

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر

كلية الحقوق والعلوم السياسية



صفة الناقل البحري للبضائع

في ظل الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه

تخصص: القانون البحري والنقل

إشراف الأستاذ:

أ.د. بن عصمان جمال

إعداد الطالبة:

بورطال أمينة

لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ	- أ.د. كحلولة محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ	- أ.د. بن عصمان جمال
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر "أ"	- د. واعلي جمال
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ محاضر "أ"	- د. هديلي أحمد

السنة الجامعية: 2020-2021

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان - الجزائر

كلية الحقوق والعلوم السياسية



صفة الناقل البحري للبضائع

في ظل الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه

تخصص: القانون البحري والنقل

إشراف الأستاذ:

أ.د. بن عصمان جمال

إعداد الطالبة:

بورطال أمينة

لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ	- أ.د. كحلولة محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ	- أ.د. بن عصمان جمال
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ محاضر "أ"	- د. واعلي جمال
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ محاضر "أ"	- د. هديلي أحمد

السنة الجامعية: 2020-2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ^ص حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ
وَجَرَيْنَ بِهِم بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ
الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ
الَّذِينَ لَيْسَ أَجْيَتْنَا مِنْ هَذِهِ لَنَكُونَ مِنَ الشَّاكِرِينَ ﴿٢٢﴾ ﴾

سورة يونس الآية 22

شكراً وتقديراً

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم:

"من لم يشكر الناس، لم يشكر الله"

رواه الإمام عبد الله بن أحمد

حمدا وشكر الله تبارك وتعالى الذي وفقني في اتمام هذا العمل

وأتقدم بخالص الشكر والإمتنان للأستاذ المشرف بن عصمان جمال

للعناية التي أولاها من خلال توجيهاته القيمة وارشاداته جزاه الله خيرا

والشكر موصول لأعضاء لجنة المناقشة قبولهم مناقشة هذا العمل المتواضع،

والجهد المبذول من أجل إبداء ملاحظات قيمة

الأستاذ الدكتور كحلولة محمد والدكتور واعلي جمال والدكتور هديلي أحمد

دون أن أنسى التقدّم بالشكر لجميع أساتذتي على سعة صدرهم في تقديم العلم الوفير

خلال مراحل دراستي

أشكر كل من قدم لي يد الإعانة من قريب أو بعيد

أهدي
هذا العمل

اهدي هذا العمل

إلى الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما

اللهم ارحمهما في الدنيا واجعلهما من أهل الجنة

إلى أختي رحمها الله وأسكنها فسيح جناته

إلى إخوتي

إلى كل من يكنّ لي الإحترام

قائمة بأهم المختصرات

ق.ب.ج:	قانون بحري جزائري
ق.ت.ب.م:	قانون التجارة البحرية المصري
ق.م.ج:	قانون مدني جزائري
ق.ت.ج:	قانون تجاري جزائري
ق.ن.ف:	قانون النقل الفرنسي
ق.ا.م.ا.ج:	قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري
ق.ا.م.ا.ف:	قانون الإجراءات المدنية والإدارية الفرنسي
د.م.ج:	ديوان المطبوعات الجامعية
غ.ت.ب:	غرفة التجارية والبحرية
ع.خ.د.و.أ.ت.	عدد خاص الديوان الوطني للأشغال التربوية
ج.ر:	جريدة رسمية
ص:	صفحة
ط:	طبعة
ج:	جزء
ع:	عدد

LISTE DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

AFDM : l'Association Française du Droit Maritime

Art : article

BIMCO : Baltic and International Maritime Council

BT : Bulletin des Transports

BTL : Bulletin des Transports et de la Logistique

Bull.civ: Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambres civiles)

CA : Cour d'appel

CCI : Chambre de Commerce Internationale

CEE: Le Conseil Des Communautés Européennes

CDMT : Centre de Droit Maritime et des Transports

CEE-ONU : Commission économique des nations unies pour l'Europe

CEMT : Conférence Européenne des ministres des transports

CJCE : Cour de Justice des Communautés Européennes

CMNI : Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure

CMR : Convention de Genève relative aux transports routiers internationaux de marchandises

CNAN : Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

CNUCED : Conférence des Nations Unis sur le Commerce et le Développement

CNUDCI : Commission des Nations Unis pour le Droit du Commerce International

COTIF/ CIM : Convention de Berne relative aux transports internationaux ferroviaires

COM : Chambre commerciale de la Cour de cassation

CJCE : Cour de Justice des Communautés européennes

DMF : Droit Maritime Français

ETM: Entrepreneur de Transport Multimodal

- EDI** : Echanges de données informatiques
- FASC** : Fascicule
- FBL** : FIATA Bill of lading
- FIATA** : Fédération Internationale des Associations de transitaires et Assimilés
- FIO** : Free in Free Out
- FMC** : comité maritime français
- GACEF** : Groupement des entreprises de droit français auxiliaires du commerce extérieur de France
- IBID** : au même endroit.
- IDIT** : Institut de droit international des transports
- IMTM** : Institut Méditerranéen des Transports Maritimes
- IRU** : Union internationale des transports routiers
- ISEMAR** : institut supérieur d'économie maritime
- J.O.R.F** : journal officiel de la république Française.
- J.O** : Journal Officiel
- L'AUCTMR** : l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par routes.
- LGDJ** : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- MTO** : operators Multimodal transport
- NVOCC** : Non Vessel Operating Common Carrier
- NVO-MTO** : Non vessel operating multimodal transport operators
- N** : numéro
- Obs** : Observations
- OP.CITE** : Oper citato «Ouvrage précité »
- OTM** : Opérateur de Transport
- OCTI** : L'office central des transports internationaux par chemin de fer de Berne
- OTIF** : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.
- P & I clubs** : Protection and Indemnity clubs

P : page

Ro-Ro : Roll-on Roll-off

Rev.dr.com : Revue internationale de droit comparé

Revue Scapel : Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et Des
Transports

UE : Union Européenne

UECI : Unité Européenne de chargement Intermodal

UIRR : L'union internationale des sociétés de transport combiné rail route

VO-MTO : Vessel operating multimodal Transport operators

مقدمة

مقدمة

يعتبر النقل احدى الركائز الأساسية وأعمدة التجارة الدولية، على ضوء التطورات التكنولوجية والتجارية، فالنقل وسيلة تلاقي بين الشعوب والأمم، حيث لا يمكن للدولة عزل نفسها عن المجموعة الدولية، ممّا يجعله ذا طابع دولي.

ويشهد قطاع النقل تحولاً جلياً لاسيما قطاع النقل البحري، كأحد القطاعات المفتوحة لإقتصاد الدول، الذي يساهم في تحقيق التنمية الإقتصادية للبلاد، ويعرّف هذا القطاع اليوم ظاهرة تعدّد المتدخلين وتقسيم الخدمات،¹ حيث تجسّد السفينة أساس التجارة البحرية الدولية لأجل نقل البضائع والأشخاص، وهو ما عجزت عن تحقيقه باقي وسائل النقل الأخرى، ممّا يوحي اشتراك عقد النقل مع عقد الإستئجار البحري إلى غاية فتح المجال لصغار الشاحنين، الأمر الذي ترتّب عليه ميلاد عقد النقل بسند شحن بحري.

ولمّا كان القانون البحري يتمثّل في أعراف بحرية تحكم التجارة البحرية منذ القدم، الأمر الذي دفع إلى ضرورة تقنينها في العصور الوسطى، بما أنه شهد تقدّما كبيرا من جرّاء ازدهار الوسط الذي يحكمه، وتطور وسائل الملاحة وأساليب التجارة البحرية،² فتبلورت نظم قانونية بحرية متعدّدة ذات صبغة إقليمية، حيث سنّ أول لائحة الملاحة الفرنسية *ordonnance de a marine* عام 1681، الذي عالج أحكام سند الشحن البحري في بعض مواد هذه اللائحة.

بعد ذلك نظم القانون التجاري الفرنسي أحكام التجارة بشكل عام منذ 1808، هذه الأحكام القانونية التي كان يستند عليها المشرّع الجزائري، وتأثرا بها وضع نصوص قانونية تنظّم المجال البحري عام

¹ لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العلمية الدولية، الأردن، 2001، ص 05.

² محمود شحات، المختصر في القانون البحري، دار العلوم للنشر، الجزائر، ص 10، 11.

1976 بموجب الأمر رقم 80/76،¹ وما يتفرّع عن ذلك من مراسيم وتشريعات تنظّم نشاط النقل البحري، ولم يتوقّف الأمر هنا بل ظهرت الحاجة إلى تنظيم عقد النقل البحري للبضائع التي يترتب عن الإخلال به اثاره مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع الذي يمثّل حلقة وصل مع غيره من أشخاص الملاحة البحرية، الأمر الذي أصبح يستدعي وضع تنظيم قانوني لمسؤوليته، بهدف حماية مصالح الشاحنين، وهي أول خطوة التزمت بها الولايات المتحدة الأمريكية حيث أصدر الكونغرس الأمريكي ما يُعرف بقانون هارتر Hacter Act بتاريخ 1893/02/13.

وتضافرت جهود المجموعة الدولية لأجل حلّ ما يواجه النقل البحري للبضائع من مصاعب، فأبرمت عدّة اتفاقيات دولية تأتي في مقمّماتها معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقّعة في 25 أوت 1924 التي دخلت حيّز النفاذ في 02 يونيو 1933 المعروفة باسم قواعد لاهاي (Hague rules) التي أقرّها المؤتمر المنعقد بلاهاي ما بين 13 أوت و 03 سبتمبر 1921،² وأجريت عليها تعديلات جدّ هامة بموجب بروتوكول فيسبي في 23/02/1968 لتسمّى المعاهدة بعد ذلك بقواعد لاهاي فيسبي (Hague visby rules) التي وصفت بالثوب البالي غير مُحتمل مزيد من الرتق، حيث أصبح عدد الدّول المصادقة عليها حوالي 48 دولة، ودخل حيّز النفاذ في 23 يونيو 1977 الذي انصبّ تعديلها على نطاق تطبيق مسؤولية الناقل البحري والتّحديد القانوني لها، بالإضافة للتّعديل الذي أجري في 25 ديسمبر 1979 المتعلّق بحقوق السّحب الخاصّة SDR والممثّل لأساس التّعويض المستحقّ على الناقل الذي دخل حيّز النفاذ في 14/02/1984.

¹ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976، ج. ر عدد 29 لعام 1977 المعدّل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج.ر عدد 47 لسنة 1998 والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج. ر.ع 46 لـ 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

² صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل لعام 1924 بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02/03/1964 ج. ر عدد 28 لـ 1964، دون مصادقتها على بروتوكولي عام 1968 و 1979.

غير أنه أمام العجز الذي انتاب معاهدة بروكسل لعام 1924، وتعديلاتها عن مجاراة مستجدات النقل البحري واستغلال السفن، خاصة ما ساهمت به الحاوية في قلب المفاهيم وفتحت باب العولمة على مصرعيه، التي تدفع الحدود التقليدية للقانون البحري،¹ فضلا عن فشل هذه المعاهدة في إيجاد حلول لمشاكل النقل البحري، نتيجة عدم تحقيق التوازن بين مصالح الشاحنين والناقلين، واستبعاد مسؤولية الناقل عن المرحلة السابقة واللاحقة على عمليتي الشحن والتفريغ، واهتمامها بسند الشحن البحري فقط دون وثائق النقل الأخرى، الأمر الذي أضى ابرام اتفاقية دولية أخرى ضرورة حتمية ألا وهي اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع عبر البحر المعروفة بقواعد هامبورغ بتاريخ 31/03/1978، التي اعتمدها مؤتمر دبلوماسي في 31 آذار/مارس 1978، حيث تُرسي نظاما قانونيا موحدًا ينظّم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا، وتمكّنت من ملاحقة تطورات صناعة النقل البحري، وقد بدأ نفاذ الاتفاقية في 1 تشرين الثاني/نوفمبر 1992.²

وتبيّن بعد تطبيق أحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بعض الثغرات القانونية، ممّا يفرض على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي إعادة النظر في النظام القانوني الذي يحكم النقل الدولي البحري للبضائع، لأجل وضع معادلة متوازنة بين مسؤولية الناقل والشاحن، الأمر الذي دفع كلّ من لجنة الأمم المتحدة للتجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية (CMI) اعداد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا كاسم رسمي أقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة إلا أنّها أوصت تسميتها بقواعد روتردام كأحدث اتفاقية نقل بحري لم تدخل حيز التنفيذ،³ والتي سمّيت في بعض الأحكام القانونية منها بـ

¹ محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 07.

² بلغ عدد الدول المنضمة لإتفاقية هامبورغ لعام 1978 حوالي 34 دولة إلى غاية سنة 2008 منها مصر وذلك بموجب قرار رئاسي رقم 104 بتاريخ 1979/04/23 وأصبحت نافذة في 1992/11/01 وانضمت فرنسا لها بتاريخ 1979/04/18، أما الجزائر فلم تنضم إليها.

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status

³ تم الاحتفال بفتح باب الإنضمام لعضوية هذه الإتفاقية يوم 2009/09/23 بمدينة روتردام، حيث حضر حفل التوقيع ممثلون عن الدول الآتية: أرمينيا، بنن، الكامبيرون، الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدنمارك، فرنسا، غابون، غانا، اليونان، غينيا، غينيا-بيساو، لكسمبرغ، مدغشقر، مالي، هولندا، النيجر، نيجيريا، النرويج، بولندا، السينيغال، اسبانيا، السويد، سويسرا، توغو، الولايات المتحدة الأمريكية، حيث صادقت عليها بنن بتاريخ 2019/11/07، والكامرون بتاريخ 2017/10/11، والكونغو بتاريخ 2014/01/28، وتوغو بتاريخ 2012/07/17، واسبانيا بتاريخ

"الصكّ الدولي" تماشياً مع بعض النصوص الدولية الملزمة التي تخرج عن مفهوم الإتفاقيات الدولية،¹ وتؤدي هذه الاتفاقية التي اعتمدها الجمعية العامة في 11 كانون الأول/ ديسمبر 2008، دوراً أساسياً في تعزيز التجارة والتنمية الاقتصادية، وترسي نظاماً قانونياً موحداً وحديثاً ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية، وتستند الاتفاقية على غيرها من الإتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، حيث تقدّم بديلاً لها، وتوفّر إطاراً قانونياً يأخذ بعين الاعتبار عدّة تطورات تكنولوجية وتجارية حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد الإتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدتها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووضع وثائق النقل الإلكتروني، وتوفيرها نظاماً عالمياً ملزماً ومتوازناً للشاحنين والناقلين لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى.²

ولا يتحقق النقل البحري للبضائع إلا بتدخل الناقل البحري كطرف أساسي في هذه العملية، الذي تثار مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضائع عند إخلاله بالتزامات التي تقع على عاتقه، غير أنه يصعب تحديد صفته أثناء التقاضي لإلزامه بدفع التعويض المستحق عن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع نظراً لتداخل اختصاصات المتدخلين أثناء تنفيذ عملية النقل البحري، وان كان غالباً ما يتم اللجوء إلى شركات التأمين لأجل تغطية المسؤولية التي قد تلقى على عاتق الناقل البحري، أمام الخسائر الاقتصادية التي يُحتمل تعرّض البضائع لها.³

1/19/2011، ويبلغ النصاب القانوني لدخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ هو انضمام 20 دولة على الأقل، حيث تنص المادة 1/94 منها أنه يبدأ نفاذ هذه الإتفاقية من اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ ايداع الصكّ العشرين من صكوك التصديق والقبول أو الإقرار أو الإنضمام.

¹ على سبيل المثال التوجيهات الصادرة عن البرلمان الأوروبي ذي طابع ملزم لجميع أعضاء الإتحاد الأوروبي.

- Cf. Ellen Eftestol –Wilhelmsson, The Rotterdam Rules in a European multimodal context, Legal Studies Research Paper Series, Paper No 9, (2010) 16 JIML, p 274, 275.

² https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

³ بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، طبعة أولى، عمان، الأردن، 2009، ص 424.

ونجد العديد من الميكانيزمات لإستبدال الناقل في النقل البحري للبضائع بسند الشحن أو بمشاركة الإيجار، الأمر الذي ينعكس على تنوع صفة الناقل البحري للبضائع بين اعتبارها صفة تعاقدية كأصل عام من جرّاء العقود التي يبرمها الناقل البحري أساسها الإتفاق التعاقد مع الشاحن، لاسيّما وأنّ الناقل المتعاقد مسؤول بشكل أو بآخر عن الالتزام بنقل البضائع الذي تعهد به أمام الطرف المتعاقد معه، الأمر الذي يدفعه لابرار عقود متعدّدة بهدف ضمان إيصال البضائع سالمة، من عقد ملكية السفينة أو استئجارها بأكملها أو حيز متاح على متنها أو عقد وكالة بالعمولة للنقل...، بصرف النظر عن المركز القانوني للناقل البحري، لتتبع عن الصفة التعاقدية للناقل البحري صفة قانونية نتيجة فرضها على كل شخص نفذ النقل البحري، وصفة عينية عند ارتباطها بالسفينة وملكيتها،¹ حيث يمكن أن تبدو مشكلة تحديد هوية الناقل البحري قابلة للحل بسهولة، وذلك بمطالبة المدعي الطرف الآخر لإصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن سفينة مملوكة له أو مستأجرة.

غير أنه ليس الأمر بهذه السهولة فقد يصعب تحديد هوية الناقل المتعاقد والناقلين الفعليين والأطراف المنفذة، أثناء تنفيذ المرحلة البحرية أو المرحلة السابقة أو اللاحقة عنها، وما يزيد من صعوبة حلّ الإشكالية هو قرابة الوصف القانوني وعدم وضوح طرق تحديد هوية الناقل في الممارسة العملية، وغموض البنود المدرجة في مشارطات الإيجار وسندات الشحن والمشاكل ذات الصلة بعقود النقل المتتابعة وعقود الإيجارات من الباطن؛ وتركيبات شركات النقل البحري الوهمية أو الشركات الظاهرة، وظاهرة السفن الظاهرة المرتبطة بالدين أو السفن الشقيقة العاملة في الشركة المالكة لسفينة واحدة، بالإضافة إلى الإشكالات القانونية التي يثيرها نظام الوكالة للوكيل أو ربّان السفينة المفوض العادي لمالك السفينة أو مستأجرها.

¹ Cf. Kozubovskaya –Pelle Anastasiya, De la qualité du transporteur maritime de marchandises: notions et identifications, Thèse soutenue, Nantes 14 novembre 2008, in “Résumé de la thèse”: Neptune, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009, p 01.
<http://www.cdm.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdm>

وإذا كان من المفروض أن تحدّد هويّة الناقل البحري للبضائع من خلال سند الشحن البحري أو بدائله، يظلّ الإشكال قائماً نتيجة عدم كفاية المعلومات المستوحاة من الظروف المحيطة بعقد النقل ووثائق النقل، والتزام ناقل آخر بتسليم البضائع غير الطّرف المذكور اسمه في سند الشحن.

وعلى خلاف الشّاحن الذي تكمن مصلحته في التعرّف على الناقل البحري للبضائع، بصفته طرفاً في عقد النقل، الذي لا يواجه أيّ صعوبة في تحديد هويّته بعد إبرامه عقد النقل البحري، فضلاً عن أصحاب الحقّ على البضائع من مرسل إليه أو الغير حاملي سندات الشحن، بل حتّى البنوك في مجال الإعتماد المستندي. غير أنّنا نقف عند الطّرف المدّعي المرسل إليه الذي يهّمه الأمر بدرجة أولى، بحيث يواجه إشكاليّة تحديد هويّة ناقل البضائع المنقولة بحراً، الذي يصبح مثقّل لها ومالك الحمولة دون أن يكون طرفاً في عقد النقل الأصلي، ولا يعتبر المرسل إليه شاحن البضائع، ومع ذلك فقد يكتسب صفة الشّاحن حينما تجتمع فيه جميع الصّفات، فيكتسب حقوق بناء على سند الشحن الذي ينقل إليه ويؤدّي هو الآخر إلّاتزامات تعاقدية.

تحظى مسألة تحديد صفة الناقل البحري للبضائع بأهميّة بالغة لما لها من أثر على القضايا الرّئيسية المتعلّقة بالإدعاء ضدّ الناقل البحري، بمجرد التحقّق من هويّته، فهو مسلّمة الإنطلاق وأصل المنازعات الجسيمة التي تطرح أمام محاكم كلّ الدّول، الأمر الذي يتطلّب معرفته على مستوى المنازعات البحريّة الدوليّة خاصّة تلك المنازعات المتعلّقة بقضايا النقل البحري، بحيث يترتّب عن مسألة التعرّف على الناقل البحري للبضائع تحديد الطّرف المدّعي عليه المسؤول، بما أنّه يتعدّد الإدعاء وفقاً للقواعد العامّة إلّا ضدّ الشّخص الذي يتمتّع باسم وهويّة معلومة وموطن معروف.

بل يجب تحديد صفة الناقل البحري قبل انقضاء مدّة التقادم وفقاً لأحكام قانون النقل البحري، خاصّة لو علمنا على مستوى الإجراءات القضائيّة؛ أنّ دعوى مسؤوليّة الناقل البحري تخضع لتقادم

قصير على خلاف القواعد العامة، الأمر الذي يستوجب على المدعي رفعها خلال تلك الفترة الزمنية المحددة،¹ حتى لا يسقط حق الغير حائز سند الشحن في متابعة الناقل البحري بعد فوات الميعاد المحدد للإدعاء ويُعفى من المسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضائع، وعليه من الأفضل ضمان نجاح المتابعة القضائية لأجل حصول المدعي على التعويض المستحق عن الأضرار.

والملاحظ أنه تخضع هذه المطالبات القضائية لعائق زمني، حيث لا يُعقل ترك مسألة تحديد هذه الفترة الزمنية للمدعي لأجل البحث عن سند الشحن أو وثيقة النقل ذات صلة بتحديد هوية الناقل البحري المتعاقد بشكل صحيح، الأمر الذي يتطلب استغراق وقتاً طويلاً لتحقيق هذه الغاية، مما يزيد من الضغط الواقع على المدعي للإدعاء ضده خلال فترة التقادم، ويصعب عليه تحديد صفة الناقل البحري، لإنهاء فترات التقادم في غالبية الأحوال.

ويكمن الهدف من هذا البحث في تحديد صفة الناقل البحري للبضائع وتمييزه عن بعض الأشخاص الآخرين الذين يتدخلون في عملية النقل، وذلك بغية حلّ الصعوبات التي تبرز عند تحديد نظام المسؤولية المطبق على الأطراف وقبل الغير، ومعالجة جميع مشكلات هوية الناقل البحري للبضائع.

وعليه تتمثل الإشكالية الجوهرية للموضوع محلّ الدراسة في تحديد الطرف الذي يتحمل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع منذ إبرام عقد النقل البحري للبضائع إلى غاية انتهاءه.

¹ حدّد المشرع البحري الجزائري مدة التقادم بموجب المادة 743 من ق.ب.ج متأثراً بمعاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924 التي جاء في فحوى مادتها 6/3 -ج- أنه تتقادم كل دعوى ضد الناقل البحري بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد من تاريخ تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب أن تسلّم فيه وقد يتم تمديدها إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتّب عليه رفع الدعوى.

وهو ما ينصّ عليه المشرع الفرنسي في المادة 32 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المؤرخ في 18/06/1966 المتعلق بعقود الإيجار والنقل البحري، ج. ر مؤرخة في 24/06/1966 المعدل بموجب القانون رقم 79-1103 المؤرخ في 21/12/1979 والقانون رقم 86-1292 المؤرخ في 23/12/1986، وقد عدل القانون رقم 66-420 بموجب الأمر رقم 2010-1307 المؤرخ في 28/10/2010 ج. ر مؤرخة في 03/11/2010، في حين حدّد المشرع المصري مدة انقضاء الدعوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بحراً بمضي سنتين من تاريخ تسليم البضائع أو من التاريخ الذي كان يجب أن يتم فيه التسليم طبقاً لنصّ المادة 244 من قانون التجارة البحرية رقم 08 لعام 1990 وهو ما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 في مادتها 20.

وهل نضفي صفة الناقل البحري على جميع الأشخاص الذين يمارسون نشاط النقل البحري للبضائع؟ وماهي ميكانيزمات الكشف عن هوية الناقل البحري للبضائع؟

لا يرتاب أحد أنّ الغرض الأساسي من البحث العلمي في مجال القانون هو تقييم التشريع والقضاء بتمثين الموجود واستدراك المفقود فتسدّ الثغرات وتصحّح العثرات، حيث تتطلّب طبيعة الموضوع والبحث عن حلول لإشكالية تحديد هوية الناقل البحري للبضائع ألا وهو الإستناد على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي لمعرفة نظام الناقل البحري بتحليل مكونات النصوص القانونية، والمنهج التاريخي لأجل تبيان التطور التاريخي لبعض الشروط المساعدة في الكشف عن الناقل البحري، مع اتّباع المنهج المقارن في هذه الدراسة، للتعرف على الحلول التي جاءت بها مختلف التشريعات المقارنة ومقارنتها مع أحكام الاتفاقيات الدولية؛ لاسيّما القانون الجزائري أساسا والقانون المصري وقوانين بعض الدول العربية متى اقتضت الضرورة لذلك، والقانون الفرنسي والقانون الإنجليزي، بالإضافة إلى الإجتهادات القضائية نظرا لأهميتها البالغة جدّا في حلّ ما يطرحه هذا الموضوع من إشكالات قانونية.

ولم تحظى إشكالية تحديد صفة الناقل البحري للبضائع بقدر من الإسهاب والإهتمام اللازم من قبل الباحثين حيث غاب تنظيم هذه المسألة الهامة جدّا، بذكر بعض العموميّات دون الخوض في الموضوع ككلّ الذي يطرح العديد من الإشكالات يصعب حقيقة حلّها، ونادرا ما كان محلّ دراسة خاصّة، لنقص الأبحاث والدراسات بخصوص هذا الموضوع وهي من العوائق التي صادفتها من خلال بحثي، بحيث يتمّ التعرّض إلى احدى الجزئيات منه عند دراسة موضوع عقد النقل البحري للبضائع، فبات موضوع صفة الناقل البحري للبضائع بشكل خاصّ أمرا يستوجب نوع من الدقّة والتّحديد.

وتتطلّب دراسة هذا الموضوع تبويبه إلى بابين حيث نخصّص 'الباب الأوّل' لأجل تحديد الصّفة التعاقدية للناقل البحري للبضائع، ونخصّص 'الباب الثاني' لإستبيان الهوية الشكلية للناقل البحري للبضائع.

الباب الأول

تحديد الصفة التعاقدية للناقل البحري للبضائع

الباب الأول: تحديد الصفة التعاقدية للناقل البحري للبضائع:

تنفذ معظم عقود البيع الدولي للبضائع عن طريق إبرام عقود النقل البحري، الذي يتطلب تدخل عدة أطراف لأجل تنفيذ جميع مراحلها، لاسيما الناقل البحري الذي يلتزم بنقل البضائع تحت مسؤوليته إلى الميناء المتفق عليه، مما يثير نزاع حول مسألة التعرف على صفة الناقل البحري الذي يتمتع بحق ممارسة نشاط النقل البحري، وتحديد المركز القانوني له في ممارسات التجارة الدولية، نظرا لإرتباط ذلك باشكالات تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وما تشهده الحياة العملية من تعدد عقود نقل البضائع على متن السفن، وظهور المستجدات المعقدة في صناعة النقل البحري، الأمر الذي يؤدي إلى وحدة وتعدد وسائط النقل المستخدمة لأجل تقديم خدمات النقل الدولي للبضائع من قبل الشركات المختصة التي ساهمت في ظهور مشغلي نقل جدد، يُسيطرون على المرحلة البحرية من النقل المتكامل.¹

ولا يخلو ما طرحه هذه الإشكالية من أهمية كبيرة بالمقارنة مع مجال نقل البضائع عبر الطرق،² حيث يكمن حلها في تحديد صفة الناقل البحري المسؤول عن الإخلال بتنفيذ عقد النقل،³ القائم على ارادة أطراف الإتفاق مما يساهم في استقراء وصف الناقل البحري الفعلي أو الناقل الحقيقي،⁴ الذي تتغير هويته لتتناسب مع مصالحها بحكم اختلاف المراكز القانونية، حتى توجه ضده دعوى المسؤولية قبل اتخاذ اجراءات المطالبة بالتعويضات عن الأضرار اللاحقة بالبضائع نظرا لقيمتها الاقتصادية الباهضة؛⁵ الأمر الذي يتطلب ضرورة تحديد الطرف المسؤول على أكمل وجه، نظرا لما قد يرتبه الإدعاء القضائي ضد الناقل الغير حقيقي من عواقب تكمن في تكبد تكاليف غير ضرورية وإضاعة الوقت.

¹ أيمن النحرواي، الموانئ البحرية العربية، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008، ص 177.

² Cf. Ibrahima Khalil Diallo, étude de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par routes, Ohadata D-05-08, p 09.

³ Cf. Ruvarashe Kudzai Samkange, Are the relevant provisions of the Rotterdam Rules dealing with the identification of the carrier an improvement over the Hamburg and Hague-Visby Rules?, university of cape town, Masters in Shipping Law Dissertation, Date: 28 August 2017, p 12.

⁴ Cf. Laurent Guignard, sous traitance et transport, Litec librairie de la cour de cassation, paris, 2001, p 438.

⁵ Cf. Jens Weinmann, Identifying the carrier, The effect and validity of demise- and identity of carrier clauses in bills of lading – A comparative study –30/07/2014, p 01.

وتتطلب محاولة تحديد صفة الناقل البحري والمركز الذي يحتله دراسة كل حالة، بالإستناد للقوانين الوطنية والقانون الإتفاقي التي اشترط صفة الناقل البحري في التعريف الوارد ضمن نصوصه القانونية، المتميز بمحدوديته وغموضه في ذات الوقت، الأمر الذي يستدعي النظر في حلول مشكلات تحديد هوية الناقل البحري، تقسيم هذا الباب إلى فصلين، بحيث نركّز في 'الفصل الأول' على تعريف الناقل البحري وفقاً لأحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924، والتي تأثرت بها جلّ التشريعات الوطنية وان كانت لا تشهد توحيداً في صفة الناقل البحري أين يعتبر مالك السفينة أو المستأجر.

وخصّصنا 'الفصل الثاني' للحديث عن تحديد صفة الناقل البحري، استناداً إلى المفهوم الموسّع الذي جاءت به كلّ من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 بحيث يكون انتقال صفة الناقل البحري مرهون بالتعاقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً، ممّا يدلّ أنّ الناقل البحري شخص غير مالك أو مستأجر السفينة، ومقارنة تلك الأحكام القانونية مع الحلول التي جاءت بها اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لعام 2008.

الفصل الأول: تحديد صفة الناقل البحري في إطار استغلال السفينة:

يمنح الإستغلال البحري الحديث للسفينة على متن الخطوط الملاحية المنتظمة سلطة إبرام عقد الإستئجار وعقد النقل البحري للبضائع، الذي يأتي في طليعة الإستغلال التجاري للسفينة،¹ ويترتب على استئجارها من قبل الناقل البحري انطباق عليه وصف مالك السفينة الذي يتعهد بتنفيذ عقد نقل أبرمه باسمه أو من قبل وكيل له، مع تمتعه بحق استئجارها لأجل نقل بضائعه الخاصة أو بضائع الغير بكميات كبيرة يتعذر نقلها بأي وسيلة أخرى،² استنادا للتعريف الحصري وغير المستوعب للناقل البحري الذي جاءت به معاهدة بروكسل لعام 1924 بعد تحليل نطاق تطبيقها أمام الثورة القانونية لأنواع استغلال السفن وعقود التسليم البحري للبضائع.

ويلاحظ أنه لم يأخذ هذا المفهوم بعين الإعتبار امكانية تطبيق نظام الناقل البحري على أشخاص آخرين من الناحية القانونية،³ مع أنه يتبين لنا من عمومية عبارات المعاهدة أن كلمة "يشمل" تفيد التعدد بمعنى "أي شخص آخر"، إلى جانب مالك السفينة و / أو المستأجر، اللذان يسميهما جانب من الفقه الإنجليزي بـ 'الناقل المتعدد'،⁴ مما يستدعي وجود صلة بين الناقل والسفينة كأداة تنفيذ عقد النقل البحري وضمارة للشاحنين، وهو ما يثير مشاكل في الممارسة العملية خاصة عند توسيعها لمفهوم الناقل والإقرار بإمكانية وصف أي ممثل أو وكيل عن الناقل الرئيسي المجهز أو المستأجر بالناقل البحري متى قبل إبرام عقد النقل البحري للبضائع مع

¹ نصّ المشرّع الجزائري بموجب المادة 568 من ق.ب.ج أنه يطبق الكتاب الثاني المتعلق بأحكام الإستغلال التجاري للسفينة على كل السفن المخصصة أو المستخدمة لنقل البضائع والمسافرين والصيد البحري واستغلال الثروات البحرية الأخرى أو أعماق البحار والقطر واسعاف و انقاذ السفن أو الآلات العائمة واسترجاع الأشياء الغائصة في البحر وأي نشاطات اقتصادية أخرى".

² عرف القضاء الفرنسي عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه المجهز الناقل على نقل بضاعة محددة من ميناء لآخر لقاء أجره نقل محددة، على أساس المادة 15 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإيجار والنقل البحري (المادة 1/5422 من قانون النقل الفرنسي).

- Cour. Com, 21 juin 1983, Bull, civ, IV, n°179, Cité par: Delebecque Philippe, droit maritime, 13 édition, 2014, Dalloz, paris, p 678, 696.

³ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, Revue générale de droit, vol. 34, n° 1, 2004, p. 5-49, p 14, 15.

⁴ Cf. Jens Weinmann, op. Cité, p 03, 04.

الشاحن على متن السفينة المملوكة له أو المستأجرة من قبل شخص آخر، دون علم أصحاب الحقّ على البضائع صفة المدعى عليه الحقيقي بشكل أسهل.¹

وعليه، بغية دراسة هذا الفصل سنحاول تحديد صفة الناقل البحري في ظلّ استغلال المنشأة البحرية سواء بملكيتها أو استئجارها بغية تنفيذ عقد النقل البحري، الذي يتمثل مع عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، الأمر الذي يستدعي منّا تقسيمه إلى مبحثين، بحيث نتناول في 'المبحث الأول' تحديد صفة الناقل البحري على أساس ملكية السفينة، أمّا 'المبحث الثاني' نخصّصه للحديث عن تحديد صفة الناقل البحري على أساس استئجار السفينة.

¹ Cf. Cissé Yacouba, art. p.Cité, p 15.

المبحث الأول: تحديد صفة الناقل البحري على أساس ملكية السفينة:

يستشف من نص المادة الأولى فقرة - أ - من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924 أن تسيير السفينة يشكل العنصر الذي تمنح بناء عليه صفة الناقل البحري مستأجراً أو مالكا لها كأحد المسيرين للسفينة والمساهمين في تنفيذ عقد النقل البحري الذي ينطبق عليه وصف مجهز السفينة،¹ سواء انحصر تسيير السفينة في يد شخص واحد أو وزع تسييرها بين عدة أشخاص، لنحاول تحديد مكتسب حق ملكية المنشأة البحرية، الذي اختلفت حوله التشريعات البحرية الداخلية والإتفاقيات الدولية.

كما أنه لا يقتصر الإلتزام بإستغلال السفينة على شخص طبيعي فقط، بل يستطيع أي شخص معنوي تملك سفينة واحدة أو عدة سفن، مما يحيل انتباهنا إلى ضرورة البحث في الإشكالات التي تطرحها الكيانات الحديثة المعروفة باتحاد المجهزين للسفينة «les consortiums maritimes»، وإذا كان يمكن لملاك ومستأجري السفن المتمثلين في الأشخاص الطبيعية والمعنوية التابعة للدولة من اكتساب صفة مجهز السفينة؛ فقد يُمارس نشاط النقل البحري للبضائع في القطاع الخاص عن طريق حق الإمتياز، مما يترتب عليه اكتساب نفس الصفة.

وهو ما سنحاول التطرق له في هذا المبحث المقسم إلى ثلاث مطالب، بحيث نتطرق في 'المطلب الأول' إلى مفهوم مالك ومجهز السفينة وامتداد صفته أما 'المطلب الثاني' سنخصصه للتعرف عن كيانات جديدة تسمى باتحادات المجهزين للسفن التي تتمتع بحق ملكيتها، لنخصص 'المطلب الأخير' للحديث عن مسألة تخويل ممارسة نشاط النقل البحري من القطاع العام إلى القطاع الخاص:

¹ Cf. Mohamed Benamar, le concession en matière de transport maritime en droit Algérien, Revue Marocaine de droit et d'économie du développement, université Hassan 2 Ain Chuck, N°48-2003, p 24.

المطلب الأول: مفهوم مالك ومجهّز السفينة وامتداد صفته:

تكريسا لأحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 تمّ الإقرار بصفة مالك السفينة للناقل البحري، بعد ثبوت اكتساب حقّ الملكية والحصول على تراخيص مسبقة من قبل السلطات المختصة، مع اتّخاذ كافّة الإجراءات اللازمة لتمكين مالك السفينة من التمسك بسلطة استغلالها، الأمر الذي يستدعي مراعاة كافّة شروط اكتساب حقّ ملكية السفينة استنادا إلى النصوص القانونية وهو ما سنتطرّق له من خلال 'الفرع الأول'، ونحاول في 'الفرع الثاني' ضبط تعريف مصطلح مالك ومجهّز السفينة والتمييز بينهما، بما أنّه كثيرا ما يخلط بين المفهومين، مع أنّ مالك السفينة هو من ينطبق عليه وصف مجهّز السفينة في غالبية الأحوال، ونخصّص 'الفرع الثالث' لأجل تعداد حالات انطباق وصف مجهّز السفينة على مستغلّين آخرين:

الفرع الأول: شروط اكتساب حقّ ملكية السفينة:

إنّ ملكية السفينة¹ صفة حقوقية ثابتة مستمدة من اكتساب حقّ عيني أصلي،² تعبّر عن مفهوم قانوني قوامه تخويل صاحبه سلطة مباشرة على الشّيء محلّ الملكية والإستئثار عليه واستغلاله والتصرّف فيه بصورة دائمة،³ على خلاف تجهيز السفينة الذي يعبّر عن مفهوم اقتصادي قوامه اعداد السفينة لممارسة الملاحة البحرية واستثمارها تجاريا،⁴ لأجل ممارسة نشاط النقل البحري للبضائع، غير أنّه يستلزم اكتساب حقّ ملكية السفينة ضرورة البحث عن جملة من المتطلّبات المجمّلة فيما يلي:

¹ تعرف المادة 13 من ق.ب.ج السفينة كلّ عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إمّا بوسيلتها الخاصة وإمّا عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

² هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976، ص 119.

³ عبد الحميد مرسى عنبر، شركات النقل البحري، دار الكتب المصرية، مصر، 2014، ص 147.

⁴ هشام فرعون، نفس المرجع، ص 119.

البند الأول: المطالبة بتصريح وترخيص مسبق لإملاك السفينة:

يجب على طالب حق ملكية السفينة تقديم تصريح مسبق لإملاكها لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء تسلّم السفينة، سواء اكتسبت ملكيتها بالشراء أو البناء طبقاً للمادة 50 من ق.ب.ج.¹ وهو ما يؤكده المشرع الفرنسي في القانون رقم 67-5 المتعلق بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى.²

وهكذا يصبح كل من المشتري وطالب البناء مالك السفينة،³ بهدف استغلالها في التجارة البحرية،⁴ والذي يحق له التمسك بملكيتها بمجرد تسليمها إليه من قبل متعهد البناء؛⁵ شريطة الإنتهاء من عملية بناء السفينة،⁶ بمواصفات فنية والتأكد من صلاحيتها للملاحة من قبل شركات الإشراف وتصنيف السفن،⁷ مع تسجيل الحقوق الخاصة بها حسبما تؤكده المادة 1/4 من الإتفاقية الخاصة بتسجيل الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء 1967/05/27.⁸

¹ الجدير بالإشارة أننا فضلنا استخدام مصطلح عقد الشراء بما أن عقد البيع من أسباب فقد الملكية، ويمكن كسب ملكية السفينة وفقاً لأحكام قانون التجارة المصري متى توافرت أحد الأسباب كالميراث والوصية والعقد الذي يكون تبرعاً أو معاوضة والحيابة والإستيلاء من قبل الدولة على سفن أعدائها لأجل الإغتنام البحري أو المصادرة أو التنازل على أساس أنها منقول.

- سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، طبعة أولى، مكتبة القاهرة الحديثة، مصر، 1969، ص 79.

² على خلاف القانون التجاري القديم الذي أغفل تنظيم عقد بناء السفينة فقد تنبّه المشرع الفرنسي له في المادة 5 إلى 9 من القانون الفرنسي رقم 67-5 المتعلق بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى، ج.ر المؤرخة في 1967/01/04 (المادة 5113-2 إلى 6 من ق.ن.ف).

³ Cf. Jean -Louis Bergel, le navire bien meuble à la coloration immobilière ?, mélanges en l'honneur de Christian scapel, presses universitaires d'Aix -Marseille, droits des transports/ maritime/ aérien et terrestres, septembre 2013, p 83.

⁴ يجسد الإستغلال التجاري للسفينة دليل على الطابع التجاري لعقد بناء السفينة المبرم بين طالب البناء (المجهز) ومتعهد البناء هذا الأخير الذي يعتبر العقد بالنسبة له عملاً تجارياً بحسب الموضوع طبقاً للمادة 15/2 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 1975/09/26 ج.ر عدد 77 المعدل بالأمر رقم 96-27 المؤرخ في 1996/12/09 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 المتضمن القانون التجاري الجزائري، وهو ما يؤكده المشرع المصري في المادة 06 من قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، ج.ر عدد 19 المؤرخ في 1999/05/17 والمشرع الفرنسي في المادة 2/110 من الأمر رقم 2000-912 المؤرخ في 2000/09/18، ج.ر عدد 0219 المتضمن القانون التجاري الفرنسي مع اغفال تحديد طبيعة العمل التجاري.

⁵ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 147.

⁶ الجدير بالذكر أننا نؤيد الإتجاه الذي يكتفّ عقد بناء السفينة ببيع شيء مستقبل أو بيع تحت التسليم وليس عقد مقاوله.

- محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، مصر، ص 75.

⁷ تعتبر هيئات متخصصة لتقدير درجة السفن والإشراف عليها أثناء مراحل البناء وإعطاء شهادة الصلاحية الملاحية وتقدير درجة السفينة كشركة Lloyds Register البريطانية لعام 1760 وشركة فيرتاس الفرنسية (Bureau Veritas) لعام 1828 والشركة الأمريكية (American Board of shipping) لعام 1867.

- محمد فريد العرنى/ محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2005، ص 65؛ ايلي صفا، أحكام التجارة البحرية، طبعة أولى، دار المنشورات الحقوقية، مطبعة صادر، 1993، ص 14.

⁸ تنص المادة 1/4 من الإتفاقية الخاصة بتسجيل الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الإنشاء المبرمة ببروكسل بتاريخ 1967/05/27 أنه "يسمح لتسجيل الحقوق الخاصة بسفينة مزعم أو جاري بناؤها عندما يكون عقد بناء سفينة بمواصفات محددة تماماً قد تم تنفيذه أو عندما يقرر أن السفينة تم بناؤها لحسابه الخاص".

البند الثاني: الملكية الوطنية للسفينة وطاقمها:

يشترط توافر النسبة المقررة للملكية الوطنية بعد انتقال ملكية السفينة الجزائرية أو جزء منها لشخص أجنبي وفقا لأحكام المادة 51 من ق.ب.ج، وإلا فقدت السفينة الجنسية الوطنية طبقا للمادة 4/28 من ق.ب.ج، بما أنه ينبغي تسجيل السفينة في موانئ جزائرية خاضعة لنظام الجنسية الجزائرية، مراعاة للشرط المذكور في المادة 413 من ق.ب.ج،¹ الذي أحالت إليه المادة 3/28 حيث استلزم تمتع طاقم السفينة بالجنسية الجزائرية أي "جزارة السفينة"،² بشهادة الجزارة وهو ما تنصّ عليه المادة 02 من القرار المؤرخ في 1980/05/17 الذي يتعلّق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر.³

يتبين لنا أنّ المشرّع الجزائري قد تأثر بنظيره المشرّع الفرنسي الذي استلزم تبيان أسماء جميع شركاء السفينة في "وثيقة الفرنسة" كدليل على تمتع هؤلاء الملاك الذين ساهموا في اكتساب ملكيتها بالجنسية الفرنسية،⁴ ونظّم ذلك تحت عنوان تفريد وفرنسة السفن في الفصل الأول من القانون الفرنسي رقم 5-67 المتعلّق بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى.⁵

ولقد اختلفت التشريعات الوطنية بخصوص نسبة الملكية الوطنية الواجب توافرها لأجل منح السفينة الجنسية الوطنية، لضمان عدم شطب السفينة من سجل السفن،⁶ حيث اشترط المشرّع المصري اكتساب السفينة الجنسية المصرية متى امتلكها شخص طبيعي أو شخص اعتباري وسجلت في أحد موانئها، وملكية المصريين لأغلبية الحصص إذا ملكت على الشيوع،⁷ في حين استلزم المشرّع الفرنسي نسبة 51% و100%

¹ تنص المادة 413 من ق.ب.ج "يجب أن يتكوّن مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

² Cf. Boukhatmi Fatima, nationalité du navire, qualité d'armateur, d'affréteur et de transporteur en droit maritime Algérien-quelques amalgames, problèmes récurrents du droit maritime algérien, journée d'étude samedi 22 avril 2006, faculté de droit université d'Oran, p 79.

³ "سُلم لكل باخرة تجارية أو باخرة صيد أو نزهة شهادة الجزارة" طبقا للمادة 02 من القرار المؤرخ في 03 رجب عام 1400 الموافق لـ 1980/05/17 الذي يتعلّق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبواخر، ج.ر عدد 22، ص 901.

⁴ Cf. René Rodière/ Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, Précis Dalloz, 12^e édition, 1997, p 222.

⁵ Chapitre I^{er}: Individualisation et francisation des navires Loi n°67-5 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer.

⁶ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 32.

⁷ المادة 05 من قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990 المؤرخ في 03/05/1990.

بالنسبة للشركات التي يكون مقرّ ادارتها الرّئيسي بفرنسا طبقا للمادّة 3 المعدّلة من القانون الفرنسي رقم 75-300 المؤرّخ في 29/04/1975.¹

أمّا بالنسبة للمشرّع الجزائري فقد شدّد في هذه المسألة لأجل بسط الدّولة حمايتها على السفينة، فبعدما كان يشترط قبل تعديل أحكام القانون البحري بموجب القانون رقم 98-05 ضرورة توافر حوالي 50% إلى 51% على الأقلّ، وهو ما سبق تأكّيده بموجب المادّة 1/05 من القرار المتعلّق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة.² وان كان من المقرّر في المرسوم رقم 81/63 المؤرّخ في 05/03/1963 الخاصّ بجزارة السفن³ اكتساب السفينة الجنسيّة الجزائرية في شركات الأموال بتموقع مركزها الرّئيسي في الجزائر، وتمتّع مديرها ورئيس مجلس ادارتها وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة بجنسيّة جزائرية، وامتلاك نصف رأسمالها على الأقلّ للدولة أو الهيئات العامّة الجزائرية أو المواطنين الجزائريين بالنسبة لشركات الأشخاص والشركات ذات المسؤولية المحدودة.

إلا أنّ المشرّع الجزائري تراجع عن النسبة المقرّرة سابقا لإمتلاك السفينة وفرض في المادّة 28 من ق.ب.ج نسبة موحّدة بين الأشخاص الطّبيعيّة والأشخاص المعنويّة عن طريق ملكيّة السفينة كاملة بنسبة 100% إمّا لشخص طبيعي من جنسيّة جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري التي يكتسبها الشّركاء المتضامنون أو الشّركاء بالتّوصية بالنسبة لشركات الأشخاص، والمالّكين لأغلبية الحصص بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة والرّئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة ومجلس المراقبة والمالكون لأغلبية رأس المال بالنسبة لشركات المساهمة، وكلّ المسيّرين والأعضاء

¹ Loi n° 75-300 du 29 avril 1975 modifiant l'article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. (Arrêté de promulgation n° 2244 du 20 mai 1975).

² تنصّ المادّة 1/05 من القرار المتعلّق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة لـ 17/05/1980 أنه تسلّم وثيقة الجزارة للبواخر التي يملكها على الأقلّ 51% من أشخاص طبيعيين أو معنويين ذوي الجنسية الجزائرية، ولديهم طاقم بحارة جزائريين تطابق نسبتهم أحكام المادّة 413 من ق.ب.ج.

³ المرسوم رقم 63-81 المؤرّخ في 05/03/1963 الخاصّ بجزارة السفن، ج.ر. عدد 13.

المنخرطين في الجمعيات،¹ مع اشتراط ذات النسبة الوطنية بخصوص طاقم السفينة لأجل اكتساب ملكية السفينة، بعدما كانت تتوافر حوالي 75% من أفراد طاقم السفينة من الجزائريين وفقا لأحكام المرسوم رقم 63-81 الخاص بجزارة السفن.

البند الثالث: اثبات حق ملكية السفينة وقيدتها في سجل السفن:

يثبت حق ملكية السفينة بسند رسمي صادر عن جهة رسمية؛ لما لها من أهمية بالغة في منح السلطات إمكانية التحقق من جنسية السفينة نظرا لمصلحتها الوثيقة بملكيتها، بحيث يترتب على تخلف الكتابة البطلان المطلق، أين يجوز لكل ذي مصلحة التمسك به، بما في ذلك المحكمة التي بإمكانها القضاء ببطلان حق ملكية السفينة من تلقاء نفسها.

كما يجب قيد حق ملكية السفينة الزاميا في سجل السفن، فيثبت وجودها وينتج هذا القيد آثاره بالنسبة للغير من وقت تسجيل حق ملكية السفينة، لإستيفاء العقد شروط نقل الملكية فيما بين المتعاقدين،² تطبيقا لأحكام المادة 49 من ق.ب.ج التي تحصر تطبيق هذا الإجراء على العقود المنشئة أو الناقلة لحق ملكية السفن وحصصها، الواجب ثبوتها تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق، يتضمن جميع المعلومات الخاصة بالسفينة وأسماء مالكيها السابقين وطابع وتاريخ عمليات نقل ملكية السفينة المتعاقبة.³

وهذا على خلاف المشرع الفرنسي الذي سوى بين افراغ هذه العقود في محرر رسمي أو محرر عرفي بموجب المادة 10 من القانون الفرنسي رقم 67-5 المؤرخ في 03/01/1967 الخاص بنظام السفن

¹ الجدير بالذكر أنه يستند على معيار المقر الاجتماعي ومعيار النشاط الذي تمارسه الشركة الأجنبية في الجزائر ولها مقر في الخارج بضرورة الخضوع للقانون الجزائري طبقا للمادتين 3/10 و 4 والمادة 50 من من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المعتل والمتمم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 20/06/2005 والقانون 05/07 المؤرخ في 06/02/2007 المتضمن القانون المدني الجزائري والمادة 547 من ق.ت.ج.

² بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار العرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص 79، 80.

³ الجدير بالذكر أنه تخضع العقود الناقلة للملكية والمشار إليها في المادة 49 وما يليها للقواعد العامة تطبيقا للمادة 54 من ق.ب.ج.

والمنشآت البحرية الأخرى،¹ بالرغم من اشتراط المشرع الفرنسي كتابة العقود الناقلة لملكية السفينة لاسيما عقد شراء السفن التي ينبغي قيدها في سجل السفن.

الفرع الثاني: تعريف مالك ومجهز السفينة والتمييز بينهما:

ربط واضعي معاهدة بروكسل الدولية لعام 1924 تعريف الناقل البحري بمعيار ملكية السفينة، دون ايلاء أي اهتمام لمعيار التعاقد، مع أن هذا الأخير يظلّ العنصر الجوهرى الوحيد في تعريف الناقل البحري، أين يفترض ارتباطه مع الشاحن بعقد نقل بحري بشكل غير موسّع، حسبما تؤكد المادة 1/أ من نفس المعاهدة بنصّها "يشمل الناقل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل".

غير أنه تثور مسألة الفصل بين مالك السفينة ومجهزها، حيث تتسبب السفينة للمالك ويحرص المجهز على تأمين ملاحظتها،² الذي يجهزها للقيام بالرحلة البحرية³ ويقدم طاقم كفاء، مما يوحي بوجود ناقل مالك ومجهز على متن نفس السفينة، لأجل نقل البضائع والأشخاص الذي يتصرف بصفته مقدّم خدمات.⁴ ولما كان الإحتجاج بملكية السفينة في العلاقة التي تربط بين (المالك) والسفينة شرط كاف، لكنه ليس ضروري لتعريف مجهز السفينة، أمام اختفاء الرابطة التي توحد بين المالك والسفينة، مما يجعل مجهز السفينة إلا مالكا لها يدير السفينة باسمه ولحسابه،⁵ فتجتمع صفة مزدوجة (المالك والمجهز) لدى شخص واحد يكتسب حق ملكية السفينة،⁶ مع أنه يترتب عن ذلك نزاع حول مشروعية تطبيق الأحكام الخاصة بالمالك المجهز على المجهز غير مالك السفينة،⁷ فتتحصّر صفة مجهز السفينة في المالك فقط.⁸

¹ Art.10/1de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer "Tout acte constitutif, translatif ou extinctif de la propriété ou de tout autre droit réel sur un navire comorien doit, à peine de nullité, être fait par écrit".

² Cf. Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, presses universitaires de France, édition 1999, p 11, 12 .

³ ايمان فتحي الجميل، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2013، ص 11.

⁴ Cf. Isabelle Corbier, op.cité, p12 .

⁵ Ibid, p 48.

⁶ Cf. Georges Ripert, droit maritime, tome 2, édition Rousseau et Cie, paris, §1383, p 348 .

⁷ رفعت فخري/ محمد فريد العربي، دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، 1992، ص 57.

⁸ Cf. Martin Remond Guilloud, droit maritime, 2^{ème} édition, pedone paris, 1993, p 139.

وإذا كانت ترتبط الخدمات المقدّمة من قبل مالك السفينة بفكرة استغلالها،¹ يحظى مفهوم مجهّز السفينة في القانون البحري بأهمية كبيرة والذي يعرف على أساس ملكية واستغلال السفينة، بموجب أحكام المادة 02 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام 1986،² حيث ترى الأستاذة R. Guilloud لمجهّز السفينة ثلاث وجوه مالك ومطعم ومستغلّ السفينة،³ هذه الكنية الأخيرة التي يفضل استخدامها، بهدف جذب المنفعة الإقتصادية للسفينة بهذا النشاط أثناء مباشرة استغلالها، بعدما كان يقتصر دوره على توفير الوسائل المادية والبشرية لتجهيزها وتقديم الخدمات،⁴ وهو ما يؤكده المشرع الفرنسي في نصّ المادة 1 من القانون رقم 69-8 المتعلق بالتجهيز والبيوع البحرية،⁵ والمادة 6 من القانون الفرنسي رقم 67-5 الخاص بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى التي تعتبر المجهّز من يسير بناء أو شراء السفينة المنسوبة له، والمشرع البحري الجزائري الذي حصر تعريف مجهّز السفينة في القائم باستغلال السفينة باسمه بصفته مالكا لها طبقا للمادة 572 من ق.ب.ج، على غرار المشرع المصري بموجب المادة 78 من ق.ت.ب.م، مع اشتراط ضرورة التصريح كتابيا مع الإمضاء المصادق عليه في دفتر تسجيل السفن بتقديم كافة الوثائق الأخرى قبل مباشرة المجهّز استغلال السفينة طبقا المادة 1/573 من ق.ب.ج.

ومن باب المقارنة يلاحظ أنّ المشرع الإنجليزي قد تجاهل صراحة مصطلح المجهّز بما أنه لا يرد مصطلح يتلاءم معه، معتمدا على مصطلح owner ship مالك السفينة، فينطبق ذلك على مجهّز السفينة،⁶ وأحسن ما قامت به اتفاقية روتردام لعام 2008 أنها أولت اهتمامها بتعريف مصطلحي الناقل والشاحن لشيوع

¹ محمد فريد العربي/محمد السيد الفقي/علي البارودي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 197.

² يقصد بمجهّز السفينة استنادا للمادة 02 من إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن الموقع عليها في جنيف 1986/02/07 المالك أو مستأجر السفينة عارية أو أي شخص طبيعي أو معنوي أسندت اليه مسؤوليات المالك أو مستأجر السفينة العارية.

³ Cf . Martin Remond – Guilloud, op.cité, p 140.

⁴ محمد فريد العربي/محمد السيد الفقي/علي البارودي، المرجع السابق، ص 197.

⁵ " L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire "Art.1 Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritime, JORF du 5 janvier 1969, p 200.

⁶ Carriage of Goods by Sea Act 1992 qui est entré en vigueur le 16/09/1992, (COGSA 92) repeats the Bill of Lading Act 1855 [14th August 1855].

استخدامهما في النصوص القانونية، وهو الأساس السليم الموحد عند تفسيرها التي ألغت من أحكامها كلمة
مجهر السفينة.¹

وعليه يتمتع كل مستغل للسفينة بصفة المجهر، لما لهذا الوصف من أهمية في تمكينه من إبرام العقود
مع عملائه لأجل الإستغلال التجاري للسفينة، لاسيما ممارسته نشاط النقل البحري للبضائع، الأمر الذي يترتب
عليه انطباق وصف الناقل البحري على مالك ومجهر السفينة التي يسيطر عليها، مع حرصه على البضائع
أكثر من السفينة، أين يتجاهل الشاحن علاقة الناقل والسفينة، ويسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء
النقل.²

الفرع الثالث: حالات انطباق وصف المجهر على مستغلين آخرين:

على خلاف الأصل العام الذي يقضي بتمتع مالك مجهر السفينة بسلطة كاملة في استغلالها، فيتحمّل
مسؤولية إصلاح الأضرار اللاحقة بالغير على أساس المسؤولية التعاقدية أو المسؤولية التصريحية نتيجة
أخطاء الشخصية أو أخطاء وكلاءه ومندوبيه،³ غير أنه نظرا لخصوصيات تسيير التجهيز يصعب تحديد
هوية مستغل السفينة،⁴ حينما لا يذكر أي عنوان يفصح عن هويته أو يبعد المركز الإجتماعي لشركة التجهيز
مما يترتب عليه إفلاته من المسؤولية،⁵ الأمر الذي يستوجب على الدائنين والغير تحديد مستغل السفينة فينتحل
صفة المجهر ويتحمّل المسؤولية لأجل الوفاء بالديون الناشئة عن استغلالها.⁶

¹ فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009 (الحسنات والايجابيات القانونية)، الأكاديمية العربية
للنقل والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلة أخبار النقل البحري، العدد 15، الإسكندرية، مصر، ص 14.

<http://www.arabfcs.org/db-bin/doc-doc.pdf-449.pdf>

² Cf. Isabelle Corbier, op. cité, p 246, 247.

³ طبقا للمادة 577 من ق.ب.ج "أن مجهر السفينة مسؤولا عن أعماله وأعمال وكلاءه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن..."

⁴ Cf. Cécile De Cet Bertin, introduction au droit maritime, ellipses édition Marketing, paris, 2008, p 49.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, op. cité, p 246.

⁶ Ibid, p 43.

اهتمت الآراء الفقهية¹ والنصوص القانونية² بوضع تعريف لمجهز السفينة الذي حصره المشرع الفرنسي من يستغل السفينة باسمه سواء كان مالكا أو لا طبقا لأحكام المادة 1 من القانون الفرنسي رقم 69-8 المتعلق بالتجهيز والبيوع البحرية، وعرّفه المشرع المصري أنه "مستغل السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزة حتى يثبت غير ذلك"³، وهذا على غرار مشرعنا الجزائري الذي عرّفه بموجب أحكام المادة 752 من ق.ب.ج "كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة باسمه بصفته مالكا أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة"⁴.

يتبين لنا من خلال ذلك أنّ المشرع البحري الجزائري وسّع من مفهوم مجهز السفينة مقارنة بنظيره المشرع المصري والمشرع الفرنسي، فأجاز لأطراف آخرين استغلال السفينة بصفة مجهز بما فيهم ربان السفينة، حسب التقسيم الذي أورده في الباب الأول المعنون بالتجهيز تحت الكتاب الثاني المعنون بالإستغلال التجاري، بينما يُفضّل النصّ عليه في الباب الثاني من الكتاب الأول بعنوان رجال البحر، لكن قد يفسّر ذلك على أساس تمثيل ربان السفينة للمجهز في أداء بعض الأعمال التجارية، مع وجوب التصريح باسم وعنوان مالك السفينة وبيان الصفة المخولة له لإستعمالها.⁵

¹ يؤكد الفقيه الفرنسي Yves Tassel "أنّ مالك السفينة من يملك السفينة أو المستأجر أو المجهز".

-Cf. Yves Tassel, La responsabilité du propriétaire du navire, Revue générale de droit, vol. 32, n° 3, 2002, §20, p 651.

² على سبيل المثال اتفاقية العمل البحري لعام 2006 (MLC) المبرمة في جنيف بتاريخ 2006/02/23 حيث أعلنت منظمة العمل الدولية دخولها حيز النفاذ في جنيف بتاريخ 20 أغسطس 2013 المعدلة في 2014 و 2016 التي عرّفت في مادتها 1/2-ي- مالك السفينة أو أيّ منظمة أخرى أو شخص آخر، مثل مدير السفينة أو مستأجرها فارغة، يتولّى مسؤولية تشغيل السفينة من مالكاها، ويوافق في سياق تحمّله هذه المسؤولية، على تحمل الواجبات والمسؤوليات المفروضة على مالك السفن وفقاً لهذه الاتفاقية، بصرف النظر عمّا إذا كانت أيّ منظمة أخرى أو شخص آخر يتولّى بعض الواجبات أو المسؤوليات بالنيابة عن مالك السفينة. وكذا اتفاقية نيروبي المتعلقة بإزالة حطام السفن لعام 2007 التي جرى اعتمادها في المؤتمر الدبلوماسي المنعقد بعاصمة نيروبي من 14 وحتى 18 من شهر أيار عام 2007، التي ميّزت بين المالك المسجل كشخص أو أشخاص مسجلين كمالك السفينة، أو الشركة التي تشغل سفينة مملوكة للدولة، في حين أنّ مشغل السفينة هو مالك السفينة أو أيّ هيئة أخرى أو شخص يعمل كمدير أو مستأجر السفينة عارية، والذي يُسأل عن تشغيل السفينة ويوافق على أداء الواجبات والمسؤوليات التي يرتبها الكود الدولي لإدارة السلامة.

- محمود بهي الدين، اتفاقية نيروبي الدولية المتعلقة بإزالة حطام السفن لعام 2007، أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ديسمبر 2007، ص 03.

³ المادة 78 من القانون رقم 08 لسنة 1990 المتعلق بالتجارة البحرية المصري.

⁴ تعرّف المادة 384/ب من ق.ب.ج مجهز السفينة "كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض".

⁵ يجب أن يرفق المجهز نسخة رسمية من السند الذي يخوله الحق في استعمال السفينة مع التصريح طبقا للمادة 573 من ق.ب.ج.

وعليه تفصل ملكية السفينة عن استغلالها،¹ فعلى خلاف الأصل الذي يقضي باكتساب مجهز السفينة صفة مالكا بدون أي شك، فقد لا يستغلها بنفسه كإستثناء، بما أنه ليس الطرف الحقيقي ناقل البضائع في معظم الأحوال،² مما يحول من اكتسابه صفة الناقل البحري، وإنما يعهد عملية استغلالها لأي طرف يلتزم بنقل وتسليم البضائع، شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا، الأمر الذي يترتب عليه امتداد صفة مجهز السفينة لفئات أخرى من المستغلين، الذين يحق لهم الإنففاع من نظامه الخاص،³ وهو ما يؤكد الفقيه G.Ripert الذي أقر ضرورة منح سلطة استغلال السفينة لأي مجهز،⁴ حيث تتمحور حالات الإقرار بصفة مجهز السفينة فيما يلي:

البند الأول: شركة السفينة الفردية والشيوخ البحري:

تختلف طرق استغلال السفينة باختلاف الشخصية القانونية لمالكها، وإذا كان الأصل في كون مجهز السفينة شخص طبيعي⁵ مالك السفينة بصفة فردية، فقد تلاشت هذه الملكية في الوقت الحالي،⁶ أمام ظهور الناقلات العملاقة شديدة التعقيد ذات التكلفة الباهضة للبناء، التي يفتقد أمامها الأشخاص لرؤوس الأموال، فأصبحت السفن ملكية عامة باشتراك عدة ملاك، بعدما كان سهل على الشخص استغلال سفينة أو أكثر بنفسه أو بتفويض أي شخص لتمثيل المصالح التجارية لها في مختلف الموانئ.⁷

ولم يقتصر الأمر على امتلاك السفن من قبل شخص طبيعي، بل امتدت ملكيتها للأشخاص المعنوية،⁸ التي تتخذ شكل شركات تجهيز بحرية، يصبو هدفها المباشر لإستغلال السفن التجارية لأجل تقديم خدمات النقل البحري،⁹ والتي تنشأ تطابقا مع أحكام

¹ Cf. Isabelle Corbier, op.cité, p 42.

² Ibid, p 43.

³ Ibid, p 41, 245.

⁴ Cf. Georges Ripert, droit maritime, tome 1, édition Rousseau et Cie, paris, 1950, §767, p 834.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, op.cité, p 41.

⁶ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 139، 140.

⁷ على جمال الدين عوض، القانون البحري (دراسة للقانون المصري وقوانين البلاد العربية مقارنة بالقانون الفرنسي والإنجليزي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1969، ص 68، 69.

⁸ عادل علي المقدادي، القانون البحري، طبعة ثانية، دار الثقافة، الأردن، 2011، ص 69.

⁹ Cf. Antoine Vialard, droit maritime, 1^{er} édition, 1997, p 157, 158.

القواعد العامة،¹ وهو ما صرّح به المشرّع الفرنسي في المادة 1 من المرسوم الفرنسي رقم 69-679 المتعلّق بالتجهيز والبيوع البحرية،² وتكتسب هذه الشركات نفس حقوق المجهّز الشخص الطبيعي الذي يخفي وراءها وتحمل التزاماته،³ كشركات المساهمة التي تتمتع بإمكانية جمع رؤوس الأموال الضخمة واستثمارها في ملكية عدّة سفن.⁴

الأمر الذي يستدعي منّا التطرّق إلى حالة اكتساب الشركة المالكة لسفينة واحدة صفة المجهّز والشيوخ البحري كأحد أشكال ملكية السفن، مع أنه يثور التساؤل عن تكييف وصفه القانوني وكيفية تسييره، وهو ما سنتطرّق له فيما يلي:

الفقرة الأولى: شركة السفينة الفردية:

سنحاول تحديد مفهوم شركة السفينة الفردية ومدى اسهامها في استغلال السفن التجارية من خلال ما يلي:

أولاً: مفهوم شركة السفينة الفردية:

يتبيّن من خلال استقراء أحكام القانون الإتفاقي الدولي منه الإتفاقية الدولية بشأن تحديد مسؤولية أصحاب السفن البحرية لعام 1957⁵ واتفاقية لندن المتعلقة بتحديد المسؤولية بالنسبة للدعاوى البحرية لعام 1976 في مادتها 2/1 أنها وسّعت من مصطلح مالك السفينة التي اعتبرته مديراً،⁶ فيلتزم بإدارة هذه السفينة

¹ تنصّ المادة 49 من ق.م.ج أنه تنشأ الشركة متى توافرت أركان تكوينها كشخص اعتباري يتمتع بذمة مالية تطبيقاً للمادة 50 من ق.م.ج، وتستوفي على كافة الشروط اللازمة لإثباتها كنية الإشتراك بتقديم الحصص واقتسام جميع الأرباح أو الخسائر وفقدان الشريك حقّه على الحصة المقدّمة من قبله طبقاً لأحكام القانون التجاري.

² "Les navires sont exploités par des armateurs agissant individuellement ou en copropriété, ou par des sociétés d'armement constituées conformément au droit commun." Art.1 du Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes, JORF du 22 juin 1969, p 6318.

³ Cf. Isabelle Corbier, op.cité, p 105.

⁴ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 69.

⁵ انضمت الجزائر لإتفاقية بروكسل المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن المبرمة في 10/10/1957 بموجب المرسوم رقم 64-174 الصادر في 08 جوان 1964، ج.ر. عدد 13، 1964 والتي انضمت إليها مصر عام 1963.

⁶ تنصّ المادة 2/1 من الإتفاقية المتعلقة بالدعاوى (الديون) البحرية لعام 1976 المعدل ببروتوكول المؤرّخ في 03/05/1996 الذي دخل حيّز النفاذ الدولي بتاريخ 13/05/2004 المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 ج.ر. عدد 26 لـ 25/04/2004 أنه يقصد بمصطلح مالك السفينة المالك، المستأجر، المدير، والنّاقل الفعلي على متن السفينة تعمل في أعالي البحار، وهو ما يتماثل مع التعريف الذي جاءت به إتفاقية العمل البحري لعام 2006.

التجارية المنسوبة للشركة الوطنية ويستفيد من تحديد المسؤولية حسبما تؤكد المادة 111 من ق.ب.ج،¹ وهو ما يعني اكتساب هذه الشركة صفة مجهز السفينة عند امتلاك سفينة واحدة تحت اسم شركات السفن الفردية "single ship compagnie"، والتي تنتمي لطائفة شركات الأشخاص،² أين يحدّد نشاطها على السفينة الواحدة، التي تملكها أو تستغلّها، كتمارسه حديثة يعتمد عليها المجهزين الإنجليز،³ ترجع طبيعة نشأتها للعرف البحري الذي يركّز على نتائج استغلال سفينة واحدة.⁴

ثانياً: مدى استغلال الشركة للسفينة الفردية:

يلتزم المجهزين في شركات السفينة الفردية تأسيس شركات لإستغلال السفن أو تجديد الملكية المشتركة على السفينة، وتحمل مخاطر محدودة بالنظر إلى مدى استغلال السفينة من عدمه، بحيث تختلف شركة السفينة الفردية المالكة والمستغلة عن شركة السفينة الفردية التي تظل مالكة للسفينة وتضعها تحت يد شركة أخرى غير مستغلة لها،⁵ ومن أمثلة ذلك مطالبة الغير الذي تعامل مع مستأجر السفينة زمنياً بالتنفيذ على أموال هذا الأخير دون مقاضاة مجهز السفينة مالكة، الذي يمكنه التخلص من المسؤولية المترتبة عن استغلالها، حيث نكتفي بنشأة الدين نتيجة استغلال المجهز غير مالك السفينة، مع أنه يجوز للشاحن اعتبار السفينة الفردية ضماناً للمستأجر مستغلاً عن جميع الديون البحرية المتعلقة بالأضرار اللاحقة بالبضائع، دون مناقشة مالك السفينة لهذا المدين مستأجر السفينة الفردية.⁶

الفقرة الثانية: الشبوع البحري:

يعدّ الشبوع البحري إحدى صور الملكية المشتركة للسفينة، غير أنه يطرح أشكال بخصوص تكييف وصفه القانوني وكيفية تسييره:

¹ تنص المادة 111 من ق.ب.ج على "تطبيق أحكام الفصل الخاص بمسؤولية مالكي السفن على مستأجر السفينة والمجهز والمسير والريان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز أو المسير بصفتهم قاتمين بمهامهم على غرار المالك نفسه".

² إيلي صفا، المرجع السابق، ص 89.

³ Cf. Isabelle Corbier, op.cité, p 106.

⁴ Cf. Delebecque Philippe, op. cité, p 326.

⁵ Cf. Delebecque Philippe, Les «Single ship companies, la Chambre arbitrale maritime de Paris, p 01, 02, 03

<https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/miscellaneous/>

⁶ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، مصر، 1987، ص 277.

أولاً: تكييف الوصف القانوني للشيوخ البحري بالشركة المجهزة:

انتشر الشيوخ البحري في فرنسا الذي نظم المشرع الفرنسي أحكامه في المواد من 11 إلى 30 من القانون الفرنسي رقم 5-67 بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى، والمواد من 7 إلى 9 من المرسوم الفرنسي رقم 967-67 المؤرخ في 1967/10/27 المتعلق بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى،¹ وان أغفل تنظيم هذا الشكل من الملكية على السفن في المادة 1 من القانون الفرنسي رقم 8-69 المتعلق بالتجهيز والبيع البحرية، على غرار القانون الفرنسي رقم 537-66 المؤرخ في 1966/07/24 المتعلق بالشركات التجارية،² مما جعل المشرع الجزائري يكتفي بالإشارة للشيوخ البحري في المادتين 59 و60 من ق.ب.ج، فيكون شيوخا اجباريا أو اختياريا،³ كوسيلة تشجيع الإستغلال البحري المعروف بشركة قيراط،⁴ تماشيا مع انتهاج الجزائر النظام الإشتراكي، حيث تقررت أحكام هذا الشيوخ البحري قبل وجود النظام القانوني للشركات، بالرغم من بروز فكرة الشركة،⁵ لتصبح السفينة ملك الشخص المعنوي ذاته.⁶

ويرجع أساس فكرة أن الشيوخ البحري ضرب من ضروب الشركة والخط بينهما للقضاء الفرنسي؛ الذي أقر أنها شركة ذي شخصية معنوية محدودة، ولكن أكثر اتساعا لها اسم اجتماعي ورأسمال الشركة،⁷ بحيث يكتف الشيوخ البحري بشركة تضامن، ولو لم تتمتع بالشخصية المعنوية، أين يسأل الشركاء مسؤولية تضامنية، ويحتفظ كل شريك بحقه على المشاع في السفينة مع التصرف فيه.⁸ وان كان تكييف الشيوخ

¹ Décret n°67-967 du 27 octobre 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de Mer, JORF du 4 novembre 1967 page 10836.

² Loi 66-537 du 07-24-1966 sur les sociétés commerciales JORF 26 juillet 1966 rectificatif JORF 19 octobre 1966 en vigueur le 1^{er} février 1967 Abrogé par Ordonnance 2000- 912 du 2000-09-18 art. 4 JORF 21 septembre 2000.

³ الجدير بالإشارة أن الشيوخ البحري يكون اختياريا إذا اكتسب المشتاعين السفينة بالشراء واجباريا إذا انتقلت ملكية السفينة بطريق الإرث أو الهبة أو الوصية.

- بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 82.

⁴ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 138.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, op.cité, p 94.

⁶ محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، طبعة أولى، دار الحداثة، لبنان، 1990، ص 161.

⁷ Cour. Com, quimper, 30/10/1964, DMF 1966, p 38, Cité par : Emmanuel de pontavice, le statut des navires (lois de 3 janvier 1967 et 29 avril 1975), librairie de la cour de cassation, paris, p 103.

⁸ عبد الحميد مرسى عنبر، نفس المرجع، ص 138.

البحري بالشركة يتنافى حسب رأينا مع نظامها الخاص نتيجة افتقاده نية الإشتراك خاصة الشيوخ الإجباري، ويتعذر اسناد نظام قديم إلى نظام جديد، حيث أغفل المشرع الجزائري ذكر الشيوخ البحري ضمن الشركات التجارية المحددة على سبيل الحصر، الذي تختلف أحكامه عن شركات الأشخاص وشركات الأموال.

وعليه، يمكننا القول أنّ شركة مجهّزي السفن من نوع خاص 'sui generis' تختلف عن الشيوخ العادي، كحالة عرضية تُزال عن طريق القسمة،¹ مع أنّها تخضع لأحكام القانون المدني الجزائري في المسائل التي أغفلها المشرع البحري، الأمر الذي يدفعنا إلى تكييف الشيوخ البحري مجرد شيوخ عادي.²

فضلا عن ذلك يتحدّد الشيوخ البحري في تملك عدّة سفن دون أن يكون لأيّ منهم حصّة مفرزة، أو تملك سفينة واحدة باشتراك أكثر من شخص واحد،³ وإذا تولّى نفس الملاك على الشيوخ ادارة ثلاث سفن ليصبح شيوخ بحري ثلاثي،⁴ وتقسّم السفينة عادة لأجزاء أيّ 24 قيراطا،⁵ وتوزّع على الملاك ليملك كلّ منهم قيراطا فأكثر،⁶ ممّا يجعل الشريك مالكا للسفينة على الشيوخ الذي يلتزم بإدارتها لصالحه بحرية،⁷ فتفترض فيه صفة مجهّز السفينة، تطبيقا للمادة 1/2 من القانون الفرنسي رقم 69-8 المؤرخ في 1969/01/3 المتعلّق بالتجهيز والبيوع البحرية،⁸ والمادة 1 من المرسوم الفرنسي رقم 69-679 لـ 1969/06/19 المتعلّق بالتجهيز والبيوع البحرية أنّه تستغلّ السفن إمّا من قبل المجهّزين الذين يتصرفون فرديًا أو على أساس الإشتراك أو بواسطة شركات تجهيزية تنشأ بالتطابق مع القواعد العامة.

¹ محمد زهدور، المرجع السابق، ص 161.

² استخدم المشرع الجزائري مصطلح الملكية المشتركة بدلا من الشيوخ البحري، وقد عرّف الملكية الشائعة في القواعد العامة بموجب المادة 713 من ق.م.ج أنه "إذا ملك اثنان أو أكثر شيئا وكانت حصّة كلّ منهم فيه غير مقرّرة فهم شركاء على الشيوخ، وتعتبر الحصص متساوية ما لم يقم الدليل على غير ذلك".

³ محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث، 1970، ص 95.

⁴ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op.cité, p 327.

⁵ يعبر عن الحصص في السفينة المملوكة على الشيوخ بالكلمة الفرنسية القديمة «quiratas»، فأصل هذه الكلمة عربي قيراط، حيث كان العرب يعبرون عن حصّة الشخص في السفن المملوكة لكثيرين ويسمّى الشركاء المشاعين بـ «quirataire».

- محمد كامل أمين ملش، المرجع السابق، ص 78؛ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 138.

⁶ محمد زهدور، نفس المرجع، ص 161.

⁷ Cf. Isabelle Corbier, op. cité, p 12.

⁸ « Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur » Article 2/1 du Loi n°69-8 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

ثانيا: تسيير الشبوع البحري:

يقوم الشبوع البحري على أساس الإدارة للأغلبية في الأمور المتعلقة بالإدارة المعتادة للسفينة في حدود أغراضها من إبرام عقود تأجير السفينة والتأمين عليها وإبرام عقود نقل البضائع، طبقا للمادة 11 من القانون الفرنسي رقم 67-5 المؤرخ في 1967/01/03 المتعلقة بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى،¹ وهو ما يؤكد لنا المشرع الجزائري بموجب أحكام المادة 1/716 من ق.م.ج،² والمادة 1/18 من ق.ت.ب.م، بحيث يُشترط موافقة أغلبية الملاك لأكثر من نصف الحصص في السفينة،³ غير أنه يُستحسن الأخذ بعين الاعتبار موافقة الأقلية لأجل حماية هذه الفئة.⁴

مع جوازية تعيين مدير في عقد الشبوع أو عقد لاحق بأغلبية مالكي السفينة،⁵ باعتباره أحد المجهزين ممثلي الشركة،⁶ الذي يُدعى بـ "المدير المجهز" l'armateur gérant وان لم يكن مجهزا للسفينة بالمعنى القانوني بما أنه لا يستغل السفينة لحسابه بل نائب عن المجهزين الحقيقيين، ووكيل عن الملاك المشتركين لإمامه بأصول الإستغلال البحري الذي يتمتع بجميع السلطات لأجل ادارة المال المُشاع،⁷ حسبما تؤكد لنا المادة 1/17 من القانون الفرنسي رقم 67-5 المتعلقة بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى.

إنّ تصرف المدير هو تصرف صادر من الملاك أنفسهم الذي يلتزم بأداء تصرفات تتطلبها إدارة الشبوع، فيستغل السفينة عن طريق تجهيزها ويبرم عقود نقل البضائع، مما يترتب عليه اكتسابه صفة الناقل

¹ L'article 11 Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer «Les décisions relatives à l'exploitation en copropriété sont prises à la majorité des intérêts, sauf ce qui sera dit à l'article 25».

² تنص المادة 1/716 من ق.م.ج أنه "يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الأنصبة، فان لم توجد أغلبية فللمحكمة بناء على طلب أحد الشركاء أن تتخذ التدابير اللازمة ولها أن تعين عند الحاجة من يدير المال الشائع".

³ تنص المادة 1/18-2 من ق.ت.ب.م أنه "يتبع رأي الأغلبية في كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشبوع ما لم ينص القانون أو يتفق على خلاف ذلك.

وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى".

⁴ كمال حمدي، القانون البحري (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- استغلال السفينة)، منشأة المعارف، مصر، 1997، ص 105.

⁵ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 74.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, op.cité, p 96.

⁷ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، نفس المرجع، ص 74.

البحري،¹ ويمثّل جميع الشركاء أمام القضاء،² وان كان يحضر على مدير الشبوع بيع السفينة أو رهنها، أو ترتيب أيّ حقّ عينيّ آخر أو تأجيرها أكثر من مدّة سنة، وإذا قام مدير الشبوع بتصرفات دون الحصول على إذن جاز للمالكين طلب إبطال التصرف ليسأل أمامهم مسؤوليّة الوكيل العام.³

البند الثاني: توزيع تسيير السفينة بين المالك ومسير السفينة Ship management:

تتمثّل أشكال الإستغلال الحديث للسفن في عقود وكالة السفينة، التي تبرمها شركات الوكالة لمدّة محدّدة،⁴ تسمّى "شركات تسيير السفن" ship management،⁵ التي تسمح شخصيّتها المعنويّة بتحديد مخاطر استغلال كلّ سفينة بقيمتها باعتبارها الأساس الإيجابي للشركة،⁶ ويتحمّل مسير السفينة كافّة الإلتزامات الماديّة والقانونيّة،⁷ بعد تنازل مالك السفينة عن تسييرها،⁸ الأمر الذي يثير مسؤوليّته عن كافّة الأخطاء الصادرة عنه، وعليه سنحاول تحديد وصف مسير السفينة والمسؤوليّة المترتبة عن ذلك من خلال ما يلي:

الفقرة الأولى: تحديد الوصف القانوني لمسير السفينة:

يتطلّب تسيير السفن تجاريًا وتقنيًا تدخّل طرف جديد يقوم مقام المجهّز التقليدي، يُعرف بمسير السفينة الذي يستغلّها باسم ولحساب مالك السفينة على أساس أحكام الوكالة، حيث يُدرج بيان "as agent only" عند توقيعها على العقود المبرمة مع الغير بما أنّه ليس طرف أساسي،⁹ ويتمتع بسلطة تنفيذ العقد مع بذله العناية اللاّزمة في أداء مهامه والقيام بجميع الأعمال القانونيّة.¹⁰

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 107، 108.

² علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 79.

³ كمال حمدي، نفس المرجع، ص 108.

⁴ Cf. Anthony Madella, Aspects généraux Du droit maritime chypriote, droit maritime étranger, sommaire du N° 537, p 315, avril 1994, p 333.

⁵ تتجمّع اليوم في الشركة الدوليّة المختصة بتسيير السفن (ISMA) l'international ship Managers Association

- Cf. Isabelle Corbier, armateur, rép .com Dalloz, octobre 2002, p 24.

⁶ Cf. Martine Remond – Gouilloud, op.cité, p 147, 148.

⁷ Cf. Anthony Madella, art. p.cité, p 333.

⁸ Cf. Roseline Guitard, Le contrat de gestion du navire ou Contrat de ship management, Mémoire du Master 2 Droit Maritime et des Transports, université Aix – Marseille 3, Année universitaire 2010 – 2011, p 10, 26.

⁹ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art.p. cité, p 15.

¹⁰ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 284, 285.

وإذا كان الأصل انحصار صفة مجهّز السفينة في القائم بصلاحيات تجارية الذي يعمل لحسابه المسيّر التقني، غير أنه يتعدّد على مسير السفينة تجارياً التملّص من المسؤولية وتدرّعه بعقد التسيير التقني،¹ الأمر الذي يستدعي الإستناد على نظرية الوضع الظاهر،² أين يعتبر كلّ مستغلّ مسير السفينة مجهّزاً، الذي تسمّيه الأنظمة الأنجلوسكسونية بالمالك المستفيد "Beneficial owner"، مع أنّ ذلك قد يؤدي إلى وقوع الغير في غلط، وإن كان المسيّر التقني ممثلاً عن المالك المجهّز الحقيقي للسفينة،³ فيلاحظ اشتراك صفة مجهّز السفينة بين مالكا المسيّر التجاري والمسيّر التقني.

وخروجاً عن الأصل الذي ينحصر في قيام شركات تسيير السفن بتصرفات مادية تعرض على شكل خدمات التسيير التقني للسفن،⁴ فقد تسيّر السفينة تجارياً فتبرم عقود الإستئجار وعقود النقل البحري للبضائع وتتشغل بإجراء عمليات بيع وشراء السفن وتأمينها،⁵ ممّا يجعل مسير السفينة ناقلاً بحرياً ظاهراً،⁶ حيث قضت محكمة استئناف Aix-en provence في قرارها المؤرّخ في 19/02/1988 أنه عهدت الشركة البحرية surena Delmare مالكة السفينة تسييرها الكامل لشركة Mamitank shipping entreprises التي يمكنها انتحال صفة المجهّز وتعامل كناقل بحري، بناءً على الوظائف المخولة لها.

وهو الحلّ الذي أكّده محكمة النقض الفرنسية في قرارها بتاريخ 28/11/1989 في قضية السفينة Irini حيث لا تتمتع الشركة مالكة للسفينة بالشخصية المعنوية المستقلة التي تتجرّد من صفة المجهّز، وقد أعادت محكمة استئناف Aix تأكيد موقفها في قرارها المؤرّخ بـ 10/12/1992 أنّ السفينة l'Elektra

¹ Cf. Pierre Bonassies/Christian scapel, traité de droit maritime, LGDJ, 2006, p 186.

² ظهرت نظرية الوضع الظاهر المعروفة في القانون المدني بالقرن 19، وتشكل استثناءً على مبدأ نسبية العقود، والتي امتدّت للقانون التجاري والقانون البحري، فيتخذ المركز الواقعي الذي يبدو كصاحب حقّ شكل خارجي يتجسّد في الإيهام لاحتلاله مركز قانوني ويتعامل بصفته وبيّاشر سلطات، فينتحل صفة لا تستند للقانون بل للواقع، ممّا يؤدي إلى غلط يعتقد تطابق المركز الظاهر للحقيقة، بناءً على ما استخلص من عبارات الاتفاق وظروف التعاقد وملابساته، فيؤثر على الغير حسن النية، الموهوم تحت مظلة الحماية القانونية ممّا يجعله بحاجة للأمان القانوني وتطبيق النظرية، فيجوز لصاحب الحقّ الرجوع ضدّ من يحتلّ المركز الظاهر بالتعويض، أو الرجوع ضدّ الغير نتيجة ما اكتسبه من حقّ وإن كان قد تعامل مع غير ذي صفة. - سلامة عبد الفتاح حليبة، أحكام الوضع الظاهر في عقود المعاوضات المالية في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي في الفقه المقارن، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص 33، 34، 103، 105، 110، 115، 140.

³ Cf. Antoine Vialard, op.cité, p 168, 169.

⁴ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art. p. cité, p 15.

⁵ Cf. Garifalia Athanassiou, aspects juridiques de la concurrence maritime, édition pedone paris, 1996, p 455.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art. p.cité, p 16.

ملك لشركة WRS المستغلة من قبل شركة MME بصفتها مسير وتنتمي مجموع السفن لشركات مستقلة، مع أنها تتجرد من أي عنوان آخر غير العنوان الخاص بها، وتظهر شركة MME كمجهز حقيقي مسؤولة عن تنفيذ عملية النقل المتنازع عليها.¹

الفقرة الثانية: مسؤولية مسير السفينة:

تشجع صعوبة تحديد صفة مجهز السفينة تمكين الغير من الإدعاء ضد المستغل الظاهر المسير التقني للسفينة مباشرة الذي يحل محل مالكها فتكيف مسؤوليته كالمجهز الحقيقي الذي يسأل باسمه الشخصي،² إذا ارتكب الأخطاء أثناء تسييره السفينة تجارياً،³ والدليل على ذلك ما جاءت به المدونة الدولية للإدارة لأجل التشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث، عند تعريفها لعبارة الشركة "بمالك السفينة أو أي شخص معنوي أو طبيعي كالمجهز المسير ومستأجر السفينة عارية الذي عهد إليه المالك المهمة ويتحمل مسؤولية استغلال السفينة فيتخلص من الإلتزامات المفروضة من قبل المدونة"، ليتبين لنا من خلال هذا التعريف أنه يجب توافر المعلومات الكاملة لهذا المنظم أو الشخص الذي يعهد إليه المالك استغلال السفينة، إذا كانت تنقل المسؤولية كاهل كيان ما زيادة على مسؤولية مالك السفينة.⁴

كما يؤكد القضاء الإنجليزي مساءلة شركة تسيير السفن المستغلة لها محل مالك السفينة،⁵ فيتمائل أي خطأ صادر منها مع الخطأ الشخصي للمالك مجهز السفينة في حد ذاته،⁶ وهو ما قضت به محكمة الإستئناف بتاريخ 1988/11/23 في قضية التي يتعلّق موضوعها بالتسيير التجاري للسفينة ERT Stefanie التي عهد تسييرها التقني لشركة التسيير، ولإتمام عملية نقل خليط من المواد الخطرة، أجز المالك سفينة غير ملاءمة تسببت في تبلل البضائع نتيجة تسرب الماء وخروج الغاز مما أدى إلى وفاة أحد البحارة، فادعى

¹ CA Aix-en provence, 19/02/1988, DMF 1989, p 249, confirmé par Cass.com, 28 nov 1989, DMF 1991, p 290, Cité par: Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 286, 287.

² Ibid, p 287, 288.

³ Cf. Pierre Bonassies/Christian scapel, op. cité, p 186.

⁴ اعتمدت المنظمة الدولية للملاحة IMO المدونة الدولية للإدارة لأجل التشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث بموجب القرار A.741 - 1993/11/04 - محمد بهي الدين، أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية، دورية صادرة عن مجمع المنظمة البحرية الدولية للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر، مارس 2007، ص 32.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 287.

⁶ Cass.com, 28/01/1997, navire Alblasgracht V002, cité par: Laurent Guignard, op.cité, p 212.

المستأجرين ضد مالك السفينة، فقضت محكمة الإستئناف بمسؤولية شركة التسيير نتيجة خطئها الشخصي التي تحمّلت تسيير السفينة تقنياً، وهكذا يتماثل خطأه مع الخطأ الشخصي للمالك دون امكانية تحديد مسؤولية ملاك السفن.¹

كما يسأل مسير السفينة كئانب عن مالكةا نتيجة الأخطاء الصادرة من قبله التي ألحقت أضرار بالغير، بما أنه يتصرف باسمه ولحسابه، فلا يمتلّ إلا طرف في العقود المبرمة من قبل مالك السفينة مع الغير، ونظرا لكون عقد تسيير السفينة يفرض على المالك ضمان مسير السفينة ضد جميع ادانات الغير الذي تعاقد معه، فيسأل شخصيا قبله ما لم يخالف مسير السفينة شرط الوكالة،² على أن يتحمل مسير السفينة المسؤولية الشخصية اتجاه الغير الذي تعاقد معه إذا كشف عن الشرط،³ وهو ما لا يعني اعفاء مالك السفينة من المسؤولية بصفة مطلقة.⁴

على سبيل المثال قد يتمتع مسير السفينة بسلطة ابرام عقد استخدام البحارة لحساب المالك، فاذا تصرف مسير السفينة كمجهز أمام البحارة، فإنه يحتفظ مالك السفينة بهذه الصقة لوحده، بحيث لا يمكن للبحارة الإدعاء إلا ضد المستخدم الحقيقي.

غير أن الإشكال الذي يثور ألا وهو مدى امكانية البحارة الرجوع ضد المسير الذي يستغل الطاقم والسفينة نتيجة اعسار وعدم قدرة المجهز على تنفيذ التزاماته، ذلك أن الأصل في كون مسير السفينة غير مسؤول عن الهلاك والخسارة والتأخير في وصول السفينة والبضائع، أي يتحمل المالك كافة الالتزامات المترتبة عن ادارة السفينة، وان كان هذا لا يمنع من مساءلة المسير كوكيل هو الآخر عن اخلاله بواجباته رغم أنه لا يتحمل المسؤولية التعاقدية إلا استثناءا.⁵

¹ Court of appeal, 23/11/1988, LLR 1989, vol 1, p 349, cité par: Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 288.

² Ibid, p 282, 283, 284, 285.

³ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art. p. cité, p 16.

⁴ Cf. Pierre Bonassies/Christian scapel, op.cité, p 186.

⁵ CA Aix-en- provence, 19/02/1988, DMF 1989, p 249, confirmé par Cass.com, 28 nov 1989, DMF 1991, p 290, cité par : Isabelle Corbier, armateur, art.p. cité, p 16.

المطلب الثاني: ملكية اتحاد المجهزين للسفن Les consortiums maritimes:

ظهرت أشكال جديدة من روابط استغلال السفن التي شهدت تطورا ملحوظا إثر ثورة النقل البحري العالمي،¹ تتمثل في "الإتحادات البحرية للسفن" أو "اتحادات الخطوط البحرية المنتظمة"،² التي نشأت بعد انبثاق أكبر تجمعات النقل البحري،³ حيث ظهر عام 1966 أول اتحاد المجهزين لتقديم الخدمات بين أوروبا والو.م.أ (l'Atlantic container line)⁴ باعتبارها الهياكل الأكثر حداثة وتكاملا، مما يمكن من تكييف وصفها بمجهز السفن، بما أنها تضم عدة مجهزة بناء على عقد اتحاد بحري،⁵ لأجل مواجهة تكاليف استغلال وتشغيل السفن حماية لمصالح الشاحنين،⁶ داخل منطقة جغرافية مشتركة،⁷ فيستوي تنفيذ عملية نقل البضاعة من قبل أي مجهزة تجنباً للمنافسة الدولية،⁸ على خلاف التحالفات الإستراتيجية "alliances Strategiques"⁹ ذات النطاق الجغرافي الموسع.¹⁰

وغالبا ما تكون أعضاء الإتحادات البحرية عضوا في المؤتمرات البحرية les conferences maritimes،¹¹ التي تتنوع بين اتفاقات مفتوحة أو اتفاقات مغلقة،¹² المجردة من الشخصية القانونية¹³

¹ Cf. Bénédicte Rajot, transports maritimes et concurrence communautaire, collection droit des affaires et de entreprise, collection droit des affaires et de l'entreprise, séries recherches, p 173.

