

جامعة مولود معمري - تيزي وزو -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون

فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية

تحت إشراف الأستاذ:

د. بوتوشنت عبد النور

إعداد الطالبة:

تيزة خديجة

لجنة المناقشة:

د/حدوم كمال، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة بومرداس..... رئيسا،

د/بوتوشنت عبد النور، أستاذ محاضر (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو. مشرفا ومقررا،

د/يسعد حورية، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو ممتحنة.

تاريخ المناقشة: 2016/09/18.

الإهداء

إلى أمي وأبي العزيزين أطال الله في عمرهما اللذين ربياني وكان لهما علي
الفضل الكبير بعد فضل الله تبارك وتعالى.

إلى إخواني: رابح، أعمار، مقران، محمد أكلي، وأخواتي: صليحة، رشيدة،
ياسمين، فازية.

إلى جميع أساتذتي في كلية الحقوق.

إلى كل أصدقائي وأخص بالذكر صديقتي بوتلنج نبيلة.

إلى كل هؤلاء أهدي لهم ثمرة جهدي.

تيزة خديجة.

كلمة شكر.

الحمد والشكر لله أولاً صاحب النعمة الذي وفقني لإتمام
هذا العمل.

ولا يسعني في هذا المقام إلا أن أتقدم بجزيل الشكر
والعرفان إلى أستاذي "بوتوشنت عبد النور" الذي تكرم
بقبول الإشراف على هذا العمل، ولما بذله لي من نصح
وإرشاد، فجزاه الله عني خير الجزاء.

تيزة خديجة.

قال الله تعالى: { وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون
وستردون إلى عالم الغيب والشهادة فينبئكم بما كنتم تعملون. }
صدق الله العظيم.

سورة التوبة، الآية: 105.

المختصرات

أولاً - باللغة العربية:

ج.ر.ج.ج : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

د.ب.ن : دون بلد النشر.

د.س.ن : دون سنة النشر.

ص. : الصفحة.

ص ص. : من الصفحة رقم ... إلى الصفحة رقم.

ع : العدد.

ق.ب.ج : القانون البحري الجزائري.

ق.ب.ل : القانون البحري اللبناني.

ق.ت.ب : قانون التجارة الدولية.

ق.ف : القانون الفرنسي.

ق.م.ج : القانون المدني الجزائري.

ق.م.م : القانون المدني المصري.

م : المادة.

ثانيا - باللغة الفرنسية:

BDI : Baltic Dry Index.

CAF : Cout Assurance Fret.

CIF : Cout Insurance Frienght.

CFR : Cost And Freight.

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement.

DMF : Droit Maritime Français.

FAS : Free Alongside Ship.

FIOST : Free In and Out Stowed and Trimmed.

FMC : Commission Fédérale des Etats-Unies.

FOB : Free On Board.

ITF : Fédération Internationale des ouvriers du Transport.

Op.cit : Référence précitée.

p. :Page.

pp. : de Page à Page.

مقدمة:

يمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني، ويرجع السبب في تلك الأهمية ليس فقط لكونه وسيلة جوهرية للتعارف والاتصال بين الشعوب، إنما جسراً ضخماً للتجارة ومخزناً هائلاً للثروات والموارد الطبيعية. فالنشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشاراً لاسيما أن البحار والمحيطات تمثل حوالي 71% من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية. ويذهب الفقه في عمومته إلى تعريف القانون البحري أنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية التي تتم في البحر.¹

تعتبر الملاحة البحرية من أهم ضروب النشاط الاقتصادي التي يسعى البشر من ورائها الربط بين ربوع الكرة الأرضية وتحقيق الربح الهائل كل حسب درجة تطوره ومواكبته لمستجدات الحياة.²

يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى البري والجوي والنهري في نقل التجارة العالمية حيث أنه يمثل حوالي 85% من حجمها الإجمالي، وغالباً سيبقى النقل البحري على وضعه المتميز هذا نظراً لقدرة وسيلته وهي السفينة³ على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في إنتاج السلع، وكذا ما تتميز به من سعة استيعابية تمكنها من استقبال البضائع مختلفة الأنواع والأحجام خاصة البضائع المحواة منها ونقلها

1- عمر مشهور حديثة الجازي، قانون النقل البحري وقضاياه، دورة تدريبية للتجارة، الغرفة التجارية، عمان، 2003، ص.

2. <http://www.jcdr.com/pdf/article 2.pdf>

2- نبيل مسيخ، عقد التأمين البحري وآثاره القانونية، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاء، المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الرابعة عشر، الجزائر، 2003-2006، ص. 23.

3- تعتبر سفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة. أنظر المادة 13 من الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق لـ 25 يونيو سنة 1998 يتضمن القانون البحري.

إلى موانئ العالم، يضاف إلى ذلك إلى أن النقل البحري يعد من أرخص وسائل النقل تكلفة في أجور الشحن.¹

وذلك مقارنة بأجور وصعوبات النقل البري، الذي يتم بواسطة السكك الحديدية والشاحنات والسيارات وغيرها أو بالنسبة للنقل الجوي الذي لا يزال حتى الآن باهظ التكاليف وقاصراً على تلبية حاجات المجتمعات الغنية، ويضاف إلى ذلك أن التجارة البحرية تتيح للتجار نقل كميات ضخمة من البضائع دفعة واحدة، وهي ميزة لا تتوفر في وسائل النقل الأخرى.² ولقد أصبح النقل البحري ذات أهمية اقتصادية وتجارية هامة خاصة وأنه يربط الدول بعضها ببعض. ولا حاجة للحديث عن أهمية النقل البحري وما وصل إليه من تقدم هائل في هذا العصر إذ إن الصادرات والواردات في جميع أنحاء العالم تعتمد أصلاً على النقل البحري.

يعتبر عقد النقل البحري³ من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، ويحتل عقد النقل البحري أهمية خاصة بين موضوعات القانون البحري إذ أنه يؤدي وظيفة لها أهميتها الجوهرية من الناحية الاقتصادية والتجارية سواء على الصعيد الدولي والداخلي إذ أنه يسهل عملية تبادل السلع والخبرات في جميع أنحاء العالم.⁴

فعقد النقل البحري كباقي العقود الأخرى له طرفين الناقل والشاحن، ويترتب عليهما التزامات، ومن أهم الالتزامات التي تهمنا هي التزامات الشاحن المتمثلة في الالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل، والالتزام بدفع الأجرة. وهذه الأخيرة هي التي تكون محور دراستنا.

1- بحث حول التزامات الشاحن والناقل في عقد النقل البحري، www.bahrainlaw.net، ص. 1.

2- سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2011-2012، ص. 1.

3- عقد النقل: "يعني عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة الحمولة". أنظر المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً 2009.

4- بحث حول التزامات الشاحن والناقل في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 1.

تعتبر أجرة الحمولة الالتزام الرئيسي والبارز والوحيد الذي يظهر في التعريفات الواردة في عقد النقل البحري، أما باقي التزامات الشاحن فلا تبرز إلا بمراجعة مختلف النصوص القانونية، و تتميز أجرة الحمولة بخصوصية، لأنها تثير مسائل هامة، نابعة من تميز عقد النقل البحري عن غيره من العقود، وما يطرأ على الرحلة البحرية وتأثير ذلك على الاعتبارات التي تؤثر في تحديد الأجرة وطرق دفعها وأنواعها.¹

بالرغم من أهمية أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، إلا أن الاتفاقيات الدولية الثلاثة المتعلقة بالنقل البحري (اتفاقية بروكسل 1924 وبروتوكولاتها، اتفاقية همبورغ 1978، واتفاقية روتردام 2009)، لم تتعرض إلى هذا الموضوع بالتفصيل اللازم كما فعلت بالنسبة للالتزامات الأخرى الناشئة عن عقد النقل البحري.

لإبراز المكانة التي تحتلها أجرة الحمولة في عقد النقل البحري، ارتأينا دراسة فيما تتمثل **أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع؟**، وهذا يستدعي دراسة ماهية أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع (الفصل الأول)، والنظام القانوني لأجرة الحمولة (الفصل الثاني).

1- سامية عباس، التزامات الشاحن والناقل في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 46.

الفصل الأول

ماهية أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع

تعتبر أجرة الحمولة من الالتزامات المالية التي يلتزم بها الشاحن اتجاه الناقل في عقد النقل البحري. وبالرغم من الأهمية التي تحتلها في عقد النقل البحري إذ أن هذا الأخير يتمحور عليها، إلا أن معظم النصوص القانونية سواء الداخلية أو الدولية لم تأخذ هذا الموضوع بعين الاعتبار إذ تطرقت إليه بصفة عامة ولم تفصل فيه كباقي التزامات الشاحن الأخرى، وهذا ما يستدعي بنا التطرق أولاً إلى النقاط الأساسية المتعلقة بهذا الموضوع، وذلك بتناول مفهوم أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع (المبحث الأول)، ثم أثر الحوادث البحرية عليها (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مفهوم أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع

من الطبيعي أن أول مسألة يتم التعرض إليها عند دراسة موضوع جديد، كموضوع أجرة الحمولة هو التطرق إلى تعريفها (المطلب الأول)، ثم إلى طرق تحديدها (المطلب الثاني)، وأخيراً تبيان المدين بأجرة الحمولة (المطلب الثالث).

المطلب الأول

تعريف أجرة الحمولة وأنواعها في عقد النقل البحري للبضائع

تتميز أجرة الحمولة بخاصيتين القانونية كونها مرتبطة بعقد، وبخاصية اقتصادية كونها مرتبطة بالتجارة، بالتالي يتوجب علينا التعرض إلى تعريفها القانوني (الفرع الأول)، وبعد ذلك إلى تعريفها الاقتصادي (الفرع الثاني)، ثم إلى تبيان أنواعها (الفرع الثالث) ومميزاتها (الفرع الرابع).

الفرع الأول

التعريف القانوني لأجرة الحمولة

يطلق لفظ الأجرة على ثمن عملية النقل أو تأجير السفينة أياً كانت صورة العقد، ويعبر عنها باللغة الفرنسية nolis أو fret وبالانجليزية freight أما لفظ "تولون" فما يزال مستعملاً حتى الآن في مصر كما استعمله القانون البحري العراقي.¹

في القانون العام للتجارة ونقل البضائع، أجرة الحمولة هو مصطلح متعدد المعاني، قد يكون الثمن المدفوع لنقل البضائع (عن طريق الجو، البر، أو البحر)، أو تكلفة لاستئجار سفينة، وفي القانون البحري أجرة الحمولة هو الثمن المدفوع لاستئجار السفينة، أو لنقل البضائع، وهو يدفع مقدماً، أو على أساس المسافة، أو الوقت، أو القيمة، أو على أساس تسليم البضائع.

1- أحمد حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1985، ص. 54.

تعتبر أيضا أجرة الحمولة أحد أصول التراث البحري، والذي نطلق عليه ثروة القانون البحري¹.

النولون هو كمية من النقود يتحصل عليها مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية، وتظهر أهمية تكلفة النولون إلى مدى تخفيضه نسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض في التكاليف².

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.³

يستعمل في بعض الأحيان لفظ أجرة النقل بدلا من أجرة الحمولة وذلك عندما نكون بصدد مثلا دراسة حقوق الامتياز البحرية، أوفي تحديد المسؤولية، بالنسبة لحقوق الامتياز يقال: تترتب حقوق الامتياز على أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين دون أجرة الرحلات الأخرى، ويقصد بأجرة النقل الأجرة الإجمالية دون الأجرة الصافية...⁴ ، أما في تحديد المسؤولية فإن محل هذه الأخيرة هي أجرة النقل حيث يجب على المالك أن يدفع،

1 - Dans le droit général du commerce et du transport de marchandises, le fret est un terme polysémique. Ça peut être ou bien le prix payé pour faire transporter des marchandises (par voie aérienne, terrestre ou maritime), ou bien le coût d'affrètement d'un navire. En droit maritime, le fret est le prix payé, pour l'affrètement d'un navire. Il est payable d'avance ou à destination, fret à temps, fret ad valorem. Le fret constitue un des éléments d'actif du patrimoine de mer, que l'on appelle fortune en droit maritime. Juridictionnaire-TERMINUM Plus- bureau de traduction, Travaux publics et services gouvernementaux, Canada, 08/01/2014, <http://www.btb.terminumplus.gc.ca> p.1.

2- 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.

3- OILLEAU Katelle, Le crédit tiré du navire, P.u Aix Marseille, Paris, 2010, p.158.

4- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1997، ص. 134.

فضلاً عن قيمة السفينة، أجرة النقل،...، إذ أن أجرة النقل تكون مع السفينة الذمة البحرية وهي وحدة قانونية لا يسأل المالك إلا في حدودها.¹

لا نجد أي تعريف لأجرة الحمولة في الاتفاقيات الدولية الخاصة بعقد النقل البحري، ما عدا اتفاقية روتردام² التي عرفت في المادة الأولى فقرة 28 كالتالي: "أجرة النقل تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل." وكذلك في المادة 42 المعنونة "أجرة النقل مدفوعة سلفاً"، ما عدا هذين النصين القانونيين لم يرد أي ذكر لها في الفصل السابع الخاص بواجبات الشاحن اتجاه الناقل، ولا في المادة 36 من الفصل الثامن - مستندات النقل وسجلات النقل الإلكتروني - الخاصة بتفاصيل العقد.

أما المشرع الجزائري فقد استعمل لفظ أجرة الحمولة خلافاً مع باقي النصوص الأخرى، التي تستعمل إما أجرة السفينة أو أجرة النقل، حيث تم النص عليها في الباب الثاني الخاص باستئجار السفن، وكذلك في الباب الثالث المتعلق بنقل البضائع، على النحو التالي على التوالي:

المادة 695 ق.ب.ج: " 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."

والمادة 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."

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص. 111.

2- اتفاقية روتردام: هي تسمية تطلق على اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، الموقع عليها يوم 23 سبتمبر 2009 بمدينة روتردام في مملكة هولندا، والتي أوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بأن تعرف القواعد الثانية فيها بقواعد روتردام. أنظر سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 4.

نستنتج من خلال هذين النصين أن أجرة الحمولة وفقا للمشرع الجزائري هي المبلغ المالي الذي يدفعه إما المستأجر للمؤجر في عقد إيجار السفينة، أو الشاحن للناقل في عقد النقل البحري.

أما الكتاب الفرنسيون والأمريكيون فقد أجمعوا على تعريف الأجرة بطريقة مشابهة؛ فالأجرة حسب الفقيه Bouvier، هي "كل مكافأة أو معاوضة مدفوعة من أجل استعمال السفن"، وهي عند الفقيه Ripert، تعني "الاسم النوعي أو الجنس لكل مبلغ أجرة متعلق بواحد من عقود النقل البحري".¹

الفرع الثاني

التعريف الاقتصادي لأجرة الحمولة

تعتبر أجرة الحمولة الثمن الذي يدفع في عقد النقل البحري للبضائع وباعتبار هذا الأخير من عقود التجارة الدولية، فإن الثمن حسب عقود التجارة الدولية من الناحية الاقتصادية هو عنصر مهم لتحديد أو تبيان معادلة وموازنة المبادلات، كونه يمثل قيمة المبادلات أو السلع محل التعاقد وهذه القيمة تكون ثابتة في فترة معينة وفي سوق محدد وتحت تأثير المنافسة الشديدة، إذ في نفس الوقت يمثل قيمة التوازن أو معادلة التوازن للمبادلات والسلع، بالإضافة إلى ذلك يضيف A/Bertrand على أن الثمن هو نقطة تلاقي العرض والطلب في سوق محددة.

يدل الثمن في الحياة الاقتصادية حسب على ثلاثة مؤشرات هامة، هي كالتالي:

أ- الثمن كمؤشر للنُدرة: إذ من خلاله تتبين درجة الضغط التي توجد بين الحاجيات والموارد.

1- سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 47.

- ب- الثمن كمؤشر لحركة السلع والخدمات: فإننتاج السلع والخدمات تتغير خلال حركتها عن طريق المبادلات وهذا ما يؤدي إلى تغيير قيمتها النقدية.
- ت- الثمن كمؤشر للتوزيع: إذ يعبر الثمن عن القيمة النقدية التي تكون المفتاح الأساسي لتقسيم وتوزيع الدخل الناتج عن النشاط الاقتصادي.

هذا بالنسبة لمهام الثمن، غير أنه لا يمكن إيجاد تعريف للثمن دون التطرق إلى النقود التي تعتبر قوة شرائية عامة، بالتالي أصبحت عملية تبادل السلع والخدمات في إطار التجارة الدولية سهلة وذلك عند الاعتماد على النقود، وتوفر للبائع والمشتري الجهد والوقت الضائع عند مبادلة سلعة بأخرى، كما يعبر الثمن على الوحدة النقدية من عملة معينة فهو في هذه الحالة يصبح مؤشرا للقيمة وذلك بالإشارة إلى عدد الوحدات النقدية المطلوبة للحصول على خدمة أو سلعة معينة.

يمكن استخلاص من خلال ما تقدم بعض النقاط التي يجب أن يشمل عليها الثمن من الناحية الاقتصادية وهي كالتالي:

❖ قيمة الشيء (السلعة أو الخدمة) محل التعاقد التي تتحدد طبقا لقانون العرض والطلب.

❖ هامش الربح الذي يعود على البائع وهو الذي يعتبر المحرك الرئيسي للنشاط الاقتصادي.

❖ المصاريف المختلفة الخاصة بالسلع أو الخدمات والتي تتمثل في الرسوم والضرائب، نفقات التعبئة، التخزين، النقل وغير ذلك من المصاريف الإضافية، فهي تأخذ حكم الثمن والتي تقع على المشتري ما لم يكن اتفاق على خلاف ذلك.¹

1- 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.ص. 15-17.

بعد تعريف أجرة الحمولة من الناحية القانونية ومن الناحية الاقتصادية، سنقوم بإبراز أهم أنواع أجرة الحمولة.

الفرع الثالث

أنواع أجرة الحمولة

لقد تعددت أنواع أجرة الحمولة بالنظر إلى مكان دفعها أو زمان دفعها، أو الحالات التي يتم فيها استحقاقها، ففي هذا الفرع سوف نتطرق إلى مجموعة من أنواع أجرة الحمولة.

أولاً- الأجرة مستحقة في كل الأحوال: نقصد بها أن المتعاقدين يشترطون على دفع الأجرة كاملة أياً كانت الحوادث وأياً كان مصير البضاعة. وهذا ما يعرف بشرط "الأجرة المستحقة أياً كانت الحوادث". ويسري هذا الشرط وينتج أثره سواء أكانت الأجرة قد دفعت مقدماً، أم أنها يجب أن تدفع عند الوصول.¹

فتكون الأجرة مستحقة للناقل سواء دفعت له قبل السفرة أو اتفق على دفعها بعد الوصول وسواء وصلت السفينة أو هلك في أثناء السفر أو توقفت السفرة بسبب طارئ بحري.

يحق للشاحن عدم التقيد بهذا الشرط وعدم دفع الأجرة إذا كان الطارئ البحري، يعود إلى خطأ شخصي ارتكبه مجهز السفينة لأنه لا يجوز إعفاء المدين من تنفيذ التزاماته التعاقدية إذا كان ذلك ناشئاً عن فعله. أما إذا كان الطارئ البحري يعود إلى خطأ في الملاحة ارتكبه الربان فإنه يترتب عندئذ على الشاحن التقيد بالشرط المذكور.²

1- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت، 2006، ص.ص. 219-220.

2- إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية مطبعة صادر للنشر والتوزيع، بيروت، 1993، ص.ص. 156-157.

لا يسري هذا الشرط إذا كان هلاك البضاعة بخطأ الناقل، لأن هذا الخطأ يجيز للشاحن طلب فسخ العقد والتعويض، فإذا استبقى مع ذلك الالتزام بدفع الأجرة¹ فإن ذلك يعد إثراء بلا سبب للناقل، وعدم سريان هذا الشرط لعدم وفاء الناقل بالتزامه لخطأ منه أمر منطقي إذ القول بغير ذلك يحيل الالتزام إلى التزام إرادي محض، أي الذي يتعلق بمحض إرادة المدين باطل طبقاً للقواعد العامة².

ثانياً- الأجرة القيمة (le fret ad valorem): هي تكلفة خدمات النقل اللازمة لنقل دولار من الحبوب أو الرقائق من نقطة إلى أخرى، فالتمييز مهم لأنه حتى وإن تكاليف النقل بالحاوية لا تزال مستمرة إلا أن التكلفة القيمة تعتبر عقبة أمام التجارة لأنها تختلف تبعاً لمحتويات الحاوية أي حسب نوعية البضاعة.³

ثالثاً- أجرة من الحافة إلى الحافة (Le Fret bord/ bord): في هذه الحالة فإن تكلفة الشحن والتفريغ هي من مسؤولية الشاحن ما عدا تكاليف الرّص والتّحريم على متن السفينة، هذا النوع من الأجرة لا يتضمن تكاليف تقريب البضاعة من السفينة، هنا الشاحن يجب عليه أن يدفع مصاريف إضافية لتكاليف نقل البضاعة من مخازن الناقل إلى متن السفينة.

عند التفريغ هناك شرط (Free In and Out, Stowed and Trimmed) F IOST الذي يعني أن البضائع تكون موضوعة في مخازن السفينة وتضاف إلى مصاريف الشاحن والتي تكون مستقلة وخارجة عن مصاريف مستقبل البضاعة، في هذه الحالة لا يمكن إعفاء

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

2- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، مصر، 2008، ص. 330.

3 - HUMMELS David, Coûts de transport et échanges : tendances structurelles, Rapport de centre de recherches sur les transports, Paris, 2004, P.13.

الناقل من مسؤوليته بسبب العوارية التي لحقت بالبضاعة.¹ ويعتبر هذا النوع من الأساليب التي يتم التعامل والاتفاق عليها بكثرة بين مؤسسات النقل البحري والمتعاملين التجاريين.

رابعاً-أجرة تحت الرافعات (Le Fret sous palan/ sous palan): يدخل في تحديد هذا السعر كل التكاليف الخاصة بعمليات النقل البحري والمناولة إلى غاية وسائل الرفع الخاصة بالسفينة هذه الأخيرة يتم تحملها من قبل المصدر في ميناء الشحن. وتكاليف تستيف البضاعة فيتم تحملها من قبل مؤسسة النقل البحري أما في ميناء التفريغ فتتحمل المؤسسة المكلفة بالنقل البحري عمليات الإنزال على البر وكل التكاليف الملحقة بها، أما المستورد فيتحمل كل التكاليف الخاصة بالنقل البحري وكل العتاد المستعمل لتخزين البضائع داخل مخازن الميناء.²

لا تغطي البيوع البحرية إلا العمليات التي تكون في محيط السفينة يعني بصفة عامة، التكاليف في حالة نقل البضائع الإتفاقي، من 50 متر من مقدم السفينة إلى 50 متر من مؤخرة السفينة وعلى عمق الرصيف، وبما في ذلك تكاليف المستودعات.³

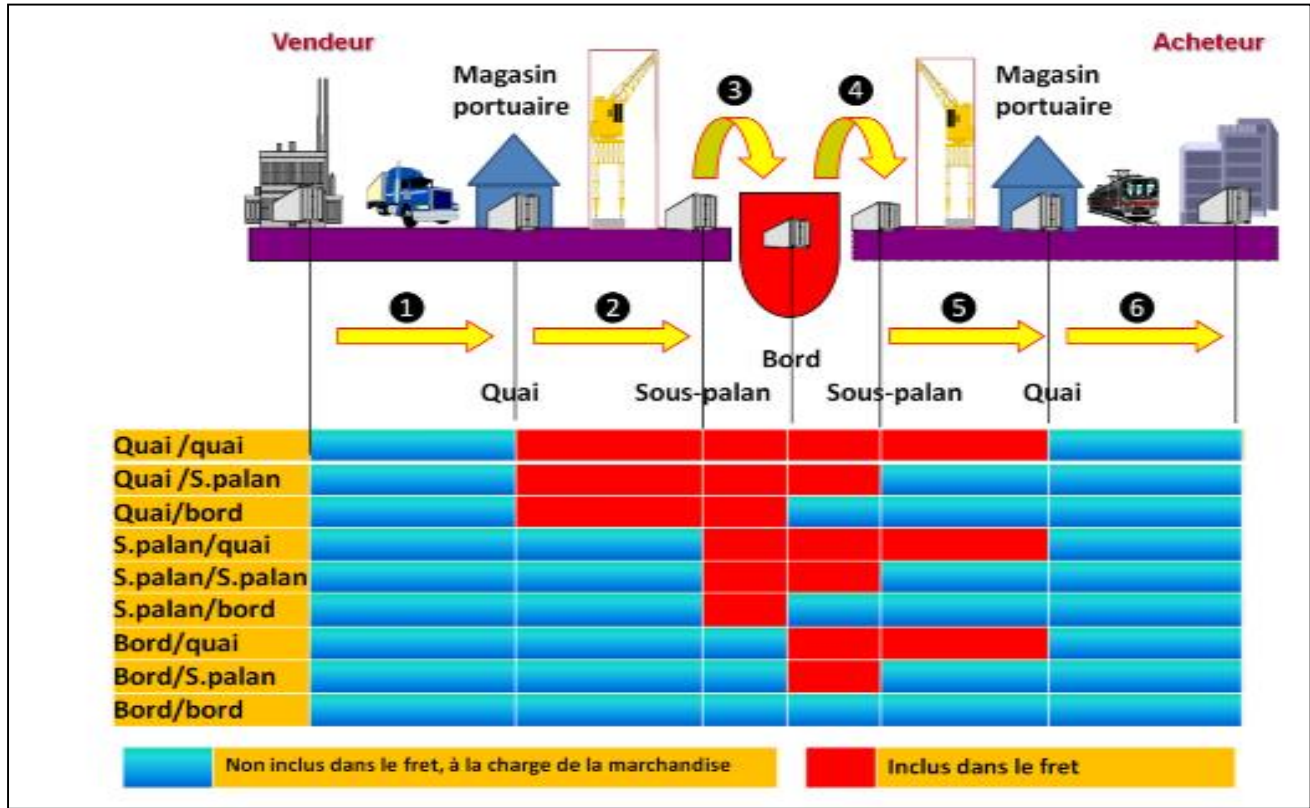
خامساً-أجرة الرصيف (Le Fret quai/ quai): هنا الأجرة تعني تكلفة النقل من مخازن الناقل عند القيام إلى غاية المخازن عند الوصول، في هذه الحالة تكاليف الشحن والتفريغ تكون على عاتق السفينة، وبما في ذلك التخزين، الرّص، التحريم، والفاك على متن السفينة، هذه التكاليف تدرج ضمن أجرة الحمولة، ولا يمكن تنظيمها بصفة مستقلة عن أجرة الحمولة، عند التفريغ الذي يتسلم البضاعة لا يتحمل في حالة الاستحقاق إلا تكاليف التخزين

1 - GRID Mona, Le Paiement du fret,, Mémoire de master 2 professionnel de droit maritime et des transports, Université de droit d'économie et des sciences d'aix-Marseille, Centre de droit maritime et des transports, Paris, 2008/2009, P.21.

2- عبد الحميد جوادي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني تطبيق على حالة استرداد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، معهد العلوم القانونية، جامعة الجزائر، 1995/1994، ص. 70.

3 - GRID Mona, Le Paiement de fret, Op.cit, p. 20.

في المستودعات¹. وبالتالي فإن هذا النوع من الأسلوب يشمل كل التكاليف التي يتم تحملها من قبل شركة النقل البحري، أما المستورد أو المصدر في هذه الحالة فيتحمل جزءا ضئيلا من هذه العمليات الملحقة بالنقل البحري ويكون السعر وفق هذا الأسلوب جد مرتفع مقارنة بالأساليب الأخرى.²



الشكل أعلاه يبين العمليات التي تكون على عاتق البضاعة (باللون الأزرق)، والعمليات التي تكون على عاتق السفينة (باللون الأحمر) ابتداء من ميناء البائع إلى غاية ميناء المشتري.³

بالإضافة إلى هذه الأنواع من أجرة الحمولة هناك أنواع أخرى تصنف طبقا للحالات التي تصادف الشاحن عند شحن البضائع منها:

1 - GRID Mona, Le Paiement de fret, Op.cit, p. 21.

2- عبد الحميد جوادي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني ...، المرجع السابق، ص. 70.

3- Le transport maritime, Fiche 2, <http://www.adelformation.com/wp-content> . p. 04.

أ. **أجرة الحمولة الضائعة:** تحسب قيمة أجرة الحمولة (النولون) على الفراغ المحجوز والذي لم يشحن على أساس فئة أجرة الحمولة المتفق عليها بالنسبة لباقي البضاعة بعد طرح مصاريف الشحن والتفريغ التي كان على مالك السفينة دفعها في حالة شحن البضاعة، أي تدفع أجرة الحمولة في حالة شحن جزء من البضاعة المتفق عليها.

ب. **أجرة الحمولة الإضافية:** تدفع في حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة في ميناء الوصول، وبالتالي للناقل في هذه الحالة حبس البضاعة واتخاذ الإجراءات اللازمة للحصول على أجرة الحمولة المستحقة، أو إعادة البضاعة إلى الشاحن الذي يتحمل أجرة إعادة هذه البضاعة، ويتحمل الشاحن هذه الأجرة في حالة ارتكابه خطأ مثلاً وضعه علامات خاطئة على الطرود. أما إذا كان الخطأ من الناقل فلا تقع أجرة إعادة البضاعة على الشاحن.

ج. **أجرة النقل المتتابع:** نقصد بالنقل المتتابع عندما يتم النقل من طرف عدة ناقلين فيكون هناك عقود متعددة متتابعة وعمليات قانونية مستقلة ولذا يلجأ الشاحن إلى وسيط ليتسلم البضاعة من الناقل الأول ويعهد بها إلى الناقل الآخر. وتحسب أجرة الحمولة على أساس نسبة مئوية من قيمة البضاعة حسب سعر البيع ولمالك السفينة الحق في اختيار الطريقة التي تقدر على أساسها أجرة الحمولة.

د. **أجرة الحمولة المقدمة:** أي دفع جزء من الأجرة مقدماً قبل تسليم الشحنة في ميناء الوصول، تحرر العديد من عقود إيجار سفن البضاعة المتجولة على أساس دفع جزء من الأجرة في ميناء الشحن بعد توقيع الريان على سند الشحن ونص الشرط مدون في عقود الإيجار وأن مقدم الأجرة لا يسترد من مالك السفينة.

هـ. أجرة الحمولة الاضطرارية: تكون في حالة شحن السفن حسب الدور، وأن المستأجر قد تواجهه صعوبة عدم إمكان الحصول على بضائع أخرى لشحنها بنفس سعر أجرة الحمولة العادية ومن أجل استكمال حمولة السفينة من البضائع فإنه يضطر لقبول شحن بضائع بسعر أجرة أقل من السعر العادي أي هذا يعتبر سعر اضطراري.

و. أجرة الحمولة عن المسافات الزائدة: إذ لم يتمكن من تفريغ البضاعة في ميناء الوصول لأسباب معينة كاحتفاظ الأرصفة ومراكز التوقف، وإذا طلب الشاحنين توجه السفينة إلى ميناء آخر للتفريغ فإن للمالك الحق في مطالبة أصحاب البضاعة من أجرة إضافية، إذا كانت المسافة بين ميناء التفريغ الأصلي والميناء الجديد تزيد عن 100 ميل بحري.

ز. أجرة الحمولة الإجمالية: تستخدم هذه الطريقة عندما يضطر مالك السفينة للبضائع ذات الخطوط المنتظمة نتيجة لعجز في الفراغ المخصص للشحنة في سفينته، إلى شحن الجزء الباقي من البضاعة على سفينة متجولة وذلك بأن ينفق مالك السفينة أجرة إجمالية بصرف النظر عن مقدار البضاعة التي تشحن على السفينة، أو يقوم مالك السفينة بتأجير جزء من سعة السفينة على أساس أجرة إجمالية.¹

رغم تعدد أنواع أجرة الحمولة، إلا أن لها نفس المميزات التي تمتاز بها، لذا سنقوم بتخصيص فرع لدراستها.

1- ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص.ص. 36-38.

الفرع الرابع

مميزات أجرة الحمولة

تتميز أجرة الحمولة باستقلاليتها عن السفينة، ويظهر ذلك في العمليات الواردة عليها والمتمثلة في:

أولاً- أجرة الحمولة من الأموال المؤمن عليها: يتعرض المجهز لخطر فقد أجرة السفينة، إذ أن الأجرة لا تستحق في حالة هلاك البضاعة، وكانت المادة 347 من ق.ت.ف.تقضي ببطلان التأمين المعقود على أجرة السفينة، لما ارتآه المشرع من أن التأمين على الأجرة يهيئ للمجهز سبيلاً للإثراء مما يتنافى مع طبيعة التأمين بوصفه عقد تعويض، ولما كانت طبيعة التأمين ذاتها تقضي بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه كاملاً سواء في ذلك ما لحقه من خسارة أو ما فاتته من كسب، فقد عدل المشرع الفرنسي عن هذا الخطر وأجاز التأمين على أجرة السفينة بالقانون الصادر في 12 أوت سنة 1885، وأدخل أجرة السفينة في عداد الأموال التي يجوز التأمين عليها.

وقد سار المشرع اللبناني على هذا المنوال بحيث يجيز التأمين على أجرة السفينة، إذ أن المادة 310 بحري لبناني تذكر أجرة السفينة بين الأموال التي يجوز التأمين عليها.¹

على خلاف المشرع المصري الذي أدرج أجرة الحمولة من الأموال التي لا يجوز التأمين عليها، بحيث يقضي أنه يبطل التأمين البحري² الوارد على ضمان أجرة النقل للناقل حتى في الحالات التي يهددها خطر البحر، وسبب البطلان في هذه الحالة يرجع إلى النظرة

1- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الجامعة للنشر والتوزيع، مصر، 1989، ص.ص. 421-422.

