقل الحاويات تقوم مسؤولية الناقل ، لكن عندما تتضرر الحاوية أو البضاعة أثناء عملية نقلها يقع على عاتق صاحب البضاعة إثبات أن الضرر وقع عندما كانت الحاوية تحت رقابة الناقل البحري . وبالتالي ليس من الضرورة أن يكون الناقل البحري مسؤولا اذا تلقى المرسل إليه بضاعة أو حاوية متضررة .

بصفة عامة على أساس عقد النقل البحري تقوم مسؤولية الناقل البحري في حالة حدوث أضرار²⁴ ، ولا يمكن للناقل أن يتحلل من المسؤولية إلا إذا أثبت في حالات خاصة السبب الحقيقي للضرر²⁵ . هذا المبدأ دافعت عليه الاتفاقيات الدولية²⁶ و كذلك القوانين الداخلية²⁷ .

في التجارة الدولية إبرام عقد النقل يكون إما على عاتق البائع أو على عاتق المشتري بحسب اتفاق اطراف المعاملة التجارية ، و اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بسند الشحن و المعدلة ببروتوكول «فيسبي» سنة 1968 نظمت عقد النقل الدولي للبضائع بحرا الممثلة في سند الشحن أو وثيقة مماثلة لها . و بحسب قواعد «فيسبي» النقل البحري ينقسم إلى ثلاثة مراحل : الشحن ، النقل في حد ذاته ، التفريغ²⁸ .

في كل مرحلة من المراحل السابقة الذكر تقوم مسؤولية الناقل بسبب الأخطاء التي يمكن أن يرتكبها هو بنفسه أو من طرف أحد الأشخاص الذين كلفهم . وتكون في بعض الحالات مسؤولية الناقل كاملة ، وفي حالات أخرى يمكن أن يستفيد الناقل من إعفاء كامل من المسؤولية أو تحديد لها²⁹ .

ولقد حددت المادة الأولى من اتفاقية بروكسل أنّ ناقل البضائع مسؤول عنها من لحظة شحنها على السفينة إلى غاية تفريغها منها . لكن عدم دقة مفهوم الشحن والتفريغ يسمح للقاضي بتحديد بداية ونهاية عملية النقل البحري³⁰ .

ثانيا : حدود المسؤولية عن النقل البحري بالحاويات

طبقا لقواعد هامبورج³¹ فإنه تتحدد مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو 2،5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة³² . يجوز للناقل التمسك بتحديد مسؤوليته في أي دعوى تقام عليه ، ويسقط حق الناقل في ذلك إذا ثبت أنّ الضرر اللاحق بالبضاعة قد نشأ عن فعل أو تقصير من جانبه ارتكبه بقصد إحداث الضرر أو ارتكب عن استهزاء وعلم باحتمال وقوع هذا الضرر³³ .

يثير حساب التحديد بالطرود أو الوحدة بعض الصعوبات عند تطبيقها في مجال النقل البحري بواسطة الحاويات ، بحيث هل يمكن اعتبار الحاوية بمثابة طرد أو وحدة واحدة أم أكثر بحسب عدد الوحدات الموجودة بداخلها وبالتالي يحسب التعويض على أساس وجود وحدة واحدة تمثلها الحاوية أم على أساس عدد الوحدات والطرود التي تشملها الحاوية ؟ وللإجابة عن هذا التساؤل وفي غياب وجود إجابة في النصوص القانونية اضطر القضاء³⁴ إلى إيجاد معيار يمكن الاعتماد عليه في حل المسألة ، حيث اعتبرت أنّ كل غرض موجود داخل الحاوية يشكل بذاته طردا أو وحدة واحدة اذا كان تغليفه الخاص يسمح بشحنه خارج الحاوية وفي غير هذه الحالة فإنّ الحاوية بمشتملاتها الداخلية يمثلان معا طردا أو وحدة واحدة³⁵ . العيب في هذا المعيار هو ترجيح مصلحة الناقل على حساب الشاحن ، بحيث أنه من النادر في الناحية العملية أن تكون البضاعة الموجودة داخل الحاوية مغلقة تغليفا خاصا على نحو يجعلها قابلة للشحن على السفينة . وعليه ظهر معيار آخر يقضي أنه وفي حالة كان محتوى الحاوية مفصلا في سند الشحن لا سيما عدد الطرود الموجودة بداخلها فإنّ الحد الأقصى لمسؤولية الناقل البحري يتم حسابه على هذه الطرود أو الوحدات، أما إذا لم يكن محتوى الحاوية مفصلا في سند الشحن فإنّ كل حاوية تمثل بذاتها طردا أو وحدة واحدة³⁶ .