² تعرف الخطوط البحرية المنتظمة "شبكة الربط بين الأطراف البحرية، باعتبار الموانئ الطرف والخط الملاحي هو الرابط".
- عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 141.

³ Cf. Nicolas Terrassier, La concurrence entre armateurs de lignes régulières de conteneurs se gagne à terre..., Synthèse n°35, mai 2001, ISEMAR, p 02.

⁴ Cf. Pierre Bonassies/Christian Scapel, op.cité, p 241.

⁵ يعرف عقد الإتحاد عقد ثنائي يفرض على عائق الطرفين التزامات مستقلة بصفة الشركاء، الذي يعبر على رابطة التعاون، ويتنوع بين اتحاد عمودي verticalal واتحاد أفقي horizontal.

- Cf. Charles –Henry Chenut, le contrat de consortium, L.G.D.J, 2003, p 105, 115.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art. p. cité, p 16.

⁷ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op. cité, p 332.

⁸ Cf. Antoine vialard, op. cité, p 163.

⁹ التحالف (alliance) هو عبارة عن تجمع المجهزين الذين يستغلون نفس حركة السير، قد ينتمون للمؤتمرات البحرية أو اتحادات المجهزين، الذين تنشأ بينهم علاقات تعاون.

-Cf. Pierre Bonassies/Christian Scapel, op. cité, p 245.

¹⁰ Cf. Marie Duault, Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3, p 02, 03.

¹¹ Cf. Jean pierre Beurier, droits maritimes, Dalloz, deuxième édition, 2008, § 215-41, p 236.

¹² تعتبر مؤتمرات مفتوحة حينما يستطيع كل مجهزة القيام بتأمين الخدمة المنتظمة للتجارة المفتوحة من قبل المؤتمر لكي يصبح عضو، في حين تعرف المؤتمرات المغلقة بعضويتها المقيدة التي لا يقبل الانضمام لها، مما يجعل قرار المؤتمرات المغلقة حصري بين الأعضاء.

- Cf. Martin Remond – Gouilloud, op. cité, p 283, 284.

¹³ Cf. Pierre Bonassies/Christian Scapel, op. cité, p 226.

والمستقلة عن أعضائها التي نشأت في إنجلترا مع نهاية القرن 19،¹ واهتمت بتنظيمها مدونة قواعد السلوك لإتحادات الخطوط البحرية لعام 1974، والتي أبرمت بين الشركات المجهزة التابعة للدول الأعضاء الهادفة لإتباع سياسة مشتركة،² حيث تعمل هذه المؤتمرات على تنظيم الأوقات وتحديد النسبة المخصصة لكل عضو وتواجه المجهزين الخرجين عن المؤتمر «les outsider»³ حيث يقرّر هؤلاء الإنضمام لإتحاد المجهزين ونادرا ما نجد اتحاد بحري خارج عن المؤتمر.⁴

وانطلاقا من ذلك يكتسب المجهز مستغل الخط الملاحى ومسير السفينة صفة الناقل البحري بمجرد قبوله تقديم خدمات النقل البحري،⁵ الأمر الذي يستدعي منا التعرف على اتحادات تجهيز السفن من خلال 'الفرع الأول'، ونتحدث عن تحديد صفة الناقل البحري في مختلف أشكال هذه الإتحادات البحرية من خلال 'الفرع الثاني':

الفرع الأول: تعريف الإتحادات البحرية للمجهزين:

سنحاول من خلال هذا الفرع ضبط تعريف الإتحادات البحرية للمجهزين اصطلاحا واقتصاديا وقانونا

فيما يلي:

¹ يرجع هذا النظام إلى عام 1875 حيث أول اتفاق بين السفن البريطانية التي تعمل على خط لندن والهند تفاديا للمنافسة بين الشركات الناقلة العامة على هذا الخط لتنتشر هذه المؤتمرات في الولايات المتحدة الأمريكية.

- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 366.

² تبنت لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية la CNUCED الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مونة قواعد السلوك لإتحادات الخطوط البحرية في جنيف 1974/04/06 والتي دخلت حيز النفاذ في 1983/10/06 والمعروفة بـ code de conduite، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 86-252 المؤرخ في 1986/10/07، ج. ر عدد 41، ص 1681، وقررت المحاكم الأوروبية بعد ذلك دمجها بموجب تنظيم في قانونها الداخلي لأجل المحافظة على المؤتمرات البحرية المؤثرة على المصالح الأوروبية ومكافحة المنافسة في هذا الإقليم من خلال التنظيم رقم 4056/86 لـ 1986/12/22، حيث تعرف هذه المدونة المؤتمرات البحرية مجموعة مؤلفة من شركتين أو أكثر من شركات تشغيل الناقلات تقوم بخدمات النقل البحري التولي لنقل البضائع عن طريق معين أو طرق معينة ضمن حدود جغرافية محددة ويوجد فيما بينهما أو بينها اتفاق أو ترتيب، مهما كانت طبيعته تعاملا أو تعمل ضمن اطاره وفق أجور شحن موحدة أو مشتركة أو بأية شروط أخرى يتفق عليها فيما يتعلق بتقديم خدمات النقل البحري".

- Cf. Paul Tourret, Stratégie de coopération des armements de ligne régulière, Note de synthèse 172 – Mars 2015, ISEMAR, p 01.

³ Cf. Antoine Vialard, op. cité, p 161.

⁴ Cf. Marie Douet, effets structurantes des consortiums maritimes sur le marche des lignes régulières: exemple des consortiums a la participation française, thèse du doctorat, université paris 1, panthéon Sorbonne, 1984, p 54.

⁵ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier le consortium maritime: sont-ils transporteurs maritimes ?, Revue général de droit, N°34-2004, R.G.D, UNIV, p 423.

البند الأول: التعريف الإصطلاحي والإقتصادي لإتحادات المجهّزين:

لا يعتبر الإتحاد البحري للمجهّزين تحت تسمية الكونسورتيوم consortium مصطلح عربي، وإنما يستمدّ من الإصطلاح اللاتيني كونسرتيو Consortio و consors¹ والذي استخدم في اللغة الفرنسية واللغة الانجليزية، فيقصد به توزيع أعضاء الشركة بنفس النصيب، حيث يشير إلى عدّة معان كرابط association² لضمان التعاون والملكية المشتركة التي تدخل في اطار المعنى الفني للكونسورتيوم وطبيعته القانونية³، وبالرغم من عدم اهتمام الإقتصاديين بمفهوم اتحاد المجهّزين يجب الإستدلال بساعات العمل الخاصة به لأجل تقادي توقّف السفن في نفس الميعاد والميناء.⁴

البند الثاني: التعريف القانوني لإتحادات المجهّزين:

ساهمت التشريعات الداخلية المقارنة⁵ في تحديد مفهوم قانوني لإتحادات المجهّزين التي حظيت باهتمام كبير، أين وضع المشرّع الأوروبي عدّة تنظيمات، أولها التنظيم رقم 780/95 لـ 1995/04/20⁶ الذي استبدل بالتنظيم رقم 823-2000 لـ 2000/04/19 فعرف الإتحاد البحري في مادته 1/2 "علاقة تربط بين ناقلين على الأقلّ مستغلّين للسفن يسعيان لتأمين الخدمات البحرية الدولية المنتظمة على متن الخطّ لأجل نقل حصري للبضائع على متن الحاويات لرحلة واحدة أو عدّة رحلات، وانشاء التعاون للإستغلال المشترك لخدمات النقل البحري بهدف اصلاح الخدمة المقدّمة... عن طريق تسويّات تقنية أو عملياتية أو تجارية باستثناء تحديد الأجر"، ويتألف من علاقات تبادلية، للبيع والإيجار الهجين للفراغات والأماكن على متن السفن تطبيقاً للمادة 2/3 منه،⁷ وصدر آخر تنظيم رقم 2009/906 لـ 2009/09/28¹، فاعتبر هذه الكيانات

¹ علاء الدين محمد حمدان، التعاقد مع الإدارة عن طريق الكونسورتيوم، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة ديالي، المجلد الرابع، العدد 2، 2015، ص 173.

² Cf. Marie Douet, op. cité, p 25.

³ علاء الدين محمد حمدان، نفس المرجع، ص 173.

⁴ Cf. Marie Douet, op. cité, p 25.

⁵ Par exemple: l'Uniform Partnership Act de 1914 et la nouvelle version de 1992 de cet acte uniforme.

⁶ Règlement (CE) n° 870/95 de la Commission, du 20 avril 1995, concernant l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortia) en vertu du règlement (CEE) n° 479/92 du Conseil, JOCE L 89 du 21.4.1995.

⁷ Règlement (CE) n° 823/2000 de la Commission du 19 avril 2000 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne

— Consortia اتفاقات تقنية وعملية تقوم بتنظيم جميع نشاطات الشركات البحرية لإعداد وكالات اقتصادية بهدف تحسين الانتاج ونوعية الخدمات على متن الخط الملاحي المنتظم، ويحتفظ المجهزين بكامل استقلاليتهم سواء داخل الاتحاد أو خارجه والذين يحق لهم الخروج بحرية.²

استنادا لهذه المفاهيم القانونية يلاحظ أنه يلتزم المجهزين بتشغيل جماعي ومشارك يحل محل الإستغلال الفردي المستقل،³ الذي يشكل مؤسسة تجارية مشتركة تقدم خدمات النقل البحري باسمها الخاص بأجور وشروط محددة على أساس مستقل،⁴ وبناء على عقد التعاون،⁵ يجب على الناقلين التجمع بصفة ملاك السفن أو مستأجري السفينة عارية أو زمنيا،⁶ ومشغلي النقل متعدد الوسائط، بهدف الإسهام المادي ووضع على وجه الاشتراك تحت يد الاتحاد البحري الوسيلة البحرية (السفن) والتجهيزات المينائية، ومعدات المناولة ووسائل النقل النمطية (الحاويات)⁷ المملوكة لها أو المستأجرة من قبل شركات تأجير الحاويات داخل المحطات المخصصة، والتي تختلف مدة وطرق منحها بحسب طبيعة الاتحاد البحري،⁸ والإنتفاع من كفاءات الأعضاء المكونين له، مع الإشارة إلى تدخل الوكيل المينائي الممثل لمصالح اتحاد الشركاء الذين يتحملون نفقات التجهيز،⁹ والإلتزام بدفع نفقات مشتركة من قبل الأعضاء.

(consortiums) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JOCE 21 Avr. 2000, Rectificatif au règlement (CE) n° 611/2005 de la Commission du 20 avril 2005.

-Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO L 1 du 4.1.2003, p. 1-25.

-Règlement (CE) n° 463/2004 de la Commission du 12 mars 2004, portant modification du règlement (CE) n° 823/2000.

¹ Règlement (CE) n° 906/2009 de la Commission du 28 septembre 2009 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, L 256 du 29/09/2009.

² Cf. Paul Tourret, art.p.cité, p 02.

³ Cf. Isebell Corbier, armateur, art.p.cité, p 16.

⁴ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier...?, art. p. cité, p 426.

⁵ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, la qualité de transporteur maritime, Mémoire pour le D.E.S.S de Droit Maritime et des Transports, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, 1999/2000, p 21.

⁶ يستثنى من هؤلاء الأشخاص الناقلون العامون الغير مشغولون للسفن NVOCC.

- Cf. Pierre Bonassies/Christiane Scapel, op. cité, p 244.

⁷ Ibid, p 241, 242.

⁸ الجدير بالذكر أنه تقيد الحاويات للإتحاد في المحطات المغلقة لتتصل بالإتحادات المتكاملة، في حين يستحوذ كل عضو عدد من الحاويات ليحتفظ برمز تجاري للمجهز في المحطات شبه مفتوحة التي تتغير من رحلة لأخرى، ويقدم كل عضو الحاويات الضرورية لحاجات الإتحاد في المحطات المفتوحة.

- Cf. Marie Douet, op. cité, p 131.

⁹ Cf. Marie Douet, op. cité, p 118.

كما أغفلت تلك المفاهيم القانونية المذكورة أعلاه تبيان مدى تمتع اتحاد المجهّزين بالشخصية المعنوية التي تمكنه من انتحال صفة الناقل البحري، الأمر الذي يصعب معه معاملته كشخص معنوي يتمتع بشخصية قانونية مستقلة عن أعضائه،¹ وذمة مالية منفصلة عن أموال أعضائه، ولا يستحوذ على رأس مال مشترك،² ولا تثبت للإتحاد أجره النقل ولو كان عضواً في مؤتمر بحري،³ بل يحقّ للشركات البحرية طلب الإستقالة من الإتحاد دون تحمّل أيّ جزاء مالي.⁴

البند الثالث: التعريف الفقهي لإتحادات المجهّزين:

حاول الفقيه الفرنسي O.Baillargeat تحديد مفهوم الإتحاد البحري للمجهّزين عند تعريفه شركة الملاحة العامة أنّه "رابطة بين المجهّزين الذي يتولّون تأمين عملية النقل الدولي بمقتضى سند شحن موحد بما فيه النقل متعدّد الوسائط للحاويات لأجل تنظيم وربط الخدمة المعروضة بتحديد عدد السفن وأنواعها المستغلّة على متن الخطوط والحاويات الضرورية لتنظيم العلاقات ومراسي توقّف السفن في الموانئ لتوزّع القدرة على النقل وحقوق كلّ منها في ظلّ التجارة واستئجار الفراغات على متن السفن".⁵

يتبيّن لنا من خلال هذا التعريف أنّه يكيّف اتحاد المجهّزين شركة،⁶ بالرغم من عدم امكانية التسليم كونها اتحاد بين الشركات، ولا شركة في حدّ ذاتها رغم انضمام الأشخاص المعنوية لها، ولا تنشأ عنها شخصية معنوية، حيث لا يتوافر فيها عنصر المشاركة في رأس المال، ولا الأرباح والخسائر، ممّا يترتّب عليه مساءلة جميع الأعضاء على أساس التضامن.

¹ علاء الدين محمد حمدان، المرجع السابق، ص 183.

² نفس المرجع، ص 184.

³ Cf. Pierre Bonassies/Christiane Scapel, op. cité, p 244.

⁴ Cf. Jean pierre Beurier, op.cité, p 236.

⁵ Cf. Marie Douet, op. cité, p 08.

⁶ اختلفت الآراء الفقهية حول تكييف طبيعة اتفاقات الكونسورتيوم أنّها شركة فعلية أو شركة واقع أو شركة تضامن أو شركة محاصة، فيعتبر المشروع شركة واقع تتمتع بالشخصية الاعتبارية ولو لم تشهر وفقاً لإجراءات شهر الشركات، وإن كان لا يسلم بتلك الفكرة نتيجة افتقارها للأركان الموضوعية، ولا تتمتع بالشخصية المعنوية، ولا تعدّ شركة فعلية تتجه فيها ارادة الشركاء لتكوين الشركة، ولا شركة محاصة تنشأ بتوافر أركان موضوعية كشركة مستترة ينحصر كيانها بين الشركاء ولا وجود لها بالنسبة للغير، والتي لا تتمتع بشخصية معنوية مسقلة عن شخصية الشركاء المكونين لها، مع أنّه قد تتحوّل لشركة تضامن بحيث غالباً ما يتخذ هذا النوع من الاتفاقات شكل تجمعات معلنة دون أن تكون تجمعات مستترة خلافاً لشركة المحاصة.

- علاء الدين محمد حمدان، نفس المرجع، ص 177، 178.

وانطلاقاً من تجمّع الشركات الفرنسية عام 1983 تصنّف اتّحادات الخطوط البحرية المنتظمة بتجمّعات صغار المجهّزين نسبياً توافقاً مع مفهوم اتحاد المجهّزين لنقل البضائع المختلطة en vrac marchandises¹، حيث يعرفها الفقيه الفرنسي Mercadal أنّها "عقود تجمّع الشركات بناء على روابط تبرم بين مؤسّستين أو أكثر بالتضامن أو التعاون في سبيل تحصيل وتنفيذ عقد تقديم الخدمات أو الأموال"².

كما تعدّ اتفاقات اتّحادات المجهّزين أحد المشروعات المشتركة، التي تتحدّد باتفاق مشترك بين عدّة مساهمين لإنشاء كيان مشترك مستقلّ دون فقدان شخصيتهم، غير أنّه يأخذ على هذا الرأى اختلاف طبيعتها القانونية، بما أنّها تنشأ من جرّاء الطّابع التعاوني بين الأعضاء، لأجل تنفيذ العمل المشترك الذي تقوم عليه اتفاقات الكونسورتيوم.³

ويعرفها الفقيه Antoine Vialard على أساس المهمة التي تؤدّيها هذه الإتحادات البحرية للمجهّزين كونها "أصناف من الإيجار الهجين (المتشابك) والجزئي في الوقت المحدّد بين الشركات الملاحيّة التي تستغلّ نفس الخطوط المنتظمة"، فتلتزم بحجز فراغات على متن السفن التي تستغلّ نفس الخط الملاحي.⁴

الفرع الثاني: تحديد صفة الناقل البحري في مختلف أشكال اتّحادات المجهّزين للسفن:

تشكّل السفينة جوهر الإتحادات البحرية ومصدر تحديد صفة الناقل البحري، التي تجسّد معيار أساسي لتوزيع حقوق والتزامات الشركاء، الأمر الذي يستدعي علم المدعي بنوع وطبيعة الإتحاد الذي يتعامل معه، مع أنّه يتعدّر تحديد الأعضاء أو التجمّع أمام التّعقيدات التي تطرحها هذه الكيانات، حيث يعتبر مالك مجهّز السفينة الوحيد من يتمتّع بصفة الناقل البحري عن البضائع المشحونة على متن السفينة التي عيّنت في التجمّع، ويكمن في أحد الشركاء الذي يؤدّي دور ممثّل التجمّع أمام الغير داخل الإتحاد البحري، أو جميع أعضاء

¹ Cf. Marie Douet, op. cité, p 21.

² Le professeur Marcadel définit le consortium maritime des «contrats de groupement d'entreprises qui sont des accords conclus entre deux ou plusieurs entreprises en vue d'obtenir et d'exécuter conjointement ou solidairement un marché de fournitures de biens ou services».

- Cité par: Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier...?, art.p.cité, p 420.

³ علاء الدين محمد حمدان، المرجع السابق، ص من 174 إلى 178.

⁴ « Les consortiums sont ainsi qualifiés comme «des espèces d'affrètements croisés et partiels à temps, entre compagnies de navigation exploitant les mêmes lignes maritimes».

- Cité par: Antoine Vialard, op.cité, p 333.

التجمّع الشركاء الذين يتمتعون بالسلطة الكاملة عند شحن البضاعة على متن جميع السفن المملوكة للإتحاد أو السفن المملوكة للشركاء فتوضع تحت سيطرته.

مع امتداد صفة الناقل البحري المجهّز لإتحاد المجهّزين بمجرد افتراض تمتّعها بالشخصية المعنوية،¹ بخلاف الأصل الذي يقضي التجرد منها، بحيث تختلف فكرة التمتع بهذه الصفة بالنظر إلى طبيعة الإتحاد الذي يتتوّع بين "اتحاد أساسي" يتطلّب استغلال السفن و"اتحاد متكامل" يرتبط فيه المجهّزين بعقد تعاون ويبرم عقد استئجار الفراغات، و"اتحاد شبه متكامل" الذي يشكّل كيان قانوني مشترك، كالشركة أو تجمّع المصلحة الاقتصادية GIE التي تخنفي وراءها، ويستتر المجهّز الشريك لإتحاد المجهّزين وراء الهيكل، ممّا يثير إشكالية تحديد هوية الطرف الذي يستغل السفينة، لما لذلك من انعكاس على المهنيين ذوي الخبرة في النقل البحري الذين يقعون في متاهات تزيد في صعوبة تحديد هوية الناقل البحري فنوجز هذه الأشكال فيما يلي:²

البند الأول: أشكال اتّحادات المجهّزين الواضحة:

لا تثور أيّ صعوبة في تحديد هوية الناقل البحري حينما نعتبر السفينة كيان متكامل للشركة أو مالك السفينة الناقل البحري، ممّا يجعل هذا النوع من اتّحادات المجهّزين تشهد درجة من التّكامل، فيصبح الأعضاء مجهّزين بوضوح أو يختفون وراء الإتحاد، حيث تتمثّل هذه الاتّحادات البحرية في اتّحاد المجهّزين الأساسي واتّحاد المجهّزين المتكامل:

الفقرة الأولى: اتّحاد المجهّزين الأساسي: le consortium noyau:

يجب علينا التعرّف على كيفية انشاء اتّحاد بحري أساسي ومدى تمتّعه بصفة مجهّز السفن بما في ذلك الأعضاء المكوّنين له:

¹ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier.. ?, art.p. cité, p 423, 424.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 321.

أولاً: انشاء اتحاد المجهّزين الأساسي ككيان اقتصادي:

يشكّل اتحاد المجهّزين الأساسي الشكل العادي الذي يتّخذ اتفاق بسيط بين المجهّزين المستقلين، فهو طرف في الإتفاقات البحرية المرخص بها،¹ وتجمع اقتصادي يهدف إلى تأمين مردودية استغلال الخطّ الملاحي المنتظم، من جرّاء الإستغلال المشترك للسفن المتعدّدة من قبل اتحاد المجهّزين بعد السيطرة على قطاع جغرافي يتطلّب توافر القدرة التسييرية والتجارية،² ويتمتع بعلامة تجارية لتجمع المجهّزين، وبالرغم من عدم تمتع المجهّزين بأيّ دور عمليّاتي وإداري، فيمنح لأعضائه مكتب مشترك تحت اسم معيّن ولو اختلف موقع الاتحاد عن موقع الأعضاء،³ كما تظهر هويّة المجهّزين عند تنفيذ عقد النقل البحري، تحت تغطية الإسم التجاري للتجمع، على خلاف استئجار الفراغ المتشابك، أين يتطوّر كلّ عضو بالبضاعة تحت اسمه التجاري ويظلّ مسؤولاً اتجاه صاحب الحمولة.⁴

ثانياً: عدم تمتع اتحاد المجهّزين الأساسي بصفة المجهّز وبقاء الأعضاء مجهّزين:

يجسدّ اتحاد المجهّزين من النوع المفتوح فكرة تجرّده من الشخصية القانونية، حيث لا يعتبر التكامل أو الاندماج بين أعضائه تاماً، بما أنه "تحتفظ كلّ شركة بهويّتها التي تتعامل بوثائق شحن بحرية،⁵ ويحتفظ كلّ شريك مجهّز باستقلاله القانوني والتجاري، الذي يضع تحت تصرف هذا الإتحاد البحري سفينة واحدة أو عدّة سفن تنسب لها، ممّا يمكنه من شحن البضائع على متنها،⁶ على ألاّ تستأجر السفينة لا من قبل الاتحاد ولا الأعضاء.⁷

ومع ذلك يمكن اعتبار العضو الذي تنسب له السفينة في اتحاد المجهّزين المفتوح مستأجر زمني على أساس مشترك، بعد التنازل له عن التسيير التجاري للسفينة، فيتمتع المجهّز المستغلّ بامتيازاته أو حقوقه،⁸

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 322.

² Cf. Isabelle Corbier, armateur, art. p. cité, p 16.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 322, 323.

⁴ Cf. Bertrand Sabadi, l'affrètement d'espaces, presses universitaires d'Aix -Marseille-PAUM, 2004, p 82.

⁵ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier...?, art.p. cité, p 423, 424.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 325.

⁷ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art.p. cité, p 17.

⁸ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 171, 172.

تماشياً مع تعريف الناقل البحري بموجب أحكام قانون النقل الدولي، على أساس أنه الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن، فيظل كل شريك مالك يستغل السفينة على متن الخط المنتظم ناقلاً في صدر اتحاد المجهزين، قبل الشاحن المتعاقد معه أو الغير، وعليه يظل عضو الاتحاد البحري مجهزاً، بحيث لا يعد مالك السفينة مستغلاً إلا ناقلاً.¹

وفي هذا الصدد يؤكد القضاء الفرنسي في قراره المؤرخ بـ 1985/12/02 في قضية السفينة Sélandia أنه يجوز لكل شريك عضو في الإتحاد الاحتفاظ باستغلال سفينته باعتباره مالك مستغل السفينة أصلاً، الذي يظل منتحلاً صفة الناقل البحري تحت العلامة Scan Dutch MM ولا يضيّع أداء هذه الوظيفة بشأن البضائع المشحونة،² من قبل مختلف الشركاء على متن كل السفن والذي يلتزم بنقلها من ميناء لآخر وحتى بالنسبة لبضائع الشركاء الآخرين،³ فهو يحتفظ بأداء نشاطه التجاري الخاص بمفرده، ويلتزم بمتابعة ميناء الحاويات الذي يديره بكل حرية.⁴

الفقرة الثانية: استتار الأعضاء وراء اتحاد المجهزين المتكامل le consortium intégré:

يجسد الإتحاد البحري المتكامل أحد أشكال التكامل بين الأعضاء المجهزين،⁵ باستغلال أكبر عدد من الخدمات والوسائل كأى شركة بحرية أخرى،⁶ فسمي بالإتحاد البحري المغلق، سواء تمتع بالشخصية المعنوية أو تجرد منها،⁷ حيث يترتب على اشتراك الأعضاء الشركاء، انشاء كيان قانوني مستقل، مما يجعله يتمتع بصفة الناقل البحري فيقوم مقام أعضاء الإتحاد:

أولاً: خلق الإتحاد البحري للمجهزين ككيان قانوني جديد:

يترتب على فكرة تقديم الحصّة من قبل كل عضو مشارك اقتراب مفهوم الإتحاد البحري المتكامل من مفهوم الشركة التجارية، حيث يتصرف المجهزين المنضمين للإتحاد بصفة مساهمي السفن، مع أنه يصعب

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 324.

² CA. Paris, 2.déc.1985, DMF, 1986, 551, Cité par : Isebelle Corbier, armateur, art. p. cité, p 16, 17.

³ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op. cité, p 22.

⁴ Cf. Isebelle Corbier, armateur, op. cité, p 17, 18.

⁵ Cf. Martine Remond – Gouilloud, op. cité, p 145.

⁶ Cf. Marie Douet, op. cité, p 113.

⁷ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 71.

تكيفها بالشركة نتيجة عدم تمثيل الذمة المالية للمجهّزين رأسمال مشترك لضمان ديون التجمّع،¹ بل يقتضي نشأة هذا الإتحاد تجمّع الشركاء المساهمين، لوضع كيان قانوني يتمثل في تجمّع ذي منفعة اقتصادية GIE الذي يتمتّع بالشخصية المعنوية، ويتمثل مع الشركة فيشكل اطار قانوني وسيط بين الشركة والجمعية.

ومع ذلك يثور التساؤل بخصوص طبيعة التجمّع فيما اذا كان شركة مدنية يكمن هدفها الأساسي في تحقيق المنفعة المشتركة تطبيقا للمادة 416 من ق.م.ج، والتي وردت فيها عبارة 'بلوغ هدف اشتراكي ذي منفعة اقتصادية'، رغم أنها لا تمارس أعمالا ذات طبيعة تجارية وتكتسب شخصيتها المعنوية بمجرد الإتفاق بغض النظر عن اتمامها اجراءات القيد والشهر،² أو شركة تجارية لا يضى عليها طابع تجاري ولا تنتمي اليها حسبما يتبين لنا من خلال المادة 1/544 من ق.ت.ج.³

ويجسد اتحاد المجهّزين محلاً للتجمّع ذي منفعة اقتصادية GIE لأجل ضمان استغلال وتسيير السّن تجارياً، بشكل مشترك بدلاً من الشركاء، ويستقلّ عن الشركات الأعضاء المنضمين اليه، الذين يقبلون الإستتار وراءه، مما يتطلب أن يكون نشاطه مكملاً وامتداداً لنشاط الأعضاء، الذين يسألون على أساس التضامن،⁴ وفي سبيل ذلك يضع التجمّع جميع الوسائل الخاصة لتسهيل وتطوير النشاط الاقتصادي للأعضاء المساهمين، حسبما تؤكد المادة 1 من الأمر رقم 67-821 المتعلق بالتجمّعات ذي المنفعة الاقتصادية.

¹ Cf. Garifalia Athanassiou, op. cité, p 58.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 326, 327.

³ الجدير بالذكر أنه اكتفى المشرع الجزائري بتنظيم التجمّع ذي المنفعة الاقتصادية من المادة 796 إلى المادة 799 مكرر 4 في الفصل الخامس من الباب الأول من الكتاب الخامس المتعلق بالشركات التجارية الذي عنوانه بالتجمّعات، وسنّ المرسوم التشريعي رقم 93-08 مؤرخ في 25 ابريل سنة 1993، ج. ر عدد 27 المؤرخة في 27 أفريل 1993، معدل للأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري، فلم يعرفه في المادة 796 بل اكتفى بالنص أنه "يجوز لشخصيين معنويين أو أكثر أن يؤسسوا فيما بينهم كتابيا ولفترة محدودة تجمعا لتطبيق كل الوسائل اللازمة لتسهيل النشاط الاقتصادي لأعضائه أو تطويره أو تحسين نتائج هذا النشاط وتنميته". وفي مقابل ذلك يعرف المشرع الفرنسي التجمّع ذي المنفعة الاقتصادية في مادة 1 أنه تجمّع يسمح مع مراعاة الإستقلال القانوني والإقتصادي للشركاء، بوضع على أساس مشترك وسائل الإنتاج وتطوير الأعمال الأكثر فعالية ويظل أفضل حساب منعزل.

- Ordonnance n° 67-821 du 23 septembre 1967 sur les groupements d'intérêt économique complété par la loi n° 89-377 du 13/06/1989 relative aux groupements européens d'intérêt économique, JORF du 15 juin 1989, page 7440.

⁴ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 326, 327.

ثانيا: تمتع اتحاد المجهزين بصفة المجهز باستغلاله التجاري للسفينة:

يترتب على اتخاذ اتحاد المجهزين شكل شركة اكتسابها الشخصية المعنوية وخضوعها لجميع الإجراءات القانونية لتسجيلها، التي تمنح لها امكانية التعاقد مع العملاء مباشرة،¹ بما أنه لا يعلم هؤلاء هوية أعضاء اتحاد المجهزين، الذين يستترون وراء الإتحاد المتكامل، على أن تنحصر آثار ذلك في العلاقة القائمة مباشرة بين الشاحنين والإتحاد البحري، الذي يتعامل معهم بصفة الناقل البحري الحقيقي بناء على التمثيل الكامل.

وعلى غرار الإتحاد الأساسي فإنه تراعى عضوية مالك السفينة في الإتحاد البحري المتكامل، الذي ينتحل هو الآخر صفة الناقل البحري، حيث يضع كل مجهز على أساس الإشتراك تحت تصرف الإتحاد البحري احدى أو عدة سفن مملوكة له، باعتبارها الأكثر استغلالا واستئجارا فيه من قبل الشركاء الملاك،² والذي يقتصر حقه على الاحتفاظ بالتسيير الملاحي دون التسيير التقني،³ مما يجيز للإتحاد البحري امتهان الوسيلة البحرية، بتركيز الإستغلال والتسيير التجاري لسفن الأعضاء التي توضع بين يديه مباشرة،⁴ ويؤدي وظائف متعددة نيابة عن الأعضاء،⁵ وهكذا ينتفع الإتحاد المتكامل من نظام المجهز، فيتصرف بصفة المجهز المستأجر أو المجهز مسير السفن، من جراء مشاركة الإيجار الموقعة من قبل كل شريك.⁶

والجدير بالذكر أنه يساهم في تسيير الإتحاد البحري المتكامل المكتب المشترك الذي يتركز في موقع أحد الشركاء،⁷ كمنظم مركزي يمثل السلطة التنفيذية للاتحاد، ويتلقى تعليمات من اللجنة الإدارية التي تتشكل

¹ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier..?, art.p. cité, p 425, 426.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 328.

³ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 81.

⁴ Cf. Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 328.

⁵ علاء الدين محمد حمدان، المرجع السابق، ص 182.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 328.

⁷ Cf. Marie Douet, op. cité, p 100

من ممثلين لكل خط،¹ وينظّم الرحلات تبعا للمواعيد ومراقبة العمليات المينائية، وسرعة السفن، ويحدّد فراغات السفن على مستوى الميناء، ويدير محطات الحاويات،... الخ.²

ثالثا: مسؤولية الإتحاد البحري للمجهّزين المتكامل وأعضائه:

يثير اتحاد المجهّزين المتكامل اشكالية تحديد الطرف المسؤول، فيما اذا كان الإتحاد البحري المتكامل أو المجهّزين الأعضاء، حيث يخضع هذا الكيان القانوني لنظام مسؤولية الناقل البحري اتجاه الغير،³ على أساس حلول اتحاد المجهّزين محلّ الأعضاء،⁴ فتقع على عاتقه المسؤولية لوحده، عن الأضرار الناتجة عن التسيير التجاري، بما أنه يستغلّ السفينة عوضا عن الأعضاء،⁵ ممّا يستوجب الإدعاء ضدّ الناقل المتعاقد المحدّد بناء على بيانات سند الشحن والذي يتمثّل في الإتحاد البحري،⁶ دون تملّص الشركاء من نفقات استغلال السفن،⁷ ممّا يمكن الناقل الأصلي داخل اتحاد المجهّزين ممارسة دعوى رجوع ضدّ كلّ عضو في الإتحاد، بناء على الشكاوى المقدّمة ضدّ أعضاء اتحاد المجهّزين والوحدة المركزية له، باعتباره الطرف الوحيد الذي يقع عليه الإلتزام بمتابعة المسؤول في سلسلة التعويض، ممّا يترتّب عليه الحصول على تعويض مزدوج بينهم، مع ما يثيره ذلك من نزاعات بين أعضاء اتحاد المجهّزين.⁸

وعليه يتبيّن لنا أنّ صفة الناقل البحري لا تنحصر في شركاء اتحاد المجهّزين ممّا يترتّب عليه اعفاء من المسؤولية، بل يمكن للإتحاد اكتساب صفة الناقل البحري، اذا افترضناه شخصا معنويًا مستقلاً عن الشركات التي يتشكّل منها،⁹ مع أنه يرى الأستاذ Ph. Delebecque "عدم امكانية الإدعاء ضدّ اتحاد

¹ Cf. Isebel Corbier, armateur, art.p. cité, p 18.

² Cf. Marie Douet, op. cité, p 113.

³ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier..?, art.p. cité, p 426.

⁴ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 81.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 328.

⁶ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier..?, art.p. cité, p 424 .

⁷ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 327.

⁸ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier ..?, art.p. cité, p 424 .

⁹ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art.p. cité, p 18.

المجهّزين بما أنه ليس لهذا التجمّع وجود قانوني، ومن باب أولى الإدعاء بصفة فردية ضدّ كلّ أعضاء الإتحاد البحري".¹

البند الثاني: الشكّل الغامض من اتحاد المجهّزين:

يرتبط اتحاد المجهّزين شبه متكامل بتعاون خاصّ ممّا يثير صعوبات بخصوص تحديد هوية الناقل البحري:

الفقرة الأولى: الطبيعة القانونية لإتحاد المجهّزين شبه متكامل *le consortium semi intégré*:

يشكّل اتحاد المجهّزين شبه متكامل أحد أشكال التعاون عن طريق الإتفاق بين الأطراف المجهّزين على أساس الثقة المتبادلة، التي تتوقّف على مؤهلات اقتصادية ومالية لكل شريك، فتكيّف طبيعته القانونية أنّها رابطة تعاون بسيطة، تمثّل مشروع مشترك 'joint-venture'، يتجرّد من الشخصية المعنوية، والذي يتمثّل مع عقد الملكية المشتركة partnership في ظلّ القانون الأنجلوسكسوني،² الذي تعرّفه المادة 1/1 من القانون الإنجليزي للملكية المشتركة لعام 1890، "أنّها العلاقة بين أشخاص يمارسون نشاط من الأعمال على وجه مشترك بقصد الإنتفاع".³

الفقرة الثانية: خصوصية اتحاد المجهّزين شبه متكامل كرابطة خاصة للتعاون:

يستطيع الإتحاد البحري شبه متكامل وجميع الأعضاء من استغلال السفن،⁴ كأحد تقنيات الإستغلال التّضامني للخطوط الملاحية المنتظمة في النقل البحري للحاويات،⁵ وتقديم الخدمات المتشابهة،⁶ فتنشأ روابط

¹ Pour le professeur Ph. Delebecque par exemple: « il est impossible d'assigner le consortium en tant que tel, car ce groupement n'a pas de véritable existence juridique [...] Mieux vaut dans ce cas assigner tous les membres de l'institution individuellement » Cité par: Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier .. ?, art.p. cité, p 424 .

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 330, 331.

³ « Partnership is the relation which subsists Definition of between persons carrying on a business in common with partnership a view of profit » Partnership Act 1890 [14th August 1890] [53 & 54 VICT], (c39) http://britlaw.free.fr/general_partnership/loi_partnership_1890.html consulté : 05/07/2019, 13 :06

⁴ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op. cité, p 22.

⁵ Cf. Henri de Richemont, L'affréteur d'espace peut-il bénéficier de la limitation?, «La limitation de responsabilité du propriétaire de navire» Actes de la IXème «Journée Ripert» Colloque organisé par l'Association Française du Droit Maritime Paris, le 01/07/2002, DMF 632, Numéro spécial, Décembre 2002, p 1014.

⁶ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 65.

تعاون بين المجهّزين،¹ المعروفة بـ slots،² والذي يحتاج إلى مجمّع الحاويات ومجمّع الموانئ،³ حيث يملك كلّ منهم حصّة على متن السفينة التي يضعونها تحت تصرّف اتحاد المجهّزين الذين ينسبون إليه بعضويتهم، وتسند فراغات السفينة للأعضاء⁴ مع تمتّعه بحقّ استئجارها حتّى خارج الإتحاد البحري، ويقومون بشحن البضائع على متنها،⁵ مع انفراد كلّ واحد منهم بقدرة النّقل على متن كلّ سفينة على خلاف الإتحاد البحري الأساسي.

كما يدير الإتحاد شبه متكامل مكتب مشترك،⁶ بدلا من الشّركاء أنفسهم، رغم وجود ممثّلين لكلّ الأعضاء،⁷ دون تمتّع هذا الجهاز بالشّخصيّة المعنويّة كمنظّم مركزي يقوم على سياسة تجاريّة مشتركة ويتحمّل الإستغلال التجاري للخطّ الملاحي في القطاع الجغرافي، بما في ذلك النفقات والإيرادات البحرية على أساس مشترك، ويتلقّى تعليمات اللّجنة الإداريّة التي تتضمّن ممثلي الشّركاء،⁸ في اطار رابطة استئجار الفراغات، ممّا يمكنه من ادارة المظاهر العمليائيّة والإداريّة أو التجاريّة.⁹

الفقرة الثالثة: تحديد صفة الناقل في ظلّ الإتحاد البحري شبه متكامل:

يلتزم اتحاد المجهّزين بالإستغلال المشترك للخط الملاحي المنتظم لحساب جميع الشّركاء، بصرف النظر عن صفتهم القانونيّة،¹⁰ غير أنه يتصرّف كلّ شريك داخل الإتحاد البحري شبه متكامل بصفة الناقل البحري،¹¹ لتثور اشكاليّة التعرّف عن الطّرف المتعاقد مع الشّاحنين الذي يحتفظ بهذه الصفة، حيث يختار الشّاحن الشّريك المتعاقد معه مستأجر الفراغات بصفته الناقل الظاهر، فتنشأ علاقة تعاقدية بينهما،¹² دون تمتّع

¹ Cf. Henri de Richemont, op. cité, p 1014.

² تسمّى روابط استئجار الفراغات بروابط slots يقصد بـ le slot الفراغ الذي تشغله الحاوية بقياس محدد أو شحن الأوزان المحددة.

- Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 211.

³ Cf. Tassel Yves, le contrat d'affrètement d'espaces, communication Journée Ripert de l'AFDM, université de Nantes, 28 juin 2004, DMF 2005, n°655, p 01.

⁴ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 330.

⁵ Cf. Marie Douet, op. cité, p 115.

⁶ Ibid, p 118.

⁷ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 84.

⁸ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 330.

⁹ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 84.

¹⁰ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 333.

¹¹ Cf. Tassel Yves, le contrat d'affrètement d'espaces, art.p. cité, p 01.

¹² Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 85.

المستأجر بكامل الحرية في استغلال السفينة، الذي يتصرف وفق تعليمات اللجنة التنفيذية للإتحاد البحري، الأمر الذي يدفعه لإستغلال السفن باسم المستأجر،¹ في حين يستبعد عقد استئجار الفراغات كل رابطة تعاقدية بين صاحب البضاعة والمؤجر الناقل الحقيقي، الذي يسأل عن تنفيذ عملية نقل البضائع فعلياً على متن السفينة.²

المطلب الثالث: تخويل ممارسة نشاط النقل البحري من القطاع العام إلى القطاع الخاص في القانون الجزائري:

فتح مجال ممارسة نشاط النقل البحري بوجه عام للقطاع الخاص عن طريق منح حق الإمتياز للخواص من جراء التحويلات الماسة بالجزائر والتي أخذت باقتصاد السوق، بعدما كان يقتصر تقديم خدمة النقل البحري على تدخل الدولة الممثلة من قبل الشركة الوطنية للملاحة، الأمر الذي يستدعي منا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: نظرة عامة عن الشركة الوطنية للملاحة واعداد هيكلتها:

سنحاول أخذ نظرة شاملة عن الشركة الوطنية للملاحة المسيطرة على نشاط النقل البحري، والتي أعيد هيكلتها نتيجة التغييرات التي ظهرت في الآونة الأخيرة، وهو ما سنتطرق له فيما يلي:

البند الأول: سيطرة الشركة الوطنية للملاحة على نشاط النقل البحري:

إنّ النقل البحري من الملكية العامة التي هي ملك المجموعة الوطنية طبقاً لأحكام المادة 1/20 و 3 من التعديل الدستوري الجزائري لعام 2020،³ والمادة 3/17 من الدستور الجزائري لعام 1996،⁴ وينشأ احتكار

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 333.

² Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 85.

³ المادة 1/20 و 3 من المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020 يتعلق باصدار التعديل الدستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج.ر عدد 82، مؤرخة في 30 ديسمبر 2020، ص 09، المعدل للقانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016 ج. ر عدد 14 - في 7 مارس 2016 التي تنص أن "الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية. وتشمل باطن الأرض، والمناجم، والمقالع، والموارد الطبيعية للطاقة، والثروات المعدنية الطبيعية والحية، في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية، والمياه، والغابات.

كما تشمل النقل بالسكك الحديدية، والنقل البحري والجوي، والبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية، وأملاكاً أخرى محددة في القانون".

⁴ المادة 3/17 من المرسوم الرئاسي رقم 69/438 المتضمن إصدار الدستور الجزائري لعام 1996، ج.ر عدد 76 المؤرخة في 8 ديسمبر 1996

الدولة على نشاط النقل البحري واستئجار السفن والإرشاد البحري وإيداع السفن وسمسرة الحمولات البحرية والشحن والتفريغ في الشاطئ والقطر لدى دخول الموانئ الجزائرية وكذلك الملاحة الساحلية بين جميع الموانئ الجزائرية طبقا للمادة 571 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري قبل التعديل.

وبناء على ما تقدم، يتبين لنا من خلال استقراء جوهر هذه النصوص القانونية أنه رغم عدم تدخل الدولة لأجل استغلال السفن مباشرة لكنها تستغلها بصفة المجهز،¹ مما ترتب عليه فقدان المفهوم العام لمجهز السفينة غايته نتيجة استئثار الدولة جميع النشاطات المتعلقة بالإستغلال التجاري للسفينة،² لاسيما عند احتكارها نشاط النقل البحري الذي يتجسد في مرفق عام يمثل قطاع النقل البحري في الجزائر ألا وهو الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN باعتبارها مالكة ومجهزة للسفن،³ التي نشأت بتدخل الشركات الفرنسية في الجزائر،⁴ وذلك على غرار احتفاظ الدولة الفرنسية بالشركة البحرية العامة والتسييرية الفرنسية CGMF التي تستغل السفن على وجه التضامن.⁵

وبالنتيجة، تغطي الشركة الوطنية للملاحة كافة الحاجيات الوطنية لنشاط النقل البحري خاصة أمام التغييرات الخارجية،⁶ وما يتفرع عن ذلك من عمليات مادية وقانونية كالمناولة المينائية والقطر واصلاح وتموين السفن، وتنفيذ عمليات وكالة السفن والحمولة، تطبيقا لأحكام المرسوم رقم 489-63 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، والمرسوم رقم 69-50 الذي يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن،⁷ وغالبا ما يبرم عقد الوكالة بين الدولة وشركة الملاحة التي

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 307.

² Cf. Neffous Mohamed Mankour, Le nouveau code maritime algérien, Mémoire DESS, France, 2000, p 32.

³ أنشئت شركة CNAN (la compagnie national algérienne de navigation) عام 1963 بموجب المرسوم رقم 489-63 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج.ر عدد 06 الصادرة بـ 1964/01/17.

⁴ بن صغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017، ص 92.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 307.

⁶ Cf. Haddoum Kamel, Les investissements maritime et portuaire en Algérie: la consécration du régime de la concession, Neptunus, e. revue Centre de Droit Maritime et Océanique Université de Nantes, vol. 20, 2014/1, p 02.

⁷ المرسوم رقم 69/50 المؤرخ في 1969/07/17 الذي يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية والنقل البحري واستئجار السفن، ج.ر عدد 33، مؤرخة في 1982/08/17.

تلتزم بالإستغلال الفعلي للسفن،¹ حيث يبلغ عددها حوالي 14 سفينة فقط ولا تمثل إلا 10% من حجم التجارة العامة.²

واستنادا لأحكام المرسوم رقم 63-489 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة تُدار هذه الشركة بواسطة جهازين مدير عام ومجلس ادارة يعينون عن طريق الوصاية التي تسيّر تسييرا لا مركزيا، ولا تستقل هيكليا ووظيفيا على أساس تبعيتها للسلطة الوصية،³ لاسيما وأنها تتنازل عن ملكيتها وتخول سلطة ادارتها للدولة مالكة رأس المال، بالرغم من خضوعها نظريا لأحكام القانون الخاص.⁴

وبناء على ذلك يظهر المجهز المفوض (الشركة الوطنية للملاحة) بصفة الناقل الظاهر والدولة المستأجرة للسفينة بصفة الناقل الحقيقي، التي تلتزم بإصدار سندات شحن خاصة، وتحمل المسؤولية عن الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع من جراء استغلال السفينة، مع امكانية رفع دعاوى التعويض عن الأضرار اللاحقة بالشاحنين أو المسافرين ضد شركة الملاحة والدولة.⁵

البند الثاني: اعادة هيكلة الشركة الوطنية للملاحة أمام التغيرات الاقتصادية:

نظرا للتحوّلات الجذرية التي شهدتها الجزائر والانفتاح الإقتصادي وتوسيع مجال المبادلات التجارية، وتبنيها النظام الليبرالي وظهور فكرة التخصص، اقترح اعادة هيكلة الشركة الوطنية للملاحة حسبما تؤكد لنا التعديلات التي أدخلت على مرسوم انشاءها،⁶ فأصبحت تسمى بـ "الشركة الوطنية للنقل البحري" بموجب

بالإضافة إلى المرسوم رقم 83/68 يتضمن احداث منطقة خاصة بالملاحة للسفن الجزائرية، المؤرخ في 16/04/1968، السنة الخامسة، ج.ر. عدد 33، لـ 23/04/1968.

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 307.

² الجدير بالإشارة أنه كانت الشركة الوطنية للملاحة تستغل ما يقارب 80 منشأة بحرية لتشكل حوالي 35% من حجم التجارة الخارجية في الجزائر عام 1980.

- Cf. Haddoum Kamel, op.cité, p 02.

³ بن صغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 92.

⁴ بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013/2012، ص 15.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 307, 310, 311.

⁶ بموجب المرسوم رقم 279/82 المؤرخ في 14/08/1982 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، سنة 19، ج.ر. عدد 33، وعدل أيضا بموجب المرسوم رقم 86/65 المؤرخ في 24/03/1965، ج.ر. عدد 30، يتضمن تعديل المرسوم رقم 63-499 المؤرخ في 31/12/1963 المتعلق بقبول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية والموافق على قوانينها الأساسية، حيث أدخل على هذا المرسوم الأخير

المرسوم رقم 77/67،¹ وفي ظلّ هذه التغيرات تحولت إلى مؤسسة عمومية اقتصادية، التي تتخذ شكل شركة مساهمة تخضع لأحكام القانون العام على خلاف الأصل العام الذي يقضي بخضوعها لأحكام القانون التجاري.

ولم يقتصر دور الشركة الوطنية للنقل البحري على تنفيذ عمليات النقل و شحن وتفريغ البضائع، بل امتدّت مهمتها لأجل اتمام عمليات نقل ذي طبيعة خاصة،² مما ترتب عليه نشأة شركات مستقلة كالشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية (HIPROC) التي تقتصر مهمتها على النقل البحري للمواد ذات الطبيعة الخاصة للمسافات البعيدة الدولية والوطنية،³ والشركة الوطنية لإصلاح السفن (ERENAV)،⁴ والشركة الوطنية للخدمات البحرية والأعمال الملحقة بالنقل البحري (ENCAAT)،⁵ دون أن ننسى بالذكر الشركة الوطنية لنقل المسافرين (ENTMAV)،⁶ والتي يركز نشاطها الأساسي على نقل المسافرين وأمتعتهم ونقل البضائع استثناء، فضلا عن أدائها دور وكالة الأسفار وتأجير السفن لحسابها الخاص،⁷

تغييرات فقلص من الإستقلالية من مدير عام ومجلس ادارة، ونصّ في المادة 30 على تعيين مندوب الحكومة من قبل الوزير المكلف بالوصاية الذي يحضر في مجلس الإدارة بموجب صوت استشاري.

¹ المرسوم رقم 77/67 المؤرخ في 11/05/1967 يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج.ر عدد 42 الذي عدل المرسوم رقم 86/65 أين ألغي مجلس الإدارة واستبدل بجهاز استشاري فقط وعدل أيضا بموجب المرسوم رقم 154/87 المؤرخ في 14/07/1987 المعدل للقانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري، ج.ر عدد 29، والذي أخضع جميع هيكل الشركة للأمر رقم 74/71 المؤرخ في 16/11/1971 المتعلق بالتسيير الإشتراكي للمؤسسات، ج.ر عدد 101، السنة 8، مؤرخة في 13/12/1971.

² بن صغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 93.

³ أنشئت هذه الشركة التي تتألف من 13 سفينة وفقا لمبادئ ميثاق التنظيم الإشتراكي للمؤسسات وأحكام الأمر رقم 74/71 تطبيقا للمادة 1 من المرسوم رقم 282/82 المؤرخ في 14/08/1982 المتضمن انشاء الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيماوية، السنة 19، ج.ر عدد 33.

⁴ أنشئت هذه الشركة بموجب المرسوم رقم 77/87 المؤرخ في 16/04/1987 المتضمن انشاء الشركة الوطنية لإصلاح السفن، ج.ر عدد 15، لـ 08/04/1987.

⁵ أنشئت بموجب المرسوم رقم 156/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتضمن انشاء الشركة الوطنية للخدمات البحرية والأعمال المتعلقة بالنقل البحري، ج.ر عدد 29.

⁶ أنشئت هذه الشركة التي تتألف من 03 سفن بموجب المرسوم رقم 155/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتعلق بإنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين، ج.ر عدد 29.

⁷ بن صغير شهرزاد، نفس المرجع، ص 94.

وشركات أخرى فرعية تشكل الشركة الأم التي تسمى تجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية (CNAN GROUP)¹.

غير أنه أمام التعقيدات التي يشهدها نشاط النقل البحري قَدّمت بعض الخدمات بشكل مستقلّ عن الشركة الوطنية للنقل البحري، المختصة بتقديمها كيانات جديدة منها الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع التي اهتمت باحتكار نشاطات المناولة والتشوين، تطبيقاً لنصّ المادة 02 من الأمر رقم 16/71 المتضمّن احداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع² الذي جاء في فحواه أنه ينقل احتكار نشاطات عمليّات الشّحن والتفريغ بالوسائل الآليّة واليدويّة في الموانئ الجزائرية إلى الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع؛ والذي كانت تختصّ بها فيما سبق الشركة الوطنية للملاحة البحرية بموجب المرسوم رقم 50/69 المتضمّن احتكار النّقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية والنّقل البحري وإيجار السفن.

فضلا عن ذلك فقد أعيدت هيكلة شركة النقل البحري حيث قسّمت الشركة الأمّ لأربع فروع تنحصر في فرع خطوط الشمال وفرع خطوط البحر الأبيض المتوسط وفرع الملاحة حسب الطلب وفرع خطوط المغرب.

وأمام طبيعة النشاط الإستراتيجي الذي تمارسه الشركة الوطنية للملاحة فلا تخضع لنظام الخصخصة، إلى غاية ما امتدّ نطاقه لجميع القطاعات ذات الطابع الإقتصادي بصرف النظر عن النشاط التنافسي، حيث خفّضت الشركة الوطنية للملاحة من عدد السفن الغير صالحة للملاحة، ممّا أدّى إلى خوصصتها، أين فتح رأسمال فرع خطوط الشمال لصالح المجمع الفرنسي (Gofast-aigle azur) وأحد الأشخاص الطبيعيّة ذي الجنسيّة الجزائريّة، وفرع خطوط البحر الأبيض الذي فتح رأسماله لصالح المجمع الإيطالي (Dario pelioli) في حين يسيّر فرع الملاحة حسب الطلب، غير أنه قرّر مجلس مساهمة الدولة حلّ هذا الفرع

¹ تتمثل فروع الشركة البحرية الوطنية المختصة بالنقل في فرع خطوط الشمال CNAN NORD الناشئ بتاريخ 2005/01/02 التي تمارس عملية نقل البضائع على متن الخطوط الملاحية المنتظمة والذي يتألف من 07 سفن، وفرع خطوط البحر الأبيض متوسط CNAN MED الناشئ بتاريخ 2005/01/02 وتتألف من 03 سفن وأخيرا الفرع المتعلّق بالأعمال الملحقة بالنقل البحري وذلك عن طريق فرع تسويق خدمات النقل البحري NASHCO الذي أنشأ عام 1991.

² الأمر رقم 16/71 المؤرّخ في 1971/04/09 المتضمّن احداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع، ج.ر عدد 15، المؤرخة في 1971/02/19.

وانشاء شركة مختلطة تخضع للقانون الجزائري تحت اسم (IBC) مع المجمع الأردني السعودي لصالح مجمع الشركة الوطنية للملاحة البحرية ولصالح أحد الأشخاص الطبيعيّة.

وهذا على خلاف فرع خطوط المغرب المختصّ في نقل المسافرين، الذي فتح لصالح المجمع الفرنسي (Gofast-aigle azur)، ولصالح أحد الأشخاص الطبيعيّة، وما الغاية من وراء الإعتماد على الخوصصة إلا لأجل ضمان تمتع السفن التابعة لهذه الفروع بالجنسيّة الجزائرية.¹

الفرع الثاني: استغلال مجهّزي السفن خدمات النقل البحري بناء على حقّ الإمتياز:

ارتأى المشرّع البحري الجزائري بعد الإحتكار الفعلي لنشاط النقل البحري من قبل الدولة وتخلّف سوق النقل، ضرورة تحرير وتفويض تسييره لصالح القطاع الخاص، أي توسيع مجال ممارسته من قبل أشخاص آخرين شريطة الحصول على امتياز استغلال خدمات النقل البحري للبضائع،² بغضّ النظر عن شكل عقد الإمتياز،³ وذلك استجابة للإفتتاح الإقتصادي الذي تشهده الجزائر وتبنيها النظام الليبرالي، ومحاولة التقليل من الأعباء الماليّة للدولة، وتحسين نوعيّة الخدمة المقدّمة من قبل المؤسسات.⁴

وهو ما يتبيّن لنا من خلال الغاء المادة 578 من ق.ب.ج، وتعديل المادة 571 من ق.ب.ج التي تنصّ أنّ "النقل البحري ملكيّة عامّة مع امكانيّة أن يكون موضوع امتياز"، والذي "يمنح على أساس دفتر الشروط وفقا للكيفيات والشروط المحدّدة عن طريق التنظيم... طبقا لأحكام المادة 571-2 من ق.ب.ج، مع تميّز حقّ الإمتياز بطابع شخصي غير قابل للتنازل عنه باعتباره امتيازاً مؤقتاً وقابلاً للإلغاء، مع امكانيّة

¹ بن صغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 95.

² عجابي عماد، مساهمة عقد الإمتياز في ادارة قطاع النقل في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017، ص 105.

³ المرسوم التنفيذي رقم 57/08 المؤرخ في 13 فبراير 2008 الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر عدد 9 المؤرخة في 2008/02/24، ص 09 الذي ينص في مادته 12 أنه "يتخذ الإمتياز شكل امتياز عام عند استغلال مجموع خدمات النقل البحري أو شكل امتياز خاصّ لأجل استغلال خدمة معيّنة"، وتحدّد مبالغ حقوق الإمتياز حسب طبيعته طبقاً لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 08-58 المؤرخ في 2008/02/13 المحدّد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، ج.ر عدد 09، مؤرخة في 2008/04/24.

⁴ الجدير بالإشارة أنه يشهد قطاع النقل البري (سككي والطّرقي) والنقل الجوي ممارسة نشاط النقل عن طريق الإمتياز على غرار قطاع النقل البحري. - عجابي عماد، نفس المرجع، ص 105.

مواصلة استغلال خدمات النقل البحري من قبل ذوي حقوق صاحب الإمتياز المتوفى طبقا للمادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته.

وبناء على ما تقدّم، يجب مراعاة جملة من الشّروط واتّخاذ الإجراءات الواجبة لأجل ممارسة مجهّزي

السفن خدمات النقل البحري، وإلا ترتّب على عدم احترامها من قبل صاحب الإمتياز الغاءه:

البند الأول: الشّروط والإجراءات المتّخذة لممارسة مجهّزي السفن خدمات النقل البحري:

لا تستغلّ خدمات النقل البحري عن طريق الإمتياز،¹ إلاّ بعد توافر جملة من الشّروط نستنبطها

باستقراء بعض النصوص القانونيّة والتي تتمثّل فيما يلي:

الفقرة الأولى: الشّروط المتعلّقة بشخصيّة أصحاب الإمتياز المؤهّلين لإستغلال نشاط النقل البحري:

استند المشرّع الجزائري على معيار الجنسيّة والمقرّ الإجتماعي لإستغلال امتياز خدمات النقل البحري،

حيث اشترط منح حقّ الإمتياز لكلّ شخص من الأشخاص الطبيعيين أو مؤسّسات عموميّة جزائريّة أو

أشخاص اعتباريون خاضعون للقانون الجزائري،² الذين تتوافر فيهم القدرة الكافية لممارسة نشاط النقل

البحري، ويتمتّعون بالجنسيّة الجزائريّة بما في ذلك المساهمين الحائزين على أغلبيّة رأس المال،³ بعد

اكتسابهم صفة مجهّزي السفن الذين مارسوا نشاط اعتيادي مسبق في هذا المجال.

كما يشترط تواجد المركز الرئيسي لنشاط الأجنبي في القطر الجزائري وفقا لما تنصّ عليه المادة

571-1 من ق.ب.ج، والمادة 2/د من النظام رقم 03/90 المؤرّخ في 08/09/1990 الصّادر عن مجلس

النّقد والقرض التي تنصّ أنّه "يتحدّد المحور الرئيسي للنّشاطات الإقتصاديّة حسب مفهوم المادتين 181 و

¹ الجدير بالإشارة أنّه حصر المشرّع الجزائري في التعديل الجديد النّشاطات محلّ الإحتكار في نطاق محدود، بموجب المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 التي تتمثّل في مجموع نشاطات نقل المسافرين والبضائع عن طريق البحر بحيث يتم القيام بخدمات النقل البحري ضمن الملاحة الساحلية والملاحة المحدودة والملاحة الغير محدودة، وهذا على خلاف النّطاق الواسع الذي أخذ به المشرّع الجزائري فيما سبق المتمثّل في مجموع نشاطات النّقل عن طريق البحر للأشخاص والمحروقات والمواد الكيماويّة والحاويات والسيّارات والآلات المتحرّكة والبضائع تطبيقا لأحكام المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 المؤرّخ في 09/04/2000 المتضمّن تحديد شروط استخدام خدمات النقل البحري وكيفياته، ج.ر. عدد 21، المعدل بالمرسوم التنفيذي رقم 261/2002 المؤرّخ في 17/08/2002 المتعلّق بتحديد شروط استغلال خدمات النقل البحري، ج.ر. عدد 56.

² طبقا لأحكام المادة 50 من ق.م.ج.

³ حسبما توكّده المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته.

182 من قانون النقد والقرض بشرط تحقق أكثر من 60% من رقم الأعمال خارج الجزائر أو داخلها حسب الحالة، ويؤخذ بعين الاعتبار متوسط رقم الأعمال، أو بالنسبة للأشخاص الطبيعية متوسط المداخيل خلال السنتين الأخيرة أو المتوسط السنوي الذي يحسب منذ البدء في النشاط إذا كان هذا الأخير قد انطلق منذ أقل من سنتين¹، ومن أمثلة ذلك شركة Moersk sealand التي أنشئت فرعا لها بالجزائر المتمثل في .Moersk ALGERIA SPA

وبناء على امتياز خدمات النقل البحري يوضع تحت سيطرة صاحب الإمتياز مجهزة سفينة واحدة على الأقل سواء بصفته مالكا للسفينة المسجل في دفتر تسجيل السفن أو مستأجرا لها، أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق في استعمالها تطبيقا لأحكام المادة 6/4 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، تماشيا مع المادة 572 من ق.ب.ج،² فيتبين لنا أنه تنفذ عملية نقل البضائع من قبل أشخاص آخرين ذوي الخبرة كمستأجر السفينة،³ مع أنه أغفل المشرع الجزائري تحديد طبيعة الإيجار الذي ينطبق بناء عليه وصف مجهزة السفينة على المستأجر في المادة 111 من ق.ب.ج.⁴

والأصل أن يتصرف مجهزة السفينة صاحب الإمتياز باسمه، ويكتسب صفة الناقل البحري بما أنه ينفذ عملية النقل البحري لحسابه الخاص، فيسأل أمام السلطة مانحة الإمتياز، عن أعماله الشخصية وأعمال تابعيه عن الأضرار الناجمة عن استغلال خدمات النقل البحري،⁵ على أساس الإعتبار الشخصي الذي يقوم عليه عقد الإمتياز، حسبما تؤكد المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57، وخروجا عن هذا الأصل فقد تمتد صفة

¹ النظام رقم 90-03 المؤرخ في 18 صفر 1411 الموافق لـ 08 سبتمبر 1990 والذي يحدد شروط تحويل رؤوس الأموال الى الجزائر لتمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها الى الخارج ومداخيلها، ج.ر عدد 45، المؤرخ في 24 أكتوبر 1990.

² تنص المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-57 أنه "يمنح الإمتياز لكل شخص طبيعي أو معنوي كما هو محدد في أحكام المادة 571-1 من الأمر رقم 76-80 تتوفر لديه قدرات النقل البحري الضرورية للنشاط ويستوفي الشروط منها:

- يتوافر على سفينة واحدة على الأقل إما بصفة مالك أو بناء بصفات أخرى تمنح له الحق في استعمالها..."

³ Cf. Neffous Mohamed Mankour, op.cité, p 33.

⁴ تنص المادة 111 من ق.ب.ج أنه "تطبق أحكام الفصل المتعلق بمالك السفينة على مستأجر السفينة والمجهز والمسير والريان وأعضاء طاقم السفينة ومن ينوب عن المالك والمستأجر والمجهز أو المجهز المسير بصفته قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه".

⁵ بن صغير شهرزاد، المرجع السابق، ص 98.

مجهز السفينة للمستأجر الذي يتحمل المسؤولية المترتبة على تقديم خدمة النقل البحري بدلا من المؤجر (المجهز) نتيجة مواجهة السلطة مانحة الامتياز طرفا آخر غير الطرف المتعاقد.¹

غير أنه أصبح يتعدّر على الشركات الملاحية توفير رؤوس الأموال الضخمة، أمام التكلفة الإستثمارية الباهضة لأجل تملك وتأجير سفن الحاويات،² مما يتطلّب استغلالها عن طريق عقد التأجير التمويلي، أو ما يسمّى عقد قرض الإيجار ³leasing كمنظ جديد من الإيجار ووسيلة لحيازة السفن بهدف تملكها بعد دفع جميع الأقساط،⁴ حيث يقوم وسيط بشراء السفينة أو تمويل بناءها بطلب شخص يرغب في استغلالها ويحتفظ بملكية السفينة، إلى غاية قيام طالب التمويل بأداء ما هو مستحق للوسيط خلال مدة الوفاء،⁵ كإيرادات تشغيل الأصول والسفن المستعارة دون تحمّل الديون الرأسمالية والانتفاع بها وتشغيلها خلال فترة التعاقد،⁶ الأمر الذي يتطلّب من صاحب الطلب بعد الموافقة المبدئية وجوب اتمام الملف بشهادة ملكية السفينة وعقد قرض الإيجار وعقد الإستئجار، حسبما يتبيّن لنا من فحوى المادة 07 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 08-57.

كما يحتفظ المؤجر صاحب الأصل الرأسمالي بملكيتها خلال فترة التعاقد، الذي يحصل على قيمة إيجارية متفق عليها، مع استرجاع ملكيتها متى توقّف المستأجر عن الدّفع، ولا يحول عدم استردادها مساءلته عن الأضرار اللاحقة بالغير بصفته مالكا السفينة، بخلاف المستأجر الذي يشغل الأصول الرأسمالية المستأجرة، ويدفع الأجرة المتفق عليها ولو قسط باستثناء رغبته في شراء الأصل الرأسمالي،⁷ وقد يسأل عن

¹ بلسبط سمية، المرجع السابق، ص 107.

² محمود فهمي/ منير سالم/ عبد الله سالم، التأجير التمويلي (الجوانب القانونية والمحاسبية والتنظيمية)، 1997، ص 03.

³ تعددت المصطلحات المترجمة للكلمة الأصلية leasing بالّلغة الانجليزية و *crédit de bail* بالّلغة الفرنسية وان كانت مجمل هذه العبارات تهدف لمعنى لغوي واحد هو التأجير التمويلي حديث النشأة الذي يعرف أنه عملية تأجير عيني لأصول رأسمالية على أساس علاقة تعاقدية في مقابل قيمة إيجارية.

– محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، 2006، مصر، ص 113.

⁴ المرجع نفسه، ص 112.

⁵ هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014، ص 156.

⁶ محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 115.

⁷ المرجع نفسه، ص 114، 115، 116.

هلاك السفن التجارية التي تتطلب عناية خاصة، مع أدائه الإلتزامات المفروضة من شركات التأجير التمويلي، والتي يتحملها المؤجر في عقد الإيجار العادي.¹

وبالتالي، يلاحظ أنّ المشرع الجزائري يشترط بطريقة أو بأخرى منح الإمتياز لجميع الأشخاص الذين يتمتعون بصفة مجهّز السفينة،² ممّا يستوجب تمتّع صاحب الإمتياز بهذه الصفة، طوال مراحل تنفيذ العقد رغم تقييدها حرية استغلال واستثمار الملاك للسفن، سواء كان مالكا أو مستأجرا بموجب عقد الإستئجار البحري أو عقد الإيجار التمويلي من بداية العقد إلى نهايته حسبما تؤكّده المادة 1/35 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 57-08 بشكل غير مباشر، أين يمكن للوزير المكلف بالتجارة البحرية إلغاء الإمتياز بدون تعويض اذا تجرّد صاحب الإمتياز من صفة مجهّز السفينة قبل وأثناء الإستغلال التجاري للسفينة لممارسة نشاط النقل البحري بنفسه، وبالتالي انتفاء مسؤوليته عن استغلالها عند تنفيذ الامتياز.

ومع ذلك يمكننا القول أنّه قد يفقد مستغلّ خدمات النقل البحري صفة مجهّز السفينة، حينما يعهد بها لشخص آخر، وهو ما يخالف الشرط الذي جاء به المرسوم التنفيذي رقم 57-08 الذي يقضي بوجود تمتّعه بصفة مجهّز السفينة بشكل مستمرّ، بل يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية رفض الطلب اذا تخلفت الشروط المذكورة آنفا، أو لم يلبي الإستغلال المطلوب حاجات النقل، أو انعدمت امكانيات الإستغلال بشكل كاف، أو عند تعرّض صاحب الطلب إلى سحب نهائي للإمتياز،³ مع تبرير قرار رفض الإمتياز وتبليغه إلى صاحب الإمتياز برسالة موصى عليها مع اشعار بالإستلام،⁴ الأمر الذي يجيز لصاحب طلب الإمتياز تقديم طعن مكتوب للوزير المكلف بالبحرية التجارية لإحدى الأهداف المذكورة بالمادة 2/17 من المرسوم التنفيذي رقم 57-08 والتي يجب وصولها في أجل شهر واحد ابتداء من تاريخ تبليغ الرّفص.

¹ مهند بنيان صالح المفرجي، مسؤولية المستأجر القانونيّة تجاه الأموال المستأجرة في عقد الإيجار التمويلي (دراسة مقارنة)، مجلّة كليات القانون للعلوم القانونية والسياسيّة، العراق، ص 48، 50.

² Cf. Neffous Mohamed Mankour, op.cité, p 30.

³ المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 57-08 الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفية.

⁴ المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 57-08.

الفقرة الثانية: الإجراءات والشروط الشكلية الواجب مراعاتها من قبل صاحب الإمتياز:

- يجب استجابة طالب الإمتياز لطلب النقل البحري على متن الخطوط الواجب تغطيتها وتوافر جميع الشروط المنصوص عليها في دفتر الشروط، مع ضرورة توافره على أماكن رسو جميع السفن الصالحة للملاحة ومطابقتها لمقاييس الأمن والسلامة الوطنية والدولية المعمول بها وألا يقل سنّها عن خمسة عشر سنة، وان كانت قد تمنح ترخيصات استثنائية من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية إذا كانت السفينة في حالة مرضية بعد تفتيشها من قبل هيئة متخصصة.

مع ضرورة استيفاء السفينة التي تحمل علما وطنيا طاقما يتكوّن من بحارة جزائريين أو أجنبان بناءا على ترخيص مسبق، بخلاف السفينة المستغلة التي تحمل علما أجنبيا فيحدّد الوزير المكلف بالبحرية التجارية نسبة معينة من البحارة الجزائريين ضمن تشكيلة الطاقم طبقا للمادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08.

- ارسال طالب الإمتياز طلب للوزير المكلف بالبحرية التجارية مصحوبا بملف يتضمّن جملة من الوثائق المطلوبة والتي نصّت عليها المادة 05 من المرسوم التنفيذي 57/08.¹

- تبليغ صاحب الطلب بإتفاق مبدئي مكتوب يغطّي الفترة الضرورية لإتمام إجراءات إستيفاء شروط منح الامتياز المطلوبة بعد التصريح بقبول الطلب،² بعدما كان يشترط الرد في غضون ثلاث شهور ابتداء من تاريخ استلام الطلب تطبيقا للمادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 81-2000.

- وجوب إتمام الملف خلال الفترة المعيّنة أو بعد انتهائها بوثائق السفينة وشهادة ملكيتها أو عقد قرض الإيجار أو عقد الإستئجار البحري، وجميع المستندات التي يستوجبها التنظيم والتشريع المعمول بهما مع ضرورة تسليم وصل ايداع.³

¹ تنصّ المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته على الوثائق التي يجب اشتمالها في الملف المتمثلة فيما يلي:

- بالنسبة للأشخاص الطبيعيين: مستخرج من شهادة الميلاد ومستخرج من صحيفة السوابق القضائية وشهادة الجنسية الجزائرية.
- بالنسبة للأشخاص المعنويين: القانون الأساسي للشخص المعنوي ونسخة من المداولة التي تمّ من خلالها تعيين الرئيس وعند الاقتضاء المدير العام أو المسير إلا اذا كان هؤلاء أعضاء تأسيسيين وشهادة الجنسية الجزائرية بالنسبة للمساهمين الحائزين على أغلبية رأس المال.
كما يجب أن يرفق الطلب بدراسة تقنية اقتصادية توضّح الخطوط الواجب تغطيتها واقتراح جداول مواقيت، بالإضافة إلى نوع السفينة أو السفن التي توضع للاستغلال وحجم سعتها وخصوصيتها، القدرات المالية التي يخصّصها لإنجاز مشروعه الاستثماري، عدد أعضاء الطاقم الجزائري و/أو الأجنبي المقرّر توظيفه، المركز الأساسي لنشاطه على مستوى التراب الوطني.

² المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08 الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته.

³ المادة 07 و 08 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08.

- منح الوزير المكلف بالبحرية التجارية الإمتياز لصاحب الطلب لمدة عشر (10) سنوات،¹ بعدما كان يشترط المرسوم التنفيذي رقم 81-2000 بموجب المادة 11 منه مدة 10 سنوات قابلة للتجديد بشرط تقديم الطلب في أجل أقصاه سنتان (02) قبل انقضاء أجل الامتياز.

البند الثاني: كيفية استغلال مجهز السفينة صاحب الامتياز لخدمات النقل البحري:

بادئ ذي بدء يلتزم مجهز السفينة إعلام الوزير المكلف بالتجارة البحرية بكل تعديل وتخلي عن استغلال خدمات النقل البحري بما أنه صاحب الإمتياز الحائز على مستخدمين مؤهلين ونظام مراقبة لأجل التأكد من احتفاظهم على التأهيل، ويتحمل مسؤولية ادارة استغلال الإمتياز تطبيقا للمادة 19 و 20 و 27 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08.

مع ضرورة وضع برنامج استغلال يتضمن مواعيد استغلال السفن ورحلاتها ورمزها التجاري المصادق عليه من قبل الوزير المكلف بالتجارة البحرية لأجل ممارسة النشاطات المكلف بها لنقل البضائع على متن الخطوط الملاحية المنتظمة وإرساله قبل 30 يوما من التاريخ المقترح لوضعه حيز الإستغلال، مع امكانية تمديد الفترة إلى شهرين اذا استغلت خدمات جديدة للنقل البحري وهو ما تنص عليه المادة 21 من المرسوم رقم 57/08، شريطة تطابق برامج حيازة السفن أو استئجارها أو حيازتها عن طريق عقد قرض الإيجار المبلغ عنها مع مقاييس الأمن والسلامة البحرية طبقا للمادة 25 من المرسوم رقم 57/08.

كما يجب تزويد الوزير المكلف بالبحرية التجارية بكافة الإحصائيات المتعلقة بحركة السفن والأسطول البحري والمستخدمين العاملين والعوارض والحوادث المسجلة طبقا للمادة 24 من المرسوم رقم 57/08. وأخيرا، ينبغي على صاحب الإمتياز الملتزم بتقديم خدمة النقل البحري خارج التراب الوطني احترام كافة المستخدمين مع ضرورة الإمتثال للقوانين والتنظيمات والإجراءات الدولية وخضوع المجهز ومستخدميه الملاحين لتقديم خدمات النقل البحري لرقابة الدولة طبقا للمادتين 28 و 29 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08.

¹ المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08.

البند الثالث: حالات الغاء امتياز استغلال خدمات النقل البحري:

تتلخّص حالات الغاء الإمتياز الممنوح لممارسة نشاط النقل البحري للبضائع فيما يلي:

- عدم توافر شروط تأسيس الإتفاق واختلاف ظروف استغلال خدمة أو خدمات النقل البحري من قبل صاحب الإمتياز عن تلك المتوافرة في دفتر الشروط.

- عدم امتثال صاحب الامتياز للإعذار الذي يقضي بوجوب احترام بنود دفتر الشروط بصفة خطيرة ومتكررة مما يمكن الوزير المكلف بالبحرية التجارية التعليق المؤقت للامتياز طبقا للمادة 33 من المرسوم رقم 57/08.

- التزام المجهّز الملزم بتقديم خدمات النقل البحري بوضع الإمتياز حيّز التنفيذ في أجل مدته 06 أشهر ابتداء من تاريخ التوقيع على اتفاقية الإمتياز، مع التزام الوزير المكلف بالبحرية التجارية اعذاره عند تخلفه باستغلال هذه الحقوق في أجل أقصاه 03 أشهر، وإذا تخلف المجهّز عن الإمتثال يلغي الوزير الإمتياز طبقا للمادتين 30 و 31 من المرسوم رقم 57/08.

- التوقّف الكلي أو الجزئي لصاحب الإمتياز عن استغلال خدمات النقل البحري أو تخليه أو افلاسه، والحلّ المسبق للشخص المعنوي أو عدم احترام أحكام المادة 11 أو يكون صاحب الامتياز أو المسير الشخص المعنوي محلّ عقوبة بدنية.

- قيام صاحب الإمتياز بنقله كلّه أو جزء منه للغير أو عندما لا تبرّر أيّ حاجة للإبقاء عليه طبقا للمواد 32، 34، 35 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08.

وعلى خلاف المادتين 33 و 35 من المرسوم التنفيذي رقم 57/08؛ يلاحظ سكوت المشرع الجزائري عن تحديد طبيعة الغاء الإمتياز بعوض كان أو بدون عوض في المواد 31 و 32 و 34، الأمر الذي يستدعي منه اعادة النظر في المواد وإلا أخذنا بمفهوم مخالفة المادة 33 من نفس المرسوم وإلغاء الإمتياز مع التعويض.

المبحث الثاني: تحديد صفة الناقل البحري على أساس استئجار السفينة:

انتشرت ظاهرة تأجير السفن في العصر الحديث من قبل مشغلي القطاع البحري لأجل التصدي للمشاكل الناجمة عن استغلال المالك للسفن ومواجهة نشاطها المتزايد، فيستغلونها لحسابهم الخاص بدلاً من شراء سفن بتكلفة باهضة والتي تتطلب عملية بناءها،¹ وتجهيزها تخصيص أموال طائلة استجابة لحاجات نقل البضائع بحراً، الأمر الذي ترتب عنه امتداد صفة الناقل البحري لمجهزين آخرين دون اقتصارها على مالك السفينة فقط،² وإن كانت تُنسب له صفة المجهز مستغل السفينة على متن الخطوط الملاحية الغير منتظمة l'exercitor navis منذ العهد الروماني،³ فأصبحت تنفذ عملية النقل البحري عن طريق إبرام عقد استئجار السفينة، حيث يحتفظ مستأجر السفينة بصفة المجهز غير مالك بنفس سند ملكية السفينة، دون اكتساب ملكيتها أمام الغير،⁴ مع تمتعه بكامل السلطة في استخدام السفينة، وذلك تطبيقاً لأحكام المادة 2/2 من القانون الفرنسي رقم 69-8 المتعلق بالتجهيز والبيوع البحرية،⁵ والمادة 572 من ق.ب.ج.⁶

غير أنه يلاحظ نوع من التشويش بين المادة 572 من ق.ب.ج التي تعتبر المستأجر مجهزاً انطلاقاً من حقيقة امتلاكه السفينة،⁷ والمادة 649 من ق.ب.ج،⁸ والتي يعتبر من خلالها المستأجر بالضرورة مجهز السفينة، وذلك بعدما كان يقتصر إبرام عقود الإستئجار على استئثار الدولة كحقّ يخول للمنظمون الجزائريون العامون لغاية ابطال هذا الإستئثار بتعديل أحكام المادة 649 من ق.ب.ج.⁹

¹ رفعت فخري/ محمد فريد العريني، المرجع السابق، ص 58.

² Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency –tandonnet, droit des transports, lexie Nexis 2013, paris, p 219.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 13.

⁴ Ibid, p 105.

⁵ L'article 2/2 de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes : ".en cas d'affrètement, l'affréteur devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié."

⁶ تنص المادة 572 من ق.ب.ج أنه يعتبر مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه أما بصفته مالكا للسفينة وأما بناء على صفات أخرى تخوله الحق في استعمال السفينة.

⁷ Cf. Boukhatmi Fatima, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, DMF 610, Décembre 2000, p 1047.

⁸ تنص المادة 649 من ق.ب.ج أنه "يمكن ممارسة نشاطات إيجار السفن من طرف أي شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو أي شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، وله صفة مجهز السفن ويوجد مركز نشاطه الرئيسي في القطر الجزائري. تحدد أحكام هذه المادة عن طريق التنظيم."

⁹ Cf. Neffous Mohamed Mankour, op. cité, p 58.

وانطلاقاً مما سلف تطرح صعوبة تحديد هوية الناقل البحري وصفة التقاضي في منازعات استئجار السفن وتسييرها مشاكل أخرى ذات صلة، والذي يحتمل أن تتمحور صفته بين كون مؤجراً أو مستأجراً للسفينة، شريطة تمتعه بصفة مجهز السفينة،¹ مراعاة للاتفاق بينهما وبصرف النظر عن طبيعة إيجار السفينة، مع أنه أخرجت معاهدة بروكسل لعام 1924 واتفاقية هامبورغ لعام 1978 من نطاق تطبيقهما النقل بمشاركة الإيجار إلا في حالة استثنائية، ومن ثم يجوز لمستأجر السفينة ومؤجرها ممارسة نشاطات الإستهجار البحري وتأجيرها للغير،² وهو ما يشكل عائقاً أمام المستوردين الجزائريين الذين يتنافسون لأجل التفاوض حول إبرام عقود استئجار السفن، بهدف تنفيذ رحلات نقل البضائع بحراً، مما يترتب عليه تدخل الأجانب الذين لا يصعب عليهم اكتساب هذه الصفة.³

وعلى استعدادنا من دراسة هذا المبحث تقسيمه إلى ثلاث مطالب بحيث نتطرق في 'المطلب الأول' إلى ماهية استغلال السفينة عن طريق الإستهجار ونحاول تحديد شخصية الناقل البحري بناء على توزيع الإستهجار البحري للسفينة في 'المطلب الثاني' وأخيراً نخصص 'المطلب الثالث' لأجل تحديد المركز القانوني للناقل البحري في عقد إستهجار السفينة على أساس الرحلة لما له من أهمية بالغة في مجال النقل البحري للبضائع:

المطلب الأول: ماهية استغلال السفينة بالإستهجار:

إن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع يستلزم ضرورة استغلال السفينة عن طريق استئجارها، الأمر الذي يفرض علينا تحديد مفهوم عقد إيجار السفينة وعلاقته بعقد النقل البحري مع ذكر الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، لاسيما العناصر التي يقوم عليها عقد الإستهجار البحري، كتعيين السفينة وتحديد جنسيتها

¹ طبقاً للمادتين 572 و 649 من ق.ب.ج.

² محمود شحات، المرجع السابق، ص 130.

³ Cf. Neffous Mohamed Mankour, op. cité, p 58.

ودرجتها، كما نقف على الميزة الأساسية لأطراف العقد والتي تكمن في توازن القوة الاقتصادية لكل من المؤجر والمستأجر على خلاف الناقل البحري والشاحن في عقد النقل البحري:

الفرع الأول: مفهوم عقد إستئجار السفينة وتمييزه عن عقد النقل البحري:

لا يقتصر تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع على الخطوط الملاحية المنتظمة بل يمتد عبر الخطوط الملاحية غير منتظمة "tramping"¹، حيث لم يعرف "أمر البحرية" في القديم إلا بمفهوم عقد استئجار السفينة المسمى بـ "عقد استخدام السفينة"²، الذي يتميز بطبيعة قانونية مختلطة بين إيجار الأشياء وإيجار الخدمات³، فلا يكفي المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر، بل يقدم جميع خدمات الرّبان والبحارة بما أنه إيجار عمل⁴، مع أنّ المشرّع الجزائري عرّف عقد الإيجار في المادة 640 من ق.ب.ج بالإتفاق الذي يلتزم بموجبه مؤجر السفينة بوضعها تحت تصرف المستأجر مقابل أجر، فيلاحظ على هذا التعريف التزام المؤجر بتقديم السفينة دون الخدمات، وأغفل ذكر أنواع مشارطات إيجار السفينة على غرار المشرّع الفرنسي والمشرّع المصري⁵.

كما ترد نوع من القرابة التعاقدية بين عقد النقل البحري وعقد الإستئجار البحري الملزم لجانبين الذي يهدف لإستغلال السفينة وضمان تنفيذ عملية نقل البضائع والمنقولات الخاصة⁶، التي تجسد المحل المادي لكلا العقدين، وناهيك عن ذلك لم يتعرّض الفكر القديم لنظام مسؤولية الناقل البحري نتيجة تكييف وصف عقد النقل البحري بإيجار السفينة، مع أنه قد يستبعد اثاره مسؤولية المؤجر بمجرد أداء التزامه الجوهري بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر صاحب الحقّ على البضاعة⁷.

¹ تعني الكلمة الإنجليزية "tramp" السفينة الجوّالة التي تعمل على خط ملاحى غير منتظم وتقدم خدمة النقل تحت الطلب وفقا لتقدير أجرة النقل.
- Cf. René Rodiere et Emmanuel du Pontavice, op. cité, p 308.

² فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، 2003، مصر، ص 114.

³ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p. cité, p 20.

⁴ بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 98.

⁵ طبقا للمادة 1 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بالإستئجار والنقل البحري والمادة 152 من قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990.

⁶ Cf. Philippe Delebecque, L'évolution du transport maritime, DMF 01-2009, n°699, p 02.

⁷ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، نفس المرجع، ص 114.

وبالرغم من القرابة التعاقدية بين عقد النقل وعقد الإستئجار الذي يكون موضوعه الإيجار الكلي أو الجزئي للسفينة لأجل استخدامها في الصيد ونقل البضائع والأشخاص،¹ لكنهما مستقلان من حيث الشكل والآثار والخصائص،² فيتمتع كل عقد بنظام قانوني خاص به، مما ينعكس على القانون الواجب التطبيق عليهما،³ حيث يعتبر عقد الإستئجار البحري للسفن المستغلة تجاريا قديم النشأة،⁴ غير أنه بات من الضروري تحرر عقد النقل عن عقد الإستئجار، فبرز عقد النقل في بداية القرن 19، استجابة للتطورات التي مسّت قطاع النقل البحري.⁵

كما يتمثل أطراف عقد الإستئجار في المؤجّر والمستأجر وسمسار الإستئجار، على خلاف عقد النقل المبرم بين الشاحن والمرسل اليه والناقل،⁶ مع امكانية اعتبار الناقل مالك السفينة أو المجهّز المستغل للسفينة في اطار الإستئجار أو عقد النقل تطبيقا لأحكام إتفاقيات النقل الدولي.

علاوة على ذلك، يقوم أساس التفرقة بين عقد استئجار السفينة وعقد نقل البضائع على معيار المحرر، غير أنه انتقد أساس هذا التكييف بما أن "عقد النقل لا يكيّف عقد نقل صرف بل عقد استئجار بمجرد وجود مشاركة الإيجار"،⁷ فيتقارب عقد الإستئجار وعقد النقل من حيث الإثبات،⁸ حيث كيّف العميد Ripert على أساسها "عقد الإستئجار في شكل عقد النقل".⁹

وبالنتيجة عن ذلك، نفضّل الإعتماد على مضمون التزامات الطرفين كمعيار موضوعي للتفرقة بين العقدين،¹⁰ فلا يكيّف عقد إستئجار السفينة عقد النقل، بحيث يكمن الإختلاف الجوهرى بينهما في تعريف عقد

¹ Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency –tandonnet, op.cité, p 219.

² Cf. Olivier Darbes, l'escale du navire marchand, presse universitaire, Aix Marseille, 2013, p 42.

³ صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات ومشارطات إيجار السفينة (دراسة مقارنة في القانون البحري)، دار الجامعة الجديدة، مصر، ص 354.

⁴ Cf. Gurvan Branellec, La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer: contribution à l'étude de l'uniformité du droit, le 27 juin 2007, thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale UFR de Droit et des Sciences Economiques Ecole doctorale des Sciences de la Mer, p 333.

⁵ Cf. Pierre Bonassies et Christian Scapel, op.cité, p 476.

⁶ L'affaire Mercandia transport II, voir Cass. Com. 25 juin 1985, DMF 1985, p 660, Cité par: Wei. Hou, Le contrat de tonnage, CDMT 2006/2007, p 29.

⁷ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 208.

⁸ Cf. Michael de juglart, l'affrètement par charte partie, librairie général du droit et de jurisprudence, paris, 1964, p 05.

⁹ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 208.

¹⁰ صلاح محمد مقدم، نفس المرجع، 354، 355.

النقل الذي يرتبط بالتغيير المكاني للبضاعة من ميناء لآخر مقابل أجره مستحقة من قبل الشاحن، حسبما يتبين لنا من خلال المادة 738 من ق.ب.ج والمادة 15 من القانون الفرنسي رقم 66-420¹، على خلاف التزام المؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة تحت يد المستأجر لأجل انجاز الرحلة أو استخدامها خلال مدة زمنية محددة²، بما أنه يظل الهدف الأساسي من الإستئجار البحري الإنقاذ من السفينة بذاتها دون تنفيذ عملية النقل، بصرف النظر عن السلطة التي يباشرها المؤجر أو المستأجر، أين يتعدّر عليه أن يصبح ناقلا بحريًا ولو التزم بعملية النقل كأصل عام³.

مع الإشارة أنه لا يمكن لمالك السفينة الإدعاء بالأجرة إذا أخلّ بتنفيذ العقد لو افترضنا أن الإيجار عقد نقل، على خلاف تأجير المالك السفينة لشخص آخر مما يستوجب عليه دفع الأجرة مقابل إيجار السفينة، نظرا لأهميتها البالغة في تنفيذ عملية النقل⁴.

الفرع الثاني: تجسيد عقد استئجار السفينة لمبدأ الحرية التعاقدية:

يفسر عدم وجود اتفاقيات التوحيد الدولي لأحكام مشارطات الإيجار التي تفرض نصوص قانونية أمره على أساس الطابع الرضائي لعقود الإستئجار البحري⁵، المبرمة بحسب الأصل بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول بين المؤجر والمستأجر حول محل الإيجار دون أي إجراء آخر⁶، مما يجعله يقوم على مبدأ الحرية التعاقدية⁷.

¹ تقابلها المادة 197 من ق.ت.ب.م وهو ما نصت عليه المادة 6/1 من اتفاقية هامبورغ عام 1978 أنه "عقد يتعهد الناقل نظير دفع أجره بنقل البضائع بحرا من ميناء لآخر".

² Cf. Gurvan Branellec, op. cité, p 333.

³ Cf. Kang Hyuk Lee, La navigabilité et le contrat d'affrètement établi par une charte-partie : les obligations du fréteur et de l'affréteur, Lex Electronica, vol. 15.2 (automne 2010), p 11.

⁴ Cf. Michael de juglart, op.cité, p 06.

⁵ الجدير بالإشارة أنه يشترط في ركن الرضا طبقا للقواعد العامة صحته وألا يشوبه أي عيب كأن تؤجر السفينة لأجل القيام برحلات إلى دول أخرى، مع ضرورة تمتع المؤجر والمستأجر بأهلية التعاقد وارتباطه بكافة التعهدات الناشئة عن العقد، وأن يكون سبب التزام كل من الطرفين مشروعاً.

- أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن (دراسة لمشارطات الإيجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والإنجليزي ومشروع القانون البحري) منشأة المعارف، مصر، 1985، ص 25، 35.

⁶ مع الإشارة أنه يثبت عقد استئجار السفينة بالكتابة بالرغم من رضائته باستثناء السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 10 أطنان تطبيقاً لأحكام المادة 642 من ق.ب.ج.

⁷ Cf. Mohamed Benamar, les affrètements en droit algérien, (ordonnance de N° 76-80 de 23/10/1976), thèse de doctorat 3^{ème} cycle, université D'aix Marseille, 1983, p 60.

الذي يحكم القواعد المنظمة لعقد الإستئجار البحري المجسد للأمر العام،¹ حيث يرى الفقيهان P.Bonnasies/Christiane scapel أنه "ليس للحرية التعاقدية في مجال الإستئجار البحري حدّ حسبما يعتقده الأطراف".

وقد كرّس النظام القانوني الموسع لعقد استئجار السفينة الذي يجسد مبدأ الحرية التعاقدية،² سائر المشرعين البحريين من بينهم المشرع الفرنسي،³ بموجب قواعد مكملة لإرادة الأطراف المتعاقدة الذين يتمتعون بنفس الوزن الاقتصادي القانوني، فيتفقوا بحرية تامة بخصوص عبارات وشكل العقد،⁴ حيث تنصّ المادة 1 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 أنه تحدّد شروط وآثار الإستئجار من قبل أطراف العقد، وبموجب نصوص الباب الأول من القانون الفرنسي رقم 66-420 عند تخلف ذلك،⁵ وتنصّ المادة 2/1 من هذا القانون الأخير أنه تحدّد آثار وشروط عقد استئجار السفينة من قبل أطراف العقد، وينبغي الإستناد لتحديدها على أحكام هذا القانون والمراسيم المعنية بتطبيقه إذا أغفلوا ذلك،⁶ وهو ما أقرّه المشرع الجزائري في المادة 1/641 من ق.ب.ج. تحدّد التزامات وشروط وآثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكلّ حرية".⁷

وعلى أساس مبدأ سلطان واستقلال الإرادة الذي يبرر واقعة مشاركة الإيجار،⁸ التي تحكمها أحكام مكملة تجسد إرادة المتعاقدين، يستبعد طابع الإذعان من عقد الإستئجار البحري،⁹ حيث ترك المشرع الوطني

¹ Cf. Martin Remond Guilloud, op.cité, p 315.

² Cf. Pierre Bonnasies /Christiane Scapel, op. cité, p 485.

³ Cf. Titre 1 du loi n°66-420 sur le contrat d'affrètement et les transports maritimes et titre 2 du décret n°66-1078 modifié par le décret n° 87-922 du 12/11/1987.

