



جامعة مولود معمري – تيزي وزو



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

## أجرة الحمولة البحرية

أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم

تخصص: قانون

تحت إشراف الأستاذ:

عبد النور بوتوشنت

من إعداد الطالبة:

خديجة تيزة

### لجنة المناقشة:

- محمد تاجر، أستاذ التعليم العالي، جامعة مولود معمري، تيزي-وزو،.....رئيسا
- عبد النور بوتوشنت، أستاذ محاضر "أ"، جامعة مولود معمري، تيزي-وزو،...مشرفا ومقررا
- نورة جبارة، أستاذة التعليم العالي، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس،.....ممتحنة
- عبد الكريم موكة، أستاذ التعليم العالي، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، ممتحنا
- عصاد لعمامري، أستاذ التعليم العالي، جامعة مولود معمري، تيزي-وزو،.....ممتحنا
- ليلى كراش، أستاذة التعليم العالي، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر،.....ممتحنة

تاريخ المناقشة: 2025/02/13

*« Le pessimiste se plaint du vent,  
l'optimiste espère qu'il va changer,  
le réaliste ajuste ses voiles. »*

*William Arthur Ward.*

## الإهداء

إلى أمي وأبي أطال الله في عمرهما وأدامهما نورا علينا في هذه الحياة


إلى أخواتي وإخواني سندي ونبع بهجتي وسروري

إلى كتاكيت العائلة:

"نسرين، إلياس، إيلينا"

إلى أحبتي وأصدقائي.

إلى جميع هؤلاء أهدي ثمرة جهدي هذا.

تيزة خديجة. 

## كلمة شكر

أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لأستاذي الفاضل

"د. بوتوشنت عبد النور"

لقبوله الإشراف على هذا العمل وما قدمه لي من نصح وارشاد

وإلى لجنة المناقشة التي قبلت مناقشة هذه الرسالة.

تيزة خديجة. 

## قائمة المختصرات:

### أولا-باللغة العربية:

ع: العدد.

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

ق.ب.ت.ل: القانون البحري التجاري اللبناني.

ق.ب.ع: القانون البحري العراقي.

ق.ب.ل: القانون البحري اللبناني.

ق.ب.م: القانون البحري المصري.

ق.ت.ب.م: قانون التجارة البحرية المصري.

ق.ت.ف: القانون التجاري الفرنسي.

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري.

### ثانيا-باللغة الفرنسية:

**CAF** : Coût Assurance Fret.

**CE** : Communauté Economique.

**CEE** : Communauté Economique Européenne.

**CFR** : Coût et Fret.

**CMA CGM** : Compagnie Maritime d'Affrètement Compagnie Générale Maritime.

**CNAN** : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation.

**CNUCED** : Conférence des Nations Unies pour Développement et le Commerce International.

**DMF** : Droit Maritime Français.

**EVP** : Equivalent Vingt Pieds.

**FSPE** : Fond Spécial Promotion du Commerce Extérieur.

**Ibid** : Ibidem (ouvrage précité).

**LGDJ** : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

**OCDE** : Organisation pour la Coopération et le Développement Economique.

**S.P**: Sans Prénom.

**AC:** Average Cost.  
**BOLERO:** Bill Of Lading Electronic Registry Organization.  
**CIF:** Cost Insurance Frieght.  
**CBM:** Cubic Meter.  
**DAT:** Delivered At Terminal.  
**EXW:** Ex Works.  
**FAS:** Free Alongside Ship.  
**FIO:** Free In Out.  
**FIOST:** Free In and Out Stowed and Trimmed.  
**FOB:** Free On Board.  
**IMC:** International Maritime Commission.  
**IMB:** International Maritime Bureau.  
**ISO:** International Standards Organization.  
**ITF:** International Transport workers Federation.  
**LCL:** Less than Container Load.  
**MC:** Marginal Cost.  
**MSC:** Maritime Safety Commission.  
**SCFI:** Shanghai Container Shipping Index.  
**SDR:** Special Drawing Rights.  
**TEU:** Twenty foot Equivalent Unit.  
**UNCTAD:** United Nations Conference on Trade and Development.

# المقدمة

تحتل التجارة الدولية الصدارة في العلاقات الحديثة، وهي المحور الرئيسي الذي تدور حوله هذه العلاقات لما تنطوي عليه من تبادل مستمر للثروات والخدمات وعمليات الإنتاج، ولما تتضمنه من نقل للموارد الأولية والبضائع والمنتجات المختلفة من أسواق الإنتاج إلى أسواق الاستهلاك، والتي تمارسها الدول عبر الملاحة البحرية كون أن النشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشارا لاسيما أن البحار والمحيطات تمثل حوالي 70% من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية.

إذ اتجهت معظم الدول إلى الاهتمام بالنشاط البحري فأولته بحماية كبيرة، والهدف من ذلك هو حماية مصالح كل من تربطه علاقة بخدمات الرحلة البحرية، باعتبارها الركيزة الأساسية للتجارة الداخلية والدولية؛ فصاحب ظهور الملاحة البحرية ظهور مجموعة من الأعراف البحرية التي تنظمها، والتي أصبحت من بين المصادر الأساسية للقانون البحري في التشريعات المعاصرة، خاصة بعد تزايد الاهتمام بالنقل البحري.

ويرتبط النقل البحري بالتجارة الدولية ارتباطا أساسيا، كون أنه ينفرد عن غيره من وسائل النقل الأخرى (البري والجوي) بأنه نشاط يتم في بيئة بحرية، فالدولة التي تريد تحقيق تنميتها الاقتصادية سوف تعتمد على التجارة الدولية التي تتم بموجب الملاحة البحرية التجارية.

تمارس الملاحة البحرية عن طريق وسيلتها السفينة، كونها وسيلة نقل ذات قدرة هائلة على نقل حمولات ضخمة، كما أنها تمتاز بقدرتها على تحمل المخاطر الناشئة عن البيئة البحرية، ونظرا للتسهيلات التي تقدمها في نقل البضائع عبر مختلف مناطق العالم، والتي تعجز وسائل النقل الأخرى القيام بهذه المهمة كما هو الشأن لوسائل النقل البري بمختلف أنواعه وكذلك النقل الجوي رغم التطور الذي لحق هذا الأخير، وقد تم تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري في المادة 13 منه كما يلي: تُعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية

عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة".<sup>1</sup>

لكي تمارس السفينة الملاحة البحرية يتم استغلالها بواسطة عقود الاستغلال التجاري للسفينة، والتي تتمثل في كلا من عقد نقل البضائع وعقود استئجار السفينة، والهدف من ابرام هذه العقود هو تحقيق الربح، إذ تتمحور هذه العقود على المقابل المالي المتحصل عليه نتيجة نقل البضائع من ميناء دولة إلى ميناء دولة معينة.

ويطلق على هذا المقابل المالي بصفة عامة تسمية **أجرة الحمولة**، لكن إلى جانبها نجد عدة تسميات تختلف باختلاف اللغة المستعملة، إذ باللغة الفرنسية يطلق عليها *fret* وبالإنجليزية *freight*، وأما باللغة العربية فنجد مصطلح آخر وهو **النولون** والذي اعتمد عليه كل من المشرع المصري والعراقي،<sup>2</sup> وفيما يخص المشرع الجزائري فقد استعمل مصطلح **أجرة الحمولة** عند تعريفه لكل من عقد نقل البضائع وعقد استئجار السفينة لمدة معينة،<sup>3</sup> أما عند تعريفه لعقد استئجار السفينة على أساس الرحلة فقد استعمل مصطلح آخر وهو **"أجرة السفينة"** ولكن عند تطرقه إلى كيفية تحديد الأجرة وطرق دفعها وفي جميع المواد المتعلقة بها وظف

1 - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق لـ 15 غشت سنة 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية العدد 29 لسنة 1977، والجريدة الرسمية العدد 47 لسنة 1998، والجريدة الرسمية العدد 46 لسنة 2010.

2 - "... أما لفظ نولون فما يزال مستعملا حتى الآن في مصر كما استعمله القانون البحري العراقي إذ عنوان الفصل السابع فيما يخص بالأجرة (النولون)".

أحمد حسني، عقود ايجار السفن، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1985، ص. 54.  
3 - المادة 695 ق.ب.ج: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة.... ويدفع المستأجر بالمقابل **أجرة الحمولة**". المادة 738 ق.ب.ج: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر .... ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة **أجرة الحمولة**".

مصطلح "أجرة الحمولة"<sup>1</sup>، وهنا يطرح تساؤل هل تعمد المشرع الجزائري توظيف مصطلحين مختلفين أم أن لهما نفس المعنى؟ ولحل هذا التساؤل نستعين بنص المادة 650 ق.ب.ج. بالصيغة الفرنسية<sup>2</sup> أين وظف المشرع الجزائري مصطلح le fret، وباعتبار هذا الأخير يقصد به أجرة الحمولة، بالإضافة إلى ذلك فالمؤجر في هذا العقد يحتفظ بكل من التسيير الملاحي والتجاري للسفينة،<sup>3</sup> وإضافة إلى ذلك أن عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة يتشابه في أحكامه مع عقد النقل للبضائع، منه يعتبر المؤجر في هذه الحالة في مركز الناقل، ومنه نستنتج أن المقصود من أجرة السفينة هو أجرة الحمولة.

أما فيما يتعلق بعقد استئجار السفينة بهيكلها، فنجد المشرع الجزائري عند تعريفه لهذا العقد استعمل مصطلح مغاير تماما للمصطلحات السابقة الذكر وهو مصطلح "الإيجار"<sup>4</sup>، وبهذا نستنتج هذا العقد من الدراسة كون أن موضوع دراستنا هو أجرة الحمولة.

وعلى المستوى الدولي، فالاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع (اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وبروتوكولاتها، اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، اتفاقية روتردام لسنة 2008)<sup>5</sup>، لم تعطي لأجرة الحمولة أهمية بالغة كما فعلت بالنسبة لباقي الالتزامات الناشئة عن عقود النقل

1 - المادة 650 ق.ب.ج.: "يتعهد المؤجر في عقد الاستئجار على أساس الرحلة .... وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة." المادة 686 ق.ب.ج.: "يحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه بموجب اتفاق بين الأطراف."

2 - Article 650 code maritime algérien : « Par le contrat d'affrètement au voyage, le fréteur s'engage à mettre en tout ou en partie, un navire armé et équipé, à la disposition de l'affrèteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages, et l'affrèteur à en payer le fret ».

3 - المادة 651 ق.ب.ج.: "يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة، بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة."

4 - المادة 724 ق.ب.ج. : "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها، ... ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار."

5 - الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن (اتفاقية بروكسل 1924) (قواعد لاهاي)، الموقعة في بروكسل يوم 25 أوت 1924، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، دون بروتوكولي تعديلها لسنتي 1968 و 1979 (قواعد لاهاي-فيسبي).

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ) الموقعة في هامبورغ في 31 مارس 1978 وقد دخلت حيز التنفيذ في أول نوفمبر 1992، التي لم تصادق عليها الجزائر.

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008 (اتفاقية روتردام) المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 11 ديسمبر 2008، لم تدخل حيز التنفيذ.

البحري، لكن استثناء قامت اتفاقية روتردام لسنة 2008 بتعريفها في المادة الأولى فقرة 28 منها، وكذلك ذكرتها في مادتها 42 تحت عنوان "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"، والملاحظ في هذه الاتفاقية أنها استعملت مصطلح آخر وهو أجرة النقل والمقصود منها أجرة الحمولة.

ورغم تعدد المصطلحات إلا أننا في دراستها سنستعمل مصطلح واحد وهو أجرة الحمولة.

ونظراً لأهمية المكانة التي تحتلها أجرة الحمولة في الملاحة البحرية، فمن البديهي التعرض أولاً إلى تعريفها؛ إذ تمثل أجرة الحمولة كمية النقود التي يتحصل عليها مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وتظهر أهمية تكلفة أجرة الحمولة إلى مدى تخفيضها مقارنة بتكلفة وسائل النقل الأخرى (البري، الجوي)، نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ التي أدت إلى انخفاض في التكاليف.<sup>1</sup>

إذ يعتبر أحد المذاهب أن أجرة الحمولة البحرية هي ثمرة السفينة، لذلك تعتبر من ملحقاتها وتم دمجها ضمن الثروات البحرية؛<sup>2</sup> بالرغم من ذلك إلا أن الاتفاقيات الدولية الخاصة بعقود النقل السابقة الذكر أعلاه، لم تعرف أجرة الحمولة البحرية ما عدا اتفاقية روتردام لسنة 2008، التي عرفت في مادتها الأولى فقرة 28 كالتالي: "أجرة النقل تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل"، والملاحظ أن المشرع الجزائري سار على هذا المنوال، إذ عند الاطلاع على ما نص عليه في المواد 640 و738 ق.ب.ج الخاصة بعقود استئجار السفينة وعقد نقل البضائع على التوالي، فإن أجرة الحمولة هي المقابل المالي الذي

1 - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1998/1999، ص. 36.

2 - un consensus doctrinal analysait le fret comme le « fruit du navire ». Par conséquent, le fret était considéré en tant qu'accessoire du bâtiment de mer et incorporé dans la fortune de mer. OILLEAU Katelle, Le crédit tiré du navire, P.U Aix Marseille, Paris, 2010, p. 158.

يتحصل عليه سواء المؤجر أو الناقل من طرف المستأجر أو الشاحن جراء استئجار السفينة أو نقل البضاعة، وذلك وفقا للعقد المبرم بين الطرفين.<sup>1</sup>

بالتالي يمكن تعريف أجرة الحمولة البحرية على أنها الالتزام المالي الذي يقع على أحد طرفي عقود الاستغلال التجاري للسفينة (المستأجر، الشاحن)، للطرف الثاني في العقد (المؤجر، الناقل) مقابل أداء التزاماته التعاقدية، هذا من جهة.

ومن جهة أخرى، بما أن أجرة الحمولة البحرية هي الثمن المدفوع في عقود الاستغلال التجاري للسفينة، والتي تعتبر من عقود التجارة الدولية، فالثمن في هذه العقود يعتبر عنصر مهم لتحديد أو تبيان معادلة وموازنة المبادلات، كونه يمثل قيمة المبادلات، وهذه القيمة تكون ثابتة في فترة معينة وفي سوق محدد وتحت تأثير المنافسة الشديدة،<sup>2</sup> هذا ما يحفز التجارة الدولية على جعل أسعار السلع في دولة ما متساوية مع أسعار السلع في دول أخرى كنتيجة للتبادل التجاري؛<sup>3</sup> والثمن مرتبط بالعملة التي يتم بها تحديد الدفع، فلطرفي العقد الحرية المطلقة في تحديد العملة وغالبا ما تكون محددة في تشريع الدولة التي يتم فيها الدفع، وفي حالة سكوت العقد عن ذلك يجب أن يتم الدفع بعملة الدولة التي أبرم العقد فيها؛<sup>4</sup> بالتالي نستنتج أن أجرة

1 - المادة 640 ق.ب.ج: "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر."

المادة 738 ق.ب.ج: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة."

2 - عبد الكريم موكة، الثمن في عقود التجارة الدولية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2007، ص. 15.

3 - علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2007، ص. 159.

4 - منصور القاضي، المطول في العقود بيع السلع الدولي القانون الموحد، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2005، ص.ص. 365-366.

الحمولة تتأثر هي أيضا بالمنافسة الشديدة في السوق الملاحي وأيضا بالعملة التي يتم بها دفعها.

تمتاز أجرة الحمولة البحرية في عقود الاستغلال التجاري للسفينة بخصوصية تميزها عن الأجرة في أنواع النقل الأخرى (البري والجوي)، ويظهر هذا التميز في خروج بعض أحكام أجرة الحمولة على القواعد العامة، كما هو الحال في استحقاق أجرة الحمولة البحرية في حالات خاصة على الرغم من عدم تنفيذ النقل على الوجه المتفق عليه، كشرط استحقاق الأجرة في كل الحالات، أو في استحقاق جزء منها رغم عدم اكتمال تنفيذ النقل، ويرجع السبب في الخروج عن القواعد العامة إلى طبيعة البيئة البحرية والأخطار الكثيرة التي تواجهها الرحلة البحرية، مما يجعل من الضروري في بعض الحالات الأخذ بعين الاعتبار تأثير هذه الأخطار على العلاقات القانونية بين العاملين في هذه البيئة؛<sup>1</sup> كما تتعدد أنواعها فمنها أجرة الحمولة المدفوعة مقدما، عند الوصول، أجرة المسافة وأجرة التأخير وهذا وفقا لظروف العقد ووفقا للمتفق عليه بين أطراف العقد.

بالإضافة إلى هذه الميزة نجد أن أجرة الحمولة البحرية تتأثر بالحوادث البحرية التي تعد غريبة عن القواعد العامة، من بينها نظام الخسائر المشتركة، الإنقاذ، المسافنة، الانحراف عن المسار، والتي لا نجد لها أحكام إلا في التشريعات البحرية؛ كما يجدر بنا الذكر أن في حالة عدم استحقاق أجرة الحمولة البحرية، وضعت ضمانات للناقل والمؤجر للتمكن من استيفائها والمتمثلة في حق الحبس وحق الامتياز؛ فكل هذه الحالات هي غريبة عن القواعد العامة.

1 - بسام محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة بغداد، 1997، ص. 01.

نظرا للأهمية الكبيرة للملاحة البحرية في التطور الاقتصادي للدول، نجد العديد من الدول تتنافس على ممارسة الملاحة البحرية، ونتج عن ذلك ظهور نظامين لتسييرها ألا وهما نظام الخطوط المنتظمة ونظام سفن علم المجاملة<sup>1</sup>.

والهدف الأساسي من انشاء المؤتمرات البحرية هو وضع تسعيرة موحدة لأجرة الحمولة البحرية، أما الهدف من الإبحار تحت سفن أعلام المجاملة هو التهرب من دفع الرسوم والتكاليف الباهظة.<sup>2</sup>

من هنا بدأت المنافسة بين سفن الخطوط المنتظمة وسفن علم المجاملة لنقل عدد كبير من الحمولة ولتحقيق ربح أكبر، فنجد أن محور التنافس بين هذين النظامين هو تحديد أجرة حمولة بحرية منخفضة مقارنة بالنظام الآخر، وكل نظام ينفرد بالأسس الخاصة به لتحديد أجرة الحمولة البحرية، والشيء المشترك بين هذين النظامين يرتكزان بشكل خاص على نوعية البضاعة المنقولة وحجمها والمسافة المراد قطعها لتحديد قيمة أجرة الحمولة؛ ففي دراستنا سنبين ما هو النظام الأمثل للدول الممارسة للملاحة البحرية من ناحية تحديد أجرة الحمولة.

وكون أن الجزائر تتمتع بموقع استراتيجي في حوض البحر الأبيض المتوسط، فتعد بوابة هامة تربط العديد من دول العالم، وبذلك تكون محطة أساسية ضمن سلسلة النقل الدولي، إذ تعتمد الجزائر كغيرها من دول العالم على الملاحة البحرية لتنفيذ مبادلاتها التجارية، لذلك

1- إذ أنشئ نظام الخطوط المنتظمة من طرف الدول المتقدمة التي تسيره بواسطة المؤتمرات البحرية، والهدف الأساسي من انشاء المؤتمرات البحرية هو وضع تسعيرة موحدة لأجرة الحمولة البحرية بالنسبة للسفن التي تمارس الملاحة وفقا لأحد هذه المؤتمرات؛ وفيما يخص نظام سفن أعلام المجاملة فقد ظهر بميلاد الملاحة البحرية منذ زمن السفن الشراعية، والغرض من انشاء هذا النظام في القديم هو تمكين السفينة للإبحار تحت علم آخر غير علم الدولة الأصلية للسفينة، مثلما فعلوا الانجليز قديما بإبحار سفنهم تحت العلم الاسباني للتمكن من ممارسة التجارة مع جزر الهند الغربي.

سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة، 2014-2015، ص.31.

2 - SLIM Habib, Les pavillons de complaisance, colloque international : le pavillon, Institut du droit économique de la mer et association internationale du droit de la mer, Paris, 02-03 mars 2007, p. 84.

سنخصص مبحث سندرس فيه وضعية أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية، كون أن أجرة الحمولة تشهد ارتفاعا كبيرا في الموانئ الجزائرية، بسبب أن هذه الأخيرة تعتبر من موانئ الجيل الأول،<sup>1</sup> بالإضافة إلى نقص الإمكانيات فيها نقص الخبرة عند المجهزين الجزائريين في مجال العقود الدولية.<sup>2</sup>

والاشكال الذي تطرحه أجرة الحمولة البحرية في التجارة الدولية الجزائرية، هو العملة التي يتم بها الدفع، كون أن الجزائر تفتقر للأسطول البحري الذي يتماشى مع حركة تجارتها الدولية، مما يحتم عليها الأمر باستئجار سفن أجنبية، ومجهزو هذه الأخيرة يفرضون دفع الأجرة بالعملة الصعبة والمحددة في أغلب الأوقات بالدولار الأمريكي، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، عند إبرامها للبيوع البحرية فالشركات الملاحية الأجنبية هي التي تحدد نوع البيع البحري الواجب إبرامه نظرا لنقص الخبرة الجزائرية في هذا المجال، مما يدفعها إلى دفع أجرة الحمولة بالعملة الصعبة؛ فهنا تظهر المبالغ الكبيرة التي تضيعها الجزائر من أجل دفع أجرة الحمولة البحرية. ففي دراستنا سنحاول اقتراح بعض الحلول لأغلبية المشاكل التي تواجهها أجرة الحمولة البحرية في التجارة الدولية الجزائرية.

بالتالي يمكن القول إن أجرة الحمولة البحرية هي نقطة مهمة في الملاحة البحرية التجارية، ومن هنا نطرح الإشكالية التالية: **ما مدى أهمية أجرة الحمولة البحرية في الملاحة البحرية التجارية؟**

للإجابة على الإشكالية المطروحة، اعتمدنا على المنهج التحليلي الوصفي لدراسة معظم الأحكام المتعلقة بأجرة الحمولة البحرية، كما اعتمدنا في بعض الأحيان على المنهج المقارن

1 - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية زميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 07، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2009/06/01، ص.ص. 171-172.

2 - TIGHILT Fodil, Utilisation des incoterms 2010 dans les entreprises algériennes, revue des sciences commerciales, volume 16, numéro 04, Ecole des hautes études commerciales, Alger, 15/04/2017, p. 78.

عندما نكون في حالة مقارنة بين نظام ونظام آخر، وعلى المنهج التاريخي وذلك بغية دراسة مراحل تطور أحد العناصر المتعلقة بالدراسة.

ونتيجة لذلك ارتئينا تقسيم خطة الدراسة إلى بابين، ندرس في الباب الأول أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية، أما الباب الثاني سنتطرق فيه إلى أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية التجارية.

## الباب الأول

# أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تتمثل عقود الملاحة البحرية والمسماة أيضا عقود الاستغلال التجاري للسفينة، وهي كل من عقد النقل البحري للبضائع وعقود استئجار السفينة. ويقصد بالاستغلال التجاري للسفينة، استغلال هذه الأخيرة في الملاحة البحرية لغرض تجاري ألا وهو نقل البضائع من ميناء دولة إلى ميناء دولة معينة، وهذا بواسطة إبرام عقود الاستغلال التجاري للسفينة.

وفقا للمادة 640 ق.ب.ج تم تعريف عقد استئجار السفينة بصفة عامة على أنه ذلك العقد الذي يتم بمقتضاه استئجار سفينة بموجب اتفاقية، يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، والذي أطلق عليه تسمية أجرة الحمولة عند تعريفه لأنواع عقود استئجار السفينة كما سبق شرحه سابقا.

في حين عرفت المادة 738 ق.ب.ج عقد النقل البحري للبضائع، على أن بموجبه يتعهد الناقل بنقل البضائع عن طريق البحر من ميناء معين إلى ميناء آخر مقابل أجرة حمولة يدفعها الشاحن.

يتبين لنا من خلال هذه التعريفات لعقود الملاحة البحرية التجارية، أن أجرة الحمولة البحرية هي نقطة تلاقي هذه العقود، وذلك من حيث الغاية من إبرامهما، لكن باختلاف الطبيعة القانونية لكلا العقدين، فمن المنطق أن تختلف طرق استحقاق أجرة الحمولة البحرية من عقد لآخر (الفصل الأول).

فرغم هذا الاختلاف إلا أنه توجد الأحكام المشتركة بين عقود الملاحة البحرية التجارية فيما يتعلق بأجرة الحمولة البحرية، كون أنهما يتم تنفيذهما في بيئة بحرية مليئة بالمخاطر، مما يجعل الملاحة البحرية عرضة للحوادث البحرية التي لديها آثار مباشرة على الالتزامات الناشئة عن عقود الملاحة البحرية التجارية، وبالخصوص الالتزام بدفع أجرة الحمولة البحرية، كما تشترك أيضا عقود الملاحة البحرية التجارية في ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في حالة امتناع الطرف الملتزم بدفعها عن الوفاء بها في ميعاد استحقاقها (الفصل الثاني).

## الفصل الأول

### الإطار القانوني لأجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تعتبر الملاحة البحرية التجارية من أهم أوجه الاستغلال التجاري للسفينة، ولما كان نشاط بيع وتبادل السلع عبر البحر، من النشاطات التجارية الأكثر تداولاً لاستغلال السفينة كمنشأة بحرية ضخمة والتي يتعذر على مستغليها اكتسابها عن طريق الملكية، فإن نشاط النقل البحري قد عرف منذ بدايته صورة استئجار السفينة كوسيلة أولى لتنفيذه.

نجد إلى جانبها صورة أخرى لعقود الملاحة البحرية، والمتمثلة في عقد النقل البحري للبضائع، إذ يعتبر هذا الأخير من أهم صور الاستغلال التجاري للسفينة، ويعتبر أكثر شيوعاً في مجال الملاحة البحرية.

وقد نص المشرع الجزائري في القانون البحري على الاستغلال التجاري للسفينة في الكتاب الثاني منه، وخصص فيه الباب الثاني لاستئجار السفن، أما الباب الثالث لنقل البضائع.

تتشارك كلا من صورتَي عقود الملاحة البحرية التجارية في عنصر مشترك ألا وهو أجرة الحمولة البحرية؛ إذ أن عقد النقل البحري للبضائع يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر، مقابل أجرة يدفعها الشاحن، أما فيما يخص عقد استئجار السفينة فبموجبه يلتزم المؤجر أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة مقابل أجر.

بالرغم من أن مقابل الاستغلال التجاري للسفينة هو الحصول على أجرة حمولة بحرية إلا أن هذه الأخيرة يختلف استحقاقها من عقد لآخر، إذ يختلف كيفية استحقاق أجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري للبضائع عن كيفية استحقاقها في عقد استئجار السفينة (المبحث الأول).

ورغم هذا الاختلاف فإن هناك مميزات تمتاز بها أجرة الحمولة البحرية وبعض العناصر التي صنف كملحقات لها بالإضافة إلى تعدد أنواعها، إذ تعتبر أحكام مشتركة بين عقود الملاحة البحرية التجارية (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### كيفية استحقاق أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تتقسم عقود الملاحة البحرية التجارية إلى نوعين من العقود، والمتمثلة في عقد النقل البحري للبضائع، الذي يعتبر من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، ويحتل هذا العقد أهمية خاصة بين موضوعات القانون البحري، إذ أنه يؤدي وظيفة لها أهميتها الجوهرية من الناحية الاقتصادية والتجارية سواء على الصعيد الدولي أو الداخلي، كما يسهل عمليات تبادل السلع والخيرات في جميع أنحاء العالم.

وعقود استئجار السفينة الذي يعد أحد صور الاستغلال التجاري للسفينة، فعادة ما تلجأ الشركات التجارية الكبرى إلى استئجار سفينة بأكملها، أو عدة سفن لنقل ما تستورده أو تصدره. واستحقاق أجرة الحمولة البحرية هو من بين الالتزامات الناشئة عن هذين العقدين، ولكل منهما خصائصه الخاصة.

باختلاف الطبيعة القانونية للعقدين، هذا ما يجعل طرق الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري للبضائع (المطلب الأول) يختلف عن طرق الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقود استئجار السفينة (المطلب الثاني)، بالتالي يختلف كذلك طرق اثبات أجرة الحمولة البحرية وذلك حسب نوعية العقد الملاحي المبرم (المطلب الثالث).

## المطلب الأول

### طرق الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري للبضائع

عرف عقد النقل البحري للبضائع بموجب المادة الأولى فقرة ثانية من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل سنة 1924<sup>1</sup>، وعرفته كذلك اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً المعرفة بقواعد روتردام 2008، في المادة الأولى فقرة أولى كما يلي: "عقد النقل يعني عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر..."، وهو نفس التعريف الذي اعتمد عليه المشرع الجزائري<sup>2</sup>.

فيتبين من خلال هذه النصوص القانونية أن الالتزام البارز والذي أكد عليه معظم المشرعون، هو الالتزام بدفع أجرة الحمولة البحرية، ونستشف من خلالها أن المدين بأجرة الحمولة البحرية بصفة عامة هو الشاحن، لكن في بعض الأحيان تقع على المرسل إليه وذلك حسب اتفاق الأطراف (الفرع الأول)، كما يختلف مكان الوفاء بأجرة الحمولة البحرية حسب نوع العقد البحري المبرم بين الأطراف (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### المدين بأجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري للبضائع

يتكون عقد النقل البحري للبضائع من طرفين، وذلك استناداً إلى نص المادة 738 ق.ب.ج هما كل من الشاحن والناقل، إذ هذا الأخير يقوم بنقل البضاعة مقابل الأجرة التي يدفعها الشاحن،

1 - المادة الأولى فقرة ثانية من معاهدة بروكسل سنة 1924 تنص كما يلي: "ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو بأية وسيلة أو وثيقة مماثلة يكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة ايجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينضم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن."

2- المادة 738 ق.ب.ج: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة."

منه فالشاحن هو المدين الأصلي لأجرة الحمولة البحرية، لكن يوجد طرف ثالث والمتمثل في المرسل إليه والذي يبدأ دوره عند تسليم الناقل البضاعة إليه، هذا ما نصت عليه المادة 1/739 ق.ب.ج كما يلي: " يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله." إذ في بعض الحالات يعتبر المرسل إليه المدين بأجرة الحمولة البحرية فهو يعد كاستثناء للقاعدة الأصلية، هذا ما يمكن استنتاجه من نص المادة 2/797 ق.ب.ج: " وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدين كذلك إذا قبل باستلام البضائع." بالتالي من خلال كل هذا فإنه لدينا مدينين لأجرة الحمولة البحرية هما الشاحن كقاعدة أصلية، والمرسل إليه كاستثناء.

### أولاً-الشاحن المدين الأصلي لأجرة الحمولة البحرية:

عرفت قواعد هامبورغ لسنة 1978 الشاحن على أنه، كل شخص أبرم مع الناقل عقداً، أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع عن طريق البحر، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل، أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري للبضائع؛ أما قواعد روتردام لسنة 2008 فقد اكتفت بالقول إن الشاحن هو الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل.

بالتالي فالشاحن هو الشخص الذي قام بشحن البضاعة في ميناء الشحن والذي له حق استلام وثيقة الشحن الموقع عليها من قبل الناقل أو من ينوب عنه، ويقوم الشاحن بإرسال وثيقة الشحن إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، والتي يبين فيها شروط دفع أجرة الحمولة البحرية واستلام البضاعة، والشاحن قد يكون هو صاحب البضاعة وقد يكون فقط وسيط في عملية النقل،<sup>1</sup> وهذا الأخير سمته قواعد روتردام لسنة 2008 بالشاحن المستندي، أي هو شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ " الشاحن " في مستند النقل.

1 - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 2004، ص.57.

إذن الملتزم الأصلي بأداء أجرة الحمولة البحرية، هو الشاحن كونه هو الذي أبرم عقد النقل مع الناقل،<sup>1</sup> وهذا ما أكدته المادة 1/797 ق.ب.ج كما يلي: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف."

وإذا لم يذكر في سند الشحن أن أجرة الحمولة البحرية أو جزء منها مستحقة الدفع عند الوصول، هذا يدل على أن الناقل قد قبضها من الشاحن، وهذه قرينة قانونية بسيطة قابلة لإثبات العكس بين الشاحن والناقل، ولكن لا يجوز إثبات العكس في مواجهة الغير حسن النية، ويعتبر المرسل إليه من الغير إلا إذا كان هو نفسه الشاحن.<sup>2</sup>

### ثانيا- المرسل إليه المدين الاستثنائي لأجرة الحمولة البحرية:

عرف المرسل إليه في كلا من قواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2008، على أنه الشخص الذي له الحق في استلام البضاعة، إذ يعتبر الطرف المتدخل في العلاقة العقدية الناشئة بين الشاحن والناقل، ويبدأ دور المرسل إليه في هذه العلاقة العقدية، عندما يقع الاتفاق على أن تكون أجرة الحمولة البحرية كلها أو بعضها مستحقة عند الوصول، وفي هذه الحالة يقع الالتزام بأدائها على عاتق المرسل إليه.<sup>3</sup>

وهذا ما نصت عليه المادة 791 ق.ب.ج كما يلي: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول...."، لكن أضافت المادة 2/797 ق.ب.ج شرطا لكي يتم دفع أجرة الحمولة البحرية عند الوصول، وهو أن يقبل استلام البضاعة، وقد نصت عليه كما يلي: "وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 1995، ص. 278.

2 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2006، ص. 57.

3 - محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2000، ص. 602.

قبل باستلام البضائع." أي بمفهوم المخالفة أن المرسل إليه إذا لم يقبل استلام البضائع فهو غير ملزم بدفع أجرة الحمولة البحرية، وما على الناقل إلا الرجوع إلى الشاحن لاستحقاقها.

وأساس التزام المرسل إليه بأداء أجرة الحمولة البحرية، ليس عندما يتفق الشاحن والناقل على استحقاقها عند الوصول، لأن هذا الالتزام غير مرتبط بعقد النقل البحري للبضائع، فالمرسل إليه يعتبر أجنبي عنه، بل أساس التزامه هو حيازته لسند الشحن، فإذا أراد أن يتحصل على حقه في البضاعة فعليه أن يدفع أجرة نقلها إلى الشاحن.<sup>1</sup>

كما يجب أن يتضمن سند الشحن، تسديد أجرة الحمولة البحرية عند تفرغ البضاعة في ميناء الوصول لكي يقوم المرسل إليه بتسديدها، وفي حالة عدم احتواء سند الشحن على هذا البيان تقوم قرينة بسيطة مفادها أن الناقل استلم الأجرة من الشاحن ولا يجوز مطالبة المرسل إليه بها، إلا إذا أثبت أن هذا الأخير على علم أن أجرة الحمولة البحرية لم تدفع مسبقاً.<sup>2</sup>

يصعب تأسيس التزام المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة البحرية من الناحية القانونية، لأن المرسل إليه لم يشترك في إبرام العقد، ولكن يمكن تأسيس التزامه على أساس النيابة الناقصة ومقتضاها أن الشاحن يعتبر في تعاقد مع الناقل نائباً عن المرسل إليه، فأحكام هذه النيابة تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل؛<sup>3</sup> معنى ذلك أن للناقل الحق في الرجوع على الشاحن بما لم يستوفيه من المرسل إليه.<sup>4</sup>

يقوم المرسل إليه في بعض الأحيان بتعيين شخص آخر ينوبه في عملية استلام البضائع ودفع أجرة الحمولة البحرية، هذا الشخص يسمى بوكيل الحمولة، الذي يعتبر من بين مساعدي التجهيز الذين نص عليهم المشرع الجزائري في الفصل الثالث من الباب الأول "التجهيز" من

1 - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 2008، ص.327.

2 - طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص. 128.

3 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت، 2006، ص. 220.

4 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، المرجع السابق، ص. 57.

الكتاب الثاني "الاستغلال التجاري للسفينة" من القانون البحري الجزائري، والذي عرفه في المادة 621 ق.ب.ج كما يلي: " يعد وكيل الحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم."

ومن خلال هذه المادة فإن وكيل الحمولة ينوب المرسل إليه في استلام البضائع ودفع أجرة الحمولة البحرية أي يقوم بالأعمال التي من المفترض أن يقوم بها المرسل إليه، وذلك مقابل أجرة وهذه الأخيرة يتم تحديدها باتفاق الطرفين أو بموجب تعريف، وفي حالة انعدامهما فتحدد بمقتضى العرف<sup>1</sup>، بالإضافة إلى الأجرة المتفق عليها يستحق وكيل الحمولة مبلغ إضافي ناتج عن المصاريف الضرورية لتنفيذ عملية استلام البضائع، كما يمكن له طلب تسبيقات لتغطية أجرة الحمولة البحرية ومصاريف العمليات خلال استلام البضائع<sup>2</sup>.

ومن بين الالتزامات الأساسية لوكيل الحمولة السهر وحماية واتخاذ التدابير الضرورية للمحافظة على البضائع، أي يبذل عناية الرجل العادي، وإذا ارتكب أي خطأ أو تهاون في ممارسة التزاماته يعد مسؤولاً عن ذلك وفق أحكام القانون العام<sup>3</sup>.

فيجب على وكيل الحمولة عند استلامه البضائع من الناقل، أن يقوم بتحفظات بشأن البضائع التي استلمها كما ونوعاً، أي إذا كانت مطابقة لنفس البضاعة الواردة في وثيقة الشحن، وإذا لم يتم بأي تحفظ يعد أنه استلمها بنفس المواصفات والكمية الواردة في وثيقة الشحن<sup>4</sup>، ونتيجة لعدم تحفظه يقوم بتحمل المسؤولية اتجاه المرسل إليه.

1 - أنظر المادة 625 ق.ب.ج.

2 - أنظر المادة 626 ق.ب.ج.

3 - أنظر المادة 623 والمادة 627 ق.ب.ج.

4- أنظر المادة 624 ق.ب.ج.

كما يمكن للناقل في حالة تعدد المرسل إليهم بتعيين وكيل حمولة ينوبهم عن استلام البضائع لحسابهم وتحت عنايته، وتدخل وكيل الحمولة في عملية النقل يكون عن طريق عقد شفهي يبرم بينه وبين المرسل إليه، بالتالي فوكيل الحمولة يعمل بوصفه وكيلًا عن أصحاب البضائع وفي بعض الأحيان يمكن أن يتعامل باسمه الشخصي، وذلك في حالة إذا كانت وثيقة الشحن مظهرة له تظهيرًا ناقلًا للملكية من قبل المرسل إليه.<sup>1</sup>

## الفرع الثاني

### مكان الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري للبضائع

تدفع أجرة الحمولة البحرية في الأصل عند القيام من طرف الشاحن، ولكن يمكن أن تدفع كاستثناء عند الوصول من طرف المرسل إليه؛ بالتالي يوجد مكانين للوفاء بأجرة الحمولة البحرية إما عند القيام أو عند الوصول، ولكي يتم تحديد ذلك يؤخذ بعين الاعتبار نوعية العقد البحري المبرم بين الأطراف، والمسماة البيوع البحرية؛ إذ تعتبر أداة تنفيذ الصفقات التجارية الدولية، ويطلق عليها أيضا من الناحية العملية بعمليات التصدير والاستيراد،<sup>2</sup> كما أطلق عليها مصطلح "المصطلحات التجارية 2000"، الذي أصدرته غرفة التجارة الدولية في النشرة رقم 561 ودخلت حيز التنفيذ في 2000/01/01،<sup>3</sup> أطلق عليها صفة البيوع البحرية وذلك إبرازا للجانب المهم في هذه البيوع وهو نقل البضاعة بحرا، إذ تتم عادة بين بائع ومشتري تابعين لدول متباعدة بعضها عن بعض تتفاوت في ثرواتها وإنتاجها،<sup>4</sup> هذه البيوع تحكم العلاقة ما بين الشاحن والمرسل إليه، وعليه فإن الشاحن يرتبط بعقدين أحدهما عقد نقل البضائع ويربط به مع الناقل، والآخر عقد بيع

1 - عبد الحميد صرصاق، عقد شحن وتفرغ البضائع في الميناء، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2001، ص. 61.

2 - محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، المرجع السابق، ص. 603.

3 - طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 162.

4 - عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، د.س.ن، ص. 51.

بحري يربط به مع المرسل إليه،<sup>1</sup> إذ الناقل البحري في هذه العلاقة الأخيرة لا يدخل طرفاً فيها بل يقتصر دوره على تنفيذ عقد النقل.<sup>2</sup>

بالتالي نجد نوعين من البيوع البحرية وهي بيوع عند القيام وبيوع عند الوصول، فيختلف فيها وقت الوفاء بأجرة الحمولة البحرية.

### أولاً-الوفاء بأجرة الحمولة البحرية عند القيام:

تتمثل البيوع البحرية عند القيام في تلك البيوع التي يتفق فيها، أن يتم تسليم البضائع المبيعة عند ميناء القيام، ويترتب عن ذلك أن ملكية البضائع تنتقل من البائع إلى المشتري، وجراء ذلك فإن تبعة هلاك البضائع أثناء النقل البحري تكون على عاتق المشتري (المرسل إليه)،<sup>3</sup> فهل ينتقل أيضاً الوفاء بأجرة الحمولة البحرية إلى المشتري أم يبقى على عاتق البائع (الشاحن)؟

أبرز البيوع البحرية عند القيام والتي سوف نركز عليها في دراستنا هي كل من البيع سيف والبيع فوب.

#### أ. البيع سيف CIF:

يستمد البيع سيف اسمه من الأحرف الأولى للأسماء الانجليزية للعناصر التي تدخل في تقدير المبلغ الذي يدفعه المشتري وهي: ثمن البضاعة Cost وقسط التأمين Insurance وأجرة النقل (أجرة الحمولة) Fright، ويطلق عليه بالفرنسية تسمية CAF وهي الحروف الأولى للأسماء التالية Coût، Assurance، Fret

1 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص.158.

2 - وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب للنشر والتوزيع، لبنان، 2008، ص. 254.

3 - محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، المرجع السابق، ص. 605.

إذ ظهر البيع سيف في الربع الأخير من القرن التاسع عشر (ق.19)، وانتشر إلى أن أصبح أهم الصور التي تتخذها البيوع البحرية من الناحية العملية، ويرجع السبب في ذلك إلى ما يقدمه من مزايا لكل من البائع والمشتري على حد سواء.<sup>1</sup>

فينظم البائع في البيع سيف عملية النقل أي يقوم بإبرام عقد النقل مع الناقل، أما مصاريف التسليم تقع على عاتق المشتري، ويتم تنفيذ عملية تسليم البضائع مباشرة عند مرورها لمرفق السفينة في ميناء القيام.<sup>2</sup>

نجد من عرف البيع سيف على أنه: "بيع بضاعة تسلم قبل وصولها، وفيه يقوم البائع نظير ثمن إجمالي بإحضار البضاعة إلى ميناء الشحن وإبرام عقدي النقل والتأمين عليها، وعلى البائع أن يسلم البضاعة للمشتري بنقل سند الشحن ووثيقة التأمين إليه، وعلى المشتري دفع الثمن".<sup>3</sup>

يمكن تعريف البيع سيف من خلال ما سبق على أنه، البيع الذي يلتزم فيه البائع بتجهيز البضاعة وإبرام عقد النقل البحري والتأمين عليها، مقابل ثمن إجمالي يلتزم المشتري بدفعه.

بالتالي من خلال التعريفات المقدمة للبيع "سيف" نستخلص الخصائص التي يتميز بها ومنها:

- يلتزم البائع بشحن البضاعة والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري وله حق اختيار السفينة التي تنقل عليها البضاعة.
- التزام البائع بالتسليم يتم الوفاء به من وقت الشحن أي عبور البضاعة مرفق السفينة.

1 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1996، ص. 300.

2- le vente CIF est de vente au départ, mais qui présentent la particularité de mettre à la charge du vendeur l'organisation de transport. La prise de livraison est effectuée pour le compte de l'acheteur, par le transporteur choisi par le vendeur. Et les marchandises sont considérées comme livrées dès qu'elles ont passées le bastingage du navire dans le port d'embarquement.

YASSAD Houria, le contrat de vente internationale de marchandises, thèse pour le doctorat en droit, faculté de droit, université Mouloud Mammeri de tizi-ouzou, 2008, p.344.

3 - علي جمال الدين عوض، العقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982، ص. 67.

• تنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري من وقت الشحن، وهو الوقت الذي يبدأ فيه فرز البضاعة وتعيينها، ويثبت الفرز في وثيقة الشحن من خلال وصف البضاعة المشحونة من حيث العدد الوزن والحالة الظاهرة والعلامات.

• مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن أي وقت عبور البضاعة مرفق السفينة.<sup>1</sup>

يعد مرفق السفينة النقطة الحرجة أو النقطة الفاصلة بين حقوق والتزامات البائع والمشتري في عقد البيع سيف؛<sup>2</sup> هنا يمكن لنا طرح سؤال، إذا وقع ضرر للبضاعة بمجرد وصولها لمرفق السفينة فمن يتحمل الضرر هل هو البائع أم المشتري؟ حسب الرأي الشخصي باعتبار أن مرفق السفينة هو نقطة نهاية التزامات البائع وفي نفس الوقت هو بداية التزامات المشتري، فإذا وقع ضرر للبضاعة في مثل هذا الوضع فإن الضرر أو تبعه الهلاك يتحملها كلا من البائع والمشتري بالتساوي.

يتم تسليم البضائع في البيع سيف في ميناء القيام، هذا يعني انقضاء التزامات الشاحن بمجرد عبور البضائع لمرفق السفينة، فمن المفترض أن المرسل إليه هو الذي يقوم بدفع أجرة الحمولة البحرية تطبيقاً لقاعدة الدفع عند التسليم، لكن ما حدث هنا هو العكس، إذ أجرة الحمولة البحرية يقوم بدفعها الشاحن باعتباره المبرم لعقد النقل البحري للبضائع مع الناقل، والقيام بالتأمين على البضاعة، وهذا بواسطة مبلغ إجمالي يدفعه المرسل إليه، فبطريقة غير مباشرة فإن المرسل إليه هو الذي قام بدفع أجرة الحمولة البحرية.

1 - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، المرجع السابق، ص. 232.

2 - المرجع نفسه، ص. 233.

## ب. البيع فوب FOB:

يعد البيع فوب النوع الآخر للبيوع البحرية والأكثر استعمالاً من الناحية العملية إلى جانب البيع سيف، إذ يستمد البيع فوب تسميته من الأحرف الأولى للمصطلح الانجليزي Free On Board، والمقصود من ذلك أن "البائع يلتزم بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يعينها المشتري"<sup>1</sup>.

فبمجرد وضع البائع (الشاحن) البضاعة على ظهر السفينة ومجرد عبورها لمرفق السفينة، تنتهي بذلك التزاماته وتبرأ ذمته اتجاه المشتري (المرسل إليه)، وبذلك تنتقل ملكية البضاعة المباعة إلى المشتري، ونتيجة لذلك يتحمل مخاطر هلاك أو تلف البضاعة؛ يتفق البيع فوب مع البيع سيف في أن ملكية البضاعة تنتقل في ميناء الشحن، إلا أنه يختلف عنه من حيث أن البائع بموجب هذا العقد لا يلتزم بنقل البضاعة أو التأمين عليها إلا إذا وكله المشتري بذلك، بواسطة عقد وكالة مستقل عن عقد البيع ذاته، يأخذ هذا النوع من العقود ثلاث صور مختلفة يمكن إجمالها فيما يلي:

1. قيام المشتري بالاتفاق مع الناقل البحري، وإبلاغ البائع بذلك، حيث يقوم البائع بشحن البضاعة على ظهر سفينة الناقل، وفي حال استلام البائع لوثيقة الشحن فيقوم بتسليمها إلى المشتري؛
2. قيام البائع بالاتفاق مع الناقل باسم المشتري بعد موافقة المشتري، وشحن البضاعة المتفق عليها على ظهر سفينة الناقل وتسليم وثيقة الشحن إلى المشتري؛
3. قيام البائع بتجهيز البضاعة للشحن على ظهر سفينة الناقل في ميناء القيام، حيث يقوم المشتري بشحن البضاعة على ظهر سفينة الناقل، وتحرر وثيقة الشحن باسم المشتري في تلك الحالة.

1 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص.306.

من بين الصور الثلاثة تعتبر الصورة الأولى هي القاعدة العامة في مثل هذا النوع من البيوع، في حالة عدم وجود اتفاق بخلاف ذلك.<sup>1</sup>

رغم اعتبار نفقات نقل وشحن البضاعة على ظهر السفينة من التزامات البائع، إلا أن دفع أجرة الحمولة البحرية هو من التزامات المشتري اتجاه الناقل، ويرجع ذلك كون أن المشتري هو الذي قام بإبرام عقد النقل معه؛ ويتم دفعها في ميناء القيام لأن المشتري يعين الناقل في ميناء القيام.

ويلاحظ مما سبق أن عقد البيع فوب يتفق في عدة نقاط مع البيع سيف، ويظهر ذلك من حيث الصفات والخصائص وكذلك من حيث انتقال ملكية البضاعة من البائع إلى المشتري، إلا أنه يختلف عنه في أن البائع في البيع فوب لا يلزم بإجراء عقدي النقل البحري والتأمين على البضاعة إنما يقوم بذلك المشتري، وهذا من مزايا عقد البيع فوب، إذ مصلحة المشتري دفع قيمة قسط التأمين وأجرة الحمولة البحرية بالعملة الوطنية، كما أن المصلحة الوطنية تقتضي أن يختار المشتري سفنا دولية للقيام بعملية النقل.<sup>2</sup>

### ثانيا- الوفاء بأجرة الحمولة البحرية عند الوصول:

سبق القول إن يتم الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في ميناء القيام من قبل الشاحن، لكن استثناء لهذه القاعدة العامة يمكن الوفاء بها في ميناء الوصول من قبل المرسل إليه، ويرجع ذلك إلى طبيعة الاتفاق بين الأطراف، هذا ما يمكن استخلاصه من المادة 791 ق.ب.ج: "تترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول..."، وأيضا ما نصت عليه المادة 2/797 ق.ب.ج: "وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا بذلك إذا قبل باستلام البضاعة." لكن نلاحظ أن هذه المادة الأخيرة قد وضعت

1 - محمود فياض، المعاصر في قوانين التجارة الدولية، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص.ص. 104-106.

2 - عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص. 58.

شرطاً لقيام المرسل إليه بالوفاء بأجرة الحمولة البحرية، ألا وهو القبول باستلام البضاعة؛ أي الوفاء بأجرة الحمولة البحرية معلق على شرط قبول التسليم من عدمه، هذا ما يجعلنا نميز بين حالتين وهما حالة قبول المرسل إليه استلام البضاعة وحالة رفضه استلامها.

#### أ. حالة قبول المرسل إليه استلام البضاعة:

عند تقدم المرسل إليه إلى ميناء الوصول حاملاً وثيقة الشحن، تثبت أنه هو المرسل إليه القانوني، فهذا يدل على قبوله لاستلام البضاعة من الناقل، ويترتب عن ذلك التزام المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة البحرية.

لكن هناك حالات أين يتقدم عدة أشخاص حاملين وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، فما على الناقل إلا القيام بإيداع البضاعة في مكان آمن، وإخبار كلا من المرسل إليه القانوني والشاحن بذلك، وتكون نفقات الإيداع على حساب المرسل إليه القانوني، وفي حالة ظهور المرسل إليه القانوني حاملاً معه وثيقة الشحن فيلغي بذلك جميع النسخ الأخرى؛<sup>1</sup> ولمعرفة المرسل إليه القانوني، حث المشرع الجزائري أطراف العقد على إرفاق وثيقة الشحن بوثيقة أخرى تبين فيها هوية المرسل إليه الحقيقي.<sup>2</sup>

ويمكن للمرسل إليه قبل استلامه للبضاعة أن يتأكد من حالة البضاعة، وفي حالة فقدان أو الضرر يجب تقديم تسهيلات لتفتيش البضاعة والتحقق من الكمية المقررة نقلها، ويمكن الاستعانة بالخبرة وتقع مصاريف هذه الأخيرة على عاتق طالبها، وإذا وجد أي ضرر في البضاعة بعد المعاينة يتحمل الناقل مسؤوليتها ويتحمل إلى جانبها مصاريف الخبرة؛ إذا لم يرد أي تصريح من

1 - ما قيل أعلاه مستخلص من المادة 785 ق.ب.ج التي تنص على ما يلي: *إذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع، لا يجوز للناقل تسليمها لأي منهم ولكن يجب على الناقل أن يودع البضاعة على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك المطالبين بها والشاحن فوراً.* وكذلك من المادة 786 ق.ب.ج التي تنص على ما يلي: *"عندما تسلّم البضائع من قبل الناقل أو من يمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها."*

2 - أنظر المادة 787 ق.ب.ج.

قبل المرسل إليه عن وجود ضرر ظاهر في البضاعة تعتبر أنها استلمت حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس، أما بالنسبة للأضرار الخفية فيجب التبليغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل ابتداء من يوم استلام البضاعة.<sup>1</sup>

منح المشرع الجزائري حق للناقل برفض تسليم البضاعة للمرسل إليه إلى غاية دفع ما هو مستحق عليه، وهذا ما نصت عليه المادة 792 ق.ب.ج كما يلي: "يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضمانا بذلك". لكن ماذا سوف يحدث في حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة؟

#### ب. حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة:

عند عدم تقدم المرسل إليه إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق عليه لاستلام البضاعة، هذا يعتبر قرينة على عدم قبوله لاستلام البضاعة، أو إذا تقدم لكن رفض استلامها ما على الناقل إلا القيام بإيداع البضاعة في المستودع تحت نفقة المرسل إليه، ويقوم بإخطار كل من الشاحن والمرسل إليه بذلك - هذا ما يسمى بحق الحبس الذي سنتطرق إليه عند دراسة ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة-، بالإضافة إلى ذلك يحق للناقل طلب التعويض عن الأضرار التي لحقت به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضاعة، أي بمفهوم المخالفة إذا قدم المرسل إليه عذرا مقبولا أو تبريرا مقنعا عن تأخره في استلام البضاعة فلا يمكن للناقل مطالبته بالتعويض.<sup>2</sup>

1 - المواد 788، 789، 790 ق.ب.ج.

2 - المادة 793 ق.ب.ج: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها وإذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً"، المادة 794 ق.ب.ج: "يحق للناقل التعويض المطابق للخسائر التي تلحق به من جراء التأخير غير المبرر في استلام البضائع من قبل المرسل إليه".

فيستنتج أنه رغم كون أجرة الحمولة البحرية مستحقة الدفع عند الوصول من قبل المرسل إليه، إلا أن في حالة عدم وفاء هذا الأخير بالتزاماته فيمكن للناقل الرجوع على الشاحن لاستيفاء حقه، هذا راجع لكون العلاقة العقدية أنشئت بين الناقل والشاحن وما المرسل إليه إلا طرفا مت دخلا في العلاقة العقدية؛ سيتم تفسير هذه النقطة في دراستنا اللاحقة.

### ج. حالة المرسل إليه غير معروف:

يتم تسليم البضاعة للمرسل إليه الحائز على وثيقة الشحن، وهذه الأخيرة يتم تحريرها وفقا لأحد الأنواع التالية: إما اسمية أو لأمر أو لحاملها؛ وفي حالة المرسل إليه غير معروف، أي أن وثيقة الشحن تحرر إما لأمر أو لحاملها.

ففي حالة وثيقة الشحن لأمر والتي تكون قابلة للتظهير، فهنا تسلم البضاعة إما للشخص الذي تكون الوثيقة لأمره، أو لآخر مظهر له؛ وفي حالة وثيقة الشحن لحاملها، فتسلم البضاعة للشخص الذي يقدم وثيقة الشحن عند الوصول.<sup>1</sup>

## المطلب الثاني

### طرق الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقود استئجار السفينة

تتخذ عملية استئجار السفن عدة صور تماشيا مع رغبة أطراف العلاقة العقدية، فيمكن أن تؤجر السفينة مجهزة بكل ما هو ضروري للملاحة البحرية، ولهذا النوع صورتين إما تؤجر على أساس الرحلة أو لمدة معينة، وإما تؤجر غير مجهزة أو بهيكلها، وهذه الأنواع نص عليها المشرع الجزائري في المادة 2/640 ق.ب.ج على النحو التالي: "ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها."

1 - أنظر المادة 784 ق.ب.ج.

لكن كما قلنا سابقا أن أجرة الحمولة تختلف تسميتها من عقد لآخر، ففي عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، عند تعريف المشرع الجزائري لهذا العقد وظف مصطلح أجرة السفينة وعند تطرقه لتفاصيل هذه الأخيرة استعمل مصطلح أجرة الحمولة، بالإضافة إلى ذلك فالتسيير الملاحي والتجاري في هذا العقد هما من صلاحيات المؤجر، لهذا يمكن اعتبار المؤجر في هذه الحالة في منزلة الناقل، بالتالي فأجرة السفينة يمكن القول أنها هي أجرة الحمولة، أما بخصوص عقد استئجار السفينة لمدة معينة فهنا لا يوجد أي إشكال لأن المشرع الجزائري استعمل مصطلح أجرة الحمولة، لكن بالمقابل في عقد استئجار السفينة بهيكلها فقد استعمل المشرع الجزائري مصطلح الأجر، هذا من جهة ومن جهة أخرى فطبيعة هذا العقد تختلف تماما عن طبيعة عقد النقل البحري، إذ هو يتشابه مع عقد استئجار منقول أو عقار في القواعد العامة، لهذه الأسباب لا يدخل هذا العقد في موضوع دراستنا.

بالرغم من تشابه عقود استئجار السفينة مجهزة في العديد من الجوانب، إلا أنهما يختلفان في البعض منها، ومن بينها طرق الوفاء بأجرة الحمولة البحرية، بالتالي فإن كيفية الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة (الفرع الأول)، يختلف عن كيفية الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار السفينة لمدة معينة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### كيفية الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة

عقد التأجير بالرحلة هو الشكل الغالب لاستئجار السفن، ويوجد عقد عام لتأجير السفينة بالرحلة يستعمل في أنواع التجارة التي ليس لها عقود خاصة، وهذا العقد هو العقد الذي أقره مؤتمر بمكو والمتضمن شرط F.I.O<sup>1</sup> ويطلق عليه اسم GENCON.

1 - F.I.O هو الشرط الذي تبنته مشاركة جانكون في بندها الخامس والذي يدل على عبارة Free in and out والمعروف في الموانئ الجزائرية بعبارة bord/bord، ومقتضى هذا الشرط هو وضع مصاريف ومسؤولية عمليات الشحن والتفريغ على عاتق المستأجر. إلى جانبه يوجد شرطين آخرين هما، F.I.O.S: Free in and out stowage أي أنه بالإضافة إلى إعفاء المؤجر من مصاريف الشحن والتفريغ فإنه يعفى كذلك من مصاريف رص البضائع داخل عتابر السفينة. ويوجد أيضا شرط F.I.O.T:

نجد نوادي انجليزية يستعملون حوالي 42 نوعا من عقود استئجار السفينة على أساس الرحلة.<sup>1</sup>

عرف المشرع الفرنسي عقد استئجار السفينة بالرحلة، على أنه بموجبه يقوم المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر، كلياً أو جزئياً، وذلك للقيام برحلة أو عدة رحلات.<sup>2</sup>

وهو نفس التعريف الذي قدمه المشرع الجزائري في المادة 650 ق.ب.ج كما يلي: "يتعهد المؤجر في عقد استئجار على أساس الرحلة بأن يضع كلياً أو جزئياً السفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة."، من خلال هذه المادة فإن المؤجر يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة<sup>3</sup>.

يبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ بعد اعلام المؤجر للمستأجر عن وصول السفينة إلى مكان التحميل وأنها جاهزة لذلك، وتحدد نقطة الانطلاق وحساب مواعيد الشحن والتفريغ حسب اتفاق

Free in and out trimmed بمعنى أن المؤجر يعفى كذلك من مصاريف تسوية وتستيف البضائع داخل عنابر السفينة في حالة البضائع الصب.

عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق، جامعة وهران، سنة 2011/2012، ص.ص. 96-97.

1 - يتم تصنيفها حسب نوع البضاعة أو حسب منطقة القيام أو الوصول، وفي المجلد نجد 17 عقد استئجار بالرحلة لنقل الفحم، و7 عقود استئجار بالرحلة لنقل الخشب، من بينها عقد استئجار بالرحلة لنقل أخشاب أعمدة المناجم واللب، التي استحدثت في روسيا سنة 1961 وتسمى Soiviet wood، وعقد استئجار بالرحلة لأعمدة المناجم من فرنسا إلى بريستول Pit wood، و9 عقود استئجار بالرحلة لنقل الحبوب، وعقد استئجار بالرحلة خاص بالأرز، وعقدين استئجار بالرحلة للإسمنت، وعقدين استئجار بالرحلة لنقل المعادن، وعقد استئجار لنقل السماد، وأهم نماذج عقود استئجار بالرحلة بالنسبة للبتترول هو عقد استئجار لندن للصهاريج tanker voyage charter

أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 1985، ص.ص. 167-168. 2- « le frèteur met à disposition de l'affrèteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages. » (C. transport, art L.5423-13).

MONTAS Arnaud, droit maritime, EMD S.A.S, France, 2012, p.160.

3 - نقصد بالتسيير الملاحي أو ما يسمى بالإدارة الملاحية هو السيطرة على السفينة فيكون المالك أو المؤجر مسؤولاً عن تجهيز السفينة بالطاقم والمؤن إلى جانب مسؤوليته عن بذل العناية الكافية لجعلها صالحة للملاحة البحرية، أما التسيير التجاري أو الإدارة التجارية فيقصد بها تحديد خطوط سير السفينة ومواعيد إبحارها من ميناء لآخر.

محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، المرجع السابق، ص.ص. 55-56.

الأطراف، وفي حالة عدم ذكره في العقد فيحدد حسب العرف أو النظام الجاري بهما العمل في ميناء التحميل، وفي حالة الغموض تحسب مواعيد الشحن والتفريع بأيام وساعات العمل وذلك ابتداء من يوم التبليغ عن وصول السفينة إلى مكان التحميل، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المواد 659 و660 و661 ق.ب.ج، وبذلك يبدأ سريان أجرة الحمولة البحرية.

إن دفع أجرة الحمولة البحرية هو من أهم التزامات المستأجر، ويتم تحديدها بموجب اتفاق الأطراف، وفي حالة الاتفاق عليها تحدد على أساس العرف أو التشريع المعمول به في ميناء التحميل، وعادة ما يتم تحديد أجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة حسب المعيار الحجمي للسفينة(السعة الطنية)<sup>1</sup>، وإذا وجد أي شك لحساب أجرة الحمولة البحرية على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، فتؤخذ فقط كمية البضائع المفرغة لحساب أجرة الحمولة البحرية، وليس كميات البضاعة المحمولة، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 687 ق.ب.ج<sup>2</sup>؛ كما أوجبت المادة 688 ق.ب.ج أن تحسب أجرة المسافة على أساس النسبة ما بين المسافة الكاملة الواجب قطعها، والتي حددت على أساسها أجرة الحمولة البحرية، والمسافة المقطوعة فعلا، والنسبة ما بين مصاريف ومدة الرحلة على المسافة الكاملة والمسافة المتبقية للرحلة.

فمن خلال هاتين المادتين فإن المشرع الجزائري في عقد استئجار السفينة بالرحلة قد فرق بين أجرة الحمولة البحرية التي لها صلة بالبضاعة أي تحدد على حسب نوعية هذه الأخيرة، وأجرة الحمولة البحرية التي لها صلة بالمسافة المقطوعة بالرحلة.

وقد أوجد الواقع العملي عدة طرق ومقاييس لتحديد قيمة أجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، فبواسطة هذه المقاييس يمكن التمييز بين الأجرة المحددة على

1 - جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1997، ص. 240.

2 - المادة 687 ق.ب.ج: "إذا كان هناك شك في حساب أجرة الحمولة على أساس الحجم أو الوزن أو العدد، فإن كميات البضائع المفرغة فقط هي وحدها التي تؤخذ بالحساب لمبلغ أجرة الحمولة وليس كميات البضاعة المحمولة."

أساس الحمولة، وبين الأجرة المحددة على أساس مسافة الرحلة البحرية؛ إذ هذه الأخيرة تحسب عمليا عند عدم وجود اتفاق بين الأطراف على النحو التالي: أجرة المسافة = (أجرة الحمولة × المسافة المقطوعة) / المسافة الباقية.<sup>1</sup>

كما نجد حالات أين المستأجر الأصلي يقوم باستئجار السفينة من الباطن، لكنه بالمقابل يبقى ملتزما اتجاه المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الاستئجار، لأن الاستئجار من الباطن لا يؤثر على العلاقة بين المؤجر والمستأجر الأصلي؛ ومن جهة أخرى لا توجد أية علاقة بين المؤجر الأصلي والمستأجر من الباطن، بالتالي لا يحق لأحدهما الرجوع على الآخر بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن العقد، لكن يمكن لهما الرجوع استنادا إلى المسؤولية التقصيرية.

هناك حالة استثنائية أين يمكن للمؤجر الأصلي أن يعود على المستأجر من الباطن، وذلك في حالة عدم دفع المستأجر الأصلي لأجرة الحمولة البحرية، لكن يعود عليه في حدود أجرة الحمولة البحرية المستحقة في ذمته، أي في حدود الأجرة التي اتفق أن يدفعها للمستأجر الأصلي.<sup>2</sup>

## الفرع الثاني

### كيفية الوفاء بأجرة الحمولة في عقد استئجار السفينة لمدة معينة

يعرف عقد استئجار السفينة لمدة معينة، أنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، في مقابل أجرة، سفينة صالحة للملاحة ومجهزة؛<sup>3</sup> وهو نفس التعريف الذي قدمه المشرع الفرنسي كما يلي: "أن المؤجر يلتزم مقابل أجر أن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة مجهزة لمدة معينة."<sup>4</sup> وهو أيضا نفس التعريف الذي قدمه المشرع الجزائري في

1 - عباس خالد، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، المرجع السابق، ص.ص. 84-86.

2 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الاسكندرية، 1993، ص.ص. 169-170.

3 - أحمد حسني، عقود استئجار السفن، المرجع السابق، ص. 75.

4 - « Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage, contre rémunération, à mettre à disposition de l'affrèteur un navire armé pour un temps défini. » (C. transport, art. L.5423-10).  
MONTAS Arnaud, droit maritime, op.cite. p.165.

المادة 695 ق.ب.ج على النحو التالي: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة." هذا التعريف يراه البعض معيباً، لأن عنصر الوقت لا يميز الغرض من العقد ولا التزامات أطرافه، وإنما هو طريقة لحساب أجرة الحمولة البحرية، فمن المفترض أن التعريف يبرز نقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر.<sup>1</sup>

في هذا العقد يظل المستأجر حراً في استعمال السفينة واستغلالها طول مدة الاستئجار، ويترتب على ذلك انتقال الإدارة التجارية إلى المستأجر الذي يتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت وأداء رسوم الموانئ وغير ذلك من التصرفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة.<sup>2</sup>

إن إطلاق تعبير الاستئجار بالمدة على هذا النوع من عقود استئجار السفينة يعد ترجمة حرفية لعبارة time charter لأن الاستئجار الزمني يشمل أيضاً ما يطلق عليه "عقد استئجار مع التخلي عن السفينة"<sup>3</sup> «chartet-party with demise of the ship».

بانتهاء الإدارة التجارية إلى المستأجر، يمنح هذا الأخير اكتساب صفة الناقل في مواجهة الغير الذي يتعاقد معه لنقل البضاعة.<sup>4</sup>

1 - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الاسكندرية، 1997، ص. 472.

2 - هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1997، ص. 196.

3 - أحمد حسني، عقود استئجار السفن، المرجع السابق، ص. 76.

4 - الناقل البحري هو كل شخص سواء كان هو مالك السفينة، أو مجهزها أو مستأجرها يتعهد بنقل بضائع بالسفينة إلى ميناء معين مقابل أجر. والمشاركة الزمنية تنقل الإدارة التجارية على السفينة إلى المستأجر وتمكنه من القيام بدور الناقل في مواجهة الغير الذي يتعاقد معه على نقل بضاعة، وإلى أن المشاركة بالرحلة إذ تبقى للمؤجر الإدارة التجارية فهي تبقى كذلك وصف الناقل، هذه التفرقة بين صورتين المشاركة تعبر عن الوضع الغالب، ولكنها أحياناً لا تصلح وحدها سندا لإطلاق وصف الناقل على المستأجر دائماً في المشاركات الزمنية وقصره على المؤجر في المشاركات بالرحلة. ويتردد الفكر بين ما يعتمد القضاء الانجليزي في تحديد الناقل بأنه هو الذي يقوم، بالفعل، بتنفيذ عمليات النقل، ويوافق بذلك بين الناقل القانوني والناقل الفعلي، وهو معيار يصادف صعوبات كثيرة مرادها أن تنفيذ النقل يتوزع على عمليات متعددة قد شارك كل من المؤجر والمستأجر في تنفيذها، فلا يكون ثمة محل لإطلاق وصف الناقل على أحدهما دون الآخر. ولهذا السبب قد ينصرف النظر إلى ما قد يرد في المشاركة

من بين التزامات المستأجر في عقد استئجار السفينة لمدة معينة، هو دفع أجرة الحمولة البحرية، ويدفعها كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه، ولو توقفت بسبب الحوادث الملاحية، ولكن لكي يكون المستأجر ملزماً بأداء أجرة الحمولة البحرية يجب أن تظل السفينة تحت تصرفه، أما إذا هلكت السفينة لسبب لا يد للمستأجر فيه فلا تستحق أجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

يحدد في عقد استئجار السفينة لمدة معينة مبلغ أجرة الحمولة البحرية وكيفية دفعه، وفي حالة عدم الاتفاق عليه، تدفع أجرة الحمولة البحرية مقدماً وشهرياً، ويبدأ سريانها ابتداء من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر، وإذا وجد التباس أو غموض في ذلك فتبدأ من يوم التحميل؛ ويتوقف سريان أجرة الحمولة البحرية في اليوم المحدد في العقد، وإن لم يوجد ففي يوم الانتهاء من التفريغ؛ وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادتين 708 و 709 ق.ب.ج.<sup>2</sup> ففي مشاركة Baltimore مثلاً نجد البند السادس منها ينص على إمكانية دفع الأجرة كل 30 يوماً، بينما البند الخامس من المشاركة النموذجية N.Y.P.E فيحدد دفع الأجرة كل 15 يوماً<sup>3</sup>، وهكذا تختلف المدة التي تدفع فيها أجرة الحمولة البحرية، وذلك حسب اتفاق الأطراف.

ذاتها من بنود تحدد شخصية الناقل، كذلك لا يقبل الاعتماد على بيانات المشاركة وحدها للحسم في علاقة أحد طرفيها بالغير. أياً كان المعيار في تحديد الناقل، فالغرض هنا أن المستأجر في مشاركة زمنية يستغل السفينة في نقل بضائع الغير بسند شحن، أي أنه يقوم بدور الناقل فيصدر باسمه سندات شحن لصالح الغير، أي يصدرها الربان باسم المستأجر وليس باسم المؤجر. إذا وقع خطأ في تنفيذ عقد النقل وسبب ضرراً للمستفيدين، فالأصل أن الغير المستفيد من سند الشحن ليس له توجيه الدعوى على الأساس التعاقدية إلا إلى المستأجر الذي أصدر سند الشحن، لأنه وحده الذي تعامل معه وهو الذي أمامه وصف المجهز والناقل.

علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، بيروت، 1987، ص.ص. 148-150.

1 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 191.

2 - المادة 708 ق.ب.ج. : "يدرج في عقد استئجار السفينة مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه. وفي حالة عدم وجود اتفاق بهذا الشأن تدفع أجرة الحمولة مقدماً وشهرياً ولا تعتبر الأجرة المدفوعة مقدماً كحق مكتسب بالنسبة لكل حادث." المادة 709 ق.ب.ج. : "تبدأ أجرة الحمولة اعتباراً من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر ضمن شروط العقد. وفي حالة وجود التباس بهذا الموضوع تبدأ أجرة الحمولة اعتباراً من البدء بالتحميل. ويوقف سريان أجرة الحمولة في اليوم المعين في العقد، وفي حالة عدم وجوده عند انتهاء عمليات التفريغ النهائية قبل إعادة السفينة."

3 - خالد عباس، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، المرجع السابق، ص. 129.

### المطلب الثالث

#### اثبات الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تتجسد عقود الملاحة البحرية في كل من عقد النقل البحري للبضائع وعقود استئجار السفينة، وكون هذين العقدین كباقی العقود الأخرى يتطلبان الشكلیة لإبرامهما، أو بصفة أخرى يجب تحریرهما في عقد لكسب القوة الإلزامية، وهذا العقد يعتبر أداة إثبات لكل من أطراف العقد، بالتالي فعقد النقل البحري يحرر في وثيقة تسمى وثيقة أو سند الشحن، أما عقد استئجار السفينة فيحرر في وثيقة تسمى مشاركة الإيجار، وبما أن أجرة الحمولة البحرية هي جزء أساسي في كلا من العقدین، وهي أيضا بيان جوهري من بيانات هاتين الوثيقتين، بالتالي هذه الأخيرة تعتبر وسيلة إثبات الوفاء بأجرة الحمولة البحرية (الفرع الأول)، لكن لا يسعنا القول أن الاستغلال التجاري للسفينة يعد عملية تجارية فبلا شك أنه معرض للأفعال غير المشروعة وخاصة الاحتيال، الذي يطلق عليه في القانون البحري تسمية الاحتيال البحري، والمظهر الشائع للاحتيال البحري، هو ذلك الاحتيال الذي يقع في وثيقة الشحن، وكون أن أجرة الحمولة البحرية هي بيان جوهري في وثيقة الشحن، بالتالي تكون عرضة للاحتيال البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### وسائل إثبات الوفاء بأجرة الحمولة البحرية

يتم إثبات كلا من عقد النقل البحري وعقد استئجار السفينة بواسطة وثيقة الشحن ووثيقة عقد الإيجار على التوالي، وبما أن أجرة الحمولة البحرية هي بيان أساسي من بيانات هذه الوثائق بالتالي يتم إثبات دفعها بواسطة هذه الوثائق، ونظرا للتطور التكنولوجي الذي شمل جميع المجالات بما فيها النقل البحري، الذي يمكن إبرامه بواسطة عقد الكتروني بالتالي يتم إصدار الوثيقة الإلكترونية التي تؤخذ كوسيلة لإثباته وهنا نتساءل كيف يتم اثبات الوفاء بأجرة الحمولة البحرية الكترونيا؟

## أولاً- إثبات دفع أجرة الحمولة البحرية بوثيقة الشحن:

أصبحت وثيقة الشحن شائعة الاستعمال في بداية القرن الثامن عشر (ق.18)، نتيجة لانتشار التجارة البحرية والاهتمام بالسرعة، لما تطلبت الحاجة إلى نقل ملكية البضاعة قبل وصولها إلى ميناء التفريغ.<sup>1</sup>

تنص الاتفاقيات المتعلقة بالنقل البحري الدولي على أن عقد النقل البحري يحرر في وثيقة الشحن، والتي يتم إبرامها في دولة متعاقدة بين طرفين منتميين إلى دولتين مختلفتين، إذ تصبح سارية المفعول من وقت شحن البضائع على السفينة في ميناء القيام، إلى غاية تفريغ البضاعة في ميناء الوصول؛ وتجدر الإشارة أن وثيقة الشحن أصبحت حق للبضاعة، ثم حق على البضاعة، وهي شهادة ملكية البضاعة.<sup>2</sup>

تعرف وثيقة الشحن على أنها وثيقة تحرر من طرف الناقل بطلب من الشاحن، والتي يبين فيها المعلومات الخاصة بالبضاعة، نوعيتها، عددها ووزنها.<sup>3</sup>

وعرفت اتفاقية هامبورغ المتعلقة بالنقل البحري للبضائع لسنة 1978 وثيقة الشحن، في الفقرة السابعة من المادة الأولى على أنها، وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنة لها، ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استيراد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها.

1 - عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017، ص.06.

2 - MOUSSERON Jean-Marc, RAYNARD Jacques, FABRE Régis, Jean-Luc PIERRE, Droit du commerce international, droit international de l'entreprise, 3<sup>e</sup> édition, Litec Group LexisNexes, Editions du Juris-Classeur, Paris, 2003, pp. 344-345.

3 - CHATILLON Stéphane, Droit des affaires internationales, 5<sup>e</sup> édition, Magnard- Vuibert, Paris, 2011, p.259.

ونجد في المقابل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 لم تتعرض لتعريف وثيقة الشحن البحرية، رغم أنها أبرمت لتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بل اكتفت بالإشارة إليها في الفقرة (ب) من المادة الأولى على أنها وسيلة تثبيت عقد النقل؛ وهو نفس المسار الذي اتبعه المشرع الجزائري إذ رغم تخصيصه لفصل كامل بعنوان "وثيقة الشحن" إلا أنه لم يعم بتعريفها، إذ ذكر فقط ما يجب أن تحتوي عليه وذلك في المادة 748 ق.ب.ج: "... بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها."

فيمكن تعريف وثيقة الشحن مما سبق على أنها، وثيقة يحررها الناقل بأمر من الشاحن لفائدة المرسل إليه، والتي تتضمن بيانات خاصة بأطراف عقد النقل البحري، وبيانات خاصة بالبضاعة المنقولة، وأجرة الحمولة البحرية الواجب دفعها.

تدرج في وثيقة الشحن بعض الشروط التي يتفق الأطراف على تنفيذها، ومن بينها نجد ما يسمى شرط أجرة الحمولة البحرية، الذي ينص عادة على أن أجرة الحمولة البحرية واجبة الأداء عند الشحن بغض النظر عن وصول السفينة أو البضائع إلى ميناء الوصول من عدمه<sup>1</sup>.

من الناحية العملية، عند قيام الشاحن بدفع أجرة الحمولة البحرية للناقل البحري، يقوم بالتأشير بذلك على سند الشحن بعبارة "أجرة الحمولة مدفوعة"، بهذا يقوم الناقل بنقل البضاعة إلى المرسل إليه دون مطالبة هذا الأخير بدفع أجرة الحمولة البحرية، ما عدا المصاريف التي لا تدخل في تكوين أجرة الحمولة البحرية.

لكن السؤال المطروح هو ما مدى حجية هذه العبارة "أجرة الحمولة مدفوعة" إذا لم يتم حقيقة دفعها للناقل؟

1 - عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. 22.

في هذا الصدد صدرت محكمة النقض الفرنسية *la cour de cassation* حكم في 1999/03/22، قررت بموجبه أن وثيقة الشحن التي تحمل عبارة "أجرة الحمولة مدفوعة"، والممضية من قبل الناقل هي دليل على أنه تم دفع أجرة الحمولة البحرية، إلا إذا أثبت الناقل عكس ذلك.

أجمع العرف في هذه الحالة على التمييز بين علاقة الناقل بالشاحن، وعلاقة الناقل بالمرسل إليه، وقد نص أنه عندما يؤشر في وثيقة الشحن أن أجرة الحمولة البحرية مدفوعة، فالناقل لا يمكن إثبات عكسها اتجاه المرسل إليه<sup>1</sup>، أي تعتبر قرينة قاطعة لا يمكن إثبات عكسها، هذا ما أكدت عليه المادة 4/16 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 كما يلي: "... سند الشحن الذي يخلو من ذكر أجرة النقل، وفقا لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة الأولى من المادة 15، أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه أو الذي لا يبين غرامة التأخير الناشئة في ميناء الشحن المستحقة على المرسل إليه، يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخير المذكورة على المرسل إليه، على أنه لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك المرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان."

إذ صدر أول قرار بسبب تداول عبارة "أجرة الحمولة مدفوعة" في وثائق الشحن، في 1999/02/09 (T 97-14.388)، الذي يذكر أن هذه العبارة لا تعني فقط النية في الدفع بل هي دليل على الدفع الفعلي لأجرة الحمولة البحرية، ثم صدر قرار ثاني في 1999/03/02 الذي أعاد صيغة الحل الذي تبناه القرار الذي صدر في 1995/07/11، الذي يؤكد أن الناقل لديه كل الحق في إثبات عكس ذلك، والذي أتى نصه على النحو التالي: "... عبارة "أجرة الحمولة مدفوعة" المؤشر عليها في وثيقة الشحن، والممضية من طرف الناقل أو ممثله، هي دليل على الدفع الفعلي

1 - « Sauf au transporteur à établir que cette quittance du fret n'avait pas la valeur libératoire qu'impliquait son libellé. ».

BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit maritime, op.cite, p.669.

لأجرة الحمولة البحرية، والتي تعفي الشاحن من الإثبات، لكن فقط الناقل يمكنه إقامة الدليل على عكس ذلك.<sup>1</sup>

بهذا تعتبر وثيقة الشحن دليل لإثبات دفع أجرة الحمولة البحرية للناقل البحري من عدمه، فإذا احتوت وثيقة الشحن عبارة "أجرة الحمولة مدفوعة"، هذا يدل على أن الناقل قد استوفى حقه من الشاحن ولا يمكن مطالبة المرسل إليه بالدفع، ولا يمكنه إثبات العكس اتجاه المرسل إليه؛ وفي بعض الحالات وثيقة الشحن تحمل عبارة "أجرة الحمولة تدفع عند الوصول"، هذا دليل على أن الشاحن لم يتم بدفعها عند القيام، بل يجب على الناقل استيفاء حقه من المرسل إليه، لكن شرط أن يقبل هذا الأخير استلام البضاعة، وإذا لم يتم المرسل إليه باستلام البضاعة ولا بدفع أجرة الحمولة البحرية فما على الناقل إلى الرجوع إلى الشاحن لاستيفاء حقه.