فيما يخص حساب التحديد بالكيلوغرام بحسب الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة فإنّ السؤال الذي يطرح نفسه هو أنه في حالة تلف أو هلاك البضائع الموجودة داخل الحاوية هل يحدد التعويض على أساس الوزن الإجمالي للبضاعة وحدها أم على أساس الوزن الإجمالي للحاوية ككل باعتبارها بضاعة هالكة أو تالفة؟

هذه المسألة لم تتناولها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري ، وإنما بالرجوع إلى معاهدة وارسو المتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي³⁷ المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955 وفي نص المادة 11 فقرة 2 من البروتوكول فإنّ احتساب الحد الأقصى للتعويض على أساس الوزن الكلي للطرود أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التي يتضمنها نفس خطاب النقل الجوي ، إلا أنه وفي حالة سبب هذا الضرر انقاص في قيمة الطرود الأخرى فإنّ الحساب يكون على أساس الوزن الكلي لجميع الطرود . وقياسا على هذا المعيار فإنه في حالة النقل البحري بالحاويات وفي حالة تلف أو هلاك البضائع الموجودة داخل الحاوية يتحدد التعويض بنفس عملية الحساب السابقة الذكر وهذا ما تبناه المشرع الفرنسي في قانون النقل

البحري لسنة 1966³⁸.

الخاتمة :

النقل البحري بالحاويات ذو طبيعة خاصة تختلف عن النقل البحري بالحاويات هو نقل لبضائع تم تجميعها داخل ذلك الغلاف الغير عادي لتسهيل عملية النقل وللحفاظ على سلامة البضائع طيلة مدة الرحلة البحرية . على الرغم من وجود اتفاقيات دولية متعلقة بالحاويات في حد ذاتها فإن غياب القواعد الدولية المتعلقة بالنقل البحري بالحاويات بات ملحوظا . وعليه الرجوع إلى القواعد الدولية المتعلقة بالنقل البحري أمر محتوم لتطبيقها على عمليات النقل بالحاويات خاصة في باب المسؤولية عن الأضرار التي يمكن أن تلحق بالحاوية في حد ذاتها أو بالبضائع الموجودة داخلها .

تفترض مسؤولية الناقل البحري عن كل الأضرار التي يمكن أن تلحق بالحاوية أو البضائع المشحونة فيها من بداية شحن الحاويات إلى غاية تفريغها مع تحديد لتلك المسؤولية وفقا للاتفاقيات الدولية ، كما تلعب سلطة القاضي هنا دورا بارزا في تحديد بداية ونهاية الرحلة البحرية أي وقت الشحن والتفريغ .

قائمة المراجع :

- 1- حمادة فريد منصور ، مقدمة في اقتصاديات النقل ، مركز الاسكندرية للكتاب ، مصر ، 1998
- 2- محمد الفقي ، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، سنة 2007.
- 3- يوسف حسن يوسف ، النقل ولشحن والتأمين البحري في ضوء القانون البحري ، الطبعة الاولى ، المركز القومي القاهرة ، سنة 2013
- 4- اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن
- 5- معاهدة وارسو المتعلقة بتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي المعدلة ببروتوكول لاهاي سنة 1955
- 6- قواعد الانكوتيرمز لغرفة التجارة الدولية لسنة 2010
- 7- EMMANUELLE Bily , L'arrimage des conteneurs , these AIX-MARSEILLE , 2007
- 8- DELEBECQUE (Ph) , Le transport multimodal , Revue internationale de droit comparé , 1998
- 9- BONASSIES (P) , SCAPEL(C) , Traité de droit maritime , 2éme édition , Paris : LGDJ,2010
- 10- HYEANS (A) , La douane au cœur de la stratégie internationale des entreprise , Harmattan , 2012
- 11- Cossi Hervé Assongba , Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs , thèses Université Lille 2 , 2015
- 12- TILCHE (M) , Emballage : prendre garde , BTL, 2010