⁴ Cf. Arnaud Montas, «Entre réalité juridique et fiction pratique, libre propos sur l'articulation des contrats d'affrètement au voyage et au transport de marchandises par mer », Neptunus, 2003, vol 9-3, p 02.

⁵ L'article 1 du décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 Sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes "Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du titre 1er de la loi susvisée du 18 juin 1966 et celles du présent titre".

⁶ L'article 1/2 du loi n°66-420 sur le contrat d'affrètement et les transports maritimes « les conditions et les effets d'affrètement sont définis par les parties au contrats et à défaut par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son applications»

⁷ "وان كان لا يجوز للأطراف إدراج اشتراطات في عقد الإستئجار تخالف المبادئ العامة للقانون الجاري به العمل، وإذا لم يدرج اشتراط في عقد استئجار السفينة يخضع هذا العقد لأحكام هذا الباب" طبقا للمادة 2/641 من ق.ب.ج.

⁸ Cf. Gurvan Branelllec, op. cité, p 339.

⁹ Cf. Olivier Darbes, op. cité, p 43.

للأطراف حرية إبرام عقد إيجار السفينة، مما يجيز لهم تدوين ما يشاءون من اتفاقات في سندات الإيجار، تتلاءم مع منفعتهم الإقتصادية،¹ دون خشية أحد الأطراف من سيطرة الطرف الآخر بفرض إرادته وشروطه التعسفية والمجحفة على الطرف الآخر دون رضاه،² لاسيما وأنه يتمثل مستأجري السفن عادة في الأشخاص المعنوية العامة والشركات الكبرى،³ فيتمتعوا بالحرية الواسعة في مناقشة شروط سند الإيجار مع مجهزي السفن، على قدم المساواة من حيث القوة التفاوضية الإقتصادية مما يحقق تكافؤ الفرص والمراكز القانونية والإقتصادية التي يحتلها المؤجر والمستأجر،⁴ لتتاح لهذا الأخير سلطة التفاوض معه، بخصوص الأجرة والشروط المتعلقة بإثارة مسؤولية المؤجر قبل البضاعة.⁵

ولابد من الإشارة أنه يتسع نطاق الحرية التعاقدية للمؤجر والمستأجر حول موضوع العقد الذي يشمل الأشخاص والبضائع، كتحديد مسؤولية المؤجر بصفة حرة وإدراج شروط الإعفاء من المسؤولية،⁶ مع توفير الطرف القوي في العقد حماية ذاتية لنفسه أكثر من حماية القانون له، مادام أنه صاحب الشأن الأول والأخير في إدارة شؤونه، فيحرص على تحقيق مصالحه الخاصة، نظرا لعدم وجود حدود للشروط التي بإمكان طرفي عقد الإستئجار إدراجها،⁷ وما ينفي الحاجة إلى حماية الغير في النقل بموجب مشاركة الإيجار الذي لا يعدّ محلّ شكوى الشاحنين من ممارسة الناقلين بفرض شروط الإعفاء من المسؤولية هو عدم تداول سند الإيجار على خلاف سند الشحن.⁸

وبالرغم من مصارعة المجهزين منذ أمد طويل اعداد معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924 لأجل حفظ مبدأ استقلالية الإرادة في علاقتهم مع الشاحنين، قياسا على الإتفاق

¹ عبد القادر حسين العطير/باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، طبعة أولى، دار الثقافة للنشر، عمان، 2009، ص 306.

² وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، طبعة أولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 10.

³ عبد القادر حسين العطير/باسم محمد ملحم، نفس المرجع، ص 306.

⁴ Cf. Mohamed Benamar, les affrètements en droit algérien, op.cité, p 05, 06.

⁵ Cf. Wei. Hou, op.cité, p 31.

⁶ Cf. Pierre Bonnasises /Christiane Scapel, op. cité, p 485.

⁷ وجدي حاطوم، نفس المرجع، ص 138.

⁸ Cf. Gurvan Branellec, op.cité, p 340, 341.

المبرم مع المستأجرين،¹ إلا أنه يظل الطابع الأمر لأحكام المعاهدة هو العلامة التمييزية لعقد الإستئجار بموجب مشاركة الإيجار وعقد النقل الثابت بسند الشحن،² ويفسر هذا الاختلاف بتنظيم التشريعات الوطنية والدولية لأحكام عقد النقل بموجب نصوص أمرة، والتي تتعلق بالنظام العام بهدف محاولة إعادة وضمان استقرار التوازن المفقود بين مصالح الأطراف المتعاقدة، نتيجة عدم تمتعهم بنفس القدرة على التفاوض،³ لاسيما فيما يتعلق بالتنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البحري،⁴ الذي يهدف إلى حماية الشاحن من تعسف الناقل نتيجة عدم تمتعه بسلطة مناقشة⁵ وتغيير ما يفرض عليه من شروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية الناتجة عن الإخلال بالواجبات الملقاة على عاتقهم، بما في ذلك الاحتجاج بالتحفظات المدرجة من قبل الناقلون في سند الشحن كوسيلة للتملص من المسؤولية،⁶ نتيجة طابع الإذعان الذي يتسم به عقد النقل،⁷ فلا يحق للشاحن سوى الرضوخ لما يمليه الناقل⁸ بالقبول أو الرفض؛ بما أنه لا يتمكن من مناقشة مضمون شروط سند الشحن فردياً،⁹ إلا إذا تمتع بنفوذ اقتصادي،¹⁰ كأن يُصدر سند الشحن تنفيذاً لعقد الإيجار.

ومن الضروري تدخل المشرع لأجل توفير حماية قانونية للمتعاقد مع الناقل كضحية عقود الإذعان،¹¹ والدفاع عن مصالحه اتجاه الشروط المدرجة في العقد،¹² لاسيما أمام النماذج المطبوعة من سندات الشحن، التي تشمل بنود متشابهة تعتمد على قواعد عالمية،¹³ مع منح امكانية ترتيب شروط عقد النقل

¹ Cf. Michael de Juglart, op. cité, p 39, 40.

² Cf. Martine Remond – Gouilloud, op. cité, p 297.

³ الجدير بالذكر إلى قانون هارتر 1893 الذي يقيم نظام أمر ويتبعه عام 1924 توقيع معاهدة بروكسل التي تجسد أساس قانون نقل البضائع بحرا.

- Cf. Wei. Hou, op. cité, p 27, 28, 44.

⁴ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 222.

⁵ محمد فريد العريني/ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 349.

⁶ من الشروط التي كان يدرجها الناقلون في سند الشحن منذ زمن طويل شرط الإهمال الذي يعفي الناقل من المسؤولية عما يصيب البضائع من أضرار نتيجة خطأ الربان أو أفراد الطاقم وشرط الجهل بوزن البضائع وكميتها وشرط إحالة الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع عند حدوث هلاك أو تلف البضائع إلى الناقل، مع التزام شركة التأمين بدفع التعويض عملياً.

- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 11.

⁷ Cf. Martin Remond Gouilloud, op. cité, p 299.

⁸ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 248.

⁹ Cf. Wei. Hou, op. cité, p 44.

¹⁰ لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 13.

¹¹ Cf. Pierre safa, droit maritime, tome 02, librairie sadar, 1^{er} édition, 2000, p 883.

¹² Cf. Martine Remond – Gouilloud, op.cité, p 299.

¹³ محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، بدون طبعة، ص 49.

بحرية¹، حسبما تنصّ عليه معاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 6²، حيث يُترك فراغ لإضافة شروط كتابية خاصة تحدّد ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان.³

واستنادا لما سبق لا يكتفِ عقد الإستئجار أنه عقد نقل بناء على ما يجسّده نظامه القانوني من حرية تعاقدية بين الأطراف،⁴ ومع ذلك يرد على هذا المبدأ استثناءات، حيث يجوز للدولة التدخّل لأجل حماية المصالح الوطنية، شريطة الحصول على ترخيص إداري أمام عدم كفاية ركن الرضا لصحة إبرام عقد الاستئجار،⁵ وبالرغم من وقوف المؤجّر والمستأجر على قدم المساواة لأجل التفاوض حول شروط العقد، فعادة ما تلتزم الشركات مالكة السفن بصياغة مشارطات ايجار نموذجية ومتخصّصة حسب نوع التجارة بمعرفة المؤتمرات الملاحية المعنية بالتجارة الدولية التي تفرض ضمنها بنودا غير قابلة للتّعديل وتتضمّن شروط مفصلة تعرف باسم Gencon⁶ ومشارطة Baltim التي جاءت بقواعد تمتثل إليها السوق العالمية للإيجار،⁷ حيث استمرّ العمل بهذه النماذج في مجال تأجير السفن التي أصبحت معروفة لدى المتعاملين المهنيين، وان كانت تعبّر عن حرية المالك والمستأجر في اختيار الصيغة التي يبرمان فيها العقد،⁸ كمشارطة ايجار نقل الخليط التي تحتوي على شرط FIO الذي يوحي بوضع عمليّات الشّحن والتفريغ على عاتق

¹ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 222.

² تنصّ المادة 6 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشّحن لعام 1924 أنه "مع عدم الإخلال بأحكام المواد السابقة يجوز للناقل أو الربان أو وكيل الناقل أن يبرم مع الشاحن فيما يخصّ بضائع معينة مهما كان نوعها أيّ عقد يكون مشتملا على أيّ شرط بصدد مسؤوليات الناقل والتزاماته بالنسبة لهذه البضائع وكذلك بصدد حقوق الناقل واعفاءاته بالنسبة لنفس البضائع أو بصدد التزاماته الخاصة بكفالة صلاحية السفينة للسفر على ألاّ يكون هذا الاتفاق مخالفا للنظام العام أو بصدد عناية مستخدم الناقل أو وكرانه أو يقظتهم فيما يتعلّق بالشّحن والتشوين والرّص والنقل والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحرا وتفريغها، على أنه في هذه الحالة لا يجوز أن يكون قد صدر أو يصدر أيّ سند شحن وأن يدوّن الشّروط المتفق عليه في اتصال ويصبح وثيقة غير قابلة للتحويل ويؤشّر عليه بما يفيد ذلك.

وكلّ اتفاق يتمّ على هذا الوجه ينتج أثره القانوني الكامل....."

³ هشام فرعون، المرجع السابق، ص 187.

⁴ Cf. Pierre safa, op. cité, p 782.

⁵ على سبيل المثال منح المشرّع الفرنسي بموجب المرسوم الفرنسي رقم 612 الصادر في 1965/07/22 للوزير المختص سلطة منع تأجير السفن الأجنبية متى تعلّق بمصلحة وطنية فرنسية وحضرت المادة 10 من مشروع القانون البحري تأجير السفن الوطنية لأيّ شخص طبيعي أو معنوي من جنسية أجنبية سواء لرحلة أو لرحلات أو لمدة محددة إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص.

- أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 37، 38.

⁶ محمود محمد عابنه، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، طبعة أولى، دار الثقافة، 2015، ص 57.

⁷ Cf. Boukhatmi Fatima, nationalité du navire, qualité d'armateur..., art.p. cité, p 83.

⁸ أحمد محمود حسني، نفس المرجع، ص 12.

المستأجر (أو الشاحن)،⁹ بل أظهر العمل البحري إمكانية تعديل الطرفين شروط مشاركات الإيجار بالحذف أو الإضافة.¹⁰

كما تقيّد حرية أطراف عقد إستئجار السفن الناقلة للبضائع المشروعة عن طريق تحديد المناطق المينائية الواجب المرور بها، مع أنه يتمتع الأطراف بحرية إرسال السفينة لأيّ مكان، وتحديد القانون الواجب التطبيق إذا ثارت مشكلة تنازع القوانين في مسائل عقود إيجار السفينة نظراً لإختلاف جنسية أطراف العقد متى كانت الإرادة صريحة، وإلاّ وجب على القاضي البحث في عناصر العقد لتحديد الإرادة المشتركة للطرفين.¹¹

المطلب الثاني: التوزيع الإداري للسفينة على طرفي عقد الاستئجار وأثره على تشخيص الناقل البحري:

تختلف عقود إيجار السفن باختلاف طبيعتها، نتيجة حرية الأطراف في إدراج الشروط أو إتباع نموذج معين، فقد تستأجر المنشأة البحرية غير مجهزة أين يتمتع المستأجر بسلطة مطلقة، أو تظلّ للمؤجّر قدر من السلطة ويتنازل عن جزء منها للمستأجر إذا استأجرت السفينة مجهزة،¹ وقد يبرم عقد استئجار السفينة لمدة معينة أو يحدّد نطاقه برحلة أو رحلات معينة،² ولا يفوتنا الأمر من التّويه أن عقد إستئجار السفينة لا يقتصر

⁹ Cf. Gurvan Branellec, op.cité, p 339.

¹⁰ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 12.

¹¹ الجدير بالذكر أنه يمكن إدراج شرط برامونت الذي يحيل لتطبيق أحكام عقد النقل المبرم بعد تنفيذ مشاركة الإيجار لإرتباطه بها، فيواجه هذا الشرط النظام القانوني الذي يحكم العلاقة بين الشاحن والناقل بوصف المؤجّر والمستأجر، ويتم اختيار القانون وفقاً لمكان إبرام العقد وهو قانون مكان التنفيذ وقانون علم السفينة، حيث يرى الأستاذ Ripert التزام تجهز السفينة بدور الناقل في مشاركة الإيجار بالرحلة، ولا يمكن الكشف عنه إلا في ميناء الوصول ممّا يستوجب تطبيق قانون مكان الوصول.

- علي جمال الدين عوض، مشاركات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 122، 124، 128.

¹ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، مصر، 1992، ص 109، 111.

² Cf. Jens Weinman, op.cité, p 02.

على استئجار السفينة عارية واستئجارها على أساس المدة أو الرحلة،¹ بل تشمل أشكال الإستهجار المفتوحة والمغلقة،² لتحديد مجال الإنتفاع من السفينة بأكملها أو جزء منها.³

ولا غرورة من انعكاس هذا التمييز بين عقود الإستهجار على تحديد الصفة القانونية للناقل البحري المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، حينما يحتمل مساءلة الطرف الذي يتمتع بسلطة إدارة السفينة دون الناقل المتعاقد، فيؤثر معيار التوزيع الإداري بين ملكية السفينة واستغلالها،⁴ على العلاقة التي تجمع الغير بطرفي عقد الإستهجار، فيثور التساؤل عن المركز القانوني للمؤجر والمستأجر المسيطران على السفينة ونشاطها بالنظر إلى نسبة السلطة الإدارية المخولة لهما كاملة أو جزء منها أو دون انتقال أي سيطرة. ويترتب على ذلك انطباق صفة الناقل البحري على مؤجر ومستأجر السفينة تطبيقاً لأحكام المادة 1 من معاهدة بروكسل لعام 1924، بما أنه الطرف الذي يتمتع بالتسيير التجاري للسفينة كميزة أساسية لأجل اكتساب صفة الناقل البحري، حينما يتنازل المؤجر للمستأجر عن الإدارة التجارية للسفينة فقط،⁵ وجرى بنا التطرق إلى مشاركة إيجار لأجل تحديد مدى تسيير السفينة ملاحياً أو تجارياً،⁶ والتي تتضمن عمليات قانونية

¹ Cf. Philippe Delebecque, Contrats de «services»: quelle qualification?, Gazette de la Chambre, Printemps 2004, N° 4, p 01.

² نجد من أشكال الاستئجار المغلقة le tonnage pool agreement, Le vessel sharing agreement, le slot charter agreement, le swap agreement وأشكال الاستئجار المفتوحة كـ Slot charter party في ظلّ اتّحادات المجهّزين ونشاط الناقل العام الغير مشغل للسفينة، بالإضافة إلى أشكال أخرى كعقود الحمولة والعقود الكمية وعقود الخدمات.

³ Cf. Serge Azebaze, Les nouvelles techniques d'affrètement imaginées par les acteurs du monde maritime, Communication lors de la journée Ripert le 27 juin 2011 à Paris, p 02.

⁴ يقصد بتوزيع إدارة السفينة 'انتقال السفينة أو انتقال التسيير أو الإدارة' وهو نظير للمفهوم الانجليزي demise of ship ويقصد بالمشاركة مع نقل السيطرة time-charter with demise والمشاركة بدون نقل السيطرة مجرد time-charter

- Cf. Michel De Juglart, op. cité, p 73, 74.

⁵ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p. cité, p 20.

⁶ تدار السفينة ملاحياً أو فنياً أو مادياً gestion nautique حينما تباشر سلطة قيادة السفينة من قبل الرّبان وحفظ توازنها أثناء إبحارها للقيام بالرحلة البحرية على أكمل وجه، واستغلال خط سير السفينة وتنظيم رحلاتها بتوجيه أوامر الذّهاب للميناء أو البقاء فيه أو الخروج منه وتزويد السفينة قبل رحيلها بأدوات الملاحة والتّموين والوقود والتعهد بصيانة هيكلها، مع تحمّل نفقات ملاحية السفينة.

تتجسد الإدارة التجارية gestion commercial في العمليات المادية ك شحن البضاعة وتثبيتها وفكها وتفريغها وتسليمها للمرسل إليهم ما لم تكن لازمة في المحافظة على سلامة السفينة أو الرحلة، مع أنه تكيف عملية رصّ البضاعة على متن السفينة أنها ملاحية إذا تعلّقت بتوازن السفينة وعملية النّقل، وتجارية حينما تتعلق بتخزين والمحافظة على البضاعة، والأعباء المالية كمصاريف الشّحن والتفريغ وتزويد السفينة بمستلزماتها أو رسوم الموانئ والإرشاد أو أجور رجال الطاقم، وتعدّ الإدارة تجارية متى حققت الربح بعد استغلال السفينة التي يتحمّل أعباءها وسلطة الإشراف عليه، مع أنه يصعب التمييز بين الأعمال ذات الطبيعة التجارية والأعمال الأخرى وان كانت تهدف لتحقيق غاية تجارية بما أنّ الهدف من وراء ملاحية السفينة تحقيق الربح.

- علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 173، 174، 175.

تكمُن في إصدار سندات الشحن وتوقيعها وإبرام عقود نقل بضائع الغير غير مملوكة للمجهّز،¹ لنولي اهتمامنا بمسألة التعرف على الناقل البحري في مختلف صور الإستئجار البحري من خلال الفروع الآتية:

الفرع الأول: الإستئجارات التقليدية:

نحاول التفريق بين مختلف أنواع الإستئجارات التقليدية على أساس معيار انتقال تسيير السفينة ملاحيا وتجاريا من المؤجّر إلى المستأجر، لتعرف على أيّ من طرفي عقد إستئجار السفينة يتمتع بسلطة إستغلال السفينة وتسيير الإرسالية البحرية ويحتفظ بصفة الناقل البحري:

البند الأول: مدى انتقال الإدارة للمستأجر في استئجار السفينة غير مجهزة:²

بالرغم من اختلاف طبيعة عقد استئجار السفينة عارية،³ إلا أنها تشترك في محلّ الإنتفاع بالسفينة دون الرسالة البحرية،⁴ من قبل المؤجّر والمستأجر؛ على خلاف الأصل الذي يقضي بانحصار صفة مستغلّ السفينة في المؤجّر،⁵ هذا الأخير الذي يفقد صفة المجهّز نتيجة بعده عن استغلالها،⁶ ويفرض عليه التخلّي عن حيازة السفينة وإدارتها،⁷ فتمتدّ صفة مالك السفينة لمستأجر العارية،⁸ ويستغلّها في اطار مشاركة الإيجار بانتقال السيطرة على السفينة،⁹ وتخوّل له جميع سلطات المؤجّر لأجل القيام بالرحلة البحرية بما فيها استغلال السفينة

¹ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op. cité, p 399.

² عرف المشرع الجزائري استئجار السفينة بهيكلها بموجب المادة 724 من ق.ب.ج أنه "يتعهد المؤجّر بأن يضع هيكل السفينة دون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار".

³ يمكن تكييف طبيعة عقد استئجار السفينة عارية بإجارة أشياء حيث يدفع المستأجر امتياز للمالك للتمكّن من استخدام الشيء والذي يخضع للأحكام العامة للإيجار بموجب المادة 467 من ق.م.ج، مع أنه يظلّ إيجارا بحريا يدرج في اطار الإيجار التمويلي بعد الشراء، حيث يستطيع طالب التمويل استغلال السفينة على خلاف الوسيط الذي يقوم بالتمويل فقط دون استغلال السفينة أو تجهيزها، فتأجر غير مجهزة.

- محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 113؛ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 156.

⁴ محمد سمير الشراوي، المرجع السابق، ص 283.

⁵ Cf. Michel De Juglart, op.cité, p 73.

⁶ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 188.

⁷ محمد سمير الشراوي، نفس المرجع، ص 283.

⁸ تطبيقا للمادة 3/12 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لعام 1986 والتي يتبين لنا من خلال تعريف مشاركة إيجار السفينة عارية بموجب المادة 8/2 عقدا لإستئجار سفينة لمدة من الزمن منصوص عليها، يكون للمستأجر بموجب الحيازة الكاملة للسفينة والرقابة التامة عليها، بما في ذلك حق تعيين ريان السفينة وطاقتها خلال مدة سريان عقد الإيجار.

⁹ Cf. Michel De Juglart, op.cité, p 74.

وإدارتها ملاحياً وفنياً حتى استتجار الطاقم،¹ فيتحكّم في السيطرة الكاملة على السفينة لوحده بكلّ ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية،² بغض النظر عن نسبة الإدارة التي انتقلت إليه، ويتمتع مستأجر السفينة بهيكلها بحرية كبيرة في حيازتها كما لو كانت مملوكة له وفقاً لما يخدم مصالحه مع ضرورة التقيد بالحدود المرسومة له في العقد،³ حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 1973/02/26 "بعدم قبول دعوى المرسل إليه الموجّهة ضدّ المؤجّر مالك السفينة الذي نقل التسيير التجاري للسفينة للمستأجر".⁴

كما يستغلّ مستأجر السفينة عارية لحساب نفسه لأجل تنفيذ عمليات النقل الخاصة،⁵ ويبرم عقود النقل البحري بوثيقة الشحن لصالح شاحني البضائع، من جرّاء ما يتمتع به من سلطة في إدارة السفينة تجارياً باعتباره ناقلاً،⁶ بحيث تحكم المشاركة الأصلية علاقة المؤجّر بالمستأجر وعقد النقل الذي يربط المستأجر بالشاحن،⁷ ممّا يجعله المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الرّبان لخدمة السفينة ويضمن المؤجّر بالنسبة لجميع الطلبات تطبيقاً للمادة 730 من ق. ب. ج، مع أنه يحقّ له التمسك بتحديد مسؤولية مالك السفينة عن أفعال الرّبان والبّحارة كتابعين له والذين لا تجمعهم أيّ صلة بالمالك،⁸ ما دام أنه المجهّز والمخاطب بأحكام المسؤولية القانونية ما لم يثبت العكس.⁹

¹ مع الإشارة أنه قد يتملّ تجهّز السفينة في مالكةا أو مستأجرها، وغالباً ما تجتمع صفة المالك والمجهّز بشخص واحد عندما يجهّز المالك السفينة لحسابه الخاص ويؤمّنها بموجب عقد مستقلّ عن الإيجار بصفته حارساً للشيء ليمتدّ هذا التأمين لكلّ ما من شأنه تمكين المستأجر الإستمرار في استغلال السفينة تجارياً، وتأمين مسؤوليته بوصفه ناقلاً.

- علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 137، 166.

² هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، نفس المرجع، ص 188

³ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، نفس المرجع، ص 137.

⁴ Lamy transport, Tome 2, 1997, p 404, N°613, Cité par : M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 65.

⁵ ايلي صفا، المرجع السابق، ص 87.

⁶ سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 317.

⁷ Pierre safa, op. cité, p 758.

⁸ محمد سمير الشّرقاوي، المرجع السابق، ص 284.

⁹ حسن مكي مشيري، المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهّزها، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهريين، المجلد 17، العدد 3، كانون الثاني، 2015، ص 174.

مع الإشارة إلى أنه يمكن لمستأجر السفينة عارية التعاقد مع غيره لأجل استثمارها، بايجار السفينة لشاحنين آخرين لرحلة واحدة أو عدّة رحلات أو لمدة زمنية معينة أو إعادة تأجير هيكل السفينة فقط، مما يستوجب عليه تجهيزها على أحسن وجه لتنفيذ الرحلة البحرية.¹

البند الثاني: مدى سيطرة المؤجر على الإدارة في الإستئجار على أساس الرحلة:²

لا يعتبر عقد ايجار السفينة للرحلة عقد ايجار ولا عقد نقل بل استئجار،³ كمية محدّدة من البضائع خلال فترة محدّدة فيصطلح عليه عقد استئجار كمية،⁴ تطبيقاً لأحكام نصّ المادة 8 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المتعلّق بعقود الإستئجار والنقل البحري،⁵ رغم أنّ هذا النوع من العقود هو مزيج بين ايجار الأشياء و ايجار الخدمات،⁶ حيث يباشر مؤجر الرحلة حقوقه نتيجة تمرکز كامل السلطة،⁷ في إدارة السفينة بأكملها حسبما تؤكده المادة 651 من ق.ب.ج والمادة 07 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 أين يتعهّد المؤجر بوضع جزء أو كلّ السفينة تحت تصرّف المستأجر الذي ينتفع من خدماته.

وتأسيساً على ذلك يحتفظ مؤجر الرحلة بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة، الذي تتحد فيه جميع الصفات، فيفترض أنه الناقل البحري المسؤول بما أنه يتوسّط بين فكرة النقل والإيجار،⁸ وفي هذا الصدد

¹ ايلي صفا، المرجع السابق، ص 87.

² يعرف عقد ايجار السفينة للرحلة بموجب المادة 650 من ق.ب.ج أنه عقد يتعهّد فيه المؤجر أن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزوّدة بالتسليح والتجهيز تحت تصرّف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهّد المستأجر بدفع أجرة السفينة، والتي تقابلها المادة 180 من ق.ت.ب.م والمادة 05 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلّق بعقود الإستئجار والنقل البحري.

³ Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency –tandonnet, op. cité, p 219.

⁴ Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, le conflit de lois en droit des transports de marchandises par mer, thèse de doctorat, faculté de droit et de science politique, université de Bourgogne, le 12 juillet 2013 op. cité, p 60.

⁵ تؤكّد المادة 8 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المتعلّق بعقود الإستئجار والنقل البحري أنه "يجب أن يضع المستأجر على متن السفينة كمية من البضائع المبيّنة بموجب مشاركة الإيجار".

⁶ الجدير بالإشارة أنه يقتصر عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة على نقل الحمولات الكبيرة كالكطن والفحم والبتروال والخشب والحبوب والنقل بالسفن الجوّالة التي لا تتّبع خطأً ملاحياً منتظماً.

- محمد نصر محمّد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، طبعة أولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012، ص 197.

⁷ Cf. Yves Tassel, affrètement au voyage et la qualité de transporteur, Revue judiciaire de l'Ouest, année 1987, Volume 11, n° 01, p 50.

⁸ C.A Rennes 03 décembre 1986, ch., 1/2 n° 538, cité par: Tassel Yves, affrètement au voyage et la qualité de transporteur, art. p. cité, p 50.

عرّف عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة أنّه "عقد مفاولة نقل بحرا أين يحتفظ المؤجر المالك بالإدارة التقنية والتجارية للسفينة لتنفيذ نقل الحمولة المسلمة لحساب المستأجر".¹

هكذا يتبين لنا أنّ الأصل هو حرمان مستأجر الرحلة من تسيير السفينة،² ممّا يجسّد خصوصية عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة،³ فلا تخوّل له أدنى حرية في كيفية استخدام السفينة، الذي ينتظر خدمات نقل البضائع المقدّمة من قبل المؤجر،⁴ ما لم يتفق على منح المستأجر جزء من الإدارة التجارية للسفينة كاستثناء عن الأصل،⁵ الذي تترك له بعض الحرية تحفظاً على الإتفاقات المضادة تطبيقاً لمبدأ الحرية التعاقدية بين الأطراف،⁶ فيشارك مستأجر الرحلة في نشاط النقل ويتدخل بصفته ناقل بحري في علاقته بالغير،⁷ دون اشتراط الزامية احتفاظ مؤجر السفينة على أساس الرحلة بالإدارة الكاملة لها حسب الظاهر أصلاً،⁸ ولا تنحصر فكرة اكتسابه صفة الناقل البحري لوحده.⁹

ومن البديهي أنّ الهدف من وراء استئجار السفينة من الباطن تسييرها تجارياً لأجل تنفيذ عقود النقل البحري، دون تكييفه عقد من الباطن،¹⁰ فيتحول مركز مستأجر السفينة إلى مركز المؤجر،¹¹ تطبيقاً للمادة 12 من القانون الفرنسي رقم 66-420 التي تنصّ أنّه "يمكن للمستأجر تأجير السفينة من الباطن أو استخدامها للنقل بسند الشحن"،¹² والتي تقابلها المادة 644 من ق.ب.ج، وهو ما يدلّ على سلطة مستأجر الرحلة في تسيير السفينة تجارياً.

¹ Cass.com, 19 mars 1952, DMF 1952, 360, Rabat 13 janvier 1951, ibid 1951, 360, Rouen 08 mars 1974, ibid 1974, 476, Cité par : Pierre Safa, op. cité, p 739.

² Cf. Tassel Yves, affrètement au voyage et la qualité de transporteur, art.p. cité, p 50.

³ Cf. René Rodiere et Emmanuel du Pontavice, op.cité, p 284, 285.

⁴ هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 160.

⁵ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 528.

⁶ Cf. Michel De Juglart, op. Cité, p 167, 168.

⁷ Cf. Tassel Yves, affrètement au voyage et la qualité de transporteur, art.p.cité, p 50.

⁸ الظاهر أصلاً أحد صور الوضع الظاهر في مجال الحقوق العينية حيث تدلّ الحيابة العادية أنّها قرينة على الحيابة القانونية كقرينة على الحق.

- سلامه عبد الفتاح حليبة، المرجع السابق، ص 103.

⁹ Cf. Chalaron Yves, L'affrètement maritime, essai de définition théorique, Paris, Librairies Techniques, 1967, p 359.

¹⁰ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 208, 209.

¹¹ Cf. Pierre Izenic, litiges entre freteurs et affreteurs au voyage, Année 2008, Master 2 Droit maritime et des transports, p 10.

¹² « L'affrèteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance » Article 12 du Loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

علاوة على ذلك، فإذا كان يتفق على نقل تسيير السفينة حين استئجارها كاملة، فقد أخذ المشرع المصري بحكم مغاير واعتمد على الأصل في المشاركة الجزئية وخرج عليه حين استئجارها كاملة، أين يفترض التزام المستأجر بتنفيذ عمليات النقل لصالح الغير،¹ بل يخول له الحق في نقل بضاعته بسفينة معينة دون تمتعه بحيازتها،² حتى تثبت الإدارة التجارية للسفينة من قبل المؤجر، مما يجعله بعيدا في علاقته مع الغير الذي يعتمد على الأصل، فيحق له مفاضة المؤجر تطبيقا للقاعدة العامة، مع رجوعه ضد المستأجر للتخلص من ادعاء الغير،³ حيث قضت محكمة باريس في 1960/10/28 بمسؤولية مستأجر الرحلة عن الأضرار اللاحقة بالحمولة بصفته ناقلا ومهني التجهيز في استئجار السفينة من الباطن مع رفض الرجوع ضد المؤجر، وهو ذات الحل الذي تبنته محكمة Rouen بتاريخ 1952/06/10 لا يمكن الإدعاء إلا ضد الشركة مستأجرة السفينة للرحلة، بدلا من الادعاء ضد الربان كمثل المجهز.⁴

البند الثالث: مدى امتداد سلطة المؤجر على السفينة للمستأجر في مشاركة الإيجار الزمنية:⁵

يحدد الزمن مقدار المنفعة في عقد استئجار السفينة زمنيا،⁶ والتي غالبا ما يحرر بنموذج بلتيم Baltime، حيث يحتفظ المؤجر بتسيير السفينة ملاحيا ويؤجرها مجهزة للمستأجر الذي يستغلها بحرية،⁷

¹ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 528.

² Cf. Tassel Yves, affrètement au voyage et la qualité de transporteur, art.p.cité, p 50.

³ تقضي المادة 2/171 من القانون المصري لعام 1990 أنه "إذا ورد التأجير على السفينة بأكملها كانت الإدارة التجارية للمستأجر ما لم يتفق على غير ذلك" وتنص المادة 1/171 من القانون القديم أنه يتلقى الربان تعليمات إدارة السفينة تجاريا من المؤجر ويجوز الاتفاق أن يتولى المستأجر ذلك ليسأل كلاهما بالتضامن، مع النظر الى التصريح بالضمان الاتفاقي لتعاقد الربان باسم المستأجر، بمعنى أنه إذا علم الغير بمدينةه، فلا يسأل المؤجر، ويقتصر الضمان على هذا الأخير إذا لم يفصح الربان تعاقد له حساب المستأجر مع حسن نية الغير بعدم العلم. لكن الغريب أن الإقرار بالمسؤولية التضامنية عن القيام بتصرفات لمصلحة المستأجر حماية للغير الذي لا يعلم بنقل الإدارة التجارية للمستأجر، والحرص على فكرة مسؤولية المؤجر فلا معنى لإضعاف ضمانه بقصر حقوقه على ذمة المستأجر أو زيادته ببسطه على ذمتهما.

- علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، نفس المرجع، ص من 526 إلى 545.

⁴ Trib. Com, Rouen, 10/06/1952, navire William post, DMF 1952, p 539, Cité par : Michel De Juglart, op. cité, p 169.

⁵ عرف المشرع البحري الجزائري عقد استئجار السفينة على أساس المدة بموجب المادة 695 من ق.ب.ج أنه العقد الذي يتعهد بموجبه المؤجر بوضع السفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة.

⁶ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 131.

⁷ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، نفس المرجع، ص 155، 170، 171.

ويسيرها في حدود سلطة التسيير التجاري والتي يرد بها نصّ بالمشاركة تطبيقاً للمادة 701 من ق. ب. ج.¹ والمادتين 20 و21 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078، ويدفع نفقات الإستغلال التجاري طبقاً للمادة 704 من ق. ب. ج، مما يترتب عليه انفصال ملكية السفينة واستغلالها الذي يتمّ بها كلّ من المؤجّر والمستأجر،² فنقسّم صفة المجهّز بينهما، حيث أكّدت محكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة Fatima بتاريخ 1999/10/26 أنه "في الإيجار الزمني تُنسب صفة المجهّز للشخص الذي يستغلّ السفينة باسمه سواء كان مالكا أم لا، حيث يحتفظ المؤجّر بالتسيير الملاحي ويتمتع المستأجر بالتسيير التجاري..."³، ولا يقتصر انتفاع المستأجر من السفينة فقط بل يمتدّ إلى حدّ الإنتفاع من خدمات المؤجّر، فنكّيف العقد "بإيجار الأشياء والخدمات"⁴ بإدراج شرط الإستخدام الذي ينصّ على انتقال الطاقم.⁵

وإذا كان يستتبع قيام المسؤولية التعاقدية للمستأجر الزمني عن اخلاله بالالتزامات المتعلقة بإدارة السفينة،⁶ كحارس مسؤول عنها،⁷ فإنه يساهم تقسيم إدارة السفن في اكتسابه صفة الناقل البحري،⁸ فيستغلّها لأجل تسهيل عملية نقل بضائع الطرف المتعاقد معه أو بضائع الغير، والذي يحقّ له اصدار وتسليم وثائق الشحن لصالح الغير،⁹ المستقلة عن مشاركة الإيجار الأساسية،¹⁰ مع أنّ تلك السندات لا تكفي بذاتها في جعل المستأجر الزمني للسفينة ناقل بحري ما لم ينشأ عقد الإستئجار بالضرورة،¹¹ غير أنّ ذلك لا يحول من

¹ تنصّ المادة 701 من ق. ب. ج. أنه يعود التسيير التجاري لمستأجر السفينة ويكون الربان حكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر في حدود أحكام عقد استئجار السفينة.

² Cour d'appel Rennes, 18/06/1986, DMF 1987, p 575, cité par: Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 270.

³ Cf. Rapport Jean-Pierre Remery, La notion d'armateur dans l'affrètement à temps, jurisprudence française, Cour de Cassation, ch com, 26 octobre 1999, Navire Fatima, Obs de I. Corbier, DMF 2000, n° 601, p 110, 111.

⁴ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، نفس المرجع، ص 155.

⁵ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 402.

⁶ Cf. Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op.cité, p 552.

⁷ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، نفس المرجع، ص 20.

⁸ Cf. Jens Weinmann, op.cité, p 06.

⁹ أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، 2010، ص 223، 224.

¹⁰ على خلاف مستأجر الرحلة الذي يحمل دليل إثبات الشحن مادام أنه ليس ناقل البضائع أصلاً.

- Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p.Cité, p 22.

¹¹ Cf. Patrick. Simon, « Qui est le transporteur maritime? », droit maritime français, janvier 1995, p 28.

مساءلته عن جميع أخطاءه التجارية بغض النظر عن مجال ارتكابها،¹ حسبما تؤكد لنا المادة 699 من ق.ب.ج،² والتي تلحق أضراراً بالبضائع المنقولة أمام سلطته المقيدة،³ ما لم يثبت وقوعها أثناء ممارسة نشاط تجاري يدخل في نطاق التسيير الملاحي الذي يحتفظ به مؤجر السفينة.⁴

وهو ما يؤكد لنا القضاء الفرنسي؛⁵ حيث قضت محكمة Rennes بتاريخ 1986/03/27 بمسائلة المستأجر الزماني بصفة الناقل عن التسيير التجاري للسفينة والبضاعة على أساس مفترض، والذي يطبق عليه نظام قانوني للنقل بسند الشحن،⁶ وقضت غرفة التحكيم البحري بباريس أنّ الناقل البحري الحقيقي هو المستأجر الزماني الذي يصبح المجهز المتصرف في ملكية السفينة وليس المالك الذي يجهل كل الرحلة.⁷

وفي نفس سياق ما أقره القضاء الفرنسي قضت المحكمة العليا بإبطال القرار الصادر عن مجلس قضاء مستغانم لـ 1999/06/12 الذي قضى بقيام المسؤولية التضامنية بين المالك والناقل البحري والزامها بدفع التعويض بالتضامن عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة وان كانت المادة 802 من ق.ب.ج تفترض مسؤولية الناقل لوحده وأن التضامن بين الناقل والمجهز محصور طبقاً للمادة 703 من ق.ب.ج، بل تعتبر الشركة الناقلة (ب.س) التي تولت عملية نقل الحمولة من الورق لحساب الشركة (س) على متن السفينة (أ.و) التي تملكها الشركة الطاعنة (ش) ناقلاً بصفقتها مستأجرة السفينة بناءً على اسمها الوارد في وثيقة الشحن،

¹ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 402.

² تنص المادة 699 من ق.ب.ج على قيام مسؤولية المستأجر عن الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء استغلالها التجاري باستبعاد التلف الذي يصيبها من جراء الاستغلال العادي.

³ أحمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 223، 224.

⁴ Cf. Pierre Bonnasises/Christiane Scapel, op. cité, p 532.

⁵ Trib commercial Marseille 05/02/1954, DMF 1954, som 429, navire armonia, Trib.com, Rouen, 18/03/1955, DMF 1956, navire nicolas paerasma, Rouen 13/01/1955, DMF 1956, p 146, navire paul javary, Trib commercial, seine 23/01/1961, DMF 1961, p 428, navire Djerada, Cité par: Michel De Juglart, op.cité, p 138, 139.

⁶ Cf. Yves Tassel, Transport sous connaissance/ Transporteur/ Responsabilité/ Cas exonératoire/ Buée de cale / Vice propre de marchandise/ Affrètement à temps/ Armateur/ Responsabilité/ Buée de cale/ Vice apparent du navire, Revue Judiciaire de l'Ouest, 1986-3. pp. 337-345, p 340, 341.

http://www.persee.fr/doc/juro_0243-9069_1986_num_10_3_4314

⁷ La chambre Arbitral Maritime de Paris de 22/03/2007.

المسؤولة عن التسيير التجاري للسفينة والخسائر اللاحقة بالبضاعة لغاية تسليمها للمرسل اليه طبقا للمادة 802 من ق.ب.ج.¹

ولعل من المفيد أن نؤكد ضرورة التزام المندوب التابع للمستأجر الزمني في الأمور التجارية المتعلقة بالسفينة والرحلة،² التقيد بتعليمات المؤجر الزمني لأجل تسهيل العمليات التجارية،³ دون مساءلة هذا الأخير عن التزامات الربان وأخطائه التجارية طبقا للمادة 703 من ق.ب.ج، بما أنه ليس طرفا في عقد النقل البحري المبرم بين المستأجر الزمني والشاحن،⁴ غير أنه يحق للغير الذي يجهل واقعة تأجير السفينة زمنيا،⁵ الرجوع ضد المؤجر إذا صدر أي تقصير من جانبه،⁶ أو ارتكب أخطاء ملاحية،⁷ كالتصادم البحري الذي يسمح بإبحار سفينة غير صالحة للملاحة أو تزويدها بطاقم غير كاف،⁸ حيث قضت محكمة استئناف Rouen بتاريخ 1982/02/06،⁹ بجواز ادعاء الغير ضد المؤجر الزمني عن الضرر الذي وقع بسبب خطأ ملاحي، لتطبق عليه بعض أحكام مسؤولية الناقل البحري للبضائع على أساس عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن والمستأجر الزمني الناقل البحري الذي تستبعد مسؤوليته.¹⁰

ولا ننسى التنويه إلى ضرورة تطبيق حدود المسؤولية على الدعوى المرفوعة ضد الناقل سواء على أساس المسؤولية التقصيرية أو المسؤولية التعاقدية، مما يمكن المؤجر الإنتفاع من حالات الإعفاء وتحديد

¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 20/06/2001، ملف رقم 249618، منشور بالمجلة القضائية 2003، عدد 1، ص 261، 262، 263.

² علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 170، 171.

³ طبقا للمادتين 700 و 701 من ق.ب.ج.

⁴ Cf. Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op.cité, p 552.

⁵ أحمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 223، 224.

⁶ تطبيقا للقواعد العامة نصت المادة 136 من ق.م.ج أنه يعدّ المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها.

⁷ CA Aix-en-Provence, 1^{er} février 1974, DMF 1975, p 272, Cité par : Isabelle Corbier, Identification du transporteur d'un connaissance de charte-partie, DMF N° 631 Novembre 2002 jurisprudence française, p 941.

⁸ بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2009/2008، ص 79، 80.

⁹ Cour d'appel de Rouen dans un arrêt Kenosha du 6 février 1982, DMF 1982, p 669, note R. Achard, Cour de cassation, 16 janvier 1973, navire Ragnhild Brovig, DMF 1973.337, note R. Achard.

¹⁰ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op. cité, p 553.

المسؤولية وأحكام التقادم،¹ رغم أنه لا يعتبر ناقل في علاقاته مع المرسل إليه النهائي،² خاصة مع ظهور بروتوكول المعدل لمعاهدة بروكسل لعام 1924 في مادته 1/3،³ وهو ما أخذ به المشرع الفرنسي في القانون رقم 86-1292 الذي أضاف فقرة ثالثة للمادة 32 من القانون رقم 66-420،⁴ فيسأل المجهز عن أخطائه وأخطاء وكلاءه، لأجل حماية المشغلين البحريين،⁵ وعلى أساس ذلك يتنافس المؤجر والمستأجر حول مركز المجهز، وإن انتقدت هذه الفكرة لما لها انعكاس في مجال الأمن والسلامة البحرية.⁶

الفرع الثاني: استئجار الفراغ شكل جديد من الإستهجار البحري:

تطرح نوع من الصعوبة في تحديد هوية الناقل البحري في إيجار حيز متاح على السفينة، الذي يتمتع بطبيعة قانونية خاصة، الأمر الذي يستدعي من التطرق إلى بعض الجوانب القانونية التي تكشف الملتزم بنقل البضائع قبل المتضررين من الخسائر اللاحقة بالحمولة المنقولة على جزء من السفينة:

البند الأول: مفهوم عقد استئجار الفراغات:

إن عقد الإستهجار الجزئي⁷ هو عقد إيجار هجين hybride نوعا ما معقد،⁸ نشأ مع نهاية سنوات الستينيات، المجدد في شكل تعاقدية مكتوب،⁹ وهو من أشهر مشاركة الإيجار النموذجية slothire الذي تبنّاها مجلس الملاحة العالمية BIMCO عام 1993،¹⁰ إلا أن أغلب التشريعات المقارنة قد أغفلت تنظيمه

¹ Cf. Pierre Bonassies, Des modalités de l'action en responsabilité extra-contractuelle du destinataire contre le fréteur à temps, droit maritime français 03-2009, N° 70, p 41, 44.

² Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op. cité, p 553.

³ المادة 1/3 من اتفاقية فيسبي التي دخلت في التطبيق 1977/06/23 المعدلة لمعاهدة بروكسل لعام 1924 جاء في فحواها أنه تطبق الدفع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية على جميع الدعاوى ضد الناقل بالنسبة لفقد أو تلف البضاعة، موضوع عقد النقل، سواء كانت الدعاوى مصدرها المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية.

⁴ La loi n° 86-1292 du 23 décembre 1986 modifiant la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, modifiée par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979.

⁵ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scape, op. cité, p 553.

⁶ Cass.com, 26/10/1999, navire Fatima, DMF, 2000, p 106, 109.

⁷ Cf. René Rodiere / Emmanuel De Pontavice, op. cité, p 265.

⁸ « BIMCO- special circular, n°7, novembre 1993, slothire: the feature of a slot charter party a contrat of carriage is unique in the sence that where as the slot charter party no a voyage charter party, it bears some similarly to both types of contrat, as such a slot charter party can be said to be a "hybrid" type of contrat »

- مشار إليه لدى: قماز ليلي إلبياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2013/2012، ص 126.

⁹ الجدير بالإشارة أنه لا تستثنى السفن محل استئجار الفراغات ذات حمولة 10 طن من الإثبات طبقا للمادة 1/2 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078.

¹⁰ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 32, 36.

باستثناء المشرع الفرنسي الذي أشار إليه في المادة 05 من القانون الفرنسي رقم 66-420 بنصه أنه "يضع المؤجر سفينة تحت تصرف المستأجر (الشاحن) كلياً أو جزئياً".

يستشف من خلال المادة المذكورة التزام مؤجر الفراغ بتسيير السفينة تجارياً وملاحياً،¹ التي تنسب إليه في تعيينها،² لأجل تقديم خدمة نقل البضائع على متن أي جزء من السفينة،³ بحيث لا يتحقق ذلك إلا بوضع أحد أو عدة فراغات على متن سفينة واحدة أو أكثر تحت يد مستأجر الفراغ،⁴ التي يستغلها بمفرده أو بالإشتراك مع مجهزين أو أكثر،⁵ خلال فترة زمنية محددة،⁶ مما لا يجعله حائزاً للفراغات نتيجة عدم تواجده على متن السفينة التي يتعدّر عليه السيطرة عليها،⁷ مع أنه يتصرف في كل الفراغ المحجوز على متن السفينة للإستفادة من رابطة تقسيم فراغ de slot sharing agremment التي توضع من قبل الشريك.⁸

والملاحظ أنه يتخذ عقد استئجار الفراغ شكل عقد حمولة ذي طابع مزدوج بين عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة وعقد النقل يلتزم بمقتضاه المجهز تقديم السفن لأجل تنفيذ عملية نقل كمية خاصة من البضائع لعدة رحلات، بأجرة تحسب على أساس الوزن أو الكمية،⁹ الأمر الذي يوحي بتمائل عقد استئجار فراغ السفينة مع عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، الذي يقوم على نقل السفينة والبضاعة، دون تمتع مستأجر السفينة للرحلة بأي سلطة في استخدامها، بخلاف مؤجر الفراغات الذي يسيطر على السفينة مادياً، ويتمتع بحرية نقل بضائع المستأجر أثناء الرحلة البحرية،¹⁰ مع احتفاظه بكافة الإمتيازات المتصلة بالتسيير التجاري للسفن، فلا يفقد رقابة فراغاتها، ويتمتع بحق عزل السفن غير متلائمة مع اشتراطات الربط.¹¹

¹ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 170 .

² Ibid, p 76.

³ Cf. Hervé Tassy, Affrètement d'espaces et garanties réelles, le droit maritime français, sommaire du n° 552, septembre 1995, p 595, 602, 603.

⁴ Cf. Hamadi Gatta Wagué, Le transporteur de fait: contribution à la théorie du transport, thèse de doctorat en Droit civil, université Paris-I, 2009, p 197, 198.

⁵ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 211.

⁶ Cf. Serge Azebaze, op. cité, p 03, 04.

⁷ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 118.

⁸ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op.cité, p 335.

⁹ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 31, 48, 49.

¹⁰ Ibid, p 118.

¹¹ Ibid, p 76, 77.

وبالرغم من ذلك تكيف طبيعة عقد استئجار الفراغات ايجار ذي طبيعة خاصة، فلا يوصف عقد بيع وشراء الفراغات بما أنه لا ينقل ملكية الفراغات، ولا عقد استئجار السفينة عارية يستغل بمقتضاه مستأجر السفينة بأكملها تجارياً وملاحياً بحرية تامة، مع احتفاظ المؤجر بحق استخدامها،¹ ويختلف عن عقد الإستهجار الزمني الذي يتمتع فيه المستأجر بسلطة كاملة على السفينة لإدارتها تجارياً، نتيجة عدم امكانية السيطرة على السفينة أكثر من شخص واحد،² مع أنه يرى الفقهاء Rodière و du Pontavice "كل سفينة موضوع استئجار جزئي على أساس المدة، وان كان يتمتع المستأجر بسلطات أقل مقارنة بعقد الإيجار الزمني التقليدي".³

البند الثاني: الوضع القانوني للناقل البحري في ظل إيجار حيز متاح على السفينة:

لأجل فهم الميكانيزمات القانونية لعقد استئجار الفراغ على متن السفينة، يجب تحديد دور مستأجر ومؤجر الفراغات، كطرف في علاقة تبادلية مع مستغلي السفن على متن الخط الملاحي المنتظم،⁴ حيث يتصرف كلاهما بصفة الناقل البحري مع اختلاف التزامهما بضمان نقل البضائع على متن الفراغات المستأجرة أثناء المرحلة البحرية،⁵ دون أن يفوتنا الأمر من التتويه إلى دور مشغلي النقل في تنفيذ عقد استئجار الفراغ كالناقل العام غير مشغل للسفينة ومتعهد النقل متعدد الوسائط والوكيل بالعمولة للنقل:⁶

الفقرة الأولى: مستأجر الفراغ ومؤجر الفراغ ناقل بحري:

على أساس الطبيعة الخاصة لعقد استئجار الفراغ الذي يرتبط بالقدرة على نقل البضائع دون الإنتفاع من السفينة فقط،⁷ حيث يبرم مستأجر الفراغ عقد نقل بحري بسند شحن لمصلحة صاحب الحق على

¹ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 159, 161, 162, 163.

² أحمد حسني، عقود ايجار السفن، المرجع السابق، ص 79، 80.

³ Cf. René Rodiere et Emmanuel de pontavice, op.cité, p 270.

⁴ Cf. Tassel Yves, le contrat d'affrètement d'espaces, communication Journée Ripert de l'AFDM, université de Nantes, 28 juin 2004, DMF 2005, n°655, p 03.

⁵ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 199.

⁶ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 114.

⁷ Cf. Henri de Richemont, L'affrètement d'espace peut-il bénéficier de la limitation?, «La limitation de responsabilité du propriétaire de navire» Actes de la IXème «Journée Ripert» Colloque organisé par l'Association Française du Droit Maritime Paris, le 1er juillet 2002, DMF 632, Numéro spécial, Décembre 2002, p 1014.

البضاعة،¹ بصفته ناقل بحري متعاقد، الذي يؤمّن أماكن وفراغات الحاويات على متن السفن،² بكميات كبيرة خلال مدة محدّدة المسماة (TVR) «Time Volume Rate»،³ مع علمه بجميع الشّروط الملاحيّة الواجب اتّخاذها في ميناء القيام،⁴ ويحتفظ ببعض السّيطرة على عمليّة النّقل البحري بخلاف مستأجر الرّحلة والشّاحن الذي يترك تنفيذها كليًا على عاتق الناقل البحري.⁵

ويترتّب عن ذلك مساءلة مستأجر الفراغ عن فعله الشّخصي قبل صاحب الحمولة ولو لم يحقّق عملية النّقل بنفسه، بما أنّه لا يستغلّ السفينة، بشرط ألاّ يُسند وقوع الأضرار اللاحقة بالحمولة إلى مؤجّر الفراغ، الذي لا يرتبط بصاحب الحمولة، فيتمثّل مستأجر الفراغ مع الوكيل بالعمولة للنّقل الذي يلتزم بتنظيم كلّ أو جزء من عمليّات نقل البضائع لحساب عملاءه،⁶ لأجل التّنفيد الفعلي لها على متن سفينة صالحة للملاحة، مع مراعاة أحكام المادّة 1/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924، التي تلزمه ببذل همّة الكافيّة لأجل المحافظة على البضائع،⁷ ليقترّب عقد استئجار الفراغ من عقد النّقل، وقد يتصرّف مؤجّر الفراغ بصفة وكيل عن مستأجر الفراغ الذي يعلمه بتاريخ وصول البضائع في الميناء المحدّد دون التزامه بتسليمها، فيتمثّل نشاطه مع الناقل البحري الذي يعلم المرسل إليه ايداع البضاعة في ميناء التّفريغ.⁸

ولا مناص من القول أنّ مستأجر الفراغ المسؤول الوحيد قبل صاحب الحقّ على البضائع،⁹ مع افتراض مسؤوليّة مؤجّر الفراغ دون الإدّعاء المباشر ضده من قبل صاحب الحمولة بعد تعهده بنقل البضائع بصفة مؤجّر الرّحلة،¹⁰ على أساس المادّة 6 من القانون الفرنسي رقم 66-420 كأنّه التزم بنقل البضائع

¹ Cf. Yves Tassel, le contrat d'affrètement d'espaces, art.p. cité, p 03.

² حسن جلال، دراسات في الخدمات البحرية، مصر، 1983، ص 31، 32.

³ Cf. Bachir Hadj Hamou, op. cité, p 25.

⁴ V. CA Paris 26 janv. 2005, Trade Swan, BTL 2005, 144, DMF 2006, p 289, Cité par: Tassel Yves, L'affrètement d'espaces sort progressivement, N°10 Supplément, DMF 06-2006, p 01.

⁵ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 234.

⁶ Ibid, p 275.

⁷ تقابلها المادّة 1/6 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المتعلّق بعقود الإستئجار والنّقل البحري والمادّة 770 من ق.ب.ج.

⁸ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 120, 153.

⁹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 202.

¹⁰ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 305.

بمفرده،¹ حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في هذا الصدد بتاريخ 2002/12/10 أنه تنظم مسؤولية مؤجر الفراغات بموجب قواعد الإستئجار للرحلة دون النقل بسند الشحن،² مع التخفيف من ادانة مؤجر الفراغ،³ مما يسمح له الإنتفاع من تحديد المسؤولية.⁴

الفقرة الثانية: ميلاد النشاط التعاقدى للناقل العام غير مشغل السفينة بصفة مستأجر الفراغ:

ظهرت النشأة الوظيفية للناقل العام غير مشغل للسفينة NVOCC،⁵ الذي يسميه الفقيه Ndende Martine "الناقل البحري بقدم جاف"،⁶ بشكل خاص في الدول النامية بحيث لا يستحوذ رؤوس أموال طائلة للإستثمار في امتلاك وسائل ومعدات النقل،⁷ فيدرج نشاطه في إطار الشركات المختصة بإستغلال السفن تجارياً،⁸ بما أنه غير ملزم بالسيطرة على السفينة وتسييرها التقني أو الملاحي،⁹ بصفته غير مالك مجهز ولا

¹ Art.6/1 du Loi n°66-420 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes: «Le fréteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie»

² Cass. Com, 10 déc 2002, DMF 2003. 131, obs, Y Tassel, Cité par: Tassel Yves, Retour sur l'affrètement d'espaces, DMF 636, Avril 2003, p 354.

³ الجدير بالإشارة أنه يجوز ادراج شرط يخفف من ادانة مؤجر الفراغات كشرط هماليايا وشرط برامونت الذي يحيل للنظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري وتطبيقه على علاقته مع مستأجر الفراغ وصاحب الحمولة.

- Cf.Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 202.

⁴ يلاحظ أن استئجار الفراغ ينتمي إلى فئة الإستثمارات تطبيقاً لأحكام الإتفاقية المتعلقة بالدعاوى (التيون) البحرية لعام 1976 والمادة 1/69 من القانون الفرنسي رقم 67-5 المؤرخ في 1967/01/03 المتعلقة بنظام السفن والعمارات البحرية الأخرى مادام أنه لم يحدد المستأجر.

- Cf. Henri de Richemont, art.p. cité, p 1015.

⁵ يرجع أصل نشأة مختصر NVOCC للتشريع الأمريكي ووسّع باستخدام عبارة operate مشغل «Non Vessel Operator Common Carrier» بعدما كان يعرف بمختصر (NVC) (Non Vessel Carrier) ناقل بدون سفينة، حيث تصفه اللجنة البحرية الفيدرالية (FMC) عام 1941 بـ 'مالك بدون سفينة'، وفسر الأستاذ J. M. Morinière معناها بكلمة مشغل بما أنه عرف نشاط الناقل غير مالك السفينة، ويعرفه قانون نقل البضائع بحرا الأمريكي لـ 1984/03/20 أنه الناقل الذي لا يلتزم بتشغيل السفن وينفذ النقل البحري على متنها وهو الشاحن في علاقته مع الناقل البحري العام.

- NVOCC Act de 1991 entré en vigueur le 3 mars 1992, complété par de nouvelles mesures adoptées par la FMC le 22 janvier 1993, Cité par: Jean -Michel Morinière, les NVOCC, op. cité, p 16, 09, 10.

⁶ C'est l'avènement des « transporteurs maritimes aux pieds secs », Cité par : Martine Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime, (Communication présentée par l'auteur au cours d'une conférence organisée par AFDM sur: « L'identification du transporteur maritime », Assemblée du 17 février 2005 à Paris, DMF 03- 2006, N°668, p 07.

⁷ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 556.

⁸ الجدير بالذكر أن شركة MAERSK من أكبر شركة خطوط النقل البحري المنتظمة من حيث سعة سفن الحاويات التي تبلغ حصتها في السوق حوالي 15.1% وشركة Mediterranean Shipping حوالي 13.4% وشركة CMA CGM حوالي 9.2% وشركة ocean shipping china حوالي 7.8% وشركة Hapag-Lloyd حوالي 4.3%.

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري، 2016، منشورات الأمم المتحدة، ص 57.

⁹ Cf. Philippe Azzi, LES NVOCC, Mémoire de Master 2 Droit maritime et des transports Université D'Aix Marseille, 2011/2012, p 41.

مستأجر ولا مشغل ولا مسير،¹ بمفهوم المادة 1/أ من معاهدة بروكسل لعام 1924 مما يحول من مماثلته بالناقل البحري.

وبعدما كان يقتصر نشاط الناقل العام غير مشغل للسفينة² على القيام بأعمال الجمركة والتأمين،³ امتد نشاطه إلى تجميع الطرود في حاويات LCL،⁴ على خلاف حاويات FCL،⁵ غير أنّ أهم ما يميّز نشاطه قدرته التجارية على إبرام عقود استئجار الفراغات المحددة على متن سفن الحاويات،⁶ أو حجز جزء من قبل المجهزين مسيري السفن بموجب عقد slothire،⁷ ويلتزم بتسيير هذه الفراغات تجارياً،⁸ بوصفه مستأجر جزئي للسفينة ومجهّز ظاهر يحتلّ موضع مركزي بين صاحب الحمولة ومؤجّر الفراغ قياساً على مستأجر الرحلة الذي يستأجر كلّ أو جزء من السفينة، والمستأجر الزمني الذي يملك بعض الرقابة على السفينة أثناء ادراجها تجارياً،⁹ وما الهدف من وراء تسييره التجاري لفراغات السفينة إلا من أجل ممارسة نشاط النقل البحري للبضائع وتنظيمه بأجور منافسة فيصبح ناقلاً بحرياً،¹⁰ على أساس أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 عند تعريفها الموسّع للناقل البحري بمستأجر السفينة، هذا المفهوم الأخير الذي يرتبط بمفهوم الناقل

¹ Cf. Véronique Guilloux, Fabrication d'un e-centre de calcul: cadrage spatial dans la chaîne logistique internationale, 2^{ème} journée thématique SILOGIN, Systèmes d'information, Logistique et Innovation 3 novembre 2011, Nantes, p 05

² وفي انتظار تطور نشاط NVOCC في الجزائر الذي يستحقّ تنظيمًا جمركيًا حيث يتدخل المرسل في عمليات التفكيك مما يجعله تماثله مع وكيل الحمولة.

- Cf. Neffous Mohamed Mankour, op. cité, p 38.

³ Cf. Wanguang Wang, Une recherche juridique sur les pratiques des NVOCC en chaine, mémoire CDMT, 2005/2006, p 05.

⁴ تعتبر LCL (Less-than-container-load) حاوية مشتركة تخصّ البضاعة الموجودة بداخلها مجموعة من الشاحنين، حيث تسلم إلى الوكيل بالعمولة للنقل أو أمين النقل الذي يقوم بتعبئتها داخل الحاوية حتى يتسلمها الناقل، وتشحن الحاوية كلبية بدون أن يتدخل الناقل لأجل رصّ البضائع.

-Cass. Com, 6 février 2001, pourvoi 98-20072, DMF 2001.509, obs Yves Tassel Revue Scapel 2001.143; Droit et Patrimoine 2001, n° 95, Cité par : Marc Bernie «Dommages en cascade: responsabilité du commissionnaire de transport, auteur de la faute initiale», Le Droit Maritime Français, 2011, N°722, p 03.

⁵ تعدّ حاوية FCL (Full-Container-load) حاوية مسلّمة إلى شخص واحد بمعنى تسلّم الشاحن حاوية فارغة في مكان تعبئة البضاعة حيث يتولّى تعبئتها ثمّ تسلم للناقل.

- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، مصر، 1983، ص 96.

⁶ Cf. Yves Tassel, le contrat d'affrètement d'espaces, art.p. cité, p 03.

⁷ Cf. Jean –Michel Moriniere, les non vessel operating Common carriers (NVOCC) essai sur le concept de transporteur maritime contractuel, thèse de université de Nantes, 1997, p 27.

⁸ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 363.

⁹ Cf. Wanguang Wang, op. cité, p 07.

¹⁰ Cf. Jean –Michel Moriniere, op. cité, p 185.

العام،¹ دون الناقل الخاص،² فضلا عن المفهوم الموسع للناقل الفعلي بموجب المادة 2/1 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه "... أي شخص آخر عهد إليه بهذا التنفيذ"، الذي ينطبق على نشاط الناقل العام غير مشغل للسفينة، غير أنه لا يلتزم بالتنفيذ الفعلي لعملية النقل البحري، بل يبرم عقود نقل مع الناقلين البحريين مسيري السفن.³

ويتربّط عن ذلك تحمّل الناقل العام غير مشغل للسفينة بصفته ناقل متعاقد جميع مسؤوليات النقل البحري قبل عملاءه،⁴ فلا يسأل إلا بصفة الناقل الظاهر، بما أنه يمثّل المشغلين الذين يعرضون خدمة النقل البحري للبضائع المحتواة،⁵ مع حرمانه الاستفادة من تحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية، ويظلّ شاحن في علاقته مع المجهّز،⁶ نتيجة التزامه بملء فراغات السفينة و شحن حاويات على متنها،⁷ مع دفع الأجرة بصرف النظر عن استغلال تلك الفراغات في النقل فعلياً.⁸

المطلب الثالث: تحديد المركز القانوني للناقل البحري ومؤجّر السفينة على أساس الرحلة:

انطلاقاً من فكرة اقتراب عقد الإستئجار للرحلة من عقد النقل البحري تُخلط الكثير من التشريعات المقارنة بينهما،⁹ بخلاف التشريع الفرنسي والتشريع الجزائري والتشريع المصري، بما أنه لا ينطبق النظام القانوني لعقد النقل البحري على مشارطات الإيجار إلاّ استثناءً، وان استبعدته من نطاق تطبيقها كأصل عام نظراً لتمييز عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة عن عقد النقل البحري، وهو ما سنتطرق له من خلال الفرعين الآتيين:

¹ يعرف الدكتور فاروق ملش الناقل العام الشخص محترف أعمال الناقل يقبل بضائع الكافة شريطة وجود مساحة شاغرة على وسيلته طبقاً لأسعار معروفة أو معقولة، والذي ينطبق عليه ذات التعريف باستثناء قيامه بتشغيل السفن الناقلة للبضاعة بطريق البحر أو النهر. - فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 107، 519، 520.

² يقصد بالناقل الخاص من ينقل البضائع الموكّلة له لبعض عملاء المحددين ويصدر سند شحن، غير أنه يسأل عن خطئه فقط.

- Cf. Wanguang Wang, op. cité, p 05.

³ Cf. Bachir Haj Hamou, op. cité, p 25.

⁴ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op. cité, p 610.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 24.

⁶ Ibid, p 363.

⁷ Ibid, p 358.

⁸ Cf. Jean -Michel Moriniere, op. cité, p 28.

⁹ نجد من بين التشريعات المقارنة التشريع اللبناني والتشريع المغربي والتشريع الايطالي.

الفرع الأول: أوجه التشابه والإختلاف بين عقد الإستئجار على أساس الرحلة وعقد النقل البحري:

إنّ التمييز بين عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة وعقد النقل البحري يستوجب تبيان الإلتزامات التي يؤديها الناقل البحري ومؤجر الرحلة، وفي مقام موالى نحاول تحديد التطبيقات القانونية لتشابه النظام القانوني لهما، لاسيما وأنه يُطلق على عقد الإيجار على أساس الرحلة بالنقل بمشارطة الإيجار،¹ لرحلة واحدة الذي تكيف طبيعته ضمن عقود الخدمات وعقد مقاوله،² مادام يحتفظ المؤجر بكامل سلطته على السفينة:

البند الأول: أهمّ الإلتزامات كمعيار للتمييز بين الناقل البحري والمؤجر للرحلة:

إنّ عقد النقل البحري للبضائع وعقد إستئجار السفينة على أساس للرحلة ملزمين لجانبين يفرضان التزامات متبادلة، مع اختلافهما من حيث الموضوع، بحيث يتمحور الإلتزام في عقد النقل على مفهوم أخذ البضائع بذاتها، في حين يقوم عقد الإستئجار على تقديم السفينة،³ مع أنّ المفهوم الموسّع لهذا العقد يوحي بعدم التركيز على السفينة فقط بل حتى البضاعة،⁴ حيث لا تجسد السفينة محلاً لعقد الإستئجار إلاّ بقدرتها على نقل البضائع،⁵ فيكّيف على أساس عقد مقاوله نقل البضائع التي يلتزم بأخذها على عاتقه مؤجر الرحلة.⁶

¹ سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 318.

² تجدير الإشارة إلى العقد الكمي الذي يكّيف نوع خاص من عقود النقل عرفته اتفاقية روتردام 2008 في المادة 2/1 "العقد الذي يتضمّن نقل كمية محددة من البضائع في سلسلة من الشحنات خلال فترة زمنية متفق عليها ويمكن أن يتضمن تحديد الكمية حد أدنى أو حد أقصى أو نطاق معين"، والذي تناولته قواعد هامبورغ لعام 1978 في المادة 4/2 بشكل مختلف بحيث تفصل كلّ شحنة من الشحنات عن بعضها، وتخضع لأحكامه بمجرد توافر الطابع الدولي، ولا تطبق حينما ينظم نقل هذه الشحنات بموجب مشارطات الإيجار، إلاّ إذا أحالت مشارطة الإيجار إلى سند الشحن الذي يصدر تنفيذا لهذه المشارطة، على خلاف قواعد روتردام التي استثنت العقد الكمي من أحكام المادة 79 التي تقضي ببطان كل شرط مخالف لأحكامها وأجازت تنظيم العلاقة التعاقدية مادامت قد توافرت شروط الفقرة الثانية من المادة 80 من الاتفاقية، بحيث يجوز الإتفاق على حقوق أو واجبات أكثر أو أقل لإعلاء الحرية التعاقدية، حيث رحّب كبار الشّاحنين بالمادة لاحتلالهم مركز يمتثل مع مركز الناقلين كمستأجري السفن.

- شريف محمّد غنّام، التزام الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012، ص 43؛ فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009، المرجع السابق، ص 64، 65.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, de la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : Notion et identification, presses universitaires d'Aix Marseille, 2011, p 62

⁴ Cf. Philippe Delebecque, L'évolution du transport maritime, art. p. cité, p 02.

⁵ Cf. Martin Remond – Gouilloud, op.cité, p 298.

⁶ CA Rouen, 08/03/1974, navires Glaciar Blanco et Nashira, DMF 1974, pp. 476-477, cité par: Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 61.

ولا تنحصر مهمة الناقل البحري في أخذ البضائع فقط،¹ وإنما يلتزم هو الآخر ببذل العناية اللازمة بتوفير سفينة،² حسبما يتبين من خلال النصوص القانونية،³ بحيث يمثل الإلتزام بتقديم السفينة وأخذ البضائع تقنيتان قانونيتان لتحقيق ذات النتيجة، فيتصرف بصفة المؤجر حين التزامه بتقديم السفينة، وبصفة الناقل البحري حين التزامه بنقل البضاعة،⁴ فيلاحظ تقارب الغاية من وراء حمل الناقل البحري ومؤجر الرحلة للالتزامات دون تطابقها:⁵

الفقرة الأولى: السفينة موضوع خدمة مؤجر الرحلة:

يقوم عقد الإستئجار على أساس تقديم السفينة محلّ خدمة من قبل مؤجر الرحلة مع أداءه جميع الإلتزامات المرتبطة به، مما يستوجب عليه تقديم السفينة وتعيينها لإتمام عمليتي شحن وتفريغ البضائع التي تخضع لأحكام خاصّة مع بقاء فكرة الإيجار قائمة، والسّماح بتطبيق بعض أحكام عقد النقل البحري للبضائع، وهو ما سنتطرّق له فيما يلي:

أولاً: تقديم السفينة محلّ اعتبار في عقد الإستئجار على أساس الرحلة:

تحتلّ السفينة المقام الأول في عقد الإستئجار للرحلة الذي يستلزم تقديمها صالحة للملاحة فيعبر عنه *intutis navis*،⁶ أين يقتصر دوره على التعهّد بتقديمها بأكملها أو مجرد فراغ موجود على متنها، تطبيقاً للمادة 5 من القانون الفرنسي رقم 66-420، في الميناء والتاريخ والتوقيت المتفق عليه مع إضافة عبارة "تقريباً" احتمال تأخر وصول السفينة،⁷ لأجل استغلالها تجاريّاً في تنفيذ رحلات نقل البضائع فقط، بعد تلقّي كمية محدّدة منها،⁸ كالنقل بسند الشحن لإحدى الموانئ المتفق عليها خلال المواعيد المعلن عنها،⁹ مع أنّه

¹ Cf. M. Dreys, La distinction de l'affrètement et du transport maritime en droit allemand, Revue internationale de droit comparé, Revue internationale de droit comparé. Vol. 32 N°4, Octobre-décembre 1980, pp 841-842, p 02.

² خالد وليد العطية، التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد 1، السنة 5، ص 269.

³ المادة 21 من القانون الفرنسي رقم 66-420 التي تقابلها المادة 770 من ق. ب. ج.

⁴ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 289.

⁵ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 230.

⁶ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، نفس المرجع، ص 49.

⁷ المرجع نفسه، ص من 293 إلى 295.

⁸ Cf. Martin Remond – Gouilloud, op.cité, p 315.

⁹ صلاح محمد المقدم، المرجع السابق، ص 355.

يقتصر النقل بمشارطات الإيجار في الأصل على الحمولات الكبيرة،¹ مع الإلتزام بإعداد السفينة والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية طبقاً للمادة 6/1 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 والمادة 1/652 من ق.ب.ج،² دون التزام مؤجر الرحلة بأخذ البضاعة ذاتها لإتمام عملية النقل أساساً،³ حيث يرتبط الضرر اللاحق بالمستأجر بسبب عدم صلاحيتها للملاحة أو تسليمها في وقت متأخر،⁴ فتفترض مسؤولية مؤجر السفينة للرحلة.⁵

ثانياً: تعيين السفينة كمرحلة سابقة في عقد الإستئجار للرحلة:

يعتبر تفريد السفينة وتحديد موعد استعدادها عنصر جوهري في عقد الإستئجار للرحلة،⁶ على خلاف عقد النقل بموجب سند الشحن الذي يتطلب تبيان البضائع الواجب نقلها طبقاً للمادة 748 و752 من ق.ب.ج،⁷ دون أن يحول ذلك تحديد نوع وكمية البضائع،⁸ التي تتطلب توفير سفينة صالحة للملاحة لأجل ضمان حسن تنفيذ عملية النقل، بحيث يسأل مؤجر الرحلة عن سفينته كأبي حارس مسؤول عن الهالك اللاحق بالشيء، تطبيقاً لأحكام الحراسة في الشريعة العامة،⁹ ولا يعفى من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع نتيجة سوء اعداد السفينة، وهكذا يتبين لنا وجود علاقة بين تعيين البضاعة وتقديم السفينة لأجل تحقيق عملية النقل الفعلي للبضائع.

¹ لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 13.

² يتوافق ذلك مع التزام الناقل البحري الذي يتحدد بالوقت السابق للرحلة البحرية ويتوقف عند بدايتها وفقاً لأحكام المادة 1/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 بخلاف اتفاقية روتردام 2008 في مادتها 14 التي تقضي باستمرارية هذا الإلتزام قبل بدء بالرحلة البحرية ويظل في بدايتها ويستمر أثناءها - فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر...، المرجع السابق، ص 24.

³ Cf. Pierre safa, op. cité, p 778, 779.

⁴ Cf. Michael de juglart, op. cité, p 44.

⁵ Cf. Martin Remond – Gouilloud, op.cité, p 297.

⁶ فهد عبد العظيم صالح، مشارطات إيجار السفن، ماجيستر المعاملات الدولية التجارية القانونية واللوجستيات، مصر، ص 05.

⁷ المادتين 33 و35 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 لـ 1078/12/31 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري.

⁸ أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 28.

⁹ تنص المادة 138 من ق.م.ج "أن كل من تولى حراسة شيء، وكانت له عليه سلطة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء، ويعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل: عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

الأصل أن يضع مؤجّر الرحلة تحت تصرف المستأجر سفينة معيّنة باسمها بادراج "شرط السفينة المعيّنة"،¹ طبقاً للمادة 1/6 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078، ممّا يوحي بسيطرة فكرة ايجار السفينة على التزامات المؤجّر،² بخلاف الناقل البحري الذي يحتفظ بحق تغيير السفينة أثناء الطريق أو اشتراط أيّ سفينة أخرى بذكرها بجانب السفينة المعيّنة،³ فتدرج عبارة "أيّة سفينة أخرى تحلّ محلّها" أو "إحدى السفن التالية"،⁴ العاملة على خطّ ملاحى معيّن والمملوكة للناقل البحري.⁵

ومع ذلك لا يؤثّر تخلف مؤجّر الرحلة عن الإلتزام بتقديم سفينة معيّنة أو هلاكها على طبيعة عقد الإستئجار للرحلة،⁶ بل يجوز ادراج شرط إستبدال السفينة في مشاركة الإيجار،⁷ قياساً على عقد الإيجار بالحمولة الذي لا يشترط سفينة معيّنة بل يؤمّن المؤجّر عملية النقل،⁸ على متن أيّ سفينة أخرى مثيلة sister ship بكافة مواصفات السفينة الأولى مراعاة لمصلحة المستأجر، أو سفينة بذيلة substitue قادرة على تقديم الخدمة المطلوبة مراعاة لمصلحة المؤجّر بغضّ النظر عن مواصفات السفينة المعيّنة،⁹ بل الأهمّ هو تنفيذ عمليّة نقل البضائع باعتباره الهدف الأساسي، الأمر الذي يترتب عليه تكييف هذا الإستئجار عقد نقل بحري في غالبية الأحوال.¹⁰

¹ علي جمال الدين عوض، مشارطات ايجار السفن، المرجع السابق، ص 283، 284، 191.

² علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 441.

³ علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، ص 14.

⁴ أحمد حسني، البيوع البحرية (دراسة لعقود التجارة البحرية الدولية 'سيف وفوب')، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2001، ص 88.

⁵ محمود محمّد عبابنه، المرجع السابق، ص 84.

⁶ فهر عبد العظيم صالح، المرجع السابق، ص 05، 12.

⁷ Cf. Pierre safa, op. cité, p 771.

⁸ يعرف الفقيه René Rodière عقد الحمولة "اتفاق يلتزم بمقتضاه المجهز وضع سفينة أو عدة سفن تحت يد المستأجر لأجل نقل حمولة محدّدة أو غير محدّدة في أجل معيّن مقابل دفع الأجرة حيث قضت محكمة نقض فرساي بتاريخ 10/12/1986 أنّ عقد الحمولة عقد أصلي وموثر يحتوي على عدة عقود متجانسة.

- CA Versailles, 10/12/1986, DMF 1988, p 748, cité par: Isabelle Corbier, armateur, art.p. cité, p 12, 13.

⁹ CA. Paris, 13/06/1977, DMF 1978.

- مشار إليه لدى: أحمد محمود حسني، عقود ايجار السفن، المرجع السابق، ص 40، 41، 42، 130.

¹⁰ فهر عبد العظيم صالح، نفس المرجع، ص 12.

ثالثاً: إتمام عمليتي الشحن والتفريغ على متن السفينة:¹

بما أن مؤجر الرحلة يلتزم بتنفيذ عملية النقل البحري يجب عليه بذل العناية اللازمة،² أثناء عمليات شحن وتفريغ البضائع على نحو يضمن سلامتها طوال الرحلة البحرية باتّباع تعليمات متفق عليها مع المستأجر،³ حيث يبدأ سريان مواعيد الشحن والتفريغ منذ يوم تبليغ الإعلام، مع الإستناد على إتفاق طرفي مشاركة الإيجار أو العرف والنظام الجاري بهما العمل في الميناء لإحتساب المواعيد طبقاً للمادة 660 من ق.ب.ج، مع جواز تمديد المدة الأصلية المقررة،⁴ بميعاد اضافي اذا انتهت مهلة ميعاد الشحن والتفريغ قبل الإنهاء من تحميل السفينة طبقاً للمادة 663 من ق.ب.ج،⁵ ويجوز للمؤجر فسخ عقد الإيجار نتيجة عدم اتمام عملية الشحن أو عدم اكتمالها دون عملية التفريغ طبقاً للمادة 665 من ق.ب.ج،⁶ مع الإتفاق على تمديد زمني للمهلة السابقة ما يسمّى بمهلة الإنتظار الجديدة،⁷ لإنهاء التّحميل فلا يحقّ للمؤجر ارسال السفينة إلاّ بحمولة كاملة طبقاً للمادة 666 من ق.ب.ج، الأمر الذي يثير مسؤولية مؤجر الرحلة بما أنه الطرف الذي يؤدي هذه الإلتزامات فعلاً بصفة الناقل البحري، إلاّ اذا اشترط اعفائه من المسؤولية.⁸

غير أنه لا يتمتع المؤجر بحرية تامة في التنفيذ المادي لعمليتي الشحن والتفريغ، أين يفترض تدخل ايجابي من المستأجر،⁹ في بداية ونهاية عملية النقل فقط لأجل الإنتفاع من خدمة النقل المقدّمة من قبل مؤجر الرحلة، تطبيقاً للمادة 673 من ق.ب.ج والمادة 09 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078، مما يجعله ذو

¹ يقصد بعملية الشحن رفع البضاعة من رصيف الميناء ووضعها على متن السفينة، بحيث غالباً ما تقف السفينة بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة وتوضع على ظهر السفينة برفاعات السفينة أو الرصيف، أمّا التفريغ هو رفع البضائع من داخل عنابر السفينة وإنزالها على جانبها. - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 534؛ مدحت عباس خلوصي، قانون النقل الدولي، شركة الشنهياصي للطباعة، القاهرة، 2000، ص 57.

² علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 441.

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 213.

⁴ تسمى (stairerie lay days) أو (staries) والتي تتمثل في مهلة انتظار السفينة المحددة باليوم أو الساعة سواء في العقد أو العرف.

- علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 298، 429.

⁵ يسمى التعويض اليومي المقرر في المهلة الاضافية بـ (surestaries) أو ما يعرف بالإنجليزية بـ (demurrage) أي غرامة التأخير.

- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 495.

⁶ تطبّق الأحكام الخاصة بالتحميل بشكل مطابق لعمليات التفريغ وأجلها طبقاً للمادة 679 من ق.ب.ج.

⁷ (sursurstarries) أو (contrestaries).

⁸ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، نفس المرجع، ص 302.

⁹ المرجع نفسه، ص 290.

قدرة على تحمل المسؤولية والمخاطر اللاحقة بالبضاعة،¹ التي توزع على أساس شرط (free in and out) (FIO)² المعروف بـ «bord to bord»،³ حيث تلقى المصاريف المتعلقة بما ينوط عمليات الشحن والتفريغ على عاتق مستأجر السفينة،⁴ أو الشاحن والمرسل إليه، دون مالك السفينة أو المؤجر،⁵ وهو ما يؤكده القضاء المصري.⁶

وعلى العكس من ذلك يلتزم الناقل البحري بأداء عمليتي الشحن والتفريغ في المرحلة البحرية التي تسري عليه أحكام الإتفاقيات الدولية السارية، وهو ما تؤكده المادة 2/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 1/13 من اتفاقية روتردام لعام 2008 حيث لا يجوز مخالفة هذه الأحكام الأمرة، بتخفيف أو تعديل مسؤولية الناقل البحري،⁷ كإدراج شرط في سند الشحن يقضي بنقل الإلتزام بعمليات المناولة المينائية من الناقل إلى الشاحن تدرجاً بمبدأ الحرية التعاقدية،⁸ وذلك نتيجة عدم امتلاك الوسائل اللوجيستية اللازمة،⁹ ومن هذه الشروط نجد على سبيل المثال شرط التسليم تحت الروافع الذي يقتصر على نقل مصروفات الشحن

¹ Cf. Mamadou Sow, Le « facteur temps » dans l'affrètement au voyage, Neptunes, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/2, p 01.

² الجدير بالإشارة إلى شرط "trimmed Free in and out" FIOT وشرط "Free in and out stowage" FIOS الذي يحدد مصاريف الرص وعدم رص التي يلتزم بها صاحب الحمولة أي المستأجر أو الربان كمتل مؤجر السفينة.

- Cf. Martin Remond – Gouilloud, op. cité, p 317.

- Cf. Pierre safa, op. cité, p 778, 779.

³ أحمد حسني، عقود ايجار السفن، المرجع السابق، ص 146.

⁴ Cf. Mamadou Sow, art. p.cité, p 01.

⁵ محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، ص 94.

⁶ تقضي محكمة النقض المصرية بتاريخ 1983/01/31 أنه يقصد بنظام FIO كون الناقل هو المؤجر في مشاركة الإيجار لا يتحمل مصروفات الشحن والتفريغ ولا شأن لهذا النظام بمسؤولية الناقل عن تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة للمرسل إليه

- أحمد حسني، عقود ايجار السفن، نفس المرجع، ص 146.

⁷ طبقاً للمادة 811 من ق.ب.ج والتي تقابلها المادة 8/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 29 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الاستئجار والنقل البحري والمادة 1/38 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078.

⁸ شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 82.

⁹ Cf. Bamba Bakary, La liberté contractuelle: instrument juridique convergent des règles de Rotterdam de 2009 et des INCOTERMS 2010 ?, Le Droit Maritime Français, 2015, N° 771, p 21.

والتفريغ،¹ وتسلم البضائع تحت روافع الميناء على نفقة الشاحن أو المرسل إليه،² وإلا اعتبر هذا الشرط باطلا لمخالفته أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924.³

غير أنه يلاحظ تناقض ذلك مع المادة 2 من نفس المعاهدة التي تقضي بتمتع الناقل البحري بالحقوق والإعفاءات عند شحن البضائع وتشوينها ورسّتها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها، بالرغم من خضوعه لجميع الإلتزامات وتحمله المسؤوليات، فيخول الناقل البحري للشاحن أو المرسل إليه أداءها،⁴ على غرار مؤجر الرحلة دون التمتع بذات القوة التفاوضية للناقل البحري، وهو ما اعترف به القضاء الإنجليزي في قضية Pyrene v. Scindia المؤكّد في قرار 2004/11/25.⁵

لتضع اتفاقية روتردام لعام 2008 نهاية للعرف البحري تطبيقاً للمادة 2/13 استثناءً عن الأصل العام،⁶ كأحد الحجج الحديثة التي نادى بها تأثراً بفكرة تكافؤ مركز الناقلين والشاحنين،⁷ حيث منحت خياراً للشخص لأجل مباشرة عمليات المناولة المينائية على متنها والمناولة برّاً من الإنطلاق إلى الوصول،⁸ فتمثّل تعهد جديد يلتزم به الشاحن⁹ أو الشاحن المستندي،¹⁰ بناءً على اتفاق مسبق إلى جانب مسؤوليته عن التزاماته الأصلية،¹¹ أو المرسل إليه الذي ينحصر دوره في ميناء الوصول، فيعفى الناقل البحري من المسؤولية ولا

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، مصر، ص 69.

² عماد الدين عبد الحي، التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 32، العدد 1، 2016، ص 124.

³ يقضي جانب من الفقه المصري بصحة شرط التسليم تحت الروافع حينما يتسلم الناقل البحري البضاعة من الشاحن على الرصيف تحت روافع السفينة، ويسلمها للمرسل إليه على الرصيف تحت الروافع، فتثور مسؤولية الناقل عن عملية الشحن والتفريغ، بما أنه لا يلقي عبء الإلتزام على عاتق الشاحن أو المرسل إليه.

- شريف محمد غنام، نفس المرجع، ص 78، 79.

⁴ شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 76، 77.

⁵ Cf. Bamba Bakary, art.p.cité, p 20.

⁶ تنص المادة 2/13 من قواعد روتردام 2008 أنه "بصرف النظر عن الفقرة الأولى من هذه المادة ودون مساس بسائر أحكام الفصل 4 وبالفصول 5 إلى 6 يجوز للناقل والشاحن أن يتفقا على أن يتولّى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه تحميل البضائع أو مناولتها أو تفتيحها أو تفريغها، ويشار إلى ذلك الاتفاق في تفاصيل العقد".

⁷ يلاحظ أنه بالرغم من تجسيد هذه الحجة لمبدأ حرية الأطراف فقد يأخذ عليها تحقيق مصالح الناقلين على حساب الشاحنين كخطوة للخلف.

- عماد الدين عبد الحي، المرجع السابق، ص 124، 125.

⁸ Cf. Bamba Bakary, art.p.cité, p 18.

⁹ شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 82.

¹⁰ يقصد بالشاحن المستندي أي شخص غير الشاحن يقبل تسميته بالشاحن في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني وفقاً للمادة 9/1 من اتفاقية روتردام لعام 2008.

¹¹ شريف محمد غنام، نفس المرجع، ص 82.

يسأل إلا عن تنفيذ الشخصى لهذه العمليات نيابة عنهم بعد الإتفاق طبقا للمادة 3/17-ط من الاتفاقية،¹ مع أنه ينحصر الإتفاق في التشريع البحري الجزائري على تحميل ورسّ البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها مع بذل العناية اللازمة لذلك، دون النص صراحة على إجازة الإتفاق بنقل الإلتزامات المتعلقة بعملية التفريغ طبقا للمادتين 773 و 780 من ق.ب.ج،² على خلاف المشرع المصري الذي اقتصر على تخويل الشاحن صلاحية الشحن والتفريغ فقط، ويبطل كل اتفاق يجيز نقل التزامات أخرى، فتقضي بنقل بعض التزامات الناقل البحري للشاحن،³ لاسيما وأن بعض العمليات تتطلب عناية يعجز الشاحن عن تنفيذها،⁴ كتستيف ورسّ البضاعة من قبل ربان السفينة كمثل عن الناقل البحري.⁵

الفقرة الثانية: البضاعة موضوع الخدمة المقدمة من قبل الناقل البحري:

بخلاف عقد إستئجار للرحلة الذي ينحصر محلّه في السفينة، تجسّد البضاعة موضوع الخدمة التي يقدمها الناقل البحري كميّار مميّز بين عقد النقل البحري وعقد الإستئجار للرحلة،⁶ حيث ينحصر الإلتزام الجوهري الذي يقوم به الناقل البحري في تسلّم وأخذ البضائع في ميناء الشحن وتسليمها في ميناء التفريغ أو أي نقطة تسليم أخرى:

أولا: تسلّم وأخذ البضاعة في عقد النقل البحري:

ينبغي ألا نخلط بين الإلتزام بأخذ البضائع والإلتزام بإبرام عقد النقل البحري، كتصرف قانوني يقبل فيه الناقل البحري أخذ البضائع التي عهدت له فعليًا لإتمام عملية نقلها،⁷ على خلاف مؤجّر الرحلة الذي لا

¹ الجدير بالذكر أنه تمثّل المادة 2/13 إحدى نقاط ضعف اتفاقية روتردام لعام 2008 دون اعفاء الناقل البحري من المسؤولية مع تحمّل الشاحن التكاليف المالية، مع توزيع المسؤوليات بين الناقل والشاحن وهو ما تؤكده المادة 18/د من الاتفاقية.

- شريف محمد غنام، نفس المرجع، ص 82، 84، 85.

² مع مراعاة البرنامج الذي تضعه مؤسسة الميناء طبقا للمادة 47 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها المؤرخ في 06 يناير 2002، ج. ر عدد 01.

³ المادة 215 من ق.ت.ب.م.

⁴ Cf. Bamba Bakary, op. cité, p 18.

⁵ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 495.

⁶ Cf. Arnaud Montas, l'affrètement au voyage est-il un contrat de transport ?, Neptunus, Revue électronique, centre de droit maritime et océanique, université Nantes, vol 16, 2010/01, p 01.

⁷ Cf. René Rodière, Traite général de droit maritime, (affrètement et transports), tome II, librairie Dalloz Paris, 1970, n° 504, p 138.

ينحصر التزامه الأساسي في أخذ البضاعة،¹ وان كان يقبل تأمين عملية نقل البضائع من وقت أخذها على عاتقه، نتيجة احتفاظه بتسيير السفينة دون تمتعه بنفس حرية الناقل البحري.²

وبطبيعة الحال يحدّد الإلتزام بأخذ البضائع من بداية فترة تنفيذ عقد النقل البحري،³ أي منذ تكفّل الناقل البحري بنقلها حسبما يتبيّن لنا من خلال المادة 1/739 من ق.ب.ج التي تقضي ببداية عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني، والتي تقابلها المادة 227 من ق.ت.ب.م،⁴ بل يؤكّد المشرّع الفرنسي في المادة 15 من القانون الفرنسي رقم 66-420 على تطبيق أحكام نقل البضائع منذ أخذ الناقل البضائع على عاتقه إلى غاية تسليمها، شريطة تسلّمها من قبل الشاحن في الموعد المتفق عليه داخل ميناء الشحّن أو خارج حدوده،⁵ وقبل تمام شحنها على متن السفينة، بالرغم من عدم إصداره سند شحن إلا بعد فترة من استلامه البضائع،⁶ ولتحديد هذه الفترة أهمية على أساس أنّها نفس فترة ضمان الناقل البحري للأضرار اللاحقة بالبضاعة،⁷ تطبيقاً للمادة 802 من ق.ب.ج والمادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلّق بعقود الإستئجار والنقل البحري.⁸

ثانياً: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع:

تختلف عملية تسليم السفينة للمستأجر عن عملية تسليم البضائع من قبل الناقل البحري للمرسل إليه ووضعها تحت تصرفه في ميناء الوصول،⁹ حيث يعرف المشرع الجزائري هذه العملية في المادة 2/739 من

¹ Cf. Michel De Juglart, op.cité, p 28.

² Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 140.

³ Cf. Abdelkerim Kouka, le contrat de transport maritime des marchandises en France et en Tunisie : théories et pratiques, thèse de doctorat, université Panthéon-Assas Paris II, 2011, p 232.

⁴ الجدير بالذكر أنه ينسحب نقل البضاعة بين شحن البضائع على متن السفينة وتفريغها منها بموجب المادة 1/هـ من معاهدة بروكسل لعام 1924، في حين حدّتها اتفاقية هامبورغ لعام 1978 في المادة 1/4 بفترة وجود البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحّن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، أمّا قواعد روتردام 2008 وسّعت بموجب المادة 1/12 من تلك الفترة بين تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع ولو كان هذا الاستلام قد وقع خارج ميناء الشحّن، لتستمرّ حتى تسليم البضاعة للمرسل إليه.

⁵ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 255.

⁶ هشام رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلّم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع (دراسة في ضوء الاتفاقيات الدولية للنقل البحري والقانونين العراقي والكويتي)، مجلة الحقوق الكويتية، السنة 10، عدد 1، مارس 1986، ص 141.

⁷ Cf. Pierre Bonassies et Christian Scapel, op.cité, p 643.

⁸ L'article 27 du Loi n°66-420 dit Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent....»

⁹ Cf. René Rodière, op.cité, p 12.

ق.ب.ج.¹ والتي اعتبرها القضاء الجزائري اجراء قانوني يلتزم به الناقل البحري حينما يعرض البضائع للمرسل إليه أو ممثله القانوني، وفي هذا السياق تقضي المحكمة العليا بتاريخ 1997/11/22 أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بعد تسليم البضاعة من الناقل أو ممثله للمرسل اليه أو ممثله عملا بأحكام المادة 802 من ق.ب.ج.²

وبالرغم من دلالة الإلتزام بتسليم البضائع على انتهاء عقد النقل البحري، وانتقال المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع للمرسل إليه،³ فلا يمكن الإعتداد بهذا الإلتزام إلا بالتسليم الفعلي للبضائع للمرسل إليه أو نائبه وانتقال الحيازة الفعلية لها، كحق معترف به لأجل فحصها واثبات الخسارة،⁴ بعد اخطاره بوصول الحمولات واستعداده لإستلامها،⁵ مقابل تسليمه السندات اللازمة، والأكثر من ذلك فلا تبرأ ذمة الناقل البحري ولا ينقضي عقد النقل بمجرد إيداع البضائع المسلمة منه في مخازن الجمارك أو المستودعات أو الميناء،⁶ أو تسليم سند الشحن فقط،⁷ حيث جسدت المحكمة العليا المادتين 739 و 802 من ق.ب.ج. وقضت "أن عقد النقل لا ينتهي إلا بالتسليم للمرسل إليه موضحة أن مسؤولية الناقل تظل قائمة لغاية تسليم البضاعة، حتى وإن أثبت الناقل مسؤولية الغير عن الخسائر، بما أنه ملزم قانونا عن البضاعة خلال مراحل عملية النقل البحري المتعددة".⁸

¹ يعرف المشرع الجزائري التسليم بموجب المادة 2/739 من ق.ب.ج. أنه "تصرف قانوني يلزم الناقل بموجبه تسليم البضاعة المنقولة إلي المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إيداع قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن".

² حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، مقال منشور بمجلة الاجتهاد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، عدد خاص، سنة 1999، قسم الوثائق للمحكمة العليا، ص 20، 21.

³ علي جمال الدين عوض، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 502.

⁴ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 99.

⁵ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009، ص 80، 83.

⁶ قرار المحكمة العليا، غ. ت. بح المؤرخ في 1998/05/16، ملف رقم 169663، منشور بالمجلة القضائية 1999، ع. خ. د. و. أ. ت.

⁷ عبد القادر حسين العطير، نفس المرجع، ص 99.

⁸ قرار المحكمة العليا، غ. ت. بح المؤرخ في 1996/07/09، ملف رقم 139907، منشور بالمجلة القضائية 1999، ع. خ. د. و. أ. ت.

البند الثاني: التطبيقات القانونية لتشابه نظام الناقل البحري بنظام المؤجر على أساس الرحلة:

بما أن مشاركة إيجار الرحلة تتسم بنظام مشترك مع عقد النقل البحري، مما يمكن الطرف المضرور الرجوع ضدّ (ربان السفينة) الناقل البحري ومؤجر الرحلة الذي يكتسب صفة الناقل البحري،¹ أين يفترض قيام مسؤوليتهما التعاقدية،² حيث لا يمكن للناقل البحري التملص من مسؤوليته المفترضة عن بعض التزاماته إلا بإقامة الدليل أن مصدر الضرر هو أحد الأسباب الواردة في المادة 04 من معاهدة بروكسل لعام 1924، وإثبات تخلف العلاقة السببية بين الضرر وفعله الشخصي وفعل أحد تابعيه، وقد يكفي وقوع الضرر دون إثبات خطأ الناقل البحري أو تابعيه، ليسأل الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض حسبما استقرت عليه اتفاقيات النقل الدولي وتأثر به المشرع البحري الجزائري.³

ومع ذلك لا تستبعد اثاره مسؤولية الناقل البحري تملصه من تحمل تبعه الخسائر الناتجة عن ملاحه السفينة بإثبات بذل العناية الكافية لتأمين صلاحيتها، وان كان الإلتزام بنقل البضائع التزم بتحقيق نتيجة وهو الأصل، مع تمكنه الإستفادة من حالات الإعفاء من المسؤولية المذكورة في معاهدة بروكسل لعام 1924، أو اثبات أن الضرر نتج لأي سبب غير ناشئ عن فعله أو خطئه أو فعل وكلاءه أو مستخدميه أو أخطاءهم طبقا للمادة 1/4، وهذا على خلاف اتفاقية هامبورغ عام 1978 واتفاقية روتردام عام 2008.⁴

¹ Cf. Pierre safa, op.cité, p 852.

² تطبيقا لأحكام المادة 653 من ق.ب.ج والمادة 06 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري والمادة 802 من ق.ب.ج التي تقابلها المادة 27 من القانون الفرنسي رقم 66-420.

³ دمانة محمد، المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2010/2011، ص 26.

⁴ الجدير بالإشارة إليه أنه أقامت قواعد هامبورغ لعام 1978 مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض لكنها ألغت أسباب الإعفاء، مما يلزمه اثبات إتخاذها هو أو مستخدموه أو وكلائه جميع التدابير لتجنب وقوع الضرر باستثناء حالة الحريق ونقل الحيوانات الحية الذي تقوم على الخطأ واجب الإثبات، وعززت اتفاقية روتردام لعام 2008 وضع الناقل البحري الذي تثار مسؤوليته على أساس الخطأ المفترض بموجب المادة 1/17 حين اثبات المطالب وقوع الأضرار أثناء مدة مسؤولية الناقل في غير الحالات المذكورة في المادة 3/17، وما عليه إلا إثبات وقوع الضرر لأسباب عدتها المادة 3/17 لأجل دفع المسؤولية، فلا يكفي نفي صدور خطأ منه أو ممن يقوم مقامه للإفلات من المسؤولية، بل اثبات عدم رجوع الحدث أو الظرف إلى خطأ منه أو من غيره.

— أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي، طبعة ثانية، منشأة المعارف، مصر، 1989، ص 254، 255.

وقياسا على ذلك يمكن مساءلة مؤجر الرحلة على أساس الخطأ المفترض،¹ أثناء التسيير التجاري للسفينة، والخطأ واجب الإثبات عن التسيير الملاحي للسفينة،² والذي ليس بإمكانه التملص من المسؤولية إلا بإثبات تنفيذ جميع التزاماته الأساسية، ونفي أي تقصير منه،³ وان كان لا يستفيد بنفس قائمة حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، مع جواز إدراج شروط الإعفاء نتيجة تمتعه بنفس القوة الإقتصادية للمستأجر،⁴ حيث قضت المحكمة العليا في قرارها المؤرخ في 1994/11/22 مساءلة مؤجر السفينة على أساس الرحلة عن الخسائر اللاحقة بالبضائع وتسري عليها المادة 650 وما يليها من القانون البحري الجزائري،⁵ فيقوم مؤجر الرحلة مقام الناقل البحري المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المكلف بها تطبيقا للمادة 653 من ق.ب.ج.⁶

الفرع الثاني: أهمية تحديد النظام القانوني المطبق على عقد إستئجار الرحلة:

رغم اختلاف النظام القانوني لعقد استئجار السفينة على أساس الرحلة وعقد النقل البحري،⁷ إلا أنه يترتب على إبرام عقد النقل البحري بموجب مشاركة الإيجار أو سند الشحن أو كلاهما تداخل بينهما،⁸ الأمر الذي يجيز تطبيق قانون النقل البحري للبضائع على مشاركة الإيجار كإستثناء عن الأصل العام الذي يقضي باستبعاد تطبيق أحكام عقد النقل البحري على مشاركة الإيجار، لاسيما وأن ذلك يتوقف على طبيعة العلاقة التي تربط المؤجر بالمستأجر، فيثور التساؤل عن القواعد التي يفضل تطبيقها حين صدور سند الشحن تطبيقا لمشاركة الإيجار:

¹ قضت محكمة Rennes بتاريخ 1986/03/27 أن المستأجر الزمني ناقل يسأل على أساس الافتراض ويخضع للنظام القانوني للنقل بسند الشحن. -Rennes, 27 mars 1986, 2e en. 2e section, navire "Rixta Oldendorff", cité par: Yves Tassel, Transport sous connaissance/ Transporteur..., art. p. cité, p 341.

² Cf. Pierre safa, op.cité, p 858.

³ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 584.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 79.

⁵ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، المؤرخ في 1994/11/22، ملف رقم 119766، مجلة الاجتهاد القضائي، ع. خ.

⁶ قرار المحكمة العليا، غ.ت.ب، المؤرخ في 1995/12/07، ملف رقم 138944 المجلة القضائية 1999، ع.خ.د.و.أ.ت، ص 19.

⁷ Cf. Martin Remond – Gouilloud, op. cité, p 298.

⁸ مع الذكر أنه تتحوّل وثيقة الشحن لإيصال باستلام البضاعة يكتب في أعلاه to be used with charter party وتستخدم مشاركة الإيجار عند التعامل مع السفن الجوّالة التي لا تتقيد بخطّ منتظم ومواعيد ثابتة.

- محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 56.

البند الأول: استبعاد تطبيق قانون النقل البحري على عقد النقل بسندات الإيجار:

ينعكس اختلاف محلّ عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة وعقد النقل البحري للبضائع على الأحكام القانونية التي تنظّمهما، حيث يستبعد بحسب الأصل تطبيق النظام الأمر للنقل بسند الشحن المنظمة أحكامه في القانون البحري،¹ والإتفاقيات الدولية على النقل بمشاركة الإيجار الذي تغطي عليه حرية التعاقد،² مما يترتب عليه استحالة تطبيق الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البحري صراحة،³ بما أنّ نظام المسؤولية في إيجار السفينة على أساس الرحلة أكثر مرونة،⁴ حيث تؤكد لنا المادة 1/746 من ق.ب.ج التي تقابلها المادة 1/17 من القانون الفرنسي رقم 66-420، على سريان الأحكام العامة لنقل البضائع على العلاقات بين جميع الأشخاص المعنيين بالنقل البحري في حالة عدم وجود عقد إيجار السفينة،⁵ بخلاف المشرّع المصري الذي أغفل النصّ صراحة عدم تطبيق نظام المسؤولية على عقد الإستئجار للرحلة.

كما لا تمثل معاهدة بروكسل لعام 1924 تقنين شامل ينظّم كافة صور النقل البحري، بل يقتصر نطاقها على النقل بسند الشحن على خطوط الملاحة المنتظمة، طبقاً للمادة 1/ب التي تؤكد على انطباق عقد النقل على العقود المثبتة بسند الشحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سنداً لنقل البضائع بحراً،⁶ وتفسّر المعاهدة في مادتها 2/5 معنى المادة 1 بقولها أنه '... لا يسري أيّ حكم من أحكام المعاهدة الحالية على سندات الإيجار...، وبالتالي تحكم مشاركة الإيجار وقواعدها العلاقة بين المؤجّر مصدر سند الشحن والمستأجر،⁷ الذي تفرض ضرورة التمسك بها ولو صدر سند شحن بناءً على عقد الإستئجار طبقاً للمادة 693 من ق.ب.ج، شريطة أن يظلّ سند الشحن الصادر من المؤجّر بيد الشاحن الأصلي أو ممثله، دون تداوله بانتقاله

¹ « Elle ne s'applique pas aux chartes-parties »

Loi du 2 avril 1936 relative aux transports des marchandises par mer JORF du 11 avril 1936 page 4002.

² Cf. Arnaud Montas, Entre réalité juridique et fiction pratique..., art.p. cité p 03.

³ محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 318.

⁴ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 229.

⁵ L'article 17/1 du Loi n°66-420 du 18 juin 1966 "Les dispositions du présent titre s'appliquent; entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie".

⁶ يستثنى من الوثائق البحرية المطبق عليها أحكام عقد النقل والتي سنتعرض لها بالتفصيل في الفصل الأول من الباب الثاني ألا وهو الإيصال المؤقت غير قابل للتداول إلى غاية الشحن الفعلي للبضاعة ليتسلم الشاحن بعد إعادته سند الشحن.

⁷ Cf. René Rodière/ Emmanuel de pontavice, op.cité, p 309.

لأيدي الغير، فيعتبر حامل سند الشحن مستأجراً، خاصة وأنّ سند الشحن الصّادر بعد تحرير مشاركة الإيجار وصل بسيط عن البضائع المشحونة،¹ يثبت شحنها ويجيز للشاحن المستأجر استلامها،² فلا يؤثر سند الشحن الصّادر من قبل المؤجّر على طبيعة عقد الإستئجار للرحلة، الذي لا يكتسب صفة الناقل البحري قبل حامله،³ ولا يلتزم بأخذ البضائع على عاتقه، لأجل الحفاظ على وحدة نظام سند الشحن،⁴ بصرف النظر عن حالة نقل مستأجر السفينة بضائع الغير ويصدر سند شحن ليتشكّل عقد نقل بحري عادي.

وقد استبعدت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 من نطاقها الفني سريان أحكامها على عقود استئجار السفن كأصل عام بموجب أحكام المادة 3/2 فلا تسري أحكامها على مشارطات الإيجار، حيث لا يؤدي إصدار سند الشحن تلقائياً إخضاع عمليات النقل بمشارطات الإيجار لنظامها،⁵ فتحتفظ العلاقة القانونية بين المؤجّر والمستأجر بطبيعتها،⁶ وتخرج اتفاقية روتردام لعام 2008 من نطاقها النقل بموجب مشارطات الإيجار وأيّ عقد آخر يتعلّق باستخدام السفينة أو أيّ حيّز عليها في النقل الملاحي المنتظم طبقاً للمادة 1/6-أ-ب، ولا تطبق أحكامها مبدئياً على النقل الملاحي غير منتظم إلاّ إذا صدر عن عقد النقل مستند النقل أو سجلّ النقل الإلكتروني على ألاّ يكون العقد مشاركة إيجار أو عقد مستبعد من أحكامها طبقاً للمادة 2/6-أ-ب، كما لا تنطبق أحكام الاتفاقية إذا كان أحد أطرافها الأصليين سواء الناقل أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز في عقد نقل مستبعد من نطاق الإنطباق بموجب المادة 06 منها.

¹ Cf. Martin Remond – Gouilloud, op. cité, p 307.

² محمد سمير الشرقاوي، نفس المرجع، ص 318.

³ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 199.

⁴ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 209.

⁵ تجدر الإشارة إلى عدم سريان أحكام المادة 3/4 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 على الحالة التي تتمّ فيها أحد الشحنات بموجب مشاركة الإيجار بخلاف الشحنات التي تأتي في سلسلة متتابعة فتتنطبق عليها قواعد عقد النقل.

⁶ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 187.

البند الثاني: مدى تطبيق أحكام عقد النقل بسند الشحن على مشاركة إيجار الرحلة:

يطبق على عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة نظام قانوني مزدوج يتشكّل من قواعد خاصة بعقد الإيجار وعقد النقل البحري،¹ نتيجة تراكم العقدين، بحيث يرد على القاعدة التي جاء بها قانون النقل البحري استثناء يكمن في سريان أحكامه على حالات معينة تتمثل فيما يلي:

الفقرة الأولى: صدور سند الشحن تنفيذاً لمشاركة الإيجار وانتقاله إلى حامل آخر:

بعد إبرام عقد النقل بمشاركة الإيجار، يسمح سند شحن الصادر تنفيذاً لها،² تراكم عقد النقل البحري وعقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة،³ اللذان يحكمان العلاقة بين المؤجر والمستأجر والشاحن والمرسل إليه الذي يجهل الملتزم الحقيقي بعملية نقل البضاعة،⁴ غير أنه يثور التساؤل عن مدى خضوع العلاقة بين المؤجر والمستأجر لأحكام مشاركة الإيجار أو أحكام عقد النقل البحري، فيلاحظ مدى امكانية تجاوز نطاق عقد الإستئجار للرحلة بتطبيق الأحكام الإلزامية المتعلقة بعقد نقل البضائع بحراً، خشية متدخلي النقل البحري من الطابع التكميلي للإيجار،⁵ لتؤكد معاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 1/5 على سريان أحكامها على سندات الشحن الصادرة في حالة سفينة تخضع لمشاركات إيجار.

كما تطبق هذه الأحكام على العلاقات التعاقدية مع مؤجر الرحلة، حينما يتم تداول سند الشحن إلى شخص آخر من الغير، على ألا يكون حائزاً طرفاً فيها كالمؤجر (الناقل) والمستأجر الأصلي (الشاحن)،⁶ حيث تقرّ المادة 1/ب من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 3/2 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 سريان أحكامها على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة الإيجار ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن، وهو أجنبي عن مشاركة الإيجار ما لم يكن مستأجر السفينة كاستثناء؛ وهو ما أكدته المشرع الفرنسي والمشرع الجزائري في المادة 2/17 من القانون الفرنسي رقم 66-

¹ فهد عبد العظيم صالح، المرجع السابق، ص 09.

² وهو ما سنتعرّض له بمزيد من التفصيل في الباب الثاني في فصله الثاني.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 250.

⁴ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p. cité, p 26.

⁵ Cf. Arnaud Montas, Entre réalité juridique et fiction pratique., art. p. cité, p 03.

⁶ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 313.

420 والمادة 2/746 من ق.ب.ج،¹ في حين أغفل المشرع المصري التصريح بإمكانية استبعاد تطبيق نظام مسؤولية الناقل البحري على عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة، مكتفياً بالإشارة إلى سريان أحكام عقد النقل البحري سواء أكان الناقل مالكا للسفينة أم مجهّزا أم مستأجرا لها طبقا للمادة 198 من ق.ت.ب.م. وبناءا على استقلالية مشاركة الإيجار عن سند الشحن الذي يحكم علاقة المؤجر وحملة سندات الشحن، فبمجرد وجود سند الشحن بين أيدي الغير يتخذ مؤجر الرحلة مركز الناقل البحري، نتيجة سيطرته على إدارة السفينة،² فتتحقق فكرة تحويل طبيعة عقد الإستئجار للرحلة لعقد آخر، بحيث يرى الفقيه الفرنسي Rodière "أنّ سند الشحن هو الوحيد الذي يترتب على انتقال حيازته تحويل مركز المؤجر إلى ناقل"،³ فيقاضيه الغير والطرف المتعاقد معه وفقا لأحكام مسؤولية الناقل البحري منظمّة بنصوص متعلّقة بالنظام العام مستوحاة من معاهدة بروكسل لعام 1924، دون أيّ تدخل لإرادة الأطراف الحرة،⁴ كما تسري أحكام هذه المعاهدة حين إبرام مستأجر السفينة عقود نقل مع شاحنين جدد وإصداره سندات شحن،⁵ دون إجازة للشاحن اثاره مسؤولية المؤجر بما أنه أجنبي عن مشاركة الإيجار تطبيقا لمبدأ نسبية التصرفات،⁶ باستثناء حالة انتقال سند الشحن إلى يد الشاحن الأصلي أين تصبح العلاقة الأصلية إيجار تستبعد تطبيق الأحكام الإلزامية.⁷

الفقرة الثانية: مدى تطبيق قانون النقل عند الإحالة إلى شروط مشاركة الإيجار:

تطرح في نظر الغير حاملي سندات الشحن اشكالية، حينما تحيل مشاركة الإيجار إلى سند الشحن، أو يحيل سند الشحن الصادر عن الناقل البحري لمشاركة الإيجار بموجب شرط الدمج الذي يسري مفعوله منذ قبول الأطراف له،⁸ فتكون مشاركة الإيجار ملحقّة بسند الشحن،⁹ وحتى تكون محلاً لتطبيق القواعد الآمرة

¹ تنصّ المادة 2/746 من ق.ب.ج أنه تسري أحكام الباب الثالث المتعلّق بنقل البضائع في العلاقات بين الناقل والغير الحائز السند عن طرق التّظهير وفي وثائق الشحن الصّادرة تنفيذا لعقد الإيجار.

² فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 187.

³ Cf. René Rodière, op. cité, p 121.

⁴ علي جمال التّين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 529.

⁵ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري (عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص 215.

⁶ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 194.

⁷ وهيب الأسبر، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 207.

⁸ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p. cité, p 27.

⁹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 250 .

لعقد النقل البحري يجب أن تتضمن جميع بيانات سند الشحن،¹ ويعترف له بنفس قيمته الثبوتية، بهدف حماية مصالح الغير حامل سند الشحن، بما أنه لا يتمتع بنفس ضمانات حامل سند الشحن الصادر عن عقد نقل بحري عادي.²

علاوة على ذلك تطبق أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 على العلاقة القانونية بين الناقل البحري والغير بعد إدراج بند الإحالة لمشاركة الإيجار، لأجل تمكين المرسل إليه التمسك بأحكامها، بل تنطبق عليه بمجرد التمسك بها من قبل مجهر السفينة ولو كان يجهلها، وقد يدرج شرط في سند الشحن بإلزام المستفيد منه بأحكام مشاركة الإيجار بغض النظر عن التمسك بها لما له من أثر اتجاه الغير، فيخضع للشروط الواردة بمشارطة الإيجار المحال لها، ويكتسب حماية ذاتية تسمح التمسك بالأحكام الخاصة بالنقل، مما يجعل من شرط الإحالة ذي أثر،³ يحتفظ بصحته بالنسبة للأحكام غير إلزامية،⁴ دون أن يكون عديم الأثر كمخالفته نص قانوني متعلق بالنظام العام، مما يمكن الشاحن أو المرسل إليه التعرف على الطرف المسؤول عن النقل.⁵ غير أنه قد يترتب على سريان بنود مشاركة الإيجار المحال لها مخالفة لأحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، فيندم أثر بند الإحالة بالنسبة للأحكام الإلزامية،⁶ ولا يثير الشاحن والمرسل إليه مسؤولية المؤجر الأجنبي عن سند الشحن نتيجة جهلهم المالك الحقيقي الملتزم بنقل البضاعة،⁷ وتؤسس العلاقات التعاقدية بين المؤجر والمستأجر حصرياً على مشاركة الإيجار حيث "لا يجوز للمستأجر التضرع بشروط سندات الشحن ضد المؤجر"،⁸ ويقرّ الفقيهين Pineau و Braën وجوب عدم تغيير هذه الإحالات الطبيعية القانونية لهذين العقدين.⁹

¹ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 233.

² Cf. Pierre sefa, op. cité, p 751, 752.

³ أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 72، 73.

⁴ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 142.

⁵ أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، نفس المرجع، ص 74.

⁶ وجدي حاطوم، نفس المرجع، ص 142.

⁷ Cf. Pierre sefa, op.cité, p 893.

⁸ Cf. Antoine Vialard, op.cité, p 337.

⁹ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, op. cité, p 26.

الفقرة الثالثة: إدراج شرط برامونت في مشاركة الإيجار:

تفرض دوليّة سوق إيجار السفن التي تنطوي على عنصر أجنبي، تحديد القانون الواجب التطبيق أمام قواعد مشاركة الإيجار المجردة من الطابع الأمر، دون المنع من الإتفاق على إدراج شرط برامونت في سند الشحن،¹ أو وثيقة أخرى مشابهة، مما يجعل كلّ متعامل يخضع لاتفاقيات النقل البحري،² بالرغم من عدم خضوع عقد الإستئجار لأحكامها أصلاً، وهو الشرط الشائع إستعماله في معاهدة بروكسل لعام 1924 والبروتوكول المعدل لها لعام 1968 في مادتها 1/5، والذي يمتدّ إلى تطبيق اتفاقية هامبورغ لعام 1978، شريطة أن تكون الدولة طرفاً فيها،³ فتوضع تحت تصرف أصحاب الشان للإستفادة من أحكامها حسب مشيئتهم، والذي من شأنه توسيع نطاق الإتفاقية، أو أيّ قانون آخر يقضي تطبيق أحكامها،⁴ وعلى أساس ذلك يتمثل مؤجّر الرحلة مع الناقل البحري.⁵

ونبادر للقول أنّه يحدّد شرط برامونت مجال تطبيقه ممّا يستوجب مراعاة فيما إذا كان الإتفاق على تطبيق أحكام المعاهدة أو أيّ قانون آخر ينصرف إلى نطاقها أم مسائل أخرى لا تسري عليه كالنقل بمشاركة الإيجار، بما أنّه وضّح الشرط مجال تطبيقه. وقد تثور صعوبة حينما يتخلف الشرط عن تحديد نطاق سريانه، غير أنّ القول بالشرط الإتفاقي لتطبيق المعاهدة يقتضي تطبيق نصوصها وان كان يفقده فعاليته، خاصة وأنّ غايته تكمن في سريان المعاهدة حتّى خارج حدودها الأصليّة، والمطالبة بوضع قواعد أمرّة لبعض مسائل الإستئجار لإثارة مسؤوليّة مؤجّر الرحلة عن سلامة البضاعة على النحو الوارد بمعاهدة بروكسل لعام 1924 مع المساس بمبدأ الحرية التعاقدية.⁶

¹ شرط برامونت Paramount clause شرط جوهرى محدّد للقانون الذي يحكم سند الشحن ويعلو على ما عاده، ويرجع تاريخه إلى فترة معاصرة لإصدار قانون هارتر الأمريكي لسنة 1893.

– صلاح محمد مقدم، المرجع السابق، ص 305، 307، 404.

² فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 185.

³ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتّحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، مصر، 1997، ص 36.

⁴ تنص معاهدة بروكسل لعام 1924 في مادتها 10 على سريان أحكامها على كلّ سند شحن يعمل في إحدى الدول المتعاقدة وإن ألغيت هذه المادة بموجب المادة 5/ج من البروتوكول المعدل لها لعام 1968 على أن تسري أحكام المعاهدة عند النصّ في سند الشحن على تطبيق قواعد المعاهدة أو أيّ قانون آخر يعطي هذه القواعد قوّة النفاذ.

⁵ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 143.

⁶ صلاح محمد مقدم، المرجع السابق، ص 312، 313، 314، 356.

الفصل الثاني: تحديد صفة الناقل البحري في إطار تعدد الناقلين والتعاقد من الباطن:

تغيّرت حلول اشكالية تحديد هوية الناقل البحري التي جاءت بها اللجنة البحرية الدولية،¹ حيث أصبح يتدخل في تنظيم عملية النقل البحري سلسلة من المشغلين قياساً على مجال النقل البري،² لتأتي اتفاقية هامبورغ لعام 1978 في مقدمة الاتفاقيات الدولية البحرية التي نادى بظاهرة تعدد الناقلين، وتأثرت بها التشريعات الوطنية فكرست فرضيات الاستبدال أو النيابة عن الناقل البحري،³ حيث تسمح عبارة "كل شخص أبرم..." "أي شخص آخر من أصحاب الشأن" الواردة في الاتفاقية،⁴ الأمر الذي يُجيز لأطراف آخرين أداء التزامات الناقل البحري كالناقل العام الغير مشغل السفينة NVOCC ومقدم البضائع freight forwarder ومتعهد النقل متعدد الوسائط الذي يبرم عقد النقل ويتعاقد من الباطن مع ناقل بحري لإنجاز مرحلة النقل البحري.⁵

ولا غرورة من اعتبار الناقل البحري ناقلاً متعاقداً في جميع الأحوال، غير أنه قد تتعدد صفته عند لجوءه إلى ناقل آخر بهدف التنفيذ الفعلي لعملية النقل البحري، لاسيما إذا أغفل ذكر شخص آخر في سند الشحن، مع الاستناد إلى نظام الوكالة بالعمولة للنقل لأجل تنظيم عملية النقل بأكملها، ولعل من المفيد تأكيد مدى انعكاس تعدد صفة الناقل البحري على نظام المسؤولية سواء في عقد نقل بحري واحد أو نقل متتابع، دون تناقض أحكام المادة 10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بخصوص مسؤولية الناقل الأساسي والناقل البديل وأحكام المادة 11 التي تثير مسؤولية الناقلين في نظام النقل المتتابع،⁶ وقد فتحت أحداث اتفاقيات النقل المعروفة باتفاقية روتردام لعام 2008 الباب ووسّعت من تحديد مفهوم الناقل البحري، وما يترتب ذلك من أثر على نظام المسؤولية.

¹ Annuaire du Comité Maritime International, 1995/1997/1998.

² Cf. Guillemette de Fos, Transporteurs, transporteurs successifs, transporteurs sous-traitants au sens de la CMR, Communication écrite préparée pour les Actes du Symposium sur "Les 50 ans de la Convention CMR-Avenir et perspectives du transport international par route", Deauville (France), 18-19/05/2006, Unif. L. Rev. 2006, p 648.

³ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 366.

⁴ تنص المادة 2/2 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة، أو الناقل، أو الناقل الفعلي، أو الشاحن، أو المرسل إليه، أو أي شخص آخر من أصحاب الشأن!

⁵ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 175.

⁶ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 366.

وحرصاً على ضمان تحديد الطرف المسؤول يجب معرفة الناقل البحري أثناء التعاقد من الباطن بواسطة بحرية واحدة أو بوسائط مختلفة، الأمر الذي يستدعي منّا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، حيث نتناول في 'المبحث الأول' الدور المزدوج للناقل البحري ومركزه القانوني أثناء تنفيذ عقد النقل البحري على ضوء اتفاقية هامبورغ والتشريعات البحرية أمام ما يطرحه هذا التدخل من منازعات أمام القضاء، على أن نحاول في 'المبحث الثاني' تشخيص صفة الناقل البحري في تنفيذ مراحل النقل المتتابع والنقل المتكامل.

المبحث الأول: الدور المزدوج للناقل البحري ومركزه القانوني أثناء تنفيذ عقد النقل البحري:

من المعلوم أنّ عملية النقل البحري للبضائع تنفّذ عبر مرحلتين، بحيث يلتزم الناقل البحري المتعاقد في مرحلة سابقة إبرام عقد النقل البحري،¹ غير أنّه نظراً لصعوبة التعرف على الطرف المتعاقد المدعى عليه بصفة الناقل البحري حينما لا يظهر بوضوح،² اتّخذت قواعد هامبورغ لعام 1978 خطوة نحو التعرف على الحقائق الحديثة للنقل بتوسيع نطاقه وإدخال مفهوم "الناقل الفعلي"،³ الذي تعهد له مهمّة التنفيذ الفعلي في مرحلة لاحقة، فيؤثّر اختلاف المركز القانوني لكلّ من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على تحديد صفة الناقل البحري، الذي يظلّ يخضع للقواعد الخاصة لعقد النقل، في عملية نقل بحري واحدة أو نقل متتابع.

مع السّماح للوكيل بالعمولة للنقل إبرام عقد النقل باسمه الشّخصي ولحساب موكله الشّاحن، أو تدخل ناقل آخر خلال الرحلة البحريّة وفق نظام المسافنة، لأجل تنفيذ النقل على متن سفينة أخرى باستبدال الناقلين،⁴ والملاحظ أنّه لم يتوقّف الأمر على اتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي تكرّس نظام نقل أحادي الوساطة ينظّم النقل عن طريق البحر، بل يجسّد التعاقد من الباطن أحد المبادئ المحوريّة لإتفاقيّة نقل البضائع كلياً أو جزئياً لعام 2008 بظهور أطراف جدد.

وعليه يتطلّب منّا الأمر لدراسة هذا المبحث تقسيمه إلى مطلبين حيث نتعرّف في 'المطلب الأول' على الناقل المتعاقد والناقل الفعلي والتميّز بينهما لما لذلك من أهميّة في فهم مشكلة تحديد هويّة الناقل البحري، وإن كانت لا تحلّ بشكل مطلق بل تجعل مسألة تحديده تعتمد على وثائق وظروف كلّ حالة، ثم نحاول التطرّق في 'المطلب الثاني' ما استحدثته اتفاقية روتردام لعام 2008 بتحديد المركز القانوني الجديد للناقل البحري ونظام مسؤوليّته.

¹ Cf. Pierre safa, op.cité, p 936.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 251.

³ Cf. Jens Weinmann, op.cité, p 56.

⁴ Cf. Pierre safa, op.cité, p 936.

المطلب الأول: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

أمام جهل أصحاب الحقّ على البضاعة الطّرف الملتزم بتنفيذ عقد النّقل البحري، أصبح تدخّل الشّاحنين في تحديد هويّة الطّرف المتعاقد معه ضرورة حتميّة، وان كان لا يملك صغار الشّاحنين نفس الواجهة الماليّة للناقلين البحريين،¹ هؤلاء الذين يتمتّعون بحريّة عدم تنفيذ عمليّة النّقل شخصيًّا، وإنّما يعتمدون على تطبيق نظام التّعاقد من الباطن،² الذي شهد تطوّرًا تاريخيًا ملحوظًا أساسه اتفاقية الأمم المتّحدة للنّقل البحري للبضائع لعام 1978،³ التي كان لها السّبق في ضبط مصطلح الناقل المتعاقد والناقل الفعلي تلافيا لأيّ خلط بين المفهومين، مع أنّها فشلت في قبولها على نطاق واسع، فيثور التّساؤل عن مدى فعاليّة أحكام هذه الإتفاقيّة في التّعامل مع مشكلة هويّة الناقل البحري للبضائع.

لنعنون 'الفرع الأول' بظهور نظام التّعاقد من الباطن وضبط مصطلح الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، دون أن ننسى الحديث في 'الفرع الثاني' عن أهميّة موافقة الناقل المتعاقد والشاحن لأجل تدخّل الناقل الفعلي، مع التّعرّض إلى مدى تأثير ازدواجيّة صفة الناقل البحري على نظام المسؤوليّة وذلك من خلال الفرع الأخير:

الفرع الأول: ظهور نظام التّعاقد من الباطن وضبط مصطلح الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

امتدّت تطبيقات نظام التّعاقد من الباطن إلى مجال النّقل البحري، كوسيلة لتنفيذ العقد الأصلي مادام أنّه موجود وقابل للتّعاقد من الباطن،⁴ الأمر الذي يتطلّب اعطاء نظرة عامّة عن نشأة التّعاقد من الباطن في مجال النّقل، والذي ساهم في ظهور نظام الناقل الفعلي والناقل المتعاقد، هذا المفهوم الأخير المثير لإشكاليّة انطباقه على النظام القانوني للناقل العام غير مشغّل للسّفينة:

¹ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 17.

² Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 267.

³ Ibid, p 241.

⁴ الجدير بالذّكر أنّه يتألّف مصطلح التّعاقد من الباطن من كلمتين (التّعاقد) أي لغة التّعاهد (الباطن) بخلاف الظّاهر كجزء من الشّيء أو داخل فيه، والذي يعني اصطلاحا ارتباط الإيجاب الصّادر من أحد العاقدين بقبول الآخر على وجه يثبت أثره في المعقود عليه، ويعرّف أنّه عقد يبرمه المتعاقد المشترك مع المتعاقد من الباطن بهدف تنفيذ العقد الأصلي أو الحصول على منفعة ناشئة عنه.

- عامر عاشور عبد الله البياتي، التّعاقد من الباطن (دراسة مقارنة)، دار الكتب القانونيّة، مصر، 2013، ص 10، 15، 19.

البند الأول: أصل نشأة التعاقد من الباطن في مجال النقل البحري:

يتلاءم نظام التعاقد من الباطن مع التطورات الاقتصادية والتكنولوجية، الذي كان محل تنظيم دولي كرسته اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بموجب نص خاص لفرضية إستبدال الناقل،¹ حيث يعتبرها الأستاذ J.M Morinière "أنها من بين اتفاقيات نقل البضائع بحرا التي تقرّ بمفهوم التعاقد من الباطن ووصف الناقل البديل"،² ويترتّب عن ذلك تحسين موقف المدعى الذي يسعى لمقاضاة الناقل الحقيقي، نتيجة اسهام ناقلين آخرين في تنفيذ عملية النقل البحري، فلا يعدّ الناقل البحري بالضرورة المسؤول الوحيد عن حدوث أيّ ضرر بالبضائع.³

والظاهر أنّ المبدأ الذي جاءت به اتفاقية هامبورغ ذو أهمية بالغة في المجال العملي، بحيث استلهم واضعيها هذا الفكر الجديد متأثرين بالتنظيم القانوني للتعاقد من الباطن في مجال النقل على اختلاف وسائطه نهري وبري وجوي، الذي يضرب بجذوره إلى الإتفاقية المتعلقة بالنقل النهري برن لعام 1890، مع أنه رفض أيّ تعاقد من الباطن أمام التغييرات التي ظهرت في مجال النقل النهري الدولي، فضلا عن الإتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري لعام 1956،⁴ لتمتدّ أحكام التعاقد من الباطن لنقل البضائع والأشخاص بحرا والتي أخذت بها اتفاقية آتينا لنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لسنة 1974.

كما أحالت الممارسة العملية تبني نظام استبدال الناقل في مجال النقل الجوي،⁵ حيث اهتمت اتفاقية فارسوفي لعام 1929 بتنظيم مفهوم الناقل المتعاقد بما أنها تعتمد على تقنية التعاون بين الناقلين الجويين، غير أنه تثار اشكالية التعرف على الناقل ذي الصفة المزدوجة، إلى غاية ما جاءت به اتفاقية غوادالاخارا الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد، فأولت اهتمامها بمفهوم

¹ Cf. Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, le droit maritime français, sommaire du N° 547, mars 1995, p 251.

² Cf. Jean –Michel Moriniere, op. cité, p 215.

³ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 35.

⁴ ترد الإتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري لعام 1956 بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 وبروتوكول ماي 2008.

⁵ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 02.

الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، بما أن الإتفاقية السابقة أغفلت أحكامه دون أي تناقض بين الإتفاقيتين،¹ ليس هذا فقط بل نظمت اتفاقية مونتريال لعام 1999 مسألة التعاقد من الباطن كتجديد للإتفاقيتين السابقتين.

وانطلاقاً من ذلك نلاحظ مدى تأثير اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بهذه الحلول،² حيث تلاشت حتمية وجود صلة بين الناقل والسفينة كأداة تنفيذ عقد النقل البحري وضمانة للشاحنين، لإنعدام العلاقة بين الناقل المتعاقد والشاحن والسفينة، وهو ما يشكل جوهر الاختلاف مع أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 التي عجزت عن تلبية حاجات عقود النقل البحري الحديثة بوضع تعريف للناقل البحري، وأغفلت حديثها عن التعاقد من الباطن تماماً، نتيجة عدم اهتمامها بمعياري التعاقد، بدليل التعريف غير موسّع لمصطلح الناقل الذي لا يمكن من تحديد الناقلين المتعاقدين من الباطن، ممّا جعل ذلك التعريف محلّ انتقاد نتيجة عدم ملاءمته حلّ اشكالية هوية الناقل.

ومع ذلك يلاحظ غموض وعدم وضوح تعريف الناقل بموجب قواعد لاهاي-فيسبي، حيث تفسّر عبارة "comprend" الواردة في المادة 1/أ على طريقتين الذي يحمل في طياته مفهومين:

من جهة أولى يقيد الكيانات التي يمكن انتحالها صفة الناقل البحري، فتتّحصر هذه الصفة في مالك السفينة أو المستأجر فقط، وتوسيع من نطاق التمتع بها من جهة أخرى ومدّها لأطراف آخرين إلى جانب المستأجر أو المالك، أو التفسير البديل الذي يمكن من تفسير استخدام "أو" في تعريف الناقل كونه الناقل المتعاقد،³ على أساس أن مالك السفينة أو مستأجرها هو الطرف مُبرم عقد النقل البحري مع الشاحن.⁴

¹ تعرّف اتفاقية فانسوفي الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي حررت في مدينة فانسوفي بتاريخ 12/10/1929 وفتح باب التوقيع عليها إلى غاية 31/01/1930 الموقعة في وارسو بتاريخ 12/10/1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 28/09/1955 والمكملة باتفاقية غوادالاجارا الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد موقّع عليها في مدينة غوادالاجارا في 18/09/1961 المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-267 المؤرخ في 25/10/1965، ج.ر عدد 109، سنة 1965 التي نصّت في مادتها 1/ب أن الناقل المتعاقد أي شخص يكون طرفاً في عقد خاضع لإتفاقية وارسو ومبرم مع راكب أو شاحن أو أي شخص لحساب الراكب أو الشاحن، لتعرّف المادة 1/ب الناقل الفعلي شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى تصريح من الناقل المتعاقد بكلّ عملية النقل المشار إليها في الفقرة (ب) أو بجزء منها ولكن لا يعتبر بالنسبة لهذا الجزء من العملية ناقلاً بالتتابع بمعنى اتفاقية فانسوفي، ويعتبر هذا التصريح قائماً ما لم يثبت عكس ذلك.

² تبنت المادة 10 من قواعد هامبورغ لعام 1978 ما جاءت به إتفاقية غوادالاجارا لعام 1961 المكملة لإتفاقية وارسو لعام 1929.

³ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 26, 27, 28 .

⁴ Les connaissances, conférence des nations unies sur le commerce et les développements Genève, Rapport de secrétariat de la CNUCED, nations unies New-York, 1971, p 34.

وتفسيرا لذلك يتضح لنا من خلال أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 بيّنة الأخذ بصفة الناقل المتعاقد فقط، وان لم يُعترف بها بشكل صريح، حيث يعتبر مالك السفينة ناقلا متعاقدا في غالب الأحوال، غير أنه يلاحظ وجود ناقل واحد فقط، الأمر الذي يوحي بعدم انطباق هذه الصفة على أكثر من شركة نقل بحري.

وبالتالي نستنتج مدى فشل معاهدة بروكسل في تبيان امكانية تنفيذ عقد النقل من غير الناقل المتعاقد، دون ايراد أي بيان لمفهوم الناقل الفعلي أو الناقل المنفذ، وأغفلت توضيح فكرة انطباقها على العلاقات التعاقدية بين الناقل المتعاقد والطرف المتعاقد من الباطن (الناقل الفعلي)، دون اثاره مسؤوليتيها المشتركة والتضامنية، وهو ما يعني عدم مساءلة الطرف الذي لا يعتبر ناقلا متعاقدا، مما يمكن صاحب الحق على البضائع مقاضاة مالك السفينة أو المستأجر (الناقل المتعاقد) من جراء الخسارة أو الضرر ولو تعاقد من الباطن، وهو ما يحد من الإلتزامات التعاقدية للشخص أو الكيان الذي يعتبر طرفا في الإتفاق التعاقدية.¹

البند الثاني: ضبط مصطلح الناقل المتعاقد والناقل الفعلي والتميز بينهما:

إن تعريف الناقل البحري وفقا لأحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978 لا يعتمد على ملكية السفينة الناقلة للبضاعة بل عقد النقل البحري، والدليل على ذلك اغفال هذه الإتفاقية الإشارة الضمنية لمفهوم مالك السفينة أو المستأجر،² والحائز حيازة مؤقتة للسفينة، بما أنه ليس من اللزوم اسباغ صفة الناقل البحري على هؤلاء المشغلين،³ مما يمكن من اعتبار الناقل البحري شخص آخر غير مستغل السفينة بأي صفة، على أساس قبوله تحمل مسؤولية تقديم خدمة النقل البحري للبضائع المحددة من ميناء لآخر بناء على عقد نقل بحري بسند شحن أو مشاركة إيجار.⁴

يتبين لنا من خلال المفهوم الموسع الذي جاءت به اتفاقية هامبورغ لعام 1978 عدم انحصار تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع في الناقل المتعاقد، هذا الأخير الذي تجاهل القانون البحري والقضاء البحري

¹ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 27, 28.

² Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 295.

³ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 101.

⁴ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier..?, art.p. cité, p 417 .

تحديد مفهومه منذ أمد طويل، والذي يرجع الفضل في الإستناد على هذا الطرف المتعاقد للفييه Morinière J.M.¹ مع أنه لا تستلزم أحكام إتفاقية هامبورغ ضرورة تنفيذ الناقل البحري المتعاقد عملية نقل البضائع شخصياً، مما يمكنه الرجوع إلى نظام التعاقد من الباطن، فيبرم عقد نقل من الباطن مع ناقل آخر.²

الأمر الذي يترتب على ظاهرة التعاقد من الباطن نشأة ميكانيزم قانوني حديث عن طريق استخدام مصطلح الناقل المتعاقد والناقل الفعلي في مختلف وسائط النقل لاسيما في مجالي النقل البحري³ والنقل الجوي،⁴ والنقل السككي⁵ والنقل في المجاري الملاحية الداخلية.⁶

وانطلاقاً من ذلك يلاحظ على المادة 1/1 من إتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنها مكتملة لمفهوم الناقل البحري، التي تعرفه أنه كل شخص أبرم بشخصه أو أبرم باسمه عقد نقل البضائع بالبحر مع الشاحن، حيث حرصت على تأكيد فكرة ابرام الناقل البحري عقد النقل بنفسه أو بواسطة نائب عنه يبرم العقد باسمه ويعمل لحسابه، فيعتبر ناقلاً بالنسبة للشاحن والغير، ولو التزم بالعمل لحساب موكله،⁷ فيسمى (الناقل الرئيسي أو

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 240.

² Cf. Diennet Cécile, la sous-traitance en matière de transport routier de marchandises, centre de droit maritime et des transports, Aix -en- provence, septembre 2006, p 60.

³ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 07.

⁴ نظمت المادة 39 من إتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1999 مفاهيم الناقل المتعاقد والناقل الفعلي تحت الفصل الخامس المعنون بـ 'النقل الجوي الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد' بنصها أنه 'تنطبق أحكام هذا الفصل عندما يبرم شخص يشار اليه فيما يلي بعبارة الناقل المتعاقد بصفته طرفاً أساسياً، عقد نقل يخضع لأحكام هذه الإتفاقية، مع راكب أو مرسل، أو مع شخص يعمل بالنيابة عن الراكب أو المرسل، ويقوم شخص آخر يشار اليه بعبارة الناقل الفعلي، بمقتضى ترخيص من الناقل المتعاقد، بكل أو جزء من النقل، دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً، في مفهوم هذه الإتفاقية، ويكون هذا الترخيص مفترضاً ما لم يقر الدليل على خلاف ذلك'.

كما يتبين لنا من فحوى التعريف أنه قد يمثل مفهوم الناقل المتعاقد في الشركة التي تسلم التذكرة، والناقل المستغل من يلتزم بتنفيذ النقل، كما قد يتحوّل دور الناقل الفعلي المؤجّر، بما أنه ينفذ النقل تحت ترخيص المستأجر الناقل المتعاقد، ولا يرتبط بأي علاقة تعاقدية مع الأطراف المتعاقدة مع الناقل المتعاقد، فيعتبر في نظر الشاحن والمرسل اليه ناقل غير متعاقد، غير أنه ليس لمهمة الناقل الفعلي أي معنى اذا تلقى الترخيص مما يجعله مجرد ناقل عادي إتفاقي.

- Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 113, 114.

⁵ اعتبرت القواعد الموحدة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية المعدلة ببروتوكول عام 1999 بموجب نص مادتها 3/ الناقل بوجه عام الناقل التعاقد الذي أبرم معه المرسل عقد نقل وفقاً لهذه القواعد الموحدة أو ناقل لاحق يكون مسؤولاً على أساس هذا العقد، واعتبرت الناقل البديل في الفقرة ب الناقل الذي لم يبرم عقد النقل مع المرسل ولكن عهد اليه الناقل المشار اليه في الفقرة أ بتنفيذ النقل بالسكك الحديدية كلياً أو جزئياً.

⁶ عرفت إتفاقية بودابست المتعلقة بنقل البضائع بالمجاري الملاحية الداخلية عام 2000 في مادتها 1/ 2 الناقل أي شخص أبرم أو أبرم باسمه عقد نقل مع شاحن، على خلاف الناقل الفعلي الذي اعتبرته أي شخص باستثناء أحد مستخدمي أو أحد وكلاء الناقل عهد اليه الناقل تنفيذ النقل أو جزء من النقل.

⁷ سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران السانبا، 2007/2006، ص 35، 36.

الناقل الأصلي) أي الناقل الأول الذي أبرم عقد النقل البحري باسمه مع الشاحن أو صاحب الحق على البضاعة ليصبح ناقل بحري،¹ وهو ما سبق وأن جاء به المشروع الأولي للصك بشأن النقل البحري للبضائع،² وتأثرت به حديثاً اتفاقية روتردام لعام 2008 في نص المادة 5/1.³

والأكثر من ذلك ينتحل الناقل المتعاقد هذا الوصف بمجرد تعاقد مع الشاحن، فيحقق مقاول النقل البحري المتعاقد من الباطن المرحلة الأولى من النقل،⁴ بمعنى يقوم تعريف الناقل المتعاقد على الطابع الإتفاقي لعقد النقل البحري، والإحتجاج بالإرادة ليأخذ على عاتقه البضاعة لنقلها بحراً،⁵ ويخضع لنفس التزامات الناقل البحري بوجه عام،⁶ وهو الأصل في إطار النقل البحري للبضائع حيث يتكفل شخصياً بتنفيذ هذا النوع من العقود التجارية المتفق عليها خدمة للشاحن الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية،⁷ إلى درجة أنه ينصّ سند الشحن عدم امكانية تنفيذ عملية النقل إلا من قبل الطرف المنصوص عليه في العقد دون استبداله بناقل آخر،⁸ بل يستطيع الشاحن اشتراط الإلتزام الشخصي بتنفيذ عقد النقل البحري بنفسه، بما أنه ليس هناك ما يحول من إتفاق مخالف مادام أنه الأصل⁹ تطبيقاً للمادة 1/23 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978،¹⁰ حيث تساعد أنظمة النقل الإطّلاع على معلومات الناقل المتعاقد في شروط العقد، التي تعتمد على كيفية تفسيره من قبل طرف ثالث أغفل الإطّلاع على عقد النقل الأصلي.¹¹

¹ محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 69، 70.

² - مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع قانون النقل [A/CN.9/WG.III/WP.21](#)

³ تنصّ المادة 5/1 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أن "الناقل شخص يبرم عقد النقل مع الشاحن"

⁴ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 03.

⁵ Cf. Jean – Michel Moriniere, op.cité, p 323.

⁶ أوسهلة محمد رضا، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، عدد 08، 2011، ص 179.

⁷ المرجع نفسه، ص 178.

⁸ Cf. Abderazzak El Haddad, les obligations du transporteur maritime de marchandises : droit et jurisprudence, mémoire master 2, droit des transports et de la logistique université sidi mohammed ben abdellah, Maroc, 2013, 2014, p 86, 88.

⁹ أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل طريق الحاويات لدراسة قانونية للنقل بالحاويات وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري)، منشأ المعارف، مصر، 2004، ص 304.

¹⁰ تنصّ المادة 1/23 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه "لا تبطل من الشروط التعاقدية إلا تلك التي تخالف بشكل مباشر أو غير مباشر أحكام الاتفاقية".

¹¹ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 24.

ولمّا كان المألوف في القانون البحري التزام الناقل المتعاقد بانجاز العمليّات الماديّة، فلا يمنع من القاء عبء تنفيذها على عاتق أيّ ناقل آخر لأجل تقديم خدمة النّقل التعاقدية عن طريق تنفيذها الفعلي،¹ بتدخل عدّة ناقلين بموجب أحكام المادّة 1/1-2 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 حسبما تتطلبه عمليّة النّقل الواجب تنفيذها من قبل الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي.

ذلك أنّ الممارسة العمليّة تبرز عدم اعتبار الملتزم بنقل البضائع والمشار إليه في سند الشّحن، هو ذات الشّخص منفّذ عمليّة نقل الحمولة مادّيًا في معظم الأحوال، بمعنى ليس الناقل الفعلي مبرم عقد النّقل البحري في ذات الوقت، وإنّما يجوز للناقل البحري موقع سند الشّحن أن يعهد الالتزام بأخذ البضائع لشخص آخر.²

وعلى أساس ذلك تمنح له مهمّة انجاز عمليّة النّقل بعد الإتيان بين الشّاحن والناقل المتعاقد،³ بهدف التّنفيذ الكلّي أو التّنفيذ الجزئي لها والذي يشمل أيّ شخص عهد إليه بهذا التّنفيذ طبقا للمادّة 2/1 من اتفاقية هامبورغ، فيسمح استبدال الناقل المتعاقد بناقل آخر من قبل الشّاحن في المرحلة الموالية⁴ باسم الناقل الفعلي *transporteur de fait*⁵ أو الناقل البديل أو الناقل العيني،⁶ وهو المصطلح الجديد الذي يستخدم في بعض وسائط النّقل خاصّة النّقل البحري،⁷ مع أنّه لم تشر معاهدة بروكسل لعام 1924 لهذا المصطلح بتاتا، الأمر الذي يُحتمل معه ألا يكون الناقل الفعلي لا مالك للسّفينة ولا مجهّز ولا مستأجر.

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 17, 25.

² Cf. Abdelkerim Kouka, op.cité, p 234

³ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 230.

⁴ Cf. Jean –Michel Moriniere, op. cité, p 323.

⁵ يرى جانب من الفقه أنّه يختلف مصطلح الناقل الفعلي عن العبارة المقابلة في النصّ الفرنسي *transporteur substitue* التي تعني في لغة القانون الناقل بالنيابة عن الناقل الأصلي، كما يقصد بها من قام فعلا وواقعا بالنّقل حسب النصّ العربي وهو ما لا يستقيم مع مضمون لفظ *substitute* الواردة في النصّ الفرنسي، على خلاف النصّ الإنجليزي الذي يستخدم مصطلح *actuel carrier* متطابق مع النصّ العربي وما يقصده المشرّع الدولي عند استخدامه لمصطلح الناقل المنفّذ، خاصّة أنّ ما تنادي به المادّة 10 من الاتفاقية فيما يتعلّق بالمسؤوليّة المشتركة يحسم الأمر في استبعاد فكرة النيابة بين الناقل والناقل الفعلي، وعليه تؤكد كلمة *substitute* البديل طبقا لترجمة الواردة في نشرة الأمم المتّحدة للتجارة والتنمية دون القصد من وراء ذلك الناقل بالنيابة.

–“Carrier” means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier and “performing carrier” means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage.

– محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 74، 75؛ فاروق ملش، النّقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 176.

⁶ Cf. Jean –Michel Moriniere, op. cité, p 323.

⁷ Cf. Ibrahima Khalil Diallo, art. p. cité, p 09.

وفي واقع الأمر ليس الناقل الفعلي الذي يبادر بتنفيذ خدمة النقل البحري سوى ناقل ثان، هذا المصطلح الذي يستحسن الأخذ به لأجل تلافي أي اختلاط بين الناقلين،¹ فيتميّز عن بعض المفاهيم التي تشبه مصطلح الناقل الفعلي كالتاجر الفعلي، الشركة الفعلية، المدير الفعلي،... الخ، فيعتبر ناقلا مفوضا أو مندوبا وليس وكيلًا بالعمولة للنقل، بالرغم من تطبيق أحكام عقد الوكالة على العلاقات القانونية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي المعرّف بشركة النقل التي تنفذ خدمة النقل ماديا مما يمكنه التمتع بصفة الناقل البحري.²

فضلا عن ذلك يُعرف الناقل الفعلي في مفهوم القواعد العامة بالناقل الحقيقي الذي يؤمّن عملية نقل البضائع فعليًا بخلاف الناقل المتعاقد فيكون ناقل ظاهر أو ناقل بديل،³ وهو ما يتماشى مع المفهوم الثالث المعروف بـ "الناقل المنفذ"،⁴ الذي جاءت به اتفاقية آثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لعام 1974 بدلا من مصطلح "الناقل الفعلي"،⁵ حيث استخدمت اتفاقية روتردام لعام 2008 مصطلح الطرف المنفذ كمصطلح أكثر اتساعا بالمقارنة مع الناقل الفعلي، وبناء على ذلك منحت اسم الناقل البديل لمنفذي نقل آخرين.

وبالرغم من اجازة القواعد العامة إمكانية الاستبدال بموجب المادة 1236 من القانون المدني الفرنسي،⁶ فقد أغفل قانون النقل الفرنسي تنظيم مسألة استبدال الناقل بنصوص خاصة،⁷ مع أنه تؤكد المادة 15 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري على فكرة عدم اعتبار الناقل البحري مستغلّ السفينة لنقل بضاعة معينة في معظم الأحوال وإنما هو الملتزم بإيصالها من ميناء لآخر،

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 115, 116.

² Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 61.

³ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 10.

⁴ Cf. Jean -Michel Moriniere, op. cité, p 323.

⁵ تعرّف اتفاقية آثينا لنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لسنة 1974 بموجب المادة 1/1-أب الناقل الشخص الذي يبرم عقد النقل، أو الذي يبرم عقد النقل لحسابه سواء قام هو فعلا بتنفيذ النقل أو نفذ النقل بواسطة ناقل منفذ "performing carrier" لتعرف الناقل المنفذ كل شخص آخر خلافا للناقل يقوم بتنفيذ كل عملية النقل أو جزء منها، حيث قد يكون هذا الشخص مالكا للسفينة أو مستأجرها أو مستغلها.

⁶ Article 1236 du Loi 1804-02-07 promulguée le 17 février 1804 Abrogé par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016 - art. 2 portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations

« Une obligation peut être acquittée par toute personne qui y est intéressée... »

تقابلها المادة 258 من ق.م.ج التي تنص أنه "يصحّ الوفاء من المدين أو من نائبه أو من أي شخص له مصلحة في الوفاء..."

⁷ يتحدث القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري في المادة 18 عن ممثل الناقل والمادة 32 منه عن الدعوى الموجهة ضد الناقل.

فيصبح الناقل المتعاقد خاضع لجميع الإلتزامات المترتبة عن عقد النقل البحري للبضائع ومساءلته بغضّ النظر عن تنفيذه عملية النقل أو عهد مهمة تنفيذها لناقل آخر.

وعلى خلاف المشرّع الفرنسي، فقد تأثر المشرّع الجزائري بنصوص اتفاقية هامبورغ لعام 1978 الذي عبّر عن التعاقد من الباطن بموجب المادة 764 من ق.ب.ج فيعدّ الناقل المتعاقد مُصدر وثيقة الشحن المباشرة، ويسمّى الناقل الفعلي في إطار عملية النقل بالناقلين المتعدّدين أو الناقلين المتعاقبين وان لم يفرّق المشرّع الجزائري بينهما صراحة، الأمر الذي يوحي تبنيّه معيار التعاقد دون الأخذ بعين الإعتبار معيار ملكيّة السفينة على غرار نظيره المشرّع الفرنسي باستثناء حالة اغفال ذكر اسم الناقل البحري في وثيقة الشحن.

وهو ذات الإتجاه الذي أخذ به المشرع المصري بموجب المادة 1/243 من ق.ت.ب.م، على أساس أنّ فكرة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي ليست في مصلحة الشّاحنين؛ هؤلاء الذين يحتاجون للمزيد من الحماية في مواجهة الناقلين للوصول إلى التوازن المرغوب فيه، وهو ما يؤكّد لنا تناقض مع أحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978 الذي يتبيّن لنا من خلال أحكامها اهتمامها بفكرة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، فقد اكتفى المشرّع المصري بالإشارة إلى سريان أحكام الفصل على عقد النقل البحري سواء كان الناقل مالكا للسفينة أو مجهّزا أو مستأجرا لها بموجب المادة 198، لنلاحظ عدم انتماء أيّ من الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي لهذه الطائفة، الأمر الذي يدلّ وقوع المشرّع المصري في تناقض ظاهر بحكم المادة 198 عندما اعتبر الناقل المتعاقد ناقلا وأجاز له التمسك بتحديد المسؤولية وفقا لنصّ المادة 133.

وتبعا لذلك نلاحظ مدى امكانية التزام الناقل بنقل البضاعة فعليّا على متن السفينة التي يستغلّها لحسابه بصفته مالكا أو مستأجرا لها،¹ فيؤمّن دور الناقل الفعلي الذي تمنح له سلطة استخدام السفينة،² ومن تطبيقات ذلك عقد الإستئجار الزمّني الذي يجسّد حقيقة التعاقد من الباطن حيث يلتزم المستأجر الزمّني كناقل متعاقد

¹ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، مصر، 1998، ص 15،

.16

² Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 171.

ظاهر تطبيقاً للمادة 1/1 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978، على أساس ابرامه عقود النقل عند تسييره السفينة تجارياً، حتى ولو كان سند شحن في أعلاه المجهز، على أن يكون المؤجر الزماني كالناقل البديل عهدت له البضائع لأجل تقديم خدمة النقل لحساب الشاحن،¹ وفي مقابل ذلك يعدّ مستأجر الرحلة ناقلاً متعاقداً على أساس متاجرته بخدمة النقل، والذي يطلب من مؤجر الرحلة اصدار سندات شحن لصالحه، فلا يوصف إلا ناقلاً بديلاً، ويظلّ أجنبياً عن العقد المبرم بين مستأجر الرحلة والطرف المتعاقد معه،² وقد تمنح لمؤجر الرحلة هو الآخر صفة الناقل المتعاقد،³ غير أنّ القضاء الفرنسي رفض فكرة منح صفة الناقل المتعاقد لمؤجر الرحلة وان جسد الختم في وثيقة الشحن، على أساس أنّ مشاركة الإيجار هي الوحيدة التي تسمح لحامل وثيقة الشحن تحديد الناقل الحقيقي بالإحالة لها، أين يسهل تحديد المسير التجاري للسفينة، وعليه نتبع المنطق القانوني أنّ مستأجر الرحلة ناقل متعاقد، ويؤدّي مؤجر الرحلة دور الناقل البديل، ممّا يسمح بتأكيد سبب الإلتزام التعاقدية.⁴

البند الثالث: مدى انطباق مفهوم الناقل المتعاقد على الناقل العام غير مشغل السفينة:

على أساس انعدام الأثر السلبي لتخلف السيطرة على وسيلة النقل في تنفيذ عملية نقل البضائع، فلا ترتبط صفة الناقل البحري باستغلال السفينة، بل يجوز للناقل العام غير مشغل للسفينة التصرف كناقل بحري،⁵ رغم تجرّده من صفة المجهز فيتدخل في المرحلة البحرية الصرفة،⁶ في العلاقة التي تربط بين مسير السفينة (الناقل الحقيقي) والشاحن، بما أنه يتمتع بصفة مزدوجة ومتناقضة،⁷ الذي يُشهر عروضة على متن الخطوط البحرية المنتظمة.⁸

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 190, 191.

² Cour Nantes, 17/06/1959, DMF 1960, p 732, Ibid, p 187, 188.

³ Ibid, p 189.

⁴ Cour appel, Rouen, DMF 1997, p 586, Ibid, p 190.

⁵ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 153.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, La notion juridique d'armateur, op.cité, p 361.

⁷ الجدير بالإشارة أنه يكيّف وصف NVOCC بالشاحن في علاقته مع المسير (الناقل البحري الحقيقي) مع محدودية قدرته في الإشراف على البضائع، ممّا قد يؤدّي إلى استقلالية التزامات الناقل قبل NVOCC (الناقل الحقيقي/ الشاحن) عن تصرفات الغير الشاحنين الحقيقيين، بحيث تنعدم علاقة الشاحن الحقيقي بالناقل الحقيقي، وعلى أساس ذلك يسأل NVOCC أمام الناقل العام نتيجة إهمال الشاحن الحقيقي، حتى ولو لم يساهم NVOCC بخطئه في وقوع الضرر.

- Cf. Wanguang Wang, op. Cité, p 12, 13 ; Pierre Bonassies/Christian Scapel, op.cité, p 610.

⁸ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 153.

وإذا كان ينظم الناقل العام غير مشغّل للسفينة عملية النقل البحري فقط،¹ التي يفترض كونها أحادية الوساطة،² فإنه يكتفٍ وصفه القانوني بـ 'الناقل المتعاقد' حسب رأي الفقيه الفرنسي ph. Delebecque³، فيجسد شركات النقل مستأجرة الفراغات أو السفن من قبل المجهّز التقليدي التي تسلّم لحساب عملاءها سندات شحن،¹⁰ بما أنه لا يلتزم بالنقل الفعلي للبضائع، بل يتعهّد بتنظيم وتقديم خدمات النقل البحري لحساب عملاءه الشاحنين،⁴ حسبما تشير إليه مصطلحات النقل البحري للأمم المتحدة،⁵ فيتخذ مظهر الناقل البحري عن الجزء البحري من الخدمة الإجمالية،⁶ ويكتفي بالتعاقد من الباطن،⁷ مع المجهّزين والمستأجرين واتّحدات المجهّزين والمؤتمرات البحرية، فيقترب هؤلاء من وصف الناقل الحقيقي،⁸ الذي يحتفظ بسلطته الكاملة بتسيير السفن وادارتها،⁹ المسيطر على عملية النقل البحري للبضاعة، بعد مباشرة عملية تجميعها،¹⁰ كعملية تبعية لعقد النقل،¹¹ حيث ترى الفقيه I.corbier أنّ الناقل العام غير مشغّل السفينة لا يسيطر على عملية النقل لاسيما المرحلة البحرية التي تتفدّ من قبل الناقل البحري الفعلي،¹² فلا يمكن تحقيق النشاط الأساسي إلا بالرجوع للمتعاقد من الباطن.¹³

¹ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 70.

² إنّ النقل أحادي الوساطة هو نقل البضائع بواسطة نقل واحدة من قبل أحد أو العديد من الناقلين. - قمار ليلي إدياز، المرجع السابق، ص 73.

³ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op.cité, § 716, p 494.

¹⁰ « le NVOCC: désigne les sociétés de transport qui ne disposent pas de navires propres, mais affrètent des cales ou navires auprès d'armement classique et délivrent à leurs clients des connaissances maritimes établis à leurs propre nom ».

- Lamy transport, Tome 2, 1997, p 885

- قمار ليلي إدياز، نفس المرجع، ص 129.

⁴ المرجع نفسه، ص 129.

⁵ Alors que selon le « Lexique des transports maritimes » des Nations Unies, le NVOCC opérant aux USA est « transporteur maritime qui n'exploite pas de navires et qui entreprend uniquement des transports maritimes », Cité par : M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 37 .

⁶ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 203.

⁷ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 451.

⁸ Cf. Pierre Bonassies/Christian Scapel, op. cité, p 610.

⁹ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 70.

¹⁰ Cf. Martine Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime, art. p.cité, p 07.

¹¹ يظهر NVOCC كمجمّع للطرود الصغيرة في شحنة كبيرة، من مصدر أو عدة مصدرين إلى مستلمين في ميناء واحد أو دولة واحدة، فتجمع بضائع العملاء في حاوية أو عدة حاويات وتشحن كشحنة واحدة، ويصدر سند شحن جماعي Groupage Bill of lading or House B/L مما يؤدي إلى التقليل من تكاليف الشحن وقسط التأمين على البضائع.

- محمد العباسي، المرجع السابق، ص 33.

- Cf. Roseline Guitard, art. p. cité, p 24.

¹² «il (NVOCC) fait figure de transporteur maritime à l'égard de ses chargeurs, même s'il n'est pas ensuite le transporteur effectif», Cité par: Isabelle Corbier, La notion juridique d'armateur, op.cité, p 359.

¹³ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 196.

ومع ذلك فقد يحلّ NVOCC محلّ الناقل الحقيقي ويؤدّي نفس وظيفة مسير السفينة، فيتماثل مع الناقل البحري التقليدي،¹ الأمر الذي يستدعي مراعاة هذا المفهوم الجديد والهجين hybride لتنظيم اللجنة البحرية الفيدرالية والنصوص التشريعية المطبقة على النقل البحري،² لتطبق على الناقل العام غير مشغل للسفينة لائحة الناقل قادر على ممارسة جميع نشاطاته التجارية،³ فيقبل بضائع الشاحنين باسمه الخاص،⁴ ويبدل الهمة الكافية لتأمين ملاحه السفينة،⁵ مع تمتعه بالحقوق بشكل خاص ككلّ مصدر سند شحن،⁶ ويقيد حسب محدودية قدراته على تنفيذ عقد النقل فيسمى بـ 'الناقل المحدود أو الحصري' الذي يصعب عليه تسيير اتجاه البضائع ورقابة سير عملية النقل.⁷

وإذا تخلف الناقل العام غير مشغل السفينة عن أداء التزاماته التعاقدية قبل الناقل الحقيقي، فلا يضمن حقوق ومصالح الشاحن، نتيجة عدم تمتعه بالرقابة الحقيقية على البضاعة،⁸ مما يستوجب اثاره مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضائع التي يأخذها على عاتقه كمهني،⁹ حينما يُحلّ بتنفيذ التزاماته، دون اعتباره ناقل حقيقي،¹⁰ أو استبداله بناقل آخر،¹¹ فيستفيد من نظام مسؤولية مشابه تقريبا لنظام مسؤولية الناقل البحري،¹² مع امكانية رجوعه ضدّ الناقل البديل، فيجمع هذا المفهوم ما جاءت به اتفاقية هامبورغ لعام 1978،¹³ حيث

¹ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 70.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 360.

³ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier ..?, art.p.cité, p 417.

⁴ الجدير بالإشارة أنه يلتزم بقبض الأجرة من الشاحن ويدفع مصاريف النقل، وله الحق التصرف في البضاعة إذا لم يقبض مصاريف النقل، ويطالب بالتعويض إذا ما صدر أي خطأ من الشاحن.

- Cf. Wanguang Wang, op. cité, p 09, 10.

⁵ Cf. Pierre Bonassies/Christian Scapel, op.cité, p 610.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, La notion juridique d'armateur, op.cité, p 360.

⁷ Cf. Wanguang Wang, op. cité, p 10.

⁸ الجدير بالذكر أنه تنحصر حدود NVOCC في مجالات أخرى، ولا يمكن انتفاعه من الحقوق التعاقدية كالناقلين الحقيقيين، بناء على قانون النقل الملاحي في و.م.أ، غير أنه تلقت اللجنة البحرية الفيدرالية طلبات كبار NVOCC لفتح سوق النقل البحري، وفي جويلية 2003، قدّمت شركة UPS التي مارست خدمات NVOCC، طلبا بالتصريح بنفس حقوق الشركات المالكة للسفن، والتي ترغب توقيع عقود الخدمة مباشرة مع الشاحنين، والتزمت بطلب شركة UPS وفي 2004/10/27 قرّرت FMC انطلاقا من 2005/01/01 السماح لـ NVOCC التوقيع على العقود المماثلة للخدمة مع الشاحنين كالشركات المالكة للسفن (NVOCC Service Agreement-NSA).

- Cf. Wanguang Wang, op. cité, p 10.

⁹ يرى الفقيه Moriniere أنه يتطلب احتفاظ NVOCC مقال النقل البحري إضافة طابع مهني للنشاط بحيث يتصل هذا الوصف بالنشاط الحقيقي ليسأل حسبما يقتضيه الإلتزام بتحقيق نتيجة، وإصدار سند الشحن، نظرا للنظام القانوني الأمر الذي يخضع له عقد النقل.

- Cf. Jean –Michel Moriniere, les non vessel operating Common carriers (NVOCC) essai sur le concept de transporteur maritime contractuel, DMF 575, octobre 1997, p 936.

¹⁰ Cf. Pierre Bonassies/Christian Scapel, op.cité, p 610.

¹¹ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 66.

¹² Cf. Isabelle Corbier, La notion juridique d'armateur, op.cité, p 358, 362.

¹³ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 61.

قضت محكمة استئناف Aix-en-Provence في قرارها المؤرخ في 15/02/2007 أنه يخضع الناقل العام غير مشغّل للسفينة لجميع الإلتزامات التي يؤدّيها الناقل البحري،¹ مع حرمانه الإستفادة من تحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية، نتيجة تجرّده من صفة المجهز.²

الفرع الثاني: مدى اشتراط موافقة الناقل المتعاقد والشاحن لأجل تدخّل الناقل الفعلي:

تثير ازدواجية صفة الناقل في جميع وسائط النقل اشكالا حول مدى اعتبار الناقل الفعلي طرف في عقد النقل من عدمه، فلا يعدّ طرف في عقد النقل الأساسي المبرم بين الناقل المتعاقد والشاحن، رغم تنفيذه الفعلي لعملية نقل البضائع،³ ويرجع السبب في ذلك هو عدم تعاقد مع صاحب البضاعة،⁴ فلا تنشأ أيّ علاقة قانونية مع مستخدمي النقل والناقل الفعلي الذي لا يرتبط إلاّ بالناقل المتعاقد، الأمر الذي يعني أنه طرف أجنبي عن العقد الأساسي المبرم بين الناقل المتعاقد ومستخدميه.

وعلى أساس ذلك يحمل الناقل الفعلي الذي لا يعرف سوى الناقل المتعاقد قبعة الغير استنادا إلى مبدأ نسبية العقود، فتعارض كلّ محاولة لإدخال الغير في العقد بلا علم الشاحن،⁵ الذي لا يعرف سوى الناقل المتعاقد،⁶ وهو ما يتوافق مع الوضع القانوني للناقل الأول والناقلين اللاحقين، الذي يستوجب ضرورة الحصول على موافقة الشاحن وعلمه،⁷ وهذا على خلاف الناقل المتعاقد الذي يتمتع بتلك السلطة ممّا لا يفرض عليه الزامية الحصول على موافقة الشاحن، وما ذلك إلاّ لأجل ضمان حماية قانونية للشاحن والناقل الفعلي الذي لا يتمكّن من الإطلاع على العقد الأصلي وما يحتويه من شروط، حسبما يتبيّن لنا من خلال عبارة "أيّ شخص عُهد إليه بالتّفيذ" التي جاءت بها المادة 2/1 من قواعد هامبورغ لعام 1978.⁸

¹ Cour D'appel D'Aix-en-Provence (2^{ème} Ch.) 15 Février 2007- n°03/18633, cité par: Tassel Yves, Responsabilité du NVOCC destinataire au connaissance de transport pour frais de stationnement et de destruction de marchandises non réexpédiées, droit maritime français, 04-2008, N° 691-06, p 29.

² Cf. Pierre Bonassies/Christian Scapel, op.cité, p 610.

³ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 126, 127.

⁴ Cf. Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, art.p.cité, p 252.

⁵ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 125, 126, 127.

⁶ فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ والقانون المصري، مذكرة ماجستير في المعاملات الدولية التجارية القانونية واللوجيستيات، مصر، ص 13.

<http://www.east laws.com/uploads/Morafaat/42.pdf>

⁷ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 581.

⁸ محمود محمد عبانته، المرجع السابق، ص 72.

ولا يتوقف الأمر على وجوب موافقة الشاحن لأجل تدخل الناقل الفعلي بل يجب الأخذ بعين الاعتبار قبول الناقل الأصلي، حيث يبرر مصطلح الناقل البديل المركز الذي يشغله لأجل تنفيذ العقد من الباطن،¹ فينفذ جميع مراحل النقل أو جزء منها فقط بناء على ترخيص ممنوح من قبل الناقل المتعاقد، أو عدم الترخيص باستبدال الناقل، وذلك في مختلف وسائط النقل،² لاسيما في قانون النقل الجوي الذي يفترض الزامية الحصول على هذا الترخيص،³ مما يجعله يشكّل أصل الاختلاف بين الناقل الفعلي والمفاهيم الأخرى.

ومع ذلك يعتبر الاستبدال الذي يترتب على عقد الوكالة قانوني حتى بتخلف الترخيص، والذي يعرفه الفقيه Jacques chestin أنه "التصرف القانوني المحدد لإتمام الموافقة على صحة العقد"، أو "التصرف القانوني أحادي الجانب الذي يسمح من خلاله الوكيل المرخص إمكانية ممارسة ورقابة النشاط لأجل حماية المصالح الخاصة...". حسب رأي الفقيه Thullier، بل قد يستبعد وجود مفهوم الترخيص تسمية الناقل الفعلي أين يفضل الحديث عن "الناقل القانوني"،⁴ ومن الضروري إخطار الناقل المتعاقد المرسل إليه قبل وصول السفينة بتكفل ناقل آخر غيره إيصال البضاعة.⁵

وإذا كان الناقل الفعلي لا يحتج بسند الشحن الذي يثبت العلاقة القائمة بين الناقل مع الشاحن والذي يستبدل بالإتفاق المبرم بين الناقل والناقل الفعلي،⁶ فإنه يحتلّ هذا الأخير مركزا في عقد النقل بمجرد تسليمه سند نقل مُنشئ للعلاقة التعاقدية التي تُمنح له بناء عليها صفة الناقل، فيتحوّل مركز الناقل الفعلي إلى مركز ناقل متعاقد حقيقي، مما يجعله يرتبط بعلاقة تعاقدية مباشرة مع الشاحن.⁷

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 115.

² Ibid, p 137.

³ تطبيقا للمادة 39 من اتفاقية مونتريال لعام 1999.

⁴ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 137.

⁵ محمود محمد عيابه، المرجع السابق، ص 69.

⁶ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 73.

⁷ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 125, 129.

الفرع الثالث: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

تجيز القواعد العامة للطرف المضرور الرجوع على التابع كمسؤول أصلي عن الضرر؛ بما أنّ مسؤولية المتبوع تبعية لمسؤولية التابع ومفترضة لصالح الطرف المضرور، الذي يحقّ له الرجوع مباشرة اتجاه المتبوع متى ثبتت مسؤولية التابع، أو ثارت مسؤوليتهما التضامنية،¹ وهو ما ينطبق على نظام مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، الأمر الذي يستدعي تطبيق القواعد الخاصة بمسؤولية الناقل البحري وتحديدها، كلّما رفع الطرف المضرور دعوى رجوع ضدّ المتعاقد معه بموجب أحكام عقد النقل البحري، دون جواز تمسك الناقل البحري بتحديد المسؤولية بوصفه مالكا للسفينة،² ليثور التساؤل عن مدى انعكاس مسألة استفادة مستخدم الناقل الفعلي من تحديد المسؤولية على اكتسابهم صفة الناقل البحري:

البند الأول: مطالبة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بإصلاح الأضرار بدعوى مستقلة:

أمام الفراغ القانوني الموجود في معاهدة بروكسل لعام 1924 عالجت النصوص القانونية الأمانة الواردة في إتفاقية هامبورغ لعام 1978 بمقتضى هذا النظام الجديد بشكل صريح مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وحلّت مشكلة الشاحنين، حينما لا يكون الناقل الموقع على سند الشحن مالكا للسفينة الناقلة،³ وجعلت مهمة تحديد هوية الطرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء عملية النقل أسهل أمام أصحاب الحقّ على البضائع، لأجل تمكينهم من المطالبة بالتعويض، ومن ثمّ مواجهة معاناة المرسل إليه في

¹ علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الغير، المسؤولية عن فعل الأشياء، التعويض)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة ثانية، ص 61.

² مع الإشارة إلى جواز رجوع الطرف المضرور ضدّ الناقل البحري ومالك السفينة أو من في حكمه، حينما ينفصل عن بعضهما، فيسأل الشخص الآخر غير الناقل البحري على أساس المسؤولية التقصيرية ممّا يمكنه التمسك بتحديد المسؤولية.

- على البارودي/ هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 102.

³ عبد القادر حسين العطير / باسم ملحم، المرجع السابق، ص 323.

تحديد الطرف المطالب باصلاح الضرر،¹ وهو ذات النهج الذي اعتمده قواعد روتردام لعام 2008 ومختلف النظم القانونية، مع أنها توجه الدعوى ضد الطرف المنفذ البحري.²

وتأسيسا على نصوص القانون البحري يحق للطرف المتضرر الرجوع والإدعاء ضد الناقل الأصلي الأساسي،³ والذي من المفروض عدم مساءلته إلا عند ارتكابه خطأ شخصيا،⁴ دون أن يحول ذلك من رفع دعوى التعويض على الناقل الأصلي فقط؛ بالرغم من حصول الأضرار أثناء تنفيذ الناقل الفعلي لمهمته، مما يحقق إنصافا للشاحن حينما يرجع صاحب الحق على البضاعة ضد الناقل، بما أنه الشخص المعروف بالنسبة له وهو ذات الشخص الذي أبرم معه عقدا،⁵ حيث يظل مسؤولا عن الهلاك والتلف والتأخير المرتبط بتسليم البضائع أثناء جميع مراحل عملية النقل،⁶ منذ تكلفه بها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني،⁷ حين استبداله بناقل آخر بما أنه الطرف الميسور ماليا لأجل مطالبته بالتعويض، وذلك بمعزل عن الإتفاق المبرم بينه وبين الناقل البديل،⁸ هذا الأخير الذي لا يتصرف بصفته مفوضا، فلا يسأل عن تنفيذ كل أو جزء من عملية النقل التي حققها، مما يترتب عليه مساءلة الناقل المتعاقد من باب أولى عن النقل بأكمله بما في ذلك اختياره الناقل البديل،⁹ حينما يمارس احدى وظائفه، فتسند جميع الأخطاء التي يقترفها لهذا المشغل الأساسي على أساس ظاهرة النيابة.¹⁰

¹ Cf. Ruvarashe Samkange, op. cité, p 29.

² Cf. Delebecque Philippe, la diversification des actions contre le transporteur maritime de marchandises : unité ou pluralité de régime ?, Mélanges en l'honneur de mélanges en l'honneur de Christian scapel, presses universitaires d'Aix –Marseille, droits des transports/ maritime/ aérien et terrestres, 2013, p 172.

³ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 342.

⁴ بن الصغير شهرزاد، اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري القانون الجزائري، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة بجاية، المجلد 17، العدد 1، 2018، ص 128.

⁵ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 76.

⁶ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 342.

⁷ تطبيقا لأحكام المادة 802 من ق.ب.ج.

⁸ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 230.

⁹ Cf. Jean Beloti, transport international des marchandises, 4^{ème} édition, 2012, paris, p 281.

¹⁰ Cf. Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, art.p.cité, p 252.

وبطبيعة الحال تُفترض مسؤولية الناقل المتعاقد عن جميع دعاوى الناقل البديل، فيتحمل المسؤولية التعاقدية عن فعل الغير، وهو ما تؤكد لنا المادة 10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978،¹ لاسيما الفقرة الأولى المشار إليها أدناه،² خاصة وأنها من الاتفاقيات التي تنادي أحكامها بمبدأ مساءلة الناقل عن تصرفات وكلاءه، حيث يقترح الأستاذ P.Bonassies "أن عدم تحديد هوية الناقل والناقل الفعلي بشكل واضح في وثيقة النقل، يُفترض في كون مالك السفينة ناقل متعاقد إلا إذا أثبت تعهده بتنفيذ عملية النقل برمتها على متن سفينة شخص آخر".³

وعلى أساس أن الأصل في الأشياء الإجازة والطبيعة المكتملة لأحكام عقد نقل البضائع باستثناء أحكام المسؤولية فإن تكليف الناقل المتعاقد ناقل آخر باطني لأجل تنفيذ عملية النقل كلها أو جزء منها، جائز ما لم يرد بخلاف ذلك،⁴ وهو ما تؤكد لنا نص المادة 2/10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بخصوص انطباق جميع الأحكام المنظمة لمسؤولية الناقل على الناقل الفعلي عن النقل الذي يقوم بتنفيذه، ليقرّ الفقيه P.Bonassies خضوع دعوى الشاحن الموجهة ضد الناقل الفعلي كضامن في الدعوى لنظام النقل، بالنظر للاختصاص والنقادم وتحديد قيمة التعويض.⁵

وبالنتيجة يتماثل الناقل المتعاقد والناقل البديل، غير أن المادة 1/10 من الاتفاقية لا تجعل الناقل الأصلي مسؤولاً بصفة مطلقة عن النقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي،⁶ وغالبا ما تسهل مهمة الإدعاء ضد المتعاقد من الباطن (الناقل الفعلي)، نتيجة الإشتراطات التي تُدرج في سند الشحن، كـ "شرط تحديد هوية

¹ وهو ما تأخذ به أحكام اتفاقية CMR لعام 1956 في نص مادتها الثالثة.

² تنص المادة 1/10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 "أنه في حالة ما إذا تمّ تكليف ناقل فعلي بتنفيذ النقل كله أو جزء منه سواء كان ذلك بمقتضى رخصة مقررّة في عقد النقل البحري بعمل ذلك أم لم يكن، فإن الناقل يظل مع ذلك مسؤولاً وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن النقل بكامله، ويسأل الناقل بالنسبة للنقل الذي ينفذه الناقل الفعلي عما يأتيه الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلائه لدى قيامهم في نطاق وظائفهم من عمل أو تقصير".

³ Annuaire du Comité Maritime International, 1995/ 1997/ 1998

-Cité par: Yacouba Cissé, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p. cité, p 17.

⁴ أوسهلة محمد رضا، المرجع السابق، ص 179.

⁵ Cf. Delebecque Philippe, la diversification des actions contre le transporteur maritime de marchandises : unité ou pluralité de régime ?, art.p.cité, p 169, 171.

⁶ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 76.

الناقل" الذي يقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع،¹ حينما تكون تحت حراسة الناقل المتعاقد من الباطن، شريطة أن يتسبب الهلاك والتلف والتأخير في التسليم إضرارا بالبضائع التي توجد حقيقة تحت حراسته خلال هذا الجزء من النقل،² فينصّ العقد على عدم مسؤولية الناقل بعدما كان يتسنى له اشتراط مسؤوليته أو مسؤوليته المحدودة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة وقت وجودها في عهدة الناقل الفعلي بعد إثبات ذلك؛ بما أنه لم تباشر إجراءات الدّعى القضائية ضدّ الناقل الفعلي أمام المحكمة المختصة طبقا للمادة 1/21 و 2 ليتبين لنا أنّ الناقل الفعلي يخضع لنفس أحكام مسؤولية الناقل المتعاقد بوجه عام.³

ومما لا شكّ فيه أن يقوم الناقل باختصاص الناقل الفعلي بغية نقل عبء المسؤولية عليه،⁴ حيث منح للطرف المضرور حق الرجوع ضدّ الناقل الذي تعهد له مهمة تنفيذ عملية نقل البضاعة التي سلّمه إياها الناقل المتعاقد، فيتحمّل الناقل الفعلي هو الآخر المسؤولية الشخصية حماية لحقوق أصحاب الحقّ على البضائع،⁵ في المرحلة التي نفّذها وفقا لأحكام المادة 2/10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978،⁶ ويطلب بالتعويض عن هلاك وتلف البضاعة أثناء وجودها تحت حراسته بعد إثباته وقوع الضرر خلال المرحلة التي عهدت له أو لأحد تابعيه.⁷

والأكثر من ذلك يحقّ للشاحن أو المرسل إليه الرجوع ضدّ الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي بموجب دعوى مستقلة،⁸ على ذات الأساس الذي يقوم عليه الإدعاء القضائي ذي الطابع التعاقدية ضدّ الناقل المتعاقد أو الناقل البحري بصفة عامّة، بالرغم من انعدام الرابطة التعاقدية بين الشاحن والناقل الفعلي،⁹ فيحول ذلك

¹ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 357.

² Ibid, p 368, 369.

³ أحمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 83.

⁴ عبد الفتاح محمد ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 76.

⁵ Cf. Delebecque Philippe, Le transport multimodal, In: Revue internationale de droit comparé, Vol. 50 N°2, Avril-juin 1998, Etude de droit contemporain [Contributions françaises au 15^{ème} Congrès international de droit comparé (Bristol, 26 juillet-1er août 1988)], p 536.

⁶ Cf. Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, art.p.cité, p 252.

⁷ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 232.

⁸ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 579.

⁹ Cf. Pierre Bonassies/Christiane scapel, op.cité, p 612.

من ممارسة دعوى الرجوع ضدّ هذا الأخير بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية¹، على أن يرجع كلاً من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي على الآخر بعد دفع التعويض للمتضرر²، بدعوى المسؤولية بغرض تسوية جميع التعويضات المدفوعة طبقاً للمادة 6/10 منها.

غير أن جانب من الفقه الفرنسي ينتقد فكرة مساءلة الناقل البديل على أساس المسؤولية التعاقدية³، حيث يؤكد الفقيه P.Delebecque أن طبيعة مسؤولية الناقل الفعلي ليست مسؤولية تعاقدية ولا مسؤولية تقصيرية⁴، على أساس عدم إبرام عقد النقل البحري من قبل الناقل الفعلي، وفي هذا الصدد يقرّ القضاء الفرنسي بتاريخ 2011/09/07 حقّ المرسل إليه في الإدعاء ضدّ الناقل الفعلي والحقيقي للبضائع لأجل التعويض عن الأضرار والخسائر اللاحقة بها خلال عملية النقل والتي لا تؤسس إلا على أساس المسؤولية شبه تقصيرية، شريطة إثبات خطأ الناقل البحري⁵.

كما يجوز للناقل الزيادة من المسؤوليات أو التنازل عن الحقوق المقرّره له وفقاً لأحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978، وهو ما احتاط منه واضعوها خاصة أمام السلطة التي يتمتع بها الناقل المتعاقد على تكليف ناقل آخر التنفيذ الفعلي لعملية النقل⁶، على سبيل المثال ما جاء في نصّ المادة 4/6 على جواز الإتفاق بين الناقل والشاحن على تعيين حدود المسؤولية تتجاوز ما جاءت به الاتفاقية، خاصة وأنّ مثل هذه الإتفاقيات لا تلزم الناقل الفعلي إلا إذا وافق عليها صراحة⁷، حيث تؤكد المادة 3/10 من اتفاقية هامبورغ في ذات

¹ كمال حمدي، القانون البحري، نفس المرجع، ص 579.

² عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري (قواعد وأحكام في ظل قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض الدستورية العليا)، ب.ط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006، ص 95.

³ Cf. Jean Beloti, op. cité, p 281.

⁴ Cf. Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, art.p.cité, p 252.

⁵ وفي هذه الدعوى تستغل السفينة في إطار VSA vessel sharing agreement ويهدف الناقل بدعوى المسؤولية (DAL) الذي هو طرف في (VSA) دون أن يكون مصدر وثيقة الشحن أين يتم وصفه "بالناقل الفعلي والحقيقي".

- CA.Ai 2 ch. 07/09/2011, navire delmas Bourbon, n° 08/16050, Cité par : Phillippe delebecque, la diversification des actions contre le transporteur maritime de marchandises: unité ou pluralité de régime ?, art. p. cité, p 171, 172.

⁶ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 232.

⁷ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 73.

السياق على عدم تأثير الإتفاقات الخاصة المبرمة بين الناقل المتعاقد والشاحن على الناقل البديل إلا إذا وافق عليها بشكل صريح أو مكتوب، دون أن يؤثر قبول الناقل الفعلي لها على مسؤولية الناقل الأساسي كامتياز له.

البند الثاني: المسؤولية التضامنية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي:

لا يقتصر مساءلة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بموجب دعوى مستقلة لأجل اصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع، بل أصبح من الضروري إثارة المسؤولية التضامنية بينهما، التي نادى بها إتفاقية هامبورغ لعام 1978 وتأثرت بها بعض التشريعات المقارنة:

الفقرة الأولى: إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر عام 1978:

يرجع أصل نشأة مبدأ التضامن في مجال النقل البحري للبضائع لحادثة التصادم التي وقعت بين charley quient و le ville de Brest، حيث أقرت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ 1894/07/11 أنه "بناء على مبادئ القانون العام، يجب المساهمة في اصلاح الضرر، حينما يشارك العديد منهم في وقوع الضرر..."، وهو الحل الذي تأثر به قانون النقل البحري في مجال المسؤولية التضامنية،¹ نتيجة تعدد المسؤولين عن الفعل الضار،² فلا يمنع الناقل المتعاقد المطالبة بإدخال الناقل الفعلي في الدعوى،³ الأمر الذي يجيز للمدعي (المرسل اليه) مقاضاة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالبضائع المنقولة عن طريق البحر، فنقوم مسؤوليتهما على مبدأ المسؤولية التضامنية،⁴ حسبما تؤكد المادة 4/10 من إتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي تحدت طبيعة المسؤولية الموحدة للناقلين قبل الشاحن والمرسل اليه، أنها مسؤولية مشتركة ومتعددة، فيسأل الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بالتضامن والتكافل عن سلامة

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 244.

² تامر محمد الطميطي، التضامن في المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، رسالة دكتوراه، جامعة عين الشمس، مصر، 2011، ص 03.

³ وجدي حاطوم، نفس المرجع، ص 123.

⁴ إن مفهوم المسؤولية التضامنية جاء على نفس النمط الوارد بالإتفاقية المكتملة لإتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (إتفاقية غوادالاجارا 1961) الذي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد وهذا راجع لمظاهرة موقف الشاحن مع ضمان حق الناقل في تحديد مسؤوليته والسعي إلى إتباع معيار دولي موحد.

- فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 175.

البضاعة لتسليمها إلى المرسل إليه بالحالة التي استلمها الناقل المتعاقد من الشاحن،¹ خاصة وأنّ هذا المبدأ يحمي بكفاية مصالح أصحاب الحقّ على البضاعة ممّا يمكنهم المطالبة بإصلاحات مباشرة عمّا لحقها من أضرار، حيث يذهب الفقه الشائع داخل اللجنة البحرية الدولية ترك الخيار للمدعى عليه لأجل الإستمرار في متابعة الناقل الفعلي أو الحقيقي وفقا لنظام التكافل والتضامن في المسؤولية،² الأمر الذي يحقّق حماية قانونية لأصحاب الحقّ على البضاعة.

الفقرة الثانية: قانون التجارة البحرية المصري:

لا جرم في كون أنّ المبدأ الذي نادى به اتفاقية هامبورغ لعام 1978 واعتنقه المشرّع البحري المصري له أهمية كبيرة في المجال العملي الذي يقرّ بموجب المادة 1/243³ ضرورة توجيه الدعوى ضدّ الناقل المتعاقد والناقل الفعلي معا على أساس التضامن،⁴ لكن يلاحظ أنّ ما جاءت به اتفاقية هامبورغ أكثر انضباط ممّا جاء به المشرّع المصري في فحوى المادة 1/243 من ق.ت.ب التي صرّحت بإثارة المسؤولية التضامنية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، حيث تقوم المسؤولية بينهما على أساس التضامن "in solidum" وليس التضامن،⁵ نتيجة تعدّد مصدر التزامهما،⁶ فيستطيع الطرف المضرور بناء على هذا التضامن التي جاءت به نص المادة 1/243 من ق.ت.ب.م المطالبة بالتعويض كاملا، ويحقّ لكلّ من دفع نصيب بقدر

¹ بهاء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 429.

² Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p. cité, p 17.
³ تنصّ المادة 1/243 من ق.ت.ب.م أنه "يجوز أن يعهد الناقل بتنفيذ عملية النقل أو تنفيذ جزء منها إلى ناقل آخر (الناقل الفعلي) ما لم يتفق على غير ذلك، ويظلّ الناقل الذي أبرم عقد النقل مع الشاحن (الناقل المتعاقد) مسؤولا قبله عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل، ويكون مسؤولا عن هذه الأضرار التي تحدث أثناء الجزء من النقل الذي يقوم بتنفيذه من عقد النقل، ويكون مسؤولا عن هذه الأضرار قبل الشاحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد".

⁴ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 579.

⁵ تجدر الإشارة أنّ تشابه فكرة التضامن بفكرة التضامن أين يكون للدائن أكثر من مدين، الذي يستطيع مطالبة أيّا من المدينين بحسب اختياره بالدين كله، ليبرئ وفاء أحدهم ذمّة الآخرين، ويختلفا نتيجة انتفاء المصلحة المشتركة بين المدينين المتضاممين، بحيث لا يرتب التضامن الآثار الثانوية للتضامن على أساس النيابة التبادلية بين المدينين بحيث يمثل كل مدين متضامن للآخرين وينوب عنهم أي يجوز لكل دائن أن يطالب كل مدين بكلّ الدين ولا يجوز للمدين الذي دفع الدين الرجوع على مدين آخر بذات الدين لانعدام الرابطة، ويمثّل المسؤولون بالتضامن بعضهم فيما ينفع ولا يضر.