### ثانياً- إثبات دفع أجرة الحمولة البحرية بوثيقة الإيجار:

يستمد مصطلح المشاركة أصله من ممارسة بحرية قديمة تعرف باسم «carta partita»، والتي كانت تعتمد وفقاً لمداولها باللغة اللاتينية على تمزيق العقد المكتوب بين المؤجر والمستأجر، ليأخذ كل طرف قطعة منه بميناء الشحن، ويتم إصاقهما فيما بعد بميناء الوصول، قصد معرفة شروط العقد والتزامات كل طرف.<sup>2</sup>

نصت الفقرة الأولى من المادة الثانية من المرسوم التنفيذي الفرنسي الصادر في 1966/12/31 المكمل للقانون 1966/06/18 الخاص بعقود إيجار السفينة والنقل البحري، على أن عقد استئجار السفينة يثبت بالكتابة، وعقد الاستئجار هو المحرر الذي يبين تعهدات الطرفين.<sup>3</sup> وقد أوجب المشرع الجزائري في المادة 642 ق.ب.ج، على أن يتم إثبات عقد استئجار السفينة

1 - REMERY Jean-Pierre, Droit maritime : un an de jurisprudence de la cour de cassation (juillet 1998 – juin 1999), revue de jurisprudence de droit des affaires, éditions Francis Lefebvre, France, juillet 1999, p.596.

2 - خالد عباس، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، المرجع السابق، ص. 04.

3 - أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 62.

بالكتابة، وبما أن هذا المحرر الذي يفرغ فيه عقد استئجار السفينة هو دليل للإثبات، وباعتبار عقد الاستئجار يجب أن يتضمن النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة، إضافة إلى العناصر الفردية للسفينة واسم وعنوان أطراف العقد، هذا حسب ما نصت عليه المادة 643 ق.ب.ج، فمحرر أو وثيقة عقد الاستئجار تعتبر وسيلة لإثبات دفع أجرة الحمولة البحرية.

نظرا لمبدأ الحرية التعاقدية الذي يسود عقد الاستئجار، فالقانون لا يشترط شكلا محددًا لوثيقة عقد الاستئجار، فإن الرسائل والبرقيات المتبادلة بين الطرفين التي تحمل الإيجاب والقبول من طرفي العقد تعد كوسيلة لإثباته، فقد ثار خلاف في هذا الشأن والواقع أن تبادل البرقيات يتساوى مع تحرير العقد، لأن القانون لا يتطلب أكثر من دليل مكتوب، ولا يلزم أن تكون توقيعات الطرفين على ذات الورقة، لكن من الناحية العملية وكما هو معروف عن عقود استئجار السفينة، إذ تحرر في نماذج مطبوعة تعد من طرف مجموعة من الشاحنين في إطار مؤتمر بحري، فعلى سبيل المثال نجد المشاركة الزمنية balttime ومشاركة الرحلة gencon<sup>1</sup> - التي تطرقنا إليها فيما سبق - فهذه النماذج كذلك تعتبر دليل لإثبات دفع أجرة الحمولة البحرية.

### ثالثا- إثبات دفع أجرة الحمولة البحرية بالوثيقة الإلكترونية:

تتم التجارة الإلكترونية من خلال شبكة الأنترنت، باستخدام التقنيات الحديثة عبر التبادل الإلكتروني للبيانات في المعاملات محل المستندات الورقية، إذ تعتبر التجارة الإلكترونية سوق إلكتروني، تعرض فيه المنتجات والخدمات في صيغة افتراضية أو رقمية بين البائع ومقدم الخدمات والوسيط، ويتم الدفع بالنقود الإلكترونية أو بطاقة الضمان، فهي نظام متكامل للمعاملات التي تتم بواسطة التقنيات الحديثة.<sup>2</sup>

1 - خالد عباس، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، المرجع السابق ص.ص 11-12.

2 - حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، 2012/2013، ص.ص. 224-225.

أصبح استخدام شبكة الأنترنت مصدر التطورات الجديدة، التي تمكن وكلاء الشحن البحري من تخطيط عمليات النقل إلكترونياً، إذ يتطلب استخدام وسائط الاتصال الإلكترونية في التجارة والنقل الدوليين وجود بيئة قانونية مواتية، فطلب تقديم الوثيقة الأصلية أو التوقيع بخط اليد بموجب بعض القوانين الوطنية، يمثل عقبة أمام استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في التجارة الدولية، فإن قطاع النقل يواجه التحدي الرئيسي المتمثل في استبدال شهادة الشحن القابلة للتداول ببديل إلكتروني.<sup>1</sup>

هذا البديل الإلكتروني سمي بوثيقة الشحن الإلكترونية، التي عرفت من قبل قواعد روتردام لسنة 2008 في المادة الأولى فقرة 18 تحت تسمية "سجل النقل الإلكتروني"، الذي يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر، يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، التي تثبت استلام الناقل للبضائع بمقتضى عقد النقل، وكما تثبت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه.

ولقد خصصت فصلاً كاملاً لدراسة هذه الوثيقة الإلكترونية، وذلك في الفصل الرابع تحت عنوان "مستندات النقل وسجلات النقل الإلكترونية"، عند استشفاء مواد هذا الفصل نلاحظ أن دور سجل النقل الإلكتروني أو وثيقة الشحن الإلكترونية، هو تماماً نفس الدور الذي تؤديه وثيقة الشحن العادية، حتى أنهما تحتويان على نفس البيانات التي تم النص عليها في المادة 36 من الاتفاقية.

من بين هذه البيانات التي يجب أن تحوي عليها وثيقة الشحن الإلكترونية أن "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"، التي نصت عليها الاتفاقية في مادتها 42 على أنه، إذا تضمنت تفاصيل العقد العبارة أجرة النقل مدفوعة سلفاً أو عبارة مشابهة، فلا يجوز للناقل أن يتمسك تجاه الحائز أو المرسل إليه بأن أجرة النقل لم تدفع؛ بهذا يمكن اعتبار وثيقة الشحن الإلكترونية أداة لإثبات دفع أجرة الحمولة البحرية، لكن شرط أن تكون مكتوبة.

1 - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تسيير التجارة والنقل: إيجاد بيئة تجارية آمنة وتتسم بالكفاءة، مذكرة قضايا، الدورة الحادية عشر، ساو باولو، 13-18 جوان 2004، ص. 06.

إذ منح المشرع الجزائري للكتابة الإلكترونية نفس حجية الوثيقة الورقية، هذا يؤكد أن لهما نفس الحجية وصحة الإثبات، لكن يجب توفر شرطين المتمثلين في كل من ضرورة التأكد من هوية الشخص المصدر، وأن تكون الوساطة الإلكترونية مؤمنة طبقا لما جاء في نص المادتين 325 مكرر 1 والمادة 327 الفقرة الثالثة ق.م.ج.<sup>1</sup>

بالإضافة إلى شرط الكتابة لاكتساب وثيقة الشحن الإلكترونية القوة الشبوتية، يشترط كذلك أن تكون موقعة.

فقد أعطى المشرع الجزائري تعريفا للتوقيع الإلكتروني في المادة الثالثة مكرر، من المرسوم التنفيذي رقم 07-162 المؤرخ في 30 ماي 2007، الذي يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 01-123 المؤرخ في 09 ماي 2001، والمتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية، على أن التوقيع الإلكتروني هو معطى ينجم عن استخدام أسلوب عمل يستجيب للشروط المحددة في المادتين 323 مكرر و323 مكرر 1 من القانون المدني الجزائري، ثم أورد في الفقرة الثانية من نفس هذه المادة الشروط الواجب توافرها في التوقيع الإلكتروني المؤمن<sup>2</sup>، وحتى تكون وثيقة الشحن الإلكترونية حجية في الإثبات، لا بد أن تشمل على توقيع من صدرت منه وتوقيع الناقل ثم يليه الشاحن، ويبقى التوقيع الإلكتروني هو شكل خاص من أشكال الكتابة، الذي لا بد أن تتوفر فيه شروط خاصة يجعله يحقق وظيفة الإثبات، إذ أوجدت التقنيات الحديثة صورا عديدة من التوقيعات

1 - عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. 53.

2 - التوقيع الإلكتروني المؤمن هو توقيع إلكتروني يفي بالمتطلبات الآتية: يكون خاصا بالموقع - يتم إنشاؤه بوسائل يمكن أن يحتفظ بها الموقع تحت مراقبته الحصرية، - يضمن مع الفعل المرتبط به صلة بحيث يكون كل تعديل لاحق للفعل قابلا للكشف عنه.

المرسوم التنفيذي رقم 07-162 مؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1428 هـ الموافق 30 مايو سنة 2007، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 01-123 المؤرخ في 15 صفر عام 1422 هـ الموافق 09 مايو سنة 2001 والمتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل نوع من أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية، ج.ر/ع 37 الصادرة في 21 جمادى الأولى عام 1428 هـ الموافق 07 جوان سنة 2007، ص. 13.

الإلكترونية المتمثل في التوقيع البيومتري، التوقيع بالقلم الإلكتروني، التوقيع السري والتوقيع المشفر.<sup>1</sup>

لكن خلافاً لوثيقة الشحن العادية التي تكتفي بشرطي الكتابة والتوقيع لتكون حجية للإثبات، فوثيقة الشحن الإلكترونية يجب أن تكون موثقة ليعتد بها كحجية للإثبات، إذ المشرع الجزائري لا يعتد بالتوقيع الإلكتروني بصورة كاملة في الإثبات ما لم يكن موثقاً.

إذ لا بد من توثيق وثيقة الشحن الإلكترونية، وذلك للتحقق من صحتها ويتم ذلك بتدخل طرف ثالث محايد مراقب من طرف الدولة، إذ يقوم بالتصديق على وثيقة الشحن إلكترونياً وبعد ذلك يتم تسليمها لأطراف العقد.<sup>2</sup>

من خلال ما سبق فإن وثيقة الشحن البحري بأنواعها الثلاثة المذكورة أعلاه، تعتبر أداة لإثبات عقد النقل البحري، بما في ذلك فهي حجية إثبات دفع أجرة الحمولة البحرية من عدمه، لهذا السبب فإن وثيقة الشحن معرضة للاحتيال البحري.

## الفرع الثاني

### أجرة الحمولة البحرية محل الاحتيال البحري

رغم التقدم العلمي إلا أن أشكال وأنواع الجرائم يتصاعد ويشمل بذلك جميع المجالات الاقتصادية والسياسية، وعليه أصبحت التجارة البحرية تواجه خطراً جديداً يختلف عن الأخطار التي كانت معرضة لها والمتمثلة في القرصنة البحرية، فهذا الخطر الجديد يتمثل في الاحتيال

1 - عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر، تلمسان، 2017، ص. 178.

2 - المرجع نفسه، ص. 179.

البحري إذ شهدت الفترة الأخيرة حالات خرق لأبسط مبادئ وقواعد القانون البحري، وأصبح النقل البحري مجالاً واسعاً لعمليات الاحتيال.<sup>1</sup>

فما المقصود بالاحتيال البحري وخاصة المتعلق بأجرة الحمولة البحرية؟ وما هي أسباب نشوئه؟ وما هي أساليب الوقاية منه أو مكافحته؟

### أولاً: تعريف الاحتيال البحري:

يشمل مصطلح الاحتيال البحري أي فعل أو عمل غير شرعي، يتعلق بالشؤون البحرية حتى ولو لم يحتوي بالضرورة على أفعال الكتمان أو التحريف، التي يعتقد أنها تشكل نموذجاً لعناصر الغش بالمعنى القانوني، ويقصد به قانونياً، ارتكاب جريمة الغش والتدليس مع توفر القصد الجنائي بما ينطوي عليهما الغش والتدليس من أساليب وأشكال، ويطلق عليه مجازاً الاحتيال الوثائقي.

نجد عدة أشكال للاحتيال البحري من بينها، الاحتيال الخاص بالطرف المستأجر للسفينة الذي يتمثل، في إلحاق الضرر بالمالك أو الشاحن أو بهما معاً، إلى جانب ذلك نجد تزوير مستندات

1 - نظراً لخطورة الاحتيال البحري ومدى تأثيره السلبي على الملاحة البحرية، فقد أنشأت لجنة النقل البحري التابعة للأمم المتحدة بموجب قرارها (د-10)49، فريقاً دولياً حكومياً لدراسة الاحتيال البحري المتعلق بسندات الشحن البحري، وعقود استئجار السفن، وتقديم التوصيات بشأن وسائل مكافحة هذا الاحتيال إلى مجلس التجارة والتنمية. كما أعدت الغرفة التجارية الدولية "دليلاً للوقاية من الاحتيال في المجال البحري" نشر في أكتوبر 1980، الذي يناقش الخصائص العامة لأوضاع الاحتيال الحالية، ويضرب أمثلة على عمليات احتيال حدثت مؤخراً، كما يتناول الأساليب التي يمكن بها لغرفة التجارة وأطراف الملاحة البحرية الحيلولة دون الوقوع في الاحتيال البحري. إضافة إلى ذلك، فهذا العمل الذي اضطلعت به التجارة الدولية في الوقاية من الاحتيال البحري أدى إلى إنشاء المكتب الدولي للملاحة البحرية في لندن أول يناير 1981، الذي يهدف إلى العمل بمثابة غرفة مقاصة للمعلومات عن الممارسات الاحتيالية أو المشتبه في أمرها، واقتراح الإجراءات وأنواع العلاج لمن يعتقدون صفقات مشكوك أن تكون احتيالية، وتقديم المشورة باستحداث أو تحسين الأنظمة التنفيذية والتجارية والحد من قابليتها للوقوع ضحية الاحتيال، وتقديم خدمات تعليمية للوقاية منه.

الجمعية العامة للأمم المتحدة، الأنشطة الراهنة للمنظمات الدولية في مجال تنسيق وتوحيد القانون التجاري الدولي، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة السادسة عشر، فيينا، 24 ماي-03 جوان 1983، ص.ص. 07-08.

الشحن، الذي يتم عند عرض المصدرون بضاعة بأسعار منخفضة ومغرية، لكي يتم التعاقد معهم رغم عدم وجود بضاعة.<sup>1</sup>

#### أ- الاحتيال الخاص بالطرف المستأجر للسفينة:

ينصب هذا النوع من الاحتيال على أجرة الحمولة البحرية، ويحدث غالباً في عقود إيجار السفينة بالرحلة، إذ يقوم المحتالون بالعديد من المناورات لتخفيض تكلفة النقل، أو إخفاء الطبيعة الحقيقية للبضائع المراد شحنها، لهذا من المستحسن تحديد وقت حساب أجرة الحمولة البحرية، إما وقت شحن البضائع على متن السفينة أو وقت تفرغها، والسبب وراء هذا أنه يوجد العديد من المخاطر تهدد البضاعة أثناء الرحلة البحرية، إذ هذه المخاطر تتسبب إما في إنقاص وزن البضاعة أو في زيادة وزنها، وهذا حسب نوعية البضاعة، لذا يجب حسن اختيار وقت تحديد أجرة الحمولة البحرية.

إن صعوبة تحديد الوقت المناسب لحساب أجرة الحمولة البحرية، هو ما يجعلها عرضة لاحتيال أحد أطراف العقد؛ فعند قيام المستأجر بشحن البضاعة على متن السفينة يجب أن يقوم بتقديم جميع البيانات الخاصة بالبضاعة، وبالمقابل المؤجر إذا شك في صحة البيانات المقدمة من طرف المستأجر ما عليه إلا تقديم تحفظات، كما يقع عليه عبء إثبات الاحتيال الذي قام به المستأجر، كأن يثبت أن المعلومات التي قدمها المستأجر المتعلقة بحجم ووزن البضاعة والكمية لا تتفق مع البضاعة المشحونة على متن السفينة، بالتالي المؤجر يدفع أجرة حمولة بحرية غير ملائمة للبضاعة المنقولة، مثلاً يذكر المستأجر في عقد الإيجار أنه تم شحن بضاعة تقدر بـ 1500 طن من القمح، وفي الحقيقة أنه تم شحن 2000 طن من القمح، بالتالي فالمستأجر دفع أجرة حمولة بحرية أقل مما يجب دفعه، وبهذا الفعل المستأجر قد قام باحتيال مرتبط بالتعهدات التي يقدمها كضمان للحمولة، وفي فرنسا يعتبر هذا الفعل انتهاكاً لقانون 18 جوان 1966

1 - يوسف عطاري، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجلد 34، الجامعة الأردنية، الأردن، 2007، ص. ص. 533-534.

المتعلق بتأجير السفن وعقود النقل البحري، الذي يقضي بأنه في حالة اكتشاف الاحتيال وأثبته المؤجر فعلى المستأجر استكمال مبلغ أجرة الحمولة البحرية، كما يمكن للقاضي أن يحكم عليه بإصلاح الضرر الذي لحق بالمؤجر من جراء احتياله.<sup>1</sup>

#### ب- الاحتيال الخاص بتزوير سندات الشحن:

يعتبر سند الشحن السند الخاص بالنقل البحري، ويتكون من نسختين أصليتين على الأقل، إذ يجب أن يتضمن مجموعة من البيانات والتي نص عليها المشرع الجزائري في المواد 748 و752 ق.ب.ج.

تمنح الحياة المشروعة لسند الشحن حامله حق امتلاك البضاعة المنقولة، لذا تعد وثيقة في غاية من الأهمية، وقد تنتج الطرق الاحتيالية المنصبة عليه آثار جسيمة، والتي يمكن أن تقع إما عند شحن أو عند تفريغ البضاعة.

يصرح القائم بالاحتيال في حالة شحن البضاعة بنوعية وطبيعة البضائع، ثم يثبت بعد ذلك أنها غير متطابقة مع الوصف الحقيقي للبضائع المشحونة، كأن يصرح أن البضاعة من صنع شركة لها علامة تجارية مشهورة، وفي حقيقة الأمر هي من صنع شركة ليست على نفس الشهرة. فهذا النوع من الاحتيال يعاقب عليه القانون الفرنسي بموجب قانون رقم 18 جوان 1966 في مادته 31: «في حالة قيام الشاحن عن قناعة بتقديم إقرار مغلوطن حول طبيعة أو قيمة البضاعة، لا يكون الناقل معرضاً لأي مسؤولية في حالة فقد أو تلف غير مألوف يصيب هذه البضاعة»<sup>2</sup>. وهو أيضاً ما نصت عليه كل من المادة 5/03 من اتفاقية بروكسل 1924، والمادة 1/17 من

1 - محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقاً للقانون القطري والاتفاقيات الدولية، المجلة القانونية والقضائية، د.د.ن، د.س.ن، مصر، <http://www.almeezan.qa>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2019/07/07، ص.ص. 146-149.

2- Article 31 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime : « Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises. »

معاهدة هامبورغ لسنة 1978، والمادة 31 من قواعد روتردام 2008، وهو أيضا ما نص عليه  
المشرع الجزائري في المادة 752/ب ق.ب.ج: "يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب  
أن تشمل عليه: ... ب) عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن،  
وذلك حسب كل حالة ...."

قد يقع الاحتيال بطريقة أخرى وذلك بشحن بضاعة على سفينة غير متفق عليها، بهدف  
الحصول على أفضل سعر تأجير للسفينة، مما قد يؤدي إلى تأخر في تسليم البضائع أو إصابتها  
بالتلف، لكون السفينة ذات الأجرة الرخيصة غير مجهزة أو غير ملائمة لنقل هذا النوع من  
البضائع.

يتم الاحتيال في سند الشحن عند تفرغ البضاعة، وذلك بتقليد سند الشحن بكل ما فيه من  
بيانات صحيحة عن الشحنة، ثم يتم بيعها إلى الغير بنفس السند المزور، وقد يمتد الأمر إلى  
ظهور شخص محتال في ميناء التفرغ يحمل سند شحن مزور، ويقدمه إلى الناقل عند تسليم  
البضاعة، وتحدث هذه الظاهرة خاصة عندما يكون سند الشحن لحامله، وفي هذه الحالة القضاء  
الفرنسي يميل إلى جانب الناقل البحري الذي سلم البضاعة بناء على سند شحن مزور، إذ في سنة  
1996 أعفت محكمة استئناف باريس الناقل البحري من المسؤولية الناجمة عن تسليم البضاعة  
بناء على سند شحن مزور، بحجة أن هذا الأخير متطابق تماما مع سند الشحن الأصلي لدرجة  
عدم القدرة على التفرقة بينهما.

لكن بالمقابل العديد من القوانين كالقانون الإنجليزي والألماني والدنماركي، لا تتساهل مع  
الناقل في حالة تسليمه بضاعة مقابل سند شحن مزور، خصوصا إذا تعلق الأمر بسند شحن  
اسمي، لأن من واجب الناقل قبل تسليم البضاعة التحقق من هوية مستلم البضاعة والمحددة في  
سند الشحن الاسمي.

قد يقع الاحتيال في سند الشحن عن طريق التلاعب ببياناته، ومن بين سندات الشحن الأكثر عرضة للاحتيال هي سندات الشحن غير المؤرخة، إذ يجب أن يحتوي على تاريخ محدد، هذا وفقا لما نصت عليه المادة 7/03 من اتفاقية بروكسل 1924، والمادة 15/01 من معاهدة هامبورغ 1978، إذ أن أهمية التاريخ على سند الشحن تتعلق بثمن البضاعة المشحونة.

كما تظهر أهمية التاريخ عندما يبرم عقد النقل البحري في إطار الاعتماد المستندي، فلو صدر سند شحن بعد التاريخ المحدد في الاعتماد المستندي، فيكون غير مقبول بالتالي يلزم إعادة التفاوض بشأن الاعتماد المستندي.

رغم أهمية التاريخ المحدد في سند الشحن، فقد تحدث تأخيرات في الشحن بسبب المشاكل التي قد تواجهها السفينة أثناء الشحن كاحتفاظ الموانئ، مما يدفع البائع بأن يؤرخ سند شحن بتاريخ سابق يتفق مع التاريخ المحدد في الاعتماد المستندي، أو بالاتفاق مع الناقل بإصدار سند شحن سابق على التاريخ الفعلي لشحن البضاعة ليتفق مع التاريخ المحدد في الاعتماد المستندي، لكن إذا علم المرسل إليه بهذا العمل سيطلب بخفض أجرة الحمولة البحرية، لذلك هذا الاحتيال المتفق عليه من طرف الشاحن والناقل البحري يعتبره القضاء الفرنسي من الأخطاء الجسيمة.<sup>1</sup>

يوجد نوع آخر من الاحتيال الوارد على سندات الشحن، والمتمثل في عرض بضاعة بأسعار منخفضة جدا ومغرية، مما يدفع بالتجار للتسارع لعقد عقود الشراء، وفي الواقع هذه البضاعة لا أساس لها من الوجود.

ففي القضية الصادر ملخصها بتاريخ 31 جويلية 1981 في نشرة "المكتب البحري الدولي دليلا"، قد عرضت شركة هونغ كونغ إرسالية كبيرة من الإسمنت بسعر منخفض على مؤسسة اندونيسية للشحن في سنغافورة على أن يكون الدفع بواسطة خطاب اعتماد L/C، وبعدها قدمت

1 - محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص.ص. 155-176.

المستندات الأصلية إلى المصرف وتم استلام مبلغ الاعتماد، وبعد طول انتظار لم تستلم الإرسالية وقد ظهر أثناء التحقيق أن الباخرة المسماة في مستند الشحن كانت قد غرقت قرب سواحل إفريقيا قبل عامين من تاريخ عقد الصفقة، أما المرسل في هونغ كونغ فقد اختفى ولم يعثر عليه، وكانت خسارة المستورد الاندونيسي مبلغا قدره 2300.000 دولار أمريكي.<sup>1</sup>

### ثانيا: أسباب نشوء الاحتيال البحري:

- تعددت أسباب نشوء الاحتيال البحري فيمكن ذكرها على سبيل المثال لا الحصر:
- دفع أسعار شحن منخفضة، أي العروض وأجور الشحن المنخفضة التي تشتري في "مكاتب المضاربة" هي المسؤولة غالبا عن سلب أموال المشتري بالاحتيال؛
  - تشتت المسؤولية في التشريعات الدولية الخاصة بالنقل؛
  - السرية التي يتسم بها تسيير أعمال النقل البحري مما أدى إلى تضخم ظاهرة الاحتيال؛
  - تساهل البنوك التجارية يساهم في تشجيع عمليات الاحتيال خاصة المتعلقة بتزوير الوثائق والمستندات؛
  - دولية عملية الاحتيال البحري؛
  - عدم المشاركة الايجابية في توعية المستورد بأهمية الحصول على أرقام منفصلة من الشاحن لقيمة البضاعة وقيمة أجرة الحمولة البحرية كل على حدا.<sup>2</sup>

### ثالثا: أساليب الوقاية ومكافحة الاحتيال البحري:

تتمثل الإجراءات الوقائية للحماية من التزوير فيما يلي:

1 - يوسف عطاري، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته، المرجع السابق، ص. 534.

2 - المرجع نفسه، ص. ص. 534-536.

- دراسة المركز المالي للشركات التي يتم التعامل معها، وما إذا كان لديها تعامل في السوق الملاحي، واستقصاء المعلومات عن مديريها ووكلائها المحليين؛
  - إجراء كشف مستقل على البضاعة قبل الشحن، واعتبار التقرير الخاص بالكشف من المستندات الواجب توافرها كشرط من شروط الاعتماد، مع ذكر اسم القائم بالكشف إن أمكن ذلك؛
  - التأكد من وجود السفينة في الميناء عند الشحن، وذلك بالرجوع إلى النشرات الدولية والمحلية كنشرة هيئة لويدز لرصد حركة السفن وغيرها، مع التأكد على تدارك الشحن على السفن المستهلكة؛
  - مقارنة السعر المعروض للبضاعة بأسعار السوق المتداولة للحرص على مدى اعتداله.<sup>1</sup>
- إلى جانب ذلك ولتقادي وقوع وثيقة الشحن محل مخاطر يمكن استبدالها بوسائل أخرى من بينها:
- استخدام خطابات النقل البحري، التي تم اقتراحها في بريطانيا عام 1977 من طرف مجلس تبسيط إجراءات التجارة الدولية والمجلس العام للنقل البحري البريطاني، والتي تعد بديلا واقعيًا عن سندات الشحن العادية المعرضة للعديد من المخاطر؛
  - الاعتماد على النقل المتعدد الوسائط الذي يلزم فيه متعهد النقل بإصدار مستند نقل دولي متعدد الوسائط.
- لكن هذين الحلين لا يمنعان بصفة نهائية الاحتيال الوارد على أصل سند الشحن، بالخصوص حالة إعادة البيع أثناء النقل، وإمكانية فتح اعتماد مستندي عن طريقه، لذلك من المستحسن الاعتماد على الحلول المقدمة من طرف المكتب البحري الدولي وعلى الحلول الإلكترونية<sup>2</sup>.

1 - يوسف عطاري، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته، المرجع السابق، ص. 534.

2 - محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص.ص. 168-169.

➤ **الحلول المقدمة من طرف المكتب البحري الدولي:** ينبثق المكتب البحري الدولي من غرفة التجارة الدولية، الذي أنشئ من أجل الوقاية من أعمال الاحتيال البحري، والذي يعد من أكبر مكتشفي حالات الاحتيال البحري، إذ هدفه الأساسي هو مساعدة العاملين في عالم البحر بالتنبؤ بالمخاطر وكيفية مواجهتها، وإثارة الأفكار والمناقشات من أجل الوصول إلى السيطرة على الاحتيال البحري. وذلك عن طريق:

- إعطاء النصائح للبنوك وشركات النقل البحري حول الأعمال سيئة النية وطرق الاحتيال البحري، عن طريق التقارير التي كانت تصدر عنه؛
- تقديم الإرشادات الدورية التي يقدمها على شكل تقارير دورية، ونشر لنتائج التحقيقات التي يقوم بها، والتي تكشف العديد من الطرق الاحتيالية في عالم البحار وكيفية تفاديها قدر الإمكان؛
- يقدم المساعدة القضائية عن طريق الانترنت؛
- يشدد على شركات النقل طلب مساعدته في كافة الأحوال، وذلك لإيجاد طرق لمحاربة الاحتيال وإيجاد دعائم جديدة لسندات الشحن.

### ➤ **الحلول الإلكترونية:**

لا بد من استغلال التطور التكنولوجي في وسائل الاتصال كي تمثل أداة لمحاربة الاحتيال المتعلق بسندات الشحن، هذه الحلول الإلكترونية لتقادي الاحتيال كان قد تم تجربتها لأول مرة في السويد بخصوص نظام بيانات الشحن لشركة Atlantic Container Line عن طريق نموذج مطبوع، غير قابل للتداول يسمى Document Fret Rapide الذي يحتوي على نفس بيانات سند الشحن الورقي.

يقوم الناقل البحري بنقل معطياته مباشرة إلى ميناء الوصول عن طريق الانترنت Télétrmission، وتسلم إلى المرسل إليه ويخبره بميعاد الوصول، وهذا النظام لا يطبق إلا في

الرحلات التي يصدر فيها خطابات النقل البحري، التي تستبعد إعادة بيع البضائع خلال الرحلة، وفي هذه الحالة المرسل إليه ليس له سبيل في الحصول على البضاعة إلا بإثبات الهوية.

إذ في هذه الحالة المرسل إليه لن يطالب الناقل بتسليمه البضائع بناء على خطاب الضمان البنكي الذي قد يكون موضوع احتيال، بسبب تأخر سند الشحن، فهذا الأخير سيصل إليه عبر الانترنت بصورة فورية.

لكن نجد القضاء الفرنسي يعارض الاعتماد الكلي على الأنظمة المعلوماتية، لما قد تثيره من صعوبات فيما يتعلق بحجم البيانات الواردة في سند الشحن، وتحديد هوية المرسل في حالة نقل البيانات في عدة رسائل إلكترونية، فمحكمة استئناف Aix-en-Provence قد أكدت على أن الوثائق غير المنقولة مع سند الشحن ليس لها حجية.

للتغلب على الصعوبات التي يواجهها سند الشحن الإلكتروني، ظهر نظام في أوروبا عام 1994 ممول جزئياً من الاتحاد الأوروبي، يقوم على أساس الاتفاق التعاقدى تديره هيئة دولية غير ربحية تسمى (BOLERO (Bill Of Lading Electronic Registry Organization)، الذي يهدف إلى ضمان تبادل سندات الشحن الإلكترونية بطريقة أمنية، من أجل تحقيق ذلك تقوم على عدة نقاط أساسية هي:

1. تقوم على نظام تسجيل صارم لا يقبل الشركات كأعضاء إلا بعد فحص حالتها والتحقق من هويتها؛
2. كافة المعاملات تتمتع بالسرية؛
3. سرعة استيلاء وتسليم الوثائق الإلكترونية مع تحمل مسؤولية أي تأخير في نقل الرسائل أو الخطأ في تسليمها.

4. يرسل النظام سند الشحن إلى المرسل إليه مؤمنا بضمانة تؤكد أنه أصلي.<sup>1</sup>

## المبحث الثاني

### الأحكام المشتركة لأجرة الحمولة البحرية بين عقود الملاحة البحرية التجارية

رغم الاختلاف الموجود بين أجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار السفينة وأجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري، من حيث المدين بها ومكان الوفاء بها وكذلك طرق الوفاء بها، ذلك راجع إلى اختلاف النظام القانوني للعقدين، لكن نجد هناك أحكام تمتاز بها أجرة الحمولة البحرية سواء في عقد استئجار السفينة أو في عقد النقل البحري للبضائع، بالتالي تعتبر عنصر مشترك بين هذين العقدين، من بين هذه الأحكام ما يطلق عليها بتسمية مميزات أجرة الحمولة البحرية (المطلب الأول)، وكذلك ملحقات أجرة الحمولة البحرية (المطلب الثاني)، وأيضا يشتركان في أنواع أجرة الحمولة البحرية (المطلب الثالث)؛ إذ كل هذه الأحكام المتعلقة بأجرة الحمولة البحرية نجدها في جميع عقود الملاحة البحرية التجارية.

## المطلب الأول

### مميزات أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تعتبر أجرة الحمولة البحرية عنصر مستقل عن السفينة، سواء كنا بصدد عقد استئجار السفينة بنوعيه، أو بصدد عقد النقل البحري للبضائع، وتظهر هذه الاستقلالية في الاجراءات الواردة عليها بعينها، والمتمثلة في عقد التأمين، إذ يمكن التأمين على أجرة الحمولة البحرية بعقد مستقل عن عقد التأمين على السفينة (الفرع الأول)، إلى جانب ذلك نجد الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية، وهو أيضا حجز مستقل عن الحجز التحفظي على السفينة، وذلك وفقا للأحكام العامة المتعلقة بالحجز لدى شخص ثالث (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى ذلك هناك ميزة أخرى لأجرة

1 - محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون البحري القطري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. ص. 169-185.

الحمولة البحرية، إذ بواسطتها يتم تحديد نسبة الأموال المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### أجرة الحمولة البحرية من الأموال المؤمن عليها

يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحري كل مال معرض للأخطار الملاحية، والتأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المؤمن له فقط، فلا يجوز أن يكون التأمين مصدر إثراء له، وأن يجعله في حالة مالية أحسن من التي كان عليها قبل وقوع الحادث، وهذه القاعدة تحدد الأموال التي يجوز التأمين عليها من جهة، كما أنها تعين الحد الأقصى للمصلحة في التأمين من جهة أخرى.<sup>1</sup>

إذ تعد أجرة الحمولة البحرية من الأموال المعرضة لأخطار الملاحة البحرية، فبهذا يجوز التأمين عليها، لكن يجب التمييز بين التأمين على أجرة حمولة البضائع بموجب سندات الشحن، والتأمين على أجرة حمولة البضائع بموجب عقود الإيجار، والتأمين على أجرة حمولة السفينة.

لما كان الناقل البحري معرض لخسارة أجرة الحمولة البحرية سواء بسبب رفض المرسل إليه استلام البضاعة بسبب تلفها، أو هلاك البضاعة لخطأ منسوب إلى الناقل، لهذا فمن مصلحة الناقل أن يؤمن عليها، ويتم التأمين بطريقتين، إما أن تؤمن ضمن تأمين السفينة أو تؤمن بصفة مستقلة عن تأمين السفينة، وفي جميع الأحوال يخضع تأمينها لنفس الحوادث المشمولة والمستثناة التي يخضع لها تأمين السفينة، لكن الاختلاف الموجود في الطريقتين الأنفة الذكر هي القيمة القابلة للتأمين.

إذ حددت الفقرة الثانية من المادة 16 من قانون التأمين البحري الإنجليزي، القيمة القابلة للتأمين لأجرة الحمولة البحرية في حالة تأمينها بشكل مستقل عن تأمين السفينة، حيث تقدر هذه

1 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الجامعة للنشر والتوزيع، بيروت، 1989، ص.ص. 419.

القيمة، بالمبلغ الإجمالي للأجور المصرح بها من قبل المؤمن له مضافاً لها أجرة التأمين، ولكي يتمكن الناقل من استرداد خسارته لأجرة الحمولة البحرية عليه أن يصرح بالمبلغ الإجمالي، سواء كانت أجرة الحمولة البحرية مدفوعة مقدماً أو عند الوصول.

إذا كان تأمين أجرة الحمولة البحرية منضمّاً إلى تأمين السفينة، فيتحدد مقدار التأمين بقيمة لا تتجاوز 25% من قيمة تأمين السفينة إذا كان تأمينها زمنياً، ويتحدد بأجرة الحمولة الإجمالية المقدرة خلال رحلة السفينة ذهاباً وإياباً في حالة التأمين عليها بالرحلة.<sup>1</sup>

قضى المشرع المصري ببطلان التأمين على أجرة الحمولة البحرية، حتى في الحالات التي يهددها خطر البحر، ذلك أنه إذا هلك البضاعة ضاع على الناقل حقه في أجرة الحمولة البحرية، وسبب بطلان التأمين عليها، راجع للنظرة الضيقة التي ينظر إليها المشرع البحري إلى فكرة التعويض التي يقوم عليها التأمين البحري، وكذلك لأنه يثري إذا حافظ على حقه عليها، إذ أنه لم يخسر شيء من هلاكها، وإنما كان حقه بها متوقفاً على وصول البضاعة إلى المكان المتفق عليه.<sup>2</sup>

لم يقف المجهزون مكتوفي الأيدي أمام هذا البطلان، بل حثوا على التأمين على أجرة الحمولة البحرية بشرط أن يتعهد المؤمن بعدم المطالبة بالبطلان، وفي هذه الحالة تسمى وثيقة التأمين بوثيقة الشرف؛ بيد أن هذه الطريقة معرضة لخطر سوء نية المؤمن، لذا لجئوا إلى الاشتراط في عقد النقل على أن تكون أجرة الحمولة البحرية مستحقة مهما طرأ من حادث، وبذلك يتوصل المجهز إلى التأمين على أجرة الحمولة البحرية بطريقة غير مباشرة.

يجيز المشرع اللبناني بالمقابل التأمين على أجرة الحمولة البحرية، إذ أن المادة 310 قانون بحري لبناني تذكر أجرة الحمولة من بين الأموال التي يجوز التأمين عليها، لكن لا يرد التأمين

1 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص.ص. 538-540.

2 - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 389.

فعلا على الأجرة الصافية، لأن نفقات التجهيز تندرج ضمن التأمين على السفينة؛ إذ تحدد المادة 312 ق.ب.ل الأجرة الصافية جزافيا بـ 60% من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد على مبلغ معين.<sup>1</sup>

يبطل المشرع العثماني (العراقي) التأمين على أجرة الحمولة البحرية فيعتبره عقدا باطلا لا حكم له، وذلك بالرغم من عدم وجود إشارة في التشريع العثماني إلى بدل إيجار السفينة ذاتها، إلا أنه قياسا على أجرة الحمولة البحرية وأجرة طاقم السفينة التي قضت المادة 192 ق.ب.ع ببطلان تأمينها.<sup>2</sup>

بالنسبة للمشرع الفرنسي، فإنه في بادئ الأمر كان يقضي ببطلان التأمين على أجرة الحمولة البحرية، من خلال المادة 347 ق.ت.ف، وهذا راجع إلى عدم تهيئة أي سبيل للمجهز للإثراء بلا سبب، بهذا يتفق مع المشرعين السابق ذكرهم، ولكنه عدل عن هذا القرار، بعدما كانت طبيعة التأمين تقضي بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه كاملا، سواء في ذلك ما لحقه من خسارة أو ما فاتته من كسب، فأجاز التأمين على أجرة الحمولة البحرية وذلك بواسطة القانون الصادر في 12 أوت سنة 1885، وأدخل أجرة الحمولة البحرية في عداد الأموال التي يجوز التأمين عليها.<sup>3</sup>

أما المشرع البحري الجزائري، نلاحظ أنه لم يدرج في القانون البحري أي نص يتعلق بالتأمين البحري، إذ أحال هذا الموضوع إلى القانون الخاص بالتأمينات، وهذا من خلال ما نص عليه في المادة 570 ق.ب.ج كما يلي: "إن ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية يكون موضوع تأمين يكتب به ضمن الشروط والحدود المدرجة في أحكام التشريع المتعلقة بالتأمينات."

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012، ص.ص. 62-63.

2 - بهاء بهيج شكري، التأمين البحري، المرجع السابق، ص. 543.

3 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص. 421.

رجوعاً إلى التشريع المتعلق بالتأمينات، المتمثل في الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 08 مارس 1995 العدد 13، فقد خصص الفصل الثالث للتأمينات البحرية وقسم هذا الأخير إلى ثلاثة أقسام، حيث القسم الأول يتعلق بالتأمين على هيكل السفينة، القسم الثاني يتعلق بالتأمين على البضائع المشحونة أما القسم الثالث فيتعلق بالتأمينات المسؤولة.

بالتالي نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى موضوع التأمين على أجرة الحمولة البحرية، ولم يدرجها ضمن الأموال التي يجوز التأمين عليها، حتى بالتعديل الذي أجراه على الأمر رقم 95-07 بموجب القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 12 مارس 2006 العدد 15، لم ينص على تأمين أجرة الحمولة البحرية بصفة مستقلة عن عقد التأمين على السفينة، ولا بصفة ضمنية في عقد التأمين على السفينة.

يمكن القول من خلال ما سبق، أن المشرع الجزائري لم ينص على التأمين على أجرة الحمولة راجع لعدم قبوله التأمين عليها، أم لأنه أخذ بمبدأ استحقاق أجرة الحمولة البحرية مهما كانت الحوادث، رغم عدم تصريحه بذلك بصريح العبارة في أي نص من النصوص المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة.

عموماً فإن التأمين على أجرة الحمولة البحرية أمر نادر الوقوع، كون أن المجهز يفضل عليه اشتراط شرط الأجرة المستحقة أيا كانت الحوادث.<sup>1</sup>

1 - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص.63.

## الفرع الثاني

## أجرة الحمولة البحرية قابلة للحجز التحفظي

يقصد بالحجز التحفظي منع السفينة من السفر بأمر من سلطة قضائية مختصة،<sup>1</sup> إذ عرفته المادة الأولى فقرة الثانية من الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لسنة 1999<sup>2</sup> على النحو التالي: "2-الحجز يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد بأمر من محكمة ضمانا لمطالبة بحرية، ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذا أو تلبية لحكم قضائي أو يسند آخر واجب النفاذ." وهو نفس التعريف الذي قدمه المشرع الجزائري في المادة 150 ق.ب.ج كما يلي: "يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري." التي عدلت بموجب قانون 04-10 المؤرخ في 15 أوت 2010، الذي يتم ويعدل الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ع/ج.ع/46.

يشمل الدين البحري وفقا للمادة 151 ق.ب.ج قبل التعديل، كل طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو بسبب حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة، كذلك أي دين ناتج عن ضرر سببته سفينة أو من جراء استغلالها.

1 - عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الاسكندرية، 1995، ص.55.

2 - قامت المنظمة البحرية العالمية (OMI) بإعداد صياغة جديدة لمعاهدة دولية للحجز على السفن لمواجهة المستجدات في التجارة البحرية العالمية، وهذا ما يعرف باسم الاتفاقية الدولية بشأن الحجز التحفظي على السفن لتحل بذلك محل معاهدة الحجز التحفظي على السفن لسنة 1952، وقد تم اعتماد هذه الاتفاقية الجديدة بموجب المؤتمر الدبلوماسي للأمم المتحدة، الذي عقد في جنيف في الفترة الممتدة ما بين الأول و 12 مارس 1999، إذ شارك في هذا المؤتمر 68 دولة من بينها الجزائر، حيث تم فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية لأي دولة في مقر الأمم المتحدة بنيويورك من الفاتح سبتمبر 1999 حتى 31 أوت 2000، وتدخل حيز النفاذ بعد 06 أشهر من تاريخ إعراب 10 دول عن رضاها بالالتزام بها، والدولة العاشرة التي صادقت على الاتفاقية هي ألبانيا في 14 مارس 2011، فمنه تدخل اتفاقية جنيف بشأن الحجز التحفظي على السفن لسنة 1999 حيز النفاذ في 14 سبتمبر 2011، أما بالنسبة للجزائر فقد صادقت عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474 المؤرخ في 12 شوال 1424 الموافق ل 06 ديسمبر 2003، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمد بجنيف يوم 12 مارس 1999، ج.ر.ج.ع/ج.ع/77، 10 ديسمبر 2003، ص.05.

لكن بعد التعديل بموجب القانون 10-04 المذكور أعلاه، تم تعرف الدين البحري بنفس الصياغة التي عرفته به اتفاقية حجز السفن لسنة 1999، التي أطلقت على الدين البحري تسمية المطالبات البحرية، حيث قامت بتعريف هذه الأخيرة في المادة الأولى فقرة أولى على النحو التالي: 1- المطالبة البحرية تعني أي مطالبة بحق ينشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية..."، إذ قامت بذكر جميع هذه الأسباب على سبيل الحصر، ومن بين هذه الأسباب والذي لديه علاقة بدراستنا السبب المذكور في الفقرة (ز) كما يلي: "أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها،".

بمفهوم هذه الفقرة، فإن أجرة الحمولة البحرية باعتبارها اتفاق بين طرفين سواء كنا بصدد عقد نقل البضائع أو مشاركة إيجار، بالتالي هي دين بحري من خلالها يتم إبرام الحجز التحفظي على السفينة.

تجيز بعض القوانين، إبرام الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية بصفة مستقلة عن السفينة، وهناك من يرفض ذلك؛ بالرجوع إلى القانون الفرنسي، نجد أنه يعتبر الحجز التحفظي على دين أجرة الحمولة البحرية عنصر مستقل تماما عن السفينة، بالتالي فهي تخرج عن القواعد الخاصة للقانون البحري وتخضع للقانون العام، وهذا وفقا للمرسوم 31 جويلية 1992.<sup>1</sup>

وعلى منوال المشرع الفرنسي نجد إلى جانبه المشرع اللبناني، الذي يجيز لدائن مجهز السفينة أن يبزم الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية تحت يد الشاحن، وذلك وفقا للأحكام العامة المتعلقة بالحجز لدى شخص ثالث المنصوص عليها في المواد 625 وما يليها من قانون أصول المحاكمات المدنية اللبنانية، وذلك تحت طائلة بطلان الحجز.<sup>2</sup>

1 - BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, droit maritime, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, EJA, Paris, 2006, p.411.

2 - إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية مطبعة صادر للنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص. 80.

لم ينص باقي المشرعين على جواز إبرام الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية كعنصر مستقل عن السفينة، ومن بينهم نجد المشرع الجزائري؛ إذ بالرجوع إلى نص المادة 151 ق.ب.ج المذكورة أعلاه التي عرفت الدين البحري، وكذلك النصوص المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن من المادة 150 ق.ب.ج إلى المادة 159 ق.ب.ج.

وأیضا بالرجوع إلى القانون 10-04 المذكور أعلاه، حيث هذا التعديل شمل فقط النصوص المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، لكن رغم هذا المشرع الجزائري لم ينص بصريح العبارة ولا بصفة ضمنية، أنه يجيز إبرام حجز تحفظي على أجرة الحمولة البحرية مستقل تماما عن الحجز التحفظي على السفينة، بل أدرجها ضمن الديون البحرية التي بمقتضاها يتم الحجز التحفظي على السفينة.

وبهذا يتفق تماما مع اتفاقية جنيف 1999 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، إذ أن هذه الأخيرة كما سلف ذكره سابقا، فإنها تدرج أجرة الحمولة البحرية ضمن الديون البحرية التي من خلالها يتم الحجز التحفظي على السفن، ولم تخصص أي مادة للنص على جواز إبرام الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية.

لا يعتبر في بعض الأحيان الحجز التحفظي ضمانا كافيا لاستيفاء الدين البحري، إذ في إحدى موانئ الجزائر وفي السنوات السابقة، تم حجز سفينة تجارية من طرف متعاملين، وخلصت هذه العملية إلى أضرار كبيرة تحملها الميناء، الذي رست فيه من خلال حجزه لمساحة هامة برصيف توقف السفن، حيث في نهاية المطاف تنازل المتعامل الأجنبي عن سفينته التي تم حجزها لأشهر بالجزائر، كون المبلغ المالي الذي بسببه حجزت السفينة أكبر من قيمة السفينة ذاتها.<sup>1</sup>

1 - حسان شافعي، الحجز التحفظي للسفن يخضع لإجراءات جديدة لتحرير أرصفة الموانئ وتمكينها من أداء مهامها، جريدة الفجر يوم 2010/05/12، <http://www.djazair.com/alfadjr/149853>، 2019/01/25.

ففي مثل هذه الحالة ونظرا للآثار الجانبية والسلبية الناتجة من بقاء السفينة محل الحجز التحفظي في الميناء، فما على السلطة المينائية المعنية أو السلطة الإدارية البحرية المحلية إلا طلب رفع الحجز، وذلك لأسباب تتعلق بالأمن والنظام العام، هذا وفقا للمادة 156 مكرر ق.ب.ج، وما على طالب الحجز إلا اللجوء إلى طرق أخرى لاستحقاق دينه البحري.

### الفرع الثالث

#### مساهمة أجرة الحمولة البحرية في الخسائر البحرية المشتركة

تتعرض السفينة عند ممارستها للملاحة البحرية للأخطار البحرية وعوارض الملاحة البحرية، هذا ما يؤدي إلى الإضرار بمصالح الأطراف، وينتج عن ذلك تحديد والموازنة في التعويض هذا ما يسمى بتسوية الخسائر البحرية المشتركة.

تشكل التسوية آلية قانونية تبرز ذاتية القانون البحري، التي ينفرد بها عن باقي فروع القانون الأخرى، ونظرا لإدراك مضمونها لقيت اهتماما عبر العصور، منذ أن كانت أحكام القانون البحري أعرافا وعادات بحرية، مروراً بالتشريعات الوطنية إلى أن وضعت قواعد دولية عرفت بقواعد يورك أنتويرت<sup>1</sup> 1974 التي أجريت عليها العديد من التعديلات كان آخرها عام 1994.<sup>2</sup>

1 - بدأ التنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة على المستوى الدولي بصدور حلول جلاسكو سنة 1860 بموجب المؤتمر المنعقد في 1860/09/25، بحضور ممثلي اللويدز وعرف التجارة في أوروبا ومجموعة من المؤمنين والمجهزين وخبراء تسوية الخسائر البحرية المشتركة، بدعوة من الجمعية الدولية لتقدم العلوم الإجتماعية، كان الهدف من المؤتمر وضع مجموعة موحدة لقواعد الخسائر البحرية المشتركة، لكن أهداف هذا المؤتمر باءت بالفشل فبقيت مجرد اقتراحات وتوجيهات لذا أطلق عليها حلول جلاسكو 1860. وفي عام 1862 دعت اللجنة لعقد مؤتمر آخر قصد تعديل التشريعات الخاصة بالتضحيات وكيفية توزيع الخسائر، إلا أنه فشل بسبب رفض تغيير العادات البحرية الإنجليزية والمعارضة التي تلقاها من قبل أغلب الوفود. وفي عام 1864 عقد مؤتمر في مدينة يورك البريطانية بهدف وضع قواعد التنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة، ورغم معارضة بريطانيا وأعضاء آخرون لأغلب مواده إلا أنه أسفر عن الاتفاق على 11 قاعدة عرفت بقواعد يورك لعام 1864. وفي عام 1875 عقد في لاهاي المؤتمر السنوي الثالث لاتحاد تطوير وتدوين القانون الدولي، وذلك لدراسة ما أثارته الأبحاث والمناقشات حول قواعد يورك، وفي اجتماع المؤتمر لعام 1876 تم وضع تعريف موحد لمصطلح الخسائر البحرية المشتركة. وفي عام 1877 عقد اجتماع في مدينة أنفرس البلجيكية وتمت الموافقة فيه على قواعد يورك كأساس للتوحيد؛ كما تمت الموافقة على إدماج قواعد يورك وأنفرس في عقود النقل البحري واستتجار السفن ووثائق التأمين البحري. وفي عام 1879 عقد مؤتمر في لندن أعلن فيه أن مالكي خمس الحمولة الكلية للسفن البريطانية قد وافقوا على إدماج قواعد يورك وأنفرس في سندات الشحن وعقود تأجير السفن، وزادت أهميتها

نظرا لقدم نظام الخسائر المشتركة والذي يرجع ظهوره لعصر الفينيقيين، فقد تعددت تعريفات الخسائر المشتركة مروراً بالفقه القديم حتى الفقه الحديث، إذ يمكن تعريفها وفقاً للفقه القديم بأنه: "التضحية بالبضاعة أو بأجزاء من السفينة يرميها بالبحر أثناء الرحلة البحرية لإنقاذ الإرسالية البحرية من الخطر الذي يهددها لتأمين السلامة للمصالح العامة الممثلة فيها، على أن يساهم في التعويض حسب ما أفادوه من نجاتها".

أما فيما يخص الفقه الحديث، والمتمثل في قوانين التجارة البحرية وأحكام المعاهدات الدولية المبرمة بشأن الخسائر المشتركة، وخاصة قواعد يورك أنتويرب 1994، إذ هذه الأخيرة قامت بتعريفها على النحو التالي: "التضحية التي تتم أو المصاريف التي تنفق بصفة استثنائية واختيارية ومعقولة في سبيل السلامة العامة بقصد تجنب خطر تتعرض له الأموال التي تشترك في مخاطرة بحرية".<sup>1</sup>

إثر موافقة المشغلين بالتجارة البحرية في أوروبا وأمريكا، وحصل هذا التطور في سنتي 1879 و1880، إذ استقرت قواعد يورك أنتويرب في جميع الدول تقريباً في عام 1881. وفي عام 1890 عقد مؤتمر في ليفربول أصبحت بموجبه قواعد يورك أنتويرب 18 قاعدة. وقد تم عقد اجتماع غير عادي في 23/10/1923 لتقديم مشروع التنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة وإدخال تعديلات على قواعد يورك وأنفيس، ثم تم بموجبه إبرام المؤتمر 33 لاتحاد القانون الدولي في استكهولم في 08/09/1924 وقد أقرت بموجبه قواعد يورك وأنفيس 1924. ونظراً للدور المهم للو.م.أ في الملاحة البحرية تم تعديل قواعد يورك أنتويرب 1950، وذلك بعد استطلاع للرأي من قبل اللجنة البحرية الدولية لعام 1970، ثم أحيل مضمونه إلى اتحاد القانون البحري في مؤتمره 30 عام 1974 في مدينة هامبورج بهدف تبسيط تسوية الخسائر المشتركة، وبذلك سميت بقواعد يورك أنتويرب 1974. وقد استقرت هذه القواعد في آخر تعديل لها عام 1994 عندما قررت اللجنة البحرية الدولية في مؤتمرها المنعقد في سيدني الأسترالية بتاريخ 18/10/1994 إدخال العديد من التعديلات على هذه القواعد.

حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص.ص. 53-60.

2 - لكن لم يكن هذا التعديل الأخير لها، إذ ابتداء من مارس 1999، قام الاتحاد الدولي للتأمين البحري بتوجيه طلب لرئيس اللجنة البحرية الدولية، يتضمن الإجابة على مجموعة من الأسئلة المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة، وفي هذا الإطار أقدمت اللجنة البحرية الدولية خلال مؤتمرها 38 المنعقد في فانكوفر من 31 ماي إلى 04 جوان 2004، على اقتراح مقترحات لتعديل قواعد يورك أنتويرب 1994، إذ شمل هذا التعديل 6 قواعد بدءاً من القاعدة VI انتهاءً بالقاعدة XXIII.

أسماء حريز، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، أطروحة دكتوراه للعلوم، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد وهران 2، 2015/2016، ص. 37.

1 - حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص.ص. 65-68.

سارت معظم التشريعات على هذا المنوال، إذ نجد المشرع اللبناني عرفها في المادة 255 ق.ت.ب.ل كما يلي: "الخسائر البحرية هي كل ما يطرأ في أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو الحمولة من أضرار وهلاك وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة".<sup>1</sup>

كما نص المشرع الجزائري على الخسائر البحرية في القسم الثاني من الفصل الرابع من الباب الأول، تحت عنوان الخسائر البحرية من المادة 299 ق.ب.ج إلى المادة 331 ق.ب.ج، حيث عرفها في المادة 300 ق.ب.ج كما يلي: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها".

يتضح من خلال التعريفات السابقة أن الخسائر البحرية المشتركة تتضمن مجموعتين، المجموعة الدائنة والتمثلة في مجموع حقوق التعويض بسبب التضحيات التي قام بها الربان، وهي خسائر النفقات، الأضرار اللاحقة بالسفينة والأضرار اللاحقة بالبضاعة؛ إلى جانبها نجد المجموعة المدينة والتمثلة في مجموع القيم التي تشترك في تحمل الخسائر، وهي البضائع، السفينة، والأجرة.<sup>2</sup>

يتضح لنا أن أجرة الحمولة البحرية من الأموال المساهمة للخسائر البحرية المشتركة، في المجموعة الدائنة وفي نفس الوقت في المجموعة المدينة، لكن يختلف في كيفية تقديرها كعنصر مساهم في الخسائر المشتركة، لذا سنتطرق أولاً إلى تدخل أجرة الحمولة كعنصر في المجموعة الدائنة، وثانياً تدخلها كعنصر في المجموعة المدينة.

1 - هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص. 92.

2 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 376-383.

## أولاً-تدخل أجرة الحمولة البحرية في هيكل تكوين المجموعة الدائنة:

تدخل أجرة الحمولة البحرية في تكوين هيكل المجموعة الدائنة، بمقدار الضرر اللاحق بالمجهز بما ضاع عليه من الأجرة، أو بقيمة الفرق بين الأجرة المتفق عليها مخصوم منها النفقات التي وفرت بسبب عدم اتمام الرحلة البحرية وبسبب التضحية، أي أنه يدخل بالأجرة الصافية الناتجة عن الأجرة الإجمالية، مخصوماً منها النفقات التي تبذل في سبيل الحصول عليها، مثلاً كنفقات الأجور ونفقات ميناء الوصول، نفقات البحارة، ونفقات التفريغ والجمارك.<sup>1</sup>

هذا ما أكدته القاعدة 15 من قواعد يورك وأنفرس، إذ اعتبرت بأن فقدان الأجرة الناتج عن التضحية الاختيارية في سبيل السلامة العامة، المترتبة عن هلاك البضاعة أو تلف البضاعة يعد خسارة مشتركة يعوض عنها المجهز، على أن يخصم من قيمة الأجرة الإجمالية النفقات التي كان مستحقها سيتحملها في سبيل الحصول عليها لو لم تقع التضحية.<sup>2</sup>

أخذ المشرع اللبناني بالرأي الذي استقر عليه القضاء الفرنسي، وأوجب أن يحسب في عداد المجموعة الدائنة أجرة الحمولة البحرية الهالكة وذلك في المادة 272 ق.ب.ل، كما أوجب أن يخصم من الأجرة الإجمالية نفقات تحصيلها وكل بديل لهذه الأجرة (م 275 ق.ب.ل).<sup>3</sup>

لكن سار القانون الإنجليزي عكس قواعد يورك وأنفرس، إذ نص أن المجهز لا يستحق أجرة الحمولة البحرية للبضائع المضحى بها في سبيل السلامة العامة، بالتالي لا تدخل أجرة الحمولة البحرية في تكوين المجموعة الدائنة، وهذا لكون أن المجهز لا يستحق الأجرة قانوناً، إلا إذا

1 - حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص.ص. 169-170.

2 - أسماء حريز، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، المرجع السابق، ص. 149.

3 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 377-378.

تضمن سند الشحن أو مشاركة الأيجار صراحة أو ضمناً أن المجهز يستحق الأجرة في كل الأحوال.<sup>1</sup>

تجدر الإشارة إلى أن أجرة الحمولة المدفوعة مقدماً تدخل في قيمة البضائع، وبالتالي يتم إدراجها في حساب الخسائر البحرية المشتركة بصفة ضمنية، أما أجرة الحمولة البحرية المستحقة عند الوصول تدخل في حساب الخسائر البحرية المشتركة بشكل صريح، هذا راجع لكون التلف أو الهلاك الذي لحق بالبضاعة بسبب الخسائر المشتركة يؤدي إلى ضياعها، أما أجرة الحمولة البحرية النسبية تدخل في حساب الخسائر المشتركة بالقدر غير المنجز من الرحلة البحرية.<sup>2</sup>

يمكن القول في الأخير أن أجرة الحمولة البحرية تدخل في المجموعة الدائنة للخسائر البحرية المشتركة، الناتجة بسبب تلف أو هلاك البضائع، لكن ليس بقيمتها الإجمالية بل بعد خصم نفقات تحصيلها.

### ثانياً- تدخل أجرة الحمولة البحرية في هيكل المجموعة المدينة:

تدخل أجرة الحمولة البحرية في تكوين هيكل المجموعة المدينة، وتساهم في الخسائر المشتركة على أساس قيمتها الصافية مع مراعاة قواعد الخصم عليها، إذ يتم خصم جميع النفقات المتعلقة بالرحلة البحرية، وهذه النفقات تتمثل في كل من أجور البحارة ونفقات ميناء الوصول؛ ويتم تحديد الأجرة الصافية في المكان الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية، أو مكان انقطاعها، وحسب ما يستحقه المجهز من أجرة الحمولة البحرية بمقتضى سند الشحن.<sup>3</sup>

يتم احتساب ثلثي أجرة الحمولة البحرية في جانب المجموعة المدينة لتسوية الخسائر البحرية المشتركة، سواء كانت الأجرة مقابل نقل البضائع أو المسافرين، وقد نص المشرع على نسبة

1 - حسن حرب اللصامة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص. 199.

2 - أسماء حريز، نظام الخسائر البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، المرجع السابق، ص. 150.

3 - حسن حرب اللصامة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص. 232.

الثلاثين فقط لأنه يقارب القيمة الصافية التي يحصل عليها مجهزة السفينة، تجدر الإشارة إلى أن هذا الأخير، إذا كان هو مالك السفينة فإنه يساهم في الخسائر المشتركة بقيمة السفينة وثلثي أجرة الحمولة البحرية، أما إذا اختلف المجهز عن المالك، بالتالي فمالك السفينة يساهم بقيمة سفينته فقط، أما المجهز فيساهم بثلثي أجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

أما إذا كانت الأجرة مستحقة مهما كانت الحوادث، فإنها لا تدخل في المجموعة المدينة لتسوية الخسائر البحرية المشتركة، لأن المجهز لا يستفيد من الخسارة في هذه الحالة، إذ أنه يحصل على الأجرة ولو هلك البضاعة.<sup>2</sup>

يمكن أن نستنتج مما سبق، أن أجرة الحمولة البحرية تدخل في هيكل المجموعة الدائنة لتسوية الخسائر البحرية المشتركة، بقيمتها الصافية، أما فيما يخص تدخل أجرة الحمولة البحرية في هيكل المجموعة المدينة فإنها تدخل بثلثي قيمتها الصافية.

فيما يخص المشرع الجزائري، فإنه بعد مراجعة المواد المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة، نجد أنه لم يفرق بين المجموعة الدائنة ولا بين المجموعة المدينة، بل حدد فقط الأموال التي تساهم في الخسائر البحرية المشتركة، وهي كل من السفينة، أجرة الحمولة البحرية، والبضاعة، إذ حدد لكل واحدة منها نسبة مشاركتها في الخسائر المشتركة.

قد قدر نسبة مشاركة أجرة الحمولة البحرية في الخسائر المشتركة، بثلثي قيمتها الإجمالية وذلك في المادة 311 ق.ب.ج كما يلي: "تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتها الإجمالية." بالرجوع إلى عقد استئجار السفينة لمدة معينة فإن المادة 716 ق.ب.ج تنص أن المستأجر يتحمل وحده المساهمة في الخسارة المشتركة بالنسبة لأجرة الحمولة البحرية.

1 - هاني دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 110-111.

2 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 383.

## المطلب الثاني

### ملحقات أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

إن أجرة الحمولة البحرية ليست فقط المبلغ المالي الذي اتفق عليه أطراف العقد، سواء كنا في عقد استئجار السفينة أو عقد النقل البحري للبضائع، بل يشمل مصاريف أخرى تدخل في تكوينها والتي أطلق عليها تسمية ملحقات أجرة الحمولة البحرية.

أطلقت عليها هذه التسمية لأنها لا تعتبر جزء أساسي لتحديد قيمة أجرة الحمولة البحرية، بل هي مبالغ إضافية تنتج من جراء استكمال أو تنفيذ عملية الاستغلال التجاري للسفينة.

ومن بين المصاريف التي تنتج عند تنفيذ عملية الاستغلال التجاري للسفينة، نجد ما يسمى بغرامات التأخير (الفرع الأول)، فهي كاسمها تنتج عند تأخر السفينة عن أداء مهمتها، وفيما يخص المبالغ التي تنتج من جراء استكمال عملية الاستغلال التجاري للسفينة، نجد أجرة المناولة (الفرع الثاني) وهذه تقع سواء في موانئ القيام أو الوصول، كما هناك مبالغ أخرى أسميناها المصاريف الإضافية (الفرع الثالث) تتمثل مثلا في نفقات الوقود، مصاريف الموانئ، رسوم عبور القنوات، إلخ.

فكل هذه المبالغ المالية والمبلغ المالي، الذي اتفق عليه أطراف العقد لتنفيذ عملية الاستغلال التجاري للسفينة، يشكل أجرة الحمولة البحرية.

## الفرع الأول

### غرامات التأخير

تتمثل غرامات التأخير في الأجر الإضافي لاستغلال السفينة، لمدة طويلة تتجاوز المدة المتفق عليها، وهي بمثابة عنصر اقتصادي مثل أجرة الحمولة البحرية؛ إذ في حالة تجاوز المستأجر ما نص عليه عقد الإيجار يجب عليه أن يدفع الغرامات المحددة في العقد؛ ولقد ظهرت غرامات التأخير في نظرية عقد الإيجار، إذ تعتبر كإيجار للأيام الإضافية التي تكون فيها السفينة تحت تصرف المستأجر.<sup>1</sup>

عرفت قواعد روتردام 2008 التأخير، في مادتها 21 المعنونة بالتأخر على أنه التأخر في تسليم البضائع في المكان وخلال الفترة المتفق عليه في عقد النقل.

يختلف تحديد غرامات التأخير في عقود الاستغلال التجاري للسفينة، وكذلك يختلف المسؤول عنها بالنظر لمرتكب التأخير، إذ في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بعد استشفاء المادة 683 ق.ب.ج، أنه إذا تأخرت عملية التفريغ خلال المدة المتفق عليها في العقد وأيضاً إذا تجاوزت المهلة الإضافية للتفريغ، فيحق للمؤجر طلب غرامات التأخير التي يتم حسابها بنفس شروط حساب أجرة المهلة الإضافية الثانية، والتي تم الإشارة إليها سابقاً؛ أي تحدد حسب اتفاق الأطراف أما إذا سكتوا عنها فتحسب بزيادة 50% من معدل أجرة المهلة الإضافية<sup>2</sup>.

ونفس الشيء بالنسبة للمهلة الإضافية، إذ تحدد في عقد الاستئجار وفقاً لإرادة أطراف العقد، وفي حالة عدم تحديدها، فتحسب على أساس حمولة السفينة ومعدل أجرة الحمولة البحرية المدرجة في العقد، مع الأخذ بعين الاعتبار للمصاريف التي تحملها المستأجر جراء توقف السفينة؛ وفي

1 - GRID Mona Le Paiement du fret, mémoire de master 2 professionnel de droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Paris, 2008/2009, pp. 23-24.

2 - أنظر المادة 666 ق.ب.ج.

حالة ما إذا المستأجر لم يتم بدفع غرامات التأخير، يحق للمؤجر رفض تفريغ البضاعة إلى حين سدادها<sup>1</sup>.

إذا حدث التأخير بسبب قوة قاهرة، مما تسبب بتوقف السفينة لمدة معقولة دون المساس بمصالح الأطراف، ففي هذه الحالة يعفى المستأجر من دفع غرامات التأخير<sup>2</sup>.

ونجد أن المشرع الجزائري تحدث في عقد استئجار السفينة لمدة معينة، عن التأخير الذي يرتكبه المؤجر في عدم تسليم السفينة للمستأجر في الوقت المتفق عليه، وهذا لكون المؤجر في هذا العقد يحتفظ بالتسيير الملاحي للسفينة؛ ففي حالة عدم تسليم المؤجر السفينة للمستأجر في الميعاد المتفق عليه في عقد الاستئجار، يحق للمستأجر فسخ العقد إلا إذا كان هذا التأخير ليس بالأهمية البالغة، بالتالي فالمؤجر يعتبر مسؤول عن التأخير إلا إذا أثبت عكس ذلك<sup>3</sup>.

فيما يتعلق بالنوع الثاني من عقود الاستغلال التجاري للسفينة ألا وهو عقد النقل البحري، فهنا موضوع التأخير يتعلق بتسليم البضاعة وليس السفينة، كما عرفته المادة 21 من قواعد روتردام 2008، إلى جانبها نجد معاهدة هامبورغ 1978 قد عرفت التأخير في التسليم، على أنه عدم تسليم البضائع في الميناء المتفق عليه في عقد النقل البحري وخلال المدة المحددة فيه، وذلك في مادتها الخامسة الفقرة الثانية؛ من الملاحظ في هذه الاتفاقية أنها نصت فقط على التأخير الذي يرتكبه الناقل دون التأخير المرتكب من طرف الشاحن أو المرسل إليه.

إذ يسأل الناقل البحري عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم، وتحدد هذه المسؤولية بمبلغ يعادل مثلي ونصف المثل لأجرة الحمولة البحرية، بشرط ألا يتجاوز هذا المبلغ أجرة الحمولة

1 - أنظر المادة 664 والمادة 680 ق.ب.ج.

2 - أنظر المادة 691 ق.ب.ج.

3 - أنظر المادة 718 والمادة 719 ق.ب.ج.

البحرية الكلية المقررة الدفع في عقد النقل البحري<sup>1</sup>، لكن من جهة أخرى إذا أثبت الناقل أن التأخير لم يحدث بسبب خطئه فيعفى من المسؤولية.

نجد المشرع الجزائري في المقابل، نص على التأخير الذي يرتكبه كل من الشاحن والناقل والمرسل إليه، فإذا ارتكب التأخير في تسليم البضائع من طرف الشاحن، ولم تسلم في الأوقات والأمكنة المحددة، فعليه أن يدفع تعويض للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به من جراء التأخير، ولكن لا يتعدى مبلغ أجرة الحمولة البحرية.

وبالنسبة للتأخير الذي يرتكبه الناقل البحري، فإن المشرع الجزائري سار على منوال معاهدة هامبورغ 1978، إذ أن الناقل يدفع تعويض عن ذلك يعادل مرتين ونصف أجرة الناقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، لكن لا تزيد عن أجرة الحمولة البحرية المقررة في عقد النقل البحري، أما المرسل إليه إذا تأخر عن استلام البضائع من الناقل فعليه أن يقدم له تعويض يوافق الخسائر التي لحقت به<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### أجرة المناولة المينائية

يعتبر الميناء نقطة من ساحل البحر، مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية<sup>3</sup>، لكن ليس هذا فقط بل هو كذلك فضاء واسع لمجموعة من النشاطات المرتبطة بإطار تنفيذ عقد النقل البحري<sup>4</sup>.

1 - أنظر المادة 05 والمادة 06/ب من معاهدة هامبورغ لسنة 1978.

2 - أنظر المادة 772 والمادة 805 والمادة 794 ق.ب.ج.

3 - أنظر المادة 888 ق.ب.ج.

4 - Il est généralement admis qu'un port n'est pas essentiellement constitué d'un plan d'eau et d'un ensemble d'ouvrages destinés à permettre aux navires d'accoster, c'est également le siège de nombreuses activités qui interviennent dans le cadre de la bonne exécution du contrat de transport maritimes.

HADDOUM Kamel, La Prise en charge des activités commerciales portuaires en Algérie : un problème récurrent ! L'exemple de la manutention et de l'aconage, journée d'étude : problèmes

من أبرز هذه النشاطات التي يتميز بها الميناء هي المناولة المينائية، وقد تعرض المشرع الجزائري إلى هذه الأخيرة في الفصل الأول من الباب الخامس المتعلق بالنشاطات المينائية، من الكتاب الثالث المتعلق بالاستغلال المينائي، إذ تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها، وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية وأخذها، فهكذا عرفها المشرع الجزائري في المادة 912 ق.ب.ج.

حسب المادة 913 ق.ب.ج فإن عمليات المناولة المينائية تتم بموجب عقد وتقضي إلى دفع مقابل، يتضح من خلال هذه المادة أولاً أن المناولة المينائية هي عقد، إذ حدث جدل فقهي لتحديد طبيعة عقد المناولة المينائية، ونتج عن ذلك نظريتين التقليدية والحديثة<sup>1</sup>، وبعد هذا الجدل الفقهي اختيرت النظرية الحديثة للاعتماد عليها، لتحديد طبيعة عقد المناولة المينائية، وقد اعتبرت النظرية الحديثة هذا الأخير عقد مقاول، وذلك راجع لكون محل عقد المناولة المينائية هي الأعمال المادية، إذ غاية المتعاقدين هو شحن البضائع على السفينة ورسها وفكها وتفرغها، وجميع هذه العمليات تتفق مع عمليات عقد المقاول، بالإضافة إلى هذا فإن خاصية عقد المقاول أن المقاول يعمل مستقلاً عن رب العمل، وهذه الخاصية يتمتع بها مقاول المناولة المينائية<sup>2</sup>.

أخذ المشرع الجزائري بالنظرية الحديثة واعتبر أن عقد المناولة المينائية هو عقد مقاول، إذ يتضح ذلك من خلال الألفاظ التي وظفها في المواد المتعلقة بالمناولة المينائية في ق.ب.ج، إذ

récurrences du droit maritime algérien, samedi 22 avril 2006, université d'ORAN, faculté de droit, HYPROC, ENTREPRISE PORTUAIRE D'ORAN, E.P.A, Algie, 2008, p.63.

1 - اختلف الفقه في تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية إذ ظهرت نظريتين: النظرية القديمة والنظرية الحديثة، حيث أن النظرية القديمة اعتبرت عقد المناولة المينائية هو عقد نقل، إذ أن أصحاب هذه النظرية انقسموا إلى عدة اتجاهات، فالأول يقول أنه عقد نقل بحري، والاتجاه الثاني يقول أنه عقد نقل بري، أما الاتجاه الثالث فيقول أنه عقد عمل، وانتقدت هذه النظرية القديمة بعدم اعتبار مقاول المناولة ناقلاً؛ ثم ظهرت النظرية الحديثة التي اعتبرت عقد المناولة المينائية عقد مقاول وهي النظرية الراجحة، فحسب هذه النظرية يكيف عقد المناولة وفقاً لعقد المقاول الذي تتفق أحكامه مع هذا العقد كون محله الأساسي هو القيام بأعمال مادية ك شحن ورس البضاعة إلخ، وكذلك المقاول يعمل بشكل مستقل عن رب العمل وهي أهم خاصية يتمتع بها عقد المقاول والمتوفرة في عقد المناولة المينائية، وهذا ما يدل على أنه عقد مقاول.

حياة عفرة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد خاص بالعقود البحرية، العدد 12، 2017، ص.ص. 24-52، revuenadwa.jimdo.com.

2- طيب إبراهيم ويس، الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري، مجلة الفقه والقانون، العدد 15، الجزائر، 2014، ص.ص. 314-319.

نجد أنه وظف كلمة "مقاوم المناولة"؛ بالإضافة إلى ذلك فقد حث على ترقية المناولة ضمن مواضيع المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، أو ما يعرف بالمقاومات، وهذا بمقتضى قانون رقم 01-18 المؤرخ في 2001/12/12، الذي يتضمن القانون التوجيهي لترقية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ج.ر.ج.ع/77 الصادرة في 2001/12/15.

كما تتم عملية المناولة المينائية مقابل دفع مقابل مالي، الذي يطلق عليه أجرة المناولة، إذ تدفع لشحن وتفرغ البضاعة على متن السفينة، ويجدر القول أن هناك نوعين من المناولة التامة والمتوسطة، بالنسبة للنوع الأول فإنه تدفع مصاريف المناولة في مكان الانطلاق لشحن البضاعة، كما تدفع مصاريف المناولة في مكان الوصول لتفرغ البضاعة، أما بالنسبة للنوع الثاني من المناولة إذ في حالات معينة يتم نقل البضاعة بعدة وسائل النقل، هذا ما يستدعي القيام بالمسافنة بالتالي انقطاع الشحن منه عدم دفع أجرة كاملة للشحن بل تدفع أجرة نسبية أو متوسطة.<sup>1</sup>

ويقصد بأجرة المناولة المينائية مجموعة التكاليف التي تتحملها مؤسسة الملاحة البحرية، نتيجة استخدام عمال وآلات لإتمام عملية شحن وتفرغ البضائع على متن السفينة؛ يتم حساب هذه التكاليف إما تبعا لكميات البضائع التي تم شحنها أو تفرغها، وإما تبعا لطريقة الدفع المتفق عليها، في بعض الأحيان يتفق أن يتم دفع تكاليف شحن وتفرغ البضائع من طرف ملاك السفن، بالتالي فأجرة الحمولة البحرية تتضمن فقط تكاليف المناولة، وفي حالات أخرى يتم الاتفاق أن تكاليف المناولة تكون على عاتق الشاحنين أو المرسل إليهم، وفي هذه الحالة تحدد أجرة الحمولة البحرية على أساس أجرة نقل البضاعة فقط، ومن بين العوامل التي تساهم في تحديد أجرة المناولة المينائية، نجد أولا مستوى أجور العمال اللازمة لإجرائها، ثانيا الطريقة المتبعة والتقنيات المستعملة لتأديتها.<sup>2</sup>

يتم تقدير تكاليف الخدمات المينائية إما على أساس خصائص السفن التي ترسو فيه أو على أساس البضائع المتداولة فيه، فبطبيعة الحال يؤدي هذا إلى اختلاف أجرة المناولة المينائية من

1- BERNARD Stephen, Problème de transport, mémoire de D.E.S, Université de Montpellier, Faculté de droit et des sciences économiques, France, 1970, pp. 10-11.

2 - عبد الحميد جواوي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني وتطبيق على حالة استيراد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، المرجع السابق، ص.ص. 57-58 .

ميناء لآخر، إذ سنبين ذلك بمقارنة بين مجموعة من الموانئ العربية والمتمثلة في كل من ميناء بور تسودان، ميناء جدة الإسلامي، وموانئ دبي العالمية.<sup>1</sup>

### 1- ميناء بور تسودان: الجدول التالي يبين تكاليف مناولة حاوية باليورو:

الحاوية	وارد 20 قدم	وارد 40 قدم	صادر 20 قدم	صادر 40 قدم
التكلفة	81,7	122,56	81,7	122,56

المصدر: إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة 2013.

### 2- ميناء جدة الإسلامي: الجدول التالي يبين تكاليف مناولة حاوية باليورو:

الحاوية	وارد 20 قدم	وارد 40 قدم	صادر 20 قدم	صادر 40 قدم
التكلفة	76,5	102,03	76,5	102,03

المصدر: إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة 2013.

### 3- موانئ دبي العالمية: الجدول التالي يبين تكاليف مناولة حاوية باليورو:

الحاوية	وارد 20 قدم	وارد 40 قدم	صادر 20 قدم	صادر 40 قدم
معبأة	97,47	143,64	97,47	143,64
فارغة	48,45	66,12	48,45	66,12

المصدر: إعداد الباحثان من بيانات تعريفات موانئ الدراسة 2013.

1 - ميناء بور تسودان: هو أحد موانئ هيئة الموانئ البحرية السودانية، ويعتبر الميناء الرئيسي بها، ويتكون من شقين أساسيين هما الميناء الشمالي الذي يخدم سفن البضائع العامة، والميناء الجنوبي الذي يضم محطة الحاويات الصومعة، بالإضافة إلى الميناء الأخضر الذي يخدم سفن ناقلات السيارات وميناء الخير لتصدير المشتقات البترولية.

ميناء جدة الإسلامي: هو الميناء الرئيسي للمملكة العربية السعودية على الخليج العربي ويقع تقريبا في منتصف الساحل الشرقي، يعمل على استقبال سفن البضائع العامة وسفن الصب الجاف، وسفن الحاويات.

موانئ دبي العالمية: هي شركة متفرعة عن شركة دبي العالمية للذراع الاستثمارية الدولية لحكومة دبي أحد إمارات دولة الإمارات العربية المتحدة وثاني أثرى إمارتها بعد أبو ظبي، وتعتبر واحدة من أكبر مشغلي الموانئ في العالم، تأسست رسميا في 1999، متخصصة في مجال المواصلات البحرية والبرية والجوية والخدمات اللوجيستية المتعلقة بهذه القطاعات.

أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الإقتصادية، العدد 16 (2)، عمادة البحث العلمي، مصر، 2015، <http://journal.sustech.edu> ص.ص. 162-165،

2019/05/16

نلاحظ من خلال هذه الاحصائيات، أن كل من الموانئ الثلاثة محل الدراسة تعتمد أولاً على حجم الحاوية في تحديد تكلفة المناولة المينائية، كما أنه يوجد فرق بين تكلفة المناولة للحاوية الواردة عن تكلفة المناولة للحاوية الصادرة، أما فيما يخص موانئ دبي العالمية فإنها تأخذ أيضاً بعين الاعتبار إن كانت الحاوية معبأة أو فارغة.

تجدر الإشارة إلى أن مقال المناولة في حالة حدوث أضرار للبضائع أثناء عملية المناولة، فإنه يتحمل المسؤولية ويخضع لنفس أحكام المسؤولية التي يخضع لها الناقل البحري، هذا ما أكدت عليه المادة 916 ق.ب.ج.<sup>1</sup> والتي تم الإشارة إليها سابقاً، بالتالي فحالات عدم استحقاق أجرة المناولة لمقال المناولة، هي نفس الحالات التي لا يستحق فيها الناقل أجرة الحمولة البحرية المذكورة سالفاً.

يقوم مقال المناولة بتعويض المتعاقد معه، في حالة تجاوزه الآجال المتفق عليها للشحن والتفريغ، ويتم تحديد التعويض في عقد المناولة<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث

#### المصاريف الإضافية

لا تشمل تكاليف الملاحة البحرية فقط تكاليف شحن وتفريغ البضائع في ميناء القيام والوصول، بل يتم دفع تكاليف أخرى المسماة بالتكاليف المباشرة، والمتعلقة بحجم البضائع التي تنقلها السفينة أو بالرحلات التي تقوم بها، إذ تشمل كل من نفقات الوقود (أولاً)، ورسوم الموانئ (ثانياً) عند مكوث السفينة في الميناء للقيام بعملياتي الشحن والتفريغ، كما أن السفينة أثناء قيامها بالرحلة البحرية، تضطر إلى المرور في مناطق بحرية يستوجب عليها دفع رسوم، ومن بين هذه المناطق نجد القنوات البحرية، إذ تضطر السفينة إلى دفع رسوم عبور القنوات (ثالثاً) لاستكمال رحلتها البحرية والوصول إلى المكان المحدد.

1 - المادة 916 ق.ب.ج : " إذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقال المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقاً للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث الكتاب الثاني من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمنكورة أعلاه".

2 - أنظر المادة 2/917 ق.ب.ج.