2- التأمين البحري هو آلية تحويل عبء الخطر تتعهد بموجبها شركة التأمين (المؤمن) بتعويض المؤمن له عن الخسائر التي تصيب ممتلكاته والتي تحدث له بسبب الأخطار المتفق على تغطيتها في مقابل قيام المؤمن له بدفع قسط يحتسب على أسس اقتصادية وإحصائية وفقاً لطبيعة الشيء المغطى تأمينياً وكذلك الأخطار المعرض لها. أنظر محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، د.س.ن، ص. 186.

الضيقة التي ينظر بها المشرع البحري المصري إلى فكرة التعويض التي يقوم عليها التأمين البحري، واعتباره أن المجهز يثرى إذا حافظ على حقه في هذه الأجرة باعتبار أنه لم يخسر بهلاكها شيئاً كان مستقراً بالفعل في ذمته وإنما كان لا يزال متوقفاً على وصول البضاعة.¹

لا يجوز التأمين إلا على الأجرة الصافية²، لأن نفقات التجهيز تندرج في التأمين على السفينة، فلو قام المجهز بالتأمين على الأجرة الإجمالية لحقق كسباً وإثراء من التأمين.³

فالتأمين على أجرة السفينة أمر نادر الوقوع، إذ أن المجهز يفضل عليه شرط الأجرة المكتسبة مهما طرأ من حوادث، بالتالي لا يتعرض المجهز لخطر فقد الأجرة. أما فيما يتعلق بالشاحن الذي يلتزم بدفع الأجرة في هذه الحالة، فإن التأمين على البضائع يشمل الأجرة المكتسبة مهما كان الطارئ، أي أنه يؤمن على الأجرة التي يلتزم بدفعها.⁴

ثانياً- أجرة الحمولة قابلة للحجز: لقد اختلف المشرعون في هذا الصدد فهناك من يقول أنه يوجد في القانون البحري الحجز التحفظي⁵ على السفن وملحقاتها، وكما يوجد الحجز التحفظي على دين أجرة الحمولة المستحقة، وهذا الأخير مستقل تماماً عن السفينة.⁶

1- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر، 1987، ص. 389.

2- الأجرة الصافية: هي مجموع فراغات السفينة المستعملة في أغراض تجارية بقصد الربح (أي الحمولة الكلية بعد استبعاد الفراغات المستعملة كغرف الطاقم والماكينات وأماكن تخزين الوقود والمياه). أنظر محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات، المرجع السابق، ص. 64. وتحدد الأجرة الصافية جزافياً بستين في المئوية (60%) من الأجرة القائمة أو الإجمالية ما لم ينص العقد على مبلغ معين. أنظر مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 407.

3- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، المرجع السابق، ص. 422.

4- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 407.

5- الحجز التحفظي كما عرفته المادة 150 ق.ب.ج هو إيقاف السفينة من أجل ضمان دين بحري.

6- BONASSIES Pierre et SCA PEL Christian, Droit maritime, Librairie générale de droit et de jurisprudence, EJA, Paris, 2006, pp.410-411.

يوجد من يقول أيضا أنه يحق لدائن مجهز السفينة أن يلقي الحجز على أجرة النقل تحت يد الشاحن وفقا للأحكام العامة المتعلقة بالحجز لدى شخص ثالث، وذلك تحت طائلة البطالان.¹ وهو ما يعرف بحجز مالي المدين لدى الغير.

تعتبر أجرة الحمولة من الديون البحرية التي بمقتضاها يرد الحجز على السفن، وهذا ما نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1952 المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، حيث عرفت الدين البحري بأنه كل حق أو دين مصدره أحد الأسباب التالية...ومن بين هذه الأسباب العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستئجارها بمقتضى عقد إيجار أو غيره، العقود الخاصة بنقل البضائع على السفينة بمقتضى عقد إيجار أو سند الشحن أو غير ذلك.² وهذا أيضا ما نصت عليه المادة الأولى فقرة (ز) من اتفاقية حجز السفن لسنة 1999 كمايلي: "1- المطالبة البحرية تعني أي مطالبة بحق ينشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية: ... (ز) أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها..."³

سار المشرع الجزائري على منوال اتفاقية بروكسل لسنة 1952، واتفاقية حجز السفن لسنة 1999 بحيث أدرج أجرة الحمولة ضمن الديون البحرية التي يتم بمقتضاها إبرام الحجز التحفظي على السفن، لكن باختلاف بسيط حيث أن المشرع الجزائري لم يذكر الأسباب التي ينشأ بموجبها الدين البحري على سبيل الحصر، بل قام بذكرها بصفة عامة، حيث نص أن الدين البحري يشمل طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط

1- إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 80.

2- المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن.

3- صادقت الجزائر على اتفاقية حجز السفن لسنة 1999 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474 مؤرخ في 12 شوال عام 1424 الموافق 6 ديسمبر سنة 2003، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999. ج.ر.ج.ج، ع/ 77، 10 ديسمبر 2003، ص. 05.

بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مرتبطة عن استغلالها.¹

ثالثا- أجرة الحمولة من الأموال المساهمة في الخسائر المشتركة: يقصد بالعوار²

أو الخسارة في القانون البحري الضرر الذي يصيب المجهز أو الشاحن، وهو نوعان ضرر مادي وضرر نقدي، فالأول هو ما يصيب السفينة أو البضاعة والثاني هو النفقات التي بذلت لحفظ السفينة أو البضاعة. ومتى وقع الضرر فإنه لا يصيب السفينة والبضاعة معا في كل الصور، بل قد يصيب أحدهما دون الأخرى، والأصل في الضرر يتحملة من وقع عليه أي المجهز أو المالك، ويوجد فرق بين العوار الخاص والعوار المشترك (العام)، فالعوار العام يتحملة كل أصحاب الشأن في الرحلة البحرية، بينما يقع العوار الخاص على مالك الشيء المصاب وحده.³

تعتبر أجرة الحمولة من المجموعة المدينة⁴ من الأموال المساهمة في الخسائر المشتركة، حيث أن مقتضى المنطق أن يدخل المجهز في المجموعة المدينة بأجرة النقل الصافية الكاملة، كما هو الشأن بالنسبة للشاحنين. بيد أن المشرع نص على أن المجهز لا يشترك إلا بثلثي مبلغ الأجرة الإجمالية. ويبرر هذا الحكم بأن المشرع رأى خصم ثلث الأجرة الإجمالية في نظير نفقات الملاحة.⁵ والأجرة التي تساهم هي فقط الأجرة التي كانت معرضة للخطر

1- المادة 151 ، الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري الجزائري.

2- العوار لا يطبق إلا على الضرر الاستثنائي أو غير العادي الذي يصيب السفن بسبب استعمالها، لا يعد عوار وكذلك مصاريف شحن البضاعة ورسوم الإرشاد لأن هذه نفقات عادية متوقعة.

3- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 531.

4- المجموعة المدينة تتألف من مجموع القيم valeurs التي تشترك في تحمل الخسائر وهي البضائع، السفينة، وأجرة السفينة. أنظر مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 381.

5- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 382-383.

فأنقذت منه بسبب التضحية، ولذلك لا تساهم الأجرة المستحقة عن بضاعة فرغت قبل نشأة الخطر ووقوع التضحية لأنها استحققت ولم يستفد المجهز شيئاً بخصوصها من التضحية.¹

يثار التساؤل حول مدى مساهمة مجهز السفينة في تسوية الخسارات المشتركة بأجرة النقل إذا كان قد اشترط على الشاحنين استحقاقها في جميع الأحوال. فقليل أن الشرط مقصور على علاقة المجهز بالشاحن لكنه لا يعفيه من المساهمة بالأجرة في الخسارات المشتركة.²

أما المشرع الجزائري فقد سار على هذا المنوال بحيث نص في المادة 311 ق.ب.ج: "تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتها الإجمالية."

بعد القيام بتعريف أجرة الحمولة من كلا جانبيها القانوني والاقتصادي وإبراز أهم أنواعها ومميزاتها، فيتطرق تساؤل من يقوم بتحديد أجرة الحمولة؟

المطلب الثاني

تحديد أجرة الحمولة

يتم تحديد أجرة الحمولة بطرق مختلفة فإما تحدد على أساس شريعة المتعاقدين (الفرع الأول)، وإما على أساس المؤتمرات البحرية (الفرع الثاني) وهو المعمول به عملياً، أو تحدد وفقاً لنظام التسعيرة (الفرع الثالث) ونراعي في ذلك نوعية البضاعة فتحدد الأجرة حسب وزن البضاعة أو حجمها، وقد يتم تحديدها وفقاً للخطوط الملاحية، وبعد التطرق إلى تحديد الأجرة سنخصص فرع لدراسة ملحقاتها (الفرع الرابع).

1- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 572.

2- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة للدراسات للنشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص. 111.

الفرع الأول

تحديد أجرة الحمولة وفقا لشرعية المتعاقدين

باعتبار أن أجرة الحمولة هي عنصر كلا من عقد النقل البحري للبضائع، بالتالي فموضوع العقد كقاعدة عامة يخضع لإرادة المتعاقدين " العقد شرعية المتعاقدين".

حسب القانون الفرنسي¹ والإصلاح الذي أتى به قانون 1966، لمصطلح المادة 42 من مرسوم 31 ديسمبر يراد منه تأكيد أن سعر أجرة الحمولة تحدد حسب اتفاق الأطراف، هذا يعني أن أجرة الحمولة تناقش بكل حرية بين أطراف العقد، غير أن هناك ظروف اقتصادية² يمكن أن تضغط على موقف أحد الأطراف وتقوده إلى تحمل قانون الآخر.³ لذا يسعى الأطراف من خلال المفاوضات الوصول إلى اتفاق نهائي حول الثمن ومحل التعاقد دون إجحاف حقوق طرف على آخر، بمعنى أن يكون توازن من حيث المعاوضة بين أطراف العقد. ونشير في هذا الصدد أن قانون التجارة الدولية اشترط بعض الشروط التي يجب أن تتوفر في المفاوض على الثمن، فبالإضافة إلى تمتعه بالأهلية اللازمة لإجراء التصرفات القانونية أن تكون لديه الدراية الكافية بالجوانب القانونية للعقود الدولية وأن يكون قادرا على اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب.⁴

1 - La réforme de la loi française de 1996, aux termes de l'article 42 du décret du 31 décembre a voulu affirmer que « le montant du fret est établi par la convention des parties ».

2 - au montant du fret proprement dit peuvent donc s'ajouter des frais accessoires lorsqu'ils sont légaux, par exemple des frais de douane, de transit ou de magasinage lorsqu'ils n'ont pas été acquittés directement par le chargeur.

3 - GRID Mona, Le Paiement de fret, Op.cit, p.11.

4- عبد الكريم موكة، الثمن في عقود التجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 46.

اتجهت التشريعات الأخرى في نفس الاتجاه، حيث أن الشاحن يلتزم بدفع أجرة النقل، وذلك هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه. ويخضع تحديد الأجرة لاتفاق الطرفين، فإذا لم يتضمن العقد مثل هذا الاتفاق فإن الأجرة تتحدد بالعرف أو بأجرة المثل وقت إبرام العقد.¹

حتى المشرع الجزائري ترك تحديد أجرة الحمولة لإرادة أطراف العقد حيث نص على ذلك بصريح العبارة وذلك في الفقرة الأولى من المادة 686 ق.ب.ج: "يحدد مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعه بموجب اتفاق بين الأطراف." وكذلك في الفقرة الأولى من المادة 797 ق.ب.ج: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف."

لكنه لم ينظم المعايير المعتمدة في تحديد قيمة الأجرة، ويعود الأمر إلى أحد السببين وهو إما لكون عقد النقل الدولي منظم بموجب ما جاءت به المؤتمرات البحرية بصدد الأجر، أو لأنه يخضع لقانون العرض والطلب ويضيف إلى أنه مثل هذه المرونة غير مألوفة في هذا النشاط على أنه لا يمنع الدولة من ممارسة رقابة على الأسعار وذلك عن طريق إيداع جدول الأسعار لدى السلطات المختصة.²

رغم أن القانون منح للمتعاقدين حرية تحديد الأجرة، لكن هذه الحرية ليست مطلقة بل مقيدة حيث يجب عليهما احترام القواعد التي أدرجت في المؤتمرات البحرية لتحديد أجرة الحمولة.

1- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، مصر، 2006، ص. 327.

2- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2006، ص. 83.

الفرع الثاني

تحديد أجرة الحمولة وفقا للمؤتمرات البحرية

يقصد بالمؤتمرات البحرية Les Conférences Maritimes أو مؤتمرات الخطوط الملاحية Liner Conference الاتفاقات التي يعقدها مجهزون يسيرون سفنا على خطوط منتظمة بهدف وضع تعريفية موحدة لأجرة النقل وتنظم عمليات النقل بين سفنهم، إلى غير ذلك مما يهم الحركة الملاحية. والواقع أن اتفاقيات المؤتمرات البحرية تتعلق بعقود النقل البحري وليس بعقود إيجار السفن إذ تعقد هذه المؤتمرات بين مجهزي الخطوط المنتظمة، إلا أن المشاكل التي تعرض بمناسبة هذه العقود الأخيرة هي نفس المشاكل بالنسبة لعقود إيجار السفينة وتحكم الاثنين مبادئ واحدة.¹

إن إنشاء الخطوط الملاحية المنتظمة الأولى هي مصدر هذه التجمعات، بحيث أنه في النصف الثاني من القرن التاسع عشر (19)²، ونظرا لتطور السفن الملاحية، واستعمال هيكل السفن الحديدي المزدوج، ومع زيادة سرعة السفن وإنشاء طرق بحرية جديدة، سمحت هذه الظروف للمجهزين بوضع خدماتهم بالنقل المنتظم باستعمال سفن كثيرة خاصة بين الدول الأوروبية ومستعمراتها آنذاك. فأصبح استغلال خط ملاحي منتظم يستدعي وضع أسطول كامل قيد الخدمة وليس سفينة واحدة، فبدأ هذا الاستثمار من طرف المجهزين وذلك بغية تحقيق أرباح إضافية وتجنب المنافسة بين الناقلين على نفس الخط الملاحي.³

1- أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 56.

2- في أواخر القرن 19 عندما ازدادت طاقة نقل البضائع بشكل كبير ما بين لندن والهند، تم إنشاء مؤتمرات النقل البحري نتيجة للتنافس الحاد بين السفن البخارية والسفن الشراعية بالنسبة للنوالين. أنظر شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006، ص. 57.

3- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012/2011، ص. 171.

تعتبر المؤتمرات البحرية ظاهرة قديمة، ويبدو أن أول مؤتمر أنشئ في 1875، على التجارة الرابطة بين إنجلترا وكالكتا (Grande-Bretagne et Calcutta)، وهو ما يعرف بمؤتمر (كالكتا)¹ وقد عقد هذا المؤتمر للحد من المنافسة، وتنظيم حركة التجارة². وبسرعة تعددت المؤتمرات وفي سنة 2000 وصل العدد إلى أكثر من 300 مؤتمرات بحرية، والذي منها تقريبا 100 مؤتمرات بحرية لموانئ الولايات المتحدة فقط.

لا يوجد مؤتمرات بحرية لكل الخطوط الملاحية، إنما معظم التجارة البحرية الكبرى هي المعنية بنظام المؤتمرات البحرية، إذا يوجد مؤتمر لكل نوع من التجارة البحرية، وفي بعض الأحيان مؤتمر لكل رواق بحري مثلا (إنجلترا - البرازيل، البرازيل - إنجلترا)، نفس المجهزين هم أعضاء في كلا المؤتمرين.

الميزة الأساسية للمؤتمرات البحرية هي بدون شك تنوعها، غير أن العنصر الذي نجده في كل المؤتمرات هو الاتفاق على تثبيت أقل سعر لأجرة الحمولة. مثلا سعر أجرة الحمولة المطبقة للنقل بين إنجلترا و البرازيل هي 50 دولار للطن.

1- الأسباب والظروف الحقيقية لقيام مؤتمر كالكتا 1875 ذلك أنه بعد افتتاح قناة السويس سنة 1861، كانت السفن التجارية ذات أهمية كبيرة، وخبرة أكثر من السفن الشراعية، كما قام ملاك السفن الشراعية بتخفيض النولين الخاصة بهم. ونتيجة لذلك قام ملاك سفن البخار بعقد "مؤتمر كالكتا" 1875 لوضع نوالين موحدة وشروط ثابتة لنقل البضائع على سفنهم، وكرد فعل على هذين الاجتماعين قام الشاحنون بالتحول إلى السفن الشراعية، وذلك لرفضهم المؤتمر الذي قام به ملاك السفن البخارية، مما أدى إلى ظهور ما يسمى "بعقد الولاء" حيث يمثل هذا العقد التزاما على الشاحنين لنقل بضائعهم على سفن المؤتمر، ولكن الشاحنين لم يقبلوا هذا العقد، وذلك لعدم وجود حافز لهم. وكان ذلك حتى سنة 1877، حيث قام المؤتمر بوضع ما يسمى "نظام النولون المرتجع"، حيث يتم إرجاع جزء من قيمة النولون المدفوع بواسطة الشاحنين بعد مدة محددة مسبقا خلال فترة ولائه للمؤتمر، ويتم عادة إرجاع 10/1 من النولون المدفوع خلال مدة 6 أشهر.

2- شريف محمد الماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، المرجع السابق، ص.ص. 57-58.

لضمان تسيير هذا النظام، أنشئت الأمانة المركزية¹ Secrétariat Central في مقر المؤتمرات، بالإضافة إلى هذه أنشئت الأمانات المحلية Secrétariats Locaux التي تراقب تطبيق تعريفه المؤتمرات.²

الجمعية العامة للولايات المتحدة في قرارها رقم 3035 بتاريخ 19 ديسمبر 1972، أمرت الأمين العام لمنظمة الولايات المتحدة لاستدعاء في أقرب وقت ممكن في عام 1973 أغلب الدول، وذلك تحت رعاية مؤتمر الولايات المتحدة المتعلق بالتجارة والتنمية، هذا المؤتمر مفوض لاختبار وتبني اتفاقية متعلقة بتقنين سير المؤتمرات البحرية

Un Code de Conduite des Conférences Maritimes.

أبرم المؤتمر المفوض للولايات المتحدة على تقنين سير المؤتمرات البحرية، في مكتب الولايات المتحدة بجنيف Genève، والجزء الأول من المؤتمر عقد من 12 نوفمبر إلى 15 ديسمبر 1973، والجزء الثاني عقد من 11 مارس إلى 6 أبريل 1974، وشاركت في كلا المؤتمرين 79 دولة³ و من بينها نجد الجزائر. والتي تم التوقيع عليها في 6 أبريل 1974، ودخلت حيز التنفيذ في 6 أكتوبر 1983.⁴

انضمام الجزائر إلى تقنين سير المؤتمرات البحرية لم يتم إلا في 7 أكتوبر 1980، وهي أقل تأخرا بالنسبة لدولة حاربت منذ استقلالها من أجل التنظيم العالمي للنقل البحري.

1 - Ce Secrétariat Central est notamment compétent pour accorder aux membres de la conférence des dérogations à leur obligation de respecter le tarif conférence.

2 - BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Droit maritime, Op.cit, pp.225-226.

3- لمعرفة قائمة الدول المشاركة في المؤتمرين أنظر:

Conférence de plénipotentiaires des nations unies sur un code de conduite des conférences maritimes, Volume II, Nations Unies, New York, 1975, p.2.

4 - La convention sur un code de conduite a été adoptée dans son ensemble par 72 voix contre 7, avec 5 abstentions. Les pays qui avaient rejetés la convention étaient tous des pays développés à économie de marché, dont le Royaume Uni et les Etats-Unis. Voir STAMPFLI Lorenz, Le code de conduite des conférences maritimes, Exemple d'un nouvel instrument du droit international du développement ?, p.100.

تأخرت الجزائر في الانضمام إلى تقنين سير المؤتمرات البحرية، لأن وجب عليها انتظار 12 سنة لكي تصبح عضو، إذ أن في الوقت أين الجزائر بحاجة لآلية قانونية عالمية لتطالب بـ 40% وأكثر من التجارة في الخطوط الملاحية المنتظمة لم تنظم إلى التقنين، فلم تقم بذلك إلا بعد أن تطورت كفاءتها في النقل خارج الخطوط الملاحية المنتظمة، التفسير الوحيد لانضمام الجزائر إلى التقنين هو تضامنها مع دول العالم الثالث، وعرف هذا التضامن نشاطا كثيرا في السنوات السبعينات.¹

من المبادئ الأساسية التي يقوم عليها تقنين سير المؤتمرات البحرية، الحث على تطوير الخدمات البحرية، البحث على التوازن بين مصالح الممولين ومستعملو النقل البحري، عدم التمييز، وترقية بنية جديدة للنقل البحري.²

يحدد سعر أجرة الحمولة في المؤتمرات البحرية على أقل مستوى ممكن وفقا للنظرة التجارية، ليسمح للمجهزين بتحقيق فائدة معقولة أو ربح معقول.

عند تحديد أسعار منخفضة لأجرة الحمولة و/أو أسعار خاصة لبضائع معينة، تقوم الدول التي تسير من قبل المؤتمرات بوضع شروط تجارية لهذه البضائع، ويؤخذ بعين الاعتبار الدول في طريق النمو والدول غير الساحلية.

يجب أن يكون جدول الأسعار للمؤتمرات مكتوب بطريقة بسيطة وواضحة، لفهم على الأقل الترتيب/الفئة الممكنة، تخصص سعر أجرة لكل نوع من المواد تبعا لصرامة التجارة، ترتيب المواد في الجدول يجب أن يكون على أساس التعاون بين منظمة الشاحنين ومنظمات أخرى الوطنية والدولية المهمة.³ بالتالي تتحدد أسعار الشحن بالنسبة للسفن العاملة ضمن الخطوط المنتظمة حسب البرنامج أو الجدول الذي تحدده شركة الملاحة البحرية والذي

1 - KHODRI Aïssa, Le code de conduite des conférences maritimes et l'adhésion de l'Algérie, Annuaire de droit maritime et aérospatial, Tome XI, France, 1991, pp.9-10.

2 - STAMPFLI Lorenz, Le code de conduite des conférences maritimes, Op.cit, p.101.

3 - Voir les articles 12 et 13 de conférence des Nations Unies... , Op.cit, pp. 9-10.

يتضمن عدد الموانئ التي تنوي السفينة التوقف فيها، هذا الجدول الأخير يعطي أسعار الشحن للبضائع المنقولة حسب هذا النموذج الخاص بهذه البضاعة والمسار الذي تأخذه هذه البضاعة المنقولة (مكان الشحن والتفريغ). تعرف أسعار الشحن وفق نظام الخطوط المنتظمة تذبذبات كبيرة جدا، ويأتي دور المؤتمرات والاتفاقيات في هذا المضمار للحفاظ على توازن السوق وفق هذا النظام عن طريق وحدوية أسعار الشحن المطبقة والمتفق عليها من قبل أعضاء المنظمة في هذه المؤتمرات، للمحافظة على مصالح الشركات العالمية للنقل البحري والتي تنشط في هذه المناطق. وتعتمد المؤتمرات البحرية على اعتبارين في تحديد أسعار الشحن وهما:

- الاعتبار الأول: يعود إلى المسافة وطبيعة عمليات المناولة المسجلة في الموانئ.
- الاعتبار الثاني: يرجع إلى البضاعة نفسها وتتمثل في نوعيتها وطبيعتها.¹

اقترح الأمين العام لـ CNUCED أن المؤتمرات يجب أن تمنح للشاحنين على الأقل 30 يوما مسبقا، مع الإشارة إلى الأسباب، لغرض رفع تسعيرة أجرة الحمولة خلال 30 يوما يجب على المؤتمرات أن تقوم بالحوار والمناقشة مع الشاحنين، المؤتمر المفوض في النهاية يحدد مدة 150 يوما كمهلة إشعار، هذه الأخيرة متعلقة معظمها بتسعيرة الأجرة التي يمكن أن تكون متماثلة لكل أنواع التجارة. القرار النهائي على الزيادة في أسعار أجرة الحمولة ترجع إلى المرافقين البحريين، الذين يحددون الأسعار مثل كل المقاولات التجارية الأخرى، لضمان أجر مريح.²

بالرغم من الأهداف التي ترمي إليها المؤتمرات البحرية، إلا أنها كباقي المؤتمرات أو الأجهزة الأخرى لديها مزايا وعيوب.

1- عبد الحميد جوادي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني ...، المرجع السابق، ص. 65.

1- STAMPFL Lorenz, Le Code de conduite des conférences maritimes, Op.cit, p.107. et plus d'informations voir l'article 14 de CNUED, Conférence de plénipotentiaires, Op.cit, p.10.

أ. مزايا المؤتمرات البحرية:

- مازالت تستقطب عددا من الأعضاء "أصحاب السفن الثابتين" ملاك السفن صغار الحجم، وأصحاب الاستثمارات الضعيفة.
- مازالت تحتفظ بخدمة عالية الأداء المفضلة للشاحنين.
- كانت المؤتمرات تمتاز بالاحتكار، ولكن هذا أصبح تاريخا واليوم أصبحت المؤتمرات تهتم بالشاحنين ومطالبهم.
- سوف تستمر في تقديم خدمة عالية، والتي سوف تستقبل بترحاب من هؤلاء المستخدمين البحر.
- تقدم المؤتمرات أسعار أجرة الحمولة موحدة دون تمييز بين الشاحنين، بسبب قوتهم الاقتصادية أو حجم شحناتهم.
- استقرار أسعار أجرة الحمولة لفترة زمنية، فيمكن للشاحنين من خلال ذلك عمل دراسات مناسبة لتجارتهم.
- ثبات الأسعار يضمن للشاحنين عمل عقود توريد، أو استيراد دون خوف من تقلبات أسعار أجرة الحمولة.
- تقديم الخدمات الملاحية المنتظمة يخلق لدى الشاحن الثقة في توافر الخدمة المطلوبة والمطابقة للمواصفات التي يتم التعاقد عليها.
- يستخدم المؤتمر الملاحي سفنا قياسية، تتفق مع طبيعة التجارة على هذا الخط، من حيث تجهيز السفينة، وسرعتها بما يتلاءم مع احتياجات الشاحنين.

➤ تنحصر المنافسة بين أعضاء المؤتمر في نوع الخدمة المقدمة فقط، مما يؤدي إلى تحسين الخدمة المفضلة لدى الشاحنين.

ب. عيوب المؤتمرات البحرية:

- نتجت عن الضغوط الاقتصادية فجوات اقتصادية في كثير من الدول، أثرت على صناعة النقل البحري لجميع الدول منذ عام 1973.
- الزيادة العالية في تكاليف بناء السفن وتشغيلها، ساعدت على تكوين التجمعات من أصحاب السفن، أو ما يطلق عليه "بالشراكة الملاحية".
- تقليل عدد الموانئ التي تدخلها سفن الحاويات، خفضت من حجم الأساطيل البحرية وذلك باستخدام ما يسمى بالبناء المحوري Pivot Port .
- موازين المدفوعات العالية، والعملات العالية القيمة خلقت نوعاً من عدم التوازن في الحركة التجارية.
- وجود النقل المتعدد الوسائط أدى إلى تقليل حجم استخدام نظام الخطوط المنتظمة.
- يرى الشاحنون أن أصحاب السفن داخل المؤتمر الملاحى يبالغون في أسعار أجرة الحمولة لما للمؤتمر من مزايا احتكارية.
- يعتقد الشاحنون أن ترتيبات الولاء تؤثر على حرية الشاحنين في اختيار وسائل النقل.

➤ يرى الشاحنون أن المؤتمرات المغلقة¹ تجعل من الصعب على سفن الدول النامية الانضمام إلى المؤتمر، لعدم العدالة في مستوى سفن الدول النامية والدول المتقدمة.²

في الأخير فإن نظام المؤتمرات يقيم بين أعضائه نوعاً من التعايش السلمي، ويتفادى المنافسة الضارة، ويضمن لهم عملاء مخلصين، ويحارب المنافسة الخارجية التي تقوم بها سفن غير الأعضاء وهي ما يطلق عليها في العمل البحري سفن الغرباء outsiders.

فالمؤتمر الملاحي أياً كان شكله ودرجة تنظيمه ليست له شخصية قانونية مستقلة عن أعضائه، كما أنه لا يخضع لأي إشراف من الجهات الرسمية في الدولة، وهذا ما يعطيه حرية الحركة والمرونة لأنه يتشكل تبعاً للتطورات الاقتصادية.³

تعتبر إذن المؤتمرات البحرية إحدى الجهات التي تقوم بتحديد أجرة الحمولة، لكن إلى جانب ذلك نجد نظام آخر الذي يقوم بتحديد ما يعرف بنظام التسعيرة.

1- يوجد نوعين من المؤتمرات البحرية: هناك المؤتمرات المغلقة وهي تلك المؤتمرات التي تستخدم عملية توزيع الأنصبة، وهي توزيع حمولة سفن الأعضاء على حسب حجم التجارة الموجودة، وهي تقتصر على عدد محدود من ملاك السفن الذين لديهم درجة عالية من الكفاءة الاقتصادية. والنوع الثاني هي المؤتمرات المفتوحة حيث في هذا النوع من المؤتمرات لا يتم تحديد حمولة سفن الأعضاء، ويسمح لأي سفينة بالانضمام للمؤتمر البحري، دون النظر إلى القوة أو المستوى الاقتصادي، وهي فقط مطبقة في الولايات المتحدة الأمريكية، حيث يتم السماح لأي عضو بالانضمام إلى المؤتمر، دون تحديد حد أدنى للحمولات أو عدد السفن. أنظر شريف محمد الماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، المرجع السابق، ص.ص. 62-63.

2- المرجع نفسه، ص.ص. 64-66.

3- أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 57.

الفرع الثالث

تحديد أجرة الحمولة وفقا لنظام التسعيرة

يعتمد نظام التسعيرة عند تحديد أجرة الحمولة على نوعية البضاعة، بالتالي تختلف تسعيرة أجرة الحمولة للبضائع التي تنقل بأحجام كبيرة en vrac، وتسعيرة أجرة البضائع البترولية، لكن يجب الإشارة إلا أن الأسعار تختلف بين الخطوط الملاحية المنتظمة التي تضعها المؤتمرات البحرية وبين الأسعار التي تضعها سفن علم المجاملة les pavillons de complaisances، فهذا ما يؤدي إلى التنافس بين هذه الأخيرة والسفن التي تنتمي إلى المؤتمرات البحرية.

فقبل القيام بتحديد الأجرة على حسب نوعية البضاعة نقوم أولا بالتعرض إلى المقصود بسفن علم المجاملة.

❖ تعريف سفن علم المجاملة (les pavillons de complaisance):

يعرف علم المجاملة في بعض الأحيان على أنه علم حرية التسجيل pavillon de libre immatriculation، والتعريف الذي قدمته الفدرالية العالمية لعمال النقل ITF منذ عام 1974 أنه: "هو علم السفينة التي تخضع لسيطرة وملكية فعلية لبلد آخر غير العلم الذي تم بموجبه تسجيلها".¹ المجهزون عندما يقومون باختيار علم معين لسفنهم يركزون على الصفة الأقل إلزامية خاصة في مجال فرض الضرائب، أمن السفن، وقانون العمل الذي يخضع إليه الطاقم. في 2001، 63% من الأسطول العالمي للملاحة البحرية التجارية كلها تقوم بالملاحة تحت علم المجاملة.²

فيما يخص علم التسجيل، فإن 68,4% من الحمولة العالمية تدق أبواب علم المجاملة هذه النسبة هي أكثر أهمية بالنسبة للدول المتقدمة حيث حوالي 75% من حمولتها تنقل

1 - Le pavillon d'un navire pour lequel la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui du pavillon sous lequel il est immatriculé.

2 - Pavillon de complaisance, <http://www.fr.wikipedia.org/wiki>, 15/12/2014. p.1.

بواسطة سفن علم المجاملة، أما بالنسبة للدول في طور التقدم فإن الحمولة التي تنقلها بواسطة هذه السفن تقدر بحوالي 57%. هذا النظام يسمح للدول بامتلاك أسطول ليس تحت المراقبة بالإضافة إلى ذلك ليس تحت علمها الخاص.¹

من بين الدول التي تنتمي إلى علم المجاملة حسب القائمة التي قدمتها ITF خلال سنة 2013 هي: Antigua et Barbuda, Antilles néerlandaises, Bahamas, Barbade, Belize, Bermudes, Bolivie, Birmanie, Cambodge, Îles Caïmans, Canaries, Comores, Corée du Nord, Chypre, Guinée équatoriale, Îles Féroé, France (RIF : registre FIS (bis)), Allemagne (registre GIS (bis)), Géorgie, Gibraltar (bis du Royaume-Uni), Honduras, Jamaïque, Liban, Liberia, Malte, Îles Marshall, Maurice, Moldavie, Mongolie, Panama, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sao Tomé-et-Principe, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu

يعتبر كل من العلم وسجل التسجيل في بعض الأحيان كوجهين لعملة واحدة، بالنظر إلى الرباط القانوني بين السفينة والدولة، حيث أن السجل البحري يمكن أن يعرف على أنه مجموعة القواعد الوطنية ذات طبيعة قانونية، اقتصادية، اجتماعية، و/أو ضريبية أين الدولة تخضع تسجيل سفنها وتمنح علمها². ويظهر هذا التطابق بينهما في أن:

1. السفن التي تحمل علم الدولة تحترم قوانينها وتنظيمها المتعلقة بتسجيل السفن والقواعد والمعايير المطبقة والمتعلقة على وجه الخصوص بأمن السفن والأشخاص على متنها ومنع التلوث البحري.