- أنور العمروسي، التضامن والتضام والكفالة في القانون المدني، دار الفكر الجامعي، مصر، طبعة 1، 1999، ص 229، 220، 221؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (نظرية الالتزام)، المجلد 1، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 929.

⁶ الجدير بالذكر أنّه يرتبط الناقل الأوّل مع الطرف المضرور بموجب عقد النقل ويلتزم الناقل الفعلي بموجب عقد مبرم بينه وبين الناقل.

- أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 303

جسامة الخطأ الصادر عنه الرجوع على الطرف الآخر، أما إذا تعادلت الأخطاء ولم يحدّد مقدار الجسامة، يجب أن يكون نصيب كلّ منهما مساويا لنصيب الطرف الآخر.

الفقرة الثالثة: القانون البحري الجزائري:

على خلاف المشرّع البحري المصري الذي تأثر بما جاءت به اتفاقية هامبورغ لعام 1978، فقد أغفل المشرّع البحري الجزائري وضع أحكام خاصّة بنظام مسؤوليّة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي التي يتدخل لتنفيذ عملية النقل البحري للبضائع التي عهدا اليه الناقل المتعاقد، بل اكتفى بتنظيم مسألة التعاقد من الباطن والآثار المترتبة عن اصدار وثيقة شحن مباشرة التي يُصدرها الناقل البحري للبضائع خلال مراحل النقل المتتابع البحري والنقل المختلط، وان كانت تطبّق نفس أحكام سند الشحن العادي متى كانت المرحلة بحريّة.¹

غير أنه يجوز تفويض الناقل المتعاقد مهمّة تنفيذ عمليّة النقل كلّها أو جزء منها فقط لناقل آخر، حيث يتبيّن لنا من خلال أحكام القانون البحري الجزائري لاسيّما المادّة 764 من ق.ب.ج، أنه يستحيل مساءلة الناقل الفعلي قبل الشاحن لإنعدام العلاقة التعاقدية بينهما، الأمر الذي يدفعنا للقول أننا نكتفي بمساءلة الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضائع منذ تكفّله بها إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني تطبيقا لأحكام المادّة 739 من ق.ب.ج والمادّة 802 من ق.ب.ج.

البند الثالث: مدى امكانية الإدعاء ضدّ مستخدمو ووكلاء الناقل الفعلي:

وإذا كان الرجوع ضدّ الناقل على أساس المسؤوليّة العقدية والمسؤولية التقصيرية، فلا يتمّ الإدعاء ضدّ مستخدم ووكيل الناقل إلا على أساس المسؤوليّة التقصيرية لإنعدام العلاقة التعاقدية مع الطرف المضرور،² وفي هذا الصدد نلاحظ أنّ المشرّع البحري المصري والمشرّع الجزائري قد أغفل بشكل صريح تبيان مدى امكانية تابعو الناقل الفعلي الإحتجاج بالدفع و حدود المسؤوليّة المقررة للناقل.

¹ المادّة 763 من ق.ب.ج

² كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 72، 99.

ليتبين لنا من خلال نصّ المادة 2/7 و 3 والمادة 5/10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه يحقّ لمستخدم أو وكيل الناقل الاستفادة من الدفوع وحدود المسؤولية المقررة للناقل إذا أقيمت دعوى المسؤولية عليهما، وأثبت أنه تصرف في نطاق وظيفته، مع وجوب ألاّ يتعدى مجموع المبالغ المستردة من الناقل والناقل الفعلي وتابعيهما حدود المسؤولية المنصوص عليهما في الاتفاقية، ليتبين لنا أن المشرع الدولي ساوى بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وتابعيهما،¹ مع أنه لا يحقّ لهؤلاء التابعين الاستفادة من تحديد المسؤولية إذا ثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة نتج عن فعل أو تقصير من قبلهم طبقاً للمادة 2/8 من الاتفاقية.

وانطلاقاً مما سلف، نستنتج أن سريان الأحكام المتعلقة بدفوع وحدود المسؤولية الواردة في الاتفاقية على جميع المتدخلين المشاركين في تنفيذ عقد النقل البحري، دليل على امتداد صفة الناقل البحري لأشخاص آخرين، وذلك حتى لا يكون رجوع المضرور عليهم مَنفَذاً لإهدار ما هو مقرر للناقل البحري في الأصل.

المطلب الثاني: المركز القانوني الجديد للناقل البحري:

يجوز للعديد من مشغلي النقل البحري تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع دون اقتصره على تدخل الأطراف الأصلية من ناقل متعاقد وناقلين آخرين،² الأمر الذي أصبح يتطلب من الإتفاقيات الدولية الحديثة تجسيد خيار آخر لنظام النقل البحري، وهو ما توكّده الأحكام الموحية بإيجابيات اتفاقية روتردام لعام 2008، التي جاءت نتيجة "الحاجة إلى التحديث..."، فتعكس النقل الدولي الحديث للبضائع، الذي شهد ظهور الحاويات والنقل متعدّد الوسائط.³

وتهدف اتفاقية روتردام عام 2008 تحقيق قواعد العدالة التي تخلق نوع من التوازن بين حقوق والتزامات طرفي عقد النقل وحماية مصالح الشّاحنين، نتيجة المصالح المتعارضة بين الدّول، هذا التّوازن المفقود في ظلّ أنظمة النقل السابقة نتيجة نطاقها الضيق، الأمر الذي دفع بواضعي هذه الإتفاقيّة الحديثة توفير

¹ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 302.

² Cf. Sokhna Diop, Les parties executantes maritimes dans les règles de rotterdam, master 2 droit maritime, faculté de droit et de sciences politique, université Aix Marseilles, 2016/2017, p 15.

³ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 09.

حلول توفيقية واضحة لعلاج ما أغفلته من نقائص ومناقشة أوجه القصور مع حلّ المشاكل القانونية،¹ لاسيما تلك الإشكالات التي تنور بخصوص تحديد هوية الناقل البحري للبضائع عن طريق البحر، نتيجة عدم كفاية المعلومات الخاصة بهوية الطرف المتعاقد، حيث وضعت أحكام واضحة ذات صلة بالناقل البحري.

وحددت الطرف المسؤول عن الهلاك والتلف اللاحق بالبضائع والتأخير في تسليمها، حينما يتعدّد الأطراف المتعاقدة والأطراف المنفذة، نتيجة الطابع الخاص للاتفاقية مما يزيد من صعوبة تحديد هوية الناقل،² وهو ما يتبين لنا من خلال التعريف الموسع للناقل بموجب المادة 1/1-5 منها أنه الشخص الذي يُبرم عقد النقل مع الشاحن كشركة نقل مهنية، انطلاقاً من فكرة اضافة هذه الاتفاقية على عملية النقل التي تنفذ من قبل طرف مهني طابعا تجارياً، مما يتعدّر على الشخص غير مهني إبرام عقد نقل وتقديم خدمة النقل المنتظم أو إبرام عقداً كمياً، لنحاول من خلال هذا المطلب تحليل مجمل الأحكام القانونية، بحيث نتحدّث في 'الفرع الأول' عن جميع الأطراف الذين يحلّون محلّ الناقل البحري بمفهوم جديد، ونخصّص 'الفرع الثاني' لمساءلة هؤلاء وفقاً لأحكام خاصة تختلف عما جاءت به اتفاقية هامبورغ لعام 1978:

الفرع الأول: حلول الأطراف المنفذة ومستخدميه محلّ الناقل البحري:

يشكّل عقد النقل البحري مصدراً لتحديد هوية الناقل البحري، هذا الأخير الذي استجدته اتفاقية روتردام لعام 2008 في مركز قانوني مُستحدث، حيث تنظّم جميع الأطراف المشاركة في تنفيذ عملية النقل، سواء في مرحلة بحرية أو مختلف مراحل النقل، الأمر الذي يستدعي وجود طرف منفذ وطرف منفذ بحري، أين تحدّد صفة هؤلاء كناقليين بحريين، مما يساعد الطرف المدعي استيفاء حقوقه بمجرد اثاره مسؤوليتهم عن التزامات الناقل البحري للبضائع.³

¹ فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009، المرجع السابق، ص 06، 07.

² Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 10, 12.

³ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 54, 55.

وعلى خلاف أحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978 يتحمل الناقل البحري تبعة أفعال أشخاص آخرين جاءت بهم المادة 18 من اتفاقية روتردام، فتثور مسؤوليته عن الإلتزامات التي يقوم بها الأطراف المنفذة،¹ بغض النظر عن علاقتهم بالسقينة،² وذلك على أساس المفهوم الأوسع حول فئات الأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل البحري، مع أنّ الأصل العام يقضي كونه الطرف الوحيد المسؤول عن أفعاله الشخصية فقط قبل الشاحن والمرسل إليه.

ولابدّ من الإشارة أنّه يتمثّل هؤلاء المتدخلين وفقا لأحكام اتفاقية روتردام لعام 2008 في الطرف المنفذ، ربّان السقينة أو طاقمها، موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، وأي شخص آخر يؤدّي أو يتعهد بأن يؤدّي أيّ من واجبات الناقل، دون امتداد مفهوم الطرف المنفذ إلى المقاولون من الباطن فقط، بل المساعدين منفذي عقد النقل البحري،³ الأمر الذي يفرض علينا التعرّف على هؤلاء الأشخاص كالاتي:

البند الأول: الطرف المنفذ:

نحاول تحديد تعريف مصطلح الطرف المنفذ على ضوء أحكام المشروع الأولي للسك المتعلق بالنقل البحري للبضائع واتفاقية روتردام لعام 2008 التي أضفى واضعيها نوع من الدقة أثناء صياغة أحكامها، نتيجة عدم موافقتهم على المصطلحات المستخدمة في قواعد هامبورغ لعام 1978،⁴ الأمر الذي يستدعي ضرورة الإهتمام بضبط مصطلح الطرف المنفذ لما له من أهمية في تحديد فترة مسؤوليّة الناقل البحري عن أعمال الطرف المنفذ:

¹ Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 31.

² Cf. Nikola Mandića/ Vesna Skorupan Wolffb, Maritime Performing Party under the Rotterdam Rules 2009, doi: 10.7225/ toms.v 04.n 02.005, p 133.

³ Ibid, p 135.

⁴ Cf. Nicholas Bond, the maritime performing party and the scope of the rotterdam rule, [2014] ANZMarLawJl 11; (2014) 28(2) Australian and New Zealand Maritime Law Journal 95, p 96, 99.

<http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2014/11.pdf>

الفقرة الأولى: تحديد تعريف الطرف المنفذ في أحكام المشروع الأولي للصك المتعلق بالنقل البحري للبضائع:

يلتزم الناقل بالتعاقد من الباطن مع شخص يسمّى الطرف المنفذ بموجب 'عقد تنفيذ' لأجل النقل المادي للبضائع التي عهدتها الشاحن للناقل البحري،¹ حيث يعرف وفق أحكام المشروع الأولي للصك المتعلق بالنقل البحري للبضائع أنه "أي طرف يؤدي أيًا من مسؤوليات الناقل البحري في إطار عقد النقل البحري للبضائع إذا كان يعمل بصورة مباشرة أو غير مباشرة لدى الناقل البحري"، حتى لو كان وكيل له أو متعاقدًا معه من الباطن أو الظاهر، حيث يلاحظ على هذا التعريف مدى امكانية الإدعاء ضد أي شخص بدعوى إضرار شخصي أو دعوى ايداع أو أي دعوى غير تعاقدية أخرى لإصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع، بهدف التقليل من الدعاوى التي تخرج من نطاق تطبيق أحكام هذا الصك.

كما اقترح في نفس هذا المشروع ضرورة تعديل تعريف الطرف المنفذ أنه "أي شخص يقوم بأداء أي من مسؤوليات الناقل المتعاقد بمقتضى عقد النقل أو يتعهد بأدائها أو يدبر أدائها..."، غير أنه يبرر رافضي هذا التعريف ضرورة تطبيق هذا المشروع على العلاقات بين الشاحن والناقل البحري دون الأشخاص الذين يعتمد عليهم الناقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

وأمام اختلاف هذه التعاريف عرف الطرف المنفذ تعريفاً جامعاً أنه "أي شخص غير الناقل يقوم بأداء أي من مسؤوليات الناقل البحري بمقتضى عقد النقل بهدف نقل البضاعة أو مناولتها أو حراستها أو خزنها..."، فيلاحظ على هذا التعريف أنه يندرج الطرف المنفذ الذي يتعهد القيام بالالتزامات والمسؤول على وجه الإشتراك مع الناقل البحري، ضمن سلسلة الأشخاص المتمثلين في الناقلين البحريين والناقلين الداخليين ومقاولي الشحن والتفريغ ومتعهدي المحطات الطرفية.

وانطلاقاً من ذلك يكمن الفرق بين التعريفين المذكورين أعلاه حول مسألة مدى التعامل مع الوسيط لأجل تنفيذ عقد النقل البحري، ولتوضيح هذه الفكرة سنضرب مثالا بفرضية التزام الناقل غير مشغل السفينة

¹ Cf. Yves Tassel, Projet CNUDCI: une double critique de fond, droit maritime français N°644, janvier 2004, p 05, 06.

على نقل بضائع من ميناء في بلد ما (روتterdam) إلى ميناء في بلد آخر (أوتاوا) مما يؤهله لإنتحال صفة الناقل البحري، على خلاف فرضية تعاقد الناقل غير مشغل للسفينة مع ناقل بحري آخر، حيث لا يحقق الناقل البحري عملية نقل البضاعة على متن سفينة الغير، إلا بعد استئجاره سفينة زمنيًا من الناقل البحري الأول، والإعتماد على مقاولين مستقلين لإتمام عملية شحن وتفريغ البضاعة، فيعتبر الناقلين البحريين ومقاولي الشحن والتفريغ أطرف منفذة تأسيسا على التعريف الجامع نسبيًا، على ألا تنطبق صفة الطرف المنفذ على الناقل البحري الثاني ومقاول الشحن والتفريغ فقط حسب التعريف المقيد نسبيًا، وما الناقل البحري الأول الذي "يتعهد القيام" بعملية النقل مجرد ناقل شكلي لا يلتزم بانجاز النقل فعليًا.

والملاحظ أنّ هذه التعريفات تفترض مفهوما وظيفيا بمجرد أداء بعض التزامات الناقل البحري بمقتضى عقد النقل، حيث تتداخل عدة عقود منفصلة تبرم بين الناقل وأي طرف آخر، بخلاف الحالة التي تشمل جميع المتعاقدين من الباطن الذين يتدخلون في عملية النقل إلى غاية الوصول للطرف الذي يؤدي فعليًا واجبات الناقل، فلا تقتصر على فئات من الأطراف المنفذة والأشخاص المتعاقدين من الباطن مع الناقل مباشرة.¹

وبالنتيجة يتّضح لنا انحصار الأطراف المنفذين في المتدخلين الذين يعملون بصورة مباشرة أو غير مباشرة لدى الناقل المتعاقد، ولا يؤدي الشاحن أو المرسل إليه مهمته إلا بصفة الوكيل أو المستخدم دون وصفها طرفًا منفذًا.²

الفقرة الثانية: تعريف الطرف المنفذ في اتفاقية روتردام لعام 2008:

استقرت مختلف الإتجاهات على تعريف محدد للطرف المنفذ بمقتضى المادة 6/1 (أ) من قواعد روتردام عام 2008 أنه "أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما يتعلّق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو

¹ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فريق العمل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادي عشر، نيويورك، 15 و 26 أبريل 2002، بخصوص مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع، 21. A/CN.9/WG.III/WP. 17.

² لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فريق العمل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادي عشر، نيويورك، 15 و 26 أبريل 2002، بخصوص مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع، 21. A/CN.9/WG.III/WP. 17.

تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته".

وتأسيساً على ذلك ينطبق المفهوم الذي جاءت به المادة 6/1 (أ) كون الطرف المنفذ أي شخص غير الناقل يبرم عقد نقل الحاويات شخصياً، ويتعهد بتنفيذ جميع واجبات الناقل المحددة على سبيل الحصر لصالحه بناء على عقد مبرم بينهما، مما يعني عدم ارتباط تعريف الطرف المنفذ بالناقل فحسب، بل يتسع نطاقه الذي يشمل أي شخص باستثناء الناقل نفسه، كموظفي الناقل والمقاولين المستقلين من الباطن،¹ شريطة ألا يستعين بهذا الشخص بصورة مباشرة أو غير مباشرة الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه دون الناقل، حيث يستبعد القاء وصف الطرف المنفذ على الشخص الذي يتدخل بناء على طلب أصحاب الحق على البضائع،² حسبما تؤكد المادة 6/1 (ب) من نفس الإتفاقية، أنه "لا يشمل الطرف المنفذ أي شخص يستعين به، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر أو المرسل إليه لا الناقل".³

ورغم محاولة اتفاقية روتردام لعام 2008 تجنب تنظيم مسألة تمثيل الناقل البحري، غير أنها جاءت بحكم خاص يغطي الناقل الذي يعمل من خلال ممثله، وهو ما تدل عليه عبارة "الناقل أو الطرف المنفذ"، حيث يتم الاعتماد على معيار فعلي بتضمين موظفي الناقل في تعريف "الطرف المنفذ"، فيشمل جميع الموظفين والممثلين والمقاولين من الباطن،⁴ بغض النظر عما إذا كان هذا الطرف المنفذ طرفاً في عقد النقل أو مذكوراً فيه،⁵ يؤدي التزامات الناقل البحري،⁶ بمعنى لا يقتصر نطاق تعريف الطرف المنفذ على الأطراف التي تؤدي التزامات الناقل البحري فقط، بل يمتد النطاق الشخصي لأولئك الأشخاص البحريين أو البريين الذين

¹ Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 38.

² حنان عبد العزيز مخلوف، النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام 2009)، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد 2، المجلد 31، 2019، ص 30.

³ يعرف الطرف المسيطر بموجب المادة 12/1 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أنه "الشخص الذي يحق له أن يمارس حق السيطرة" ويعرف حق السيطرة على البضائع أي ما يقضي به عقد النقل من حق في توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع.

⁴ CNUDCI, Rapport du groupe de travail III (Droit des transports), 19^e session, 16-27 avril 2007, op. cité, § 29, p 10.

⁵ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 367.

⁶ Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 94.

"يتعهدون بأداء"،¹ أحد الإلتزامات وهو ما يكفي للإعتراف به كطرف منفذ بموجب أحكام الإتفاقية الذي يشارك في تنفيذ عقد النقل، دون أن يكون لهم وضع قانوني محدد، بما أنهم نفذوا أحد أو أكثر من الترتامات الناقل البحري.²

ويلاحظ على تعريف الطرف المنفذ الذي جاءت به قواعد روتردام لعام 2008 نوع من الغموض الذي ورد بمفهوم موسّع جدًا مقارنة مع اتفاقية هامبورغ لعام 1978 وباقي الإتفاقيات المتعلقة بالتعاقد من الباطن، بحيث يتماثل الأطراف المنفذة مع الأطراف المتعاقدة، الذين يخضعون لنفس النظام القانوني المطبق على الناقل المتعاقد، رغم أنه لا يرتبط بالشاحن بشكل مباشر،³ بحيث يتعهد المتعاقد من الباطن إنجاز خدمة النقل أو الخدمة التابعة للمناولة؛ فيعتبر الطرف المنفذ من يلتزم بمشتملات عقد النقل ليتعاقد من الباطن على النقل المادي للبضاعة،⁴ مع الناقل البديل الذي يكلفه الناقل المتعاقد، لأجل تنفيذ إحدى مراحل النقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة،⁵ أين يتماثل نوعا ما مع مصطلح الناقل الفعلي وان كان هذا التشابه ليس بجديد في مجال النقل البحري، وتعرف الإتفاقية نفس ازدواجية صفة الناقل عن طريق ابرام عقدين، حيث يؤكد الفقيه Tassel قيام اتفاقية روتردام على ثنائية العقد أولهما عقد تنفيذ مبرم بين الناقل المتعاقد والطرف المنفذ لأجل اتمام عملية النقل، وعقد نقل يبرم بين الناقل المتعاقد والشاحن، لكن يأخذ على الإتفاقية تماثل عقد التنفيذ وعقد النقل، مما يمكن الطرف المنفذ من اصدار سند شحن.⁶

البند الثاني: الطرف المنفذ البحري:

يعدّ الطرف المنفذ البحري⁷ طرف مهم جدًا يتدخل في المرحلة البحرية، مما يميّزه عن الطرف المنفذ، وان كان يمتدّ مفهومه لمشغلين آخرين:

¹ Cf. Nicholas Bond, art.p.cité, p 105.

² Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 16, 17, 22.

³ Cf. Delebecque Philippe, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, DMF N° 642, Novembre 2003, p 923.

⁴ Cf. Gurvan Branellec, op. cité, p 303, 304.

⁵ وجدي حاطوم، نفس المرجع، ص 367.

⁶ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 259, 260, 261.

⁷ عرقت المادة 8/1 من اتفاقية روتردام لعام 2008 على الطرف المنفذ غير البحري وهو الطرف المعني ذكره هو الآخر في نص المادة 3/20 في مشروع اتفاقية روتردام لعام 2008 غير أنه حذف في ظل الاتفاقية الحالية المعمول بها والتي لم تدخل بعد حيز النفاذ.

الفقرة الأولى: تعريف الطرف المنفذ البحري وتمييزه عن الطرف المنفذ:

يتدخل في تنفيذ عقد النقل طرفاً آخر يسمى "الطرف المنفذ البحري" الذي أولت قواعد روتردام لعام 2008 اهتمامها به فعرفته في المادة 7/1 "أي طرف منفذ مادام يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أي من واجبات الناقل أثناء الفترة ما بين وصول البضاعة ميناء الشحن حتى مغادرة السفينة ميناء التفريغ".

يلاحظ على هذا التعريف أنه من غير السهل امتداد مفهوم الطرف المنفذ البحري إلى نطاق تدخل الطرف المنفذ رغم اشتماله عليه، فمصطلح الطرف المنفذ أوسع من مصطلح الطرف المنفذ البحري، بحيث لا ينطبق على هذا الكيان الجديد مثل هذا الوصف، إلا إذا كان يؤدي خدماته حصرياً خلال الفترة الممتدة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.¹

وانطلاقاً من ذلك يتضح لنا من خلال تعريف الطرف المنفذ البحري مشاركته في تنفيذ عقد النقل البحري،² مما يجعله يخضع لنفس الواجبات المفروضة الملقاة على عاتق الناقل البحري،³ بناء على طلب هذا الأخير وتحت إشرافه ولا يعمل نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو الطرف المسيطر على البضاعة أو

- Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, Brief overview of the state of negotiations of the UNCITRAL Draft convention on the carriage of goods wholly or partly by sea, Revue électronique Neptunus, CDMO, Université de Nantes, 2007, vol 13-3, p 03.

¹ الجدير بالذكر أنه وقع نقاش بخصوص تعريف الأطراف المنفذة لفريق العمل المكلف من قبل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في 3-14 ماي 2004 عند إعادة الصياغة المؤقتة لمواد مشروع الصك بشأن نقل البضائع كلياً أو جزئياً بحراً حول الاستعانة بمصطلح الطرف المنفذ البحري عند تعريف الطرف المنفذ الذي يشمل الطرف المنفذ البحري والطرف المنفذ غير بحري، ولأجل التمييز بين الطرف المنفذ والطرف المنفذ البحري، نعتمد في تعريف هذا الأخير على المعيار الجغرافي بالفترة الممتدة بين وصول البضاعة إلى ميناء التحميل ومغادرتها ميناء التفريغ، بحيث اقترح الفريق العامل ضرورة إدراج النقل الداخلي ضمن الميناء كأن يتم النقل بشاحنة من رصيف لآخر، مع أنه ذهب رأي آخر أن النقل بين ميناءين مختلفين مكانياً ينبغي اعتباره جزءاً من وظائف الطرف المنفذ غير البحري كالناقل بالسكك الحديدية رغم قيامه بخدمات داخل الميناء، إلا أنه لا يعتبر طرفاً منفذاً بحرياً. وعليه يُعرف الطرف المنفذ غير بحري أي طرف منفذ يؤدي أي من مسؤوليات الناقل قبل وصول البضاعة إلى ميناء التحميل وبعد مغادرة البضاعة ميناء التفريغ. وان كانت قواعد روتردام تطبق على المرحلة البحرية، بالإضافة إلى المراحل الأخرى السابقة والأحققة لها تماشياً مع النقل من الباب إلى الباب، الأمر الذي يتطابق مع المركز القانوني للناقل البحري في قواعد روتردام ليعتبر الطرف المنفذ البحري والغير البحري كافة الإلتزامات والمسؤوليات التي تقع على عاتق الناقل.

-Cf. Philippe delebecque, droit maritime, op.cité, p 474.

² Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 38.

³ "les parties exécutantes maritimes sont soumises aux mêmes règles que le transporteur maritime"

- Cité par: Delebecque Philippe, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer: « a civil Law perspective », DMF, N° 702, 04-2009, §11, p 04.

المرسل إليه،¹ حيث يلاحظ الأستاذ Ph. Delebecque أن الطرف المنفذ البحري ممثل يقوم بعدة وظائف في السلسلة اللوجستية الذي يخضع لنفس النظام القانوني للناقل البحري وفقا للمادة 19 من الاتفاقية.² وعلى أساس ذلك يتكفل الطرف المنفذ البحري بأداء أحد التزامات الناقل المتعاقد أو أكثر،³ من الالتزامات المتفرعة عن عمليات النقل التي تتضمن حراسة البضاعة ومناولتها،⁴ وتسليمها وتحميلها وتسيبها ونقلها وحفظها والإعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبغناية،⁵ حيث يلاحظ مدى تعلق الإلتزامات بالبضائع أكثر من السفينة،⁶ دون الإلتزام بأعداد سفينة صالحة للملاحة، مع جواز رفض الطرف المنفذ البحري أداء هذه الإلتزامات المضافة التي يوافق الناقل البحري على تحملها، ما لم يقبلها الطرف المنفذ البحري صراحة طبقا للمادة 2/19 من الاتفاقية، وان كان يتفق الناقل والشاحن على التزام هذا الأخير بعمليات المناولة المينائية طبقا للمادة 2/13 من الاتفاقية، الأمر الذي يترتب عنه تجرد الشخص القائم بتلك العمليات لصالح الشاحن من صفة الطرف المنفذ البحري.

ووفقا لنظام القانون الوضعي الفرنسي لا يتصرف الطرف المنفذ البحري كوكيل بما أنه "يؤدي أو يلتزم بتأدية" الإلتزامات، وإنما يتصرف هذا المتعاقد من الباطن باسمه ولكن لحساب وتحت مسؤولية الناقل البحري،⁷ سواء كان الطرف الذي يتعهد بتنفيذ العقد أو يفوض لتنفيذه طرف متعاقد آخر، يعتمد عليه الطرف المنفذ البحري لأداء الإلتزامات التي عهدا إليه الناقل، مما يكسبه وصف الطرف المنفذ البحري.⁸ وان كانت عبارة "يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي" تثير نوع من اللبس، حيث يلتزم المتدخل بتنفيذ الإلتزامات المترتبة عن عقد نقل البضائع، والذي من المفروض وقوعها على عاتق الناقل البحري، ويسأل وفقا لأحكام الاتفاقية، رغم أنه ليس الملتزم الحقيقي بتنفيذ الإلتزامات مما يوحي بالإقرار له بصفة الطرف المنفذ البحري،

¹ شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 37.

² Observation Philippe delebecque, Journée National De Réflexion Sur Les "Règles De Rotterdam", Le 16 Novembre 2010, avocats du bureau de Cameroun, p 03.

³ Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 38.

⁴ Cf. Laurent Fedi, la responsabilité des opérateurs des terminaux portuaires dans le cadre des conventions CNUDCI, le droit maritime dans tous ses états, presses universitaires d'Aix -Marseille, 2016, p 47.

⁵ طبقا للمادة 13 / 1 من اتفاقية روتردام لعام 2008.

⁶ الحسن يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مقارنة مع الإتفاقيات الدولية السابقة، مجلة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 39، العدد 2، 2017، ص 283.

⁷ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 54, 55.

⁸ الحسن يوسف يونس، المرجع السابق، ص 283.

وبهدف عدم السماح للمتدخل التملص من المسؤولية حينما يتخلف عن أداء الإلتزامات التي تعهد الوفاء بها، فقد تم الإقرار بالحرص على الإحتفاظ بعبارة "يؤدى أو يتعهد بأن يؤدى أيًا من واجبات الناقل" في أحكام المادة 7/1 من الإتفاقية.

وناهيك عن ذلك، يلاحظ استناد إتفاقية روتردام عام 2008 على المعيار المكاني في تعريف الطرف المنفذ البحري مما يميزه عن الطرف المنفذ بأداء واجباته خلال المرحلة البحرية من الفترة الممتدة منذ دخول البضائع إلى ميناء الشحن حتى مغادرتها ميناء التفريغ.¹

الفقرة الثانية: تطابق مفهوم الطرف المنفذ البحري على بعض المشغلين:

استنادا إلى التعريف الموسع للطرف المنفذ البحري يحق لبعض المشغلين الحلول محله بسبب طبيعة نشاطهم، مما يجعلهم مؤهلين كأطراف منفذة بحرية، إذا تصرفوا بالنيابة عن الناقل المتعاقد، بحيث نضرب مثلا بالناقل الفعلي الذي ينتمي لفئة الأطراف المنفذة البحرية، متى لجأ إليه الطرف المتعاقد نتيجة عدم احترافيته،² فيلاحظ على أحكام اتفاقية روتردام عام 2008 أنها عززت من فكرة عدم اعتبار الناقل المتعاقد بالضرورة ناقل، بعد ادخال مصطلح الطرف المنفذ البحري، وإنما هو مالك السفينة الذي ينقل البضائع خلال المرحلة البحرية، مما يجيز للمدعي مطالبته على أساس العقد كطرف منفذ بحري يؤدي التزمات الناقل البحري،³ لاسيما وأن نطاق تطبيق مفهوم الطرف المنفذ البحري أوسع بالمقارنة مع الناقل الفعلي الذي يلتزم بتنفيذ كل عملية نقل البضائع أو جزء منها نيابة عن الناقل تطبيقا للمادة 1/2 والمادة 10 من قواعد هامبورغ لعام 1978.

وبالرغم من استبعاد الإستئجار من نطاق تطبيق قواعد روتردام لعام 2008، فقد ينطبق وصف الطرف المنفذ البحري على المستأجر الزماني الذي تعاقد معه الناقل العام غير مشغل السفينة من الباطن، لتنفيذ جزء من النقل البحري أو النقل بأكمله الملقى على عاتق الناقل المتعاقد (المؤجر الزماني)،⁴ ولا تتوقف

¹ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فريق العمل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة السابع وثلاثون، نيويورك، 14 جوان و 2 جويلية 2004، بخصوص أعمال، A/CN.9/WG.III/WP. 544، ص 10، 11، 12.

² Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 27, 28.

³ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 54.

⁴ Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 27, 28, 29.

المقاربة على مستأجر السفينة بل يقترب الأطراف المنفذة البحرية من تنظيم مقاول المناولة المينائية،¹ ومشغلي الموانئ والمحطات الطرفية، شريطة أن يعملوا بالنيابة عن الناقل المتعاقد ومصالح أصحاب الحق على البضائع، حيث يتوقف اكتسابهما صفة الطرف المنفذ البحري وأداء الوظيفة المتعلقة بها على الشخص الذي "طلب خدماته" ويعمل لحسابه،² والدليل على ذلك اهتمام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية مشغلي محطات النقل في التجارة الدولية لعام 1991،³ بمتعهد محطة طرفية الذي عرفته بموجب المادة 1/أ أنه "أي شخص يتعهد في معرض ممارسة أعماله بأن يأخذ في عهده بضائع محل نقل دولي، لكي يؤدي بنفسه أو يستأدي خدمات متصلة بالنقل فيما يتعلق بهذه البضائع في منطقة تحت إشرافه أو في منطقة يكون له حق الوصول إليها أو في استخدامها. ومع ذلك، لا يعتبر هذا الشخص متعهدًا إذا كان ناقلًا بمقتضى أحكام سارية لقانون ينظم النقل".

ليتبين لنا أن مشغل محطة النقل يلتزم بأداء بعض الأنشطة الموكلة له، مع تحديد مكان استلام البضائع وتسليمها دون أن يكون وقت تسلّم البضائع لاحقًا لبدء تحميلها الأول، وألا يكون وقت تسليم البضائع سابقًا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل طبقًا للمادة 3/12 من اتفاقية روتردام لعام 2008، مع الزامية التحقق من صحة بنود Fios بموجب المادة 13 الفقرة 2، وبمفهوم المخالفة يمكن وصف المتعهد بالناقل بمقتضى أحكام قانونية منظمة لعقد النقل.

ويكفي لإثارة مسؤولية مشغل محطة النقل اثبات لحظة وقوع الأضرار اللاحقة بالبضائع، وتقديمه الخدمات لحساب الناقل المتعاقد في منطقة يسيطر عليها، وقد يثور اشكال عن الإلتزام بالمحافظة على البضائع الذي تُودع في أماكن خارج منطقة الميناء، خاصة وأنّ الإتفاقية لم تصرّح في المادة 1/أ بالمنطقة

¹ الجدير بالإشارة إليه أنّ مقاول المناولة المينائية هو أفضل نموذج للطرف المنفذ البحري على أساس النشاط الذي يقوم به، بما أنه يلجأ الناقل البحري له لأجل تنفيذ التزاماته في غالب الأحوال، شريطة عدم تضمين سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع أو ما يعرف بشرط FIO الذي يلقي عبء تحمل عمليات المناولة المينائية على عاتق الشاحن أو المرسل إليه، أو بناء على اتفاق بينهما تطبيقًا للمادة 2/13، مع أنه تخول السلطة التقديرية للقاضي للفصل في النزاع الذي يتدخل فيه مقاول المناولة المينائية لصالح أصحاب الحق على البضاعة أو الناقل أمام وجود شرط FIO.

- حنان عبد العزيز مخلوف، المرجع السابق، ص 36، 37، 38.

² Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 27, 31.

³ اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية مشغلي محطات النقل في التجارة الدولية في 19 أبريل 1991 في فيينا التي لم تدخل حيز التنفيذ.
https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/ott_a.pdf

المخصصة على وجه الدقة لأداء عملياته، الأمر الذي يفقده وصف الطرف المنفذ البحري، بما أن أداء التزاماته المترتبة عن عقد النقل تنحصر في منطقة الميناء.

والجدير بالإشارة إلى الناقل الداخلي الذي يعمل في منطقة الميناء فقط، ويحمل البضائع داخل البلاد، ويتعهد بأداء خدمات النقل،¹ مما يجعله يتماثل مع مشغل محطة الميناء الذي يقي بالتزام الناقل، فيصبح مؤهلاً كطرف منفذ بحري إذا قدم خدماته في منطقة الميناء، عندما يُطالب من قبل الطرف المنفذ الغير البحري كشركات النقل البري والسكك الحديدية،² حيث أقرت المادة 1 في فقرتها 7 من اتفاقية روتردام لعام 2008 عدم امكانية الاعتراف بصفة الطرف المنفذ البحري للناقل الداخلي إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء حتى يخضع لأحكام الاتفاقية.

ومع ذلك نخشى من احتمال فقدان هذا الناقل الداخلي وصف الطرف المنفذ البحري، إذا تعهد بنقل البضائع خارج منطقة الميناء، بهدف حراسة البضائع داخل المستودعات،³ خاصة وأن واضعي الاتفاقية قد أغفلوا تنظيم مفهوم مصطلح الميناء،⁴ بل قد يطالب أصحاب الحق على البضائع خدمات هؤلاء المشغلين بشكل مباشر، فيتحوّل إلى طرف منفذ بري الذي يتصرّف لحساب الناقل البحري خارج المحطة المينائية في إطار خدمة النقل السابقة أو اللاحقة عن المرحلة المينائية،⁵ وذلك أثناء الفترة التي تمتد بين انطلاق البضائع من ميناء إلى غاية وصولها لميناء شحن آخر.⁶ وهذا على خلاف الطرف المنفذ البحري الذي تبدأ وظيفته أثناء الفترة ما بين وصول البضائع ميناء الشحن إلى غاية مغادرة السفينة ميناء التفريغ وليس قبل ذلك،⁷ فيمثل المصلحة في تغطية جميع عمليات النقل ومناولة البضاعة الذي يقوم بحراستها واستلامها وتوزيعها في

¹ Cf. Nicholas Bond, op. cité, p 111.

² Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 34, 35.

³ Cf. Laurent Fedi, art.p. cité, p 53, 54.

⁴ حنان عبد العزيز مخلوف، المرجع السابق، ص 30.

⁵ Cf. Laurent Fedi, art.p. cité, p 53, 54.

⁶ Cf. Delebecque Philippe, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, art.p.cité, p 923, 924.

⁷ شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 36.

المحطات المينائية، مما يترتب عليه امتداد وصف الطرف المنفذ البحري إلى المناولين ومشغلي المحطات المينائية وشركات الحراسة.¹

البند الثالث: موظفو الناقل أو موظفو الطرف المنفذ وفقا للمادة 18/ج أو أي شخص آخر:

لم تناقض اتفاقية روتردام 2008 التنظيم الموسع في مجال التعاقد من الباطن، بل ذهبت أبعد مما هو عليه الحال، حيث مددت من النطاق الشخصي للأطراف المنفذة لأي طرف يساهم في تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع، بطلب أو مبادرة من الناقل البديل، أو مقاولي المناولة المينائية...، بل جميع المساهمين الذين يخضعون لأحكام الاتفاقية.²

كما يتعهد أي من هؤلاء الموظفين أداء واجبات الناقل البحري بمقتضى عقد النقل باستثناء ما يقوم بها الطرف المنفذ البحري من نشاطات على أساس أنه من الأشخاص الذين يسألون عن أعمال الناقل البحري متى تصرف ذلك الشخص بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل البحري أو تحت إشرافه أو سيطرته طبقا للمادة 18/د.

الفرع الثاني: مسؤولية الأطراف الجدد وفقا لأحكام اتفاقية روتردام لعام 2008:

إن الجديد الذي جاءت به اتفاقية روتردام لعام 2008 لا تحل بالضرورة مشكلة هوية الناقل بشكل نهائي، بل يضبط مسؤولية أطراف جدد إلى جانب الناقل المتعاقد المسؤول عن أي خسارة أو ضرر لاحق بالبضائع أثناء تنفيذهم عملية النقل وهو ما سنتطرق له:

البند الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الأطراف الجدد:

فرضت قواعد روتردام لعام 2008 نوع من الخصوصية على النظام القانوني لمسؤولية الأطراف الذين عددتهم أحكام المادتين 04 و 18 من الاتفاقية،³ حيث امتد النطاق الشخصي لمسؤولية الناقل البحري

¹ Cf. Laurent Fedi, art.p. cité, p 47.

² Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 259.

³ تنص المادة 1/4 من اتفاقية روتردام 2008 أن "أي حكم في هذه الاتفاقية يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقا في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:

للبضائع لأشخاص آخرين، يعملون بإمرة الناقل البحري وتحت إشرافه وسيطرته، فنتار مسؤوليتهم عن الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء الإخلال بأداء الإلتزامات الملقاة على عاتقهم، كما تمتاز يخدم مصالح الشاحنين،¹ على خلاف بعض الأشخاص الآخرين الذين أغفلت الإتفاقية تنظيم مسؤوليتهم اتجاه الطرف المضرور أو الناقل، فيتعدّر الإدعاء المباشر ضدّ ربّان السفينة أو موظفو الناقل أو الطرف المنفّذ البحري، مع أنّ ذلك لا يعني تملّصهم من المسؤولية عن أخطاءهم الشخصية، لتقوم مسؤوليتهم إعمالاً لقواعد الإسناد بموجب القواعد العامة للمسؤولية في القانون الوطني الواجب التطبيق طبقاً لأحكام المادة 4/19 من اتفاقية روتردام لعام 2008.²

وبالرغم من استفادة الناقل البحري بقائمة طويلة من حالات الإعفاء من المسؤولية،³ غير أنّه يتبيّن لنا من خلال أحكام المادة 18 من الإتفاقية أنّه يظلّ مسؤولاً عن التصرفات الصادرة منه أو يُغفل أداءها أثناء تنفيذ عملية النقل أو الإهمال الذي قد يصدر من أيّ طرف منفّذ أو ربّان السفينة أو طاقمها أو موظفو الناقل أو الطرف المنفّذ أو أيّ شخص آخر يؤدّي أو يتعهّد بأن يؤدّي أيّاً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى تصرف ذلك الشخص بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

وتأسيساً على ذلك تتورّ مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء التصرفات التي يقوم بها جميع الأشخاص المتدخلين خلال مراحل تنفيذ عملية النقل بما فيهم الطرف المنفّذ والطرف

أ- الناقل أو الطرف المنفّذ البحري، أو

ب- ربّان السفينة أو طاقمها أو أيّ شخص آخر يؤدّي خدمات على متنها، أو

ج- مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفّذ البحري".

وتنصّ المادة 18 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أن يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها:

(أ) أيّ طرف منفّذ؛ أو (ب) ربّان السفينة أو طاقمها؛ أو

(ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفّذ؛ أو (د) أيّ شخص آخر يؤدّي أو يتعهّد بأن يؤدّي أيّاً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، متى كان ذلك

الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته.

¹ Cf. Philippe delebecque, droit maritime, op.cité, p 564.

² وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 368، 369.

³ تطبيقاً للمادة 17 من اتفاقية روتردام لعام 2008.

المنفذ البحري،¹ وذلك لأجل تفادي رفع دعوى المسؤولية التصويرية من قبل الشاحن ضد الطرف المنفذ، غير أن مساءلة الناقل البحري محل الطرف المنفذ البحري يستوجب خضوع هذا الناقل المنفذ لنفس الإلتزامات والقواعد المطبقة على الناقل،² وان كان لا يخضع للإلتزامات المضافة والمقبولة من قبل الناقل البحري أو الموافقة على حدود المسؤولية الأعلى دون موافقته الصريحة على تحمل الإلتزامات التي وافق عليها الناقل غير تلك المفروضة بمقتضى الاتفاقية أو تجاوز حدود مسؤوليته الحدود المنصوص عليها طبقاً للمادة 2/19 من الاتفاقية.³

ولعل من المفيد تأكيد مدى تحمل الطرف المنفذ المسؤولية القانونية،⁴ وان أغفلت نصوص إتفاقية روتردام تنظيمها، حيث يثور التساؤل حول مسألة اختلاف بداية فترة مسؤولية الناقل عندما يستلم موظف أو ممثل الناقل البضاعة دون الناقل البحري،⁵ أين يُحتمل مساءلتهم عن الأضرار اللاحقة بالبضائع خروجاً عن مبدأ نسبية العقود.⁶

البند الثاني: مسؤولية الطرف المنفذ البحري:

وضعت اتفاقية روتردام لعام 2008 أحكام خاصة بنظام مسؤولية الطرف المنفذ البحري في المجال البحري بموجب المادة 19، شريطة توافر مقتضيات تقوم على أساسها مسؤولية بحتة ومستقلة للطرف المنفذ البحري، الذي يرفع ضده الطرف المضرور دعوى مباشرة نتيجة تقصيره في تنفيذ أحد الإلتزامات التي تعهد بها الناقل عن أي حادثة تسببت في خسارة أو هلاك أو التأخير في تسليم البضائع،⁷ بذات الأساس الذي يرجع

¹ Cf. Delebecque Philippe, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectués entièrement ou partiellement par mer, art.p.cité, p 38.

² لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فريق العمل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادي عشر، نيويورك، 24 مارس إلى 04 أبريل 2003، بخصوص إعداد مشروع صك قانون نقل البضائع بحراً، 25. A/CN.9/WG.III/WP. ص 03.

³ طبقاً للمادة 2/19 من اتفاقية روتردام 2008.

⁴ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 367.

⁵ CNUDCI, Rapport du groupe de travail III (Droit des transports), 19^e session, 16-27 avril 2007, op. cité, §29, p10.

⁶ Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 16, 17, 19.

⁷ Cf. Laurent Fedi, art.p. cité, p 55.

فيه ضد الناقل دون مساءلته بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية بالرغم من انعدام الرابطة العقدية بينهما،¹ وهو ما تؤكد لنا نص المادة 68 من الإتفاقية.²

وعلى خلاف ذلك يكتف الأستاذ Ph. delebecque الدعوى الموجهة ضد الناقلين البذلاء والمنفذون ذات طبيعة تقصيرية لإنعدام العلاقة التعاقدية بين المدعي والمتسبب في الضرر،³ على أن يثبت مقدار الضرر ولحظة حدوثه أثناء فترة قيام مسؤولية المدعى عليه،⁴ فيلاحظ أن الطرف المنفذ البحري يُسأل على أساس المسؤولية التعاقدية أو المسؤولية التقصيرية بما أنه من الغير بالنسبة لعقد النقل البحري للبضائع، وهو ما يُستشف من نص المادة 4 من اتفاقية روتردام.⁵

وعلى أساس ظاهرة التعاقد من الباطن لا تنحصر مسؤولية الطرف المنفذ البحري عن تصرفاته فحسب، بل تُثار مسؤوليته عن الأشخاص المفوض لهم أداء الإلتزامات التي تعهدوا بها محل الناقل البحري بموجب عقد النقل تطبيقاً لأحكام المادة 3/19 من اتفاقية روتردام،⁶ مع أن الأصل يقضي باستمرار مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الأفعال الشخصية للطرف المنفذ البحري والأفعال التي يكلف بها أي شخص آخر بأداء الإلتزامات أصلاً، دون صدور أي خطأ مشترك من قبل الناقل البحري والطرف المنفذ البحري، مما

¹ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 372.

² تنص المادة 68 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أنه يحق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الإتفاقية على الطرف المنفذ البحري أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها أحد المكانين التاليين:

(أ) مقر الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) الميناء الذي يتسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو الميناء الذي يقوم فيه الطرف المنفذ البحري بأنشطته فيما يتعلق بالبضائع.

³ Cf. Laurent Fedi, art.p. cité, p 55 .

⁴ وجدي حاطوم، نفس المرجع، ص 372.

⁵ تنص المادة 1/4 من اتفاقية روتردام لعام 2008 يكون أي حكم في هذه الاتفاقية يمكن أن يوفر وسيلة دفاع للناقل أو أن يحد من مسؤوليته منطبقاً في أي دعوى قضائية أو إجراءات تحكيمية تقام، سواء على أساس العقد أو المسؤولية عن التقصير أو غير ذلك، بسبب هلاك البضائع المشمولة بعقد النقل أو تلفها أو التأخر في تسليمها، أو بسبب الإخلال بأي واجب آخر بمقتضى هذه الاتفاقية، تجاه:

(أ) الناقل أو الطرف المنفذ البحري؛ أو

(ب) ربان السفينة أو طاقمها أو أي شخص آخر يؤدي خدمات على متنها؛ أو

(ج) مستخدمين لدى الناقل أو الطرف المنفذ البحري.

⁶ تنص المادة 3/19 من اتفاقية روتردام عام 2008 "يكون الطرف المنفذ البحري مسؤولاً عن الإخلال بواجباته بمقتضى هذه الإتفاقية بسبب أفعال يقدم عليها أو يغفلها أي شخص كان قد عهد إليه بأداء أي من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل وفقاً للشروط المبينة في الفقرة 1 من هذه المادة"

يعني أنه لا يجوز والحال هذا رفع دعوى مباشرة على أحد موظفي الطرف المنفذ البحري،¹ أو تابعيه كرتبان السفينة أو طاقمها،² بهدف حماية هؤلاء المتعاقدين المستقلين وموظفي الطرف المنفذ البحري، وهو أمر منطقي نظراً لتدخل هؤلاء الأشخاص بناء على طلب المتعاقدين من الباطن أي الأطراف المنفذة الذين يخضعون للاتفاقية، حيث يكفي أن يرتبط تدخلها بأداء واحد أو أكثر من الإلتزامات اتجاه الناقل المتعاقد بموجب عقد النقل حتى لو لم يكن مطلوب مباشرة من خدمتهم.³

البند الثالث: شروط مساءلة الطرف المنفذ البحري:

يشترط ضرورة توافر شروط خاصة وعامة لإثارة مسؤولية الطرف المنفذ البحري:

الفقرة الأولى: الشروط الخاصة:

على خلاف الطرف المنفذ الغير بحري الذي يظل خارج نطاق عقد النقل البحري المبرم بين الشاحن والناقل البحري، فإنه يتمثل الطرف المنفذ البحري مع الناقل المتعاقد، الذي يتعهد بأداء نفس الإلتزامات الملقاة على عاتق الناقل البحري للبضائع، مع أنه تختلف مسؤولية هذا الأخير عن الطرف المنفذ البحري، فيسأل بشكل منفصل عن الناقل المتعاقد طبقاً لأحكام اتفاقية روتردام عام 2008، ويسأل بشكل مباشر عن فعله الشخصي نتيجة إهماله وإخلاله بأحد هاتيه الإلتزامات التي كلفه بها الناقل البحري إزاء الشاحن أو المرسل إليه، على أساس الاتفاق الذي يسند إلى كل شخص منفذ،⁴ شريطة أن يقع الحادث في إحدى الفترات الآتي ذكرها:

- تحدّد فترة مسؤولية الطرف المنفذ البحري بموجب نصّ المادة 1/19-ب- منذ وقت وصول البضائع إلى ميناء الشحن وحتى مغادرتها ميناء التفريغ وما بينهما أي الرحلة البحرية الصّرف من وقت استلام البضاعة إلى حين عملية التفريغ أو،

¹ Cf. Bonassies Pierre, Des modalités de l'action en responsabilité extra-contractuelle du destinataire contre le fréteur à temps, art.p.cité, p 42.

² طبقاً للمادة 4/19 من اتفاقية روتردام عام 2008 أنه "... ليس في هذه الاتفاقية ما يلقي المسؤولية على عاتق ربان السفينة أو طاقمها أو على عاتق أحد موظفي الناقل أو الطرف المنفذ البحري".

³ Cf. Sokhna Diop, op. cité, p 51, 52.

⁴ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 261.

- الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسة الطرف المنفذ البحري، وان كانت هذه الفترة مشمولة حكماً بالفترة السالفة الذكر ما لم يقصد المشرع الدولي من وراء ذلك، الفترة التي توجد فيها البضائع في عهدة الطرف المنفذ البحري أثناء المرحلة السابقة واللاحقة لها؛ خاصة وأنه تظلّ البضائع تحت حراسة الناقل البحري بمجرد وصولها للميناء واستلامها وتستمرّ مع شحنها وخلال أداء جميع العمليات الأخرى المتفرّعة عن ذلك إلى غاية تسليمها للمرسل إليه وهي ذات الفترة التي يقوم فيها الطرف المنفذ بالتزاماته ليتحمّل عبء المسؤولية من جراء إخلاله بها.

- الفترة المتفق عليها في عقد النقل خلال أي وقت آخر يشارك فيه الطرف المنفذ البحري بأي نشاط، لأجل تقديم خدمة النقل البحري متى ثبت وقوع الأضرار اللاحقة بالبضائع في حدود تنفيذه عقد النقل، وان كان يتدخل لحساب الناقل المتعاقد، مما يجعله مسؤولاً عن الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضائع منذ تسلّمها إلى غاية تسليمها وثبت وقوع الضرر أثناء مدة مسؤولية الناقل التي تتميز بنطاق واسع حسبما يتبين لنا من خلال نصّ المادة 1/12 من اتفاقية روتردام، وهذا على خلاف قواعد هامبورغ عام 1978 حيث يظلّ الناقل المتعاقد مسؤولاً عن البضائع الموجودة تحت حراسته في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ دون اثبات وقوع الضرر بخطأ الناقل.

الفقرة الثانية: الشروط العامة:

لا تتوقف اثاره مسؤولية الطرف المنفذ البحري للبضائع على ضرورة توافر الشروط الخاصة، التي تمكّنا من تحديد مكان وقوع الضرر، بل يجب توافر شروط عامة كالزامية تسلّم البضائع المرغوب في نقلها أو تسليمها أو تنفيذ أحد العمليات المتعلقة بالبضاعة في ميناء دولة متعاقدة طبقاً للمادة 1/19 بند أ من اتفاقية روتردام لعام 2008، حيث يوحى هذا المعيار ذي الطابع الدولي الزامية وجود صلة بين الطرف المنفذ البحري واقليم الدولة المتعاقدة، وتحديد نطاق تطبيق الاتفاقية أو القانون الوطني واجب التطبيق.

غير أنه يتبين لنا من خلال هذا الشرط أن الاتفاقية تقع في نوع من التناقض، فبعدما حصرت مهام الطرف المنفذ البحري من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، فقد وسّعت بموجب هذا البند من التزامات الطرف المنفذ البحري خارج فترة مهامه، بحيث يمكنه أن يتسلّم البضائع بغرض نقلها أو يسلمها خارج ميناء الشحن أو

ميناء التفريغ، إلا إذا قصد المشرع الدولي من وراء ذلك "عملية تسلّم البضائع وتسليمها في ميناء دولة متعاقدة"، مع أن ذلك يفسر مدى الزامية هذا المعيار حينما لا يلتزم الطرف المنفذ البحري بتسلّم وتسليم البضائع، وإنما يشارك في تنفيذ أنشطة متعلقة بالبضائع.¹

البند الرابع: مسؤولية الناقل والطرف المنفذ البحري عن الخطأ المشترك:

تثار مسؤولية الطرف المنفذ البحري بمفرده عن الأضرار اللاحقة بالبضائع بانفصال عن الناقل البحري تطبيقاً لأحكام المادة 1/19 من اتفاقية روتردام لعام 2008،² بما أنه يصعب الإعراف بالتضامن بين الناقل والأطراف المنفذة،³ غير أن ذلك لا يمنع من إثارة مسؤولية كل من الناقل والطرف المنفذ البحري معاً، على خلاف الطرف المنفذ المتعاقد من الباطن، على أساس أنهما يتماثلان ويخضعان لنظام قانوني موحد، مما يجعل الطرف المنفذ البحري يتحمل نفس التزامات ومسؤوليات الناقل المحددة بموجب نصوص قانونية، التي يمكن أن تجسد موضوع الدعوى، مما يستوجب ضرورة التضامن بينهما.⁴

ويلاحظ أن ما خُطت إليه قواعد روتردام عام 2008 أبعد من مفهوم الناقل البحري بموجب قواعد لاهاي فيسبي لعام 1924، هذا التعريف الأخير الذي يقوم على فكرة تدخل ناقل واحد فقط، مما يمكن من مقاضاة مستأجر أو مالك السفينة وليس كلاهما، وهو ما يتناقض مع نظام المسؤولية المشتركة والمتعددة بين الناقلين،⁵ التي يرجع أصل نشأتها لأحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978⁶ واتفاقية غوادالاخارا لعام 1961، فيسأل الطرف المنفذ البحري والناقل البحري على أساس المسؤولية الجماعية والتضامنية والتكافئية،⁷ وهي

¹ Cf. Frank Smelle, The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009, dans Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXIe siècle, Annales IMTM 2010, 25^{ème} édition, p 18.

² تنص المادة 1/19 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أنه "يتحمل الطرف المنفذ البحري الواجبات والمسؤوليات الملقاة على عاتق الناقل بمقتضى الاتفاقية، وله الحق في أن تنطبق عليه التوقع وحدود المسؤولية المنطبقة على الناقل حسبما تنص عليه هذه الاتفاقية..."

³ Cf. Delebecque Philippe, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, art.p.cité, p 932.

⁴ Cf. Gurvan Branellé, op.cité, p 305.

⁵ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 55.

⁶ Cf. Bonassies Pierre, Des modalités de l'action en responsabilité extra-contractuelle du destinataire contre le fréteur à temps, art.p.cité, p 42.

⁷ الجدير بالذكر أنه تمّ تلافي هذا الغلط في مصطلح 'تضامن' في ترجمتها بموجب الأعمال التحضيرية لقواعد روتردام لعام 2008 حيث وجدنا في الترجمة الفرنسية للنص عبارة المسؤولية التضامنية بين الناقل البحري والأطراف المنفذة البحرية في مقابل المسؤولية التضامنية والمتعددة في ظل الترجمة الإنجليزية حسبما جاء في المادة 20 من الاتفاقية، حيث تؤكد عبارة joint/serval الطريقة التي توجه على أساسها الدعوى، إما معاً أو عدة مدينين في ذات الوقت ولكل واحد على انفصال.

- Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 246.

الفكرة الوحيدة بالنسبة للفقير الفرنسي ph. delebecque التي تحتفظ بتفسير ظاهرة التضامن بين الناقلين الذين سبق إدانتهم.¹

وبناء عليه أصبحت تثار مسؤولية الطرف المنفذ البحري والناقل البحري من جراء ارتكابهما أخطاء مشتركة، أو إهمال مشترك صادر من ناقلٍ وطرفٍ منفذٍ بحري واحد أو أكثر،² أدى إلى هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها طبقاً لنص المادة 20 من الاتفاقية المذكورة أدناه،³ أين يمكن لأصحاب الحق على البضائع، الإدعاء المباشر ضد الطرف المنفذ أو الأطراف المنفذة البحرية مع المتضامنين مع الناقل المتعاقد، حينما تقع الأضرار خلال المرحلة البحرية للرحلة،⁴ الأمر الذي يمكن من رفع دعوى واحدة عن حدث واحد أمام محكمة مسماة حسب مقتضيات المادة 66 و 68 ما لم يتفق على اختيار حصري للمحكمة.⁵

ويحق للطرف الملتزم بدفع التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع والناقل المتعاقد ممارسة دعوى رجوع ضد الطرف المنفذ البحري لإسترداد المبالغ المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها، ولا يحول ذلك من رجوع الطرف المنفذ البحري ضد الناقل المتعاقد بما أن المادة 64 من اتفاقية روتردام أجازت للشخص الذي تلقى عليه المسؤولية رفع دعوى تعويض دون تحديد هذا الشخص على وجه الدقة سواء كان الناقل المتعاقد أو الطرف المنفذ البحري.⁶

وبالرغم من صعوبة حساب تحديد مسؤولية الأطراف المنفذة البحرية، عند تخلف اصدار سند الشحن المتضمن عدد الطرود كمعطيات تحديد المسؤولية،⁷ فإنه يمكن للطرف المتضرر من جهة أولى تحصيل

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 260, 261.

² وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 373.

³ تنص المادة 20 من قواعد روتردام لعام 2008 أنه "إذا كان الناقل والطرف المنفذ البحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. ودون المساس بالمادة 61 لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية الإجمالية لهؤلاء الأشخاص جميعاً الحدود الإجمالية للمسؤولية المقررة بمقتضى هذه الاتفاقية".

⁴ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 260.

⁵ طبقاً للمادة 1/71 من اتفاقية روتردام عام 2008.

⁶ تجيز المادة 64 من اتفاقية روتردام عام 2008 رفع دعوى المطالبة بالتعويض خارج الفترة الزمنية المحددة بسنتين في المادة 1/62 متى رفعت في أبعد الأجلين بين الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى أو تسعين يوماً ابتداءً من يوم تسوية رافع الدعوى للمطالبة أو بلغ بإجراءات الدعوى المرفوعة ضده الأسبق بينهما.

⁷ Cf. Delebecque Philippe, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, art.p.cité, p 932.

التعويض المستحق من الطرف المنفذ البحري والناقل البحري معا أو من أحدهم فقط، على أن يمارس المدعي عليه الذي التزم بدفع التعويض دعوى رجوع على الطرف المتضامن معه في المسؤولية ليدفع ما يتناسب مع حصته من التعويض المستحق، ومن جهة ثانية يجوز للمضروب رفع دعوى مستقلة ضد كل مسؤول عن الضرر اللاحق به على حدى بناء على مبدأ المسؤولية الفردية لتحصيل مبلغ التعويض المناسب كل حسب نسبة مسؤوليته.

والجدير بالإشارة في هذا السياق أنه يجب ألا يتجاوز مجموع التعويض المستحق عن الحد الأقصى للتعويض الوارد في الاتفاقية، مثلا إذا كان الناقل مسؤول بتعويض نسبته 30 بالمائة عن الضرر اللاحق بالشاحن، والطرف المنفذ البحري الأول مسؤول بنسبة 40 بالمائة عن ذات الضرر، والطرف المنفذ البحري الثاني مسؤول بنسبة 30 بالمائة عن ذات الضرر، فإذا افترضنا أن الضرر الكلي يتجاوز الحد الأقصى للتعويض وفقا للاتفاقية، فعلى الناقل الإلتزام بدفع تعويض بنسبة 30 بالمائة من الحد الأقصى للتعويض فقط، ويدفع الطرف المنفذ البحري الأول 40 بالمائة، في حين يلتزم الطرف المنفذ البحري الثاني دفع 30 بالمائة وان كانت قاعدة الحد الأقصى للتعويض تسقط عن الشخص المسؤول من هؤلاء المذكورين إذا ارتكب أيّ منهم خطأ عمدي.¹

البند الخامس: مدى استفادة الطرف المنفذ البحري من تحديد والإعفاء من المسؤولية:

على غرار الناقل الفعلي الذي تطبق عليه الأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل واعفائه منها وفق أحكام اتفاقية هامبورغ عام 1978، فإن الطرف المنفذ البحري يستفيد هو الآخر،² لطالما شارك في تنفيذ عقد النقل وانعدت مسؤوليته عن الإخلال بتنفيذ أحد التزاماته مما يحقق نوع من العدالة حسبما تؤكد لنا المادة

¹ تقدر مسؤولية الناقل عن الإخلال بالواجبات محدودة بمبلغ 875 وحدة حسابية لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى، أو 3 وحدات حسابية عن كل كلغ من الوزن الإجمالي من البضائع موضوع المطالبة طبقا لنص المادة 59 من الاتفاقية، أما الحد الأقصى للمسؤولية النتيجة عن الخسارة الاقتصادية الناتجة عن التأخير فيقدر بمبلغ يعادل ضعفي ونصف (2,50) أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة.

- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 372، 373، 374.

² Cf. Bonassies Pierre, Des modalités de l'action en responsabilité extra-contractuelle du destinataire contre le fréteur à temps, art.p.cité, p 42.

1/19 من اتفاقية روتردام لعام 2008، حيث يجوز لهذا الطرف المنفذ البحري التمسك بقاعدة الحد الأقصى للتعويض وكافة دفعات المسؤولية الواردة بالاتفاقية والمتاحة للناقل في معنى نص المادة 4 منها.

غير أنه يفقد الناقل والأطراف المشار إليهم في نص المادة 18 لاسيما الطرف المنفذ البحري الإنتفاع والتمسك من تحديد المسؤولية إذا أثبت الطرف المضرور إغفال شخصي أو استهتار وعلمه باحتمال حدوث تلك الأضرار، حسبما تؤكد لنا المادة 1/61 من نفس الاتفاقية بقولها أنه "لا يحق للناقل ولا أي من الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 الإنتفاع من المسؤولية المحدودة المنصوص عليها في المادة 59، إذا أثبت المطالب أن الخسارة الناجمة عن اخلال الناقل بواجبه بمقتضى الاتفاقية ترجع لفعل أو اغفال شخصي من قبل الشخص المطالب بحق الحد من المسؤولية، ارتكب بقصد احداث تلك الخسارة أو عن استهتار أو عن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة".¹

ومن باب المقارنة بين المادة 1/61 من اتفاقية روتردام لعام 2008 والمادة 1/8 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978،² يتبين لنا أنه يجب على الطرف المضرور اثبات صدور الفعل أو الإمتناع من الناقل شخصيا حتى يفقد الناقل التمسك بتحديد المسؤولية، الأمر الذي يوحي بإمكانية إستفادة الناقل من تحديد المسؤولية إذا وقع اغفال عمدي من قبل التابع، مادام لم يُصدر أي فعل أو تقصير، ومع ذلك نلاحظ أنه يستفيد مقاول الشحن والتفريغ stevadore هو الآخر من تحديد المسؤولية، بما أنه يخضع لنفس النظام القانوني المقرر في اتفاقية هامبورغ لعام 1978 تطبيقا للمادة 2/10، ويتمثل مع الناقل البديل على أساس أحكام المادة 1/2 من نفس الاتفاقية.³

¹ الجدير بالاشارة أن قواعد روتردام لعام 2008 تستخدم لفظ المطالب بدلا من المدعي والمطالب بدلا من المدعى عليه أي الشخص الذي ترفع عليه الدعوى.

- شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 34.

² تنص المادة 1/8 من اتفاقية هامبورغ عام 1978 "لا يحق للناقل الإستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 6 إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن فعل أو تقصير ارتكبه الناقل بقصد التسبب في هذا الهلاك أو التلف أو التأخير...".

³ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 263, 264.

كما يمكن للأطراف المنفذة البحرية التصرّح بالإعفاءات وتحديد المسؤولية، عن طريق ادرج شرط همالايا في سند الشحن ذي الأصل الإنجليزي،¹ الذي يوحى بتوسيع مجال الإنتفاع من حدود وحالات اعفاء الناقل البحري من المسؤولية لتابعيه،² ليثور التساؤل عن امكانية استفادة شخص آخر ليس طرف في عقد النقل، من شروط الإعفاء المدرجة في سند الشحن على غرار الناقل البحري، كأبي ملتزم بتقديم خدمات النقل المتعاقدين من الباطن والوكلاء والتابعين ومقاولي المناولة المينائية كمقاولين مستقلين وغيرهم من مشغلي المحطات الطرفية.

غير أنه لقي شرط همالايا رفضا في ظل القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري أمام ميزة النظام القانوني لشركة المناولة المينائية،³ تماشيا مع أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 التي حصرت المستفيدين من تحديد المسؤولية في تابع الناقل أو وكيله دون أن يكون مقاول مستقل،⁴ وان كان القضاء الأمريكي عام 1969 يقرّ بهذا الشرط بعد رفضه له تأثرا بالقانون الفرنسي حيث قضت محكمة استئناف Baltimor عام 1992 أنه يمتدّ شرط همالايا إلى "كل شخص سواء نفذ كل النقل أو جزء منه فقط".⁵

¹ قماز ليلي إلبياز، شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني (شرط همالايا وشرط استحالة فحص الحاوية)، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 5، 2018، ص 84.

² Pierronnet François-Xavier, La clause Himalaya: Fondement et application, revue juridique Neptunus, Volume 3, 1997/1, Centre de Droit Maritime et Océanique, p 02.

³ Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 262, 263.

⁴ بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل وتعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن عقود النقل، مسؤولية الناقل، دعوى المسؤولية، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص 173.

⁵ الجدير بالإشارة أنه يرجع سبب رفض شرط همالايا نتيجة عدم مصادقة الولايات المتحدة الأمريكية على بروتوكول عام 1968. - DMF 1992, p 63, Cité par: Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 262, 264.

المبحث الثاني: تحديد صفة الناقل البحري أثناء تنفيذ مراحل النقل المتتابع والنقل المتكامل:

يختلف نظام التعاقد من الباطن عن ظاهرة تتابع العقود التي تختلف طبيعتها ومحلها ووقت انعقادها، بحيث يلحق كل عقد الآخر على التوالي بوجه عام،¹ وهو ما ينطبق بشكل خاص لأجل تقديم خدمة النقل البحري للبضائع، بحيث تبرم عدة عقود نقل عبر واسطة بحرية أو وسائط أخرى، لكن يبقى التساؤل مطروح عن تحديد صفة الناقلين الذين يتدخلون في تنفيذ مراحل النقل المتتابع البحري أو النقل المتتابع المختلط، ونظام النقل المتكامل الذي يطرح اشكالات قانونية، عند تنفيذ الناقل البحري مرحلة بحرية أو مراحل أخرى غير بحرية.

وبهدف تشخيص صفة الناقل البحري عند تنفيذه مراحل النقل المتتابع والنقل المتكامل، سنحاول تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين بحيث نحاول تحديد صفة الناقل البحري حين تنفيذه مراحل النقل المتتابع من خلال 'المطلب الأول'، ونحاول تحديد صفة الناقل البحري في ظلّ نظام النقل المتكامل من خلال 'المطلب الثاني':

المطلب الأول: تحديد صفة الناقل البحري عند تنفيذ مراحل النقل المتتابع:

في مستهلّ الحديث نحدّد الإطار المفاهيمي للنقل المتتابع البحري الذي يرجع الفضل في ظهوره لنظام تحويّة البضائع، ونحاول تمييزه عن مختلف الأنظمة المشابهة كالنقل المتتابع المختلط والنقل المشترك في 'الفرع الأول'، ثمّ ندرس اشكالية ارتباط الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدّد الناقلين والتعاقد من الباطن من خلال الفرع الثاني':

الفرع الأول: الإطار المفاهيمي للنقل المتتابع البحري وتمييزه عن الأنظمة المشابهة له:

من أكثر الأنظمة الشائعة بهدف التعبير على تعدّد مراحل النقل وتنفيذها من طرف الناقلين هو النقل المتتابع le transport Successif،² الذي يجسّد نظامه القانوني ظاهرة تعدّد الناقلين المعروفة في الفقه

¹ عامر عاشور عبد الله البياتي، المرجع السابق، ص 75.

² قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 72.

الإنجليزي بالنقل المخترق transport through، حيث يسمّى جانب من الفقه هذا النقل المتتابع بالنقل المتعاقب الذي يعرف أنه "النقل الذي يقوم به عدة ناقلين مستقلّين بمقتضى عقود مستقلة"¹. وقد اهتمت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 في المادة 11 منها بتنظيم النقل المتتابع بواسطة واحدة،² حيث يعهد الناقل المتعاقد للناقل الفعلي تنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بعقد نقل بحري واحد فقط،³ الذي يمكن الشاحن من حيازة سند شحن مباشر واحد، فيحصل على الإئتمان، دون تحمّله عبء التعاقد مع الناقلين المتتابعين،⁴ حيث يسمّى المشرّع المصري الناقل الذي يتعاقد معه الناقل الأول "الناقل الفعلي" طبقاً للمادة 243 من ق.ت.ب.م، وهذا على خلاف معاهدة بروكسل لعام 1924 التي أغفلت معالجة نظام النقل المتتابع، أين يتعدّر على مالك البضاعة التحقق من الطرف المسؤول، الأمر الذي يترتب عليه مقاضاة جميع الناقلين الذين تداولوا البضائع.⁵

وهكذا يتبيّن أنّ النقل المتتابع البحري هو نقل أحادي الواسطة وتتسم واسطة النقل في جميع مراحلها بطابع بحري،⁶ على سبيل المثال تنقل بضاعة معيّنة من الجزائر إلى لندن، ثم يعاد نقلها من لندن إلى نيويورك نتيجة عدم وجود خط ملاحى مباشر يربط بين الجزائر ونيويورك،⁷ أو كأن يتم إرسال البضاعة من الجزائر إلى الإسكندرية بحيث تنجز عملية النقل على مرحلتين، فتتفّذ المرحلة الأولى من الجزائر إلى نابولي على سفينة الناقل الأول، في حين تتفّذ المرحلة الثانية من نابولي إلى الإسكندرية على سفينة أخرى ليست تابعة للناقل الأول.

¹ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 34.

² اهتمّ قانون النقل الدولي بتنظيم النقل المتتابع في المادة 30 من اتفاقية فانسوفي الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي عن طريق الجو لعام 1929 والمادة 34 من اتفاقية النقل الطرقي CMR لعام 1956.

³ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 44.

⁴ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري وفقاً للقانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 20.

⁵ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 17.

⁶ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 35.

⁷ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، طبعة أولى، دار الفكر والقانون، 2011، ص 405.

مع ضرورة التّويه بأسماء الناقلين اللاحقين، بحيث يكون الشّاحن على دراية بهم، ويمكنه اختيار هؤلاء الناقلين بنفسه، على خلاف عقد النّقل المبرم بين الشّاحن والناقل المتعاقد؛ هذا الأخير الذي يتمتع بحريّة خيار الناقل الفعلي دون أخذ رأي الشّاحن أو دون علمه.¹

ولعلّ من المفيد الإشارة إلى النّقل المتتابع المختلط الذي ينفذ عبر وسائط وطرق نقل مختلفة برية وجوية، وتتخلله مرحلة بحريّة بموجب عقد واحد يضمّ كافّة مراحل النّقل، عن طريق تعاقد الشّاحن مع الناقل البحري أو الناقل البري لأجل نقل البضائع بطريق البحر والبرّ معاً، أو إبرام الشّاحن عدّة عقود مستقلة مع الناقل البحري والناقل البري والناقل الجوي، ويصدر سند نقل يتلاءم مع كلّ مرحلة عقديّة.²

والجدير بالملاحظ أنّ المشرّع البحري الجزائري سوى بين أحكام النّقل المتتابع البحري والنّقل المتتابع المختلط، حينما ألزم الناقل البحري ضرورة اصدار سند شحن مباشر يحكم جميع مراحل النّقل، فيغطّي النّقل البحري المتتابع الذي يخضع لنظام موحد، حينما نكون أمام عقد واحد طبقاً للمادّة 763 من ق.ب.ج، ويغطّي النّقل المتتابع المختلط الذي يتضمّن جزء بريّ وجزء آخر بحري، بحيث تؤدّي طبيعة هذا السند إلى إنقسام نظام المسؤوليّة حسب مرحلة النّقل التي وقع فيها الضّرر، ويسأل كلّ ناقل بحسب نسبة أجرة الحمولة التي قبضها، اذا تعذّر تحديد المرحلة التي وقع فيها الضّرر.³

كما يختلف النّقل المتتابع عن بعض أنماط النّقل كالنّقل المشترك، الذي أغفلت تنظيمه اتفاقية هامبورغ لعام 1978، أين يتعاقد الشّاحن مع شخص ذي خبرة لأجل نقل البضاعة من مقرّ الشّاحن إلى مكان الوصول النهائي، حتّى لا ينشغل باجراءات النّقل المعقّدة،⁴ فيلتزم الناقل الثاني تسليم حاويات للناقل الأوّل لإيصالها، فيتحمل النّقل بجميع مراحلها ويصدر سند شحن للنّقل المشترك.⁵

¹ فاروق ملش، النّقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 249.

² محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 416، 417.

³ تنصّ المادّة 767 من ق.ب.ج أنه "إذا لم يمكنه أن يثبت في أيّ جزء من النّقل التابع لوثيقة الشّحن المباشرة حصلته الخسائر والأضرار للبضائع، عدّ كلّ من الناقلين مسؤولاً بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها".

⁴ فاروق ملش، النّقل المتعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 40.

⁵ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، نفس المرجع، ص 418.

والجدير بالإشارة أنه يقترب نظام النقل المتتابع المختلط من نظام النقل متعدد الوسائط، فيبرم هو الآخر عقد واحد مع اختلاف طرق النقل،¹ مع أن الرسالة البحرية جزء من أجزاء الرحلة الكاملة،² وهو ما أوجبه اتفاقية روتردام عام 2008 التي ألزمت بموجب المادة 1/1 منها ضرورة النص في العقد على النقل بحرا، أو وسائط نقل أخرى تضاف للنقل البحري، فتخضع جميع وسائط النقل لنفس النظام القانوني الذي يتجسد في عقد واحد، ولو كانت كل واسطة نقل بمعزل عن الأخرى نظرا لخصوصيتها،³ وهذا على خلاف قواعد لاهاي-فيسبي لعام 1924 التي لا تنطبق إلا على نقل البضائع بطريق البحر لأنه نظام نقل أحادي الواسطة، مما يحول دون انطباقها على وسائل النقل الأخرى.

الفرع الثاني: مدى ارتباط الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين والتعاقد من الباطن:

شهدت عملية التعاقد من الباطن تطورا ملحوظا الذي يبرم بتتابع عقدين أولهما عقد نقل أو عقد استئجار بحري⁴ وثانيهما عقد وكالة بالعمولة للنقل، الذي يبرم لأجل ضمان تنفيذ عقد النقل، وفي مقابل ذلك يشكل هذا الأخير أساس اتمام عملية التعاقد من الباطن، بالرغم من استقلالية العقدين،⁵ حيث باتت الضرورة العملية تستلزم تدخل "الوكيل بالعمولة للنقل"⁶ بغية تنفيذ عقد النقل، نتيجة عجز الناقلين عن إيصال البضائع وصعوبة تحديد الطرف المسؤول عن الضرر،⁷ الذي عرفه المشرع التجاري الجزائري في المادة 37 من

¹ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op. cité, p 769.

² Cf. Bamba Bakary, art.p.cité, p 02.

³ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 317.

⁴ Cf. Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, art.p.cité, p 251.

⁵ Cf. Diennet Cécile, op. cité, p 04.

⁶ تتعدّد تسميات الوكيل بالعمولة للنقل في بعض التشريعات الأجنبية الذي يسمّى بـ le spéditeur الألماني و l'expéditeur البلجيكي و freight forwarder البريطاني، والتي يقابلها مصطلح "مرحلّ البضائع" و"مقدّم البضائع" و"متعهد النقل الشامل"، حيث دعى معهد النقل التولي واللوجيستيات التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري عام 2005 فتح النقاش حول تعريبه بـ "متعهد أو ملتزم أعالي البحار" و"مقاول النقل الشامل".

– هاني دويدار، النقل البحري والجوي، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 118.

⁷ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، ب.ط، منشأة المعارف، مصر، 1999، ص 12، 13.

ق.ت.ج.¹ وعلى أساس أن "الوساطة ميلاد الوكالة بالعمولة"²، فلا يعتبر الوكيل بالعمولة للنقل مجرد وسيط نقل ينحصر دوره الأساسي في الحفاظ على النقل.³

كما لقي نظام الوكالة بالعمولة للنقل اهتماما كبيرا في المجال البري أين يتدخل بعض المشغلين بصفة الوكيل بالعمولة للنقل،⁴ غير أن الوكالة بالعمولة للنقل البحري مفهوم يختلف عن المجال البري، ولو اشترك معه في بعض المسائل كالتعاقد الشخصي وتقرير حرية خيار وسائل النقل الملائمة،⁵ إذ يتعدّد الحديث عن الوكالة بالعمولة للنقل البحري إلا لأجل تأمين حماية كافية للشاحنين، أثناء المرحلة البحرية في النقل المتتابع البحري أو النقل الذي يتضمن وسائل أخرى وضمان تنفيذه، مما يستدعي منا أولا أخذ نظرة شاملة عنه ومقارنته مع الناقل البحري، حتى نتمكن من تحديد مركزه القانوني في النقل المتتابع البحري والنقل المتتابع المختلط:

البند الأول: تباين وتقارب الناقل البحري والوكيل بالعمولة للنقل:

يؤدي الوكيل بالعمولة للنقل دور كبير في تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، حيث ينظم عملية النقل ويقوم بأعمال قانونية لحساب موكله بالتعاقد مع مختلف الناقلين، مما يجعل نظامه القانوني يختلف عن نظام الناقل البحري، الذي ينحصر عمله المادي في نقل البضائع، فتختلف طبيعة الإلتزامات التي يقوم بها، دون أن يحول ذلك من تداخل اختصاصاتها، بدليل ظهور بعض شركات النقل تقوم بأعمال الوكالة بالعمولة للنقل والنقل في ذات الوقت، الأمر الذي يؤدي إلى قيام الوكيل بالعمولة للنقل بنفس دور الناقل البحري للبضائع،

¹ تعرف المادة 37 من ق.ت.ج. عقد العمولة للنقل اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص، أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل، والتي تقابلها المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 94-231 المؤرخ في 27 جوان 1994 المحدد لشروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفيةها، ج. ر عدد 50 لـ 30 أوت 1994 مستعملا تسمية وكيل نقل البضائع أنه "كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بنقل البضائع تحت مسؤوليته وباسمه الخاص لحساب زبون ما مع مراعاة الشروط التي حددها القانون التجاري".

² Cour Bordeaux, 07/06/1971, B.T 1971, p 275, Cité par: Laurent Guignard, op.cité, p 408.

³ Cf. Isabelle Bon –Garcin, droit des transports, 2010, 1^{ère} édition, Dalloz, p 329.

⁴ Cf. Delebecque Philippe, L'évolution du transport maritime, art. p.cité, p 07.

⁵ هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 113.

فيتدخل في تنفيذ جزء من عملية النقل بنفسه، وعلى أساس ذلك يكيّف العقد وتطبّق القاعدة القانونية المناسبة للبحث عن إرادة الأطراف المتعاقدة،¹ فتطرح عدّة إشكالات تنعكس على نظام المسؤولية وهو كالاتي:

الفقرة الأولى: أوجه الإختلاف بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري:

على خلاف الناقل البحري يتعاقد الوكيل بالعمولة للنقل باسمه الشخصي ولحساب موكله،² ممّا يميّزه عن غيره من الوسطاء،³ ويضارب على حرّية تنظيم نشاط النقل،⁴ كدرايته بالإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية الخاصة بالنقل، نتيجة خبرته الواسعة وكفاءته المهنية في اختياره مسارات محدّدة تسلكها البضاعة من مكان القيام إلى مكان الوصول،⁵ ويُسيطر على وسائل النقل التي يختارها بحرية،⁶ مع أنّه لا تأخذ على إطلاقها حيث يمكن للموكل تقييد حرّية الوكيل بالعمولة للنقل في أداء مهمّته فقط،⁷ عند الإتفاق مع موكله على التعهّد بإنجاز جميع مراحل النقل البحري،⁸ وفرض عليه تعليمات أمره،⁹ حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1991/09/18 أنّ الوكيل بالعمولة للنقل يحتفظ بهذه الصفة نتيجة تمتّعه بحرية كاملة في اختيار الشركة الجزائرية بعدما تلقّى توجيهها من الموكل يستلزم شحن البضائع على متن السفينة التابعة لها،¹⁰ مع حرمانه من حرّية الإختيار والتصرّف إذا فرض عليه موكله تعليمات.¹¹

¹ Cf. Barthélémy Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, droit privé, Dalloz, Edition Delta, 1996, p 16.

² محمّد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 142.

³ الجدير بالذكر أنّه يفرّق التعاقد الشخصي بين الوكيل بالعمولة للنقل والسّمسار البحري ووكيل السفينة هؤلاء الذين يتعاقدوا شخصياً باسم الموكل في العمليّات المتعلّقة بالنقل.

- سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 40.

⁴ Cf. Antoine Vialard, op.cité, p 225.

⁵ Cour d'appel Lyon, 13 mars 1933, s.1934, 2, p 45, D, 1923, 2, p 60.

- مشار إليه لدى: سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 24.

⁶ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 125.

⁷ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، نفس المرجع، ص 50.

⁸ هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 112.

⁹ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 122.

¹⁰ Cass. Com 12 janvier 1988, BT 1988, p 488.

- مشار إليه لدى: سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 54.

¹¹ المرجع نفسه، ص 55.

ولمّا كان يلتزم الناقل البحري تأمين خدمة النقل المادي للبضائع شخصياً،¹ لاسيّما الناقل من الباطن، فلا يتعهد الوكيل بالعمولة للنقل تنفيذ عملية النقل الفعلي للبضائع شخصياً، وبوسائله الخاصة، بل يبرم عقود نقل مع ناقلين بحريين، باسمه وتحت مسؤوليته.²

بالرغم من التزام الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري بتحقيق نتيجة، يلاحظ أنّ مسؤولية الناقل البحري أخفّ مقارنة مع الوكيل بالعمولة للنقل،³ حيث يسأل الناقل عن المرحلة التي يتعهد بتنفيذها،⁴ ويتملّص من المسؤولية متى توافرت حالات اعفائه منها، ومؤدّى ذلك اثاره المسؤولية المزدوجة للوكيل بالعمولة للنقل تجاه موكله،⁵ عن أخطائه الشخصية والتزاماته التعاقدية وخطأ الغير،⁶ بنفس قدر مسؤولية المتسبب في الضرر دون تجاوزها،⁷ ويسأل عن أخطاء بذلاءه على أساس المسؤولية المفترضة،⁸ كسوء اختيار الوكيل بالعمولة للنقل الناقل المتعاقد غير مؤهل الذي عبأ البضائع في حاوية لا تتناسب مع طبيعتها.⁹

وهكذا تخرج مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل من نطاق عقد النقل البحري، متى وقع الضرر بين مرحلة إبرام عقد النقل ومرحلة التسلم الفعلي للبضاعة من الناقل،¹⁰ بما أنه ضامن للموكل حسن تنفيذ عملية النقل، أيّا كانت مرحلة وقوع الضرر، لاسيّما التأخير في تسليم البضائع، ممّا يستوجب عليه إيصالها بحالة سليمة في الوقت المتفق عليه،¹¹ ولو انتهت مرحلة النقل البحري، بما أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو لممثله القانوني،¹² دون التمكن من الإدعاء

¹ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 07.

² هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص من 121 الى 125.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 340.

⁴ حلو أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 08، 2007، ص 109.

⁵ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 272, 273.

⁶ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 143.

⁷ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 187.

⁸ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 280.

⁹ محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 143.

¹⁰ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، نفس المرجع، ص 190.

¹¹ المرجع نفسه، ص 123.

¹² تطبيقاً لأحكام المادة 739 من ق.ب.ج.

ضد الناقلين،¹ وان جاز للوكيل بالعمولة للنقل الرجوع ضد الناقل في حدود التعويض الذي دفعه للموكل،² حيث أقرّ القضاء الفرنسي بالمسؤولية التضامنية بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل اللذان يلتزمان بتعويض العميل عن القيمة الإجمالية للبضاعة.³

وبالرغم من استبعاد الوكيل بالعمولة للنقل الخضوع لأحكام معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924 التي تحرم الناقل البحري اشتراط إعفاءه من المسؤولية، وهو الأصل العام الذي يقضي بإبطال هذه الشروط،⁴ غير أنه يجب على الوكيل بالعمولة بالنقل تجنب إبرام عقود نقل تتضمن شرطاً يعفي الناقل من المسؤولية حينما تكون البضائع قيمة.⁵

الفقرة الثانية: أوجه المقاربة بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري:

لا يمنع الوكيل بالعمولة للنقل الذي يتجرّد من صفة الناقل البحري تنفيذ إحدى مراحل النقل البحري للبضائع،⁶ على أساس أنه ضامن تنفيذ جميع المراحل وملزم بإيصال البضائع وتسليمها للمرسل إليه،⁷ فيشارك مع الناقل البحري في سبيل تحقيق ذلك،⁸ الذي يُصطلح عليه "الوكيل بالعمولة للنقل البحري"، حينما يلتزم بأداء جميع العمليات المرتبطة بالنقل البحري،⁹ حيث يؤكّد الواقع العملي على فقدان الشركة إمكانية التمسك

¹ Cf. Isabelle Bon –Garcin, op. cité, p 329.

² هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 147.

³ Cour d'appel paris, 14 janvier 1998, B.T, 1988, p 293.

- مشار إليه لدى: سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 189.

⁴ تنص المادة 811 /أ من ق.ب.ج أنه "يعدّ باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه وأثره المباشر وغير المباشر ابعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل" والتي تقابلها المادة 29 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بالإستتجار والنقل البحري أنه يعدّ باطلاً بشكل مباشر أو غير مباشر كل شرط يؤدّي الى تملّص الناقل من المسؤولية...، وليس هناك أدنى شكّ حول صحّة هذه الشروط بالنسبة للوكيل بالعمولة للنقل طبقاً للمادة 92 من ق.ت.ب.م، مع بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها.

⁵ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والتولي والمتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 36.

⁶ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، نفس المرجع، ص 124.

⁷ يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية في القانون التجاري الكويتي رقم 68 لسنة (دراسة مقارنة)، طبعة 1، مؤسسة التقدم العلمي، الكويت، 1986، ص 185.

⁸ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 24.

⁹ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، نفس المرجع، ص 124.

بصفة الوكيل بالعمولة للنقل عند التزامها بنقل البضاعة بذاتها فتكتسب صفة الناقل، بمجرد توكيل الناقل المتعاقد مهمة نقل البضاعة إلى ناقل آخر دون حاجة لإذن الشاحن.¹

ولمّا كان يجب على الوكيل بالعمولة للنقل إخطار الناقل بالتّحفظات التي أدرجها لأجل حماية حقوق الموكل في رجوعه ضدّ الناقل وتفاديا لإثارة مسؤوليته، فقد يضطر المرسل إليه توجيه تحفظاته للوكيل بالعمولة للنقل بدلا من الناقل حين تخلف ذكر المعلومات الخاصة في سند الشحن، أو ترد البيانات بطريقة غامضة ممّا يحول دون إخطاره.²

لنلاحظ من خلال ذلك مدى امكانية توجيه أصحاب الحقّ على البضائع التحفظات لكلّ من الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري، فنفترض مسؤوليتهما المشدّدة عن الإخلال بأداء أحد الإلتزامات،³ المتفرّعة عن الإلتزام بنقل البضائع شخصيا طبقا لأحكام القانون التجاري الجزائري.⁴

كما يثور التساؤل حول جوازية الإدعاء ضدّ الوكيل بالعمولة للنقل بصفته مسؤولا عن فعل الناقل، فيقرّ القضاء الفرنسي بعدم قبول دعوى المسؤولية التي يقبل رفعها ضدّ الناقل فقط،⁵ مع أنّه يجوز للناقل الدّفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، على أساس أنّ الوكيل بالعمولة للنقل ضامن لأفعال الناقل فيسأل كالناقل البحري، ويستفيد من نفس وسائل دفاعه والتي من بينها الدّفع بعدم قبول دعوى المسؤولية، وقد يفقد الوكيل بالعمولة للنقل هذا الدّفع حينما لا يحقّ للمرسل إليه الرجوع ضدّ الناقل بسبب تدخل الوكيل بالعمولة للنقل، الذي يحوز توكيل صريح باستلام حاوية، ولم يتحفّظ على حالة البضاعة التالفة في مواجهة الناقل البحري.⁶

¹ Cf. Barthélémy Mercadal, op.cité, p 16.

² Cass.com 05/10/1965, BT 1965, p 398; Cour Versailles 04/11/1996, BT, 1996, p 560; Cour paris 06/05/1982, BT, 1982, p 356, 13/01/1953, BT, 1953, p 644.

مشار إليه لدى: سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 78، 84، 85.

³ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier ..?, art. p. cité, p 411.

⁴ المادة 56 وما بعدها من ق.ت.ج.

⁵ Cass.com, 22/12/1975, B.T 1976, p 72; Cour paris 29/10/1980, BT 1980, p 51; Trib. Com. Marseille, 09/12/1983, Scapel 1983, p 57.

⁶ Cour d'appel Paris, 19 mars 1991, B.T, 1991, p 275.

- أحكام قضائية مشار إليها لدى: سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 74، 70.

فضلا عن ذلك يمكن للوكيل بالعمولة للنقل التضرع بنفس الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري،¹ وينتفع من جميع الحدود القانونية للمسؤولية فتطبق القواعد الخاصة بعقد النقل البحري،² بما في ذلك الإنتفاع بشروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية،³ بخلاف الأصل الذي يقضي غير ذلك على أساس القواعد الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل دون تمسك الوكيل بالعمولة للنقل بنصوص معاهدة بروكسل المتعلقة بلائحة الناقل البحري لعام 1924، قياسا على أحكام عقد النقل الجوي وفقا لإتفاقية وارسو لعام 1929، بما أنه لا ينطبق عليه مفهوم الناقل الفعلي، حيث يرفض القضاء الفرنسي في قراره المؤرخ بـ 2007/10/17 حق الوكيل بالعمولة للنقل معارضة الإنتفاع من الحدود الأقصى للتعويض نتيجة حصر إتفاقية Ionders لعام 1976 امكانية الإستفادة من تحديد المسؤولية على المالك، المستأجر، المجهز أو المجهز المدير للسفينة، دون الوكيل بالعمولة للنقل.⁴

البند الثاني: المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل في النقل المتتابع البحري والنقل المتتابع المختلط:

سنحاول تحديد المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل في النقل المتتابع البحري والنقل المتتابع المختلط، حيث نتعرض لحالة تمتع شخص واحد بصفة الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري، ثم شخص الناقل البحري حسب طبيعة العقود المبرمة سواء عند إبرام عقد واحد أو عدة عقود، وجري بنا التطرق لإثارة مسؤولية الناقل البحري في النقل المتتابع بموجب سند شحن مباشر:

الفقرة الأولى: اتحاد المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل والناقل في شخص واحد:

انطلاقا من فكرة تباين مركز الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، فلا يعتبر الوكيل بالعمولة للنقل ناقلا بحريا، وإنما يلجأ الوكيل بالعمولة للنقل الذي يتعاقد معه الشاحن إلى خدمات الناقل بهدف التنفيذ الفعلي للنقل،⁵

¹ Cf. Delebecque Philippe, Le transport multimodal, art.p.cité, p 529, 530.

² Cass. com, 03/05/1994, DMF 1994, p 641, Obs Y. Tassel.

³ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 137.

⁴ Cf. Bertrand Courtois / Frédéricque Le Berre, la limitation de 1976 peut elle être invoquée par le commissionnaire de transport?, L'affaire Almanica, DMF 2007 (octobre 2009), p 786.

⁵ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier ..?, art. p. cité, p 410.

غير أن ذلك لا يحول دون جمع متدخل واحد صفة الناقل البحري والوكيل بالعمولة للنقل؛ فيبرم عقد النقل وينفذه بهدف إيصال البضائع إلى الميناء المتفق عليه، لإرتباط نظام الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين،¹ مما يترتب عليه خضوع هذا الوكيل بالعمولة للنقل لنظام قانوني واحد حينما ينظم مراحل النقل أثناء تدخل جميع الناقلين في النقل المتتابع.²

ويثور التساؤل عن مدى احتفاظ الوكيل بالعمولة للنقل بهذه الصفة أم يتحول إلى ناقل بحري، فيقرّ القضاء الفرنسي امكانية استئجار الوكيل بالعمولة للنقل سفينة بدلاً من التعاقد مع ناقل بحري، فينتحل صفة المؤجر والمستأجر مما يجعله ناقل بحري على أساس تمتعه بتسيير السفينة تجارياً، حيث قضت المحكمة التجارية Anvers في قرارها المؤرخ في 1998/01/14 أنه "يمكن للوكيل بالعمولة للنقل أن يبرم عقد إيجار باسمه ولحسابه ويقدم سفينة صالحة بوصفه مؤجراً في نظر الغير"،³ فيسأل بنفس حدود مسؤولية المؤجر عن أخطائه الشخصية، دون مساءلته أكثر مما يسأل عنه الشخص المسؤول عن التنفيذ الفعلي لعملية النقل.

