

النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام

The legal regime for containers under the Rotterdam Rules.

1 زابير إيمان* ، 2 زروال معزوزة

1 جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان (الجزائر)، imane.zair@univ-tlemcen.dz

2 جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان (الجزائر)، maazouzazeroual82@gmail.com

مخبر القانون البحري و النقل جامعة تلمسان.

تاريخ النشر: 2021 /12/20

تاريخ القبول: 2021 /11/24

تاريخ الاستلام: 2021/07/03

ملخص:

النقل البحري بالحاويات أصبح حتمية لا بد منها، و ذلك لما لها من مزايا و تسهيلات في جانب النقل، فالحاوية هي المظهر الخارجي للبضائع المعدة للنقل باختلاف وسائطها ، و لكن هذا النقل لا يكاد يخلو بدوره من المشاكل و لاسيما القانونية التي أثارته حفيظة جموع الفقه الدولي و لاسيما أن مجال النقل برتمه عرضة للتكنولوجيا الحديثة التي زادت الطين بلة، حيث أصبح رجل القانون يجد نفسه في مواجهة عدة مبادئ قانونية و حتى في بعض الأحيان متضاربة، حيث يجد نفسه في حيرة من أمره و لاسيما أن التشريعات المنظمة للنقل بالحاويات لا تحمل في طياتها حل للمشاكل القانونية المستجدة، و التنظيمات التي عالجت هذه المشاكل لازالت غير سارية ، و تختلف الأنظمة المطبقة على المسؤولية عن الحاوية باختلاف الطرف الذي قام بتقديمها بغية عملية النقل.

كلمات مفتاحية: الطرف المنفذ البحري، الحاويات،، الايجار التمويلي ،،تقديم الحاوية،، الناقل البحري.

Abstract:

Container shipping has become inevitable and inevitable, because of its advantages and facilities in the aspect of transportation. Especially since the entire field of transport is subject to modern technology, which has made matters worse, as the man of law finds himself in the face of several legal principles, and sometimes even conflicting ones, as he finds himself at a loss, especially since the legislation governing container transport does not carry a solution. For emerging legal problems, and the regulations that dealt with these problems are still not in force, The regulations applicable to liability for the container differ according to the party that provided it for the purpose of the transportation process

Keywords: Maritime executing party ; container; finance leasing; sea carrier.

مقدمة:

لطالما صممت السفينة لنقل البضائع، و الحاوية لتعبئة البضائع ، جدلية جد معقدة. لقد افترت العولمة في مجال النقل إشكالية النقل بطريق استخدام الحاوية، و قد نشأت فكرة النقل بالحاويات عام 1846 عن طريق النقل بالسكك الحديدية، حيث عمد الناقلون البريون الى نقل الشاي في صناديق معدنية، و لا يزال ينقل بهذه الطريقة الى يومنا هذا¹ و قد تجلّى الطلب عليها في سنوات الخمسينات من القرن الواحد و العشرين، فقد كان أول ظهور للنقل بالحاوية دون اللجوء الى إعادة شحنها سنة 1956 على يد ناقل بري طرفي امريكي يدعى Malcolm Mclean الذي وجد أن مسافنة البضائع الصب أصبح أكثر مشقة و أطول مسافة، حيث قام بشحن مقطورة الشاحنة المحملة بالبضائع مباشرة على السفينة و تركها تبخر مع البضائع المعبأة داخلها² و تسمى هذه التقنية le merrouage حيث يقوم الناقل البحري بنقل الشاحنة كاملة أو المقطورات فقط على السفينة خاصة سفن الدرجة (RO-RO) ، حيث يتم اقصاء عمليتي الشحن و التفريغ في الموانئ عند اللجوء الى هذه الطريقة في عملية النقل³ .

قد لاقى هذا الابتكار رواجاً كبيراً في الولايات المتحدة الامريكية ثم انتقل الى دول المحيط الأطلسي سنة 1966 حيث بلغ هذا الاستخدام للحاويات ذروته ثم انتقل العمل بهذه الطريقة لمختلف وسائط النقل الأخرى. و بعد هذا التطور الذي طال عملية النقل كان و لابد من إيجاد نظام قانوني يحمي العلاقات بين المتدخلون في عملية النقل باستخدام الحاوية في ظل عولمة قطاع النقل، و لعل البحث في قواعد روتردام يرشدنا الى مبتغانا و يهدينا الى طرح الاشكال التالي: ما هو الوصف القانوني الذي قدمته قواعد روتردام للحاوية في نظام المسؤولية القانونية؟

و قد كانت الإجابة على الاشكال محل البحث عن طريق الخطة التالية:

أولاً: تقديم الحاوية من طرف الشاحن .

ثانياً: تقديم الحاوية من طرف الناقل.

المحور الأول: تقديم الحاوية من طرف الشاحن.

تهدف قواعد روتردام إلى التأكيد على النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات. تم التعبير عن هذه الدعوة في القرار الذي اتخذته الجمعية العامة للأمم المتحدة⁴ ، والذي يسبق نص القواعد ، حيث لوحظ بقلق أن النظام القانوني الحالي للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر يفتقر إلى التجانس و لا يأخذ في الحسبان بشكل كاف نشاطات النقل الحديثة ، بما في ذلك النقل بالحاويات والنقل من الباب إلى الباب واستخدام مستندات النقل الإلكتروني.

مثل جميع الاتفاقيات الدولية الحديثة ، تبدأ قواعد روتردام بإعطاء تعريفات لكل كلمة استخدمت في النص تقريبًا، لدرجة تميل أحيانًا نحو العبثية. يبدو أن تعريف مصطلح النقل الملاحي غير منتظم هو مثال توضيحي بشكل خاص يشير إلى أي نقل لا يمثل خط نقل منتظم.

كما أن التعريفات المتعلقة بالحاويات واضحة تمامًا ولا يبدو أن هناك الكثير لإضافته. تعتبر الحاوية جزءًا من البضائع المنقولة، في الحالات التي لا يوفرها الناقل؛ و عليه يمكننا أن نستنتج العكس من ذلك ، أنه في حالات أخرى ، تكون الحاوية جزءًا من معدات السفينة. يتم التعبير عن ذلك في: مصطلح "البضائع" من أي نوع ما يتعهد الناقل بنقله بموجب عقد النقل ، من سلع و بضائع و أشياء أيا كان نوعها وتشمل أيضًا التغليف وأي معدات وحاوية التي لا يتم تقديمها من قبل الناقل أو من ينوب عنه ⁵.