1 - 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.

2 - ANGELELLI Pierre, La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? : Etude à partir du cas d'Etats de la Caraïbe, Thèse pour l'obtention du titre de docteur en sciences économiques, Faculté économies et finances, Université des Antilles-Guyane, France, 2012, p.10.

2. السفن التي تحمل علم الدولة تجتمع بصفة دورية بواسطة مستشاريها لضمان احترام وتطبيق القواعد والمعايير الدولية.
3. السفن التي تحمل علم الدولة يجب أن يكون على متنها وثائق وبالخصوص الوثائق التي تثبت الحق في رفع علمها والوثائق الأخرى ذات الصلاحية الصالحة، بما في ذلك تلك التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية التي تكون دولة التسجيل طرفاً فيها.
4. ملاك السفن التي تحمل علم الدولة يحترمون مبادئ تسجيل السفن تطبيقاً للقوانين والأنظمة التي تعمل بها الدولة وأحكام الاتفاقية الحالية.
5. دولة التسجيل تطلب كل المعلومات اللازمة والمناسبة للتعرف على مسؤولية السفن التي تحمل علمها.¹

قدمت الفدرالية العالمية لعمال النقل الملاحظة التالية: «أن المخاطر تكون أكثر على متن سفن علم المجاملة، ففي 2001، 63% من الأضرار التي لحقت بالحمولة المطلقة كانت مرتبطة بـ 13 سفينة تقوم بالملاحة تحت علم المجاملة، والخمس السفن الأوائل الضائعة كانت كلها سفن علم المجاملة وهي: Saint-Vincent، Chypre، Panama، Malte و Cambodge».²

لهذا السبب تعرضت هذه السفن لانتقادات عدة وستعرض إلى أهمها. ولعل النقد المؤثر في شأن تطبيق قانون العلم هو الظاهرة المعروفة بأعلام المجاملة، ذلك أنه بعد الحرب العالمية الثانية أخذت بعض دول أمريكا اللاتينية مثل بنما وبعض الدول الإفريقية مثل ليبيريا في السماح لشركات الملاحة في الدول الأخرى برفع أعلامها وهو ما يحقق لهذه الدول فوائد اقتصادية من ضرائب ورسوم وعائدات، أما شركات الملاحة فتستفيد من تساهل قوانين هذه

1- المادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة لشروط تسجيل السفن لسنة 1986، ص.ص. 3-4.

2 – Pavillon de complaisance, Op.cit, <http://www.fr.wikipedia.org/wiki> p.02.

الدول في شأن المعاملة الضريبية وفي شأن قيود استخدام البحارة ومن ثم تتخفف نفقات تشغيلها وتكون أقدر على المنافسة مع شركات الملاحة الأخرى.¹

❖ الانتقادات الموجهة لسفن علم المجاملة:

أ- 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 الناتجة من سفن المجاملة، هذا التقرير الذي يعكس أيضا جزءا كبيرا من سفن المجاملة في مجال النقل الدولي للمواد السائلة، فسرت بشكل رئيسي من قبل الرأي العام الأوروبي كخطأ أنشئ بين حرية التسجيل والمستوى المنخفض لأمن هذه السفن.

ب- الجانب الثاني عدم وجود ثقة قائمة في أعلام المجاملة بسبب الانسحاب من طابع تحت السفن القياسية، سواء من حيث المسائل التقنية والاجتماعية، هذا النقد يأتي من أصل المجال النقابي وخاصة من الاتحاد الأوروبي لعمال النقل ITF التي تدّين علم المجاملة بعد الحرب العالمية الثانية.

ت- إنشاء قوائم سوداء لسفن علم المجاملة أعطت مجالا كبيرا للنقد، وهذه الظاهرة الثالثة ألقت 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 1939 إلى أكثر من 50% إلى وقتنا الحالي.²

1- صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية لطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، د.س.ن. ص.70.

2 - ANGELLELI Pierre, La libre immatriculation des navires, Op.cit, pp.17-18.

بالإضافة إلى ذلك فإن سفن علم المجاملة كانت منذ عدة سنوات مركز مختلف المناقشات بين المؤيدين والمعارضين، مع ذلك عندما نجد أنفسنا أمام وضع غش بحري مع سفينة علم المجاملة نجد دائما نفس العناصر التالية:

❖ غياب المراقبة على الطاقم، مثلا حالة « Salem » وهو مثال ممتاز حيث بالرغم من الأدلة الواضحة لغرق السفينة إلا أن الريان والضابط الميكانيكي أفرج عنهم من قبل السلطات الليبيرية.

❖ تسجيل السفن، بعض الدول لا تطلب شهادة الشطب من التسجيل السابق، وهذا ما يؤدي إلى أن السفينة تحمل جنسيتين أو ثلاث جنسيات في الوقت نفسه.¹

يمكن القول أن تطبيق قانون العلم، يؤدي إلى تعداد القوانين واجبة التطبيق بشكل كبير، حيث أن السفن التجارية المسجلة ترفع 141 علما مختلفا طبقا لإحصائية Register of Lloyd's Shipping Statistical Tables لسنة 1974، والواقع أن بعض أوجه النقد لها نصيب من الصحة ولكن يمكن الحد من خطورتها والتقليل من آثارها بحث أطراف العقد على تعيين قانون آخر للتطبيق.²

من بين الأسباب التي تجعل مالكي السفن يستخدمون أعلاما أجنبية إمكانية استخدام بحارة أجانب وهو عامل جذاب لاسيما بالنسبة للشركات التي يوجد مقرها في بلدان ترتفع فيها مستويات أجور البحارة وهو أمر يحدث على الأرجح في البلدان المتقدمة أكثر من البلدان النامية. ومن ثم فلا غرابة في أن تكون نسبة البلدان المتقدمة في التسجيل الأجنبي (حيث تبلغ نسبة السفن المملوكة وطنيا و ترفع أعلاما أجنبية نحو 74%)، أعلى من نسبة التسجيل في البلدان النامية (حيث تبلغ نسبة السفن التي ترفع أعلاما أجنبية 65%). ونما

1 – MARCQ Jean-Patrick, Risques et Assurances transports, L'Argus Editions, Paris, p.56.

2- صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة دراسة في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 81.

الأسطول الذي يملكه مالكون من الاتحاد الروسي بنسبة 23% بين عامي 2005 و 2010. ويزداد استخدام الاتحاد الروسي أعلاما أجنبية ولذلك انخفض الأسطول الروسي الذي يرفع العلم الوطني بنسبة 20% خلال الفترة نفسها.

من حيث عدد السفن، ترفع أكبر الأساطيل علم بنما (7986 سفينة)، الولايات المتحدة (6371 سفينة)، اليابان (6150 سفينة)، اندونيسيا (5763 سفينة)، الصين (4080 سفينة)، والاتحاد الروسي (3485 سفينة).

تربط بعض التسجيلات علاقات تاريخية أو علاقات مميزة أخرى ببلدان يقع فيها مكان عمل شركات النقل البحري، مثلا ترتبط ليبيريا مع ألمانيا باتفاق يتعلق بالازدواج الضريبي يجعل هذا السجل أكثر جاذبية لمالك يريد استخدام ضباط ألمان. وفي الختام توجد من بين أهم 20 علما سجلات ثلاثة تضم مالكين وطنيين وحصة كبيرة من المالكين من بلدان وأقاليم أخرى، وهذه السجلات هي هونغ كونغ وسنغافورة والمملكة المتحدة، فمثلا يستأثر مالكون من الصين وهونغ كونغ معا بقرابة ثلاثة أخماس الحمولة الطنية المسجلة في هونغ كونغ بينما تتبع أغلب الحمولة المتبقية لمالكين من كندا واليابان والنرويج والولايات المتحدة.¹

لقد تطور سعر أجرة الحمولة وهذا راجع إلى القدرات الزائدة المتبادلة التي تؤثر على الاستئجار، مما أدى إلى خفض هذه الأخيرة على جميع فئات السفن، ولكن تجدر الإشارة إلى التخفيضات في فئات النفط وناقلات البضائع الجافة التي انخفضت بنسبة 85 % وذلك مقارنة بسنة 2008 للفئات العليا. بالمقابل فإن تكاليف تشغيل السفن عكس سعر أجرة الحمولة، فلقد شهدت ارتفاع منذ سنة 2000 إلى يومنا هذا، إلا في 2009 أين انخفضت بـ

1- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2011، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2011، ص.ص. 53-61.

8% في حالة الحاويات و 1% لناقلات البضائع الجافة، و 3% بالنسبة للسفن الصهرجية، هذا الانخفاض أساسا هو في محله وذلك مراعاة لتخفيض تكاليف المناولة و التأمين.¹

أولا- سعر أجرة الحمولة حسب نوعية البضاعة:

كان أداء أسعار الشحن في قطاع الناقلات الصهرجية أفضل من أدائها في العام السابق، إذ ارتفع بنسبة تراوحت بين 30% و 50% في نهاية عام 2010، وكان كل شهر أفضل من نظيره في العام السابق بالنسبة لجميع أنواع السفن. بيد أن أسعار الشحن بوجه عام، ظلت منخفضة إذا قيست بمثيلاتها في السنوات التي سبقت مباشرة ذروتها في عام 2008، وكان أداء أسعار الشحن جيدا في قطاع السوائب الجافة في النصف الأول من السنة، غير أن مؤشر البلطيق لأسعار النقل الدولي للبضائع الجافة (Baltic Exchange Dry Index) فقد أكثر من نصف قيمته بين نهاية ماي 2010 ومنتصف جوان 2010. وحدث ارتفاع جزئي في هذا المؤشر في أوت 2010 قبل أن يستأنف مساره الهابط، ففي الفترة من ماي 2010 إلى ماي 2011، انخفض المؤشر بقرابة الثلاثين.²

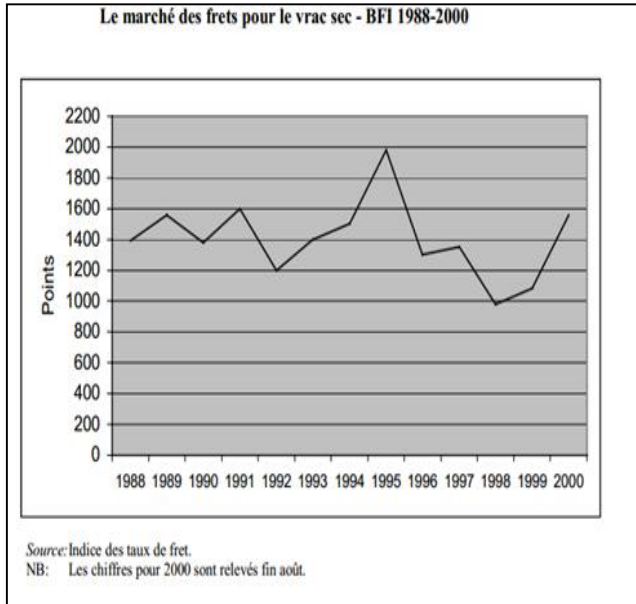
أ- المواد الجافة التي تنقل بأحجام كبيرة Vrac Sec:

خلال السنوات الماضية، سعر أجرة الحمولة للسوائب الجافة هي غير مستقرة وهذا ما يوضحه الشكل رقم (1)، حيث أن النسب العمودية المسجلة خلال السنوات 1989، 1991 و 1995 هي في تراجع ملحوظ خلال السنوات 1990، 1992 و 1998. ولأحد مبادئ التجارة العالمية للحبوب، فإن أجرة الحمولة على أساس الرحلة للسفن التي تصل حمولتها 55000 طن في طريق الخليج الرابط بين الولايات المتحدة واليابان، هي في تقلب محسوس

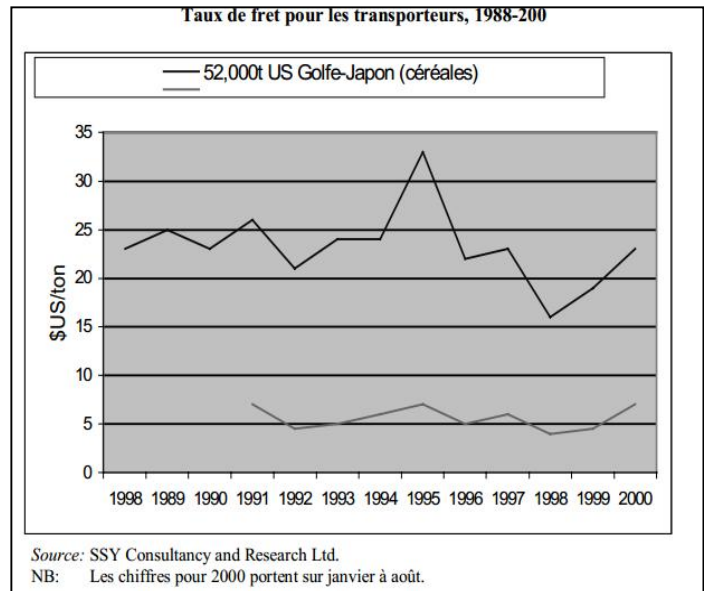
1- Direction de la marine marchande, Etude sur la stratégie du secteur du transport maritime marocain et le développement du pavillon national au Maroc, Mission 1 : diagnostic royaume du Maroc ministère de l'équipement et du transport, ALG édition, Maroc, Juin 2013, p.19.

2- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2011، المرجع السابق، ص.ص. 13-14.

منذ 1988. الشكل رقم (2)¹ يوضح أن سعر أجرة الحمولة المتوسط الشهري في قلب بين US \$37,19 للطن في أبريل 1995 و US \$13,13 في جويلية 1998. غير أن عدم الاستقرار هو أقل بالنسبة لسعر أجرة حمولة سفن الفحم التي تبلغ حمولتها 110000 طن والتي تقوم بالملاحة من أستراليا إلى غاية هولندا (Les Pays Bas) التي تغيرت من US \$9 في أبريل 1995 إلى أقل من US \$3 بين منتصف شهر جوان 1998 و 1999. توازنا مع تطور الأسعار الأخرى لأجرة الحمولة للرحلة فإن سعر أجرة الحمولة للحبوب والفحم استقرت بشكل قوي في 2000.²



الشكل رقم (1)



الشكل رقم (2)

1- الشكل (1) والشكل (2) أخذاً من:

WOLFGANG Hübner, Questions relatives à la réglementation du transport maritime international, Direction de sciences de la technologie et de l'industrie, Division des transports organisation de coopération et de développement économique, Paris, pp.54-55.

2 - WOLFGANG Hübner, Supra, pp.54-55.

تحسن قطاع السوائب الجافة في عام 2010 مقارنة بالعام السابق، فزادت أسعار الشحن بنسبة 14% للمشاركة الزمنية¹ و بنسبة 20% لمشاركة الإيجار بالرحلة².

كانت أسعار الشحن لسفن السوائب الجافة لا تزال أقل بنحو الثلث عن مستوياتها في عامي 2007 و 2008 وانخفضت أسعار الشحن لسفن السوائب الجافة بمقدار الربع في المتوسط في الفصل الثاني من السنة، بعد الازدهار الذي شهدته خلال النصف الأول من عام 2010 وبلغت أسعار الشحن لسفن كيب - سايز المستأجرة على طريق الشرق الأقصى - أوروبا 57587 دولار/اليوم في جانفي 2010، وانخفضت إلى 17358 دولار/اليوم في مطلع 2011. وفي الاتجاه المعاكس، من أوروبا إلى آسيا، هبطت أسعار الشحن من 20664 دولار/اليوم في جانفي 2010 بمقدار 3371 دولار/اليوم بسبب الدعم الذي قدمه مالكو السفن لتكاليف إعادة وضعية السفن وبدأت أسعار شحن ركاز الحديد من البرازيل إلى الصين عام 2010 بسعر 83029 دولار/الطن أي بأكثر من الرقم المسجل في جانفي

1- المشاركة الزمنية أو ما يسمى بالإيجار بالمدة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة محددة. أنظر محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 289. وكما عرفته المادة 695 ق.ب.ج: "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." التي يتم استئجارها في سوق التأجير لفترة زمنية، وفيه تؤجر الشركة الملاحية سفنها لمدة قصيرة من 03 إلى 12 شهرا أو لمدة متوسطة من 12 إلى 24 شهرا، ومن الطبيعي أن ترتبط تلك المدة بحالة السوق الملاحي العالمي الذي يتأثر بالوضع الاقتصادي، وفيه تاريخ إعادة التسليم. أنظر محمود غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، المرجع السابق، ص. 81.

2- مشاركة الإيجار بالرحلة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة، مجهزة تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو رحلات معينة. أنظر محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 293. وكما عرفته المادة 650 ق.ب.ج: "يتعهد المؤجر في عقد الاستئجار على أساس الرحلة بأن يضع كليا أو جزئيا السفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة الحمولة." ويتم استئجارها في سوق التأجير لرحلة، وهو سوق يعبر عن حمولات السفن مقاسة بالطن الساكن DWT المعروضة للتأجير سواء لرحلة أو لعدة رحلات متتالية لنقل كمية بضاعة من ميناء أو أكثر إلى ميناء أو عدة موانئ خلال فترة معينة، ويمثل جانب الطلب فيه أصحاب البضاعة وجانب العرض الشركة الملاحية، وفي هذا السوق تتجه أسعار النوالين صعودا وهبوطا وفقا لقوى العرض والطلب بغض النظر عن نوع البضاعة المنقولة أو حجم السفينة. أنظر محمود غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، المرجع السابق، ص. 80.

2009 وقدره 13,90 دولار للطن، ولكنه يمثل نصف السعر في عام 2008 وقدره 64,05 دولارا للطن. وفي عام 2010 انخفضت الأسعار على هذا الطريق بنحو 40%، وانخفضت أسعار شحن ركاز الحديد أيضا بنسبة مئوية مشابهة على طريق غربي أستراليا - الصين.

انتعشت أسعار شحن السوائب الجافة انتعاشا ملموسا في نهاية عام 2009 بعد أن كانت قد سجلت انهيارا كارثيا في عام 2008 غير أن هذا الانتعاش لم يدم طويلا إذ انتهى في جوان 2010، ولبيان ذلك، بدأ مؤشر البلطيق للسوائب الجافة الذي يقيس أسعار شحن السوائب الجافة المنقولة على طرق بحرية مختارة عام 2010 عند 3140 نقطة وأنهى السنة عند 1773 نقطة، ومن ماي 2010 إلى جويلية 2010، فقد مؤشر البلطيق أكثر من نصف قيمته إثر ازدياد المخاوف بشأن انتعاش الاقتصاد العالمي. وفي أوت 2010، انتعش المؤشر بعض الشيء قبل أن يستأنف مساره الهابط. وبين ماي 2010 وماي 2011 انخفض المؤشر بنحو الثلاثين.¹

في الفصل الأول من سنة 2013 سجلت أسعار يومية منخفضة جدا، خصوصا لقطعة من Capesize مع أسعار راكدة حول \$5000 في اليوم، ونفس الانخفاض تعرضت له أسعار أجرة الحمولة المعلنة للسفن ذات الأحجام الصغيرة (Panamax، Supramax و Handisize)، الميل في الانخفاض انقلب في الفصل الثاني بفضل استرجاع أكثر من 6,7% على مجموع سنة 2013. هكذا، المجهزين استحقوا الجواب على سبب ارتفاع المنتجات الصلبة في الصين، وهذه الأخيرة كانت أكثر تسجيلا منذ 3 سنوات الأخيرة (المنتج الصلب كان أعلى من 10% وهذا التنبؤ أسس من بداية السنة). هذا ما تم ترجمته على مستوى BDI (Baltic Dry Index) لارتفاع ذو معنى لأسعار أجرة الحمولة،

1- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2011، المرجع السابق، ص.ص. 86-89.

خصوصا من أجل سوق Capesieze الذي اجتاز من 4205 \$ في اليوم إلى 42211 \$ لليوم في نهاية شهر سبتمبر، أو يمكن القول الذي شهد ارتفاع بنسبة 893%¹.

ب- المواد البترولية Pétroliers:

شهد ضغط ما بين عام 1974 و 1984 إثر أزمة الطاقة

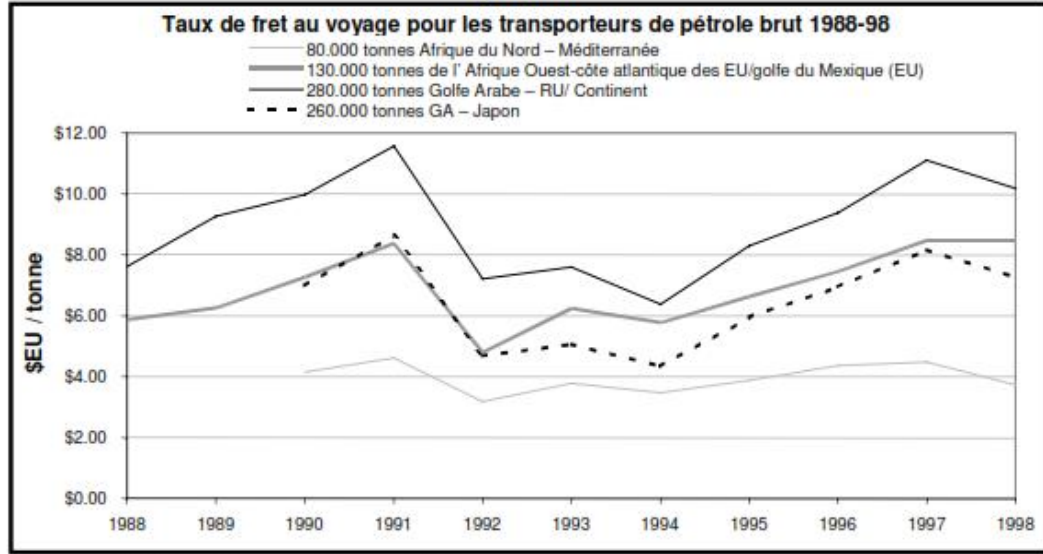
« Crise de l'énergie » ، التي حدثت خلال 1973 و 1974 و سنة 1986، مما أدى إلى ارتفاع أسعار أجرة الحمولة في النصف الثاني من سنوات الثمانينات في نفس الوقت أين نما الطلب على النفط، وذلك راجع إلى الانخفاض في الأسعار، بعد ذلك صافي تدفقات الأسطول تسبب في المزيد من الانخفاضات في أسعار أجرة الحمولة، وإذا تركنا جانبا الزيادات التي لوحظت في أعقاب حرب الخليج فقد انهارت لاحقا أسعار أجرة الحمولة قبل وضع انتعاش لاتجار المنتجات ابتداء من 1992، والخام بعد سنة 1994. من سنة 1988 إلى سنة 1998 بلغ متوسط أسعار النفط للسفن البترولية الخام التي تبلغ حمولتها 260000 طن بين الخليج العربي واليابان إلى 8,45 \$ /طن EU في 1991 لتتخفض إلى 4,34 \$ /طن EU في 1994 (أنظر الشكل رقم 1)².

1 – BODEL Thomas, Marchés maritimes-bilan de l'année 2013, Lettre d'information de la chambre arbitrale maritime de Paris, Gazette de la chambre, Paris, Hiver 2013/2014, <http://www.brs-paris.com>, p.01.

2- الشكل (1) أخذ من:

WOLFGANG Hübner, Question relatives a la réglementation du transport maritime international, Op.cit, p.56.

Graphique III-5



Source : SSY Consultancy and Research Ltd

شكل رقم (1)

بالنسبة للسفن الناقلة للمنتجات المكررة، فإن أسعار أجرة الحمولة للسفرة بالنسبة للسفن القياسية التي تبلغ حمولتها 30000 طن ابتداء من منطقة البحر الكاريبي إلى خليج المكسيك هي في العادة غير مستقرة للغاية، فقد تراوحت ما بين حد أقصى بـ \$ 21,76 /EU طن في بداية سنة 1991 وحد أدنى بـ \$ 6,23 /EU طن في ماي 1992.

تضاعفت أسعار النفط الخام ثلاث مرات ما بين بداية سنة 1999 ومنتصف سنة 2000، وهذا ما أدى إلى انتعاش أسعار أجرة الحمولة.¹

بلغت نسبة ناقلات النفط العملاقة قرابة 44% من أسطول الناقلات الصهرجية العالمي بالحمولة الطنية الساكنة في عام 2010، وتتوجه أغلب صادرات النفط العالمية الآتية من الخليج الفارسي نحو أكبر الاقتصاديات العالمية²، وغني عن القول أن أسعار الشحن في هذه الطرق تمثل مؤشرات مهمة للعرض والطلب العالميين، وسجلت بداية عام 2010 أعلى مستوى سنوي لأسعار الشحن في قطاع ناقلات النفط الخام الصهرجية العملاقة. وخلال

1 – WOLFGANG Hübner, Questions relatives à la réglementation du transport maritime international, Op.cit, p.56.

2- الاقتصاديات العالمية هي: الولايات المتحدة، الصين، ألمانيا و اليابان.

الفترة من ديسمبر 2009 إلى ديسمبر 2010 زادت أسعار الشحن من الخليج الفارسي إلى اليابان بنحو 9% لتبلغ 61 نقطة على المقياس العالمي. غير أن هذا الرقم يخفي اضطراب المسار الذي سلكته أسعار الشحن، ففي ديسمبر 2009 بلغت أسعار الشحن 56 نقطة على المقياس العالمي وتضاعفت مرتين تقريبا في جانفي 2010 لتصل إلى 104 نقطة على المقياس العالمي بفعل ازدياد الإحساس بالتفاؤل في السوق وارتفاع الطلب الموسمي، وفي جوان 2010 بلغت الأسعار على الطريق نفسه 95 نقطة على المقياس العالمي، بيد أنها هبطت بشدة إلى 58 نقطة في الشهر التالي. ومنذ ذلك الحين دأبت أسعار الشحن على الانخفاض لتبلغ 47 نقطة على المقياس العالمي في أكتوبر 2010 وهو أدنى مستوى سنوي قبل أن تنتعش في نهاية السنة.¹

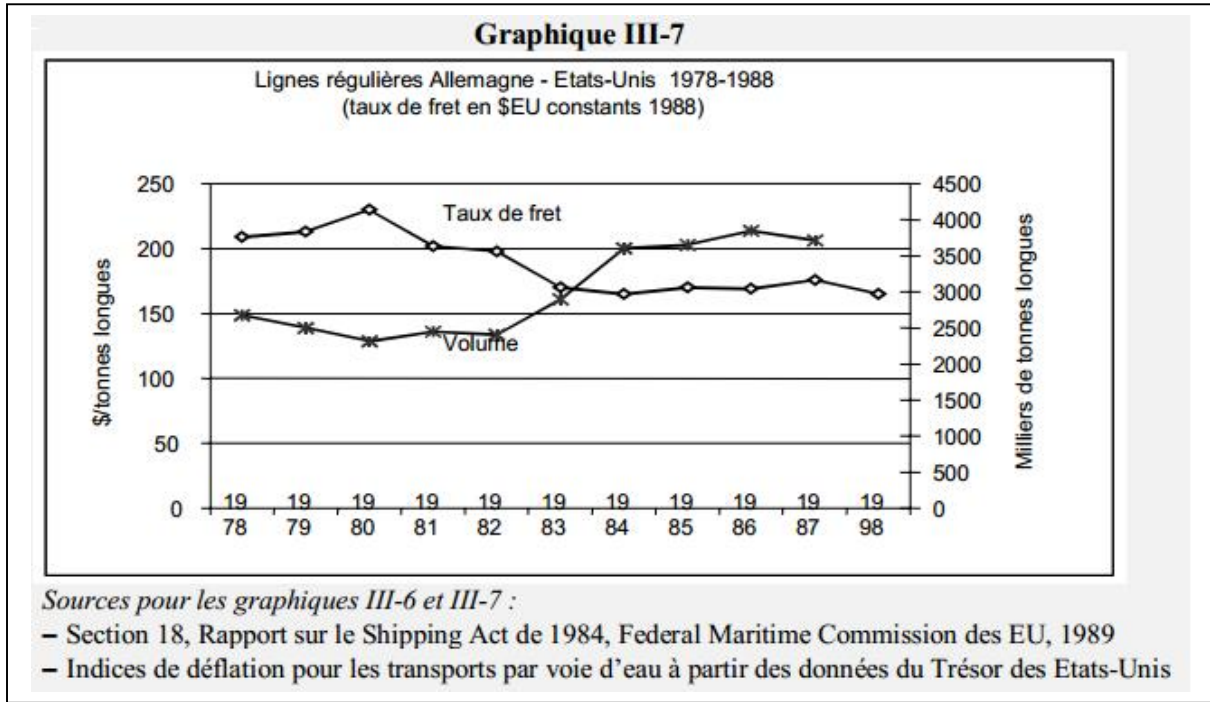
يمكن أن يؤثر ارتفاع أسعار النفط في النقل البحري والتجارة بفعل تأثيره المثبط في النمو، وإلى ممارسة ضغط تصاعدي على تكلفة الوقود المستخدم لدفع محركات السفن، بما أن تكاليف الوقود تمثل ما يصل 60% من تكاليف تشغيل السفينة فلا شك في أن ارتفاع أسعار النفط سيزيد فاتورة تكاليف النقل التي يتحملها الشاحنون، وأبانت دراسة أجرتها الأونكتاد مؤخرا أن زيادة قدرها 10% في أسعار النفط سترفع تكلفة شحن حاوية بنسبة تتراوح بين 1,9% و 3,2%، بينما ترفع زيادة مماثلة لذلك في أسعار النفط تكلفة شحن طن من ركاز الحديد وطن من نفط الخام بنسبة 10,5% و 2,8% على التوالي. وتخلص نتائج الدراسة إلى أن أسعار النفط تؤثر فعلا في أسعار الشحن البحري سواء في تجارة الحاويات أو في تجارة السوائب مع تفاوت في درجات المرونة التقديرية حسب قطاعات السوق والسعة.²

1- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2011، المرجع السابق، ص. 82.

2- المرجع نفسه، ص. 31.

ثانيا: سعر أجرة الحمولة وفقا لخطوط الملاحة البحرية:

يوجد عدة خطوط ملاحية وفقا للخريطة البحرية التجارية، لكن سنتعرض إلى الخط الملاحى الذي يشهد حركة نشيطة في هذا المجال وهو الخط الملاحى الرابط بين الولايات المتحدة وألمانيا. حيث تشير الرسوم البيانية المبينة في الشكل رقم (1) الاتجاهات الثابتة في الأسعار لعام 1988، إذ إن أسعار الشحن مركبة في المؤتمرات المبرمة بين الولايات المتحدة وألمانيا. ففي الفترة من 1978 إلى 1988 النقطة الأولى التي يمكن ملاحظتها هي أن أسعار الشحن غرب / شرق و شرق / غرب كانت متطابقة تقريبا في عام 1978 وأنها قد تطورت بشكل كبير حتى عام 1982. من حيث القيمة الحقيقية، فإن أسعار الشحن في كلا الاتجاهين هي بصفة عامة سيئة خلال تلك الفترة. مما أدى هذا إلى تباطؤ الاقتصاد في الولايات المتحدة.¹



الشكل رقم (1)

1 - WOLFGANG Hübner, Questions relatives à la réglementation du transport maritime international, Op.cit, p.58.

تعتقد المنظمة الفيدرالية البحرية للأمم المتحدة FMC أن أسعار الشحن للمؤتمرات البحرية انخفضت بنحو 13% بين عامي 1977 و 1982، مما أدى إلى انخفاض في طلب خدمات هذه الخطوط المنتظمة.

تحسنت أسعار الشحن شرق / غرب بشكل مؤقت في نهاية سنوات السبعينات، ولكن بعد ذلك اتجهت نحو النزول بشكل مستمر، بالمقابل أسعار الشحن غرب / شرق هي بكل بساطة تمكنت من مواكبة التضخم قبل أن تشرع في الانخفاض المستمر.¹

لتنظيم هذه الخطوط الملاحية ظهر ما يسمى بجمعيات أصحاب السفن "Consortium"، وهي مجموعات من ملاك السفن والغرض منها هو تجميع المواد وقدرات النقل لأعضائها، وإدارة منسقة لهذه الأصول والقدرات، فقد ظهرت في سنة 1960 نتيجة لظاهرة الحاويات.²

واتخذت أشكال مختلفة في العشرية الأخيرة، نلاحظ نوعين:

- مجهزين اتحدوا في أنظمة أو جمعيات، تصل إلى حد إنشاء نظام تجاري موحد، بتوحيد العمليات التجارية والمصاريف الإدارية وهي الآن لم يعد معمول بها.
- جمعيات المجهزين اتحدت من أجل توحيد الربط بين الجنوب والشمال، بوضع أساطيلها لتغطية عالمية بالسفن العملاقة وهي تسمى بالاتفاقات الإستراتيجية (les alliances stratégique) وذلك بتقديم خدمات شاملة للشاحنين بواسطة أساطيل موضوعة تحت تصرفهم يوميا وعلى الصعيد العالمي.

تقوم هذه الجمعيات بإصدار تنظيمات ومن بين هذه الأخيرة نجد التنظيم رقم 4057/86 الذي جاء بإجراءات لحد من الممارسات غير النزيهة في المنافسة واشترط ثلاثة شروط

1 – WOLFGANG Hübner, Questions relatives à la réglementation du transport maritime international, Op.cit. p.58.

2 - BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Droit maritime, Op.cit. p.241.