ومواجهة للصعوبات التي تظهر في الواقع العملي، تؤدي الشركة دور الناقل والوكيل بالعمولة للنقل،⁴ فتتصرف بصفة مزدوجة، على أساس تعهدهما بنقل البضاعة،⁵ فقد يلتزم الوكيل بالعمولة للنقل والناقل بأداء بعض العمليات تختلف عما يتعهدان به في الأصل، فيتبادلان نفس الأدوار، حيث يؤدي الوكيل بالعمولة للنقل نفس التزامات الناقل البحري كالشحن والإستئجار والإيداع والتأمين والتخليص الجمركي.

وبناء عليه يضاف وصف قانوني واحد على الشركة، فيلجأ الشاحن إلى الوكيل بالعمولة للنقل لتنفيذ وتنظيم عملية نقل البضاعة من بدايتها إلى نهايتها، كما لو تعهد بنقل البضاعة من مقر الشاحن بميناء الجزائر، بغية تسليمها للناقل البحري الذي سيقوم بتوصيل البضاعة بحراً إلى مرسيليا، فيطرح أشكال عما اذا

¹ هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 122، 123.

² المرجع نفسه، 146.

³ Trib. com d'Anvers en date du 14 janvier 1998, Jurisprudence du port d'Anvers, n° 6, 1998, p 486, cité par: Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier ..?, art. p. Cité, p 410.

⁴ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والتولي والمتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 99.

⁵ Cf. Barthélémy Mercadal, op. cité, p 16.

كان يحتفظ بهذه الصفة حتى انتهاء عملية النقل أم يصبح ناقلا بحرياً في المرحلة التي نفذها بنفسه، فنفرد بين حالتين:

في الحالة الأولى لا يطرح أيّ مشكل، حيث يحدّد الوصف القانوني للشركة التي تبرم مع الشاحن عقدين أولهما عقد نقل حينما تتصرّف بصفقتها ناقلا في المرحلة التي تنفّذ فيها عملية النقل، وثانيهما عقد وكالة بالعمولة للنقل، لما تتصرّف بصفقتها وكيلا بالعمولة للنقل فتتضمّن المرحلة التي تقوم بها فقط.

في الحالة الثانية يقوم الشاحن إبرام عقد واحد مع الشركة، التي تتمتع بوصف مزدوج فيكيّف وصفها بالناقل حينما تنفّذ أعمال مادية ووكيل بالعمولة للنقل حينما تنفّذ أعمال قانونية، غير أنّ الفقيه Rodière يفرّق بين الأحكام التي يقتضي إعمالها التوحيد كالمنازعات المتعلقة بالمسؤولية، حيث يطبق نظام مسؤولية الناقل إذا وقع الضرر في المرحلة التي نفذها الوكيل بالعمولة للنقل بنفسه، على ألاّ يستفيد من شروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية إذا كان جزافيا، أمّا إذا وقع الضرر أثناء المرحلة التي نفذها الناقل بنفسه، يخضع الوكيل بالعمولة للنقل لنظام الوكالة بالعمولة للنقل ويستفيد من شروط الإعفاء من المسؤولية، ممّا يوحي إبرام الأطراف عقد نقل عن المرحلة التي نفذها الوكيل بالعمولة للنقل، وعقد وكالة بالعمولة عن المسافة التي نفذها الناقل.

غير أنه يجب توحيد الوصف بإسناد وصف قانوني واحد لإجمالي عملية النقل كلّها تطبيقاً "لمبدأ الفرع يتبع الأصل"، حيث تحتفظ الشركة بصفة الوكيل بالعمولة للنقل رغم تنفيذها جزء من عملية النقل بنفسها،¹ وهو ما يؤكده العميد Rodière الذي يرى أنه "تثبت للوكيل بالعمولة للنقل هذه الصفة حتى في المراحل التي ينقل فيها البضائع شخصياً".²

¹ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والتولي والمتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 99، 100، 102، 103.

² Le doyen Rodière préfère «maintenir au commissionnaire cette qualité même pour les phases où il déplace personnellement la marchandise».

- Lamy Transport, Tome 2, 1997, p 6, N°6, Cité par : M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 30 .

بل يفضل تطبيق نظام قانوني مختلف لكل مرحلة من مراحل النقل، وهو ما يتجه له معظم الفقه، حيث يعتبر ناقلاً إذا قام الوكيل بالعمولة للنقل لتنفيذ جزء من النقل بنفسه الذي تطبق عليه قواعد مسؤولية الناقل، ويحتفظ بصفته بالنسبة للمرحلة المتبقية لتطبق عليه قواعد المسؤولية الخاصة بها، فنلاحظ مدى أهمية الدور الذي تؤديه الشركة في تحديد وصفها القانوني لتعامل كما لو أبرمت عقداً.¹

الفقرة الثانية: تحديد الناقل البحري حسب طبيعة العقود المبرمة في النقل المتتابع البحري:

على خلاف ظاهرة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الذي يتدخل بعلم الشاحن وموافقته أو دون موافقته في تنفيذ جزء أو جميع أجزاء عملية النقل المكلف بها، فقد يتعذر على الناقل البحري المتعاقد نقل البضائع من المنبع إلى المصب بمفرده دون اعتماده على أطراف آخرين، نتيجة انعدام وجود خطوط ملاحية مباشرة رابطة بين الدول،² كشركات النقل البحري غير عاملة على الخط الملاحى الذي يؤدي إلى ميناء التفريغ بغية إيصال البضاعة للمكان المنفق عليه.

وهكذا أصبحت تتطلب ظروف عملية نقل البضائع، التزام الناقل المتعاقد نقل البضائع عبر المراحل الأخرى أو التعاقد مباشرة مع ناقل بحري آخر ينقل البضائع المسلمة له،³ فيستبدل هذا الناقل المتعاقد بناقلين بدلاء شريطة الحصول على موافقته في تنفيذ العقد وانجاز مختلف المراحل،⁴ فيعلمون منذ بداية عملية النقل باتفاق الناقل الأصلي مع الناقل اللاحق على تنفيذ جزء منها.⁵

¹ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 102، 103.

² يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون الكويتي الجديد، مجلة الحقوق الكويتية، العدد 2، السنة 8، ص 149.

³ الجدير بالإشارة أنه يمكن للناقل المتعاقد الاتفاق مع المرسل إليه بعقد جديد لتغيير ميناء التفريغ نتيجة حادث طارئ وتوجيه السفينة نحو خط سير آخر. -محمود محمد عيابه، المرجع السابق، ص 153.

⁴ Cf. Ibrahim Khalil Diallo, art.p.cité, p 09.

⁵ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 233.

وعلى خلاف اتفاقية غوادالاخارا في مجال النقل الجوي التي حرصت ألاّ يعتبر الناقل الفعلي ناقلاً متتابعاً في مفهوم اتفاقية وارسو لعام 1929 حينما ينفذ جزء من النقل الجوي، فقد اهتمّ التشريع المصري بتسمية الناقل الذي يتعاقد معه الناقل الأول بالناقل الفعلي.¹

في حين اكتفى المشرع الدولي بتنظيم ظاهرة تعدد الناقلين في المادة 11 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978،² حسبما يتبين لنا من خلال تحليلنا للنصوص القانونية،³ فيثور التساؤل عن وصف الناقل الذي يتعاقد من الباطن بذاته لأجل تنفيذ كلّ أو جزء من عملية النقل في كونه ناقل أم وكيل بالعمولة للنقل، بالنظر إلى طبيعة عقود النقل المبرمة،⁴ الأمر الذي يتبين لنا من خلاله أنّ النقل المتتابع البحري يتخذ صورتين:

أولاً: ازدواجية صفة الناقل على أساس أحادية عقد النقل المبرم مع الشاحن:

يبرم الشاحن عقد نقل بحري وحيد مع الناقل البحري الطرف في عقد النقل من الباطن،⁵ الذي يتعاقد باسمه ولحساب الشاحن،⁶ فتعكس ظاهرة تعدد الناقلين على تحديد الصفة القانونية للناقل البحري، الذي يتصرف بصفة الناقل حين تنفيذه المرحلة الأولى من النقل فعلياً،⁷ ويصدر سند شحن مباشر واحد يمثل عمليات النقل المتتابعة مع تبيان ميناء التفريغ النهائي.⁸

ولا يعني ذلك أنه يقتصر دور الناقل البحري الأساسي على تأمين جزء من عملية النقل التي ينفذها باسمه، وإنما ينتحل صفة الوكيل بالعمولة للنقل، حين إشرافه باقي مراحل عملية النقل التي ينفذها الناقلون

¹ طبقاً للمادة 243 من ق.ت.ب.م.

² الجدير بالإشارة أنه لا تنظم المادة 11 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 الناقل المتتابع المشار إليه في النصوص القانونية الأخرى، وأكثر تحديد ما أشارت إليه المادة 10 التي تحدثت عن الناقل البديل، على خلاف ما يرد في مجال النقل الجوي أين تحيل اتفاقية وارسو الدولية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1929 المعتلة ببروتوكول لاهاي لـ 1955/09/28 الذي ألغى الفقرة الثالثة من المادة 1 واستبدل بالنص الآتي "أنّ النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه المعاهدة أنه نقل واحد إذا اعتبره الأطراف عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو في عدد من العقود..."

³ المادة 1/2 والمادة 10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

⁴ Cf. Diennet Cécile, op.cité, p 59.

⁵ Le sous-traitant المرسل و le sous-traitant الناقل.

- Ibid, p 28.

⁶ Cf. Delebecque Philippe, l'évolution du transport maritime, art.p.cité, p 07.

⁷ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 104.

⁸ عبد الفضيل محمد احمد، المرجع السابق، ص 405.

الآخرون،¹ فيتمثل الناقل البحري مع الوكيل بالعمولة للنقل اللذان يصعب التمييز بينهما،² على أساس أن عقد الوكالة بالعمولة للنقل أفضل تقنية قادرة على حلّ بعض الصعوبات المطروحة حين تنفيذ شخص آخر عملية النقل ما لم يكن الناقل المتعاقد.³

وفي هذا الصدد يقرّ القضاء الفرنسي أن الناقل الأول وكيلا بالعمولة للنقل حكما حين تعاقد مع الناقلين المتتابعين له، إذا تدخلوا لأجل تنفيذ عقد واحد،⁴ حيث تقضي محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ 1894/12/13 أنه يؤمّن الناقل مُصدر سند الشحن المباشر فعليًا جزء من النقل ويتعاقد من الباطن بخصوص المراحل التي لا ينفذها شخصيا أين ينتحل "صفة الوكيل بالعمولة للنقل"،⁵ في مراحل النقل الأخرى التي تكفل بها ناقل آخر.

وهو الأمر الذي يشغل بال الفقه الحديث حول امكانية الحديث عن عقد النقل المبرم بين الناقل والشاحن أم سيكتفّى عقد وكالة بالعمولة للنقل لاسيما بعد دخول قواعد روتردام لعام 2008 ذي طابع متعدّد الوسائط حيّز النفاذ، ممّا يجيز للناقل التعاقد من الباطن مع الناقلين أحادي الوساطة.⁸

وبالرغم من ذلك تفضّل شركات النقل البحري والشاحن اللجوء مباشرة إلى الوكيل بالعمولة للنقل الذي ينظّم عمليّات النقل المتتابع، ويبرم عقود النقل باسمه ولحساب موكله الشاحنين، الأمر الذي يترتب عليه اكتسابه صفة الناقل البحري تطبيقا للمفهوم الموسّع في المادة 1/1 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978، ويكتسب

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 241.

² هاني دويدار، النقل الجوي والبحري، المرجع السابق، ص 129.

³ Cf. Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, art.p.cité, p 254.

⁴ Cour d'appel de Rouen, 13/02/1964, B.T 1994, p 114.

- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، نفس المرجع، ص 130.

⁵ CA. Versailles, 13/12/1894, BT 1985, p 386, Cité par: Laurent Guignard, op.cité, p 450.

⁸ "Contrat de transport ou commission de transport, Les observations précédentes débouchent sur une dernière remarque portant sur l'avenir même du contrat de transport. Dans les relations chargeur/transporteur peut-on encore parler de transport alors que le transporteur a toute liberté pour sous-traiter et même pour transporter. Le contrat ne doit-il pas être requalifié en un contrat de commission?"

- Cf. Philippe Delebecque, l'évolution du transport maritime, art. p. cité, p 07.

صفة الشاحن بالنسبة للناقلين المتوسطين، وعلى أساس ذلك تطبق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل على العلاقة القانونية التي تربطه بالموكل.¹

ثانيا: تعدد الناقلين البحريين على أساس تعدد عقود النقل المبرمة مع الشاحن وتطبيق نظام المسافنة:

يتعهد الناقل البحري توصيل البضاعة بتدخل ناقلين آخرين بهدف تنفيذ جزء من عملية النقل البحري للبضائع، حيث يصدر سند شحن واحد يحكم عملية النقل بأكملها،² لكن يُحتمل ألا تنفذ عملية النقل بأكملها على متن نفس السفينة، حين التزام شخص آخر غير الناقل بتنفيذ جزء من النقل، بل تستلزم احداها أو الأخرى المسافنة على متن سفن تُنسب لمجهزين آخرين، حيث يلتزم الناقل البحري اعلام الناقل البديل عن خصوصيات الحمولة والإحتياجات الواجب اتخاذها.³

وبناء على ذلك تستقل عقود النقل المتتابعة المبرمة بين الشاحن والناقل، حيث تُشحن البضاعة على متن السفينة الأولى ثم تنقل على متن السفينة الثانية المملوكة لمجهز آخر،⁴ أين يُفترض أن السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول، الأمر الذي يستدعي من الشاحن التعاقد مع الناقل الأول والناقل الثاني والناقل الثالث،⁵ كأن تنقل البضائع من اسبانيا إلى فرنسا على متن سفينة ومن فرنسا إلى الجزائر على متن سفينة أخرى لإنجاز الرسالة البحرية من اسبانيا إلى الجزائر، وعليه نكون أمام عقدا نقل متعاقبان وعمليتان مستقلتان،⁶ وهي الصورة التي أغفل تنظيمها المشرع البحري الجزائري.⁷

غير أنه يتطلب ضرورة الإستناد على نظام المسافنة أثناء الطريق،⁸ لإنعدام وجود أي خط ملاحي مباشر رابط بين مينائي الشحن والتفريغ،¹ وذلك بموجب ادراج شرط في سند الشحن، أو تسليم سند شحن

¹ علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 553، 554.

² وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 233.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 344, 345.

⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 311، 312.

⁵ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 90.

⁶ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 385.

⁷ على خلاف حالة رجوع ملكية مجهز السفينة الثانية للسفينة الأولى، فيملك نفس المجهز السفينة الثانية مادام أننا أمام عقد نقل واحد فقط.

⁸ أزلت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 مسألة تغيير السفينة المسماة في سند الشحن.

مباشر،² وعلى أساس ذلك يستعين الناقل المتعاقد بناقل آخر، فتنقل البضائع من قبل الناقل مُصدر سند شحن أو ناقل آخر معيّن من قبل الناقل الأول،³ فتستبدل السفينة الأولى شريطة صلاحيتها للملاحة، مع القاء عبء المسؤولية على عاتق الناقل من الباطن الذي يتحمل سوء اختياره السفينة، رغم تخلف الرابطة العقدية التي تجمعها بالشاحن،⁴ على خلاف الأصل الذي يقضي بمسائلة الناقل البحري الأساسي أمام الشاحن دون الناقل من الباطن،⁵ هذا الأخير الذي يسأل عن ارتكابه خطأ شخصيًا فقط، ولو تمتّع الشاحن بحق رفع دعوى غير مباشرة ضد الناقل من الباطن رغم انعدام العلاقة التعاقدية بينهما.⁶

مع أنه يظل الناقل البحري الأساسي مسؤولاً عن الناقلين البدلاء في نظر الشاحن أو الغير حامل سند الشحن، بما أنه مُصدر سند الشحن المباشر الذي لا يصرّح بإمكانية استبدال الناقل المتعاقد بناقل آخر، مع اغفال الزامية شحن البضاعة على سفينة معينة، وتفرغ من على متن سفينة أخرى،⁷ مما يتعارض مع الإلتزام بعملية مسافنة البضائع التي تتطلب ناقل آخر، بحيث تشترط سندات الشحن عدم مسؤولية الناقل عن الأضرار الناتجة عن المسافنة.⁸

وعلى أساس فكرة تعدد العقود يعتمد الشاحن في ميناء تغيير السفينة على مقدّم البضائع كوكيل عبور أو وكيل عادي بأجر، عند استلام وتسليم البضاعة من وإلى الناقل، واجراء التحفظات ودفع أجرة النقل،⁹ ويضع خبرته المهنية في خدمة موكله، بل أصبح مقدّم البضائع يُساهم في تنشيط حركة نقل البضائع ويتدخل

- بهاء شكري، المرجع السابق، ص 323.

¹ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1900، المرجع السابق، ص 191.

² Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 343.

³ بن صغير شهرزاد، اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 128.

⁴ Cf. Abdelkerim Kouka, op. cité, p 237.

⁵ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 345.

⁶ بن صغير شهرزاد، نفس المرجع، ص 128، 129.

⁷ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 344, 346.

⁸ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 343.

⁹ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 481، 484.

بصفته ناقلاً أصيلاً،¹ حينما يتصرف لحسابه الخاص،² ويبرم عقود نقل البضائع مع الناقلين المتتابعين لحساب العملاء الشاحنين، الذي يزودهم بجميع المعلومات.³

ويتسلم البضاعة من الناقل الأول ليعهد بها إلى الناقل الثاني، وفقاً لما جاء به الشرط 16 من الشروط الجديدة للمعهد البريطاني لمقدمي البضائع IFF، فيعفى الشاحن من التعاقد واستلام البضاعة وتسليمها بعد كل مرحلة من النقل، بل يظلّ مقدّم البضائع مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها في حراسته، نتيجة خطأ صادر من قبله، والذي يبذل عناية الرّجل المعتاد في تنفيذ الوكالة باتّخاذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على حقوق أصحابها،⁴ ويتمتع بجميع الإعفاءات وتحديد المسؤولية طبقاً لما جاءت به معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924.

واستناداً لما سبق نرى أنه يصعب تحديد مرحلة وقوع الضرر وهوية الناقل المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، خاصة تلك المعبأة في حاويات يتعدّد الكشف عن محتواها والأضرار اللاحقة بالبضائع إلاّ بنتمام عملية التفريغ، عند تعدّد عقود النقل وتعدّد الناقلين.

وبالتالي يجب على الشاحن تلافياً إبرام عدّة عقود نقل، نتيجة ما يترتب عنها من تكاليف مالية ووقت، بغضّ النظر عن صفة الناقل فيما إذا كان ناقل متعاقد أو ناقل من الباطن، ويُستحسن إبرام عقد واحد ولو تعدّد الناقلون البحريون، بما أنه لا تثار إشكالية تحديد صفة الناقل البحري التي تظهر بشكل واضح في كل عقد نقل بحري.⁵

¹ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 486، 502.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 351.

³ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 497.

⁴ المرجع نفسه، ص 491، 496، 497.

⁵ بن صغير شهرزاد، إشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 127، 128.

الفقرة الثالثة: امتداد مسؤولية الناقل البحري في النقل المتتابع بموجب سند الشحن المباشر:

إنّ اختلاف مراحل وقوع الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء النقل المتتابع بسند الشحن المباشر يفرض علينا ضرورة تحديد الناقل المسؤول، لاسيّما حين يتدخل الناقل البحري للبضائع ذي الصفة مزدوجة بتنظيم مراحل النقل التي ينفذها ناقلين آخرين فيتصرف بصفة الوكيل بالعمولة للنقل:

أولاً: مسؤولية الناقلين في النقل المتتابع البحري:

تتماثل أحكام مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي وأحكام مسؤولية الناقلين عن تنفيذ مراحل النقل المتتابع، حيث تبنت بعض التشريعات المقارنة نفس الأحكام المقررة،¹ إلا أنه يختلف نظام الناقل الفعلي والناقل المتعاقد عن نظام الناقل المتتابع،² حيث تتباين حقوق أصحاب الحق على البضاعة باختلاف الطرف الذي توجه ضده الدعوى.³

وعلى خلاف أحكام المادة 10 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي تثير مسؤولية الناقل المتعاقد عن جميع مراحل النقل ومسؤولية الناقل البديل الذي ينفذ بموجب عقد من الباطن كل أو جزء من عملية النقل التي يكلفه بها الناقل الأصلي بصرف النظر عن علم الشاحن وموافقته من عدمه، فإنه يشترط حصول الناقل الأساسي على موافقة وترخيص من الشاحن في النقل المتتابع البحري.⁴

وتأكيداً لذلك جاءت أحكام المادة 11 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978،⁵ بحلّ معاكس في ظلّ النقل المتتابع بالرجوع إلى وسائط نقل بحري أخرى،⁶ حيث يرتبط الناقل بعميله مباشرة،⁷ أين يفترض علم الشاحن

¹ على سبيل المثال التشريع المصري في المادة 1/243 من ق.ت.ب.م.

² Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 367.

³ عالج قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 النقل المباشر في المادة 56 بشكل مختلف حيث يسأل الناقل الأول تجاه المرسل والناقل الأخير تجاه المرسل إليه، وللمرسل إليه حق الرجوع على الناقل الذي وقع الضرر في مرحلة نقله كما يكون الناقلون مسؤولين تجاه المرسل والمرسل إليه بالتضامن، ولمن دفع من الناقلين المتتابعين أو طلب به رسمياً أن يرجع إلى الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجره النقل وتوزع حصة المرسل على الآخرين بالنسبة ذاتها.

⁴ علي جمال الدين عوض، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 557.

⁵ تنص المادة 11 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه على خلاف الفقرة 1 من المادة 10 إذا نصّ عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمّى غير الناقل بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور، يجوز أن ينصّ العقد أيضاً على عدم مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي أثناء هذا الجزء من النقل... ويسأل الناقل الفعلي وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 10 عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي ينتج عن أي حادث يقع أثناء وجود البضائع في عهده.

⁶ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 366.

⁷ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 117.

منذ بداية عملية النقل أن الناقل الأصلي اتفق مع ناقل لاحق لأجل القيام بجزء من الرسالة البحرية، حيث يُصدر الناقل المجهز سند شحن غير قابل للتداول للناقل المتعاقد ليتمم صفة الشاحن، ويتعهد بأداء عملية النقل إلى نقطة معينة، يحكمها سند شحن مباشر يسلمه الشاحن لتكون بصدد علاقيتين،¹ تكريسا لمبدأ وحدة عقد النقل البحري".

ومن الضروري أن يلتزم ناقل آخر نقل البضائع إلى نقطة أخرى ليسلمها الناقل الثاني إلى ناقل آخر القائم بتنفيذ المرحلة الأخيرة،² أين يلتزم هؤلاء الناقلين بإصدار سندات شحن غير مباشرة تسلّم للناقل الأصلي،³ شريطة ادراج عبارة واضحة توحى بعملية نقل البضائع بموجب وثيقة شحن مباشرة، دون امكانية الإحتجاج بالإشتراطات والتحفّظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلاّ بين الناقلين المتعاقبين تطبيقا لأحكام المادة 764 من ق.ب.ج.⁴

وحرصا على تحقيق التوازن بين مصالح أصحاب الحقّ على البضاعة والتزامات الناقلين المتعدّدين،⁵ يُسأل كل ناقل عن الأضرار الواقعة خلال المرحلة التي نفذها،⁶ بحيث يحقّ للمدعي الرجوع على الناقل الأوّل الذي تعاقد معه في الأصل المسؤول بصفته ناقلا بحريا عن تنفيذ كلّ الإتفاق، لأجل ضمان سلامة عملية النقل بأكملها وما لحق البضائع من خسائر خلال جميع المراحل، حتّى ولو نفذ جزءا منها فقط مادام أنّه مسؤول عن كامل الرحلة البحرية الذي تعهد بتنفيذها بنفسه أو كلّ ناقل آخر،⁷ أو ناقلين ثانويين يتدخلون بالتتابع ويُستبدلون لمصلحة الشاحن،⁸ لأجل تنفيذ عملية النقل كالناقل الأوّل والناقل الأخير،⁹ الذين يتحمّل المسؤولية

¹ Cf. Pierre Bonassies Christian Scapel, op. cité, p 609, 610.

² أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 306.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 110.

⁴ تنصّ المادة 764 من ق.ب.ج أنّه "إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعدّدين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلاّ إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أنّ البضائع يتمّ نقلها بوثيقة شحن مباشرة. ولا يحتج بالإشتراطات والتحفّظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلاّ بين الناقلين المتعاقبين".

⁵ بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري والمعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل ومعاهدة هامبورغ)، المجلة الأكاديمية للدراسات الإنسانية والاجتماعية، العدد 1، السداسي 1، 2008، ص 04.

⁶ هاني دويدار، النقل الجوي والبحري، المرجع السابق، ص 130.

⁷ بوعلام خليل، المرجع السابق، ص 04.

⁸ عادل علي المقدادي، نفس المرجع، ص 110.

⁹ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 348.

عن تنفيذ مرحلة النقل التي التزم بها،¹ اتجاه الناقل الرئيسي، وما ذلك إلا لأجل حماية الطرف المضرور عن طريق تحديد الناقل المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع الموجودة تحت حراسته.²

ثانيا: الوكيل بالعمولة للنقل المسؤول في النقل المتتابع البحري:

لا يقتصر ضمان حسن تنفيذ مراحل النقل المتتابع توزيع المسؤولية بين الناقلين البحريين، لاسيما الناقلين المتوسطين الذين لا يسألون إلا عن الأضرار الواقعة خلال المرحلة التي نفذونها،³ كتسلم البضاعة دون ادراج تحفظات من قبل الناقل السابق له أو عدم التحقق من حالة الطرود المنقولة داخل حاويات مغلقة ومختومة المسلمة للمرسل اليه من قبل أول ناقل، فينسب هلاك البضاعة للناقل الأخير الذي يسأل عن أفعاله الشخصية،⁴ لأجل التعويض عن الضرر طبقا للقواعد العامة التي تجيز للموكل الرجوع على نائب الوكيل،⁵ وعلى أساس هذه الوكالة يسأل بالنيابة عن جميع الناقلين، حيث تمارس ضده دعوى الرجوع مباشرة ويتحمل مسؤولية النقل بأكمله كوكيل بالعمولة للنقل ولو نقل البضاعة خلال مسافة قصيرة.⁶

غير أنه نظرا للعبء الثقيل في اثبات مرحلة وقوع الأضرار اللاحقة بالبضائع الذي يلقى على عاتق المدعي، فلا يسأل الناقل الأول عن أولى مرحلة نقل نفذها فعليًا فقط،⁷ أمام الناقل الثاني الذي يعقبه،⁸ بل يسأل عن جميع مراحل النقل بصفة الناقل البحري مصدر سند الشحن عن المرحلة التي نفذها ويتحول إلى وكيل بالعمولة للنقل عن المراحل الأخرى لغاية تسليمها إلى مكان الوصول النهائي.⁹

وعلى أساس ذلك يسأل الناقل الأساسي بصفة الناقل البحري مما يوجي بوحدة عقد نقل البضائع، بالرغم من علم الطرفين المتعاقدين بتدخل عدة ناقلين لإنجاز مختلف المراحل حين إصداره سند شحن

¹ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 118.

² Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 348.

³ هاني دويدار، النقل الجوي والبحري، المرجع السابق، ص 130.

⁴ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 112، 113.

⁵ المادة 580 من ق.م.ج.

⁶ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، نفس المرجع، ص 112، 113.

⁷ هاني دويدار، النقل الجوي والبحري، نفس المرجع، ص 130.

⁸ Cf. Pierre safa, op.cité, p 1064.

⁹ Cass. Com. 26 juin 1990, DMF 1992, p 403.

مباشر،¹ حيث تقضي محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ بـ 1998/06/08 تطبيق القواعد المتعلقة بالصفة للإدعاء ضد الناقل البحري، بما أنه سلّمت البضاعة في بداية المرحلة البحرية للنقل، مما يستوجب النظر لمصدر سند شحن المباشر كناقل وليس كوكيل بالعمولة للنقل.²

وتمتد مسؤولية الناقل الأول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء تنفيذ الناقلين باقي المراحل تحت إشرافه بصفته وكيل بالعمولة للنقل على أساس مساءلته عن النقل بأكمله منذ استلام البضائع حتى تسليمها للمرسل إليه،³ فيجوز للموكل الرجوع عليه بصفته وكيل بالعمولة للنقل، بما أن الأضرار واقعة خلال المراحل اللاحقة لعملية النقل،⁴ مع أن ذلك لا يمنع من إثارة مسؤولية كل ناقل فعلي عن المراحل التي نفذوها أثناء تنظيم النقل المتتابع البحري؛⁵ وفي هذا السياق قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ بـ 1984/03/24 أنه يأخذ الناقل الأول حكم الوكيل بالعمولة للنقل فيتصرف بهذه الصفة عن جزء من عملية النقل الذي نفذها ناقل تالي، بإثبات ذلك قبل أصحاب الحق على البضائع بسبب عدم علمه.⁶

ومع ذلك يعمل القضاء الفرنسي على تفادي ازدواجية الصفة مما يسمح بتجنب تطبيق الأحكام المنظمة للناقل بشكل أمر، حيث قضت محكمة Aix en Provence في قرارها المؤرخ بـ 1992/09/17 أنه يحضر على الناقل الإنتفاع من الشرط يوحى بالمسافنة، على أساس أن هذه العملية تستبعد اكتسابه صفة الوكيل بالعمولة للنقل،⁷ ويفسر الإتجاه الذي أخذ به القضاء الفرنسي بتمكين الموكل مساءلة الناقل على أساس المسؤولية التعاقدية، فيخير بين إثارة مسؤوليته أو مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل.⁸

¹ هاني دويدار، النقل الجوي والبحري، المرجع السابق، ص 133 .

² Cass.com, 08 juin 1993, DMF 1993, p 633, note Tassel

³ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 405.

⁴ هاني دويدار، النقل الجوي والبحري، نفس المرجع، ص 133.

⁵ فاطمة عباسي حسوني، الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 (دراسة مقارنة)، مجلة رسالة الحقوق، جامعة كبداء، العراق، العدد 1، السنة 4، 2012، ص 157.

⁶ CA. Aix en Provence, 24/03/1984, cité par: Laurent Guignard, op.cité, p 343.

⁷ CA Aix en Provence, 18/03/1992, second arrêt, BTL 1993, p 817, Ibid, p 450.

⁸ وان كان يجوز افتراض التضامن بين كل من الناقل والوكيل بالعمولة للنقل تطبيقاً للأحكام التجارية.

- هاني دويدار، النقل الجوي والبحري، نفس المرجع، ص 131.

ثالثاً: تحديد الناقل المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع عند اعفاء الناقل الأساسي أو الناقل المتتابع البحري من المسؤولية:

يصعب قبول فكرة اثاره مسؤولية الناقل الأصلي عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، واعفاء الناقلين البحريين من المسؤولية الخاضعين لإتفاقية هامبورغ لعام 1978،¹ وإنما يجوز للشاحن الرجوع ضد هؤلاء الناقلين فيسألون عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها في حراستهم أمام المحكمة المختصة تطبيقاً للفقرتين 1 و 2 من المادة 21 من الاتفاقية،² بما أن الشاحن وافق على اختيارهم وهو أدري عند ذكر أسمائهم استناداً للمادة 11 منها،³ رغم وقوع الضرر أثناء مرحلة نفاذها ناقل فعلي شريطة تسميته في عقد النقل.⁴ وعلى أساس أن مسؤولية الناقل المتعاقد عن أخطاء تابعيه من أشد المسؤوليات الذي تفترض عدم مسؤوليته إلى غاية ثبوت خطئه،⁵ ما لا يتمتع به الناقل المتعاقد في العلاقة التي تربطه بالناقل الفعلي،⁶ فإنه يجب ادراج نص صريح يُعفي الناقل المتعاقد من المسؤولية عن أخطائه، مع إثبات وقوع الأضرار أثناء وجود البضاعة في حراسة ناقل لاحق له،⁷ حسبما يؤكد المشرع المصري في المادة 3/243 من ق.ت.ب.م بخلاف المشرع الجزائري.

وإذا أغفل عقد النقل البحري اعفاء الناقل المتعاقد من المسؤولية عن الضرر الواقع أثناء وجود البضاعة في عهدة الناقل خلال مرحلة سابقة أو مرحلة لاحقة،⁸ فلا يمنع ذلك من التضامن مع الناقلين الآخرين خدمة الناقل المتعاقد سواء تم الرجوع عليهم جميعاً أو لأحدهم فقط، مع تمتع الناقل الملتزم بدفع التعويض بحق الرجوع على باقي الناقلين،⁹ وهو ما يتطابق مع قاعدة توزيع المخاطر بين جميع الناقلين، وإن

¹ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 368.

² فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 248.

³ فهر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ والقانون المصري، المرجع السابق، ص 14.

⁴ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، نفس المرجع، ص 248.

⁵ علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 36.

⁶ علي جمال الدين عوض، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 558.

⁷ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، نفس المرجع، ص 248.

⁸ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 76.

⁹ فاطمة عباسي حسوني، المرجع السابق، ص 157.

كان يتعدّر تحقق ذلك بما أنّ احتمال وقوع الضّرر ضعيف جدًا في يد أول ناقل ينقل البضاعة خلال مسافة قصيرة، على خلاف مصلحة الناقل الأخير في إبرام هذا الاتفاق.

ولعلّ من المفيد التأكيد على ضرورة التزام كلّ ناقل بتحمّل نصيب من المخاطر مسبقاً،¹ وهو ما يؤكّده لنا المشرّع الجزائري في المادة 765 من ق.ب.ج التي تنصّ على التزام الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة بالتنفيذ الملائم للإلتزامات المترتبة على الناقل في المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتّى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، حيث يسأل كلّ من الناقلين الآخرين عن تنفيذ الإلتزامات في مسافة النقل التي نفّذها بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة.

وتبعاً لذلك يسأل الناقل اللاحق أو الناقل السابق والناقل المتعاقد على أساس المسؤولية التضامنية والتكافلية عن الضّرر،² ويسأل الناقلين المتعاقبين بما فيهم الناقل الأخير المسؤول عن مرحلته ومتضامن مع الناقل الأول، فيحلّ محلّ الناقلين السابقين، ويحقّ له مطالبة المرسل إليه بحقوق وامتيازات هؤلاء الناقلين المذكورين في سند الشحن طبقاً لأحكام المادة 768 من ق.ب.ج، ولا تقبل دعوى المرسل إليه إلاّ اذا حمل بيده وثيقة شحن صادرة عن الناقل المتوسط الذي لا يسأل إلاّ عن المرحلة التي نفّذها وان كان يجوز مقاضاته على أساس المسؤولية التقصيرية.³

مع جوازية ادعاء الشاحن ضدّ الناقل المتعاقد، الذي يحقّ له الرجوع ضدّ الناقل اللاحق الذي سبق ذكر اسمه في العقد بعد التزامه بدفع التعويض،⁴ وهو ما تؤكّده لنا المادة 1/766 من ق.ب.ج،⁵ وان كان لا يمكن ممارسة دعوى الرجوع ضدّ الناقل الذي يتمسك بأنّ الضّرر لم يقع خلال المرحلة التي نفّذها تطبيقاً للمادة

¹ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 112، 113.

² كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 76.

³ علي جمال الدين عوض، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص من 554 إلى 558.

⁴ فخر عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ والقانون المصري، المرجع السابق، ص 14.

⁵ تنصّ المادة 1/766 من ق.ب.ج أنه "يتمتع الناقل الذي يكون دفع تعويضاً لصاحب البضاعة نظراً لمسؤوليته التكافلية والتضامنية الناتجة عن وثيقة الشحن المباشرة بحق الرجوع على الناقلين الآخرين والمسؤولين بموجب وثيقة الشحن".

2/766 من ق.ب.ج، حيث جاء المشرع الجزائري بحل في المادة 767 من ق.ب.ج والقضاء بمساءلة الناقل بنسبة أجرة الحمولة المقبوضة إذا تعذر إثبات مرحلة وقوع الضرر.

المطلب الثاني: تحديد صفة الناقل في نظام النقل المتكامل:

يخضع النقل المتكامل لنظام خاص به ينفذه طرف يتميز عن الناقل البحري يُعرف بـ "متعهد النقل متعدد الوسائط" عرفته اتفاقية النقل متعدد الوسائط لعام 1980 في مادتها 2/1¹، الذي يؤدي دورا مهما جدا في مراقبة جميع مراحل النقل، بحيث يحتل مركز مقدّم البضائع والوكيل بالعمولة للنقل، دون أن يحول ذلك من تدخل الناقل بصفة الناقل العام غير مشغل السفينة والناقل البحري لأجل تنظيم مراحل النقل المتكامل بموجب سند شحن مباشر²، وتنفيذ المرحلة البحرية من النقل متعدد الوسائط البحري³، الأمر الذي يستوجب علينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

الفرع الأول: تعدد صفات متعهد النقل متعدد الوسائط:

تتطلب منّا هذه الدراسة الحديث عن متعهد النقل متعدد الوسائط التي تتعدد صفاته بين كونه مقدّم البضائع ووكيل بالعمولة للنقل، دون أن ننسى الدور الذي يؤديه الناقل العام غير مشغل للسفينة في تنظيم النقل المتكامل، الذي يُحتمل تحوّلُهُ إلى متعهد نقل متعدد الوسائط بالنظر للأحكام الخاصة التي يعرفها هذا المتدخل الجديد وهو ما سنتعرّض له من خلال ما يلي:

¹ الجدير بالإشارة أنه تقوم اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980 على نفس قواعد اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والتي لم تدخل حيّز النفاذ إلى حدّ اليوم الأمر الذي يستلزم لدخولها حيّز النفاذ انضمام حوالي 30 دولة فعرفت المادة 2/1 متعهد النقل متعدد الوسائط أي شخص يبرم بالأصالة عن نفسه، أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط، ويتصرف بصفته أصيلا، لا بالوكالة أو النيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد.

² Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 769 .

³ الجدير بالإشارة أنه تتناسب تعريفات مصطلح "الناقل" في معاهدة بروكسل لعام 1924 واتفاقية هامبورغ لعام 1978 مع نقل البضائع عن طريق البحر، إلا أنها غير مناسبة للنقل متعدد الوسائط فلا يوجد تعريف مصطلح "الناقل" الذي صمّم خصيصا للنقل متعدد الوسائط.

- Cf. Catherine Wanjala Kituri, The Rotterdam Rules: Do They Solve the Problems arising from Multimodal Transportation?, Master of Commercial Law, university cape town, 2009, p 36.

البند الأول: متعهد النقل متعدد الوسائط مقدّم بضائع ووكيل بالعمولة للنقل:

تتطلب المستجدات التي ظهرت في مجال النقل البحري ضرورة الإنتفاع من خدمات مقدّم البضائع الذي يستطيع استيعاب التغيرات في سوق النقل تماشياً مع حاجات الشاحنين، فيباشر عمله بصفته متعهد التوزيع الشامل أو مشغّل لوجستي ينظّم عمليات نقل الحمولة في وقت معيّن وبسعر معقول،¹ ويلتزم بتجميع البضائع المتشابهة، التي تخصّ شاحنين مختلفين والمتّجهة إلى جهة واحدة، ورسّها داخل حاوية واحدة،² وهكذا أصبح يتصرّف مقدّم البضائع بصفة متعهد النقل متعدد الوسائط الأصيل، الذي يلتزم باصدار سند نقل متعدد الوسائط،³ بهدف تحسين النقل من واسطة إلى واسطة أخرى تحت نظام قانوني موحد.⁴ والأكثر من ذلك يتطلّب تنفيذ عملية نقل البضائع التي تشهد نوع من التعقيد نتيجة تعدّد وسائط النقل،⁵ ضرورة الإعتماد على أنشطة الوساطة في اطار النقل من الباب الى الباب،⁶ فينطبق على الوكيل بالعمولة للنقل وصف متعهد النقل متعدد الوسائط، على أساس أنّ الوكالة بالعمولة للنقل أهمّ نظام تمكّن من التأقلم مع النقل الدولي متعدد الوسائط.⁷

كما يبرم الوكيل بالعمولة للنقل عقود النقل⁸ ويتصرّف كمتعاقد من الباطن لتقديم خدمة نقل البضائع،⁹ الذي يتمتع بحريّة كافية في خيار وسائط النقل وشركات النقل،¹⁰ حسبما تؤكّده لنا المادة 01 من المرسوم الفرنسي رقم 200-90 المؤرّخ في 1990/03/05، هذا النصّ الذي طبّق من قبل الإدارة المشتركة لـ 1982/06/29 التي تعتبر كوكيل بالعمولة للنقل "كلّ مهنيّ ينظّم وينفّذ تحت مسؤوليته وباسمه الخاصّ نقل

¹ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 12، 13.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 351.

³ الجدير بالذكر أنّه يتمتع مقدّم البضائع بمراكز قانونية خاصة بصفته وكيل عادي إلى وكيل بالعمولة للنقل ووكيل الحمولة ووكيل العبور الذي يكلف بتلقيه البضاعة من الناقل البحري، واتخاذ كلّ ما بوسعه بهدف إعادة إرسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بري أو بحري أو جوي.

– فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 479، 480، 481.

⁴ Cf. Jean –Michel Moriniere, op. cité, p 318.

⁵ Cf. Isabelle Bon –Garcin, op.cité, p 329.

⁶ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 451.

⁷ سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009، ص 11، 12.

⁸ أسامة عبد العزيز، نفس المرجع، ص 451.

⁹ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 422.

¹⁰ Cf. Isabelle Bon –Garcin, op. cité, p 329.

البضائع بوسائط مختارة من قبله لحساب موكله¹، ويقدم سائر الخدمات اللازمة لإنجاز النقل واطمام عملية نقل البضائع من مخازن المرسل إلى مخازن المرسل إليه،² نتيجة عزوف شركات النقل البحري عن ممارسة هذا النشاط الثانوي وتمحور وظيفتهم الرئيسية في نشاط النقل، بعدما كان يقتصر دوره في البداية على أعمال الوكالة المأجورة وربط مختلف مراحل النقل دون تحمّله المسؤولية³.

ولا يقتصر دور الوكيل بالعمولة للنقل في تنفيذ مراحل النقل المتتابع، بل تؤكد على التزامه بتنظيم عملية النقل فقط،⁴ باسمه الخاص ولحساب عملاءه،⁵ فيتصرف بصفة المنظم الذي يقوم بالأعمال القانونية،⁶ بما أنه يضمن تنفيذ جميع المراحل بنفسه بناء على اتفاق بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل لأجل نقل البضائع، وان كان ذلك لا يمنع من تنفيذه إحدى مراحل النقل بنفسه،⁷ فيسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن اصلاح الأضرار التي وقعت أثناء النقل من مكان الإرسالية إلى مكان الوصول.⁸

وانطلاقاً من ذلك يربط القضاء الفرنسي بين مفهوم الوكالة بالعمولة للنقل والنقل من الباب إلى الباب، فعرّفها بالاتفاق الذي يلتزم فيه الوكيل بالعمولة للنقل القيام بالعمليات القانونية الضرورية لنقل البضائع من مكان لآخر لحساب موكله، فيترك له حرية تنظيم النقل بطرق ووسائل باختياره، تحت اسمه ومسؤوليته،⁹ ومن ثم يضمن تصرفات الناقلين المختارين من قبله، عن جميع مراحل النقل التي لا ينفذها بنفسه،¹⁰ فيتمكن

¹ Le Décret n° 90-200 du 5 mars 1990 (JORF du 7 mars 1990, p 2800) constitue désormais le texte de référence applicable à cette profession. En effet, il faut rappeler que ce texte, pris en application de la Directive communautaire du 29 juin 1982, considère comme commissionnaire de transport, tout professionnel qui « organise et fait exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de son choix, pour le compte d'un commettant »

² أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 451.

³ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 481.

⁴ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 07, 421.

⁵ Cf. René Rodiere et Emmanuel du Pontavice, op.cité, p 261.

⁶ Cf. Kenguep Ebénézer, le commissionnaire de transport est-il le mandataire de son commettant?: Une occasion manquée pour le législateur OHADA, Revue de l'Ersuma droit des affaires et pratique professionnelle, Numéro 1, Les Editions IPE., p 172.

⁷ Cass.com, 08/12/1980, Dalloz 1981, informations pides 346 ; cass.com, 26/02/1985, Bulletin civil de la cour de cassation, 1985, N° 81; cass.com, 16/02/1988, Bulletin civil de la cour de cassation, 1988, N° 75.

-مشار إليها لدى: هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 123.

⁸ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 340.

⁹ Lamy transport, tome 02, édition 2004, p 04, Cité par : Roseline Guitard, op. cité, p 19.

¹⁰ Cf. Jean-Michel Moriniere, op.cité, p 313.

من التمتع بصفة الوكيل بالعمولة للنقل، متى بيّنت الظروف أنه ينظم النقل من الباب إلى الباب يحكمه نظام قانوني مختلف ووحدة عملية النقل.¹

البند الثاني: تدخل الناقل العام غير مشغل للسفينة في تنظيم عملية النقل المتكامل:

انطلاقاً من فكرة أن متعهد النقل متعدد الوسائط وكيل بالعمولة للنقل، ظهر مشغل نقل بدون سفينة لا يدخل ضمن طائفة مساعدي النقل التقليديين والمجهزين الناقلين،² وان كان لا يمنع الوصف الذي يتميز به كمفهوم جديد مستقل عن الوكالة بالعمولة للنقل والنقل البحري العادي،³ من امتداد مهامه إلى تنظيم النقل من الباب إلى الباب، الذي يمثل تطور مهنة الوكيل بالعمولة للنقل،⁴ بما أنه لا ينفذ عملية نقل البضاعة بنفسه حسب اتجاه غالبية الفقه الفرنسي أمام اغفال وجود أي تعريف تشريعي أو قضائي للناقل العام غير مشغل للسفينة.⁵

وعلى أساس ذلك يلتزم بتقديم خدمة النقل متعدد الوسائط، الذي تفوض له وظيفة منظم مراحل النقل المتكامل،⁶ ويتمتع في سبيل تحقيق ذلك بحرية خيار الوسائط والوسائل، ويرم العقود باسمه الخاص،⁷ فيوصف بمتعهد النقل متعدد الوسائط،⁸ الذي يتحمل مسؤولية نقل البضائع من الباب إلى الباب،⁹ فيسأل عن تصرفه وتصرف الناقلين،¹⁰ كأن يبرم الشاحن عقداً مع الناقل العام غير مشغل للسفينة بهدف نقل البضاعة

¹ Cass. Com, 26 juin 1990, DMF 1991, p 156, note p. Bonassies; CA Versailles, 16/06/1988, DMF 1989, p 465, Cité par : M. Philippe Delebecque, Le transport multimodal, art. p.cité, p 531, 532.

² Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 183.

³ Ibid, p 936.

⁴ Cf. Garifalia Athanassiou, op.cité, p 55.

⁵ Comme le souligne R. Gouilloud, « parce qu'il ne transporte pas lui-même la cargaison, mais la fait transporter, il s'apparente en France, plutôt qu'à un transporteur, à un commissionnaire de transport »

-Cité par: cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier..?, art.p. cité, p 417.

⁶ Cf. Roseline Guitard, op.cité, p 24.

⁷ Cf. M. Jean Michel Moriniere, art. p.cité, p 936.

⁸ Cf. Cécile De Cet Bertin, op.cité, p 153.

⁹ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier..?, art.p. cité, p 416.

¹⁰ Cf. M. Jean Michel Moriniere, art. p.cité, p 936.

التمثلة في 300 حاوية من بكين إلى باريس، حيث يتولى عملية الشحن وتنظيم النقل من بكين إلى تيانجين عبر السكك الحديدية، ومن تيانجين إلى روتردام عبر البحر، ومن روتردام إلى باريس عبر الطريق.¹

وتجدر الإشارة أنه لا يتلاءم مصطلح النقل متعدد الوسائط أو النقل المشترك مع نشاط الناقل العام غير مشغل السفينة² فيفضل استخدام مصطلح مفهوم النقل بين الوسائط،³ باستخدام وسائط أخرى نهريّة أو جويّة أو بريّة تنفيذاً لعملية نقل البضائع عبر هذه الوسائط، في إطار المهمة التي تعهد بها باسمه الخاص.⁴

وفي هذا المقام نوضح أنه ينطبق على الناقل العام غير مشغل السفينة وصف مقاول نقل متعدد الوسائط غير مستغل السفن على شكل NVC-MTO،⁵ بالرغم من امتداد خدمات تجهيز السفن إلى نظام النقل من الباب إلى الباب عن طريق السيطرة على المرحلة البحرية، فيصطلح على هؤلاء المتعهدين بمشغلي نقل متعدد الوسائط للسفن VO-MTO.⁶

وبما أنه يختلف المركز القانوني للناقل العام غير مشغل للسفينة ومتعهد النقل متعدد الوسائط، فيقترح حذف صفة غير مشغل السفينة على متعهد النقل متعدد الوسائط، الذي يلتزم بنقل الحمولة ضمن مراحل نقل البضاعة بوسائط مختلفة تماشياً مع المعنى القانوني الفني المقصود في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لعام 1980، على خلاف قانون نقل البضائع بحراً لعام 1984 الذي يشترط اشتغال الناقل متعدد الوسائط الذي ينفذه الناقل العام غير مشغل السفينة على مرحلة بحرية يلتزم فيها الناقل البحري أو الناقل النهري بنقل البضائع

¹ Cf. Wei Hou, la liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises (l'exemple du contrat de volume soumis aux règles de Rotterdam), thèse du doctorat, université paul cézanne- Aix Marseille III, 2010, §183, p 110, 111.

² Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 71.

³ يعتبر النقل متعدد الوسائط فرع من النقل بين الوسائط intermodal الذي يحمل منظّم عملية النقل المسؤولية كاملة عن كل مراحل النقل، ويعرف أنه نقل البضائع عن طريق عدة وسائط نقل والذي ينظم أحد الناقلين من خلاله النقل من الباب إلى الباب الذي يمر بأحد أو العديد من النقاط الوسيطة، تبعاً لتغيرات الطريقة، والتي تقسم فيها المسؤولية للنقل من الباب إلى الباب بمختلف أنواع السندات الصادرة.

– قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 84.

⁴ Cass. com, 6 mars 2001, n° 98-22.278, Lamy transport, Tome 2, p 683, Qualification juridique du NVOCC, Mise à jour 12/2015

www.lantenne.com/le-transporteur_a14434.html

تاريخ زيارة الموقع الإلكتروني: 2016/01/31 على الساعة 21:53

⁵ Alors que selon le « Lexique des transports maritimes » des Nations Unies, le NVOCC opérant dans les autres parties du monde est « un entrepreneur de transport multimodal non exploitant de navires ».

- Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 37.

⁶ قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 125.

على متن سفن بحرية ومراكب نهريّة، ممّا ترتّب عليه خلط بين أحكام اتفاقية النقل متعدّد الوسائط ودور متعهد النقل متعدّد الوسائط.¹

الفرع الثاني: تحديد صفة الناقل البحري في النقل متعدّد الوسائط البحري:

إنّ الحدّ الفاصل بين عقد النقل وعقد الوكالة بالعمولة للنقل هو الإلتزام بنقل البضائع والإلتزام بتنظيم النقل من الباب إلى الباب،² غير أنّ الظروف تتطلّب تدخل الناقل البحري للبضائع لأجل تنظيم جميع مراحل النقل المتكامل الذي يكتسب صفة متعهد النقل متعدّد الوسائط فينافس الوكيل بالعمولة للنقل،³ على أساس الإطار المفاهيمي الموسّع للناقل البحري، الذي تؤكّده أحدث اتفاقيات نقل البضائع بطريق البحر كلياً أو جزئياً لعام 2008،⁴ قياساً على مجال النقل البري.⁵

وهكذا يدخل النقل متعدّد الوسائط كجزء من عمليّة النقل بأكملها التي تضمّ مرحلة بحريّة، فلا يخضع النقل لاتفاقية روتردام إلاّ حين ارتباطه بالنقل البحري، التي طبقت نظام مسؤوليّة الناقل كاملة فتغطّي كلّ مراحل النقل السابقة أو اللاحقة للرحلة البحريّة،⁶ حسبما تؤكّده المادة 12 من الاتفاقية،⁷ وذلك تماشياً مع إيجابيات نظام النقل المتكامل الذي يسيّر حركة الحاويات بين أماكن القيام وأثناء الرحلة البحريّة وأماكن

¹ وهو ما تقصده اللجنة البحرية الفدرالية الأمريكية (FMC) من وراء ذلك كلّ شخص يتولّى تقديم خدمة النقل التولي متعدّد الوسائط حيث يصدر سند نقل واحد يغطّي جميع مراحل النقل التي يشترط أن تحتوي على مرحلة بحريّة، ليتحمّل مسؤولية البضاعة ونقلها تماماً، كما يتحمّلها الناقل الفعلي الذي تشحن البضاعة على سفينته.

- فاروق ملش، النقل متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص من 517 إلى 521.

² Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 266.

³ قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 122.

⁴ Cf. Catherine Wanjala Kituri, art.p.cité, p 11.

⁵ الجدير بالإشارة أنه تحدّد صفة الناقل في مجال البري في معنى المادة 02 من l'AUCMR كل مهني للنقل وسيط أو مساعد نقل، من الوقت الذي يأخذ فيه على عاتقه مسؤولية نقل البضاعة. ولا يستبعد على "الناقل" قبول تنظيم نقل البضائع بطريقة مساعد النقل، خاصة الوكيل بالعمولة للنقل في الدول الحضرية، أو متعهد النقل متعدّد الوسائط بمفهوم اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدّد الوسائط لـ 1980/05/24 فلا يقوم الناقل بتنفيذ عملية النقل بنفسه.

- Cf. Joseph-Alain Batouan, La "déprofessionnalisation" de la qualité de transporteur routier de marchandises: une approche de l'article 2 (k) de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, Rev électronique Neptunus, CDMO, Université de Nantes, 2007, vol. 13-3, p 03.

<http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmocentre-droit-maritime-oceanique/cdmocentre-neptunus/volumes.php>

⁶ شريف محمّد غنام، المرجع السابق، ص 21.

⁷ تنصّ المادة 12 من اتفاقية روتردام لعام 2008 "تبدأ مدة مسؤوليّة الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلّم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع".

الوصول، فتمنح قواعد روتردام امتيازاً للأطراف بإبرام عقد نقل بحري من الميناء إلى الميناء وعقد مكمّل للمراحل السابقة واللاحقة،¹ فترفع الدعوى ضدّ من أبرم عقد النقل متعدّد الوسائط ويتحمّل مسؤولية تنفيذ كناقل، كلّما رفعت دعوى ضدّ متعهّد النقل متعدّد الوسائط حسبما تؤكّده القاعدة 2/2 من قواعد CNUCED/CCI.²

وانطلاقاً من فكرة انتقال الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري صفة متعهّد النقل متعدّد الوسائط،³ يجب علينا التطرّق ما يرتبه تبني الناقل دور الوكيل بالعمولة للنقل من صعوبة في تحديد الصفة القانونية للناقل البحري أثناء تنفيذ مراحل النقل المتكامل، والبحث عما إذا كان يكتفّ وصف متعهّد النقل متعدّد الوسائط بناقل بحري في مرحلة معيّنة أم تتحوّل صفته إلى وكيل بالعمولة للنقل حين تنظيم مختلف المراحل:

البند الأول: الإحتفاظ بصفة الناقل البحري عند تنفيذه المرحلة البحرية من النقل المتكامل:

يقرّر المشغل تنظيم عملية نقل البضائع من الباب إلى الباب؛ التي تشمل كلّ العمليات المادية من تغليف البضائع والتّخزين والمناولة والتّخليص،⁴ ويتصرّف بصفة الناقل حينما يؤمّن النقل المادي والفعلي للبضائع في مجال النقل متعدّد الوسائط،⁵ وينفّذ بنفسه عملية نقل البضائع في جزء من الرّحلة المتعلّقة بنشاطه،⁶ ممّا يمكننا تكييف صفة متعهّد النقل متعدّد الوسائط أنه ناقل جوي أو ناقل نهري أو ناقل بحري أساساً نظراً للأهمية التي تحظى بها هذه المرحلة البحرية في النقل المتكامل؛ وينقلّد جميع الوظائف التي

¹ Cf. Bamba Bakary, op.cité, p 02.

² La règle 2/2 des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal Trade /WP.4/INF.117/Corr.1 TD/B/FAL/INF.117/Corr.1, 7 janvier 1992.

³ طبقاً لنصّ المادة 5/1 من اتفاقية روتردام 2008.

⁴ أيمن النّحرواي، لوجستيات التجارة الدولية، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009، ص 177.

⁵ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 455.

⁶ Cf. Ansam El Okbani, la responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal, Mémoire Master 2 , 2008/2009, p 11.

www.Cdmt.droit.univ-cezanne.fr/fileadmin/CDMI/documents/memoires/EL-ohbani_memoire_master2-droit_maritime-et-des_transports.pdf

يتطلبها هذا النقل،¹ حينما يتدخل عدّة ناقلين عبر مراحل نقل مختلفة، لما لها من صلة في فهم مشكلة هوية الناقل البحري للبضائع.²

وانطلاقاً من هذا يعرف القضاء الفرنسي متعهّد النقل متعدّد الوسائط كلّ شخص يبرم عقد النقل متعدّد الوسائط ويتحمّل مسؤوليّة تنفيذه كناقل،³ فيكتسب هذه الصفة رغم عدم تنفيذه النقل ولا التزامه بتنفيذه، مع افتراض تحمّله المسؤوليّة⁴ عن الأضرار التي تتعرّض لها البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول بناء على عقد واحد،⁵ وهو العلامة العامّة لكلّ متعاقد من الباطن،⁶ حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرّخ بـ 1992/09/17 أنه يطبّق نظام الناقل الذي يستخدم سند الشحن للنقل من الباب إلى الباب.⁷

البند الثاني: تحوّل صفة الناقل البحري أثناء مباشرة المراحل الأخرى للنقل من الباب إلى الباب:

تطرح ظاهرة تعاقب عقود النقل والناقلين لأجل نقل البضائع عبر وسائط نقل متعدّدة، اشكاليّة في تحديد هوية الناقل، التي تزداد طبيعتها المعقّدة حينما تنطوي على مراحل أخرى ما وراء النقل البحري، بما أنه يتعدّد تحديد أيّ حلقة من النقل وقعت الأضرار والخسائر اللاحقة بالبضائع خلال تنفيذ مراحل النقل متعدّد الوسائط وتحديد نظام النقل المطبّق، بل تتفاقم المشكلة حينما تكون هوية الناقل المتعاقد غير معلومة ويتعدّد تحديد الطرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالحمولة ومقاضاته، الأمر الذي يستوجب على الشاحن تحديد مرحلة وقوع الضرر، للتعرف على الناقل الذي يحافظ على البضائع طيلة عمليّة النقل.⁸

وللحدّ من هذه المشكلة أصبح يستعان بمتعهّد النقل متعدّد الوسائط الذي يرتبط بالوكيل بالعمولة للنقل المعروف في القانون الفرنسي،⁹ فلا يتركز الإختلاف بين الناقل والوكيل بالعمولة للنقل على نشاط النقل في

¹ قمار ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 122.

² Cf. Ruvarashe Samkange, op. cité, p 23, 24.

³ V. Rouen, 13/12/1984, BT, 1985, p 286, Cité par : Bénédicte Rajot, op. cité, p 221.

⁴ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 459.

⁵ أيمن النّحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، المرجع السابق، ص 177.

⁶ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 459.

⁷ CA Aix en Provence, 17/09/1992, Cité par : Laurent Guignard, op. cité, p 451.

⁸ عبد القادر حسين العطير/باسم ملحم، المرجع السابق، ص 322.

⁹ Cf. Ansam El Okbani, op.cité, p 110

حد ذاته، بل يتعاقد معه الشاحن كمتخصص مهني ينفذ النقل من الباب إلى الباب،¹ باسمه ولحساب عميله فيجسد تنظيم عملية النقل بأكملها،² حيث يتمتع الناقل البحري بهذه الصفة في نفس ميناء التفريغ،³ من وجهة نظر المرسل بما أنه يُنجز المرحلة البحرية من النقل متعدد الوسائط ويسأل عن تنفيذها، وينتقل صفة الشاحن من وجهة نظر الناقل،⁴ من الباطن أحادي الوسطة.⁵

ضف إلى ذلك أنه بمجرد تعاقد العميل مع الناقل البحري لتوصيل البضاعة الذي يعلم مسبقاً لجوءه لناقل بري لأجل إيصال البضاعة إلى النقطة المتفق عليها، فإنه يفترض اعتبار الناقل البحري وكيل بالعمولة للنقل الذي تتحول صفته،⁶ منذ اللحظة التي يتولى فيها تنفيذ النقل البري النهائي، فيعهد للناقل البري إيصال البضاعة للنقطة المتفق عليها، كإيصال الحاويات إلى المرسل إليه، فيفقد صفته في ميناء الوصول "محطة الحاويات".⁷

وطالما أنّ الناقل البحري وكيل بالعمولة للنقل، فيحل محل الناقلين الآخرين حين إشرافه وتنظيمه مراحل النقل تلي المرحلة التي نفذها فعلاً،⁸ فيتصرف كمنظم للنقل الذي يصفه الفقيه p. Bonassies بالناقل المنظم على أساس دوره المزدوج،⁹ مما يجعله يسأل عن جميع مراحل النقل،¹⁰ بعد أخذ الحمولة على عاتقه لأجل تقديم خدمات نقل دولية متكاملة لعملائهم، الذي تتغير في ظلّه صفة الناقل البحري،¹¹ ويتدخل بصفة الناقل المتعاقد من الباطن،¹² فيبرم عقود نقل من الباطن مع ناقلين ملاك الوسائط البرية والنهرية والجوية

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 336, 340.

² Cass. Com, 26/02/1985, Bull. civ IV, n° 81, Cité par: M. Philippe Delebecque, Le transport multimodal, art.p.cité, p 529.

³ Cf. Ansam El Okbani, op.cité, p 15.

⁴ عبد القادر حسين العطير/باسم ملحم، المرجع السابق، ص 322.

⁵ شريف محمد غنام، المرجع السابق، ص 21.

⁶ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 109.

⁷ Cf. Isabelle Corbier, op.cité, p 11, 15.

⁸ قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 123.

⁹ Le professeur Pierre Bonassies qualifier ce transporteur d'un transporteur organisateur du transport Multimodal transmaritime.

- Cité par: Isabelle Corbier, op. cité, p 11.

¹⁰ هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 112.

¹¹ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 516.

¹² Cf. Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, art.p.cité, p 251.

الذين تعهد لهم البضائع،¹ فيتدخل بين المرسل وهؤلاء الناقلين لتحقيق مرحلة النقل،² فيلعب كل من الناقل الأول والناقلين المتتابعين دوراً مزدوجاً في عملية النقل.³

نضرب مثلاً بأولى شركات النقل البحري (APL) American President Line التي طوّرت نشاطها لتصبح شركة نقل متعدّد الوسائط، نتيجة عدم قدرتها على متابعة أماكن الحاويات أو السيطرة على حركتها، مع أنها لا تملك ولا تشغلّ وسائط النقل على الطّرق أو السكك الحديدية أو جواً، بل تستغلّها عن طريق التعاقد من الباطن مع الناقلين أحادي الوسائط، وأعيد تسميتها إلى شركة APC American president companies لأجل تقديم خدمات متكاملة للنقل متعدّد الوسائط باستخدام السفن والسكك الحديدية والشاحنات في إطار تنظيم إداري عال الكفاءة.⁴

ولا يفوتنا الأمر من التّويه إلى وجوب إشارة الناقل البحري المتعاقد من الباطن للناقل الفعلي في مختلف وثائق النقل التي تتماشى مع طبيعة الوسائل المستخدمة في مختلف مراحل نقل البضائع، هذه الأخيرة التي لا يعتبر خلالها الناقل المتعاقد هو الناقل الفعلي،⁵ الأمر الذي يتطلّب تطبيق أحكام مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع لمراحل النقل البرّي والبحري والجويّ الواردة في الإتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية،⁶ مع أنه يُصدر الناقل سند شحن مباشر يغطّي الرحلة بأكملها (النقل المشترك)،⁷ منذ لحظة الإستلام حتّى لحظة التسليم، والتي قد تشير إلى وجود ناقل واحد لكلّ النقل المتعدّد الوسائط بموجب سند نقل موحد.⁸

¹ Cf. Laurent Guignard, op. cité, p 455.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 350.

³ قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 123.

⁴ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 515، 516.

⁵ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 24.

⁶ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، طبعة أولى، مكتبة دار الثقافة، الأردن، 1999، ص 322.

⁷ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 346.

⁸ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 109.

البند الثالث: موقف القضاء الفرنسي من فكرة تنظيم الناقل البحري النقل من الباب الى الباب:

على أساس التزام الوكيل بالعمولة للنقل نقل البضائع من مكان لآخر، فقد كرّس القضاء الفرنسي مسألة تحويل الناقل البحري إلى وكيل بالعمولة للنقل، فيتصرف الناقل البحري الحقيقي كالوكيل بالعمولة للنقل الذي ينظم النقل من الباب إلى الباب بكل حرية بجميع الطرق والوسائل المختارة من قبله وتحت مسؤوليته.¹

ومن تطبيقات ذلك ما قضت به محكمة فرساي بتاريخ 16/06/1988 بخصوص تنفيذ الناقل البحري المرحلة البحرية للنقل ثم يتعاقد من الباطن بخصوص الجزء البري،² فيلتزم الناقل البحري قبل الشاحن بدور مزدوج بحيث يسأل عن مرحلة النقل الذي قام بتنفيذها كناقل عن الجزء البحري ويصبح وكيلا بالعمولة للنقل عن الأجزاء الأخرى للنقل، وهو ما قضت محكمة النقض الفرنسية في 26/06/1990،³ بمساءلة الناقل البحري عن النقل من الباب الى الباب سواء لحقت الأضرار بالحمولة خلال الرحلة البحرية، أو بصفة وكيل بالعمولة للنقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع الواقعة خلال مراحل نقل أخرى.⁴

وتبعاً لذلك استقرّ القضاء الفرنسي في قراره المؤرخ بـ 05/02/2002 أن الناقل الأول وكيل بالعمولة للنقل في تعاقد مع ما يليه من الناقلين، فلا يضمن بصفته ناقلاً المرحلة الذي قام بتنفيذها فقط بل يضمن العملية برمتها بصفته وكيل بالعمولة للنقل.⁵

وبالرغم من ذلك فلا يخضع مختلف الناقلين لنظام قانوني واحد، بحيث تختلف مسؤولية كل منهم فيحول دون التضامن بين مختلف الناقلين أو بينهم وبين الوكيل بالعمولة للنقل وانقسام المسؤولية، حسبما تقضي به محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 05/12/1951 بعدم جواز رجوع الموكل على الناقل والوكيل

¹ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier .. ?, art.p. cité, p 410.

² Cour Versailles, 16/06/1988, DMF 1989, p 465, Cité par: Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 346.

³ Cass. Com, 26/06/1990, BT, 1990, p 681, Ibid, p 346.

⁴ Navire Léon - Re, DMF 1989, p 317, note G. Pageard; pour un autre aspect, voir cette chronique, supra n° 41 - Ca aix en Provence, 28/11/1991, Rev SCAPEL, 1991, p 1001, Cité par: Laurent Guignard, op. cité, p 450.

⁵ Cass.com, 5 Févr 2002, BTL, 25 Févr 2002, p 152 « ... qui sous- traite devient commissionnaire ».

- مشار إليه لدى: قماز ليلي إلبياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 123.

بالعمولة للنقل بالتضامن لإختلاف الأساس القانوني لمسؤولية كل منهما،¹ هو ما تؤيده حسب رأينا بما أنّ طبيعة سند الشحن المباشر توحى بمبدأ التكافل بين الناقلين أو بين الناقلين والوكيل بالعمولة للنقل.

وهو ما دفع القضاء الفرنسي الحديث يقرّر رفض فكرة تحويل الناقل الأول والناقل الثاني إلى وكيل بالعمولة للنقل عند تنظيمه النقل من الباب إلى الباب بدون علم العميل؛ حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرّخ بـ 2005/05/10 على أساس تغليب ارادة الأطراف، فإذا اتفق أطراف العقد على إبرام عقد النقل، فإنّ استعانة الشركة بناقل آخر لتنفيذ النقل لا يغيّر من طبيعة العقد،² حسبما جاء في قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 2007/11/27 أنّ شركة النقل التي تتعاقد من الباطن لا تصبح وكيل بالعمولة للنقل، ولا يغيّر استبدال الناقل دون موافقة مانح الأمر صفة من يباشر هذا الاستبدال.³

ومع ذلك يمكن الإتفاق على اعتبار الناقل الأول وكيل بالعمولة للنقل، حينما يعهد الناقل البحري إلى ناقل ثاني برّي إيصال البضاعة للمرسل إليه ويصدر سند نقل متعدّد الوسائط يشير فيه لجميع وسائط النقل ونقاط التغيير، اسم المرسل اليه ومكان التسليم البري، دون أيّ تعارض مع اتجاه محكمة النقض الفرنسية بقرارها المؤرّخ بـ 2008/05/26.⁴

¹ Cass. Com, 05/12/1951, Dalloz 1952, jurisprudence 449, note Gore.

- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، المرجع السابق، ص 131، 146.

² Cass.com, 10/05/2005 n° 04 – 10235 Bull. Civ. IV n° 101, Revue Scapel 2005, p 133.

مشار إليها لدى: قمار ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 123.

³ Cass. com, 27/11/2007, n° 06/20620, BTL 2007, pp. 739 et 747, Cité par : Ansam El Okbani, op.cité, p 15.

⁴ CA Rouen, 2 ch, 26 mai 2008, n° 05/04280 – Juris Data n° 2008 – 369291, dans le même du l'arrêt : Cass.com., 8 juin 1993, DMF 1993, Novembre 1993, n° 532, obs y.Tassel.

- مشار إليها لدى: قمار ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 124.

الباب الثاني

استبيان الهوية الشكلية للنّاقل البحري للبضائع

الباب الثاني: استبيان الهوية الشكلية للناقل البحري للبضائع:

إن اشكالية تحديد هوية الناقل البحري للبضائع كانت ولا زالت قائمة، وُجدت في أنظمة النقل السابقة وتستمرّ في الوجود نتيجة فشلها في توفير الحلول المناسبة لها،¹ التي تثير قلق أصحاب الحقّ على البضائع والمرسل إليه كطرف منضمّ إلى عقد النقل الأصلي الذي يتعذّر له الإطّلاع على مشتملاته، أو الطرف الذي نُقلت إليه مستندات النقل البحري أو كل شخص ليس طرفاً في عقد النقل.

وأمام تلك الصعوبات يُحاول هؤلاء تحديد هوية المدّعي عليه للكشف عن المعلومات المتعلقة بهوية الناقل البحري،² تطبيقاً للقواعد العامة التي تقضي بعدم امكانية الإدّعاء إلاّ ضدّ الشخص الذي يتمتّع بهوية معلومة، وذلك لأجل مطالبته بإصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحرا على متن السفينة المملوكة للناقل البحري أو المستأجرة حينما يخلّ بتنفيذ عقد النقل.

وتحقيقاً لذلك تُتاح للمدّعي العديد من الحلول للكشف عن هوية الناقل البحري فلا يعتبر إبرام عقد النقل البحري مع الشّاحن المعيار الوحيد لإكتساب صفة الناقل البحري للبضائع، وإنّما يمكن الإستناد على معيار الملّزم بإصدار سندات الشّحن في النقل بالخطوط المنتظمة،³ حيث تحدّد هوية الناقل البحري بالإحالة بحكم الواقع والقانون 'oude jure de facto' إلى سند الشّحن، الذي يدلّ على الإلتزام بأخذ البضاعة، ويمثّل مرحلة تنفيذ عقد النقل البحري،⁴ وهو دليل اثبات المعلومات ذات الصلة بهوية الناقل، على أساس العديد من النّصوص القانونية،⁵ حيث يرى الأستاذ Bonassies في هذا السّياق أنّ الناقل هو مبرم عقد النقل ومصدر وثيقة الشّحن،⁶ والذي يُصطلح عليه بـ "الناقل الإداري" على أساس أنّ النقل البحري جزء من التّسيير

¹ اجتمعت الجلسة الخاصة حول تحديد هوية الناقل البحري من قبل الجمعية الفرنسية للقانون الفرنسي في فيفري 2005 حيث أولت أهمية لحل هذه المشكلة التي تتطلب الكثير من الوقت بخصوص الدعاوى المرفوعة على المستوى القضائي.

² حسان بوعروج، المرجع السابق، ص 18.

³ تطبيقاً للمادة 35 من اتفاقية روتردام عام 2008 مثل نظيراتها اتفاقية هامبورغ عام 1978 ومعاهدة بروكسل عام 1924.

⁴ Cf. Abdallah Manssoror, l'exécution du contrat de transport maritime de marchandise en droit marocain et en droit français, Litec, 2001, paris, p 21.

⁵ المادة 3/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 1/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والتي تقابلها المادة 748 من ق.ب.ج والمادة 18 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلّق بعقود الإستئجار والنقل البحري.

⁶ Cf. Bonassies Pierre / Philippe Delebecque, Le droit positif français en 2003, Hors série n° 8, juin 2004, p 73.

التجاري للسفينة الذي يستلزم ضرورة تسليم وثيقة بحرية،¹ بما في ذلك حالة اصدار سند شحن استنادا إلى مشاركة إيجار السفينة.

ومن أجل التصدي لهذه الإشكالية التقليدية والحدّ من صعوبة تحديد هوية الناقل البحري أمام الطرف المتضرر من جراء الخسائر اللاحقة بالبضائع، يجب استقراء الظروف المحيطة بالعلاقات البحرية الناشئة عن العقود المبرمة تنفيذا لعقد النقل، والفحص الدقيق للبيانات والشروط المدرجة في سندات الشحن ووثائق النقل الصادرة في مجال نقل البضائع.

وعلاوة على ذلك نعتد على كل معلومة أو افتراض أو ظاهر يسمح بتحديد الصفة لأجل تسلّم البضائع والإدعاء أمام القضاء، وتحديد هوية جميع أطراف عقد النقل البحري ذي الطابع التجاري لاسيما الناقل البحري للبضائع.

وبالرغم من هذه الحلول التي جاءت بها النصوص القانونية والممارسة العملية، فقد جرى العمل ألاّ تحدّد هوية الناقل البحري بصورة واضحة في سند الشحن، الذي يُغفل تقديم المعلومات الكافية والمساعدة على تحديده، بحيث لا يكفي معيار اصدار سند الشحن في الكشف عن هوية الناقل البحري، الأمر الذي يثير اشكالا بخصوص تبعيته لعقد النقل البحري من عدمه، ويبقى التساؤل مطروحا بخصوص تحديد الطرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع الذي يظلّ غير معروف، حتّى ولو علم الشاحن بهوية الناقل البحري،² الأمر الذي يفرض ضرورة الإستعانة بميكانيزمات أخرى مألوفة للكشف عنه.

وعليه سنتصبّ الدراسة في الباب الثاني الإحاطة بجميع جوانب تحديد الهوية الشكلية للناقل البحري، فارتأينا تقسيم هذا الباب إلى فصلين نحدّد في 'الفصل الأول' شخصية الناقل البحري في تفاصيل عقد النقل، ثمّ نتحدّث عن المعايير المعتمدة عند اغفال ذكر هوية الناقل البحري في 'الفصل الثاني'.

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 190.

² Cf. Abdelkerim Kouka, op.cité, p 233.

الفصل الأول: تحديد هوية الناقل البحري في تفاصيل عقد النقل:

انطلاقاً من فكرة أنّ عقد النقل البحري عقد اتّفاقي يجسّد الإرادة الحقيقيّة للأطراف،¹ تحظى تفاصيله بأهميّة بالغة تثبت بسندات متعدّدة تساهم في تشخيص الناقل البحري منها سند الشحن البحري، كأداة تمثّل الأساس الظاهر ذي قيمة خاصّة ودعامة تعاقدية بين أيدي الغير حامل سند الشحن،² حيث يعكس هذا السند الأخير الصّفة القانونيّة لأطراف عقد النقل البحري، لتحديد هوية الناقل البحري، وعلى أساس هذه الوثيقة يمكن إيجاد حلّ لإشكاليّة تحديد هوية الناقل البحري حسب رأي الفقيه الفرنسي M.Anyfandakis.³

الأمر الذي يفرض علينا في 'المبحث الأول' الإحاطة بأحكام هذه الوثائق البحريّة التي تشهد رواجاً في التّجارة البحريّة، والحديث من خلال 'المبحث الثاني' عن الدور الذي تلعبه البيانات المدرجة في سند الشحن البحري التي يترتّب على تخلف ذكرها أو ظهورها بشكل غير واضح إشكاليّة:

¹ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 49.

² Cf. René Rodière, op.cité, p 329.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 186.

المبحث الأول: الوثائق البحرية أداة امتياز لتحديد الناقل البحري للبضائع:

خرج المشرع الجزائري عن قاعدة حرية الإثبات المعروفة في المواد التجارية، فاشتراط الكتابة لإثبات عقد النقل البحري بموجب سند الشحن أو سند ايجار دون ابرام عقد استئجار السفينة،¹ ولو أوحى ذلك وجود عقدين مستقلين دون تمييز ظاهر على أساس أن نشاط نقل البضائع هو الهدف المرجو من قبل أطراف عقد النقل البحري،² حيث تقضي المادة 1/ب من معاهدة بروكسل لعام 1924 بانطباق عقد النقل فقط على عقود النقل المثبتة بسند الشحن أو أية وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا، وينطبق على سند الشحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة ايجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن.³

الأمر الذي يستدعي منا عرض الملامح الأساسية لسند الشحن البحري، وعليه نقسم هذا المبحث إلى مطلبين بحيث نتعرض في 'المطلب الأول' إلى الإطار المفاهيمي لوثيقة الشحن البحري، ثم الحديث عن جميع أنواع الوثائق البحرية التي تثبت عقد النقل البحري للبضائع تماشيا مع المرحلة التي تحكمها لضمان حسن تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع من خلال 'المطلب الثاني':

المطلب الأول: الإطار المفاهيمي لوثيقة الشحن البحرية:

يعتبر سند الشحن مفتاح النقل البحري؛ كوثيقة أصلية يسمح القانون البحري باستخدامها، بحيث يشكل تحريره أحد المستلزمات الشكلية لابرام عقد النقل البحري، والذي يلعب دور كبير في تحديد هوية الناقل البحري للبضائع، بمجرد الإطلاع على مشتملات هذه الوثيقة.

لنقسم هذا المطلب إلى فرعين بحيث نركز في 'الفرع الأول' على التركيز النظري لهذا الطرح بتحديد مفهوم سند الشحن فنعونه بمفهوم وثيقة الشحن البحرية في حين نخصص 'الفرع الثاني' للحديث عن الوظائف التي يؤديها سند الشحن البحري:

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 204.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 249.

³ على خلاف المادة 1 من معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924 لا تطرح هذه الصعوبة في ظل القانون الفرنسي رقم 66-420 الذي ينظم عقود النقل بحرا دون عقود النقل بسند الشحن واندرا ما يهتم بالطبيعة القانونية للسند الذي يثبت عقد النقل البحري للبضائع.

الفرع الأول: مفهوم وثيقة الشحن البحرية:

في مستهل الحديث يجب علينا التعرف على سند الشحن وتحديد طبيعته وعلاقته بعقد النقل البحري حيث تشهد وثيقة الشحن البحرية نوع من الخصوصية تختلف عن غيرها من السندات التي تثبت عقد النقل البحري المبرم أساسا لتنفيذ المرحلة البحرية من النقل، مما يتطلب منا تحديد الأساس القانوني الذي يوحى بتبعية عقد النقل لسند الشحن ومدى انعكاسه على منح صفة الناقل البحري:

البند الأول: تعريف سند الشحن البحري وتمييزه عن السند التجاري:

يختلف سند الشحن البحري عن السند التجاري الذي يُستخدم في المعاملات التجارية فنحاول تعريف هذه الوثيقة التي تلعب دور مهم جدا في تحديد هوية الناقل البحري، ونستنبط أوجه المفارقة بين السند التجاري وسند الشحن البحري الذي يشهد نوع من الخصوصية بالمقارنة مع غيره من المستندات:

الفقرة الأولى: تعريف سند الشحن البحري:

يتعدّد تحديد مفهوم دقيق لسند الشحن الأمر الذي يستدعي منا تسليط الضوء على تعريف سند الشحن البحري في الفقه والقانون البحري الجزائري واتفاقيات النقل الدولي البحري للبضائع بعد ضبط هذا المصطلح لما له من أهمية بالغة في حلّ العديد من الإشكالات القانونية في مجال نقل البضائع:

أولا: التعريف الإصطلاحي والفقه لسند الشحن البحري:

يمثل سند الشحن البحري أهمّ السندات في مجال التجارة البحرية والنقل على متن الخطوط البحرية¹ الذي يطلق عليه باللغة الانجليزية Bill of loading أي "سند البضاعة" بما أنه يقصد بـ loading الشحن والبضاعة والأجرة² وباللغة الفرنسية connaissance³ المشتقة من كلمة connaitre، أي 'التعريف بحالة

¹ محمود محمد عابنه، المرجع السابق، ص 77.

² Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 190.

³ وهو الإستعمال الراجح لها في معظم التشريعات العربية وتماشيا مع الاتفاقيات الدولية المعروف بسند الشحن (بوليصة الشحن).

وكمية البضاعة¹، المشحونة الذي يمثلها ويقوم مقامها مما يمكن الشاحن أو المرسل اليه بيع البضاعة في الطريق.²

غير أنه لا يقتصر تعريف سند الشحن الصادر تنفيذا لعقد النقل على البضاعة فقط، بل يمتد لأي عنصر جوهري آخر يرتبط بعقد النقل البحري، فأصبح يمثل أحد السندات المستخدمة في تأكيد التزامات وحقوق جميع الأطراف، لاسيما المدين بتقديم الخدمة المميزة في عقد النقل البحري الأمر الذي يتطلب وجوب الإقرار بهويته.³

وبناء على ذلك أصبح سند الشحن ايصال معتمد يحرر عند شحن البضائع على متن السفينة والذي يُصدره ويوقع عليه الناقل البحري (مالك السفينة) أو وكيله (أمين السفينة أو الربان)،⁴ والذي لا يسلم للشاحن إلا بعد تمام عملية شحن البضائع، فيشكل دليل اثبات واقعة الشحن ذاتها، وتسلم البضاعة على ظهر السفينة.⁵

وعلاوة على ذلك يحدّد سند الشحن شروط وأجرة النقل وكيفية تسديدها، نوع الحمولة وحجمها، كيفية الإستلام واسم المستلم ومكان التسليم،⁶ فينقلها بشروط مخصصة إلى جهة معينة، ويسلمها للحامل الشرعي لسند الشحن، الذي يكتسب حقّ دائنيّة في مواجهة الناقل البحري،⁷ وفي هذا السياق يعرف الدكتور مصطفى كمال طه سند الشحن أنه "محرر صادر من الناقل البحري يعترف فيه بتسليم البضاعة ويتعهد بنقلها حتى ميناء الوصول وفقا للشروط المدرجة فيه والتي تحدّد حقوق والتزامات الناقل والشاحن ويخول حامله حقّ تسليم البضاعة المعيّنة فيه عند الوصول".⁸

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 190.

² ابراهيم المكي، نظام النقل بأوعية الشحن، طبعة أولى، الكويت، 1975، ص 72.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 190.

⁴ محمد العباسي، المرجع السابق، ص 49.

⁵ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 97.

⁶ محمد العباسي، المرجع السابق، ص 49.

⁷ ابراهيم المكي، نفس المرجع، ص 72.

⁸ مشار اليه لدى: لطيف جبر كوماني، المرجع السابق، ص 14.

ثانيا: التعريف القانوني لسند الشحن البحري:

يلتزم الناقل البحري أو ممثله اصدار سند شحن بناء على طلب الشاحن،¹ تطبيقا للمادة 748 من ق.ب.ج،² الذي يحرر في نسخ مماثلة بهدف تلافي مخاطر الضياع والسرققة،³ مع تبيان عدد النسخ طبقا للمادة 1/760 من ق.ب.ج.⁴

يلاحظ أنه لم يولي المشرع البحري الجزائري اهتمامه صراحة بتعريف سند الشحن الذي اكتفى بتعداد وظائفها،⁵ على خلاف معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924 التي حصرت تعريف عقد النقل الثابت بسند الشحن أو بأية وثيقة أخرى مماثلة.

كما فصلت اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بين سند الشحن البحري واتفاق الشاحن مع الناقل الذي يأخذ بعين الاعتبار بغض النظر عن شكله، فتجنبت الإشارة لعبارة سند الشحن،⁶ في تعريف عقد النقل حسبما يتبين لنا من نص المادة 6/1 أنه "عقد يتعهد فيه الناقل نقل بضائع بطريق البحر من ميناء لآخر لقاء أجرة، لكن لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلًا بطريق البحر ونقلًا بوسيلة أخرى عقد نقل بحري إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر لأغراض هذه الاتفاقية".

غير أن ذلك لا يعني اغفال اتفاقية هامبورغ لعام 1978 تنظيم وثيقة الشحن بل عرّفها في المادة 7/1 أنها "وثيقة تثبت عقد النقل وتلقي الناقل البضائع أو شحنه لها، ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو

¹ محمد فريد العريني/ هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 385.

² تنص المادة 748 من ق.ب.ج أنه "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب اتمامها واجرة الحموله الواجب دفعها"، والتي تقابلها المادة 199 من ق.ت.ب.م لعام 1990 أن "سند الشحن يتولى اصداره الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسليم البضائع الى الناقل".

³ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 139.

⁴ الجدير بالذكر أنه لم تشترط اتفاقية هامبورغ لعام 1978 عدد نسخ سندات الشحن مكتفية ببيان الزامية ذكر عدد النسخ طبقا للمادة 1/15-ح-

⁵ محمد فريد العريني/ هاني محمد دويدار، نفس المرجع، ص 385.

⁶ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 179.

تحت الإذن أو لحاملها"، ويبطل كل شرط يعفي الناقل البحري من تسليم الشاحن سند شحن طبقاً للمادة 1/33 من نفس الاتفاقية.¹

ولعل من المفيد أن نشير للجديد الذي جاءت به اتفاقية روتردام لعام 2008 حيث استخدم مصطلح "مستند النقل"، عوضاً عن سند شحن بحري هذه التسمية المتعارف عليها منذ القرن 18،² الذي يجسد أداة اثبات ووصول استلام البضائع فقط، ولا يمثل سند الملكية إلا حينما يصدر في مستند نقل قابل للتداول،³ فعرّفته المادة 1/14 من الاتفاقية أنه المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل، والذي يثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد نقل ويثبت وجود عقد للنقل أو يحتوي عليه".

الفقرة الثانية: تمييز سند الشحن البحري عن السند التجاري:

يكتف سندا الشحن إحدى الأوراق التجارية، الذي يحيل إلى نظرية الصرف *cambiare*، وفقاً لأحكام المادة 543 مكرّر 8 من ق.ت.ج،⁴ كأداء وفاء بالدين تخضع إلى جميع طرق تداول الأوراق التجارية ومبدأ استقلالية التوقيعات وعدم الإحتجاج بالدفع.⁵

وعلى خلاف الموقف الذي اتّخذه المشرع الجزائري بخصوص تكييف وصف سند الشحن البحري بالسند التجاري؛ يرى غالبية الفقه الفرنسي كالأستاذ Tassel أنه ليس للتشابه بين سند الشحن والسند التجاري أيّ محلّ،⁶ وهو ما تأثر به جانب من الفقه العربي ورفض إضفاء طابع الورقة التجارية على وثيقة الشحن

¹ تنص المادة 1/33 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه "كل شرط يرد في عقد النقل البحري أو سند الشحن أو أي وثيقة أخرى متبّنة لعقد النقل البحري الذي يكون مخالفاً بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلاً ولاغياً في حدود مخالفته لها".

² بن دومية سعية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012، ص 08.

³ محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 177.

⁴ تنص المادة 543 مكرّر 8 من القانون التجاري الجزائري "يصح سند النقل باعتباره وثيقة تمثّل ملكية البضائع، سنداً تجارياً عندما يصدر و/ أو يظهر للحامل" أو "لأمر".

⁵ بوزبوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012، ص 28.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 186.

التي تخوّل الحقّ في تسليم البضائع دون تأمين مبلغ من النقود (قيمة)¹، وإنما يهدف إلى تأمين وصول البضاعة المنقولة على متن السفينة،² صف إلى ذلك أنّ سند الشحن لا يشترط ضرورة توافر شروط شكلية لضمان صحته ناهيك عن التضامن الصّرفي، على خلاف السندات التجارية التي تستلزم اتباع شكل معيّن وتسمح بالوفاء بمبلغ من النقود في السند ذاته دون تسليم محلّ ما.

كما يؤكّد القضاء الفرنسي أولوية تطبيق النظرية التعاقدية على سند الشحن بدلا من نظرية الصّرف، حيث ينضمّ حامل سند الشحن لعقد النّقل في وقت متأخّر على تسليم البضائع، الذي يتمتع بحرية عدم قبول بعض الشروط المدرجة في سند الشحن والمخالفة للقواعد العامة، وقت انضمامه إلى عقد النّقل، كبيان هوية الناقل البحري ولو كان يصعب إثبات ذلك.³

البند الثاني: تكييف الوصف القانوني لسند الشحن ومدى تبعيته لعقد النقل البحري:

إنّ سند الشحن هو أساس التجارة البحرية الذي يجسّد صلة ربط بين عقد النقل البحري وعقد البيع،⁴ فيشكل التابع الإقتصادي لعقد البيع، الذي يسمح بنقل المحلّ المباع،⁵ ويرتبط بتسليم سند الشحن البحري كشرط ضروري لتخليص الإعتقاد المستندي.⁶

ومن هذا المنطلق يثور التساؤل عن تحديد الوصف القانوني لسند الشحن فيما إذا كان يعتبر عقد نقل بحري صراحة أم مجرد اقرار بالإستلام بالنظر إلى الآثار القانونية المترتبة عن إضفاء على سند الشحن أحد الوصفين،⁷ ليتبين لنا من خلال استقراء النصوص القانونية أنّ سند الشحن يمثّل السند الوصفي للنظام القانوني لعقد النقل البحري للبضائع،⁸ طبقا للمادة 2/746 من ق.ب.ج التي تقابلها المادة 2/17 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلّق بعقود الإستئجار والنّقل البحري، إلى درجة أنّه يكتفّ مشغلي النقل البحري والصناعة

¹ مصطفى كمال طه، الإفلاس والتسوية القضائية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 11.

² Cf. Daniel Ammer, Pour une doctrine de l'apparence et de la théorie de l'apparence en droit maritime, Recueil Dalloz 1999, p 729, Copyright 2016, Dalloz, p 03.

³ C. Cass. Ass. Plén, 22/12/1989, DMF 1990, p 29, note p. Bonassies.

⁴ أحمد حسني، البيوع البحرية، المرجع السابق، ص 30.

⁵ Cf. Jean – Claude Dakouri, droit des transports maritimes, l'harmattan, 2014, p 120.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p183.

⁷ فرج نبيل، التّوصيف القانوني الصّحيح لسند الشحن وطبيعته القانونية، مجلة انترناشيونال ريفو، من أوت إلى سبتمبر 2011، ص 48.

⁸ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p183.

البحرية الطبيعية القانونية لسند الشحن التقليدي أو سند الشحن الإلكتروني بعقد النقل،¹ الذي يُلزم الناقل البحري والشاحن، بغض النظر عن الشروط المدرجة من قبل الناقل البحري، بإرادته المنفردة أو الاتفاق مع الشاحن على أساس طابعه الرضائي والإتفاقي.²

وقد جاء في سياق قضية *Leduc/Co.v Ward*³ أنه تنشأ بيانات وثيقة الشحن التي تجسد عقد النقل قرينة قاطعة في العلاقات بين الناقل والغير حامل وثيقة الشحن، ولا يقبل دليل اثبات مناقض شروط وثيقة الشحن إلا من جهة الغير، على أساس قانون وثيقة الشحن لعام 1855 المطبق في ذلك العهد، لاسيما وأنه تشكل بنود سند الشحن قرينة قاطعة إزاء المستفيد الغير حامل وثيقة الشحن وفقا لأحكام المبحث الرابع من قانون نقل البضائع بحرا لعام 1992، حيث فسرت عبارة "au bénéfice" امكانية اعتماد الغير حامل سند الشحن على بيانات سند الشحن فحسب، أين يحتمل أن يربط سند الشحن طرف ثالث وكأنه العقد بذاته، فيصبح عقد نقل فعلي للبضائع بمجرد انتقاله بين أيدي المرسل إليه أو الغير الحامل أو "يصبح سند الشحن عقد نقل البضائع بذاته بمجرد احالة سند الشحن أو يظهر للمرسل إليه أو المظهر إليه".

و"يمنع" على الناقل البحري نفي ما أدرجه في سند الشحن بنفسه، فلا يقبل ما ورد فيه من بيانات أي دليل إثبات معاكس، حيث تقتصر القرينة القاطعة على البيانات المتعلقة بالبضاعة في سند الشحن، كشحن البضائع أو استلامها للشحن، وذلك لأجل حماية الغير حامل سند الشحن من قبل الناقل الذي يضمن حقيقة البيانات، دون حماية الغير المتخلف عن إبرام عقد النقل البحري وهو ما كرسه المشرع الفرنسي والمشرع الإنجليزي والمشرع الدولي في نص المادة 4/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924.⁴

¹ فرج نبيل، المرجع السابق، ص 48.

² Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 34.

³ Cf. Leduc Co. V. Ward and others, (1886-90) All E.R.Rep.266.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 187, 188.