## أولاً: نفقات الوقود:

تتوافق كمية استهلاك الوقود مع عدد أيام الرحلة البحرية ومع عدد أيام المكوث في الموانئ، وكذلك على نوعية السفينة ومدى قدرتها على الملاحة البحرية، إذ تقدر نسبة تكاليف الوقود بحوالي 25,6% من إجمالي التكاليف بالنسبة للأغلبية العظمى للسفن العابرة للمحيطات.<sup>1</sup>

تتأثر أسعار الوقود بمدى ارتفاع أسعار النفط، إذ هذا الأخير يمارس ضغط تصاعدي عليه، أي أن أسعار وقود السفن ترتفع بارتفاع أسعار النفط، وبما أن تكاليف الوقود تمثل ما يصل إلى 60% من تكاليف تشغيل السفينة، ومما لا شك فيه أن ارتفاع أسعار النفط سيزيد فاتورة تكاليف النقل التي يتحملها الشاحنين؛ ومن خلال الدراسة التي أجرتها الأونكتاد تبين مدى مرونة أجرة الحمولة البحرية إزاء تكاليف الوقود التي تتباين في سائر طرق النقل البحري وفئات التجارة.<sup>2</sup>

نظرا للعلاقة التناسبية بين أسعار الوقود وأجرة الحمولة البحرية، ومن أجل عدم استهلاك كمية معتبرة من الوقود لجأت إدارة التكاليف للتجارة الدولية إلى اتباع نظام الإبحار البطيء، إذ أصبح إجراء رئيسيا لخفض التكاليف والنقل من استهلاك وقود السفن والمساعدة في امتصاص السعة، من جراء ذلك قام الأسطول العالمي لسفن الحاويات، على تخفيض سرعة الإبحار بمتوسط بلغ 13% في عام 2011، على عدد من طرق التجارة الرئيسية، وظل يواصل تخفيض سرعة الإبحار من 24-25 عقدة إلى 21 عقدة (الإبحار البطيء) و 18 عقدة (الإبحار الشديد البطء) و 15 عقدة (الإبحار البالغ البطء).<sup>3</sup>

لا يعتبر من جهة أخرى الإبحار البطيء حلا مثاليا لخفض استهلاك الوقود، إذ يؤثر سلبيا على النقل البحري سواء من حيث المدة الضرورية لإتمام عملية النقل، إذ يتطلب مدة زمنية طويلة

1 - عمران قارون، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM-CNAN)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية فرع التخطيط، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1997/1996، ص. 95.

2 - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2011، ص. 31.

3 - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2012، ص. 31.

خاصة البلدان المتباعدة فيما بينها، كذلك التباطؤ في الإبحار يؤثر على نوعية البضاعة خاصة إذا كانت قابلة للتلف والتي تتطلب السرعة في نقلها.

أشارت دراسة الأونكتاد إلى هبوط أسعار الوقود بما في ذلك أسعار زيت وقود السفن، هبوطاً شديداً خلال النصف الثاني من عام 2014 فانخفضت بالتالي أجرة الحمولة البحرية من 600 دولاراً للطن في جويلية 2014 إلى 250 دولاراً في جانفي 2015.<sup>1</sup>

### ثانياً: رسوم ومصاريف الموانئ:

نجد أنواعاً عديدة من الرسوم التي تفرض على كل سفينة تستفيد من الخدمات المينائية، فتنوع حسب الخدمة المقدمة للسفينة لاستكمال مهامها.

أ-رسوم الميناء: تفرض على أساس الحمولة الصافية المسجلة للسفن فتزداد بزيادة حجم السفينة، محصلات هذه الرسوم تنفق على أعمال صيانة المرفأ، تطهير القنوات والممرات وعملية تنظيم الملاحة داخل المرفأ؛ كما يطلق على هذه الرسوم تسمية رسوم السفن.

ب-رسوم الرصيف: تفرض على أساس الحمولة الصافية للسفينة، وعلى أساس الفترة الزمنية التي تشغل فيها السفينة الرصيف، في بعض الأحيان تدمج مع رسوم الميناء.

ج-رسوم الإرساء: تفرض لتغطية تكاليف عمليات إرساء السفينة بوسائل الإرساء المستعملة بالميناء.

د-رسوم الإنارة: تفرض على السفن التي تستعمل الميناء ليلاً نظراً للخدمات التي تؤديها المنائر، أو نظير إنارة القنوات وتوفير الإضاءة الكافية للعبور.<sup>2</sup>

1 - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2015، ص. 68.

2 - عمران قارون، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM-CNAN)، المرجع السابق، ص. 98.

## ثالثا-رسوم عبور القنوات:

تحدد رسوم عبور القنوات من قبل إدارة القنوات بحسب حمولة البضائع وسعة القناة؛ من أبرز هذه القنوات نجد قناة السويس<sup>1</sup> وقناة بنما<sup>2</sup>.

يختص في تحديد رسوم قناة السويس قسم يسمى "القياس" تابع لإدارة التحركات بقناة السويس، إذ يصعد موظفو هذا القسم على متن السفينة، لقياس الفراغات داخلها لحساب ما يسمى بالحمولة الكلية للسفينة، ثم يتم إدخال بيانات السفينة ونوع البضاعة المحملة عليها والحمولة الكلية، وبعض المعاملات الفنية الأخرى إلى برنامج مخصص لحساب الرسوم، وهذه الأخيرة تحسب بعملة تسمى "وحدات السحب الخاصة" SDR، وحين يصدر كشف حساب رسوم السفينة بعملة SDR تقوم بعد ذلك كل سفينة بتحويلها إلى الدولار أو اليورو أو غيرها من العملات.<sup>3</sup>

بعد افتتاح توسعة قناة بنما، كانت سفينة "كوسكو شيبينج بنما" الصينية أول سفينة تجتاز الممر الملاحي متجهة من الأطلسي إلى الهادي، في رحلة تستغرق ثماني ساعات وسددت حينها رقما قياسيا من الرسوم الذي بلغ 575545 دولارا، وبعد ذلك صرحت إدارة قناة بنما بعد مضي أيام

1 - تعد قناة السويس ممر مائي اصطناعي بطول 193 كم يربط بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، يمر منها قرابة 15% من حجم التجارة في العالم، أما الرسوم التي تدفع لعبورها فقد صرح رئيس هيئة قناة السويس أن سفينة إنجليزية CMA CGM عبرت القناة بحمولة 180 ألف طن، بطول 400 متر وعرض 54 متر سددت 1,2 مليون دولار. جريدة الخليج أونلاين، 1,2 مليون دولار رسوم عبور سفينة شحن من قناة السويس، القاهرة، 2015/05/02، <http://alkhaleejonline.net> ، 2019/06/13.

2 - تعد قناة بنما حلقة وصل بالغة الأهمية في التجارة الدولية، ومرفقا رئيسيا يربط ساحل الولايات المتحدة الشرقي وموانئ الخليج بآسيا وأكرانيا وأمريكا النامية، إذ تقدم خدماتها لأكثر من 144 طريقا بحريا تربط 160 بلدا وتصل إلى نحو 1700 ميناء في العالم، وبلغت حالات العبور فيها 12862 حالة في عام 2012 منها 3331 حالة عبور قامت بها سفن حاويات، وعالجت القناة خلال السنة أكثر من 300 مليون طن من البضائع، ونظرا للنمو السريع في تدفقات التجارة الدولية مما أدى إلى اختناق شديد في طاقة القناة، شرع في تنفيذ مشروع توسيع رئيسي بغية توسيع طاقة القناة.

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2013، ص. 33.

3 - جريدة RT أسأل أكثر، عملية ذكية ... كيف تحسب رسوم عبور قناة السويس؟، مصر، 2019/04/26، <http://arabic.rt.com> ، 2019/06/13.

قليلة من افتتاح توسعة القناة، أن سفينة شحن يابانية المشغلة من طرف شركة "ميتسوي أو.أس.كيه لاينز"، دفعت رقما قياسيا جديدا لرسوم العبور تعد الأعلى على الإطلاق في تاريخ الممر المائي المقدر بـ 829468 دولارا، للعبور من المحيط الهادي إلى الأطلسي عبر مضيق أمريكا الوسطى.<sup>1</sup>

لهذا فالسفن التي تستعمل هذه القنوات، تدفع مبالغ كبيرة لتسديد أجرة الحمولة البحرية، وهذا ما يجعلها تتحمل خسائر كبيرة في تجارتها الدولية.

### المطلب الثالث

#### أنواع أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تعددت أنواع أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية، وذلك راجع إلى اختلاف حالات دفعها، فقد يشترط في بعض الحالات أن تدفع مهما كانت الأحوال أو أيا كانت الحوادث (الفرع الأول)، واختلاف مكان دفعها، فهناك نوع من أجرة الحمولة يطلق عليها تسمية متعلقة بمكان دفعها، مثلا أجرة تحت الرافعات وأجرة الرصيف، وبما أن هذه الأماكن موجودة في الميناء لذلك أطلقنا عليها تسمية أجرة الحمولة المدفوعة في الميناء (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى أنواع أخرى لكل منها خاصيتها (الفرع الثالث)، هذا ما يدفعنا إلى دراسة مختلف هذه الأنواع وتبيان أسباب تعددها.

### الفرع الأول

#### أجرة الحمولة البحرية مستحقة في كل الأحوال

يطلق عليها كذلك الأجرة المستحقة أيا كانت الحوادث، وتعود هذه التسمية إلى الشرط الذي يضعه المتعاقدون في عقد النقل البحري للبضائع، ألا وهو الأجرة تدفع كاملة أيا كانت الحوادث

1 - جريدة مصراوي، سفينة شحن تدفع رسوما قياسية لعبور قناة بنما بعد أيام من افتتاح التوسعة الجديدة، 2016/07/02، <http://masrawy.com>، 2019/06/13.

وأيا كان مصير البضاعة؛<sup>1</sup> ومقتضى هذا الشرط أن تستحق أجرة الحمولة البحرية، متى بدأ تنفيذ عقد النقل البحري، فلا تتأثر بأية حادثة تؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم وصولها لميناء التفريغ.<sup>2</sup>

لكن لا يسري هذا الشرط إذا كان هلاك البضاعة ناتج عن خطأ ارتكبه الناقل، ففي هذه الحالة يمكن للشاحن طلب فسخ العقد والتعويض، لكن إذا كان هلاك البضاعة يعود لخطأ ارتكبه الربان والبحارة فهذا لا يمنع الناقل من الاستفادة من هذا الشرط، لأنه معفى قانونياً من المسؤولية عن هذا الخطأ.<sup>3</sup> لأن الناقل لا يعد مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها طاقم السفينة.

فقد تعرض القانون اللبناني لهذا الشرط، في المادة 1/194 منه بشأن إيجار السفينة بالرحلة وأجازه، ولا وجود لأي إشكال في أن حكم هذه المادة ينطبق أيضاً على عقد النقل البحري، إذ في الواقع أن العقد يتركب من عمليتين قانونيتين، وهما نقل وتأمين على أجرة الحمولة البحرية، فالناقل يؤمن عليها لدى الشاحن نظير تخفيض مقدارها.<sup>4</sup>

لكن بالمقابل لم يشر المشرع الجزائري إلى هذا الشرط، سواء في عقود استئجار السفن أو في عقد النقل البحري، بل اكتفى بالقول إنه إذا حدث أي ضرر للبضاعة من جراء خطأ الناقل، فإن هذا الأخير لا يستحق أجرة الحمولة البحرية؛ بالمفهوم العكسي لهذه العبارة فإن المشرع الجزائري، لم يأخذ بمبدأ استحقاق أجرة الحمولة البحرية أياً كانت الحوادث.

1 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 219.

2 - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الاسكندرية، 1998، ص. 174.

3 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 220.

4 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص. 280.

## الفرع الثاني

## أجرة الحمولة البحرية المدفوعة في الميناء

ينقسم هذا النوع من أجرة الحمولة البحرية بدوره إلى ثلاثة أنواع أخرى، أولاً أجرة من الحافة إلى الحافة، ثانياً أجرة تحت الرافعات وثالثاً أجرة الرصيف، وهذه الأنواع من الأساليب المطبقة في تحديد أجرة الحمولة البحرية، إذ تعتبر كأداة رئيسية تستعمل عادة من قبل أعضاء المؤتمر الملاحي، والغرض من ذلك الدفاع على السوق الداخلي والتقليل من المنافسة الخارجية لشركات الملاحة البحرية غير الأعضاء في هذه المؤتمرات.

## أولاً-أجرة من الحافة إلى الحافة:

يتحمل تكاليف الشحن والتفريغ في هذا النوع من أجرة الحمولة البحرية المسؤول عن البضاعة، لكن نستثني منها مصاريف التستيف والتثبيت والرص على متن السفينة، إذ في هذا النوع من أجرة الحمولة البحرية لا يحتسب فيها رسوم تسوية البضائع، ومن جراء ذلك فعلى الشاحن أن يدفع مبلغ إضافي، لتغطية تكاليف نقل البضاعة من مخازن الناقل إلى أن تشحن على ظهر السفينة.

عند تفريغ البضاعة في هذه الحالة هناك ما يسمى بشرط FIOST

(free in and out, stowed and trimmed) ، الذي يعني أن تكاليف تثبيت وتستيف البضاعة تكون على عاتق الشاحن، أما فك البضاعة وتفريغها تكون على عاتق مستلم البضاعة، وفي مثل هذه الحالة لا يجوز إعفاء الناقل من المسؤولية الناشئة عن الضرر اللاحق بالبضاعة؛ إذ يتم فرض هذه التكاليف من طرف وكيل الشحن ووكيل الحمولة على صاحب البضاعة، وذلك مراعاة لنوع الأنكوتيرمز المعتمد عليه عند إبرام عقد البيع البحري.<sup>1</sup>

1- GRID Mona, Le Paiement du fret, op.cite, p. 21.

## ثانيا-أجرة تحت الرافعات:

تتضمن هذه الأجرة كل التكاليف اللازمة لإجراء عملية النقل البحري، بما فيها مصاريف المناولة، إلى غاية وسائل الرفع الخاصة بالسفينة، جميع هذه التكاليف يتحملها الشاحن في ميناء الشحن، أما تكاليف تستيف البضاعة على ظهر السفينة وكذلك تكاليف تفريغها في ميناء الوصول، تكون على عاتق مؤسسة النقل البحري، هذا في حالة الاعتماد على مؤسسة النقل لنقل البضاعة، أما إذا كان العكس فيتحملها إما الشاحن أو المرسل إليه، وذلك حسب نوعية العقد المبرم بينهما، أما المرسل إليه فيتحمل كل التكاليف الخاصة بنقل البضاعة، عند تفريغها تحت الرافعات إلى غاية مخازن الميناء وكذلك تكاليف التخزين.<sup>1</sup>

نستنتج مما سبق أنه سميت أجرة الحمولة البحرية بأجرة تحت الرافعات، هذا راجع لكون تحت الرافعات يعتبر الحد الفاصل بين بداية ونهاية التزامات كل طرف في عقد النقل البحري.

## ثالثا-أجرة الرصيف:

يدخل في تحديد هذه الأجرة كل التكاليف التي تتحملها شركة النقل البحري، من المخازن عند ميناء القيام إلى غاية المخازن عند ميناء الوصول، بما فيها تكاليف شحن البضاعة والربط والرص في السفينة وتكاليف التفريغ عند الوصول؛<sup>2</sup> لهذا سميت بأجرة الرصيف والذي يقابلها باللغة الفرنسية le fret quai/quai، وفيما يخص الشاحن والمرسل إليه فلا يتحملان إلا تكاليف التخزين عند الاقتضاء؛ وهذه الأجرة تعتبر الأجرة الأكثر صفاء مقارنة بسابقاتها لأنها تحسب من مجموع العمليات اللازمة لنقل البضاعة من مخازن ميناء الشحن إلى مخازن ميناء التفريغ.<sup>3</sup>

1 - عبد الحميد جواوي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني تطبيق على حالة استيراد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، مذكرة لنيل درجة ماجستير في الاقتصاد، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1995/1994، ص.70.

2 - المرجع نفسه، ص.70.

3- GRID Mona, Le Paiement de fret, op.cite, p.20.

### الفرع الثالث

#### أنواع أخرى لأجرة الحمولة البحرية

توجد إلى جانب أنواع أجرة الحمولة البحرية المذكورة سابقا، أنواع أخرى تختلف تسميتها باختلاف الحالات التي أوجبت دفعها، إذ أولا هناك ما نسميه بأجرة الحمولة الضائعة، وثانيا أجرة الحمولة الإضافية وثالثا أجرة الحمولة القيمة.

#### أولا-أجرة الحمولة البحرية الضائعة:

نقصد بأجرة الحمولة البحرية الضائعة، الأجرة المقررة دفعها لشحن حمولة معينة، لكن هذه الأخيرة شحن جزء منها فقط<sup>1</sup>، بالتالي فالأجرة المدفوعة للجزء غير المشحون تعتبر أجرة ضائعة.

كما تعتبر الأجرة المدفوعة للمؤجر، رغم كون السفينة غير صالحة للاستعمال التجاري أجرة ضائعة، لكن يجب أن يكون العطل ناشئ من فعل المستأجر أو أن توقف السفينة لا يتجاوز 24 ساعة، وهذا بالمفهوم المخالف للمادة 710 ق.ب.ج، بالإضافة إلى هذا فإن أجرة الحمولة البحرية المدفوعة للناقل، عن البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، هي أيضا تعتبر أجرة الحمولة البحرية الضائعة.

#### ثانيا-أجرة الحمولة البحرية الإضافية:

تتمثل أجرة الحمولة الإضافية، في تلك الأجرة المدفوعة عن المدة الإضافية للمدة المقررة لاستئجار السفينة، فالمدة الإضافية تسمى بالميعاد الإضافي للشحن والتفريغ المتفق عليه في عقد إيجار السفينة، وتحسب بأيام وساعات متتابعة.

إذا لم يتم تحديد أجرة المدة الإضافية في عقد إيجار السفينة، ولم يتم ذكر ذلك فتحسب على أساس حمولة السفينة ومعدل الأجرة المدرجة في عقد إيجار السفينة، في حالة عدم اكتمال عملية

1 - ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص. 36.

التحميل عند انقضاء المدة الإضافية، يحق للمؤجر فسخ العقد وإرسال السفينة بحمولة ناقصة مع احتفاظه بالأجرة الكاملة، لكن لا يحق له ذلك إذا منح عقد إيجار السفينة مهلة إضافية ثانية للمستأجر.

فإذا لم يحدث أي اتفاق بين الأطراف بخصوص هذه المدة الإضافية الثانية، فتحسب أجرتها بزيادة 50% من معدل أجرة المدة الإضافية، كما نجد أيضا في عقد استئجار السفينة لمدة معينة أن المادة 712 ق.ب.ج، تلزم المستأجر بدفع على المدة الإضافية أجرة حمولة بحرية مضاعفة عن الأجرة المذكورة في العقد، إلا إذا كانت المدة الإضافية عرضية لا تزيد عن 10/1 من مدة العقد.<sup>1</sup>

### ثالثا-أجرة المسافة:

عند قيام الناقل أو المستأجر بتنفيذ عقد النقل أو عقد استئجار السفينة، فإنه يتقيد بالمسافة المتفق عليها قطعها والمنصوص عليها في العقد، لكن في بعض الأحيان لا يتقيد بذلك بسبب ظروف تجعله يقطع مسافة إضافية عن المقرر بها في العقد، وهذا ما يدفع الشاحن أو المستأجر إلى دفع أجرة إضافية، عن الأجرة المتفق دفعها والمسماة أجرة المسافة.

فمن مضمون المادة 676 ق.ب.ج المتعلقة باستئجار السفينة على أساس الرحلة، فإنه إذا لم تستطع السفينة الوصول إلى اتجاهها، بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة، فإنه يحق للربان أن يقودها إلى ميناء أقرب وآمن، وبذلك يلتزم المستأجر بدفع أجرة المسافة.

1 - راجع المواد من 663 إلى 666 ق.ب.ج.

نجد حالة أخرى أين يتم دفع أجرة المسافة، وهي حالة توقف الرحلة بسبب عطب في السفينة يمنع من استمرارها، فهنا يحق للمؤجر أن يطالب المستأجر بدفع أجرة المسافة، لكن شرط أن يكون العطب ليس من خطأ ينتسب إلى المؤجر.<sup>1</sup>

بالمفهوم المخالف للفقرة الثانية من المادة 781 ق.ب.ج.<sup>2</sup>، فإنه إذا اكتسى المانع الذي أدى إلى عدم إفراغ البضائع في مكان الوصول المتفق عليه طابع القوة القاهرة، فإن الناقل يستحق أجرة المسافة، إذ في حالة استرجاع بضائع مفقودة جراء عمل منسوب إلى الشاحن فإن الناقل يستحق أجرة المسافة.<sup>3</sup>

#### رابعاً-أجرة الحمولة البحرية القيمة:

يقصد بأجرة الحمولة القيمة، تلك الأجرة المحسوبة بنسبة معينة، أي حسب قيمة البضاعة المنقولة؛ حيث أنها تكون عالية أو مرتفعة كثيراً بالنسبة للمنتجات مقارنة بالسلع المصنعة، إذ تعتبر عقبة أمام التجارة الدولية لأنها تختلف تبعاً لنوعية البضاعة،<sup>4</sup> لأنه يتم تحديدها بالاعتماد على نوعية البضاعة، مهما كانت طريقة نقلها سواء بواسطة الحاويات أو عن طريق النقل العادي.

وبهذا يمكن القول إننا تطرقنا إلى جميع النقاط، التي يشمل عليها الإطار القانوني لأجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية، ولكن لا ننسى أن الرحلة البحرية معرضة دائماً للحوادث البحرية، فما مدى تأثير هذه الأخيرة على أجرة الحمولة البحرية؟ وماهي ضمانات الوفاء بها؟

1 - أنظر المادة 677 ق.ب.ج.

2 - المادة 2/781 ق.ب.ج: "وتكون مصاريف ارسالها ثانية على عاتق الناقل إلا في الحالات التي يكون فيها الامتناع عن افراغ البضائع في مكان الوصول يكتسي طابع القوة القاهرة."

3 - أنظر المادة 799 ق.ب.ج.

4 -HUMMELS David, coûts de transport et échanges : tendances structurelles, transport et commerce international, rapport de la cents trentièmes tables rondes d'économie des transports, centre de recherches sur les transports, Paris, 21-22 octobre 2004, p.13.

## الفصل الثاني

### العوامل البحرية المؤثرة على أجرة الحمولة البحرية وضمانات الوفاء بها

يتسم عالم الملاحة البحرية بالشساعة كالبينة البحرية، ونظرا لقسوة هذه الأخيرة فتتعدد المخاطر التي تحدث فيها، التي يطلق عليها الحوادث البحرية، الناتجة إما عن الظروف الطبيعية كالقوة القاهرة، أو يتسبب بها الإنسان مثلا القرصنة البحرية.

ولكون أن التجارة البحرية هي جزء أساسي أو محوري في الملاحة البحرية، بالتالي فهي بدورها عرضة لهذه الظروف أو الحوادث البحرية.

تتعرض البضاعة المنقولة بحرا إثر الحوادث البحرية، للهلاك أو التلف أو التأخر في وصولها إلى المكان في الوقت المحدد، والجدير بالذكر أن عند تعرض البضاعة للهلاك أو التلف جراء الحوادث البحرية، فهذا يؤثر تلقائيا في أجرة الحمولة البحرية إما بالنقص أو الانقضاء، لكن في بعض الحالات يمكن أن تحتفظ بقيمتها رغم عدم إتمام عملية النقل البحري وفقا للشروط المتفق عليها، وبهذا تعد الحوادث البحرية من بين العوامل المؤثرة على أجرة الحمولة البحرية.

عند وقوع حادث بحري أدى إلى تحطم السفينة أو هلاك البضاعة، بالتالي يتم إنقاذ ما يمكن إنقاذه عن طريق ما يسمى بعمليات الإنقاذ، والتي بدورها لها تأثير على أجرة الحمولة البحرية، إذ تعد كذلك من بين العوامل المؤثرة على أجرة الحمولة البحرية (المبحث الأول).

قد تتم عملية نقل البضائع بحرا دون مواجهة أي عوائق، تحول دون وصولها إلى المكان المحدد في العقد أو المتفق عليه بين أطراف العقد، لكن قد يظهر مشكل في استحقاق أجرة الحمولة البحرية، وهو عدم امتثال المرسل إليه إلى ميناء الوصول لاستلام البضاعة ودفع أجرة الحمولة البحرية، إذا كان الاتفاق ينص على ذلك، بهذا الفعل السلبي للمرسل إليه فإن الناقل

البحري معرض لعدم استيفاءه لأجرة الحمولة البحرية، لكن لحماية الناقل من مثل هذه التصرفات، فقد كرس القانون البحري ضمانات لاستيفاء أجرة الحمولة البحرية، المتمثلة في كل من حق الحبس وحق الامتياز (المبحث الثاني).

### المبحث الأول

## العوامل البحرية المؤثرة على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تعتبر الملاحة البحرية من أهم ضروب النشاط الاقتصادي، التي يسعى من ورائها تحقيق الربح، ومن أبرز نشاطات الملاحة البحرية هي التجارة البحرية، التي تتم عن طريق الاستغلال التجاري للسفينة، الذي ينعقد إما بواسطة عقد النقل البحري للبضائع أو عقد استئجار السفينة، وذلك حسب إرادة طرفي العقد المتفق إبرامه.

تعد السفينة محور الملاحة البحرية، ولكون لما تمتاز به البيئة البحرية من اضطرابات وعدم الاستقرار، فإن الرحلة البحرية معرضة لمخاطر كثيرة، قد تكون سببا في إلحاق الضرر بالسفينة وحمولتها، ومما لا شك فيه أن الحوادث البحرية من أهم المشاكل، التي تهدد النقل البحري بصفة عامة.

إذ الحوادث البحرية هي من العوامل، التي تؤثر على الاستغلال التجاري للسفينة بصفة عامة وعلى أجرة الحمولة البحرية بصفة خاصة (المطلب الأول)، وبطبيعة الحال عند تعرض السفينة أثناء أداؤها للملاحة البحرية لحدث بحري، تتجم عنه خسائر المتمثلة في هلاك البضاعة المحملة على متنها أو السفينة بحد ذاتها، فيتم تدارك هذه الخسائر بإنقاذ ما يمكن إنقاذه، ذلك بالاعتماد على عمليات الإنقاذ، التي بدورها تعد أيضا من العوامل المؤثرة على أجرة الحمولة البحرية (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### أثار الحوادث البحرية على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تتمثل الحوادث البحرية إما بفعل الطبيعة، والمسماة في القانون البحري والقوانين الدولية بالقوة القاهرة (الفرع الأول)، أو تنتج عن أخطاء يرتكبها أحد أطراف عقد الاستغلال التجاري للسفينة، التي أطلقنا عليها تسمية الخطأ الشخصي (الفرع الثاني)، أو بتدخل طرف ثالث خارج عن العلاقة العقدية، ليس لديه أي علاقة بالرحلة البحرية، ويؤثر سلباً على الرحلة البحرية والمتمثل في القرصنة البحرية (الفرع الثالث)، جميع هذه الحوادث المذكورة تؤثر بشكل سلبي على التجارة البحرية بصفة عامة وعلى أجرة الحمولة البحرية بصفة خاصة وذلك إما بالنقص أو الانقضاء.

## الفرع الأول

### أثار القوة القاهرة على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تتمثل القوة القاهرة في كل حادث طبيعي خارج عن إرادة الإنسان، لا يمكن توقعه ولا تداركه، كالزلازل والفيضانات، أي الكوارث الطبيعية بصفة عامة، إذ تعد في القانون والاقتصاد إحدى بنود العقد، التي تعفي كلا الطرفين من المسؤولية العقدية، لم يتم تعريف القوة القاهرة سواء في القوانين الداخلية أو الدولية، بل اكتفت بذكرها كسبب أجنبي عن العلاقة العقدية يعفي كلا الطرفين من التزاماتهما؛ في حين أنه في اتفاقية بروكسل 1924 لم تستعمل مصطلح "القوة القاهرة" إنما استعملت مصطلح «acte de dieu» عوضاً عن المصطلح

« Force majeure »<sup>1</sup>

1 - L'article IV 2(d) : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant : d)- d'un acte de dieu. ».

المصطلحات المستعملة في اتفاقية بروكسل 1924، تمنع في كثير من الحالات المفهوم العام والموحد للنصوص الدولية، بموجب ما نصت عليه اتفاقية بروكسل 1924، نستشف أنه في حالة حدوث أي ضرر كان سببه الوحيد هو «l'acte de dieu»، فإن الناقل لا يعد مسؤولاً عن ذلك أي تنتفي مسؤوليته.

لكن يطرح الاشكال في حالة تسبب كل من «acte de dieu» واهمال الناقل بالضرر في نفس الوقت، ففي هذا الصدد ظهرت عدة آراء، والرأي الأكثر تداولاً يؤكد أن القاعدة العامة، حتى إذا أثبت وجود اهمال الناقل فإن «acte de dieu» هو السبب الوحيد الذي تسبب بالضرر، في المقابل ذهب الرأي الثاني إلى اعتبار الناقل مسؤولاً على أغلبية الضرر، هذا راجع لعدم بذله للعناية المناسبة لجبر الضرر، مثلاً الناقل الذي يتلقى رسالة تحذير من سفينة أخرى على وجود عاصفة في منطقة ابحاره، لكنه تغاضى عن ذلك، فبطبيعة الحال سوف يتحمل المسؤولية عن الضرر الناتج عن ذلك.<sup>1</sup>

إذ تعتبر القوة القاهرة من بين الأسباب التي تؤدي إلى فسخ العقد، سواء كنا في عقد استئجار السفينة أو في عقد النقل البحري للبضائع دون تعويض أي طرف، فهذا ما نص عليه المشرع الجزائري بصريح العبارة في المادتين 689/د والمادة 740 ق.ب.ج.<sup>2</sup>

1 - ADIL Hind, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance : un échec ? thèse présentée en vue de l'obtention du grade de doctorat en droit, option droite des affaires, faculté de droit, université Montréal, Canada, 2009. p.p. 133-134.

2- المادة 689/د ق.ب.ج : "يفسخ عقد إيجار السفينة بدون تعويض الأطراف قبل ذهاب السفينة وبدون أن يكون هناك خطأ من أحد الأطراف إذا تبين: ... د/ إذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلاً ..."، المادة 740 ق.ب.ج: يفسخ عقد النقل إذا وقع بناء على حالة القوة القاهرة ما يمنع مغادرة السفينة بالنقل أو يؤخر قيامها به، بحيث يستحيل القيام بالنقل في الوقت اللازم بالنسبة للشاحن ودون خطر بالنسبة للناقل في الالتزام بمسؤوليته وفي هذه الحالة يفسخ العقد دون ضرر بالنسبة لطرفي العقد."

لكن استثناء عن عقد النقل البحري للبضائع، ففي عقد استئجار السفينة عند وقوع القوة القاهرة تحول دون قيام السفينة بالرحلة، يقوم المستأجر بدفع أجرة الحمولة للمسافة ويتحمل مصاريف التفريغ، أما إذا توقفت السفينة عن الرحلة البحرية جراء القوة القاهرة مؤقتاً، ويتم زوالها خلال مدة معينة دون إلحاق الضرر بمصالح الأطراف، يبقى عقد الاستئجار ساري المفعول ولا يدفع تعويض عن التأخير العرضي الحاصل، إلا إذا كان هذا التوقف غير عرضي تعدى مدة 24 ساعة فيتم إيقاف دفع أجرة الحمولة خلال مدة توقف السفينة، إلى حين جبر الضرر وقدرة السفينة على مواصلة الرحلة البحرية.<sup>1</sup>

وإذا تعذر على السفينة الوصول إلى الميناء، الذي حدد في عقد إيجار السفينة بالرحلة ذهاباً وإياباً بسبب قوة القاهرة، فلا يتوجب على الشاحن إلا أجرة الذهاب من الرحلة؛<sup>2</sup> أما إذا غرقت السفينة أو أصبحت غير صالحة للملاحة البحرية ولا للتصليح، في مثل هذه الحالة تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي حصلت فيه الكارثة، التي تسببت في غرق أو عطل السفينة، وإذا فقدت السفينة بسبب ذلك تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي وصلت فيه المعلومة الأخيرة عن السفينة.<sup>3</sup>

فإذا تعذر على الناقل تنفيذ التزاماته في عقد النقل البحري للبضائع، نتيجة لقوة القاهرة أدت إلى هلاك البضاعة، انقضى بذلك دين أجرة الحمولة البحرية،<sup>4</sup> وهو ما أكد عليه المشرع الجزائري في المادة 798 ق.ب.ج كما يلي: "لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة جراء الأخطار البحرية ..."، فإذا تم دفع جزء من أجرة الحمولة وجب رده، وإذا هلكت البضاعة

1 - أنظر المواد التالية: 2/690 و 691 و 734 ق.ب.ج.

2 - إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 156.

3 - أنظر المادة 721 ق.ب.ج.

4 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2011، ص. 391.

جزئياً بفعل القوة القاهرة فتتقضي أجرة الحمولة بمقدار الجزء الهالك من البضاعة، لكن يستثنى من هذه القاعدة استثناءين هما:

- تستحق أجرة الحمولة البحرية عن البضاعة التي تلقى في البحر من أجل السلامة العامة، لأن الشاحن سيتحصل على تعويض بقدر البضاعة الملقاة حسب قيمتها في ميناء التفريغ، بالتالي يلتزم الشاحن بدفع أجرة الحمولة للناقل البحري.

- كما تستحق أيضاً أجرة الحمولة البحرية عن البضائع، التي يضطر الربان إلى بيعها للحصول على المؤن أو إصلاح السفينة المتضرر من القوة القاهرة.

في حالة تعرض البضاعة للتلف بسبب القوة القاهرة، وتم إيصالها إلى ميناء الوصول فعلى الشاحن القيام بدفع أجرة الحمولة البحرية كاملة للناقل البحري، لأن هذا الأخير قد قام بالتزامه بالنقل تنفيذاً كاملاً<sup>1</sup>، ولأن من التزامات الناقل هو تحقيق نتيجة والمتمثلة في إيصال البضاعة إلى ميناء الوصول.

تجدر بنا الإشارة إلى أحكام أجرة الحمولة البحرية في عقد بلتيم Baltim، الذي يعتبر إحدى نماذج العقود الزمنية، التي وضعتها المنظمات البحرية والتي أطلق عليها تسمية بلتيم 1939، إذ هي من بين النماذج الشائعة في الإيجار الزمني؛ إذ يقضي هذا العقد أنه في حالة هلاك السفينة أو فقدانها توقف أجرة الحمولة البحرية من التاريخ الذي فقدت فيه، وإذا لم يتم تحديد تاريخ الفقد استحق نصف أجرة الحمولة البحرية من تاريخ آخر إخطار من السفينة حتى التاريخ المقرر لتصل فيه إلى ميناء الوصول، وأي أجرة دفعت مقدماً تسوى طبقاً لذلك.

كما نصت في بندها 11 (أ)، أنه في حالة وقوع أي حادث يتسبب في منع السفينة من أداء الرحلة البحرية أو يعرقلها ويستمر لمدة تتجاوز 24 ساعة، فلا تدفع أجرة الحمولة البحرية

1 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2011، ص.ص. 391-392.

على المدة التي توقفت فيها السفينة عن الملاحة البحرية، وأي أجرة دفعت مقدما يتم تسويتها طبقا لذلك.

قد عرض نزاع على غرفة باريس للتحكيم البحري المتعلق بتطبيق البند 11 (أ) من عقد بلتيم، إذ أضافا الطرفان حالة إضراب الطاقم كحالة لوقف دفع أجرة الحمولة البحرية، على الرغم من أن الغرفة حثت على تطبيق القانون الفرنسي، باعتباره قانون علم السفينة إلا أنها لم تطبق المادة 24 من المرسوم الفرنسي واعتبرتها مكملة لإرادة الطرفين، واعتبرت البند 11(أ) هو الذي يربط الطرفين، وكون أن الطرفين أضافا شرط إضراب الطاقم كحالة من حالات التوقف عن دفع أجرة الحمولة البحرية، فقد انتهت الغرفة إلى أن دفع أجرة الحمولة يتوقف خلال مدة الإضراب.<sup>1</sup>

نستنتج مما سبق أن القوة القاهرة تؤثر على أجرة الحمولة البحرية إما بالنقص أو الانقضاء أو عدم الدفع، وذلك حسب جسامه الضرر الذي لحق بالبضاعة المراد نقلها.

### الفرع الثاني

#### أثار الخطأ الشخصي على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

يتمثل الخطأ الشخصي في كل خطأ يرتكبه أحد أطراف العقد، إما المستأجر (أولا) أو المؤجر (ثانيا) إذا كنا بصدد عقد استئجار السفينة، أو الشاحن (ثالثا) أو الناقل (رابعا) أو المرسل إليه (خامسا) إذا كنا في عقد النقل البحري للبضائع، فإما هذا الخطأ يسبب ضرر للبضاعة المنقولة أو للسفينة بحد ذاتها، مما يؤثر ذلك مباشرة بقيمة أجرة الحمولة البحرية.

1 - أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 78 و ص.ص. 99-100.

## أولاً- آثار خطأ المستأجر على أجرة الحمولة البحرية:

لا يسأل المستأجر عما قد يصيب السفينة، نتيجة أخطاء الربان والبجارة لأنهم تابعون للمؤجر، إنما يسأل عما يصيب السفينة نتيجة خطئه أو نائبه أو بسبب البضائع التي تشحن على خلاف شروط المشاركة.<sup>1</sup>

إذا تأخر المستأجر في رد السفينة إلى المؤجر بسبب المستأجر نفسه، فإنه يلتزم بدفع تعويض يعادل أجرة الحمولة البحرية، إذا كان التأخير لا يتجاوز 15 يوماً، أما إذا تجاوز هذه المدة فيقوم بدفع ما يعادل أجرة الحمولة البحرية عن 15 يوماً الأولى، ويدفع لكل يوم يزيد عن هذه المدة ما يعادل مثلي أجرة الحمولة البحرية اليومية، لأنه يترتب عن هذا التأخير عجز المؤجر عن تسليم السفينة لمستأجر جديد، مما يسبب ذلك ضرار للمؤجر، وإذا أثبت المؤجر أن الضرر الذي لحق به يفوق المبالغ المنصوص عليها في القانون، وجب على المستأجر تعويضه تعويضاً كاملاً.<sup>2</sup>

فيما يخص المشرع الجزائري نلاحظ أنه سوى بين أنواع عقود استئجار السفينة، إذ أي خطأ يرتكب من طرف المستأجر ويسبب ضرر للمؤجر، يستوجب عليه دفع أجرة الحمولة البحرية كاملة للمؤجر، مثلاً في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، إذا لم يقيم المستأجر بإتمام التحميل بعد انقضاء المهلة الإضافية، يجوز للمؤجر فسخ العقد أو إرسال السفينة بحمولة ناقصة مع احتفاظه بكامل أجرة الحمولة البحرية.

كذلك إذا قام المستأجر بتفريغ البضاعة قبل الوصول إلى المكان المتفق عليه في العقد، فيترتب عليه دفع أجرة الحمولة البحرية كاملة، كما هي مشروطة في العقد، كما أن إذا قام

1 - أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 102.

2 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 180-181.

المستأجر بفسخ العقد قبل البدء بالتحميل، فيترتب عن ذلك تعويض الضرر اللاحق بالمؤجر والمقدر بدفع كامل أجرة الحمولة البحرية المتفق عليها.<sup>1</sup>

وإذا توقفت السفينة وعدم قدرتها على مواصلة الرحلة في عقد استئجار السفينة لمدة معينة، ذلك راجع لإهمال المستأجر، فيجب عليه جبر الضرر اللاحق بالمؤجر بدفع أجرة الحمولة البحرية عن كامل المدة التي توقفت فيها السفينة.<sup>2</sup>

### ثانياً- آثار خطأ المؤجر على أجرة الحمولة البحرية:

يكون المؤجر مسؤول عن التقصير بالتزامه نحو المستأجر، بالتالي ملزم بتعويض جميع النتائج المباشرة عن تقصيره وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية، فلو ترتب على عدم صلاحية السفينة للملاحة ضرر بشحنة المستأجر التزم المؤجر بالتعويض،<sup>3</sup> نقصد بصلاحية السفينة للملاحة أن تكون صالحة للاستغلال المحدد في عقد الاستئجار، أي تكون مهيأة للغرض الذي استؤجرت لأجله.

يكون المؤجر مسؤول في عقد استئجار السفينة للرحلة، عن سلامة البضائع التي تشحن داخل العنابر، فأى فقد يحدث للبضاعة حتى ولو تم ذلك بمعرفة عمال المستأجر، من منطلق أن الإدارة التجارية هي من مسؤولية المؤجر، بالتالي إذا تلفت البضاعة فالمؤجر لا يستحق أجرة الحمولة البحرية، وذلك وفقاً لما نصت عليه المادة 194 ق.ت.ب.م: "لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التي شحنتها المستأجر في السفينة..."<sup>4</sup>

1 - أنظر المواد 665، 668، 678، 692 ق.ب.ج.

2 - أنظر المادة 707 ق.ب.ج.

3 - صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم والتقاضى والمرافعات في المملكة الأردنية الهاشمية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996، ص. 191.

4 - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، المرجع السابق، ص. 103.

إذ سار المشرع الجزائري في نفس هذا المسار، أي إذا قصر المؤجر في التزاماته المنصوص عليها في عقد استئجار السفينة بنوعيه، فيترتب عن ذلك إما التخفيض في أجرة الحمولة البحرية أو عدم استحقاقها، وذلك حسب جسامة الخطأ المرتكب من طرفه.

بالنسبة لعقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، في حالة عدم وضع المؤجر تحت تصرف المستأجر أمكنة السفينة المتفق عليها في مضمون العقد، يترتب عن ذلك تخفيض مناسب لأجرة الحمولة البحرية حسب عدد الأمكنة التي لم توضع تحت تصرف المستأجر، إضافة إلى ذلك يقوم بتعويض الضرر اللاحق بالمستأجر، أما في حالة توقف السفينة لمدة معقولة يحق للمستأجر سحب البضاعة من السفينة، ولا يمكن للمؤجر طلب حقه في أجرة الحمولة البحرية، ما عدى أجرة المسافة المقطوعة إلى غاية توقف السفينة عن الرحلة، إلا إذا كان سبب توقف السفينة منسوب إلى المؤجر.<sup>1</sup>

ويكون المؤجر في عقد استئجار السفينة لمدة معينة مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا قصر في أداء واجباته، كما يكون مسؤول عن كل ضرر يحدث من جراء التأخير المنسوب إليه أو عدم إمكان تصليحها، لكن المشرع في هذا الوضع لم يحدد نسبة التعويض الواجب على المؤجر لجبر الضرر، بالتالي سيتعرض لفقدان أجرة الحمولة البحرية أو التخفيض من قيمتها وذلك تناسبا مع الضرر المترتب عن التخلف بالتزاماته.

وعلى غرار ذلك ففي عدم صلاحية السفينة تجارياً، المؤجر لا يستحق أجرة الحمولة البحرية، إلا إذا أثبت عدم مسؤوليته عن ذلك أو التوقف لا يتعدى 24 ساعة، وفي حالة مخالفة لما سبق ذكره، إذا رفض المؤجر القيام بالرحلة التي يتخللها خطر غير متوقع عند إبرام العقد الذي قد يهدد سلامة السفينة، فيستطيع المستأجر فسخ العقد وطلب رد أجرة الحمولة البحرية.<sup>2</sup>

1 - أنظر المواد 671 و677 ق.ب.ج.

2 - أنظر المواد 698، 710، 714، و719 ق.ب.ج.

## ثالثا-أثار خطأ الشاحن على أجرة الحمولة البحرية:

لقد عرف الشاحن في أغلب الاتفاقيات الدولية الخاصة بالاستغلال التجاري للسفينة، على أنه ذلك الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل، بالتالي فتنشأ بينهما مجموعة من الالتزامات بمقتضى عقد النقل، ومن أبرزها التزام الشاحن بدفع أجرة الحمولة البحرية للناقل، لكن في بعض الأحيان قد يقصر الشاحن في أداء التزاماته التعاقدية اتجاه الناقل، فهل يؤثر ذلك في دفع أجرة الحمولة البحرية؟

نص كل من قواعد روتردام 2008 في مادتها 30 فقرة أولى، والمشرع الجزائري في المادة 779 ق.ب.ج، على أن الشاحن يعد مسؤولاً عن الأخطاء المرتكبة من طرفه أو أحد نائبيه، التي تلحق ضرراً إما بالسفينة أو بالبضاعة، فيستنتج من هذا أن الناقل لا يفقد حقه في أجرة الحمولة البحرية رغم الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة.

يعد من بين التزامات الشاحن اتجاه الناقل تسليم البضاعة في المكان والزمان المتفق عليه، وإذا تخلف الشاحن عن الالتزام، حسب العرف السائد في ميناء الشحن يلتزم بتعويض الناقل الذي لا يتجاوز مقدار أجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

عند قيام الشاحن بفعل يؤدي إلى عرقلة عملية النقل نتيجة لإهماله أو لتقصيره في أداء التزاماته، فتجيز له المادة 2/106 ق.ب.م التنازل عن العقد، بشرط دفع نصف أجرة الحمولة البحرية، ونصف غيرها من المنافع المتفق عليها للناقل، إلا أن المحاكم المتخصصة في دعاوى عقود النقل تقدر التعويض بكامل أجرة الحمولة البحرية.<sup>2</sup>

1 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، المرجع السابق، ص. 56.

2 - سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 62.

حسب ما نص عليه المشرع المصري في المادة 3/219 ق.ب.م، أن الشاحن لا يبرأ من دفع أجرة الحمولة البحرية ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أثناء السفر.<sup>1</sup> وعليه فإذا فقدت البضائع جراء عمل منسوب إلى الشاحن، فالناقل البحري يستحق أجرة الحمولة البحرية كاملة، هذا بالمفهوم المخالف لنص المادة 798 ق.ب.ج.<sup>2</sup>.

إذا صرح الشاحن تصريحاً كاذباً بخصوص المعلومات المتعلقة بنوعية البضاعة أو قيمتها في وثيقة الشحن، وتسبب ذلك ضرراً للبضاعة، تنفى مسؤولية الناقل -هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 810 ق.ب.ج- بالتالي يتحمل الشاحن هذا الضرر بدفع أجرة الحمولة البحرية كاملة للناقل، لأن هذا الأخير لم يقصر في التزاماته التعاقدية.

كما أنه في حالة تصريح الشاحن ببيانات خاطئة والمتعلقة بوزن وحجم البضاعة، لكي يستفيد من تخفيض في قيمة أجرة الحمولة البحرية، وإذا اكتشف الناقل البحري ذلك فتطبق عقوبة صارمة على الشاحن، إذ يمكن أن ترفع عليه دعوى تسوية أجرة الحمولة البحرية *redressement du action en fret*، ولتقادي مثل هذه التصريحات الكاذبة يقوم الناقل بإدراج شروط في وثيقة الشحن تتمثل في:

- إلزام الشاحن بدفع ضعف أجرة الحمولة البحرية أو في حدود ثلاث مرات قيمتها في حالة عدم صحة بيانات المتعلقة بالبضاعة.
- ترد أجرة الحمولة البحرية إلى أصلها، مع إضافة مبلغ جزافي يتراوح ما بين 25% و 50% من أجرة الحمولة كجزاء.<sup>3</sup>

1 - عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، المرجع السابق، ص. 57.

2 - المادة 798 ق.ب.ج: "لا تستحق أي أجرة حمولة عن البضائع المفقودة من جراء الأخطار البحرية إلا إذا فقدت من جراء عيب ذاتي للحزم الفاسد أو من جراء عمل منسوب للشاحن."

3 - سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 83.

بصفة عامة فأي خطأ منسوب إلى الشاحن يسبب ضررا للبضاعة، يترتب عليه دفع أجرة الحمولة البحرية كاملة إلى الناقل، ذلك وفقا لما نص عليه القانون الفرنسي في المادة 43 من المرسوم رقم 66-1078 على إلزامية تقديم الشاحن تعويضا بقدر الضرر اللاحق بالناقل، يساوي مقدار أجرة الحمولة البحرية المتفق عليها كحد أقصى، ويكون التقدير بموجب شرط جزائي مدرج في وثيقة الشحن أو مقدرًا من طرف القاضي.<sup>1</sup>

#### رابعا- آثار خطأ الناقل على أجرة الحمولة البحرية:

يستحق الناقل البحري أجرة الحمولة البحرية، مقابل تقديم خدمة النقل للشاحن، بالتالي لا يثور أدنى شك حول استحقاق أجرة الحمولة البحرية، في حالة تنفيذ الناقل لالتزامه على أكمل وجه ووصول البضائع كاملة، وسليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه، ولكن تتعرض الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة، وقد يترتب عليها تعرض البضائع المنقولة للضرر مما يؤثر على استحقاق أجرة الحمولة البحرية.<sup>2</sup>

يسأل الناقل البحري عن هلاك البضاعة وتلفها وعن التأخير في تسليم البضائع، والهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً، وتثبت بكل طرق الإثبات، ويقع على الناقل إثبات قيامه بتسليم البضائع لحامل سند الشحن، وإذا تأخر التسليم لمدة 60 يوماً عن التاريخ الذي يجب أن يتم فيه، فإن البضائع تعد في حكم البضائع الهالكة.<sup>3</sup>

1 - سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 74.

2 - هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص. 264.

3 - عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، المرجع السابق، ص.

وإذا لم يتم الناقل بإتمام عملية النقل البحري بسبب خطأ يعود إليه، فلا يحق له طلب أجرة الحمولة البحرية، وللشاحن أن يطلب الفسخ والتعويض طبقاً للقواعد العامة، ونفس الشيء إذا هلك البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة الناتج عن خطأ الناقل أو أحد تابعيه.<sup>1</sup>

لا يستحق الناقل أجرة الحمولة البحرية، إذا فقدت البضائع من جراء إهماله في تنفيذ التزاماته المتعلقة بإعداد السفينة للملاحة البحرية، وتزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب، كما لا يستحق أجرة الحمولة البحرية، من جراء إهماله في التزاماته المتعلقة بتحميل ورس البضاعة وصيانتها وحراستها، ونقلها في مدة مناسبة بالطريق المعتاد والمتفق عليه.<sup>2</sup>

إذا لم يستحق الناقل أي أجرة حمولة بحرية، بسبب أخطائه فوجب عليه إرجاع أجرة الحمولة البحرية المدفوعة مقدماً، هذا وفقاً لما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 801 فقرة أولى ق.ب.ج.<sup>3</sup>

#### خامساً- آثار خطأ المرسل إليه على أجرة الحمولة البحرية:

يعتبر المرسل إليه الطرف المتدخل في عقد النقل البحري للبضائع، إذ يعتبر أيضاً هو المدين الثاني لأجرة الحمولة البحرية اتجاه الناقل البحري، إذا تم الاتفاق على استحقاق أجرة الحمولة البحرية في ميناء الوصول، هذا وفقاً لما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 2/797 ق.ب.ج: "... وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مديناً كذلك إذا قبل باستلام البضاعة." من خلال مضمون هذه المادة فقد وضع المشرع شرطاً لدفع أجرة الحمولة البحرية من قبل المرسل إليه في ميناء الوصول، بالتالي فالخطأ الوحيد الذي يمكن

1 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص. 390.

2 - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2011/2012، ص. 197.

3 - المادة 1/801 ق.ب.ج: "إذا لم يستحق أي أجرة للحمولة، وجب إرجاع أجرة الحمولة المدفوعة مقدماً."

أن يرتكبه المرسل إليه اتجاه الناقل هو عدم استلام البضاعة أو التأخر في استلامها بالتالي ينتج لنا نتيجتين:

- إذا قبل المرسل إليه استلام البضاعة من الناقل، في هذه الحالة لا يوجد أي إشكال فتدفع أجرة الحمولة البحرية كاملة إلى الناقل البحري، ما عدا إذا أصيبت البضاعة بالضرر أو التلف، يتم خصم قيمة أجرة الحمولة البحرية حسب الضرر اللاحق بالبضاعة، وفي حالة تأخير غير المبرر للمرسل إليه في استلام البضاعة، مما سبب ضررا للناقل فيقوم بتسديد تعويض الذي لا يتعدى قيمة أجرة الحمولة البحرية المستحقة الدفع<sup>1</sup>.

- إذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة من الناقل في ميناء الوصول، بالتالي لا يتم الوفاء بأجرة الحمولة البحرية، فما على الناقل في هذه الحالة إلا الرجوع إلى الشاحن لاستيفاء حقه من أجرة الحمولة البحرية، ويتم ذلك على أساس أن الشاحن يظل ضامنا للوفاء بأجرة الحمولة البحرية للناقل، ولأن المرسل إليه لا يعتبر طرفا أساسيا في عقد النقل البحري، بل يتم إدخاله في العلاقة العقدية إذا فقط قبل باستلام البضاعة.

### الفرع الثالث

#### أثار القرصنة البحرية على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تعد القرصنة البحرية الحادث البحري الأكثر خطورة على الملاحة البحرية التجارية، إذ تسبب خسائر كبيرة لأصحاب السفن عند تنفيذهم لعملية نقل البضائع بحرا، بالتالي فهي تؤثر على قيمة أجرة الحمولة البحرية، باعتبار هذه الأخيرة عنصر مهم في الملاحة البحرية التجارية، لذا رأينا من المنطق أولا إعطاء لمحة عن القرصنة البحرية، ثانيا تعريفها، ثم ثالثا مدى تأثيرها على أجرة الحمولة البحرية، رابعا ابراز أهم الطرق للوقاية منها.

1 - أنظر المادة 794 ق.ب.ج.

## أولاً-لمحة عن القرصنة البحرية:

تعد ظاهرة القرصنة البحرية ظاهرة قديمة قدم الملاحة البحرية، إذ تضرب بجذورها إلى آلاف السنين، حيث يرتبط ظهورها بظهور السفينة؛<sup>1</sup> لذا يعتقد المؤرخون أن القرصنة يستند إلى الأساطير والخرافات، فلم يحتفظ القرصنة إلا بالقليل من السجلات، لأن نجاحهم اعتمد بشكل كبير على إخفاء الهوية، ولأن القرصنة تعتبر جريمة عظمى، فقد بلغ القرصنة أمداد بعيدة وغير عادية في إخفاء أثارهم، ويبدو أن المؤسسات الحكومية والأساطيل البحرية المكلفة بالقضاء على القرصنة، كانت المصدر الأساسي للسجلات الوحيدة الموثوق بها عنهم.<sup>2</sup>

ازدهرت القرصنة البحرية خاصة في القرن 13 وبالتحديد في البحر المتوسط، الذي يشكل أحد الممرات الهامة لنقل البضائع، وتفاقت أعمال القرصنة البحرية خلال السنوات الأخيرة، إذ باتت تشكل خطراً على اقتصاد الدول، فقد سجلت احصائيات في الربع الأول من سنة 2010 نحو 230 حادثة قرصنة في المياه الآسيوية، مقارنة بنحو 270 حادثة قرصنة في عام 2009، وسجلت ثلثي الخسائر المالية الناتجة عن الأعمال الإجرامية في البحار عام 2000، التي قدرت نحو 16 مليار دولار التي كانت بسبب عمليات القرصنة والتي ارتكبت في المحيط الهندي.<sup>3</sup>

فلتحقيق السلامة البحرية تم إنشاء اللجنة البحرية الدولية IMC، بهدف وضع مشروع قانون داخلي موحد عن القرصنة البحرية، كما تم إنشاء المكتب الدولي البحري IMB، وكذلك إنشاء

1 - ناصر بن حسين سعد القحطاني، القرصنة البحرية في بحر العرب وتأثيراتها الأمنية على منطقة الخليج العربي، مذكرة ماجستير في العلوم الاستراتيجية، تخصص الدراسات الإقليمية الدولية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2015، ص. 35.

2 - خلود الخطيب، عصر الملاحة البحرية/ دوروثي دينين فولو وجيمس إم فولو، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة وكلمة للنشر والتوزيع، أبو ظبي، 2012، ص. 360.

3 - ناصر بن حسين سعد القحطاني، القرصنة البحرية في بحر العرب وتأثيراتها الأمنية على منطقة الخليج العربي، المرجع السابق، ص. 35.

مراكز أمنية متعددة يكون من اختصاصها مكافحة القرصنة، ومن بينها نجد مركز كوالالامبور الذي أنشئ عام 1992، ليكون من أبرز واجباته تلقي التقارير، والتبليغ عن القرصنة البحرية وإصدار التقارير عنها، وهو قسم متخصص من غرفة التجارة الدولية ICC، التي تم إنشائها في 1981.

وتم إنشاء لجنة متخصصة بالمكتب البحري الدولي الخاصة بالقرصنة البحرية، تتولى مجموعة من المهام منها: إصدار تقارير يومية وشهرية عن القرصنة البحرية، تقديم المساعدة والعمل على تطوير القوانين الداخلية لمواجهة القرصنة البحرية، تقديم المساعدات والإرشادات لربابنة السفن، نشر تقرير كامل عن القرصنة البحرية والمناطق التي يكثر فيها التهديد بالخطر؛ وفي أبريل 1984 تم إنشاء لجنة السلامة البحرية MSC لتولي شؤون القرصنة.

إذ نظمت العديد من الاتفاقيات الدولية أحكام القرصنة البحرية، منها اتفاقية جنيف 1958 الخاصة بأعالي البحار، والاتفاقية الدولية لقانون البحار 1982، والاتفاقية الدولية لقمع أعمال غير مشروعة 1988 وبرتوكول سنة 2005.<sup>1</sup>

### ثانياً-تعريف القرصنة البحرية:

لا يوجد تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية عند شرح القانون، ولا في الاتفاقيات الدولية، ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها، وعند الاطلاع على بعض المحاولات المقدمة لتعريف القرصنة البحرية، نجد أن علماء القانون أخذوا بأحد الاتجاهين التاليين: الاتجاه الأول حاول تعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد عناصرها الأساسية وسرد

1 - صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد للنشر والتوزيع، الرياض، 2014، ص.ص. 8-9.

الأعمال التي تعد من قبيلتها، أما أصحاب الاتجاه الثاني فوضعوا تعريفاً مجملاً يتضمن العناصر الجوهرية للجريمة.<sup>1</sup>

فيلاحظ من النصوص المقدمة من طرف الاتفاقيات الدولية للقرصنة البحرية، أنها اعتمدت على الاتجاه الأول، بحيث عند قيامها بتعريف القرصنة البحرية، أخذت بسرد على سبيل الحصر الأعمال التي تعتبر بمثابة قرصنة بحرية، من بين هذه الاتفاقيات الدولية نجد الاتفاقية الدولية لقانون البحار 1982 التي عرفت في المادة 101 منها<sup>2</sup>.

من خلال مضمون المادة 101 المذكورة أعلاه، فإن القرصنة البحرية تتمثل في كل عمل غير قانوني، يرتكب بواسطة سفينة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار، فيمكن القول أنه نفس التعريف المعتمد لدى بعض خبراء القانون، إذ يعتبرون العمل قرصنة بحرية إذا توفرت فيه العناصر التالية: (أ)- أن يكون عملاً إجرامياً، (ب)- أن يتضمن استعمالاً للعنف ضد الأشخاص والأموال، (ج)- أن تكون غايته منفعة شخصية أو خاصة، (د)- أن يقع في أعالي البحار.<sup>3</sup>

من بين التعريفات التي قدمها أصحاب الاتجاه الثاني نجد:

1 - علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، مذكرة ماجستير، تخصص السياسة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص. 35.

2 - المادة 101 إ.د.ق.ب 1982: "أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة: (أ)- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً: 1- في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة. 2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة. (ب)- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة. (ج)- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل من عمل ارتكابها.

3 - علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، المرجع السابق، ص. 40-41.

- القرصنة هي كل عمل عنف غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة أخرى بنية النهب.

- جريمة القرصنة البحرية هي اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، دون أن يكون مصرحاً لها بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكاسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص أو تغيير الاتجاه.<sup>1</sup>

نلاحظ من مجمل المحاولات المقدمة لتعريف القرصنة البحرية، أنها اعتمدت على نفس النمط، وهو سرد الأعمال التي تعتبر قرصنة بحرية؛ لذلك يمكن تعريف القرصنة البحرية أنها كل عمل غير قانوني، من أعمال العنف والاعتداء، سواء على الأشخاص أو الأموال المتواجدة في سفينة أو طائرة، من طرف سفينة أو طائرة خاصة لفائدة مصلحة خاصة في أعالي البحار.

### ثالثاً-مدى تأثير القرصنة البحرية على أجرة الحمولة البحرية:

يساهم النقل البحري بنسبة 80% إلى 90% من حركة التجارة العالمية، لهذا يلحق بملاك السفن والشاحنين أضراراً جسيمة نتيجة ارتكاب جريمة القرصنة البحرية، من بينها إغراق السفن، خطفها، نهب خزينة السفينة، نهب البضائع واطلافها، ومن جراء هذه الحوادث يقع على مالكي السفن ومشغليها، أعباء مالية طائلة مقابل تخليصها من أيدي القراصنة.

حيث يضطر الناقل البحري، على تغيير اتجاه المسارات المعتادة له، بغية تفادي مخاطر القرصنة، الأمر الذي يترتب عليه تضخم حجم النفقات التي يتكبدها، بسبب طول المسافات وما يلحقه ذلك من نفقات تموين السفينة وصيانتها.<sup>2</sup>

1 - مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، دمشق، 2011، ص.ص. 266-267.

2 - علاء التميمي عبده، مسؤولية الناقل البحري عن تعويض أضرار القرصنة (دراسة تحليلية تأصيلية)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، مصر، 2014، ص. 152.

وتترتب أعباء مالية غير مباشرة نظرا لارتفاع قيمة التأمين على السفن، أو تغيير طرق الملاحة لتجنب الطرق المهددة بالقرصنة، بالإضافة إلى ذلك ارتفاع الانفاق على الاحتياطات الأمنية التي تتبعها السفن.<sup>1</sup>

تعد القرصنة البحرية مانعا أمام ملاك السفن في استخدام حقهم لاستغلال السفينة والتصرف فيها، فعلى سبيل المثال، ترتب على عملية القرصنة البحرية التي تعرضت لها ناقلة البترول السعودية "سيروس ستار" تعطل الناقل عن القيام بوظيفتها خلال الفترة الممتدة من 2008/11/11 إلى 2009/01/09، وهو الأمر الذي يحقق لمالكها خسارة كبيرة.<sup>2</sup>

باعتبار القرصنة البحرية حادث ملاحى ذات طابع القوة القاهرة، فلا تستحق أجرة الحمولة البحرية عن المدة التي وقعت فيها الحادثة حتى يتم الافراج عن السفينة، أو يتم دفع أجرة الحمولة البحرية لما قد تم من الرحلة البحرية، إذ يتضح من كل هذا أن القرصنة البحرية تسبب أضرارا بالغة لمجهزي السفن من عدم حصولهم على أجرة الحمولة البحرية، المستحقة من تاريخ ارتكاب القرصنة البحرية.

وهذا راجع أيضا، إلى إمكانية مسائلة الناقل في مواجهة الشاحن، عن تعويض الأضرار الناشئة عن القرصنة البحرية وذلك للأسباب التالية:

- تقرير المسؤولية المدنية للناقل، خاصة وأنه المسؤول الأول عن سلامة البضائع بما يبرر تحمله لتبعية مخاطر النقل.

1 - علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، المرجع السابق، ص.ص. 75-76.

2 - طالب الخاطفون الصوماليين فدية قدرها 25 مليون دولار للإفراج عن السفينة وطاقمها، وهددوا بعمل كارثي لو تم القيام بتحرير الناقل بالقوة أو لم يتم تحقيق مطالبهم، وتم الإعلان عن افراج ناقلة النفط السعودية سايروس ستار في 9 يناير 2009 بعد دفع فدية بلغت 3 ملايين دولار بعد أن استمرت عملية الاختطاف 56 يومًا. صلاح محمد سليمان، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص. 224.

- صعوبة اثبات خطأ الناقل بالنسبة للمضرور، نتيجة جهله لطرق تشغيل الوسائل الحديثة في النقل البحري، وصعوبة الرقابة على الناقل أثناء قيامه بالرحلة البحرية.
- زيادة قدرة الناقل البحري على توقع الحوادث البحرية والتصدي لها، نظرا للتطور التكنولوجي، الأمر الذي أثار شك في اعتبار القرصنة البحرية من قبيل القوة القاهرة، التي يصعب على الناقل دفعها أو منعها.<sup>1</sup>

فيما يخص الشاحنين وملاك السفن، الأضرار التي يتعرضون لها من جراء القرصنة البحرية هي هلاك أو تلف البضاعة كما يمكن أن تتمثل في زيادة النفقات أو تأخير وصول البضاعة؛ تتمثل الأضرار الناشئة عن هلاك أو تلف البضاعة هو فقد البضاعة كلياً أو جزئياً سواء كان نتيجة حرق البضاعة أو تدميرها أو قيام القرصنة ببيعها<sup>2</sup>، كما حدث لناقلتي البترول الاندونيسية 1997 والماليزية 1998، ففي كلتا الحالتين استولى عليهما القرصنة، وتم تفرغ البضاعة "البترول" في ناقلات غير معروفة ليتم بيعها في السوق السوداء.<sup>3</sup>

وكذلك زيادة النفقات التي تكبدها ملاك البضاعة سواء بزيادة أقساط التأمين، أو في حالة تغيير الطريق؛ كما تؤدي كذلك القرصنة البحرية، إلى ضرر آخر في حالة البيع الدولي للبضائع سواء كان فوب أو سيف، الذي يحتفظ فيه المشتري بحقه في فحص البضاعة كشرط لدفع الثمن، ففي هذه الحالة يستحيل تنفيذ هذا الالتزام بسبب أجنبي، فيترتب عليه انفساخ العقد لاستحالة التنفيذ.<sup>4</sup>

1 - علاء التميمي عبده، مسؤولية الناقل البحري عن تعويض أضرار القرصنة (دراسة تحليلية تأصيلية)، المرجع السابق، ص. 157.

2 - صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص. 224.

3 - علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، المرجع السابق، ص. 75.

4 - صلاح محمد عبد المجيد سليمة، القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص. 227 - 228.

وفي إحدى الدراسات التي أجرتها الأونكتاد UNCTAD، صرحت على أن القرصنة البحرية تسبب تكاليف باهظة لملاك السفن ومستخدمي النقل البحري.<sup>1</sup>

#### رابعا- طرق الوقاية من القرصنة البحرية:

نظرا لخطورة القرصنة البحرية على مصالح الدول، وتهديدها لأمن الملاحة وسلامة الأرواح في البحار، لذا أوجبت قواعد القانون الدولي على جميع الدول الالتزام بالتعاون لمكافحة أعمال القرصنة البحرية.

تم وضع اتفاقات وترتيبات فعالة تخص منفذي القانون على ظهر السفن، وتتماشى مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وتنفيذ اتفاقية سلامة الملاحة البحرية، واتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية والصكوك الأخرى ذات الصلة، وذلك من أجل ضمان القيام بالتحقيق في جرائم القرصنة البحرية ومقاضاة مرتكبيها بكل فعالية؛ فقد فرض مجلس الأمن بالقرار رقم 1918 الذي اتخذه في جلسته رقم 6301 المنعقدة في 27 أبريل 2010، على جميع الدول تجريم القرصنة البحرية في قوانينها المحلية والعمل على مكافحة

1 - تقدر إحدى الدراسات الحديثة العهد أن التكلفة الكلية الناجمة عن القرصنة البحرية في عام 2010 بمبلغ يتراوح بين 8 و12 مليون دولار أمريكي في السنة، بما في ذلك الفدى وأقساط التأمين وتغيير مسار السفن ومعدات الأمن والقوات البحرية والملاحقات القضائية ومنظمات مكافحة الإرهاب والتكلفة الواقعة على عاتق الاقتصاديات الإقليمية، وتتمثل جل التكاليف في تغيير مسارات السفن وأقساط التأمين والقوات البحرية ومعدات الأمن، ويرجح أن تتأثر إفريقيا بشكل مباشر بسبب التركيز الجغرافي لأنشطة القرصنة البحرية، ففي عام 2010، بلغت التكاليف التي تكبدها الاقتصاد الكلي في أربعة بلدان أفريقية واليمن 1,25 مليون دولار، وتكبدت مصر أكبر الخسائر السنوية 642 مليون دولار، تليها كينيا 414 مليون دولار، فاليمن 150 مليون دولار، نيجيريا 42 مليون دولار وسيشيل 6 ملايين دولار، وفي كينيا على سبيل المثال يقدر أن يزيد تأثير القرصنة على سلاسل الإمداد تكاليف الواردات بمقدار 23,9 مليون دولار في الشهر، وتكاليف الصادرات بمبلغ 9,8 مليون دولار في الشهر.

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2011، المرجع السابق، ص.ص. 34 - 35.

القرصنة المشتبه بهم وسجن المدنيين منهم، بما ينتسق مع القواعد المعمول بها في القانون الدولي لحقوق الانسان.<sup>1</sup>

فيما يخص الدول العربية ولمكافحة القرصنة في بحر الأحمر، فقد قررت دول الخليج العربية ونظيراتها المطلّة على البحر الأحمر، تشكيل ما أسمته "قوة واجب بحرية عربية" لمكافحة القرصنة البحرية، بحيث تكون تحت قيادة موحدة لمدة سنة، على أن يتم بعد ذلك تقييم الوضع؛ ستتولى القوة البحرية المشتركة مسؤولية تأمين الحماية ضد القرصنة البحرية، التي تستهدف السفن وناقلات النفط والغاز، وعلى القوة البحرية المشتركة مهمة التنسيق مع الجهات الحكومية المعنية، وشركات النقل البحرية والموانئ البحرية التابعة لدول مجلس التعاون، والدول العربية المطلّة على البحر الأحمر، لإصدار قوائم عن التحركات اليومية لتسهيل تأمين الحماية.<sup>2</sup>

من بين التدابير التي تعتمد عليها الدول للوقاية من القرصنة البحرية نجد:

1. التأكد من سلامة خط الإبحار أو مكان النشاط الملاحي من أخطار قرصنة البحر؛
2. توفير القوة البشرية المتدربة القادرة على أداء متطلبات الأمن على السفينة؛
3. إجراء تفتيش وقائي للسفينة قبل المغادرة؛
4. تحديد مراكز الأمن بالدول الساحلية لطريق الإبحار؛
5. المحافظة على سرية المعلومات وخطة الأمن المعدة؛
6. استمرار الحراسة واليقظة على السفينة سواء الحراسة الرادارية أو العادية؛
7. التأكد من سلامة أجهزة الاتصال، ومتابعة الحراسة الترددية والراديوية، وتدقيق نماذج رسائل السفينة المعيارية للوقوف على ظروف المنطقة القريبة؛

1 - مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص. 275.

2 - ناصر بن حسين سعد القحطاني، القرصنة البحرية في بحر العرب وتأثيراتها الأمنية على منطقة الخليج العربي، المرجع السابق، ص. 71.

8. التأكد من صلاحية الاضاءة وأجهزة الانذار وإقفال المناطق الهامة؛
9. التأكد من صلاحية مشاغل الاستغاثة وجاهزية الأسلحة النارية؛
10. تقييم مدى القدرة على المناورات التملصية.<sup>1</sup>

## المطلب الثاني

### أثار عمليات الانقاذ على أجره الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

يعود تاريخ المساعدة والإنقاذ البحري إلى ما يناهز أربعة قرون، إذ تعد من أقدم المسائل المتصلة بالقانون البحري، التي تعود أصولها الأولية إلى القانون الروماني،<sup>2</sup> وأول معاهدة دولية في العصر الحديث، التي نظمت المساعدة والإنقاذ البحري، هي اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري لسنة 1910.<sup>3</sup>

وتجدر الإشارة أن هناك جدل فقهي حول استعمال مصطلح المساعدة والإنقاذ، فالقانون الانجليزي يستعمل مصطلح الإنقاذ salvage، أما القانون الفرنسي يستعمل مصطلح المساعدة assistance، إلا أن القانون الانجليزي لم يفرق بين المصطلحين على خلاف القانون الفرنسي الذي ميز بينهما، إذ نجده يستعمل مصطلح الإنقاذ عندما تكون السفينة مهددة بالغرق وقد قام

1 - علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، المرجع السابق، ص. ص. 93-96.  
2 - قد نظمت المساعدة والإنقاذ البحري من قبل أقدم الشرائع البحرية، المتمثلة في القانون الروماني الذي كتب سنة 600م، الذي كان له الأثر الكبير في قانون التجارة البحرية في المدن الإيطالية وبلدان البحر المتوسط، ثم بدأت الدول الأخرى وخصوصا القارة الأوروبية كفرنسا وبريطانيا والسويد بتنظيم عمليات المساعدة والإنقاذ البحري؛ أول عملية مساعدة وإنقاذ بحرية أخذت بعدها القانوني كانت في السويد، عندما تعاقد ألبيريتش فون Albrecht Von وملك السويد جاستافوس أدولفس King Gustavus Adolphus عام 1658 على إنقاذ سفينة حربية غرقت قبالة شواطئ استكهولم.

باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري دراسة مقارنة، مجلة الدراسات لعلوم الشريعة والقانون، المجلد 43، ملحق 04، الأردن، 2016، ص. 1558.

3 - إذ أقدمت معظم الدول الغربية على الانضمام إلى المعاهدة ليصل عدد أعضائها في سنة 2014 إلى 80 عضوا، أما بالنسبة للدول العربية فانضمت إليها فقط أربعة دول وهي مصر عام 1943، الجزائر عام 1964، عمان عام 1975 والسودان عام 1974. المرجع نفسه.

طاقمها بهجرها، أما في حالة عدم هجر الطاقم لها فيستعمل مصطلح المساعدة، وقد انتهى التمييز بين المصطلحين عقب ظهور اتفاقية بروكسل 1910 التي سوت بينهما.<sup>1</sup>

عرف الإنقاذ البحري على أنه الاعانة أو المساعدة التي تقدمها سفينة لسفينة أخرى في حالة الخطر؛<sup>2</sup> أما المشرع الجزائري وعلى غرار التشريعات الأخرى التي استعملت لفظ المساعدة والإنقاذ البحري، نجده استعمل لفظ آخر والمتمثل في "الاسعاف البحري"، الذي عرفه في المادة 332 ق.ب.ج،<sup>3</sup> فيمكن تعريف المساعدة أو الإنقاذ أو الاسعاف البحري، أنه كل عملية إنقاذ سفينة لسفينة أخرى معرضة للخطر البحري، مهما كان موقعها سواء في أعالي البحار أو في المياه الخاضعة لسيادة دولة معينة.

عمليات الإنقاذ التي تهمنا والتي لها علاقة وطيدة بموضوع الدراسة، هي المسافنة البحرية (الفرع الأول) والانحراف أو تغيير الاتجاه (الفرع الثاني) ورمي البضاعة في البحر (الفرع الثالث)، إذ سنقوم بتبيين مدى تأثيرها على أجرة الحمولة البحرية.

1 - باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص. 1559.

2 - فقد عرفته المادة 248 من قانون التجارة الأردني على أنه: "كل عمل اسعاف أو انقاذ تقوم به سفينة لسفينة أخرى تكون في خطر، وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة، ولأجرتها، وأجرة نقل ركابها حتى في حال ترك بحارتها لها، يخضع للأحكام التالية." وفيما يخص المشرع المصري فلم يتم بتعريف الإنقاذ في القانون الجديد لسنة 1990، بل اكتفى بتبيين حدوده ونطاقه، إذ نص في المادة 202 منه: "تسري أحكام هذا الفصل (الخاص بالإنقاذ) على إنقاذ السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية، وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة."

عدنان محمود العساف، الإنقاذ البحري: مفهومه ومشروعيته وتكييفه وأحكامه دراسة تأصيلية مقارنة في الفقه الاسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 والمصري لسنة 1990، مجلة الدراسات لعلوم الشريعة والقانون، المجلد 41، الملحق الأول، الأردن، 2014، ص. 593.

3 - المادة 332 ق.ب.ج: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة."

## الفرع الأول

### أثار المسافنة البحرية على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

قد تتعرض الرحلة البحرية لحادث مما يؤدي إلى توقف الرحلة، ولاستكمال الناقل البحري لالتزاماته في إيصال البضاعة إلى الميناء المتفق عليه في مضمون العقد، يلجأ الناقل إلى مسافنة البضاعة إلى سفينة أخرى لمواصلة الرحلة.

تعتبر عملية البحث عن سفينة أخرى عند تعرض السفينة لخطر معين، واجب طبيعي يقع على عاتق الناقل البحري، لكي يتم تنفيذ التزامه في نقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه في العقد،<sup>1</sup> هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 776 ق.ب.ج كما يلي: "في حالة توقف الرحلة لسبب ما، يجب على الناقل تحت طائلة التعويض، عمل ما يلزم لتأمين مسافنة البضائع ونقلها حتى ميناء الوصول المقرر."

فلا تنشئ المسافنة البحرية أي خطأ يمكن أن ينتسب إلى الناقل البحري، هذا ما أكدت عليه محكمة استئناف لباريس.<sup>2</sup>

ومن الجانب العملي، وثائق الشحن للخطوط المنتظمة دائماً تحتوي على شرط، يسمح للناقل البحري بالمسافنة إذا لزم الأمر ذلك، على أنه من الوجهة القانونية، فإن الالتزام بالمسافنة ما هو إلا تجسيد وتأكيد للالتزام الرئيسي للناقل البحري، المتمثل في نقل البضاعة من مكان إلى آخر وببذل عناية.<sup>3</sup>

1 - GRID Mona, Paiement de fret, Op.cit, p.36.

2 - « le transbordement de la marchandise effectué par le transporteur maritime ne constitue pas une faute ... ».

Jurisprudence Française, cour d'appel de Paris (5<sup>e</sup> ch), transport maritime international, 17 février 1977, DMF, Paris, 1977, p.536.

3 - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. 138.

وأيضاً من الناحية العملية، وخاصة الحاويات التي لا تنقل باتجاه مباشر تكون دائماً محل مسافنة، ففي أغلب الأحيان هناك ميناء وسط، إذ وثائق الشحن الحديثة تحتوي دائماً على شرط يفيد بأن الناقل البحري له كامل الحرية في مسافنة البضائع؛<sup>1</sup> وفي قرار لمجلس النقض الفرنسي بتاريخ 2004/02/25، أقر أنه لا يمكن اعتبار الناقل مخطئاً عند قيامه بمسافنة الحاوية، في سنغافورة والتي كانت متجهة إلى ميناء Haiphong لأنه لا يوجد خط منتظم بين هذا الميناء الأخير وميناء الشحن.<sup>2</sup>

وقد استقر الفقه والقضاء على مبدأ، هو منع تغيير السفينة أثناء الطريق ما لم ينص العقد على خلاف ذلك، إذ يجب على الشاحن أن يشحن البضاعة على سفينة تتوجه مباشرة إلى ميناء الوصول، دون الحاجة إلى إعادة شحنها مرة أخرى إلى سفينة أخرى أثناء الطريق، وسبب رفض ذلك، أنه عند تغيير السفينة أثناء الطريق، قد يتعرض الشاحن لمخاطر إضافية أثناء التفريغ وإعادة الشحن، لكن لا يمكن التقييد بهذا، لأنه في بعض الحالات قد يضطر الناقل لمسافنة البضاعة على متن سفينة أخرى، في حالة عدم وجود طريق مباشر بين ميناء الشحن وميناء الوصول،<sup>3</sup> أو في حالة توقف السفينة وعدم قدرتها لاستكمال الرحلة البحرية إلى الميناء المرغوب الوصول إليه.

وتجدر الإشارة، إلى أن معاهدة بروكسل 1924 ليس لديها أي حكم فيما يخص المسافنة البحرية، إذا قدم نزاع أمام المحاكم الفرنسية، فهذا الفراغ القانوني سوف يملأ بالقانون البحري الفرنسي لسنة 1966 في مادته 16، ومرسومه التنفيذي في المادة 40، هذه الأخيرة تنص أنه

1 - BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, droit maritime, Op.cit, p. 655.

2 - مراد بسعيد عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. 140.

3 - زينب بوسنة، عقد البيع سيف CIF، مذكرة لنيل شهادة ماجستير فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009/2008، ص. 66.

في حالة انقطاع الرحلة، الناقل يجب أن يقوم بجهد لضمان مسافنة البضاعة ونقلها حتى ميناء الوصول المحدد.<sup>1</sup>

إذ تقع مصاريف المسافنة على الناقل البحري، إذا كان سبب توقف السفينة عن الرحلة وعدم قدرتها على مواصلة الرحلة، يعود إلى خطئه الشخصي أو خطأ تابعه، أما إذا أنفى مسؤوليته عن ذلك أعفي من دفع مصاريف المسافنة، بالتالي تقع على عاتق الشاحن، وفي كلتا الحالتين يحتفظ الناقل البحري بأجرة الحمولة البحرية كاملة، هذا ما يمكن أن نستشفه من المادة 777 ق.ب.ج؛<sup>2</sup> فما يمكن أن نستنتج من خلال هذا أن المسافنة البحرية للبضائع لا تؤثر على قيمة أجرة الحمولة البحرية.

### الفرع الثاني

**أثار تغيير الاتجاه (الانحراف) على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية**

يقصد بالطريق البحري، الطريق الذي تنفذ من خلاله الرحلة البحرية المحددة في وثيقة النقل البحري، ومما لا شك فيه أن الطرق البحرية تتعرض لمخاطر كثيرة، فقد تكون بعض الطرق ذات خطورة أكثر أو أقل من غيرها، ولا ريب أن اختيار الناقل والشاحن لطريق ملاحي دون غيره، إنما تمليه مجموعة من الاعتبارات، بعضها يتعلق بالطريق البحري ذاته والبعض الآخر يتعلق بالمخاطر التي قد تؤثر على سلامة الرحلة البحرية، لذا نجد أن لتحديد الطريق وإتباعه وعدم الانحراف عنه دون ضرورة أو سبب معقول أهمية كبيرة.