أولاً : التكييف القانوني للحاوية

قد اهتمت الاتفاقيات الدولية لنقل البضائع فيما سبق بالمرحلة البحرية، حيث نجد اتفاقية بروكسل بجميع تعديلاتها تطبق من الرافعة الى الرافعة ضف اليها اتفاقية هامبورغ التي مدت نطاق تطبيقها من الميناء الى الميناء ⁶، وقواعد روتردام هي الاخرى عاجلت النقل البحري و بالاضافة الى ذلك تعرضت للنقل من الباب الى الباب الامر الذي جعل من هذا النوع من النقل أكثر يسرا و سهولة هو وجود النقل عن طريق استخدام الحاويات.

خصصت قواعد لاهاي معاملة خاصة للبضائع الموجودة على سطح السفينة (المادة 1. ج) ، وكذلك للبضائع التي تتطلب معاملة خاصة (المادة 6). لم تغير قواعد لاهاي-فيسي هذا النظام ولم تأخذ في الاعتبار حقيقة أن البضائع (باستثناء البضائع السائلة) تنقل حاليا في حاويات ، مع مراعاة متطلبات تعدد الوسائط. لم يتم أخذ هذا الواقع في الاعتبار الى حين ظهور قواعد هامبورغ. فنصت على ذلك في المادة 1-6 تعتبرها بشكل واضح وحدة نقل أو تغليف إذا تم تقديمها من قبل الشاحن. ومع ذلك ، لم تعد الاتفاقية تسمح للأطراف بالإفلات من النظام المطبق لهذا السبب ، وهو أن الحاوية سيتم شحنها على سطح السفينة (المادة 9) الأحكام في قواعد روتردام هي نفسها إلى حد ما: تنص المادة 1-26 على أن "مصطلح الحاوية يشير إلى أي نوع من الحاويات أو الخزانات أو المنصة القابلة للنقل ، أو جسم المبادلة أو أي وحدة تحميل ماثلة مستخدمة لتجميع البضائع وأي معدات ملحقة لوحدة التحميل هذه" ، والتي لا تشير إلى تعريف ، ولكنها تصف نوعًا للحاويات ووحدات التحميل ، دون الإشارة إلى ما إذا كانت الحاوية عبارة عن وسيلة تغلفة أو وحدة نقل. ففي 2-59 مكرر قواعد روتردام و أيضا أحكام المادة 6-2 من قواعد هامبورغ تتكلم عما إذا كانت البضائع المعبأة في حاويات تشكل وسيلة تغلفة أم لا ، وهو أمر ضروري لحساب حدود المسؤولية. على الرغم من هذه الأحكام ، لا يمكننا القول أنه كان هناك أي تفكير معين حول هذا الموضوع. يمكننا حتى أن نشهد أن الفريق العامل المعني

بقواعد روتردام لم يرغب في الحديث عن تأجير الحاويات. وبالمثل ، لم يتم التعامل مع مهنة **NVOCC** ، التي تهتم بتجميع الحاويات وتسليمها إلى الشركات نفسها.⁷

لقد تضاربت الآراء حول الوصف القانوني للحاوية فمنهم من قال بأنها من ملحقات السفينة و منهم من اضىف عليها وصف البضاعة و منهم من تعداه الى القول بأنها وسيلة نقل و امام هذه التصادمات في الآراء، السؤال المطروح هو: هل الحاوية هي جزء من السفينة او ملحقاتها ام بالأحرى هي وسيلة نقل ام انها تعتبر من ملحقات البضاعة؟

- فقد قام الاجتهاد القضائي الامريكي و على رأسهم رئيس محكمة الولايات المتحدة الامريكية بالحكم في قضية صادرة عنها سنة 1971 ان الحاوية بالنظر الى الوظيفة التي تؤديها تعتبر جزء من السفينة و يمكن اعتبارها عنبر السفينة المتحرك ويشاطره الرأي قاضي اخر في قضية صادرة سنة 1977 من المحكمة العليا بأن الحاوية هي الوجه الحديث لعنبر السفينة⁸

و لقد اثرت هذه الصعوبات خاصة مع ظهور السفن الحاوية التي اثارت ضجة في القضاء و خلقت مشاكل قانونية لم تكن موجودة من قبل كحمولة السطح، و كذلك فيما إذ يكون من الممكن اعتبار الحاويات البديل لعنبر السفينة الحاوية، إذ أن هذه الاحكام سألقة الذكر تبقى مبهمه و تفتقد لأسس صحيحة و معقولة. و بإدراجهم الحاوية تحت أجزاء السفينة يؤدي الى التناقض في قولهم، و ذلك ان الحاوية غير ضرورية لسير السفينة، و يمكن نقلها من سفينة لأخرى او من السفينة لوسائل النقل البري او بطريق السكك و غيرها من الوسائل الاخرى⁹. و من جهة اخرى لا يمكن اعتبارها وسيلة نقل لأنها تفتقد لقوة محركه لنقلها من مكان لآخر و هي بذاتها تحتاج الى وسيلة نقل سواء برية او بحرية او نحرية لنقلها الى الوجهة المقصودة. حيث ذهب نظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية في المادة 2/1 «**RICO**»¹⁰

وكذلك التنظيم الخاص بالنقل الدولي النهري للحاويات بأنها وسيلة نقل¹¹ و القول بأن الحاوية وسيلة نقل يؤدي بالنقل الى تعويض كامل لأنه و باعتبارها وسيلة نقل يمنع الناقل من التحديد القانوني المنصوص عليه في القانون البحري عن الاضرار الحاصلة لها¹².

و هذا ما يدفعنا للبحث عن تعريف اخر للحاوية.

- الحاوية من ملحقات البضاعة:

لقد اعتبر مشرع قواعد روتردام أن الحاوية تعتبر من قبيل البضائع و هذا حسب ما جاءت به أحكام المادة 24/1¹³ في مفهوم البضائع و اعتبرت الحاوية ضمن البضائع و لكن في الحالة التي لا يقدمها الناقل أو أحد وكلائه ،

فبمفهوم المخالفة الحاوية المقدمة من قبل الشاحن تعتبر بضاعة ، و هي تفتقد هذا الوصف في حال قام بتقديمها الناقل¹⁴.