لتكون الممارسة غير نزيهة للأسعار: عرض خدمات النقل بأسعار منخفضة مقارنة بالأجرة المطبقة في أغلب شركات الملاحة، وجود ضرر معتبر أو تهديد بالضرر للشركات الأوروبية، ووجود علاقة بين هذه الممارسات غير النزيهة والضرر. فهذا القرار اعتبر وسيلة دفاع فعالة ضد المنافسة الخارجية غير النزيهة للمجهزين خارج نطاق الاتحاد الأوروبي. وطبق هذا النظام ضد شركة هيونداي Hyundai، وأدانها المجلس لممارستها غير النزيهة للأجرة والتسعيرات على الطريق الملاحي الرابط بين الاتحاد الأوروبي وأستراليا، حيث كانت أجرة الحمولة المطبقة من طرفه منخفض بـ 26% من معدل الأسعار الأوروبية العادية، وذلك بسبب الامتيازات التي منحتها الحكومة الكورية الجنوبية للشركة. بالإضافة إلى هذا التنظيم هناك التنظيم رقم 4058/85 الذي يرمي إلى الإبقاء على حرية الأجرة بين الدول الأوروبية، هذا النص يسمح للاتحاد الأوروبي باتخاذ الإجراءات اللازمة سواء على المستوى الدبلوماسي أو التجاري للدفاع على مبادئ التبادل الحر ضد أي دولة خارج الاتحاد تشكل خطر على حرية الأجرة.¹

بعد القيام بتحديد أجرة الحمولة وفقا لمختلف الأنظمة السابقة الذكر، إضافة إلى قيام الشاحن بصفة عامة بدفع أجرة الحمولة يقوم بتسديد مصاريف إضافية والتي تسمى بملحقات أجرة الحمولة.

الفرع الرابع

ملحقات أجرة الحمولة

يعتبر من ملحقات أجرة الحمولة كل من غرامات التأخير، التعويضات، المصاريف الإضافية، ومصاريف المناولة. وفيما يأتي سنقوم بدراسة واحدة تلو الأخرى.

أولاً - غرامات التأخير:

1- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا لقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص.ص. 175-

يتم تحديد مبلغ متفق عليه، يدفع للمجهز ويتعلق بالتأخر الذي حدث للسفينة، حيث أن المجهز لا يعتبر مسؤول عنه. فحوصلة غرامات التأخير تعتبر من ملحقات أجرة الحمولة، فلقد ولدت أو ظهرت من نظرية الإيجار، حيث تعتبر غرامة التأخير كإيجار للأيام الإضافية التي تكون فيها السفينة تحت تصرف المستأجر.

تمثل غرامات التأخير أجر إضافي لاستغلال السفينة لمدة طويلة، وهي عنصر اقتصادي مثل أجرة الحمولة. ففي حالة تجاوز ما نص عليه عقد الإيجار، المستأجر يجب أن يدفع الغرامات التي حددها أطراف العقد. إذا كان دين غرامات التأخير من ملحقات أجرة الحمولة، فهي مضمونة من قبل حق الامتياز الذي يرد على البضائع لدفع أجرة الحمولة.

ثبت في القانون الفرنسي أن غرامات التأخير وغيرها من الرسوم ذات الصلة بتنفيذ عملية النقل هي من ملحقات أجرة الحمولة، هذا المبدأ واضح لأن الرسوم والنفقات تمثل تعويضات إضافية عن الخدمات المقدمة من قبل الناقل لتحقيق عملية النقل الموكلة إليه.¹

ثانياً - أجرة المناولة:

هي الأجرة التي تدفع لشحن وتفريغ البضاعة على متن السفينة. ويوجد نوعين من المناولة، هما المناولة التامة والمناولة المتوسطة. بالنسبة للنوع الأول فإنه تدفع مصاريف المناولة في مكان الانطلاق لشحن البضاعة، وبالمقابل تدفع مصاريف المناولة في مكان الوصول لتفريغ البضاعة. أما بالنسبة للنوع الثاني من المناولة فإنه في حالات معينة هناك بضاعة يتم نقلها بعدة وسائل النقل لكي يتم إيصالها إلى المرسل إليه، ففي هذه الحالة يجب مسافنة البضاعة من وسيلة نقل إلى أخرى، هذا يعني انقطاع للشحن.²

1- GRID Mona, Le paiement de fret, Op.cit, pp.23-24.

2 - BERNARD Stepien, Problème de transport, Mémoire de D.E.S, Université de Montpellier, Faculté de droit et des sciences économiques, France, 1970, pp.10-11.

تحسب هذه التكاليف على حدا نظرا لأنها تزيد أو تقل تبعا لكميات البضائع التي يجري شحنها أو تفريغها أو تبعا لطريقة الدفع المتفق عليها، في بعض الأحيان نجد أن الاتفاق يتم على أن يتحمل ملاك السفينة تكاليف شحن وتفريغ البضائع المتفق على نقلها، وفي عقود النقل يتم الاتفاق على أن تكاليف المناولة تكون على عاتق الشاحنين أو على عاتق المتسلمين، وفي هذه الحالة ستحدد سعر أجرة الحمولة على أساس أجرة النقل فقط خلال الرحلة البحرية.

يوجد فرق بين عملية المناولة وعملية رفع أو إنزال البضاعة من البر وإلى البر، وهذا الفرق هي اللحظة التي يتم فيها انفصال البضاعة على روافد السفينة ووضعها فوق الرصيف، وكل العمليات التي تتم على البر انطلاقا من هذه اللحظة تقع على عاتق المستلمين للبضاعة. وتجدر الإشارة أنه إذا كان عقد الإيجار على أساس البيع البحرية فإن تكاليف الشحن والتفريغ تقع على عاتق مؤسسة الملاحة البحرية، أما إذا كانت غير ذلك فإن تكاليف شحن وتفريغ البضاعة تقع على عاتق البائع في ميناء الشحن وعلى عاتق المرسل إليه في ميناء التفريغ.¹

ثالثا - المصاريف الإضافية:

تتمثل المصاريف الإضافية في كل من نفقات الوقود، رسوم ومصاريف الموانئ، رسوم عبور القنوات.

أ. **نفقات الوقود:** يعتمد استهلاك الوقود على عدد أيام الإبحار والمكوث بالموانئ وعلى نوعية وسلامة ماكينات السفينة وطرارها، تقدر نسبة تكاليف الوقود بحوالي 25,6% من إجمالي التكاليف وهذا بالنسبة للأغلبية العظمى من السفن عابرة المحيطات. استهلاك الوقود يتم على مرحلتين، أولا أثناء الإبحار فيتم استهلاك الوقود بواسطة

1- عبد الحميد جواوي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني ...، المرجع السابق، ص. 57.

الآلات اللازمة لتسيير السفينة بالإضافة إلى بعض الآلات المساعدة على توليد الكهرباء للخدمات والإضاءة، فاستهلاك الوقود في هذه المرحلة يكون أكبر ما يمكن. ثانياً في الميناء تقسم نفقات الوقود في هذه المرحلة إلى جزأين، الجزء الأول يتعلق بنفقات الآلات التي تقوم بتوليد الطاقة الكهربائية الضرورية للإضاءة والخدمات الأخرى كالتوليد، أما الجزء الثاني فيتعلق بنفقات توليد الطاقة المحركة الكهربائية منها من أجل تشغيل وإدارة أجهزة الشحن والتفريغ، منه تكاليف استهلاك الوقود بالميناء تكون أقل ما يمكن مقارنة أثناء الإبحار.

ب. **رسوم ومصاريف الموانئ:** يمكن تقسيم أنواع الرسوم التي تفرضها هيئات الموانئ بصفة عامة إلى قسمين الأول يتعلق بأنواع الرسوم التي تقع على عاتق السفن ويحملها ملاك هذه السفن، أما القسم الثاني يتعلق بالرسوم الأخرى التي تفرض على البضائع ويحملها الشاحنون أو المرسل إليهم حسب الأحوال.

1. **رسوم الميناء:** تفرض هذه الرسوم عادة على أساس الحمولة الصافية المسجلة للسفن، فتزداد هذه الرسوم بازدياد حجم السفينة، وتسمى هذه الرسوم أيضاً "رسوم السفن".

2. **رسوم الرصيف:** في بعض الأحيان تدرج هذه الرسوم برسوم الموانئ، فبعض الموانئ تفرض هذه الرسوم على أساس الحمولة الصافية المسجلة للسفينة وحسب طول الفترة الزمنية التي تشغل فيها السفينة الرصيف.

3. **رسوم الإرساء أو الرباط:** عادة ما يتم فرض هذه الرسوم لتغطية تكاليف عمليات إرساء السفينة بوسائل الإرساء المستعملة بالميناء ثم حلها عند الإبحار.

4. رسوم الإنارة: تفرضها هيئات الموانئ نظرا للخدمات التي تؤديها المئائر أو

نظير عمليات إنارة القنوات أثناء الليل وتوفير الإضاءة الكافية.

ج. رسوم عبور القنوات: هي رسوم تحدد من قبل إدارة القنوات بحسب حمولة البضائع

وسعة القناة، فهي تسدد نقدا. فعن مصاريف عبور قناة السويس تتحدد بحسب حمولة

السفينة وعدد الرحلات المؤدات من قبل هذه السفينة.¹

بالإضافة إلى هذه المصاريف، هناك مصاريف أخرى تعتبر من ملحقات أجرة الحمولة

وفي نفس الوقت تعتبر من ملحقات السفينة وهي:

✓ التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم

يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة الحمولة.

✓ التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الخسائر المشتركة إذا نشأت عن أضرار

مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة الحمولة.

✓ المكافأة المستحقة للمالك عن أعمال الإنقاذ التي تكون قد حصلت حتى نهاية الرحلة

بعد خصم المبالغ المستحقة للريان والبحارة.²

سنقوم فيما يلي بإعطاء مثال لإبراز كيفية حساب تكاليف رحلة بحرية:

تم استخراج بيانات التكاليف التالية والخاصة بالرحلة البحرية رقم (50) التي قامت بها

سفينة مختصة لنقل البضائع بإحدى شركات الملاحة البحرية خلال إحدى الفترات المحاسبية

(كافة القيم النقدية بالجنيه المصري).

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.ص. 95-99.

2- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون والنشر و التوزيع، دم.ن، 2011، ص.

- تكاليف مناولة البضائع في ميناء التصدير 270000 جنيه.
- تكاليف مناولة البضائع في ميناء الاستيراد 600000 جنيه.
- تكاليف طن الوقود 600 جنيه.
- تكاليف التشغيل المتغيرة الأخرى للسفينة خلال رحلتي الذهاب و العودة 485000 جنيه.
- تكلفة بيئية إضافية مرتبطة بالرحلة البحرية رقم (50) 20000 جنيه.
- التكاليف الثابتة السنوية العامة (غير المباشرة) 3500000 جنيه.

فإذا علمنا أنه:

- تستغرق الرحلة البحرية 60 يوم بخلاف 5 أيام مكوث بالموانئ البحرية.
- يتم استهلاك الوقود بواقع 10 طن يوميا خلال فترة الإبحار وتتنخفض نسبة استهلاك الوقود إلى النصف خلال فترة المكوث بالموانئ.
- تعمل السفن البحرية التابعة للشركة 350 يوم عمل سنويا.
- حمولة السفينة 100000 طن تتضمن 3200 طن لاستهلاك الوقود، 500 طن حمولة احتياطي الوقود، 300 طن حمولة تخزين ومياه.

المطلوب:

- تحديد التكلفة المباشرة للرحلة البحرية رقم (50).
- تحديد نصيب الرحلة من التكاليف السنوية الثابتة.
- تحديد إجمالي لتكلفة الرحلة البحرية رقم (50).

- تحديد تكلفة نقل الطن الواحد بتلك الرحلة.

الحل:

1- تحديد التكلفة المباشرة للرحلة البحرية:

تشمل كل من تكلفة تشغيل السفينة أثناء الرحلة البحرية بالإضافة إلى التكاليف البيئية الإضافية المرتبطة بالرحلة البحرية ويمكن تحديدها كما يلي:

التكلفة	بيان عنصر التكلفة و العمليات الحسابية اللازمة	
870000	تكلفة المناولة	$= 600000 + 270000$
360000 15000	+ تكلفة الوقود	أثناء التشغيل = 60 يوم $\times$ 10 طن $\times$ 600 جنيهه = أثناء المكوث = 5 أيام $\times$ 5 طن $\times$ 600 جنيهه =
485000	+ تكاليف التشغيل المتغيرة الأخرى للسفينة خلال الرحلة معطى	
20000	+ تكاليف إضافية بيئية للسفينة خلال الرحلة معطى	
1750000	= إجمالي التكاليف المباشرة المرتبطة بتشغيل السفينة خلال الرحلة	

2- تحديد نصيب الرحلة البحرية من التكاليف السنوية الثابتة:

يتم تحديد نصيب الرحلة من التكاليف الثابتة السنوية العامة لشركة الملاحة من خلال الخطوات التالية:

تحديد نصيب يوم العمل الواحد بقسمة التكاليف الثابتة السنوية العامة 3500000 جنيهه على عدد أيام العمل السنوية سواء كانت السفينة في حالة إبحار أو مكوث
 $350 \text{ يوم} = 3500000 \div 350 \text{ يوم} = 10000 \text{ جنيهه عن اليوم الواحد}.$

تحديد إجمالي عدد أيام الرحلة البحرية متضمنة أيام المكوث بالموانئ البحرية = 60 يوم + 5 أيام = 65 يوم.

تحديد نصيب الرحلة من التكاليف الثابتة السنوية = نصيب اليوم $\times$ إجمالي عدد أيام الرحلة = $65 \times 10000 = 650000$ جنيه.

3- تحديد إجمالي تكلفة الرحلة البحرية:

1750000	= إجمالي التكاليف المباشرة المرتبطة بتشغيل السفينة خلال الرحلة
650000	+ نصيب الرحلة من التكاليف الثابتة السنوية غير المباشرة
2400000	= إجمالي تكاليف الرحلة البحرية

4- تحديد تكلفة نقل الطن الواحد بالرحلة البحرية (50):

يتم تحديد تكلفة نقل الطن الواحد بقسمة إجمالي تكلفة الرحلة البحرية على الحمولة الوزنية الصافية للسفينة البحرية وذلك يتطلب الأمر تحديد الحمولة الوزنية الصافية للسفينة البحرية أولاً كما يلي:

إجمالي حمولة السفينة	100000 طن
- حمولة مخصصة لاستهلاك الوقود	3200 طن
- حمولة مخصصة لاحتياطي الوقود	500 طن
- حمولة مخصصة للمياه و التخزين	300 طن
= الحمولة الوزنية الصافية للسفينة البحرية	96000 طن

وأخيراً يتم تحديد تكلفة نقل الطن الواحد بقسمة إجمالي تكلفة الرحلة البحرية وتبلغ 2400000 جنيه على الحمولة الوزنية الصافية للسفينة البحرية وتبلغ 96000 طن وتكون = $2400000 \div 96000$ طن = 25 جنيه للطن.¹

1- ناصر نور الدين عبد اللطيف، محاسبة التكاليف في قطاع النقل البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2008، ص.ص. 343-346.

المطلب الثالث

المدين بأجرة الحمولة

تنقل البضائع عن طريق البحر بعقد النقل البحري، لكن هناك حالة أين تنقل البضائع بواسطة استئجار السفن لذا سنقوم بتبيان المدين بأجرة الحمولة في حالة استئجار السفينة لنقل البضائع (الفرع الأول)، ثم إلى تبيان المدين بها في عقد النقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المدين بأجرة الحمولة في حالة استئجار السفينة لنقل البضائع

تؤجر السفينة بعقد من عقود الثلاثة للإيجار يشترط فيها أن تكون السفينة المؤجرة بحالة صالحة للملاحة، وهذه العقود هي: بالسفرة، لأجل معين، عارية. ويعقده المجهز أو نائبه ويعد الربان نائباً له، أما الطرف الآخر في إيجار السفن فهو المستأجر أو من يمثله، وغالباً ما يستعين المستأجر بمسار يجمع بينه وبين المجهز.¹

إيجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءاً منها لقاء أجر. ويعتبر التزام المستأجر بدفع الأجرة هو الالتزام الرئيسي المقابل لالتزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر.² بصفة عامة من خلال ما سبق فإن المستأجر هو المدين بأجرة الحمولة في عقود الإيجار، لكن يختلف كيفية حسابها والعوامل التي تؤثر عليها من عقد إلى آخر. حيث سنقوم بالتطرق إليها واحد تلو الآخر؛

أ- استئجار السفينة على أساس الرحلة: في هذا النوع من العقد يتم احتساب الأجرة على أساس الوقت.³

1- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي والتقاضي والمرافعات في المملكة الأردنية الهاشمية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص.ص. 183-185.

2- محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 285، وص. 301. أنظر كذلك المادة 640 ق.ب.ج.

3- أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 129.

إذا قام المؤجر بتنفيذ الرحلة على النحو المتفق عليه استحق الأجرة المتفق عليها كاملة، على أن ثمة أحوال لا يتم فيها إنجاز الرحلة على النحو المتفق عليه ومع ذلك يلتزم المستأجر بدفع كامل الأجرة، وبعض هذه الأحوال بسبب فعل المستأجر وبعضها الآخر لا يرجع إلى فعله. وهذه الأحوال هي:

➤ إذا لم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم مع ذلك بدفع الأجرة كاملة، أي أن المستأجر يدفع في هذه الحالة أجرة البضاعة التي شحنت وتلك التي لم تشحن.

➤ للمستأجر أن يطلب في أي وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه بشرط أن يدفع الأجرة كاملة ونفقات التفريغ. وقد سار المشرع الجزائري في نفس هذا المنوال من خلال نص المادة 678 ق.ب.ج

➤ عقد الإيجار يبقى نافذا دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتا دون سفر السفينة أو استمرار السفر.

➤ المستأجر لا يبرأ من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر.¹

ب- استئجار السفينة لمدة معينة:

يلتزم المستأجر بدفع الأجرة المتفق عليها والتي تتحدد عملا طبقا لقانون العرض والطلب في السوق الملاحى، وتقدر عادة بالنظر إلى حمولة السفينة ومدة العقد.² وفي حالة عدم وجود اتفاق بهذا الشأن تدفع أجرة الحمولة مقدما وشهريا اعتبارا من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر ضمن شروط العقد.³ وهذا ما ذهب إليه المشرع

1- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 485-487.

2- أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 96.

3- ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص. 35.

الجزائري في المادة 708 ق.ب.ج. ويبدأ حساب أجرة الحمولة اعتباراً من اليوم الذي توضع فيه السفينة تحت تصرف المستأجر. وفي حالة وجود التباس بهذا الموضوع يبدأ حسابها 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.¹

منه أن أجرة الحمولة تتوجب على المستأجر عن كامل المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه، أي من يوم وضع السفينة تحت تصرفه إلى يوم إعادتها تحت تصرف مؤجرها بحالة تؤهلها لتقبل الشحن.² إلا أنه يستثنى من ذلك الحالة التي تصاب فيها السفينة بضرر يجعلها غير صالحة للاستعمال التجاري ويحتاج إصلاحها مدة تتجاوز أربعة وعشرين ساعة (24 ساعة)، إذ لا تستحق الأجرة حينئذ خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال، وهذا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 710 ق.ب.ج. وإذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه فلا تستحق الأجرة من تاريخ الهلاك أو التوقف. كذلك إذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحققت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها.³ وهذا ما يمكن استخلاصه من المادة 721 ق.ب.ج.

إذا تجاوزت مدة آخر رحلة التاريخ المتفق عليه، يقوم المستأجر بدفع أجرة مضاعفة عن الأجرة المذكورة في العقد، إلا إذا كانت المدة الإضافية عرضية ولا تزيد عن 10/1 من مدة العقد.⁴

1- أنظر المادة 709 ق.ب.ج.

2- إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 154.

3- محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 292.

4- أنظر المادة 712 ق.ب.ج.

ج- استئجار السفينة بهيكلها:

يقع على المستأجر التزام بدفع أجرة السفينة عن المدة التي يقوم فيها بالاستغلال¹، وهذا ما نصت عليه المادة 732 ق.ب.ج كما يلي: "يجب على المستأجر أن يدفع إلى المؤجر إيجار السفينة، لأجل استعمالها، ويحدد بدل الإيجار وكيفيات دفعه في عقد الاستئجار."

تقدر أجرة السفينة غالبا باليوم، وسواء حددت باليوم أو بالشهر فإنها تدفع إما كل شهر أو على أقساط أربعة أشهر في السنة، والأصل أن تدفع مقدما². أما فيما يخص تأثير أجرة السفينة بعوارض الملاحة البحرية، فإنها نفس النتائج مقارنة بعقد استئجار لمدة معينة التي تم ذكرها أعلاه، هذا ما يمكن استخلاصه من المادة 734 والمادة 736 ق.ب.ج.

الفرع الثاني

المدين بأجرة الحمولة في عقد النقل البحري

يقع على عاتق الشاحن الالتزام بأداء أجرة النقل البحري. وقد يتفق الطرفان على أن يتولى المرسل إليه دفع أجرة النقل عند تسلم البضائع في ميناء الوصول³. من خلال هذا فإن المدين بأجرة الحمولة في عقد نقل البحري إما الشاحن أو المرسل إليه.

أولاً- الشاحن مدين بأجرة الحمولة:

يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل، وهو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتقه⁴. لأنه الطرف المتعاقد مع الناقل وليس المرسل إليه، ويبقى ملتزما بها حتى لو لم يتضمن العقد أن الأجرة

1- جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 235.

2- أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص. 72.

3- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص. 263.

4- محمد السيد الفقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 327.

تدفع في ميناء الوصول ومن الذي يطالب بتسليمها¹، فحسب Bonassies فإن الشاحن هو المدين بالأجرة، وهذا ما نصت عليه المادة 41 من المرسوم 31 ديسمبر 1966 ق.ف.

« Le chargeur doit le prix du transport ou fret » ويتم التأشير على سند الشحن بعبارة "أجرة الحمولة مدفوعة"، « fret payé »².

يمكن أن نستشف من المادة 738 ق.ب.ج التي قامت بتعريف عقد نقل البضائع، بأن هذا الأخير هو تعهد الناقل بإيصال البضاعة من ميناء إلى آخر، ويتعهد الشاحن من جهة أخرى بدفع الثمن والمسمى بأجرة الحمولة. فالمشرع الجزائري نص صراحة أن الشاحن هو المدين بأجرة الحمولة. وكذلك ما نص عليه في المادة 797 ق.ب.ج كما يلي: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة..."

ثانيا - المرسل إليه مدين بأجرة الحمولة:

إذا تم الاتفاق على أن الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول فإن الشاحن لا يلتزم وحده بأدائها في هذه الحالة بل يلتزم بأدائها من له الحق في تسليم البضاعة إذا قبل استلامها، وعلى هذا فإنه يجوز للشاحن والناقل على استحقاق الأجرة عند الوصول، وهذا الاتفاق من شأنه أن يؤدي إلى التزام المرسل إليه بأداء أجرة النقل وهو صاحب الحق في استلام البضاعة³. وهو نفس المسار الذي سار فيه المشرع الجزائري، حيث أعدها من بين الالتزامات التي تقع على المرسل إليه عند استلام البضاعة، إذا كان أدائها واجبا عند الوصول (المادة 791 ق.ب.ج)، وهو أيضا ما نصت عليه صراحة المادة 2/797 ق.ب.ج: "وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع."

1- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص. 127.

2- BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Droit maritime, Op.cit, p669.

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

فالمرسل إليه يلتزم بسدادها في هذه الحالة استنادا لحيازته سند الشحن والذي يتضمن أن سداد الأجرة يتم عند تفريغ البضاعة في ميناء الوصول، وإذا لم يتضمن سند الشحن مثل هذا البيان، تقوم قرينة بسيطة مفادها أن الناقل استلم الأجرة من الشاحن ولا يجوز له مطالبة المرسل إليه، إلا إذا أثبت أن هذا الأخير كان يعلم أن الأجرة كليا أو جزئيا غير مدفوعة.¹

بالرغم من الاتفاق على استحقاق الأجرة عند الوصول، فإن الشاحن يظل ضامنا للوفاء بأجرة النقل، ومؤدى ذلك أنه في حالة عدم قيام المرسل إليه بأداء أجرة النقل يستطيع الناقل البحري الرجوع على الشاحن وبطالبه بأداء الأجرة.²

من الصعب تأسيس التزام المرسل إليه بدفع الأجرة من الناحية القانونية، لأن المرسل إليه لم يشترك في إبرام العقد، ولا يجوز أن يربط العقد التزاما في ذمة الغير وإن جاز أن يكسبه حقا. ومن الممكن تأسيس التزام المرسل إليه على فكرة النيابة الناقصة ومقتضاها أن الشاحن يعتبر في تعاقد مع الناقل طرفا في عقد النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفا في هذا العقد وفقا لأحكام النيابة التي تقضي بانصراف آثار العقد إلى الأصيل. ويتفرع على ذلك أن التزام المرسل إليه بدفع الأجرة لا يخلي الشاحن من التزامه، بل يظل للناقل أن يرجع على الشاحن بما لم يستوفه من المرسل إليه.³

لكن هناك من ينوب المرسل إليه في أداء أجرة الحمولة وهو وكيل الحمولة، ولقد عرفته المادة 612 ق.ب.ج على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلامها من الریان ودفع أجرة نقلها وبالمحافظة عليها حتى يتقدم المرسل إليه لتسلمها، فوكيل الحمولة يسمح للناقل بتنفيذ التسليم وبالتالي يحرره من

1- طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 128.

2- محمد فريد العربي، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2000، ص. 604.

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

المسؤولية عن الأضرار التي تحصل فيما بعد، وهو ينوب عن أصحاب الشأن في تسلم البضاعة عند وصولها وفي دفع أجرة الشحن إذا كانت مستحقة إضافة إلى القيام بالتحفظات بشأن البضاعة، وكما يقوم بتوزيع البضائع بين المرسل إليهم.¹

نعلم أنه عند القيام بالرحلة البحرية نتعرض لأخطار وحوادث وهذه الأخيرة تؤثر على أجرة الحمولة، والسؤال الذي يمكن طرحه ما مدى تأثير الحوادث البحرية على أجرة الحمولة؟

المبحث الثاني

أثر الحوادث البحرية على أجرة الحمولة

قد تطرأ أثناء الرحلة البحرية بعض الحوادث التي قد ينجم عنها هلاك البضاعة أو تلفها أو تعذر وصولها، بالتالي تؤثر على أجرة الحمولة إما بالنقص أو الانقضاء أو الإبقاء عليها رغم عدم تمام عملية النقل وفقاً للشروط المتفق عليها. ويختلف مدى تأثير الضرر اللاحق بالبضاعة على أجرة الحمولة بحسب المصدر الذي نشأ منه (المطلب الأول)، وتجدر الإشارة أنه عند وقوع الضرر فحتماً تتبعه عمليات الإنقاذ فبالطبع هذه الأخيرة بدورها تؤثر على أجرة الحمولة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

حسب مصدر الضرر اللاحق بالبضاعة

عند وقوع الضرر على البضاعة فإما أن يكون مصدره قوة قاهرة (الفرع الأول)، أو يكون بفعل خطأ شخصي (الفرع الثاني)، لكن توجد ظاهرة بحرية خارجة عن القوة القاهرة والخطأ بفعل شخصي، هي ظاهرة القرصنة التي تعتبر عائق في وجه الملاحة البحرية (الفرع الثالث).

1- عبد الحميد صرساق، عقد شحن وتفرغ البضائع في الميناء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، 2001، ص. 60.

الفرع الأول

بفعل قوة القاهرة

تعتبر القوة القاهرة كل أمر لا يمكن توقعه كما لا يمكن رده، ويترتب عليه استحالة التنفيذ ولا يكون للناقل دخل في حدوثه ويلحق بالقوة القاهرة الحادث الفجائي.¹

تؤدي القوة القاهرة إلى التأثير على استحقاق أجرة الحمولة، وفي هذه الحالة نفرق بين ما إذا أدت إلى هلاك البضاعة أو تلفها² أو التأخير في وصولها. ففي حالة الهلاك الكلي، الناقل لا يستحق أجرة الحمولة. أما إذا كان الهلاك جزئياً استحق الناقل جزء من الأجرة يعادل البضائع التي وصلت. وفي حالة التلف فإن الناقل يستحق أجرته كاملة سواء كان التلف كلي أو جزئي حيث أن البضائع وصلت كاملة لكنها تالفة بفعل القوة القاهرة، وهي من الأمور التي يتحملها الشاحن ويعفى بموجبها الناقل من المسؤولية.³

إذا فقدت البضائع من جراء الأخطار البحرية فلا تستحق أجرة الحمولة، ولكن إذا تم إنقاذ أو استرجاع البضائع المفقودة، فيستحق الناقل أجرة الحمولة عن المسافة إلا إذا كان الشخص المهتم بالبضائع لم يحصل على أية فائدة من جراء النقل الجزئي الذي تم إنجازه.⁴

إذا تعذر على السفينة التوجه إلى الميناء الذي تقصده بسبب قوة القاهرة طرأت بعد سفرها، فلا يستوجب على الناقل إلا أجرة الذهاب من السفرة ولو كان إيجاره معقوداً للذهاب والإياب. أما إذا أوقفت السفينة أثناء السفر بأمر إحدى الدول أو بحادث لا يمكن انتسابه إلى الربان

1- عمر مشهور حديثة الجازي، قانون النقل البحري وقضاياه، المرجع السابق، ص. 18.

2- نقصد بالهلاك هو زوال مادة الشيء وهلاك البضاعة قد يكون كلياً، كفقْدان البضاعة بالكامل لأي سبب كان، أو جزئياً إذا تم تسليم البضاعة للمرسل إليه ناقصة من حيث الكمية أو العدد أو الحجم ولكنها معيبة من حيث النوع، سواء وقع العيب على البضاعة كاملة أو على جزء منها، أي تصل بحالة سيئة لا تصلح لأداء الغرض منها. أنظر عمر مشهور حديثة الجازي، قانون النقل البحري وقضاياه، المرجع السابق، ص. 16.

3- عصام حنفي محمود، قانون التجارة الدولية، <http://www.pdfactory.com>، ص. 32.

4- أنظر المواد 798 و 799 ق.ب.ج.

ولا إلى مؤجر السفينة فتبقى الاتفاقيات نافذة ولا مجال لتعويض أو لزيادة الأجرة المشروطة عليها.¹

عند وقوع حادث فجائي يمنع الناقل من إفراغ البضائع في ميناء الوصول، فيمكن له إفراغها في أقرب ميناء ممكن أو إرجاعها إلى ميناء التحميل، فإن مصاريف إرسالها تقع على عاتق الناقل، لكن هناك استثناء وهو في حالة وقوع الامتناع بفعل قوة قاهرة فإن الناقل يعفى من هذه المصاريف.² إذا تسببت القوة القاهرة في عدم تنفيذ الناقل لالتزامه وأدى ذلك إلى هلاك البضاعة كغرق أو حريق أو أعمال السلطة العامة أو الحرب انقضى دين الأجرة، فإذا قد دفع جزء من الأجرة وجب رده. وأما إذا كان عدم تنفيذ النقل بفعل قوة قاهرة مما أدى إلى هلاك البضاعة جزئياً، فإن الأجرة تنقضي بمقدار الجزء الهالك من البضاعة، لكن هناك استثناءان من هذه القاعدة:

- تستحق أجرة النقل عن البضاعة التي تلقى في البحر لأجل السلامة العمومية، وهذا ما يمكن استنتاجه من نص المادة 2/801 ق.ب.ج : " تدفع للناقل أجرة حمولة البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، تحت شروط المساهمة." وحكمة ذلك أن الشاحن يحصل على تعويض عن بضاعته الملقاة حسب قيمتها في ميناء التفريغ، فكأن البضاعة قد وصلت حكماً، ومن ثم يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل.

1- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب للنشر والتوزيع، لبنان، 2008، ص. 189.

2- أنظر المادة 781 ق.ب.ج.

- تستحق أجرة النقل بالنسبة للبضائع التي يضطر الربان إلى بيعها للحصول على المؤن أو إصلاح السفينة، لنفس علة الاستئناف السابق، إذ يحصل الشاحن على قيمة بضاعته وفقاً لسعرها في ميناء التفريغ.¹

بالنسبة لعقد استئجار السفينة لمدة معينة، إذا فقدت السفينة أو غرقت أو دمرت أو أصبحت غير قابلة للتصليح فإن عقد الاستئجار يفسخ، وفي هذه الحالة تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي حصلت فيه الكارثة وبما في ذلك يوم الحادث، وفي حالة فقدان تستحق أجرة الحمولة لغاية اليوم الذي وصلت فيه المعلومات الأخيرة عن السفينة. أما فيما يخص عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة إذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة، فيستطيع كل طرف فسخ العقد وفي هذه الحالة يدفع المستأجر أجرة الحمولة للمسافة ويتحمل مصاريف التفريغ. أما في عقد استئجار السفينة بهيكلها فإذا توقفت السفينة بفعل قوة القاهرة، يوقف دفع الإيجار خلال مدة توقف السفينة، لكن بشرط إذا تجاوزت مدة التوقف 24 ساعة.²

الفرع الثاني

بفعل خطأ شخصي

يعتبر الخطأ الشخصي كل فعل يلحق الضرر بالبضاعة الذي يتسبب لها بالهلاك أو التلف، وهذا الخطأ إما بفعل الشاحن أو المرسل إليه أو بفعل الناقل، فهذا يؤثر على أجرة الحمولة إما يستحق دفعها أو لا فيختلف ذلك بالنظر إلى مسبب الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة.

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

2- أنظر المواد التالية: 720 و 689/د و 690 و 691 و 734 على التوالي من ق.ب.ج.