1 - KOUKA Abdelkrim, Le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : Théories et pratiques, Thèse de doctorat en Droit, Ecole doctorale de droit international, droit européen relations internationales et droit comparé, Université Panthéon-Assas (Paris II), Paris, octobre 2011, p. 262.

2 - المادة 777 ق.ب.ج: " في حالة مسافنة البضائع من سفينة إلى أخرى خلال توقف السفر، تكون مصاريف المسافنة وأجرة الحمولة الواجبة الأداء لإنهاء نقل البضائع، على عاتق الناقل إلا إذا أبعد الناقل عنه مسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة."

يعرف الانحراف على أنه، ابتعاد السفينة عن الطريق المرسوم للرحلة البحرية ابتعادا إراديا بدون مسوغ قانوني أو اتفاقي أو ظروف واقعية مبررة.<sup>1</sup>

فيذهب القضاء الانجليزي إلى أن كل عقد إيجار لرحلة، يتضمن شرطا ضمنيا بأن السفينة تقوم بالرحلة المتفق عليها دون الانحراف عن طريقها الخاص، فإذا لم يكن الطريق محددًا في العقد، فإن الطريق الخاص نقصد به الطريق العادي، وإذا لم يقد الدليل على هذا فإن الطريق العادي يفترض أنه الطريق الجغرافي المباشر.<sup>2</sup>

ويلتزم الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية، أن ينقل البضاعة عبر الطريق المتفق عليه وإن لم يوجد اتفاق على ذلك فبالطريق العادي، فالناقل ملزم بإتباع خط السير المنصوص عليه في سند الشحن، واستنادا لهذا الالتزام فيجب على الناقل عدم تغيير خط سير الملاحه، الذي تسلكه السفن عادة؛ كما أن تغيير خط سير الملاحه بقصد الوصول بأسرع وقت، يعرض السفينة إلى مخاطر البحر، لذا يمنع على الربان القيام بذلك، وإلا سيكون مسئولا عن الأضرار الناتجة عن هذا التغيير، ولا يعفى من المسؤولية إلا في بعض الحالات التي يجب عليه اثباتها كحالة وجود عاصفة شديدة أو إنقاذ أرواح، وفي هذه الحالات يسمى بالانحراف المبرر Déviation Reasonable.<sup>3</sup>

وهذا وفقا لما نصت عليه معاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 (قواعد لاهاي فسبي) في مادتها الرابعة فقرة رابعة كما يلي: "لا يعتبر مخالفا لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو

1 - مصطفى البنداري سيد أحمد، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، د.د.ن، مصر، 1994، ص. ص. 15-16، ص. 46.

2 - أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 137.

3 - أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2009، ص. ص. 33-34.

أي انحراف آخر معقول ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك. " من خلال هذا فيجب التمييز بين الانحراف المعقول والانحراف غير المعقول.

### أولا- الانحراف المعقول :Déviation raisonnable

عندما تغير السفينة طريقها المعتاد أو الطريق المحدد في مضمون العقد، فنكون أمام انحراف السفينة عن مسارها.<sup>1</sup>

من خلال تعليقات Lord Atkin في قرار غرفة اللوردات La Chambre des Lords لسنة 1931، فالمعيار الصحيح للانحراف والذي يأخذ به أي شخص حريص، هو مراقبة الرحلة واختيار الوقت المناسب للانحراف، مع الأخذ بعين الاعتبار جميع الظروف ذات الصلة بالرحلة، بما في ذلك مضمون العقد ومصالح أصحاب الشأن.

بالنسبة للقانون الفرنسي 18 جوان 1966، قد نص في مادته (i-27) أنه لا يعد الناقل مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة من بداية الشحن إلى غاية التفريغ، في حالة الانحراف من أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو أموال في البحر، أما فيما يخص قواعد هامبورغ فهي صارمة في هذا الشأن، إذ تسمح فقط بإنقاذ الأرواح ففي هذه الحالة تعفي الناقل من المسؤولية، ذلك وفقاً لما نصت عليه في مادتها السادسة الفقرة الخامسة (م5/6).<sup>2</sup>

حسب ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية في النصوص السابقة ذكرها أعلاه، فإن الانحراف عن المسار يعتبر معقولاً، في حالة ما إذا كان الغرض منه إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر، وبذلك حتى وإن تعرضت البضاعة للضرر من جراء ذلك فالناقل البحري يعفى من المسؤولية،

1 - نسيمه أمال حيفري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة ماجستير قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010/2011، ص. 99.

2- KOUKA Abdelkrim, le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : théories et pratiques, Op.cit, p.p. 260-261.

بالتالي لا يتعرض الناقل للحرمان من أجرة الحمولة البحرية ولا للانقاص منها، بل يستحقها كاملة.

قد يطرح تساؤل، هل الخشية من حجز السفينة في ميناء الوصول يعتبر مبرر شرعي للانحراف؟ الإجابة سلبية، لأن السفينة التي يمكن أن تكون محل حجز، هي سفينة لا تتوافق مع القواعد العامة لذا لا يمكن اعتبارها سفينة في حالة ملاحه.<sup>1</sup>

وفقا لقانون الإنقاذ، المنقذ ملزم بأداء واجبه في مواجهة طالب الإنقاذ، بالتالي يحق له التعويض حتى لو فشلت العملية، من جراء هذا فإن معاهدة بروكسل تؤكد أيضا أن الناقل أو السفينة معفيان من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن الانحراف لتقديم المساعدة، حتى ولو لم تتجح.<sup>2</sup>

#### ثانيا- الانحراف غير المعقول: *déviation déraisonnable*:

عموما، الطريق هو المسار الجغرافي المباشر، لكن بعض الاعتبارات يمكن أن تكون مقبولة، من أجل تحديد طرق معتادة ومقبولة من أجل سفينة معينة، قد يكون هناك طريق معتاد، لكن يستعمل فقط من قبل سفن الخطوط المنتظمة؛ وحتى إثبات العكس، المجهز ملزم ضمنا بنقل البضاعة في السفينة المتفق عليها، على الطريق المعتاد بدون انحراف غير مبرر للطريق المحدد وبدون أي تأخير غير معقول، وإذا لم يقدم أي اعتبار فإن الطريق يفترض أن يكون المسار المباشر بين الميناءين، ومن ناحية أخرى يمكن أن يغير لأسباب ملاحية.

1- - KOUKA Abdelkrim, le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : théories et pratiques, Op.cit,p. 261.

2 - نسيمه أمال حيفري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، المرجع السابق، ص. 100.

فالانحراف هو تغيير مقصود للطريق المعهود اتخاذه، أو عدم وجود الطريق المحدد صراحة، والذي يستخدم عادة أو المحدد بمقتضى العرف التجاري البحري، لذلك فنوعية الفعل المعتمد عليه يعتبر عنصر أساسي لتغيير الطريق المعتاد.<sup>1</sup>

خلافًا لما تم ذكره أعلاه، فإن الانحراف غير المعقول، هو ذلك الانحراف الذي ليس لديه أي مبرر قانوني أو شرعي، بالتالي فأى انحراف لا تكون الغاية منه إنقاذ الأرواح أو الأموال، أو من أجل المحافظة على سلامة السفينة والبضاعة، ويخالف ما نصت عليه المعاهدات الدولية، يعتبر انحراف غير معقول، ويتحمل الناقل المسؤولية عن الأضرار الناتجة عنه.

في قرار من قضية Tate & Lyle Ltd. v. Hain Steamship Co. Ltd، من المقرر نقل شحنة من السكر ذات كمية تتراوح ما بين 7,030 طن و 7,770 طن، نصف أجرة الحمولة البحرية تدفع عند التوقيع على سند الشحن والنصف الآخر يدفع عند تفريغ البضاعة،<sup>2</sup> يجب على الناقل شحن البضاعة مروراً عبر ميناءين، أولاً من ميناء Cuba ثم ميناء Saint-Domingue وبعد ذلك ينقل البضاعة إلى ميناء Queenstown؛ بسبب خطأ المجهز، هذه المعلومة لم تصل إلى ريان السفينة، فبعد أن قام بشحن بضاعة السكر من Cuba من المفروض أن يتجه نحو ميناء Saint-Domingue، لكن قام الريان بمواصلة طريقه نحو ميناء Hampton Roads من أجل شحن الفحم، وفي النهاية يصل إلى ميناء Queenstown، وعند مغادرة السفينة لميناء Saint-Domingue تعرضت لأضرار خطيرة.

فحسب القاضي Atkin: أجرؤ على الاعتقاد بأن النظرة الحقيقية، هو أن الخروج من الرحلة المتعاقد عليها، يعتبر خرقاً من جانب مالك السفينة اتجاه عقده، لكن لمثل هذه الاعتبارات

1- GOMES Machado, Les causes de déchéance du droit à limitation de responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissement, mémoire en vue de l'obtention du grade de maître en droit, option droite des affaires, faculté de droit, Université de Montréal, Paris, p. 32.

2 - Ibid, p. 34.

يعتبر خطيرا مهما كان الانحراف طفيفا، إذ يحق للطرف الآخر من العقد معاملته مثلما هو منصوص عليه في العقد، بالتالي يحق له أن يعلن أنه لم يعد ملتزما بأي من شروط العقد.<sup>1</sup>

حسب قضية Tate & Lyle Ltd. v. Hain، كل انحراف مهما كان تأثيره ينشئ خرقا للعقد، الانحراف يسمح لضحية الأضرار بالإعفاء من بنود العقد، لأن الخرق مسى مضمون العقد، في هذا القرار La House of Lords تبنت موقف صارم جدا فيما يخص الانحراف، فتعتبره كانتهاك خطير في جميع ظروفه، غير أنه يبدو صعبا تخيل كيف أن الانحراف الذي ليس لديه أي رابط مع الالتزامات التعاقدية السؤال يطرح نفسه -كيف في حالة أين الانحراف يسبب أضرار للبضاعة والتأخير في التسليم، لكن ليس لديه أي تأثير على الالتزام بدفع أجرة الحمولة البحرية؟- يمكن أن يسمح للضحية من تبرئة التنفيذ المستقبلي للعقد.<sup>2</sup>

للإجابة على التساؤل المطروح أعلاه يوجد اتجاهين، إذ الاتجاه الأول يذهب إلى عدم استحقاق الناقل لأجرة الحمولة البحرية، أما الاتجاه الثاني يذهب إلى استحقاق الناقل لأجرة حمولة بحرية معقولة.

### أ-الاتجاه الأول: عدم استحقاق الناقل لأجرة الحمولة البحرية:

صرح قضاة محكمة الاستئناف في قضية Tate & Lyle Ltd. v. Hain، بسقوط حق الناقل في أجرة الحمولة البحرية بعد الانحراف غير المشروع، وذلك استنادا إلى الفكرة التي تقوم على

1- "I venture to think that, the true view is that the departure from the voyage contracted to be made is a breach. by the ship-owner of his contract, but **a breach of such a serious character that however slight the deviation the other party to the contract is entitled to treat it as to the root of the contract** and to declare himself as no longer bound by any of its terms." Le texte en français : « J'ose croire que la véritable vision est que le départ du voyage prévu est une violation par l'armateur de ce contrat, mais une violation d'un caractère si grave que, malgré la légère déviation dont bénéficié l'autre partie au contrat le traiter comme allant à la racine du contrat et se déclarer comme n'étant plus lié par aucun de ses termes. ».

GOMES Machado, Les causes de déchéance du droit à limitation de responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissement, Op.cit, p. 34.

2- Idem.

الربط بين المقدمة والنتيجة المترتبة عن الانحراف، ويرجع ذلك أن السفينة إذا انحرفت عن مسارها، فيعتبر الناقل كمن استولى على البضاعة، وباعتبار أن الانحراف غير المشروع يلغي العقد كلياً، فإن الناقل ليس مصرحاً له بحياسة البضاعة، ويجب عليه تسليمها دون أن يستحق أجرة الحمولة البحرية، ولو وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول.

قد قضت بعض الأحكام الأمريكية، بسقوط حق الناقل في أجرة الحمولة البحرية كأثر للانحراف، إذ لا تستحق أجرة الحمولة البحرية حتى ولو وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول، وعلى ذلك يلتزم الناقل برد أجرة الحمولة البحرية المدفوعة مقدماً، ولو كان العقد يشترط استحقاقها في جميع الأحوال، وكذلك يلتزم بدفع مصاريف نقل البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

#### ب-الاتجاه الثاني: استحقاق الناقل لأجرة حمولة بحرية معقولة:

يؤكد الاتجاه السائد فقها ما ذهب إليه مجلس اللوردات، على الرغم من أن المسألة لم يفصل فيها كسابقة قضائية ملزمة، ومقتضاه أن الناقل وإن لم يستحق أية أجرة حمولة بحرية على العقد الذي انقضى، إلا أنه يستحق أجرة حمولة بحرية عادلة حسب ظروف كل حالة على حدا.

والحقيقة أن القول بعدم استحقاق الناقل لأجرة الحمولة البحرية كأثر على الانحراف، سوف يؤدي إلى نتائج بالغة الخطورة تتنافى مع القواعد العادلة، لأنه بمجرد وصول البضاعة إلى ميناء الوصول فالناقل قد نفذ التزامه، فمن العدالة أن يحصل على تعويض عن المجهود الذي قام به، وإلا كان ذلك إثراء للشاحن.<sup>1</sup>

1 - مصطفى البنداري سيد أحمد، الانحراف عن خط السير في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص.ص. 252-254.

وقد نص المشرع الجزائري في المادة 2/775 ق.ب.ج على ما يلي: "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري، أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك."

الملاحظ في هذا النص أن المشرع الجزائري لم يستعمل عبارة "انحراف معقول"، كما هو وارد في معاهدة بروكسل 1924، بل اكتفى فقط بذكر "تغيير الطريق"، بالتالي فالمعيار الذي يعتمد عليه المشرع الجزائري، لتحديد هل الانحراف عن الطريق مشروع أو غير مشروع، هو الغاية منه أي، إذا كانت غاية الانحراف إنقاذ الأشخاص أو الأموال فنكون أمام انحراف مشروع، وتنتفي فيه مسؤولية الناقل البحري حتى وإن خلف ذلك ضرار للبضاعة، بالتالي لا يفقد حقه في أجرة الحمولة البحرية، أما إذا كان غاية الانحراف عدم إنقاذ الأرواح أو الأموال، فهنا الانحراف يعتبر غير مشروع وتترتب عليه مسؤولية الناقل البحري، وبطبيعة الحال يفقد حقه في استحقاق أجرة الحمولة البحرية.

### الفرع الثالث

#### أثار التضحية بالبضاعة على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

يقصد بالتضحية بالبضاعة، قيام الناقل برمي البضاعة في البحر من أجل المحافظة على سلامة السفينة أو ما تبقى من البضاعة أو لسلامة طاقم السفينة، ويلجأ عادة الناقل لمثل هذا التصرف للنجاة من غرق السفينة، وقد أجازت ذلك قواعد روتردام لسنة 2008 في مادتها 16 المعنونة "التضحية ببضائع أثناء الرحلة البحرية"، كما يلي: "بصرف النظر عن أحكام المواد 11 و 13 و 14، يجوز للناقل أو الطرف المنفذ أن يضحى ببضائع في عرض البحر عندما يكون القيام بتلك التضحية معقولا للحفاظ على السلامة العامة أو لدرء الخطر عن أرواح البشر أو الممتلكات الأخرى المعرضة للخطر المشترك."

أما كل من معاهدة بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978، فلم تتطرق للتضحية بالبضاعة ولم تنظمه في أي من بنودها، رغم كون التضحية بالبضاعة تصرف عرفي منذ القديم يلجأ إليه الناقل من أجل السلامة العامة.

خلافًا لذلك فإن المشرع الجزائري، قد أجاز التضحية بالبضاعة في عرض البحر من أجل السلامة العامة، كما أنه صرح بوجوب دفع أجرة الحمولة البحرية للناقل البحري، وذلك في المادة 2/801 ق.ب.ج: "تدفع للناقل أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، تحت شرط المساهمة."

من خلال ما سبق، فإن التضحية بالبضاعة لا تؤثر على دفع أجرة الحمولة البحرية للناقل البحري، بشرط أن تكون الغاية منها من أجل السلامة العامة، وبالمفهوم المخالف لذلك، إذا تمت التضحية بالبضاعة لأجل غرض آخر غير السلامة العامة، فهنا الناقل يفقد حقه في أجرة الحمولة البحرية.

## المبحث الثاني

### ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

تستحق أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية، لكل من الناقل البحري ومؤجر السفينة، وتدفع من قبل الشاحن أو المرسل إليه إذا كنا بصدد عقد النقل البحري، وتدفع من طرف المستأجر في عقد استئجار السفينة، لكن قد يتمتع هؤلاء الملزمون بأداء أجرة الحمولة بعدم دفعها، بالتالي يضيع حق الناقل والمؤجر في استيفاء أجرة الحمولة البحرية، ولتفادي ذلك منح المشرع لكل من الناقل والمؤجر ضمانات لاستيفاء أجرة الحمولة البحرية.

فيما يخص عقد النقل البحري، منطقيًا الناقل البحري لا يحتاج لضمانات استيفاء أجرة الحمولة البحرية، إذا كانت هذه الأخيرة تدفع عند شحن البضاعة، على العكس يتمتع بهذه

الضمانات للوفاء بأجرة الحمولة البحرية عند تسليم البضاعة في ميناء الوصول، وهو نفس الشيء بالنسبة لمؤجر السفينة فيلجأ للضمانات فقط عندما تكون أجرة الحمولة البحرية قابلة للدفع عند تسليم البضاعة.

لتجنب خطر عدم الدفع عند التسليم، تمنح عقود الملاحة البحرية التجارية، للناقل البحري ولمؤجر السفينة ضمانات لاستيفاء أجرة الحمولة البحرية والمتمثلة في كل من حق الحبس (المطلب الأول) وحق الامتياز (المطلب الثاني).

لكن حسب المشرع المصري، ويتعلق الأمر بالاستئجار لمدة معينة فإذا امتنع المستأجر من دفع أجرة الحمولة البحرية للمؤجر، يستطيع هذا الأخير استرداد حقه في التصرف بالسفينة إذا لم يستوفي أجرة الحمولة خلال ثلاثة أيام من تاريخ اعدار المستأجر، وهذا وفقاً لما نص عليه في المادة 238 من مشروع القانون البحري المصري، وهو نفس الموقف الذي تبناه عقد بلتيم في نصه: "في حالة عدم الدفع يكون للمالك الحق في سحب السفينة من خدمة المستأجر، دون انذار ودون تدخل أية محكمة أو أي إجراء آخر أيا كان، ودون اخلال بحق المالك في المطالبة بكل ما تخوله له المشاركة".<sup>1</sup>

## المطلب الأول

### حق الحبس كضمان للوفاء بأجرة الحمولة في عقود الملاحة البحرية التجارية

يعتبر حق الحبس أول ضمان يلجأ إليه الناقل البحري، من أجل ضمان استحقاق أجرة الحمولة البحرية، فلا يوجد ما يمنع الناقل من ضمان ديونه المحددة وذلك بحبس البضائع التي يجب عليه تسليمها، لكن هناك نصوص قانونية تمنعه من حبس البضاعة وهي على متن السفينة، من بينها المادة 18-5422 D. من القانون الفرنسي، لا تعد العملية تجارية لكنها

1 - أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 101.

فعالة لأن الحق في حبس البضاعة يعتبر معادلا للجميع للمدين نفسه أو لخلفائه، ويخضع الحبس لقانون مكان ابرامه.<sup>1</sup>

عرف المشرع الجزائري حق الحبس في المادة 200 ق.م.ج،<sup>2</sup> يستخلص من هذه المادة أن أي مدين لم يستوفي حقه من الدائن، يحق له حبس الشيء المراد تسليمه للدائن إلى حين قيام هذا الأخير بالوفاء بالتزامه، وكذلك جميع المصاريف المترتبة عن حبس الشيء محل الالتزام. وفي دراستنا المدين هو كل من الناقل والمؤجر، أما الدائن فهو كل من المرسل إليه والمستأجر. لتوضيح أكثر لكيفية اعتبار حق الحبس ضمانا لاستحقاق أجرة الحمولة البحرية سنتطرق إلى كيفية ممارسته (الفرع الأول) وحالات انقضائه (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### كيفية ممارسة حق الحبس في عقود الملاحة البحرية التجارية

يحق لكل من الناقل البحري ومؤجر السفينة، في حالة امتناع كل من المرسل إليه ومستأجر السفينة عن دفع أجرة الحمولة البحرية المستحقة، أو الامتناع عن استلام البضائع، القيام بحبس البضاعة كضمان للضغط عليهما من أجل الدفع والاستلام، وهو حق كرسه القانون البحري الجزائري في كل من المواد 792 و 793 ق.ب.ج بالنسبة للناقل البحري، والمواد 680 و 682 ق.ب.ج بالنسبة للمؤجر.<sup>3</sup>

1 - DELEBEQUE Philipe, droit maritime, op.cite, p. 500.

2- المادة 200 ق.م.ج: "لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام ترتب عليه وله علاقة سببية وارتباط بالتزام المدين. أو ما دام الدائن لم يقدم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا.

ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محرزه، إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة، فإن له أن يتمتع عن رد هذا الشيء حتى يستوفي ما هو مستحق له، إلا أن يكون الالتزام بالرد ناشئا عن عمل غير شرعي."

3 - المادة 792 ق.ب.ج: "يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على ايداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة وأجرة الإسعاف، أو تقديمه ضمانا بذلك."

تجدر الإشارة، إلى أن كلا من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 ومعاهدة هامبورغ لسنة 1978، لم تنص على حق الحبس، على غرار ذلك نجد فقط قواعد روتردام لسنة 2008 قد نصت على حق الحبس، وذلك في المادة 2/48 المعنونة بـ "بقاء البضائع غير مسلمة"، وكذلك في المادة 49 تحت عنوان "الاحتفاظ بالبضائع" والتي تنص على ما يلي: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمس ما قد يكون للناقل أو للطرف المنفذ من حق في الاحتفاظ بالبضائع، بمقتضى عقد النقل أو القانون المطبق، ضمانا لسداد المبالغ المستحقة." والملاحظ في هذه المادة أن قواعد روتردام استخدمت لفظ الاحتفاظ بدلا من الحبس.

أما بالنسبة لعقد استئجار السفينة لمدة معينة، نلاحظ أنه لم ينص على حق الحبس في حالة امتناع المستأجر من دفع أجرة الحمولة البحرية، بل نص مباشرة على فسخ العقد من طرف المؤجر، وذلك في المادة 720 ق.ب.ج على النحو التالي: "إذا لم يدفع المستأجر أجرة الحمولة في المدة المتفق عليها، يستطيع المؤجر فسخ العقد وطلب تعويضات من المستأجر عن خسارة أجرة الحمولة وغيرها من الأضرار."

وفقا لما نصت عليه المادة 158 ق.ت.ب.سوري في فقرتها الأولى أنه يكون لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء أجرة الحمولة البحرية المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدر له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقفية (الاستعجالية)؛ فمن خلال مضمون هذه المادة، لا بد من توافر ثلاثة شروط لكي يحق للمؤجر حبس البضائع، والمتمثلة في:

المادة 793 ق.ب.ج: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها وإذا كان غير معروف، يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعة المرسل إليه ويقوم فورا بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفا." المادة 680 ق.ب.ج: "يمكن للمؤجر أن يرفض تفريغ الحمولة إذا لم يدفع المستأجر الأجرة ومكافأة المهلة الإضافية للشحن والتفريغ ومدد التأخير الأخرى." المادة 682 ق.ب.ج: "إذا لم يحضر المستأجر أو من يمثله إلى مكان التفريغ أو رفض تفريغ البضائع أو سبب تأخيرا آخر للسفينة عن القيام بعملية التفريغ أو الانتهاء منها قبل انقضاء المدة المعينة لها، يحق للمؤجر أن يعمل على إنزال البضائع وإيداعها في مكان آمن ولحساب وتحت مسؤولية المستأجر."

- عدم وفاء المستأجر بأجرة الحمولة البحرية المقررة للمؤجر كاملة، ويمتد الحكم إلى ملحقاتها.
- أن تكون البضائع موجودة على متن السفينة، أي لا يمتد نطاق أعمال حق حبس البضائع إلى ما قبل شحن البضائع في السفينة وإلى ما بعد تفريغها منها.
- أن تكون البضائع مملوكة للمستأجر، بالتالي لا يجوز للمؤجر إعمال حق الحبس إذا كانت البضائع الموجودة على السفينة مملوكة للغير.<sup>1</sup>

يلاحظ من خلال ما تم ذكره أعلاه، أن المشرع السوري قد استوجب توفر ثلاثة شروط أساسية لممارسة حق الحبس، من قبل الناقل والمؤجر لاستيفاء أجرة الحمولة البحرية، وذلك خلافاً للمشرع الجزائري الذي اكتفى، بامتناع كل من المرسل إليه ومستأجر السفينة عن استلام البضاعة في التاريخ المتفق عليه ودفع أجرة الحمولة البحرية.

فعند امتناع المرسل إليه أو المستأجر من استلام البضاعة أو دفع أجرة الحمولة البحرية، يقوم الناقل أو المؤجر بإيداع البضاعة في المستودع، على نفقة وتبعية المرسل إليه أو مستأجر السفينة، ويقوم بإعلام الشاحن أو المستأجر بالتصرف الذي قام به.

وإذا تعرضت البضائع للهلاك أو التلف أثناء الحبس، فلا يعتبر الناقل مسؤولاً عن ذلك، ما لم يثبت المطالب أن الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل أو المؤجر التدابير اللازمة للحفاظ على البضاعة، أي لم يقيم بعناية الرجل العادي.<sup>2</sup>

لقد نص المشرع الجزائري في كل من عقد النقل البحري وعقد استئجار السفينة، في حالة عدم سحب البضاعة من المستودعات من قبل المرسل إليه أو مستأجر السفينة - حسب نوع

1 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 170-171.

2 - المادة 5/48 من قواعد روتردام 2008: "...5- لا يكون الناقل مسؤولاً عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة بمقتضى هذه المادة ما لم يثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع، وأن الناقل كان على علم، أو كان يجدر به أن يكون على علم، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير سيؤدي إلى هلاك البضائع أو تلفها."

العقد المبرم-، يجوز للناقل أو مؤجر السفينة القيام ببيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدم ضمان كاف من المرسل إليه أو مستأجر السفينة، والاختلاف الموجود أنه في عقد النقل البحري حدد المشرع مدة شهرين لحبس البضاعة في المستودع، ابتداء من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، وإذا لم يتقدم المرسل إليه خلال هذه المدة لاستلام البضاعة ودفع أجرة الحمولة البحرية، جاز للناقل بيع البضاعة.<sup>1</sup>

أما في عقد استئجار السفينة، فحددت مدة حبس البضاعة بمهلة تفريغ البضاعة والمهلة الإضافية، وهذه الأخيرة تحدد في عقد الاستئجار وفقاً لإرادة الطرفين، وفي حالة عدم ذكرها في العقد، تقدر بعدد أيام الشحن والتفريغ، وإذا تجاوزت مدة الإيداع أو الحبس المدة المذكورة، يحق للمؤجر أن يطلب تعويضات عن التأخير، تحسب بنفس الشروط الخاصة بالمهلة الإضافية الثانية، والتي تقدر بـ 50% من معدل أجرة المهلة الإضافية،<sup>2</sup> وإذا لم يستوفي حقه بهذه الطرق يلجأ إلى بيع البضاعة.

وأما في حالة خشية تعرض البضائع للتلف بسرعة، أو كانت مصاريف إيداع البضاعة تزيد عن قيمتها، يجوز للناقل بيع البضاعة قبل انقضاء مدة شهرين، وهو ما نصت عليه المادة 2/201 ق.م.ج: "وإذا كان الشيء المحبوس يخشى عليه الهلاك أو التلف فللحابس أن يحصل

1 - أنظر المواد 681، 682، 793، 795 ق.ب.ج.

2 - المادة 683 ق.ب.ج: "إذا تعدت عمليات التفريغ والإيداع المذكورة في المادة السابقة، مدة التفريغ والمهلة الإضافية المبينة في عقد إيجار السفينة، يحق للمؤجر أن يطلب تعويضات عن التأخير تحسب بنفس الشروط الخاصة بالمهلة الإضافية الثانية خلال التفريغ."

المادة 663 ق.ب.ج: "يجب على المؤجر إذا انتهت مهلة ميعاد الشحن والتفريغ قبل الانتهاء من تحميل السفينة في مكان التحميل خلال مدة إضافية تسمى ميعاد إضافي للشحن والتفريغ المتفق عليه في عقد إيجار السفينة. وفي حالة عدم وجود ذلك في العقد بقدر عدد أيام الشحن والتفريغ..."

المادة 2/666 ق.ب.ج: "وإذا لم يتفق على هذه المهلة بين الأطراف فتحسب هذه الأجرة بزيادة 50% من معدل أجرة المهلة الإضافية."

على إذن من القضاء في بيعه وفقا للأحكام المنصوص عليها في المادة 971، وينتقل حق في الحبس من الشيء إلى ثمنه.

فقد قضى القانون المصري قبل تعديله وذلك في المادة 125 الملغاة، بعدم قدرة الناقل على حبس البضاعة في السفينة بسبب عدم دفع أجرة الحمولة البحرية، نظرا لما يترتب على بقاء البضائع في السفينة من تعطيلها عن الاستغلال، لكن أجازت للناقل أن يطلب من القاضي تعيين حارس أو أمين تودع لديه البضائع لحين دفع المستحق له.

ثم جاءت المادة 226 فقرة أولى قانون بحري جديد وأجازت للناقل، أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية، الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، كما أجازت للناقل طلب الإذن ببيع البضاعة كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة.<sup>1</sup>

فيما يخص القانون الفرنسي، فلم ينظم حق الحبس بل اكتفى بمنح ضمان واحد وهو حق الامتياز، لأنه في نظره مرتبطان.

### الفرع الثاني

#### أسباب انقضاء حق الحبس في عقود الملاحة البحرية التجارية

ينقضي حق الحبس وفقا لما نصت عليه النصوص القانونية سواء الداخلية أو الدولية، إما بتقديم كفالة (أولا) أو تقدم المرسل إليه/ المستأجر لاستلام البضاعة ودفع أجرة الحمولة البحرية (ثانيا) أو انقضاء المدة القانونية للحبس (ثالثا) أو تعرض البضاعة للتلف (رابعا).

#### أولا-تقديم كفالة:

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص. 280.

ينقرر للمؤجر والناقل حق الحبس لضمان استيفائهما لأجرة الحمولة البحرية وملحقاتها، وبالمقابل يمنع عليهما مباشرة هذا الحق، إذا قدمت كفالة يقدرها قاضي الأمور الاستعجالية، بالتالي تعتبر هذه الكفالة ضمانا لحقهما، ويراعى في تقديرها أن تكون كافية لتغطية الدين، وكذلك السماح بفك الحبس عن البضاعة والاستمرار في الرحلة البحرية.<sup>1</sup>

هذا ما نصت عليه النصوص القانونية التالية: المادة 681 ق.ب.ج: "...، إلا إذا قدم ضمان كاف من المستأجر." والمادة 792 ق.ب.ج: "...، أو تقديمه ضمانا بذلك." بمفهوم هذه النصوص القانونية المستمدة من القانون البحري الجزائري، فمجرد تقديم ضمان أو كفالة يؤدي إلى انقضاء حق حبس البضاعة لاستيفاء أجرة الحمولة البحرية.

#### ثانيا-تقدم المرسل إليه أو المستأجر لاستلام البضاعة ودفع أجرة الحمولة البحرية:

في الظروف العادية عند وصول البضاعة إلى ميناء الوصول، يتقدم المرسل إليه أو المستأجر لاستلام البضاعة ودفع أجرة الحمولة البحرية، لكن في بعض الأحيان يمتنع هؤلاء من استلام البضاعة، مما يجعل الناقل أو المؤجر الاضطرار لحبس البضاعة بعد إخطار صاحب الحق بالبضاعة بذلك.

هذا تطبيقا لما هو منصوص عليه في المواد التالية: المادة 682 ق.ب.ج: "إذا لم يحضر المستأجر أو من يمثله إلى مكان التفريغ أو رفض تفريغ البضاعة ...، يحق للمؤجر أن يعمل على إنزال البضائع وإيداعها..." والمادة 793 ق.ب.ج: "إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة ...، يودع الناقل البضاعة في المستودع ...".

بالمفهوم المخالف لهذه المواد، فإنه إذا تقدم كل من المرسل إليه والمستأجر لاستلام البضاعة من الناقل والمؤجر، ينقضي بذلك حق حبس البضاعة.

1 - كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 454.

## ثالثا-انقضاء المدة القانونية للحبس:

لقد منح المشرع الجزائري لكل من الناقل والمؤجر، مهلة قانونية لممارسة حق حبس البضاعة لاستيفاء حقهم، والمتمثلة في شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء الوصول بالنسبة للناقل البحري، المنصوص عليها في المادة 795 ق.ب.ج: "إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات... خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، ..."

وفيما يخص المؤجر فقد حددت مدة حبس البضاعة، بالمدة المتفق عليها في عقد الاستئجار لتفريغ البضاعة، وهذا وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 683 ق.ب.ج. فإذا انقضت المدة القانونية التي حددها المشرع لحبس البضاعة، يلجأ الناقل والمؤجر إلى بيع البضاعة، بموافقة السلطات المختصة، وبذلك ينقضي حق حبس البضاعة.

## رابعا-تعرض البضاعة للتلف:

عند قيام الناقل والمؤجر بحبس البضاعة في المستودع، يجب عليه بذل عناية الرجل العادي، أي القيام بالتدابير اللازمة للحفاظ على سلامة البضاعة، وفي حالة تعرض البضاعة للتلف رغم العناية وقبل نهاية المدة المقررة قانونيا لحبسها، يقوم الناقل والمؤجر ببيعها واستيفاء حقها، وهذا حسب ما تم النص عليه في المادة 795 ق.ب.ج: "... ويمكن كذلك بيع البضائع غير المطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل انقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة ..."، بالتالي ينقضي بذلك حق حبس البضاعة.

تجدر بنا الإشارة إلى أنه في حالة عدم كفاية بيع البضائع لتغطية جميع ديون الناقل البحري عد الشاحن مسؤولاً عن استكمال الباقي.<sup>1</sup>

فينقضي حق الحبس حسب القواعد العامة بخروج الشيء من يد حائزه أو محرزه، لكن يمكن لحابس الشيء، إذا خرج الشيء المحبوس من يده بغير علمه أو رغم معارضته لذلك، أن يقوم باسترداده، إذ يطلب استرداده خلال ثلاثون (30) يوماً ابتداء من يوم علمه بخروج الشيء من يده، ويجب عليه أن يقوم بهذا الطلب قبل انقضاء مدة سنة من خروج الشيء المحبوس من يده، بالتالي يفقد حقه في استرداد الشيء المحبوس.<sup>2</sup>

## المطلب الثاني

### حق الامتياز كضمان للوفاء بأجرة الحمولة في عقود الملاحة البحرية التجارية

يعتبر الامتياز بصفة عامة حق يقره القانون لبعض الدائنين، بمقتضاه تكون لهم الأولوية على الدائنين الآخرين؛ أما الامتياز البحري فهو حق يمنحه القانون، لعدد من الدائنين البحريين على وجه الخصوص، يخولهم استيفاء ديونهم من ثمن بيع السفينة بالأولوية على غيرهم من الدائنين الآخرين.<sup>3</sup>

قررت التشريعات المختلفة، حقوق الامتياز لدائني المجهز على السفينة دعماً للاتمان البحري، ولما كانت السفينة تنتقل بين موانئ تابعة لدول مختلفة، وتترتب عليها حقوق لأشخاص ينتمون إلى جنسيات متعددة، بالتالي ينشأ عن ذلك تنازع بين القوانين، وضاعف هذا

1 - المادة 796 ق.ب.ج: "إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها، عد الشاحن مسؤولاً عن الباقي."

2 - المادة 202 ق.م.ج: "ينقضي حق الحبس بخروج الشيء من يد حائزه أو محرزه غير أنه لحابس الشيء إذا خرج من يده بغير علمه أو بالرغم من معارضته أن يطلب استرداده، إذا هو قام بهذا الطلب خلال ثلاثين يوماً من الوقت الذي علم فيه بخروج الشيء من يده ما لم تتقضى سنة من وقت خروجه."

3 - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2003، ص. 153.

التنازع الدولي اختلاف التشريعات اختلافا بينا في مادة الامتيازات البحرية، نظرا لتضارب فكرة كل تشريع عن الامتياز وترتيبه وانقضائه، وللقضاء على هذا التنازع أبرمت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهن البحرية في 10 أفريل 1926.<sup>1</sup>

فكيف تتم ممارسة حق الامتياز البحري (الفرع الأول)، وما هي حالات انقضائه (الفرع الثاني)؟

## الفرع الأول

### كيفية ممارسة حق الامتياز في عقود الملاحة البحرية التجارية

ظل القانون البحري يهمل نظام الرهن البحري حيناً من الدهر، حيث لم يكن لدائني المجهز فيه أية وسيلة للحصول على حق عيني على السفينة، يكفل لهم التتبع والأولوية؛ لكن لم يقف القانون البحري جامداً أمام هذا الموقف، بل سارع إلى نجدة المجهز وأسرف في منح الامتياز للدائنين الذين يتعاملون مع المجهز، حتى يتيسر له سبيل الحصول على الائتمان.<sup>2</sup>

ونظراً لأهمية حقوق الامتياز باعتبارها حقوق عينية تبعية تقع على السفينة، أبرمت اتفاقية خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية، وذلك في 10 أفريل 1926 بمدينة بروكسل، وقد تم المصادقة عليها من قبل عدة دول من بينها الجزائر.<sup>3</sup>

إذ لا يمارس فقط الامتياز البحري على السفينة، وإنما يمارس أيضاً على أجرة الحمولة البحرية للرحلة التي أنشئت فيها الديون الممتازة، وبشكل عام على كافة المبالغ التي حصلت

1 - نظراً لاختلاف مواقف التشريعات البحرية الوطنية في مسألة الامتيازات والرهن التي تقع على السفينة، فلتوحيد هذه القواعد والأحكام قام المجتمع الدولي بعقد اتفاقيات بين الدول، وأول اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض قواعد الامتيازات والرهن البحرية في 10/04/1926، ثم حلت محلها اتفاقية بروكسل في 27/25/1967، ثم حلت محلها اتفاقية جنيف في 07/05/1993.

مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1996، ص. 69.

2 - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص. 80.

3 - عبد الكريم بوقادة، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، تاريخ النشر 01/03/2017، ص. 231.

عليها السفينة خلال الرحلة البحرية، إذ يستند كل من اتفاقية بروكسل 1926 الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية والقانون الفرنسي، على موضوع يعود أصوله للقانون البحري والمتمثل في الثروة البحرية، التي تعتبر كمجموعة من المصالح وضعت من طرف المجهز بمناسبة الرحلة البحرية.<sup>1</sup>

وقد رتبت اتفاقية بروكسل 1926 الحقوق الممتازة في مجموعات خمسة تسبق الرهن البحرية، هذه المجموعات هي التي يطلق عليها امتيازات الدرجة الأولى أو الامتيازات الدولية، ذلك أن معاهدة بروكسل 1926 سمحت للتشريعات الداخلية أن تضيف ما تشاء من امتيازات، على أن يأتي ترتيبها بعد الامتيازات الدولية وبعد الرهن البحرية، والتي يطلق عليها تسمية الامتيازات الدرجة الثانية؛ وتأتي أجرة الحمولة البحرية ضمن امتيازات المجموعة الخامسة.<sup>2</sup>

فقد تم تعريف الامتياز في قضية Sold Buccleugh في سنة 1851، من طرف Sinjohn JERVIS على أنه حق أو امتياز على شيء لترتيب آثار قانونية بشأنه، ولكن في الحقيقة هي إجراءات متعلقة بحق عيني وأن هذا الحق أو الامتياز ينتقل مع الشيء في أي يد كانت.<sup>3</sup>

يعرف الامتياز حسب القواعد العامة، على أنه أولوية يقررها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته، ولا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص قانوني؛<sup>4</sup> لم يعرف المشرع الجزائري الامتياز البحري، رغم أنه خصص له بابا كاملا تحت عنوان "الامتيازات على البضائع"، وذلك من المادة 817 إلى المادة 820 ق.ب.ج، فقد اكتفى بتعداد الديون التي تدخل في باب الامتياز

1 - BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, droit maritime, op.cit, p.p. 380 - 381.

2 - تتمثل امتيازات المرتبة الخامسة في الديون الناتجة عن عقود منشأة أو عمليات أجراها الريان خارجا عن مريط السفينة بموجب صلاحياته القانونية لحاجة حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو إكمال السفر سواء كان الريان صاحب السفينة أم لم يكن وسواء كان الدين له أو لغيره من المتعاقدين.

علي البارودي، القانون البحري، الدار اللامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1988، ص.ص. 310-315.

3 - عبد الكريم بوقادة، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية، المرجع السابق، ص. 232.

4 - أنظر المادة 982 ق.م.ج.

على سبيل الحصر في المادة 818 ق.ب.ج، وقد ذكرت ديون أجرة الحمولة البحرية في المرتبة الثالثة<sup>1</sup>، كما تم ذكر الامتياز على البضائع في عقود استئجار السفن، على أنه حق يتمتع به المؤجر على البضائع لوفاء أجرة الحمولة البحرية، والأعباء الأخرى المذكورة في عقد استئجار السفن.<sup>2</sup>

إذا قام الناقل بإيداع البضائع لدى أمين، ورغم ذلك لم يدفع المرسل إليه أجرة الحمولة البحرية، فإن له حق المطالبة ببيع البضاعة كلها أو بعضها، فإذا تم البيع فإن له امتياز على ثمن البضاعة لاستيفاء أجرة الحمولة البحرية، وغيرها من المبالغ التي تستحق له من جراء الرحلة البحرية.<sup>3</sup>

لكي تكون أجرة الحمولة البحرية محلاً للامتياز البحري يجب توفر شرطين أساسيين، المنصوص عليهما في اتفاقية بروكسل لسنة 1926 وهما:

- يجب أن تكون الأجرة مستحقة الدفع، معناه أن الأجرة لا تزال مستحقة في ذمة الشاحن أو كانت ما زالت تحت يد الربان أو وكيل المجهز أي لم يتقاضاها المجهز بعد.
- يجب أن يتعلق الامتياز بأجرة الرحلة التي نشأ خلالها الدين البحري، وهذا ما أقرته اتفاقية بروكسل 1926، لكن شرط أن ينصب هذا الامتياز على الثروة البحرية للمجهز باعتباره

1 - المادة 818 ق.ب.ج: "تدخل في باب الامتياز على البضائع المشحونة: ... د) ديون أجرة الحمولة أو المكافأة الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة وعقد النقل ومصارييف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ وكذلك التعويض المستحق من جراء اتفاق التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم ومصارييف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات، ..."

2 - المادة 645 ق.ب.ج: "يتمتع المؤجر بالامتياز على البضائع لوفاء أجرة حمولته والأعباء الأخرى المذكورة في عقد الإيجار."

3 - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 331.

مالك للسفينة، أو في شخص غير المالك كالمستأجر، بالتالي فالامتياز لا يرتبط بالشخص المدين إنما بالثروة البحرية.<sup>1</sup>

ويجدر بنا الذكر أنه من الناحية العملية، لا يمكن ممارسة حق الامتياز على أجرة الحمولة البحرية، إلا إذا كانت مازالت مستحقة كدين في ذمة الشاحن، أو إذا كانت تحت يد الربان لم يستوفيهما المجهز بعد، إذ يستطيع صاحب الحق الممتاز أن يرفع الحجز على الأجرة تحت يد حائزها (حجز ما للمدين لدى شخص ثالث)، أما إذا تم استحقاقها من قبل المجهز فإنها تفقد ذاتيتها بدخولها في ذمته.<sup>2</sup>

فيمنح الامتياز البحري للدائن الممتاز حق التتبع<sup>3</sup> وحق الأفضلية، إن حق التتبع يمكن الدائن الممتاز من مطالبة كل من تنتقل إليه ملكية السفينة بدينه الممتاز، المترتب على السفينة وتوابعها بالنسبة إلى باقي الدائنين؛<sup>4</sup> وذلك على نقيض ما تقرره القواعد العامة، التي يؤدي تطبيقها إلى تعطيل حق التتبع على المنقول محل الامتياز، إذا ما انتقل المنقول إلى حائز حسن النية.<sup>5</sup>

وفي هذا الصدد تنص المادة الثانية من القانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966 على أن: "المؤجر له حق الامتياز على البضائع من أجل استحقاق أجرة الحمولة." وهذه القاعدة تطبق على الاستئجار بالرحلة، ومع ذلك تمنع المادة الثالثة من المرسوم الفرنسي الصادر في

1 - عبد الكريم بوقادة، مدى اعتبار المشرع الجزائري الأجرة كوعاء للامتيازات البحرية، المرجع السابق، ص.ص. 237-238.

2 - علي البارودي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 322.

3 - le privilège donne au créancier un droit réel sur le navire, l'article 39 de la loi de 1967 décide que le créancier privilégié suit le navire en quelques mains qu'il passe.  
RODIERE Renie, droit maritime, 10<sup>ème</sup> éditions, Dalloz, Paris, 1986, p. 140.

4 - إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 69.

5 - زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية للنشر، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي للتوزيع، القاهرة، 1988، ص. 296.

31 ديسمبر 1966 المؤجر من حبس البضاعة على السفينة، بل يمكن لهم فقط طلب الترخيص من القاضي لتسجيلها من أجل الضمان.

بخلاف القانون الإنجليزي، الذي لا يمنح للمؤجر حق التمتع بالامتياز على البضائع الموجودة على متن السفينة، ومن جراء ذلك فإن عقود الايجار الخاضعة للقانون الانجليزي والقانون الأمريكي تكون محل احتجاج أمام المحاكم الفرنسية، وهذا المبدأ مؤكد من قبل محكمة النقض الفرنسية في 26 ماي 1997 في حكمها Nobility، وهو أن الامتياز يمكن أن يكون محل احتجاج أمام المحاكم الفرنسية، منذ الوقت الذي اعترف به من قبل قانون العقد والقانون الفرنسي وقانون القاضي.<sup>1</sup>

قام المشرع الجزائري بإدراج دين أجرة الحمولة البحرية من الديون الممتازة في القانون البحري، ذلك لتدعيم الحماية القانونية لها، ويقع هذا الامتياز على البضائع المنقولة، ويقصد منه ثمن البضاعة كما أنه يضمن أجرة الحمولة البحرية، والمبالغ المستحقة خلال الرحلة البحرية.<sup>2</sup>

فتقرير حق الامتياز يتيح للناقل أو المؤجر، عند بيع البضاعة أن يتقدم حسب مرتبته على غيره من دائني المرسل إليه أو دائني المستأجر، على ثمنها في اقتضاء الحقوق التي تقرر لها هذا الامتياز،<sup>3</sup> ويمارس لمدة خمسة عشر (15) يوما بعد تسليم البضاعة، إذا لم تكن قد انتقلت ليد شخص ثالث.<sup>4</sup>

1- BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, droit maritime, op.cit, p. 528.

2 - كاملية أعراب، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2016، ص. 45.

3 - خالد عباس، أحكام عقد استئجار السفن في التشريع البحري الجزائري، المرجع السابق، ص. 47.

4 - وهيب الأسبر، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 190.

وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 820 ق.ب.ج كما يلي: "تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الربان قبل البدء بالتفريغ أو إذا لم يرفع الدعوى خلال خمسة عشرة يوما من التفريغ وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة بيد الغير شرعا."

عند المقارنة بين ظروف ممارسة حق الحبس وظروف ممارسة حق الامتياز، حسب القانون الجزائري نلاحظ أنها نفسها، لكن يظهر الاختلاف بينهما عند مراجعة النصوص المقارنة، إذ حق الامتياز يمارس في حالة تسليم البضاعة قبل الحصول على أجرة الحمولة البحرية، بشرط ألا تنتقل البضاعة إلى الغير شرعا، بالتالي فحق الامتياز مرتبط بفكرة التسليم لا التفريغ وهو إجراء سابق على التسليم.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني

#### أسباب انقضاء حق الامتياز في عقود الملاحة البحرية التجارية

يوجد إلى جانب بطلان حق الامتياز على أجرة الحمولة البحرية، والذي يتم عند عدم رفع الدعوى خلال خمسة عشرة يوما من التفريغ، وقبل أن تصبح البضائع في يد الغير شرعا؛ وكذلك ووفقا للقواعد العامة،<sup>2</sup> فإن الامتيازات البحرية تنقضي بإحدى الطرق الثلاثة: إما ببيع السفينة جبريا أو اختياريا، وإما ينقضي بالتقادم.

1 - حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005-2006، ص.ص. 85-86.

2 - تنقضي الامتيازات حسب القواعد العامة والمنصوص عليها في المادة 988 ق.م.ج: "ينقضي حق الامتياز بنفس الطرق التي ينقضي بها حق الرهن الرسمي وحق الرهن الحيازي، ووفقا لأحكام انقضاء هذين الحقين، ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك." وينقضي الرهن الرسمي والرهن الحيازي وفقا لما نص عليه في المواد 933 إلى 936 ق.م.ج والمواد 964 و965 ق.م.ج على التوالي.

## أولاً-انقضاء حق الامتياز بالبيع الجبري:

يقصد بالبيع الجبري، البيع القضائي الذي يظهر السفينة من جميع الحقوق العينية التبعية المحملة بها، وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن؛<sup>1</sup> ويتم توزيع ثمن السفينة وفقاً لترتيب الدائنين الممتازين في الدرجة الأولى، والمرتهنين الممتازين في الدرجة الثانية.<sup>2</sup>

إذا تم التنفيذ الجبري على السفينة ببيعها بالمزاد العلني، فإن ملكيتها تنتقل إلى الراسي عليه المزاد خالية من كل الحقوق العينية التي تثقلها، خاصة أن البيع الجبري يتم باتخاذ إجراءات مما يتوافر معه العلانية ويمكن بالتالي لأصحاب الحقوق الممتازة التحوط بشأنها.<sup>3</sup>

## ثانياً-انقضاء حق الامتياز بالبيع الاختياري:

عند انتقال ملكية السفينة إلى الغير، فلا يترتب عن ذلك انقضاء حقوق الامتياز البحرية الواردة عليها، بل يحق للدائن الممتاز أن يتتبع السفينة في أي يد كانت؛ لكن تحميل السفينة بحق التتبع لصالح أصحاب الحقوق الممتازة، يشكل خطراً على من تنتقل إليه ملكيتها دون أن يعلم بما يثقلها من حقوق امتياز، نظراً لطابعها المستمر وعدم خضوعها للشهر.<sup>4</sup> لكن يستطيع المشتري تطهير السفينة من الحقوق العينية عليها إذا قام بشراء السفينة وفقاً للإجراءات التالية:

- أن يقوم بفتح عقد الشراء في سجل السفن؛
- أن يعلن عن البيع بنشره في الجريدة الرسمية وفي جريدتين يوميتين، تظهران في مرفأ تسجيل السفينة ويذكر في الاعلان اسم المشتري ومحل إقامته؛

1 - وهيب الأسبر، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 58.

2 - علي البارودي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 325.

3 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 103.

4 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص. 80.

- أن يلصق نشرة بالبيع على باب مكتب التسجيل، على أن يذكر أيضا في هذه النشرة اسم المشتري ومحل إقامته.

فإذا انقضت مدة 30 يوما من تاريخ آخر نشر في الصحف، دون حصول معارضة من دائني البائع الممتازين، فإن المشتري يستطيع أن يقوم بالوفاء بالثمن وهو مطمئن إلى تطهير السفينة من حقوق الامتياز، أما إذا قام الدائنون الممتازون بالمعارضة خلال هذه الفترة، فإن حقوق الامتياز تنتقل إلى الثمن.<sup>1</sup>

لا يخشى في حالات البيع الجبري والاختياري المستوفي شروطه القانونية، ضياع حقوق الدائنين؛ إذ يعطي للدائنين حق الاعتراض خلال شهر، بعد الاعلان بالجريدة الرسمية وجريدتين يوميتين محليتين، ويذكر في الاعلان اسم المشتري ومحل إقامته، ويحق لهم الاعتراض حتى بعد انتهاء مدة الشهر إذا كان ثمن الشراء لم يدفع، على أن يكون الدائن قد أعلن نفسه للمشتري بواسطة اعتراض مكتوب؛ بالإضافة إلى ذلك ينقضي الامتياز بهلاك المال، بالمصادرة أو غيرها من أوجه الهلاك لانتهاء محل الامتياز، كما ينقضي كذلك بانقضاء الدين بأي وجه من أوجه الانقضاء.<sup>2</sup>

### ثالثا-انقضاء حق الامتياز بالتقادم:

تنقضي حقوق الامتياز حسب ما نصت عليه المادة 38 فقرة أولى من ق.ت.ب اللبناني، بمضي سنة، ويتضح من ذلك أن المشرع لم يشأ أن تظل السفينة مثقلة بحقوق الامتياز فترة طويلة، تشجيعا للانتمان البحري، وتحفيز الدائنين الممتازين على استيفاء ديونهم قبل تراكم الديون الممتازة.

1 - علي البارودي، القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 325-326.

2 - لطيف جبير كومانبي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص.ص. 59-60.

ويقضي النص بانقضاء الامتياز الوارد على السفينة بمضي المدة، وبالتالي يظل الامتياز قائماً على أجرة الحمولة البحرية وملحقات السفينة طالما ظل الدين قائماً، فالقاعدة العامة هي بقاء الامتياز الوارد على السفينة تقضي بانقضاء الامتياز مع بقاء الدين قائماً، لذلك لا يتوسع في هذا الاستثناء، ولا تسري أحكام التقادم على الامتياز الوارد على أجرة الحمولة البحرية وملحقات السفينة وملحقات أجرة الحمولة.<sup>1</sup>

وتجدر الإشارة أنه في حالة عدم تمكن الناقل أو المؤجر من استيفاء أجرة الحمولة البحرية بموجب ضمانات الوفاء، فيمكن له أن يقوم برفع دعوى للمطالبة بأجرة الحمولة البحرية.

فوفقاً للقانون المصري وبالتحديد المادة 244 فقرة أولى منه، نصت على أن سائر الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري مدة تقادمها سنتان من تاريخ تسليم البضاعة، أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم، ومن بين هذه الدعاوى التي يقيمها الناقل على الشاحن المطالبة بأجرة الحمولة البحرية، أو غيرها من المبالغ المستحقة له بسبب النقل.<sup>2</sup>

وعلى هذا المنوال فقد اتخذ المشرع الجزائري نفس الموقف، إذ نص أنه تتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري بمضي سنتين، من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه؛ أما فيما يخص عقود استئجار السفن، فتتقادم الدعاوى الناشئة عنها بمضي سنة واحدة، لكن تختلف مدة سريانها من عقد لآخر، إذ تبدأ مدة التقادم بالنسبة لعقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، اعتباراً من يوم التفريغ الكامل للسفينة، أو الحادث الذي وضع نهاية للرحلة، أما تقادم الدعوى الناشئة عن عقد استئجار السفينة لمدة معينة، فتبدأ من انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه.<sup>3</sup>

1 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 103-104.

2 - أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 175.

3 - أنظر المواد: 648، 694، 722، 742 ق.ب.ج.

والحكمة من التقادم القصير، هي الرغبة في إنهاء وتسوية الديون الناشئة عن الرحلة البحرية في أسرع وقت من ناحية، وبناء قرينة الوفاء من ناحية أخرى، ومدة التقادم المذكورة تخضع لأسباب الوقف والانقطاع طبقاً للقواعد العامة؛ ولما كان التقادم لا يتعلق بالنظام العام، فلا يجوز الدفع به لأول مرة أمام محكمة النقض.<sup>1</sup>

من خلال ما ورد أعلاه، يستنتج أن بالرغم من الاختلاف التام لعقود الملاحة البحرية التجارية من حيث الإطار القانوني، إلا أنهما يشتركان في الأحكام الواردة على أجرة الحمولة البحرية والذي يؤدي إلى صعوبة الاختيار بين العقدين، وهذا ما يدفعنا إلى دراسة أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية في الباب الثاني، لكي يتم تحديد النظام الأفضل لأطراف عقود الملاحة البحرية التجارية من ناحية أجرة الحمولة البحرية.

---

1 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص. 396.

## الباب الثاني

# أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية التجارية

أثير جدل فقهي حول تحديد المقصود بالملاحة البحرية وتمييزها عن الملاحة النهرية، وانقسم الجدل إلى اتجاهين، إذ اعتمد الاتجاه الأول في تحديد مفهوم الملاحة البحرية على الأداة المستخدمة فيها وهي السفينة، بينما اعتمد الاتجاه الثاني على المكان الذي تتم فيه وهو البحر.

يعرف أنصار الاتجاه الأول الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تقوم بها السفن البحرية، بينما الملاحة التي تقوم بها المراكب فهي ملاحة نهريّة، فالسفينة وفقاً لمظهرها وطريقة بنائها وقوتها وحجمها هي التي تقوم بالملاحة البحرية؛ نقد هذا الاتجاه كون أنه يصعب تعريف السفينة سواء من ناحية تمييزها مع المنشآت البحرية أو مع المراكب النهرية، إذ هناك مراكب نهريّة تشبه السفن من حيث الحجم أو طريقة بناءها، كما نجد سفن صغيرة تقوم بالملاحة النهرية.

بينما يرى أصحاب الاتجاه الثاني، أن الملاحة البحرية هي التي تتم في البحر، إذ يركز على المكان الذي تباشر فيه السفينة الملاحة البحرية وليس على الأداة المستعملة، والنقد الموجه لهذا الاتجاه هو كيفية تحديد المقصود بالبحر وتمييزه عن النهر والقنوات؛ والجدير العمل به هو الاعتماد على المدلول الجغرافي في تحديد المقصود بالبحر وذلك بالرجوع إلى الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التي استقر عليها العالم في بيانه وتعريفه.<sup>1</sup>

لم يكتفي القضاء الفرنسي بتمام الملاحة في البحر لكي تعتبر الملاحة بحرية، لكن اشترط أن تكون السفينة عرضة لمخاطر البحر التي تتضمنها الرحلة البحرية؛ نجد فئة من الفقهاء يشترط توافر عدة عناصر لتحديد نطاق تطبيق القانون البحري، والمتمثلة في، تمام الملاحة

1 - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2004/2003، ص.ص. 37-40.

في البحر وأن تكون عرضة لمخاطر وأن تتم بواسطة السفينة؛ ويعتبر هذا الرأي الملائم لمفهوم الملاحة البحرية.<sup>1</sup>

إذ تمارس الملاحة البحرية بواسطة السفينة، وهذه الأخيرة تسير وفق أنظمة معينة المسماة بأنظمة الملاحة البحرية، والمتمثلة في كل من نظام الخطوط المنتظمة ونظام سفن أعلام المجاملة.

ويسود هذين النظامين منافسة شديدة لممارسة الملاحة البحرية التجارية، وترتكز هذه المنافسة على تحديد أقل أجرة حمولة بحرية ممكنة.

ومن المعروف أن هناك عددا من المبادئ البديلة لتسعير منتجات القطاع العام ومن أهمها، مبدأ التسعير الحدي، مبدأ التعادل ومبدأ تعظيم الأرباح، أما بالنسبة لتسعير خدمات النقل البحري فإنه ينطبق عليها أكثر من مبدأ من المبادئ المذكورة.

تقوم المنشآت الملاحية على الخط الواحد فيما بينها بتكوين ما يشبه بالتنظيم، ويسمى بالمؤتمر الملاحى، وتقوم المؤتمرات البحرية بتحديد الحد الأدنى لأجرة الحمولة البحرية، وعلى أعضاء المؤتمر التقييد بهذا الحد الأدنى والتنافس فيما بينهم على تقديم الخدمات الملاحية بطريقة أكثر كفاية، إذ بهذه الطريقة يمكنها جذب أكبر عدد من الشاحنين، مع الاتجاه في نفس الوقت إلى خفض تكاليف التشغيل إلى أدنى حد ممكن.

وفي المقابل نجد منشآت ملاحية أخرى تفضل عدم الاشتراك في عضوية المؤتمر، وتعمل كسفن جواله أو المسماة بسفن أعلام المجاملة، أو تقوم بتسيير سفنها أمام سفن المؤتمر وتعطي أسعار أجرة الحمولة البحرية، أقل من التي تحددها المؤتمرات البحرية، بحيث تستحوذ على أكبر كمية من الشحنات الخط، ويمكن لهذا النوع من السفن تحقيق فائض عن طريق

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 40.

عدم الالتزام بجداول إبحار ثابتة ويكون لها حرية الحركة، واستغلال كافة فراغاتها، بخلاف سفن المؤتمر الملزمة بجداول إبحار ثابتة سواء تم استغلال فراغاتها أم لا.<sup>1</sup>

وبما أن نظام الخطوط المنتظمة ونظام سفن أعلام المجاملة، هما النظامين المستعملين لممارسة الملاحة البحرية، فمن البديهي التعرف أولاً عليهما من حيث المبادئ التي تقوم عليها هذه الأنظمة وأسباب والهدف من انشائهما (الفصل الأول)، وبعد ذلك تبيان الأسس أو الطرق التي تعتمد عليها هذه الأنظمة لتحديد أجرة الحمولة البحرية، وباعتبار الجزائر دولة ساحلية ذو وضع استراتيجي في البحر الأبيض المتوسط، وباعتبارها بلد مصدر ومستورد، فمن المنطق التطرق إلى وضعية أجرة الحمولة البحرية في التجارة الدولية الجزائرية (الفصل الثاني).

---

1 - أحمد سعد عبد اللطيف حميدة، محددات فائض المشروعات العامة الملاحية دراسة تطبيقية على الشركة المصرية للملاحة البحرية، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الاقتصاد، شعبة المالية العامة، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، مصر، 1984، ص. ص. 71-72.

## الفصل الأول

### الإطار المفاهيمي لأنظمة الملاحة البحرية التجارية

تنقسم الملاحة الخاصة التي تمارسها السفن العادية المخصصة لأغراض تجارية إلى ثلاثة أنواع وهي الملاحة التجارية، الصيد وملاحة النزهة.<sup>1</sup>

يتمحور موضوع ملاحة الصيد على صيد الأسماك والمنتجات البحرية لتحقيق الربح، وتخضع لأحكام القانون البحري لأنها تتعرض لنفس الأخطار التي تتعرض إليها الملاحة التجارية.

بخصوص ملاحة النزهة فقد ذهب رأي إلى أن القانون البحري لا يسري على أحكامها لأن غايتها ليس الربح، وقد استقر جانب آخر على خضوعها لأحكام القانون البحري كالملاحة التجارية، لأن طبيعتهما واحدة، وأيضا ملاحة النزهة تتعرض لنفس الأخطار التي تتعرض لها الملاحة التجارية.

بينما يتعلق موضوع الملاحة التجارية بنقل البضائع والركاب من أجل تحقيق الربح، وهي من أهم أنواع الملاحة البحرية، لذلك خضوعها لأحكام القانون البحري ليس محلا للشبهة أو للخلاف.<sup>2</sup>

نظرا للمكانة الهامة التي تحتلها الملاحة البحرية التجارية في التجارة الدولية، ونسبة الأرباح التي تتحصل عليها الدول من خلالها، هذا ما خلق تنافس شديد بين الدول مما أدى إلى تنوع الأنظمة التي تمارس بها الملاحة البحرية التجارية؛ إذ تنقسم إلى نوعين المتمثلة في نظام الخطوط المنتظمة ونظام سفن علم المجاملة (المبحث الأول)، ونظرا للمنافسة الشديدة بين النظامين خصوصا من حيث تقدير أجره الحمولة البحرية، فقد يتردد التجار في النظام المناسب

1- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 40.

2 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018، ص. 14.

لممارسة الملاحة التجارية، ولتجنب هذا التردد ينبغي علينا المقارنة بين النظامين (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### أنواع أنظمة ممارسة الملاحة البحرية التجارية

يعد الإبحار فوق مياه المحيط الشاسعة بمثابة لغز عميق، ولقد اكتسب الكثير من البحارة من مواكبتهم على الإبحار من ميناء لآخر عبر موانئ البحر الأبيض المتوسط، أو على طول سواحل القارة السمراء وأوروبا، قدرة فذة لاختيار مسارات السفينة من موقع لآخر عند بداية ملاحظتهم البحرية.

أسست أول مدرسة لتعليم الملاحة من طرف البرتغاليين في القرن الخامس عشر (ق.15)، وحدث حذوها اسبانيا في القرن السادس عشر (ق.16)، وقد استأصل الإيطاليون بنصيب الأسد من اكتشافات العالم الجديد، وأسرع الفرنسيون لإصدار أحدث المعاهدات الملاحية والقوانين والمواثيق البحرية، أما الانجليز فلم يأخذوا الملاحة بعين الاعتبار والجدية إلا بعد معركة الأرمادا Armada البحرية<sup>1</sup> عام 1588.

1 - الأرمادا الاسبانية أو أرمادا إنفيسيبيلي، كلمة أرمادا تدل على الأسطول العظيم وإنفيسيبيلي الذي لا يهزم، وسماه الإنجليزيون بهذا الاسم تهكما. كان الاسم الذي أطلقه الملك فيليب الثاني على أسطول كبير، تحت قيادة دوق مدينا سيدونا، تم تجميعه في 1588 لغزو إنجلترا خلال حرب إنجلترا واسبانيا من 1585-1604م تم ارسال الأرمادا في عصر الملك فيليب الثاني من اسبانيا، والذي تكون من 127 سفينة حربية وقد اصطدمت بالأسطول البحري الانجليزي والذي سانده الأسطول الهولندي (200 سفينة)، وقد اصطدم الأسطولان في بحر الشمال ولاقى الأسطول الاسباني خسائر فادحة قدرت بحوالي 50 سفينة بالمقارنة بسبع سفن فقط من الطرف الانجليزي، تعتبر هذه المعركة أكبر معركة حصلت بين الطرفين بالحرب الأنجلو-اسبانية.

[https://ar.wikipedia.org/wiki/الاسبانية\\_الأرمادا](https://ar.wikipedia.org/wiki/الاسبانية_الأرمادا)، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/01/28.

وكانت أسباب هذه المعركة هي المنافسة التجارية بين البلدين، إذ أخذت المنافسة بين اسبانيا وإنجلترا في بدايتها طابعا دينيا بين المذهب البروتستانتي في إنجلترا والكاثوليكي في اسبانيا، إلا أن الحقيقة أثبتت أن المنافسة الدينية أخذت تضعف ليحل محلها المنافسة التجارية الاقتصادية، كانت هي الأصل في نشوب الحرب بين البلدين. إذ كانت إنجلترا قد قطعت شوطا كبيرا في عهد اليزابيث في تقوية جيشها البري وأسطولها البحري، كما أعطت حرية العمل لرجال البحر في أعالي البحار بالمحيط

وشكلت الممرات البحرية التي تحددت معالمها ما بين القرنين 16 و18 رابطاً وثيقاً بين مواقع توافر الموارد الطبيعية، والموردين والموانئ البحرية والمدن والأسواق فوق مساحات المحيط الشاسعة، وقد بلغت الحياة الاقتصادية أثناء عصر الملاحة البحرية مستوى عالمي<sup>1</sup>. واثري ازدهار حركة التوسع الاقتصادي، تتنافس الدول في ممارسة الملاحة البحرية التجارية من أجل تحقيق ربح أكثر، لذلك نجدها تختلف في الأنظمة المستعملة لممارستها، إذ تنقسم هذه الأنظمة إلى نوعين، نظام الخطوط المنتظمة (المطلب الأول)، ونظام سفن علم المجاملة (المطلب الثاني)، وكل دولة تختار النظام الذي يتماشى مع قدراتها الاقتصادية وامكانياتها، لذلك سنتطرق في هذه الدراسة إلى تبيان كيفية وأسباب ظهور هذين النظامين في ممارسة الملاحة البحرية التجارية.

### المطلب الأول

#### ممارسة الملاحة البحرية التجارية عبر الخطوط البحرية المنتظمة

يعد البحر طريقاً سريعاً مشتركاً وشاسعاً تبحر فيه السفن في كل اتجاه، إلى أن انقضى هذا المفهوم بحلول عصر الإبحار، حين اتجه أغلب المسافرين والتجار إلى استخدام مسارات معينة عبر البحر دون أخرى، وعرفت هذه المسارات بالممرات البحرية؛ ومن بين العوامل الرئيسية التي أثرت في اختيار طريق بحري عن آخر هو المواقع النسبية بين ميناء الذهاب وميناء الوصول، إلى جانبها يؤخذ بعين الاعتبار الأخطار التي يمثلها القراصنة والسياسيون،

الأطلسي والبحر المتوسط وعلى كافة السواحل، وأصبحت البحرية الإنجليزية أكثر قوة لتنافس البحرية الإسبانية. إذ كان غضب الإنجليز من البابا الذي قسم أعالي البحار بين إسبانيا والبرتغال لتكون حكرًا عليهم، ورأوا أن ذلك ظلم وقسوة من البابا مما أدى للصدام بين رجال البحرية الإنجليزية والإسبانية حيث كانت إسبانيا هي البائدة في الصراع. [https://ar.wikipedia.org/wiki/\(1604-1585\)\\_الإسبانية\\_الإنجليزية\\_الحرب](https://ar.wikipedia.org/wiki/(1604-1585)_الإسبانية_الإنجليزية_الحرب)، تاريخ الاطلاع على الموقع

2022/01/28.

1 - خلود الخطيب، سامر أبو هوش (دروني دينين فولوجيمس إم فولو)، عصر الملاحة البحرية، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، كلمة، أبو ظبي، 2011، ص.ص. 08-09.

كما يرجع اختيار العديد من الطرق البحرية إلى ما أملتة بعض الاتفاقيات السياسية والاقتصادية الرسمية من شروط في هذا الصدد.<sup>1</sup>

وهذا ما أدى إلى ولادة ما يسمى بالممرات أو الخطوط البحرية المنتظمة، وفي هذا الصدد سنتطرق إلى كيفية انشاء الخطوط البحرية المنتظمة (الفرع الأول)، وتبيان المبادئ التي تقوم عليها (الفرع الثاني)، ولضمان تسيير أمثل للخطوط البحرية المنتظمة، أنشئت عدة أنظمة لتسييرها، من أهمها جمعيات أصحاب السفن (الفرع الثالث)، التي تعتبر تحالف بين مجموعة من الناقلين، والهدف منها تطوير النقل وتحسين المنافسة على مستوى الخطوط البحرية المنتظمة.

## الفرع الأول

### نشأة الخطوط البحرية المنتظمة

نقصد بالخط البحري المنتظم، الطريق البحري الذي ينظم الرحلات البحرية بين ميناء الانطلاق وميناء الوصول وذلك بشكل منتظم، والسفن التي تبحر في هذا الخط الملاحي تسمى بسفن الخطوط المنتظمة، أي تلك السفن التي تسافر بصفة دورية بين بلدان معينة.

وقد عرف خبراء النقل البحري سفن الخطوط المنتظمة، هي تلك السفن التي تقوم بالخدمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد، بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت وبجداول معلنة، وأساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد، وهذا ما أكدت عليه لجنة الأمم المتحدة في مذكرة من الأمانة رقم (A/CN.9/WGIII/WP.32).

التي عرفت عملية الملاحة المنتظمة على أنها: "عملية تستخدم لنقل بضاعة عامة وفقا لنمط تجاري ثابت ومنتظم بين طائفة من الموانئ المحددة؛ وخلافا لترتيبات النقل الخصوصية،

1 - خلود الخطيب، عصر الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص.ص. 65-66.

تبحر السفينة الملاحية المنتظمة بناء على جدول زمني متاح للجمهور بمواعيد رسو منتظمة في الموانئ، سواء أكانت هناك بضاعة للنقل أم لا، وتكون الخدمات الملاحية المنتظمة عادة معلنا عنها ومتاحة لجميع الزبائن الذين لديهم بضائع مناسبة للنقل على السفن وحسب الخدمة التي يعرضها للناقل".<sup>1</sup> لهذا نجد أن سفن الخطوط المنتظمة تمتاز بخصائص تميزها عن غيرها، ومن بين هذه الخصائص نذكر:

- تردد الخدمة وانتظامها
- خط ابحار ثابت محدد بجدول معلن مسبقا
- تعدد الموانئ التي تدخلها السفينة
- تعدد الشاحنين في الرحلة الواحدة مع تعدد أنواع البضائع المنقولة
- استقرار في فئات أجرة الحمولة تبعا لتعريفه معلنة مسبقا
- تميز نظام الخطوط بالتجمعات الملاحية
- نظام النقل المتكامل من الباب إلى الباب.<sup>2</sup>

ونذكر على سبيل المثال من بين الخطوط الملاحية المنتظمة المتواجدة في البحر المتوسط، خط اليونان وتركيا الذي ينظم رحلات أسبوعية، إذ يبدأ القيام من الاسكندرية كل يوم أربعاء في الساعة الرابعة بعد الظهر إلى بيرية وأزمير ومدللي والأستانة بالمقابل مع اكسبريس الشرق الذي يقوم إلى صوفيا وبلغراد وبودابست وفينا وباريس ولندن، وفي رحلة الإياب تقوم السفن من الأستانة في الساعة الثالثة من بعد ظهر الثلاثاء وتصل الاسكندرية صباح السبت.<sup>3</sup>

1 - لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع (بحرا)، مذكرة من الأمانة (A/CN.9/WGIII/WP.32)، الجمعية العامة، الأمم المتحدة، فينا، 6-17 أكتوبر 2013، ص. 09.

2 - عبد الحميد مرسى عنبر، شركات النقل البحري شركات الملاحة البحرية، دار الكتب المصرية للنشر، دار النهضة العربية للتوزيع، الاسكندرية، 2014، ص. 141.

3 - المرجع أعلاه، ص. 43.

وميلاد سفن الخطوط المنتظمة هي ميلاد المؤتمرات البحرية، إذ يمكن تعريف هذه الأخيرة على أنها: "منظمة، أو اتحاد يضم مجموعة من أصحاب السفن (الشركات الملاحية)، ذات النوعية الموحدة (بضائع عامة-حاويات-سفن ثلاجات....) وقد اتفقوا فيما بينهم على تقديم خدمة ملاحية، على خط ملاحى معين، بين عدد محدد من الموانئ".<sup>1</sup>

وكما عرفت المؤتمرات البحرية على أنها:

« Une conférence maritime est une association, non dotée de la personnalité civile, d'exploitants de navires se faisant mutuellement concurrence, constituée pour limiter cette concurrence et organiser une action de coopération. »<sup>2</sup>

فقد تم انشاء المؤتمرات البحرية<sup>3</sup> ما بين 1875 و1914 وحاليا يمكن القول إن عددها وصل إلى أكثر من 350 مؤتمر، تغطي كل الخطوط البحرية التجارية في العالم<sup>4</sup>، ونظرا لأهميتها في تسيير وتنظيم المنافسة في التجارة الدولية المسيرة عبر الخطوط البحرية المنتظمة، سنتطرق أولا إلى ميلاد المؤتمرات البحرية وثانيا تبيان أنواعه، وثالثا ذكر أهم الأهداف التي تهدف إليها المؤتمرات البحرية، ورابعا عرض أهم المزايا التي تمتاز بها، وخامسا أهم العيوب التي ساهمت في تعرضها للنقد.

1 - شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، المرجع السابق، ص. 57.

2 - BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, thèse pour l'obtention du grade de docteur, Formation doctorale droit international, Section n°2 droit public, Université Montpellier I, France, Juin 1991, p. 88.

3- Conférence maritime c'est un groupe d'au moins deux transporteurs exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent un appliquant des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers.

Conférence de plénipotentiaires des nations unies sur un code de conduite des conférences maritimes, Chapitre premier définition, conférence des nations unies sur le commerce et le développement, Genève, volume II, New York, 1975, p. 04.

4 - Lamy transport, Taux de fret et frais annexes, n°5456, Edité par la société LAMAY S.A, Tome 02, N° d'édition 1768, France, Février 1984, p.756.

## أولا- ميلاد المؤتمرات البحرية:

نشأت مؤتمرات النقل البحري نتيجة للتنافس الحاد بين السفن البخارية والسفن الشراعية بالنسبة لأجرة الحمولة البحرية، وكان ذلك في أواخر القرن التاسع عشر، عندما ازدادت طاقة نقل البضائع بشكل كبير ما بين لندن والهند؛ إذ تشكل أول مؤتمر ملاحى سنة 1875، وهو ما يعرف بمؤتمر كالكيتا وقد عقد هذا المؤتمر للحد من المنافسة وتنظيم حركة التجارة؛ والسبب الحقيقي لقيام هذا المؤتمر هو افتتاح قناة السويس 1861، إذ كانت السفن التجارية ذات أهمية وخبرة أكثر من السفن الشراعية، كما قامت هذه الأخيرة بتخفيض أجرة الحمولة الخاصة بهم.

ونتيجة لذلك قام ملاك سفن البخار بعقد مؤتمر كالكيتا 1875، لوضع أجرة حمولة موحدة وشروط ثابتة لنقل البضائع على سفنهم، لكن بالمقابل قام الشاحنون بالتحويل إلى السفن الشراعية بسبب رفضهم للمؤتمر، مما أدى إلى ظهور ما يسمى "بعقد الولاء" Loyalty contract، إذ يمثل هذا العقد التزاما على الشاحنين لنقل بضائعهم على سفن المؤتمر، لكن الشاحنون لم يقبلوا هذا العقد لعدم وجود حافز لهم؛ واستمر هذا الوضع إلى غاية 1877 أين قام المؤتمر بوضع ما يسمى "نظام النولون المرتجع" Deferred rebate system، إذ يتم ارجاع جزء من قيمة أجرة الحمولة المدفوعة من قبل الشاحنين بعد مدة محددة مسبقا خلال فترة ولائه للمؤتمر، ويتم عادة ارجاع عشر 10/1 من أجرة الحمولة المدفوعة خلال مدة 06 أشهر.<sup>1</sup>

كما يعود أيضا ظهور المؤتمرات البحرية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر (ق.19)، إلى انشاء الخطوط المنتظمة البحرية الأولى، وذلك نظرا لتطور السفن الملاحية واستعمال هيكل السفن الحديدي المزدوج وزيادة سرعة السفن، كل هذه الظروف حفزت المجهزون لوضع

1 - شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، المرجع السابق، ص.ص. 57-58.

خدماتهم المتعلقة بالنقل المنتظم باستغلال السفن بأعداد كبيرة خاصة بين الدول الأوروبية ومستعمراتها.<sup>1</sup>

ليس للمؤتمرات البحرية شخصية قانونية، فهي مؤتمرات خاصة يحكمها بروتوكول اتفاق يحدد أهدافها، والمنطقة الجغرافية التي تحكمها والتزامات الأعضاء المشاركين فيها، إذ يكمن الهدف في تحالف المجهزين في شكل تجمع، على تحفيز التعاون بين المنظمين في المؤتمر من أجل ضمان الاستقرار والمداومة في الخدمات بنوعية، وعلى حسب متطلبات الشاحنين وذلك بوضعها لأجرة حمولة موحدة.<sup>2</sup>

وسرعان ما تضاعف عدد المؤتمرات البحرية، إذ وصل عددها في سنة 2000 إلى أزيد من 300 مؤتمر بحري، من بينها 100 مؤتمر بحري ملك للولايات المتحدة فقط.<sup>3</sup>

### ثانياً-أنواع المؤتمرات البحرية:

يختلف نوع المؤتمر الملاحي باختلاف أهدافه، المنطقة الجغرافية التي يحكمها، التزامات الأعضاء المشاركين فيه والتنظيم المعمول به، فنجدها تنقسم إلى ثلاثة أنواع هي: مؤتمرات مغلقة، مفتوحة، وخطوط الخوارج.

#### أ-المؤتمرات المغلقة:

يتصف هذا النوع من المؤتمرات، بأنها تقيد الانضمام إلى عضويتها، إذ لا يتم قبول المرشحين للانضمام إلى هذه المؤتمرات إلا بموافقة الأعضاء السابقين للمؤتمر،<sup>4</sup> وتضع تعريفه

1 - فاطمة بوجمعة، التحالفات الاستراتيجية في سوق السفن الخطية وتأثيرها على أجرة النقل، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص. 249.

2 - فاطمة بوجمعة، التحالفات الاستراتيجية في سوق السفن الخطية وتأثيرها على أجرة النقل، المرجع السابق، ص. 250.

3 - BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, droit maritime, op.cite, p. 225.

4 - EL KHELIFA Mohamed El-Kamel, Guide des transports internationaux de marchandises, éditions DAHLAB, 1994, p.32.

موحدة لأجرة الحمولة البحرية، وغالبا ما تحدد أنصبة لكل عضو في المؤتمر من إجمالي البضاعة المنقولة في الطريق الملاحي.

### ب- المؤتمرات المفتوحة:

هي تلك المؤتمرات التي لا تقيد الانضمام إلى عضويتها، ويمكن لأي مالك سفينة أن ينظم للمؤتمر المفتوح، لذلك لا توجد سيطرة على أحجام الحمولات العاملة في الطريق الملاحي، ويضمن المؤتمر عدم قيام حرب أسعار بين الخطوط العاملة على نفس الطريق الملاحي، مثل تلك السائدة في الولايات المتحدة<sup>1</sup> U.S.A le free flow of shipping

### ج- خطوط الخوارج:

هي الشركات التي لها خدمات خطية في طريق معين دون الانضمام إلى أي مؤتمر.<sup>2</sup> وفكرة الخطوط الملاحية المنتظمة في حقيقتها تمثلها شركة خدمات خطية، وقد جاء نتيجة لترجمة المراجع الأجنبية في شأن إدارة النقل البحري، دون تحديد الشكل القانوني لتلك الشركات، مما أوقع البعض في الخلط بين شركات الملاحية كشركة ملاحية للنقل البحري والشركات الخطية (الخطوط الملاحية المنتظمة).