انطلاقاً مما سبق و بما انه لا يمكن اعتبار الحاوية من أجزاء السفينة فإنه من الصعب أن تكون من ملحقات البضاعة و ذلك لان الحاوية ليست وسيلة تغلفة عادية كونها تستعمل عدة مرات و لعدة بضائع و لعدة رحلات و ثمنها باهض يتجاوز في بعض الاحيان ثمن البضاعة المحتواة¹⁵.

– الحاوية وسيلة تغلفة من الدرجة الثانية : « Super emballage »

كيف القضاء الفرنسي الحاويات في عدة مناسبات عرضت عليه قضايا بشأن التكييف القانوني للحاويات و منها الحكم الذي اصدرته محكمة **Aix- en Provence** بتاريخ 19-12-1979 الذي مفاده أن الحاوية هي وسيلة تغلفة¹⁶. و كذلك القرار الصادر عن محكمة استئناف باريس سفينة **Hélène** « **Delmas** سنة 1986 بشأن نقل شحنة من ثمار الافوكادو و شحنة اخرى من الثوم، و أن الاضرار التي اصابت البضاعة ترجع الى خلل في الحاوية المدربة ، و بالتالي اعتبره عيب في التغلفة مما يؤدي الى استبعاد مسؤولية الناقل¹⁷. أي ان هذا القرار يعتبر الحاوية كتغليف للبضاعة و اي عيب يصيب البضاعة نتيجة الخلل في الحاوية يقع على الشاحن و ليس الناقل لأنه عيب تغلفة.

و لكن الحاوية لا تعتبر كتغليف عادي للبضاعة بل هي تغليف ذو طابع خاص¹⁸. فإذا كانت البضائع المشحونة في الحاوية غير معبئة (**en vrac**) ففي هذه الحالة الحاوية تتخذ شكل تغلفة¹⁹. وفي حالة كانت البضائع المحتواة مغلقة في شكل صناديق او اكياس ففي هذه الحالة تكون الحاوية وسيلة تغلفة من نوع خاص او تغلفة من الدرجة الثانية²⁰. وفي حال اعتبار الحاوية كطريقة من طرق التغليف فهي تغلفة ليست عادية بل من نوع خاص على حد تعبير الاستاذ **P. Bonassies**²¹. و سواء قدمت الحاوية من طرف الشاحن أو الناقل عندما تكون معبئة بالبضائع فهي تعامل كالبضائع المحتواة أي كجسم واحد فإذا تعرضت لضرر و تضررت البضائع المحتواة فالناقل يعد مسؤول طبقاً لأحكام مسؤوليته الموضوعية إذا قدمت من طرف الشاحن²².

و على عكس ذلك فإذا تضررت الحاوية دون البضائع المحتواة أي أثناء عودتها فارغة فإنها في هذه الحالة تخضع للقواعد العامة في المسؤولية للقانون المدني و ليس للقواعد العامة لمسؤولية الناقل البحري²³ لذلك يجب أن تنقل بموجب عقد نقل حتى يستفيد الناقل من الحدود القانونية.

ثانياً: القانون الواجب التطبيق في المسؤولية عن الحاوية المقدمة من طرف الشاحن

عندما يتم تقديم الحاوية بواسطة الشاحن ، تنشأ مشاكل قانونية ، تبدأ بمسؤولية الشاحن. إذن الحاوية هي مصدر المسؤولية. في الواقع ، يمكن لأي شخص أن يتخيل أن الحاوية المعبأة و التي بها عيب، تتلف لسبب أو لآخر السفينة أو الحاويات الأخرى على متن السفينة. إذا ثبت خطأ الشاحن ، فسيتعين عليه عندئذٍ تبرير

الضرر الناجم عن الحاوية الخاصة به. تحدد المادة 27-3 من قواعد روتردام أنه عند تعبئة الحاوية ، يجب على الشاحن أن يقوم بتثبيت المحتويات في الحاوية أو عليها بطريقة مناسبة ودقيقة وبطريقة لن يسبب ضرراً للأشخاص أو الممتلكات. يحدد هذا النص مسؤولية الشاحن. مرة أخرى ، تفترض هذه المسؤولية أنه تم الإخطار عن خطأ الشاحن وإذا كان الأمر كذلك ، فإن هذه المسؤولية ستؤدي إلى تعويض كامل عن الضرر الناجم. في الواقع ، فإن مسؤولية الشاحن ليست محدودة.²⁴

- يعتبر افتراض وجود الحاوية التي يوفرها الشاحن مصدر اعفاء للناقل. نحن نفكر هنا في سوء تغليف البضائع وهي حالة استثنائية (المادة 17-3 - ك). قبلت القرارات القضائية، في عدة مناسبات ، اعفاء الناقل بسبب الحالة السيئة التي تؤثر على حاوية الشاحن ، وبصورة أدق افتقارها إلى الختم أو فشل أحد معداتها ، حسب الحالة. حيث كانت هذه الحالة السيئة ظاهرة.

. حقيقة أن الحاوية تم تقديمها من قبل الشاحن تثير أيضاً مسألة التحفظات (علاوة على ذلك تعتبر شديدة الأهمية على وجه التحديد في المواد 3-40 و 4 من قواعد روتردام). السؤال الأكثر إثارة للاهتمام هو: هل يمكن للناقل أن يدفع بحالة سوء التغليف إذا لم يتم بإدراج تحفظات في مستند النقل ، في حين أنه كان ينبغي عليه أن يقوم بذلك؟ تظل الإجابة غير مؤكدة حتى يومنا هذا ولا تقدم قواعد روتردام أي عنصر محدد للإجابة ، حتى لو كان علينا الإجابة بالإيجاب.