ولعلّ من المفيد التأكيد أنّ وظائف سند الشّحن الذي يثبت عقد النّقل البحري، دليل على مدى تبعيته لسند الشّحن، ممّا يجعل عقد النّقل جزءاً تابعاً بشكل كامل لسند الشّحن،¹ فيصدر هذا السند الأخير بمجرد إبرام عقد النّقل البحري، الأمر الذي يترتّب عليه نوع من الخلط بين وثيقة الشّحن وعقد النقل البحري للبضائع. غير أنّه لا يعتبر سند الشّحن عقد النّقل البحري بذاته،² بدليل تمييز المشرّع البحري الجزائري بين الفصل الأوّل المتعلّق بالقواعد العامّة الذي اهتمّ بتعريف عقد النّقل البحري والفصل الثاني المتعلّق بسند الشّحن، الذي يمثّل مجرد دعامة مستنديّة لعقد النّقل البحري فقط،³ ويصدر بشكل لاحق على عقد النّقل البحري المبرم بين الشّاحن والناقل البحري هذا الأخير الذي قد يبرم العقد ولو لم يصدر سند الشّحن،⁴ والدليل على ذلك ما ينصّ عليه البند 16 من نموذج سند شحن Conlinebill لعام 1974 "بامكانيّة إبرام الناقل عقد النّقل قبل اصدار سند الشّحن"،⁵ حيث يلتزم الشّاحن بتسليم البضاعة للناقل دون مطالبته بسند الشّحن.⁶

ومن بين مبررات تبعيّة سند الشّحن لإتّفاق أطراف عقد النّقل البحري ودليل اثبات وجوده، نشأة التزامات الناقل البحري للبضائع قبل اصدار سند الشّحن،⁷ حيث أقرّ القضاء الإنجليزي أنّ سند الشّحن أفضل دليل اثبات دون اعتباره عقد نقل فعلي الذي ينشأ قبل توقيع الناقل البحري على سند الشّحن،⁸ وقبل وجوده،⁹ حيث تمّ قبول دليل إثبات الإتّفاق الشّفهي المقدّم من قبل أصحاب البضائع، والسابق على إصدار سند الشّحن لإتمام الرّحلة البحريّة على متن السفينة التي أبحرت دون أيّ انحراف، لأجل نقل حمولة اللّيمون من

¹ Cf. Martine Remond – Gouilloud, le contrat de transport, Dalloz, 1993, p 19.

² محمد العباسي، المرجع السابق، ص 49.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 184.

⁴ طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة أولى، دار الثقافة، الأردن، 2004، ص 109.

⁵ يعتبر سند شحن نموذجي صدر من قبل مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي BIMCO مع الإشارة إلى سند شحن Conlinebill الذي ظهر في 2000 فحررت فيه شروط اضافية.

- Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 34, 35.

⁶ طالب حسن موسى، نفس المرجع، ص 109.

⁷ Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 34.

⁸ Les connaissances, conférence des nations unies sur le commerce et les développements Genève, Rapport de secrétariat de la CNUCED, nations unies New-York, 1971, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, p 06.

⁹ الجدير بالذكر أنّه اذا وقع أي نزاع حول شروط العقد التي قبل بها الناقل قبل توقيع الشاحن على سند الشحن، يجب اقامة الشاحن الدليل على أيّ بند غير مدرج، أو عدم ادراج الشروط المتفق عليها مع الناقل في العقد، أو ادراج بعض الشروط غير متفق عليها في الأصل، فاذا تعذر عليه الغاء العقد قبل بداية الرسالة البحرية واستعادته بضائعه، فلا يحرم من اثبات أن محتوى العقد المتفق عليه قبل توقيع وثيقة الشحن تخالف ما يتضمنه هذا السند.

- وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 37، 38.

Londres إلى Espagne، ففضي بإبرام عقد النقل البحري قبل اصدار سند الشحن بذاته، ولا يوجد أي محلّ للأخذ بعين الاعتبار الشرط النموذجي الذي يسمح بحرية انحراف السفينة وتوقفها خلال الرحلة في Anvers، ممّا تسبّب في وصولها متأخراً إلى Londres (بعد 1 ديسمبر) تاريخ ارتفاع أسعار الإستيراد.¹

الفرع الثاني: وظائف سند الشحن البحري:

لم يعرف سند الشحن في العصور القديمة الذي كان يحكم تطوّره العرف والتزام التجار بأخذ البضائع على عاتقهم أثناء الرسالة البحرية وتسليمها، إلى حدّ ما تبلورت معالمه في القرن 12 و13،² الذي ظهر كإيصال يسلمه الربان (الناقل) للشاحن في القرن 14 بعد التوقيع عليه لإثبات واقعة تسلّم البضائع،³ وشحنها على متن السفينة.

وشاع استعماله في القرن 16 في أوروبا الغربية،⁴ إلى غاية ما ظهرت فكرة تمثيل سند الشحن البضائع المشحونة في القرن 17⁵ فأصبح أداة اثبات عقد النقل وجميع شروط شحن البضائع وتفريغها، الذي يمثّل ملكية البضائع الموصوفة؛ فيؤدّي عدّة وظائف،⁶ وهو ما نجمله فيما يلي:

البند الأول: سند شحن أداة اثبات مندرجات عقد النقل البحري:

من مصلحة أطراف عقد النقل البحري للبضائع الحصول على سند الشحن لأجل التعرّف على شروط العقد،⁷ ومندرجاته بمجرد قبوله من الشاحن،⁸ الذي يعكس ما ورد فيه من مشتملات على أساس أنه "سند يهدف لإثبات عقد النقل وتحديد التزامات أطرافه"، وتحمل بياناته "كلّ دليل اثبات ظاهري آخر".⁹

¹ The Ardennes « owners of cargo » v. the Ardennes owners 1950, 2 all E.R. 517, Cité par : Anastasiya Kozubovskaya – Pelle, op.cité, p 187, 188.

² أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 28.

³ محمد فريد العريني/محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 306.

⁴ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، نفس المرجع، ص 28.

⁵ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 115.

⁶ Cf. Gurvan Branellec, op.cité, p 40, 41.

⁷ محمد فريد العريني/ هاني محمد دويدار، نفس المرجع، ص 385.

⁸ Les connaissances, conférence des nations unies sur le commerce et les développements Genève, Rapport de secrétariat de la CNUCED, nations unies New-York, 1971, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, p 06.

⁹ CA de versailles du 31/05/2001, n° 1998-4056. Lamy transport, « contentieux », tome II, 2201, n° 582, p 383.

ومما لا شك فيه أنه لا يمنع تخلف أحد بيانات وثيقة الشحن من الإحتجاج به كمتطلب إثبات عقد النقل البحري للبضائع وليس انعقاده، بل يترتب على خلوه من أحد البيانات نقص قيمته، الأمر الذي يستوجب إثبات ما لا يشمل سند الشحن،¹ من بيانات كقاعدة أمره بمنطوق المادة 748 من ق.ب.ج² حيث يقلل عدم إيراد بيانات معينة في وثيقة الشحن من أهميتها في إثبات الغاية منها.³

غير أنه لا تتمتع البيانات الواردة بسند الشحن التي توجد بين أيدي الأطراف بنفس القوة الثبوتية، فيعدّ مجرد دليل إثبات إتفاق نقل البضائع بين الناقل والشاحن،⁴ والذي يتمتع بحجة ثبوتية نسبية بينهما قابلة لإثبات العكس،⁵ مع قبول أيّ إثبات مصادد لمشمتملات سند الشحن.⁶

وبطبيعة الحال يستحيل تقرير الحجية المطلقة للبيانات الواردة في وثيقة الشحن متى اختلفت هذه البيانات الأخيرة مع البيانات الواردة حقيقة،⁷ مع تمكين الغير⁸ من إثبات عكس ما ورد بسند الشحن بكافة طرق الإثبات.⁹

وأمام الحجية المطلقة لبيانات سند الشحن في مواجهة الغير الحامل حسن نية،¹⁰ التي يعتمد عليها لأجل إثبات هوية الناقل البحري فتفيد الإفتراض الحاسم،¹¹ فلا يجوز للناقل أو الشاحن إقامة الدليل بخلاف ما هو

¹ محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 75.

² تنص المادة 748 من ق.ب.ج أنه بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب اتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 184.

⁴ هشام فرعون، المرجع السابق، ص 177.

⁵ محمود محمد عبابنه، نفس المرجع، ص 75.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 184.

⁷ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 155

⁸ يقصد بالغير كل شخص ليس طرف في عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن، مع تمتعه بحقوق ترتبط بتنفيذ العقد فيمتسك بما ورد من بيانات في سند الشحن كالمرسل اليه ومشتري الحمولة وشركة التأمين التي تعوض الشاحن أو المرسل اليه عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء نقلها فتحل محلها في ممارسة دعوى الرجوع ضد الناقل البحري للبضائع.

– عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل اليه، دار الجامعة الجديدة، 2002، ص 91؛ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، نفس المرجع، ص 145.

⁹ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 146.

¹⁰ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 381.

¹¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 183.

ثابت في سند الشحن، كقرينة قاطعة في الإثبات بين الشاحن والناقل حماية للظاهر،¹ ومصالحة الغير أين يفترض صحة البيانات الواردة بسند الشحن،² تطبيقاً للمادة 761 من ق.ب.ج،³ وإلا كان الغير سيئ النية إذا علم بعدم صحة تلك البيانات، بحيث يمكن للناقل أو الشاحن إقامة الدليل بخلاف ما ورد من بيانات في سند الشحن بكافة طرق الإثبات مع اثبات انتفاء حسن نية الغير، بما أنّ عقد النقل البحري واقعة بالنسبة للطرف الأجنبي عن العقد.⁴

البند الثاني: سند الشحن سند ملكية البضائع:

انطلاقاً من فكرة تبعية ربان السفينة للناقل الذي يمثل الشاحن في حيازته البضائع،⁵ فقد يلتزم بنقل ملكية البضائع لشخص آخر بدلاً من الشاحن بمجرد تنازله عن وثيقة الشحن⁶ دون انتقالها نهائياً بما أنها أداة حيازة البضائع وليس سند ملكية البضاعة document of title التي لا تكتسب إلا بإبرام عقد يثبت الملكية. ويصبح حامل سند الشحن الإسمي أو لأمر الحائز الحقيقي للبضائع،⁷ أين يحق له طلب تسلّم البضائع والتصرف فيها بالبيع أو الرهن،⁸ وهو مالك بحكم القانون يُثبت حيازته البضائع حكماً بسند الشحن التي تمثل ارسال رمزي ولو كانت البضائع في طريقها الى البحر،⁹ وقد يفقد حامل سند الشحن هذه الحيازة من جراء زوال عنصرها المادي الذي يزاوله الربان لحسابه، ويُسيطر على البضائع مادياً فيتعدّر عليه نقل حيازتها.¹⁰

¹ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 146.

² محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 155.

³ تنص المادة 761 من ق.ب.ج أنه تعتبر وثيقة الشحن الموضوعية طبقاً لأحكام هذا الفصل ثابتة بالقرينة بالنسبة لإستلام البضاعة من قبل الناقل في الحالة والكمية المبيّنة في الوثيقة إلا إذا ثبت ما يخالف ذلك. لا يقبل ما إذا نقلت الوثيقة لحامل من الغير بحسن نية، وهو ما يؤكده المشرع الدولي في المادة 3/4 من معاهدة بروكسل لعام 1924 أنه 'يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة أنّ ناقل البضاعة تسلّمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة 3 أ و ب و ج من هذه المادة ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك'.

⁴ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، نفس المرجع، ص 155.

⁵ المرجع نفسه، ص 123.

⁶ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 195.

⁷ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، نفس المرجع، ص 125، 126.

⁸ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، نفس المرجع، ص 141.

⁹ محمود محمد عيابه، المرجع السابق، ص 81.

¹⁰ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، نفس المرجع، ص 124.

وبالرغم من تمثيل سند الشحن ملكية البضائع إلا أنه يتبين لنا من خلال تفسير العبارة الواردة في المادة 1/ب من معاهدة بروكسل لعام 1924 بنصها "أي وثيقة 'instrumentum' مماثلة تكون سندا"¹ أن مصطلح وثيقة التي تشكل سندا لنقل البضائع بحرا جاء بمعنى جدّ موسّع بالمقارنة مع مصطلح "سند الملكية"، الأمر الذي يلاحظ عليه أنه لا يتضمّن أيّ مستند أو وثيقة حقّ الملكية.

ولا يمنعنا الأمر من التّرجيح لإتفاقية روتردام لعام 2008 التي أغفلت الإحالة لتمثيل السند أو وثيقة الملكية وتبنّت قرابة مصطلحية دون الإشارة لمصطلح سند الشحن، وإنما تحدّثت عن مستند النقل الذي عرفته بموجب المادة 14/1 من الإتفاقية أنه "المستند الذي يُصدره الناقل بمقتضى عقد النقل، والذي يثبت تسلّم الناقل أو الطّرف المنفّذ البضائع بمقتضى عقد النقل ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه"، وهو ما يفسّر الموقف الذي اتّخذته قواعد لاهاي فيسبي، وطابع تعدّد الوسائط الذي تتميّز به إتفاقية روتردام.²

البند الثالث: سند الشحن أداة تمثيل البضائع:

توحي البيانات الواردة في سند الشحن المسلّم أثناء إبرام عقد النقل، أداة تمثيل البضائع،³ كإيصال استلامها ودخولها في عهدة الناقل أو الطّرف المنفّذ،⁴ أو الرّبّان على متن سفينته،⁵ تطبيقا للمادة 749 من ق.ب.ج،⁶ حيث يرى العميد Rodière "أنّ تسليم سند الشحن هو تسليم الشّيء".⁷

ويوضّح الأستاذ Tassel أنه "يعتبر مالك البضاعة الحامل الشرعي لوثيقة الشحن فيحوزها بمجرد حيازته سند الشحن... بحيث تقوم الحيازة القانونية لوثيقة الشحن مقام حيازة البضائع نفسها"،⁸ ممّا يجعله

¹ تنصّ المادة 1/ب من معاهدة بروكسل لعام 1924 على عقود النقل المثبّته بسند الشحن أو أيّ وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا".

² Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 180, 181.

³ تتمثلّ دلائل تمثيل البضائع في تحديد مواصفاتها بدقّة والتّصريح بها وقابليّة المستند للاحتجاج به لتمكين حائزها من استلام البضائع والتصرّف فيها والحقّ في تسلّمها اذا أصابها ضرر، ويحول هذا المستند من تمثيل البضائع اذا تمكّن حامله التنازل عن حقوقه قبل الناقل دون التخلّي عن السند.

– محمّد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 132.

⁴ Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 35.

⁵ Cf. Gurvan Branellec, op.cité, p 40, 41.

⁶ تنصّ المادة 749 من ق.ب.ج. أنه "تشكّل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل البضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر...."

⁷ Cf. René Rodière, op.cité, p 108.

⁸ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 178.

البضاعة بذاتها،¹ وهذا تكريسا لقاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية"،² حسبما يؤكدّه المشرع الجزائري بموجب نصّ المادّة 749 من ق.ب.ج.

وفي هذا السياق يقرّ القضاء الفرنسي بوظيفة سند الشحن في تمثيل البضاعة التي امتدّت حتّى لسند الشحن النهري،³ حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في 2004/11/23 تمثيل سند شحن لأمر البضائع واثبات ملكيتها،⁴ واثبات واقعة تسليم وشحن الكمية الدقيقة من البضائع على متن السفينة،⁵ حيث يستلم البضائع قبل اتمام عملية شحنها على متن السفينة، على خلاف حالة استلام البضائع أثناء مراحل الشحن.⁶

المطلب الثاني: بدائل وثيقة الشحن البحرية:

إنّ الإستخدام المتزايد لسند الشحن في المجال البحري، لا يكفي أنيا لأداء جميع الوظائف الأساسية،⁷ بحيث أصبح لا يقتصر اثبات عقد النقل البحري للبضائع على وثيقة الشحن البحرية فقط،⁸ بل فرضت الممارسة العملية ضرورة البحث عن مستندات بديلة أخرى تسمح لنا بتحديد هوية الناقل البحري للبضائع. وتتيح هذه البدائل المستندية للشاحنين والناقلين البحريين الضمان القانوني وهو ما اعترف به المشرع الجزائري في المادّة 782 من ق.ب.ج أن "التسليم للمرسل اليه يكون في المكان المتفق عليه بموجب نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة، وفي حالة عدم اصدار أيّ وثيقة فبناء على وثيقة نقل صحيحة".⁹

¹ Cf. Pierre Bonassies/christian scapel, op.cité, p 632.

² وهو ما ينصّ عليه المشرع الجزائري في المادّة 1/835 من ق.م.ج.

³ قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرّخ بـ 1987/03/03 "أنّه يشكّل سند الشحن النهري سند تمثيل الحمولة والذي تعادل فيه الحيازة القانونية حيازة البضاعة التي تمّت الإشارة إليها وملكيتها البضاعة نفسها".

- Cass.com, 3 mars 1987, l'arrêt nom publié au bulletin, rejet, n° de pourvoi : 85-16138, Cité par: Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 177

⁴ Cass.com, 23 novembre 2004, l'arrêt non publié au bulletin, rejet, n° de pourvoi : 03-13570, Ibid, p 177.

⁵ Cf. Pierre sefa, op.cité, p 751.

⁶ محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 81.

⁷ Cf. Martine Remond – Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 299.

⁸ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 193.

⁹ وهو ما يؤكدّه المشرع البحري الجزائري في المواد 791، 805، 807 من ق.ب.ج.

وحظيت هذه المسألة اهتماما ملحوظا في أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 التي تطبق نصوصها على عقد النقل الثابت بسند الشحن أو بسند مماثل يشكّل سند نقل البضائع بحرا،¹ دون تحديد طبيعتها بشكل صريح، وهو ما تؤكدّه اتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي نظّمت بدائل سند الشحن تحت عنوان 'الوثائق الأخرى غير سندات الشحن'، التي تتمتع بنفس القوة الثبوتية، فتجسّد قرينة بسيطة على إبرام عقد نقل البضائع وتسلمها بحالتها الموصوفة،² مع جواز تفويضها بالدليل العكسي.³

وبهدف مساعدة المطالب بتحديد هوية الناقل البحري في المراحل السابقة عن عملية النقل البحري، اهتمت أحكام اتفاقية روتردام 2008 بوثائق نقل أخرى يعتمد عليها أطراف عقد النقل، التي يستثنى منها مشارطات الإيجار أو عقود استخدام كلّ أو جزء من السفينة طبقا للمادة 1/6 منها، وعليه سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نعدّد في 'الفرع الأول' البدائل الورقية لسند الشحن البحري، ونخصّص 'الفرع الثاني' للحديث عن البديل الإلكتروني لسند الشحن البحري:

الفرع الأول: البدائل الورقية لسند الشحن البحري:

لا خلاف في وجود عدّة وثائق نقل بحرية تتماثل مع سند الشحن البحري، هذه التسمية التي تطلق على جميع السندات المماثلة له بصرف النظر عن استخدامها في النقل البحري للبضائع، على سبيل المثال سند الشحن المباشر وسند شحن FIATA، أو سند الشحن الصادر من طرف الناقل العام الغير مشغّل للسفينة أو سند الشحن الصادر عن متعهد النقل متعدّد الوسائط، نتيجة حاجته الماسّة للتعاقد مع الناقلين البحريين من الباطن.⁴

¹ المادة 1/ب من معاهدة بروكسل لعام 1924.

² تنصّ المادة 18 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 بأنه 'متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشحن لاثبات تسلّم البضاعة محلّ النقل، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة بسيطة على إبرام عقد نقل البضائع بالبحر وتسلم الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة في تلك الوثيقة'

³ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 181.

⁴ أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، المرجع السابق، ص 400.

وجرى بنا التطرق أيضا إلى سندات أخرى منها تذكرة النقل البحري وسند لأجل الشحن وأوامر التسليم، والإيصال المؤقت، والسندات الصادرة عن الإتحادات البحرية لمجهزي السفن وسندات الشحن ذات الطبيعة الخاصة التي تصدر في إطار ابرام عقد الإستئجار البحري للسفن.¹

ومن هذا المنطلق يمكننا تصنيف سندات الشحن الصادرة من قبل المتدخلين الذين يسعون إلى تنفيذ عملية نقل البضائع بحرا كأحد المعايير المساهمة في الحد من صعوبة الكشف عن ينتحل صفة الناقل البحري الحقيقي إلى تقسيمات مختلفة:²

البند الأول: سند النقل البحري الغير قابل للتداول:

على خلاف سند الشحن البحري المتداول وقابل التحويل المسلم للمرسل اليه أو المحال إليه الذي يكتسب حقوق تعاقديّة عند الكشف عن هلاك أو تلف البضائع، نجد سندات شحن تتجرّد من طابع التداول:

الفقرة الأولى: تعريف تذكرة النقل البحري:

نادت شركات النقل البحري التعامل بصورة جديدة من سندات النقل البحريّة بهدف تبسيط الإجراءات المستنديّة،³ تسمى "تذكرة النقل البحري sea way bill"⁴ التي تتماثل مع تذاكر وخطابات النقل المستخدمة في وسائل النقل الأخرى، حيث يتعهد الناقل البحري تقديم تذكرة النقل البحري للمرسل إليه المسمّى، الأمر الذي يمكن هذا الأخير من المطالبة بحق تسلّم البضائع والمحافظة عليها، دون التزامه بتقديم السند الذي يرافقه للناقل أو وكيله كدليل على إستلام البضائع.⁵

¹ Cf. Martine Remond – Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 299.

² فضلا عن تعدد وثائق الشحن بالنظر الى الشروط المتفق عليها كسند الشحن المكتمل (Complete form) الذي يحتوي على جميع شروط عقد النقل، وسند الشحن المختصر (A short form bill) والذي يحتوي على أهم الشروط فقط. بالاضافة إلى سند شحن الحاويات (A containerized bill). - محمود محمّد عيابه، المرجع السابق، ص 79.

³ أيمن النحرابي، لوجيستيات التجارة الدوليّة، المرجع السابق، ص 401، 402.

⁴ اقترحت تذكرة النقل البحري باللغة الإنجليزيّة عام 1977 من قبل لجنة البريطانيين في مجلس إجراءات تسهيل التجارة الدوليّة SITPRO (Simplification of International Trade Procedures Board) والجمعية العامّة البحرية البريطانيّة (British Shipping)، كما تمّ اعداده في فرنسا بمبادرة اللّجنة المركزيّة الفرنسيّة للمجهّزين.

- Cf. Pierre Bonassies/christian scapel, op.cité, p 635.

⁵ تسمى تذكرة النقل البحري تذكرة النقل بالخطوط المنتظمة Liner way bill سند مستقيم straight bill of lading إيصال بيانات البضائع Data cargo Key receipt و reight Receipt.

- فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 401.

وما الغاية من وراء ذلك إلا لأجل تفادي تعطيل استلامها حين وصولها فعلياً،¹ مما يتنافى مع مصلحة المرسل إليه، وذلك على خلاف سند الشحن التقليدي الذي يوجب المرسل إليه تسليم سند ورقي،² طبقاً للمادة 7 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.³

والجدير بالإشارة أنه تتخذ تذكرة النقل البحري شكل نموذج عام قصير يُشبه سند الشحن من حيث الطبيعة والوظائف القانونية،⁴ مع أنه تستعاض الشروط الطويلة المطبوعة بالخط الصغير على ظهر تذكرة النقل البحري "بشرط النموذج القصير" الذي يطبع على وجه هذه التذكرة، دون أن تتضمن أي شروط خاصة، مما يفيد الإحالة إلى الشروط العامة للناقل فيتمكن الشاحن من الإطلاع على الشروط المعتمدة المُحال لها في مكاتب الناقل أو وكلاءه.⁵

الفقرة الثانية: الأساس القانوني لتذكرة النقل البحري:

يقتصر تطبيق أحكام معاهدة بروكسل عام 1924 وبروتوكول تعديلها عام 1968 على الوثائق الممثلة لملكية البضائع التي تنحصر في سند الشحن البحري أو ما يحل محلها دون تذكرة النقل البحري، هذا الأصل الذي تأثرت به بعض التشريعات المقارنة منهم المشرع الإنجليزي الذي يرفض فكرة تكييف وصف تذكرة النقل البحري بوثيقة الشحن نتيجة عدم خضوعها لأحكام معاهدة بروكسل لعام 1924.

غير أن موقف المشرع الإنجليزي لم يستقر على هذا الإتجاه بل تأثر بما جاء به المشرع الفرنسي في أحكام القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري بموجب نص المادة 16،⁶ الأمر الذي دفع القضاء الإنجليزي بتاريخ 2005/02/18⁷ الإقرار صراحة بإمكانية تطبيق أحكام معاهدة

¹ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 402.

² Cf. Emmanuel de pontavice / P. cordier, transport et affrètement maritimes, Encyclopédie Delmas pour la vie des affaires, collection française 2^{ème} éd, 1990, H13, p 97.

³ تنص المادة 7 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 على "تعهد الناقل تسليم البضائع مقابل استرداد سند الشحن، أي ضرورة تسليم السند مقابل استلام البضاعة".

⁴ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 404.

⁵ المرجع نفسه، ص 404، 405.

⁶ يطبق القانون الفرنسي رقم 66-420 على كل النقل البحري ولو لم يثبت بسند النقل حيث تنص المادة 16 منه تطبيقه على كل نقل ينفذ من ميناء فرنسي سواء ميناء القيام أو ميناء الوصول وكان هذا النقل لا يخضع إلى معاهدة بروكسل لعام 1924.

⁷ Rafaela S, Clyde co in House of Lords Success, in Clyde and Co letter, 18/02/2005.

بروكسل لعام 1924 على كلّ سند يتمتّع بموجبه الحامل بالحقّ على البضاعة المنقولة حسبما تقتضيه تذكرة النّقل البحري،¹ تطبيقاً لأحكام قانون نقل البضائع بحراً لعام 1992.²

وتأسيساً على ذلك تأخذ تذكرة النّقل البحري وصف سند الشّحن، الأمر الذي ترتّب عنه اقتراح تطبيق معاهدة بروكسل لعام 1924 على تذكرة النّقل البحري وهو ما نلاحظه من خلال القراءة المشتركة للمواد 2 و 6 من المعاهدة، متى استوفت الشّروط المذكورة في المادة 6 التي تجيز الإتّفاق الخاصّ شريطة عدم مخالفته النّظام العام، وألاً يُدرج هذا الإتّفاق في سندات غير قابلة للتداول صادرة في اطار العمليّات التجاريّة العاديّة المستبعدة من نطاق تطبيق القواعد بل فقط تلك المشحونات ذات طبيعة تتطلّب اتّفاق خاصّ يتماشى مع ظروف ومواعيد وشرط النّقل.³

وقياساً عمّا نادت به التّشريعات المقارنة والقضاء الذي كان له صدى كبير في تفسير بعض أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 لاسيّما المادتين 2 و 6 منها، فقد سارت اتّفاقية هامبورغ لعام 1978 على ذات النهج حسبما يتبيّن لنا من خلال نصّ المادة 18 التي أجازت ادخال تذكرة النّقل البحري متى انصرفت إرادة طرفي عقد النّقل استخدامه،⁴ وهو ما أخذت به بعض التّشريعات العربية حيث أجازت المادة 4/203 من ق.ت.ب.م على سريان أحكامه على عقود النّقل البحري الثّابتة بتذكرة النّقل البحري، بما أنّه يجوز النّص في سند الشّحن على حظر حوالبته أو تداوله.

وأمام الأهميّة التي حظيت بها تذكرة النّقل البحري في مجال نقل البضائع بحراً ظهرت الحاجة إلى ضرورة سنّ قواعد موحّدة من قبل اللّجنة البحريّة الدوليّة CMI التي تتعلّق بسندات النّقل البحري الغير قابلة

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 179.

² يؤكّد المبحث 1/3 من قانون نقل البضائع بحراً 1992 (GOGSA) التي تحدّد في هذه النصوص أنّ الإحالات في القانون البحري لسند الشّحن هي احالات لأيّ سند لا يعتبر سند شّحن.

³ المادة 06 من معاهدة بروكسل الخاصّة بتوحيد بعض القواعد المتعلّقة بسندات الشّحن لعام 1924.

⁴ تنصّ المادة 18 من اتّفاقية هامبورغ لعام 1978 أنّه "متى أصدر الناقل وثيقة أخرى غير سند الشّحن لإثبات تسلم البضائع الواجب نقلها، اعتبرت هذه الوثيقة قرينة ظاهرة على إبرام عقد النقل البحري وتلقي الناقل للبضائع كما هي موصوفة في تلك الوثيقة"

للتداول، بما فيها تذاكر النقل البحري التي وقّع عليها في مؤتمر 34 بباريس لعام 1990، الأمر الذي يسمح باستبعاد خطر الفراغ القانوني المرتبط باستخدام تذكرة النقل البحري بما أنها ليست وثيقة ملكية.¹

وناهيك عن ذلك تتيح هذه القواعد تطبيقها المباشر، وتضمن الناقل البحري تذكرة النقل البحري شرط الإحالة تطبيقاً للفقرة 2 و 3 من القاعدة الرابعة من القواعد الموحدة لتذكرة النقل البحري،² وتؤكد القاعدة السابعة عدم اشتراط تقديم تذكرة النقل البحري للناقل أو وكيله لأجل التمكن من الحصول على البضائع، بل اثبات المرسل اليه شخصه للناقل البحري لكي يسلمه البضاعة، دون اثاره مسؤوليته عند التسليم المعيب، متى تمكّن من اثبات العناية الكافية للتأكد من مستلم البضاعة قبل تسليمها.³

ولا يمنعنا الأمر من التنويه إلى اتفاقية روتردام لعام 2008 التي ميّزت بين سندات النقل المتداولة وسندات النقل الغير متداولة بشكل عام،⁴ بموجب المادة 41/ب-2- التي ألزمت تسليم سندات نقل غير قابلة للتداول من أجل تسلّم البضائع ويحال للمرسل اليه الذي يتصرّف بحسن نية، فينتقل نفس حماية الغير حامل سند الشحن المتداول مع مراعاة القوة الثبوتية لتفاصيل العقد.⁵

الفقرة الثالثة: وظائف تذكرة النقل البحري:

تؤدي تذكرة النقل البحري بعض وظائف سند الشحن التقليدي فلا تتمثل البضائع الموصوفة،⁶ ولا تخدم ملكيتها وإنما تتمثل هذه الوثيقة البحرية مجرد وصل بسيط، يكفي إرساله للأطراف بناء على نظام تبادل

¹ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 405.

² زهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2010/2011، ص 32.

³ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، نفس المرجع، ص 408.

⁴ مع الإشارة أنه جرى نقاش عن استخدام عبارة قابلة للتداول، الذي لا يطلق على سند الشحن، ويستخدم مشروع الصك عبارة "قابل للتداول" لأنها مفهومة دولياً ويدل على ذلك استخدام عبارة "غير قابل للتداول" في المادة السادسة من قواعد لاهاي حتى وإن لم تكن دقيقة في بعض النظم القانونية، وأن تغيير التسميات قد يدفع إلى الاعتقاد بأن المقصود هو تغيير المضمون.

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، الدورة التاسعة 26 نيسان/ أبريل 2002، نيويورك، 15، مشروع أولي لصك بشأن النقل البحري للبضائع، وثيقة رقم: A/CN.9/WG.III/WP. 21

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 182.

⁶ Cf. Martine Remond – Gouilloud, le droit maritime, op.cité, p 359.

البيانات إلكترونيًا، دون اشتراط وجودها المادي في مكان الوصول،¹ على خلاف سند الشحن الإسمي،² حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 2007/06/19 بعدم امكانية تسليم الناقل البحري البضاعة إلا بتقديم أصل سند الشحن ولو كانت إلى شخص مسمى الذي يتجرّد من بيان لأمر إلا باتفاق مخالف.³

وبالرغم من الاختلاف الظاهر بين سند الشحن الإسمي وتذكرة النقل البحري، إلا أنها تمثّل بذيل سند الشحن وسند تكميلي له،⁴ نتيجة تتابع عقد البيع وعقد النقل التي يسميها الأستاذ Tassel بـ "الشقيق التقليدي"،⁵ فيشترك السندين في خاصية عدم قابليتها للتداول،⁶ حيث تقتزن تذكرة النقل البحري بكلمة "غير قابلة للتداول" التي تُنسب للناقل أو وكيله مصدر سند النقل،⁷ ولو لم تشتمل على جميع البيانات الواردة في سند الشحن.⁸

وتفسيراً لذلك يلاحظ أنه تفتقد تذكرة النقل البحري إلى نقلها، لأجل تفادي آجال الإنتقال الطويلة مقارنة بالنقل في حدّ ذاته، فتسهّل على الناقل البحري إصدارها باسم صاحب الحقّ على البضاعة دون أيّ عوائق،⁹ وهو ما نجده في مجال النقل الخاصّ والنقل الذي تنظّمه شركة لحسابها الخاصّ، أو النقل بين كيانات تتمتع بعلاقة قانونية واقتصادية، كالإرسال بين شركتي نقل من نفس التجمّع.¹⁰

¹ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 402، 403.

² يصدر سند الشحن حسب الغاية من انتقاله فقد يدوّن عليه "حامله" الذي يمكن أي شخص من تسلّم البضاعة بمجرد تبيانه سند الشحن، وقد يتمتع عن تسليمه إلى غاية تاريخ الوصول، حينما يرغب في تسليم السند لشخص دون السماح بتداوله قبل وصول البضاعة، وهذا على خلاف سند الشحن لأمر أو الإذني الذي يقبل التداول بالتظهير، وتنتقل حيازة البضاعة للمظهر إليه الذي يكتسب صفة المرسل إليه في مواجهة الناقل البحري الذي لا يتمتع عن تسليم البضاعة، كما يظهر السند على بياض فيعد مظهر للحامل، والذي يمكن من بيع البضاعة قبل وصولها بحيث تنتقل ملكيتها للمظهر إليه بمجرد تظهيرها وتنتقل إليه المصلحة التأمينية بمجرد التوقيع له من المظهر المالك الأصلي.

- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 117، 119، 120، 121؛ محمود محمد عباننه، المرجع السابق، ص 78.

³ Cass. Com, 19/06/2007, n° 05-19.646, Cité par: Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 177.

⁴ Cf. Abdelkerim Kouka, op.cité, p 172.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 176.

⁶ Cf. Nathalie Soisson, la liberté contractuelle dans les clauses du connaissance, thèse doctorat, université panthéon Assas- paris 2, 1992, p 562.

⁷ Cf. M. Ngagne Faye, la livraison sans connaissance, Mémoire de Master 2 professionnel de Droit Maritime et des Transports, 2007/2008, p 69.

⁸ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بطريق البحر عام 1978، المرجع السابق، ص 133.

⁹ محمود محمد عباننه، المرجع السابق، ص 79.

¹⁰ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 176.

وفي هذا الصدد قضت محكمة Rennes بتاريخ 2002/05/16 "...على غرار تذكرة النقل البحري يعتبر سند الشحن اسمياً دون أن يكون متداولاً"،¹ مع مطالبة الناقل البحري واعلام الرّبان بضرورة الإلتزام بتسليم البضائع بعد التّحقّق من شخصيّة المرسل إليه، الذي يثبت أنّه الشّخص المشار لإسمه، بغضّ النظر عن حيازته سند الشحن،² وفي هذا السّياق يعرف الأستاذ M. Tinayre "تذكرة النقل البحري ككلّ سند غير متداول تتماثل مع سند الشحن الإسمي ومن غير الضّروري تسليم البضاعة للمرسل إليه الذي لا يبرّر هويّته".³

وبالرّغم من الوظائف التي تؤدّيها تذكرة النقل البحري تظلّ المنفعة من وراءها محدودة، التي يؤخذ عليها عدم قانونيّتها،⁴ بما أنّها مجرد وسيلة لإيصال المعلومات،⁵ لا تتلاءم مع البضائع العائمة محلّ صفقات تجارية، التي يتعدّر اجراء تصرفات قانونيّة عليها،⁶ فلا تتصرف النية إلى رهن البضائع أو بيعها أثناء الرّحلة البحريّة،⁷ فيقترح انشاء سجلّ آلي لوثائق الشحن البحري ممّا يمكن من تغيير جهة التّسليم بناء على تعليمات البنك فاتح الإعتقاد المستندي، فتؤدّي تذكرة النقل البحري غير قابلة للتداول في هذا المقام نفس وظيفة سند الشحن التي تقبل لأجل الدّفع في نشرات الإعتقاد المستندي RUU،⁸ ولا يمنع التنازل عن البضائع وفقاً للأحكام العامّة بعد استيفاء الشّروط الواردة في المادة 239 من ق.م.ج.⁹

¹ Cour d'appel de Rennes (2e Chambre), 16 mai 2002, Navire MSC Magallanes, DMF 631, novembre 2002, p 953.

² محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 118.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 176.

⁴ Cf. Gurvan Branellec, op.cité, p 155.

⁵ فاروق ملش، النّقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 403.

⁶ ناجي زهرة، المرجع السابق، ص 33.

⁷ فاروق ملش، النّقل المتعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 403.

⁸ Cf. Victor-Emmanuel Bokalli, Crise et avenir du connaissance, DMF 579, Février 1998, p 128.

⁹ تنصّ المادة 239 من ق.م.ج "يجوز للدائن أن يحول حقّه إلى شخص آخر إلا إذا منع ذلك نص القانون، أو إتفاق المتعاقدين، أو طبيعة الإلتزام وتتمّ الحوالة دون الحاجة إلى رضا المدين".

البند الثاني: تصنيف سندات الشحن من حيث شحن البضائع:

انطلاقاً من فكرة اثبات سند الشحن البضائع المشحونة فعلاً على متن السفينة فمن الأهمية بمكان التمييز بين سند شحن غير مشحون وسند شحن مشحون، المستخدمة في عمليات الإئتمان على البضائع، والتي تتمتع بذات القيمة القانونية، مع اختلافهما في بعض المسائل التي سوف نتعرض لها فيما يلي:

الفقرة الأولى: سند برسم الشحن:

يتبين لنا من خلال استقراء بعض النصوص القانونية،¹ التزام الناقل أو وكيله بإصدار وتحرير سند برسم الشحن، مما يوحي قبوله البضائع التي وضعت تحت سيطرته وحراسته،² واستلمها قبل شحنها على متن السفينة، فلا تثبت هذه الوثيقة واقعة الشحن ذاتها وإنما تتضمن مجرد وعد بالشحن.³

وبما أنه يتعذر على المرسل إليه التعرف على اتمام عملية شحن البضائع ومكانه وموعد وصولها،⁴ فلا يُمنع عليه تقديم سندات معتمدة من قبل مجهّز السفينة كمستخرج دفتر السفينة، أو صورة من الإيصال المؤقت، أو دليل إثبات اسم السفينة المعينة أو السفينة البديلة التي تشحن عليها البضاعة وتاريخ الشحن وحالتها، فتحول هذه التأشيرات السند برسم الشحن إلى سند شحن عادي،⁵ مع أنه يترتب على التزام المجهّز بشحن البضائع على متن سفينة تابعة لشركة نقل بحري أخرى، صعوبة في تحديد حقوق حامل السند برسم الشحن قيد التداول.

ولعلّ من المفيد تأكيد على امتداد المصلحة في اصدار سند برسم الشحن للشاحن الذي يلتزم هو الآخر بفتح اعتماد أو التدليل أنه نفذ أو بدأ في تنفيذ عقد البيع إذا باع البضائع خلال فترة تظلّ فيها البضائع على الرصيف أو في مخازن مجهّز السفينة.⁶

¹ المادة 1/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والمادة 3/3 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924.

² فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 197.

³ أحمد حسني، البيوع البحرية، المرجع السابق، ص 88.

⁴ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 208، 209.

⁵ أحمد حسني، البيوع البحرية، نفس المرجع، ص 92.

⁶ المرجع نفسه، ص 88، 89.

الفقرة الثانية: سند شحن مشحون:

عالجت المادتين 2/15 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والمادة 7/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 صعوبات اصدار سند برسم الشّحن، إذا تخلف الشّاحن عن طلب سند شحن عادي آخر، فيطالب سند شحن مؤشّر عليه بكلمة 'مشحون' يُثبت تسليم البضائع بعد شحنها ويمثلها،¹ تطبيقاً للمادة 34 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078، بخلاف سند الشّحن العادي الذي يمثّل البضاعة مشحونة أو غير مشحونة.

كما يجب تأريخ تأشيرة سند شحن مشحون خلال المدّة المتفق عليها لإجراء الشّحن،² وذكر بيان كميّة البضائع المشحونة واسم السفينة ممّا يجسّد الغاية من إستبدالها، وهو ما تؤكّده الفقرة الأولى من البند 8 من مصطلحات الأنكوترمز 2000 والمادة 751 من ق.ب.ج،³ والمادة 2/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924.⁴ ومع ذلك تراجع الدّور الذي يؤدّيه سند شحن مشحون أمام التوسّع في تطبيق الأساليب المستنديّة الموحدّة لغرفة التجارة الدوليّة، التي أصبحت لا تقتضي طبيعة هذه السّنّدات،⁵ على غرار قواعد هامبورغ عام 1978 حيث يسأل النّاقّل ابتداءً منذ لحظة استلام البضاعة في ميناء الشّحن تطبيقاً للمادة 1/4،⁶ بالرغم من تطبيق على مُصدر سند شحن مشحون نفس النّظام القانوني لمسؤوليّة النّاقّل البحري.

الفقرة الثالثة: الإيصال المؤقت:

يلتزم النّاقّل البحري تسليم الشّاحن "إيصال الشّحن le reçu pour embarquement أو إيصال استلام المخازن Dock Receipt" لإستلام وتسليم البضائع قبل وصول السفينة أو دخولها الميناء ولو قبل شحنها على متن السفينة.

¹ Cf. René Rodiere et Emmanuel de pontavice, op. Cité, p 313.

² محمد آزاد محمد شريف أميني، المستندات الممثلة للبضائع في البيوع البحرية 'دراسة مقارنة'، مجلة الشريعة والقانون، عدد 26، 2005، ص 215، 216.

³ تنصّ المادة 751 من ق.ب.ج بأنه 'يستطيع الشّاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشّحن عبارة "مشحونة" وكذلك اسم السفينة وبيان وتاريخ التّحميل".

⁴ تنصّ المادة 2/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 أنه "يجب على النّاقّل أو الرّبان أو الوكيل التّأشير على الوثيقة السّابق تسليمها اسم السفينة أو السفن التي تشحن على متنها البضائع، تاريخ أو تواريخ الشّحن".

⁵ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 196.

⁶ تنصّ المادة 1/4 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 "مسؤولية النّاقّل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقيّة تشمل المدّة التي تكون فيها البضائع في عهدة النّاقّل في ميناء الشّحن وأثناء النقل وفي ميناء التّفريغ".

مع امكانية مطالبة الشاحن استبدال ايصال الشحن بـ "ايصال الضابط الأول Mate's Reciept" أو ايصال ضابط الملاحة أو ايصال وكيل الربان، وتمتد فعاليته إلى غاية حصول الشاحن على سند شحن بما يفيد إتمام شحنها فعلياً، فيستبدل بسند شحن مشحون، دون إضفاء عليه وصف سند ملكية البضائع،¹ بما أنه غير قابل للتداول فيتمثل مع سند الشحن الإسمي.²

الفقرة الرابعة: أوامر التسليم:

تستعمل في العمل البحري 'أوامر التسليم' بدلاً من سند شحن واحد غير قابل للتجزئة،³ حينما يرغب الشاحن في تخصيص مستند خاص لكل حصّة، عند بيع جزء من البضائع لعدّة مشترين أو رهنها، حيث تختلف طبيعتها ومدى تمثيلها حصّة البضاعة تبعاً للتوقيع حيث نجد من بين أوامر التسليم ما يلي:

أولاً: أمر التسليم الممضي من قبل المجهّز (الناقل البحري) أو أحد ممثليه:

يصدر أمر التسليم من قبل الناقل البحري أو ممثله أو البائع الشاحن الذي يقدمه للناقل لأجل إمضاءه، بعد شحن البضائع فيثبت واقعة شحنها وتحرير سند شحن تسري حجّيته في الإثبات على أمر التسليم فيحلّ محلّه وتطبّق عليه أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924 استناداً للمادة 1/ب فيتضمّن نفس بيانات وثيقة الشحن التي وردت في المادة 3/3 منها، دون تمثيل ملكية البضائع، مع اكتساب جزء منها بطريق الحيازة.⁴

وتمثّل تأشيرة الناقل على أمر التسليم التزامه الشخصي بحفظ وحيازة البضائع لحساب حاملي أوامر التسليم وحائزي البضاعة الذين يحقّ لهم طلب تسلّم الحصّة، ومباشرة دعوى التعويض ضدّ الناقل البحري للبضائع.⁵

¹ مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 112، 113.

² أحمد حسني، البيوع البحرية، المرجع السابق، ص 86.

³ نجد مصطلح 'إذن التسليم' لا يرقى إلى أمر التسليم يُصدره ممثّل المجهّز بشأن الكمية المستلمة من المرسل إليه، ممّا يمكنه مطالبة الربان تسليمه البضائع الثابتة بسند الشحن الذي سحب منه عند الوصول فقط، دون السماح له بإجراء أيّ عملية قبل وصولها، الذي يمثّل حيازة البضائع بعد تفريغها كإيصال ايداع إذا تضمّن شرط الإذن أو كان لحامله رغم عدم تداوله.

– أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 33، 34.

⁴ أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، نفس المرجع، ص 104، 112.

⁵ Cf. Antoine vialard, op.cité, p 400.

ثانياً: أمر التسليم الممضي من قبل البائع:

هو سند يصدر ويوقع من طرف البائع حامل سند الشحن الذي يمثل القيمة الإجمالية للبضائع دون مواجهة الناقل الذي تخلف عن التوقيع عليه،¹ ويتعهد البائع بالإلتزام بتسليم البضائع إلى حامل أمر التسليم مباشرة، وقد يُصدره البائع إلى الربان أو وكيل المجهّز أو أمين الحمولة، الذين يسلمون البضائع إلى حامل أمر التسليم، وغالبا ما يقدم البائع سند شحن لأحد البنوك للتوقيع عليه لأجل ضمان الثقة في أوامر التسليم، دون تمثيلها للبضائع، نتيجة عدم قابلية الإحتجاج بها أمام الحائز الفعلي للبضائع (الناقل).²

ثالثاً: أمر التسليم الموقع من قبل أمين الحمولة:

يباشر أمين الحمولة³ بصفته نائب عن حامل سند الشحن جميع الإجراءات الملقاة على عاتق المرسل إليه، ولا يوقع أمر التسليم كأداة تسليم البضائع،⁴ التي وضعت تحت حراسته من قبل الناقل البحري إلاّ بإرجاع سند الشحن، حتّى لا تثار مسؤوليته اتجاه حاملي أوامر التسليم.⁵

ولا تخوّل هذه الأوامر أيّ حقّ قبل الحائز المادّي (الربان أو الناقل) للبضائع لأجل التصرف فيها، بل يحوزها الربان حيازة عرضيّة لحساب حامل سند الشحن دون حملة أوامر التسليم.⁶

¹ بوزبوجة حسين، المرجع السابق، ص 138.

² أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، المرجع السابق، ص 105، 106، 107.

³ نظّم المشرع الجزائري مهنة وكيل الحمولة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 17/05/2009 الذي يحدّد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج.ر عدد 13 المؤرخ في 24/05/2009، وعرفته المادة 621 من ق.ب.ج أنه كلّ شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذي الحقّ في البضاعة باستلام البضائع باسم ولسحاب موكله ودفع أجره الشحن عن البضائع اذا كانت مستحقّة وتوزيع البضائع بين المرسل اليهم".

⁴ أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، نفس المرجع، ص 105.

⁵ بوزبوجة حسين، نفس المرجع، ص 139.

⁶ أحمد محمود حسني، البيوع البحرية، نفس المرجع، ص 108.

البند الثالث: تحديد مضمون سندات الشحن الصادرة أثناء ممارسة الناقل العام غير مشغل السفينة نشاط النقل:

على غرار مجهز السفينة تُلقى على عاتق الطرف غير مشغل السفينة نفس الإلتزامات والحقوق المترتبة على عقد نقل البضائع بحراً الذي يرتبط مع الشاحن والمرسل إليه،¹ فيلتزم هذا الناقل غير مشغل للسفينة سندات شحن أو سندات نقل أخرى، لنحاول تحديد الأساس القانوني في ذلك:

الفقرة الأولى: الأساس القانوني لإصدار الناقل العام غير مشغل السفينة سند شحن:

أمام اغفال التشريعات تنظيم التزام الناقل العام غير مشغل للسفينة بإصدار سند شحن، يتبين من خلال التعريف الموسع للناقل البحري الذي جاءت به معاهدة بروكسل لعام 1924 والنشرة 500 من القواعد الموّحدة للإعتماد المستندي، انطباق وصف سند الشحن على السند الصادر باسم الناقل البحري أو الناقل العام غير مشغل السفينة، الذي يلتزم بتقديم أصوله للمرسل إليهم حين وصول البضائع.²

وفي هذا السياق تعرّف منظمة FIATA³ الناقل العام غير مشغل السفينة كل شخص أو شركة تُصدر سند شحن أو سند نقل مماثل يغطّي استئجار فراغ على متن السفينة لحساب عميله، فيتحمّل مسؤولية الإرسالية المتعاقد عليها من نقطة الإنطلاق إلى نقطة الوصول، فيصبح طرف في عقد النقل البحري للبضائع،⁴ حيث يؤكد القضاء الفرنسي بتاريخ 2009/01/15 أنه يُدعى ضد الناقل العام غير مشغل للسفينة بصفة الناقل البحري الظاهر تأسيساً على الوثائق الصادرة من قبله.⁵

الفقرة الثانية: تعدد وثائق الشحن الصادرة من قبل الناقل العام غير مشغل للسفينة:

تشهد خصوصية الممارسة العملية لنشاط النقل البحري من قبل الناقل العام غير مشغل للسفينة تعدد السندات الصادرة من قبله، نتيجة إبرامه عقد مع عميله الشاحن، وعقد آخر مع المجهز الناقل الحقيقي، وعلى

¹ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art. p.cité, p 19.

² Cf. Isabelle Corbier, La notion juridique d'armateur, op.cité, p 359.

³ تمثّل منظمة FIATA الإتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن المؤسس في فياتا بالنمسا في 1926/05/31 كمنظمة غير حكومية.

⁴ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 38.

⁵ CA Aix-en-Provence, 2^e ch., 15 janv 2009, n° 06/20599, Orca Lines et a. c/ Sunripe, Lamy transport, Tome 2, p 683, Qualification juridique du NVOCC, Mise à jour 12/2015.

أساس ذلك يصدر سند شحن بهويّة¹ (HBL) House bill of lading² لعملائه الشاحنين الحقيقيين، بعد قبوله البضائع المنسوبة له والتي يعهد بها للناقل الحقيقي.

وانطلاقاً من فكرة عدم تمكّن الناقل العام غير مشغّل للسفينة رقابة البضائع، الأمر الذي يفرض على الناقل الحقيقي المتعاقد من الباطن اصدار سند شحن أساسي (MBL) master bill of lading³، وتسليمه له حيث يشير في أعلاه كشاحن⁴، فيجسد العقد المبرم بين الناقل العام غير مشغّل للسفينة والناقل البحري (مسيّر السفينة)⁵ الذي يقبل بانعدام العلاقة تعاقدية بين الشاحن والناقل الحقيقي⁶، وحامل سند شحن صادر عن الناقل العام غير مشغّل السفينة⁷، حيث أكد القضاء الفرنسي اصدار الناقل غير مشغّل للسفينة سند شحن HBL بصفته ناقل متعاقد، ويلتزم الناقل الحقيقي إصدار سند شحن بحري آخر، يشكّل سند نقل البضائع بحراً يسمّى سند شحن MBL⁸.

وبالرغم من صعوبة تمثيل هذه السندات البضائع المنقولة بحراً، باستثناء السند الصادر عن الناقل العام غير مشغّل للسفينة، يمنح القضاء الفرنسي أولوية سند الشحن الصادر عن مسيّر السفينة لتسليم البضائع بالنظر إلى المرحلة البحرية⁹.

البند الرابع: بذيل سند الشحن الصادر في إطار استئجار حيّز متاح على السفينة:

يلتزم أطراف عقد استئجار الفراغات على متن السفينة باصدار سندات خاصة تتمثل في اقرار أجره النقل الذي يتمتع بطبيعة قانونية خاصة، ويلتزم كلّ من مؤجّر الفراغ ومستأجره اصدار سند شحن البضاعة وسند شحن الخدمة:

¹ Cf. Philippe Azzi, op.cité, p 32.

² الجدير بالذكر أنه سبق التزام مقدّم البضائع باصدار سند شحن HBL التي تكيف أنّها مجرد ائصال باستلام البضاعة الذي يقترن بتفويض السلطة من الشاحن إلى مقدّم البضائع، بإبرام عقد نقل البضائع بالنيابة عن الشاحن.

- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 501.

³ Cf. Wanguang Wang, op.cité, p 10, 11.

⁴ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art, p.cité, p 19.

⁵ Cf. Véronique Guilloux, art.p.cité, p 05.

⁶ Cf. Wanguang Wang, op.cité, p 10.

⁷ Cf. Jean -Michel Moriniere, op.cité, p 83.

⁸ T.Com Marseille 20/05/1980 scapel 1980, cité par : Jean -Michel Moriniere, op.cité, p 286.

⁹ Cour. Cass, plén, 29/01/1991, Ibid, p 79.

الفقرة الأولى: إقرار أجره النقل على متن السفينة:¹

يعتبر إقرار أجره النقل وصل من حجز الفراغات على متن السفينة،² الذي يتخذ شكل مطبوعة وفقا نموذج Conline booking الذي أقره مجلس الملاحة البحرية البلطقي الدولي BIMCO،³ فيوصف بعقد نقل البضائع على متن السفينة،⁴ حيث قضت محكمة النقض Rouen بتاريخ 14/03/1985 'أنه يكيف اقرار أجره النقل عقد نقل حينما لا يتضمن أي بيانات عقد إستئجار السفينة على أساس الرحلة خاصة تفاصيل ومواعيد الشحن والتفريغ، في أي تاريخ يقدم فيها المجهز السفينة"،⁵ الأمر الذي يجعل اقرار أجره النقل يؤدي نفس وظيفة سند الشحن البحري، ولو لم يتمتع بطابع تمثيلي للبضائع، فيخضع إلى تطبيق أحكام معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924.⁶

الفقرة الثانية: الطبيعة القانونية لسند الشحن الصادر في عقد استئجار الفراغ:

يتميز عقد استئجار الفراغات على متن السفينة على غيره من عقود الإستئجار البحري بالتزام المؤجر والمستأجر باصدار سندات شحن ذات طبيعة مختلفة والتي تتمثل في سند شحن الخدمة وسند شحن البضاعة في ظل استئجار الفراغ:

أولا: إصدار مؤجر الفراغ سند شحن الخدمة:

يشكل سند شحن الخدمة قائمة مختصرة للشحن، وقراءة عامة لمختلف الحاويات المشحونة على متن السفينة،⁷ الذي يُصدره مؤجر الفراغ لصالح مستأجره،⁸ بصفة الشاحن والمرسل إليه،⁹ دون التزامه قبل الغير حامل سند شحن الخدمة، مع تبيان هوية الطرف الذي يتخذ مظهر الناقل البحري في مواجهته.

¹ يطلق على إقرار أجره النقل باللغة الفرنسية l'arrêté de fret وباللغة الإنجليزية booking note / berth note.

² Cf. Martine Rémond Gouilloud, le contrat de transport, op.cité, p 25.

³ Cf. Pierre safa, op.cité, p 751.

⁴ Cf. Martine Rémond Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 358.

⁵ CA Rouen, 14 mars 1985, DMF 1986, p 153, cité par: Jean -Michel Moriniere, op.cité, p 33.

⁶ Cf. Martine Rémond Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 358.

⁷ يقترب سند شحن الخدمة الصادر من قبل مؤجر الفراغ من سند شحن الأساسي MBL الصادر من قبل الناقل الحقيقي لصالح الناقل العام الغير مشغل للسفينة.

-Cf. Tassel Yves, le contrat d'affrètement, art. p.cité, p 01,02.

⁸ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 190.

⁹ Cf. Hervé Tassy, Affrètement d'espaces et garanties réelles, art.p.cité, p 603.

وغالبا ما يُحضر ادراج بيان "شرط تحديد هويّة الناقل البحري" في سند شحن الخدمة الذي يُلقى صفة الناقل البحري على عاتق مؤجّر الفراغات على متن السفن،¹ مع الإشارة أنّه لا يمثّل سند شحن الخدمة هو الآخر البضائع وملكيّتها فيتماثل مع تذكرة النّقل البحري وسند الشّحن الإسمي، بل يثبت تنفيذ عقد استئجار الفراغ ويشكّل وصل بسيط لإستقبال البضائع المرسلّة لشخص مسمّى.²

ثانيا: إصدار سند شحن "البضاعة" من قبل مستأجر الفراغ:

يلتزم مستأجر الفراغ اصدار سند شحن البضاعة لتنفيذ العقد المبرم مع صاحب الحمولة،³ فيتّخذ شكل سند شحن للنّقل المشترك أو سند نقل متعدّد الوسائط،⁴ وتشكّل بياناته المتماثلة مع بيانات سند الشّحن التقليدي قرينة بسيطة، دون أن يؤدي الوظائف التقليدية لسند الشحن البحري.

مع أنّه يمنح سند شحن البضاعة طابعا تمثيليّا فيحقّ امتلاك البضائع واستلامها نتيجة تداول سند شحن البضائع الممثّل لها كسند ملكيّة،⁵ وإن كان يقتصر دوره في تمثيل البضائع على العلاقة بين مستأجر الفراغ والغير دون الإحتجاج به أمام مؤجّر الفراغ.⁶

البند الخامس: تصنيف السّدات من حيث تعدّد الناقلين:

تشهد الممارسة البحريّة 'سند شحن مباشر وسند شحن غير مباشر أو سند شحن مركّب أو سند شحن مشترك' يسلم من قبل مجهّز السفينة أو شركة الملاحة،⁷ الذي يغطّي عملية نقل البضائع بأكملها، وهو ما سنتعرّض له فيما يلي:

¹ Cf. Tassel Yves, le contrat d'affrètement d'espaces, art.p.cité, p 01, 03.

² Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 191, 198.

³ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 199.

⁴ الجدير بالإشارة أنّه لا يختلف محتوى سند شحن البضاعة عن السّدات التقليدية الصادرة تنفيذا لعقد النّقل أو عقد الوكالة بالعمولة للنقل، الذي يتماثل مع سند شحن HBL الصادر من قبل الناقل العام غير مشغّل للسّفينة.

- Cf. Jean –Michel Moriniere, op. Cité, p 125, 127, 128, 130.

⁵ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 201, 209.

⁶ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 128, 129.

⁷ Cf. Roseline Guitard, op.cité, p 55.

الفقرة الأولى: سند شحن مباشر:

ظهرت مطبوعات سندات شحن مباشرة التي تختلف طبيعتها تبعاً لطبيعة النقل، حيث ترتبط أساساً بحركة النقل البحري للبضائع المنظمة حصرياً من الميناء إلى الميناء المنفذ من قبل ناقلين بحريين متتابعين، بغض النظر عن وسائط نقل أخرى،¹ وهو ما يجعل هذا النوع من السندات يتماثل مع سند الشحن العادي شريطة ذكر تاريخ الشحن،² واسم السفينة أو السفن التي شحنت البضائع على متنها حين توقع مسافرات،³ لإتمام عمليات نقل البضائع على متن سفن مملوكة لمجهّز غير مُصدر سند شحن مباشر ببيان «Navire» «par opposition au navire» «transbordeur» أو «Prétransport par...» أو «Pre-carriage by...»⁴.

وتجدر الإشارة أنه يقترب سند شحن مباشر من سند برسم الشحن إذا صدر من الناقل البحري الأول بعد تسليم البضاعة على الرصيف أو في مخازنه، ويتماثل أيضاً مع سند شحن النقل المختلط حينما تشمل عملية النقل البحري مرحلة نقل أخرى سابقة أو لاحقة،⁵ دون تحقّق وحدة النقل في نظام المسؤولية.⁶ وظهرت في الوجود العملي عدّة مطبوعات من وثائق الشحن المباشرة المستخدمة لأجل تنظيم حركة النقل من الميناء إلى الميناء والنقل من الباب إلى الباب، تسمّى سندات شحن 'النقل المختلط'، حيث اعتمد مجلس الملاحة البحرية البلطقي والدولي BIMCO نموذج منها يسمّى بـ «Combi Conbill» عام 1970،⁷ التي حلّت محلّ ترجمة عام 1977 يطلق عليها Combi doc،⁸ ويقرّر نظاماً للمسؤولية يستمدّ من

¹ Cf. Bénédicte Rajot, op.cité, p 219.

² أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 192.

³ Cf. Abdelkrim Kouka, op.cité, p 167.

⁴ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادية عشرة نيويورك، 24 آذار/مارس - نيسان/أبريل 2003، إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع بحراً، A/CN.9/WG.III/WP.29، ص 12، 13.

⁵ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، نفس المرجع، ص 192.

⁶ Cf. Roseline Guitard, op.cité, p 55.

⁷ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادية عشرة نيويورك، 24 آذار/مارس - نيسان/أبريل 2003، إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع بحراً، A/CN.9/WG.III/WP.29، ص 12، 13.

⁸ Mentions du connaissance direct, Lamy transport, tome 2, Mise à jour 12/2015, p 01.

اتفاقية هامبورغ لعام 1978 واتفاقية النقل متعدد الوسائط لعام 1980،¹ وجرى تحديثه عام 1995 لكي يستخدمه متعهدين بحريين لناقلات الحاويات،² فضلا عن الترجمة المتداولة لسند الشحن المباشر لـ 2000 le Conlinebill التي تتلاءم مع مقتضيات التجارة الحديثة.³

كما يحكم سند الشحن المباشر العلاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل المتعاقد والناقلين الآخرين ولو لم يتعاقد الشاحن مع الناقل الفعلي، حيث نكتفي بقبول هذا السند كدليل انجاز عملية النقل من قبل ناقلين آخرين،⁴ ويحقق ائتمان للشاحن الذي لا يتحمل عبء التعاقد مع الناقلين المتتابعين، وإنما يعلم بالناقل مصدر سند الشحن المباشر ومنفذ عملية النقل البحري، المسؤول عن المسافة التي يسري عليه سند الشحن المباشر.⁵

ويشكل سند الشحن المباشر قرينة بسيطة أمام الناقل الأخير الذي يقبل الاحتجاج به أمام الناقل الأول مُصدره، ويثبت تسلمه البضائع وشحنها فعلياً لأجل نقلها خلال جزء من الرحلة، وطلب تسلمها في ميناء الوصول، ولا يمثل البضاعة أثناء الرحلة بأكملها، إلا إذا أرفقت بسندات شحن عادية تصدر عن الناقلين المتتابعين،⁶ مع الإشارة أنه قد يحرر الوكيل بالعمولة للنقل الذي يتدخل لأجل تنفيذ مراحل النقل المتتابع البحري اسمه الشخصي في سند الشحن بخانة الناقل أو يحرره باسم موكله فيعامل هو الآخر معاملة الناقل البحري.⁷

الفقرة الثانية: سند شحن للنقل المشترك FBL:

تصدر عدة سندات في إطار النقل متعدد الوسائط، حيث صممت منظمة FIATA عام 1971، أول نموذج سند شحن للنقل المشترك باسمها يدعى Bill of lading FBL المتداول المعتمد من قبل مجلس الملاحة البحرية البلطقي الدولي والجمعية الدولية للمجهزين، الذي يصدر عن مقدمي البضائع موضّحا

¹ قماز ليلي إلبدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 267.

² لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادية عشرة نيويورك، 24 آذار/مارس - نيسان/أبريل 2003، إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع بحراً، A/CN.9/WG.III/WP.29، ص 13.

³ Mentions du connaissance direct, Lamy transport, tome 2, Mise à jour 12/2015, p 01.

⁴ بن الصغير شهرزاد، اشكالية تحديد صفة الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 130.

⁵ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 191.

⁶ محمد آازاد محمد شريف أميني، المرجع السابق، ص 223.

⁷ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 40.

اسمه،¹ الذي أسبغت عليه صفة الناقل المتعاقد،² في العلاقات التي تربطه مع حامل سند الشحن المشترك وصفة الشاحن في نظر الناقل البحري.³

ونظرا للأهمية التي يحظى بها سند شحن للنقل المشترك أصدرت منظمة FIATA عام 1992 سند شحن متعدّد الوسائط يتضمّن شروط معدّلة جديدة، فيحلّ محلّ سند شحن للنقل المشترك عام 1984 بناء على قواعد UNCTAD/ICC،⁴ غير أنه لوحظ تمسّكها بتسمية سند الشحن بدلا من وثيقة النقل متعدّد الوسائط،⁵ فتصبح له نفس قيمة سند الشحن التقليدي في إطار الإعتدالمستندي تماشيا مع النشرة 1983،⁶ باستثناء الحالة التي ينصّ فيها الإعتدالمستندي على عبارة "سند شحن صادر عن شركة النقل البحري".⁷

وأهم ما يميّز به سند الشحن المشترك اثاره مسؤوليّة مُصدره؛ حيث يقرّ القضاء الفرنسي أنه يخوّل إصدار وثيقة الشحن للنقل المشترك مُصدره صفة الوكيل بالعمولة للنقل المسؤول عن النقل من الباب إلى الباب،⁸ ويتحمّل المسؤولية عن المراحل التي نفّذها المتعاقد من الباطن.⁹

الفقرة الثالثة: وثيقة النقل متعدّد الوسائط:

هو محرّر يوقّع عليه متعهّد النقل متعدّد الوسائط أو مندوبه فيتلقّى البضائع ويأخذها تحت حراسته لإتمام عمليّة نقلها من مكان القيام إلى مكان الوصول وتسليمها،¹⁰ بصرف النظر عن طلب المرسل الذي يكفل حقّه ضمنا.¹¹

¹ Cf. Eric A. Caprioli, Considérations sur les nouvelles Règles CNUCED/CC applicables aux documents de transport multimodal, doctrine, droit maritime français, sommaire du n° 526, avril 1993, p 206.

² ساهمت منظمة FIATA في تعريف مقدّم البضائع forwarder freight بموجب (شرط 6-1) أنه الشخص الذي أصدر سند شحن للنقل المشترك، بحيث يتمحور جوهر التزامه الأساسي في تنفيذ النقل أو يعهد باسمه لشخص آخر، ويتخذ صفة الناقل بمجرد إصداره سند نقل مشترك وتوقيعه عليه. - فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 486.

³ Cf. Alain Le Bayon, Dictionnaire de droit maritime, collection « Didact droit », PUR, presse universitaire de Rennes, 2004, p 76.

⁴ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، نفس المرجع، ص 487.

⁵ Cf. Martine Remond – Guilloud, le contrat de transport, op.cité, p 24.

⁶ Cf. Abdelkerim Kouka, op.cité, p 168.

⁷ قماز ليلي إدياز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 270.

⁸ Rouen, 13/12/1984, BT 1985, p 286 et Versailles, 12 ch., 16/01/1988, DMF 1989, p 465, Cite par: Eric A. Caprioli, op.cité, p 209, 210.

⁹ Cf. Roseline Guitard, op.cité, p 56.

¹⁰ المادة 3/1 من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980.

¹¹ المادة 1/5 من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980.

ولا تتزامن فترة إصدار وثيقة النقل متعدّد الوسائط مع لحظة دخول البضاعة في حراسة متعهد النقل متعدّد الوسائط التي لا يحوزها فعليًا، بل يأخذها ناقل متعاقد من الباطن، على خلاف سند الشحن البحري التي يلتزم بموجبه الناقل اصدار سند شحن بمجرد أخذ البضائع في عهده،¹ وان كان ذلك لا يمنع من انتحال الناقل البحري صفة متعهد النقل متعدّد الوسائط حين تنظيمه النقل المتكامل، فيقارب سند الشحن البحري سند النقل متعدّد الوسائط أو سند شحن الموحد un document de transport unique.²

الجدير بالإشارة أنه يخير المرسل بين إصدار متعهد النقل متعدّد الوسائط وثيقة نقل قابلة للتداول،³ أو وثيقة غير قابلة للتداول، بما أنه نادرا ما يرد على البضائع المنقولة بمختلف الوسائط معاملات تجارية، بل يترتب على وثيقة النقل الأصلية لإستلام البضاعة عند الوصول عدّة تعقيدات، نتيجة قصر فترة نقل البضائع أثناء المرحلة غير بحرية، الأمر الذي يجعلها تصل إلى مقصدها قبل وصول سند النقل، الأمر الذي يستلزم وضعها في المستودعات لتفادي تعريضها للخسائر.

وقد تعرّضت اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط لعام 1980 في مادتها 7 لوثائق الشحن الغير قابلة للتداول، مما يستدعي تحديد المرسل إليه أو أي شخص آخر مفوض كتابة لأجل تسليمه البضاعة وبذل متعهد النقل متعدّد الوسائط العناية الكافية للتحقق من شخصية المتقدم لإستلام البضاعة.⁴

الفرع الثاني: البديل الإلكتروني لسند الشحن البحري بإتفاق أطراف العقد على استخدامه:

وضعت أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924 في الفترة التي كانت تعتبر فيها الكتابة أحد طرق تبادل البيانات الواردة في المستندات واثباتها؛ تعتمد على مصطلحات توحى الزامية كتابة ما يرد في سند الشحن من بينها إدراج تحفظات على البيانات الخاصة بالبضائع طبقا للمادة 3/4 من المعاهدة.

¹ المادة 1/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والمادة 3/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924.

² Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op. cité, p 76.

³ تصدر الوثيقة قابلة للتداول إما لأمر أو لحامل طبقا للمادة 1/6 -أ- من اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط لعام 1980.

⁴ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 417.

غير أنه بالرغم من المزايا التي يقدمها نظام تبادل البيانات بشكل تقليدي، فقد أصبح يُعاب على استخدامه تعقيدات يصعب التعامل بها، وفرض أعباء ونفقات مالية تثقل عملية النقل البحري، حيث يجد الناقل البحري نفسه أمام عدة سندات شحن تتطلب إجراءات خاصة تُعرقل سرعة تداولها ووصولها في الوقت المناسب.

الأمر الذي أصبح يتطلب استبدال المتخصصون في مجال النقل البحري سند الشحن التقليدي بسند شحن إلكتروني تأثرًا بالثورة المعلوماتية وتماشيا مع مقتضيات التجارة الإلكترونية والتطور التكنولوجي،¹ مما يجعله يتماثل مع بدائل سند الشحن التقليدي،² عن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونيًا (EDI) Electronic Data Interchange،³ الذي يقصد به توحيد تكنولوجيا الاتصالات وتشغيل البيانات لتسريع وتدقيق تبادل المعلومات باستعمال ترجمة إلكترونية تحل محلّ المستندات الورقية في المعاملات،⁴ حيث تؤكد اتفاقية هامبورغ لعام 1978 في مادتها 8/1 منها على اشتغال مصطلح الكتابة البرقية والتكس.

ونظمت قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية الموقعة عليه في مؤتمر باريس عام 1991 الإرسال الإلكتروني لسندات الشحن القابلة للتداول والغير قابلة للتداول بين أطراف عقد النقل البحري، التي تتميز بإمكانية التحويل المتتابع لملكية البضاعة أثناء الرحلة، عن طريق مفتاح خاص يمنحه الناقل للحامل الشرعي لسند الشحن، ويُغنى المفتاح الخاص بالحامل السابق، بعد تحويل ملكية البضاعة، ليتخذ الحامل نفس مركز حائز النسخة الأصلية لسند الشحن.

¹ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010، ص 10، 11.

² حسن علوان لفته، القانون الواجب التطبيق على سند الشحن البحري الإلكتروني (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة 4، المجلد 4، العدد 3، الجزء 2، 2020، ص 262.

³ يعرف سند الشحن الإلكتروني السند الذي يتم تداوله إلكترونياً أي عن طريق الإتصال الإلكتروني بين طرفي عقد النقل، دون الحاجة إلى طريقة تداول المستندات الورقية والتي تتوقف على نوع المستند اسماً أو اذنياً أو لحامله.

- أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 436.

⁴ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، نفس المرجع، ص 78.

كما تؤكد الفقرة 1 من القاعدة 4 ضرورة التزام الناقل عند استلامه البضائع من الشاحن أخطاره بالإستلام بموجب رسالة يبعثها إلى عنوانه الإلكتروني، مع تأكيد الشاحن استلامه لها، وإعلامه باسم مُستلم البضاعة.

ويتخذ نفس الطريقة مع الناقل حين رغبته في بيع البضاعة واستبداله بمستلم جديد، وإلا اعتبر غير حامل لمفتاح خاصّ وصالح حين تخلفه عن أداء الإلتزام، وبالرغم من وجود هذا المفتاح يحقّ للحامل طلب سند شحن ورقي من الناقل البحري، قبل تسليمه البضائع، مما يؤدي إلغاء المفتاح الخاص¹.

وبهدف القضاء على النزاعات التي ثارت في إتفاقيات النقل السابقة، اعترفت إتفاقية روتردام لعام 2008 بهذه الدّعمة الإلكترونيّة لإثبات عقد النقل وشروطه وتسلم الناقل البضائع التي تتكافأ مع المستند الورقي طبقاً للمادة 18/1، ويقرّ بتطبيق أحكامها على عقود النقل في النقل الملاحي غير المنتظم إذا صدر سند نقل أو سجلّ النقل الإلكتروني تطبيقاً للمادة 2/6 ب- فتمثّل رسالة بيانات الكترونية يُصدرها الناقل بواسطة وسيلة اتصال الكترونية مع وثائق الكترونية أخرى تشكّل جزء لا يتجزأ من سجلّ النقل الإلكتروني الذي يصدر باسم شخص معيّن أو لأمر.

وجاء الفصل الثالث من إتفاقية روتردام لعام 2008 تبيان كيفية استخدام سجلّات النقل الإلكترونيّة (Electronic Transport Recorder)،² وتمّ التفريق بين هذه السّدات من حيث قابليّتها للتداول، ووضّحت كيفية إصدارها والبيانات الواجب ذكرها، كالتوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرّف نيابة عنه، والآثار المترتبة على تخلف تلك البيانات.

ولابدّ من التأكيد أنّه يخضع إصدار سند الشحن الإلكتروني لعدّة متطلّبات بتأكيد سلامة إجراءات إصداره وإحالاته إلى حامله المقصود وتأكيد هويّته وضمن تسليمه للحامل المقصود،³ حيث يستلزم إصدار

¹ يقصد بالمفتاح الخاصّ private Key كشفرة فنية مناسبة بالتأليف بين مجموعة من الأرقام و /أو الحروف طبقاً لإتفاق الأطراف لأجل ضمان صحّة وسلامة الإرسال الإلكتروني.

- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 408، 409، 410، 411.

² إيمان فتحي الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2013، ص 113.

³ محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 178.

سجل النقل الإلكتروني الإتفاق بين الناقل والشاحن ورهنا بموافقتهما طبقا للمادة 8/أ من اتفاقية روتردام لعام 2008.

ويمكن وقف أثر مفعول سند الشحن التقليدي بإصدار سجل نقل الكتروني قابل للتداول بعد التزام الشاحن تسليم سند شحن تقليدي، يسمح بالنقل الفوري للأطراف المعنية مما يمكن المرسل اليه من تسلّم البضائع،¹ والذي ينبغي اشتماله على كلّ ما يتطلّبه مستند النقل إذا تخلف الإتفاق على استخدام سجل النقل الإلكتروني، حيث أصبح هذا الأخير يتمتّع بذات القوّة الثبوتية التي يحظى بها مستند النقل الورقي وحيازته وإحالاته طبقا للمادة 8/ب من اتفاقية روتردام لعام 2008، حيث تبلغ نفقات المستندات الورقية وما تتطلبه من إجراءات ما يعادل 10% من قيمة الحمولة المنقولة وتقدر هذه النسبة بارتفاعها عن تكلفة الحمولة.²

وبناء على ذلك لا ننسى تحديد موقف المشرّع الجزائري من سند الشحن الإلكتروني؛ حيث يلاحظ من خلال نصّ المادة 327 من ق.م.ج أنه اعترف بمسألة التوقيع الإلكتروني، وهو دليل على اقراره سند الشحن الإلكتروني بحيث يستحيل تنظيم التوقيع الإلكتروني دون الإقرار بالسند الموقع، حيث تنصّ المادة 1/753 من ق.ب.ج الزامية إدراج البيانات المتعلقة بالبضائع بناء على التصريح الكتابي للشاحن وان كان استخدام آلة الحاسوب لا يشكّل عائقا بحيث تظهر البيانات التي تدخل في الحاسب الآلي على الشاشة في صورة كتابة، وإرسالها للناقل البحري.³

¹ حنان عبد العزيز مخلوف، المرجع السابق، ص 12.

² أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، المرجع السابق، ص 443.

³ بوزبوجة حسين، المرجع السابق، ص 113، 114.

المبحث الثاني: دور البيانات المدرجة في سندات النقل لتحديد شخصية الناقل البحري:

تسمح الوظيفة الآمنة لسندات الشحن أو مشارطات الإيجار الملحقة بها،¹ من تحديد هوية الناقل البحري في مواجهة الغير حامل سند الشحن حسن النية،² والإدعاء ضد الطرف مُسلم سند الشحن المسؤول عن سوء تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وذلك عن طريق ترجيح المعلومات الواردة في سند الشحن حسبما يعترف به القضاء الفرنسي،³ بناء على وضوح وكفاية البيانات المادية القاطعة،⁴ التي تحمل "كل دليل إثبات ظاهري آخر".⁵

وبناء على ذلك يكفي حامل سند الشحن تمحيص بيانات هذه الوثيقة لأجل تحديد هوية الناقل البحري للبضائع دون البحث عن العناصر الظاهرية،⁶ وهو ما يؤكد جانب من الفقه الفرنسي الذي يقرّ أنّ "سند الشحن يكفي بذاته لتحديد هوية الناقل البحري مما يستوجب من الغير التمسك ببياناته"،⁷ مع الأخذ بعين الاعتبار جميع القرائن المستمدة من سند الشحن للكشف عن هوية الناقل البحري.

ومن أهمّ البيانات التي تحظى باهتمام كبير على ضوء الفقه والقضاء الفرنسي، ألا وهو شرط تحديد هوية الناقل البحري الذي يدرج في سند الشحن، أين يُفترض أن يكون محلّ تفسير مشترك حين عدم تناقضه مع البيانات الواردة في سندات الشحن، ويتعدّر على صغار الشاحنين مناقشة الشروط التي يضعها الناقلين،⁸ وعرض إرادتهم نتيجة عدم التوازن التعاقدية بين مركز الشاحن ومركز الناقل البحري للبضائع.⁹

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 264.

² Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 195.

³ CA de Versailles du 3 novembre 2005, navire steinburg, DMF 2006, p 227, Ibid, p 195.

⁴ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 52.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op. cité, p 195.

⁶ Ibid, p 184.

⁷ Cf. Patrick Simon, art. p. cité, p 28, 29.

⁸ مصطفى كمال طه، القانون البحري، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 287.

⁹ جلاء وفاء محمد، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1995، ص 11.

ولا يترتب على نقص أحد بيانات سند الشحن بطلان هذا السند،¹ والتقليل من قيمته أو اهدار عقد النقل البحري للبضائع بذاته، بل يظل يحتفظ سند الشحن بصحته طالما استوفى متطلبات وجوده وأدى جميع وظائف سندات الشحن بوجه عام، بما أن الكتابة شرط للإثبات،² وإن كان يترتب على نقص وتخلف إحدى بيانات سند الشحن عرقلة وظيفته الإقتصادية ووظيفته الثبوتية في حدود تلك البيانات الناقصة.³

وعليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين حيث نحاول تحديد الناقل البحري بموجب بيانات سند الشحن دون أن ننسى الحديث عن التسلسل الشكلي لهذه البيانات وذلك من خلال 'المطلب الأول'، ونتعرف على الحلول التي يقدمها شرط تحديد هوية الناقل البحري المدرج في سند الشحن في 'المطلب الثاني':

المطلب الأول: تعداد البيانات الخاصة بتشخيص الناقل البحري وتسلسلها الشكلي في وثيقة الشحن:

يقنصر تحديد هوية الناقل البحري على سند الشحن كسند حرفي على أساس نظرية الوضع الظاهر،⁴ الذي يتضمن بيانات تحمل قيمتها الحرفية كل دليل خارجي آخر،⁵ حسبما تؤكد السوابق القضائية بحيث لا يمكن الإقرار بأي طرف في عقد النقل كناقل بحري باستثناء ما تكشف عنه بيانات سند الشحن.⁶

وهكذا يتمكن الغير حامل سند الشحن بمجرد قراءته وإطلاعه على البيانات الواردة فيه من الكشف عن هوية الطرف الذي أخذ على عاتقه البضائع لنقلها بحرا على متن السفينة،⁷ دون البحث عن هويته في موضع آخر، والتعرف على مشتملات عقد النقل، بما في ذلك ضمان تداول سند الشحن بسرعة وسلامة.

ومن الضروري مراعاة تسلسل جميع البيانات الواردة في سندات الشحن البحري أو أي وثيقة أخرى تؤدي وظائفها،⁸ حيث يأتي في مقدمة هذه البيانات على سبيل المثال اسم الناقل البحري الوارد في سند الشحن

¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 52.

² محمد فريد العريني/هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 386.

³ عدلي أمير خالد، نفس المرجع، ص 52.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 183.

⁵ Revue SCAPEL 1976, p 61, Cité par: M. Bachir Hadj Hamou, op. cité, p 69.

⁶ L'arrêt de la CA de Rennes du 15 juin 1988, DMF 1989, p 444, Cité par : Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 187.

⁷ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 354.

⁸ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 183, 184.

أو اسم أيّ مُصدر سند الشّحن يتمتّع بصفة مستلم البضائع،¹ وهو ما لا يمكن الإحتجاج بالإعفاءات من المسؤولية على الغير حامل سند الشّحن بموجب هذا السند الحرفي،² وان لم تأخذ حرفيّة سند الشّحن على إطلاقها، بحيث أغفل الإقرار بحالة سكوت سند الشّحن البحري عن تحديد هويّة الناقل البحري، الأمر الذي يصعب من مسألة الإستناد على معيار بيانات سند الشحن أو الإقرار بإمكانية معارضة الغير حامل وثيقة الشّحن لذلك عن طريق تقديم دليل إثبات معاكس دون الناقل البحري بذاته.³

وعليه سنحاول تعيين الناقل البحري للبضائع بموجب بيانات سند الشّحن من خلال 'الفرع الأول' ثم نتحدّث عن مدى أهميّة التسلسل الشكلي لبيانات الناقل البحري في سند الشّحن من خلال 'الفرع الثاني':

الفرع الأول: الناقل المعين بموجب بيانات سند الشّحن في القانون الداخلي والقانون الدولي:

اهتمّت نصوص القانون الداخلي والقانون الإتفاقي ببيانات سند الشّحن التي تحدّد هويّة الناقل البحري للبضائع، التي ذكرتها على سبيل المثال لا الحصر، دون تبيان على وجه الدقّة الشكل الذي يظهر عليه الطّرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، أنّه مُصدر سند الشّحن المرتبط مع الشّاحن بعقد نقل بحري،⁴ وهو ما سنتعرّض له فيما يلي:

البند الأول: البيانات الخاصّة بتحديد هويّة الناقل البحري في القانون الداخلي:

من المعلوم أنّ عقد النقل البحري يستلزم بالضرورة "البضاعة"، الأمر الذي دفع الفقه والتّشريع ينشغل بالتركيز على مسألة تحديد البيانات المتعلقة بالبضاعة لا أكثر، دون الإهتمام ببيانات تشخيص هويّة أطراف عقد النقل البحري من شاحن وناقل بحري ومرسل إليه.

وهو ما يستوجب تحديد الطّرف الذي يوافق على الشّروط المدرجة في سند الشّحن والتزامات باقي أطراف عقد النقل البحري، حيث يؤكّد الأستاذ R. Gouilloud "الزاميّة تحديد كافّة الأطراف في سند الشّحن،

¹ Cf. Martin Remond Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 348.

² Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 633.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 187.

⁴ Cf. Rene Rodière, op.cité, p 69.

فيسمح ذلك التعرف على مُستلم البضاعة والمدعى عليه حول أساس عقد النقل¹، إلى درجة أنه لا يمكن أداء سند الشحن وظيفته في تمثيل البضاعة حين تخلف اسم شركة أو شركات النقل البحري التي التزمت بتقديم خدمة نقل البضائع.²

يكرّس المشرع الفرنسي ذلك بموجب المادة 33 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المتعلق بعقود الإستتجار والنقل البحري أنه "يشمل سند الشحن كافة البيانات الخاصة بتحديد هوية الأطراف، البضائع المنقولة، عناصر الرحلة التي ينفذها والأجرة المدفوعة".³

الأمر الذي يتبين لنا من خلاله أنه يجسد سند الشحن بياناً لأطراف الإلتزام بنقل البضائع عن طريق تحديد أسماء الناقل أو الناقلين المتعددين بالنظر إلى طريقة استغلال السفينة، بالإشارة في سند الشحن لإسم أي شخص يشارك في عملية النقل (مستأجر السفينة، المستأجر من الباطن، المؤجر).⁴

وعلى غرار المشرع الفرنسي فقد نصّ المشرع المصري⁵ بموجب المادة 1/200 على البيانات التي تذكر في سند الشحن على سبيل المثال لا الحصر والمتمثلة في اسم الشاحن والمرسل إليه واسم الناقل البحري الذي يتم الإكتفاء بذكره في سند الشحن، مع ذكر اسم ربان السفينة طبقاً للمادة 200/د من ق.ت.ب.م.⁶

وقد تأثر المشرع الجزائري بالتشريعات المقارنة الذي نصّ بموجب المادة 748 من ق.ب.ج "أن يلتزم الناقل أو من يمثله بعد استلام البضائع بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف بما فيهم الناقل البحري، الشاحن، المرسل إليه والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 197.

² Cf. René Rodière, op.cité, p 69.

³ L'article 33 du décret n° 66-1078 du 31/12/1966 «Le connaissance est délivré après réception des marchandises. Il porte les inscriptions propres à identifier les parties, les marchandises à transporter, les éléments du voyage à effectuer et le fret à payer»

⁴ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 25.

⁵ جاءت التشريعات العربية المقارنة ببيانات أخرى ترد في سند الشحن (المادة 200 من قانون التجارة البحرية الأردني والمادة 200 من القانون البحري الليبي) كاسم المجهز والمستأجر، اسم السفينة وجنسيته وحمولتها، امضاء الربان أو مالك السفينة أو وكيل، وان كان يفضل الاكتفاء بذكر اسم المتعاقدين الناقل أو الشاحن ووكلاءهما دون تحديد الصفة، بحيث ينصرف مجهز السفينة ومستأجرها الى سند ايجار السفينة، الذي يستغلها في تنفيذ عمليات النقل البحري.

⁶ يمكن الإستغناء عن ذكر اسم ربان السفينة تماثياً مع أحكام اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها"، والتفصيل بخصوص البيانات المتعلقة بالبضاعة في المادة 752 من ق.ب.ج.

كما يخول حق المدعي في الإدعاء ضد الناقل المذكور مباشرة،¹ وبوضوح في سند الشحن ولو تخلف عن المساهمة في تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع، حيث يكفي ذلك لأجل تمتعه بصفة الناقل البحري ظاهراً.²

ويمكن مقاضاة جميع الناقلين على أساس التضامن أو الخيار بين أحد الناقلين البحريين حينما يتعدّد الناقلين الظاهريين في سند الشحن كاشتركا شركتي نقل بحري،³ أو أحد المجهّزين الذي استخدم سند الشحن باسم أحدهم تنفيذا لعملية النقل البحري.

وعلى أساس ذلك يجيز القضاء الفرنسي للمرسل إليه حق الإدعاء ضد الناقل الظاهر، ولو نفذت العملية من قبل ناقل آخر،⁴ بحيث يرى العميد Rodière "بناءً على الظاهر تكمن الأهمية الكبرى بقبول الدعوى الموجهة ضد من يظهر ناقلاً من خلال سند الشحن المسلم"،⁵ وما ذلك إلا لأجل توفير حماية قانونية للغير حسن النية، وان كان قد ينشأ حق لصالح الغير المخادع.⁶

ولا غرورة من احتمال ظهور أحد مساعدي النقل البحري (وكيل عبور أو وكيل الشحن أو وكيل بحري) كناقل بحري لأسباب تجارية، والذي يقتصر عمله على جمع البضائع التي يكلفه بها الناقل الحقيقي دون استغلال السفينة.⁷

على سبيل المثال يُصدر أمين السفينة بصفة الناقل الظاهر سندات شحن بهوية دون أي بيان لإسم الناقل البحري، والذي يتحمّل المسؤولية التعاقدية قبل الغير، حيث قضت محكمة Aix - en provence في

¹ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 34.

² Cf. René Rodière, op.cité, p 23.

³ سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 35.

⁴ Aix - en - Provence, 01/02/1974, DMF 1975, p 272.

- مشار إليه لدى: بوزبوجة حسين، المرجع السابق، ص 61.

⁵ Cf. René Rodière, op.cité, p 329.

⁶ Cf. J. Calais-Auloy, « Essai sur la notion d'apparence en droit commercial », In: Revue internationale de droit comparé. Vol. 12 N°4, Octobre-décembre 1960. pp. 824-825, p 824.

http://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1960_num_12_4_12487.

⁷ بوزبوجة حسين، نفس المرجع، ص 60، 61.

قرارها المؤرخ في 1994/10/20 إدانة أمين السفينة الذي يتعاقد مع الوكيل بالعمولة للنقل بصفة الناقل الظاهر.¹

ومع ذلك فلا يترتب على إغفال ذكر اسم الناقل البحري للبضائع في سند الشحن إبطاله وان كان يثير مشاكل قانونية،² بما أنّ الغاية من وراء ذكر اسم الناقل البحري ومكان عمله الرئيسي لتوفير الأمان للشاحن الذي يمكنه الإستعلام عن حقيقة نشاط الناقل البحري، مع إمكانية مقاضاته حينما يثور نزاع بينهما،³ على أساس أنه يعتدّ بهذا البيان لأجل تحديد الاختصاص الإقليمي القضائي للمحاكم أو مكان التحكيم.⁴

البند الثاني: البيانات الخاصة بتحديد هوية الناقل البحري في القانون الدولي:

يثار التساؤل عن مدى توفير معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924 وقواعد لاهاي-فيسبي تدابير وقائية أو فعالة تعالج مشاكل تحديد هوية الناقل البحري، بخلاف اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 التي اهتمت بتحديد هوية الناقل البحري بشكل ملحوظ دون أن تقتصر على البيانات المتعلقة بالبضائع.

وهو ما تأثرت به اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا لعام 2008، التي وسّعت من الأحكام القانونية بهدف إيجاد حلول مناسبة لإشكالية تحديد هوية الناقل البحري بالنسبة للمرسل إليه أو حامل سند الشحن البحري، بالإستناد على عقد نقل البضائع في حدّ ذاته ومستندات النقل، مع أنّها فشلت في توحيد نهج حلّ مشكلة هوية ناقل البضائع بحرا، وتجنّبها في غالبية الأحوال، ممّا يجعلها تمثّل مجرد استعلام واقعي يستند على المعلومات المقدّمة في وثائق النقل البحري:

¹ Dans le même sens Aix-en provence- « Kaighabhad » 15 juin 1981, DMF 1982.539, dans le Paris, 13 novembre 1996, Maersk c/Réunion, Bulletin d'actualité Lamy transport, Tome 2, n°48, janvier 1997, p 04, Cité par: Sarah Boukerbout, le consignataire de navires et l'agent maritime, Mémoire pour le Master 2 « Droit Maritime et des Transports » 2008/2009, p 84.

² وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 48.

³ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 422.

⁴ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، المرجع السابق، ص 143.

الفقرة الأولى: البيانات المتعلقة بتحديد هوية الناقل البحري على ضوء قواعد هامبورغ لعام 1978:

على أساس أن معاهدة بروكسل لعام 1924 تمثل نظام جزئي للنقل البحري التي أغفلت التعامل مع جميع الإشكالات، ووضع قواعد تتطلب توافر مندرجات ومعلومات تحديد هوية الناقل البحري في سند الشحن، فيشكل ذلك أحد أوجه قصورها دون تقديم أي حل خاص بوضع أحكام وقائية والإشارة للمعلومات التي من شأنها الحد من مشاكل صعوبة تحديد هوية الناقل البحري، وكيفية البحث عن مالك السفينة الذي يُعامل بصفة الناقل المتعاقد أو البحث عن الناقل الفعلي، أو وضع أحكام تفسر تحلف أو غموض المعلومات المتعلقة بهوية الناقل البحري للبضائع، أو تضمين سند الشحن أدلة متناقضة، الأمر الذي يترتب عنه تعقيدات في الكشف عن الناقل البحري.

ولما كان واضعوا معاهدة بروكسل لعام 1924 يأخذون بعين الاعتبار البيانات الضرورية للتعرف على البضاعة بموجب أحكام المادة 3/3 منها، فلا يعني ذلك بالضرورة عدم تحديد أطراف عقد النقل البحري في سند الشحن، وإضافة معلومات من قبل مصدر سند الشحن، كاسم الناقل البحري أو عنوانه، مما يمكن التعرف على هويته بسهولة.

مع أنها لا تعتبر أحد هذه المتطلبات مدرجة في سند الشحن، وإنما يمكن الاستدلال من خلال تعريف الناقل البحري في قواعد لاهاي-فيسبي لعام 1924 التي تتطلب إصدار وتسليم سند شحن أو وثيقة ملكية مماثلة من قبل الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، مع التأشير على الوثيقة باسم وأسماء السفن التي شحنت البضائع بموجب المادة 7/3 من المعاهدة.¹

واقترحت معاهدة بروكسل لعام 1924 تعريف عقد النقل الذي ينطبق على عقود النقل الثابتة بسند الشحن،² فيتماشى مع الغاية من وراء تحديد هوية الناقل البحري، مما يدل على أهمية المعلومات ذات الصلة

¹ وهو ما يتبين لنا من خلال فحوى نص المادة 7/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 "إذا تم شحن البضائع فإن سند الشحن الذي يسلمه الناقل أو الربان أو وكيل الناقل إلى الشاحن...."

² المادة 1/ب من معاهدة بروكسل لعام 1924.

بهويّة الناقل في سندات الشّحن التي صدرت بموجب قواعد لاهاي-فيسبي والحلول البديلة حين تخلف المعلومات الكاشفة عن الناقل.