ففي مجال إدارة الخطوط الملاحية لنقل البضائع، تستخدم بعض المصطلحات تقيد بيان طبيعة عمل تلك الشركات، وأيضا المؤتمرات أو التحالفات تستخدم مصطلح الشركات لوصف عدد كبير من التنظيمات، إذ تتعاون شركتان أو أكثر للخطوط المنتظمة، بهدف تحقيق فوائد مشتركة من أجل تحقيق أهداف تشغيلية، كتحقيق أهداف مالية لتعظيم الربح، وأهداف اقتصادية لتقليل التكاليف.

1 - - EL KHELIFA Mohamed El-Kamel, Guide des transports internationaux de marchandises, op.cite, p. 32.

2- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. 171.

ويستخلص أن شركات الخطوط الملاحية المنتظمة وغير المنتظمة (شركات الخطوط الملاحية)، هي شركات نقل بحري سواء كانت عالمية أو محلية تعمل في مجال النقل البحري، وإن كانت تتضمن في نشاطها أغراض أخرى متعددة، مثل النقل المتعدد الوسائط، النقل الساحلي بين الدول، على أن شركات الخطوط الملاحية المنتظمة تقتصر على نقل البضائع أو الركاب بين موانئ دول مختلفة، دولتين على الأقل.<sup>1</sup>

### ثالثاً-أهداف المؤتمرات البحرية:

الهدف الأساسي للمؤتمرات البحرية هو تنظيم المنافسة بين المجهزين فيما يخص تعيين أجرة الحمولة البحرية، إلى جانبه نجد عدة أهداف منها:

- إيجاد الخدمة المناسبة والكافية للمتطلبات الفعلية لسوق على سوق ملاحي معين.
  - منع التنافس السيئ بين أعضاء المؤتمر، كما أنه يحمي هؤلاء الأعضاء من المنافسة الخارجية.
  - وضع تسعيرة موحدة لأجرة الحمولة اتفق عليها أعضاء المؤتمر مسبقاً.
  - تنظيم جداول إبحار ثابتة، مع تحديد الموانئ التي سيتم الدخول إليها مسبقاً.
  - تقسيم وتنظيم العمل بين أعضاء المؤتمر، من حيث تقديم خدمات مشتركة، ويسمى الناقل في هذه الحالة بالناقل العمومي.<sup>2</sup>
- باعتبار المؤتمرات البحرية وسيلة لتسيير الملاحة التجارية البحرية، بالتالي فهي كغيرها من الوسائل تتسم بمزايا وعيوب المتمثلة فيما يلي:

### رابعاً-مزايا المؤتمرات البحرية: تتميز المؤتمرات البحرية بالمزايا التالية:

1 - عبد الحميد موسى عنبر، شركات النقل البحري (شركات الملاحة البحرية)، المرجع السابق، ص. 135، ص. 143.  
2- شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، المرجع السابق، ص. 58.

- تستقطب عددا من الأعضاء أصحاب السفن الثابتين ملاك السفن صغيرة الحجم، وأصحاب الاستثمارات الضعيفة.
- تحتفظ بخدمة عالية الأداء المفضلة للشاحنين، كون أن المنافسة قد انحصرت في أداء الخدمة وليس في قيمة أجرة الحمولة البحرية، إذ الكل يسعى إلى تقديم أفضل خدمة.
- أصبحت المؤتمرات تهتم بالشاحنين ومطالبهم.
- تقدم المؤتمرات أجرة حمولة موحدة دون تمييز بين الشاحنين، إذ أن كل شاحن لنوع معين من البضائع يضمن أن منافسه في نفس نوع البضاعة لن يحصل على ميزة بسبب قوته الاقتصادية أو حجم تجارته.
- استقرار أجرة الحمولة البحرية لفترة زمنية يمكن الشاحنين من عمل دراسات مناسبة لتجارتهم.
- ثبات أجرة الحمولة البحرية يضمن للشاحنين عمل عقود توريد أو استيراد دون الخوف من تقلبات أجرة الحمولة البحرية.
- تقديم الخدمات الملاحية المنتظمة يخلق لدى الشاحن الثقة في توافر نفس الخدمة المتعاقد عليها.
- يستخدم المؤتمر الملاحي سفنا قياسية مناسبة ومتوافقة مع طبيعة التجارة التي تتم على خط ملاحي معين.<sup>1</sup>

#### خامسا-عيوب المؤتمرات البحرية:

- نقدت المؤتمرات البحرية كونها تتصف بمجموعة من العيوب منها:
- الضغوط الاقتصادية التي نتجت عنها الفجوات الاقتصادية في كثير من الدول، أثرت على صناعة النقل البحري لجميع الدول منذ عام 1973، إذ أجبرت عددا من الناقلين للاختيار بين تحمل تشغيل سفنهم أو بيع مؤسساتهم.

1 - شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، المرجع السابق، ص.ص. 64-65.

-الزيادة العالية في تكاليف بناء السفن وتشغيلها ساعدت على تكوين التجمعات من أصحاب السفن.

-تقليل عدد الموانئ التي تدخلها السفن الحاويات، خفضت من حجم الأساطيل البحرية وذلك باستخدام ما يسمى بالميناء المحوري.

-موازن المدفوعات العالية والعملات العالية القيمة، خلقت نوعا من عدم التوازن في الحركة التجارية، وهذا راجع لكون السفن تحصل على أرباحها من اتجاه واحد وليس من الرحلة ككل.

-انخفاض استخدام نظام الخطوط المنتظمة راجع لظهور النقل المتعدد الوسائط، إذ يتم نقل البضائع على أكثر من وسيلة نقل، فتكامل وسائل النقل يهدف إلى تحقيق نظام النقل من الباب إلى الباب From door to the door ، الذي تتبناه شركات النقل المتعددة الوسائط.

-يرى الشاحنون أن أصحاب السفن داخل المؤتمر الملاحي يبالغون في أجره الحمولة البحرية لما للمؤتمر من مزايا احتكارية .

-يعتقد الشاحنون أن ترتيبات الولاء تؤثر على حرية الشاحنين في اختيار وسائل النقل.

-المؤتمرات الملاحية المغلقة تجعل من الصعب على سفن الدول النامية الانضمام إلى المؤتمر ، لعدم العدالة في مستوى سفن الدول النامية والدول المتقدمة.

-الشركات التابعة للدول النامية ذات وزن ضعيف داخل المؤتمر، حتى لو تحقق لها فرصة الانضمام للمؤتمر.<sup>1</sup>

رغم الصدارة التي احتلتها المؤتمرات البحرية في تسيير وتنظيم الملاحة التجارية البحرية على الخطوط المنتظمة عقب ظهورها، إلا أنها شهدت تراجعاً نسبياً وذلك يعود للأسباب التالية:

1 - شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، المرجع السابق، ص.ص. 65-66.

- ظهور سفن الحاويات بشكل أكثر انتشاراً، إلى جانب ذلك اختلاف مفهوم الخط المنتظم إذ لم يعد بين ميناء وآخر إنما أنشئ ما يسمى بالميناء المحوري، الذي تفرغ فيه جميع الحاويات الخاصة بالمنطقة.

- ظهور قانون قواعد السلوك (Liner code of conduct 40-40-20) في دول العالم الثالث، إذ أن هذا القانون في ظاهره يعمل لمصلحة الدول النامية، إذ يتعلق الأمر بتقسيم 80% من حجم التبادلات التجارية بين دولتين، ويقدر نصيب كل واحدة بـ 40%، أما 20% الباقية فهي مخصصة للدولة الطرف الثالث.<sup>1</sup>

- ظهور تحالفات الشركات الملاحية أو ما يطلق عليها الشراكة الملاحية، وذلك نتيجة للتكاليف العالية في صناعة سفن الحاويات، إذ تبلغ تكلفة بناء سفينة حاوية من الجيل الثاني ما يقارب 50 مليون دولار، فناهيك عن تكلفة بناء سفينة حاوية من الجيل التاسع.<sup>2</sup>

## الفرع الثاني

### المبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظام الخطوط المنتظمة

تقوم الخطوط البحرية المنتظمة في تسيير الملاحة البحرية وخاصة في تحديد أجرة الحمولة فيها على مبدئين أساسيين هما: مبدأ المسافة وطبيعة عمليات المناولة المسجلة في الموانئ، ومبدأ نوعية وطبيعة البضاعة. ولكن بصفة عامة فالمؤتمرات البحرية عند تحديدها لأجرة الحمولة البحرية تعتمد على القيمة المحددة للبضاعة ووزنها، حجمها، هيكل التعريف العامة، الاتجاهات الاقتصادية الإقليمية وتكاليف تشغيل الخطوط.<sup>3</sup>

1 - EL KHELIFA Mohamed El-Kamel, Guide des transports internationaux de marchandises, op.cite, p. 33.

2 - شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، المرجع السابق، ص.ص. 59-60.

3 - Lamy transport, Taux de fret et frais annexes, n°5459, 1984, op.cite, p. 757.

ولمعرفة كيفية تحديد أجرة الحمولة في الخطوط المنتظمة، حسب المبادئ التي تقوم عليها لذلك سنتطرق أولاً إلى مبدأ المسافة وطبيعة عمليات المناولة المسجلة في الموانئ، وثانياً مبدأ نوعية وطبيعة البضاعة.

### أولاً-مبدأ المسافة وطبيعة عمليات المناولة المسجلة في الموانئ:

يعتمد هذا المبدأ في تحديده لأجرة الحمولة البحرية، أولاً على المسافة التي تستغرقها السفينة لإتمام رحلتها، فترتفع أو تنخفض أجرة الحمولة البحرية بحسب طول المسافة بين ميناء القيام وميناء الوصول، إلى جانب ذلك يأخذ كذلك في عين الاعتبار عمليات المناولة المسجلة في الميناء لإتمام عمليات الشحن والتفريغ.

### أ-المسافة:

تشكلت المؤتمرات البحرية بمبادرة من ملاك السفن الذين يشغلون على ملاحية معينة، إذ يلاحظ أنه لا يوجد مؤتمر بحري لكل خط بحري، لكن بالمقابل فمعظم الخطوط الملاحية البحرية الكبرى تخضع لنظام المؤتمرات البحرية، إذ يوجد مؤتمر لكل خط ملاحية وفي بعض الأحيان مؤتمر لكل اتجاه بحري مثلاً بريطانيا/البرازيل، البرازيل/بريطانيا.

الشيء المشترك بين المؤتمرات البحرية رغم تنوعها أنها تحدد الحد الأدنى لأجرة حمولة لكل خط ملاحية معين، مثلاً حددت أجرة الحمولة للخط الملاحية البحري الرابط بين البرازيل وبريطانيا بـ 50 دولار<sup>1</sup> والملاحظ في هذا المؤتمر الذي ينظم الملاحة البحرية التي تتم على الخط الرابط بين البرازيل وبريطانيا، أنه اعتبر المسافة الفاصلة بين الدولتين أساساً لتحديد أجرة الحمولة البحرية، بالتالي فهذه الأخيرة تتغير قيمتها حسب تغير المسافة الرابطة بين الدولتين المشكلتين للخط الملاحية البحري.

1 - BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, droit maritime, op.cite, p. 226.

إن المسافات التي تقطعها السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، تؤثر في قدرة السفينة على تكرار خدمة النقل البحري، بالتالي يؤثر على حجم العرض الكلي لخدمات النقل البحري عبر السفن، وتقدر هذه المسافات على أساس طن نولوني/يوم، فقدرة السفينة على بيع الفراغات المتاحة لديها عدة مرات في حالة الرحلات البحرية ذات المسافات القصيرة، لكن في المقابل لا تستطيع بيع هذه الفراغات إلا مرة واحدة في الرحلات البحرية ذات المسافات الطويلة نسبياً؛ إذ أن سعر أجرة الحمولة البحرية يتحدد طبقاً للمسافة التي تقطعها البضاعة المنقولة خلال الرحلة البحرية.<sup>1</sup>

فتؤثر المسافة تأثيراً كبيراً على عدد الأيام المطلوبة للرحلة البحرية، مع اعتبار حالة الموانئ التي تدخلها السفينة في رحلتها -التي سيتم شرحها أدناه-، كما تحدد مسافة الأبحار مقدار الوقود اللازم لإتمام الرحلة البحرية.<sup>2</sup>

### ب- طبيعة عمليات المناولة المسجلة في الموانئ:

أصبحت عقود المناولة ضرورة حتمية يفرضها حجم العمل، فهي إحدى وسائل التعاون بين المشروعات العاملة في مجال الإنشاءات المعمارية والصناعية، بالتالي يمكن اعتبارها وسيلة من وسائل التنمية الاقتصادية؛ إذ يؤكد العديد من خبراء الاقتصاد ورجال القانون على ضرورة اعتماد المناولة كاستراتيجية اقتصادية في كل القطاعات الاقتصادية.

ويستعمل في المجال الاقتصادي لفظ المناولة أو المقاول من الباطن، ويتم اللجوء إليها عندما يكون الزبائن ليس هم المستهلكين النهائيين، لكن هؤلاء الزبائن هم مؤسسة أو عدة مؤسسات يلجأ إليها لإنجاز بعض الأعمال، أي بمعنى آخر نكون بصدد مقاول من الباطن

1 - ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية، المرجع السابق، ص.ص. 21-22.

2 - فاطمة بوجمعة، الجانب الاقتصادي لتحديد أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الأول، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص. 171.

في كل مرة يلجأ فيها متعامل اقتصادي إلى متعامل آخر مستقل عنه، ليتولى بدلا عنه تنفيذ عمل معين.

يمكن تعريف المناولة من الناحية الاقتصادية أنها إنابة الغير في تنفيذ الأعمال، مهما كانت طبيعتها والطريقة المستعملة في ذلك، إذ تتم بواسطة عقد بين مؤسستين المؤسسة الأمرة بالأعمال والمؤسسة المناولة، وبموجب هذا العقد تتعهد المؤسسة الأمرة بجزء من نشاطها الانتاجي للمؤسسة المناولة، لكون هذه الأخيرة تتمتع بمهارات فنية وتقنية.<sup>1</sup>

ومن الناحية القانونية فعقد المناولة المينائية عقد مقاول، لكون محل عقد المناولة هو الأعمال المادية، المتمثلة في شحن البضائع على السفينة ورسها وفكها وتفرغها من السفينة، والعقد الذي يتفق مع هذه العمليات هو عقد المقاول، لأن أهم خاصية لعقد المقاول أن المقاول يعمل مستقلا عن رب العمل، أي أن هذا الأخير يترك للمقاول حرية اختيار الطرق والوسائل التي يستخدمها لتنفيذ العمل الموكل إليه.<sup>2</sup>

وهو نفس الاتجاه الذي اتخذته المشرع الجزائري إذ يعتبر عقد المناولة المينائية عقد مقاول، وذلك من خلال تعريفه لعمليات المناولة التي تسجل في الموانئ وفقا لما نصت عليه المادة 912 ق.ب.ج، أنها تشمل عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها، وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية وأخذها؛ وقد نظم المشرع الجزائري المناولة المينائية في الباب الخامس تحت عنوان النشاطات المينائية من المادة 912 إلى المادة 919 ق.ب.ج.

إذ يمكن تعريف عقد المناولة على أنه عقد الشحن والتفريغ، وهذا الأخير يعقد باتفاق بين أحد أطراف عقد النقل البحري وهم الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه، والمقاول بالقيام بعمليات

1 - GEORGES Valentin, les contrats de sous-traitance, Montpellier, Paris, p.02.

2 - طيب ابراهيم ويس، الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري، مجلة الفقه والقانون، العدد 15، يناير 2014، ص. 318.

الشحن والتفريغ، ومن خصائصه أنه عقد رضائي يتكون من تقابل إرادتين ولا يشترط شكلية معينة لانعقاده، وهو عقد ملزم لجانبين، فالمقاول ملزم بإتمام عملية الشحن أو التفريغ وبالمقابل الناقل أو المرسل إليه أو الشاحن ملزم بتأدية الأجرة للمقاول، فهذا الأخير هنا ملزم ببذل عناية وليس تحقيق النتيجة.<sup>1</sup>

تشهد أسعار خدمات الشحن البحري في الجزائر ارتفاعا كبيرا، إذ بلغ على سبيل المثال سعر نقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء الجزائر العاصمة سنة 2013، 750 دولارا للحاوية مقابل 325 دولارا لنقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية، مع الأخذ بعين الاعتبار أن المسافة البحرية بين مرسيليا ونيويورك تقدر بـ 7000 كلم، وهو ما يعادل 10 مرات المسافة بين مرسيليا والجزائر العاصمة.<sup>2</sup>

ولقد ارتفع حجم المناولة رغم جائحة كورونا في ميناء حاويات العقبة بالأردن في عام 2020 بنسبة 7% ليبلغ 857283 عملية مناولة، مقارنة بعام 2019، وقد شهد عدد حاويات الصادرات المعبأة تزييدا خلال عام 2020 بنسبة 11% بالمقارنة بعام 2019، أما عن حاويات العبور فزادت نسبتها بمقدار 41% عما كانت عليه في عام 2019.<sup>3</sup>

فالارتفاع الذي يشهد في أسعار الشحن والتفريغ أو في أسعار المناولة يؤدي حتما إلى ارتفاع في أجرة الحمولة البحرية، لأنه كما قلنا سابقا أن أجرة المناولة تدخل في تحديد أجرة الحمولة البحرية.

1 - وسام علي السوالفة، المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة، مذكرة الماجستير في القانون، قسم القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان-الأردن، 2011-2012، ص. 21.

2 - طيب ابراهيم ويس، الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري، المرجع السابق، ص. 323.

3- أحمد الرواشدة، رغم كورونا ارتفاع المناولة 7% بميناء الحاويات، جريدة الغد، الأردن، 31 يناير 2021، الساعة 21:57، <https://alghad.com>.

## ثانيا-مبدأ نوعية وطبيعة البضاعة:

الاعتبار الثاني الذي تعتمد عليه الخطوط المنتظمة في تحديد أجرة الحمولة، هو نوعية وطبيعة البضاعة المحملة على السفن التي تسيّر وفق خطوطها، إذ نجد عدة أنواع من البضاعة فعلى سبيل المثال هناك المواد الجافة التي تنقل بأحجام كبيرة vrac sec، والمواد البترولية والغازية، باختلاف نوعية البضاعة وطبيعتها فحتما يختلف طريقة تغليف وتستيف ورس من بضاعة لأخرى.

كما يقصد بطبيعة البضاعة، أن يتم تحديد أجرة الحمولة على حسب القيمة النقدية للبضاعة، إذ نجد بضاعة من نوعية خاصة تتطلب عناية خاصة في شحنها وتفريغها والتأمين عليها على ظهر السفينة، كأن توضع تحت حراسة أو في غرف محكمة الاغلاق، فكل هذه العمليات تدخل في تحديد أجرة الحمولة البحرية؛ كما يعتمد أيضا على وزن البضاعة في تحديد أجرة الحمولة، الوزن هنا نقصد به الوزن الإجمالي ويتم تحديد هذا الأخير بحساب الوزن الصافي مضافا إليه الغلاف الخارجي للبضاعة، مثلا في حالة النقل بالحاويات يتم ذكر وزن الحاوية فارغة أسفل وزن البضاعة.<sup>1</sup>

إذ أن أجرة الحمولة لنقل المواد الجافة تختلف عن أجرة الحمولة لنقل المواد البترولية، ومن جهة أخرى تختلف أجرة الحمولة حسب طبيعة البضاعة وهذا يعتمد على كيفية تغليفها عند نقلها، إذ مثلا في النقل عبر الحاويات توجد عدة أنواع من الحاويات وذلك تماشيا مع نوعية البضاعة، إذ وفق الهيئة الدولية للمعايير القياسية I.S.O (International Standerds Organization) ، توجد عدة أنواع مختلفة من الحاويات منها حاويات الثلجات وحاويات

1 - فاطمة بوجمعة، الجانب الاقتصادي لتحديد أجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص.

الكحول التي تأخذ شكلا أسطوانيا وحاويات لنقل الزيوت،<sup>1</sup> بالتالي فاختلاف نوعية الحاوية يؤدي حتما إلى اختلاف في قيمة أجرة الحمولة البحرية.

### الفرع الثالث

#### ظهور جمعيات أصحاب السفن (الكونسورتيوم)

يتغير نظام المؤتمرات البحرية تماشيا مع متطلبات التجارة الخطية، ومن أهم هذه المتطلبات ظهور العولمة في النشاط الصناعي والتجاري والاقتصادي، وذلك نتيجة للتقدم العظيم في العلوم المعلوماتية وفي تقدم الفكر اللوجستي وفي استخدام تكنولوجيات النقل بالحاويات، هذا ما أدى إلى ظهور أنماط جديدة لنشاط النقل بالخطوط المنتظمة، من أهمها نظام خدمات حول العالم Round the World Services وذلك باستخدام نظام الروافد Feeder System، بهدف تقليل نفقات النقل بالنسبة للحاوية، والاستخدام الأمثل لفرغات السفينة، كل هذا أدى إلى إلزامية ظهور تنظيمات خاصة بالتجميع Pooling System والتي تشمل جمعيات أصحاب السفن Consortium.<sup>2</sup>

وقد تم النص على هذه التجمعات أو التحالفات (consortium) في المادة 81 من معاهدة الجماعة الأوروبية (CE)، إذ بناء على الفقرة الثالثة من هذه المادة، صدر قرار من المجلس الاقتصادي والاجتماعي والمسمى بالمجلس الأوروبي أو مجلس وزراء المجموعة الأوروبية (CEE)، تحت رقم 479/92 المؤرخ في 1992/02/25، لبيان كيفية تنظيم هذه التجمعات أو التحالفات، وذلك لتطوير النقل وتحسين المنافسة على مستوى الخطوط البحرية المنتظمة.

1 - خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، رسالة لنيل درجة الماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة حلب، دمشق، 1991، ص. 39.

2 - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. ص. 175-174.

إلى جانب هذا القرار نجد قرار آخر رقم 4056/86 (CE) لكن تم إلغائه، والذي كان يتضمن الاعفاء الجماعي لصالح مؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة الأعضاء في هذه المؤتمرات بتحديد أجرة الحمولة والقدرات.<sup>1</sup>

لمعرفة دور وأهمية أو الهدف من انشاء هذه التجمعات أو التحالفات لتسيير الملاحة عبر الخطوط المنتظمة، سنتطرق أولاً لتعريف جمعيات أصحاب السفن، ثانياً لمحة تاريخية عن دوافع ظهورها، ثالثاً طبيعتها القانونية، رابعاً التنظيمات المبنية عليها.

### أولاً-تعريف جمعيات أصحاب السفن (Consortium):

تم تعريف الكونسورتيوم بموجب المادة الثانية فقرة أولى من التنظيم أو القرار رقم 906/2009 (CE)، على أنه اتحاد أو اتفاق أو سلسلة من الاتفاقات ذات الصلة بين ناقلين على الأقل، يشغلون سفن توفر خدمات الخطوط الملاحية المنتظمة الدولية، المقررة لنقل البضائع في حركة مرور واحدة أو أكثر، والغرض من ذلك هو إقامة تعاون من أجل التشغيل المشترك لخدمة النقل البحري، التي تعمل على تحسين الخدمة الفردية المقدمة من طرف كل عضو من أعضائها.<sup>2</sup>

ويعرف الكونسورتيوم بأنه اتفاق تعاقدى حصري يجمع بين أشخاص طبيعية أو اعتبارية، يرغبون في العمل معاً لغرض محدد من أجل عمل خاص ومحدد، إذ يعمل كل منهم في

1 - Journal officiel de l'Union Européenne, Communications provenant des institutions et organes de l'Union Européenne, Commission n° 266(C266), Bruxelles, 21/10/2008, p.p. 1-2.

2 - article 02§01 : « Consortium, un accord ou une série d'accords connexes entre au moins deux transporteurs exploitants de navires qui assurent des services maritimes internationaux réguliers de ligne pour le transport exclusif de marchandises sur un ou plusieurs trafics, dont l'objet est d'établir une coopération pour l'exploitation en commun service de transport maritime améliorant le service offert individuellement, en l'absence de consortium, par chacun de ses membres, afin de rationaliser leurs opérations et cela au moyen d'arrangements techniques, opérationnels et/ou commerciaux. ».

Règlement (CE) n° 906/2009 de la commission du 28 septembre 2009, concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums), Journal officiel de l'Union Européenne, France, 29/09/2009, p.31.

العملية المشتركة ولكنه يؤدي خدماته الخاصة؛ والغرض من الكونسورتيوم هو تحديد التعاون وتنظيمه وإدارته، والملاحظ أنه لم يتم إنشاء شركة جديدة لأن الكونسورتيوم لا يملك شخصية اعتبارية.<sup>1</sup>

### ثانياً-لمحة تاريخية لدوافع ظهور التحالفات (les consortiums):

بدأ ذلك في عام 1909، حين خلصت اللجنة الملكية البريطانية إلى إنشاء نظام المؤتمرات، إذ كان ضرورياً لتحقيق استقرار الأسعار لكل من الشاحنين والناقلين، ووضعت أول معاهدة للجماعة الأوروبية CE بشأن المنافسة ووقعت في 27 مارس 1957.

وفي وقت لاحق، رأت ضرورة تشجيع المؤتمرات على المشاركة في التفاوض بشأن مدونة قواعد سلوك (le code de conduite) مؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة، للأونكتاد CNUCED التي اعتمدها في عام 1974؛ إذ شملت هذه المدونة التي جرى التفاوض بشأنها بناءً على طلب البلدان النامية، تتقاسم البضائع وفقاً لما يسمى بقاعدة توزيع 40-40-20.

قد جرت المحاولات الأولى لتحفيز النقاش بشأن إمكانية تغيير سياسات الجماعة الأوروبية CE في صناعة النقل البحري في جوان 1976، عندما أرسلت هذه الأخيرة بلاغاً إلى المجلس بشأن تدهور العلاقات مع البلدان غير الأعضاء.

وأخيراً، وبفضل «حزمة بروكسل» «Brussels Package» لعام 1979، سمح للدول الأعضاء بالتصديق على مدونة الأونكتاد بشرط ابداء بعض التحفظات، ولم يكن لهذه الأخيرة

1 - AMODEO Delphine, Les Consortiums, mémoire de master II, spécialité droit maritime et des transports, faculté de droit et de sciences politiques, Université PAUL CEZANNE – Aix Marseille III, France, 2009/2010, p. 10.

أي تأثير إلا على بعض عمليات الاتجار في غرب إفريقيا، وعلى الرغم من أنه لا يزال قابلاً للتطبيق، إلا أنه لم يعد له تطبيق في الممارسة العملية في القطاع البحري.<sup>1</sup>

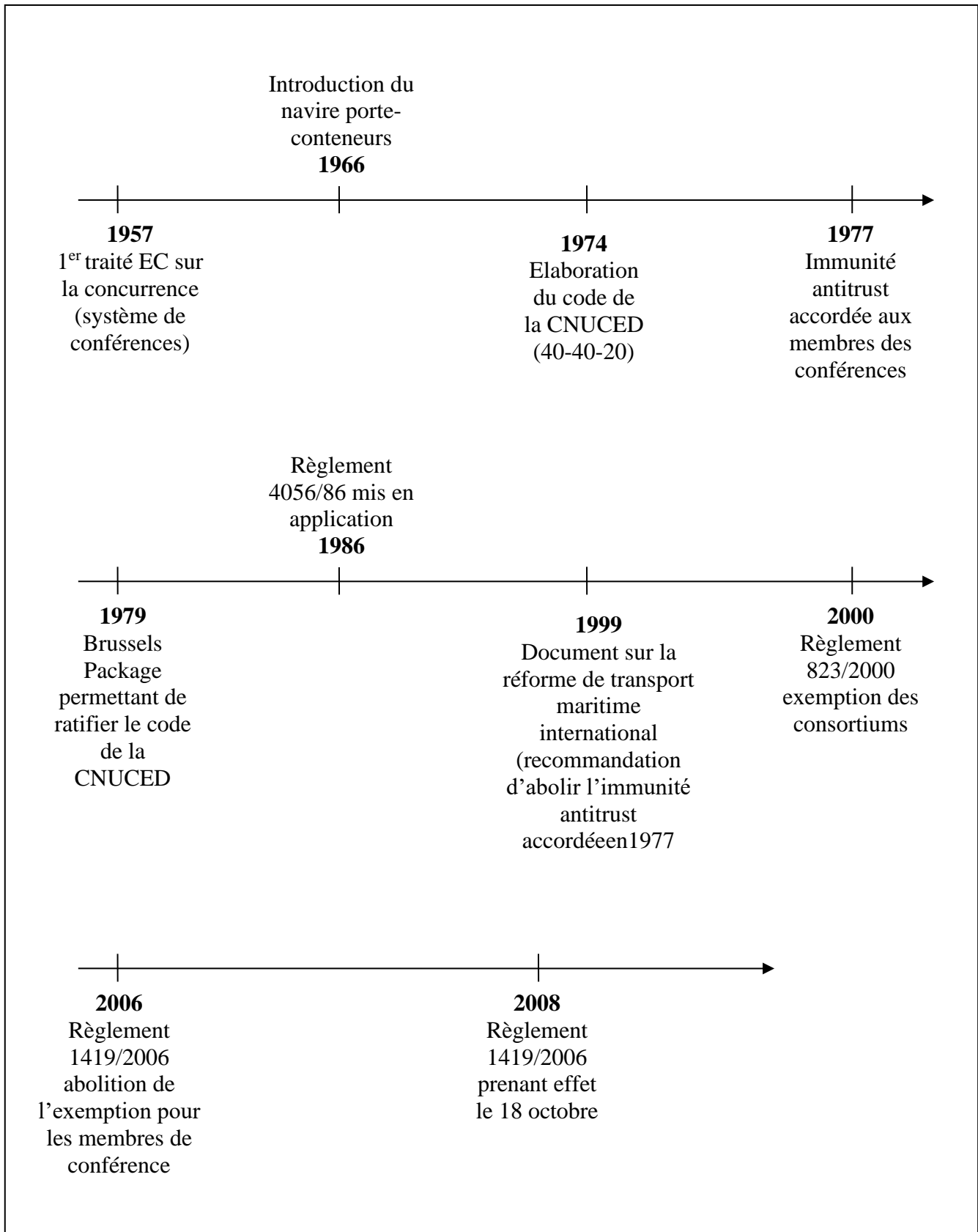
تم الاعلان عن استحداث لائحة جديدة تحت رقم 4056/86، إذ كانت مكونة من أربعة لوائح اعتمدت في عام 1986، وضعت إطار لسياسة الجماعة بشأن النقل البحري؛ إذ سمحت هذه اللائحة أولاً وقبل كل شيء للجماعة الأوروبية CE بتطبيق المادتين 81 و 82 من معاهدة الجماعة الأوروبية على قطاع النقل البحري مباشرة، ثم نصت على اعفاء لصالح مؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة؛ إذ كان الغرض من هذه الاتفاقات هو تحديد أسعار وشروط النقل بالإضافة إلى النص على شكل أو أكثر من أشكال التعاون.

وكجزء من برنامج الإصلاح التنظيمي الشامل لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OCDE)، قدمت أمانة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، وثيقة موجزة (Document de synthèse) عن الإصلاح التنظيمي الدولي للنقل البحري في ماي 1999، وأوصت هذه الوثيقة على وجه الخصوص بألا تمنح تلقائياً اتفاقات تحديد الأسعار المشتركة وذلك حصانة من قواعد المنافسة.

واستكملت في عام 2000 اللائحة رقم 4056/86 باللائحة رقم 823/2000، وشمل ذلك اعفاء جماعي لاتحادات النقل البحري المنتظم (les consortiums)، وهذه الأخيرة هي الشكل الرئيسي الآخر للتعاون بين مشغلي خدمة النقل البحري المنتظم؛ والشكل أدناه هو ملخص لتطور التنظيمات في مجال الخطوط البحرية المنتظمة.<sup>2</sup>

1- VICKY Adam, Transport maritime de ligne et alliances stratégiques : une loi antitrust en Europe permettra-t-elle de préserver une saine concurrence ? Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de maîtrise ès sciences (M.Sc), faculté sciences de la gestion, HEC Montréal affiliée à l'Université de Montréal, France, septembre 2008, p.p. 02-04.

2 - Ibid, p.p. 05-06.



## ثالثاً- الطبيعة القانونية للكونسورتيوم:

قد تنشأ صعوبات قانونية عندما يجتمع المجهزون في كونسورتيوم واحد وتحت أعلام مختلفة، لاسيما في المجموعة الاقتصادية؛ إذ يجوز لاتحاد مالكي السفن أن يحتل مركز الناقل البحري إذا كان يشكل شخصية اعتبارية في إطار اتحاد متكامل عموماً؛ ومع ذلك، يظهر أن المبدأ منقسم حول هذه المسألة، فعلى سبيل المثال نجد أن البروفيسور DELEBEECQUE قال في هذا الصدد أنه من المستحيل تعيين الكونسورتيوم على هذا النحو، لأن هذا التجمع ليس له وجود قانوني حقيقي، وفي هذه الحالة من الأفضل تكليف جميع أعضاء المؤسسة بمفردهم.<sup>1</sup>

وهذا الموقف هو الذي يبدو في الوقت الحاضر أنه القانون الوضعي، إذ على الأقل يمكن اعتبار الكونسورتيوم إما مشروعاً مشتركاً أو عقداً بسيطاً، وفي حالة اعتبار الكونسورتيوم شخصاً اعتبارياً، وجب توجيه الدعوى ضد الناقل البحري الرئيسي، الذي حدد على هذا النحو بموجب أحكام وشروط سند الشحن، ولكن بالمقابل يمكن للناقل الرئيسي بدوره اتخاذ إجراءات ضد أي عضو آخر في الكونسورتيوم؛ ويجدر بنا الذكر أن هذا المنهج يتمتع بميزة مزدوجة تتمثل في التقليل إلى أدنى حد من ازدواجية التأمين والمنازعات بين أعضاء الكونسورتيوم، إذ هو الطرف الوحيد الذي يجب متابعته على أساس ما يعرف بـ "سلسلة التعويضات الدائرية".

وتتمثل سلسلة التعويضات في منع الطلبات المقدمة ضد الموظفين والوكلاء المتعاقدين من الباطن، وأعضاء الكونسورتيوم والوحدة المركزية لهذا الأخير، وهو مماثل لشرط المسؤولية الواقعة على الناقل بشأن سند الشحن.

1 - Ph. DELEBEECQUE : « il est impossible d'assigner le consortium en tant que tel, car ce groupement n'a pas de véritable existence juridique (...) Mieux vaut dans ce cas assigner tous les membres de l'institution individuellement ».

YACOUBA Cissé, Le Commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ? Revue générale de droit, volume 34, numéro 3, Faculté de droit, section de droit civil, Université d'Ottawa, Edition Wilson & La fleur inc, Canada, 2004, p.424. <http://doi.org/10.7202/1027285ar> .

يمكن تصور أن الكونسورتيوم ليس لديه شخصية قانونية، في الحالة التي يكون فيها الكونسورتيوم من النوع المفتوح، لأنه في هذه الحالة تحتفظ كل شركة بهويتها وتوظف شحناتها باستخدام تمويلها المشترك وشبكة وكالاتها الخاصة، إذ في هذه الحالة الكونسورتيوم لا يتمتع بالشخصية القانونية إنما المجهزون أو أصحاب السفن الذين تظهر أسماؤهم على سند الشحن هم الذين يتمتعون بالشخصية القانونية.

وقد تختلف المشكلة إذا كان الكونسورتيوم من النوع المغلق أو المدمج، إذ في هذه الحالة تختفي الأسباب الاجتماعية لكل عضو من أعضائه، وراء الاسم المختصر للمجموعة التي لها شخصية قانونية مستقلة عن أعضائها، بحيث تقوم بإصدار سندات شحن خاصة بها نيابة عن المجموعة.<sup>1</sup>

يستنتج مما سبق أن الكونسورتيوم من النوع المفتوح لا يتمتع بالشخصية القانونية، إنما أعضائه هم الذين يتمتعون بالشخصية القانونية ويتحملون المسؤولية بصفة انفرادية، أي كل عضو يتحمل مسؤوليته بمفرده؛ بينما الكونسورتيوم من النوع المغلق يتمتع بالشخصية القانونية بالتالي يتحمل المسؤولية باسم تلك المجموعة، هذا يعني أن أعضاء الكونسورتيوم المغلق لا يتمتعون بشخصية قانونية مستقلة عن الشخصية القانونية للكونسورتيوم.

#### رابعا-التنظيمات المبنية عليها الكونسورتيوم:

لقد قام مجلس وزراء المجموعة الأوروبية CEE، بإصدار مجموعة من القرارات أو التنظيمات لتوحيد سياسة النقل البحري ولتحديد أجرة الحمولة البحرية، ويمكن اعتبارها الإطار القانوني الذي يقوم عليه الكونسورتيوم وتتمثل فيما يلي:

1 - YACOUBA Cissé, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ? op.cite, p.p 424- 425.

1-التنظيم رقم 4055/86 : يتعلق هذا التنظيم بتنفيذ مبدأ حرية تقديم الخدمات البحرية، بين الدول الأوروبية فيما بينها وبين الدول الأخرى، فوفقا لهذا التنظيم فكل الحمولات الأوروبية تخضع لمبدأ الحرية بالنسبة للشركات الملاحية الأوروبية.

2- التنظيم رقم 4056/86: يحدد هذا التنظيم كيفية تطبيق المواد 85 و86 من اتفاقية روما على النقل البحري، ويعالج قواعد المنافسة المبنية عليها النقل البحري للخطوط المنتظمة مع احتفاظه بالطابع السياسي، لكن تم إلغائه في سنة 2006، مما أدى إلى نهاية مرحلة المؤتمرات البحرية في أوروبا، فأخذ بعين الاعتبار للسوق الملاحى والمناقشات الأوروبية حول التحديد الجماعي لأجرة الحمولة البحرية، فقررت اللجنة الأوروبية في 2001 إعادة النظر في القرار رقم 4056/86، وفي 2004 أصدرت اللجنة الكتاب الأبيض Livre Blanc ، فوضعت دليل يتم بموجبه منح امتيازات تتعلق بالمنافسة في المجال البحري.

3-التنظيم رقم 4057/86: جاء للحد من المنافسات غير النزيهة، وقد اشترط ثلاثة شروط لتكون المنافسة على الأسعار غير نزيهة وتتمثل في:

- عرض خدمات النقل بأسعار منخفضة مقارنة بأجرة الحمولة المطبقة في أغلب الشركات الملاحية.
- وجود ضرر معتبر أو تهديد بالضرر للشركات الأوروبية.
- وجود علاقة بين المنافسة غير النزيهة والضرر.

إذ اعتبر هذا التنظيم كوسيلة دفاع فعالة ضد المنافسة غير النزيهة للمجهزين خارج نطاق الاتحاد الأوروبي.

4-التنظيم رقم 4058/86: يهدف هذا التنظيم إلى الإبقاء على حرية أجرة الحمولة بين الدول الأوروبية، إذ يسمح للاتحاد الأوروبي باتخاذ الإجراءات اللازمة، سواء على المستوى

الدبلوماسي أو التجاري، للدفاع على مبادئ التبادل الحر ضد أي دولة خارج الاتحاد تشكل خطراً على حرية أجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

وفي الختام يمكن القول إن كل من المؤتمرات البحرية والاتحادات (الكونسورتيوم) تستحق اهتماماً خاصاً، كون هذه التجمعات هي حالياً موضوع أسئلة رئيسية لقانون المنافسة في مجال النقل البحري بصفة عامة، وفي أجرة الحمولة البحرية بصفة خاصة، وهذا على مستوى الدول الأوروبية، إذ تحظى الاتحادات شعبية كبيرة في العديد من المجالات، مقارنة بالمؤتمرات البحرية التي تعقد بشكل حصري تقريباً في مجال شحن الخطوط الملاحية المنتظمة.

## المطلب الثاني

### ممارسة الملاحة البحرية التجارية بواسطة سفن علم المجاملة

تعتمد بعض الدول على نظام ملاحي آخر لتسيير ملاحتها البحرية التجارية، المسمى بنظام سفن علم المجاملة.

فقد عرفت هذه الظاهرة منذ القدم، إذ كان تجار الانجليز في القرن 16 يبحرون بسفنهم تحت العلم الاسباني، حتى يتمكنوا من ممارسة التجارة مع جزر الهند الغربية، ثم عادت هذه الظاهرة إلى الساحة الملاحية البحرية في القرن 20، فمع بداية عام 1942 بدأت العديد من السفن التي ترفع العلم الأمريكي في التخلي عن علمها، والإبحار تحت علم بنما أو هندوراس، ثم تبلورت هذه الظاهرة عام 1950 ولكن لصالح العلم الليبيري، ومنذ ذلك الحين تزايدت عدد الدول المانحة لعلمها إلى سفن لا تربط بها أدنى علاقة.<sup>2</sup>

1 - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. 173 وص. 176.

2 - سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2014-2015، ص. 31.

بالرغم من المكانة التي استحوذت عليها سفن علم المجاملة في الملاحة البحرية الدولية التجارية، إلا أنه لا يوجد تعريف محدد لها لذلك سنحاول تعريفها (الفرع الأول)، ثم نبين أسباب ظهورها (الفرع الثاني)، ثم بعد ذلك نتطرق إلى جانبها السلبي على الملاحة البحرية (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### تعريف سفن علم المجاملة

لا تعتبر ظاهرة علم المجاملة من الظواهر الحديثة، إنما يرجع تاريخها إلى العصور القديمة، عندما كانت السفن تستخدم أعلاما مختلفة لإخفاء جنسيتها وتجنب الصراعات والنزاعات المختلفة.

فأطلقت عدة تسميات لهذا النظام، فهناك من يطلق عليه تسمية علم المجاملة أو علم الملائمة أو علم الفرصة أو السفن الجواله أو سفن علم حرية التسجيل pavillon de libre immatriculation، وبالفرنسية les pavillons de complaisance، إذ في البداية ليس هناك تعريف محدد لمصطلح علم المجاملة، فكما يستخدم هذا المصطلح -المجاملة- على نطاق واسع في المجتمع الشعبي فإنه يستخدم على نطاق واسع أيضا في مجال صناعة الشحن أو السفن.<sup>1</sup>

نجد من عرفها على أنها السفينة المتاحة في أي وقت لنقل كل أنواع البضائع، وتجوب البحار بشكل مستمر بحثا عن البضائع، ويقوم بتشغيل سفن علم المجاملة سماسة عالميون، وتحدد أجور هذه السفن حسب ظروف العرض والطلب في الأسواق الملاحية -السوق الملاحي هو المكان الذي تلتقي فيه رغبات الشاحنين مع رغبات الناقلين من خلال وسطاء بحريين

1 - خالد محمد حسن اسماعيل، مدى مسؤولية دولة العلم عن أعلام المجاملة في ظل أحكام اتفاقية مونتيغيوباي لعام 1982، ص.08، <http://www.aun.edu.eg>، تاريخ الإطلاع على الموقع 2021/11/19 على الساعة 15: 59.

يحققون هذا الالتقاء-وذلك من خلال بورصات عالمية ومن بين هذه البورصات مثلا سوق لندن الملاحي وسوق نيويورك وسوق طوكيو.<sup>1</sup>

قد عرفت كذلك سفن علم المجاملة من طرف الفدرالية العالمية لعمال النقل ITF، منذ عام 1974 على أنها: "هو علم السفينة التي تخضع لسيطرة وملكية فعلية لبلد آخر غير العلم الذي تم بموجبه تسجيلها"؛ وأبرز مثال على ذلك سفينة Erika التي تمارس الملاحة تحت علم دولة مالطة والتي سجلت باسم شركة مالطية La Tevere Shipping، ولكن هذه الأخيرة ليست إلا المالك الاسمي للسفينة<sup>2</sup> وهذا الوضع نجده أيضا في السفينة النفطية برستيغ.<sup>3</sup>

أطلق على سفن علم المجاملة تسمية جديدة وهي "السفن دون المستوى"، وهذا في أعقاب حوادث ناقلات النفط عقب غرق ناقلات ايكسون فالديز، اريكا (1999) وبرستيغ (2002)، نتيجة للكوارث البيئية التي تسببت فيها هذه السفن؛ فيمكن تعريفها وفقا لهذا المصطلح -سفن دون المستوى- على أنها السفن التي تفشل في تلبية معايير السلامة وصلاحية الإبحار،

1 - خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 119.  
2- إذ تعود في الحقيقة لمالك يوناني La Société Holding Drytank S.A، المتواجد مقرها في لندن وبيرايس، والذي يعد الاسم الصوري لعائلتين كبيرتين يونانيتين (les Vitiello et les Savarese) التي تعمل في التجارة العالمية منذ قرون. والذين يعتبرون الملاك الأصليين للسفينة، ثم سيرت من طرف شركة إيطالية من رافينا (Société Panship(Ravenne)، مجندة من قبل وسيط انجليزي مقره في لندن (Pétrain). ومجهزة بطاقم هندي مسير من طرف شركة هندية Mumbai، واستؤجرت على أساس المدة من طرف شركة (Selmont Amarship (suisse/bahamas) لحساب Total -Fina المجمع الصناعي الأول الفرنسي، وأخيرا في الطرف الآخر من هذه السلسلة، كانت الشحنة المقدره بـ 30000 طن من زيت الوقود مملوكة للشركة الإيطالية Enel .

SLIM Habib, Les pavillons de complaisance, colloque international : Le Pavillon, Institut du droit économique de la mer et Association internationale du droit de la mer, Paris, 2et 3 mars 2007, p.84.

3- سفينة برستيغ Prestige تم العثور على أنها مسجلة في سجلات جزر البهاما وكان المالك شركة قابضة مقرها ليبيريا (Universe Maritime) ولكن بواسطة شركة أخرى مسجلة في ليبيريا (Mare Shipping Ine)، بينما كان المالك الفعلي للسفينة هو شركة يونانية (MM. Coulouthros) وكان السمسار شركة مقرها لندن (Pétrian) وتم اصدار شهادة الصلاحية للملاحة من طرف شركة أمريكية بعد عملية تفتيشية في دبي. أما المستأجر فكان شركة مسجلة في سويسرا (crown resources AG)، وهي شركة تابعة للمجموعة الروسية Alfa وكان الطاقم عبارة عن ضباط رومانيين وفلبينيين ويونانيين، أما الحمولة عبارة عن نفط روسي تم شحنه في لاتفيا Lettonie متجه نحو سنغافورة.

Ibid. p. 86 .

المنصوص عليها في الاتفاقيات ذات الصلة، وعلى وجه الخصوص اتفاقية سولاس واتفاقية خطوط الشحن واتفاقيات معايير التدريب.<sup>1</sup>

إلى جانب التعريفات المذكورة أعلاه، نجد العديد من الكتاب أو المفكرين في مجال القانون البحري إن صح التعبير، قاموا بتعريف سفن علم المجاملة، وفيما يأتي سنعرض أبرز هذه التعريفات:

**Boczek (1962):** "علم المجاملة هو علم أي دولة تسمح بتسجيل سفن يملكها ويديرها أشخاص أجنبى أو شركات أجنبية بموجب شروط تعتبر أكثر ملائمة ومناسبة لهؤلاء الأشخاص لتسجيل سفنهم في هذه الدولة أيا كانت الأسباب".

**Metaxás (1985):** "هو أعلام الدول التي يسجل فيها ملاك السفن سفنهم بهدف تقادي الالتزامات المالية وشروط استخدام عوامل الانتاج الخاصة (العمالة) ، التي كانت تمثل عبئا عليهم في حالة ما إذا تم تسجيل تلك السفن في دولهم الأصلية وتحملهم بهذه الالتزامات".

**Bergstrand:** "هو علم الدولة التي لا تنتظر حكومتها للتسجيل على أنه ضرورة لفرض سيادتها وإحكام سيطرتها على سفنها، ولكنها تنتظر إليه على أنه خدمة يمكن تسويقها لملاك السفن الأجنبى الذين يرغبون في تجنب التبعات المالية وغير المالية والتي سيواجهونها في حالة تسجيل سفنهم تحت أعلام دولهم الأصلية".

**Sturmey:** "هو علم أية دولة تسمح لأشخاص أو شركات ليس لها روابط جادة بها لتسجيل سفنهم في موانئها".

1 - خالد محمد حسن اسماعيل، مدى مسؤولية دولة العلم عن أعلام المجاملة في ظل أحكام اتفاقية مونتيجويباي لعام 1982، المرجع السابق، ص. 09.

**Metaxas et Doyanis (1976):** " دول علم المجاملة هي تلك الدول التي تسجل فيها ملاك السفن سفنهم للتهرب من الالتزامات الحكومية وبنود وشروط توظيف عناصر الانتاج وأحد عناصرها العمالة والتي تطبق إذا سجلت في دولها الأصلية".

**Grundey (1978):** " هو علم الدولة التي ترى حكومتها أن إجراءات تسجيل السفن فيها ليست إجراءات هامة لغرض هيمنتها وسيطرتها على النقل البحري، ولكنه يكون كخدمة تباع لملاك السفن الأجانب الذين يرغبون في الهروب من القيود الحكومية وتابعيات التسجيل في دولهم".<sup>1</sup>

كما عرفت أيضا سفن علم المجاملة، على أنها تلك السفن التي يكون مقابل الدفع فيها ضعيفا جدا، والتي تسجل في الدولة التي لا تشترط عليها أي شروط، والتي لا تفرض عليها أي نوع من المراقبة، إنما الرابط الوحيد بين السفينة ودولة العلم هو التسجيل.<sup>2</sup>

ومن مجمل التعاريف السابقة الذكر، يمكن تعريف سفن علم المجاملة على أنها، السفن التي تحمل علم دولة غير الدولة الفعلية الناقلة لمجمل أنواع البضائع، في أي وقت دون تنظيم مسبق، الفاقدة للمقاييس العالمية لسلامة وصلاحيات الملاحة البحرية، ودون أن يكون لديها صلة جدية بينها وبين دولة العلم.

من المعروف عن سفن علم المجاملة أن أغلب السجلات المفتوحة هي من الدول النامية، لكن وفقا لتقرير الأنتكاد بين أن أغلب هذه السجلات هي من الدول المتقدمة، فعلم أكبر سجل

1 - عصام الدين رمضان محمد أبو العينين، المقارنة بين التسجيل المفتوح والتسجيل الوطني بالتطبيق على العلم المصري، رسالة مقدمة لمنح درجة الماجستير، تخصص تكنولوجيا النقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2006، ص.ص. 57-58.

2 - « Les pavillons de complaisance sont des navires qui, en contre-partie du paiement d'une paiement d'une faible taxe, s'immatriculent auprès d'un Etat qui n'exige aucune condition et qui n'a le pouvoir d'assurer un quelconque contrôle sur lui. Le seul lien entre le navire et l'Etat qui offre son pavillon est l'enregistrement. ».

BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, op.cite, p. 228.

مفتوح هو سجل بنما، يستخدمه بصفة أساسية ملاك السفن من اليابان يليهم ملاك من الصين ثم من اليونان، وثاني أكبر سجل في العالم يعود لليبيريا بصفة أساسية ملاك السفن من ألمانيا واليونان والسعودية.

ومن أهم ما يميز عمليات السجل المفتوح عن غيره، أنه إما يتميز بصلة غامضة بين أعلام التسجيل والسفن، أو بعدم وجود أي صلة بينهما؛ وتجدر الإشارة أنه في السنوات الأخيرة دأبت جزر مارشال على زيادة حصتها من السوق، فأصبحت في جانفي 2018 ثاني أكبر سجل في العالم، ويعود أكبر رابع وخامس سجل إلى هونج كونج وسنغافورة.<sup>1</sup>

الجدير بالذكر أن 68,4% من الحمولة العالمية تدق أبواب علم المجاملة، هذه النسبة هي أكثر أهمية بالنسبة للدول المتقدمة، حيث حوالي 75% من حمولتها تنقل بواسطة سفن علم المجاملة، أما بالنسبة للدول في طور التقدم فإن الحمولة التي تنقلها بواسطة هذه السفن تقدر بحوالي 57%، كون هذا النظام يسمح للدول بامتلاك أسطول ليس تحت المراقبة بالإضافة إلى ذلك ليس تحت علمها الخاص.<sup>2</sup>

نظرا للكلم الهائل من الحوادث والخسائر التي تكبدها العالم في البيئة البحرية، نتيجة الحوادث البحرية التي تسببت فيها سفن علم المجاملة، فأدى بهذه الأخيرة إلى أن تكون عرضة لمجموعة من الانتقادات منها:

- أحد الجوانب الأولى التي حشدت انتقادات كثيرة، تكمن في الحقيقة عند غرق سفينة النفط الليبيرية Torrey Canyon في عام 1967، وكذلك غرق سفينة النفط لجزر البهاما Prestige في عام 2002، بالإضافة إلى عدة حوادث بحرية الأصل فيها التلوث على السواحل الأوروبية

1 - خالد محمد حسين اسماعيل، مدى مسؤولية دولة العلم عن أعلام المجاملة في ظل أحكام اتفاقية مونتغيوباي لعام 1982، المرجع السابق، ص. 09.

2 -BOUARROUDJ Abdelhamid, Le Transport maritime de marchandises: un potentiel de croissance à promouvoir, Atelier réflexion, Forum des chefs d'entreprise, 02 octobre 2012, p.07.

الناجمة من سفن المجاملة، هذا التقرير الذي يعكس أيضا جزءا كبيرا من سفن المجاملة في مجال النقل الدولي للمواد السائلة، فسيرت بشكل رئيسي من قبل الرأي العام الأوروبي كخطأ أنشئ بين حرية التسجيل والمستوى المنخفض لأمن هذه السفن.

- الجانب الثاني عدم وجود ثقة قائمة في أعلام المجاملة، بسبب الانسحاب من الطابع تحت السفن القياسية، سواء من حيث المسائل التقنية والاجتماعية، هذا النقد يأتي من أصل المجال النقابي وخاصة من الاتحاد الأوروبي لعمال النقل ITF، التي تدين علم المجاملة بعد الحرب العالمية الثانية.

- إنشاء قوائم سوداء لسفن علم المجاملة أعطت مجالا كبيرا للنقد، وهذه الظاهرة الثالثة ألفت الانتباه إلى سفن علم المجاملة، لأنها غير محمية من طرف القواعد الوطنية، فلقد عرف النقل الدولي تحت علم المجاملة ارتفاع ملحوظ خلال سنوات قليلة، وذلك من 1% من الأسطول العالمي في عام 1939 إلى أكثر من 50% إلى وقتنا الحالي<sup>1</sup>.

- غياب المراقبة على الطاقم أبرز مثال حالة Salem، إذ بالرغم من الأدلة الواضحة لغرق السفينة إلا أن الربان والضابط الميكانيكي أفرج عنهم من قبل السلطات الليبيرية.

- لا تطلب بعض الدول في تسجيل السفن شهادة الشطب من التسجيل السابق، وهذا ما يؤدي إلى حمل السفينة لأكثر من جنسية في الوقت نفسه.<sup>2</sup>

1 - ANGELLELI Pierre, La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? étude à partir du cas d'Etat de la Caraïbe, thèse pour l'obtention du titre de docteur en sciences économiques, faculté économies et finances, Université des Antilles-Guyane, France, 2012, pp. 17-18.

2 - MARCQ Jean-Patrick, Risque et assurances transport, L'ARGUS édition, Dalloz, Paris, 2015, p.56.

## الفرع الثاني

## أسباب ظهور سفن علم المجاملة

تكمن الأسباب في ظهور سفن علم المجاملة في عالم الملاحة البحرية إلى سببين أساسيين، أولهما سبب مالي يتمثل في تخفيض التكاليف العامة للتشغيل، والثاني وهو سبب قانوني يتمثل في تقادي المتابعة القضائية والعقوبات المقررة في حالة ارتكاب المخالفات، وذلك بسبب تعدد الوسطاء في إدارة اقتصادية-قانونية-فنية-بشرية تنورط فيها العديد من الشركات وأصحاب المصلحة.

إلى جانب هذه الأسباب، فالسفينة المسجلة تحت علم المجاملة تستفيد من مجموعة من الفوائد من أهمها، فوائد مالية تتمثل في الاستفادة من التخفيض في رسوم وضرائب التسجيل، فوائد تقنية في شكل ضوابط تقنية غير صارمة تنفذ غالبا من قبل شركات التصنيف، وفوائد اجتماعية تكمن في توظيف عمال أقل تكلفة، الذين تم تعيينهم في البلدان ذات الأجور المنخفضة أو المتدنية؛ من جراء هذه الأسباب والفوائد في سنة 2005 بلغت نسبة الحمولة العالمية البحرية للبضائع المنقولة تحت علم المجاملة 52,5%<sup>1</sup>.

والجدير بالذكر، أن الأسباب والفوائد في ظهور سفن علم المجاملة المذكورة أعلاه، أكد عليها خبير الأمن البحري "لوانيس شابوس" في تصريحه لجريدة العرب الدولية للشرق الأوسط، إذ قال أنه: "قد يختار مالكو السفن رفع علم دولة من "دول العلم" لمجموعة من الأسباب التجارية، من ضمنها قلة الرسوم والضرائب المفروضة على سفن هذه الدول، وجودة الخدمة المقدمة لها، وكذلك السماح بتوظيف طاقم من أي مكان في العالم، مما سيساهم في خفض التكاليف التي يتحملها ملاك السفن، والذين غالبا ما يعانون من غلاء في تكاليف العمالة في بلادهم".

1 - SLIM Habib, Les pavillons de complaisance, op.cit, p. 84 et p.93.

ولقد ذكر في تصريحه على سبيل المثال، أن اليونان رغم امتلاكها أكبر أسطول سفن في العالم، فإن أغلب هذه السفن لا ترفع العلم اليوناني، حيث إن رفع هذا العلم سيحتم عليها دفع ضرائب باهظة، باعتبارها دولة غنية، لذلك فهي تختار رفع علم دولة من "دول العلم"، والتي تكون في الأغلب دولاً ليست غنية أو منتعشة اقتصادياً.<sup>1</sup>

وبظهور سفن علم المجاملة في عالم الملاحة البحرية، نتج عن ذلك عدة فوائد عن استخدامها، وهذا ما أثبتته دراسة قام بها مندوب نرويجي، إذ درس المسألة، من جانبين، يتمثل الجانب الأول في الفوائد التي يمكن تحقيقها من حيث عدد الموظفين وتكاليف الموظفين، من خلال تشغيل أنواع مختلفة من السفن تحت علم دول الأعضاء وتحت علم المجاملة، أما الجانب الثاني يتمثل في الفوائد التي قد تنجم عن عدم الامتثال لاتفاقيات التلوث النفطية.

وتبين الدراسة المتعلقة بعدد الموظفين وتكاليف الموظفين، أنه قد تكون هناك اختلافات واضحة بين بلدان الأعضاء؛ فعلى سبيل المثال، بالنسبة للناقل الذي ينقل بأحجام كبيرة en vrac الذي تبلغ تكاليفه tpl30000، يختلف مجموع تكاليف الموظفين بين البلد الذي تكون فيه التكاليف منخفضة والبلد الذي تكون فيه التكاليف مرتفعة، إذ في الولايات المتحدة تكون التكاليف أعلى بمرتين ونصف من تكاليف البلد الأكثر تكلفة بعدها.

وكانت المعلومات المتوفرة عن تكاليف الموظفين لسفن علم المجاملة محدودة، وتتصل بالسفن التي يشغلها أعضاء اتحاد النقل البحري الخاضع لسيطرة الولايات المتحدة؛ ونتيجة لذلك، فإن تكاليف الموظفين بالنسبة لهذه السفن، ستكون في كثير من الأحيان أقل من تكاليف البلدان التي تظهر أدنى الأرقام، ولذلك يمكن تحقيق فوائد كبيرة في تكاليف الموظفين إذا قاموا

1 - جريدة العرب الدولية ، لماذا يرفع بعض السفن والناقلات أعلام دول لا تنتمي إليها؟، الشرق الأوسط، 25 يوليو 2019، <http://www.aawsat.com> ، تاريخ الاطلاع على الموقع، 2021/11/19 على الساعة 16: 08.

مالكو السفن في بعض البلدان التي تكون فيها هذه التكاليف مرتفعة، بتشغيل سفنهم تحت علم المجاملة، بشرط ألا تعارضها القوانين الوطنية.<sup>1</sup>

أما الفوائد التي قد تتجم عن عدم الامتثال لاتفاقيات التلوث النفطي، مع مراعاة الاتفاقية الجديدة لمنع التلوث من مصدر السفن، الموقعة في أكتوبر 1973، ولكنها لم تدخل بعد حيز التنفيذ، والخلاصة العامة التي توصلت إليها اللجنة، أن الفوائد التي يمكن أن تعود على السفن التي ترفع أعلام المجاملة نتيجة لعدم امتثالها لأحكام اتفاقيات التلوث النفطي السارية المفعول حالياً، هي فوائد ضئيلة، بالمقابل يمكن أن تفيد السفن التي ترفع أعلاماً أخرى، والتي تكون مستعدة لانتهاك اللوائح؛ وتحدد أحكام اتفاقية عام 1973 شهادة دولية للمعدات والخصائص المادية، وقد تتعرض السفن التي لا تحمل هذه الشهادات لضرر كبير، لأن البلدان التي صادقت على الاتفاقية ستكون لها سلطة حظر موانئها، رغم أنها غير مطالبة بذلك.<sup>2</sup>

مجمل القول إنه عند الملاحة تحت أعلام المجاملة، تتحصل على فوائد كبيرة في مجال تكاليف تشغيل الموظفين، لأن هذه التكاليف تكون منخفضة جداً مقارنة بتكاليف تشغيل الموظفين في سفن تحت أعلام أخرى، بالمقابل يتم الحصول على فوائد ضئيلة للسفن التي تبحر تحت أعلام المجاملة، لتهريبها من الضرائب والرسوم التي تفرضها اتفاقيات التلوث النفطي، مقارنة بالفوائد التي تتحصل عليها السفن التي ترفع أعلاماً أخرى.

1 - DENIZOT Philippe, Le Scandale des pavillons de complaisance, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, Paris, 1978, p.p. 184-185.

2 - Ibid, op.cite, p. 185.

## الفرع الثالث

## الجانب السلبي لسفن علم المجاملة على الملاحة البحرية

رغم الجانب الإيجابي لسفن علم المجاملة على الملاحة البحرية، من ناحية تخفيض قدر ممكن من قيمة أجرة الحمولة البحرية، والتهرب من التكاليف الباهظة من ضرائب ورسوم، إلا أن جانبها السلبي يطغى على هذه الإيجابيات، إذ تشمل هذه السلبيات عدة جوانب، (أولاً) لها تأثير سلبي على البحارة أو طاقم السفينة، و(ثانياً) على جنسية السفينة، ولتفايدي هذه السلبيات تم اعداد جهود دولية لمكافحة سفن علم المجاملة (ثالثاً).

## أولاً-الجانب السلبي لسفن علم المجاملة على البحارة:

صرح الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF، أن البحارة الذين يتم تعيينهم على سفن علم المجاملة، يفقدون أدنى مستوى للأدبية والحقوق الأساسية والإنسانية للبحارة، هذا راجع لكون أن دولة التسجيل لا تجبر الملاك على تحقيق الحد الأدنى من المستوى الاجتماعي.

ومن بين التعسفات الممارسة على البحارة من قبل سفن علم المجاملة نجد، تدني الرواتب أو الأجور وتأجيل دفعها لفترات طويلة، وسوء أماكن تواجد الطاقم وسوء التغذية، وكذلك فترات عمل طويلة دون الحصول على فترات الراحة اليومية، مما يؤدي إلى تعرض البحارة للإجهاد الشديد والاكنتاب النفسي المزمن، مع نقص الرعاية الطبية ونقص معدات الوقاية الشخصية، ونقص أجهزة ومعدات السلامة ومكافحة الحريق، بالإضافة إلى إهمال صيانة السفن ونقص أجهزة مكافحة التلوث.

ونظراً لتدني مستويات السلامة على سفن أعلام المجاملة، فإن حياة الطاقم تصبح في خطر، فقد وجد أكثر من 2000 حالة وفاة في السنة، تقع على سفن أعلام المجاملة، ويرجع

ذلك لعدم اهتمام ملاك السفن بالنواحي الانسانية للطاقم، والاهتمام فقط بكمية البضائع التي تشحن ومعدلات شحنها.<sup>1</sup>

وتجدر الإشارة، إلى أن عددا كبيرا من طاقم سفن علم المجاملة لا يتحصلون على رواتبهم، حيث استطاع الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF في سنة 1997، استرداد رواتب العمال التي لم يتم دفعها والتي قدرت قيمتها بـ 37 مليون دولار.<sup>2</sup>

وبسبب ضعف الرقابة على سفن أعلام المجاملة، من قبل دول علمها يؤثر سلبا على ظروف العمل على متنها-كما أشرنا إليه أعلاه-والذي ينعكس على العاملين على متنها كما يلي:

- مخالفة موثيق العمل الدولية؛ فغالبا لا يكون هناك عقود لأفراد الطاقم على متن هذه السفن، وحتى في حال وجودها، تكون هذه العقود موقعة من قبل شركات وهمية يستحيل العثور عليها، في حال وجود انتهاك لحقوق العمال أو الانسان أو في حال احتجاز السفن أو غرقها.
- يخضع أفراد طاقم هذه السفن في بعض الأحيان للمحاكمة، بموجب القوانين المحلية بسبب الصيد غير المشروع الذي يقومون به، بالرغم من أنهم مجبرون وهم على متنها، على تنفيذ أوامر الشركة المالكة للسفينة أو الريان أو الموظفين الموجودين على السفينة.
- انخفاض مستوى شروط السلامة على متن سفن الملاحة.
- عدم كفاية مستلزمات الخدمات الطبية في حال وقوع الحوادث.<sup>3</sup>

1- عصام الدين رمضان محمد أبو العينين، المقارنة بين التسجيل المفتوح والتسجيل الوطني بالتطبيق على العلم المصري، المرجع السابق، ص.ص. 62-65.

2- المرجع أعلاه، ص. 65.

3- مجد منير إسماعيل، سفن الملاحة ووسائل مواجهتها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مجلة سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 38، العدد 4، جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سوريا، 2016، ص.ص. 281-282.

## ثانيا- الجانب السلبي لسفن علم المجاملة على جنسية السفينة:

يثير موضوع الجنسية مسائل كثيرة ومهمة على المستوى الدولي، من بينها نجد مسألة علم المجاملة، فسبق القول إن دول أعلام المجاملة تقوم بالسماح للسفن برفع علمها بمجرد تسجيلها في إحدى موانئها، دون توافر الرابطة الفعلية بينهما، إذ يمكن القول إن أعلام المجاملة هي النتيجة العكسية لما نصت عليه المادة 1/91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.<sup>1</sup>

التي أوجبت توافر رابطة حقيقية بين دولة العلم والسفينة؛ لكن اتفاقية قانون البحار لم توضح المقصود بالرابطة الحقيقية الواجب توفرها ما بين دولة وسفينة مسجلة لديها، ويبدو أن المقصود بذلك، أن تكون السفينة مملوكة وخاضعة للإدارة ضمن دولة العلم، وأن يوجد كيان اقتصادي رئيسي وممتلكات خاصة بالشركة المالكة للسفينة ضمن إقليم دولة العلم.

وتجدر الإشارة أن أول من قام بتوضيح مبدأ الرابطة هي المادة 29 من مشروع لجنة القانون الدولي المتعلق بجنسية السفن.<sup>2</sup>

لقد طرحت المحكمة الدولية لقانون البحار مسألة الرابطة الحقيقية، وذلك في قضية السفينة Saiga2، إذ خلال مجريات القضية قامت المحكمة بطرح تساؤل مفاده هل يخول غياب رابطة حقيقية بين السفينة ودولة جنسيتها أن ترفض دولة أخرى الاعتراف بجنسيتها؟ للإجابة على هذا السؤال، استعانت بما قامت به لجنة القانون الدولي التي اقترحت في مشروع المواد حول قانون البحار الذي تبنته اللجنة في عام 1956، تحديدا في المادة 92 من ذلك

1- المادة 1/91: "تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها. وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة."

2 - « il faut signaler, que ce concept de lien réel, fut pour la première fois dégager par l'art. 29 du projet de la commission de droit international relatif à la nationalité des navires ». BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, op.cite, p.219.

المشروع، مفهوم الرابطة الحقيقية كميّار ليس فقط لنسبة جنسية دولة ما إلى سفينة، بل أيضا كميّار لاعتراف الدول الأخرى بهذه الجنسية، وكان ذلك بالصيغة التالية: " لغرض اعتراف الدول الأخرى بالشخصية الوطنية لسفينة ما، يجب أن توجد رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة." لكن فيما بعد قامت لجنة القانون الدولي بإسقاط هذه الجملة من نص الفقرة الأولى من المادة الخامسة من اتفاقية أعالي البحار لعام 1958، فخلصت المحكمة الدولية لقانون البحار إلى أنه، في حين أن تم الإبقاء على الالتزام القائل بوجود رابطة حقيقية ما بين السفينة وجنسيّتها من جهة، فلم يتم تبني الاقتراح الذي يجعل وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة أساسا للاعتراف بجنسيّتها.<sup>1</sup>

ومن المتعارف على دول علم المجاملة أنها لا تمارس إراقابة شكلية على السفينة التي تحمل علمها، ويعود السبب في ذلك لعدم وجود الرابطة الحقيقية بينهما.

الأصل أن دولة العلم تجبر السفن الرافعة لعلمها، للامتثال للالتزامات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن، وذلك بالممارسة الفعلية لولايتها ورقابتها عليها -القاعدة العامة-، لكن استثناء فحول علم المجاملة لا تقوم بالممارسة الفعلية لولايتها ورقابتها على السفن التي تحمل علمها، هذا ما يجعل معظم الدول إن لم نقل أغليبيتها تلجأ إلى أعلام المجاملة، بهدف تهرب شركات تجهيز السفن من الالتزامات القانونية التي تفرضها

1- قضية Saiga2: التي قدمت فيها دولة Saint Vincent and the Grenadines طلبا إلى المحكمة الدولية لقانون البحار لفرض إجراءات مؤقتة، وفقا للمادة 290 من اتفاقية قانون البحار، فيما يخص احتجاز سفينة ترفع علمها تسمى Saiga2 من قبل سلطات غينيا؛ وفي اعتراضها على قبول الطلب، ادعت دولة غينيا أن لا صلة حقيقية بين السفينة ودولة Saint Vincent and Grenadines وأن غياب هذه الصلة يجعل من ادعاءات الدولة مقدمة الطلب ادعاءات غير مقبولة، بالتالي رأت غينيا أنها ليست ملزمة والحال كذلك بالاعتراف بجنسية السفينة Saiga كسفينة تحمل جنسية دولة Saint Vincent and Grenadines بالنظر إلى كون الجنسية شرطا لتقديم هكذا دعوى في القانون الدولي.

مجد منير إسماعيل، سفن الملاحة ووسائل مواجهتها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المرجع السابق، ص.ص. 284-285.

عملية التسجيل في البلد الأصلي، وكذلك التهرب من المعايير الصارمة الواجب توافرها في السفن، بمقتضى الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية وبحماية البيئة البحرية من التلوث.

وغياب الرقابة من طرف دول علم المجاملة على السفن الرافعة لعلمها، كونها تعتبر هذا الاجراء مجرد إجراء بسيط، والدليل على ذلك أن دول علم المجاملة لا تشترط شروط صارمة على السفن لرفع علمها، إنما تكتفي فقط بفرض شرط واحد والمتمثل في تسجيل تلك السفينة في ميناء تابع لها.<sup>1</sup>

بالتالي هذا المنهج الذي تسير عليه دول أعلام المجاملة، في منحها علمها لأي سفينة كانت دون توافرها على الشروط والمقاييس الدولية المطلوبة، يؤدي إلى فقد الجنسية لقيمتها الجوهرية، التي تعتبر الرابطة الحقيقية بين دولة العلم والسفينة، والتي تنشئ ترابط وثيق ووطيد بين دولة العلم والسفن الرافعة لعلمها.

### ثالثاً-الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة سفن علم المجاملة:

نظراً للحوادث البحرية العديدة والتي أغلبها إن لم نقل كلها تقع بسبب سفن أعلام المجاملة، وذلك راجع لانخفاض مستويات السلامة فيها، بالمقارنة مع مستويات السلامة المطبقة في السفن، التي ترفع أعلام دول تربط بينها رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية، مما نتج عن ذلك ردود أفعال في الأوساط البحرية.

ولذلك نجد أن قانون البحار استقر على مبادئ، من بينها خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم، أي أن السفينة تخضع لسلطة وقوانين الدولة التي منحت لها الجنسية، بالتالي يجب

1- كمال تيغلت فرحات، جنسية السفينة وظاهرة أعلام المجاملة في الممارسة القانونية الدولية، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2021، ص.ص. 673-676.

على دولة العلم أن تحترم متطلبات القانون الدولي خصوصا ممارستها الاشراف والرقابة على السفينة.

نظرا لهذا الواجب الذي فرضه القانون الدولي على الدولة المانحة جنسيتها لسفينة معينة، فقد أقر القانون الدولي لأي دولة لها أسباب للاعتقاد أن الولاية والرقابة لم تمارس على سفينة معينة بشكل صحيح، أن تقوم بتقديم تقرير لدولة العلم، ثم تتولى هذه الأخيرة التحقيق في المسألة، وتتخذ الاجراء الذي تراه مناسبا لمعالجة الحالة.

والحقيقة المتعارف عليها في الساحة العملية، أن رفع العلم لا يثبت بالضرورة وبصفة مضمونة الجنسية الحقيقية للسفينة، إذ أنه رغم سعي الدول لوضع اجراءات صارمة لفرض السلطة والرقابة على سفنها، إلا أنها لم تتمكن من القضاء نهائيا على ظاهرة أعلام المجاملة.

لحد من ظاهرة أعلام المجاملة، اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقدة في 1986/02/07، والتي كان غرضها القضاء على ظاهرة سفن أعلام المجاملة، وذلك بفرض اجراءات تسجيل لهذه الدول التي لا تستطيع أو لا تريد احترامها خاصة فيما يتعلق بالجانب الأمني؛ وتتمثل هذه الاجراءات الصارمة في الزامية وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة العلم.<sup>1</sup>

هذه الخسائر البحرية أكد عليها الاتحاد الدولي لعمال النقل في تقرير أعده سنة 2001، إذ أسفرت الاحصائيات أن 63% من الخسائر في الحمولة المطلقة مرتبطة عموما بـ 13 علما من أعلام المجاملة، وكانت الأعلام الخمسة الأولى في عدد السفن المفقودة كلها أعلام المجاملة وهي: Panama, Chypre, Saint-Vincent, le Cambodge, Mal.<sup>2</sup>

1 - سامية مخلوف، التعاون الدولي لمحاربة أعلام المجاملة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/03/01، ص.ص. 291-295.

2 - SLIM Habib, les pavillons de complaisance, op. Cite, p.p. 96-97.

فقد قام الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF بحملة شرسة ضد أعلام المجاملة، من أجل تحسين المستوى المعيشي للطاقم البحري على متن تلك السفن والمطالبة بحقوقهم، وقد اسمرت هذه الحملة لأكثر من نصف قرن، وكان الهدف من هذه الحملة، التقليل من سفن أعلام المجاملة وإنشاء صناعة نقل بحري مبنية على الصلة القوية بين دولة العلم ومالك السفينة الحقيقي، وكذلك تحسين مستوى السفن المتدني ومعيشة البحارة فيها، وذلك برفع مستوى السفن إلى المستوى المقبول دولياً مع تطوير مستويات تشغيل البحارة، دون التفرقة بينهم من حيث اللون أو الجنسية أو العرق، ومن حيث الأجور والاهتمام بمدة العقد وفترات الراحة منعا من اصابتهم بالإرهاق.<sup>1</sup>

نظرا للخسائر البيئية التي تسببها سفن أعلام المجاملة، والتي يتضرر منها خاصة دول الساحل، فقد كرست هذه الأخيرة (l'Etat du port)، مجهودات لوضع حد لهذه الخسائر التي هزت الرأي العام من جهة واخفاقات دول العلم من جهة أخرى، إذ سعت الدول الساحلية إلى الدفاع عن نفسها، وذلك بالاستناد إلى أحكام المادة 219 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، التي تسمح لدولة الميناء بمنع السفينة من الإبحار، عندما تنتهك القواعد والمعايير الدولية لصلاحية السفينة للإبحار والتي تسبب أضراراً للبيئة البحرية.

من بين هذه الأضرار، تلك التي سببتها غرق سفينة Amoco Cadiz في 16 مارس 1978، مما أدى إلى تعزيز القواعد الدولية للملاحة وتوسيع صلاحية الدولة الساحلية لحماية البيئة البحري، فتم إبرام مذكرة باريس Mémorandum de Paris لعام 1982 والتي تم تكريسها في اتفاقية قانون البحار 1982، وهي اتفاق أبرم بين الإدارات البحرية للبلدان الحاضرة في المؤتمر الإقليمي الثاني للسلامة البحرية، فقد تم التوقيع عليها في 26 جانفي 1982 ودخلت حيز التنفيذ في أول جويلية 1982، إذ تعتبر مذكرة تفاهم بشأن مراقبة دولة الميناء للسفن، أو

1 - عصام الدين رمضان أبو العينين، المقارنة بين التسجيل المفتوح والتسجيل الوطني بالتطبيق على العلم المصري، المرجع السابق، ص. 66.

يمكن القول أنها اتفاق تعاون إداري بين السلطات البحرية وسلطات الموانئ وليس معاهدة دولية حقيقية، فإنها نهج تطوعي بين دول الأعضاء مستمدا مبادئه من الصكوك الدولية الأخرى.<sup>1</sup>

في الختام، من الواضح أن عواقب التسجيل الحر للسفن تبعث على القلق الشديد في الوقت الحاضر على سلامة الملاحة البحرية، وكذلك على حماية البيئة البحرية ومواردها؛ فبطبيعة الحال، فإن مصالح دولة الميناء كدولة ساحلية هي الأكثر تضرراً، بالتالي فإن ردة فعل دولة الميناء ضد أعلام المجاملة مشروعاً تاماً، بقدر ما هو رد فعل دفاعي عن النفس.

## المبحث الثاني

### المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية التجارية

تتنافس أنظمة الملاحة البحرية في الملاحة التجارية على نقل عدد كبير من البضائع وذلك لتحقيق ربح أكبر، وأكبر منافسة بينهما تتركز على أجرة حمولة أقل مقارنة مع النظام المغاير، لكن ليس هذا هو الاختلاف الوحيد الموجود بين النظامين، فكل نظام لديه استراتيجية ينفرد بها للتنظيم إما لتنظيم رحلاته البحرية، وإما النظام المتبع لتسيير سفنه، بالتالي يجدر بنا المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية التجارية، من حيث طريقة تسجيل السفن، وكذلك من حيث العقود المعتمدة لتشغيلها، والتي سميناها المقارنة من الناحية القانونية (المطلب الأول)، ومن الناحية الملاحية والدول المسيطرة (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول

##### المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من الناحية القانونية

يختلف كل من نظام الخطوط المنتظمة ونظام علم المجاملة من الناحية القانونية، سواء من حيث الشروط أو الأسلوب المتبع لتسجيل السفن (الفرع الأول)، وكذلك من حيث طبيعة

1 - SLIM Habib, Les pavillons de complaisance, op.cite. p. 97.

عقد النقل الواجب إبرامه عند اللجوء إلى أحد النظامين أو ما يسمى بطبيعة تشغيل السفن (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من حيث تسجيل السفن

تعتبر السفينة أساس النقل البحري والأداة الرئيسية للملاحة البحرية عامة والتجارية خاصة، والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري بصفة عامة، ومن مظاهر هذه الأهمية وجوب تسجيلها في سجل خاص، وهذا ما ذهبت إليه كل الدول؛ إلا أن اختلاف الظروف الاقتصادية والسياسية لكل دولة جعلتها تستقل في تبني النظام الذي يتماشى وامكانياتها.

إن اختيار مالك السفينة للعلم ليس أمراً محايداً اقتصادياً، فالعلم ينطوي على تدابير تتعلق بتشغيل السفينة تكون ملزمة أحياناً، ومرنة أحياناً أخرى؛ وهي تتعلق بصفة خاصة بفرض الضرائب على مالك السفينة، وتكوين الطاقم، وظروف عمل البحارة، وتدريبهم، وتطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية.<sup>1</sup>

إذ يوجد فئتين أساسيتين من السجلات، هما سجلات التسجيل الوطني أو المنتظم وسجلات التسجيل الحر، وللتسجيل في السجل المنتظم يجب أن يكون مالك السفينة من رعايا دولة العلم، وفيما يتعلق بسجلات التسجيل الحر فإنها تنطبق على جميع مالكي السفن الذين يستوفون شروط التسجيل بغض النظر عن جنسيتهم.<sup>2</sup>

1 - GALLAIS-BOUCHET Anne, Pavillon marchand et influence internationale, Institut Supérieur d'Economie Maritime, CDMO, ISSEMAR, France, Décembre 2008, p.01, <http://www.isemar.fr> , date de visite le site 09/02/2022 à 17 :56.

2 - O'KEEFE Doug, Evolution de la flotte de haute mer qui appuie le commerce international canadien, Canada, 05/06/2002, p.04, <https://www.150.statcom.gc.ca> , date de visite le site 09/02/2022, l'heure 20 :47.

إذ يتطلب تسجيل السفينة النظر في معايير أخرى، وينطوي هذا الإجراء الإداري في المقام الأول على إضفاء الطابع الفردي على السفينة (الاسم، ميناء الانتماء، الحمولة)، ثم اسناد جنسيتها، وتخضع هذه الأخيرة للقواعد التي تحددها كل دولة، وتتطلب الاهتمام بمعايير البناء (الخصائص التقنية) ومعايير ملكية السفينة، حيث تكتسي هذه الأخيرة أهمية خاصة<sup>1</sup>. إذ تتخذ جنسية السفينة لتحديد القانون الذي يحميها ويمنحها امتيازات معينة، وتظهر هذه الأهمية بشكل خاص في الوقت الحاضر لما يعيشه العالم من خلافات سياسية بين الدول<sup>2</sup>.