أما بالنسبة لمسألة معرفة ما إذا كان الناقل ملزماً بأخذ تحفظات ، فيمكن مناقشتها. لنفترض أن مشتري البضائع يتعامل على أساس مستند نقل نظيف خالي من التحفظات ، في حين أن البضائع بها عيوب. هل يمكنه أن يدفع بمسؤولية الناقل؟ لا شك أن البيع والنقل عقدان منفصلان. ولكن يجوز التساؤل عما إذا كان الخطأ التعاقدى للناقل الناجم عن حرق التزامه بإبداء تحفظات لا يمكن أن يشكل في الوقت نفسه ضرراً ضد أطراف ثالثة ، بما في ذلك هنا مشتري البضائع . لا يتصور فقهاء القانون أي شيء على وجه الخصوص في هذه المسألة. أخيراً ماذا في حالة تلف الحاوية نفسها؟ أتاحت الفرصة للمحاكم في عدة مناسبات للقول إن القانون البحري لم يكن مطبقاً لالتزامه بالتحفظ في ذلك الوقت ، وأن الحل يجب أن يكون موجوداً في القانون العام . الحل غير مقنع لأنه ، مرة أخرى ، يجوز اعتبار الحاوية بضاعة وتطبيق النظام البحري وفقاً لذلك. على أي حال ، ينبغي أن يكون هذا هو الحل على أساس قواعد روتردام ، وهو بلا شك سبب إضافي للتراجع عن التصديق عليها.

المحور الثاني: تقديم الحاوية من طرف الناقل

من المحتمل أن يكون أهم حكم مرتبط مباشرة بحركة الحاويات هو المادة 14 (ج) ، التي توسع واجب الصلاحية للإبحار من القاعدة الثالثة ، الفقرة 1 من قواعد لاهاي للحاويات التي توفرها الناقل البحري²⁵. وهكذا يتم ببساطة حل خلاف قديم. إن واجب العناية ، وهو حجر الزاوية الكلاسيكي لمسؤولية الناقل البحري في قواعد لاهاي ، ينطبق ، علاوة على ذلك ، بحكمة تامة ، ليس فقط في بداية الرحلة ، ولكن طوال الرحلة. وعليه ، يجب على الناقل البحري وضع في حالة جيدة السفينة وجميع الأجزاء الأخرى من السفينة التي يتم نقل البضائع فيها ، وكذلك الحاويات التي يقدمها في أو التي يتم نقل البضائع عليها ، وأن يحافظ عليها بشكل مناسب وفي حالة جيدة.

أولاً: النظام القانوني المطبق على عقد تقديم الحاوية من طرف الناقل

من وجهة نظر استراتيجية ، و من المثير للاهتمام أن تمتلك شركة النقل البحري الحاوية ومع ذلك ، من وجهة نظر اقتصادية ، لا يزال شراء حاوية باهظة الثمن ، وفي هذه الفترة من الأزمة ، لم يعد لدى العديد من شركات النقل البحري نقود كافية لتمويل شراء أساطيل كاملة من الحاويات. هذا هو سبب لجوئهم إلى الإيجار. اتخذت بعض خطوط الشحن خيارًا استراتيجيًا ، على الرغم من كل شيء ، للبقاء في سوق شراء الحاويات. إنهم يمارسون ما يسميه اللوجستيون "البيع وإعادة التأجير". يطلب مالك السفينة أسطول من الحاويات. بالكاد أمر ، يعيد بيعها إلى المؤجر ملتزمًا ، بتأجيرها له لفترة معينة. الهدف من مالك السفينة هو: البقاء حاضرًا في سوق البيع والشراء من أجل الحفاظ على روابط تجارية مفيدة مع الشركات المصنعة الرئيسية ، لتكون قادرًا على الحصول على الإمدادات بسرعة في حالة النقص ، وتوليد خزينة بحرية قوية.²⁶

ان الحاوية المقدمة من طرف الناقل غالباً ما تطرح مشكل التعرف على التكييف القانوني للعقد الذي تقدم بموجبه خاصة ذلك الذي يربط بين الناقل و الشاحن فيما يتعلق بتقديم الحاوية و العلاقة بينه و بين عقد النقل ، فقد قضت محكمة استئناف فرساي في 14 جانفي 1999²⁷ قضت بموجبه بأن تقديم الحاوية هو بمثابة إيجار لمنقول.

لقد ساهم القضاء الفرنسي بنصيب الاسد في البحث عن الحل لهذا الاشكال و تردد في العديد من القرارات ففي بعض الاحيان اعتبر ان هناك ترابط بين عقد الايجار و عقد النقل البحري في بعض المرات أقر بالانفصال بين العقدتين.

فقضت محكمة **Aix en Provence** في حكم لها صادر في 19 فيفري 1987 بانفصال عقد الايجار عن عقد النقل البحري²⁸ للحاوية المقدمة من طرف الناقل البحري و في قرار صادر عن الغرفة التجارية سنة 2000 لمحكمة النقض الفرنسية أنه لا يمكن القول بمسؤولية الناقل البحري في حالة حصول أضرار للبضاعة

المحتواة و لا يمكن مساءلة الناقل الا وفق الشروط و المنصوص عليها في القانون البحري²⁹. فإذا تم تقديم الحاوية للشاحن من أجل تنظيم عملية النقل فيتم تقديمها قبل عمليات الشحن و يتم اعادتها بعد عمليات التفريغ و القانون البحري ينص على أنه عقد النقل البحري تطبيق أحكامه من الاستلام الى التسليم³⁰ و في قرار آخر صادر عن محكمة Aix en Provence في 15 فيفري 2007 أكدت ان تقديم الحاوية من طرف شركة نقل بحرية هو عقد إيجار ملحق بعقد النقل البحري³¹.

و في قرار صادر عن محكمة Rouen الفرنسية اعتبر الحكم ان تقديم الحاوية من طرف الناقل البحري تابع لعقد النقل و تطبق عليه أحكامه بما فيها مدة تقادم الدعوى³². أي سنة وهي مدة قصيرة جدا , و هو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرار لها صادر بتاريخ 30 جوان 2015 معتبرة ان الفصل بين تقديم الحاويات وعقد النقل يكون فقط في حالة وجود عقد مستقل لإيجار الحاوية و عندئذ تطبق أحكام القانون المدني لا البحري³³.

وفي الاخير نجد ان تقديم الحاوية من طرف الناقل يخلق اشكال في غاية الاهمية, خاصة بعد ميلاد اتفاقية الامم المتحدة للنقل كليا او جزئيا عن طريق البحر أو ما يعرف بقواعد روتردام 2008 التي اهتمت بشكل كبير بالتطورات الحاصلة في مجال النقل البحري. في هذا السياق ، فإن الهدف من دراستنا هو تحديد ملامح عقد الإيجار وتحليل النظام القانوني المرتبط به. ثم ندرك بسرعة أن عقد الإيجار ذو شكل هندسي متغير.