أولاً- بفعل خطأ الشاحن:

يرتكب الشاحن خطأ عندما يخل بأحد التزاماته، هذا ما يمكن استخلاصه من المادة 1/30 من اتفاقية روتردام بأنه : " ... إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية." تتمثل التزامات الشاحن التعاقدية¹ في كل من التغليف والتكليف والتسليم، فإذا أخل الشاحن بإحدى هذه الالتزامات بسبب خطأ ينسب إليه فإن الناقل يعفى من المسؤولية، هذا ما يمكن استخلاصه من المادة 803/ح.ق.ب.ج، والمادة 4 الفقرة 2/س من معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924. ومن خلال الفقرة 3 من نفس المادة التي تنص على أن: "لا يسأل الشاحن عن الهلاك الذي يلحق بالناقل أو السفينة والذي ينشأ أو ينتج من أي سبب كان ما لم يكن ذلك نتيجة لعمل الشاحن أو خطئه أو إهمال أو عمل وكلائه أو مستخدميه أو أخطائهم." فبالمفهوم المخالف لهذه الفقرة فإن أي خطأ أو إهمال يرتكبه الشاحن أو أحد وكلائه، ويلحق الضرر بالناقل أو السفينة فإن الشاحن يعتبر مسؤول عنه، إذا نتج عن هذا الخطأ فقدان البضائع فإن الناقل يستحق أجرة الحمولة كاملة.²

وقد قرر القضاء الفرنسي: "أن البائع الذي يتولى إرسال البضاعة يكون قد ارتكب خطأ إذا أرسلت دون التغليف اللازم للحفاظ عليها. وتعد الخسائر اللاحقة بالبضاعة أثناء النقل بسبب التغليف المعيب على عاتق البائع وهذا الأخير إما بالإصلاح أو التعويض."³

تشير المادة 772 ق.ب.ج: "...، وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على أن لا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها."

1- للمزيد من التفاصيل عن التزامات الشاحن التعاقدية، أنظر المواد من المادة 27 إلى المادة 34، من الفصل السابع تحت عنوان "واجبات الشاحن اتجاه الناقل"، من اتفاقية روتردام لسنة 2009.

2- أنظر المادة 798 ق.ب.ج.

3- سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 70.

لقد نص القانون الفرنسي في المادة 43 من المرسوم رقم 66-1078 على إلزامية تقديم الشاحن تعويضاً بقدر الضرر اللاحق بالناقل، يساوي مقدار أجرة النقل المتفق عليها كحد أقصى Le Faut Fret، ويكون التقدير بموجب شرط جزائي مدرج في وثيقة الشحن أو مقدراً من طرف القاضي.¹

ما يمكن استنتاجه من كل ما سبق أنه إذا كان هلاك البضاعة أو تلفها بفعل الشاحن فيلتزم بالأجرة الكاملة. بل يكون الشاحن هنا مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي تقع بالسفينة أو البضائع الأخرى المشمولة حيث نصت المادة 222 من ق.ب.م على أنه: "يضمن الشاحن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان الضرر ناشئاً عن فعله أو فعل تابعيه أو عن عيب في البضاعة."² كما أن الشاحن مسؤولاً فقط عن ذلك الجزء من الخسارة أو الضرر الذي ينسب إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه.³

ثانياً - بفعل خطأ الناقل:

يستحق الناقل البحري الأجرة مقابل تقديم خدمة النقل البحري للشاحن. بالتالي لا يثور أدنى شك حول استحقاق الأجرة في حالة تنفيذ الناقل لالتزامه على أكمل وجه ووصول البضائع كاملة وسليمة إلى ميناء الوصول وفي الميعاد المتفق عليه. لكن الرحلة البحرية تتعرض لمخاطر جسيمة، وقد يترتب عليها تعرض البضائع المنقولة للضرر وذلك يؤثر على استحقاق أجرة النقل.⁴

إذا لم يتم النقل، وكان ذلك بفعل الناقل، فلا يحق له طلب أجرة النقل، وللشاحن أن يطلب الفسخ والتعويض طبقاً للقواعد العامة. وينطبق نفس الحل إذا هلكت البضاعة بسبب

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

2- أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، المرجع السابق، ص. 58.

3- أنظر المادة 3/30 من اتفاقية روتردام لسنة 2009، ص. 23.

4- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1997، ص.

خطأ الناقل أو أحد تابعيه أو لم يتم النقل بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة¹. وهذا ما ذهبت إليه المادة 221 قانون التجارة البحرية من أن أجرة النقل لا تستحق إذا هلك البضائع بسبب قوة قاهرة أو إهمال الناقل في تنفيذ ما يفرضه عليه القانون أو العقد المبرم من التزامات². من أبرز التزامات الناقل في عقد النقل البحري يوجد نوعين، أولاً التزاماته اتجاه السفينة حيث يجب عليه أن يقدمها صالحة للملاحة، وثانياً التزاماته اتجاه البضاعة حيث يقوم أولاً باستلام البضاعة، وبمجرد استلامها تنتقل المخاطر على عاتق الناقل. ثم يقوم بشحن البضاعة، وأخيراً يقوم برص البضاعة، حيث تعد عملية الرص عملية هامة ليس فقط من أجل الحفاظ على البضاعة فحسب أثناء التنقل، وإنما من أجل سلامة السفينة في حفظ توازنها، ويستخدم لفظ الرص للدلالة على وضع كل نوع من البضاعة في المكان المناسب لها بشكل يجنبها الهلاك أو التلف أثناء النقل ويقي الحمولة من الخطر، بالتالي يقع على الناقل المسؤولية الناجمة عن الخطأ في عملية الرص³.

إذا هلك البضاعة جزئياً، أو لحقها تلف بفعل الناقل أو أحد تابعيه فيكون للمرسل إليه تخفيض أجرة النقل بقدر الخسارة التي لحقت بالبضاعة. ويجوز للمرسل إليه أن يطلب فسخ العقد، ومن ثم لا يستحق الناقل الأجرة. ويعتبر التأخير بمثابة عدم تنفيذ جزئي للعقد، ولكنه لا ينشئ حقاً في تعديل أجرة النقل، وإن جاز للشاحن أو المرسل إليه أن يطلب بالتعويض عن التأخير. أما إذا كان الهلاك الجزئي أو التلف أو نقص الكمية أو القيمة أثناء السفر بسبب لا يد للناقل فيه استحق الناقل الأجرة⁴.

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

2- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 563.

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. 11-32.

4- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص.ص. 390-391.

عند تعرض البضاعة للفقْدان جراء إهمال الناقل في تلبية التزاماته السابقة الذكر أعلاه، فإنه لا يستحق أية أجرة عن تلك البضائع.¹

إذا لم يستحق الناقل أي أجرة للحمولة، وجب عليه إرجاع أجرة الحمولة المدفوعة مقدماً. لكن هناك حالة يستحق فيها الناقل أجرة الحمولة وهي حالة رمي البضائع في البحر لأجل النجاة العامة، وذلك تحت شروط المساهمة.²

ثالثاً - بفعل خطأ المرسل إليه:

يمكن أن يرتكب المرسل إليه خطأ وحيد، هو عدم قيامه باستلام البضاعة أو التأخر في استلامها، ففي حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة يقوم الناقل بإيداع البضاعة في المستودع في مكان آمن على نفقة وتبعة المرسل إليه، ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً. إذا لم يتم سحب البضائع المودعة في المستودع ولم يتم دفع المبالغ المستحقة للناقل خلال شهرين من تاريخ وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضائع وذلك بعد موافقة السلطات المختصة إلا إذا قدمت كفالة من قبل صاحب الحق في البضاعة. أما في حالة قابلية البضائع للتلف بسرعة فيقوم الناقل ببيعها دون وضعها في المستودع، ودون انتظار انقضاء مدة شهرين. ويلجأ أيضاً الناقل إلى هذا التصرف إذا كانت مصاريف إيداع البضاعة في المستودع تزيد عن قيمتها.

إذا قام الناقل ببيع البضائع، والمبالغ التي اكتسبها من خلال ذلك لم تكفي لتغطية جميع ديونه ومصاريف إيداعها وبيعها، فالشاحن هو المسؤول عن تغطية الباقي.

1- أنظر المادة 800 ق.ب.ج.

2- أنظر المادة 801 ق.ب.ج.

أما في حالة التأخير في الاستلام فيقوم المرسل إليه بتقديم التعويض للناقل عن الضرر الذي لحق به من جراء ذلك.¹

الفرع الثالث

تأثير القرصنة البحرية على أجرة الحمولة

ببلوغ القرصنة مستويات عالية لم يسبق لها مثيل، فتظل شاغلا أساسياً في الأمن البحري الدولي، رغم الجهود الدولية لمعالجة مشكلة القرصنة البحرية، تشير المنظمة البحرية الدولية إلى أن مجموع محاولات وأعمال القرصنة والسطو المسلح الفعلية ضد السفن التي ارتكبت في عام 2010 بلغ 489 سطو، أي بزيادة بنسبة 20,4% عن عام 2009، ورغم تمكن النقل البحري من تفادي منطقة القرصنة في خليج عدن وبقالة ساحل الصومال بتوجيه مساره نحو رأس الرجاء الصالح، فإن هذا البديل ينطوي على تكاليف. ويرجح أن يحمل الشاحنون هذه التكاليف في هيئة رسوم شحن، وتؤدي القرصنة إلى زيادة رسوم التأمين على السفن وتكاليف تشغيلها وتسفر عن تكاليف إضافية ناجمة عن تغيير مسارات السفن.²

بينت الأبحاث أن القرصنة البحرية تكلف الاقتصاد العالمي ما بين سبعة مليارات إلى 12 مليار دولار سنوياً، وإن القرصنة الصومالية على وجه الخصوص ترفع تكلفة النقل البحري في المحيط الهندي، وقدرت الدراسة أن القراصنة الصوماليين مسئولون عن 95% من تلك التكلفة.³

بما أن حوالي 50% من التكلفة الاقتصادية الإجمالية للقرصنة ناتج عن زيادة في استهلاك الوقود (إما عبر الحفاظ على سرعة عالية أو عبر تحويل المسار بعيداً عن

1- أنظر المواد 793 و 795 و 796 و 794 ق.ب.ج.

2- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2011، المرجع السابق، ص. 144، وص. 34.

3- موسوعة النقل البحري، القرصنة البحرية تكلف الاقتصاد العالمي 12 مليار دولار سنوياً، المملكة السعودية، 2015/01/28، <http://www.amersz.blogspot.com>، ص. 01.

المنطقة العالية المخاطر)، - حيث كما قلنا سابقا أن تكاليف الوقود تزيد في ارتفاع أجرة الحمولة- ربما ليس من المفاجئ أن يبين تقرير برنامج "محيطات وراء القرصنة"¹ أن شركات النقل البحري تحملت الجزء الأكبر من التكاليف (بين 5,3 و 5,5 مليار دولار). يترتب على كل عبور فردي في منطقة عالية المخاطر تكاليف مختلفة إلى حد كبير استنادا إلى المسار الذي يتم إتباعه، ونوع السفينة المستخدمة، والاستراتيجيات المتبعة لدى كل شركة لإدارة مخاطرها. في هذا الصدد، يبلغ معدل التكاليف التي تتكبدها شركات النقل البحري حوالي \$125000 لكل سفينة.²

المطلب الثاني

أثر عمليات الإنقاذ على أجرة الحمولة

عند تعرض الناقل لخطر ملاحى أدى بإلحاق الضرر بالسفينة ولإنقاذ البضائع من الخطر يقوم بعملية المسافنة (الفرع الأول)، وفي بعض الأحيان لإنقاذ كل من السفينة والبضائع محملة على متنها من الخطر المحدق بها، يقوم الناقل بتغيير الاتجاه المعتاد اتخاذه أو ما يسمى بالانحراف عن المسار المعتاد (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المسافنة

تعتبر المسافنة العملية التي بموجبها يقوم الناقل بشحن البضاعة في وسيلة نقل أخرى، في حالة توقف الرحلة من أجل تأمين نقلها إلى غاية ميناء الوصول المقرر³. عملية البحث عن سفينة أخرى عند تعرض السفينة المعنية لخطر معين، هو واجب طبيعي يقع على عاتق

1- محيطات وراء القرصنة: Oceans Beyond Piracy، هو برنامج تابع لمؤسسة:

One Eerth Future Fondation.

2- إيريك هوير، شركات النقل البحري وارتفاع تكاليف القرصنة البحرية، المؤتمر الثاني لدولة الإمارات العربية المتحدة وموانئ دبي العالمية، دبي، 2012، ص. 2، <http://www.couterpiracy.ae>

3- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص. 137.

الناقل « ... est un devoir naturel du transporteur... » لكي يقوم بتنفيذ التزامه المتمثل في نقل البضاعة إلى المكان المتفق عليه.¹

لا تنشئ مسافنة البضائع أي خطأ يمكن أن ينتسب إلى الناقل البحري.

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

من الجانب العملي وثائق الشحن للخطوط المنتظمة دائماً تحتوي على شرط يسمح للريان أو الناقل بالمسافنة. على أنه من الوجهة القانونية فإن الالتزام بالمسافنة ما هو إلا تجسيد وتأكيد للالتزام الرئيسي للناقل وهو نقل البضائع من مكان إلى آخر ولكن هو الالتزام ببذل عناية.³

تقع مصاريف المسافنة على عاتق الناقل، إلا إذا أبعد عنه المسؤولية التي سببت توقف السفينة، ففي كلتا الحالتين يحتفظ بكامل أجرة الحمولة المقررة للرحلة، فهذا ما يمكن أن نستخلصه من المادة 777 ق.ب.ج التي تنص على ما يلي: "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 المسؤولية التي سببت هذا التوقف، وفي الحالتين يحتفظ الناقل بأجرة الحمولة المقررة عن كامل الرحلة."

إلى جانب القواعد القانونية الخاصة بالمسافنة، توجد قواعد أو شروط اتفاقية، التي من خلالها يمكن للناقل الاحتفاظ بحرية المسافنة من عدمه أثناء الرحلة.⁴ بحيث يقبل الشاحن

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

2 - Jurisprudence Française, Cour d'appel de Paris (5^e Ch), Transport maritime international, 17 février 1977, DMF, Paris, 1977, p.536.

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

4- المرجع نفسه، ص. 139.

التعاقد مع الناقل الذي يدرج هذا الشرط وذلك لأن تعاقدته كان مع شركة ليس لها خط مباشر يتصل بميناء الوصول.¹

هذه الشروط صحيحة، بحيث تعطي للناقل الحق والحرية في شحن البضاعة من سفينة في أي وقت وأي مكان إلى سفينة أخرى، دون أن يكون ملزم بتبليغ الشاحن أو المرسل إليه، ولكن لا يمكن اعتبارها بأي حال من الأحوال وكأنها شروط معفية للمسؤولية.²

عمليا البضائع وخاصة الحاويات لا تتقل باتجاه مباشر تكون دائما محل مسافنة، ففي أغلب الأحيان هناك ميناء وسط بحيث وثائق الشحن الحديثة، تحتوي دائما على شروط تفيد بأن للناقل الحرية في مسافنة البضائع.³ بل أن شروط المسافنة هي حتما صحيحة ففي قرار لمجلس النقض الفرنسي بتاريخ 2004/02/25 أقر المجلس بصحة الشروط واعتبر أنه لا يمكن اعتبار الناقل قد أخطأ عندما قام بمسافنة الحاوية في سنغافورة والتي كانت متجهة إلى ميناء Haiphong بحيث لا يوجد خط منتظم بين ميناء الشحن وهذا الميناء الأخير.⁴

أما من ناحية الفقه والقضاء فقد استقر على أن الأصل هو منع تغيير السفينة أثناء الطريق ما لم ينص العقد على خلاف ذلك، فعلى البائع أن يشحن البضاعة المبيعة على سفينة تتوجه بها إلى ميناء الوصول المتفق عليه دون نقلها إلى سفينة أخرى أثناء الطريق، والحكمة من تقرير ذلك هو أن تغيير السفينة أثناء الطريق يعرض البائع لمخاطر إضافية أثناء عملية التفريغ وإعادة الشحن، إلا أنه لا ينبغي التشدد في هذا الالتزام فإذا تعذر على

1- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 539.

2- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص. 139.

3 - BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Droit maritime, Op.cit, p.655.

4- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص. 140.

البائع أن لا يغير السفينة واضطر إلى المسافنة فلا يسأل عن ذلك، والعبرة في ذلك أعراف ميناء الشحن خاصة إذا لم يكن هناك خط مباشر بين الشحن وميناء الوصول.¹

الفرع الثاني

تغيير الاتجاه (الانحراف)

لقد استخدم اصطلاح الانحراف « Déviation » في أكثر من معنى لاسيما في الفقه والقضاء الأمريكي. فالانحراف يتضمن معنى جغرافي، وهو الابتعاد عن الطريق البحري المرسوم للرحلة، بيد أن الفقه والقضاء الأمريكي، قد ذهب إلى أبعد من ذلك في تعريفهما للانحراف، بحيث يشمل على مفهوم أعم وأشمل، وهو فكرة الخروج عن مضمون العقد ككل، وينقسم الانحراف إلى ثلاثة أنواع هي: الانحراف الجغرافي، الانحراف غير الجغرافي، والانحراف المسموح به اتفاقا بمقتضى حرية الانحراف.²

ما يهمنا في دراستنا هو الانحراف الجغرافي، حيث يذهب القضاء الانجليزي إلى أن كل عقد إيجار لرحلة تتضمن شرطا ضمنيا بأن السفينة ستقوم بالرحلة المتفق عليها دون الانحراف عن طريقها الخاص، فإذا لم يكن الطريق موصوفا في العقد فإن الطريق الخاص يعني الطريق العادي، فإذا لم يقد الدليل على هذا فإن الطريق العادي يفترض أنه الطريق الجغرافي المباشر.³

تعددت تعريفات الانحراف فمن بينها نجد، أولا أن الانحراف هو " تغيير السفينة طريقها أو جزءا من الطريق المفروض عليها دون أن تغير هدفها أي ميناء الوصول"، ثانيا أن الانحراف هو " خروج السفينة عن خط السير المرسوم لها".

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

2- مصطفى البنداوي سيد أحمد، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، د.م.ن، د.ب.ن، 1994، ص. 38.

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

أما التعريف المختار للانحراف هو: " ابتعاد السفينة عن الطريق المرسوم للرحلة ابتعادا إراديا بدون مسوغ قانوني أو اتفاقي أو ظروف واقعية مبررة."¹

لهذا نجد أن من بين التزامات الناقل البحري أثناء الرحلة البحرية، أن ينقل البضاعة عبر الطريق المبلغ أو المتفق عليه، وإن لم يتفق عليه فبالطريق العادي، فالناقل ملزم بإتباع خط السير المنصوص عليه في سند الشحن، وعلى الناقل واستنادا إلى هذا الالتزام ألا يغير 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 الناجمة عن هذا التغيير. ولا يعفيه من المسؤولية سوى في بعض الحالات التي يستوجب عليه إثباتها كحالة وجود عاصفة شديدة أو محاولة إنقاذ أرواح بشرية، هذه الحالات تبرر ما يعرف بالانحراف المعقول

² «Déviation Raisonnable». أصل هذه الفكرة هو المادة 4/4 من معاهدة بروكسل³ 1924. والتي يستنتج منها أن الناقل لا يسأل عن الهلاك أو التلف الذي ينتج عن محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول. وبما أن الناقل لا يسأل عن ذلك بالتالي لا يؤثر على أجرة الحمولة، أي يستحقها كاملة. وقد أخذ المشرع الجزائري نفس الموقف الذي أخذت به اتفاقية بروكسل 1924، وهذا وفقا لما نصت عليه المادة 803/ي: "إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك." لكن هناك من

1- مصطفى البنداوي سيد أحمد، الانحراف عن خط السير في القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 45-46.

2- أمين خلفي، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، المرجع السابق، ص.ص. 33-34.

3- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص. 133.

يعتبر الانحراف لإنقاذ الأرواح يكون دائماً مبرراً، أما الانحراف لإنقاذ الأموال فلا يكون كذلك إلا إذا اتفق على ذلك صراحة في العقد.¹

الانحراف الذي يؤثر على أجرة الحمولة، هو الانحراف غير المشروع وبصدد ذلك هناك اتجاهين: الاتجاه الأول يذهب إلى عدم استحقاق الناقل الأجرة، بينما يذهب الاتجاه الثاني إلى استحقاق الناقل أجرة معقولة، ولكل أدلته.

أ- الاتجاه الأول- رفض حق الناقل في الأجرة:

ذهب قضاة محكمة الاستئناف في قضية « Hain V. Tate Lyle »، إلى القول بسقوط حق الناقل في الأجرة بعد الانحراف غير المشروع استناداً إلى الفكرة التي تقوم على الربط بين المقدمة والنتيجة المترتبة عن الانحراف. وتفصيل ذلك أن السفينة وقد انحرقت عن مسارها، فإن الناقل في هذه الحالة يعتبر كمن استولى أو اعتدى على البضاعة، كما أنه إذا تم نقل البضاعة إلى ميناء الوصول، فقد نقلت بطريقة غير شرعية، ولما كان الانحراف غير المشروع يلغي العقد كلية، فإن الناقل ليس مصرحاً له بحيازة البضاعة، ويجب عليه تسليمها دون أن يستحق أجرة ولو وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول.

وتجدر الإشارة، إلى أن بعض الأحكام الأمريكية، قد قضت بسقوط حق الناقل في الأجرة كأثر للانحراف، إذ لا يستحق هذه الأجرة إلا بوصول البضاعة إلى ميناء الوصول، وعلى ذلك يلتزم الناقل برد الأجرة التي حصل عليها مقدماً، ولو كان العقد يشترط استحقاقها في جميع الأحوال، ويلتزم أيضاً بمصاريف نقل البضاعة إلى الميناء المتفق عليه.

1- في قضية Scaramanga V. Stamp سنة 1880 انحرقت سفينة لمساعدة سفينة أخرى في خطر، إلا أنها بدلاً من مجرد إنقاذ الطاقم حاولت أن تحصل على مكافأة مساعدة، فقامت بقطر السفينة المنكوبة إلى الميناء، وفي خلال هذه المحاولة جنحت السفينة المنقذة ذاتها وفقدت شحنتها، قضى بمسؤولية المالك عن خسارة السحنة. أنظر أحمد حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص.ص. 138-139.

ب-الاتجاه الثاني- حق الناقل في الأجرة المعقولة:

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

الحقيقة أن القول بعدم حصول الناقل على الأجرة كأثر للانحراف سوف يؤدي إلى نتائج بالغة الخطورة، تنافي أدنى القواعد العدالة، لأنه إذا وصلت البضاعة إلى ميناء الوصول فقد نفذ الناقل التزامه، فمن العدالة أن يحصل على تعويض عما قام به، وإلا كان ذلك إثراء للشاحن.¹

بعد تبين المقصود بأجرة الحمولة والعناصر المكونة لها والعوامل التي تؤثر عليها، يبقى أمامنا التطرق إلى نطاقها القانوني، الذي سيتم دراسته في الفصل الثاني.

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

الفصل الثاني

النظام القانوني لأجرة الحمولة

يتمثل النظام القانوني لأجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، في كل من طرق الوفاء بها (المبحث الأول)، وقد سبق الإشارة إلى أن الوفاء يتم إما من قبل الشاحن أو المرسل إليه، هذا في الحالة العادية عندما يتم الوفاء بأجرة الحمولة، لكن هناك حالات أخرى أين لا يتم الوفاء بأجرة الحمولة، ففي هذه الحالة الأخيرة منح القانون للناقل ضمانات من أجل ألا يفقد حقه في استحقاق أجرة الحمولة (المبحث الثاني).

المبحث الأول

طرق دفع أجرة الحمولة

إن الوفاء بأجرة الحمولة ليس بالأمر الهين، بالتالي على أطراف عقد النقل استيفاء بعض الشروط لدفع أجرة الحمولة (المطلب الأول)، ثم يخضعون لإجراءات خاصة في إطار تغطية أجرة الحمولة (المطلب الثاني).

المطلب الأول

شروط دفع أجرة الحمولة

للوفاء بأجرة الحمولة يجب توفر بعض الشروط، أولاً يجب احترام شكل الوفاء بها (الفرع الأول)، وعند القيام بالوفاء يجب على المدين بأجرة الحمولة أن يقوم بإثبات ذلك (الفرع الثاني).

الفرع الأول

شكل الوفاء بأجرة الحمولة

تدفع أجرة الحمولة كقاعدة عامة من قبل الشاحن وفي بعض الأحيان من قبل المرسل إليه.

Le fret est en principe dû et payé par l'affrèteur avant le départ du navire. Il peut cependant être convenu que le fret sera payé au port de déchargement et par le destinataire.¹

وهذا وفقا لنوعية البيع البحري، فإذا كنا بصدد البيع عند القيام بأجرة الحمولة تقع على عاتق الشاحن، أما إذا كنا بصدد البيع عند الوصول فأجرة الحمولة تقع على عاتق المرسل إليه.

أولاً- أجرة الحمولة تدفع عند القيام:

تعتبر أجرة الحمولة أحد الالتزامات الجوهرية الناشئة عن عقد النقل البحري الذي قام بين الشاحن والناقل، فإن الشاحن هو المدين الأصلي بالوفاء بها. ومع ذلك فإن هذه القاعدة لا تقوم على إطلاقها في الواقع العملي، فالشاحن يستطيع أن يقرر ما إذا كانت الأجرة مستحقة في بداية الرحلة أو في نهايتها وفقا للشروط المتفق عليها في عقد النقل. وبمعنى آخر فإن هذه الشروط ترجع أساسا إلى شروط عقد البيع القائم في العلاقة بين البائع (الشاحن) والمرسل إليه (المشتري).² حيث بفضل التطور الحاصل في خطوط الملاحة، جاءت بيوع القيام لتكون إلى جانب بيوع الوصول. وأهم بيوع القيام البحرية هي سيف وفوب وفاس.³

1- DELEBEQUE Philippe , Droit maritime, 13^{em} éditions, Paris, 2014, p. 438.

2- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص. 190.

3- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص. 167.

أ. البيع سيف CIF:

يستمد هذا البيع تسميته من الأحرف الأولى للكلمة الإنجليزية Cost Insurance Fright، وتعني على التوالي، ثمن البضاعة والتأمين وأجرة النقل البحري، وتقابلها بالفرنسية الأحرف CAF وهي أحرف الكلمات التالية: Cout، Assurance، Fret.¹ وقد نشأ البيع سيف تحت ضغط الحاجة العملية إذ يصعب تحقق وجود المشتري أو وكيل عنه في ميناء القيام ليتولى إبرام عقد النقل البحري، ويتضح من ذلك أن للبيع سيف ثلاث خصائص جوهرية:

- أن تسليم البضائع إلى المشتري يتحقق من وقت شحنها في السفينة.
- أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري دون البائع.
- أن البائع هو الذي يتعاقد مع الناقل البحري، ويترتب على ذلك أن البائع يكتسب صفة الشاحن في حين أن المشتري يتحدد غالباً بوصفه المرسل إليه.²

يحدد الثمن في البيع سيف، بطريقة غير قابلة للانقسام، فيتضمن قيمة البضاعة ذاتها مضافاً إليها أجرة النقل وقسط التأمين، ويلتزم المشتري بدفع الثمن بعد وصول المستندات الممثلة للبضاعة إليه، والتحقق من مطابقتها لشروط العقد، وذلك دون انتظار لوصول البضاعة نفسها. والمشتري يتحمل ثمن البضاعة وعليه دفعه بكامله.³

1- طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 167.

2- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 213-214.

3- عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 176.

يتم دفع الثمن عمليا عن طريق ما يعرف بالاعتماد المستندي، ويجوز الاتفاق في العقد على حق المشتري في تعليق قبوله للاعتماد الذي يسحبه البائع عليه ويمثل الثمن على استلام المشتري للبضاعة. وقد يشترط البائع على المشتري سداد الثمن بواسطة فتح اعتماد مستندي لدى أحد البنوك في ميناء الشحن.¹

يقوم البنك بإعلان البائع بأن مبلغ الاعتماد المتمثل في المبلغ الإجمالي الذي يتعين على المشتري الوفاء به يكون تحت تصرف البائع مقابل حصول البنك على المستندات التي يحددها المشتري وينتظر إرسالها من قبل البائع. فلا يقوم البنك بدفع المبلغ إلى البائع إلا إذا تسلم المستندات وتأكد من مطابقتها للبيانات التي حددها له المشتري.

ونشير أخيرا إلى أن مؤدي البيع سيف أن يتولى البائع دفع أجرة النقل إلى الناقل البحري، وبالتالي لا مجال في مثل هذا الفرض أن تكون أجرة النقل مستحقة عند الوصول.² لكن يمكن للبائع أن يؤجل دفع أجرة الحمولة حتى وصول البضاعة، وهذه الحالة تحدث عندما يكون حساب الأجرة على أساس الكمية المسلمة فعليا. وطريقة الدفع في هذه الحالة لا تثير أية صعوبة إلا في حالة واحدة عندما لا يتضمن عقد النقل شرط استحقاق أجرة النقل في كل الأحوال وأيا كانت الحوادث.

خلاصة القول أنه عندما تكون أجرة النقل مستحقة أيا كانت الحوادث فلا فرق بين قيام البائع بدفعها في ميناء الشحن، وبين قيام المشتري بدفعها في ميناء الوصول، فالبائع لا يخسر شيء ما دام أن أجرة النقل واجبة السداد للناقل سواء عن طريقه أو عن طريق المشتري، بحيث يمكن القول أن الثمن سيف في هذه الحالة قد دفع بالكامل، كما أن

1- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 783.

2- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 213-214.

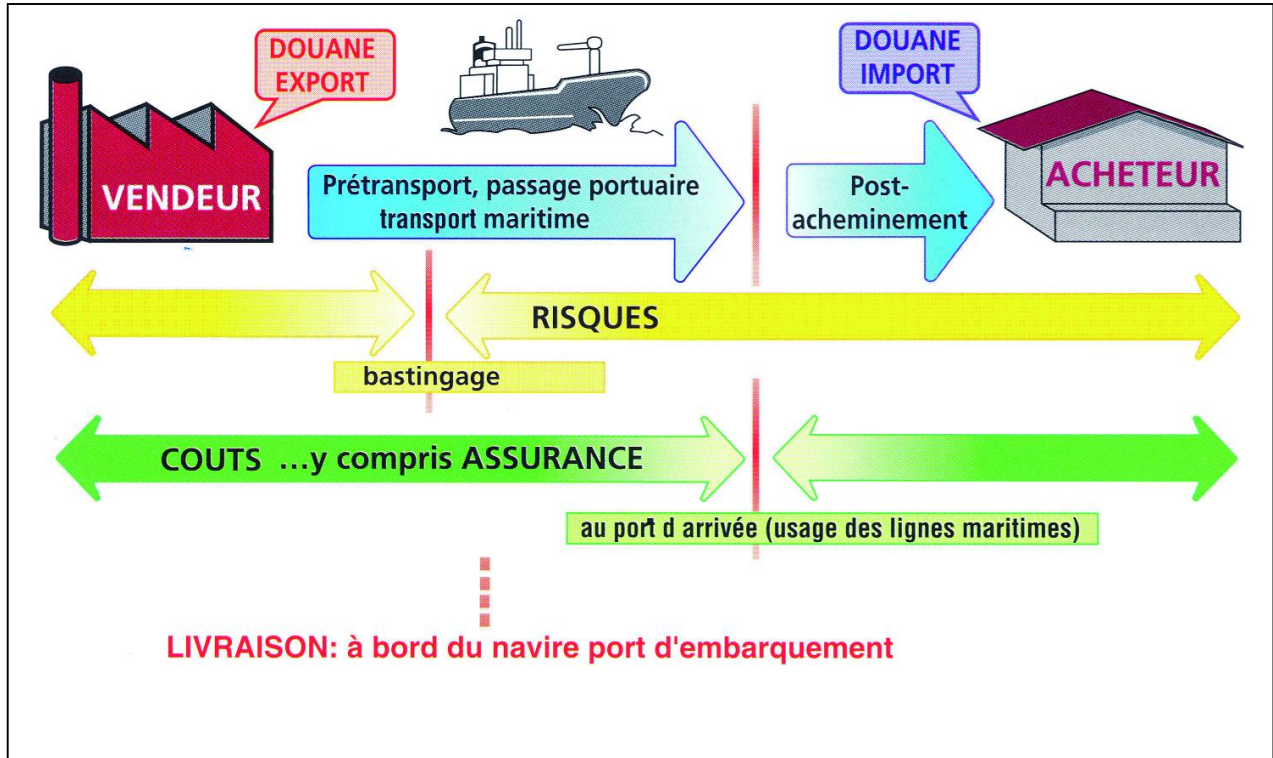
المشتري لن يحصل على أكثر من حقه أو مما دفعه إذ أن تعويض التأمين في حالة الهلاك يوازي الثمن سيف متضمنا أجرة النقل.

أما في الحالة التي لا تكون فيها أجرة النقل مستحقة في كل الأحوال، فإن قيام البائع بدفع أجرة النقل في ميناء الشحن يعني أنه سيحصل من المشتري على ثمن سيف كاملا بما فيها أجرة النقل مقدرة بصفة جزافية، ويكون للمشتري وحده في حالة هلاك البضاعة الحق في مطالبة الناقل برد أجرة النقل إليه باعتباره المرسل إليه حامل سند الشحن. أما إذا كانت أجرة النقل لم تدفع من البائع مقدما وإنما خصمت من الفاتورة وترك للمشتري أمر تسديدها مع قيام احتمال عدم دفعها للناقل في حالة هلاك البضاعة، فهذا في حد ذاته يشكل مخالفة لمبدأ جزافية الثمن في البيع سيف¹.

والشكل أدناه يبين كيف يتم البيع سيف².