وعليه ذهبت بعض الدول إلى تبني النظام الحر لتسجيل السفن المسمى بالتسجيل المفتوح، الذي يعتمد عليه نظام سفن علم المجاملة، وبمقتضاه يتم السماح بتسجيل السفن بسجلاتها مهما كانت جنسية مالكيها دون قيد أو شرط؛ وبالمقابل أغلبية الدول تبنت النظام الوطني لتسجيل السفن وهو النظام الذي يعتمد عليه نظام الخطوط المنتظمة، ويقتصر فيه تسجيل السفن بسجلاتها إلا على السفن الوطنية. لإبراز الخلاف الموجود بين التسجيلين، نقوم أولاً بشرح معنى التسجيل عموماً، ثانياً التسجيل المنتظم أو الوطني، ثالثاً وأخيراً التسجيل الحر.

### أولاً-التسجيل بصفة عامة:

يمكن نظام تسجيل السفينة من ضبط هوية السفن، وتتبع كل حركات السفينة ونشاطها وكل تغير في حالتها العينية والمدنية، والغرض من التسجيل هو تعيين السفينة تعييناً كافياً لمراقبة استيفائها للشروط من جهة، وإشهار ما يجري في حقها من تصرفات من جهة أخرى. ويقوم بإجراء هذا التسجيل مديرية الملاحة التجارية أو تسمى كذلك بالإدارة البحرية الوطنية<sup>3</sup>

1 - GALLAIS-BOUCHE Anne T, Pavillon marchand et influence internationale, op.cite, p.01.

2 - خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 27.

3 - الإدارة البحرية الوطنية كما عرفتها اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986، في المادة الثانية الفقرة السابعة على أنها: " أية هيئة أو وكالة تابعة للدولة تنشئها دولة التسجيل وفقاً لتشريعاتها، وتكون، عملاً بتلك التشريعات، مسؤولة في جملة أمور، عن تنفيذ الاتفاقات الوطنية المتعلقة بالنقل البحري وعن تطبيق القواعد والمعايير المتعلقة بالسفن الخاضعة لولايتها ورقابيتها. "

عن طريق مصالحها الخارجية الواقعة بموانئ تسجيل السفن، ويعد بالمصلحة المختصة بمديرية الملاحة التجارية سجل خاص يسمى سجل السفن، ويقصد بهذا الأخير السجل الرسمي الذي تسجل فيه التفاصيل الخاصة المتعلقة بالسفن من اسم السفينة، ميناء التسجيل، تاريخ ومكان بناء السفينة إلى آخره من البيانات، التي نصت عليها المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986.

ويخصص لكل سفينة رقما يكون هو رقم تسجيل السفينة، بناء على طلب يتقدم به المالك إلى مصلحة تسجيل السفن، والدولة التي سجلت فيها السفينة تسمى بدولة التسجيل، وقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986 في مادتها الثانية الفقرة الخامسة على أنها: "الدولة التي قيدت سفينة ما في سجل السفن لديها".

### ثانيا-التسجيل المنتظم:

إن التسجيل المنتظم والمسمى بالتسجيل الوطني المقيد بشرط الجنسية، يعد أمرا حتميا فرضته ضرورات مختلفة منها، إلزامية انتساب السفينة القانوني لدولة معينة في أجواء بحرية لا تخضع لأية سيادة، والإشراف الإداري وإخضاعها لأحكام القانون الوطني والدولي، ومراقبة مدى استيفائها لشروط الجنسية الوطنية، وشهر ما يرد عليها من تصرفات، إذ أن ارتباط السفينة بمكان معين يمكن كل من يهتم بوضعها القانوني، الرجوع إلى السجل الممسوك في مكان تسجيلها للاطلاع عليه.<sup>1</sup>

فالدولة التي ترفع السفينة علمها، تفتح سجل خاص لتسجيل السفن<sup>2</sup> التي تحمل جنسيتها ونسُميها بدولة التسجيل، لكي تستطيع السفينة رفع علم دولة معينة، يجب أن تكون السفينة

1 - حياة حامي، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996، ص. 20.

2- من بين البيانات التي يشترط أن تدون في سجل السفن ما يلي: (أ)- اسم السفينة واسمها السابق وتسجيلها السابق إن وجد؛ (ب)- مكان أو ميناء التسجيل أو الميناء الأصلي والرقم الرسمي للسفينة أو علامة هويتها؛ (ج)- إشارة النداء الدولية

تحمل جنسية تلك الدولة، وهذا ما أكدت عليه المادة الرابعة في فقرتها الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986 على النحو التالي: "2...-تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها."

كما أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، المعروفة باسم اتفاقية مونتيجوباي التي دخلت حيز التنفيذ سنة 1994، في المادة 2/91 على وجوب وجود صلة جوهرية بين الدولة والسفينة؛ كما تفصل المادة 94 منها على الجوانب الإدارية لهذه الصلة الجوهرية، إذ يتعين على الدولة " أن تمارس اختصاصها ورقابتها بفعالية في الميادين التقنية والإدارية والاجتماعية".

وأثيرت مسألة ما إذا كانت هذه الصلة الجوهرية تشمل عنصرا اقتصاديا، وبعبارة أخرى، هل يتعين على مالك السفينة أن يكون له مكتبه الرئيسي في الدولة التي سجلت فيها السفينة؟ فكثير من الفقه يقول نعم، ولكن الممارسة الميدانية لا تسير دائما في ذلك الاتجاه.<sup>1</sup>

إذ لكي تكتسب السفينة جنسية دولة معينة، يجب أن تكون ملكا لشخص يحمل جنسية تلك الدولة، سواء كان هذا الشخص طبيعيا أو معنوي، وهذا الشرط انتقلت عليه أغلبية الدول إن لم نقل كلها وقد جسده في نصوصها القانونية، ومن بينهم المشرع المصري الذي نص عليه في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1948 في المادة الخامسة منه، كما أضاف شرط

للسفينة إن كانت لها مثل هذه الإشارة؛ (د) - اسم بنائي السفينة ومكان وسنة بنائها؛ (هـ) - المواصفات التقنية الرئيسية للسفينة؛ (و) - اسم وعنوان وجنسية المالك أو كل من المالكين حسب الحالة؛ (ز) - تاريخ شطب أو تعليق التسجيل السابق للسفينة؛ (ح) - اسم وعنوان وجنسية مستأجر السفينة العارية حسب الاقتضاء حيثما تنص القوانين والأنظمة الوطنية على تسجيل السفن المؤجرة عارية؛ (ط) - تفاصيل أية رهون أو أعباء مماثلة أخرى على السفينة على النحو المنصوص عليه في القوانين والأنظمة الوطنية.

المادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986.

1 - GALLAIS-BOUCHET Anne, Pavillon marchand et influence internationale, op.cite, p. 01.

ثالث في حالة امتلاك السفينة على الشيوخ فيجب أن تكون أغلبية الحصص مملوكة للمصريين.<sup>1</sup>

إلى جانبه نجد المشرع الجزائري، إذ يشترط كي تحمل السفينة الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية، أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.<sup>2</sup> كما أضاف شرط ثالث وهو أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 ق.ب.ج.

وبما أن الخطوط المنتظمة كما سبق القول، هو اتحاد مجموع من أصحاب السفن على شكل مؤتمر ملاحي للقيام بخدمة ملاحية، فالسفينة التي تنتمي إلى المؤتمر الملاحي المنتظم، يجب أن تحمل جنسية أحد الدول التي تنتمي إلى ذلك المؤتمر، مثلا المؤتمر الملاحي المنتظم بين اليونان وتركيا، فيجب على السفينة التي تقوم بالملاحة وفقا لهذا المؤتمر إما أن تحمل الجنسية اليونانية أو الجنسية التركية، أو بتعبير آخر، يجب أن تكون مسجلة في السجل الوطني اليوناني أو في السجل الوطني التركي.

1- قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1948، المادة 05 تنص: "مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة، تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد الموانئها، وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بهذه الجنسية، فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوخ اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة للمصريين."  
2 - وقد حدد في الشخص الاعتباري الأشخاص الذين يجب أن يتمتعوا بالجنسية الجزائرية وهم: بالنسبة لشركات الأشخاص الشركاء المتضامنون أو بالتوصية؛ بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة المالكون لأغلبية الحصص؛ بالنسبة لشركات المساهمة الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال؛ بالنسبة للجمعيات المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين.  
أنظر المادة 28 ق.ب.ج.

## ثالثا-التسجيل الحر:

تعرف الدول التي تأخذ بنظام التسجيل الحر بدول أعلام المجاملة أو دول بنليبهنكو Panlibhonco، أي الأحرف الأولى لكل من بنما وليبيريا والهندوراس وكوستاريكا، إلا أنه تعددت حاليا الدول التي تبنته ومنها قبرص، سنغافورة، لبنان وعمان.<sup>1</sup>

يعرف الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) التسجيل الحر، بأنه تسجيل لا توجد فيه صلة حقيقية بين جنسية مالك السفينة والعلم الذي تحمله سفينته.<sup>2</sup>

ومن السمات المميزة لدول التسجيل الحر أو لدول علم المجاملة، وفقا لما استخلصته اللجنة البريطانية برئاسة اللورد روشيل Lord Rochdale المنعقدة في مارس 1970 هي:

- أن دول التسجيل تسمح لرعايا دول أخرى أن يكونوا مالكيين وأن يراقبوا السفن التجارية التي ترفع علمها.
- أن التسجيل لدى هذه الدول يكون بالسهولة الإجرائية بمكان بحيث يتم تسجيل السفينة لديها في الخارج بواسطة مكاتب تجارية أو البعثات الدبلوماسية.
- أن الدخل الناجم عن استغلال هذه السفن لا يخضع لأية ضرائب محلية.
- أن دول التسجيل في أغلبها ضعيفة تكمن حاجتها الاقتصادية في الرسوم على التسجيل.
- أن تجهيز السفن بالطاقم الأجنبي مسموح به بشكل حر.
- ليس لهذه الدول الرغبة أو السلطة للسيطرة على الشركات المالكة لتلك السفن.<sup>3</sup>

كما أنه تتيح السجلات الدولية للتسجيل الحر لمالكي السفن شروطا تنافسية للملاحة الدولية من بينها، الإعفاء الضريبي من الإيرادات، فرض قيود على تكوين الطاقم مع غير

1 - حياة حامي، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص. 23.

2- O'KEEFE Doug, Evolution de la flotte de haute mer qui appuie le commerce international canadien, op.cite, p.05.

3 - سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، المرجع السابق، ص.ص. 31-32.

المواطنين، تخفيف الشروط القانونية لإدارة الشركات وتطبيق معايير السلامة دون ضغوط، وما إلى غير ذلك؛ ويبدو أن تراخي أنظمة تدريب الطاقم ومعايير السلامة وراء تبني علم المجاملة في بعض السجلات.<sup>1</sup>

كما ينبغي الذكر أن التخلي التدريجي في البحر عن السلطات السيادية الملحقه بقانون العلم، هو نتيجة مباشرة للتسجيل الحر الذي تمارسه دول أعلام المجاملة، ومع عدم الأخذ بعين الاعتبار لنوعية السفن المسجلة، فإن الدول التي تيسر الحصول على علمها عن طريق بيع جنسيتها، تعزز بذلك ظاهرة الترحال في المسائل البحرية، وتترك على سبيل الغرامة اختيار القانون الواجب التطبيق على مالك السفينة، وكل هذا لا يؤدي إلا إلى إضعاف الروابط التي يفترض أن توحد تلقائياً بين الدولة والسفينة التي تمنح لها العلم.

بالإضافة إلى ذلك فإن عدم وجود صلة جوهرية حقيقية بين السفينة ودولة العلم، سبب آخر لانتشار ممارسة المجاملة في البحر، وهذه الصلة المميزة -التي تدل على سيادة الدولة وتبرر نظرية حرية البحار- تتلاشى تدريجياً، فالانتساب إلى علم ما يحتفظ به اليوم فقط بالنسبة للبحرية التجارية التابعة للإجراء الإداري والمالي والشكلي؛ إذ أن القوى البحرية الناشئة التي تتسم بقدر كبير من التحرر عندما يتعلق الأمر بمنح علمها، تشعر بالارتياح الشديد لعدم قدرة المجتمع الدولي على تحديد ما يشكل "صلة جوهرية" بين الدولة والسفينة.<sup>2</sup>

من خلال ما سبق قوله، يمكن استخلاص الاختلاف الموجود بين التسجيل المنتظم والتسجيل الحر، بحيث التسجيل المنتظم يشترط أن تكون هناك صلة بين مالك السفينة والسفينة بحد ذاتها، وهذه الصلة تتمثل في الجنسية أي أن كلا من مالك السفينة والسفينة يحملان

1- O'KEEFE Doug, Evolution de la flotte de haute mer qui appuie le commerce international canadien, op.cite, p.p 4-5.

2 - DRAPIER Sandrine, Les Pavillons de complaisance concurrencés : la promotion du pavillon bis Français ! revue juridique de l'océan Indien (RJOI), Université de la Réunion, centre de recherche juridique (CRJ), France, 01/11/2008, p.p. 193-194.

جنسية دولة العلم، فالسفينة التي تكتسب جنسية دولة معينة تتمتع بحمايتها، بالإضافة إلى الاعانات التي تحصل عليها نتيجة الدعم الذي توفره الدولة لأسطولها الوطني، ودعم قدرته على المنافسة في السوق العالمية، وهذا ما لا نجده في التسجيل الحر الذي لا يشترط وجود رابطة الجنسية بين السفينة ومالكها ففي هذه الحالة السفينة لا تتمتع بحماية دولة العلم، هذا من جهة.

ومن جهة أخرى، أن التسجيل الحر يفرض ضرائب منخفضة على رواتب البحارة الذين لا يملكون إلا القليل من أفراد الطاقم، ولا يتقاضون أجرا كافيا ولا يتمتعون بمؤهلات كافية، والذين يعينون بدون عقد عمل، والذين لا يتمتعون تقريبا بأي استحقاقات اجتماعية ولا يتمتعون بأي حقوق نقابية، فكل هذا يعتبر مصير البحارة العاملين على متن سفن علم المجاملة، خلافا للمعمول به في التسجيل المنتظم. كما أن نسبة الفوائد المحصلة في الأجور والاستحقاقات تصل إلى 90% مقارنة بما يتم تحصيله من فوائد في التسجيل المنتظم أو التسجيل الوطني.<sup>1</sup>

والاختلاف الأهم والذي يهمننا في دراستنا، هو الاختلاف في أجرة الحمولة البحرية، إذ كون أن سفن علم المجاملة لا تفرض ضرائب ضئيلة على مستخدميها، والتي تقند إلى المقاييس العالمية كما سبق ذكره أعلاه مقارنة بسفن الخطوط المنتظمة، هذا ما يؤدي إلى انخفاض قيمة أجرة الحمولة البحرية التي تفرضها سفن علم المجاملة، مقارنة بقيمة أجرة الحمولة البحرية التي تفرضها سفن الخطوط المنتظمة، وهذا كله في إطار المنافسة الملاحية.

1 - Sandrine DRAPIER, Les Pavillons de complaisances concurrencées : la promotion du pavillon bis Français ! op.cite, p. 193.

## الفرع الثاني

## المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من حيث طبيعة تشغيل السفن

تختلف كذلك أنظمة الملاحة البحرية من حيث طبيعة تشغيل السفن، ويقصد بهذه الأخيرة العقود البحرية التي تعتمد عليها الأنظمة البحرية في تشغيل سفنها.

إذ يتم تشغيل سفن علم المجاملة عن طريق عقود استئجار أو كما تسمى مشارطات التأجير، والتي تتم في الأسواق الملاحية العالمية، من أشهرها سوق لندن الملاحي الذي يدار من قبل سماسرة بحريين يعملون في البورصات العالمية وأهمها بورصة البلطيق في لندن.<sup>1</sup>

وفي المقابل فإن الخطوط البحرية المنتظمة تعتمد لتشغيل سفنها على عقد النقل البحري، كونها تعتمد على التنظيم المسبق لإبرام رحلاتها البحرية، بالتالي فإن كل من عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري، وسيلتان لتنفيذ عمليات النقل البحري التي تقوم بها أنظمة الملاحة البحرية، لكن كل من هذين العقدين يخضع لنظام قانوني مختلف تماما عن الآخر<sup>2</sup>، لذا رأينا من المستحسن إبراز الاختلاف الموجود بينهما أولاً من حيث الغاية من تشغيل السفينة، ثانياً من حيث دفع أجرة الحمولة البحرية.

## أولاً- من حيث الغاية:

يتمحور موضوع عقد النقل البحري على نقل البضائع بحراً، مما يؤدي إلى إضفاء الصفة التجارية على العلاقات الناشئة عنه كونها علاقات تنشأ بين التجار، لذا اعتبر عقد النقل

1- بورصة البلطيق هي سوق تجارية حيث يلتقي فيها مالكو السفن بالتجار بحثاً عن بضاعة للشحن وتتعلق عملية التأجير في البورصة أساساً بالسفن الجواله؛ ولبورصة لندن نشاط في بيع السفن وشرائها، إذ أن 50% من عمليات بيع السفن وشرائها في العالم تتم عن طريقها.

خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 130.

2 - ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2021/09/22، ص.32.

البحري عملا تجاريا، إذ يعد عقد النقل البحري للبضائع بالنسبة للناقل عقد تجاري بطبيعته، أما بالنسبة للشاحن فيتوقف على مدى توافر شروط تطبيق نظرية الأعمال التجارية بالتبعية، فلو أن الشاحن يحمل صفة التاجر، وقام بإبرام عقد النقل البحري تلبية لحاجاته التجارية اعتبر العقد بالنسبة له تجاريا، لكن في حالات استثنائية ونادرة الوقوع، الشاحن لا يكون تاجرا بالتالي يكون العقد بالنسبة اليه عقدا مدنيا، وفي المقابل كان العقد تجاريا بالنسبة للناقل ففي هذه الحالة اعتبر عقد النقل من الأعمال المختلطة.<sup>1</sup>

ويعتبر أيضا عقد ايجار السفينة من العقود التجارية، وهذا مستخلص من التعريف الوارد في المادة 640 ق.ب.ج: " يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر...؛"

إذ من خلال هذا التعريف، يتبين لنا أن أحكام عقد استئجار السفينة هي نفس الأحكام العامة الواردة على عقد الإيجار في القانون المدني، إذ قام هذا الأخير بتعريف عقد الإيجار في المادة 1/467 ق.م.ج على أنه: " الإيجار عقد يمكن المؤجر بمقتضاه المستأجر من الانتفاع بشيء لمدة محددة مقابل بدل إيجار معلوم. " المعدلة بموجب القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 مايو سنة 2007 (ج.ر. 31 ص.3) المتضمن القانون المدني.

فعقد ايجار السفينة عقد تجاري بالنسبة للمؤجر، بعكس المستأجر الذي لا يعد عملا تجاريا بالنسبة له، إلا إذا كان غاية العقد استئجار السفينة من أجل الاستغلال التجاري، فلا يعد عقد استئجار السفينة عملا تجاريا سواء بالنسبة للمؤجر أو المستأجر، إلا إذا أبرمه تاجر وتعلق بنشاط تجاري، وهو المطبق من الناحية العملية، أما إذا تعلق العقد بالشؤون المدنية للتاجر اعتبر عملا مدنيا.

1 - كميله أعراب، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم الساسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2020/07/07، ص. 75، ص. 86.

وعليه لا يكون عقد الايجار عملا تجاريا إذا أبرمه شخص غير تاجر ولأغراضه المدنية، كمن يستأجر أو يؤجر سفينة لإجراء بحوث علمية.

ويستخلص أن كل من عقد إيجار السفينة وعقد النقل البحري عملا تجاريا بالنسبة للمؤجر أو الناقل، ولكنه لا يعتبر عملا تجاريا بالنسبة للمستأجر والشاحن، إلا وفقا للقواعد العامة في التجارة، فالعقد سواء كان عقد إيجار السفينة أو عقد نقل بحري يعد تجاريا ولو وقع مرة واحدة.<sup>1</sup> هذا ما أكدت عليه المادة الثالثة في فقرتها الخامسة من القانون التجاري الجزائري، إذ اعتبرت عملا تجاريا من حيث الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية.

يستخلص من خلال ما سبق، أن كلا من عقد النقل البحري وعقد إيجار السفينة عقود تجارية لكل منهما أحكامه الخاصة به، وعلى الرغم من اختلاف محلها إذ أن عقد النقل البحري يرد على البضائع وعقد ايجار السفينة يرد على السفينة، إلا أنهما يشتركان في الغاية وهي نقل البضائع من ميناء معين إلى ميناء آخر، مقابل مبلغ مالي محدد المسمى بصفة عامة أجرة الحمولة البحرية.

### ثانيا- من حيث دفع أجرة الحمولة البحرية:

تعتمد استراتيجيات دفع أجرة الحمولة البحرية، على عوامل متنوعة أهمها درجة المنافسة في السوق وأهداف تشغيل السفينة، فكلما كانت درجة المنافسة أكبر بالنسبة لخدمات السفينة، كلما كان التحكم في أجرة الحمولة البحرية أقل، والعكس صحيح، أي كلما كانت المنافسة أقل في السوق كلما كان التحكم في أجرة الحمولة البحرية أكبر.<sup>2</sup>

1 - ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، المرجع السابق، ص.ص. 29-33.

2- كميلا أعراب، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا دراسة مقارنة، المرجع السابق، ص. 330.

وبما أن سر النزاع الموجود بين أنظمة تشغيل السفينة هو المنافسة في مجال دفع أجرة الحمولة البحرية منخفضة، بالتالي تختلف أسس دفعها من نظام لآخر.

تعين أجرة الحمولة البحرية في نظام الخطوط المنتظمة، الذي يعتمد على عقد النقل البحري في ابرام معاملاته التجارية البحرية، إما على أساس الارادة الحرة لأطراف العقد، أما إذا سكت الأطراف عن ذلك، يتم تعيينها بحسب العرف أو بالقياس على أجرة المثل يوم ابرام العقد؛ وعادة ما تقدر أجرة الحمولة حسب وزن البضاعة، فيتق على مبلغ معين عن كل طن أو كيلوغرام من البضاعة، أو على أساس الحجم عن كل متر مكعب أو هكتولتر، إذ يتم الاعتماد على هذه الطريقة في نقل السوائل، أو تعيين على أساس القطعة أو القيمة وتتبع هذه الطريقة في نقل البضائع الثمينة كالمجوهرات والسبائك واللوحات الفنية وما يماثلها.

وفي الجهة المقابلة، يتم تعيين أجرة الحمولة البحرية في نظام سفن علم المجاملة، الذي يعتمد على عقد استئجار السفينة لإبرام معاملاته التجارية، إما على أساس الارادة الحرة لطرفي العقد، وإذا سكت العقد عن تعيينها فتعين على أساس العرف.<sup>1</sup>

إلا أنه من الناحية العملية، عادة ما تحسب أجرة الحمولة البحرية وتحدد كيفية دفعها استنادا على وحدات زمنية، قد تكون أيام أو أشهر متتالية، ويبدأ سريانها من يوم تسليم السفينة للمستأجر إلى غاية ردها للمؤجر.<sup>2</sup>

يستخلص مما سبق أن كلا من نظام الخطوط المنتظمة ونظام علم المجاملة، يتوافقان في أخذ ارادة الأطراف كقاعدة أصلية لتحديد كيفية دفع أجرة الحمولة البحرية، وإذا لم يوجد اتفاق بين الأطراف، فإما تدفع وفقا لطبيعتها أو وزنها أو حجمها وهذا ما اعتمد عليه نظام الخطوط المنتظمة، وإما على أساس الزمن وهو ما أخذ به نظام سفن علم المجاملة.

1 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 277، ص. 320.

2 - ليندة أكلي، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، المرجع السابق، ص. 190-191.

## المطلب الثاني

### المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من الناحية الملاحية والدول المسيطرة

لا تختلف أنظمة الملاحة البحرية فيما بينها من الناحية القانونية فقط، وإنما تختلف كذلك من جوانب عدة ومتعددة، والسبب الرئيسي لهذه الاختلافات الموجودة بينها هو المنافسة الشديدة في مجال النقل البحري بين المجهزين، أو بعبارة أخرى التسارع إلى نقل كمية كبيرة من البضائع لتحقيق ربح أكبر؛ ومن بين جوانب الاختلاف التي سنتعرض إليها والتي ارتأينا أن تكون الأهم هي كل من الناحية الملاحية (الفرع الأول) ومن ناحية الدول المسيطرة عليها (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من الناحية الملاحية

يقصد بالجانب الملاحي للسفينة، تبيان درجة السفينة الذي نركز فيها على أعمار السفن في كلا النظامين (أولاً)، ومدى استيفائها لسلامة الملاحة البحرية (ثانياً)، وكذلك ما مدى تأثيرها على الجانب الاقتصادي (ثالثاً).

#### أولاً- عمر السفينة:

تتباين السفن فيما بينها من حيث قوتها وطريقة بنائها ومدى استيفائها لشروط سلامة الملاحة البحرية، وينتج عن هذا الاختلاف أن تكون لكل سفينة درجة تعبر عن قيمتها الاقتصادية.

إذ لتقدير درجة السفينة توجد شركات مختصة في ذلك، المسماة بشركات تصنيف السفن، من أشهرها نذكر شركة Lloyd's Register الإنجليزية، شركة Veritas الفرنسية وهيئة البحر الأمريكية؛ وبالرغم من كون هذه الشركات هي شركات خاصة إلا أنها تمتاز بثقة في مجال تقدير مرتبة السفن، مما أضفى على الشهادات التي تمنحها للسفن قيمة دولية، والتي

تعد قرينة قانونية على صلاحية السفن للملاحة البحرية.<sup>1</sup> إذ أن درجة السفينة تؤخذ بعين الاعتبار عند تأجيرها لأن درجتها تحدد قوتها والأجرة المقدرة لها.<sup>2</sup>

عند تقدير درجة السفينة يتم تحديد عمرها، فالسفن التي يتجاوز عمرها 10 سنوات يعتبر مؤشر لمدى انخفاض قدرة الأسطول على مواجهة متطلبات السلامة البحرية، وكذلك الشروط التي تضعها سلطة رقابة الميناء على السفن التي ترسو في موانئها، مما يشكل عبء على الاقتصاد القومي ومشغلو السفن؛<sup>3</sup> وعليه فإن تجاوز العمر مازال مشكلة مستعصية بالنسبة لتطور الأسطول العالمي، مع ملاحظة أن معظم سفن الركاب وسفن البضائع العامة قد تجاوزت العمر الاقتصادي لها.<sup>4</sup>

فعندما يريد مالك السفينة الدخول في المنافسة في مجال النقل البحري، يقوم بشراء سفينة مستعملة -أي كبيرة في العمر- كون أن شراء سفينة جديدة عادة ما يحتاج إلى عام أو عامين لإتمام البناء، وفي هذه الأثناء قد يكون أسعار أجرة الحمولة البحرية قد تغيرت على غير المتوقعة أثناء هذه الفترة الزمنية.

لكن قبل اتخاذ مالك السفينة قرار شراء سفينة مستعملة ذات عمر كبير يجب عليه مراجعة قانون دولته، ومعرفة ماذا حدد كحد أقصى لعمر السفينة، هذا ما يدفع مالك السفينة باللجوء إلى دول أعلام المجاملة لرفع أحد أعلامها؛<sup>5</sup> كون أن هذه الأخيرة كما قلنا سابقا لا

1- وسيلة أربوط، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، تاريخ النشر 2018/03/01، ص. 364.

2- عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 31.

3 - محمد علي صادق البتانوني، أهمية تحديث الأسطول المصري التجاري مع إشارة خاصة لسفن الخطوط المنتظمة، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات منح درجة الماجستير، تخصص تكنولوجيا النقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، مصر، 2001، ص. 26.

4- المرجع أعلاه، ص. 42.

5- عصام الدين رمضان محمد أبو العينين، المقارنة بين التسجيل المفتوح والتسجيل الوطني بالتطبيق على العلم المصري، المرجع السابق، ص. 86-87.

تفرض شروط قاسية على السفن التي ترفع أعلامها، بالتالي لا يهتمها كثيرا عمر السفينة، لذلك في غالبية الأحيان السفن التي تسجل في سجلات أعلام المجاملة يطلق عليها سفن تحت القياس. لذلك نجد أن أعمار السفن التي تشغل ضمن الخطوط البحرية المنتظمة أصغر مقارنة بأعمار سفن أعلام المجاملة التي تفوق 10 سنوات، والتي سنوضحها في الجدول أدناه.<sup>1</sup>

Rang	Pays	Nbre de bateaux	Tonnage totale (millions de tonnes)	Age moyen des bateaux
01	Panama	6247	124,73	18 ans
02	Libéria	1535	50,4	13 ans
03	Bahamas	1348	35,8	17 ans
04	Grèce	1548	28,78	24 ans
05	Malte	1350	26,33	19 ans
06	Chypre	1325	23	17 ans
07	Singapour	1768	21,15	12 ans
08	Norvège	722	18,41	17 ans
09	Chine	3326	17,31	22 ans
10	Hong-Kong	766	16,16	13 ans
11	Iles Marshall	428	14,67	14 ans
12	Japon	7458	13,92	14 ans
13	Russie	4943	10,38	23 ans
14	Etats-Unis	6080	10,37	24 ans
15	Italie	1486	9,59	23 ans
16	Royaume-Uni	1525	8,04	21 ans
17	Danemark	453	7,09	18 ans
18	Corée du Sud	2532	7,05	24 ans
19	Saint-Vincent-et- Grenadine	1304	6,58	24 ans
20	Allemagne	857	6,45	21 ans

ITF, September 2003 (Source Lloyd's Register- Fairplay Ltd. World fleet Statistics 2002)

نلاحظ من خلال الجدول، أن أعمار سفن أعلام المجاملة تتراوح بين 12 إلى 24 سنة، والذي يؤكد لنا أنها خارج المقاييس العالمية التي تحدد أعمار السفن الصالحة لملاحة البحرية يجب ألا تتعدى 10 سنوات كحد أقصى، وهذا ما اعتمدت عليه سفن الخطوط البحرية المنتظمة، لأن كلما كان عمر السفينة أكبر كلما كانت معرضة أكثر للحوادث البحرية مما يهدد السلامة الملاحية.

1- الجدول أخذ من: SLIM Habib, les pavillons de complaisance, op.cit, p.88.

وفي دراسة أجرتها UNCTAD حول التوزيع العمري للأسطول التجاري العالمي للخطوط المنتظمة في سنة 2013، أكدت فيها أن الأسطول أصغر عمرا بدرجة ملحوظة مما كان عليه قبل عشرة سنوات، ولا يتضح إلى حد ما من القيم المتوسطة أن السفن الجديدة في قطاع السوانب الجافة والحاويات تمثل السبب الرئيسي في انخفاض متوسط عمر الأسطول العالمي؛ كما تضيف أن اللوائح التنظيمية البيئية تدفع السفن الأقدم نحو المناطق التي تكون النظم فيها أقل صرامة.<sup>1</sup>

يستشف من خلال الجملة الأخيرة أعلاه، أن سفن الخطوط المنتظمة عندما تتقدم في العمر بالتالي تنقص قدرتها الملاحية، فيتم تحويلها إن صح التعبير إلى سفن أعلام المجاملة التي لا تتطلب معايير قياسية من أجل تشغيلها، بعبارة أخرى بلدان أعلام المجاملة تقوم بشراء هذه السفن المتقدمة في العمر من أجل ضمها إلى أسطولها، لأنها لا تتطلب تكلفة كبيرة مقارنة بالسفن الجديدة، ويرجع السبب في ذلك أن كلما تقدم عمر السفينة كلما نقصت قيمتها الشرائية.

### ثانيا- سلامة الملاحة البحرية:

تتعلق سلامة الملاحة البحرية بمدى صلاحية السفينة للملاحة، فكما شرحناه أعلاه السفن المتقدمة في العمر هي الأكثر عرضة للحوادث البحرية، مما يؤدي بها إلى الأضرار بالملاحة البحرية أو بعبارة أخرى بسلامة البيئة البحرية.

وفقا للدراسة التي قامت بها لجنة النقل البحري لـ O.C.D.E، بينت أن الخسائر تزداد بسرعة كبيرة مع تقدم العمر للسفن، على الأقل حتى الفئة التي يتراوح عمرها ما بين 20 و25 سنة، باستثناء فئة السفن الجديدة التي ينحصر عمرها ما بين 0 و5 سنوات التي لا تمثل سوى 5% من إجمالي الخسائر؛ إذ بلغت الخسائر في سفن أعلام المجاملة التي تقدر أعمارها من

1- الأونكتاد، استعراض النقل البحري 2015، المرجع السابق، ص.39.

20 إلى 25 سنة 30% من جميع الخسائر، مقارنة بالخسائر في سفن الخطوط المنتظمة التي تقدر بأقل من ربع الخسائر الموجودة في سفن علم المجاملة.<sup>1</sup>

إذ ينتج عن الخسائر التي تخلفها السفن تلوث البيئة البحرية، والجدول أدناه يبين نسبة التلوث التي تسببها سفن أعلام المجاملة، باعتبارها الأكثر عرضة للخسائر.

Année	Navire	Pavillon	Pétrole déversé (en tonnes)	Côtes touchées (en Km)
1967	Torrey-Canyon	Libérien	121000	180
1978	Amoco Cadiz	Libérien	227000	360
1986	Exxon -Valdez	Américain	38500	800
1999	Erika	Maltais	20000	400
2002	Prestige	Bahamas	64000	2600

Source : Habib SLIM, les pavillons de complaisance, p.103.

من خلال الأرقام المبيّنة في الجدول، يتبين لنا حجم الخسائر البحرية التي تنتج عن التلوث الناتج عن السفن المعرضة للحوادث، بسبب عدم قدرتها على الملاحة البحرية نظرا لكبر عمرها.

### ثالثا- الجانب الاقتصادي:

سندرس في هذه النقطة المقارنة بين نظام الخطوط المنتظمة وسفن أعلام المجاملة من حيث الإعفاء من الضرائب وخفض تكاليف التشغيل.

إذ عندما ترفع السفينة أحد الأعلام الوطنية مثلا أعلام إنجلترا أو اليابان، فإن مالك السفينة يكون مطالبا طبقا لقانون تلك الدولة، بدفع ضرائب على الدخل من تلك السفينة، على عكس سفن أعلام المجاملة فإن السفينة تعفى من ضرائب الدخل، وتدفع فقط رسوم التسجيل ورسوم سنوية، وهذا راجع لعدم استحالة معرفة المالك الحقيقي للسفينة أو الدخل الذي تحققه، إذ في غالبية الأمر يكون مالك سفينة أعلام المجاملة هو جمعية أو شركة أنشئت خصيصا

1 - DENIZOT Philippe, le scandale des pavillons de complaisance, op.cite, p. 162.

لتملك تلك السفينة ولا توجد لديها أي ممتلكات أخرى، وفي حالة امتلاك المالك نفسه أكثر من سفينة فسيقوم بإنشاء شركة لكل سفينة، ويكمن السبب في كون إذا ما وقع أي حادث أو حجز على أي سفينة لا يمكن الحجز على باقي السفن.

من جهة أخرى، إذا أراد مالك السفينة تخفيض تكاليف التشغيل يتهرب من التسجيل في الأعلام الوطنية ويستعين بأعلام المجاملة، ويكمن السبب في أن عند رفع العلم الوطني، يضطر مالك السفينة إلى تعيين بحارة وطنيين ذو أجور مرتفعة، إذ أثبتت الدراسات أن بند أجور البحارة يشكل 54% من تكاليف التشغيل الثابتة لسفينة ألمانية، وقد تبين أن أجور البحارة السنوية لناقلة البترول الإنجليزية ذات الطاقم الإنجليزي كانت حوالي 908000 دولار، أما في حالة سفينة مسجلة في هونج كونج ذات طاقم من هونج كونج قدرت تكلفة التشغيل بـ 635362 جنيه إسترليني في السنة، ولكن نفس السفينة إذا تم تطبيقها بطاقم من الفلبين ويحصلون على أجور طبقاً لمقياس أجور منظمة ITF، فسينخفض إجمالي الأجور السنوية إلى 279841 جنيه إسترليني.<sup>1</sup>

كما سبق القول، فإن الضرائب وتكاليف التشغيل من العوامل المساهمة في تحديد أجرة الحمولة البحرية، وبما أن في سفن أعلام المجاملة لا يفرض دفع الضرائب، كما أن تكاليف التشغيل منخفضة فيها مقارنة بتلك المقررة في سفن الخطوط المنتظمة، فإنه لا ريب أن تكون قيمة أجرة الحمولة البحرية منخفضة في سفن أعلام المجاملة بخلاف تلك المحددة في سفن الخطوط المنتظمة.

1- عصام الدين رمضان محمد أبو العينين، المقارنة بين التسجيل المفتوح والتسجيل الوطني بالتطبيق على العلم المصري، المرجع السابق، ص.ص. 95-96.

## الفرع الثاني

## المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من ناحية الدول المسيطرة

لا ينتج عن وجود نظامين لممارسة التجارة البحرية المنافسة الاقتصادية فقط، وإنما لديه خلفيات سياسية بين الدول المتقدمة المسيطرة على التجارة العالمية بصفة عامة، والملاحة البحرية التجارية بصفة خاصة، وبين الدول النامية التي تسعى إلى إبراز مكانتها في التجارة الدولية.

تسيطر الدول المتقدمة أو كما تسمى الدول الصناعية على التجارة الدولية، ومن مظاهر السيطرة وضع تعريفات النقل بمعزل عن الدول النامية، فتتحكم بأجور النقل وهذا من خلال تبعية المؤتمرات الملاحية وخطوطها المنتظمة لها.

والسبب الآخر في تحكم الدول المتقدمة على الملاحة البحرية، يكمن في ضعف وسائل النقل البحري لدى الدول النامية، مما تسبب في نقص حجم التجارة الدولية فيما بينها، كما أدى ذلك إلى ارتفاع في تكلفة نقل السلع من الدول النامية إلى أسواق الدول النامية المجاورة، نتيجة استعمالها للخطوط المنتظمة التابعة للمؤتمرات البحرية.

فاعتماد الدول النامية على خدمات النقل البحري أمر غير مرغوب فيه وذلك لعدة أسباب أهمها:

- ضخامة المبالغ المدفوعة كتكاليف نقل التجارة الخارجية للدول النامية منها وإليها.
- هيمنة الدول المتقدمة اقتصادياً على تقديم خدمات النقل البحري، بواسطة امتلاك السفن وتشغيلها لغرض تحقيق الربح، لذلك رأت الدول النامية أنه لا يجوز أن يتوقف جزء حيوي من إنتاجها القومي على عامل الربح لمجموعة الشركات الملاحية الأجنبية.

فدفعت هذه الأسباب الدول النامية إلى المطالبة بتبني سياسة جديدة للنقل البحري، تستطيع من خلالها رسم سياسة نقل تجارتها الخارجية بما يخدم مصالحها؛ فطالبت بحقها بنقل نسبة معينة من تجارتها الخارجية، واستجابة لهذا الطلب وقعت اتفاقية تغيير سلوك المؤتمرات الملاحية في مبنى الأمم المتحدة في نيويورك عام 1974، إلا أنها في 1983/10/06 أقرت فقط على ما يلي: "حق الدول النامية بنقل 40% من تجارتها الخارجية وفي المقابل 40% للدول موضوع التبادل التجاري وخصت المؤتمرات الملاحية بحوالي 20%".<sup>1</sup>

يستنتج مما سبق أن سيطرة الدول المتقدمة على التجارة الدولية بوضعها لنظام المؤتمرات البحرية، وإخضاع الدول النامية لهذا النظام، ليس فقط تحقيق الربح لشركاتها الملاحية، إنما السيطرة على الدول النامية وعدم تحريرها من نظام التبعية، ويظهر ذلك من النسبة المئوية (40%) التي منحتها للدول النامية لنقل تجارتها الخارجية؛ فلو كان هناك تساوي بين الدول المتقدمة والدول النامية لمنحت لهذه الأخيرة الحرية المطلقة في نقل تجارتها الخارجية.

وكون أن الدول المتقدمة هي المسيطرة على أسعار أجرة الحمولة البحرية عبر مؤتمراتها الملاحية المنتظمة، تقوم باستيراد كميات كبيرة من السلع السائبة كمواد أولية التي تكون أجرة حمولتها منخفضة نسبياً، أما في المقابل فالدول النامية تستورد المعدات الرأسمالية العالية القيمة، والتي تكون فيها أجرة الحمولة البحرية مرتفعة مما يوقع في موازين مدفوعاتها الخسارات الكبيرة.<sup>2</sup>

نظراً لارتفاع أجور الحمولة البحرية للدول النامية في الخطوط البحرية المنتظمة، هذا ما يدفعها إلى الاستعانة بسفن أعلام المجاملة التي تكون فيها تكاليف التشغيل منخفضة مقارنة بتلك المقررة في الخطوط المنتظمة.

1- خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص.ص. 89-91.

2- المرجع أعلاه، ص. 93.

ومن المعروف عن سفن أعلام المجاملة، أن أغلب السجلات المفتوحة هي من الدول النامية، لكن وفقاً لتقرير الأونكتاد بين أن أغلب هذه السجلات ترجع ملكيتها الحقيقية للدول المتقدمة.

فمن خلال ذلك، يتضح السيطرة غير المباشرة للدول المتقدمة على التجارة الدولية للدول النامية، أي بعبارة أخرى أن الدول المتقدمة تفرض سياستها التجارية بطريقة غير مباشرة على الدول النامية، وبذلك تكون هي المسيطرة الوحيدة على الملاحة البحرية وفقاً لما يتماشى مع مصالحها الخاصة.

يؤخذ بعين الاعتبار بعض العوامل السياسية للاختيار بين سفن الخطوط المنتظمة وسفن أعلام المجاملة من بينها، الحرية التي تتمتع بها سفن أعلام المجاملة في الملاحة بين موانئ العالم دون أي قيود، إذ قد تشترط بعض الدول على سفنها مثلاً عدم الإبحار إلى إسرائيل أو إلى جنوب أفريقيا.

كذلك توجد بعض الأعلام غير معترف بها في المجتمع الدولي مثلاً علم دولة تايوان، فيلجأ ملاك السفن في تايوان إلى رفع أعلام المجاملة.

وكذلك التمتع بحماية الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت الحرب، ففي أثناء غزو العراق للكويت، نقلت العديد من ناقلات البترول الكويتية تسجيلها لرفع علم الولايات المتحدة الأمريكية للتمتع بحماية العلم الأمريكي والقوات الأمريكية، نظراً لما تتمتع هذه الأخيرة من مكانة في المجتمع الدولي.<sup>1</sup>

1- عصام الدين رمضان محمد أبو العينين، المقارنة بين التسجيل المفتوح والتسجيل الوطني بالتطبيق على العلم المصري، المرجع السابق، ص.ص. 96-97.

## الفصل الثاني

### تحديد أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية التجارية ووضعيتها في التجارة الدولية الجزائرية

تعتبر سياسة التسعيرة عملية معقدة وغاية في الصعوبة، نظرا لتداخل العديد من المتغيرات التي تؤثر عليها، التي تعتمد على المنشآت مع اختلاف مجالات نشاطها وأهدافها والأسواق التي تتعامل معها، والتعقيد في التسعيرة يكمن في كونه ليس قضية خبرة أو قدرة على التسعيرة، لكنها قضية تهم العديد من الجهات ذات العلاقة بالموضوع، فالسعر يهم الموردين والجهات الرسمية وغير الرسمية، هذه الأهمية التي تتمتع بها الأسعار في البيوع بصفة عامة ترجع إلى كون السعر يمثل أحد عناصر المزيج التسويقي الذي عن طريقه يتحقق الإيراد للمشروع ويعبر عن القيمة أو المنفعة التي تحملها السلعة.

ويعرف السعر على أنه فن ترجمة قيمة السلعة في زمن ما إلى قيمة نقدية، والقيمة تعتبر مسألة مرتبطة بعوامل مختلفة.<sup>1</sup>

باعتبار أجرة الحمولة البحرية السعر المدفوع في العقود الدولية البحرية لنقل البضاعة من دولة إلى أخرى أو من ميناء إلى آخر، فإنها تخضع لنفس الاعتبارات المشار إليها أعلاه؛ وكما تعد أجرة الحمولة البحرية الثمن المدفوع في العقود الدولية، فهذا الأخير يمكن أن يتم تعيينه بدقة أو أن يكون متغيرا، وهذا يعتمد على طبيعة العقد.<sup>2</sup>

1 - شريف علي الصوص، التجارة الدولية الأسس والتطبيقات، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص.ص. 110-111.

2 - محمد علي جواد، العقود الدولية مفاوضاتها إبرامها تنفيذها، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص. 153.

ومن العوامل التي تحدد أسعار أجرة الحمولة البحرية، ودرجة ارتفاعها قيمة البضاعة المنقولة، إذ أن تكاليف النقل تشكل حوالي من 08 إلى 15 % من قيمة البضائع بشكل عام، بالتالي فارتفاع سعر أجرة الحمولة البحرية وانخفاضه يرتبط بنسبة ما تشكله تكاليف النقل من قيمة السلعة المنقولة.<sup>1</sup>

تعد أجرة الحمولة البحرية الالتزام المالي من بين الالتزامات التعاقدية المنصوص عليها في عقود الملاحة الدولية البحرية، فهي التزام يقع أساسا على المستأجر في عقود ايجار السفن، والشاحن والمرسل إليه في عقود النقل بسند الشحن، وكمبدأ أساسي يتم تعيين أجرة الحمولة البحرية وفقا لإرادة الأطراف، وفي حالة عدم تعيينها من طرف الأطراف، تقوم المحكمة بتقديرها بأجر المثل وفقا للعادات والأعراف البحرية مسترشدة برأي الخبراء.<sup>2</sup> وهذا ما أكدت عليه المادة 55 من اتفاقية فيينا لسنة 1980 المتعلقة بالبيع الدولي للبضائع إذ نصت أنه في حالة إبرام العقد بطريقة صحيحة، دون أن يحدد الطرفان الثمن فيمكن تحديده على أساس بيانات العقد.<sup>3</sup>

بهذا يتضح أن تحديد أجرة الحمولة البحرية لا يخرج عن النطاق الذي يتم به تحديد الثمن في العقود الدولية، والتي تعتمد على إرادة الأطراف، ففي هذا المجال نص القانون الفرنسي لسنة 1996 بمقتضى مرسوم 31 ديسمبر المتعلق بعقود الاستئجار والنقل البحري في المادة 42 منه، أنه يتم تحديد سعر أجرة الحمولة البحرية حسب اتفاق الأطراف.<sup>4</sup>

1- خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 104.

2- بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 17.

3 - L'article 55: «les parties sont réputées, sauf indications contraires, s'être tacitement référées au prix habituellement pratiqué au moment de la conclusion du contrat, dans la branche commerciale considérée, pour les mêmes marchandises vendues dans des circonstances comparables.»

Guide juridique et fiscal, Contrats internationaux, Centre Français du commerce extérieur, Paris, janvier 2002, p. 301.

4 - L'article 42 du décret du 31 décembre : « le montant du fret est établi par la convention des parties ».

بالتالي فإن تحديد أجرة الحمولة البحرية مبني على حرية الأطراف، لكن يخضع للامتثال لقواعد السياسة العامة فيما يتعلق بالمنافسة وتحديد الأسعار.<sup>1</sup>

لذا يسعى الأطراف من خلال المفاوضات، الوصول إلى اتفاق نهائي حول الثمن ومحل التعاقد دون إجحاف حقوق طرف على آخر، أي أن يكون توازن من حيث المعارضة بين أطراف العقد.<sup>2</sup>

كما يتم تحديد أسعار أجرة الحمولة البحرية للبضائع التي تنقلها السفن التقليدية أو سفن الحاويات أو السفن الدائرة على أساس وحدة ضريبية، تسمى وحدة الدفع *Unités payante*، وبمجرد تحديد هذه الأخيرة يكفي ضرب سعر أجرة الحمولة البحرية في عدد الوحدات المدفوعة من الشحنة، للحصول على المبلغ الإجمالي لأجرة الحمولة البحرية؛ وفي جميع الحالات، سواء عن طريق السفن التقليدية أو سفن الحاويات أو السفن الدائرة، يتم تحصيل الحد الأدنى من أجرة الحمولة البحرية.<sup>3</sup>

إن فالتعيين الاعتباري لأجرة الحمولة البحرية يتم في جو من الحرية التعاقدية، يتسم بها كل من عقد النقل بسند الشحن وعقد إيجار السفينة، فما يطبق في مجال إيجار السفن من قواعد متعلقة بحرية تعيين أجرة الحمولة البحرية، يمكن تطبيقها وبدون تحفظ في مجال عقد النقل البحري؛ والأصل أن أجرة الحمولة البحرية يعينها اتفاق الأطراف الذي يعتبر المصدر الرئيسي للتعيين، وهذا المبدأ معمول به في التشريعات البحرية العربية والأجنبية كافة؛ ولكن في بعض الأحيان لا يعين المتعاقدان أجرة الحمولة البحرية، لكن يعينان الأساس الذي يقوم عليه تقديرها، ويعد هذا تعيينا صحيحا لأجرة الحمولة البحرية.<sup>4</sup>

1 - Lamy transport, Le fret, n° 774, édité par Wolters Kluwer, Tome 2, France, 2014, p. 424.

2- عبد الكريم موكة، الثمن في عقود التجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 46.

3- Lamy transport, Le fret, n° 786, 2014, op.cite, p. 429.

4 - بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 18.

قد يتم تعيين أجرة الحمولة البحرية عن طريق السلطة الإدارية، حيث تقوم هذه الأخيرة بإصدار الأنظمة التي تحدد أسعار النقل لسلع معينة، وهو ما يسمى بتعريفه النقل Tarifs، فإذا قامت الدولة بفرض تعريفه معينة فإنه يجب على العاملين بالنقل التقيد بهذه التعريفه، إلا أن هذا التعيين قليل الأهمية نسبيا في مجال النقل الدولي البحري، إذ أن هذا النقل يخضع للتعيين العالمي لأجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

تجدر الإشارة إلى أن أسعار أجرة الحمولة البحرية المطروحة على الصعيد العالمي، تتباين بتباين طرق تشغيل السفينة، إذ تشكل تكاليف تشغيل السفينة الأساس الذي يعتمد عليه من أجل وضع حد أدنى لسعر أجرة الحمولة البحرية، لتستطيع من خلاله نقل بضائع معينة إلى مكان معين مع الربح، أو على الأقل بدون خسارة، وتختلف تكاليف التشغيل من سفينة إلى أخرى حسب طريقة تشغيل هذه السفينة.<sup>2</sup>

نقصد بطرق تشغيل السفن أي النظام الذي تنتمي إليه السفينة، سواء نظام الخطوط المنتظمة أو سفن علم المجاملة، ومن هنا سنقوم بدراسة كيفية تحديد أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية التجارية (المبحث الأول)، وكون أن الجزائر تعد بوابة البحر الأبيض المتوسط في التجارة الدولية، حيث تشهد استقطاب العديد من السفن التجارية في موانئها، فسنقوم بدراسة وضعية أجرة الحمولة البحرية في التجارة الدولية الجزائرية (المبحث الثاني).

1 - بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 26.

2 - خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 104.

## المبحث الأول

### تحديد أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية

لا نجد عموماً شكل محدد لأجرة الحمولة البحرية في النقل البحري، سواء بالنسبة للناقلين الأعضاء في المؤتمرات البحرية أو غير الأعضاء، باستثناء شركات الملاحة البحرية للولايات المتحدة الأمريكية، التي هي ملزمة بإتباع الشروط التي ينص عليها القانون البحري الأمريكي لسنة 1984، الذي يفرض على كل شركة ملاحية بحرية تضمن خدمات النقل ابتداءً أو وصولاً إلى الولايات المتحدة الأمريكية، أن تضع أسعارها لدى اللجنة البحرية الفدرالية، وذلك من أجل نشرها.<sup>1</sup>

إذ يركز أساساً الناقلون في تحديد أجرة الحمولة البحرية على طبيعة ونوعية البضاعة، إذ يأخذون بعين الاعتبار حجم ووزن البضاعة وطريقة تغليفها، تستفها ورسها على السفينة. بالإضافة إلى ذلك تؤخذ بعين الاعتبار القيمة المحددة للبضائع المراد نقلها، فالمبلغ المطالب به لنقل سلعة عالية القيمة أعلى من المبلغ المطالب به لنقل بضاعة منخفضة القيمة، وذلك بالرغم من أن نفس البضاعة تشغل نفس الحيز على متن السفينة.<sup>2</sup>

فبالرغم من اتفاق الناقلون عموماً على هذه المبادئ لتحديد أجرة الحمولة البحرية، لكن يختلف تحديد أجرة الحمولة البحرية باختلاف نظام تشغيل السفينة، لذا ينبغي علينا دراسة هذا الموضوع على حدة، بالتالي سنتطرق إلى تحديد أجرة الحمولة البحرية في نظام الخطوط المنتظمة التي تعتمد في تسييرها على المؤتمرات البحرية (المطلب الأول) ثم كيفية تحديدها في نظام سفن أعلام المجاملة (المطلب الثاني).

1 - مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. 177.  
2 - Lamy transport, Le fret, n°783, 2014, op.cite, p. 428.

## المطلب الأول

### تحديد أجرة الحمولة البحرية في نظام الخطوط المنتظمة

كانت أسعار أجرة الحمولة البحرية في تقلب مستمر، وذلك راجع لعدم خضوعها لأية قواعد تعمل على ضبطها، مما سبب الكثير من الخسائر للناقلين والمجهزين والشاحنين، ثم بعد ذلك تجمعت الشركات العالمية للنقل في شكل مؤتمرات أطلق عليها تسمية المؤتمرات البحرية، التي كان هدفها وضع أسعار محددة للنقل لا يجوز للأعضاء الخروج عنها.

فمن الناحية العملية، كثيرا ما حددت أسعار أجرة الحمولة البحرية التي تطبقها شركات النقل البحري في سياق هذه المؤتمرات، إذ كان الغرض الرئيسي من هذه المؤتمرات، التي جمعت عدة مجهزين، هو ضمان صيانة الخدمة واستقرارها وجعل الأسطول مربحا بتحديد سعر أجرة الحمولة البحرية مشتركا، وهذا لضمان استمرار منافسة الناقلين خارج هذه الشركات.<sup>1</sup>

فبعد قيام المؤتمرات البحرية بتحديد أجرة الحمولة البحرية، تقوم بتشكيل لجان خاصة تمثل فيها الشركات العاملة على خطوط النقل المنتظم ومجهزي السفن والشاحنين، وقد تضم ممثلين عن الحكومات أحيانا، فتقوم هذه اللجان بوضع أسعار أجرة الحمولة البحرية لمختلف أنواع البضائع مراعاة في ذلك أسس محددة تتناسب الأوضاع الاقتصادية السائدة.<sup>2</sup>

فتعتمد المؤتمرات البحرية في تحديدها لأجرة الحمولة البحرية على ما ورد في قانون تسيير المؤتمرات البحرية (الفرع الأول)، وتعتمد كذلك على نظام التسعيرة خصوصا تلك المطبقة في النقل بالحاويات (الفرع الثاني)، لكن خلال السنوات الأخيرة بداية من سنة 2020 شهدت أسعار أجرة الحمولة البحرية ارتفاعا ملحوظا، مما يتوجب علينا تقييمها في هذه الفترة (الفرع الثالث).

1 - Lamy Transport, Le fret, n°775, 2014, op.cite, p. 424.

2- بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 27.

## الفرع الأول

### تحديد أجرة الحمولة البحرية في قانون تسيير المؤتمرات البحرية

من أجل مواكبة القواعد التي تطبقها المؤتمرات، وفرض استشارة المستخدمين لمكافحة الممارسات التعسفية في مجال النقل البحري، وضع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية اتفاقية بشأن مدونة قواعد السلوك لمؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة le code de conduite des conférences maritimes، التي تم توقيعها في 06 أفريل 1974.

وقد أقرت الجماعة الأوروبية هذه الاتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ في 06 أكتوبر 1983، بموجب لائحة في 15 مايو 1979

(Règl.Cons.CE n° 954/79, 15 mai 1979, JOCE 17 mai 1979)؛ ومع ذلك، وبالنظر إلى تطبيق قانون المنافسة للجماعة الأوروبية على مؤتمرات النقل البحري، فقد ألغي هذا القانون في عام 2008.

وكان أحد الأهداف الأساسية لمدونة قواعد السلوك لمؤتمرات الخطوط الملاحية المنتظمة، هو تمكين مجهزين الدول في طور التقدم من المشاركة في المؤتمرات، وذلك من خلال تقسيم حركة التجارة البحرية وفقا لقاعدة تعرف باسم 20/40/40، أي ضمان 20% من حركة التجارة البحرية لشركات الشحن لبلدان العلم الثالث.<sup>1</sup>

عند الاطلاع على محتوى هذا القانون نجد أنه خصص فصل كامل للتحدث عن أجرة الحمولة البحرية، وذلك في الفصل الرابع منه المسمى تكاليف أجرة الحمولة البحرية، الذي يتكون من ستة مواد مرقمة من المادة 12 إلى المادة 17؛ فهذا القانون حدد أولا المعايير

1 - Lamy Transport, Le fret, n° 775, 2014, op.cite, p. 425.

الواجب اتباعها لتحديد أجرة الحمولة البحرية، ثانياً وضح طريقة رفع أسعار أجرة الحمولة البحرية، ثالثاً وضع ما يسمى بالأسعار الترويجية.

### أولاً-المعايير المتبعة لتحديد أجرة الحمولة البحرية:

وفقاً لما هو منصوص عليه في المادة 12 من هذا القانون، يتم إتباع ثلاثة معايير أساسية لتحديد أجرة الحمولة البحرية المذكورة فيما يلي:

- يتم تحديد أسعار الشحن بأقل قدر ممكن تجارياً، والسماح لمالكي السفن بتحقيق ربح معقول.
- كقاعدة عامة، تحسب تكاليف تشغيل المؤتمرات البحرية للرحلة ذهاباً وإياباً، مع اعتبار النقل الخارجي والنقل الداخلي ككل؛ وينبغي عند الاقتضاء النظر في النقل الخارجي والداخلي كل على حدة، كما ينبغي أيضاً أن تراعى أسعار أجرة الحمولة البحرية ضمن عوامل أخرى، المتمثلة في طبيعة البضائع والعلاقة بين وزنها وحجمها وقيمتها.
- عند تحديد أسعار الشحن الترويجية و/أو أسعار الشحن الخاصة لبعض السلع، تؤخذ في الاعتبار شروط التجارة في هذه السلع المنقولة من طرف البلدان التي يخدمها المؤتمر، كما يؤخذ بعين الاعتبار عند تحديد هذه الأسعار البلدان النامية والبلدان غير الساحلية.<sup>1</sup>

### ثانياً-كيفية رفع أسعار أجرة الحمولة البحرية:

ألزم هذا القانون السلطات المختصة بتسيير المؤتمرات البحرية، عند تطبيق زيادة عامة في أسعار أجرة الحمولة البحرية، أن تقوم بإخطار منظمات الشاحنين أو ممثليهم أو الشاحنين بحد ذاتهم، وذلك عن طريق توجيه إشعار قبل 150 يوماً على الأقل من تاريخ تطبيق الزيادة المقررة.

1 - Conférence des nations unies sur le commerce et le développement, conférence de plénipotentiaires des nations unies sur un code de conduite des conférences maritimes, tenue à Genève du 12 novembre au 15 décembre 1973 (première partie) et du 11 mars au 6 avril 1974 (deuxième partie), volume II, Nations Unies, New York, 1975, p. 09.

بعد استلام الإشعار من الأطراف المعنية، وبناء على طلب من أحد الأطراف تفتح المشاورات وفقا للأحكام ذات الصلة بهذا القانون، وذلك خلال فترة زمنية محددة لا تتجاوز 30 يوما، أو خلال فترة محددة من قبل الأطراف المعنية، وتتمحور المشاورات على أسباب الزيادة المقترحة ومقدارها وتاريخ نفاذها.

يمكن للأعضاء المعنية من أجل الإسراع في المشاورات، أن تستعين بمحاسبين مستقلين محترفين، لتقديم تقرير قبل إجراء المشاورات، يتضمن تحليل شامل لبيانات النفقات والإيرادات ذات الصلة بالتغيير والتي يرى المؤتمر أنه يتطلب زيادة أسعار أجرة الحمولة البحرية فيها.

وإذا أسفرت المشاورات عن اتفاق، تصبح الزيادة في أسعار أجرة الحمولة البحرية نافذة اعتبارا من التاريخ المشار إليه في الإشعار ما لم توافق الأطراف المعنية على اتفاق لاحق.

في حالة عدم توصل الأطراف المعنية إلى الاتفاق خلال 30 يوما من الإشعار المقدم، ورهنا بالإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون تحال المسألة فورا إلى التوفيق الدولي الملزم، أما إذا قبلتها الأطراف المعنية تكون ملزمة بها وتطبق اعتبارا من التاريخ المذكور في توصية الأطراف المعنية.

يجدر القول أن في حالة نقل بضائع من بلد معين عن طريق شركات النقل البحري المعتبرة كعضو في مؤتمر ما على خط معين، وهذه البضاعة تتألف من منتج رئيسي واحد أو بعض منتجات رئيسية، فأى زيادة في أسعار أجرة الحمولة البحرية لواحد أو أكثر من هذه المنتجات تعتبر زيادة عامة في أسعار أجرة الحمولة البحرية.

يجب على المؤتمرات البحرية أن تنص على أن كل زيادة عامة لأسعار أجرة الحمولة البحرية تصبح فعالة وفقا للأحكام المنصوص عليها في هذا القانون، وتطبق خلال فترة زمنية محددة وقصيرة، مع مراعاة القواعد المتعلقة بالرسوم الإضافية وما يترتب على ذلك من تسويات أسعار أجرة الحمولة البحرية لتقلبات أسعار الصرف؛ كما يجوز أيضا النظر في مسألة مدة

تطبيق الزيادة العامة في أسعار أجرة الحمولة البحرية خلال المشاورات، لكن ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك، إذ يجب أن ينقضي ما لا يقل عن 12 شهرا بين التاريخ الذي أصبح فيه الزيادة العامة في أسعار أجرة الحمولة البحرية نافذة، والتاريخ الذي يوجه فيه الإشعار بالزيادة العامة في أجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

### ثالثا-أسعار أجرة الحمولة البحرية الترويجية:

يعرف السعر الترويجي بصفة عامة على أنه، الاستراتيجية الترويجية التي يتم استخدامها عادة من قبل تجار التجزئة، من خلال تخفيض أسعار المنتجات أو الخدمات لفترة زمنية محددة، وذلك لجذب العملاء الحاليين والجدد وخاصة أولئك الذين عادة ما يبحثون عن الأسعار المنخفضة للمنتجات والخدمات.

نلاحظ أن قانون تسيير المؤتمرات البحرية تبنى هذه الفكرة إذ نص عليها في المادة 15 منه تحت تسمية أسعار أجرة الحمولة البحرية الترويجية، إذ سنبين فيما يلي هل هذا القانون تبنى نفس الفكرة؟ أم تبنى فقط التسمية لكن بمفهوم آخر.

عندما نستشف طيات المادة 15 من قانون تسيير المؤتمرات البحرية، نلاحظ أن هذا القانون لم يحدد ماذا يقصد بالسعر الترويجي، ولا حتى الغرض من وضعها، إذ يمكن تفسير هذا السكوت على أنه أخذ بالمفهوم العام للسعر الترويجي؛ بالمقابل نجد هذا القانون ركز كثيرا على إجراءات وضع الأسعار الترويجية لأجرة الحمولة البحرية.

ألزم هذا القانون الشاحنين ومنظمات الشاحنين على تقديم للمؤتمر الملاحي تبريرا على تطبيق أسعار أجرة الحمولة البحرية الترويجية، بعد ذلك يبدأ المؤتمر باتخاذ الإجراءات اللازمة لدراسة طلبات وضع أسعار أجرة الحمولة الترويجية، وذلك في غضون 30 يوما ابتداء من

1- L'article 14, code de conduite des conférences maritimes, op.cite, p. 10.

تاريخ تلقي الطلب، ما لم يقضي الأطراف بخلاف ذلك؛ ويقوم كذلك بإحاطتهم علما بالإجراءات المتبعة في ذلك.

فعند النظر في طلبات أسعار أجرة الحمولة البحرية الترويجية، يأخذ المؤتمر في عين الاعتبار السعر الذي لا يؤدي إلى تشويه كبير للمنافسة؛ إذ تحدد عادة أسعار أجرة الحمولة الترويجية لمدة 12 شهرا، ما لم تتفق الأطراف المعنية على خلاف ذلك، وقبل انقضاء هذه الفترة يعاد النظر في الأسعار الترويجية لأجرة الحمولة البحرية، وذلك بإتباع نفس الطريقة الأولى، ففي هذه المرحلة الثانية يجب على الشاحنين و/أو منظماتهم أن يثبتوا مدى أهمية الإبقاء على السعر الترويجي لأجرة الحمولة البحرية إلى ما بعد الفترة الأولى المذكورة أعلاه.

بالتالي عند اتباع الإجراءات المتبعة لتحديد أسعار أجرة الحمولة الترويجية، نلاحظ أنها تتفق مع المفهوم العام للسعر الترويجي، وبهذا فقانون تسيير المؤتمرات البحرية تبنى بالفعل فكرة أجرة الحمولة الترويجية.

وتجدر الإشارة أن أسعار أجرة الحمولة البحرية الترويجية، لا تعفى من فرض ضريبة إضافية أو معامل تعديل نقدي، وفقا لما هو منصوص عليه في المادتين 16 و17 من هذا القانون.<sup>1</sup>

## الفرع الثاني

### تحديد أجرة الحمولة البحرية وفقا لنظام التسعيرة

تقوم المؤتمرات البحرية بإصدار نشرات توضح فيها أسعار أجرة الحمولة البحرية لمختلف أنواع السلع، وتدعى هذه النشرات بكتاب التعريف وذلك بعد دراسة واسعة لأحوال السوق ومستوى الأسعار السائدة، إذ تعد هذه التعريفات سرية، تتضمن بعض مئات من أنواع السلع المختلفة

1 - l'article 15, code de conduite des conférences maritimes, op.cite, p. 11.

المتوقع تداولها بين الدول التي تقع موانئها على الخط الملاحي كما تتضمن السعر الخاص لنقل كل سلعة.<sup>1</sup>

من حيث نوعية البضاعة يوضع نوعين من جداول الأسعار المتمثلة في:

- الأسعار التي لها مجموعة معينة من البضائع المتجانسة من حيث القيمة السوقية، إذ يكون لها نظام سعري موحد. (Classe rates)

- الأسعار التي توضع لكل نوع من البضائع (Commodity rates).<sup>2</sup>

ومن حيث التقيد بالأسعار الواردة في الجداول يوضع نوعين من الأسعار:

- الأسعار الثابتة (Net rate) ، فبعض أنواع البضائع يكون سعر نقلها ثابتا ومتعارفا عليه ولا يخضع لأي تخفيض وتكون هذه السلع موجودة في جدول التعريف.

- الأسعار غير المحددة (Open rate) فبعض السلع يترك تحديد سعر نقلها لكل خط ملاحي حسب ما يراه مناسبا، نظرا لوجود منافسة على نقلها من قبل السفن غير الأعضاء في المؤتمر، وهذه السلع تستثنى عادة من جداول التسعيرة.<sup>3</sup>

كذلك ما يجب توضيحه أن صاحب السفينة في الخطوط المنتظمة يراعي قدرة زبائنه على الدفع، ويحدد على أساس ذلك سعر أجرة الحمولة البحرية الخاصة به، وهذه الأسعار تسمى أسعار التعريف والتي تصدرها مؤتمرات الخطوط البحرية المنتظمة، ولثبات أسعار الخطوط المنتظمة فإن التجار يمكنهم معرفتها مقدما قبل الإقلاع.

1 - خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 112.

2 - بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 27.

3 - المرجع نفسه، ص. 28.

الجدير بالذكر أن حمولات الخطوط المنتظمة أصبحت تنقل الآن بالحاويات، إذ على إثر ذلك أصبحت التعريفات قائمة على أساس الحاوية الواحدة كوحدة، وهي تختلف طبعا باختلاف الناقل، والمسافة، والطريق والحجم والنوع، فالكثير من الحاويات ترسل على أساس تسعيرة مباشرة Through Rates من نقطة داخل البلد المصدر إلى نقطة من داخل البلد المستورد.

إن معظم شحنات الحاويات من البضائع العامة، بالتالي فهي شحنات مختلفة وكل منها لها تسعيرة فردية على أساس تصنيف السلع، إذ أن أجور السلع الرخيصة أرخص من أجور السلع الغالية باستثناء الحمولات التي تحتاج إلى عناية خاصة، كالسلع القابلة للتلف والتي تحتاج إلى الحاويات المتخصصة، التي لها أسعار فردية توضع على أساس تصنيف أنواع الحاويات.<sup>1</sup>

فقبل دراسة كيفية تحديد أجرة الحمولة البحرية وفقا لنظام التسعيرة، لا بد أولا التطرق إلى المفاهيم الأساسية لنظام سفن الحاويات، ثم ثانيا تسعيرة خدمات سفن الحاويات.

#### أولا-المفاهيم الأساسية لنظام سفن الحاويات:

قبل التطرق إلى مختلف المفاهيم لنظام سفن الحاويات، يجب في البداية تقديم نبذة عن ظهور هذا النظام (أ)، ثم تعريف الحاوية (ب)، ثم تعريف سفن الحاويات (ج)، وتبيان مزايا وعيوب هذا النظام (د)، وأخيرا تعريف خدمات الخطوط الملاحية المنتظمة بسفن الحاويات (هـ).

1 - عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ النقل البحري، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، د.س.ن، ص.264 وص. 266.

## أ-نبذة عن ظهور نظام الحاويات:

يرجع تاريخ ظهور الحاوية إلى عام 1956 على يد<sup>1</sup> Malcom Maclean الملقب بـ "أبو الحاوية".

وقد أحدثت ثورة وتغيير جذري في مجال النقل والتجارة الدولية؛<sup>2</sup> وأول سفينة حاوية كانت سفينة GATE WAY CITY، التي كانت أول رحلة لها في أكتوبر 1957 وكانت مزودة كاملا بالخلايا، وكانت رحلتها المنتظمة للعمل بين نيويورك-فلوريدا-تكساس، إذ كانت قادرة على حمل شحنة كاملة قدرها 226 حاوية.<sup>3</sup>

إذ أصبحت اليوم الحاوية السمة الأساسية والوسيلة المثلى للنقل، نظرا لما تقدمه هذه الوسيلة لمنظومة النقل البحري من مميزات للخدمة من المخزن إلى المخزن، إضافة إلى توفير الوقت اللازم للتفريغ وبقاء السفينة في المرفأ، وقد أدى هذا التطور إلى تغييرات جذرية في طاقة الموانئ والمعدات ووسائل التفريغ نتيجة دخول سفن تبلغ حمولتها 16000 حاوية نمطية<sup>4</sup> (TEU)، إذ تخطط شركات النقل البحري لبناء سفن سعتها 22000 حاوية نمطية.<sup>5</sup>

---

1 - ولد ماكليين عام 1913 في Maxton شمال كارولينا، لم يكن جامعيًا ولم يتعدى تعليمه إنهاء التعليم العام، وعرف بميوله إلى الابتكار والتجديد مع قدرة تنظيمية وإدارية مميزة، وفي عام 1934 استطاع ماكليين توفير مبلغ من المال يكفي لشراء سيارة نقل بمبلغ 120 دولارًا أمريكيًا، كان هذا أول عهد له بالنقل ثم أنشأ شركة نقل تحت اسم Mclean Trucking وذلك في عام 1934.

للمزيد من المعلومات راجع أيمن النحرابي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015، ص.ص. 234-236.

2 - حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، 2012-2013، ص. 78.

3 - أيمن النحرابي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، المرجع السابق، ص. 236.

4 - TEU : Twenty foot Equivalent Unit (حاوية نمطية 20 قدم).

5 - سامر محمد أحمد، تنافسية المرفأ البحرية السورية (التحديات وآفاق التطور)، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في اختصاص العلاقات الدولية، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015، ص. 17.

تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية الدولة الرائدة في صناعة واستخدام نظام النقل بالحاويات، إذ قامت شركة SEA-LAND في أبريل 1956 بنقل حوالي 58 حاوية على سطح ناقلة البترول ماكستون من ميناء نيوجرسي.<sup>1</sup> وفي ماي 1966 وصلت سفينة الحاويات Fair Land إلى ميناء روتردام لأول مرة، وبعد 10 سنوات بدأت التحوية في أوروبا، إذ كان ميناء روتردام من البداية أكبر ميناء حاويات في أوروبا ومازال كذلك.<sup>2</sup>

### ب- تعريف الحاوية:

تعتبر الحاوية وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل، يتم تصنيعه خصيصا لتجميع البضائع بداخله بغرض نقلها من مكان إلى آخر؛ وتعرف على أنها أداة نقل ذات طابع دائم، وهي صلبة ليتسنى استعمالها عدة مرات، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع في وسيلة واحدة أو عدة وسائل من وسائل النقل، وذلك دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة فيها، إضافة إلى ذلك أنها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ.

وقد عرفت اتفاقية روتردام لسنة 2008 على أنها، نوع من الحاويات أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو أي وحدة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع، بالإضافة إلى تعريفات أخرى، إذ تعرف على أنها وحدة معدات لنقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ، وعلى سفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون إعادة تحميلها، ولكي يتم مناولتها بسرعة وتكون مزودة بتجهيزات وبأركان سفلية خارجية ويستثنى من الحاوية المركبات والعربات إلا أنه يضم الحاوية المركبة

1 - حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معه، المرجع السابق، ص.ص. 78-79.

2 - أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، المرجع السابق، ص. 237.

على هيكل سيارات رفع؛ وهذا التعريف قدمته الاتفاقية الدولية لسنة 1978 المتعلقة بسلامة الحاويات.<sup>1</sup>

لقد اعتبرها القضاء جزء من السفينة، لكن الرأي الراجح فقها وقضاء لا يعتبرها جزء من السفينة بل إنها شكلا من أشكال التغليف.<sup>2</sup>

### ج-تعريف سفن الحاويات:

صممت سفن الحاويات خصيصا لغرض نقل الحاويات، وذلك بإتباع أحد الطريقتين، إما داخل العنابر وهي على شكل خلايا، إذ يتم إنزال الحاوية من فتحة العنبر مباشرة إلى تلك الخلية وهي قاعدة تسندها أربعة قضبان حديدية هي جزء من بناء السفينة، حيث يمكن إنزالها أو رفعها بنفس نظرية المصعد الكهربائي ولا يمكن تحريكها أفقيا، ثم ترص الثانية فوقها حتى يمتلئ العنبر، ولكل خلية رقم مثبت ومسجل في خطة شحن وتستيف الحاويات، أما الطريقة الثانية فهي فوق السطح وهنا لا بد من وجود وسائل تثبيت آلية.<sup>3</sup>

### د-مزايا وعيوب نظام سفن الحاويات:

#### 1-المزايا:

- السرعة في مناولة البضائع المعبأة داخل الحاويات في الموانئ.
- عدم تلف البضائع أو سرقتها خاصة بالنسبة للبضائع غالية الثمن.
- تقليل تكاليف التعبئة والتغليف للبضائع داخل الحاويات.
- الخدمة من الباب إلى الباب.<sup>4</sup>

1 - عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، المجلد 02، العدد 01، تاريخ النشر 01-01-2019، ص. 391.

2 - فريدة بن عثمان، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم الانسانية، مجلد 09، العدد 04، جامعة زيان عاشور الجلفة، 2016/12/15، ص. 352.

3 - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، المرجع السابق، ص. 131.

4 - المرجع نفسه، ص. 132.

- تخفيض تكاليف النقل بسبب خفض عدد مرات التداول.<sup>1</sup>
- إن الأمان النسبي الذي تتمتع به البضاعة المنقولة داخل الحاوية، يتيح للشاحن الاستفادة من انخفاض أسعار التأمين عليها، إذ توفر ما يقارب 40% من مصروفات التأمين مما يساهم في انخفاض التكلفة الإجمالية لعملية النقل.
- عدم حاجة نظام التحويلة إلى قدر كثيف من الأيدي العاملة مما يتيح توفير تكلفة العمال، وتظهر هذه الميزة في البلدان الصناعية ذات معدلات الأجور المرتفعة.<sup>2</sup>

## 2-العيوب:

- ارتفاع تكلفة بناء سفينة الحاويات مع الأخذ بعين الاعتبار ارتفاع تلك التكلفة باختلاف الجيل.
- كل سفينة تحتاج إلى ثلاثة مجموعات من الحاويات (مجموعة في ميناء الشحن، في ميناء التفريغ، على ظهر السفينة).
- ارتفاع تكلفة صناعة الحاوية وصيانتها.
- تتطلب إنشاء محطات حاويات ضخمة في الموانئ كذلك إلى ساحات كبيرة لتستيفها.
- يجب توفير أرصفة ذات أعماق كبيرة قد تصل إلى ما لا يقل عن 45 قدما، وإلى ساحات خلفية واسعة لرص وتستيف الحاويات.<sup>3</sup>

## ه-تعريف خدمات الخطوط الملاحية المنتظمة بسفن الحاويات:

- 1 - حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معه، المرجع السابق، ص. 79.
- 2 - أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، المرجع السابق، ص.ص. 239-240.
- 3 - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، المرجع السابق، ص.ص. 132-133.

يعد ذلك النمط التشغيلي، الذي يهدف إلى دمج الخدمات التقليدية بين طرفي طريق أو منطقة جغرافية في خط ملاحى واحد على مستوى العالم، إذ يربط الخطوط الملاحية الرئيسية للنقل بسفن الحاويات على مستوى أفقى بموانئ حاويات رافدية من/إلى الخط الملاحى الرئيسى حول العالم، وذلك بهدف تخفيض تكلفة النقل الإجمالية للحاوية، وتحسين إنتاجية السفينة.

يتضح من هذا التعريف أن هذا النوع من الخدمات يتكون من بعدين جغرافى واقتصادى، يتمثل البعد الجغرافى فى تحويل العالم إلى منطقة جغرافية واحدة، أما البعد الاقتصادى فىتمثل فى زيادة إنتاجية سفينة الحاويات، وذلك بزيادة معدل تشغيل خلايا السفينة بحاويات مملوءة بما ينعكس بدوره على تخفيض تكلفة نقل الحاوية/ميل.<sup>1</sup>

### ثانيا-تسعيرة خدمات سفن الحاويات:

عند الأخذ بعين الاعتبار حالة المنافسة بين شركات الحاويات للخطوط المنتظمة، فكل واحدة تقوم بتشغيل سفينة واحدة تقدر حمولتها 4000 حاوية ذات حجم 20 قدم، وتقوم بعمل خمس رحلات خلال العام؛ إذ تبلغ التكلفة الكلية لكل سفينة 40000 دولار لليوم الواحد مضافا إليها التكلفة الرأسمالية وثمان الوقود، والجدير بالذكر أن تكلفة مناولة الحاوية الواحدة تبلغ 400 دولار.

قد تكون تكلفة الرحلة الكلية ثابتة أو متغيرة، إذ تبلغ 40000 دولار يوميا وتقوم الشركة بإفناقها بغض النظر عن حجم البضائع المتداولة أو عدد الحاويات، ويتم إفناقها حتى فى حالة عدم وجود بضائع، بينما تعتبر تكاليف تداول الحاويات تكاليف متغيرة.

1 - أيمن النحرأوى، اقتصاديات وسياسات النقل البحرى، المرجع السابق، ص.ص. 286-287.

عندما تكون السفينة ذات حمولة جزئية فإن التكلفة الإضافية لشحن حاوية أخرى هو 400 دولار لتداول الحاوية على أساس أنها تمثل التكلفة الحدية<sup>1</sup> (MC) للحاوية الواحدة، بينما ترتفع التكلفة الحدية بشدة عندما تكون السفينة بحمولة كاملة، إذ قد تصل إلى 2500 دولار للحاوية؛ أما فيما يخص التكلفة المتوسطة (AC)<sup>2</sup>، والتي نقصد بها التكلفة الكلية (الثابتة+المتغيرة) مقسومة على عدد الحاويات المتداولة، فعندما يكون مستوى الإنتاج منخفضا فإننا نجد التكلفة المتوسطة مرتفعة جدا، وذلك يرجع إلى أن عددا من الحاويات سوف يتحمل جميع تكاليف السفينة، ويمكن تفسير ذلك بالمثال الافتراضي التالي:

عندما تشحن السفينة بـ 1500 حاوية فإن التكلفة المتوسطة تبلغ 2400 دولار للحاوية الواحدة، ولكنها عندما تكون مشحونة بالكامل سوف نجد أن التكلفة المتوسطة سوف تبدأ بالانخفاض تدريجيا حتى تصل إلى 150 دولار للحاوية الواحدة، وذلك عندما تكون السفينة كاملة الحمولة.<sup>3</sup>

تؤسس أسعار أجرة الحمولة البحرية في الخطوط المنتظمة في جزء منها على التكلفة، حيث تقدر تكاليف الشحن والتفريغ ويتم على أساسها تحديد أجرة الحمولة البحرية، وفي جزئها الآخر على القيمة، فكثير من أسعار أجرة الحمولة توضع على أساس الوزن أو المقياس، أي أنه يطبق إما لكل طن متري أو لكل طن حجمي، فتختار شركة الشحن أيهما يعود عليها بإيراد أكثر، والسبب في ذلك يتعلق بكثافة الحمولة وسعة السفينة الحجمية أو الوزنية، إذ في معظم

1- يقصد بالتكلفة الحدية حسب المفهوم الاقتصادي هي تلك التكاليف الإجمالية اللازمة لإنتاج وحدة واحدة إضافية من السلعة أو الخدمات.

عبد الحميد جوادى، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني وتطبيق على حالة استيراد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في الاقتصاد، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 1995/1994، ص. 52.

MC : Marginal Cost.

2 - AC : Average Cost.