يجب التمييز بين:

العقد المبرم بين شركة التآجير والناقل البحري ، والعقد المبرم بين الناقل البحري والشاحن. إذا كانت الخدمة تبدو كما هي (توريد حاوية) ، فإن محتوى هذه العقود والأنظمة القانونية المرتبطة بها مختلفة تمامًا. لذلك سوف ندرس هذه الازدواجية من حيث شروط تنفيذ هذه العقود

1: صيغ تأجير متنوعة

نلاحظ أولاً وقبل كل شيء أنه إذا كانت الصيغة التي تقدمها شركة النقل البحري لعميلها هي نفسها دائماً (محدثة التخلص من الحاوية أثناء الرحلة) ، فإن صيغ الإيجار التي تقدمها شركات التأجير لشركات النقل البحري متنوعة للغاية.

• " عقد إيجار طويل الأجل " : يتضمن تأجير أسطول كامل من الحاويات لفترة طويلة ، خمس سنوات بشكل عام. يتم الاعتناء بالحاويات في مكان واحد أو أكثر محدد في العقد وإعادة تسليمها إلى نفس الأماكن

في نهاية العقد. هذا هو العقد الأساسي ، الذي يقدم أفضل تكلفة. ولكن أيضاً الذي يوفر أقل مرونة ويلزم مالك السفينة بجعل أسطول كبير مرجحاً على مدى فترة طويلة.

• **عقد الإيجار ماستر:** المؤجر يجعل الحاويات المتاحة للناقل البحري لفترة أقصر (2 سنة) وقبل كل شيء وفقاً لاحتياجاتها. لذلك لا توجد أحجام متوقعة ، ولكن ببساطة إمكانية استخدام الناقل البحري للحاويات متى وأينما يحتاجها فقط. من الواضح أن الإيجار اليومي أعلى تكلفة.

• **عقد الإيجار فليكسي:** عقد إيجار طويل الأمد (5 سنوات). الناقل حر في إعادة الحاوية عندما يشاء ، ولكن بالطبع ، كلما احتفظ بها أكثر كلما كان أرخص. هذا ما يسميه العقد معدل الإيجار المحفز.

• **عقد إيجار وفق خيار الشراء:** هو عقد إيجار طويل الأجل مع خيار الشراء عند الخروج بدفع مبلغ كبير أو أقل اعتماداً على السعر المدفوع مقابل الإيجار أثناء تنفيذ العقد.

ولذلك فإن عقود الإيجار التي يقدمها المستأجرون متنوعة للغاية في محتواها على عكس العقد الذي يتيح الناقل البحري بموجبه الحاوية للشاحن.³⁴

2: طريقة دفع الإيجار

• عقد الإيجار التمويلي :

في هذا النوع من عقود الإيجار، يدفع المستأجر إيجاراً يومياً (بدل يومي) يمكن تعديله وفقاً لمدة استخدام الحاوية.

• تقديم الحاوية من طرف شركة النقل:

يختلف اختلافاً جوهرياً في العلاقة بين شركة النقل والشاحن. لا يدفع الشاحن إيجاراً أثناء الرحلة البحرية، أو على الأقل هذا الإيجار غير مرئي لأنه مشمول في عقد النقل البحري. يدفع فقط مقابل استخدام الحاوية بعد الفترة التعاقدية للتزويد.

ثانياً: النظام القانوني المطبق في المسؤولية عن الحاوية المقدمة من طرف الناقل

في هذه الحالة، يكون السؤال الأول الذي يجب مراعاته هو المسؤولية في حالة حدوث تلف للبضائع. نحن نعلم أن القانون الوضعي يلقي بالمسؤولية على الناقل، على الرغم من أن الضرر لا يأتي من النقل، ولكن من الحاوية . ماذا سيحدث تحت تأثير قواعد روتردام³⁵ يمكننا، بالطبع، إبداء بعض التحفظات. فيرى عميد القانون البحري الاستاذ فليب دلييك، أنه من الأفضل لو كانت شركة النقل البحري تخضع لمسؤولية صارمة عن المعدات التي تستخدمها، أو إذا كان هناك على الأقل عكس عبء الإثبات. أراد واضعوا قواعد روتردام الاحتفاظ بالنظام التقليدي لقواعد لاهاي، لكن القاعدة الجديدة تحظر مع ذلك البنود المعتادة تماماً التي تميل إلى نقل المسؤولية عن الحاويات المعيبة إلى الشاحنين .

تعكس هذه القاعدة الخاصة في النظام العام للمسؤولية المنصوص عليه في المادة 17 قواعد روتردام. والقاعدة العامة، كما هو الحال بالنسبة للقانون البحري، هي تلك المتعلقة بافتراض مسؤولية الناقل الذي يمكن دحضه بواسطة النظام التقليدي لقواعد لاهاي. ومع ذلك، يكون هذا النظام مصحوبًا بقاعدة عامة تسمح للناقل بتقديم دليل على أن سببًا معينًا للهلاك أو التلف أو التأخير لا يُنسب إليه. هذا هو مزيج من مبادئ قواعد لاهاي وقواعد هامبورغ. هذا بالكاد يكون ملحوظًا لأن قواعد هامبورغ، لعبت دورًا مهمًا في تطوير قواعد روتردام، وأحيانًا إلى الحد الذي يمكن للمرء أن يتساءل فيه عن سبب عدم رغبة أي دولة في التصديق عليها. لا يقتصر نظام المسؤولية هذا على شركات النقل البحري، بالنظر إلى المهنة متعددة الوسائط لقواعد روتردام. يظل واجب العناية، كما هو الحال في قواعد لاهاي، التزامًا أساسيًا يسود على الإعفاءات التي يمكن للناقل الاستفادة منها عادة؛ إنه الالتزام المهيمن للأئظمة القانونية³⁶.