1- زينب بوسنة، عقد البيع سيف CIF، المرجع السابق، ص.ص. 67-68.

2- Les obligations fondamentales de vente CIF : le vendeur livre la marchandise à bord du navire au port d'embarquement, le transfert des risques s'effectuant tous les frais y compris le fret maritime jusqu'au port de destination convenu ; fournir une assurance maritime afin de couvrir les risques de perte ou de dommage que la marchandise pourrait subir au cours du transport et supporter le coût de cette assurance. L'acheteur prend livraison de la marchandise lorsqu'elle a été livrée à bord du navire au port d'embarquement ; la réceptionner du transporteur au port de destination convenu. Voir lexique des incoterms, Cavalier, <http://www.cavalier.fr/bases/document> , p. 07.



ب. البيع فوب FOB:

اسم البيع فوب هو اختصار للعبارة الانجليزية Free on board وتعني تسليم البضائع المباعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري للبائع.¹

تنتقل ملكية البضاعة المباعة بموجب البيع فوب إلى المشتري بمجرد تسلمه البضاعة في مرفأ الشحن، ففي تلك اللحظة تنتقل إليه ملكيتها وتقع تبعه هلاكها وتعييبها عليه، ولا يلتزم البائع بنقل البضاعة ولا بإيجاد ناقل، إذ يقع عبء الاهتمام بذلك على المشتري، فيقوم بنفسه أو بالاستعانة بوكيل العمولة للبحث عن ناقل، وهو الذي يؤدي أجرة النقل ولا تدخل هذه الأجرة في قائمة (فاتورة) البيع.²

1- محمد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، المرجع السابق، ص. 607.

2- صلاح الدين عبد اللطيف، مبادئ التنظيم القضائي والتقاضي والمرافعات، المرجع السابق، ص. 244.

يمتاز البيع فوب بأن تبعة هلاك البضائع تنتقل إلى المشتري في ميناء القيام وعلى متن السفينة والذي يتحمل مخاطر الطريق، أما البائع فلا يلتزم بإبرام عقد النقل أو التأمين على البضائع.¹

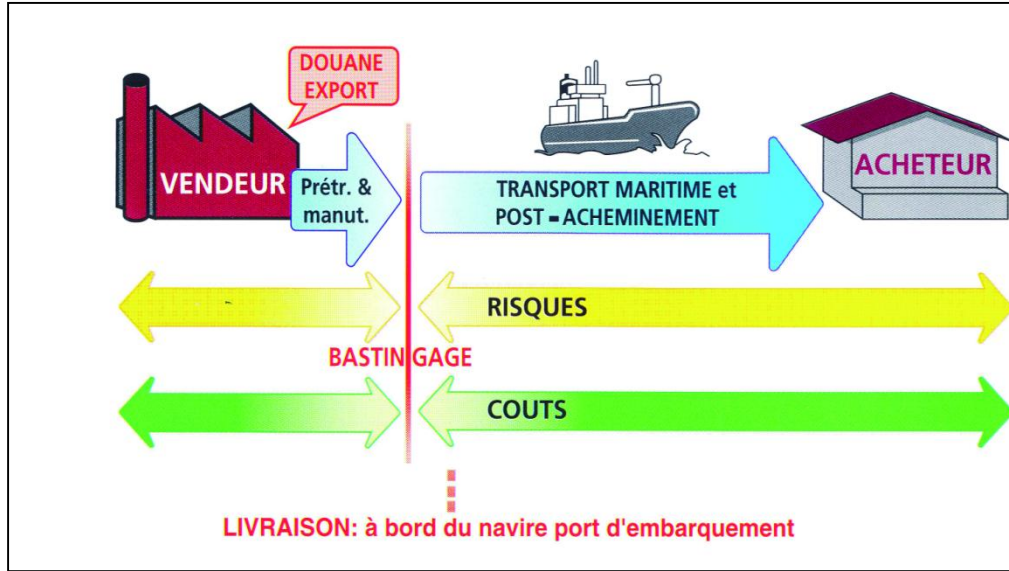
القاعدة العامة، أن الثمن في البيع فوب، يصبح مستحقاً على المشتري من وقت تسليم البضاعة إليه من قبل البائع، في ميناء الشحن وعلى ظهر السفينة،² ولا يجوز للمشتري رفض دفع الثمن إلا إذا تبين له عند فحص البضاعة أنها معيبة بعيب سابق لشحنها يجعلها غير صالحة للاستعمال ومع ذلك فقد يجري الاتفاق بين البائع والمشتري على أن يكون الثمن مستحقاً على هذا الأخير وقت تقديم المستندات إليه. والغالب أن يكون دفع الثمن نقداً عند تسلم المشتري للبضاعة في ميناء الشحن، إلا أنه إذا تضمن البيع فوب الدفع مقابل المستندات فإن الوفاء في مثل هذه الحالة بالثمن يكون عن طريق سحب سفتجة من البائع على المشتري الذي عليه في مثل هذه الحالة فتح اعتماد غير قابل للإلغاء لمصلحة البائع.³

1- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 784.

2- عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 47.

3- زينب بوسنة، عقد البيع سيف CIF، المرجع السابق، ص. 35-36.

ويبين الشكل أدناه كيف تتم عملية النقل البحري في البيع فوب، وما هي الالتزامات التي تقع على عاتق كل من الشاحن والمرسل إليه.¹



إلى جانب البيع فوب يوجد نوع آخر من البيوع البحرية، وهو البيع "فاس" « FAS » ، اختصاراً للعبارة الانجليزية Free along side، وتعني قيام البائع بتسليم البضائع المباعة على رصيف ميناء القيام بجوار السفينة التي يعينها المشتري.²

Le vendeur FAS a pour obligation de livrer ou de faire livrer la marchandise « *le long de navire nommé par l'acheteur à l'endroit d'embarquement, si spécifié, indiqué par l'acheteur au port de chargement convenu.* »³

في هذا النوع من البيوع يتولى المشتري إبرام عقد النقل البحري وعقد التأمين على البضائع المنقولة. وفي ذلك لا يختلف عن البيع فوب. يكمن الاختلاف بينهما في وقت

1 – Lexique des incoterms, <http://www.cavalier.fr/bases/document> , Op.cit. p 5.

2- هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق، ص. 215.

3- OLIVIER Cachard, Droit du commerce international, 2^{em} édition, Lextenso éditions LGDJ, Paris, 2011, p. 274.

تسليم البضائع، حيث في البيع فوب يتسلم المشتري البضائع على سطح السفينة، بينما في البيع فاس يتسلم المشتري البضائع على رصيف الميناء.¹

نستنتج أن في البيع فاس المرسل إليه هو المدين بأجرة النقل البحري، باعتباره هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل البحري.

ج. البيع CFR: Cost And Freight (التكلفة وأجور الشحن):

يعني هذا المصطلح أن البائع يتم عملية التسليم عندما تمر البضائع حافة السفينة في ميناء الشحن. على البائع أن يتكفل بالمصاريف اللازمة لنقل البضائع إلى ميناء الوجهة المحددة الذي يسميه المشتري، ولكن تتحول كافة المخاطر من البائع إلى المشتري بعد تسليم البضائع على متن السفينة في ميناء الشحن، يشمل ذلك مخاطر فقدان أو تلف البضائع بالإضافة إلى أي مصاريف أخرى تنشأ بسبب أحداث تقع بعد وقت التسليم.²

هذا يعني أن البائع هو المدين بدفع أجرة النقل للناقل البحري، باعتباره المسئول عن إبرام عقد النقل البحري.

« il revient au vendeur de soigner le transport jusqu'au lieu de destination convenu. »³

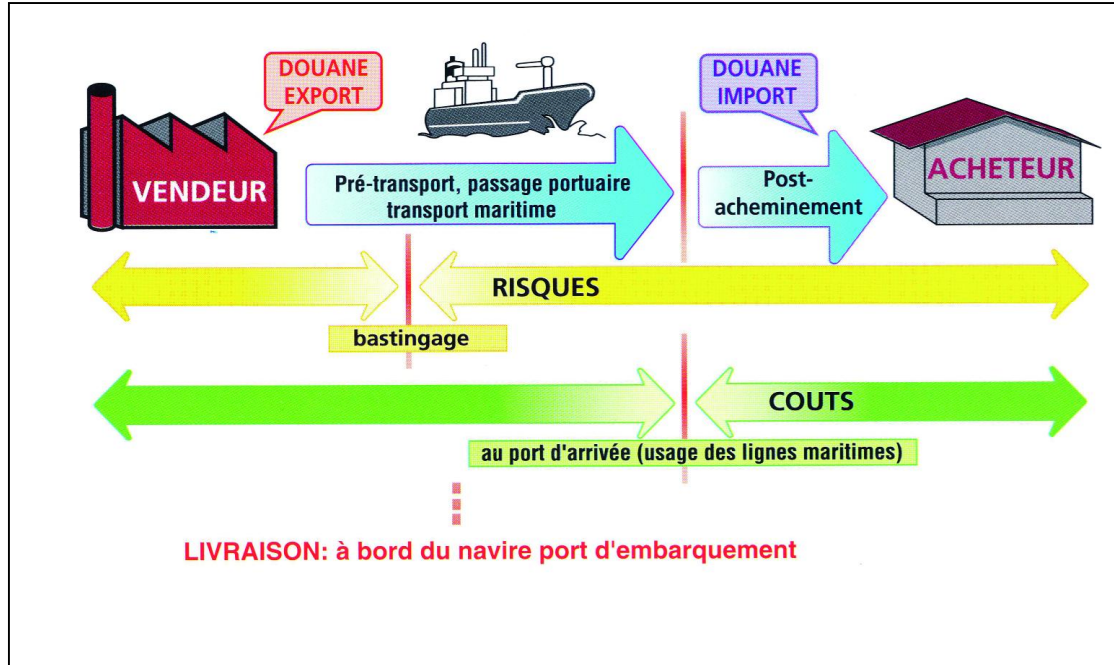
1- محمد فريد العربي، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، المرجع السابق، ص. 608.

2- مجدي لؤيز أسعد، مصطلحات الأنكوتيرمز 2000 حسب إصدار غرفة التجارة العالمية،

ص. 13. <http://www.wata.cc/forums> ،

3- OLIVIER Cachard, Droit du commerce international, Op.cit, p. 278

الشكل أدناه يبين لنا كيف تتم عملية النقل البحري في البيع CFR والالتزامات التي تقع على عاتق كل من البائع والمشتري، خاصة التزامات البائع.¹



الغالب في الحياة العملية تكون الأجرة مستحقة في ميناء التفريغ، أي المرسل إليه من يدفعها، خاصة إذا تم الاتفاق على حساب أجرة النقل وفقا للكميات المسلمة فعلا. بالرغم من أن المبدأ العام هو ترك الأمر للشاحن ليتفق ما إذا كانت الأجرة مستحقة الأداء في ميناء الشحن أو ميناء التفريغ إلا أن بعض الناقلين (الشركات الملاحية) تمنع مثل هذه الاتفاقات خاصة في نقل البضائع القابلة للتلف أو المتجهة إلى بعض الموانئ المضطربة نتيجة

1- Le vendeur livre la marchandise à bord du navire au port d'embarquement, le transfert des risques s'effectuant au passage du bastingage; dédouaner la marchandise à l'exportation et supporter tous les frais y compris le fret maritime jusqu'au port de destination convenu. Voir lexique des incoterms, <http://www.cavalier.fr/bases/document> Op.cit, p. 06.

حروب أو أزمات. فكل شركة ملاحية توضح شروطها لتكون الأجرة مستحقة مقدما ويتم إبراز ذلك في وثيقة الشحن بعبارة أجرة مدفوعة مسبقا ¹. Fret payé ou fret prépayé

ثانيا: أجرة الحمولة تدفع عند الوصول:

القاعدة العامة في النقل البحري الشاحن هو المدين الأصلي بأجرة الحمولة، لكن لكل قاعدة استثناء، أنه يمكن أن يرد في عقد النقل البحري أن على الناقل استيفاء أجرة الحمولة من المرسل إليه، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 797 ق.ب.ج: "وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل استلام البضائع." لكن هذه المادة وضعت شرط ليتم دفع الأجرة عند الوصول فيجب أولا قبول المرسل إليه استلام البضاعة، بالتالي في مثل هذا الوضع نميز بين حالتين: أولا حالة قبول المرسل إليه استلام البضاعة وثانيا حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة.

أ- دفع الأجرة عند قبول المرسل إليه استلام البضاعة:

نص المشرع الجزائري في المادة 791 ق.ب.ج: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى." نستخلص من هذه المادة أن المرسل إليه يلتزم بدفع أجرة الحمولة عندما يستلمها من قبل الناقل، لكن المادة أضافت شرطا لكي يقوم المرسل إليه بالاستيفاء بأجرة الحمولة هو أن يكون دفعها واجبا عند الوصول. بالإضافة إلى هذا الشرط أضاف المشرع الجزائري شرط ثاني، والذي تم الإشارة إليه أعلاه في المادة 797 ق.ب.ج الفقرة الثانية والمتمثل في قبول المرسل إليه استلام البضاعة.

1- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص. 191.

نستخلص مما سبق لكي يكون المرسل إليه ملزم بدفع أجرة الحمولة يجب توفر شرطين:

- وجوب دفع الأجرة عند الوصول.
- قبول المرسل إليه استلام البضاعة.

ب - دفع الأجرة عند رفض المرسل إليه استلام البضاعة:

إن المشرع الجزائري واضح في هذه المسألة، حيث منح للناقل حق إيداع البضاعة في المستودع إذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة، ويكون ذلك تحت نفقة المرسل إليه هذا ما نصت عليه المادة 793 ق.ب.ج كما يلي: "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 فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً".

كما يمكن للناقل تطبيق نفس الإجراء - إيداع البضاعة في المستودع - ليس فقط في حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة لكن أيضا في حالة رفضه دفع ما هو مستحق عن نقل البضاعة وهذا وفقا للمادة 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.

نلاحظ في المادة 795 ق.ب.ج أن المشرع حمى الناقل من تعسف المرسل إليه، لأنه يمكن لهذا الأخير عدم التقدم لاستلام البضاعة، ولتجنب مثل هذه الخسارة فقد منح للناقل مدة شهرين للاحتفاظ بالبضاعة في المستودع، وذلك ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، فإذا انقضت هذه المدة ولم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو لدفع أجرة الحمولة جاز للناقل بيع البضاعة وذلك بعد الحصول على موافقة السلطات القضائية المختصة. كما يجوز للناقل بيع البضاعة قبل انقضاء مدة شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها.

إذا قام الناقل ببيع البضاعة لكن المبلغ المتحصل عليه لم يكفي لتغطية جميع ديونه ومصاريفه، يجوز له الرجوع إلى الشاحن لاستفاء الباقي، هذا ما نصت عليه المادة 796 ق.ب.ج: "إذا كان بيع البضائع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها، عد الشاحن مسئولاً عن الباقي".

تجدر الإشارة أن هذه المواد استمدت من القانون الفرنسي، بالتحديد من المادتين 41 و 53 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 الصادر في 1966/12/31. حيث تنص:

المادة 41: "على الشاحن دفع ثمن النقل أو الأجرة، وفي حالة الأجرة مستحقة الدفع عند الوصول، يعد المستلم كذلك مديناً إذا قبل استلام البضاعة."

المادة 53: "عند انعدام المطالبة بالبضائع، في حالة الاعتراض على الاستلام أو على دفع الأجرة، يستطيع الرّبان، بإذن من المحكمة:

1. بيع البضائع لاستيفاء الأجرة،

2. الأمر بإيداع البضاعة الزائدة.

وإذا كان غير كاف، يحتفظ الناقل بالرجوع على الشاحن.¹

تجدر الإشارة أنه إذا قام الناقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه دون الحصول منه على أجرة النقل، فإنه لا يستطيع الرجوع على الشاحن للمطالبة بالوفاء بها، وذلك عندما تتضمن وثيقة الشحن شرط استحقاق الأجرة في ميناء الوصول، فإذا لم تتضمن وثيقة الشحن هذا الشرط فيمكن للناقل الرجوع على الشاحن للمطالبة بأجرة النقل إذا قام بتسليم البضاعة للمرسل إليه قبل استحقاقه الأجرة منه²، أي على الناقل الانتباه جيدا إلى الشروط الواردة في وثيقة الشحن، فإذا لم يلتزم بها يعتبر المسؤول الوحيد عن الخطأ الذي ارتكبه.

تعددت الآراء حول طبيعة التزام الشاحن بدفع الأجرة، رغم الاتفاق على قيام المرسل إليه بأدائها عند الوصول، حيث يرى البعض أن الالتزام الأصلي صار على عاتق المرسل إليه ويتحول الشاحن إلى مجرد ضامن للوفاء، بينما يرى اتجاه آخر بأن الالتزام الأصلي يبقى على عاتق الشاحن، وما تدخل المرسل إليه إلا لتنفيذ الاتفاق على أن الأجرة مستحقة عند الوصول. يرى البعض الآخر بأن الشاحن لا يعد ضامنا للمرسل إليه فيما يتعلق بالوفاء بالأجرة بل هو ملتزم التزاما شخصيا وبأدائها، باعتباره من تعاقد على النقل مع الناقل وكل ما في الأمر أنه تم الاتفاق على تقاضي الأجرة عند الوصول، ويبقى الشاحن ملتزما أصليا بدفع أجرة النقل لأن التزام المرسل إليه بها مرتهن بقبوله التعاقد الذي تم لمصلحته،

1- سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 573.

2- مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع ...، المرجع السابق، ص. 195.

ويترتب على ذلك، بقاء الشاحن مدينا بها، إذا استحال على المرسل إليه دفع الأجرة رغم قبوله البضاعة.¹

اختلفت أيضا الآراء الفقهية والقضائية حول الأساس القانوني لالتزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل عندما تكون مستحقة الدفع في ميناء الوصول، والسبب يعود لعدم وجوده كطرف في عقد النقل البحري.

يرى بعض الفقه الفرنسي بأن المرسل إليه يعد غيرا بالنسبة للنقل البحري وأن الاتفاق المبرم بين الناقل والشاحن هو اشتراط لمصلحة الغير أي المرسل إليه، وأن قبول هذا الأخير باستلام البضاعة، هو قبول اشتراط الضمني المقرر لمصلحة في عقد النقل، وبالتالي يتعين عليه الوفاء بالتزامات المقابلة لهذا الحق، ومن ثم يتوجب عليه الوفاء بالأجرة.

في حين يرى جانب آخر من الفقه أن دخول المرسل إليه في العلاقة الملزمة والناشئة عن عقد النقل البحري باستلامه البضاعة، لا يعني خروج الشاحن منها لأنه يبقى المحرك الأول لهذه العملية، أما التزام المرسل إليه بدفع الأجرة هو ضم مدين جديد للمدين الأصلي، أي ضم المرسل إليه إلى الشاحن في الوفاء بأجرة النقل.

بينما يرى جانب من الفقه المصري، بأنه يجب عدم الخلط بين مجالي نسبة أثر العقد ونفاذه في المجموعة العقدية والتي تتضمن عقد البيع المبرم ما بين الشاحن والمرسل إليه، وعقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل. إذ ترتب هذه المجموعة العقدية بموجب قوة النفاذ للناقل حق مطالبة المرسل إليه بدفع أجرة النقل.

بالنسبة للقضاء الفرنسي فقد أقر بأن مصدر مديونية المرسل إليه بأجرة النقل ينبثق من قبوله خدمة الناقل المتمثلة في نقل البضائع، وأن المرسل إليه لا يلتزم بدفع الأجرة إلا إذا قبل استلام البضاعة. وبهذا القبول يصبح طرفا منضمًا لعقد النقل البحري، كما أن التزام

1- سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 60.

المرسل إليه بدفع أجرة النقل لا يعني حلوله محل الشاحن في الوفاء بهذا الالتزام، فإذا عجز المرسل إليه عن دفع أجرة النقل يبقى الشاحن مدينا بها.¹

الفرع الثاني

إثبات دفع أجرة الحمولة

يتم إثبات دفع أجرة الحمولة بواسطة وثيقة تحرر من قبل الناقل أو أحد ممثليه، أو بالإشارة على وثيقة الشحن أن أجرة الحمولة تم دفعها عند القيام، عندما تحمل وثيقة الشحن عبارة "أجرة الحمولة مدفوعة"، فالناقل لا يستطيع مطالبة المرسل إليه بالوفاء بالأجرة استثناء يمكن للناقل مطالبة المرسل إليه بمصاريف أخرى كمصاريف المناولة عند الوصول.²

En pratique, le bon d'enlèvement ne sera remis que sur justification de ce paiement. Les connaissances s'en expliquent. On lit par exemple la formule suivante : « la livraison ne sera faite par le capitaine qu'après remise du connaissance régulièrement acquitté entre les mains de l'agent et sur visa du connaissance par ce dernier, après paiement du fret et de tous frais à la charge de la marchandise pendant le voyage et à l'occasion des opérations dans les ports. »³

بالتالي فسند الشحن هي الوسيلة التي تستعمل لإثبات دفع أجرة النقل من عدمه، فهذا ما يمكن استخلاصه من التعريف الذي قدم له، بحيث يعتبر سند الشحن صك يثبت شحن

1- عائشة سلطانة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012/2011، ص. 183.

2 - GRID Mona, Le paiement de fret, Op.cit, p 59 et pp. 51-52.

3- DELEBEQUE Philipe, Droit maritime, Op.cit, p. 499.

في الواقع العملي، قسيمة التوزيع لا تسلم إلا لإثبات دفع أجرة الحمولة، هذا ما تفسره وثيقة الشحن، والتي يورد في محتواها على سبيل المثال " لا يسلم الریان البضاعة إلا بعد إطلاعها على وثيقة الشحن الرسمية، ثم يقوم بدفع أجرة الحمولة والمصاريف الأخرى الناتجة عن شحن البضاعة خلال الرحلة البحرية والعمليات التي تتم في الموانئ."

البضاعة واستلام الریان لها، كما أنه یثبت عقد النقل ذاته، ويمثل حجية في البيانات الواردة فيه.

من خلال هذا فإن وظيفة سند الشحن لا تقتصر على إثبات عقد النقل¹ وتسليم الریان للبضاعة، وإنما یضاف إلى ذلك حجية البيانات التي یشمّلها السند سواء في علاقة الناقل والشاحن أو في علاقة الناقل بالغير، ومنهم المرسل إليه.

ففي العلاقة بین الناقل والشاحن تكون حجية سند الشحن فيما یشمّله من بيانات، حجية نسبية یجوز إثبات عكسها، حيث یحق لكل منهما إثبات ما یخالف هذه البيانات، كأن یثبت الناقل مثلاً أنه لم یستلم البضاعة بالأوصاف المذكورة، كما یستطيع الشاحن أن یثبت أن الأجرة تم الوفاء بجزء منها.

أما في العلاقة بین الناقل والغير حسن النية ومنهم المرسل إليه حيث اعتبره المشرع من الغير، فإن سند الشحن له حجية مطلقة لا یجوز بمقتضاه قیام الناقل بإثبات ما یخالف البيانات المدونة في السند أمام الغير، فلا یستطيع الناقل الإدعاء أو إثبات أن الأجرة غير المذكورة في السند لم یتّم دفعها أو غیر ذلك من البيانات، فالسند له حجية مطلقة على الناقل أمام الغير فلا یستطيع إثبات خلاف ما هو مدون به، وهذا ما ذهبت إليه المادة 4/16 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 التي تنص على ما یلي: "... سند الشحن الذي یخلو من ذكر أجرة النقل، وفقا لحكم الفقرة الفرعية (ك) من الفقرة 1 من المادة 15، أو الذي لا یوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه أو الذي لا یبين غرامة التأخیر الناشئة في ميناء الشحن والمستحقة على المرسل إليه، یعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع أجرة النقل أو غرامة التأخیر المذكورة على المرسل إليه، على أنه لا یقبل من الناقل إثبات ما

1- یعتبر سند الشحن إحدى وسائل إثبات عقد النقل بالكتابة وهو یحدد التزامات الناقل والشاحن عند عدم تحریر عقد إیجار، سند الشحن یكفي لإثبات عقد النقل ذاته، وأصبح السند یقوم مقام عقد الإیجار في عقود تأجیر السفینة، بل أصبح سند الشحن الوسيلة الأولى لإثبات عقد النقل.

يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك أي المرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على خلو سند الشحن من مثل هذا البيان.¹

على خلاف الحال بالنسبة للغير ومنهم المرسل إليه حيث يحق له إثبات العكس أو خلاف البيانات الواردة في السند بكافة طرق الإثبات، ولا يستفيد من هذه الحماية سوى الغير حسن النية الذي لا يعلم بحقيقة البيانات الأصلية أو بحقيقة العلاقة بين الناقل والشاحن.¹

بسبب العبارة التي تكررت كثيرا في سندات الشحن، « Fret prépayé » صدر أول أمر في القانون الفرنسي في 09 فيفري 1999 يشير أن هذه العبارة لا تعبر فقط عن الإرادة في الدفع وإنما تعبر على أنه تم فعلا الوفاء بالأجرة، وقد صدر أمر ثاني في 02 مارس 1999، والذي أتى بصيغة واضحة حيث يؤكد على الحل الذي تبناه أمر 11 جويلية 1995، في أن للناقل الحق في إثبات العكس، أي أنه لم يستوفي أجرة الحمولة حتى وإن قام بالتوقيع على وثيقة الشحن التي تحمل عبارة "أجرة الحمولة مدفوعة"، وبالتحديد هذا الأمر نص على مايلي: " عبارة "الأجرة مدفوعة" التي يحملها سند الشحن الموقع من طرف الناقل أو أحد ممثليه تثبت حقيقة أنه تم دفع الأجرة، والتي تعفي الشاحن من الإثبات، لكن فقط الناقل يمكنه إقامة الدليل على أن هذه الوثيقة ليس لها قيمة تثبت حقا أنه استوفى أجرة النقل.".

« ... la mention "fret prépayé" portée dans un connaissance, lorsqu'elle est signée par le transporteur maritime ou son représentant, fait foi du paiement effectif du fret maritime et dispense le chargeur d'en rapporter la preuve, sauf au transporteur à établir que cette quittance de fret n'avait pas la valeur libératoire qu'impliquait son libellé. ».²

1- عصام حنفي محمود، قانون التجارة الدولية، المرجع السابق، ص. 16 و ص.ص. 23-24.

2 - 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, Editions Francis Lefebvre, France, Juillet 1999, p. 596.

بالتالي فإن عبارة "أجرة الحمولة مدفوعة" ليس لها قيمة إثبات بأنه حقا تم دفع أجرة الحمولة عند القيام، إلا إذا تم التوقيع على وثيقة الشحن من طرف الناقل أو أحد ممثليه، ويتم الأخذ بها حتى إثبات العكس.

يرى المشرع الجزائري بأن عبارة أجرة مدفوعة مسبقا أو مقدما وعبارة أجرة مدفوعة ليست لها نفس المعنى، حيث أن العبارة الثانية لا تدل على الدفع الفعلي لأجرة النقل من طرف الشاحن، مما يفترض إمكانية دفعها من قبل المرسل إليه، كما يرى بعض الفقه الفرنسي بأن الناقل لا يمكنه الاحتجاج بعدم صحة عبارة أجرة مدفوعة في مواجهة المرسل إليه، بالنسبة للقضاء الفرنسي، فإن محكمة النقض الفرنسية ترى بأن النص في سند الشحن على عبارة أجرة مدفوعة، قرينة بسيطة على أنه تم دفع ثمن النقل مسبقا، إلا إذا تم إمضاء سند الشحن من طرف الناقل¹، وذلك استنادا إلى المادة 1341 من ق.م.ف، فإن محكمة النقض الفرنسية قررت أن عبارة "أجرة الحمولة مدفوعة" المرفقة على وثيقة الشحن الموقعة من طرف الناقل، تبين حقيقتا أنه تم دفع الأجرة.

إذن العبارة "مدفوعة" ليس لها أي قيمة إذا لم يتم التوقيع على وثيقة الشحن من طرف الناقل أو أحد ممثليه، ولكن بالرغم من ذلك يمكن للناقل أن يثبت أن عبارة "مدفوعة" لا تعبر فعلا أنه تم الدفع أو يثبت أنها باطلة، وهو نفس الموقف الذي أخذت به محكمة الاستئناف باريس la Cour d'appel de paris، وأشارت كذلك أنه لا يمكن للشاحن إثبات أنه دفع أجرة الحمولة، لكن الناقل يمكن له الإثبات بأي وسيلة أنه لم يستوفي أجرة الحمولة، وذلك باستعمال حجج كافية ومقنعة.

« Mais attendu qu'après avoir exactement retenu que la mention "fret prépayé" portée sur les connaissements faisait foi du paiement du fret sous réserve de la preuve contraire, l'arrêt a souverainement estimé, en écartant ainsi les conclusions prétendument délaissées, que la société X avait établi que le fret

1- عائشة سلطانة، تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص. 181.

n'avait pas été payé par le commissionnaire ; qu'ainsi la cour d'appel a légalement justifié sa décision. »¹

المطلب الثاني تغطية أجرة الحمولة

تعتبر تغطية أجرة الحمولة من المراحل الهامة والدقيقة التي يمر بها عقد النقل البحري للبضائع، وتظهر هذه الأهمية عند تزايد الصعوبات المالية لشركات النقل في التقاضي، خصوصا عند وجود وسيط النقل، بالتالي سيتم التطرق أولا إلى حالة تدخل وسيط النقل في عملية النقل البحري للبضائع (الفرع الأول)، ثم إلى قواعد وإجراءات تغطية أجرة الحمولة (الفرع الثاني).

الفرع الأول بوجود وسيط النقل

نميز بين نوعين من وسيط النقل، وسيط نقل أصلي ووسيط نقل الوكيل حيث:

أ. **وسيط النقل الأصيل:** يعرف بوسيط نقل أصيل كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل باسمه الشخصي ولكن لحساب مفوضه (عادة المصدر أو المستورد) ويتعهد بتقديم خدمات وإيصال البضائع إلى نقاط التسليم وله خيار الوسائل والطرق ولقاء أتعاب مقطوعة يتقاضاها من مفوضه.

يتبين مما تقدم أن وسيط النقل الأصيل هو : وسيط لا يقوم شخصيا بتنفيذ النقل وإلا لأصبح ناقلًا وليس وسيطًا، منظم لعملية النقل بحرية منذ البداية وحتى النهاية، مهني يعمل

1- GRID Mona, Le paiement de fret, Op.cit, pp 53-54.

باسمه الشخصي وتحت شعاره الخاص ويتقاضى أجرا مقطوعا يحدد بالاتفاق بينه وبين مفوضه.

ب. وسيط النقل الوكيل: يعرف بوسيط نقل وكيل كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل باسم ولحساب مفوضه (عادة المصدر أو المستورد) وينفذ أوامره دون أن يكون له خيار الوسائل والطرق وهو ملزم بالتالي بموجب وسيلة فقط.

بالتالي نستخلص أن وسيط النقل الأصيل ملزم بموجب نتيجة بعكس وسيط النقل الوكيل الملزم بموجب وسيلة، ويمكن لوسيط النقل الأصيل أن يتملص من المسؤولية كأى دائن ملزم بموجب نتيجة بإثباته أن الضرر ناتج عن سبب أجنبي مواز للقوة القاهرة أي غير متوقع الحدوث وغير ممكن الدفع، بخلاف وسيط النقل الوكيل الذي لا يملك هذه الميزة.¹ إلى جانب وسيط النقل يوجد ما يسمى بمساعدى التجهيز وهما كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة.

ج. وكيل السفينة:

كان الريان يقوم بنفسه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل البحري حتى أنه كان يقوم بتسليم البضاعة المشحونة لأصحابها ويقوم مقابل ذلك بتحصيل الأجرة، غير أن هذا الحال سبب مشاكل عدة منها تعطل السفينة في الميناء، ولفادى هذا العطل فإنه تم التفكير في إنشاء فروع أو وكلاء في الموانئ التي ترسو فيها السفن تقوم بهذه الأعمال نيابة عن الريان، غير أن الأمور كانت تتطلب أموالا باهظة، فتم التفكير في وسيلة أخرى أقل تكلفة من الأولى وهي البحث عن شخص يقوم لحساب المجهز بهذه الأعمال وقد سمي بأمين السفينة،

1- كبريال سؤباني، تعريف وسيط النقل وتحديد موجباته وحقوقه، <http://www.ifs-ib.org/wp-content/uploads>

، ص.ص. 1-2.

على أن هذا المصطلح ظهر لأول مرة بشكل رسمي بفرنسا في المرسوم المتعلق بقيادة السفن الصادر في 12-12-1806.¹

وقد عالج المشرع الجزائري وكيل السفينة ضمن قسم خاص به تناوله في القسم الأول المعنون بوكيل السفينة من الفصل الثالث المعنون بمساعدوا التجهيز من الباب الأول المعنون بالتجهيز من الكتاب الثاني المعنون بالاستغلال التجاري للسفينة من القانون البحري.

فقد عرف وكيل السفينة في المادة 609 من ق.ب.ج كما يلي: "يعتبر وكيلًا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الريان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء."

بناء على ذلك يعتبر وكيل السفينة وكيلًا عن المجهز وقد يقوم بهذه المهمة لحساب مجهز واحد بالنسبة لجميع السفن التابعة له كما قد يقوم بهذه العمليات لحساب عدة مجهزين وهو الوضع الغالب عملا. ودور أمين السفينة مرتبط بمكوث السفينة في الميناء فهو يعتبر الرجل الثاني بالنسبة للمؤجر في ميناء الوصول، يرتب العقد الذي يبرمه أمين السفينة مع المجهز عدة التزامات كان العرف قد استقر على أن يقوم بها وكيل السفينة سواء كانت تابعة لخط ملاحى منتظم أو كانت سفينة جواله تقوم بعمليات مستقلة، وهذه الأعمال متعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة، ويقوم بالأعمال القانونية لحساب المجهز، وبالنسبة للسفن الجواله يقوم ملاك السفن بالاتفاق مع المستأجرين على اختيار الوكيل الملاحى الذي

1- عبد الحميد صرساق، عقد شحن وتفريغ البضائع في الميناء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، الجزائر، 2001، ص. 57.