3- محمد علي صادق البتانوني، أهمية تحديث الأسطول المصري التجاري مع إشارة خاصة لسفن الخطوط المنتظمة، المرجع السابق، ص.ص. 66-76.

أنواع التجارة فإن الشحنة التي يقل حجم الطن فيها عن 1,133 م<sup>3</sup> فإن الأجرة توضع على أساس الوزن، أما الحمولة التي يزيد حجم الطن فيها عن 1,133 م<sup>3</sup> فإن الأجرة توضع على الأساس الحجمي<sup>1</sup>، وفيما يلي سنبين طريقة حساب ذلك.

عند حساب تكلفة شحن البضاعة يعتمد على وحدة CBM<sup>2</sup> والتي تمثل المتر المكعب، إذ أنها تعد وحدة من أكبر وحدات قياس البضائع استخداما على المستوى العالمي، إذ يستخدم CBM لقياس حجم الشحنة التي يتم إرسالها عن طريق الشحن البحري، والتي تحدد في النهاية تكلفة الشحن للشحنة، يعد قياس CBM عملية حيوية لنقل الشحنات نظرا لأن تكلفة النقل الإجمالية تعتمد عليها بشكل كبير.

يساعد تحديد حجم الحاوية المناسب للشحنة على نقل البضائع وإدارة تكاليف الشحن بشكل أكثر فعالية، لهذا من المناسب معرفة عدد الشحنات التي يمكن تخزينها في الحاوية.

#### • حساب CBM عند الشحن:

أولا يتم تعبئة البضاعة في صندوق مكعب الشكل لتعيين الأبعاد بدقة، ثم يتم قياس طول الصندوق وعرضه وارتفاعه بالأمتار، ثم تضرب جميعها فيما بينها وبعد ذلك يتم الحصول على قيمة CBM للبضاعة؛ بالتالي تكون صيغة حساب CBM على النحو التالي:

$$\text{الارتفاع} \times \text{العرض} \times \text{الطول} = \text{CBM}$$

حساب CBM بهذه الطريقة يأخذ فقط في الاعتبار أبعاد أو حجم الشحنة، لكن الإشكال يطرح عندما يكون الصندوق المراد شحنه خفيفا جدا أو ثقيلًا جدا، ففي هذه الحالة تستخدم

1- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 265.

2 - CBM : Cubic Meter.

شركات الشحن مفهوم الوزن الخاضع للرسم والذي يؤثر أيضا على أهمية وزن الشحنة أثناء الوصول إلى تكلفة الشحن.

### • كيفية حساب الوزن الخاضع للرسوم من CBM:

أثناء شحن البضائع، غالبا ما يحدث أن يشغل الطرد الخفيف نسبيا مساحة أكبر بكثير من الطرد الأثقل والأصغر، ومن ثم إذا فرضت شركة الشحن الرسوم على كل الطرود بناء على وزنها الفعلي، فلن يكون الطرد الأكبر والأخف وزنا مربحا للشحن، لأنها تشغل مساحة أكبر وتزن قليلا.

لحل هذه المشكلة تستخدم الشركات الملاحية مفهوم الوزن الخاضع للرسوم CBM، لفهم الوزن الخاضع للرسم علينا أولا فهم المصطلحات التالية:

-الوزن الفعلي: هو الوزن الإجمالي للطرد المراد شحنه.

-الوزن الحجمي: بمجرد معرفة قيمة CBM للطرد يتم ضربها بعامل الوزن البعدي وذلك بناء على طريقة النقل للحصول على الوزن الحجمي للطرد.

ثم يأخذ أعلى قيمة بين الاثنين (الوزن الفعلي والوزن الحجمي) في الاعتبار من قبل الشركة الملاحية لشحن البضاعة، تعرف هذه الطريقة باسم الوزن الخاضع للرسوم.

### • مثال لكيفية حساب CBM لشحنات حاوية LCL<sup>1</sup> البحرية:

يكون عامل التقدير في المجال البحري لحساب الوزن الحجمي بشكل عام 1: 1000 أي المتر المكعب الواحد يساوي حوالي 1000 كغ.

---

1 - LCL: هي نوع من أنواع الحاويات البحرية التي يتم فيها الشحن بأقل من حمولة الحاوية الكاملة وبالتالي يتم احتساب التكلفة بناء على المساحة المشغولة فقط، وهي مناسبة للبضائع الصغيرة.

LCL: Less than Container Load.

نفرض أن وكيل الشحن قد أعطى سعرا قدره 15 دولار لكل متر مكعب أو طن، فيمكن أن تنشأ حالتان نذكرهما فيما يلي:

-إذا كانت أبعاد الطرد على النحو التالي: الطول 5 م، العرض 5 م، الارتفاع 5 م والوزن 500 كغ، وقد أعطى وكيل الشحن سعرا قدره 15 دولارا لكل متر مكعب أو لكل 1000 كغ فإن:  $CBM = 5 \times 5 \times 5 = 125$  CBM ونظرا إلى أن الوزن أقل من 1 طن وأن الحجم أكبر من وزن الشحنة فسيتم اعتبار الحجم أساسا لحساب تكلفة الشحن،

$$\text{تكلفة الشحن} = 15 \times 125 = 1875 \text{ دولار}$$

-إذا كانت أبعاد الطرد على النحو التالي: الطول 2م، العرض 3م، الارتفاع 1م والوزن 7 طن فإن:

$$CBM = 2 \times 1 \times 3 = 6 \text{ CBM}$$

ونظرا لأن وزن الشحنة يتجاوز 1 طن وقيمة CBM أقل من وزن الشحنة، فسيتم اعتبار الوزن كأساس لحساب تكلفة الشحن.

$$\text{تكلفة الشحن} = 15 \times 7 = 105 \text{ دولار}^1$$

نستنتج من المثالين أعلاه أنه كلما نقص حجم الطرد وزاد وزنه انخفضت تكلفة شحنه، أما إذا زاد حجم الطرد ونقص وزنه ارتفعت تكلفة شحنه.

بخلاف ما تم ذكره أعلاه، فإن أحد الأفكار التي أفرزها واقع الحاويات هي نظام تسعيرة الشحن القائمة على مبدأ تسعيرة شحن جميع الأنواع Freight of All Kinds، وبموجبها يتم تقاضي مبلغ ثابت عن كل حاوية دون النظر إلى محتواها، ورغم هذه التعريفات الموحدة يظل

1- شاهنده عز، ما هي طريقة حساب CBM؟، جريدة المرسل، مصر، 2021/03/16، 00:52، <http://www.almrsal.com>post> ، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/08.

الخلاف موجودا في أسعار التأمين، إذ يختلف هذا الأخير من حاوية إلى أخرى باختلاف نوع البضاعة المعبئة فيها.

كما أن هذه التعريفة-الثابتة- توحيد بين أسعار البضائع غالية القيمة والبضائع الرخيصة، يضاف إلى ذلك أن التعريفة ستكون عند حد وسط بين حد التعريفة العليا وحد التعريفة السفلى، مما يجعل تطبيقها ضارا بمصالح الدول النامية التي تتكون صادراتها من مواد أولية منخفضة القيمة، لأنها ستضطر إلى دفع أجرة حمولة مرتفعة نسبيا، وهذا عكس ما تفرضه عادة المؤتمرات البحرية إذ أنها عادة تحدد أجرة حمولة منخفضة على البضائع المنخفضة القيمة، ولهذا فلا يتوقع تطبيق هذه التعريفة لمعارضة الدول النامية لها.<sup>1</sup>

وما يجب علينا ذكره، أن المؤتمرات البحرية تتبع أساليب وأنظمة لضمان استمرار تعامل الشاحنين معها والتي تسمى بترتيبات الولاء منها:

- **نظام المتعاقد وغير المتعاقد أو نظام السعر المزدوج:** في هذا النظام يكون للشاحن المتعاقد مع المؤتمر سعر خاص يقل بنسبة معينة عن الأسعار التي تطبق على الشاحن غير المتعاقد، وعادة يلتزم المتعاقد مع المؤتمر بالشحن على أساس سفن المؤتمر لمدة سنة،<sup>2</sup> وفي المقابل فقد تفرض عليه عقوبات مالية لو أخل بالاتفاق المبرم مع المؤتمر.<sup>3</sup>
- **نظام الخصم المعجل:** يقوم هذا النظام بإعطاء خصما ثابتا للشاحن إذا وافق على نقل بضاعته عن طريق المؤتمر.<sup>4</sup>

1- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص.ص. 266-267.

2 - بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 29.

3 - أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، المرجع السابق، ص. 220.

4 - بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 29.

- **نظام الخصم المؤجل:** يقوم المؤتمر في هذا النظام بإرجاع نسبة من قيمة أجرة الحمولة البحرية إلى الشاحن المتعاقد مع المؤتمر، وذلك مقابل التزامه بنقل كل بضائعه مع المؤتمر لمدة زمنية مدتها ستة أشهر، لكن ذلك الخصم يؤجل دفعه لمدة ستة أشهر أخرى، على أن يستمر الشاحن خلالها على التزامه الكامل بالولاء للمؤتمر وشروط تعاقدته معه، ومن ثم يصبح الشاحن مرتبطا ارتباطا مستمرا مع المؤتمر.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث

#### تقييم أجرة الحمولة البحرية بداية من سنة 2020

يعد النقل البحري من أرخص وسائل النقل مقارنة بالوسائل البرية والجوية، لكن في الآونة الأخيرة شهد النقل البحري تغييرا ملحوظا في تكاليف النقل والسبب في ذلك يعود إلى الأحداث الأخيرة التي شهدتها العالم، والخاصة بالذكر جائحة كوفيد 19.

ففي عامي 2020 و2021 ارتفعت أجرة حمولة الحاويات بنسبة هائلة، والتي بلغت ذروتها في جانفي 2022 لكن فيما بعد انخفضت، إلا أنها ظلت أعلى من مستوياتها ما قبل سنة 2019.<sup>2</sup>

إذ يذكر أن أسعار أجرة الحمولة البحرية عند الخط الرابط بين الصين وموانئ شمال غرب أوروبا، قد سجل أقل مستوى له في نهاية الربع الأول من عام 2016 عند \$680، في حين انخفضت أجرة الحمولة من موانئ الصين إلى سنغافورة إلى \$70 فقط في نهاية الربع

1 - أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، المرجع السابق، ص. 220.

2 - وحيد نمديل، ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لتعزيز الاستدامة ومواجهة أزمات سلاسل الامداد في المستقبل، مجلة أبحاث ودراسات التنمية، المجلد 10، العدد 01، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريبيج، 2023/06/10، ص. 252.

الأول من عام 2016، وبلغت \$148 مطلع 2019؛<sup>1</sup> لكن بعد 18 شهرا من تفشي جائحة كوفيد 19 أدت إلى ارتفاع أسعار أجرة الحمولة للحاويات إلى مستويات قياسية.<sup>2</sup>

حيث بلغت أجرة الحمولة للحاوية ذات حجم 20 قدما من موانئ الصين إلى موانئ البحر المتوسط إلى أكثر من \$850 في نهاية عام 2020، بعدما كانت عند \$822 في نهاية عام 2019، ومن موانئ الصين إلى موانئ شمال غرب أوروبا إلى أكثر من \$900 في نهاية عام 2020.<sup>3</sup>

كما ارتفعت أسعار الشحن الفوري في المناطق النامية، فعلى طريق الصين إلى أمريكا الجنوبية (سانتوس) في ديسمبر 2019، كان متوسط السعر لكل حاوية نمطية أقل من 2000 دولارا، ولكن بحلول ديسمبر 2020 ارتفع إلى 6543 دولارا، وبحلول ديسمبر 2021 وصل إلى 10196 دولارا؛ وبالمثل، بين ديسمبر 2020 وديسمبر 2021 على طريق شنغهاي إلى جنوب إفريقيا (دريبان)، ارتفع السعر لكل حاوية نمطية من 2521 دولارا أمريكيا إلى 6450 دولارا أمريكيا، وعلى طريق شنغهاي إلى غرب إفريقيا (لاغوس) من 5291 دولارا أمريكيا إلى 7452 دولارا أمريكيا؛<sup>4</sup> وفي الجدول أدناه سنبين مدى تطور تكلفة أجرة الحمولة البحرية

1 - جريدة ريان السفينة، مع بداية 2021... نظرة على عام 2020 البحري: النقل البحري العالمي يسجل تراجعا بنسبة 4%، 2021/06/11، [http://www.assafinaonline.com/news\\_details/ar/8050](http://www.assafinaonline.com/news_details/ar/8050)، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/10.

2 - جريدة العرب الاقتصادية الدولية، ارتفاع أسعار الشحن البحري إلى مستويات قياسية عجز في السفن والحاويات الفارغة، الرياض، 2021/07/05، [http://www.aleqt.com/2021/07/05/article\\_2126616.html](http://www.aleqt.com/2021/07/05/article_2126616.html)، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/09.

3 - جريدة ريان السفينة، مع بداية 2021...، المرجع السابق.

4 - وحيد نمديل، ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لتعزيز الاستدامة ومواجهة أزمات سلاسل الامداد في المستقبل، المرجع السابق، ص. 254.



فقد تسببت جائحة كورونا الركود في الموانئ بسبب الوضع الصحي المزمن، وذلك تطبيقاً للبروتوكول الصحي، مما تسبب في أزمة الحاويات الفارغة، ففي هذا الصدد صرح "آلان مورفي" رئيس شركة "سي إنتليجنس" الاستشارية إلى الجريدة الفرنسية، إذ قال: "نفتر بشكل أساسي إلى السفن والحاويات الفارغة"، وأضاف أيضاً: "هناك نقص هائل في الحاويات الفارغة، فهي موجودة في المكان الخطأ وعالقة في موانئ بعيدة وغير متوافرة في آسيا لتحميلها بالبضائع".

فهذا النقص أدى إلى ارتفاع أجرة الحمولة للحاوية، إذ تضاعف مؤشر بورصة البلطيق في لندن للشحن البحري، إلى أكثر من ثلاث مرات خلال العام ليصل إلى نحو \$7000 لنقل حاوية من الصين إلى الساحل العربي للولايات المتحدة، أما تكلفة نقل حاوية إلى أوروبا فقد وصلت إلى \$10000 مقارنة بـ \$1600 فقط في الفترة نفسها العام الماضي.<sup>1</sup>

كما أدى ارتفاع الطلب ونقص السفن إلى ارتفاع أجرة الحمولة في الإيجار الزمني، ففي نهاية سنة 2020 كان المبدأ التوجيهي للاستئجار الزمني من 06 إلى 12 شهراً لـ 4400 حاوية يبلغ 25000 دولار في اليوم، وبحلول نهاية عام 2021 وصل إلى 100000 دولار في اليوم.<sup>2</sup>

لم تتوقف أسعار أجرة الحمولة عن الارتفاع بل استمرت في ذلك على جميع الطرق، بما في ذلك عبر المحيط الأطلسي، التي كانت قد نجت نسبياً إلى أن توقفت قناة السويس إثر سفينة عملاقة علقت فيها وعطلت الملاحة لعدة أيام، وبسبب هذه الحادثة الأخيرة زاد ارتفاع

1- جريدة العرب الاقتصادية الدولية، المرجع السابق.

2- وحيد نمديل، ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لتعزيز الاستدامة ومواجهة أزمات سلاسل الامداد في المستقبل، المرجع السابق، ص. 256.

مقياس الحاويات <sup>1</sup>SCFI، المكون من الأسعار الفورية للحاويات المغادرة من شنغهاي بنسبة 08% في الأسبوع، مما أدى إلى ارتفاع أجرة الحمولة البحرية.<sup>2</sup>

كانت جائحة كورونا نقمة على القطاع البحري، لما تسبب فيه من ارتفاع شديد في أسعار أجرة الحمولة البحرية هذا من جهة، لكن من جهة أخرى كان نعمة على بعض الشركات الملاحية، إذ حققت أرباحا معتبرة، من بينها نذكر شركة CMA CGM للحاويات إذ سجلت أرباحا صافية تزيد على مليار دولار في الربع الأول من 2021 وحده، أي 40 مرة أكثر من عام 2020، إلى جانبها أعلنت منافستها الدنماركية "ميرسك" أرباحا صافية أعلى بلغت 2,7 مليار دولار للأشهر الثلاثة الأولى لعام 2021، أي 13 ضعفا أكثر من عام 2020.<sup>3</sup>

هذه النعمة شملت أيضا موظفي الشركات الملاحية، إذ أعلنت بعض الشركات منحها مكافآت لموظفيها، إثر الأرباح المالية الضخمة التي حققتها الخطوط الملاحية العالمية خلال عام 2021 بعد ارتفاع أسعار أجرة الحمولة البحرية بنسبة تزيد عن 450%، إذ قررت شركة "كوسكو" الصينية التي تعد ثالث خط ملاحي، منح عمالها مكافأة تصل إلى 30 ضعف الراتب الشهري للموظف؛ إلى جانبها نجد الخط الملاحي "إيفرجرين" التايواني أعلن عن توزيع مكافأة مالية لموظفيه تصل إلى 40 ضعف الراتب الشهري عن عام 2021؛ كما أعلنت شركة "ميرسك" العالمية ثاني خط ملاحي عالمي في الحاويات عن منح موظفيها مكافأة قيمتها ألف دولار لكل شخص.<sup>4</sup>

1 - SCFI: Shanghai Container Shipping Index. (مؤشر شنغهاي للشحن)

2- Adline DESCAMPS, Taux de fret sans limites, journal maritime, France, 15/05/2021, <http://www.journalmarinemarchande.eu/actualites/shipping/taux-de-fret-sans-limites.10/08/20022>.

SCFI: Shanghai Container Shipping Index. مؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات

3- جريدة العرب الاقتصادية الدولية، المرجع السابق.

4- السيد فؤاد، ارتفاع أسعار النولون يدفع الخطوط الملاحية العالمية لزيادة مكافآت موظفيها إلى مستويات قياسية، جريدة المال، 2022/01/23، <http://almaalnews.com>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/10.

بعد هذا الارتفاع الذي شهدته أسعار أجرة الحمولة البحرية، أقرت المجموعة الفرنسية للنقل البحري في مذكرة لعلمائها، عن تجميد أسعار أجرة الحمولة وذلك في الفترة الممتدة بين 09 سبتمبر 2021 إلى غاية أول فيفري 2022، وينطبق هذا القرار على جميع الخدمات التي تؤديها علاماتها المتمثلة في كل من: CMA CGM, CNC , Container shipes, <sup>1</sup>.Mercosul, ANL, APL

## المطلب الثاني

### تحديد أجرة الحمولة البحرية في نظام سفن علم المجاملة

يعرف سوق سفن المجاملة أو سوق السفن الجواله، على أنه ذلك السوق الذي تعمل فيه سفن ليس لها جداول إبحار ثابتة أو خطوط ملاحية محددة، لكنها تجوب البحار وفق تعاقدات على نقل شحنات بعينها أو تتعاقد على القيام برحلات بعينها، أو تستأجر لفترات زمنية، وعادة ما تكون قيمة أجرة الحمولة فيها منخفضة، كما أن البضائع المنقولة عادة ما تكون منخفضة القيمة وبكميات كبيرة مثل بضائع الصب الجاف.<sup>2</sup>

كما أطلق عليه كذلك تسمية سوق النقل البحري خارج الخطوط المنتظمة، والذي تم تعريفه

على أنه:

Le marché du transport maritime en dehors des lignes régulière peut donc être défini comme un marché de concurrence caractérisé par une offre passablement inélastique, entre deux niveaux de taux très éloignés l'un de l'autre, et une

1- Adline DESCAMPS, CMA CGM bloque ses taux de fret spot, journal maritime, France, 09/09/2021, <http://www.journalmarinemarchande.eu/actualité/shipping/cma-cgm-bloque-ses-taux-de-fret-spot>. 10/08/2022.

2- أيمن النحرابي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، المرجع السابق، ص. 227.

demande variable. Le taux oscille alors énormément et prix des navires varie en conséquence et dans le même sens.<sup>1</sup>

ينقسم سوق السفن الجواله إلى قسمين أساسيين هما: سوق الناقلات ويقصد بها ناقلات النفط ومنتجاته والغازات، وسوق حاملات البضاعة الصلبة والجافة؛ وغالبا ما تنقل السفن الجواله نوع واحد أو نوعين من البضائع في الرحلة الواحدة لشاحن واحد فقط، على عكس شركات الخطوط المنتظمة التي تنشر مواعيد رحلاتها المنتظمة ومواعيد الوصول إلى الموانئ، وتلتزم أمام الشاحنين بهذه المواعيد والأسعار وخطوط السير بغض النظر عن كميات البضائع المتوفرة في كل ميناء أو عدم وجودها.

يحسب سعر أجرة الحمولة البحرية في سفن المجاملة عندما يكون العقد لرحلة واحدة، فيحدد على أساس الطن لكل سلعة من السلع المنقولة، كما قد يتم استئجارها لفترة زمنية معينة بمعدل استئجار منصوص عليه، يكون عادة مبلغا يحدد على أساس كل طن من الحمولة الساكنة التي تتسع لها السفينة، ويتحكم في أسعار الشحن بهذه السفن مبدأ العرض والطلب،<sup>2</sup> وهذا الأخير يعتمد عليه في سوق حاملات البضاعة الصلبة والجافة.

بما أن عقود استئجار السفينة التي تعتمد عليها سفن المجاملة لتنفيذ الملاحة البحرية، تعد من العقود الرضائية والتي تعتمد أساسا على إرادة الأطراف لتنفيذها، بالتالي فالقاعدة العامة لتحديد أجرة الحمولة في هذه العقود تعتمد على شريعة المتعاقدين، أي أن للأطراف مطلق الحرية في تحديد أجرة الحمولة البحرية متخذين في عين الاعتبار عدة عوامل منها: المسافة، التسهيلات للدخول إلى الميناء، طبيعة البضاعة، السرعة وقيمة البضاعة، وفي غالب الأحيان تحدد إما على أساس التقدير الجزافي (الفرع الأول)، أو على أساس العرض والطلب (الفرع الثاني)، رغم الجانب الإيجابي لسفن علم المجاملة على أجرة الحمولة البحرية، المتمثل

1- DELPUER Jean, Le marché du fret maritime et l'évolution récente des taux, L'Actualité économique revue d'analyse économique, volume 33, N°03, Montréal, 30 août 2023, p.517. <http://doi.org/10.7202/1001262ar>

2- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 264.

في التخفيض من قيمتها، إلا أن هذا النظام لا يخلو من الجانب السلبي عليها، بالتالي سنحاول اقتراح حلول لتدارك هذه الآثار السلبية (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### التحديد الجزافي لأجرة الحمولة البحرية

تقدر أجرة الحمولة جزافيا في السفن الجواله أو كما تسمى السفن المستأجرة، عندما يحدد مبلغا معيناً لنقل بضاعة معينة دون النظر إلى حجمها أو وزنها أو بوصفها مقابلاً لاستغلال السفينة لمدة معينة أو لرحلة أو لرحلات محددة، وإذا حددت أجرة الحمولة بمبلغ جزافي فلا يكون لحجم البضاعة أو وزنها أو قيمتها أهمية تذكر.<sup>1</sup>

يعتبر الأجر الجزافي مبلغ شامل جزافي يدفع إلى المؤجر من قبل المستأجر للاستغلال الكلي أو الجزئي للسفينة مهما كانت كمية البضائع المشحونة، كما يعتبر أيضاً مبلغاً شاملاً مقابل وضع تحت تصرف المستأجر سعة شحن السفينة؛ ويعتمد على التحديد الجزافي لأنه يسهل في تحديد أجرة الحمولة البحرية، عندما تكون البضائع لها أشكال ومقاييس غير منسجمة ومختلفة بحيث لا يمكن التقييم الحقيقي لسعة كل عنصر؛<sup>2</sup> ومن المفترض أن يتم الدفع الجزافي بغض النظر عن كمية البضائع، ولا يجوز للمستأجر أن يدعي أنه لم يتمكن من تحميل جميع البضائع لتجنب دفع المبلغ الجزافي.<sup>3</sup>

والملاحظ أن في عقود الاستئجار بالرحلة، غالباً ما يتم تقدير أجرة الحمولة على أساس رحلة معينة أو عدة رحلات أو على أساس كامل فراغ السفينة أو جزء منها أو على كمية البضاعة التي سيتم شحنها، فإذا حددت أجرة الحمولة بمبلغ جزافي فإن المستأجر يستطيع أن

1- بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 31.

2- أحمد مدني، عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص. 73.

3 - Lamy Transport, Le contrat d'affrètement, n° 5783, 1984, op.cite, p. 842.

يستغل الفراغ أو الرحلة المدفوعة أجرتها لنقل البضائع المتفق عليها، دون الحاجة إلى وزنها أو قياسها أو غير ذلك.

كما انتشر أيضا التقدير الجزائري لأجرة الحمولة في عقود الاستئجار بالمدة، إذ تقدر على أساس المدة الزمنية للانتفاع بالسفينة وتدفع عن كل يوم أو أسبوع أو أشهر، وذلك حسب ما ينص عليه الاتفاق.<sup>1</sup>

ومن هنا يجب التمييز بين تحديد أجرة الحمولة أولا في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، ثانيا تحديدها في عقد استئجار لمدة معينة، التي يعتمد عليها نظام سفن أعلام المجاملة لممارسة الملاحة البحرية.

#### أولا-تحديد أجرة الحمولة في عقد استئجار على أساس الرحلة:

تحدد أجرة الحمولة البحرية في عقود استئجار السفينة على أساس الرحلة إما على الأساس الجزافي (أ) أو حسب كمية البضائع المشحونة أو المفرغة حسب وزنها أو حجمها (ب).

#### أ-على الأساس الجزافي:

في هذه الحالة يحدد السعر الجزافي بغض النظر عن كمية البضائع المنقولة، فإذا أراد المستأجر شحن كمية من البضاعة أكبر من المتفق عليه، في هذه الحالة سترتفع أجرة الحمولة بما يتناسب مع السعر الموحد؛ أما في حالة عدم قيام المستأجر بشحن أي بضاعة، فحسب العرف التجاري أنه مدين بنصف أجرة الحمولة البحرية، لكن هذا الحكم ألغي بموجب القانون الفرنسي لسنة 1966، بالتالي فيجب على المستأجر دفع المبلغ الجزافي الإجمالي.<sup>2</sup>

1 - بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 31.

2 - Lamy Transport, le contrat d'affrètement maritime, op.cite, n° 972, p. 523.

يمكن استخلاص ما تم ذكره أعلاه في ثلاث حالات: تتمثل الحالة الأولى عندما يقوم المستأجر بشحن كمية من البضائع أكبر من الكمية المتفق عليها بالطريقة الجزائرية، فإذا تم تعيين الحد الأقصى للكمية الواجب شحنها في هذه الحالة زيادة على المبلغ المحدد جزافيا أجرة إضافية تحسب بضرب الكمية الفائضة بوحدة الدفع، أما في حالة عدم تحديد فائض الأجر في العقد تحسب هذه الأخيرة عن طريق قسمة بين الأجر الجزافي والكمية التي تقابل هذا الأجر الجزافي.

وتتمثل الحالة الثانية، عندما تكون الكمية المشحونة أقل من الكمية المحددة عن الطريق الجزافي، ففي هذه الحالة المستأجر غير ملزم -في حالة الأجرة الجزائرية- بتحميل كمية محددة من البضائع، فإذا امتنع عن شحن بضائع أقل من الكمية المحددة على الأساس الجزافي أو أقل من سعة السفينة، فيلتزم المستأجر بدفع المبلغ المحدد جزافيا دون الأخذ بعين الاعتبار الكمية الفعلية للبضائع المشحونة على متن السفينة، أي أن المستأجر يجب عليه دفع المبلغ الجزافي المتفق عليه حتى ولو استعمل نسبة قليلة من سعة السفينة.

وتكمن الحالة الأخيرة في عدم قيام المستأجر بشحن أي بضاعة على متن السفينة، لكن رغم ذلك يجب عليه دفع كل المبلغ المحدد جزافيا.<sup>1</sup>

يحقق المستأجر بالرحلة السيطرة المطلقة على فراغ السفينة المستأجر، وقد قررت محكمة الصين التجارية أن الثمن الجزافي في هذا النوع من الإيجار لا يعتبر ثمنا في مقابل حمولة وإنما في مقابل سفينة، ونتيجة لذلك فإن المؤجر لا يمكنه أن يعيد النظر في هذا المقابل تبعا للحمولة التي يشحنها المستأجر.<sup>2</sup>

**ب- على أساس الكمية:**

1- أحمد مدني، عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص. 74.

2- أحمد حسني، عقود استئجار السفن، المرجع السابق، ص. 132.

عندما تقدر الكمية على أساس الوزن تكون الوحدات الأكثر شيوعا هي الطن المتري البالغ 1000 كيلوغرام، والطن الانجليزي البالغ 1016,048 كيلوغرام، والوزن الواجب أخذه بعين الاعتبار هو الوزن الإجمالي، بما في ذلك التغليف ما لم يكن الاتفاق على خلاف ذلك، وعندما تقدر الكمية على أساس الحجم فإن الوحدات المستخدمة هي الهيكولتر، وتستعمل في حالة السوائل والحبوب الجافة.

فبمجرد اختيار الوحدة المعتمدة للقياس، يجب على الأطراف النص على مواعيد إجراء الحساب، ويمكن القيام بذلك استنادا إلى البضائع المعلن عنها عند الشحن، إذ يتم الاعتماد على إعلانات المستأجر، لكن يمكن للربان أن يثبت أن المستأجر قد قام بشحن كمية من البضائع أكبر من الكمية المعلن عنها، وفي هذه الحالة تحسب أجرة الحمولة المستحقة من المستأجر على كميات البضائع المشحونة بالفعل. على غرار ذلك، لن يتم تخفيض أجرة الحمولة، إذا كان المستأجر قد شحن أقل من الكمية المعلن عنها.

تجدر الإشارة إلى أن في أغلب الأحيان، يتم الحساب على الكميات المشحونة، ثم بعد ذلك ينص على شرط في العقد يستوجب فيه احتساب أجرة الحمولة وفقا للكميات المفرغة والوزن المسلم أو وفقا للشحن المقدر والقابل للتعديل ووفقا للوزن المقسط.<sup>1</sup>

إن الفرق ما بين مبلغ أجرة الحمولة المحدد حسب كمية البضائع المنصوص عليها في العقد، وأجرة الحمولة الخاصة بالكمية التي تشحن فعلا يشكل الأجر حول الفراغ.

غالبا ما ينص العقد على أن أجرة الحمولة تدفع عند تسليم البضائع، بالتالي تحسب هذه الأجرة إما حسب البضائع المحمولة أو حسب البضائع المفرغة، وذلك وفقا إلى ما ينص عليه العقد.

1- Lamy Transport, le contrat d'affrètement maritime, n°972, 2014, op.cite, p. 523.

لا يعمل في القانون الإنجليزي بالنقص الذي يطراً على البضائع خلال الرحلة البحرية، وتحسب أجرة الحمولة حسب كمية البضائع المشحونة؛ وفي حالة الأخذ بالنقص الطارئ على البضائع خلال الرحلة البحرية فيجب أن يسحب هذا النقص على كل البضائع وليس على جزء منها (التي تعرضت للنقص).<sup>1</sup>

### ثانياً- تحديد أجرة الحمولة في عقد استئجار لمدة معينة:

في عقود استئجار السفينة لمدة معينة، تحدد وحدة قياس بوحدة زمنية واحدة وهي إما يوم أو أسبوع أو أشهر، ويحدد في العقد بداية سريان الوقت الذي يتم خلاله الشحن، وفي حالة سكوت العقد عن ذلك، فنص المرسوم الفرنسي لعام 1966 على أن الوقت يبدأ يوم تسليم السفينة للمستأجر بموجب شروط العقد.

ومن ناحية أخرى، لا يحدد متى تتوقف السفينة عن العمل، وإذا لم ينص العقد على أي شيء بخصوص ذلك، فمن المنطق أن السفينة تتوقف عن العمل عند اكتمال عمليات التفريغ، لأنه ما دامت السفينة محملة بالبضائع فلا يجوز للمستأجر أن يرد التصرف الحر فيها.<sup>2</sup>

قد تصاب السفينة المؤجرة لمدة معينة بضرر أثناء القيام بالملاحة البحرية، فتصبح غير صالحة للاستغلال التجاري؛ بالتالي فأجرة الحمولة غير مستحقة الدفع خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة غير صالحة للملاحة، وإذا لم يوجد أي اتفاق بخصوص ذلك تخفض أجرة الحمولة إذا رد المستأجر السفينة قبل انتهاء مدة التأخير، إلا إذا كان التوقف بسبب المستأجر أو عندما لا تتعدى هذه الأوقات 24 ساعة.

تجدر الإشارة أنه في العادة تنص عقود التأجير على تحديد ما يسمى بالوقت المسموح به للشحن والتفريغ، فإذا زاد هذا الوقت عما هو محدد في العقد حصل المالك من المستأجر

1 - أحمد مدني، عقد إيجار السفن على أساس الرحلة في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص.ص. 75-76.  
2 - Lamy Transport, Le contrat d'affrètement maritime, n°972, 2014, op.cite, p. 523.

على غرامة تأخير، أما إذا تمت عملية الشحن والتفريغ في وقت أقل فإن المستأجر يحصل من المالك على ما يسمى بكسب الوقت، وكقاعدة تبلغ قيمة كسب الوقت نصف قيمة غرامة التأخير، ويلاحظ أن طبيعة البضاعة المنقولة تؤثر على تحديد أيام الشحن والتفريغ المسموح بها والتي يتم الاتفاق عليها لتحديد تعويض غرامة التأخير وكسب الوقت.<sup>1</sup>

تحدد أجرة الحمولة البحرية في عقود استئجار السفن لمدة من الناحية العملية، طبقاً لقانون العرض والطلب في السوق الملاحي، كما تقدر عادة بالنظر إلى حمولة السفينة ومدة العقد، ويجب أن يلتزم المستأجر بدفع أجرة الحمولة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث ملاحية.<sup>2</sup>

## الفرع الثاني

### تحديد أجرة الحمولة البحرية على أساس العرض والطلب

يعود أساساً مبدأ المفاضلة بين نظام الخطوط المنتظمة ونظام سفن أعلام المجاملة (السفن المستأجرة)، إلى كون أن الأسلوب الأول يمتاز بحجم غير معتبر من البضائع ولكن أسعار الشحن تكون معتبرة، أما الأسلوب الثاني فيتميز بأهمية البضائع المنقولة من حيث الكميات وأسعار شحن معقولة يتم تحديدها حسب عاملي العرض والطلب في الأسواق العالمية، والتي تكون مرتبطة ببعض العوامل الاقتصادية المتعلقة بمصادر شحن البضائع وحجم الإنتاج العالمي للمواد المنقولة بواسطة النقل البحري.<sup>3</sup>

يتحدد الطلب على خدمات النقل البحري بحجم الصادرات والواردات من السلع والخدمات، فالطلب على خدمات وسائل النقل البحري لنقل مختلف البضائع، هو طلب مستمد من طلب

1- أحمد سعد عبد اللطيف حميدة، محددات فائض المشروعات العامة الملاحية، المرجع السابق، ص. 85-86.

2- أحمد حسني، عقود استئجار السفن، المرجع السابق، ص. 96.

3- عبد الحميد جواوي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني وتطبيق على حالة استيراد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، المرجع السابق، ص. 76.

أصلي آخر يتمثل في الطلب على تلك البضائع التي تتضمنها عملية التبادل التجاري الدولي. أما العرض فيتحدد بالطاقة المينائية ووسائل النقل البحري المختلفة والمتكونة من الهياكل الأرضية والأرصفة والوسائل الخاصة بالشحن والتفريغ، بالإضافة إلى الأسطول الناقل لمختلف السلع من سفن وناقلات باختلاف أحجامها وأشكالها.<sup>1</sup>

يطبق مبدأ العرض والطلب في الأصل على كافة السلع والخدمات، وفيما يتعلق بالنقل البحري فهو يعني انخفاض أسعار النقل في الحالة التي يكون فيها عدد السفن المعروضة لتقديم خدمات النقل البحري كبيرا مما يؤدي إلى قلة الطلب عليها، وعلى العكس إذا كان عدد السفن المعروضة قليلا، فإن زيادة الطلب على خدماتها سيؤدي إلى ارتفاع أسعار أجرة الحمولة البحرية.<sup>2</sup>

يمثل الطلب على خدمات النقل البحري كل من شركات الإنتاج العالمية الصناعية والحكومات بالإضافة إلى مختلف التجار في جميع أنحاء العالم، أما العرض فيمثل السفن العاملة والتي تجوب البحار والسفن الراسية في الموانئ عاطلة عن العمل، وسفن تحت الطلب من ترسانات بناء السفن في العالم؛ من الناحية النظرية يمكن اعتبار زيادة الطلب على فراغات السفن سيؤدي إلى ارتفاع أسعار أجرة الحمولة البحرية،<sup>3</sup> أي بعبارة أخرى إذا كان عدد السفن المعروضة في الأسواق الملاحية كبيرا وكان الطلب عليها ضعيفا، فيؤدي هذا إلى انخفاض في أجرة الحمولة البحرية، أما إذا حدث العكس أي زاد الطلب على السفن وكان العرض فيها ضعيفا فترتفع أجرة الحمولة البحرية.<sup>4</sup>

1- ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007/2008، ص 15.

2- بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 37.

3- خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 119.

4- ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص. 39.

ولكن في الحقيقة هذا مطروح ضمن شروط معينة من بينها، عدم قدوم أي سفن أخرى من مناطق أخرى لتلبية الزيادة في الطلب مما يعيد توازن في أسعار أجرة الحمولة البحرية، وفي هذا الصدد نفرض أن الطلب على فراغات السفينة استمر في الارتفاع مما يؤدي إلى ارتفاع في أسعار أجرة الحمولة، وهذا ما يدفع أصحاب السفن العاطلة عن العمل في الموانئ يتسارعون إلى إصلاح سفنهم وإدخالها ميدان العمل، بالتالي سيعاد التوازن في أسعار أجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

من بين العوامل الاقتصادية التي لها تأثير على الطلب في نظام سفن أعلام المجاملة نذكر منها:

- اختلال المبادلات التجارية ما بين المناطق الجغرافية مما يؤدي إلى ظهور أقطاب جديدة للتبادل، وتؤثر سلبا على نشاط التجارة في تلك المناطق.
- ظهور بعض السياسات النقدية والمالية التي تؤثر سلبا على التسعيرات الخاصة بالواردات.
- الحظر الاقتصادي المطبق من قبل بعض البلدان ومدى التأثير السلبي على مستوى حجم الطلب وفق هذا الأسلوب.
- ظروف نقل بعض بضائع مواد الصب كالسكر والقمح والقهوة.
- طبيعة نقل بعض البضائع التي تخضع لنظام تكييف معين وما تتطلب من سفن تجارية مجهزة بوسائل خاصة.
- ارتفاع تكاليف إنتاج بعض سلع الصب مما يؤثر سلبا على السوق العالمي ونقص الطلب، وعدم إمكانية استعمال السفن التجارية لهذا الغرض.<sup>2</sup>

---

1- خليل حمد محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 120.  
2- عبد الحميد جوادي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني وتطبيق على حالة استيراد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، المرجع السابق، ص. 77.

يتناسب العرض طرديا مع التجارة الدولية، إلا أن تغييره لا يتسم بسهولة حسب الطلب وذلك لسببين هما:

- عندما ينخفض الطلب فإن الانخفاض الموافق في العرض يكون متأخرا بسبب ضعف التكلفة المتغيرة.

- عندما يرتفع الطلب فلا يرتفع العرض كثيرا وهذا على المدى القصير<sup>1</sup>، لأن الأطنان الجديدة لا يمكنها أن توضع في الخدمة إلا بحوالي سنة بعد تقديم الطلب، مما يؤدي إلى عدم التوازن في السوق الملاحي كذلك فإن الطلب خلال الفترة القصيرة قد يرتفع مما يؤدي إلى ارتفاع الاستئجار.<sup>2</sup>

يلاحظ بصفة عامة أن أسعار أجرة الحمولة البحرية لسفن أعلام المجاملة ترتفع عادة إلى أقصى حد لها خلال الربع الأخير من كل عام، نتيجة زيادة الطلب على السفن لنقل الحبوب والفحم، وفي هذه الفترة القصيرة يختلف أسعار أجرة الحمولة البحرية في رحلات العودة عن رحلات الذهاب، ويرجع ذلك إلى أنه من النادر وجود توازن بين الصادرات والواردات في طرفي الرحلة.<sup>3</sup>

---

1 - المدى القصير : يطبق لتلبية الزيادة الحاصلة في الطلب على خدمات السفن التي تشغل السفن المجاورة في نفس الميناء أو في الموانئ المجاورة، وإذا كانت غير موجودة تشغل سفن من موانئ أخرى بعيدة فيزداد العرض؛ إن سفن الخطوط المنتظمة لا يمكنها التحول لمواجهة زيادة الطلب في الارتفاع لذا فتمت عملية إعادة تشغيل بعض السفن بإعادة تجهيزها، وهذا بعد استنفاد السفن الجاهزة والمعروضة في الموانئ ونتيجة لذلك ترتفع أسعار أجرة الحمولة البحرية لتغطية مصاريف التجهيز وإعادة تشغيل السفن العاطلة، كما قد ترتفع الأسعار بسبب المنافسة إذا لم توجد سفن متوقفة في الموانئ.

المدى الطويل: يزداد العرض على المدى الطويل بطرح سفن إضافية في السوق لتلبية الطلب الزائد وذلك يكون ببناء سفن جديدة لاستنفاد السفن الموجودة بالموانئ، وخلال فترة البناء هذه تشتد المنافسة بين المالكين بهدف تحقيق الأرباح الإضافية بحيث حالة العرض هي حالة غير مرنة، فيتشجع المستثمرون على الاستمرار في الاستثمارات.

ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، المرجع السابق، ص.ص. 19-20.

2 - المرجع أعلاه، ص. 39.

3 - أحمد سعد عبد اللطيف حميدة، محددات فائض المشروعات العامة للملاحة، المرجع السابق، ص. 84.

نجد بعض سفن أعلام المجاملة في السوق الملاحي تبالغ في تخفيض أسعار أجرة الحمولة البحرية، وهذا راجع لقدم سفنها ولا يزيد ثمنها عن قيمتها محطمة (خردة)، فإذا استطاع الملاك تشغيل هذه السفن لعدة سنوات قبل أن تصبح غير صالحة للملاحة (قبل تخريدها)، فإنهم يستطيعون قبول أسعار منخفضة ولكن هناك عوامل تحد من قدرة هذه السفن على المبالغة في تخفيض أجرة الحمولة البحرية ومنها:

- أن التأمين على هذه السفن مرتفع جدا.

- أن التأمين على البضاعة المنقولة على هذه السفن يتميز بأقساط عالية.

وما يجب ذكره أن أسعار أجرة الحمولة البحرية بالنسبة لسفن أعلام المجاملة تتأثر في أوقات الحرب والأزمات الاقتصادية والكوارث الطبيعية،<sup>1</sup> الذي يؤدي بها إلى الارتفاع مقارنة بوضعها المعتاد والمعهود عنها حيث أنها تعين أسعار أجرة الحمولة منخفضة جدا مقارنة بالسفن الخطوط المنتظمة.

وفي هذا الصدد أكد مستشار النقل البحري وخبير اقتصاديات "الدكتور أحمد الشامي" أن أسعار أجرة الحمولة لإيجارات السفن (سفن أعلام المجاملة) ترتفع وتخفض وذلك راجع للعرض والطلب، إذ أن متوسط سعر التأجير اليومي لناقلات البضائع السائبة ذات الحجم الكبير في جويلية 2021 كان 30400 دولار مقارنة بـ 25 ألف دولار في الأشهر السبعة الأولى، كما يرجع هذا الارتفاع أيضا إلى سعي الشركات الملاحية لتعويض الضرر الذي تسببت به جائحة كورونا لسنة 2020 التي أدت إلى انخفاض في أسعار أجرة الحمولة البحرية إلى ما يقارب 55%، مما تسبب في خسائر ضخمة بالسوق الملاحي العالمي؛ وتشير التقديرات إلى أن ما بين 2000 إلى 3000 ناقلة سائبة قد أغلقت الموانئ في العالم، أي ما يعادل خسارة 26% من قدرة النقل، أدى هذا إلى زيادة مؤشر أجرة الحمولة البحرية، وهذا بسبب

1 - خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 120.

زيادة الطلب على النقل البحري للصب مع تقلص عدد خطوط النقل الموجودة بسبب ارتفاع أسعار الوقود، لدرجة لا تستطيع شركات النقل تحمل زيادتها وبالتالي زيادة الطلب مع نقص العرض بلا شك يؤدي إلى ارتفاع أجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

ولقد توقع بعض المختصين في قطاع النقل البحري للأسواق الملاحية، أن تشهد أسعار أجرة الحمولة ارتفاعا بنسبة تصل إلى 30% لسنة 2022، بسبب زيادة الطلب على النقل البحري والزيادة في أسعار الوقود العالمية نتيجة الأزمة الروسية الأوكرانية.

وفي هذا الصدد صرح رئيس مجلس إدارة شركة إيمكس إيجيت للخدمات الملاحية "محمد حسين"، أن تشهد أسعار أجرة الحمولة البحرية ارتفاعا خلال شهري سبتمبر وأكتوبر لعام 2022 بنسبة تتراوح بين 20 و30% نتيجة ارتفاع الطلب على النقل بسبب الزيادة المرتفعة لأسعار المواد البترولية محليا؛ وفي هذا الصدد قال أيضا "محمد العرجاوي" نقيب مستخلصي جمارك الإسكندرية، أنه يوجد عنصرين رئيسيين وراء ارتفاع أسعار أجرة الحمولة البحرية المتمثلة في زيادة الطلب على النقل وارتفاع أسعار المواد البترولية، إذ تجاوز سعر النفط الخام حاجز 120 دولار للبرميل نتيجة الحرب الروسية الأوكرانية.<sup>2</sup>

ومن هنا يمكن القول أن، الأزمات الاقتصادية وظروف الحرب تؤثر بشكل كبير على الملاحة البحرية، إذ بسببها يزداد الطلب على النقل البحري وبالمقابل ينقص العرض مما يؤدي مباشرة أي كنتيجة مباشرة إلى ارتفاع في أسعار أجرة الحمولة البحرية.

1 - وفاء الشابوري، ارتفاع أسعار تأجير السفن ونوالين الشحن العالمية يتسبب في زيادة أسعار الغذاء، جريدة بوابة أخبار اليوم الالكترونية، مصر، 2021/08/23، الساعة 04:24، <https://a.akhbarelyom.com/news/newdetails>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/17.

2 - آية نصر، توقعات بارتفاعات جديدة لنوالين الشحن البحري بسبب زيادة الطلب وارتفاع أسعار الوقود، جريدة البورصة الالكترونية، مصر، 2022/06/27، <https://www.alborsaanews.com/2022/06/27/1553194>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/17.

### الفرع الثالث

#### الآثار السلبية لسفن عالم المجاملة على أجرة الحمولة البحرية وحلول تداركها

يتمثل الهدف الأساسي لسفن أعلام المجاملة، بتعيين أسعار أجرة الحمولة البحرية منخفضة مقارنة بنظيرتها سفن الخطوط المنتظمة، وكل هذا بدافع المنافسة على استقطاب أكبر عدد ممكن من الشاحنين، لكن في بعض الأحيان هناك عوامل ناتجة من سفن أعلام المجاملة تؤثر سلبا على أجرة الحمولة البحرية (أولا)، مما يدفع بهذه الأخيرة على الارتفاع، ولتجنب هذه الآثار السلبية نقترح بعض الحلول التي من خلالها يمكن تدارك هذه الآثار السلبية (ثانيا).

**أولا- الآثار السلبية لسفن علم المجاملة على أجرة الحمولة البحرية:** من بين هذه الآثار السلبية المؤثرة على أجرة الحمولة البحرية نذكر منها:

- عدم استقرار أسعار أجرة الحمولة البحرية في سفن علم المجاملة، لاعتمادها على العرض والطلب في تحديدها، إذ أن الزيادة في حجم الطلب على خدمات سفن المجاملة تؤدي إلى ارتفاع حاد في قيمة أجرة الحمولة البحرية، كما أن انخفاض حجم الطلب على خدمات هذه السفن يؤدي إلى انخفاض مستويات أجرة الحمولة البحرية بدرجة كبيرة<sup>1</sup>، هذا ما يجعلها في تذبذب مستمر.
- معظم السفن الجواله تزيد أعمارها عن 20 سنة، بالتالي يكون التأمين عليها مرتفعا، كما أنها تكون أكثر عرضة للحوادث البحرية مما يتسبب لها بالتلف، وكل هذه العوامل تزيد من ارتفاع أجرة الحمولة البحرية.
- غالبية مستأجري المشاركات الزمنية هي شركات الخطوط المنتظمة، حيث تقوم بضم السفن المستأجرة وتشغيلها كخطوط منتظمة ضمن أسطولها، ولهذا فإن أجرة الحمولة

1- أحمد سعد عبد اللطيف حميدة، محددات فائض المشروعات العامة الملاحية، المرجع السابق، ص. 205.

- البحرية في التأجير قد تخضع للمؤتمرات الموسمية التي تطرأ على تقلبات سفن الخطوط المنتظمة العاملة على خط معين.<sup>1</sup>
- تشغيل سفن المجاملة بمستويات منخفضة من ناحية الأمان والسلامة، يجعلها أكثر عرضة للمخاطر مما يؤدي في بعض الأحيان إلى ضياع أجرة الحمولة البحرية أو ارتفاعها إذا تم مسافنة البضاعة.
  - السفن الجواله القديمة تستهلك كميات أكبر من الوقود مهما كانت سرعتها مقارنة بالسفن الجديدة، فكما قلنا إن تكلفة الوقود تدخل في تحديد أجرة الحمولة البحرية، وكلما زادت تكلفة الوقود ارتفعت قيمة أجرة الحمولة البحرية.
  - عدم اعتماد السفن الجواله على تنظيم رحلاتها مما يسبب اكتظاظا في الموانئ، بالتالي التأخر في عمليات الشحن والتفريغ مما يؤدي إلى ارتفاع أجرة الحمولة البحرية نتيجة التأخير والانتظار.
  - عدم الإعلان المسبق لأسعار أجرة الحمولة البحرية للسفن الجواله وفق جداول كما هو المعمول به في الخطوط المنتظمة، مما يسمح لأصحاب هذه السفن بالتلاعب بأسعار أجرة الحمولة البحرية بحجة العرض والطلب.
  - صعوبة تحديد القانون الواجب التطبيق على سفن علم المجاملة، في حالة وجود خلاف قانوني بصفة عامة وفي حالة المطالبة بأجرة الحمولة البحرية بصفة خاصة.

### ثانيا- حلول تدارك الآثار السلبية:

بالرغم من الجهود الدولية لمحاربة سفن أعلام المجاملة إلا أنها لم تفلح في ذلك، لذلك نقترح بعض الحلول لتدارك هذه الآثار السلبية لسفن أعلام المجاملة على أجرة الحمولة البحرية على النحو التالي:

1- أحمد سعد عبد اللطيف حميدة، محددات فائض المشروعات العامة الملاحية، المرجع السابق، ص. 84.

- توفير سفن جديدة في أسطول أعلام المجاملة لاستئجارها، لأن السفن الجديدة لا تطلب أقساط تأمين كبيرة للتأمين عليها، كما أن هذه السفن الجديدة لا تستهلك كمية كبيرة من الوقود، بالرغم من أن هذه السفن الجديدة تستهلك الوقود نتيجة لسرعتها إلا أنها تعتبر قليلة مقارنة بالكمية التي تستهلكها السفن القديمة.
- تحديد أسعار الاستئجار على أساس نوعية السفينة المستأجرة وليس على أساس العرض والطلب، وبهذا تستقر أسعار أجرة الحمولة البحرية.
- برمجة مواعيد استئجار سفنها وعدم الاعتماد على الاستئجار العشوائي، وبهذا ينقص الاكتظاظ في الموانئ التي تتوجه إليها سفن المجاملة.
- توفير مستويات من الأمان والسلامة في سفن المجاملة وفقا للمعايير الدولية لتفادي تعرضها لأبعد حد ممكن من المخاطر.
- الإعلان المسبق لأسعار استئجار سفن المجاملة لمنع التلاعب بالأسعار.
- في حالة وجود أي خلاف قانوني متعلق بسفن أعلام المجاملة نطبق قانون دولة آخر تسجيل للسفينة.

هذه الحلول يمكن أن تساعد في استقرار أجرة الحمولة البحرية في سفن أعلام المجاملة، وعدم تعرضها للارتفاع والانخفاض من فترة لأخرى؛ أما فيما يخص المنافسة بينها وبين سفن الخطوط المنتظمة، فيمكن أن يتمحور التنافس على نوعية الخدمة المقدمة من طرف كل نظام، إذ يسعى كل نظام لتقديم أحسن وأفضل خدمات النقل البحري للبضائع، بالاعتماد على معدات وآليات متطورة في مجال الشحن والتفريغ البحري.

لكن في حالة استمرار التنافس بين النظامين حول أجرة الحمولة البحرية، فمن المستحسن الاعتماد على نظام الخطوط المنتظمة، لأن هذا الأخير لا يشهد تذبذبات مستمرة في قيمة أجرة الحمولة البحرية، وإن حصل ذلك فهو يقوم بالإعلان المسبق للتغيرات الواردة على أجرة الحمولة البحرية، هذا من جهة، ومن الجهة القانونية فإذا حدث أي نزاع حول أجرة الحمولة

البحرية فإننا نعلم القانون الواجب التطبيق، عكس سفن علم المجاملة الذي يضعنا في مشكلة القانون الواجب التطبيق، هل هو قانون دولة العلم، أم قانون الدولة الأصلية؟

## المبحث الثاني

### وضعية أجرة الحمولة البحرية في التجارة الدولية الجزائرية

يعد البحر الأبيض المتوسط من البحار الداخلية، الذي يربط بين ثلاث قارات في العالم لهذا السبب اكتسب أهمية جغرافية واقتصادية خاصة في مجال النقل البحري.

تشكل الجزائر بوابة إفريقيا بساحلها الشاسع الممتد على جزء هام من البحر الأبيض المتوسط، والمطل على الضفة المقابلة لأهم الموانئ الأوروبية، إذ تمر بموازنة معظم حركة الملاحة العالمية، ويشكل النقل البحري للبضائع في الجزائر رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية،<sup>1</sup> والحافز على ذلك موقعها الجغرافي الاستراتيجي الذي جعلها من الخطوط البحرية الأكثر استعمالا، وقد اهتمت الجزائر اهتماما كبيرا بالنقل البحري بصفة عامة والنقل البحري للبضائع بصفة خاصة، وذلك منذ استقلالها من سنتين بانضمامها لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بسندات الشحن، وقامت بإصدار القانون البحري بموجب الأمر رقم 76-80.<sup>2</sup>

إذ يعتبر الشريط الساحلي البحري الجزائري من أكبر السواحل على مستوى البحر الأبيض المتوسط البالغ طوله 1200 كلم، الذي احتل المرتبة 59 من حيث الطول البحري في العالم،

1 - عبد المالك مولاي، عبد القادر فنينخ، دعوى مسؤولية الناقل البحري، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 10/02/2022، ص. 371.

2- ليلي كراش، الإطار الدولي والداخلي لخدمات النقل البحري للبضائع، الملتقى الوطني الافتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، المرجع السابق، ص. 165.

مع موقعه الجغرافي الاستراتيجي القريب من الدول الأوروبية والطرق الملاحية البحرية،<sup>1</sup> وفقا لإحصائيات وزارة النقل لسنة 2018، تمارس الجزائر تقريبا جميع تجارتها الخارجية عن طريق البحر، أي ما يقارب 95% من هذا الجانب، مما يعني اعتمادا قويا على هذا القطاع والحاجة إلى عرض نقل بحري جديد.<sup>2</sup>

كان لدى الجزائر خلال السنوات الثمانينات أسطول بحري من بين أكبر الأساطيل في العالم الثالث، ومن بين أفضل 50 أسطولا في العالم، وكان يتكون من 80 سفينة من جميع الأصناف التي كانت مسيرة من طرف CNAN الذي كان أكبر مجهز في العالم.<sup>3</sup>

و حاليا يتركب الأسطول البحري التجاري الجزائري من 14 سفينة التي تقدر أعمارها بـ 30 سنة، وتقدر مبادلاتها التجارية بحوالي 120,3 مليون طن خلال سنة 2017.<sup>4</sup>

إذ أن الميزانية العامة لقطاع الشحن البحري للبضائع في الجزائر مثير للقلق، ويعود السبب في ذلك أن ملاك السفن الأجانب يحتفظون بنسبة 97% من الشحن البحري،<sup>5</sup> وفي الواقع سوق النقل البحري يفلت تماما من المشغلين الاقتصاديين الجزائريين، ولا يضمن المجهزون الوطنيون من السلع العامة إلا أقل من 3% من حجم السلع الخارجية للبلاد ( 1,4%

1 - ADOUANE Ziane, BENNACER Nasreddine, Développement du transport maritime de marchandises en Algérie : réalité et perspective, ... ملتنقى وطني افتراضي الموسوم خدمات النقل البحري، op.cite, p.109.

2- TIGHILT Fodil, BOUCHELLAL Youcef, DADDI ADDOUN Nacer, La pratique de l'affrètement maritime et coût du fret cas de l'Algérie : Etat des lieux et contraintes, revue organisation & travail, volume 10, n°02, université Mascara, 18/07/2021, p. 237.

3 - MEDJDOUB Khadra Brahma, Transport maritime en Algérie insuffisances et opportunités « comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med Maroc », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de magister en management et commerce international, Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion, Département des sciences commerciales, Université Abdelhamid Ibn Badis, Mostaganem, 2016/2017, p. 06.

4 - HADDOUM Kamel, Les ports Maritimes face aux mutations du transport maritime, ملتنقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري ... op.cite, p.91.

5 - ADOUANE Ziane, BENNACER Nasreddine, Développement du transport maritime de marchandises en Algérie : réalité et perspective, op.cite, p. 110.

فيما يتعلق بحركة المرور الإجمالية للسلع الصلبة، و1,75% فيما يتعلق بالحاويات)، إذ لم يعد لدى الجزائر أسطول وطني من السلع العامة في حدود تشكيلها الجغرافي وحجمها وهيكلها التجاري الخارجي.<sup>1</sup>

فيستفيد هؤلاء المجهزون الأجانب من عدم قدرة الأسطول الوطني، لفرض شروطهم ويحددون بكل حرية أسعار أجرة الحمولة ثابتة ومرتفعة؛ ووفقا لتقرير الأونتكاد لسنة 2014 تقدر واردات الجزائر في المتوسط بـ 60 مليار دولار وبالمقابل ارتفعت أجرة الحمولة البحرية لتصل إلى 6,84 مليار دولار، ويعود أيضا السبب في هذه الخسائر إلى عدم معرفة المشغلون الجزائريون لسوق النقل الدولي للبضائع، ويظهر ذلك عند إبرامهم لعقد النقل البحري من نوع CFR دون معرفتهم في الحقيقية لقيمة أجرة الحمولة في هذا العقد التي تكون محسوبة ضمن ثمن البضاعة، وترك الحرية للمورد لاختيار الناقل.<sup>2</sup>

فهذه الأسباب دفعتنا إلى دراسة وضعية أجرة الحمولة البحرية في التجارة الدولية الجزائرية، وذلك من خلال تحديد كيفية تسديد أجرة الحمولة البحرية عند التصدير والاستيراد (المطلب الأول) وتبيان أهم الأسباب التي ساهمت في ارتفاع أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية (المطلب الثاني).

1 - TIGHILT Fodil, BOUCHELLAL Youcef, DADDI ADDOUN Nacer, La pratique de l'affrètement maritime et coût du fret cas de l'Algérie : Etat des lieux et contraintes, op.cite, p. 237.

2 - ADOUANE Ziane, BENNACER Nasreddine, Développement du transport maritime de marchandises en Algérie : réalité et perspective, op.cite, p. 110.

## المطلب الأول

### تسديد أجرة الحمولة البحرية عند التصدير والاستيراد

لقد عالج المشرع الجزائري موضوع أجرة الحمولة البحرية من حيث كيفية تحديدها ومكان دفعها بموجب الفقرة الأولى من المادة 797 ق.ب.ج المنصوصة كما يلي: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف".

وعند الرجوع إلى نصوص عقود استئجار السفينة في المادة 641 فقرة أولى ق.ب.ج نص على مايلي: "تحدد التزامات وشروط وآثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية".

يفهم من المواد المذكورة أعلاه، أن المشرع الجزائري ترك تحديد أجرة الحمولة البحرية في كل من عقد نقل البضائع وعقد استئجار السفن لإرادة الأطراف، أي أنها تخضع لمبدأ الحرية العقدية.

فهل هذا هو المعمول به من الناحية العملية؟ أم هناك جانب مسيطر في تحديد أجرة الحمولة البحرية، للإجابة على السؤال المطروح سنتعرض إلى كيفية تسديد أجرة الحمولة البحرية عند التصدير (الفرع الأول) وعند الاستيراد (الفرع الثاني)، ونركز خاصة على العملة التي يتم بها التسديد، ومدى تأثير ذلك على التجارة الدولية الجزائرية، وإذا نشأ أي نزاع حول أجرة الحمولة البحرية فما هي المدة القانونية التي يمكن في خلالها المطالبة بها، لذا من الضروري التطرق إلى تقادم دعوى المطالبة بأجرة الحمولة البحرية في القانون الجزائري (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### كيفية تسديد أجره الحمولة البحرية عند التصدير

لقد أخذ المشرع الجزائري في عقود الملاحة البحرية بالحرية التعاقدية في تحديد أجره الحمولة البحرية كمبدأ أصلي، لكن قيد هذه الحرية بأن لا تخرج عن نطاق الأعراف والقواعد الدولية الخاصة بذلك؛ ورجوعاً إلى عقد استئجار السفن نجد أن المشرع الجزائري أخذ بإرادة الطرفين كمبدأ أصلي لتحديد أجره الحمولة البحرية، لكن في المقابل تعرض إلى حالة عدم وجود اتفاق على ذلك.<sup>1</sup>

بالتالي سنتطرق أولاً إلى المقصود بالحرية العقدية، وثانياً أثرها على أجره الحمولة البحرية وثالثاً تسديد أجره الحمولة البحرية عند التصدير.

### أولاً-المقصود بالحرية العقدية:

يقصد بالحرية العقدية حرية المعاملات، لا من حيث حق الإقدام عليها أو الامتناع عنها، بل تتصرف أيضاً إلى حرية اختيار المتعاقد معه وطريقة تجسيد العملية العقدية وشكلها، وكذا حق التعاقد في تحديد مضمونها من حقوق وواجبات كل منهما، فهذا هو المقصود المتعارف عليه فقها وقضاء، وقد ساد هذا المفهوم منذ الثورة الفرنسية وعصر الأنوار، إذ يستند إلى فلسفة تسمى في جانبها القانوني "مبدأ سلطان الإرادة".<sup>2</sup> فما مدى تأثير الحرية العقدية على تحديد أجره الحمولة البحرية؟

1- راجع المواد 686، 687، 688، 708، 709 ق.ب.ج.

2- علي فيلاي، الحرية العقدية: مفهوم قديم وواقع متجدد، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 03، العدد 02، جامعة منتوري قسنطينة، 2018/12/01، ص. 09.

مبدأ سلطان الإرادة الذي احتوى على بعدين أساسيين المتمثلين في كل من، البعد الموضوعي الذي يقضي بأن الفرد حر في إبرام العقود أو عدم إبرامها، كما يكون الفرد حر في تحديد الشخص المتعاقد معه، وكذلك حر في تحديد مضمون العقود التي أبرمها، أما البعد الشكلي في الحرية التعاقدية يتمثل في أن يغلب مبدأ الرضاوية فيصبح العقد مبرماً لمجرد تبادل الإيجاب والقبول دون الحاجة إلى شكل آخر، فلا تكون الإرادة فعالة ولا سلطان لها إذا علق قيام العقد بشكل معين.

## ثانيا- أثر الحرية العقدية على أجرة الحمولة البحرية:

جعلت التطورات الاقتصادية الحاصلة في الحياة العملية من عقد النقل البحري للبضائع من عقود الإذعان، الذي نتج عن مبدأ الحرية التعاقدية، إذ لا يستطيع الشاحن مناقشة شروط العقد التي يفرضها الناقل ويحدد مضمونها الاتفاقي، فهو مضطر إلى التعاقد نظرا لما يتمتع به من احتكار فعلي وهذا ما يجري عادة في النقل البحري ذي الخطوط المنتظمة؛ وهذا على خلاف عقد الإيجار، الذي يعطي حرية واسعة لإرادة الأطراف إذ يقف كل من المستأجر والمؤجر على ذات المستوى من القوة الاقتصادية بحيث لا يتم الاتفاق بينهم إلا بعد مفاوضة ومساومة، دون الخشية من قيام الطرف القوي بفرض شروط مجحفة على الطرف الضعيف باعتباره عقد تفاوض حر يقوم على حرية تعاقدية حقيقية على أساس مبدأ المساواة بين الأطراف.<sup>1</sup>

بالتالي فإن عقد النقل البحري للبضائع الذي استحوذ عليه طابع الإذعان، أي أنه يبرم وفقا للشروط التي يضعها الشاحن، فمنه تحديد أجرة الحمولة البحرية فيه لا يخضع بصفة مطلقة للحرية التعاقدية، بالرغم من اعتماده عليها كمبدأ أصلي لتحديد أجرة الحمولة البحرية، لكن استحدث عقد نقل جديد بموجب اتفاقية روتردام الذي يخضع بصفة مطلقة إلى مبدأ الحرية العقدية في كامل شروطه، ويشمل بذلك تحديد أجرة الحمولة البحرية، والمسمى بعقد النقل الكمي.

---

بالطيب محمد البشير، الحرية التعاقدية في الشركات التجارية وفقا للتشريع الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في الحقوق، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016/2017، ص.23.

1 - أمينة بورطال، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 02، العدد 01، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2015/03/01، ص.ص. 223-224.

من بين أهم أهداف الحرية التعاقدية في عقد النقل الكمي البحري<sup>1</sup> هو إمكانية التفاوض بشأن أجرة الحمولة البحرية، ومنح الشاحن الاستفادة من أجرة منخفضة عن الأجرة المحددة في عقد النقل البحري العادي، إذ يتم تحديد الأجرة بطريقة نظامية لا تحتاج للتفاوض، فبموجب الحرية التعاقدية سيتمكن الشاحن من التفاوض مع الناقل بكل حرية بشأن أجرة الحمولة في العقد الكمي، بالتالي سيستفيد الشاحن من خفض في الأجرة مقابل اشتراطات استثنائية سيدرجها الناقل، وللشاحن الحق في اختيار شكل العقد إما إبرام عقد نقل عادي دون تخفيف للمسؤولية، إذ يخضع لنظام أمر لا يقبل اشتراطات استثنائية وبذلك أجرة حمولة مرتفعة، أو إبرام عقد كمي بشروط مخففة للمسؤولية تؤدي للخروج عن النظام الأمر وبذلك التخفيض من أجرة الحمولة، فهذه الأخيرة هي مرتفعة في عقد النقل البحري العادي مقارنة بأجرة الحمولة في العقد الكمي.<sup>2</sup>

يستنتج مما سبق أن الحرية التعاقدية تؤثر على أجرة الحمولة البحرية، وذلك عندما يكون العقد المبرم بين الناقل والشاحن أي طرفي العقد بصفة عامة، يسود عليه مبدأ الحرية التعاقدية

---

1- العقد الكمي: إن العقد الكمي الخاضع لقواعد روتردام ما هو إلا عقد مستمد من عقد الخدمات في القانون الأمريكي، ويمكن القول أنه عقد غير معروف من طرف رجال القانون خارج الولايات المتحدة الأمريكية، استحداث هذا العقد بموجب قواعد روتردام على المستوى الدولي، استجابة للطلب التجاري الذي يهدف إلى الاعتراف بالحرية التعاقدية لأطراف عقد النقل المبرم بصيغة عقد كمي. إن أول من اقترحت تعريفا للعقد الكمي هي الولايات المتحدة الأمريكية في الدورة 12 من عمل الفريق العامل III والتي أطلقت عليه حينها اسم اتفاقات الخدمات الملاحية المنتظمة OLSA، ولم يحظى هذا التعريف قبولا واسعا، بعد ذلك قدمت الولايات المتحدة الأمريكية في الدورة 14 من عمل الفريق العامل III اقتراحا بشأن تحديد تعريف لهذا العقد، محاولة الأخذ بمجمل الآراء خاصة ما تعلق بإدماج NVOCC ضمن النطاق الشخصي لهذا العقد، وبالرغم من ذلك لم يتوصل إلى اتفاق حول تعريفه وظلت المناقشات سارية؛ وفي الدورة 15 تم الاتفاق على تسميته بالعقد الكمي، إلا أن تحديد مفهومه ظل مدة طويلة في طور المناقشات، وبعد كل الجدل والنقاش، جاء نص الفقرة الثانية من المادة الأولى من قواعد روتردام على النحو التالي: "العقد الكمي يعني عقد نقل ينص على نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها. ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حدا أدنى أو حدا أقصى أو نطاقا معينا."

إيمان خلادي، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أوبوكر بلقايد تلمسان، 2020-2021، ص.ص. 176-178.

2 - المرجع أعلاه، ص. 193.

بصفة مطلقة تكون حينها أجرة الحمولة البحرية منخفضة، أما إذا كان ذلك العقد لا يغلب عليه طابع الحرية التعاقدية فهذا ما يسمح بارتفاع في أجرة الحمولة البحرية.

بمعنى آخر أنه عندما يبنى العقد على الحرية العقدية ففي هذه الحالة يستطيع الشاحن التفاوض مع الناقل بشأن أجرة الحمولة البحرية، ليطالب بتخفيضها قدر المستطاع، لكن إذا لم يسود العقد مبدأ الحرية العقدية فهنا الشاحن لا يمكنه التفاوض مع الناقل بل يقبل بكل شروطه مما يسمح للناقل بتحديد أجرة حمولة مرتفعة.

### ثالثاً-تسديد أجرة الحمولة البحرية عند التصدير:

يعتمد النظام الجزائري على النقل المنتظم، فعادة ما يتم تحديد أجرة الحمولة البحرية من طرف الناقلين البحريين في مؤتمرات بحرية أو التجمعات، لتحديد أجرة الحمولة البحرية وتوحيدها، ووضع حد للمنافسة،<sup>1</sup> هذا ما يفسر سكوت المشرع الجزائري في حالة عدم اتفاق الأطراف على تحديد أجرة الحمولة البحرية في عقد النقل، كونه يعتمد على النقل وفقاً للخطوط المنتظمة وفي هذه الأخيرة الناقل هو الذي يحدد أجرة الحمولة البحرية كما سبق ذكره أعلاه.

إذ تعتمد الجزائر عند إبرام عقد النقل البحري للبضائع من أجل الاستيراد والتصدير على نوعين من البيوع البحرية المتمثلة في كل من CFR و FOB، إذ تبرم عقد CFR عند البيع وتبرم عقد FOB عند الشراء.<sup>2</sup>

بالتالي فإن أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية عند التصدير تحدد على أساس العقد<sup>3</sup> CFR؛ واعتماد الجزائر على عقد CFR عند التصدير ناتج عن افتقار السيطرة على

1 - سورية ديش، آثار عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص. 120.

2 - BOUARROUDJ Abdelmadjid, Le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir, op.cite, p. 05.

3 - CFR: coût et fret ومعناه أن عملية التسليم تتم من قبل البائع عندما تجتاز أو تعبر البضاعة حاجز السفينة في ميناء الوصول. وعند إدراج هذا الشرط، فإن البائع يختار الناقل ويتحمل التكاليف، إلى غاية ميناء الوصول، ولكن دون تفريغ البضاعة من السفينة، بينما شحن البضاعة وجمركتها للتصدير يقع على عاتقه، وكذا جميع شكليات الرحلة البحرية، وانتقال

سوق النقل البحري الدولي، وكذلك البحث عن مرفق للمنشآت، ففي هذه الحالة الشركات تدفع تكاليف النقل بالسعر الإجمالي للبضائع دون أن تتمكن من معرفة قيمة أجرة الحمولة البحرية،<sup>1</sup> فهنا وحده المورد الذي يحدد أجرة الحمولة البحرية التي تنتقل إلى الشركة المستوردة، فهذه السياسة تسبب خسارة هائلة للجزائر في معادل الصرف.<sup>2</sup>

تجدر الإشارة أن المشرع الجزائري في حالة التصدير إذا نص العقد التجاري على أن أجرة الحمولة البحرية يتم دفعها مسبقا، فيتم ذلك بالدينار الجزائري هذا ما نصت عليه المادة الرابعة من المرسوم التنفيذي رقم 14-365 الذي يحدد كفاءات فتح الحسابات الانتقالية وسيرها ومراقبتها وكذا شروط استئجار البواخر الأجنبية كما يلي: "عندما ينص العقد التجاري المتعلق بعملية تصدير، على تسديد أجرة حمولة البضاعة مسبقا، فإن الدفع يتم بالدينار الجزائري من قبل المصدر، لدى وكيل السفينة. وفي هذه الحالة يدرج مبلغ أجرة حمولة البضاعة في السعر المفوتر للبضائع المصدرة ويلزم المصدر الخاضع للقانون الجزائري بترحيل المبلغ وفق نفس شروط ترحيل ناتج البضائع المصدرة."<sup>3</sup>

هذا المرسوم تم إلغائه بصفة ضمنية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-423 المؤرخ في 04 نوفمبر 2021، الذي يحمل نفس العنوان مع سابقه، إذ لم يحدث أي تعديل من حيث المضمون

المخاطر في هذا الشرط فهو مماثل لانتقالها في شرط التسليم على ظهر السفينة FOB، وهذا في مقابل التزام المشتري الذي يتحمل مخاطر النقل منذ أن توضع البضائع في ميناء القيام وخلال نقلها بحرا حتى وصولها إلى ميناء الوصول المعين. خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010/2011، ص. 79.

1 - SLIMANI (s.p), agenda itlem 3a ..., op.cite, p.18.

2 - AMMOUR Mohand Ouramdane, La maitrise du transport maritime : un enjeu crucial pour l'économie nationale, Revue Le Phare, Maritime & Portuaire, Journal des échanges internationaux des transports et dès la logistique, n°190, Alger, février 2015, p.07, <https://gema-group.com/uploads/medias/Interview%20phare-Ammour.pdf>

3 - مرسوم تنفيذي رقم 14-365 مؤرخ في 22 صفر عام 1436 الموافق 15 ديسمبر سنة 2014، يحدد كفاءات فتح الحسابات الانتقالية أو الحسابات الجارية الانتقالية وسيرها ومراقبتها وكذا شروط استئجار البواخر الأجنبية، ج.ر.ج.د/العدد 74، الصادرة في 25 ديسمبر 2014، ص.04.

للمواد المتعلقة بكيفية تسديد أجرة الحمولة البحرية عند التصدير، بما فيها المادة الرابعة المذكورة أعلاه، لكن أحدث تعديل شكلي حيث في المرسوم القديم وظف مصطلح "تسديد أجرة حمولة" أما في المرسوم الجديد استعمل مصطلح "تسديد تكاليف الشحن"<sup>1</sup>.

في البيع CFR البائع هو الملتزم بدفع أجرة الحمولة، والتي تدفع في ميناء القيام أي التصدير، وفي هذه الحالة فرض المشرع الجزائري أن تدفع بالدينار الجزائري، لكن الاشكال أن المورد هو الذي يحدد قيمة أجرة الحمولة البحرية والتي يحددها بالعملة الصعبة (الدولار الأمريكي)، إذا عند الدفع المصدر الجزائري يقوم بتحويل قيمة أجرة الحمولة المحددة بالدولار الأمريكي إلى الدينار الجزائري، هذا ما يفسر الخسائر الهائلة التي تخسرها الجزائر عند دفع أجرة الحمولة البحرية.

لتقادي هذه الخسائر نقترح أن عند التصدير تقوم بإبرام إما عقد EXW<sup>2</sup>, لأن في هذا النوع من البيع تكون جميع التكاليف والمخاطر على عاتق المشتري ابتداء من مصانع البائع إلى غاية مصانع المشتري، وما على البائع في هذه الحالة إلا الالتزام بتغليف البضائع في مصانعه، بالتالي فأجرة الحمولة البحرية في الأنكوتيرم EXW تقع على المشتري، وإما تعتمد على عقد FAS<sup>3</sup> في هذا النوع يتم التسليم بجانب السفينة في ميناء الشحن المسمى، وبعد ذلك أي من لحظة التسليم كل المخاطر والتكاليف بما فيهم أجرة الحمولة البحرية تقع على عاتق المشتري.

1 - المادة 04: "عندما ينص العقد التجاري المتعلق بعملية التصدير على دفع تكاليف الشحن مسبقاً، يتم التسديد بالدينار من قبل المصدر لدى وكيل السفينة، وفي هذه الحالة، يدرج مبلغ تكاليف الشحن في السعر المفوتر للبضائع المصدرة، ويلزم المصدر الخاضع للقانون الجزائري بترحيل المبلغ وفق الشروط نفسها لترحيل ناتج البضائع المصدرة."  
مرسوم تنفيذي رقم 21-423 مؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1443 الموافق 04 نوفمبر 2021، يحدد كيفيات فتح الحسابات الانتقالية أو الحسابات الجارية الانتقالية وسيرها ومراقبتها وكذا شروط استئجار البواخر الأجنبية، ج.ر.ج.د/ العدد 84 الصادرة في 04 نوفمبر 2021، ص. 11.

2- EXW: EX Works.

3 - FAS: Free Alongside Ship.

كما تجدر الإشارة أن، في حالة البضائع المصدرة بأجرة حمولة مدفوعة مسبقا ومنقولة من طرف مجهز وطني، إلى ميناء أجنبي لتكون محل مسافنة لمجهز أجنبي لكي يتم نقلها إلى ميناء الوجهة، ففي هذه الحالة المجهز الوطني هو الذي يدفع أجرة الحمولة إلى المجهز الأجنبي<sup>1</sup>، بالتالي يدفعها بالعملة الأجنبية بما أننا في ميناء أجنبي ولمجهز أجنبي، وهذا أيضا ما يفسر الخسائر التي تتحملها الجزائر فيما يخص أجرة الحمولة البحرية.

## الفرع الثاني

### كيفية تسديد أجرة الحمولة البحرية عند الاستيراد

تعتمد الجزائر في حالة الاستيراد على البيع البحري<sup>2</sup> FOB، في هذا النوع من البيع المشتري هو الذي يتحمل جميع التكاليف بداية من التسليم من ميناء القيام إلى غاية ميناء الوصول، ولا ننسى أن البيع FOB يعد من بيوع عند القيام فبالتالي أجرة الحمولة البحرية يتم دفعها مسبقا؛ وبما أن الجزائر تفتقر للخبرة في مجال البيوع البحرية، لذلك فإن الطرف الأجنبي

---

1 - المادة 05: "إذا كانت البضائع المصدرة بتكاليف الشحن المدفوعة مسبقا، منقولة في البداية من طرف سفينة مجهز وطني وتكون محل عملية مسافنة في ميناء أجنبي، تسدد تكاليف الشحن المستحقة لمجهز السفينة الأجنبي الذي قام بنقل البضائع من ميناء المسافنة إلى ميناء الوجهة، من طرف وكيل المجهز الوطني، من خلال الجانب المدين للحساب الانتقالي في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي".  
مرسوم تنفيذي رقم 21-423 مؤرخ في 04 نوفمبر 2021، يحدد كفاءات فتح الحسابات الانتقالية ...، المرجع السابق، ص. 11.

2- FOB : free on board: أي أن البائع يقوم بالتسليم عندما يجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، ومعناه أن المشتري يتحمل جميع النفقات وأخطار الفقد والضرر الذي يلحق البضاعة منذ تلك النقطة، ومفاده أنه يجب على البائع أن يقدم البضائع في ميناء القيام على متن السفينة التي اختارها المشتري وأن يتم شكلها جمركة تصديرها، فالبائع يفي بالتزاماته بالتسليم عندما تكون البضائع على متن السفينة في ميناء القيام المحدد في عقد البيع، بينما يقع على عاتق المشتري اختيار السفينة، ودفع كل التكاليف البحرية وقسط التأمين على البضائع، كما يهتم بكل المخاطر التي يمكن أن تقع لها وتبعية هلاكها أو الأضرار التي يمكن أن تلحقها من لحظة تسلمها من البائع.

خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، المرجع السابق، ص. 78.

هو الذي دائما يحدد نوع البيع، لذلك فرض على الجزائر أن تبرم البيع FOB بغرض دفع أجرة الحمولة البحرية في ميناء القيام وبالعملة الأجنبية.

علما أن المجهزين الوطنيين لا يسيطرون إلا على جزء صغير من أجرة الحمولة البحرية كجزء من مشترياتهم في FOB، مع العلم أنه من الممكن معالجة السوق المستأجرة دوليا، والتي ستعمل في الوقت نفسه على تعزيز مدفوعاتنا، وبهذه الطريقة يمكن للجزائر أن تتحكم في تكلفة أجرة الحمولة البحرية على الصعيد الدولي.<sup>1</sup>

في حالة الاستيراد، لقد أوجب المشرع الجزائري عند تسديد أجرة الحمولة البحرية بالدينار الجزائري من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين مقيمين في الجزائر، فإن أجرة الحمولة البحرية لا يجب أن تدرج في سعر البضائع المفوترة؛ أما في حالة إدراجها في السعر المفوتر للبضائع فيتم تسديدها مسبقا من طرف المورد أو لحسابه، هذا من جهة.

ومن جهة أخرى إذا كانت أجرة حمولة البضائع المستوردة تدفع عند الوصول من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين في الجزائر، فيتم دفعها بالدينار الجزائري لكن بالقيمة المقابلة للعملة الصعبة القابلة للتحويل، أو عن طريق التسجيل في الجانب المدين للحساب المفتوح بالعملة الصعبة أو في حساب أجنبي بالدينار القابل للتحويل.<sup>2</sup>

بالمفهوم المخالف لما ورد أعلاه، فإن ما عدا الحالات المذكورة أو المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 21-423 المذكور سابقا، فالجزائر عند الاستيراد تدفع أجرة الحمولة البحرية بالعملة الصعبة وليس بالدينار الجزائري.