تفرض المادة 17 من قواعد روتردام المسؤولية الكاملة على الناقل في حالة الهلاك أو التلف. يتم الالتزام بهذه المسؤولية بغض النظر عن الأساس الذي يقرر اصحاب الحق في البضاعة التصرف بناءً عليه سواء مسؤولية عقدية أم تقصيرية أم خلاف ذلك (المادة 4.1). لذلك لا يمكن للناقل، في مثل هذه الحالة، الإفلات من مسؤوليته. السؤال الوحيد الذي يمكن طرحه هو إلى أي مدى يمكن إعفاء الناقل من مسؤوليته. يحتفظ النص بعدد معين من الحالات المستثناة، ولا سيما تلك المتعلقة بالعيب الخفي الذي حرك الاجتهاد الفقهي بشكل حاد (المادة 17 ز) قواعد روتردام. ومع ذلك، يجب أن يقتصر هذا الحكم بالحكم الوارد في المادة 14. ج من قواعد روتردام التي تتطلب من الناقل بذل كل العناية اللازمة للملاءمة الحاويات التي تمكن من تقديمها من طرفه ووضعها في حالة جيدة. هذا يعني أنه نادرًا ما يمكن للناقل إثارة العيب الخفي للحاوية كحالة مستثناة.

ومع ذلك، فمن المشكوك فيه ما إذا كان يمكن البحث عن مقدم الحاوية نفسه كطرف بحري منفذ. ولا يُستثنى من ذلك ما دامت المادة 1-6 من قواعد روتردام تعرّف الطرف المنفذ البحري بأنه الشخص الذي يفي بأحد التزامات الناقل. ومع ذلك، فإن الناقل مسؤول عن الطرف البحري المنفذ، ولكن هذا الطرف يتحمل مسؤوليته الخاصة (المادة 19) من قواعد روتردام. يمكننا حتى النظر في المسؤولية المشتركة للمشغلين (المادة 20).³⁷

مجموعة ثانية من الأسئلة تتعامل مع قضايا أخرى غير المسؤولية، بدءاً من إعادة الحاويات. يمكننا أن نعترف بأن هذا الاسترداد مدمج في عملية النقل. إذا قام الناقل بتزويد الحاوية وبالتالي يخضع لقانون النقل، فإن الأمر نفسه ينطبق بالضرورة على المرسل إليه، المسؤول عن إعادة الحاوية. وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة تطبيق نظام النقل، يتم تطبيق المواد المنصوص عليها في قانون النقل وبالتالي تخضع غرامات التأخير لمدة سنة واحدة في قواعد روتردام، ومن هنا تأتي الحاجة إلى الرجوع إلى القانون المعمول به وبالتالي إلى قانون العقد. ولا شك في أن

هذا القانون المدني هو الذي يجب الرجوع إليه لتحديد ، في هذه الحالة ، نقطة البداية لفترة التقادم ، وهي مشكلة حساسة.

يسعى واضعوا قواعد روتردام إلى حل المشاكل الأخرى المتعلقة بتوريد الحاويات أو إعادة الضرورية. وبالتالي، إذا لم يتقدم أصحاب الحق في البضاعة لاستلام البضائع، فيسمح للناقل ببيع البضائع (المادة 48.2 ب) ، مما يسمح له باسترداد حاويته.

إذا أعاد المرسل إليه حاوية تالفة، يتم تكبد مسؤوليته، ولكن هذه المسؤولية ، بسبب عدم وجود بند مخصص لذلك في مستندات النقل، لا تغطيها الاتفاقية. سيكون فقط في تطبيق القانون العام. من خلال النظر في مسؤولية المرسل إليه هذه.³⁸

ثالثا: الطبيعة القانونية للعقد المبرم بين الناقل و الشاحن (علاقة عقد الايجار بعقد النقل البحري).

بعد التطور الذي شهده النقل البحري اصبحت الحاوية ضرورية في عملية النقل البحري، و تزداد هذه الاهمية خاصة في حالة تقادم الحاوية من طرف الناقل البحري ، فإذا اراد الشاحن نقل بضاعته في حاوية ففي هذه الحالة هي ضرورية لإبرام عقد النقل البحري³⁹.

و منه يطرح علينا الاشكال التالي: ما مدى ارتباط عقد تأجير الحاوية بعقد النقل البحري ؟
أو ما العلاقة بين العقدين؟

لقد ساهم القضاء الفرنسي بنصيب الاسد في البحث عن الحل لهذا الاشكال و تردد في العديد من القرارات ففي بعض الاحيان اعتبر ان هناك ترابط بين عقد الايجار و عقد النقل البحري في بعض المرات أقر بالانفصال بين العقدين.

فقضت محكمة Aix en Provence في حكم لها صادر في 19 فيفري 1987 بانفصال عقد الايجار عن عقد النقل البحري⁴⁰ للحاوية المقدمة من طرف الناقل البحري و في قرار صادر عن الغرفة التجارية سنة 2000 لمحكمة النقض الفرنسية أنه لا يمكن القول بمسؤولية الناقل البحري في حالة حصول أضرار للبضاعة المحتواة و لا يمكن مساءلة الناقل الا وفق الشروط و المنصوص عليها في القانون البحري⁴¹. فإذا تم تقديم الحاوية للشاحن من أجل تنظيم عملية النقل فيتم تقديمها قبل عمليات الشحن و يتم اعادةها بعد عمليات التفريغ والقانون البحري ينص على أنه " عقد النقل البحري تطبق أحكامه من الاستلام الى التسليم"⁴².

وفي قرار آخر صادر عن محكمة Aix en Provence في 15 فيفري 2007 أكدت ان تقديم

الحاوية من طرف شركة نقل بحرية هو عقد ايجار ملحق بعقد النقل البحري⁴³.

وفي قرار صادر عن محكمة Rouen الفرنسية اعتبر الحكم ان تقديم الحاوية من طرف الناقل البحري تابع لعقد النقل و تطبق عليه أحكامه بما فيها مدة تقادم الدعوى⁴⁴. أي سنة وهي مدة قصيرة جدا ، و هو ما

أكدته محكمة النقض الفرنسية في قرار لها صادر بتاريخ 30 جوان 2015 معتبرة ان الفصل بين تقديم الحاويات و عقد النقل يكون فقط في حالة وجود عقد مستقل لإيجار الحاوية و عندئذ تطبق أحكام القانون المدني لا البحري⁴⁵.

وفي الاخير نجد ان تقديم الحاوية من طرف الناقل يخلق اشكال في غاية الاهمية, خاصة بعد ميلاد اتفاقية الامم المتحدة للنقل كليا او جزئيا عن طريق البحر أو ما يعرف بقواعد روتردام 2008 التي اهتمت بشكل كبير بالتطورات الحاصلة في مجال النقل البحري.