الهوامش:

- 1/ حمادة فريد منصور ، مقدمة في اقتصاديات النقل ، مركز الاسكندرية للكتاب ، مصر ، 1998 ، ص 411.
- 2/ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ، نيويورك 2008.

- 3/ محمد الفقي ، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات ، دارالجامعة الجديدة ، مصر ، سنة 2007 ، ص 10.
- 4 اتفاقية جمركية دولية عقدت في جنيف سنة 1972 برعاية الامم المتحدة .
- 5/ EMMANUELLE Bily , L'arrimage des conteneurs , these AIX-MARSEILLE , 2007 , p 6
- 6/ محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 16
- 7/ يوسف حسن يوسف ، النقل ولشحن والتأمين البحري في ضوء القانون البحري ، الطبعة الاولى ، المركز القومي القاهرة ، سنة 2013 ، ص 89 .
- 8/ يوسف حسن يوسف ، المرجع السابق ، ص 93.
- 9/ يوسف حسن يوسف ، المرجع السابق ، ص 94
- 10/ محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 100.
- 11/ DELEBECQUE Ph , (Le transport multimodal , Revue internationale de droit comparé , 1998 , p. 527
- 12/ هي قواعد تفسير مصطلحات البيع الدولي للبضائع صادرة عن غرفة التجارة الدولية ، وآخر نسخته لها صدرت سنة 2010
- 13/ تلك القواعد هي : DDP,DAT,DAP,CIP,CPT,FCA ويمكن أن نضيف لها EXW
- 14/ وهي : FAS ,CFR, CIF,FOB
- 15/BONASSIES (P) , SCAPEL(C) , Traité de droit maritime , 2ème édition , Paris : LGDJ,2010 , p 449
- 16/ HYEANS (A) , La douane au cœur de la stratégie internationale des entreprise , Harmattan , 2012 , p 33
- 17/Cossi Hervé Assongba ,Les contentieux en transport maritime de marchandises par conteneurs , thèses Université Lille 2 , 2015 , p 25
- 18/ هناك أضرار قد تحدث بسبب خطر يهدد السفينة أو الحمولة وهناك ربان السفينة يضحي من أجل المصلحة العامة ، و هنا صاحب السفينة وصاحب البضاعة يتحملان معا الخسارة التي حدثت .
- 19/ TILCHE (M) , Emballage : prendre garde , BTL, 2010 , p 648
- 20/ C ossi Hervé Assongba , op,cit., p 26
- 21/ محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 60.
- 22/ EMMANUELLE Bily , op,cit., p 52.
- 23/ محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 140
- 24/ هذا ما جاء في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد قواعد سند الشحن
- 25/ C ossi Hervé Assongba , op,cit. , p 142 .

26/ نجد أصل هذا المبدأ في نص المادة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد قواعد سند الشحن

27/ نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري

28/ نص المادة 2 من قواعد " فيسبي "

29/ نص المادة 4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 المتعلقة بتوحيد قواعد سند الشحن

30/ EMMANUELLE Bily , op.cit . ,p 54

31/ اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل البحري للبضائع لسنة 1978

32/ محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 131

33/ نص المادة 8 فقرة 1 و 2 من قواعد هامبورج

34/ المحاكم التجارية الفرنسية

35/ محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 134

36/ محاكم الاستئناف في القضاء الفرنسي

37/ معاهدة وارسو سنة 1929

38/ نص المادة 57 فقرة 4 من قانون النقل البحري الفرنسي لسنة 1966 .