1 - TIGHILT Fodil, ..., La pratique de l'affrètement maritime et coût de fret..., op.cite, p. 238.

2 - المواد 07 و 08 و 09 من المرسوم التنفيذي رقم 21-423 المؤرخ في 04 نوفمبر 2021 الذي يحدد كيفية فتح الحسابات الانتقالية...، المرجع السابق، ص. 11.

ونقترح أن تعتمد الجزائر عند الاستيراد إما على البيع البحري <sup>1</sup>CIF، لأن أجرة الحمولة البحرية والتأمين على البضاعة تقع على البائع، أما المشتري فيتحمل فقط التأمين على المخاطر وتكاليف جمركة الاستيراد والتفريغ، أو تعتمد على البيع البحري <sup>2</sup>DAT لأن المشتري هنا يتحمل فقط مصاريف جمركة الاستيراد والتفريغ، أما التكاليف الأخرى بما فيها أجرة الحمولة البحرية فتقع على عاتق البائع.

ورأينا هذا نجده يتوافق مع التصريح الذي قدمه السيد "كمال خليفة" مدير في التجارة الدولية والنقل والخدمات اللوجستية مستشار ومدرب، لمجلة Le Phare إذ قال: "... المشكل والحل موجود عندنا لا داعي للبحث عنه في مكان ما، فالمجهز الجزائري عند الاستيراد يطلب من المورد تسليم البضائع في مكان أقرب إليه، وعند التصدير يطلب من المشتري أن يأتي ليستلم بضائعه أمام بابه".<sup>3</sup>

وفي دراسة أجريت على بعض الشركات الجزائرية بخصوص الأنكوتيرم الأكثر استعمالا لنقل البضائع بحرا، إذ توصلت الدراسة إلى أن كلا من CFR و FOB هم الأكثر تداولاً بنسبة 80% و 56% على التوالي، والعوامل التي تؤثر على هذه الشركات لاختيار الأنكوتيرم الواجب تطبيقه هي كل من اللوائح الوطنية والقيود الجمركية؛ وفي الواقع الشركات الجزائرية لا تستخدم سوى عدد قليل من الأنكوتيرم<sup>4</sup>، وأن الشركات التي تم دراستها غالبا ما تسيء استخدامها بسبب

1 - CIF: Cost Insurance and Freight.

2 - DAT : Delivred At Terminal.

3 - Kamel KHELIFA : « Ceci pour dire que le problème et la solution sont en nous, nul besoin d'aller chercher la réponse ailleurs. L'opérateur algérien (lorsqu'il importe) s'en remet à son fournisseur pour lui acheminer le produit au plus près de chez lui et lorsqu'il exporte, il demande à son acheteur de venir prendre livraison de la marchandise devant sa porte ».

DEROUICHE.S, Point de vue à propos de la rencontre du FCE sur les transports maritimes, revue le phare, journal des échanges internationaux, des transports et de la logistique, n°161, Alger, octobre 2012, p.04.

4 - D'après la répartition des entreprises selon les incoterms jamais utilisé, on trouve que 82% non jamais utilisé l'incoterm CIP, 78% non jamais utilisé ni l'incoterm FAS ni CIF, 72% non jamais utilisé le DAT, 66% non jamais utilisé le EXW, 64% non jamais utilisé le FCA, 60% non jamais utilisé le DAP et enfin 58% non jamais utilisé le DDP.

افتقارها للمعرفة في هذا المجال، لذلك من الضروري تدريب جميع الفرق على استخدام المصطلحات داخل الشركة، إذ يجب أن يكون البائعون والمشترون أكثر وعياً بأي المصطلحات التي يجب استخدامها لصالحهم.

قلنا أعلاه أن الجزائر تدفع خسائر كبيرة عند دفعها لأجرة الحمولة البحرية، وذلك عندما تضطر لدفعها بالعملة الصعبة، والذي تقوم به على أساس قيمة الذهب وحقوق السحب الخاصة<sup>1</sup> (DTS) والمسماة احتياطات النقد الأجنبي، حيث هذه الأخيرة تتغير من فترة لأخرى، ومن أزمة لأخرى ومن حرب لأخرى.

إذ في فترة كوفيد 19 عرفت احتياطات النقد الأجنبي الجزائرية خسائر فادحة في أعقاب ذروة انخفاض أسعار النفط التي بلغت 15 دولار للبرميل، وبما أن الصادرات الهيدروكربونية تمثل 99% من صادرات الجزائر، فقد سجل ميزان المدفوعات عجزاً في أعقاب الحالة السلبية للميزان التجاري؛ كما تأثرت كذلك بالحرب الأوكرانية-الروسية والتي أحدثت مخاطر على

---

TIGHILT Fodil, Utilisation des incoterms 2010 dans les entreprises algériennes, Revue des sciences commerciales, volume 16, numéro 04, Ecole des hautes études commerciales, Alger, 15/04/2017, p. 78.

1 -Les Droits de Tirage Spéciaux (DTS) sont un actif de réserve international créé par le Fonds Monétaire International (FMI) en 1969. La valeur de l'unité de compte est basée sur le dollar américain, le yen japonais, la livre sterling, l'euro et le renminbi chinois. L'objectif pour lequel il a été créé et utilisé historiquement est de renforcer les réserves internationales : accéder à davantage de financements, augmenter les investissements étrangers et contribuer à la stabilité du pouvoir d'achat de la monnaie nationale. Les DTS ne sont pas des prêts, ils ne constituent pas une dette et ne doivent pas être remboursés au FMI. Pour les utiliser, il faut payer un taux d'intérêt annuel très bas, actuellement de 0,05%, uniquement s'ils sont échangés contre des devises librement utilisables. Leur utilisation dépend de la volonté des autres pays de les accepter et de livrer en échange les devises susmentionnées. Toutefois, si un nombre insuffisant de pays sont disposés à accepter les DTS en échange de devises librement utilisables, le FMI peut désigner les membres qui n'ont pas de problèmes de balance des paiements et qui devraient accepter les DTS.

BEDOYA Carlos, Manuel de l'utilisateur sur les Droits de Tirage Spéciaux (DTS) à des Fins Fiscales, édition Red Latinoamericana por Justicia Economica y Social- Latindadd, Lima-Perou, 202, p.07, <http://www.latindadd.org/wp-content/uploads/2022/09/Manuel--Derechos-Especiales-de-Giro-frances-6sep22.pdf>

العملة لأن في العموم واردات الجزائر مقدره بالدولار أما الصادرات فمقدرة بالأورو مما قد يؤدي بها إلى خطر عدم الدفع بسبب الإفلاس والأزمات<sup>1</sup>.

ويمكن القول إن العملة الأكثر تضررا من الحرب الأوكرانية-الروسية هي عملة الدولار الأمريكي، فقد يؤدي الوضع الراهن إلى انخفاض حر في قيمة الدولار، وهذا ما يؤثر على التجارة الدولية بصفة عامة وعلى أجرة الحمولة البحرية بصفة خاصة، وهنا يمكن طرح سؤال ما مصير أجرة الحمولة البحرية أمام انخفاض في قيمة الدولار الأمريكي؟ والذي قد يتم الإجابة عليه في الأبحاث المستقبلية.

والجدير بالذكر أن الجزائر ليست الدولة الوحيدة التي تدفع أجرة الحمولة البحرية بالعملة الأجنبية؛ إنما من الشائع أن أجرة الحمولة البحرية يتم دفعها بالعملة الأجنبية أو بالذهب، وهذا من بين الشروط التي قضى بها القانون العام، لأن دفع أجرة الحمولة له طابع دولي، ويجب النظر في سعر العملة التي يستند إليها الحساب في يوم التسوية الفعلية.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث

#### تقادم دعوى المطالبة بأجرة الحمولة البحرية في القانون الجزائري

يقصد بالتقادم مضي مدة زمنية معينة على استحقاق الدين دون أن يطالب به الدائن، فيترتب على ذلك سقوط حقه في المطالبة إذا تمسك بالتقادم من له مصلحة فيه، وتقادم دعوى أجرة الحمولة البحرية يشمل كل ما يتعلق بها من حيث أدائها أو تحديد مقدارها، كما يشمل هذا التقادم كذلك ملحقات أجرة الحمولة البحرية.<sup>3</sup>

1 - BELMEDJAHED Mohamed Amine, L'impact de la guerre l'Ukraine-Russie sur les réserves de change de l'Algérie : étude à l'aide Stress-test, Journal of Contemporary Business and Economic Studies, Volume 05, N° 03, Alger, 2022, p.337.

2 - Lamy Transport, Le contrat d'affrètement, n° 5784, 1984, op.cite, p. 843.

3- بسام حمد محمد الطراونة، أجرة النقل البحري، المرجع السابق، ص. 197.

عند الاستطلاع على مواد القانون البحري الجزائري المتعلقة بأجرة الحمولة البحرية، نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يذكر مدة تقادم دعوى أجرة الحمولة البحرية بصفة مباشرة، لكن قام بتحديد مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل للبضائع بصفة عامة وذلك في المادة 742 ق.ب.ج التي تنص على ما يلي: "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 المذكورتين أدناه، تتقادم الدعوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه."

أتى هذا النص عاما، بحيث يشمل جميع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، ومن بين هذه الدعاوى جميع المطالبات والدعاوى المتعلقة بأجرة الحمولة البحرية، بالتالي تتقادم دعوى أجرة الحمولة البحرية بمضي سنتين، لكن يجب الإشارة إلى بعض الملاحظات وهي:

- يبدأ التقادم من تاريخ تسليم البضاعة إذا تم تسليمها، أما في حالة عدم التسليم فتبدأ مدة التقادم من اليوم الذي كان يجب فيه تسليمها.

- ينقطع هذا التقادم بأسباب الانقطاع الواردة في القانون المدني.

- إذا انقطعت مدة التقادم تبدأ مدة جديدة من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع.

أما المحكمة المختصة فقد أسندها المشرع الجزائري إلى القواعد العامة، وفقا لما نص عليه في المادة 745 ق.ب.ج كما يلي: "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام."

وبخصوص عقود استئجار السفينة فهو نفس الشيء مع عقد النقل البحري، إذ أن المشرع لم يحدد بصفة خاصة مدة تقادم دعوى أجرة الحمولة البحرية، لكن حدد مدة تقادم عامة تشمل جميع الدعاوى المتعلقة بعقد استئجار السفينة والتي حددت بسنة واحدة، وهذا حسب المادة 648 ق.ب.ج: "تتقادم الدعوى الناتجة عن عقد استئجار السفينة في مدة سنة واحدة. وينقطع

أو يعطل أو ينتج آثاره وفقا للقانون العام."

بالتالي تتقدم دعوى أجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار السفين بمضي سنة واحدة، لكن تختلف بداية سريان مدة التقادم من عقد استئجار إلى آخر، فتبدأ سريان مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد استئجار لرحلة، اعتباراً من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضع نهاية للرحلة،<sup>1</sup> أما فيما يخص عقد استئجار لمدة معينة فتسري مدة تقادم الدعوى ابتداء من انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه نهائياً.<sup>2</sup>

أما الجهة المختصة في الدعوى، يتم تحديدها وفقاً لراية السفينة ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك، وفي حالة أن أطراف العقد من الجنسية الجزائرية يطبق عليهم القانون الجزائري بالتالي يخضعون للقضاء الجزائري، هذا ما يمكن استشفائه من المادة 647 ق.ب.ج المنصوصة على ما يلي: "يخضع عقد استئجار السفينة في مجال العلاقات البحرية الدولية لقانون راية السفينة، ما لم يتفق الأطراف على ما يخالف ذلك".

وعندما يكون أطراف عقد استئجار السفينة من الجنسية الجزائرية، يطبق عليهم القانون الجزائري".

## المطلب الثاني

### ارتفاع أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية

عند التحدث عن الملاحة التجارية البحرية للجزائر فلا يسعنا إلا التطرق لموانئها، إذ يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط، ويصل حجم مبادلاتها الاجمالية إلى 130 طن، مما يدل على أهمية الموانئ كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري؛<sup>3</sup> وبسبب الوضع المزري للموانئ الجزائرية فإنها لا تسمح باغتنام الفرص التي يوفرها

1- المادة 694 ق.ب.ج.

2- المادة 722 ق.ب.ج.

3 - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد 07، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، 2009/06/01، ص. 165.

موقعها الجغرافي الاستراتيجي بالقرب من أوروبا وأحد أكثر الطرق البحرية نشاطا،<sup>1</sup> ولكن بالرغم من المجهودات المبذولة من طرف الدولة الجزائرية، فإن الموانئ الجزائرية لا تزال غير مجهزة من حيث البنية التحتية والفوقية، بالتالي فإن مرافق الموانئ الحالية تحد من فعالية التطور التقني الذي أثر على النقل البحري.<sup>2</sup>

ومن هنا يمكننا أن نعتبر أن الجزائر لم يعد لديها منطقة للنقل البحري للبضائع العامة، إذ تعتبر الموانئ الجزائرية على وجه الخصوص أقل موانئ البحر الأبيض المتوسط كفاءة على الرغم من أهميتها، وبسبب هذه الأوضاع تخسر الجزائر سنويا ما يقارب 2,6 مليار دولار من أجرة الحمولة البحرية نتيجة لحجم موانئها وسوء إدارتها؛<sup>3</sup> إذ يشكل العجز الخطير في الموانئ والهياكل الأساسية البحرية في الجزائر أحد العوامل الرئيسية التي تؤثر على تكاليف النقل.<sup>4</sup>

من خلال ما سبق يتبين لنا المشاكل الهائلة التي تعاني منها الموانئ الجزائرية لنقل البضائع العامة، بالتالي كل هذه المشاكل تؤثر بشكل خاص على قيمة أجرة الحمولة البحرية، لذلك لا يدهشنا الارتفاع الملحوظ لأسعار أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية؛ لذا سنقوم بعرض أبرز المشاكل التي تواجهها أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية (الفرع الأول)، ثم نقوم بعرض بعض الحلول لتقادي هذه المشاكل (الفرع الثاني).

1- SLIMANI (s.p), Agenda Item 3a challenges faced by developing countries in competition and regulation in the maritime transport sector, conseil de la concurrence Algeria, Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy, 17th session, Room XVII, Palais des Nations, Geneva, 13 july 2018, p. 16.

2 - HADDOUM Kamel, Les ports maritimes face aux mutations du transport maritime, op.cite, p. 92.

3 - MEDJDOUB Khadra Brahma, Transport maritime en Algérie ..., op.cite, p.p. 6-7.

4 - SLIMANI(s.p), Agenda Item 3a ..., op.cite, p. 16.

## الفرع الأول

### المشاكل التي تواجهها أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية

ترتبط أجرة الحمولة البحرية بطبيعة الموانئ، فالموانئ الجزائرية أنشئت عموماً في نهاية القرن 19، وأغلبها لم تكن ساحلية، بالإضافة إلى ذلك ليس لديهم معدات إدارية أو بنية تحتية مكيفة مع سفن الحاويات فقد كانت تستقطب فقط السفن الصغيرة؛<sup>1</sup> فنجدتها تعاني من عدة مشاكل سواء في البنية الفوقية أو البنية التحتية، لذلك فهذه المشاكل تؤثر على أجرة الحمولة البحرية، فسنقوم بعرض أهم المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية ولها تأثير مباشر بأجرة الحمولة البحرية، ومن بينها نذكر:

#### أ- موانئ من الجيل الأول:

تعد الموانئ الجزائرية قديمة جداً، ولا تمثل إلا نقاط انقطاع الحمولة أي تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ، وتعود هذه الموانئ إلى الفترة الاستعمارية حيث اكتفت السلطات العامة بها دون أحداث أية تعديلات عليها، وعلى بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة وسقائف ومخازن قريبة من بعضها وأرصفتها تفصل بينها حواجز ضيقة، فهذا الوضع لا يتماشى مع المتطلبات الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري، فالسفن أصبحت كبيرة وبمواصفات عالمية محددة، وهذا ما أجبر المتعاملين الأجانب استخدام السفن الصغيرة وذات الوزن الثقيل، بالتالي فهي ليست سفن اقتصادية إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أجرة حمولة مرتفعة.

1 - MOHAMED-CHERIF Fatma Zohra, Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro-Méditerranéen : réalités et perspectives, Territoire en mouvement revue de géographie et aménagement, Edition Open journals, N°16, 2012, p. 89. <https://doi.org/10.4000/tem.1907>

أما بخصوص العمق النظري للموانئ فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكديس الرمال والرمال نتيجة عدم القيام بعمليات التطهير والكسح منذ قرابة 20 سنة، مما يؤثر على عملية الرسو فيها، ومما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، إذ تقوم بتفريغ جزء من حمولتها لتخفيف الوزن لتعود بعد ذلك إلى الميناء الأصلي.<sup>1</sup>

بالتالي فعدم مواكبة الموانئ الجزائرية للتطورات العصرية وفقا للمقاييس العالمية، يؤدي إلى الاكتظاظ فيها مما يتسبب في التأخر الشحنات عن الشحن والتفريغ، فمدة التأخير تسبب في ارتفاع أجرة الحمولة البحرية لأنه يتم دفع أجرة على التأخير.

أما فيما يخص عدم إمكانية السفن الرسو في الميناء الأصلي إلا بعد تحولها إلى ميناء آخر لتخفيف الحمولة، بالتالي المسافة الزائدة تحسب كأجرة إضافية لأجرة الحمولة البحرية الأصلية المتفق عليها؛ إذ أن المسافة تؤثر بشكل خاص على أجرة الحمولة البحرية من جراء تكاليف الوقود والتكاليف التشغيلية الأخرى للسفينة، لكون الوقود يحتل مكانة هامة في إجمالي التكاليف نتيجة لارتفاع أسعار النفط، فمثلا إذا زادت المسافة بـ 1% تزداد أجرة الحمولة البحرية بـ 0,202%.<sup>2</sup>

## ب- نقص التجهيزات والآليات:

تعاني الموانئ من نقص كبير في الآليات الثقيلة، وهذا ما يجبر سفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا، إذ تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوما<sup>3</sup>؛ ولكون أن خصائص الموانئ لها دورا مهما في الأطر الزمنية لمناولة

1 - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية زميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، المرجع السابق، ص.ص.

171-172.

2 - MARZOUG Slimane, Analyse des déterminants du coût de transport maritime de marchandises en Algérie, Journal of Economie Sciences Institute, volume 25, numéro 1, 06/03/2022, p.596.

3 - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية زميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، المرجع السابق، ص. 172.

السلع من السفن في الموانئ، فتبلغ نسبة تأخر الموانئ 0,178%، أي أن زيادة التأخيرات في الموانئ بنسبة 1% لها تأثير بنسبة 0,178% زيادة في تكاليف أجرة الحمولة البحرية.<sup>1</sup>

ونظرا لتفاقم هذا التأخير في مستوى الموانئ، بلغت تكلفة التأخير في الموانئ الجزائرية في سنة 2009 ما يعادل 750 مليون دولار.<sup>2</sup>

### ج-انخفاض معدلات أداء الموانئ:

بسبب توقف نشاطها ليلا، خاصة بنسبة لمناولة السلع والبضائع<sup>3</sup>؛ مما يؤدي إلى تمديد المواعيد النهائية للموانئ والهياكل التجارية، ونتيجة لذلك أكثر من 650 مليون دولار أمريكي في السنة من غرامات التأخير والرسوم الإضافية المتعلقة برسوم المناولة، تدفع لأصحاب السفن التي تزيد من تحويل العملات الأجنبية نحو الخارج (لأن أكثر من 95% من الواردات مؤمنة من طرف المجهزين الأجانب).<sup>4</sup>

فارتفاع تكاليف المناولة المينائية يؤدي مباشرة في الارتفاع من أجرة الحمولة البحرية، كون أن تكاليف المناولة تعتبر من بين التكاليف المكونة لأجرة الحمولة البحرية.

### د-اختناق الموانئ:

من بين أهم الأسباب التي تزيد من حدة اختناق الموانئ، وتكدس البضائع هو عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة، مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد.

1 - MARZOUG Slimane, Analyse des déterminants du coût de transport maritime de marchandises en Algérie, op.cite, p. 597.

2- MOHAMED-CHERIF Fatma Zohra, Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro-Méditerranéen : réalités et perspectives, op.cite, p. 90.

3- زكية جديني، مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر والمشاكل التي تعاني منه، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، المرجع السابق، ص. 39.

4 - MARZOUG Slimane, Analyse des déterminants du coût de transport maritime de marchandises en Algérie, op.cite, p. 597.

## هـ-تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري:

مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل، فميناء العاصمة مثلا تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيسي بالمدينة المزدحم بالحركة.<sup>1</sup>

فكل هذه المشاكل تؤدي بصفة عامة إلى التأخير في عمليات الشحن والتفريغ في الميناء، مما يجبر السفن على الانتظار، إذ أن التأخير والانتظار عاملان سلبيان يؤديان إلى ارتفاع أجرة الحمولة البحرية، هذا ما يفسر ارتفاع هذه الأخيرة بشكل ملحوظ في الموانئ الجزائرية، وما يتسبب للجزائر من خسائر اقتصادية. حيث أن بلغت أجرة الحمولة البحرية لنقل حاوية من آسيا إلى الجزائر ما يعادل 3000 دولار، بينما من آسيا نحو أوروبا لا تتجاوز 500 دولار.<sup>2</sup>

والجدير بالذكر أن أجرة الحمولة البحرية للموانئ الجزائرية تأثرت هي أيضا بجائحة كوفيد 19، التي هزت قطاع النقل البحري للبضائع فقد تضاعفت بحجم ثلاث مرات قيمتها العادية، إذ أعلنت بعض المصادر أنه في سنة 2020 قد ارتفعت تكلفة نقل حاوية 40 قدم من 1700 دولار إلى 7800 دولار أمريكي.<sup>3</sup>

1 - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، المرجع السابق، ص. 174.

2 - MOHAMED-CHERIF Fatma Zohra, Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro-Méditerranéen : réalités et perspectives, op.cite, p. 90.

3 - ADOUANE Ziane, BENNACER Nasreddine, Développement du transport maritime ....., op.cite, p. 110.

## الفرع الثاني

### حلول مواجهة أسباب ارتفاع أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية

لتقادي الارتفاع الملحوظ الذي تشهده أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية، نتيجة التأخر المستمر في عمليات الشحن والتفريغ، وكذلك الوقت الذي تضيعه السفن في الانتظار في الميناء أو خارجه، والمسافة الزائدة التي تقوم بها السفن بنقلها من الميناء الأصلي إلى الميناء الشاغر، كل هذا يسبب الاختناق والاحتكاك في الموانئ الجزائرية نتيجة رداءة منشآتها، ضعف الاستثمارات العمومية بها والفوضى العشوائية التي تميزها، فلتجنب كل هذا نقترح ما يلي:

- إجراء تعديلات واصلاحات على الهياكل الحالية للموانئ، مواكبة للتطورات الحاصلة في مجال النقل البحري، خاصة من التجهيزات والآليات الثقيلة الموافقة للمقاييس الدولية.
- رفع الطاقة التشغيلية للموانئ باستمرار نشاطها وعدم توقف العمل ليلا.
- الرفع من كفاءة الطرق التي تخدم الموانئ مثلا فيما يخص ميناء العاصمة انشاء خط مواصلات إضافي يحيط بالمدينة لتجنب المرور بوسطها.
- إعادة توزيع المهام في الموانئ للتخفيف من اختناقها واكتظاظها.<sup>1</sup>
- توفير مساحات إضافية كبيرة كمحطات للحاويات، التي يمكنها أن تتسع لحاويات ذات حجم أكثر.

- تطهير الغاطس المائي وترميمه لزيادة عمقه لتمكين السفن ذات الحجم الكبير من الرسو فيه؛ في نفس هذا السياق فقد تم استحداث قارب مزيل للنفايات الذي يحمل اسم "ايكوزيوم" الذي تم استلامه من طرف مؤسسة الجزائر في 22 أكتوبر 2022، لضمان عمليات رفع

1 - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، المرجع السابق، ص.ص.

النفائات وتتنظيف سطح الماء بالميناء؛<sup>1</sup> فيمكن تطوير هذه الفكرة للتمكن من تطهير الغاطس المائي.

- الاعتماد على السفن ذات الحجم الكبير التي يمكنها أن تتسع لأكثر من 500 حاوية EVP.  
- لتحسين الأداء اللوجستي، ولا سيما المرور العابر بالميناء، يوصى بشدة بتنظيم مجتمع للموانئ، يربط العاصمة الاجتماعية للموانئ بالأسرة الملاحية بأكملها (العابرون، وكبار الشاحنين)، الناقلين (الناقلين البريين، الوكلاء، السماسرة البحريين).<sup>2</sup>

- التفعيل الفعلي للمنصة الرقمية للمجتمع المينائي، التي سيكون لها الأثر الكبير على تنظيم الحركة التجارية على مستوى الموانئ، لا سيما فيما يتعلق بشقها الخاص بأجال استغلال الحاويات ومدة انتظار السفن التي لطالما كبدت خزينة الدولة أموالا معتبرة وشكلت نزيفا للعملة الصعبة، والتي ستسمح بتقليص معتبر لعرامات التأخير والتكاليف اللوجستية البحرية والمينائية المتعلقة بالبواخر والحاويات التي تكلف الخزينة العمومية مبالغ معتبرة تدفع بالعملة الصعبة.<sup>3</sup>  
إذا تم أخذ هذه الإجراءات بعين الاعتبار، فيمكن التقليل من التأخير الذي أصبح شائعا في الموانئ الجزائرية، بالتالي تخفيض نسبة معقولة من قيمة أجرة الحمولة البحرية.

1- S.N, Protection de l'environnement portuaire, Revue de l'Entreprise portuaire d'Alger, N°132, Alger, 1<sup>er</sup> semestre 2023, p.p.10-11.

2- K. Khelifa : « ... pour améliorer la performance logistique, notamment le portuaire, il est fortement recommandé l'organisation d'une communauté portuaire, dans laquelle serait associée, au capital social des ports, toute la famille des échanges (transitaires et gros chargeurs), des transporteurs (routiers, consignataires, courtiers maritimes, ect.). DEROUICHE.S, point de vue à propos de ..., op.cite, p.05.

3- S.N, La révolution numérique silencieuse des ports d'Algérie, Revue de L'Entreprise portuaire d'Alger, N°131, Alger, 2<sup>eme</sup> & 3<sup>eme</sup> semestre 2022, p.p. 26-29.

# الخاتمة

يتضح من دراستنا لموضوع أجرة الحمولة البحرية أهم المسائل القانونية التي تطرحها هذه الأخيرة في ظل ممارسة الملاحة البحرية التجارية والتي سنستخلصها فيما يلي:

تعتبر أجرة الحمولة البحرية دين أو التزام مالي يقع على عاتق المستأجر في عقود استئجار السفينة، وعلى الشاحن كأصل في عقد النقل بسند الشحن، لكن في حالة استثنائية يمكن أن يكون المرسل إليه هو الملمزم بدفع أجرة الحمولة، في حالة الإشارة إلى ذلك في سند الشحن.

يبدأ سريان أجرة الحمولة البحرية في عقود استئجار السفينة، إما ابتداء من يوم وصول السفينة إلى مكان التحميل، وإما ابتداء من يوم وضع السفينة تحت تصرف المستأجر، ويدفعها كاملة عن المدة التي تكون السفينة تحت تصرفه، وإذا هلكت السفينة لسبب أجنبي عن المستأجر فلا تستحق أجرة الحمولة، وفي حالة عدم اتفاق أطراف العقد على كيفية دفعها تدفع مقدما وشهريا؛ وفي حالة الاستئجار من الباطن، فالمؤجر الأصلي لا يمكن له أن يعود على المستأجر من الباطن لاستيفاء أجرة الحمولة البحرية، لأنه لا توجد علاقة بينهما، ولكن كحالة استثنائية يمكن له الرجوع في حالة تخلف المستأجر الأصلي من دفع أجرة الحمولة.

فيما يخص عقد النقل بسند الشحن، إذا رفض المرسل إليه دفع أجرة الحمولة البحرية للناقل، فما على هذا الأخير إلا الرجوع إلى الشاحن، لأن أساس دفع المرسل إليه لأجرة الحمولة البحرية هو حيازته لسند الشحن -بهذه الحيازة يعبر عن قبوله لدفع أجرة الحمولة البحرية-.

يثار اشكال دفع أجرة الحمولة البحرية عندما ينص العقد على استيفائها في ميناء الوصول، وبعد ذلك يرفض المرسل إليه دفعها، في هذه الحالة ما على الناقل إلا القيام بإيداع البضاعة في المستودع (المسمى حق الحبس)، وذلك تحت نفقة المرسل إليه لمدة شهرين، إن لم يتقدم المرسل إليه خلال هذه المدة لاستيفائها، فيحق للناقل التصرف في البضاعة بعد أخذ ترخيص من السلطات القضائية المختصة لبيعها واستيفاء حقه، وإذا لم يستوفي الناقل كامل حقه من المبلغ المتحصل عليه عند بيع البضاعة يقوم بالعودة على الشاحن لاستيفاء الباقي،

وقد منح القانون طريقة ثانية للناقل لاستيفاء دينه من المرسل إليه والمتمثل في حق الامتياز، إذ تكون للناقل الأولوية على باقي الدائنين الآخرين.

رغم اختلاف عقود الاستغلال التجاري للسفينة من حيث الإطار القانوني لكل منها أي مثلا من حيث طبيعة الالتزام ومن حيث طرق الإثبات، إلا أن لديها أحكام مشتركة وخاصة فيما يخص أجرة الحمولة البحرية، وأهمها عند تعرض الرحلة للحوادث البحرية، فتتعرض أجرة الحمولة البحرية للنقصان أو الانقضاء حسب جسامه الحادث البحري سواء كنا في عقد نقل بسند شحن أو في عقد من عقود استئجار السفينة.

يتضح مما سبق أن الأحكام الواردة على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية أو عقود الاستغلال التجاري للسفينة هي نفسها، مع اختلاف طفيف في بعض الحالات لذا من الصعب الاختيار بينها لتنفيذ عقد نقل البضائع، فإذا أخذنا مثلا الجزائر التي تفتقر إلى أسطول بحري، والتي تعتبر أساسا من الدول المستأجرة للسفن، فمن المستحسن أن تعتمد فقط على عقد الاستئجار لنقل البضائع، سواء عند الاستيراد أو التصدير، وبذلك تنقص من تكاليف النقل.

يتحدد الفرق بين تشغيل السفينة وفقا للخطوط المنتظمة وتشغيلها وفقا لسفن أعلام المجاملة، في أن النظام الأول يلتزم بتسيير السفن على خطوط معينة محددة مسبقا في جداول، ووفقا لأجرة حمولة بحرية محددة مسبقا من طرف المؤتمرات البحرية، أما النظام الثاني فيعتمد لتسيير السفن فيه على استئجارها وفقا لعقود استئجار السفينة، التي تمتاز بالمرونة في الأسواق الملاحية، هذا ما يؤدي إلى تأثرها بالتغيرات التي تطرأ على التجارة الدولية الناتجة عن الأزمات الاقتصادية والسياسية.

يصعب التوصل إلى أسلوب أمثل لتشغيل السفن، الذي يمكن تطبيقه في غالبية الدول النامية، ويرجع ذلك إلى اختلاف الظروف الاقتصادية ومراحل النمو التي تمر بها كل دولة، لكن أفضل أسلوب هو ذلك الأسلوب الذي يخدم تجارة الدولة بأكبر كفاءة ممكنة.

ففي حالة الدول المتخلفة (كحالة الجزائر مثلا)، التي يعتمد اقتصادها على تصدير مواد الخام للدول الصناعية، فإنه يفضل تشغيل سفنها وفقا لنظام سفن أعلام المجاملة والاعتماد على عقود استئجار طويلة المدى، خاصة إذا كانت صادراتها ليس لها بدائل صناعية.

أما بالنسبة للدول التي تكون في المراحل الأولى للتنمية، التي تحتاج إلى استيراد التجهيزات الحديثة للزراعة والمعدات الضرورية للصناعة، فيفضل في هذه الحالة أن تخصص جزءا من الأسطول للعمل كسفن نظامية، وذلك حتى يمكن الوفاء بمتطلبات التنمية، وأما في المراحل المتقدمة للتنمية حيث تنتهج فيها الدول سياسة تشجيع الصادرات، فعليها أن تخضع جانبا كبيرا من سفنها للعمل كسفن نظامية، لكن هذا لا يعني إلغاء نشاط سفن أعلام المجاملة. ومن أجل تحسين أسعار أجرة الحمولة البحرية في أغلبية الدول خاصة الدول النامية ومن بينها الجزائر نقترح التوصيات التالية:

- يجب على الاتفاقيات الدولية تنظيم أجرة الحمولة البحرية ودراستها بصفة مفصلة على سبيل المثال، النص على كيفية تحديدها أو وضع حد أدنى وأقصى لقيمتها، وذلك لتحقيق المساوات بين الدول.
- انشاء مراكز تجميع البضائع لدول النامية (من بينها الجزائر) لأن هذه الدول تعتبر بصفة عامة دول شاحنة وليست دول ملاحية، وهذه المراكز هي هيئة تسويقية مهمتها تجميع البضائع من بين أهدافها حماية الأسطول الوطني من منافسة أساطيل الدول الأخرى التي تدخل إلى موانئ نفس الدول ضمن خط سيرها.

- على الحكومات التدخل في السوق الملاحي وفرض رقابتها عليه وذلك للتحقق من القرارات المتخذة في السوق الملاحي، وانشاء خطوط بحرية لربط الدول بمناطق معينة وكذلك المحافظة على هيئة الدولة في مجال النقل البحري.
- انشاء مكاتب لمتابعة قيمة أجرة الحمولة البحرية وذلك من أجل جمع البيانات الخاصة بمعدلات أجرة الحمولة لكل أنواع السلع، وأيضا لقيمة أجرة الحمولة في نظام سفن أعلام المجاملة والخطوط المنتظمة.
- إعطاء الأولوية والأفضلية للسفن الوطنية لنقل البضائع وذلك لنقل البضاعة بأسعار أجرة حمولة بحرية منخفضة.
- الترخيص للقطاع الخاص في تأجير السفن من أجل نقل البضائع وعدم الاعتماد فقط على القطاع العمومي، وذلك لتوسيع الاسطول التجاري للدولة وبالتالي التخفيض من النقل البحري.
- على الدول النامية التدخل في المؤتمرات البحرية عن طريق ما يسمى بالتدخل الحكومي من أجل التصويت على أجرة حمولة أقل ما يمكن، خصوصا إذا كانت قوة الأسطول الوطني غير كافي لنقل التجارة الخارجية للدولة.
- على المستوى الوطني ترميم وتطوير الموانئ حسب المقاييس العالمية لإخراجها من صنف الجيل الأول، للتمكن من استقطاب السفن ذات الحجم الكبير وتخفيض نسبة الاكتظاظ، ونسبة التأخر في الشحن والتفريغ.
- الاعتماد على خبراء في مجال عقود التجارة الدولية لتحديد نوع العقود الملاحية الواجب ابرامها.

## قائمة المراجع

أولاً-باللغة العربية:

## 1-الكتب:

- 1-أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1985.
- 2-\_\_\_\_\_، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 1998.
- 3-أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.
- 4-إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية مطبعة صادر للنشر والتوزيع، بيروت، 1993.
- 5-بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 6-جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997.
- 7-حسن حرب اللصاصمة، تسوية الخسائر المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- 8-خلود الخطيب، سامر أبو هوش، عصر الملاحة البحرية (دروثي دينين فولوجيمس إم فولو)، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، كلمة للنشر والتوزيع، أبو ظبي، 2011.
- 9-زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، للنشر، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي للتوزيع، القاهرة، 1988.

- 10- شريف علي الصوص، التجارة الدولية الأسس والتطبيقات، دار أسامة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
- 11- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم والتقاضى والمرافعات في المملكة الأردنية الهاشمية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.
- 12- صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد للنشر والتوزيع، الرياض، 2014.
- 13- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
- 14- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، لبنان، 2008.
- 15- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، جار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2008.
- 16- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 1995.
- 17- عبد الحميد موسى عنبر، شركات النقل البحري شركات الملاحة البحرية، دار الكتب المصرية للنشر، دار النهضة العربية للتوزيع، الإسكندرية، 2014.
- 18- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2011.
- 19- عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006.
- 20- علي البارودي، القانون البحري، الدار اللامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1988.
- 21- علي جمال الدين عوض، العقود التجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982.

- 22- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، بيروت، 1987.
- 23- علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2007.
- 24- عمار عمورة، العقود والمحل التجاري في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، د.س.ن.
- 25- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 1997.
- 26- لطيف جبير كوماني، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996.
- 27- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- 28- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2003.
- 29- \_\_\_\_\_، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2000.
- 30- محمد علي جواد، العقود الدولية مفاوضاتها ابرامها تنفيذها، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
- 31- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 2004.
- 32- محمود فياض، المعاصر في قوانين التجارة الدولية، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- 33- مصطفى البنداري سيد أحمد، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2019.

- 34- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الجامعة للنشر والتوزيع، بيروت، 1989.
- 35- \_\_\_\_\_، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1995.
- 36- \_\_\_\_\_، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1996.
- 37- \_\_\_\_\_، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت، 2006.
- 38- \_\_\_\_\_، وائل أنور بندق، التأمين البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2012.
- 39- \_\_\_\_\_، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018.
- 40- منصور القاضي، المطول في العقود بيع السلع الدولي القانون الموحد، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2005.
- 41- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول السفينة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1993.
- 42- \_\_\_\_\_، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1997.
- 43- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب للنشر والتوزيع، لبنان، 2008.

## 2- الأطروحات والمذكرات الجامعية:

## أ- الأطروحات:

1- أسماء حريز، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، أطروحة دكتوراه للعلوم، تخصص القانون الخاص، كلية العلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد وهران2، 2016/2015.

2- إيمان خلادي، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2021/2020.

3- بالطيب محمد البشير، الحرية التعاقدية في الشركات التجارية وفقا للتشريع الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017/2016.

4- ربيعة حملاوي، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، 2008/2007.

5- سامر محمد أحمد، تنافسية المرافئ البحرية السورية (التحديات وآفاق التطور)، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في اختصاص العلاقات الدولية، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015.

6- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ النقل البحري، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، د.س.ن.

7- عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017.

8-كميلة أعراب، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2020/07/07.

9-ليندة ألكي، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه علوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021/09/22.

10-مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012/2011.

#### ب- المذكرات:

1-أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009.

2-حياة حامي، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 1996.

3-حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي زوز، 2005-2006.

4-حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة وهران، 2013/2012.

- 5- خديجة يعقوبي، أحكام عقد البيع البحري على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي للبضائع 1980 والقانون الجزائري، مذكرة ماجستير في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2010/2011.
- 6- خليل محمد ديب ياسين، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، رسالة لنيل درجة الماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة حلب، دمشق، 1991.
- 7- ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 1998/1999.
- 8- زينب بوسنة، عقد البيع سيف CIF، مذكرة لنيل شهادة ماجستير فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2008/2009.
- 9- سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2014/2015.
- 10- عبد الحميد جوادي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني وتطبيق على حالة استيراد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، مذكرة لنيل درجة ماجستير في الاقتصاد، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 1994/1995.
- 11- عبد الحميد صرصاق، عقد شحن وتفريغ البضاعة في الميناء، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2001.
- 12- عبد الكريم موكة، الثمن في عقود التجارة الدولية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2007.
- 13- عصام الدين رمضان أبو العينين، المقارنة بين التسجيل المفتوح والتسجيل الوطني بالتطبيق على العلم المصري، رسالة مقدمة لمنح درجة الماجستير، تخصص تكنولوجيا النقل

البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2006.

14- علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، مذكرة ماجستير، تخصص السياسة الجنائية، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007.

15- عمران قارون، تخفيض تكاليف النقل باستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM-CNAN)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية فرع التخطيط، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 1997/1996.

16- محمد علي صادق البتانوني، أهمية تحديث الأسطول المصري التجاري مع إشارة خاصة لسفن الخطوط المنتظمة، رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات منح درجة الماجستير، تخصص تكنولوجيا النقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، مصر، 2001.

17- ناصر بن حسين سعد القحطاني، القرصنة البحرية في بحر العرب وتأثيراتها الأمنية على منطقة الخليج العربي، مذكرة ماجستير في العلوم الاستراتيجية، تخصص الدراسات الإقليمية الدولية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2015.

18- نسيمه أمال حيفري، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة ماجستير، قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011/2010.

19- وسام علي السوالفة، المسؤولية المدنية لميناء العقبة عن البضائع أثناء المناولة، مذكرة ماجستير في القانون، قسم القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، عمان-الأردن، 2012/2011.

## 3-المقالات:

- 1- أمينة بورطال، الحرية التعاقدية في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري، المجلد 02، العدد الأول، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015/03/01، ص.ص. 221-248.
- 2- أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض موانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، العدد 16(2)، عمادة البحث العلمي، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السودان، 2015، ص.ص. 158-168.
- 3- باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري دراسة مقارنة، مجلة الدراسات لعلوم الشريعة والقانون، المجلد 43، ملحق 04، الأردن، 2016، ص.ص. 1557-1575.
- 4- حياة عفرة، عقد المناولة المينائية في ضل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد خاص بالعقود البحرية، العدد 12، سنة 2017، ص.ص. 24-52. [revuenadwa.jimdo.com](http://revuenadwa.jimdo.com)
- 5- خالد محمد حسين إسماعيل، مدى مسؤولية دولة العلم عن أعلام المجاملة في ظل أحكام اتفاقية مونتيغوباي لعام 1982، <http://www.aun.edu.eg>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2021/11/19، ص.ص. 01-36.
- 6- سامية مخلوف، التعاون الدولي لمحاربة أعلام المجاملة، المجلة الجزائرية للقانون البحري للنقل البحري والنقل، العدد 07، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/03/01، ص.ص. 291-298.
- 7- سورية ديش، آثار عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الندوة للدراسات القانونية، مجلة محكمة تصدر الكترونيا، العدد 12، دار المنظومة، <http://search.mandumah.com/Record/829867>، مارس 2017، ص.ص. 114-131.

- 8- طيب إبراهيم ويس، الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري، مجلة الفقه والقانون، العدد 15، الجزائر، يناير 2014، ص.ص. 314-324.
- 9- عبد الكريم بوقادة، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد الرابع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017، ص.ص. 161-189.
- 10- عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، المجلد 02، العدد الأول، جامعة قصدي مرباح، ورقلة، 2019/01/01، ص.ص. 388-401.
- 11- عدنان محمد العساف، الإنقاذ البحري: مفهومه ومشروعيته وتكييفه وأحكامه دراسة تأصيلية مقارنة في الفقه الإسلامي وقانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 والمصري لسنة 1990، مجلة الدراسات لعلوم الشريعة والقانون، المجلد 41، الملحق الأول، الأردن، 2014، ص.ص. 590-616.
- 12- علاء التميمي عبده، مسؤولية الناقل البحري عن تعويض أضرار القرصنة (دراسة تحليلية تأصيلية)، مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني، مصر، 2014، ص.ص. 131-273.
- 13- علي حبيطة، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة Economie et de statistique appliquée، المجلد 11، العدد 02، المدرسة الوطنية للإحصاء والاقتصاد التطبيقي، الجزائر، 2014/12/31، ص.ص. 59-84.
- 14- علي فيلاي، الحرية العقدية: مفهوم قديم وواقع متجدد، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 03، العدد 02، جامعة منتوري، قسنطينة، 2018/12/01، ص.ص. 08-19.
- 15- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد 07، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، 2009/06/01، ص.ص. 165-180.

- 16- فاطمة بوجمعة، الجانب الاقتصادي لتحديد أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014/03/01، ص.ص. 168-189.
- 17- \_\_\_\_\_، التحالفات الاستراتيجية في سوق السفن الخطية وتأثيرها على أجرة النقل، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 02، منشورات مختبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص.ص. 248-258.
- 18- فريدة بن عثمان، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، مجلد 09، العدد 04، جامعة زيان عاشور، الجلفة، 2016/12/15، ص.ص. 351-359.
- 19- كمال تغيلت فرحات، جنسية السفينة وظاهرة أعلام المجاملة في الممارسة القانونية الدولية، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص.ص. 665-683.
- 20- مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 04، دمشق، 2011، ص.ص. 265-279.
- 21- محمد مرسي عبده، التصدي للاحتيال المتعلق بالوثائق البحرية وفقا للقانون القطري والاتفاقيات الدولية، المجلة القانونية والقضائية، د.س.ن، مصر، <http://www.almeezan.qa>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2019/07/07، ص.ص. 143-181.
- 22- مجد منير إسماعيل، سفن الملاحة ووسائل مواجهتها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مجلة سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 38، العدد 04، جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سوريا، 2016، ص.ص. 275-291.
- 23- منصف بوعويرة، الحرية العقدية في ظل النظام العام الاقتصادي، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد 03، العدد 02، جامعة منتوري، قسنطينة، 2018/12/01، ص.ص. 48-66.

24- وحيد نميل، ارتفاع أسعار الشحن والحاجة إلى الاستثمار في السلسلة اللوجستية البحرية لتعزيز الاستدامة ومواجهة أزمات سلاسل الامداد في المستقبل، مجلة أبحاث ودراسات التنمية، المجلد 10، العدد 01، جامعة محمد البشير الابراهيمي، برج بوعرييج، 2023/06/10، ص.ص. 250-266.

25- وسيلة أربوط، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 05، العدد الأول، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/03/01، ص.ص. 358-379.

26- يوسف عطاري، الغش التجاري البحري (الاحتيال البحري) وكيفية مكافحته، مجلة دراسات لعلوم الشريعة والقانون، المجلد 34، الجامعة الأردنية، الأردن، 2007، ص.ص. 529-544.

#### 4-الملتقيات:

1-زكية جديني، مراحل تطور موانئ نقل البضائع في الجزائر والمشاكل التي تعاني منه، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2022/02/10، ص.ص. 31-40.

2-عبد المالك مولاي، عبد القادر فنينخ، دعوى مسؤولية الناقل البحري، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2022/02/10، ص.ص. 370-380.

3-ليلي كراش، الإطار الدولي والداخلي لخدمات النقل البحري للبضائع، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2022/02/10، ص.ص. 157-170.

4-نجية معداوي، النقل البحري للنفط الجزائري: الواقع والآفاق، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 1، 2022/02/10، ص.ص. 41-49.

## 4-الاتفاقيات الدولية:

## أ-الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

1-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن (اتفاقية بروكسل 1924)، الموقعة في 25 أوت 1924، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، دون بروتوكولي تعديلها لسنتي 1968 و1979.

2-اتفاقية قانون البحار 1982، المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 التي دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 02 رمضان 1416 الموافق لـ 22 يناير 1996 يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

3-الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لسنة 1999 الموقعة في جنيف، التي دخلت حيز التنفيذ في 14 سبتمبر 2011، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474 المؤرخ في 12 شوال 1424 الموافق لـ 06 ديسمبر 2003، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن 1999، الجريدة الرسمية العدد 77 المؤرخة في 10 ديسمبر 2003.

## ب-الاتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائر:

1-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ) الموقعة في هامبورغ في 31 مارس 1978، دخلت حيز التنفيذ في أول نوفمبر 1992.

2-اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986، المبرمة في جنيف في 07 فيفري 1986، لم تدخل حيز التنفيذ.

3-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008 (اتفاقية روتردام)، تمت المصادقة عليها في روتردام في هولندا في ديسمبر 2008، ولم تدخل حيز التنفيذ.

## 5- النصوص القانونية:

## أ- القوانين:

- 1- القانون رقم 01-18 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 الذي يتضمن القانون التوجيهي لترقية المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، الجريدة الرسمية العدد 77 الصادرة في 15 ديسمبر 2001.
- 2- القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المعدل للأمر رقم 95-07 المتضمن قانون التأمينات، الجريدة الرسمية العدد 15 المؤرخة في 12 مارس 2006.
- 3- القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 الذي يعدل ويتم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، والمتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد 46، المؤرخة في 18 أوت 2010.

## ب- الأوامر:

- 1- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق لـ 15 غشت سنة 2010 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية العدد 29 لسنة 1977، والجريدة الرسمية العدد 47 لسنة 1998، والجريدة الرسمية العدد 46 لسنة 2010.
- 2- الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات الصادر في الجريدة الرسمية العدد 13 المؤرخة في 08 مارس 1995.

## ج- المراسيم التنفيذية:

- 1- المرسوم التنفيذي رقم 07-162 المؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1428 الموافق لـ 30 مايو 2007، يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 01-123 المؤرخ في 15 صفر 1422 الموافق لـ 09 مايو 2001 والمتعلق بنظام الاستغلال المطبق على كل أنواع الشبكات بما فيها اللاسلكية الكهربائية وعلى مختلف خدمات المواصلات السلكية واللاسلكية، الجريدة الرسمية

للجمهورية الجزائرية، العدد 37 الصادرة في 21 جمادى الأولى 1428 الموافق لـ 07 جوان 2007.

2-مرسوم تنفيذي رقم 14-365 مؤرخ في 22 صفر عام 1436 الموافق 15 ديسمبر سنة 2014، يحدد كفاءات فتح الحسابات الانتقالية أو الحسابات الجارية الانتقالية وسيرها ومراقبتها وكذا شروط استئجار البواخر الأجنبية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 74 الصادرة في 03 ربيع الأول عام 1436 هـ الموافق 25 ديسمبر سنة 2014.

3-مرسوم تنفيذي رقم 21-423 مؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1443 الموافق 04 نوفمبر سنة 2021، يحدد كفاءات فتح الحسابات الانتقالية أو الحسابات الجارية الانتقالية وسيرها ومراقبتها وكذا شروط استئجار البواخر الأجنبية، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 84، الصادرة في 28 ربيع الأول عام 1443 هـ الموافق 04 نوفمبر سنة 2021.

## 6-التقارير:

1-الجمعية العامة للأمم المتحدة، الأنشطة الراهنة للمنظمات الدولية في مجال تنسيق وتوحيد القانون التجاري الدولي، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة السادسة عشر، فيينا، 24 ماي-03 جوان 1983. [https://unctad.org/cid30\\_ar](https://unctad.org/cid30_ar)

2-الجمعية العامة للأمم المتحدة، قانون النقل: إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع (بحرا)، مذكرة الأمانة، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الثانية عشر، فيينا، 06-17 أكتوبر 2003.

3-مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، تسيير التجارة والنقل: إيجاد بيئة تجارية آمنة وتنسم بالكفاءة، مذكرة قضايا، الدورة الحادية عشر، ساوباولو، 13-18 جوان 2004.

1-مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2011. <https://doi.org/10.18356/09b990aa-ar>

2-مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2012. <https://doi.org/10.18356/0d504bb3-ar>

3- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2013. <https://doi.org/10.18356/ee2ba49f-ar>

4- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2015. <http://doi.org/10.18356/d96ab857-ar>

#### 7- الجرائد اليومية:

1- أحمد الرواشدة، رغم كورونا ارتفاع المناولة 7% بميناء الحاويات، جريدة الغد، الأردن، 2021/01/31، <http://alghad.com>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2021/10/15.

2- آية نصر، توقعات بارتفاعات جديدة لنوالين الشحن البحري بسبب زيادة الطلب وارتفاع أسعار الوقود، جريدة البورصة الالكترونية، مصر، 2022/06/27، <http://www.alborsaanews.com/2022/06/27/1553194>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/17.

3- السيد فؤاد، ارتفاع أسعار النولون يدفع الخطوط الملاحية العالمية لزيادة مكافآت موظفيها إلى مستويات قياسية، جريدة المال، 2022/01/23، <http://almalnews.com>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/10.

4- الشابوري، ارتفاع أسعار تأجير السفن ونوالين الشحن العالمية يتسبب في زيادة أسعار الغذاء، جريدة بوابة أخبار اليوم الالكترونية، مصر، 2021/08/23، <http://a.akhbarelyom.com/news/newdetails>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/17.

5- حسان شافعي، الحجز التحفظي للسفن يخضع لإجراءات جديدة لتحرير أرصفة الموانئ وتمكينها من أداء مهامها، جريدة الفجر، 2010/05/12، <http://www.djazairess.com/alfadjr/149853>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2019/01/25.

- 6-شاهنده عز، ما هي طريقة حساب CBM؟، جريدة المرسال، مصر، 2021/03/16، <http://www.almrsal.com>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/08.
- 7-جريدة الخليج أونلاين، 1,2 مليون دولار رسوم عبور سفينة شحن من قناة السويس، القاهرة، 2015/05/02، <http://alkhaleeonline.net>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2019/06/13.
- 8-جريدة مصرأوي، سفينة شحن تدفع رسوما قياسية لعبور قناة بنما بعد أيام من افتتاح التوسيع الجديدة، مصر، 2016/07/02، <http://masrawy.com>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2019/06/13.
- 9-جريدة RT، اسأل أكثر، عملية ذكية...كيف تحسب رسوم عبور قناة السويس؟ مصر، 2019/04/26، <http://arabic.rt.com>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2019/06/13.
- 10-جريدة العرب الدولية، لماذا يرفع بعض السفن والناقلات أعلام دول لا تنتمي إليها؟، الشرق الأوسط، 25 جويلية 2019، <http://www.aawsat.com>، تاريخ الاطلاع على الموقع 2021/11/19.
- 11-جريدة ربان السفينة، مع بداية 2021 ... نظرة على عام 2020 البحري: النقل البحري العالمي يسجل تراجعا بنسبة 4%، 2021/06/11، [http://www.assafinaonline.com/nrws\\_details/ar/8050](http://www.assafinaonline.com/nrws_details/ar/8050)، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/10.
- 12-جريدة العرب الاقتصادية الدولية، ارتفاع أسعار الشحن البحري إلى مستويات قياسية عجز في السفن والحاويات الفارغة، الرياض، 2021/07/05، [http://www.aleqt.com/2021/07/05/article\\_2126616.html](http://www.aleqt.com/2021/07/05/article_2126616.html)، تاريخ الاطلاع على الموقع 2022/08/09.

## 8-مواقع الكترونية:

1-حرب اسبانيا وانجلترا، <http://ar.wikipedia.org/wiki> ، تاريخ الاطلاع على الموقع  
2022/01/28.

2-معركة الأرمادا، <http://ar.wikipedia.org/wiki> ، تاريخ الاطلاع على الموقع  
2022/01/28.

## ثانيا-قائمة المراجع باللغة الفرنسية:

## I- Ouvrages :

- 1- BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, EJA, Paris, 2006.
- 2- BRAYER Gérard, Contrats internationaux, guide juridique et fiscal, centre français du commerce extérieur, Paris, janvier 2002.
- 3- CHATILLON Stéphane, Droit des affaires internationales, 5<sup>eme</sup> éditions, Magnard-Vuibert, Paris, 2011.
- 4- DELEBEQUE Philipe, Droit maritime, 13<sup>eme</sup> éditions, Paris, 2014.
- 5- DENIZOT Philippe, Le scandale des pavillons de complaisances, édition Maritimes et d'Outre-Mer, Paris, 1978.
- 6- ELKHELIFA Mohamed EL-Kamel, Guide des transports internationaux de marchandises, éditions DAHLAB, Algérie, 1994.
- 7- JEAN-MARC Mousseron, JACQUES Raynard, REGIS Fabre, JEAN-LUC Pierre, Droit du commerce international, droit international de l'entreprise, 3<sup>eme</sup> édition, Litec Groupe LexisNexis, éditions du juris-classeur, Paris, 2003.
- 8-Jurisprudence Français, cour d'appel de Paris (5<sup>eme</sup> ch), transport maritime international, 17 février 1977, DMF, Paris, 1977.
- 9- GEORGES Valentin, Les contrats de sous-traitance, Montpellier, Paris.
- 10- Lamy Transport, Commissionnaire de transport, Douane, Transport par chemin de fer, Transport maritime, Transport aériens, Lexique, Tome 2, Edité par la Société LAMY S.A, France, 1984.
- 11- Lamy Transport, Commission de transport, Mer, fer, air, Commerce extérieur, tome 2, Edité par Wolters Kluwer, France, 2014.
- 12- MARQ Jean-Patrick, Risque et assurances de transport, L'ARGUS éditions, Dalloze, Paris, 2015.

- 13- MONTAS Arnaud, Droit maritime, EMD S.A.S, France, 2012.
- 14- OILLEAU Katelle, Le crédit tiré du navire, P.U.F Aix Marseille, Paris, 2010.
- 15- RODIERE René, Droit maritime, 10<sup>eme</sup> éditions, Dalloze, Paris, 1986.
- 16- RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit maritime, 12<sup>eme</sup> éditions, Dalloze, Paris, 1997.

## II- Thèses et Mémoires :

### A- Thèses :

- 1-ADIL Hind, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissement : un échec ?, thèse présentée en vue de l'obtention du grade de doctorat en droit, option droit des affaires, faculté de droit, Université de Montréal, Canada, 2009.
- 2- ANGELLELI Pierre, La Libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ?, étude à partir du cas d'Etat de la Caraïbe, thèse pour l'obtention du titre de docteur en sciences économiques, faculté économies et finances, université des Antilles-Guyane, France, 2012.
- 3- BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse pour l'obtention du grade de docteur, Formation doctorale droit international, Section n°2 droit public, Université Montpellier I, France, Juin 1991.
- 4- GOMES Machado, Les Causes de déchéance du droit à limitation de responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissement, mémoire en vue de l'obtention du grade de maître en droit, option droit des affaires, faculté de droit, université de Montréal, Canada.
- 5- KOUKA Abdelkrim, Le Contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie : Théories et pratiques, thèse de doctorat en droit, Ecole doctorale de droit international, droit européen relations internationales et droit comparé, université Panthéon-Assas (Paris II), Paris, octobre 2011.
- 6-YASSAD Houria, Le Contrat de Vente Internationale de Marchandises, thèse pour doctorat en droit, faculté de droit, Université Mouloud MAMMARI de Tizi-Ouzou, 2008.

### B- Mémoires :

- 1- AMODEO Delphine, Les Consortiums, mémoire de master II, spécialité droit maritime et des transports, faculté de droit et de sciences politiques, université PAUL LEZANNE-Aix Marseille III, Paris, 2009/2010.
- 2- BERNARD Stephen, Problème de transport, mémoire de D.E.S, faculté de droit et des sciences économiques, université de Montpellier, France, 1970.

3- GRID Mona, Le Paiement du fret, mémoire de master 2 professionnel de droit maritime et des transports, centre de droit maritime et des transports, faculté de droit et de sciences politiques, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Paris, 2008/2009.

4- MEDJDOUB Khadra Brahma, Transport maritime en Algérie insuffisances et opportunités « comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med Maroc », mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention de diplôme de magister en management et commerce international, faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion, département des sciences commerciales, université Abdelhamid Ibn Badis, Mostaganem, 2016/2017.

5- VICKY Adam, Transport maritime de ligne et alliances stratégiques : une loi antitrust en Europe permettra-t-elle de préserver une saine concurrence ? mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de maîtrise ès sciences (M. Sc), faculté sciences de la gestion, HEC Montréal affiliée à l'université de Montréal, Canada, Septembre 2008.

### III- ARTICLES :

1-AMMOUR Mohand Ouramdane, La maîtrise du transport maritime : un enjeu crucial pour l'économie nationale, Journal des échanges internationaux des transports et de la logistique « Le Phare », N°190, Alger, février 2015, p.p. 05-10.

2-BELMEDJAHED Mohamed Amine, L'impact de la guerre l'Ukraine-Russie sur les réserves de change de l'Algérie : étude à l'aide Stress-test, Journal of Contemporary Business and Economic Studies, Volume 05, N°03, Alger 2022, p.p. 330-346.

3-DEROUICHE.S, Point de vue à propos de la rencontre du FCE sur les transports maritime, Journal des échanges internationaux des transports et de la logistique « Le Phare », N°161, Alger, octobre 2012, p.p. 04-05.

4- DRAPIER Sandrine, Les Pavillons de complaisance concurrencés : la promotion du pavillon bis Français !, revue juridique de l'océan Indien (RJOI), université de la Réunion, centre de recherche juridique (CRJ), France, 01/11/2008, p.p. 189-200. [http://hal.univ-reunion.fr/hal-02543138v1/file/rjoi\\_08\\_drapier.pdf](http://hal.univ-reunion.fr/hal-02543138v1/file/rjoi_08_drapier.pdf)

5- HADDOUM Kamel, La Prise en charge des activités commerciales portuaires en Algérie : un problème récurrent ! L'exemple de la manutention et de l'acconage, journée d'étude : problèmes récurrents du droit maritime Algérien, faculté de droit, HYPROC, Entreprise portuaire d'Oran, E.P.A, université d'Oran, samedi 22 avril 2006, p.p. 63-76.

- 6- MARZOUG Slimane, Analyse des déterminations du coût de transport maritime de marchandises en Algérie, Journal of Economic sciences Institute, volume 25, numéro 01, Alger, 06/03/2022, p.p. 589-600.
- 7- MOHAMED-CHERIF Fatma Zohra, Les liaisons maritimes de l'Algérie dans l'espace Euro-Méditerranéen : réalités et perspectives, Territoire en mouvement revue de géographie et aménagement, Edition open journals, N°16, 2012, p.p. 86-97. <https://doi.org/10.4000/tem.1907>
- 8- REMERY Jean-Pierre, droit maritime : un an de jurisprudence de la cour de cassation (juillet 1998- juin 1999), revue de jurisprudence de droit des affaires, éditions Francis Lefebvre, France, juillet 1999, p.p. 587-602.
- 9- SLIM Habib, Les Pavillons de complaisance, colloque international : le pavillon, Institut du droit économique de la mer et association internationale du droit de la mer, Paris, 02-03 mars 2007, p.p. 81-104.
- 10- S.N, La Révolution numérique silencieuse des ports d'Algérie, Revue de l'Entreprise portuaire d'Alger, N°131, Alger, 2<sup>eme</sup> & 3<sup>eme</sup> semestre 2022, p.p. 26-29.
- 11- S.N, Protection de l'environnement portuaire, Revue de l'Entreprise portuaire d'Alger, N° 132, Alger, 1<sup>er</sup> semestre 2013, p.p. 10-11.
- 12- TIGHILT Fodil, Utilisation des incoterms 2010 dans les entreprises Algériennes, revue des sciences commerciales, volume 16, numéro 04, Ecole des hautes études commerciales, Alger, 15/04/2017, p.p. 72- 81.
- 13- TIGHILT Fodil, BOUCHELLAL Youcef, DADDI ADDOUN Nacer, La Pratique de l'affrètement maritime et coût du fret cas de l'Algérie : Etat des lieux et contraintes, revue organisation & travail, volume 10, numéro 02, université Mascara, 18/07/2021, p.p. 234-251.
- 14- YACOUBA Cissé, Le Commissionnaire de transport, le non vessel operating common carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ?, revue générale de droit, volume 34, numéro 2, faculté de droit, section de droit civil, Université d'Ottawa, édition Wilson & La fleur inc, Canada, 2004, p.p. 407-429. <https://doi.org/10.7202/1027085ar>

#### VI- Articles d'internet :

- 1- GALLAIS-BOUCHET Anne, Pavillon marchand et influence internationale, Revue notes de synthèse ISEMAR, n°110, Institut supérieur d'économie maritime, France, décembre 2008, p.p. 1-4, <http://side.developpement-durable.gouv.fr/GUAD/doc/SYRACUSE/320931>, date de visite le site 09/02/2022.

2- O'KEEFE Doug, Evolution de la flotte de haute mer qui appuie le commerce international canadien, Canada, 05/06/2002, p.p. 1-22, <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/54f0002x/54f0002x20020001-fra.pdf>, date de visite le site 09/02/2022.

#### V-Communication :

1- ADOUANE Ziane, BENNACER Nasreddine, Développement du transport maritime de marchandises en Algérie : réalité et perspective, Forum national virtuel tagué sur les services de transport maritime de marchandises en Algérie réalité et perspective, faculté de droit, université Ben Youcef Ben Khedda Alger 1, 10/02/2022, p.p. 107-117. [http://droit.univ-alger.dz/pdf\\_2022/seminaire\\_ar/%D9%83%D8%B1%D8%A7%D8%B4%20%D9%84%D9%8A%D9%84%D9%8910-02-2022/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AF%D8%A7%D8%AE%D9%84%D8%A7%D8%AA.pdf](http://droit.univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/%D9%83%D8%B1%D8%A7%D8%B4%20%D9%84%D9%8A%D9%84%D9%8910-02-2022/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AF%D8%A7%D8%AE%D9%84%D8%A7%D8%AA.pdf)

2- BOUARROUDJ Abdelhamid, Le Transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir, atelier réflexion, forum des chefs d'entreprise, France, 02 octobre 2012, p.p. 1-18.

3- HADDOUM Kamel, Les Ports maritimes face aux mutations du transport maritime, Forum national virtuel tagué sur les services de transport maritime de marchandises en Algérie réalité et perspective, faculté de droit, université Ben Youcef Ben Khedda Alger1, 10/02/2022, p.p. 91-106. [http://droit.univ-alger.dz/pdf\\_2022/seminaire\\_ar/%D9%83%D8%B1%D8%A7%D8%B4%20%D9%84%D9%8A%D9%84%D9%8910-02-2022/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AF%D8%A7%D8%AE%D9%84%D8%A7%D8%AA.pdf](http://droit.univ-alger.dz/pdf_2022/seminaire_ar/%D9%83%D8%B1%D8%A7%D8%B4%20%D9%84%D9%8A%D9%84%D9%8910-02-2022/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AF%D8%A7%D8%AE%D9%84%D8%A7%D8%AA.pdf)

#### IV- Lois :

1- Journal officiel de l'Union Européenne, communication provenant des institutions et organe de l'Union Européenne, commission n°266 (C266), Bruxelles, 21/10/2008.

2- Règlement (CE) n° 906/2009 de la commission du 28 septembre 2009, concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums), journal officiel de l'Union Européenne, Bruxelles, France, 28/09/2009, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:256:0031:0034:FR:PDF>.

**IIV- Documents :**

1-BEDOYA Carlos, Manuel de l'utilisateur sur les droits de tirage spéciaux (DTS) à des fins fiscales, édition Red Latinoamericana por justicia economica y social-Latindadd, Lima-Pérou, 2021, <http://www.latindadd.org/wp-content/uploads/2022/09/Manual-Derechos-Especiales-de-Giro-frances-6sep22.pdf>

2-Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, Chapitre premier définition, conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Volume II, Genève, New York, 1975.

3- Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, conférence de plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, tenue à Genève du 12 novembre au 15 décembre 1973 (première partie) et du 11 mars au 06 avril 1974 (deuxième partie), volume II, Nations Unies, New York, 1975. [https://unctad.org/system/files/official-document/tdcode13add.1\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdcode13add.1_fr.pdf)

4- HUMMELS David, Coûts de transport et échange : tendances structurelles, transport et commerce international, rapport de la cent trentième table d'économie des transports, centre de recherches sur les transports, Paris, 21-22 octobre 2004.

5- SLIMANI (s.p), Agenda Item 3a challenges faced by developing countries in competition and Intergovernmental group of Experts on competition law and policy, 17<sup>th</sup> session, room XVII, Palais des Nations, Geneva, 13 july 2018. [https://unctad.org/system/files/non-official-document/ciclp17th\\_c\\_aca\\_mar\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/non-official-document/ciclp17th_c_aca_mar_fr.pdf)

**IIIV- Sites des journaux :**

1- DESCAMPS Adine, Taux de fret sans limites, journal maritime, France, 15/05/2021, <http://www.journalmaritimemarchande.eu/actualite/shipping/taux-de-fret-sans-limites>. Date de visite le site 09/08/2022.

2- DESCAMPS Adine, CMMA CGM bloque ses taux de fret spot, journal maritime, France, 09/09/2021, <http://www.journalmaritimemarchande.eu/actualite/shipping/cma-cgm-bloque-ses-taux-de-fret-spot> date de visite le site 10/08/2022.

3- DESCAMPS Adine, Radioscopie des taux de fret entre 2020 et 2021, journal maritime, France, 16/11/2021, <http://www.journalmaritimemarchande.eu/actualite/shipping/radioscopie-des-taux-de-fret-entre-2020-et-2021> date de visite le site 09/08/2022.

## الفهرس

الصفحة	العنوان
01	المقدمة
10	<u>الباب الأول</u> <u>أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية</u>
12	<u>الفصل الأول</u> <u>الإطار القانوني لأجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية</u>
13	المبحث الأول كيفية استحقاق أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
14	المطلب الأول: طرق الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري للبضائع
14	الفرع الأول: المدين بأجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع
15	أولاً- الشاحن المدين الأصلي لأجرة الحمولة البحرية
16	ثانياً- المرسل إليه المدين الاستثنائي لأجرة الحمولة البحرية
19	الفرع الثاني: مكان الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري للبضائع
20	أولاً- الوفاء بأجرة الحمولة البحرية عند القيام
24	ثانياً- الوفاء بأجرة الحمولة البحرية عند الوصول
25	أ- حالة قبول المرسل إليه استلام البضاعة
26	ب- حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة
27	ج- حالة المرسل إليه غير معروف
27	المطلب الثاني: طرق الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار السفينة

28	الفرع الأول: كيفية الوفاء بأجرة الحمولة في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة
31	الفرع الثاني: كيفية الوفاء بأجرة الحمولة في عقد استئجار السفينة لمدة معينة
34	المطلب الثالث: اثبات الوفاء بأجرة الحمولة في عقود الملاحة البحرية التجارية
34	الفرع الأول: وسائل اثبات دفع أجرة الحمولة البحرية
35	أولاً- اثبات دفع أجرة الحمولة البحرية بوثيقة الشحن
38	ثانياً- اثبات دفع أجرة الحمولة البحرية بوثيقة الايجار
39	ثالثاً- اثبات دفع أجرة الحمولة البحرية بالوثيقة الالكترونية
42	الفرع الثاني: أجرة الحمولة البحرية محل الاحتيال البحري
43	أولاً- تعريف الاحتيال
44	أ- الاحتيال الخاص بالطرف المستأجر للسفينة
45	ب- الاحتيال الخاص بتزوير سندات الشحن
48	ثانياً- أسباب نشوء الاحتيال البحري
48	ثالثاً- أساليب الوقاية ومكافحة الاحتيال البحري
52	المبحث الثاني الأحكام المشتركة لأجرة الحمولة البحرية بين عقود الملاحة البحرية التجارية
52	المطلب الأول: مميزات أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
53	الفرع الأول: أجرة الحمولة البحرية من الأموال المؤمن عليها
57	الفرع الثاني: أجرة الحمولة البحرية قابلة للحجز التحفظي
60	الفرع الثالث: مساهمة أجرة الحمولة البحرية في الخسائر البحرية المشتركة
63	أولاً- تدخل أجرة الحمولة البحرية في هيكل تكوين المجموعة الدائنة
64	ثانياً- تدخل أجرة الحمولة البحرية في هيكل المجموعة المدنية

66	المطلب الثاني: ملحقات أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
67	الفرع الأول: غرامات التأخير
69	الفرع الثاني: أجرة المناولة المينائية
73	الفرع الثالث: المصاريف الإضافية
74	أولا-نفقات الوقود
75	ثانيا-رسوم ومصاريف الموانئ
76	ثالثا-رسوم عبور القنوات
77	المطلب الثالث: أنواع أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
77	الفرع الأول: أجرة الحمولة البحرية مستحقة في كل الأحوال
79	الفرع الثاني: أجرة الحمولة البحرية المدفوعة في الميناء
79	أولا-أجرة من الحافة إلى الحافة
80	ثانيا-أجرة تحت الرافعات
80	ثالثا-أجرة الرصيف
81	الفرع الثالث: أنواع أخرى لأجرة الحمولة البحرية
81	أولا-أجرة الحمولة البحرية الضائعة
81	ثانيا-أجرة الحمولة البحرية الإضافية
82	ثالثا-أجرة المسافة
83	رابعا-أجرة الحمولة البحرية القيمة
84	<b>الفصل الثاني</b> <b>العوامل البحرية المؤثرة على أجرة الحمولة البحرية وضمادات الوفاء بها</b>
85	المبحث الأول

	العوامل البحرية المؤثرة على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
86	المطلب الأول: أثار الحوادث البحرية على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
86	الفرع الأول: أثار القوة القاهرة على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
90	الفرع الثاني: أثار الخطأ الشخصي على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
91	أولاً- أثار خطأ المستأجر على أجرة الحمولة البحرية
92	ثانياً- أثار خطأ المؤجر على أجرة الحمولة البحرية
94	ثالثاً- أثار خطأ الشاحن على أجرة الحمولة البحرية
96	رابعاً- أثار خطأ الناقل على أجرة الحمولة البحرية
97	خامساً- أثار خطأ المرسل إليه على أجرة الحمولة البحرية
98	الفرع الثالث: أثار القرصنة البحرية على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
99	أولاً- لمحة عن القرصنة البحرية
100	ثانياً- تعريف القرصنة البحرية
102	ثالثاً- مدى تأثير القرصنة البحرية على أجرة الحمولة البحرية
105	رابعاً- طرق الوقاية من القرصنة البحرية
107	المطلب الثاني: أثار عمليات الإنقاذ على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية

109	الفرع الأول: أثار المسافنة البحرية على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
111	الفرع الثاني: أثار تغيير الاتجاه (الانحراف) على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
118	الفرع الثالث: أثار التضحية بالبضاعة على أجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
119	<b>المبحث الثاني</b> ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة البحرية في عقود الملاحة البحرية التجارية
120	المطلب الأول: حق الحبس كضمان للوفاء بأجرة الحمولة في عقود الملاحة البحرية التجارية
121	الفرع الأول: كيفية ممارسة حق الحبس في عقود الملاحة البحرية التجارية
125	الفرع الثاني: أسباب انقضاء حق الحبس في عقود الملاحة البحرية التجارية
125	أولاً-تقديم كفالة
126	ثانياً-تقدم المرسل إليه أو المستأجر لاستلام البضاعة ودفع أجرة الحمولة البحرية
127	ثالثاً-انقضاء المدة القانونية للحبس
127	رابعاً-تعرض البضاعة للتلف
128	المطلب الثاني: حق الامتياز كضمان للوفاء بأجرة الحمولة في عقود الملاحة البحرية التجارية
129	الفرع الأول: كيفية ممارسة حق الامتياز في عقود الملاحة البحرية التجارية
134	الفرع الثاني: أسباب انقضاء حق الامتياز في عقود الملاحة البحرية التجارية
135	أولاً-انقضاء حق الامتياز بالبيع الجبري

135	ثانيا-انقضاء حق الامتياز بالبيع الاختياري
136	ثالثا-انقضاء حق الامتياز بالتقادم
139	<u>الباب الثاني</u> <u>أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية التجارية</u>
143	<u>الفصل الأول</u> <u>الإطار المفاهيمي لأنظمة الملاحة البحرية التجارية</u>
144	المبحث الأول أنواع أنظمة ممارسة الملاحة البحرية التجارية
145	المطلب الأول: ممارسة الملاحة البحرية التجارية عبر الخطوط البحرية المنتظمة
146	الفرع الأول: نشأة الخطوط البحرية المنتظمة
149	أولا-ميلاد المؤتمرات البحرية
150	ثانيا-أنواع المؤتمرات البحرية
152	ثالثا-أهداف المؤتمرات البحرية
152	رابعا-مزايا المؤتمرات البحرية
153	خامسا-عيوب المؤتمرات البحرية
155	الفرع الثاني: المبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظام الخطوط البحرية المنتظمة
156	أولا-مبدأ المسافة وطبيعة عمليات المناولة المسجلة في الموانئ
160	ثانيا-مبدأ نوعية وطبيعة البضاعة
161	الفرع الثالث: ظهور جمعيات أصحاب السفن (الكونسورتيوم)
162	أولا-تعريف جمعيات أصحاب السفن
163	ثانيا-لمحة تاريخية لدوافع ظهور التحالفات

166	ثالثا-الطبيعة القانونية للكونسورتيوم
167	رابعا-التنظيمات المبنية عليها الكونسورتيوم
169	المطلب الثاني: ممارسة الملاحة البحرية التجارية بواسطة سفن علم المجاملة
170	الفرع الأول: تعريف سفن علم المجاملة
176	الفرع الثاني: أسباب ظهور سفن أعلام المجاملة
179	الفرع الثالث: الجانب السلبي لسفن علم المجاملة على الملاحة البحرية
179	أولا-الجانب السلبي لسفن علم المجاملة على البحارة
181	ثانيا-الجانب السلبي لسفن علم المجاملة على جنسية السفينة
183	ثالثا-الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة سفن علم المجاملة
186	<b>المبحث الثاني</b> <b>المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية التجارية</b>
186	المطلب الأول: المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من الناحية القانونية
187	الفرع الأول: المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من حيث تسجيل السفن
188	أولا-التسجيل بصفة عامة
189	ثانيا-التسجيل المنتظم
192	ثالثا-التسجيل الحر
195	الفرع الثاني: المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من حيث طبيعة تشغيل السفن
195	أولا-من حيث الغاية
197	ثانيا-من حيث دفع أجرة الحمولة البحرية
199	المطلب الثاني: المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من الناحية التجارية والدول المسيطرة

199	الفرع الأول: المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من الناحية التجارية
199	أولا-عمر السفينة
202	ثانيا-سلامة الملاحة البحرية
203	ثالثا-الجانب الاقتصادي
205	الفرع الثاني: المقارنة بين أنظمة الملاحة البحرية من ناحية الدول المسيطرة
	<b>الفصل الثاني</b>
208	<u>تحديد أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية التجارية ووضعيتها في التجارة الدولية الجزائرية</u>
	<b>المبحث الأول</b>
212	تحديد أجرة الحمولة البحرية في أنظمة الملاحة البحرية
213	المطلب الأول: تحديد أجرة الحمولة البحرية في نظام الخطوط المنتظمة
214	الفرع الأول: تحديد أجرة الحمولة البحرية في قانون تسيير المؤتمرات البحرية
215	أولا-المعايير المتبعة لتحديد أجرة الحمولة البحرية
215	ثانيا-كيفية رفع أسعار أجرة الحمولة البحرية
217	ثالثا-أسعار أجرة الحمولة البحرية الترويجية
218	الفرع الثاني: تحديد أجرة الحمولة البحرية وفقا لنظام التسعيرة
220	أولا-المفاهيم الأساسية لنظام الحاويات
225	ثانيا-تسعير خدمات سفن الحاويات
231	الفرع الثالث: تقييم أجرة الحمولة البحرية بداية من سنة 2020
236	المطلب الثاني: تحديد أجرة الحمولة البحرية في نظام سفن علم المجاملة
238	الفرع الأول: التحديد الجرافي لأجرة الحمولة البحرية
239	أولا-تحديد أجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار على أساس الرحلة

242	ثانيا-تحديد أجرة الحمولة البحرية في عقد استئجار لمدة معينة
243	الفرع الثاني: تحديد أجرة الحمولة البحرية على أساس العرض والطلب
249	الفرع الثالث: الآثار السلبية لسفن علم المجاملة على أجرة الحمولة البحرية وحلول تداركها
249	أولا-الآثار السلبية لسفن علم المجاملة على أجرة الحمولة البحرية
250	ثانيا-حلول تدارك الآثار السلبية
252	<b>المبحث الثاني</b> <b>وضعية أجرة الحمولة البحرية في التجارة الدولية الجزائرية</b>
255	المطلب الأول: تسديد أجرة الحمولة البحرية عند التصدير والاستيراد
256	الفرع الأول: كيفية تسديد أجرة الحمولة البحرية عند التصدير
256	أولا-المقصود بالحرية العقدية
257	ثانيا-أثر الحرية العقدية على أجرة الحمولة البحرية
259	ثالثا-تسديد أجرة الحمولة البحرية عند التصدير
262	الفرع الثاني: كيفية تسديد أجرة الحمولة البحرية عند الاستيراد
266	الفرع الثالث: تقادم دعوى المطالبة بأجرة الحمولة البحرية في القانون الجزائري
268	المطلب الثاني: ارتفاع أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية
270	الفرع الأول: المشاكل التي تواجهها أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية
274	الفرع الثاني: حلول مواجهة أسباب ارتفاع أجرة الحمولة البحرية في الموانئ الجزائرية
276	الخاتمة
281	قائمة المراجع
304	الفهرس

314	الملخص
-----	--------

## الملخص:

يعتبر موضوع أجرة الحمولة البحرية موضوعا هاما في مجال الملاحة البحرية التجارية، إذ تعد أجرة الحمولة البحرية محور عقود وأنظمة الملاحة البحرية التجارية ويظهر ذلك، كون أنها تمثل الالتزام المالي المترتب على عاتق أحد أطراف عقود الملاحة البحرية التجارية، فرغم اختلاف النظام القانوني لهذه الأخيرة، إلا أن أجرة الحمولة البحرية تعتبر النقطة المشتركة بين هذه العقود خصوصا عند التحدث عن أنواع وملحقات أجرة الحمولة والعوامل البحرية المؤثرة عليها؛ هذا من جهة ومن جهة أخرى فأجرة الحمولة البحرية هي نقطة المنافسة بين أنظمة الملاحة البحرية التجارية، فكل نظام يسعى لتقديم خدمات النقل البحرية بأجرة حمولة بحرية منخفضة مقارنة بالنظام الآخر.

## Résumé :

La question du frêt maritime revêt une importance capitale dans le cadre de navigation maritime commerciale.

Le frêt est l'élément essentiel dans les contrats de transport maritime, puisqu'il est l'obligation financière d'une des parties.

Bien que le cadre juridique diffère d'un système à un autre, le fret maritime reste le point commun entre les contrats.

Le frêt maritime est considéré comme l'objectif essentiel dans la concurrence maritime dans la mesure où chaque système vise à offrir des services de fret concurrentiel, pour prendre le plus de part de marché dans les domaines des transports maritimes.