فوفق هذه الاتفاقية و في المادة 17 ز العيوب الخفية التي يتعذر اكتشافها ببذل العناية الواجبة هي حالة من الحالات المستثناة من مسؤولية الناقل و لكن يجب ربط هذه الحالة بالمادة 14 فقرة ج من قواعد روتردام التي تلقي الالتزام على الناقل مقدم الحاويات بجعلها مهيأة و آمنة لتلقي البضائع و نقلها والحفاظ عليها والابقاء عليها كذلك, و هذا يعني ان العيب الخفي ناذرا ما يتم اثارته من طرف الناقل كحالة استثنائية⁴⁶. وبالتالي قد يكون مقدم الحاوية طرفا منفذا بحريا وفق قواعد روتردام و يعتبر الطرف المنفذ البحري هو الشخص الذي يؤدي جزء من واجبات الناقل البحري المادة 1 فقرة 6 من قواعد روتردام فتقوم مسؤوليته الشخصية طبقا للمادة 19 و كذلك مسؤوليته التضامنية مع الناقل البحري المادة 20⁴⁷ حيث يستفيد الطرف المنفذ البحري من نفس وسائل الدفاع و الحدود المقررة للناقل البحري و من تم يعد ناقلا فعليا.

خاتمة:

يبدو أن تعميم استخدام الحاويات حقق نجاحًا كبيرًا. هناك عدة عوامل تلعب دورًا في توحيدها. والأهم هو المهمة الموكلة إلى المؤسسات الحكومية الدولية، ولا سيما المهمة غير المشروطة للمكتب الدولي للحاويات والمنظمة الدولية للتوحيد القياسي (ISO). لقد أتاح الدعم المستمر لهذه المؤسسات الدولية إمكانية تعميم مبدأ التستيف القياسي والشامل الذي يسهل التعامل مع المنافذ المتقدمة بدعم من تكنولوجيا الكمبيوتر الجديدة.

- فالنظام القانوني المطبق على الحاوية يختلف حسب اختلاف الطرف الذي قام بتقديمها فإن قام بتقديمها الناقل تعتبر بضاعة و يطبق عليها نظام المسؤولية المطبق على البضائع.

- في النظام المطبق على حدود مسؤولية الناقل البحري يتم احتساب الحاوية كطرد أو وحدة حساب و ذلك حسب ما ذكر في سند النقل.

- في الحالة التي يتم تقديم الحاوية من طرف الشاحن أو أحد وكلائه تعتبر وسيلة تغلفة و يطبق عليها نظام المسؤولية الملقاة على عاتق الشاحن وفق قواعد روتردام.

- في حال قدم الطرف المنفذ البحري الحاوية على الرغم من أنه يعتبر من تابعي الناقل الا انه يكون مسؤولا عن أعماله طبقا لنظام المسؤولية المنصوص عليه في قواعد روتردام.
و من التوصيات التي يجب تقديمها للمشرع الجزائري من أجل تهيئة الوضع للمصادقة على قواعد روتردام سوف تكون كالتالي:

- من الافضل و المستحب أن يتم ادراج التعامل بالمستندات الالكترونية و الخطابات الالكترونية في القانون البحري .
- اعادة النظر في مدة مسؤولية الناقل البحري و عدم حصرها في المرحلة البحرية الممتدة من تحت الرافعة الى تحت الرافعة و تمديدها الى مراحل تشمل المراحل السابقة و اللاحقة للنقل البحري.
- ادخال الحاوية ضمن النظام التشريعي البحري لاسيما ان التعامل بالحاوية أصبح يطغى على معاملات النقل الحديثة.
- اعطاء تعريف لكل من مصطلح التوازن التعاقدية، الحرية التعاقدية، الامن القانوني ، العدالة التعاقدية وفق ما يتماشى مع واقع النقل البحري الجزائري و حتى لا يكون تعارض بين التشريع البحري الجزائري و اتفاقية روتردام في حال ما قررت الدولة الجزائرية المصادقة على الاتفاقية مستقبلا و للأمانة الجزائر من بين الدول التي لم توقع و لم تصادق على الاتفاقية و هذا ما نتمنى تداركه مستقبلا .

قائمة المراجع :

(1):الكتب:

1-محمد السيد الفقي, تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات, دار الجامعة الجديدة, الاسكندرية (مصر) , سنة 2007.

(2): الرسائل و الاطروحات الجامعية:

1- عبد القادر الحسين العطير، الحاويات و اثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، مصر، 1983.

2- قماز ليلي الدياز، احكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، تخصص قانون خاص، 2013- 2014.

(3):اعمال ملتقى أو مؤتمر:

1- قماز ليلي الدياز، الآثار التأمينية للنقل البحري بالحاويات، يوم دراسي حول تأمينات النقل، مخبر القانون البحري و النقل، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 26 نوفمبر 2015.

المراجع باللغة الفرنسية:

⁽¹⁾: **Articles :**

1-Arstide Christian Ebongue, mise a disposition de conteneurs- le régime juridique applicable en matière de transport maritime de marchandise, revue Neptunus, N° 22 , 2016/2 , §WWW.cdmo.univ-nantes.fr .

2-KENGUEP EBENEZER, la notion de conteneur en droit des transport internationaux de marchandise par mer : l'apport des règles de rotterdam, revue Neptenus, N°17 , 2011 , §www.droit.univ-Nantes.fr/labos/cdmo,centre de droit maritime et océanique, univ Nantes,France.

3-Laurent Descheemaeker,les intermédiaire de transport- la conteneurisation est elle un atout ?, Droit Maritime Français n° 749,juillet-aout 2013.

4-Olivier RAISON, Le propriétaire de conteneurs, Le Droit Maritime Français, N° 749, 1er juillet 2013.

5-Philippe DELEBECQUE, Le conteneur et les Règles de Rotterdam, Le Droit Maritime Français, N° 749, 1er juillet 2013.

6-Ralph DE WIT, Le conteneur dans les Règles de Rotterdam, Le Droit Maritime Français, N° 749, 1er juillet 2013.

7-Voy. T. Aladwani, "The Supply of Containers and 'Seaworthiness' - The Rotterdam Rules Perspective", 42 *JMLC* 2011, 185- 209.