يمثل مصالحهم ويقوم برعاية مصالح هؤلاء الملاك في الميناء وتمثيلهم أمام سلطات الميناء والإشراف على تنفيذ عمليات شحن وتفريغ البضائع.¹

غير أن أهم دور يقوم به وكيل السفينة هو ما نصت عليه المادة 610 ق.ب.ج كما يلي: "تشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الريان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية..." "إن فمّن خلال هذه المادة فوكيل السفينة يقوم باستلام وتسليم البضائع لحساب من يتعاقد معه في ميناء الوصول، ويسلمها لحساب لمن له الحق عليها أو ممثله القانوني وهذه هي المهمة الأساسية لأمين السفينة عند تدخله في عمليات النقل البحري. ويلتزم أمين السفينة بتحصيل أجرة النقل من المرسل إليه، ويذهب القضاء الفرنسي إلى أن لأمين السفينة دعوى مباشرة وشخصية للمطالبة بأجرة النقل تجاه المرسل إليه دون أن يكون لهذا الأخير الدفع بقاعدة "عدم جواز المقاضاة بوكيل"، ويستند هذا الرأي إلى أنه بمجرد إبحار السفينة يحل أمين السفينة محل الريان في التزاماته وحقوقه، ولما كان للريان حق المطالبة بالأجرة باسمه الخاص، فإن للأمين هذا الحق كذلك.²

هذا ما نصت عليه المادة 1/16 من المرسوم الفرنسي الصادر في 19 جوان 1969:

"على أمين السفينة أن يقوم مقام الريان بتسليم البضائع عند القيام وتسليمها عند الوصول." فإذا تقدم المرسل إليه لتسليم البضاعة قام أمين السفينة في حضوره بمعاينة البضاعة ويحتج بموجبها على المجهز، وإذا أقر أمين السفينة بوجود تلف أو عجز في البضاعة التزم المجهز بهذا الإقرار، كما لو صدر منه شخصياً، أما ما تبقى من التزامات وواجبات فإنها تتساق حسب مهمته الأساسية فهو يتسلم التحفظات المتعلقة بحالة البضاعة منذ تسليم البضاعة لأصحابها أو ممثليهم القانونيين، ثم يطلع الناقل بها، ويقوم بتحصيل الأجرة وملحقاتها المستحقة للمجهز في ذمة المرسل إليهم. ويسأل أمين السفينة أمام الناقل مسؤولية عقدية

1- عبد الحميد صرساق، عقد شحن وتفريغ البضائع في الميناء، المرجع السابق، ص.ص. 58-59.

2- المرجع نفسه، ص.ص. 59-60.

ويسأل تقصيريا أمام الغير عن أخطائه الشخصية، وهذا ما عبرت عنه المادة 617 ق.ب.ج كما يلي: "يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام." ولا يمكن مقاضاته عن عدم تنفيذ النقل إلا بوصفه وكيلًا للناقل، ومن ثم له أن يتمسك بشروط الإعفاء الواردة في سند الشحن، وكذلك بدفوع المجهز التي يملكها قبل الشاحن.¹

وفقا للقواعد العامة فإن لأمين السفينة الحق في حبس المبالغ التي في حيازته لحساب المجهز بما فيها أجرة النقل التي قام بتحصيلها، حتى يستوفي ماله قبل المجهز.

د. وكيل الحمولة:

ظهر وكيل جديد ينوب عن المرسل إليه وهو وكيل الحمولة، وهو يقابل أمين السفينة بالنسبة للمجهز أو الناقل وأمين الحمولة يرتبط بأصحاب البضائع بموجب عقد وكالة تحكمه القواعد العامة.² ولقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 621 ق.ب.ج على النحو التالي: "يعد وكيلًا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر ويموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم."

من خلال هذه المادة فإن وكيل الحمولة يسمح للناقل بتنفيذ التسليم وبالتالي يحرره من المسؤولية عن الأضرار التي تحصل فيما بعد، وهو ينوب أصحاب الشأن في تسليم البضاعة عند وصولها وفي دفع أجرة الشحن إذا كانت مستحقة إضافة إلى القيام بالتحفظات بشأن البضاعة، كما يقوم بتوزيع البضائع بين المرسل إليهم. وفي حالة تعدد وكلاء الحمولة بحيث يصبح لكل مرسل إليه وكيل حمولة يستلم بضاعته فتصبح الوضعية مقلقة، فيمكن

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص.ص. 167-168.

2- عبد الحميد صرصاق، عقد شحن وتفريغ البضائع في الميناء، المرجع السابق، ص. 60.

لِلناقل أن يجمع فيما بينهم عن طريق تعاقدته معهم جميعاً، فيقوم بتعيين وكيل حمولة لهم يجمعهم جميعاً ويكون له ذلك عن طريق بنود سند الشحن، يستطيع بواسطتها الناقل تسليم البضاعة، بالتالي فإن البضاعة تفرغ على الرصيف لحسابهم بعناية وكيل الحمولة الذي يختار بواسطة الناقل، وتدخل وكيل الحمولة في سلسلة العمليات يكون عن طريق عقد يبرم بينه وبين المرسل إليه، ووكيل الحمولة لا يتدخل إلا بوصفه وكيلاً بحيث يوفق في إبرام هذا العقد.

يلتزم وكيل الحمولة باستلام البضاعة بعد تفريغها باسم ولحساب من له الحق عليها والمحافظة عليها من وقت تسلمها حتى تسليمها، حيث تنص المادة 14 من قانون 1969/01/03 الفرنسي على أن "وكيل الحمولة يتولى استلام البضاعة لحساب أصحاب الشأن فيها". وهذا يستلزم منه القيام بالتأكد من سلامة البضاعة ومطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن مطابقة خارجية، حيث جاء في نص المادة 20 من المرسوم الفرنسي المتعلق بالتجهيز والبيع البحرية الصادر في 1969/06/19 "على أن أمين الحمولة يتخذ قبل الناقل أو ممثله التحفظات التي تستلزمها حالة البضاعة..." وقد نص عليها المشرع الجزائري في المادة 1/624 من ق.ب.ج: "يجب على وكيل الحمولة إبداء تحفظاته اتجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط والمهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة وكمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل." ونفهم من هذه المادة أن وكيل الحمولة يقوم بالإجراءات والتدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل

الناقل وإلا افترض أنه استلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين في سند الشحن. وبعد استلامه البضاعة من الناقل أو ممثله القانوني فإنه يقوم بدوره بعملية التسليم بين يدي المرسل إليه، وأخيرا يمكن أن يتحول أمين السفينة إلى وكيل الحمولة تلقائيا دون فاصل زمني، غير أنه يكون مرتبط بعقدين مستقلين، وهذا الجمع بين الصفتين يتطلب السرعة في التفريغ أو شرط التسليم تحت الروافع.

ما يمكن قوله في الجزائر أن هذه الوظائف والمهام تمارس بواسطة مؤسسة عامة بحرية تتمثل في GEMA إضافة إلى وكالات خاصة ممثلة في AMS، SHICO، NASKO إلخ وهي تلعب دور هام في الموانئ خاصة في ميناء الجزائر، حيث أنها هي الممثل الأساسي للسفن أثناء توقفها في الميناء، وتعمل على تقديم الخدمات الضرورية والإجراءات اللازمة من أجل استقبال السفينة في الميناء، فهي تمثل السفن على مستوى إدارة تنظيم دخول وخروج السفينة.¹

منطقيا كل إجراء يتخذ من أجل دفع أجرة الحمولة يكون ضد الشاحن باعتباره المدين بأجرة الحمولة، وكذلك في النظرية التي يتدخل فيها وسيط النقل كوكيل للشاحن ويفشل في القيام بالواجبات الموكلة إليه، فالناقل البحري عند عدم استيفاءه لأجرة النقل يقوم بإجراءات مباشرة ضد الشاحن.

يعتبر القانون البحري أن أجرة الحمولة تدفع من طرف الشاحن، ولا يوجد التزام يلزم أحد وكلائه من القيام بدفع أجرة النقل. ففي هذا المعنى محكمة الاستئناف الفرنسية في إيكس (Aix) قررت أن الشاحن هو الوحيد المدين بدفع أجرة النقل، وأن منظم عملية النقل البحري ما هو إلا وسيط النقل. فالقاعدة واضحة، هو أن إجراءات دفع أجرة الحمولة ينبغي أن توجه

1- عبد الحميد صرصاق، عقد شحن وتفريغ البضائع في الميناء، المرجع السابق، ص.ص. 61-64.

ضد الشاحن نفسه وليس ضد وسيط النقل. لكن هذه الأحكام ليست من النظام العام، فلهذا المبدأ عدة استثناءات منها:

من جهة الأطراف يمكن لهم الإشارة في سندات الشحن بالعبارات الدالة على أن أجرة الحمولة مدفوعة، ومن جهة أخرى لا يتقيد القضاة بما ورد في سندات الشحن، لذلك في بعض الحالات يقررون أن ما ورد فيها لا يعبر حقيقتاً عن الواقع العملي، يمكن لمحكمة النقض أن تقرر بأن العبارات المنصوص عليها في سندات الشحن، لا يمكن إثبات عكسها وذلك لتحديد المدين الأصلي لأجرة الحمولة. كما أن محكمة الاستئناف الفرنسية بالمقابل بررت قرارها بتحفظ على أن شركة نقل تشير في سند الشحن على أنها هي الشاحن، ولكن في الحقيقة هي تلعب دور وكيل للشاحن.

اعترف قرار آخر بأن وسيط النقل يحمل صفة الشاحن المدين بأجرة الحمولة، وذلك بسبب الفاترات التي تقدم في الرصيف والتي تحمل اسم وسيط النقل.

عندما يبرم عقد النقل البحري من قبل وسيط النقل، فالموكل الذي ينظم أجرة الحمولة له أن يتحرر من كل التزام اتجاه الناقل البحري، فلا يمكن لهذا الأخير القيام بأي إجراء ضده.

غير أن محكمة الاستئناف الفرنسية أعلنت أن الناقل البحري، لكي يقوم بتغطية أجرة الحمولة، لا يمكنه القيام بأي إجراء مباشر ضد وسيط النقل، وهذا ما نصت عليه المادة 94 فقرة أولى من القانون التجاري الفرنسي، وإنما يقوم بذلك الإجراء ضد وكيل الشحن، لأن هذا الأخير لا يتعامل باسمه الشخصي بل باسم موكله.

في حالة أخرى، عندما يقوم وسيط النقل بدفع أجرة الحمولة فإن الشاحن يتحرر من ديونه قبل الناقل البحري، لأن الشاحن في هذه الحالة اعترف لوسيط النقل بصفة الشاحن، بالتالي يكون وسيط النقل عرضة لدفع أجرة الحمولة.

لتقادي مثل هذه العراقيل يجب عند إبرام عقد النقل البحري التمييز بين صفة وسيط النقل الذي يبرم عقد النقل باسمه الشخصي، والوكيل الذي يبرم عقد النقل باسم موكله، وهذا ما تم شرحه سابقاً.

في قرار صادر عن محكمة باريس في 17 جانفي 2011، ركز هذا القرار على العبارات الواردة في عقد النقل البحري لكي تحدد صفة وسيط النقل، حيث رفضت إعطاء صفة وكيل الشاحن إلى وسيط النقل بمجرد أن الناقل وجه مباشرة فاتورة دفع أجرة الحمولة إلى الوسيط، ولأن اسم الشاحن لم يشار إليه في وثيقة الشحن، فالناقل ليس لديه دليل يثبت بأن وسيط النقل هو وكيل عادي للشاحن، بالتالي ليس لديه الحق بطلب دفع أجرة الحمولة من وسيط النقل الذي يتصرف باسمه الشخصي وليس كممثل للشاحن.¹

الفرع الثاني

قواعد وإجراءات تغطية أجرة الحمولة

تنص المادة 26 من القانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966، على أن كل إجراء يتخذ ضد الشاحن أو المرسل إليه لتغطية أجرة الحمولة يتخذ خلال سنة، ويبدأ سريان هذه المدة من وقت تسليم البضائع أو من التاريخ المحدد للتسليم، أما بالنسبة لقواعد هامبورغ فحدد الأجل بعامين. وتبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو بتسليم جزء منها، وفي حالة عدم تسليم البضائع من آخر يوم كان ينبغي أن يسلمها فيه (م 20 من اتفاقية هامبورغ 1978).

1- GRID Mona, Le paiement de fret, Op.cit, pp 60-65.

وهو أيضا ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا 2009 في المادة 62 منها : "1- لا يجوز أن تقام إجراءات قضائية فيما يتعلق بالمطالبات أو النزاعات الناجمة عن الإخلال بواجب من الواجبات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بعد انقضاء فترة قدرها سنتان.

2- تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو في الحالات التي تسلم فيها البضائع أو لم يسلم سوى جزء منها، في آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه البضائع. ولا يحتسب ضمن هذه الفترة اليوم الذي تبدأ فيه ..."

أما بالنسبة للقوانين الأخرى فالأمر يختلف نذكر على سبيل المثال القانون اللبناني، حيث تنص المادة 218 فقرة أولى ق.ب.ل على أن الدعوى المتعلقة بأجرة السفينة تتقدم بعد سنة من انقضاء السفرة، ولا يقوم هذا التقادم السنوي على قرينة الوفاء بل على الرغبة في تصفية حسابات الرسالة البحرية بسرعة¹. وبالنسبة للقانون المصري تقضي المادة 171 ق.ب.م أن جميع الدعاوى المتعلقة بدفع أجرة السفينة يسقط الحق فيها بعد وصول السفينة بسنة، وينطبق هذا النص على إيجار سفينة عارية (على الرأي الغالب)، وطبقا للتفسير الصحيح للنص تبدأ مدة السنة من يوم وصول السفينة أي ردها للمؤجر، أو من اليوم الذي يجب ردها فيه، على أساس أن هذا التاريخ هو الذي تسوي عنده حقوق الطرفين.²

أما بالنسبة للقانون الجزائري فلم يفرق بين الدعوى الناشئة عن عدم دفع أجرة النقل والدعاوى الأخرى، بحيث سوى بينهم وأتى بصفة عامة، الاختلاف الموجود هو بالنظر إلى نوعية العقد البحري، فبالنسبة لقواعد إيجار السفينة مدة التقادم هي سنة وهو ما نصت عليه المادة 648 ق.ب.ج كما يلي : "تتقدم الدعاوى الناتجة عن عقد استئجار السفينة في مدة

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 213.
2- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص 127.

سنة واحدة. وينقطع أو يعطل أو ينتج آثاره وفقا للقانون العام." لكن يختلف مدة سريان هذه المدة من عقد استئجار للآخر، بالنسبة لعقد استئجار السفينة على أساس الرحلة يبدأ سريان مدة التقادم من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضع نهاية للرحلة حيث نصت المادة 694 ق.ب.ج على مايلي: "تبدأ مدة التقادم بالنسبة للدعاوى المتولدة عن عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة اعتبارا من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضعت نهاية للرحلة." واستئجار السفينة لمدة معينة يبدأ سريان مدة التقادم ابتداء من انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه نهائيا هذا ما جاءت به المادة 722 ق.ب.ج كما يلي: "تسري مدة تقادم الدعاوى الناتجة من عقد استئجار السفينة لمدة معينة ابتداء من انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه نهائيا"، أما استئجار السفينة بهيكلها تسري مدة التقادم اعتبارا من انقضاء العقد وهو ما يمكن استخلاصه من المادة 737 ق.ب.ج التي تنص على مايلي: "تسري مدة تقادم الدعاوى الناتجة من عقد استئجار السفينة كلها اعتبارا من انقضاء العقد".

خلافًا لعقد النقل البحري فمدة التقادم الناشئة عن هذا العقد تتقادم بمرور سنتين، وهذا ما نصت عليه المادة 742 ق.ب.ج كما يلي : "مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 ق.ب.ج تتقادم الدعاوى الناتجة من عقد النقل البحري بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه."¹ من خلال هذا نستنتج أن المشرع الجزائري سار على النحو الذي سارت فيه اتفاقية هامبورغ 1978 كما سبق الإشارة إليه سالفًا.

تجدر الإشارة إلى أن القانون التجاري الفرنسي ينص على أنه يبدأ احتساب أجل السنة -مدة التقادم- ابتداء من انتهاء الرحلة، وأيضا قانون 1966 الفرنسي لم يكن واضحا في

1- المادة 743 ق.ب.ج : "تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد.

يبد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى." و المادة 744 ق.ب.ج : "يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بانقضاء المدة المذكورة في المدة السابقة على ألا تتعدى ثلاثة أشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون استلم هو نفسه تبليغ الدعوى."

ذلك، بالتالي يجب تطبيق ما ينص عليه القانون العام بحيث يبدأ حساب مدة التقادم ابتداء من يوم إنتاج الدين، ففي هذه الحالة لا نميز بين ما إذا أجرة الحمولة تدفع عند القيام أو عند الوصول.

الحل الأمثل الذي يشير إلى تغطية أجرة الحمولة هو ما نصت عليه المادة 26 من القانون 18 جوان 1966 الفرنسي، أو الذي نصت عليه الفقرة السادسة من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1924 الذي يحدد بداية تاريخ التقادم ليس من تاريخ تسليم البضائع كما نصت عليه المادة 55 من الأمر الفرنسي الصادر في 31 ديسمبر 1966، بل من تاريخ إعلان الناقل الذي لم يستوفي أجرة الحمولة من الشاحن على أن البضائع التي تم رصها يمكن أن تخضع للحبس.

يمكن لمدة التقادم أن تتعرض لانقطاع، وتتحقق هذه الحالة عند قيام المدين بدفع أجرة الحمولة على شكل أقساط.¹

فيما يخص الاختصاص القضائي، فترفع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً. هذا ما نصت عليه المادة 745 ق.ب.ج : "ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً حسب قواعد القانون العام."

لكن قبل لجوء الناقل إلى رفع دعوى على المدين بأجرة الحمولة من أجل استحقاقها، يلجأ أولاً إلى طرق أخرى والتي تسمى بضمانات الوفاء بأجرة الحمولة.

1 - GRID Mona, Le paiement de fret, op.cit, pp. 66-67.

المبحث الثاني

ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة

تترتب أجرة الحمولة على الشاحن باعتباره طرفا في العقد. وتترتب الأجرة أيضا على المرسل إليه عندما تدفع في المرفأ المقصود، ويفسر ذلك باعتبار أن السبب القانوني لوجوب المرسل إليه بدفع الأجرة هو الحصول على البضاعة، فيستلم المرسل إليه البضاعة بموجب وثيقة الشحن لقاء التزامه بدفع الأجرة. ويحق للمجهز المطالبة بالأجرة باعتباره طرفا في العقد، كما يحق ذلك للربان باعتباره ممثلا قانونيا للمجهز، وللمؤمن على السفينة باعتباره وكيلًا عن المجهز.

وقد أعطى المشرع لمؤجر السفينة والناقل ضمانا لاستيفاء الأجرة وهو حق الحبس (المطلب الأول)، وحق الامتياز (المطلب الثاني). وهذا في حالة الدفع عند الوصول لأنه لو كان الدفع في ميناء الانطلاق فلا مبرر لهذه الضمانات.

المطلب الأول

حق الحبس le droit de rétention

عرف المشرع الجزائري حق الحبس في المادة 200 من القانون المدني كما يلي : "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 يقيم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا.

ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محزره، 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 ناشئاً عن عمل غير شرعي." يفهم من هذه المادة أنه يحق للمدين إذا لم يستوفي حقه من الدائن، أن يقوم بحبس الشيء إلى غاية قيام الدائن بالوفاء بما يلتزم به. بالتالي كيف يتم ممارسة حق الحبس؟ (الفرع الأول)، ومتى يفقد حق الحبس؟ (الفرع الثاني).

الفرع الأول

ممارسة حق الحبس

يلجأ الناقل لممارسة حق الحبس¹ عند امتناع المرسل إليه من تسليم البضاعة، وهو الحق الذي منحه المشرع البحري للناقل هذا وفقاً لما جاءت به 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 فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً."

أما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، فلم تمنح للناقل هذا الحق بحيث نصت في مادتها 49 المعنونة "الاحتفاظ بالبضائع" كما يلي : "ليس في هذه الاتفاقية ما يمس ما قد يكون للناقل أو للطرف المنفذ من حق في الاحتفاظ بالبضائع، بمقتضى عقد النقل أو القانون المنطبق، ضماناً لسداد المبالغ المستحقة."

1- la première des garanties est le droit de rétention. Rien ne s'oppose à ce que le transporteur garantisse sa créance certaine et exigible en retenant les marchandises qu'il doit livrer. Les textes lui interdisent cependant de retenir la marchandise alors qu'elle est encore à bord (art. D. 5422-18). Le procédé n'est pas très commercial, mais il est très efficace puisque le droit de rétention est considéré comme opposable à tous, au débiteur lui-même ou à ses ayant cause. Il est soumis à la loi du lieu de situation. DELEBEQUE Philippe, Droit maritime, Op.cit, p. 500.

إذا لم تسحب البضائع من المستودعات ولم تدفع المبالغ المستحقة في ظرف شهرين بدءاً من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ جاز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة، ويلاحظ في النص عدم توضيح المقصود بالكفالة الكافية، أو حتى نوعها، ومن يقدر مدى كفايتها، بالإضافة إلى أنها كفالة تقدم من طرف صاحب الحق في البضاعة، والمعلوم أن الشاحن أو المرسل إليه هما أصحاب الحق فيها. على أنه يجوز عدم احترام إجراء الوضع في المستودع وآجال الشهرين في حالة بضائع سريعة التلف.¹ وهو ما نصت أيضاً عليه المادة 201 فقرة ثانية ق.م.ج: "وإذا كان الشيء المحبوس يخشى عليه الهلاك أو التلف فللحائس أن يحصل على إذن من القضاء في بيعه وفقاً للأحكام المنصوص عليها في المادة 971، وينتقل حق في الحبس من الشيء إلى ثمنه."

تنص المادة 158 فقرة أولى من قانون التجارة البحرية على أنه يكون لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها، ما لم تقدر له كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقفية.

يسمح حق الحبس للمؤجر أو من ينوب عنه بعدم تسليم البضائع إلى المستأجر قبل أن يستوفي الأجرة له. ويجوز للمؤجر إعمال الحق مهما كان مقدار الأجرة التي لا زالت تشغل ذمة المستأجر ضئيلاً وذلك لإطلاق نص المادة 158 فقرة أولى من القانون التجاري البحرية. ولا بد من توافر ثلاثة شروط لكي يحق للمؤجر حبس البضائع:

- عدم وفاء المستأجر بالأجرة المقررة للمؤجر كاملة. ويمتد الحكم إلى ملحقات هذه الأجرة. ولكن يجب أن تكون المبالغ المستحقة للمؤجر من قبيل الأجرة وملحقاتها،

1- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 84.

والمثال على ذلك التعويض المقرر لمؤجر السفينة بالرحلة في حالة تأخر المستأجر في إتمام عمليات شحن وتفريغ البضاعة.

- أن تكون البضائع موجودة على السفينة. وعلى ذلك لا يتعلق حق الحبس إلا بالبضائع المتعلقة بالرحلات التي يقوم بها المستأجر بموجب عقد الإيجار. ويجب أن تكون البضائع موجودة على السفينة، بالتالي لا يمتد نطاق أعمال حق حبس البضائع إلى ما قبل شحن البضائع في السفينة وإلى ما بعد تفريغها منها.
- أن تكون البضائع مملوكة للمستأجر. وبالتالي لا يجوز للمؤجر إعمال حق الحبس إذا كانت البضائع الموجودة على السفينة المملوكة للغير.¹

من خلال هذا نلاحظ الاختلاف الموجود بين القانون البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية، حيث بالرغم من أنهما منحا للناقل حق حبس البضاعة كضمان لاستيفاء أجرة الحمولة، إلا أنهما يختلفان من حيث تطبيقه، فقانون التجارة البحرية أوجب توفر ثلاثة شروط السابقة الذكر لكي يتمكن الناقل من الاستفادة بحق الحبس، أما القانون البحري الجزائري فلم يضع أية شروط، بل اكتف بامتناع المرسل إليه من استلام البضاعة في التاريخ المتفق عليه.

أما القانون البحري المصري قبل تعديله في المادة 125 الملغاة حالياً تقضي بأنه ليس للربان أن يحبس البضائع في السفينة بسبب عدم دفع أجرة النقل، نظراً لما يترتب على بقاء البضائع في السفينة من تعطيلها عن الاستغلال، وإن أجازت للربان أن يطلب من القاضي تعيين أمين أو حارس تودع لديه البضائع لحين دفع المستحق له. ثم جاءت المادة 226 فقرة أولى بحري جديد وأجازت للناقل - إذا امتنع صاحب الحق في تسلم البضاعة عن أداء أجرة النقل أو غيرها من المبالغ الناشئة عن النقل - أن يطلب من قاضي الأمور الوقفية

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

الإذن بإيداع البضائع عند أمين يعينه القاضي، كما أجازت للناقل طلب الإذن ببيع البضائع كلها أو بعضها لاستيفاء المبالغ المذكورة.¹ إلا أنه لم ينظم المشرع الفرنسي حق الحبس وكذلك القانون البلجيكي واكتفيا بمنح ضمان واحد فقط وهو حق الامتياز لأنه في نظرهما مرتبطان.²

الفرع الثاني

فقدان حق الحبس

حسب القانون العام فإن حق الحبس يفقد بخروج الشيء من يد حائزه أو محرزه، وفي حالة خروج الشيء من يده دون علمه يحق له طلب استرداده خلال 30 يوما من الوقت الذي علم فيه بخروجه. كما نصت عليه المادة 202 ق.م.ج : "ينقضي الحق في 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 قام بهذا الطلب خلال 30 يوما من الوقت الذي علم فيه بخروج الشيء من يده ما لم تنقضي سنة من وقت خروجه." أما القانون الخاص ألى وهو القانون البحري الجزائري فلم ينص على حالات فقدان الناقل البحري لحق الحبس، لكن منطقيا فإن الناقل يفقد حقه في حبس البضاعة عندما يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة والوفاء بأجرة الحمولة، أو في حالة تلف البضاعة ولم يقم الناقل ببيعها في الوقت اللازم.

الجدير بالذكر أنه إذا استعمل حقه في حبس الأشياء المنقولة أو بعضها لاستقاء أجرة الحمولة المستحقة له فإن ذلك لا يعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة احتباسها بل عليه أن يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص العادي ويكون مسئولا عن هلاكها أو تلفها ما لم يثبت أن ذلك يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه وهو ما تقضي به

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

2- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص. 85.

المادتان 2/247 و 1103 ق.م.م، أما المشرع الجزائري في القانون المدني نجد أنه نص على بذل الحابس العناية بالبضاعة وهذا ما نصت عليه م 201 ق.م.ج كما يلي: "... وعلى الحابس أن يحافظ على الشيء وفقا لأحكام رهن الحيازة، وعليه أن يقدم حسابا عن غلته..." ، أما في القانون البحري فلم ينص على ذلك بل نص على أنه إذا خشى الحابس تلف البضاعة فله أن يحصل على إذن من القضاء لبيع البضاعة وهذا ما نصت عليه م 795 ق.ب.ج التي تنص على ما يلي: "إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع. ويمكن كذلك بيع البضائع غير المطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل انقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها." ومتى وفي المرسل إليه الأجرة للناقل انقضى حق الحبس وزال المانع الذي كان يحول دون تسليم الأشياء المنقولة إليه، ويعود الالتزام في ذمة الناقل وفقا للعلاقة القانونية التي كانت تربطه بالمرسل إليه قبل الحبس وهي أحكام عقد النقل، فيلتزم بتسليمها للمرسل إليه إذ لا يترتب على استعمال حق الحبس انفساخ هذا العقد أو انقضاء الالتزامات الناشئة عنه بل يقتصر الأمر على وقف تنفيذ التزام الناقل بالتسليم حتى يفي المرسل إليه بالتزامه بالوفاء بأجرة الحمولة، ولا يغير من ذلك أن يكون المرسل إليه هو المتسبب في حبس البضاعة بتخلفه عن الوفاء بأجرة النقل إذ أن تقصيره في الوفاء بالتزامه هذا وإن كان يخول للناقل أن يستعمل حقه في الحبس إلا أنه لا يعفي هذا الناقل من التزامه بالمحافظة على الشيء المحبوس، وهو التزام متولد عن حق الحبس ذاته ولا يمكن أن يعتبر مجرد التأخير في الوفاء بالأجرة هو السبب فيما يصيب الأشياء المحبوسة من تلف في فترة احتباسها.¹

1- أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، المرجع السابق، ص. ص. 74-75.

المطلب الثاني

حق الامتياز Le droit de privilège

قررت التشريعات المختلفة حقوق امتياز لدائني المجهز على السفينة دعماً للائتمان البحري، ولما كانت السفينة تنتقل بين موانئ تابعة لدول مختلفة، وتترتب عليها حقوق لأشخاص ينتمون إلى جنسيات متعددة، فإنه ينشأ عن ذلك تنازع بين القوانين. وضاعف هذا التنازع الدولي اختلاف التشريعات اختلافاً بينياً في مادة الامتيازات البحرية، نظراً لتضارب فكرة كل تشريع عن الامتياز وترتيبه وانقضائه، وللقضاء على هذا التنازع، أبرمت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية في 10 أبريل 1926. وقد عمدت المعاهدة إلى تقسيم الامتيازات التي ترد على السفينة إلى طائفتين: الأولى وتسمى امتيازات الطبقة الأولى أو الامتيازات الدولية، والثانية امتيازات الطبقة الثانية أو ما يسمى بالامتيازات الداخلية.¹ فيأتي حق الامتياز على أجرة الحمولة ضمن امتيازات المرتبة الثانية.

عرف المشرع الجزائري الامتياز في القانون المدني بالتحديد في مادته 982 ق.م.ج كما يلي: "الامتياز أولوية يقرها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته. ولا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص قانوني."

وقد خص باباً كاملاً في القانون البحري متضمناً المواد من 817 إلى 820 ق.ب.ج لهذا الحق وسماه "الامتيازات على البضائع" حيث تقضي المادة 818 فقرة (د) ق.ب.ج أنه تدخل في باب الامتياز على البضائع المشحونة ديون أجرة الحمولة أو المكافأة الأخرى الناتجة عن عقد استئجار السفينة وعقد النقل ومصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة

1- امتيازات الطبقة الأولى حصرتها المعاهدة في خمسة امتيازات لا يجوز للتشريعات الوطنية أن تعدل فيها أو تضيف إليها دعماً للقيمة الائتمانية للرهن البحري حتى يترك للدائن المرتهن ضمان جدي لاستيفاء حقه، أما امتيازات المرتبة الثانية تركت المعاهدة للتشريعات الوطنية حرية تحديدها بشرط أن تأتي في المرتبة بعد الرهن البحري. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص. 67.

المهلة الإضافية والمصاريف الأخرى المستحقة من جراء اتفاق إضافي في التحميل أو التفريغ وكذلك التعويض المستحق من جراء التأخير في استلام البضاعة من قبل المرسل إليهم ومصاريف إيداع البضاعة الغير مطالب بها في المستودعات.

فكيف يتم ممارسة حق الامتياز (الفرع الأول)، ومتى ينقضي (الفرع الثاني)؟

الفرع الأول

ممارسة حق الامتياز

ظل القانون البحري يجهل نظام الرهن البحري حيناً من الدهر حيث لم يكن لدائني المجهز فيه أية وسيلة للحصول على حق عيني على السفينة يكفل لهم التتبع والأولوية. ولم يقف التقنين 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.¹ وقد نصت المادة 818 ق.ب.ج على خمسة أنواع من الديون التي يرد عليها حق الامتياز والأخص بالذكر الديون التي نصت عليها الفقرة "د" السابقة الذكر أعلاه. بحيث إذا قام الناقل بإيداع البضائع لدى أمين، ورغم ذلك لم يدفع المرسل إليه أجرة النقل، فإن له أن يطلب بيع البضائع كلها أو بعضها، فإذا تم البيع فإن له امتياز على ثمن البضائع لاستيفاء أجرة النقل وغيرها من المبالغ التي تستحق له بسبب النقل وذلك مثل مقابل التأخير في الشحن و التفريغ، وحصة البضاعة في الخسارة المشتركة، ومصاريف حفظ البضاعة أو إنقاذها.²

1- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص. 80.
2- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 331.

إن الامتياز البحري يعطي للدائن الممتاز حق التتبع¹ le droit de suite وحق الأفضلية le droit de préférence ، إن حق التتبع يمكن الدائن الممتاز من مطالبة كل من تنتقل إليه ملكية السفينة بدينه الممتاز المترتب على السفينة، وحق الأفضلية يعطي الدائن الممتاز الأولوية في استيفاء دينه من قيمة السفينة وتوابعها بالنسبة إلى باقي الدائنين.² وذلك على النقيض مما تقرره القواعد العامة التي يؤدي تطبيقها إلى تعطيل حق التتبع على المنقول محل الامتياز إذا ما انتقل المنقول إلى حائز حسن النية.³

في القانون المقارن و بالتحديد القانون التجاري الفرنسي لسنة 1949 لم ينص على ممارسة الامتياز على أجرة الحمولة، لأن القانون الفرنسي بصفة عامة لا يعرف الامتياز على الديون، بخلاف قانون سنة 1967 الذي قرر أن كل الامتيازات ترد على أجرة الحمولة لكن بشرط أن تكون أجرة الحمولة مستحقة للمجهز أو أن تكون قد دفعت لربان السفينة، وأجرة الحمولة التي يرد عليها الامتياز هي أجرة الرحلة التي نشأ فيها الدين، فينفذ الامتياز على الأجرة الإجمالية.⁴

المادة الثانية من القانون الفرنسي الصادر في 18 جوان 1966 تنص على أن: "المؤجر له حق الامتياز على البضائع من أجل استحقاق أجرة الحمولة." وهذه القاعدة تطبق على

1- 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. RODIÈRE Renie, Droit maritime, 10^{em} éditions, Dalloz, Paris, 1986, p. 140.

2- إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، المرجع السابق، ص. 69.

3- زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية للنشر، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي للتوزيع، القاهرة، 1988، ص. 296.

4- Le code de commerce ne faisait pas porter les privilèges sur le fret car le droit français ne connaît pas, en général, de privilèges sur les créances. La loi de 1967 après celle de 1949 décide que tous les privilèges portent sur le fret. Il faut, pour que l'exercice du privilège soit possible, que le fret soit encore dû à l'armateur, ou que le montant du fret se trouve entre les mains du capitaine. Le fret sur lequel porte le privilège est celui du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée. Le fret sur lequel s'exerce le privilège est nécessairement le fret brut. RODIÈRE Renie, Droit maritime, Op.cit, p. 139.

الاستئجار بالرحلة، ومع ذلك المادة الثالثة من المرسوم الفرنسي الصادر في 31 ديسمبر 1966 تمنع المؤجر من حبس البضاعة على السفينة، بل يمكن لهم فقط طلب الترخيص من القاضي لتسجيلها من أجل الضمان. المشكل الذي يطرح في كل مرة في امتياز المؤجر هو هل هذا الامتياز يمكن أن يمارس على البضائع التابعة لطرف ثالث، وعلى وجه الخصوص على البضائع المملوكة للمرسل إليه الحامل لسند الشحن الموقع من قبل ربان السفينة؟ فتكون الإجابة حسب البيانات الواردة في وثيقة الشحن، إذا وثيقة الشحن تحمل عبارة الأجرة مدفوعة، المرسل إليه له حق طلب تسليم البضائع بدون دفع أي مبلغ إضافي، أما إذا نص سند الشحن على أن الأجرة تدفع عند تسليم البضاعة فالمؤجر يحق له بكل تأكيد ممارسة حق الامتياز، لكن لا يمكن له ممارسته إلا في الأجرة التي يدفعها للسلعة المعنية.

في القانون الإنجليزي، المؤجر لا يتمتع بحق الامتياز على البضائع الموجودة على متن السفينة، فمن خلال هذا فإن عقود الإيجار الخاضعة للقانون الإنجليزي وكذلك العقود الخاضعة للقانون 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 و القانون الفرنسي، وقانون القاضي.¹

يرتبط حق الامتياز بآجال محددة حيث تبطل هذه الامتيازات إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الربان قبل التفريغ، أو إذا لم يرفع دعوى خلال 15 يوما من التفريغ وقبل أن تصبح البضاعة المنزلة بيد الغير شرعا هذا ما يستخلص من م 820 ق.ب.ج التي تنص على ما يلي: "تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى

1 -BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Droit maritime, Op.cit, p 528.

الريان قبل البدء بالتفريغ أو إذا لم يرفع الدعوى خلال خمسة عشرة يوما من التفريغ وقبل أن تصبح البضائع المنزلة من السفينة بيد الغير شرعا". إذن يتضح من خلال هذه المادة أن استعمال هذا الحق محصور بين فترة ما قبل التفريغ أو كحد أقصى 15 يوما من التفريغ، ما دامت البضاعة تحت مسؤولية الناقل، أي تبقى في حوزته يعني نفس الوضع في حالة ممارسة حقه في الحبس.

يظهر هنا الخلل فإذا كانت ظروف ممارسة حق الحبس هي نفسها ظروف ممارسة حق الامتياز فما الحاجة إلى وضع ضمانين بل كان على المشرع الجزائري الاكتفاء بواحد فقط. لكن إذا رجعنا إلى النصوص المقارنة كالنص الفرنسي أو اللبناني يتضح لنا جليا الهدف من وجود هذا الحق ويبرره كضمان آخر للناقل في سبيل استيفاء حقه. فحق الامتياز يمارس في حالة تسليم الناقل البضاعة للمرسل إليه قبل أن يحصل على أجرته شريطة أن لا تنتقل البضاعة إلى الغير شرعا.

بمعنى أن ممارسة هذا الحق مرتبط بفكرة التسليم لا التفريغ وهو إجراء سابق على التسليم والغير هنا هو الشخص خلاف المرسل إليه لأنه بمجرد قبوله البضاعة لا يعد من الغير وعليه يمكن بيع البضاعة وهي بين يديه. والجدير بالذكر أن هذه الضمانات لم ترد في اتفاقية بروكسل ولا في قواعد هامبورغ.¹

1- حياة شتوان، عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص. 85-86.

الفرع الثاني

انقضاء حق الامتياز

تطبيقاً للقواعد العامة ينقضي الامتياز بانقضاء الدين الممتاز. لكن بالإضافة إلى ذلك نص المشرع على انقضاء الامتياز ببيع السفينة سواء جبرياً أو إختيارياً، كما أن الامتياز ينقضي بمضي مدة محددة.

أولاً: البيع الجبري:

تسقط الامتيازات بالبيع القضائي الذي يظهر السفينة من جميع الحقوق العينية التبعية المحملة بها وانتقال حقوق الدائنين إلى الثمن.¹ ويقصد بالبيع القضائي البيع الذي يتم بواسطة القضاء.²

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.³

ثانياً: البيع الإختياري:

لما كان للدائن الممتاز حق التتبع، فإن مجرد انتقال ملكية السفينة بالبيع الاختياري ليس من شأنه أن يؤدي إلى انقضاء حق الدائن الممتاز.

1- وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص. 58.

2- عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. 53.

3- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. 103.

إلا أن المشتري يستطيع أن يطهر السفينة من الحقوق العينية عليها إذا اتبع الاجراءات التالية:

- أن يقوم بقيد عقد الشراء في سجل السفن.
- أن يعلن عن البيع بنشره في الجريدة الرسمية وفي جريدتين يوميتين تظهران في مرفأ تسجيل السفينة ويذكر في الإعلان اسم المشتري ومحل إقامته.
- 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.¹

في حالات البيع الجبري والاختياري المستوفي شروطه القانونية، لا يخشى فيها من ضياع حقوق الدائنين. حيث يعطي الدائنون حق الاعتراض بمهلة شهر بعد الاعلان بالجريدة الرسمية وجريدتين يوميتين محليتين، ويذكر في الاعلان اسم المشتري ومحل إقامته ولهم الاعتراض حتى بعد انتهاء مهلة الشهر إذا كان ثمن الشراء لم يدفع على أن يكون الدائن قد أعلن نفسه للمشتري بواسطة اعتراض مكتوب. ومن نافلة القول أن ينقضي الامتياز بهلاك المال، بالمصادرة أو غيرها من أوجه الهلاك، لانتهاء محل الامتياز، كما ينقضي الامتياز بانقضاء الدين بأي وجه من أوجه الانقضاء.²

1- علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1988، ص. ص. 325-326.

2- لطيف جبير كوماني، القانون البحري، المرجع السابق، ص. ص. 59-60.

ثالثاً: تقادم حق الامتياز:

تنص المادة 38 فقرة أولى من ق.ت.ب على أن حقوق الامتياز على السفينة تنقضي بمضي سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار إليها في البند 6 من المادة 29 ق.ت.ب. فإنها تنقضي بمضي ستة أشهر.

ويتضح من ذلك أن المشرع لم يشأ أن تظل السفينة مثقلة بحقوق الامتياز فترة طويلة تشجيعاً للائتمان البحري وحثاً للدائنين الممتازين على استيفاء حقوقهم قبل تراكم الديون الممتازة.

ويقضي النص بانقضاء الامتياز الوارد على السفينة بمضي المدة، وبالتالي يظل الامتياز قائماً على أجرة النقل وملحقات السفينة و الأجرة طالما ظل الدين قائماً، فالقاعدة العامة هي بقاء الامتياز قائماً إلى أن يزول الحق الممتاز. ولم يخرج المشرع على هذه القاعدة إلا بخصوص الامتياز الوارد على السفينة فقضى بانقضاء الامتياز مع بقاء الدين قائماً. لذلك لا يتوسع في هذا الاستثناء ولا تسري أحكام التقادم على الامتياز الوارد على أجرة النقل وملحقات السفينة والأجرة.¹

أما بالنسبة للديون الأخرى فتختلف تاريخ سريان المدة بحسب نوع الدين، فالديون الناشئة عن التصادم تبدأ من تاريخ وقوع الحادث، ودين المساعدة والإنقاذ من تاريخ انتهاء هذه العملية، والديون الناشئة عن هلاك الحمولة من تاريخ تسليمها أو من التاريخ الواجب تسليمها فيه والتزميمات فمن تاريخ نشوء الدين، أما الحالات الأخرى فتبدأ المهلة ابتداء من تاريخ استحقاق الدين.²

1- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص. ص. 103-104.

2- عادل علي المقدادي، القانون البحري، المرجع السابق، ص. ص. 54-55.

خلاصة القول أن أجرة الحمولة تعتبر دين يقع كقاعدة عامة على الشاحن واستثناء على المرسل إليه، وذلك وفقا لما نص عليه عقد النقل البحري للبضائع، وإذا لم يتمكن الناقل البحري من استيفائها منح له القانون ضمانين وهما حق الحبس وحق الامتياز.

خاتمة:

تعتبر أجرة الحمولة أو كما يعبر عنها بمختلف الألفاظ مثل nolis أو fret أو freight أو نولون، الثمن المدفوع سواء لنقل البضائع عن طريق الجو أو البر أو البحر أو هي تكلفة استئجار السفينة. أما في الاتفاقيات الدولية الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع فلم نجد أي تعريف لأجرة الحمولة، إلا في اتفاقية روتردام لسنة 2009 التي عرفتها في المادة 28 منها.

من الناحية الاقتصادية فإن أجرة الحمولة باعتبارها الثمن في عقد النقل البحري للبضائع، بالتالي هي عنصر مهم لتحديد معادلة وموازنة المبادلات كونها تمثل قيمة المبادلات أو السلع محل التعاقد، وهذه القيمة تكون ثابتة في فترة معينة وفي سوق محدد وتحت تأثير المنافسة الشديدة.

تعددت أنواع أجرة الحمولة وذلك بالنظر إلى مكان دفعها، و زمن دفعها، أو الحالات التي يتم فيها استحقاقها، فنجد مثلا أجرة الحمولة المستحقة في كل الأحوال أي تدفع أيا كانت الحوادث ومهما كان مصير البضاعة، ونجد أيضا الأجرة القيمة أي تحدد حسب قيمة البضاعة، بالإضافة إلى أنواع أخرى مثلا أجرة من الحافة إلى الحافة، أجرة تحت الرافعات، وأجرة الرصيف، وهذه الأنواع سميت بذلك بناء على المكان الذي يتم فيه بداية حساب أجرة الحمولة.

تتميز أجرة الحمولة بميزة خاصة وهي استقلاليتها عن السفينة، واستخلص ذلك من خلال العمليات الواردة عليها، فتعتبر من الأموال التي يجوز التأمين عليها بعقد منفصل عن عقد التأمين على السفينة، وكذلك يمكن أن تكون محل حجز أو تكون ضمن الديون البحرية

التي يتم بمقتضاها الحجز التحفظي على السفن كما نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1952، والذي أخذ به المشرع الجزائري. كما تعتبر أيضا من الأموال المساهمة في الخسارات المشتركة، بحيث أن المجهز يشترك بتلي مبلغ الأجرة الإجمالية لتعويض الخسائر المشتركة.

وتحدد أجرة الحمولة بالاعتماد على إحدى الثلاثة الطرق التالية؛ إما وفقا لشرعية المتعاقدين وذلك كونها عنصر منعقد أبرم بين طرفين وطبقا للقاعدة العامة "العقد شرعية المتعاقدين"، هذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 1/686 ق.ب.ج: "يتم تحديد أجرة الحمولة ... بموجب اتفاق بين الأطراف". هذا من جهة، ومن جهة أخرى عقد النقل البحري للبضائع يعتبر من العقود الدولية، بالتالي يخضع لنظام المؤتمرات البحرية التي تقوم بتحديد أجرة الحمولة على أقل مستوى ممكن وفقا للنظرة التجارية وتعتمد في ذلك على المسافة، ونوعية وطبيعة البضاعة المنقولة. والطريقة الثالثة لتحديد أجرة الحمولة هي نظام التسعيرة ويعتمد هذا النظام لتحديد أجرة الحمولة على نوعية البضاعة، ويتدخل في هذا النظام عنصر مهم وهو ما يسمى بسفن عالم المجاملة بحيث الأجرة التي تضعها هذه الأخيرة تكون منخفضة جدا مقارنة بالأسعار التي تضعها السفن التي تنتمي إلى الخطوط المنتظمة، مما يؤدي إلى إنشاء المنافسة بين هذين النوعين من السفن.

أجرة الحمولة ليست فقط الثمن الذي يدفع للناقل بل تضاف إليها مصاريف أخرى وتسمى بملحقات أجرة الحمولة، منها غرامات التأخير التي تدفع للمجهز عند تأخر وصول

السفينة في الوقت المحدد، وأجرة المناولة التي تدفع لشحن وتفريغ البضاعة على متن السفينة، كذلك المصاريف الإضافية المتمثلة في نفقات الوقود، رسوم الموانئ، الخ.

تتأثر أجرة الحمولة بعامل مرتبط بعملية النقل البحري وهو الحوادث البحرية التي تؤثر عليها إما بالنقصان أو الانقضاء أو الإبقاء عليها وذلك وفقاً للشروط المتفق عليها في العقد، كما تختلف درجة التأثير حسب مصدر الحادث البحري ونسبة الضرر اللاحق بالبضاعة، إذا كان الحادث بفعل قوة قاهرة وأدى بهلاك البضاعة كلياً فإن الناقل لا يستحق أجرة الحمولة، أما إذا هلك جزئياً استحق الناقل جزء من أجرة الحمولة ما يعادل البضائع التي وصلت سالمة إلى ميناء التفريغ، وإذا تلفت البضاعة كلياً أو جزئياً فإن الناقل يستحق أجرة الحمولة كاملة. هذا من جهة، ومن جهة أخرى إذا كان الحادث بفعل خطأ شخصي فنركز على مسبب الضرر، في حالة ارتكاب الخطأ من قبل الشاحن أو المرسل إليه فالناقل يستحق أجرة الحمولة كاملة كونه أدى بالتزامه المتمثل في نقل البضاعة، أما إذا تسبب هو في ارتكاب الخطأ مما أدى إلى هلاك أو تلف البضاعة فلا يستحق أجرة الحمولة وللشاحن أن يطلب الفسخ و التعويض طبقاً للقواعد العامة.

بالإضافة إلى ذلك يوجد عامل آخر خارج عن إرادة كل من أطراف العقد وهو القرصنة البحرية، بحيث تزيد في تكلفة النقل البحري نتيجة لارتفاع رسوم التأمين على السفن وتكاليف تشغيلها، وتكاليف إضافية ناتجة عن تغيير مسار السفن تهرباً من مواجهة الخطر المحدق بها.

من الطبيعي أن السفينة التي تعرضت لحوادث بحرية يتم إنقاذها إما بالمسافنة، وتتعلق هذه العملية بالبضاعة بحيث إذا توقفت السفينة عن الملاحة يتم مسافنة البضاعة إلى سفينة أخرى، وتكون مصاريف المسافنة على عاتق الناقل البحري. أو القيام بتغيير الاتجاه لتفادي خطر معين، والانحراف الذي يؤثر على أجرة الحمولة هو الانحراف غير المشروع، وقد اختلف الفقهاء في مدى استحقاق الناقل للأجرة في هذه الحالة، فهناك فريق يذهب إلى عدم استحقاق الناقل للأجرة، والفريق الثاني يذهب إلى استحقاق الناقل للأجرة ولكل من الفريقين أدلته.

يحدد المدين بأجرة الحمولة بالنظر إلى نوعية العقد، إذا كنا بصدد عقد استئجار السفن فإن المستأجر هو المدين بأجرة النقل، أما في عقد النقل البحري للبضائع فإما أن تدفع من قبل الشاحن وهي القاعدة العامة، أو تدفع من قبل المرسل إليه إذا نص في سند الشحن أن أجرة الحمولة تدفع عند الوصول. وبالنظر أيضا إلى نوعية البيوع البحرية، ففي بيوع القيام الشاحن هو المدين بأجرة الحمولة، وفي بيوع الوصول المرسل إليه هو المدين بها.

إذا تم النص في سند الشحن على أن تدفع أجرة الحمولة عند الوصول، وقبل المرسل إليه استلام البضاعة فعلى هذا الأخير القيام بدفع أجرة الحمولة، وفي حالة رفضه استلام البضاعة فإنه ما على الناقل إلا القيام بإيداع البضاعة في المستودع، وإذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة خلال شهرين يحق للناقل ببيع البضاعة بعد الحصول على إذن من السلطات القضائية المختصة لاستحقاق الأجرة، وفي حالة عدم كفاية المبلغ المتحصل عليه لتغطية الديون يجوز للناقل الرجوع على الشاحن لاستقاء الباقي باعتباره المدين الأصلي بأجرة الحمولة.

يثبت دفع أجرة الحمولة بواسطة سند الشحن، وذلك بالأخذ بالبيانات الواردة فيها، فمثلاً إذا حمل سند الشحن عبارة "الأجرة مدفوعة" فالناقل لا يكمن له مطالبة المرسل إليه بدفع أجرة الحمولة، فلسند الشحن حجية نسبية بين الناقل و الشاحن يمكن إثبات العكس، أما في العلاقة بين الناقل و المرسل إليه فلها حجية مطلقة لا يمكن للناقل إثبات العكس.

منح القانون للناقل الحق في رفع دعوى ضد المدين بأجرة الحمولة إذا لم يستوفيهها حسب المتفق عليه، وذلك خلال مدة محددة وإلا فقد حقه في مباشرة الدعوى، وتختلف هذه المدة حسب نوع العقد، في عقد استئجار السفينة مدة التقادم حددت بسنة واحدة ابتداء من وصول السفينة، أما في عقد النقل البحري فهي سنتين تسري من يوم تسليم البضاعة، وترفع الدعوى أمام الجهات القضائية المختصة إقليمياً.

بالإضافة إلى رفع الدعوى منح القانون للناقل ضمانات لاستحقاق أجرة الحمولة، و المتمثلة في كل من حق الحبس وحق الامتياز. فحق الحبس يلجأ إليه الناقل في حالة عدم استلام المرسل إليه للبضاعة في ميناء الوصول، فيقوم بحبسها في المستودعات خلال مدة شهرين وتحت نفقة المرسل إليه، إذا انقضت المدة المحددة ولم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة يجوز للناقل القيام ببيع البضاعة لكن بعد الحصول على ترخيص من قبل السلطات القضائية المختصة، وإذا لم يستوفي المبلغ المتحصل عليه كل الديون يجوز له الرجوع على الشاحن لاستيفاء الباقي. أما حق الامتياز فإنه يعطي للناقل حق التتبع أي يحق له مطالبة كل من انتقلت إليه ملكية السفينة باستحقاق دينه الممتاز، وأيضاً حق الأفضلية الذي يمنح الناقل الأولوية في استيفاء دينه عن باقي الدائنين الآخرين.

قائمة المراجع

أولاً- باللغة العربية:

أ. الكتب:

1. أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1985.
2. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1997.
3. أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006.
4. إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية مطبعة صادر للنشر والتوزيع، بيروت، 1993.
5. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1988.
6. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006.

7. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي و التقاضي والمرافعات في المملكة الأردنية الهاشمية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996.
8. صلاح محمد ماهر، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات إيجار السفينة دراسة مقارنة في القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، د.س.ن.
9. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
10. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، د.ب.ن، 2011.
11. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي للنشر والتوزيع، مصر، 2008.
12. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
13. علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1988.
14. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مصر، 1987.
15. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 1985.
16. لطيف جبير كوماني، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.

17. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، مصر، 2006.
18. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه للنشر والتوزيع، الإسكندرية، د.س.ن.
19. محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2000.
20. مصطفى البنداوي سيد أحمد، الإنحراف عن خط السير في القانون البحري، د.د.ن، د.ب.ن، 1994.
21. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الجامعية للنشر والتوزيع، مصر، 1989.
22. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، 1993.
23. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع، بيروت، 2006.
24. ناصر نور الدين عبد اللطيف، محاسبة التكاليف في قطاع النقل البحري، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2008.
25. هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة للدراسات للنشر والتوزيع، بيروت، 1997.

26. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب للنشر والتوزيع، لبنان، 2008.

ب. الرسائل والمذكرات الجامعية:

1. الرسائل:

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

2. 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 شتوان، عقد النقل البحري للبضائع دراسة في إطار اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والقانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2006.

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

4. زينب بوسنة، عقد البيع سيف CIF، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، 2009/2008.
5. سامية عباس، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير، كلية الحقوق بن عكنون الجزائر، 2012/2011.
6. عائشة سلطانة، تنفيذ عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012/2011.
7. عبد الحميد جوادي، تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني تطبيق على حالة استرداد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، معهد العلوم القانونية، جامعة الجزائر، 1995/1994.
8. عبد الحميد صرصاق، عقد شحن وتفرغ البضائع في الميناء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، 2001.
9. 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.
10. 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.

11. نبيل مسيخ، عقد التأمين البحري وآثاره القانونية، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة العليا للقضاة، المدرسة العليا للقضاء، الدفعة الرابعة عشر، الجزائر، 2006/2003.

ج. المقالات:

1. إيريك هوبر، "شركات النقل البحري وارتفاع تكاليف القرصنة البحرية"، المؤتمر الثاني لدولة الإمارات العربية المتحدة وموانئ دبي العالمية، دبي، 2012، ص ص. 1-16.

<http://www.couterpiracy.ae>

2. عصام حنفي محمود، "قانون التجارة الدولية"، ص ص. 1-6.

<http://www.pdfactory.com>

3. كبريال سوباني، "تعريف وسيط النقل وتحديد واجباته وحقوقه"، ص ص. 1-4.

<http://www.ifs-ib.org/wp-content>

4. مجدي لويز أسعد، "مصطلحات الأنكوتيرمز 2000 حسب اصدار غرفة التجارة

العالمية"، ص ص. 1-28. <http://www.wata.cc/forums>

5. "بحث حول التزامات الشاحن والناقل في عقد النقل البحري وفقا لأحكام القانون البحري

العماني رقم 81/35"، قسم الدراسات العليا، كلية الحقوق، جامعة السلطان قابوس، ص

ص. 1-6. <http://www.bahrinlaw.net>

6. موسوعة النقل البحري، "القرصنة البحرية تكلف الاقتصاد العالمي 12 مليار دولار سنوياً"، المملكة السعودية، 2015/01/28، ص ص. 1-2.

<http://www.amersz.blogspot.com>

7. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، "استعراض النقل البحري 2011"، تقرير أعدته أمانة الأونكتاد، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2011، ص ص 1-265.

د. المحاضرات:

عمر مشهور حديثة الجازي، قانون النقل البحري وقضاياه، دورة تدريبية للتجارة، الغرفة التجارية، عمان، 2003. <http://www.jcdr.com>

هـ. النصوص القانونية:

❖ الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن لسنة 1952.
2. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978.
3. اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (اتفاقية روتردام)، فيينا، 2009.

❖ النصوص التشريعية و التنظيمية:

1. أمر رقم 76-80 مؤرخ 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 5 رمضان عام 1431 الموافق لـ 5 غشت سنة 2010 والمتضمن القانون البحري.

2. مرسوم رئاسي رقم 03-474 مؤرخ في 12 شوال عام 1424 الموافق 6 ديسمبر سنة 2003، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999، ج.ر.ج.ج، ع/77، 10 ديسمبر 2003، ص. 5.

ثانيا - باللغة الفرنسية:

A. OUVRAGES :

1. BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, Droit maritime, Librairie générale de droit et de jurisprudence EJA, Paris, 2006.
2. DELEBEQUE Philipe, Droit maritime, 13^{eme} éditions, Dalloz, Paris, 2014.
3. HUMMELS David, Coûts de transports et échanges tendances structurelles, Rapport de centre de recherches sur les transports, Paris, 2004.

4. MARQ Jean-Patrick, Risques et Assurances transports, L'ARGUS éditions, Paris.
5. OILLEAU Katelle, Le crédit tiré du navire, P.U. Aix Marseille, Paris, 2010.
6. OLIVIER Cachard, Droit du commerce international, 2^{ème} édition, Lextenso éditions, LGDJ, Paris, 2011.
7. RODIÈRE Renie, Droit maritime, 10^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1986.

B.THÈSE et MÉMOIRE :

1. ANGELELLI Pierre, La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ?, Etude à partir du cas d'Etats de la Caraïbe, Thèse pour l'obtention du titre de docteur en sciences économiques, Faculté économies et finances, Université des Antilles-Guyane, France, 2012.
2. BERNARD Stepien, 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, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix Marseille, Centre droit maritime et des transports, Paris, 2008/2009.

C.ARTICLES :

1. KHODRI Aïssa, « Le code de conduite des conférences maritimes et l'adhésion de l'Algérie », Annuaire de droit maritime et aérospatial, Tome XI, France, 1991, pp. 199–204.

2. 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, RJDA 7/99, Editions Francis Lefebvre, France, juillet 1999, pp. 587– 602.

3. STAMPFLI Lorenz, « Le code de conduite des conférences maritimes », Exemple d'un nouvel instrument du droit international du développement, France, pp. 1–25.

4. BODEL Thomas, « Marchés maritimes–bilan de l'année 2013 », Lettre d'information de la chambre arbitrale maritime de Paris, Gazette de la chambre, Paris, Hiver 2013/2014, <http://www.brs-paris.com>

5. juridictionnaire–TERMINUM plus–bureau de traduction, « Travaux publics et services gouvernementaux », Canada, pp. 1–2, <http://www.btb.terminumplus.gc.ca>
6. « Le transport maritime », Fiche 2, pp. 1–6. <http://www.adelformation.com/wp-content>
7. « Lexique des incoterms », Cavalier, pp. 1–4. <http://www.cavalier.fr/bases/document>
8. « pavillon de complaisance », pp. 1–4. <http://www.fr.wikipedia.org>

D. DOCUMENTS :

1. BOUAROUDJ Abdelhamid, Le transport maritime de marchandises : un potentiel de croissance à promouvoir, Atelier réflexion, Forum des chefs d'entreprise, Paris, 02 octobre 2012.
2. Direction de la marine marchande, Etude sur la stratégie du secteur du transport maritime marocain et le développement du pavillon national au Maroc, Mission 1 : diagnostic royaume de Maroc ministère de l'équipement et du transport, ALG édition, Maroc, Juin 2013.

3. WOLFGANG Hübner, Questions relatives à la réglementation du transport maritime international, Direction de sciences de la technologie et de l'industrie, Division des transports organisation de coopération et de développement économique, Paris.

E. CONVENTIONS :

1. Convention de Bruxelles du 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979, Règles de la Haye- VISBY.

2. Conférence de plénipotentiaires de 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, Acte final (y compris la convention et les résolutions), Et liste des tonnages requis, Nations Unies, New York, 1975.

3. convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires 1986.

F. JURISPRUDENCE :

– Cour d'appel de Paris (5^e Ch). Transport maritime international. Jurisprudence Française. 17/02/1977. DMF. Paris. 1977.

فهرس الموضوعات

المختصرات	04.
مقدمة	06.
الفصل الأول: ماهية أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع	09.
المبحث الأول: مفهوم أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع	09.
المطلب الأول: تعريف أجرة الحمولة وأنواعها	10.
الفرع الأول: التعريف القانوني لأجرة الحمولة	10.
الفرع الثاني: التعريف الاقتصادي لأجرة الحمولة	13.
الفرع الثالث: أنواع أجرة الحمولة	15.
أولاً: الأجرة المستحقة في كل الأحوال	15.
ثانياً: الأجرة القيمية (Le fret ad valorem)	16.
ثالثاً: أجرة من الحافة إلى الحافة	16.
رابعاً: أجرة تحت الرافعات (Le fret sous palan/sous palan)	17.
خامساً: أجرة الرصيف (Le fret quai/quai)	17.

- الفرع الرابع: مميزات أجرة الحمولة 21.
- أولاً: أجرة الحمولة من الأموال المؤمن عليها 21.
- ثانياً: أجرة الحمولة قابلة للحجز 22.
- ثالثاً: أجرة الحمولة من الأموال المساهمة في الخسارات المشتركة 24.
- المطلب الثاني: تحديد أجرة الحمولة 25.
- الفرع الأول: تحديد أجرة الحمولة وفقاً لشرعية المتعاقدين 26.
- الفرع الثاني: تحديد أجرة الحمولة وفقاً للمؤتمرات البحرية 28.
- الفرع الثالث: تحديد أجرة الحمولة وفقاً لنظام التسعيرة 36.
- أولاً: سعر أجرة الحمولة حسب نوعية البضاعة 42.
- ثانياً: سعر أجرة الحمولة وفقاً لخطوط الملاحة البحرية 49.
- الفرع الرابع: ملحقات أجرة الحمولة 51.
- أولاً: غرامات التأخير 51.
- ثانياً: أجرة المناولة 52.
- ثالثاً: المصاريف الإضافية 53.

- المطلب الثالث: المدين بأجرة الحمولة 59.
- الفرع الأول: المدين بأجرة الحمولة في حالة استئجار السفينة لنقل البضائع 59.
- الفرع الثاني: المدين بأجرة الحمولة في عقد النقل البحري 62.
- أولاً: الشاحن مدين بأجرة الحمولة 62.
- ثانياً: المرسل إليه مدين بأجرة الحمولة 63.
- المبحث الثاني: أثر الحوادث البحرية على أجرة الحمولة 65.
- المطلب الأول: حسب مصدر الضرر اللاحق بالبضاعة 65.
- الفرع الأول: بفعل قوة قاهرة 66.
- الفرع الثاني: بفعل خطأ شخصي 68.
- أولاً: بفعل خطأ الشاحن 69.
- ثانياً: بفعل خطأ الناقل 70.
- ثالثاً: بفعل خطأ المرسل إليه 72.
- الفرع الثالث: تأثير القرصنة البحرية على أجرة الحمولة 73.
- المطلب الثاني: أثر عمليات الإنقاذ على أجرة الحمولة 74.

الفرع الأول: المسافنة	74.
الفرع الثاني: تغيير الاتجاه (الانحراف)	77.
الفصل الثاني: النظام القانوني لأجرة الحمولة	81.
المبحث الأول: طرق دفع أجرة الحمولة	81.
المطلب الأول: شروط دفع أجرة الحمولة	81.
الفرع الأول: شكل الوفاء بأجرة الحمولة	82.
أولاً: أجرة الحمولة تدفع عند القيام	82.
ثانياً: أجرة الحمولة تدفع عند الوصول	91.
الفرع الثاني: إثبات دفع أجرة الحمولة	96.
المطلب الثاني: تغطية أجرة الحمولة	100.
الفرع الأول: بوجود وسيط النقل	100.
الفرع الثاني: قواعد وإجراءات تغطية أجرة الحمولة	108.
المبحث الثاني: ضمانات الوفاء بأجرة الحمولة	112.
المطلب الأول: حق الحبس (Le droit de rétention)	112.
الفرع الأول: ممارسة حق الحبس	113.
الفرع الثاني: فقدان حق الحبس	116.

المطلب الثاني: حق الامتياز (Le droit de privilège)	118
الفرع الأول: ممارسة حق الامتياز	119
الفرع الثاني: انقضاء حق الامتياز	123
أولاً: البيع الجبري	123
ثانياً: البيع الاختياري	123
ثالثاً: تقادم حق الامتياز	125
خاتمة	127
قائمة المراجع	132
فهرس الموضوعات	144

ملخص المذكرة:

يعتبر موضوع أجرة الحمولة من المواضيع الهامة في عقد النقل البحري للبضائع، لأنه يتعلق بالجانب المالي. بالرغم من ذلك إلا أنه نجد أهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بعقد النقل البحري للبضائع لم تتعرض إلى موضوع أجرة الحمولة بالتفصيل، كما فعلت بباقي الموضوعات الأخرى بل تناولته بصفة سطحية. فأجرة الحمولة تعتبر الثمن المدفوع للناقل البحري لنقل البضائع، بالتالي هي دين يقع بصفة عامة على الشاحن وفي بعض الحالات على المرسل إليه في حالة قبوله استلام البضاعة، وذلك حسب ما نص عليه عقد النقل البحري للبضائع. وفي حالة عدم استيفاء الناقل لأجرة الحمولة، فقد منح القانون لهذا الأخير ضمانات لتقادي ضياع حقه وهي حق الحبس وحق الامتياز.

Le fret est la contrepartie payée au transporteur dans le cadre du contrat de transport maritime. Il est considéré comme une des éléments déterminant dans le cadre de ce contrat. Il est généralement payé par le chargeur ou par le destinataire dans le mesure ou ce dernier a accepté son paiement et mentionner dans le connaissement. Le fret est considéré comme une créance que le transporteur peut revendiquer sur les marchandises qui sont considéré comme des garanties. A cet effet, le transporteur exerce du droit de rétention et du droit de privilège.