8-Yves Tassel , nature juridique de contrat de fourniture d' un conteneur par le transporteur maritime au chargeur, DMF 2008 , N° 697.

⁽²⁾: **jurisprudence:**

1- 2-CA Versailles,12^e ch , Sect 1,14 janvier 1999, DMF 1999,933 cl Humann,juris data,n°1999-104337 et n°1999-040894

الهوامش :

¹: قماز ليلي الدياز ، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2013-2014 ، ص 142.

²:Laurent Descheemaeker,les intermédiaire de transport- la conteneurisation est elle un atout ?, Droit Maritime Français n° 749,juillet-aout 2013, p 588.

³: قماز ليلي الدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 93.

⁴: اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقد النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً عن طريق البحر، المبرمة في روتردام، 23 سبتمبر 2009، للعلم الدول الموقعة على الاتفاقية هي كالتالي: (أرمينيا، بنين، الكامرون، الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدانمارك، فرنسا، غابون، غانا، اليونان، غينيا، غينيا (بيساو)، لكسمبورغ، مدغشقر، مالي، هولندا، النيجر، نيجيريا، النرويج، بولندا، السنغال، اسبانيا، السويد، سويسرا، توغو، الولايات المتحدة الأمريكية. فيما يخص الدول المصادقة بلغ عددها 5 دول (بنن ، الكامرون، الكونغو، اسبانيا، توغو) وذلك حسب ما هو مدون بموقع اليونسترال ليوم 2021/11/12 على الساعة 11:20.

⁵: Ralph DE WIT, Le conteneur dans les Règles de Rotterdam, Le Droit Maritime Français, N° 749, 1er juillet 2013, §3.

⁶: أسماء أحمد الرشيد، نطاق تطبيق قواعد روتردام، مجلة جامعة الشارقة، المجلد 16، العدد 01، 2019، ص 116.

⁷: Philippe DELEBECQUE, Le conteneur et les Règles de Rotterdam, Le Droit Maritime Français, N° 749, 1er juillet 2013, §2.

⁸: عبد القادر الحسين العطير، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، سالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 1983، ص 23.

⁹: محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية (مصر)، سنة 2007، ص 15.

¹⁰: قماز ليلى الدياز، احكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 147.

¹¹: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 15.

¹²: قماز ليلى الدياز، احكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 148.

¹³: المادة 24/1 قواعد روتردام 2009: "البضائع تعني ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع و أشياء أيا كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم و اي معدات و حاويات ، لا يوفرها الناقل او لا توفر نيابة عنه".

¹⁴: Kengup Ebénézer, 2- KENGUEP EBENEZER, la notion de conteneur en droit des transport

internationaux de marchandise par mer : l'apport des règles de rotterdam, revue Neptenus, N°17 ,

2011 , www.droit.univ-Nantes.fr/labos/cdmo, centre de droit maritime et océanique, univ Nantes, France ,

P9.

¹⁵: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 16.

¹⁶: مشار اليه لدى ، قماز ليلى الدياز ، احكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 150

¹⁷: Kenguep Ebénézer, op cité, P9 .

¹⁸: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 16.

¹⁹: قماز ليلى إدياز، احكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 150.

²⁰: Kenguep Ebénézer , op cité, P10.

²¹: قماز ليلى الدياز، احكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 150.

²²: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 16.

²³: Kenguep Ebénézer, op cité ,P10.

²⁴: Philippe DELEBECQUE, OP cit, §10.

²⁵: Voy. T. Aladwani, "The Supply of Containers and 'Seaworthiness' - The Rotterdam Rules Perspective", 42 *JMLC* 2011, 185-209.

²⁶: Olivier RAISON, Le propriétaire de conteneurs, *Le Droit Maritime Français*, N° 749, 1er juillet 2013, P 582 .

²⁷: CA Versailles, 12^e ch , Sect 1, 14 janvier 1999, DMF 1999, 933 cl Humann, juris data, n°1999-104337 et n°1999-040894.

²⁸: مشار إليه لدى , محمد السيد الفقي, نفس المرجع, ص 30.

²⁹: Arstide Christian Ebongue, mise a disposition de conteneurs- le régime juridique applicable en matière de transport maritime de marchandise, *revue Neptunus*, N° 22 , 2016/2 , \$WWW.cdm.univ-nantes.fr , P 01.

³⁰: Arstide Christian, Ibid, p 01 et 02.

³¹: Arstide Christian, op cité, p02.

³²: Yves Tassel, nature juridique de contrat de fourniture d' un conteneur par le transporteur maritime au chargeur, DMF 2008 , N° 697.

³³: قماز ليلي الدياز, الاثار التأمينية للنقل البحري بالحاويات, يوم دراسي حول تأمينات النقل, مخبر القانون البحري و النقل, كلية الحقوق و العلوم السياسية, جامعة تلمسان, 26 نوفمبر 2015.

³⁴: Olivier RAISON, op cit, P 583.

³⁵: Philippe DELEBECQUE, Op cit, §4.

³⁶: Ralph DE WIT, Op cit, §5.

³⁷: Philippe DELEBECQUE, Op cit, §5.

³⁸: Philippe DELEBECQUE, Ibid, §7.

³⁹: محمد السيد الفقي, المرجع السابق, ص 29.

⁴⁰: مشار إليه لدى , محمد السيد الفقي, نفس المرجع, ص 30.

⁴¹: Arstide Christian Ebongue, mise a disposition de conteneurs- le régime juridique applicable en matière de transport maritime de marchandise, *revue Neptunus*, N° 22 , 2016/2 , \$WWW.cdm.univ-nantes.fr , P 01.

⁴²: Arstide Christian, Ibid, p 01 et 02.

⁴³: Arstide Christian, op cité, p02.

⁴⁴: Yves Tassel, nature juridique de contrat de fourniture d' un conteneur par le transporteur maritime au chargeur, DMF 2008 , N° 697.

⁴⁵: قماز ليلي الدياز, الاثار التأمينية للنقل البحري بالحاويات, المرجع السابق, ص 18.

⁴⁶: Philippe Delebecque, le conteneur et les regle de rotterdam, DMF 749, juillet Aout 2013, p 655.

⁴⁷: Philippe Delebecque, Ibid.