وتحقيقاً لتلك الغاية اتّخذت قواعد هامبورغ لعام 1978 خطوة نحو الأمام لحل اشكاليّة تحديد هويّة الناقل البحري، فأولت اهتمامها بكافة العلامات الضّروريّة الخاصّة بتحديد مواصفات البضائع، ووضع قواعد تستلزم شمول تفاصيل العقد على العديد من البيانات الخاصّة بتشخيص هويّة الناقل البحري تُدرج في سند الشّحن، وهو ما يسجّل ميزة ايجابية لها خلافاً لقواعد لاهاي فيسبي التي سكتت عن تنظيم هذه المسألة.¹ فضلاً عن ذلك فصلت قواعد هامبورغ لعام 1978 في المعلومات التي ينبغي إدراجها في سند الشّحن، حيث تساعد الأحكام الواردة في المادة 15 منها على تحديد هويّة الناقل في بداية تنفيذ عمليّة النقل بوضوح، وترك للأطراف صلاحية إضافة بيانات أخرى.

واشترطت المادة 1/15-ج- من الإتفاقيّة وجوب إشارة سند الشّحن لإسم الناقل ومكان العمل الرئيسي والمحلّ الذي يتموقع فيه، فيحدّد الناقل البحري هويّته الذاتية ويُدرج خصوصياته بالتفصيل في سند الشّحن، مع ضرورة ذكر اسم السفينة أو السفن الناقلة وتاريخ أو تواريخ الشّحن، حينما يحمل كلمة مشحون، ومكان إصدار سند الشّحن وعدد نسخه الأصليّة طبقاً لأحكام المادة 2/15 من الإتفاقيّة.

ولمّا أوجبت أحكام إتفاقيّة هامبورغ لعام 1978 ذكر بيانات سند الشّحن التي تعدّها في المادة 15 في فقرتيها الأولى والثانية فقد أقرت في الفقرة 3 منها عدم تأثير خلو سند الشّحن من بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها على الصّفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن، شريطة استيفائها المتطلّبات المنصوص عليها في الفقرة 7 من المادة 1 باثبات إبرام عقد النقل واستلام البضاعة أو شحنها، وإلزام الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول لمن يتقدّم إليه بسند الشّحن.²

¹ عبد القادر حسين العطير/باسم ملحم، المرجع السابق، ص 256.

² فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 199، 200.

ويترتب على تخلف ذكر اسم الناقل البحري تجرد وثيقة الشحن البحري من وصفها، فلا تثبت عقد النقل البحري وتهدر التزام الناقل بالتسليم متى أخلت ببيان صاحب الحق في تسلّم البضاعة، على خلاف باقي البيانات التي لا يؤثر اغفالها على فقدان سند الشحن صفته القانونية باستثناء حجته الثبوتية.¹

الفقرة الثانية: البيانات المتعلقة بتحديد هوية الناقل البحري على ضوء قواعد روتردام لعام 2008:

لا تشكل البيانات الخاصة بتحديد هوية الناقل الواردة في اتفاقية هامبورغ لعام 1978 دليل قاطع لأجل التعرف عليه، مما يؤدي إلى قصورها في تقديم حل ملائم، حيث كرّست اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً لعام 2008 حلاً لإشكالية البيانات الخاصة بتحديد هوية الناقل البحري،² بعدما أولت عنايتها الأولى بالبيانات الخاصة بالبضاعة.³

وجاءت هذه الاتفاقية بمبادئ توجيهية لم تتناولها الإتفاقيات السابقة، فتهتم بادراج تفاصيل العقد⁴ كوسيلة مساعدة على تحديد هوية الناقل البحري، على أساس علم الأطراف بدقة المعلومات الخاصة بكل طرف بعد التعاقد بموجب المادة 1/37 من الاتفاقية.

وتسعى هذه الاتفاقية إلى ضمان اليقين القانوني بوضع طرق بديلة جمعت بين التدابير الوقائية والتفاعلية، التي تجعل مهمة تحديد هوية الناقل البحري أسهل وأقل عبئاً أمام الطرف المدعي، حيث تحرص المادة 2/36 ب- المرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالمادة 1/37 على تحديد هوية الناقل أنه الشخص المحدد اسمه في عقد النقل بادراج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة منها 35 "اسم الناقل وعنوانه"، مع الإشارة لإلزامية ذكر اسم السفينة في تفاصيل عقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني إذا حدّد في عقد النقل تطبيقاً لأحكام المادة 3/36 ب-.

¹ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 146.

² خصّص المشرع الدولي المواد 36-37-38 من الفصل الثامن من اتفاقية روتردام 2008 لتحديد هوية الناقل البحري.

³ من هذه البيانات طبقاً لنص المادة 1/36 من اتفاقية روتردام لعام 2008 نجد وصف البضائع، العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع، عدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع، وزن البضائع إذا ما أوردته الشاحن وكذا الحالة الظاهرة للبضائع طبقاً للفقرة 2 بند أ.

⁴ تعرّف المادة 23/1 من اتفاقية روتردام 2008 بتفاصيل العقد أي ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها من أحكام وترميزات وتوقيعات وتظهيرات).

ومن باب المقارنة يلاحظ أنّ قواعد هامبورغ لعام 1978 أوجبت "المكان الرئيسي لعمل شركة النقل"، حتى لا يهدر المدعى وقته في البحث عن هوية الناقل، في حين نصّت اتفاقية روتردام لعام 2008 ضرورة ذكر عنوان الناقل بشكل عام، وإلا أصبحت هذه الأحكام غير فعّالة، إذا فشل الناقل في إضافة معلومات كافية كالإسم التجاري للناقل أو وكيله، أو صرّح بمعلومات كاذبة أو غير صحيحة أو أغفل ادراجها، فيتعدّر على المرسل اليه تحديد الناقل ككيان ذو شخصية قانونية.

الأمر الذي يستوجب على الشاحن اتخاذ كافة الإحتياطات اللازمة لأجل حصوله على سند شحن بيانات واضحة لاسيما بيان هوية الناقل البحري،¹ وهو ما يستشفّ من المادة 1/31 من اتفاقية روتردام لعام 2008،² حيث يلاحظ أنه قد رتبّت الإتفاقية جزاء قاسيا بخصوص اثاره المسؤولية عن صحة المعلومات المتعلقة بالتعرّف على الناقل البحري.³

وبالرغم من وضوح أحكام قواعد روتردام لعام 2008 إلا أنه قد تتور مشاكل؛ فلا يترتب على ذكر تفاصيل العقد كمعلومات تتعلق بعقد النقل والبضائع التي يتضمّنهما مستند النقل أو سجلّ النقل الإلكتروني، عدم اشتمال هذه الأخيرة أو عقد النقل على بيانات أخرى، بما أنّها لا تمثّل تلك التفاصيل عقد نقل البضائع على الإطلاق.

وقد يرد عقد النقل في محرّر آخر بشروط تعاقدية لا تخالف أحكام الإتفاقية، أو قد يحتوي مستند النقل أو سجلّ النقل عقد النقل في حدّ ذاته، حيث ترد هوية الناقل بالإسم في تفاصيل العقد وقد ترد بذات الوقت في مستند النقل أو سجلّ النقل الإلكتروني، فإذا وقع أيّ تباين حول هوية الناقل خاصّة تلك المحدّدة بالإسم بين مستند أو سجلّ النقل وتفاصيل العقد، فيمكن الحلّ في الأخذ بما ورد في مستند أو سجلّ النقل، فلا مفعول للبيان في تفاصيل العقد،⁴ مع السّماح للمدعي الإعتماد عليها.

¹ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 354.

² وتضيف المادة 2/31 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أنه "يعتبر الشاحن قد تكفّل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة 1 من المادة وقت تلقي الناقل لتلك المعلومات، ويعوّض الشاحن الناقل عمّا ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر".

³ وجدي حاطوم، نفس المرجع، ص 354.

⁴ المرجع نفسه، ص 312، 313، 314.

وتنصّ المادة 39 / 1 من الإتفاقية أنه لا يمسّ إغفال أو عدم دقّة واحد أو أكثر من تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة 1 أو 2 أو 3 من المادة 36 في حد ذاته، الطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني أو صحّة أيّ منهما، بمعنى أنه لا يؤثّر إغفال ذكر اسم الناقل على صحّة مستند النقل.

الفرع الثاني: التسلسل الشكلي للبيانات الخاصة بتحديد هوية الناقل البحري في وثيقة الشحن:

ينعكس الإستخدام الظاهر للعقود النموذجية من قبل مجلس الملاحه البحرية البلطقي الدولي BIMCO، على ظهور سندات شحن نموذجية مطبوعة مسبقاً تصدرها شركات الملاحه البحرية CMA (CGM)، والشركة الوطنية للنقل البحري التي حلّت محلّ الشركة الوطنية للملاحه الجزائرية، ووسطاء النقل كـ (الناقل العام غير مشغّل للسفينة NVOCC)، فيثبت هذا السند الشكلي مختلف البيانات، المدوّنة من قبل مجهّز السفينة الناقل بحروف صغيرة يتعدّد قراءتها بالعين المجردة.¹

وبطبيعة الحال تملأ البيانات المتعلقة بالكشف عن هوية الناقل البحري للبضائع في خانات مخصّصة، تسهيلاً لقراءتها المشتركة،² حيث يرد في وجه سند الشحن (recto) وظهرها (verso) خانات،³ تشير لجميع العناصر الأساسية لعقد النقل البحري للبضائع من إسم السفينة وتعيين البضاعة ومواصفاتها، تواريخ وأماكن التسلم والتسليم،⁴ والتحفّظات المدرجة من قبل الناقل البحري أو وكيله.

فضلا عن توضيح المعلومات الخاصة بهوية الأطراف المتعاقدة،⁵ ذي التسلسل الخاص،⁶ بدءاً بهوية الشاحن والمرسل إليه،⁷ في الخانة الخاصة على يسار سند الشحن،⁸ وذكر بيان delivery apply to for أو agent to contact at destination،⁹ هذا البيان الذي يمكن صاحب الحقّ على البضاعة تعيين الطّرف

¹ Cf. Binnaz Topaloğlu, LL.M., Le Connaissance Maritime Et Conflit De Lois, [Annales XLIII, N. 60, 283-336, 2011], p 292.

² Cf. Pierre Bonassies et Christian Scapel, op. cité, p 603.

³ Cf. Binnaz Topaloğlu, LL.M, art.p. cité, p 292.

⁴ Cf. Véronique Guilloux, art.p. cité, p 05, 06.

⁵ Cf. Binnaz Topaloğlu, LL.M, art.p. cité, p 292.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 200.

⁷ الجدير بالإشارة أنه يظهر إسم الناقل العام غير مشغّل السفينة في سند الشحن الأساسي MBL في خانات الشاحن و/أو المرسل إليه.

- Cf. Jean –Michel Moriniere, op. cité, p 47.

⁸ Cf. Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op. cité, p 603.

⁹ CA Aix-en-Provence, 30 mai 2012; RG n° 10/02977; SA Challenge c/Sté MISC; jugement déferé: T. com. Marseille, 22 janvier 2010, cité par : Bulletin des Transports et de la Logistique, (connaissance de NVOCC Qui est destinataire?), p 01.

الذي يجب التوجّه إليه عند الوصول،¹ مع الزامية تبيان هوية الناقل بوضوح، في الجزء الأمامي من أيّ سند شحن بحري،² حيث يذكر اسم الناقل البحري وجميع اتصالاته،³ وعنوانه logo بأحرف كبيرة بشكل مطبوع في أعلى سند الشحن من جهة اليمين.⁴

ويمثّل خصوصية سند شحن HBL الصّادر عن الناقل العام غير مشغّل السفينة، الذي يدوّن فيه اسم المستغلّ الحقيقي للسفينة،⁵ حيث قضت المحكمة التجارية مرساي بتاريخ 1976/06/25 عدم امكانية تمسك المدّعي بواقعة علمه بوجود شركة أخرى باستثناء المشار إليها في سند الشحن أمام وجود سند شحن صادر عن الناقل العام غير مشغّل السفينة، إلا إذا ساهمت السفينة في وقوع الأضرار اللاحقة بالبضائع.⁶

وتتمتّع بيانات تشخيص الناقل البحري المدرجة في السندات المستخدمة في إطار الإعتماد المستندي بأهمية كبيرة، تطبيقاً لقواعد الأصول والأعراف الموحّدة للإعتمادات المستندية لسنة 1993 النشرة رقم 500، حيث يؤكّد البنك مصدر خطاب الإعتماد المستندي هوية الأطراف، والإكتفاء بذكر اسم الناقل مطبوعاً على صدر سند الشحن أو توقيع وكيله مع تبيان صفته،⁷ كما لا يرد في القواعد المتعلقة بالنقل في ظلّ القواعد الجديدة بخصوص النشرة رقم UCP 600 أيّ غموض بخصوص تحديد هوية الناقلين ووكلاءه.⁸

غير أنه قد تتخلّف الخانة الخاصة باسم الناقل البحري في بعض الوثائق البحرية كنموذج من وثيقة الشحن المستخدمة مع مشاركة الإيجار للرحلة والمسماة بـ Congenbill لسنة 1994،⁹ إلى غاية ما أصبح

¹ Cf. Isabelle Corbier, La notion juridique d'armateur, op.cité, p 360.

² Gard Insight N° 163 'A Charterer's involvement in cargo claims', 1 August 2001 available at <http://www.gard.no/web/updates/content/53043/a-charterers-involvement-in-cargo-claims>

³ على سبيل المثال: العنوان، الإحالات الهاتفية، الفاكس، البريد الإلكتروني.

www.lantenne.com/le-transporteur_a14434.html

⁴ Cf. Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op .cité, p 603.

⁵ Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 177.

⁶ T. com, Marseille, 25/06/1976, scapel 1976, p 60, Dans le même sens Cass.com, 06/02/1973, DMF, p 342, Ibid, p 177.

⁷ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 200.

⁸ دخلت النشرة UCP 600 المعدلة للنشرة رقم 500 حيّز النفاذ في 2007/07/01.

⁹ Cf. Philippe Delebecque, Identification du transporteur maritime sur les connaissements de Charte-Partie, Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Gazette de la chambre, N° 24 , Hiver, 2010/2011, p 02.

سند الشحن النموذجي Congenbill لسنة 2000 يوضح هوية الناقل البحري بدقة في خانة خاصة تتضمن اسمه ومكان عمله الرئيسي كمعلومة تكميلية.¹

أمّا بخصوص ظهر سند الشحن ترد فيه جميع الشروط المكتوبة الخاصة القياسية وغير القياسية المتفق عليها، والشروط العامة للتعاقد والإرسالية،² والشروط المحيل لهذه الشروط دون منع الإشارة للناقل البحري،³ حسبما يؤكده القضاء الفرنسي حيث قضت المحكمة التجارية Nanterre في 2003/01/24 أنه "يتمتع مصدر سند الشحن بصفة الناقل البحري، مادامت تحدّد هويته بشرط مكتوب على ظهره، والذي يستحيل تجاهله بعد قراءته من قبل المدّعين".⁴

وعلى خلاف سند الشحن التقليدي فلا يتضمن سند الشحن الإلكتروني على ظهره أي بيان، بل تُرسل إشارة إلكترونية توحى بنية الأطراف المتعاقدة نحو تطبيق الشروط المعتمدة لأحد عقود النقل أو الشروط الواردة في اتفاقيات النقل الدولي أو القوانين الوطنية، كلّما اتّجهت إرادة الأطراف نحو ارسال الشروط العامة المدوّنة على ظهر سند الشحن.⁵

ولا يفوتنا الأمر من التنويه أنّه تغلبّ البيانات والشروط الواردة على وجه سند الشحن بالمقارنة مع ما يرد في ظهره حين عدم ظهورها،⁶ وهو ما يؤكده القرار المشهور the startin،⁷ وترجّح الشروط الخاصة الخطية والمكتوبة بخط اليد على الشروط العامة المطبوعة مسبقاً،⁸ إذا وقع أيّ تنازع بينها.⁹

المطلب الثاني: إدراج البيان الإتفاقي شرط تحديد هوية الناقل البحري في وثيقة الشحن:

يتجسّد المبدأ في الكشف عن هوية الناقل البحري من خلال بيانات سند الشحن، غير أنّه تظلّ الإشكالية الشائكة في القانون البحري الدولي قائمة باستمرار أمام ما يرد من معلومات وبنود نمطية في وجه وثائق

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op. Cité, p 200.

² هشام فرعون، المرجع السابق، ص 187.

³ Cf. Abdelkerim Kouka, op.Cité, p 172.

⁴ Trib. Com, Nanterre 24 janvier 2003, Revue Scapel 2003, p 28, Cité par : Pierre Bonassies / Philippe Delebecque, art.p. Cité, p 73.

⁵ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، المرجع السابق، ص 254.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 199.

⁷ (2003) 1 L loyd's Rep, 571.

⁸ هشام فرعون، نفس المرجع، ص 187.

⁹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 200.

الشحن البحري كـ 'شرط تحديد هوية الناقل البحري' و'زوال الشرط' و'شروط انتقال السيطرة'¹ التي تكشف عن هوية الناقل البحري الحقيقي، لتنشأ علاقة قانونية مع الشاحن.²

غير أنه يثور التساؤل عن مدى صحة هذه الشروط، حيث يترتب على قبولها تملص أحد أطراف عقد النقل البحري من التزاماته التعاقدية، مما يمكن من انتحال مجهز السفينة أو مستأجرها وصف الناقل البحري،³ بل قد يصعب تحديد هوية الناقل البحري حين عدم التيقن من تبيان هوية الناقل المتعاقد في سند الشحن، والتي قد تتمثل في عدة مساهمين يشتركون في تنفيذ عملية النقل البحري،⁴ كالمستأجر بانتقال السيطرة على متن السفينة أو مالك السفينة، وعدم الإقرار بصفة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لذات الكيان، أو تضمين معلومات ودلائل متناقضة في وجه وظهر سند الشحن،⁵ حيث نضرب مثلا بالتوقيع على سند الشحن الذي يتناقض مع شروط انتقال السيطرة على السفينة،⁶ حيث يرد على وجه سند الشحن أن المستأجر بانتقال السيطرة ناقل بحري، رغم إيراد شرط على ظهر سند الشحن أن مالك السفينة بصفته ناقل متعاقد، أو موقع سند الشحن بالنيابة عنه.⁷

ولتوضيح ذلك سوف نتطرق في هذا المطلب إلى تحديد مفهوم "شرط تحديد الناقل البحري" وأصله التاريخي من خلال 'الفرع الأول'، والحديث عن موقف القانون الإتفاقي والقانون الداخلي من شرط تحديد هوية الناقل البحري في 'الفرع الثاني'، وأخيرا تحديد مدى نفاذ "شرط تحديد الناقل البحري" أمام المؤجر والغير في 'الفرع الثالث'.

¹ على خلاف الأصل العام الذي يقضي بمساءلة مالك السفينة الذي يكتسب صفة الناقل البحري على أساس معيار التعاقد بغض النظر عن ادراج شرط تحديد هوية الناقل البحري، حيث يؤكد القضاء الإنجليزي على تمتع السفينة Rewia بسلطة إبرام عقود النقل باسمها، مما يثير مسؤوليته ويوجه أوامر لوكلائه باستخدام عبارات تسمح للشاحن معرفة الناقل".

-[1991] 1 Lloyd's Law Reports, p 77, Cité par: Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 37.

² Cf. Jean –Michel Moriniere, op.cité, p 28, 73.

³ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 32.

⁴ Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 33.

⁵ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 17.

⁶ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 32.

⁷ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 19.

الفرع الأول: مفهوم شرط تحديد الناقل البحري وأصله التاريخي:

يحظى شرط تحديد هوية الناقل البحري الذي يُدرج في سند الشحن قبل الشاحنين،¹ بأهمية بالغة لحلّ الإشكالات المطروحة في الأنظمة القانونية الخاصة، والذي يسمح للشاحن التعرف على الناقل البحري بشكل مباشر، وتحديد الطرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، فيساعد على حلّ الإشكالات المطروحة في معظم الأنظمة القانونية.²

الأمر الذي يتطلب منا تحديد مفهوم 'شرط تحديد هوية الناقل البحري' وأصله التاريخي:

البند الأول: مفهوم شرط هوية الناقل البحري:

ينبغي تعريف شرط تحديد هوية الناقل البحري وتمييزه عن غيره من الشروط وهو ما سنتعرّض له

فيما يلي:

الفقرة الأولى: تعريف شرط هوية الناقل البحري ومدى أهميته:

يعتبر "شرط تحديد هوية الناقل البحري" المعروف في الممارسات البحرية من الشروط العامة " des style clauses de"³ التي تتخذ شكل شروط مكتوبة بقياسات صغيرة،⁴ الواضحة دون أي لبس،⁵ والمدرجة بطريقة شبه آلية على ظهر وثائق الشحن،⁶ الصّادر في إطار مشاركة إيجار السفينة على أساس الرحلة ومشاركة الإيجار الزمنية.⁷

ويتجسّد الهدف من وراء بيان شرط تحديد هوية الناقل البحري، لأجل إعفاء الناقل البحري من

المسؤولية أو التخفيف منها،⁸ والتقليل من الإلتزامات، ويسمح للغير بالتعرّف على الطرف المسؤول عن

¹ Cf. Mes Le Prado, Blanc, avocats, Maritime: effet pervers de la clause «identity», Bulletin des Transports et de la Logistique, p 02.

² Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 18.

³ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 611.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 227.

⁵ Cf. René Rodière, op. Cité, p 330.

⁶ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 611.

⁷ Cf. Pierre Marie Rossignol, Identification du transporteur maritime en présence d'un Connaissance de charte partie sans en-tête, Le droit maritime français, sommaire du N° 549, Mai 1995, p 379.

⁸ Cf. Jens Weinmann, op.cité, p 14.

الأضرار اللاحقة بالبضائع دون أيّ غموض، ولو لم يكن الطرف المتعاقد على وجه الدقة، بحيث يرى الفقيه chao أنه "بالرغم من التسمية الخاطئة لبند هوية الناقل البحري، فلا يتعلّق بهوية مالك السفينة فقط التي لا يكشف عنها، بل يظلّ غير محدّد حينما يمكنّ سند الشحن استبدال سفينة أخرى ذكر عنوانها".¹

وانطلاقاً من ذلك تثار اشكالية مدى اعتبار المالك أو المستأجرون ناقلين في عقود النقل البحري للبضائع بسند الشحن،² حيث يدلّ قبول الشاحن وثيقة الشحن المدرج بها "شرط تحديد هوية الناقل البحري" اضعاف صفة الناقل البحري المتعاقد،³ على مالك السفينة أو المؤجّر، مبرم عقد النقل البحري بموجب سند الشحن التقليدي،⁴ رغم استغلالها على متن خطّ مملوك لمجهّز آخر،⁵ فهو الناقل المسؤول الوحيد بموجب وثيقة الشحن عن سوء تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع،⁶ أو عدم تنفيذها وهو الحلّ الذي يهدف إلى حماية المستأجر من المطالبات القضائية،⁷ حتّى ولو أصدر سند الشحن، وتحملّ التزامات الناقل بناءً على عقد النقل بموجب سند الشحن.

ومن الجدير بالملاحظة أنّه ليس لشرط تحديد هوية الناقل البحري أيّ مبرر، بالنسبة لمستأجر السفينة الذي يتملّص من الإلتزامات والمسؤولية المفروضة على مالك السفينة بصفته ناقل البضائع بحراً،⁸ نتيجة عدم تمتّعه بالتسيير الكلي للسفينة، لاسيّما مستأجر السفينة على أساس الرحلة الذي لا تنتقل إليه الإدارة التجارية، باستثناء مستأجر السفينة عارية.⁹

¹ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 33.

² Colman J in Homburg Houtimport B.V. v. Agrosin Private Ltd and Others "The Starsin" [2000] 1 Lloyd's Rep. 89.

³ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p. cité, p 35.

⁴ الجدير بالإشارة أنّه يتناقض سند شحن البضاعة الصّادر في إطار عقد استئجار الفراغ مع الهدف الذي يصبو إليه شرط تحديد هوية الناقل البحري في تحملّ مالك السفينة المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل، فيمنع على المستأجر ادراجه لتفادي الاعتراف بأيّ علاقة تعاقدية بين صاحب الحمولة ومؤجّر الفراغ أو المؤجّر الزمّني للسفينة، الذي يفترض انتحال مستأجر الفراغ صفة الناقل قبل صاحب الحمولة، ولو أنّه لا يتمتّع بالتسيير التجاري للسفينة، ممّا ينعكس على تحمّله المسؤولية عن تنفيذ العقد.

- Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 239.

⁵ Cf. René Rodière, op. cité, p 330.

⁶ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p. Cité, p 35.

⁷ Cf. Martin Remond Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 349.

⁸ Cf. Jeremy Walter, les clauses du connaissance, Master 2 Droit Maritime et des Transports, Année 2005-2006, p 86, 87.

⁹ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 58.

وان كان هذا المبدأ لا يأخذ على إطلاقه، بحيث تسمح الإرادة التعاقدية بين الأطراف مشاركة المستأجر الزمني (أو المستأجر للرحلة) في الإستغلال التجاري للسفينة،¹ فينتقل كاهل أي مستغل بتسييره السفينة.² ولعل من المفيد تأكيد مدى رغبة مستأجر السفينة في التصرف كوسيط أو وكيل عادي أو ممثل عن مالك السفينة،³ شريطة عدم علمه ببيان تحديد هوية الناقل البحري المدرج في سند الشحن، بل قد يلتزم هذا المستأجر للسفينة بتنفيذ عملية النقل المادي للبضائع بترخيص من مالك السفينة،⁴ حين عدم موافقته التنازل عن تسيير السفينة، فلا يحتفظ مستأجر السفينة بالتسيير التقني لها، مع احتفاظ العقد بطبيعة الإيجار.

الفقرة الثانية: تمييز شرط تحديد هوية الناقل البحري عن شروط أخرى:

تشهد الممارسة الأنجلوسكسونية بعض الشروط النموذجية التي تقترب من شرط تحديد هوية الناقل البحري كالشرط المعياري "cesser clause" الذي يُدرج في مشاركة الإيجار الهادف إلى "استبعاد اتفافي لإلتزامات المستأجر" بعد إتمام عملية شحن البضائع على متن السفينة.⁵

فضلا عن شرط نقل أو انتقال السيطرة على السفينة «demise clause»⁶ الناشئ عن عقد النقل المبرم بين المجهز مالك السفينة وصاحب الحمولة،⁷ أو ما يُعرف بكل بساطة شرط الوكالة «agency clause» المسمى بـ "شرط تنازل أو انتقال التسيير التقني للسفينة"،⁸ الذي يُدرج في سند الشحن فيترتب عنه انتقال التسيير التقني للسفينة.⁹

ويلاحظ أنه تستخدم هذه الشروط الأخيرة في الوقت الحاضر لأجل بناء علاقة تعاقدية بين مالك السفينة والشاحن،¹⁰ بهدف التعرف على الناقل البحري للبضائع الذي لا يُسمى صراحة على وجه سند الشحن.¹¹

¹ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p.cité, p 36.

² Cf. Laurent Guignard, op.cité, p 344.

³ Cf. René Rodière, op. cité, p 330.

⁴ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p. cité, p 33.

⁵ Cf. Michel De Juglart, op.cité, p 20.

⁶ La clause est appelée « demise clause » dans la pratique anglais qui indiquer comme transporteur le charterer by demise.

- Cité par: René Rodiere, op. cité, p 330.

⁷ Cf. Tassel. Yves note sous, cass. Com 05/11/2003, DMF 2004.

⁸ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 38.

⁹ Cf. Michel De Juglart, op. cité, p 20.

¹⁰ Cf. Jens Weinmann, op.cité, p 14.

¹¹ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 18.

وتجدر الإشارة أنه يؤثر أحد هذه الشروط المذكورة أعلاه بشكل كبير على مسألة تحديد هوية الناقل البحري للبضائع ألا وهو شرط انتقال السيطرة، فيبرم الأطراف عقد النقل بين الشاحن أو حامل سند الشحن ومالك السفينة،¹ الأمر الذي يجعل هذا الشرط يتماثل نوعاً ما مع شرط تحديد هوية الناقل البحري في كون مالك السفينة هو الوحيد ناقل بحري.²

وقد يتصرف مستأجر السفينة بمقتضى هذا الشرط كمتل عن مالكة، الذي ينتحل صفة الناقل البحري متى انتقلت إليه جميع سلطات تسيير السفينة،³ فتُمدّ المسؤولية للمستأجر، لأجل حماية مالك السفينة أمام أصحاب الحق على البضائع،⁴ مما يجعله يستفيد هو الآخر من مبدأ تحديد المسؤولية،⁵ فتقبل فكرة أن سند الشحن عقد محرر من قبل مالك السفينة أو مستأجرها.⁶

وهو ما لا ينطبق على مستأجر السفينة للرحلة أو المستأجر السفينة على أساس المدة الذي لا يمكن نقل إليه صفة الناقل البحري نتيجة افتقاده صفة المسير التقني للسفينة،⁷ ويظل طرف أجنبي عن عقد النقل، مما يمكن الغير حامل سند الشحن الإدعاء ضد مالك السفينة.⁸

وإذا كانت تثور مسؤولية الناقل المتعاقد الذي يُصدر وثيقة الشحن، فقد يظلل شرط انتقال سيطرة على السفينة «demise clause»، بحيث يجب أن يعتبر الناقل مُصدر سند الشحن مجرد وكيل عادي الذي لا يسأل مسؤولية شخصية، بما أنه يكمن الهدف من وراء هذا الشرط في استبعاد المسؤولية الشخصية لمصدر وثيقة الشحن أو من يرد اسمه في مطبوعة سند الشحن، فتلقى المسؤولية على عاتق مالك السفينة حين استئجار السفينة عارية.⁹

¹ Cf. Georges Ripert, T 2, op. cité, p 303.

² Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 38.

³ سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 38.

⁴ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 18.

⁵ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p.cité, p 35.

⁶ Cf. José Domingo Ray, Liberté contractuelle et normes impératives dans le contrat maritime au regard de la législation argentine et internationale, Le Droit Maritime étranger N° 588, décembre 1998, p 1152.

⁷ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op.cit, p 58.

⁸ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 274.

⁹ Cf. José Domingo Ray, art. p. cité, p 1152.

ولو أنّ الواقع العملي في المجال البحري يرفض كلّ أثر لشرط انتقال السيطرة على متن السفينة لما يوفّره هذا الشرط الأخير للمستأجر من حماية تعسّفية، ممّا يجعل المؤجّر يحتفظ بحق الرجوع ضدّ مستأجر السفينة.¹

ولعلّ من المفيد تأكيد أنّه من المحتمل الحدّ من شروط تحديد هويّة الناقل البحري وبنود انتقال السيطرة، حينما ترد أدلة متناقضة في سند الشحن كالتوقيع على وجه سند الشحن أو ختم أو شعار الناقل البحري.²

البند الثاني: الأصل التاريخي لشرط تحديد هويّة الناقل البحري:

يرجع أصل نشأة شرط تحديد هويّة الناقل البحري التي لقي اهتماما كبيرا من قبل التّظيمات العديدة للعقود البحريّة في الممارسة العمليّة إلى جانب دول الشريعة العامّة كانجلترا والولايات المتّحدة الأمريكيّة في النصف الثاني من القرن 19، ثمّ امتدّ بعد ذلك إلى العهد الروماني الذي أخذ به المجهّزين الألمان.³ ويرتبط شرط تحديد هويّة الناقل البحري تاريخيا بتحديد مسؤوليّة مالك السفن،⁴ التي ينتفعون بها حماية لهم من تحمّل المسؤوليّة الغير محدودة عن الأضرار اللاحقة بالبضائع نتيجة الحوادث البحريّة،⁵ ويمكن امتداد الحدّ من المسؤوليّة لأطراف آخرين إلى جانب مالك السفينة، فينتفع مستأجر السفينة مصدر سند الشحن هو الآخر من الحماية وتحديد المسؤوليّة تفاديا للدعوى المباشرة ضدّه،⁶ تطبيقا لأحكام قانون التجارة البحريّة

¹ سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 38.

² Jonathan Lux and Ince & Co (eds) 'Shipping 2011' at 64, available at : www.gettingthedealthrough.com accessed on 25 January 2017.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 229.

⁴ يقضي "شرط تحديد هويّة الناقل" المدرج في سند شحن مجهّز فرنسي مشهور: "أنّ العقد بسند الشحن الحالي يبرم بين التاجر ومجهّز السفينة (أو ممثله) المشار إليه، وتقرّ بمسؤوليّة المالك عن الهلاك والتلف الناجم عن الإخلال بتنفيذ الإلتزام الناشئ عن عقد النقل بصرف النظر عن تعلقه بصلاحيّة السفينة للملاحة، ليقضي أنّ شخص آخر ناقل أو مالك البضاعة، حيث ينصّ على جميع الإعفاءات والتّحديدات في سند الشحن، ممّا يمكن ناقل آخر التضرّع به، كما أنّ الشراكات والوكلاء موقعي وثائق الشحن باسم ولحساب الرّبان ليسوا أطراف في الإتّفاقية، فلا تتحمّلوا أيّ مسؤوليّة عن تنفيذ عقد النقل كناقول ولا كمالك البضاعة".

- Cf. Pierre Bonassies/Crhistian Scapel, op.cité, p 611.

⁵ الجدير بالذّكر أنّ السلطة التشريعيّة في المملكة المتّحدة تدخّلت بإصدارها أول تشريع لتحديد مسؤولية الناقلين من جراء الخسائر اللاحقة بالبضائع بهدف حماية مصالح أصحاب السفن من جراء تحمّلهم المسؤوليّة المطلقة.

- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 29.

⁶ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, op. cité, p 33.

عام 1958 المعدّل لقانون الملاحة التجارية البريطانية لعام 1894 الذي لم يعترف به، غير أنه وسّع من نطاق هذا الحقّ لأشخاص آخرين غير مالك السفينة، وهو ما تؤكّده الإتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن لعام 1957.¹

وتأسيساً على ذلك، فإذا كان ينتفع المتضرّر من الخسائر اللاحقة بالبضائع عند ادّعائه المباشر ضدّ التابع على أساس المسؤولية التقصيرية، والذي يحكم عليه بالتعويض الكامل يدفعه مالك أو مجهّز السفينة بصفته متبوعاً مسؤولاً عن أعمال تابعيه، غير أنه قد يستفيد هؤلاء من الحماية القانونية لمالك السفينة،² هذا الأخير الذي يحقّ له الرجوع ضدّ المستأجر المتعاقد دون مطالبته بمبلغ أعلى عن المبلغ المقرّر قانوناً.³ وناهيك عن البروز التاريخي لشرط تحديد هوية الناقل البحري، نجد بعض الوثائق النموذجية التي تؤكّد على ادراجه في وثيقة الشحن Conlinebill تحت رقم 17 لعام 1978،⁴ لاسيّما القراءة الجديدة لوثائق الشحن 2000Conlinebill.

على خلاف القراءة السابقة التي لا تحتوي على شرط تحديد هوية الناقل البحري وذلك تماشياً مع مقتضيات قواعد الأصول والأعراف الموحّدة للاعتمادات المستندية لسنة 1993 النشرة رقم 500 التي اكتفت باشتراط ضرورة تخصيص خانة لأجل تبيان "اسم الناقل البحري وعنوانه".

الفرع الثاني: موقف القانون الإتفاقي والقانون الداخلي من شرط تحديد هوية الناقل البحري:

إنّ شرط تحديد هوية الناقل أو شرط انتقال السيطرة لا تزال قيد الإستخدام نتيجة وضوحها، من أجل الكشف عن هوية الناقل البحري وإخفاء هوية الناقل البحري الحقيقي في ذات الوقت، وإن كانت لا توجد

¹ تمّ الإقرار بسلطة التمسك بتحديد المسؤولية لمالك السفينة ومستأجرها والمجهز غير المالك والمدير المجهز (مدير الشبوع البحري) والربان والبحارة وغيرهم من تابعي المجهز، بموجب احكام المادة 2/6 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية المعقودة ببروكسل في 1957/10/10.

² إيمان فتحي الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010، ص 25، 26.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 274.

⁴ Cf. Pierre Bonassies/Crhistian Scapel, op.cité, p 611.

طريقة موحدة في التعامل مع هذه البنود المدرجة في سند الشحن البحري وبدائله تحت ولايات قضائية مختلفة،¹ نتيجة اختلاف موقف التشريعات الوطنية والتشريعات المقارنة في الأخذ بهذه الشروط:

البند الأول: على المستوى الدولي:

يتبين لنا من خلال أحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924 بموجب المادة 1/أ والمادة 3/3 منها المطبقة على الدعوى أنّ الناقل البحري هو الشخص القانوني الذي تخول له صلاحية إصدار وثيقة الشحن، ويعتبر خارج الدعوى إذا أصدر سند شحن مجرد من الهوية، مع أنه يحدّد في أعلى وثيقة الشحن حضر "بند هوية الناقل البحري".²

وحرصاً على ذلك عالجت معاهدة بروكسل لعام 1924 اشكالية تحديد هوية الناقل بإبطال جميع البنود التي تؤدي إلى تناقضات،³ كشروط غير عملية لاغية وباطلة، تفتقد لكل أثر قانوني من الناحية العملية، ولا تتماشى مع أحكام هذه المعاهدة وطابعها الأمر.⁴

ولا مناص من القول أنه يجسد ادراج تلك الشروط في سندات الشحن دلالة على عدم تحقيق الهدف من وراءه، بما أنه تحدّد هوية الناقل في سند الشحن بذكر إسمه ومقرّ عمله الرئيسي، حسبما تؤكد لنا أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924، فيعدّ باطلاً بطلاناً مطلقاً ولا يترتب عليه أي أثر كل شرط أو تعاقد أو اتفاق في عقد النقل يتضمن اعفاء الناقل أو السفينة من المسؤوليات عن الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع الناشئة عن الإهمال أو الخطأ أو التقصير في الواجبات أو الإلتزامات المنصوص عليها في هذه المادة أو يتضمن تخفيف هذه المسؤولية على وجه يخالف ما هو منصوص عليه في هذه المادة.⁵

¹ Cf. Jens Weinmann, op.cité, p 15.

² Cf. Mes Le Prado, Blanc, avocats, Maritime, art.p.cité, p 01.

³ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 32.

⁴ Cf. José Domingo Ray, op.cité, p 1152.

⁵ المادة 8/3 من معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924.

وتجدر الإشارة أنّ المادة 1 من معاهدة بروكسل لعام 1924 تقضي ببقاء مستأجر السفينة الذي يرتبط بعقد النقل ناقلا بحريًا متعاقدًا كمؤجر السفينة،¹ مع تجنّب تناقض المعلومات حول ما إذا كان مالك السفينة أو مستأجرها ناقل متعاقد،² وأيّ اتفاق على نقل صفة الناقل إلى شخص آخر يشكل خرقًا للمادة.

وهو ما كرّسته قواعد هامبورغ لعام 1978 التي تنادي بالمسؤولية التضامنية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي، أيّ دون تخليص مالك السفينة من الإلتزامات بموجب "شرط تحديد هوية الناقل البحري"، الذي يطبق عليه نظام الناقل البحري،³ مع جوازية إدعاء مالك السفينة ضدّ الناقل الفعلي الذي نفذ عملية النقل تطبيقًا للمادة 2/10 من الإتفاقية.

والملاحظ على هذه الشروط المدرجة في سند الشحن أنّها غير قابلة للتّنفيد وتتعارض بشكل واضح مع ما كرّسته أحكام قواعد هامبورغ لعام 1978 بموجب المادة 10 منها، والحجّة في ذلك أنّ بعض هذه الشروط تجسّد بنود اللّامسؤولية على سبيل المثال (شرط انتقال السيطرة)،⁴ فيطالب المدعي الرجوع ضدّ طرف واحد، الأمر الذي يترتّب عنه إثارة مسؤولية مالك السفينة فقط.⁵

البند الثاني: على المستوى الداخلي:

لا تعترف بعض التّشريعات المقارنة والسّوابق القضائيّة بـ "شرط تحديد هوية الناقل البحري" و"شرط انتقال تسيير السفينة"، الذي يجسّد موضوع رفض قضائي، هذا الغموض الذي أوضحه جانب من الفقه الحديث، ولهذا سنحصر دراستنا حول تحديد موقف الفقه والقضاء الفرنسي لاسيّما موقف التّشريعات الوطنيّة المقارنة:⁶

¹ وهو ما يستخلص من المادة 1/ب من معاهدة بروكسل لعام 1924 أنّه يشمل الناقل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشّاحن بعقد النقل.

² Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 33.

³ Cf. Yacouba Cissé, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p.cité, p 35.

⁴ Cf. William Tetley QC, 'The Demise of the Demise Clause', (1999) 44 (4) McGill Law Journal, p 812.

⁵ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 33.

⁶ على سبيل المثال في التّشريع الإيطالي يعتبر مستأجر السفينة ناقل بحري، ولا يسأل مالك السفينة عن ملاحه سفينته مبدئيًا كناقل بحري إلا إذا ظهر في سند الشحن، ويعتبر المستأجر الزّمني ناقل بحري إذا وقّع الرّيفان سند الشحن ليس بصفته وكيلًا عن مالك السفينة بل وكيل عن المستأجر في ظلّ القانون الألماني.

- Cf. Yacouba Cissé, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p.cité, p 35.

الفقرة الأولى: موقف النظام الأنجلوسكسوني من شرط تحديد هوية الناقل البحري:

يتمحور موقف النظام الأنجلوسكسوني بشكلٍ أخصّ في وجهة نظر التشريع الإنجليزي لشرط تحديد هوية الناقل البحري بين قبوله ورفضه، بالرغم من نشأته في إنجلترا وبعض الدول الأنجلوسكسونية، مع تحديد موقف القانون الأمريكي، وهو ما سنحاول التطرق له فيما يلي:

أولاً: موقف القانون الإنجليزي من شرط تحديد هوية الناقل البحري بين كفتي القبول والرفض:

ترفض معظم الدول البحرية شرط تحديد هوية الناقل البحري، أو شرط انتقال السيطرة على خلاف القانون الإنجليزي،¹ الذي يضرب بجذوره إلى القضاء الإنجليزي حيث شهد قبولاً لفعاليتها واعترف بشرعيته قبل المرسل إليه،² وينتقد موقف المحاكم القضائية التي لا تأخذ بهذا الشرط.³

غير أنه لا يمنع القبول النسبي لشرط تحديد هوية الناقل البحري من معارضته في بعض الإتجاهات القضائية نتيجة تناقضه مع القواعد الأمرة استناداً لأحكام المادة 8/3 من قواعد لاهاي فيسبي وانتفاء مسؤولية المستغل الحقيقي للسفينة،⁴ ويؤدي إلى اعفاء الناقل البحري من المسؤولية كمستغل تجاري للسفينة يلتزم بإتمام عملية نقل البضائع تماشياً مع موقف الأستاذ Tetely.⁵

من بين التطبيقات القضائية نجد قرار The Vikfrost وقرار The Henrik Sif حيث قبل القضاء الإنجليزي في قرار Berkshire،⁶ شرط تحديد هوية الناقل البحري المستخدم من قبل المالك دون المستأجر، الذي يبين حق صاحب البضاعة، في الإدعاء ضدّ المستغل مالك السفينة فحسب، دون اعتبار المستغل الفعلي للسفينة طرفاً في الدعوى.⁷

¹ The merchant shipping Act, 1958, ACT NO. 44 OF 1958, [30 th October, 1958.]

² Cf. Yacouba Cissé, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p.cité, p 35.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 229.

⁴ Ibid, p 230.

⁵ Cf. William Tetley QC, art.p.cité, p 812, 813.

⁶ The Berkshire [1974] 1 Lloyds Law Reports, p. 187. The Vikfrost [1980] 1 Lloyd's Law Reports, p 560. The Henrik Sif [1982] 1 Lloyd's Law Reports, p 456.

⁷ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 230.

ونتيجة ذلك يتخذ سند الشحن شكل سند شحن المجهزين،¹ أين يجسد شرط تحديد هوية الناقل البحري جوهر العلاقة بين الشاحنين وملاك السفن دون الشاحنين والمستأجرين، مما يمكن من المتابعة القضائية لملاك السفن.²

كما تبنى القضاء الإنجليزي موقفا مغايرا للحل التقليدي حيث جاء في سياق قضية *the August Leonhard* التزام المدعى عليه بالبحث عن أية وسيلة أخرى للكشف عن الطرف المسؤول، رغم تضمين سند الشحن شرط تحديد هوية الناقل، والمبادرة برفع دعوى الحجز العينية ضد السفينة (*in rem*) حينما يتعذر تحديده،³ نتيجة صلتها بالدين البحري وهو ما تقضي به المادة 3/4 من الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية.⁴

تأسيسا على ما انتهجه القضاء الفرنسي يحاول اللورد معالجة الأدلة المتناقضة في سند الشحن،⁵ في قضية السفينة *Startin* في القرار المؤرخ بـ 2003/03/13⁶ التي تسلط الضوء على جميع المؤشرات المستخدمة لأجل تحديد هوية الناقل البحري على الرغم من وجود بنود تساعد على تحديد هويته.⁷ وتعتبر وثيقة الشحن واضحة البيان لا لبس في وجهها تمهيدا لتبيان العقد المبرم بين الشاحن ومالك السفينة،⁸ بغض النظر عن التناقضات الموجودة على ظهرها، التي لا تشكل أدلة قاطعة على هوية الناقل البحري،⁹ فيشار إلى الشروط 33 و 35 في سندات الشحن "شرط تحديد هوية الناقل البحري" أو "شرط انتقال السيطرة".

ويحدّد المستأجر الزماني بعلامة واضحة وكلمات مطبوعة بوضوح على وجه وثيقة الشحن، اسم «continental pacific shipping» وعبارة "logo" المدونة في أعلى وثيقة الشحن، وتأمين التوقيع

¹ [1974] 1 Lloyd's Rep. 185, cité par : Tassel Yves, Chronique de jurisprudence maritime Anglaise, droit maritime étranger, DMF 595, 634 Juillet-Août 1999, p 654.

² [1996] 1 Lloyd's Law Reports, p 01, Cité par: Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 36.

³ [1984] 1 Lloyd's Law Reports, p 325, Ibid, p 36.

⁴ أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص 194.

⁵ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 18.

⁶ Lloyd's law Reports 2003, I. 571.

⁷ Cf. Ruvarashe Samkange, op. cité, p 19.

⁸ Cf. Pierre Bonassies/Crhistian Scapel, op. cité, p 612.

⁹ Cf. Ruvarashe Samkange, op. cité, p 19.

الموجود في أسفل سند الشحن كوكلاء بالنيابة عن الناقل الوحيد بموجب وثيقة الشحن، المسمّى بـ "continental pacific shipping" ولحسابه، بما أنه لا يكفي الإشارة لعدم توقيع ربّان السفينة على وجه سند الشحن.

وعلى أساس هذه العناصر تعود الأولوية لإسم الناقل البحري المدرج في وجه وثيقة الشحن (المستأجر الزماني بصفته ناقلا بحريا) كدليل إثبات نموذجية، تعتمد عليها البنوك وتأخذها بعين الاعتبار مراعاة للممارسات التجارية وقواعد وأصول الإعتمادات المستندية،¹ بالمقارنة مع "شرط تحديد هوية الناقل" المجسّد على ظهر وثيقة الشحن (حدّد شرط هوية الناقل البحري مالك السفينة ومستأجر السفينة بهيكلها بصفة الناقل البحري).²

ويقرّ القضاء الإنجليزي بعدم إمكانية مواجهة مالك السفينة بشروط معيارية مدرجة في وثيقة الشحن بالمقارنة مع نية الأطراف، بما أنه أجنبي عن عقد النقل البحري للبضائع في الأصل،³ وليس مسؤول قانونا بموجب وثائق الشحن،⁴ بغضّ النظر عن المفهوم الذي جاءت به معاهدة بروكسل لعام 1924 أنّ الناقل البحري مالك أو مستأجرا السفينة.

ثانيا: موقف القانون الأمريكي من شرط تحديد هوية الناقل البحري:

على خلاف السوابق القضائية التي تنفي صحة شرط انتقال السيطرة، وتقبل فكرة عدم إمكانية اعتبار المستأجرين من الباطن ناقلين،⁵ اتخذ القضاء الأمريكي موقف مخالف عام 1949 في قضية Epstein v. united states وحكم بإثارة المسؤولية التضامنية للمستأجر الزماني أو (المؤجّر للرحلة) ومالك السفينة،⁶ الذي يحتفظ بحق امتلاكها والسيطرة عليها، فيصبح ناقل تحت نظام COGSA (قانون نقل البضائع بحرا).

¹ Cf. Pierre Bonassies/Crhistian Scapel, op.cité, p 611, 612.

² Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 231.

³ Cf. Pierre Bonassies/Crhistian Scapel, op.cité, p 612.

⁴ Cf. Tassel Yves, identité du transporteur et action en responsabilité délictuelle, A propos de l'affaire «The Starsin», Droit Maritime Français, 2003, 641, p 01.

⁵ 43 Federal Supp. 29, SDNY 1941.

⁶ Cf. William tetly, art. p. cité, p 815.

ويكيّف وصف الناقل البحري جميع المشاركين في عملية نقل البضائع تبعاً للظروف، ولا يمنع من اعتبار مستأجر السفينة ناقلاً إذا ثبت صدور سند شحن بموافقته، ممّا يمكن تجنّب مساءلة مالك السفينة شخصياً.

وانطلاقاً من ذلك نادى القضاء الأمريكي بمبدأ المسؤولية المشتركة والمتعدّدة في قضية Joo Seng Ltd v. S.S. Unibulkfir /Hong Kong Co. حيث قضت أنّ الملاك والمستأجرين المشاركين في نقل البضائع كناقلين....¹ بالرغم من تمسك المستأجر بشرط انتقال السيطرة لتجنّب المسؤولية،² غير أنّه صرّحت المحكمة في قضية In Yeramex International v. S.S. Tendo أنّ مستأجر السفينة مسؤول كناقل، على أساس حقيقة وضوح شروط هوية الناقل التي تصرّح بذلك.³

الفقرة الثانية: موقف النظام اللاتيني من شرط تحديد هوية الناقل البحري:

طُرحت إشكالية فعالية شرط تحديد هوية الناقل البحري (مالك السفينة) في القانون الفرنسي منذ عام 1971،⁴ وباستثناء مشروعيته يعارض الأستاذ Tassel هذا الشرط على أساس أنّ الناقل المتعاقد والناقل الفعلي ذات الشخص دون مجهزي السفن،⁵ وينتقد العميد R. Rodière موقف المحاكم التي تعترف بشرط تحديد هوية الناقل البحري لما يطرحه من أثر سلبي، فلا يحقّ الغاية من وراء تسميته، ولا يسمح بتحديد هوية الناقل في كافة الأحوال، بحكم طبيعته الغامضة والمبهمة وميزته المصطنعة،⁶ الذي يواجه مبدأ الأثر النسبي للعقود.⁷

¹ Joo Seng Hong Kong Co., Ltd. v. S.S. Unibulkfir, 483 F. Supp. 43 (S.D.N.Y.1979) quoted in Schoenbaum Admiralty and Maritime Law 313, Cité par: Jens Weinmann, op.cité, p 16.

² Complaint of Damodar Bulk Carriers, Ltd. v. Peoples Insurance of China 903 F.2d 675, 682, 1990, AMC 1544 (9. Circuit 1990). 94 Complaint of Damodar Bulk Carriers, Ltd. Cited in Tetley, supra, fn. 29, Ibid, p 17.

³ Yeramex International v. S.S. Tendo 595 F.2d 947-948, 1979 AMC 1282 (4th Circuit 1979), Cité par: William tetly, art. p. cité, p 814, 815.

⁴ Cf. Pierre Bonassies/Christian Scapel, op. cité, p 611.

⁵ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité, p 193.

⁶ Cf. René. Rodière, op.cité, p 330.

⁷ CA aix –en –provence, 07/05/1974, navire Raffaella, DMF 1975, André chao, Cité par : Bertrand Sabadi, op.cité, p 240.

وناهيك عن ذلك فقد يفترض تعاقد مالك السفينة مع الشاحن لأجل تنفيذ عملية النقل، على متن خط ينسب لمجهز آخر كوكيل عن الناقل البحري،¹ حيث يلاحظ على هذه الحالة الأخيرة استبعاد هذا الشرط الباطل الذي يرفض القضاء الفرنسي فعاليته، لعدم كفاية وضوحه عند تعيين مالك السفينة،² تطبيقاً للمادة 29 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري.

كما يعارض القضاء الفرنسي في عدة قرارات فعالية شرط تحديد هوية الناقل البحري حيث قضت محكمة استئناف Caen في قرارها المؤرخ بـ 1971/03/01 أنه يسمح القبول الصريح لمالك السفينة بالإقرار بفعالية الشرط، دون التبرير بقبوله تحمّل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع،³ وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1973/02/26 حيث يحدّد الناقل في سند الشحن بوضوح، ممّا يستوجب رفع دعوى الرجوع ضده باستثناء المؤجّر الزمني،⁴ وترفض محكمة استئناف Aix في قرارها المؤرخ بـ 1974/05/07 حقّ المرسل إليه في الإدعاء ضدّ مالك السفينة، حينما يظهر المستأجر كناقل بحري،⁵ بعد التزامه بالتوقيع على سند الشحن دون الربان الذي يتصرّف باسم مالك السفينة.⁶

وتلافياً خرق نصوص معاهدة بروكسل لعام 1924 خاصة المادتين 1 و 3 والمادة 4 في فقرتها 3 والمادة 4 في فقرتها 6 لا يسمح القضاء الفرنسي بالتصرّح بشرط تحديد هوية الناقل البحري،⁷ حيث أكدّ القضاء الفرنسي موقفه السابق في قراره المؤرخ بـ 2001/05/31،⁸ أنّ مستأجر السفينة ناقل بحري المشار له في أعلى سند الشحن والعنوان logo دون افصاح شرط تحديد هوية الناقل البحري المتنازع عليه لإسم

¹ Cf. Pierre safa, op. cité, p 1087.

² Cf. Marie Tilche, Cherchez le transporteur !, Bulletin des Transports et de la Logistique, 2005, 3071, p 02.

³ جاءت في حيثيات القضية أنه أجرت السفينة caennaise زمنيا le Borée لشركة Navicasa التي صدرت من قبل المستأجر، وتحتوي سندات الشحن على شرط تحديد هوية، والى جانب توقيع المستأجر، يجسد بيان للربان for the captain موضوع the mate's receipt الوكلاء، وعند الوصول يدعي المرسل إليه على مالك السفينة.

- Cour d'appel de caen, 01 /03/ 1971, navire Borée, DMF 1971-349, note Bouloy, cité par: Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 275.

⁴ Cass. Com, 26/02/1973, navire Borée, DMF 1973, 342 note Pierre Lureau, Cité par: Bertrand Sabadi, op.cité, p 240.

⁵ CA Aix –en –provence, 07/05/1974, navire Raffaella, DMF 1975, André chao, Cité par: Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 275.

⁶ Aix-en-Provence, 21 juin 1989, BTL 1990, p 255, Ibid, p 276.

⁷ Cf. Mes Le Prado, Blanc, avocats, Maritime, art.p.cité, p 01.

⁸ Voir Cour d'appel de Paris, 25 mars 1993, navire Arno, DMF 1993.504, Cité par: Bonassies Pierre, Le droit positif français en 1994, Sommaire du N° 547, mars 1995, p 181.

وعنوان مجهز السفينة،¹ وفي ذات المقام قضت محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ بـ 2003/11/05 أنه 'يحضر شرط تحديد هوية الناقل بموجب معاهدة بروكسل لعام 1924 والقانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري،'² مع عدم امكان مطالبة مستأجر السفينة بتطبيقه للتخلص من المسؤولية.³

وخروجا عن الأصل العام لا يقضي القضاء الفرنسي ببطلان شرط تحديد هوية الناقل البحري في جميع الأحوال حفاظا على سلامة سند الشحن بل يُعترف بقبول هذا الشرط،⁴ وهو ما أقرته عدّة سوابق قضائية حيث سمحت محكمة استئناف Rennes في قرارها المؤرخ بـ 1967/04/12 للغير امكانية الإدعاء ضد المالك مسير السفينة ملاحيا وتجاريا حينما يتعذر تحديد هوية الناقل البحري بناء على مشاركة إيجار السفينة على أساس الرحلة،⁵ مع أنه يسمح للمستأجر الزمني الإستفادة من تحديد المسؤولية التي ينتفع منها مالك السفينة.⁶

وفي نفس الصدد قضت محكمة التحكيم بتاريخ 1987/06/30 بمطالبة شركة الملاحة التعويض عن الهلاك اللاحق بالبضاعة خلال عملية النقل، بناء على شرط تحديد هوية الناقل البحري، دون مقاضاتها مع الوكيل على أساس التضامن، بالرغم من توقيعه على سند الشحن، مما يجعل شرط هوية الناقل كاف لإنشاء العلاقة التعاقدية للموقع على سندات الشحن (الوكيل).⁷

¹ Bulletin des transports 2001, p 728, Cité par : Pierre Bonassies, Le droit positif français en 2001, Hors-série n°6 - juin 2002, p 63.

² Cass. Com, 05/11/2003, BTL 2003, 757, DMF avril 2004, Cité par : Pierre Bonassies/Christian Scapel, op.cité, p 611.

³ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 240.

⁴ Cf. Marie Tilche, art.p.cité, p 02.

⁵ Cour d'appel, 12/04/1967, DMF 1968, p 86, Appel Rennes, 12/04/1967, cité par: Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 276.

⁶ Voir en dernier. Tribunal de Commerce de Paris, 9 mai 1979, navire Rofüel-Lotlto. D.UF 19, X, p 547.

⁷ Cf. Ignacio Arroyo, Etude de la législation de la jurisprudence et de la bibliographie du droit maritime espagnol en 1987, droit maritime étranger, DMF N° 492, journal du la marine marchande, paris 1990, p 187, 188.

الفرع الثالث: نفاذ شرط تحديد هوية الناقل البحري أمام مؤجر السفينة والغير:

تمتدّ صفة الناقل البحري بمقتضى "شرط تحديد هوية الناقل" إلى مالك السفينة أو المستأجر الذي تنقل له الإدارة الملاحيّة، الأمر الذي يترتب عنه تمكينه التضرّع بهذا الشرط،¹ غير أنه يجب توافر جملة من الشروط لتحقيق فعالية شرط تحديد هوية الناقل البحري والإحتجاج به أمام مؤجر السفينة والغير،² وإلاّ يصرّح بعدم إمكانية الإحتجاج بشرط تحديد هوية الناقل البحري أمام المؤجر والغير حامل سند الشحن أو الشاحن، فنُرفع الدّعى ضدّ مُصدر وثيقة الشحن الذي لا يمكنه التضرّع بعدم الإحتجاج به،³ وهو ما سوف نراه فيما يلي:

البند الأول: نفاذ شرط تحديد الناقل البحري أمام مؤجر السفينة:

القاعدة العامة هو عدم الإحتجاج بشرط تحديد هوية الناقل البحري أمام المؤجر أو مالك السفينة، على أساس أنه ليس طرف في عقد النقل دون معارضة شروطه،⁴ وهو ما استقرّ عليه القضاء الفرنسي، حيث جاء في حيثيات قضية أنه عارض المؤجر (شركة Empresa) تطبيق "شرط تحديد هوية الناقل" الذي يتضرّع به المستأجر (شركة Sté Martin)، غير أنه ادّعى أصحاب الحقّ على البضاعة ضدّ كلّ من المؤجر ومستأجر السفينة والربّان لإصلاح الضّرر الذي تعرّضت له شحنات الموز المنقولة على متن السفينة Rafael-Lotito. الأمر الذي جعل مؤجر السفينة يدفع أنه أجنبيّ عن عقد النقل وليس من الموقعين على سند الشحن، وأنّ مشاركة الإيجار تجسّد حصرياً المستأجر دون سماح مجرّ السفينة التصرف باسمه ولحسابه، في حين ردّت شركة Decugis Omer بمقاضاة مؤجر السفينة الناقل بمقتضى البند الذي يوحي بعدم تصرف مستأجر السفينة إلاّ كوكيل.

¹ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 61, 62.

² CA de paris (navire Arno), 25/03/1993, DMF, 1994, p 504.

³ Cf. Mes Le Prado, Blanc, avocats, art.p.cité, p 02.

⁴ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op. cité, p 192, 193.

وتأسيسا على ذلك قرّرت المحكمة التجارية عدم صحّة "شرط تحديد هويّة الناقل" نتيجة عدم استجابته لحقيقة الوقائع،¹ ودون تمتّع مالك السفينة بالإدارة التجارية،² على أساس افتراض صفة الناقل في المستأجر مسير السفينة دون المؤجّر.

وقرّرت أيضا محكمة الإستئناف Aix-en-Provence في حكمها الصادر في 21 يونيو 1989 "عدم الإحتجاج بشرط تحديد هويّة الناقل البحري على المؤجّر. La Sté C. الغير طرف في عقد النقل بسند الشّحن، هذا الشرط الذي يتعارض مع شروط مشاركة الإيجار، ولم يظهر أيّ قبول له من قبل المؤجّر، على خلاف مستأجر السفينة الذي التزم بالتوقيع على سند الشّحن...".³

البند الثاني: نفاذ شرط تحديد الناقل البحري أمام الغير:

إنّ شرط تحديد هويّة الناقل البحري للبضائع غير قابل للإحتجاج به أمام الغير حامل سند الشّحن وأصحاب الحقّ على البضائع،⁴ حينما يشير سند الشّحن إلى وجود مشاركة إيجار السفينة، مع أنّه لا يعلم الشّاحن بوجودها، الأمر الذي يترتب عليه انعدام أثر وثيقة الشّحن إلاّ ضدّ مجهّز السفينة.⁵ ومن بين التطبيقات القضائيّة ما أقرّته محكمة استئناف باريس بتاريخ 1988/09/29 التي ألغت أثر شرط تحديد هويّة الناقل البحري وصرّحت بعدم الإحتجاج به قبل أصحاب الحقّ على البضاعة إذا كانت البيانات المدرجة على وجه وثيقة الشّحن وفي أعلاه (en-tête) غير كافية، كأن لا يجسّد اسم وعنوان مالك السفينة بصفة الناقل المسؤول في وثيقة الشّحن.⁶

كما تأثّر القضاء الفرنسي الحديث بموقف محكمة الإستئناف؛ حيث أيّدت محكمة النقض الفرنسيّة بتاريخ 2004/04/07 فكرة عدم الإحتجاج بشرط تحديد هويّة الناقل، الذي لم يصرّح بالمدّعى عليه وعنوانه، دون توقيع الشّاحن على وثيقة الشّحن.⁷

¹ DMF 1980, p 547, Cité par : M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 60.

² Tribunal de commerce de la Seine, 8 juin 1961 et Bruxelles-21 octobre 1963.

³ Bulletin des Transports 11 avril 1990. N°2377, p255, Cité par : M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 60.

⁴ الجدير بالإشارة أنّه يجوز الإحتجاج بـ "شرط تحديد هويّة الناقل" المدرج في سند الشّحن بمشارطة الإيجار، أمام المؤجّر مسبقا، والتي يحلّها القضاة للتعرف على مدى قبول الشرط في العلاقة بين المستأجر والمؤجّر، بما أنّها تجسّد عقد مع الغير حاملي سند الشّحن.

- Ibid, p 60.

⁵ Cf. Jeremy Walter, op.cité, p 86

⁶ CA paris 29/09/1988, DMF 1990, 381, note, R.A. ; CA Aix 21/06/1989, BLT 1990, 255, DMF, 1991, 92, obs, Bonassies, Cité par : Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 232

⁷ Cass, com, 07/04/2004, DMF 2004, n°654, note Achard.

واستخلص من سند الشحن الذي تصدره شركة kertainer انتحالها صفة الناقل البحري بالرغم من البيانات المضادة المحتواة في سند الشحن، ونفي أي أثر لشرط تحديد هوية الناقل البحري،¹ حيث يحمل سند الشحن في أعلاه kertainer (المستأجر الزمني) الذي لم يوقع عليه الشاحن، وبيان "الناقل PP Kersten Hunk" (المؤجر الزمني) في وجهه والذي يعرف على ظهره كناقل، واصدار شركة kertainer سند الشحن مما يمكن من الإدعاء ضدها".²

وعليه تستنبط محكمة استئناف فرساي صفة الناقل من عدم حجية شرط تحديد هوية الناقل "المدرج في وجه وثيقة الشحن بهوية، الذي تتضرع به شركة Kertainer (المستأجر الزمني) ويسمح باثارة مسؤولية مؤجر السفينة، ويعتبر مصدر سند الشحن كوكيل عادي عن مالك السفينة، حيث دحضت المحكمة هذه الحجة والتي لا يجوز الإحتجاج بها على الشاحن والمرسل إليه، بعد التذكير بوظيفة سند الشحن في إثبات عقد النقل،³ وأكدت على "ضرورة حمل البيانات الواردة بوثيقة الشحن القيمة الحرفية على كل دليل إثبات ظاهري"، كالبيان القطعي الذي يشير للناقل مما يحول دون مراسلة شركة أخرى اذا ثبت تنفيذ شركة النقل البحري لعملية النقل،⁴ فترتبط قيمتها بأعلى وثيقة الشحن التي يجسد المستأجر الزمني Kertainer.

¹ وهو ما يؤكد ملخص محكمة استئناف فرساي في قرارها المؤرخ بـ 2001/05/31: حيث أن شركة kertainer لا تتكرر سند الشحن المتعلق بالطرف البحري للنقل المتنازع فيه، الذي صدر بتاريخ 1992/01/07، بحيث يترتب على السند نزاعات التي تحمل في أعلاه kertainer، عبارة KH وعناوين هذه الشركة الى روتردام و هوفدورب (Hoofddorp)، التي تحمل على وجه وثيقة الشحن بيان للناقل "Hunik p.p.Kersten" ويحدد على ظهر هذا السند الأخير كناقل؛ حيث يكمن موضوع وثيقة الشحن على وجه الخصوص في اثبات عقد النقل وتحديد الالتزامات الخاصة بكل طرف وقيمة كل البيانات التي تحمل أي دليل اثبات ظاهري آخر؛ على أنه لا يتم الإحتجاج بـ "شرط هوية الناقل" الذي أدرجه مصدر وثيقة الشحن بحيث لا يدعي التصرف إلا بصفته وكيل عادي للناقل أمام الشاحن، الذي لم يوقع على سند الشحن في الدعوى الحالية، والذي يحتفظ بحقه في الادعاء ضد المستأجر، الذي أصدر هذه الوثيقة بحيث تمت الإشارة الى هذه الهوية فيه بوضوح، لنتم الإقرار بإثبات على أن "شرط تحديد هوية الناقل البحري" لا يوضح حتى عنوان هذا الأخير؛ مما يترتب عليه عدم تملص شركة kertainer من المسؤولية، وليس للأساتذة Savenier و Poquillon الصفة والمصلحة في الادعاء ضدها".

- CA de versailles, 31/05/2001, BTL 2001, 728, DMF 2002, Hors –série n° 74, obs p. Bonassies, Cité par: Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op. cité, p 233.

² Revue Scapel, 2004, p 76

³ CA Versailles, 31 mai 2001, n° 1998-4056, Cass. Com., 2 février 1999, n° 96-17.915, Bull. IV, n° 38, p 30.

[En ligne], Legifrance, <http://www.legifrance>

⁴ C. cass, italie, 12 sept 1963, Rivista dir, navigaz, 1965, 212, V aussi Aix, 25 mars 1964, scapel, 1964, 46, Cité par : R. Rodière, op.cité, p 329, 330.

كما ترفض محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ بـ 2003/11/05 حجة حضر شرط تحديد هوية الناقل البحري، ولا يمكن لمصدر وثيقة الشحن التضرع بعدم الإحتجاج بهذا الشرط لأجل المطالبة بحق إدعاء الشاحن، ضد مالك السفينة أو المستأجر الزماني الذي تمنح له صفة الناقل البحري صراحة.¹

كما جاء في سياق احدي القضايا أن شركة النقل البلجيكية Cobelfret استأجرت سفينة على أساس الرحلة وسلمت لعملائها الشاحنين سند شحن بهوية يحتوي في أعلاه "شرط تحديد هوية الناقل"، فطالب مؤتمني المرسل اليهم من الشركة (مستأجرة) اصلاح الأضرار اللاحقة بالحمولة، فاحتجت الشركة بوجوب توجيه الدعوى ضد مالك السفينة بناء على بند تحديد هوية الناقل البحري.

غير أن محكمة استئناف بروكسل رفضت تطبيق هذا الشرط الذي يتناقض مع الحماية المقررة للغير حامل سند الشحن وفقا لقواعد النظام العام بموجب المادة 91 من القانون التجاري البلجيكي وهو ما يتماشى مع أحكام معاهدة بروكسل لعام 1924.

في حين أثبتت المحكمة التجارية Anvers في حكمها الصادر في 18 ديسمبر 1962 صحة "شرط تحديد هوية الناقل" الوارد في سند الشحن ويشير في أعلاه للشركة، وحكم برفض الإدعاء ضد شركة Cobelfret، وذلك على أساس توقيع ربان السفينة سندات الشحن "بالنيابة عن شركة la Sté Invotra كمستأجر السفينة الزماني وعليه لا يمكن تجاهل حامل سند الشحن هوية الطرف المتعاقد معه.

ويلاحظ أنه يطبق القضاء الفرنسي نظرية الوضع الظاهر؛ فيظهر المستأجر في أعين المتعاقدين معه كأنه الناقل المجهز الحقيقي للسفينة، ومع ذلك أبطلت محكمة استئناف هامبورغ الحكم الذي يقضي بصحة "بند هوية الناقل" على أساس أنه لا يسمح للغير حامل سند الشحن معرفة فيما إذا أصدر مستأجر السفينة وثيقة الشحن لحساب المؤجر.²

¹ Cour de cassation (Ch. com., fin. et éco) – 5.11.2003 – N° pourvoi: 00-19521– Cie CMA contre Sté Power Shipping Company, Cité par: Mlle Anne-Isabelle Anfray, Résumés de jurisprudence appliquant et interprétant des instruments internationaux de droit uniforme, extraits publiés au Bulletin des transports et de la logistique 2003, 757. Rev. dr. unif. 2004-1195.
www.legifrance.gouv.fr

² DMF 1967, p 16, Cité par: M. Bachir Hadj Hamou, op. cité, p 59, 60.

الفصل الثاني: المعايير المعتمدة عند إغفال ذكر هوية الناقل البحري في سند الشحن:

يثبت سند الشحن هوية أطراف عقد النقل البحري للبضائع ويفصح عن إرادتهم التعاقدية، مما يستوجب تبيان اسم وعنوان الناقل البحري بوضوح، غير أنه لا تحدّد هوية الناقل البحري بشكل صريح في سند الشحن بمجرد ذكر الإشارات التي نستدلّ من خلالها على الطرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، خاصة لما يصدر سند شحن بدون هوية.

الأمر الذي يستوجب الاستناد على المعايير الأساسية بهدف البحث عن هوية الطرف الذي يؤمّن عملية النقل البحري من مكان لآخر،¹ وتفسير البيانات الغامضة الواردة في سند الشحن والتمسك بما يسمح بتحديد هوية الناقل البحري،² وتوسيع ميكانيزمات الإستتجار في البحث عن هوية الناقل الحقيقي والظاهر، ومن هذه المعايير ما يتضمّنه أعلى سند الشحن من بيانات، والتّوقيع على وجه وثائق النقل البحري من قبل الناقل البحري أو ممثله، بالنيابة عنّ يتمتع بسلطة التّوقيع في الأصل، الذي يحتجّ بقبول كافة الإلتزامات المنسوبة له.

وتثبت الممارسة العملية وجوب التّفكير والبحث عن وسائل مادية أخرى تحلّ محلّ التّوقيع على سندات الشحن، كاسم السفينة وختمها وعناصر مشاركة الإيجار كعنصر أنسب لتحديد المسير التجاري الذي يتحد وصفه في نفس الشخص أو شخصين مختلفين،³ مع أنه ينشأ نوع من التناقض بين هذه البيانات،⁴ وعليه سنقسّم هذا الفصل إلى مبحثين، بحيث نتحدّث عن أعلى سند الشحن والتّوقيع في 'المبحث الأول'، وهوية السفينة كوسيلة امتياز للتعرف على الناقل البحري من خلال 'المبحث الثاني':

¹ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p.cité, p 27.

² Navire Dragon, DMF 1993, 37, note R. Achard, Cité par : Pierre Bonassies, Le droit positif française n° 1993, N°535, Février 1994, p 102.

³ Cf. Marie-Noëlle Raynaud, Le connaissance sans en-tête, Extrait d'une communication présentée à la 3^{ème} journée Ripert de l'A.F.D.M, Le Droit Maritime Français, 1997, N° 567, p 02.

⁴ Revue SCAPEL 1976, p 61, Cité par : Bachir Haj Hamou, op.cité, p 79, 80.

المبحث الأول: أعلى سند الشحن والتوقيع على سند الشحن:

من بين المشاكل التي تشغل ساحة المنازعات القضائية ألا وهو تحديد هوية الناقل البحري للبضائع، وبهدف البحث عن الحلول يتم الاعتماد في غالبية الأحوال، على الإشارة المدونة بسند الشحن لأجل منح صفة الناقل البحري والتوقيع، الأمر الذي يتطلب منا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، حيث نعنون 'المطلب الأول' باحتواء سند الشحن في أعلاها بيانات تشخيصا للناقل البحري، ونعنون 'المطلب الثاني' بمعيار التوقيع على سند الشحن للتعرف على الناقل البحري:

المطلب الأول: احتواء وثيقة الشحن في أعلاها بيانات تشخيصا للناقل البحري:

يترتب على تحديد هوية الناقل البحري والإستعلام عن اسمه، لأجل مساءلته عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن السفن المملوكة ملكية تامة أو السفن المستأجرة بهيكلها أو زمنيا أو للرحلة،¹ ولو استأجر فراغ على متن السفينة فقط، وذلك من خلال الإطلاع على بيانات وثيقة الشحن، خاصة ما يرد في أعلاه، بالرغم من اصدار سندات شحن بدون بهوية،² حيث تفترض صفة الناقل البحري لمن يجسد في أعلى سند الشحن حسبما استقر عليه القضاء الأوربي،³ فتتعدد صورته بين العنوان التجاري واتحاد المجهزين. ولدراسة ذلك بشكل أدق نقسم هذا المطلب إلى فرعين؛ بحيث نتعرض في 'الفرع الأول' إلى ضبط مصطلح "أعلى وثيقة الشحن" وتمييزه عن "سند الشحن بدون هوية"، ونحاول تحديد مختلف صور أعلى وثيقة الشحن التي يُستند عليها من أجل الكشف عن الناقل البحري في 'الفرع الثاني':

الفرع الأول: ضبط مصطلح أعلى وثيقة الشحن وتمييزه عن سند الشحن بدون هوية:

أمام الإنعكاسات الإيجابية لأعلى سند الشحن فقد اعتاد مهني النقل البحري وشركات النقل البحري، اصدار سندات شحن بهوية يتجسد فيها اسمها التجاري،⁴ والمطبوعة مسبقا في خانات،⁵ تحدّد هوية الناقل

¹ Cf. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 62, 63.

² Cf. Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 264.

³ Cf. Marie Tilche, art.p.cité, p 02.

⁴ Cf. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 63.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 201.

البحري بالإحالة، لما هو مدوّن أو مطبوع أو مبين في أعلى (en tête) وثيقة الشّحن،¹ أو أيّ سند آخر يحتوي على علامة أو إشارة مميزة يسمح بتحديد هويّة مُصدره.²

ومن أبرز العلامات التي تدوّن بحروف كبيرة في أعلى سند الشّحن اسم الناقل،³ بما أنّه يشكّل الجزء الظاهر الذي يعكس عادة اسم الناقل البحري،⁴ الطّرف الأكثر ظهوراً في سند الشّحن تطبيقاً للنصوص القانونية،⁵ فيترتب عن ذلك تمتّع سند الشّحن الذي يسلم باسم الناقل البحري بنفس القيمة القانونية لسند الشّحن الذي يحمل في أعلاه اسم الناقل البحري.

ويكمن الهدف من وراء بيان أعلى سند الشّحن في كسب الوقت،⁶ وتسهيل مهمّة البحث عن الناقل الحقيقي من قبل أصحاب الحقّ على البضائع وتحديد صفة الطّرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع لأجل مطالبته قضائياً،⁷ فيعلم الطّرف المضرور بالمدعى عليه على أساس اشتهاره في أعلى سند الشّحن،⁸ حيث يقرّ القضاء الفرنسي أنّ أعلى وثيقة الشّحن يشكّل افتراض بسيط أنّ الشركة المذكورة ناقل بحري، مع منحها فرصة اثبات عدم تمتّعها بالتسيير التجاري للسّقينة لحظة النّقل المتنازع فيه.⁹

وبما أنّه تكتسي صفة الناقل البحري على المستأجر الزمّني مستغلّ السّقينة تجارياً، فتثبت له هذه الصفة على أساس هويّته التي تجسّد في أعلى سند الشّحن الموقع،¹⁰ وهو ما ينطبق على مستأجر الفراغ الذي يظهر في أعلى سند شحن البضاعة وهو الآخر يتحمّل المسؤولية الشخصية قبل الغير حامل وثيقة الشّحن، على خلاف سند النّقل الصّادر من قبل مؤجّر الفراغ، الذي لا يسمح بتحديد هويّته كناقل، ولو نقل البضائع فعلاً، بما أنّه يُحضر إنشاء أيّ علاقة تعاقدية بين المؤجّر وصاحب الحمولة، بل حتّى حامل سند شحن البضاعة.¹¹

¹ Cf. Le Robert Dictionnaire pratique de la langue française, France Loisirs, 2002, p 1662; Larousse, Dictionnaire en volume 1, Dictionnaire encyclopédique, 1989, p 496.

² Cf. Alain Le Bayon, op.cité, p 108, 361.

³ Cf. Rene Rodière, op.cité, p 69.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 201.

⁵ المادة 15 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 والمادة 33 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلق بعقود الإستئجار والنّقل البحري.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 201.

⁷ Cf. Arnaud Montas, Dommages aux marchandises avant livraison: Recherche des responsabilités et de l'identité du transporteur maritime, DMF N° 757, avril, p 08, 10.

⁸ Cf. Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 264.

⁹ Cass. Com, 29 juin 1999, navire Ingrid Leonhardt, DMF 2000, p 634, obs. Y. Tassel.

¹⁰ Cass. Com, 26/02/1973, DMF 1973, p 342, cité par : Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 264.

¹¹ Cf. Bertrand Sabadi, op.cité, p 234, 235, 236.

وأمام الأهمية التي يحظى بها أعلى سند الشحن، لكنّه لا يعدّ بيان موضوعي يمنح قوّة ثبوتية لسند الشحن،¹ نتيجة تخلف تحديد شكله، وإنّما هو بيان اختياري يتجرّد من طابع الإلزاميّة، ويفتقد توقيع عليه جزاء عن تخلفه،² ممّا يجعله غير كافي في تحديد هويّة الناقل البحري، حيث يؤكّد الأستاذ Tetley أنّه "نادرا ما تحدّد هويّة الناقل البحري بدقّة في وثيقة الشحن".³

وبالرغم من احتفاظ هذا النوع من سندات الشحن بوصفه القانوني،⁴ فقد يتطابق مع سند شحن بدون هويّة الناقل البحري (المجهول)، الذي لا يتضمّن أيّ بيان لتحديد الناقل ولا يظهر مصدره بشكل صريح،⁵ بحيث ترد الجهة التي يدوّن فيها اسم الناقل البحري على بياض أو لا يترك أيّ فراغ.⁶

كما يتمحور حلّ اشكالية سندات شحن بدون هويّة التي تتماثل مع سندات مشاركة الإيجار،⁷ في اعتبار المجهّز مالك السفينة المعين كناقل بحري،⁸ مسؤول عن الإخلال بالتزاماته التعاقدية قبل المستأجر والغير حامل سند الشحن،⁹ حينما يخلو أعلى سند الشحن من أيّ بيان، مع أنّه نادرا ما تستغلّ شركة سفنها الخاصّة والعاملة على متن الخطوط الملاحيّة المنتظمة.¹⁰

وتجدر الإشارة أنّه لا يعتبر منفذ عمليّة النقل الشّخص المعين في أعلى سند الشحن،¹¹ حيث تطرح اشكالية حينما تنقل الحمولة في سفينة مستأجرة، على متن الخط الملاحي المنتظم أو غير منتظم، والذي يتمثّل في كونه مستأجرا أو أيّ شخص آخر، بحيث يلاحظ العميد Rodière في هذا المقام أنّه "لا تطرح أيّ

¹ Cf. Martin Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficulté d'identification de transporteur maritime, art.p.cité, p 04.

² Cf. Anastasiya Kouzubovskaya, op. cité, p 201.

³ Le professeur Teteley observe à ce propos que « the difficulty (in deciding who should be used) is compounded because the carrier is rarely identified with precision in the bill of lading... » -Ibid, p 202

⁴ Cf. Martin Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficulté d'identification de transporteur maritime art.p.cité, p 04.

⁵ Cf. Marie-Noëlle Raynaud, Le connaissance sans en-tête, art.p.cité, p 01.

⁶ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op. cité, p 606.

⁷ Cf. Tassel Yves, De l'identité du transporteur maritime en présence d'un connaissance de charte- partie sans en-tête, droit maritime français, 2007, 682, p 01.

⁸ Voir en ce sens, Versailles, 24 septembre 1992, Bulletin des Transports 1993, 223; Cour d'appel de Paris, 2 mars 1993, DMF 1993, 416, Cité par: Pierre Bonassies, Le droit positif française n°1993, art.p.cité, p 102.

⁹ Sentence 807 du 18 avril 1991, chambre arbitrale maritime de paris, p 662.

¹⁰ Cf. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 78.

¹¹ Sur le transporteur apparent, Voir CA. Aix, 1^{er} fév. 1974, DMF 1975, p 272, CA Versailles, 3 nov 2005, BTL 2005, p 767. Aix, 8 septembre 1994, DMF 1995, p 52, cour paris 26 janvier 1996, BTL 1997, p 227, Cité par : Arnaud Montas, Dommages aux marchandises avant livraison..., art.p.cité, p 08, 10.

صعوبة حينما يتعاقد الشاحن مع المجهّز المستغلّ للخط المنتظم للسّينة التي تنسب إليه، ولا يكون الناقل البحري إلاّ المجهّز المستغلّ بل يثور التساؤل عن منفذ عمليّة النقل حينما تستأجر السفينة".¹

وتصدر سندات الشّحن تنفيذا لمشاركة ايجار السفن بدون هويّة،² كسند الشّحن يتضمّن بيان فحواه "استخدامها مع مشاركة الإيجار" وهو "Cogenbill" والذي يعاب عليه عدم تحديده للناقل البحري،³ وسندات الشّحن الخاصّة بنقل بضائع الصب vrac، ممّا يثير صعوبة اثاره مسؤوليّة الناقل،⁴ ومطالبته بالتعويض من قبل المرسل اليه أجنبي عن عقد الإيجار والغير حامل وثيقة الشّحن غير عالم بمشارطة الايجار التي لا يجوز له الاحتجاج بها، وان كانت لا تشير لبيان اسم الناقل بل عادة توقع من طرف الوكيل بطريقة غير بيّنة الذي لا يتدخل إلاّ بصفته وكيلًا *as only agent*.⁵

الفرع الثاني: صور أعلى وثيقة الشّحن تحديدا للناقل البحري:

تشهد ممارسات التجارة البحرية سياسة تركيز الشركات استجابة لظروف استغلال السفن، الأمر الذي يفرض تنوّع تطبيقات أعلى سند الشّحن بين العنوان التجاري، واتّحادات مجهّزي السفن (*consortium*) وتجمّع الشركات (*groupe de sociétés*) التي تجسّد صعوبة في تحديد هويّة الناقل البحري،⁶ حينما يرد في أعلى سندات الشّحن العنوان التجاري للتجمّع أو باسم التجمّع الذي يتجرّد من الشّخصية القانونية، أو عدّة أسماء شركات نقل بحري للتجمّع،⁷ أو إحدى شركتي تجهيز بحري،⁸ ممّا يثير مسؤوليّة المتسبّب في الضّرر اللاحق بالبضائع، أو الناقل المفترض.

وعليه تسهّلا لمهمّة تحديد الصّفة القانونيّة لمصدر وثيقة الشّحن ومكافحة ظاهرة اصدار وثائق شحن بدون هويّة، فما علينا إلاّ تمحيص ما هو مجسّد في أعلى الوثيقة من بيانات لتشخيص الناقل البحري، الأمر

¹ Cf. René Rodiere, Op.cité, p 327, 328.

² Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency –tandonnet, op.cité, p 527.

³ Cf. René Rodiere et Emmanuel du Pontavice, op.cité, p 308.

⁴ Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency –tandonnet, op.cité, p 527.

⁵ Cass. Com .04/06/1983, navire espilo, cité par : Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 606.

⁶ Cf. Martin Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime, art.p.Cité, p 06.

⁷ Cf. Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 202.

⁸ Bordeaux, 28 mars 1963, DMF 1963, 483 note, J. G. J.C.P 1963, 13342, note P. Chauveau, Cité par : René Rodiere, op.cité, p 23.

الذي يستوجب علينا تسليط الضوء على مدى اعتبار العنوان التجاري هوية الناقل البحري ثم نولي حديثنا عن اتحاد المجهزين هوية للناقل البحري:

البند الأول: العنوان التجاري هوية الناقل البحري:

على خلاف الأصل الذي يقضي بصحة سند شحن بهوية الصادر من قبل الناقل البحري تطبيقاً لما توحى إليه المادة 3/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924، فتمنح صفة الناقل البحري للبضائع بشكل آلي بمجرد تسليم وثيقة الشحن بذاتها، مما يعني عدم رجوع أعلى سند الشحن بالضرورة لعنوان تجاري، غير أن لهذا البيان الموهوم قيمة قانونية تحيل للناقل البحري¹ أو يجسد عنصر تكميلي لتحديد هوية الناقل البحري الظاهر²، فلا يكون مصدر سند الشحن ناقل بحري في جميع الأحوال، الأمر الذي يستدعي منا محاولة تحديد مفهوم شعار سند الشحن كهوية الناقل البحري ومدى امكانية تمتع هذه العلامة المميزة بالشخصية القانونية من عدمه:

الفقرة الأولى: مفهوم العنوان التجاري أو الرمز المدرج في سند الشحن:

يقصد بالعنوان التجاري enseigne اصطلاحاً باللغة اللاتينية «insigna» وفقاً لأحكام القانون التجاري الجزائري علامة أو رمز يوضع على وجه المحل التجاري، أو تسمية أصلية مضمونة تسمح بتحديد³.

ويجسد هذا العنوان التجاري أحد العناصر المعنوية اللازمة للممارسات التجارية، التي يكتسبها كل شخص طبيعي أو شخص معنوي يتمتع بالشخصية القانونية تميزه عن غيره من الكيانات⁴، فيختبأ فئة التجار تحت مظلتها تأميناً لهم⁵، شريطة ألا يكون وهمياً بل يتطابق مع الواقع⁶.

¹ Cf. Tassel Yves, Une absurdité : le connaissance d'enseigne commerciale !, droit maritime français, sommaire N° 595, juillet- aout 1999, p 607.

² CA, Rennes, 12/04/1967, navire Jozina, DMF 1968, 86, Raymond Achard /Isabel, p 276, cité par: Bertrand Sabadi, op.cité, p 240, 241.

³ نظم المشرع الجزائري أحكام المحل التجاري في الكتاب الثاني من الباب الأول الوارد بالقانون التجاري الذي أغفل الإشارة لأي تعريف للمحل التجاري بحيث ذكر في المادة 2/78 من ق.ت.ج أنه "يعد العنوان التجاري من بين الأموال اللازمة لإستغلال المحل التجاري إضافة للاسم التجاري والحق في الإيجار..."

⁴ فوزي محمد سامي، الشركات التجارية (الأحكام العامة والخاصة)، طبعة خامسة، دار الثقافة، عمان، 2010، ص 42.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 205.

⁶ فوزي محمد سامي، نفس المرجع، ص 78.

كما يُطلق العنوان التجاري على المستوى العملي للتعبير عن الرمز التجاري والعلامة والإسم التجاري في غالبية الأحوال مما يثير لبسا، حيث يشكّل العنوان التجاري امتدادا للإسم التجاري،¹ يُطلق على النشاط التجاري الذي تمارسه الشركة التجارية (شركة النقل البحري) المضاف لعنوانها التجاري،² وان كان يختلف الإسم التجاري عن العنوان التجاري، في كون أنّ الشركة لا تتمتع باسم تجاري ملزم أمام ما تملكه من عناوين تجارية.³

وبناء عليه، يمكننا استنباط تعريفا للعنوان التجاري الذي لا يعني عنوان الناقل البحري للبضائع أنّه الرمز التجاري أو الإسم التجاري للناقل البحري مالك أو مستأجر السفينة الذي أصدر سند الشحن باسمه، ومن العناوين والرموز التجارية الشائعة في مجال النقل البحري Moersk line و Moersk sealand كعناوين تطلق على "تجمّع A.P. Moller-Moersk".⁴

الفقرة الثانية: مدى تمتع العنوان التجاري بالشخصية القانونية:

على خلاف الشركة ذي العنوان التجاري أو الإسم التجاري التي تتمتع بالشخصية القانونية وتكتسب حقوق وتحمل التزامات وتستخدمه في كافة التصرفات القانونية والمعاملات التجارية، وتوقع جميع العقود والمراسلات، على أساس أنّه يجسّد هذا العنوان التجاري نتائج تمتع الشركة بالشخصية المعنوية، مما يعني تجرّد العنوان التجاري من الشخصية القانونية،⁵ ولا يكتسب حقّ التقاضي ونضرب مثلا العنوان التجاري لشركة المحاصة التي تتجرّد من الشخصية المعنوية فتشترك معها استنادا لأحكام القانون التجاري الجزائري،⁶

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 203.

² يمكن أن يشمل الإسم التجاري اسم مبتكر أو اسم مستعار أو طبيعة النشاط التجاري الذي تمارسه الشركة.

- فوزي محمد سامي، المرجع السابق، ص 81.

³ الجدير بالإشارة في هذا السياق أنّه يستمدّ اسم الشركة من أسماء أحد الشركاء المنتمين إلى شركات الأشخاص على خلاف شركات الأموال التي يستمد اسمها من الغرض الذي أنشئت من أجله.

- ابراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقها وقضاء، دار الجامعة الجديدة، مصر، ص 124

⁴ Cf. Isabelle Corbier, Identité du transporteur maritime clairement précisée sur le connaissance: théorie de l'apparence évincée, DMF N°674, 10-2006, p 02.

⁵ فوزي محمد سامي، المرجع السابق، ص 39، 42، 78.

⁶ تنصّ المادة 1/549 من ق.ت.ج أنّه "لا تتمتع الشركة بالشخصية المعنوية إلا من تاريخ قيدها في السجل التجاري"

ولأجل تحديد مدى امكانية اثاره مسؤولية الطرف حامل العنوان التجاري سنتطرق لأهم التطبيقات القضائية بين تأييد ومعارضة فعالية العنوان التجاري:

أولاً: التطبيقات القضائية عن فعالية العنوان التجاري هوية للناقل البحري:

على أساس أنه يتجسد مبدأ تحديد هوية الناقل البحري في الإسم الوارد بأعلى وثيقة الشحن،¹ سنحاول تحليل بعض القضايا الفرنسية الشهيرة ذات السبق في اصطلاح "وثائق الشحن بعنوان تجاري"، مع أنها قد لا تُقبل فعاليتها في التعرف على الناقل البحري مما جعلها محلّ رفض قضائي كبيان يفتقد للإلتزام بين أطراف عقد النقل البحري والغير، ويستوي أن يكون الناقل البحري مالكا للسفينة أو مستأجراً لها.

كرّس الحلّ الذي جاء في قضية Moersk Oakland بحيث تتلخص حيثيات قرار Moersk line في عملية نقل بحري لكمية من لحم البقر المجمّد على متن السفينة Moersk Oakland من نيويورك الى دكار بموجب سند الشحن ذي عنوان تجاري Moersk line، حيث عوّض مؤمنوا البضائع الشركة المرسله (Neffods)، وحلّوا محلّها في الادعاء ضدّ الطرف المسؤول عن اصلاح الأضرار اللاحقة بالحمولة، وادّعت على العنوان التجاري (Moersk line) و (Moersk line.Ltd) (خارج أجل هذا الأخير)، مع تدخل شركة (Maersk.Inc) بشكل ارادي بصفتها وكيلة عن شركة A.P.Moller (الناقل البحري) التي تمارس نشاط النقل استنادا للعنوان التجاري (Moersk line).

غير أنه صرّحت محكمة استئناف باريس بعدم قبول الطلبات رغم تأكيدها الحكم بإدانة هذه الشركات،² ورفضت الدعوى نتيجة تجرّد العنوان التجاري (Maersk Line) من الشخصية القانونية،³ ومع ذلك فقد أجابت على الطلبات الجديدة بتسبيب القرار، وتقديم دفاعها لصالح شركات التأمين،⁴ حيث قضت بتاريخ 1996/11/13 بأنّ شركة Moersk Inc أجنبية عن النزاع نتيجة عدم تمتّعها بصفة الناقل البحري ولم

¹ Cf. Tassel Yves, Une absurdité: le connaissance d'enseigne commerciale!, art.p.cité, p 607.

² Cass.com, 8 juin 1999, navire Moersk Oakland, DMF 1999, p 603, rapp. Jean-Pierre Rémy, obs. Yves Tassel) rejetant le pourvoi contre CA Paris, 5° ch., 13 nov 1996, n° 18663/94, Maersk c/ La Réunion européenne.

³ Le Lamy transport, tome 2, Enseigne commerciale -852-, Sommaire analytique Partie 4 Transports maritimes Chapitre 11 Contentieux maritime Section 2 Contre qui agir?, Mise à jour 12/2015, p 01.

⁴ Cf. Daniel Ammer, art.p.cité, p 01.

تصدر سند الشحن الذي يشير في أعلاها إلى Maersk Line الناشئة بتاريخ 1989/09/09، ولا تعتبر شركة la Sté Maersk Inc إلا أحد وكلاء الناقل البحري la Sté AP Moller.

وطعنوا أصحاب الحق على البضاعة بالنقض في الحكم على أساس أن Moersk line اسم قديم لشركة Maersk Inc، وبيان بعض العناصر الظاهرة في سند الشحن، ومسألة ظهورها أمام شركة Sté Netfoods بصفة الناقل البحري،¹ غير أنه ولو تمكنت محكمة النقض بالتضرع بنظرية الوضع الظاهر دون أي أساس بإثبات عقد النقل المبرم مع شركة la Sté Maersk Inc وبيان «Maersk Line» الوارد في أعلى سند الشحن،² فقد رفضت هذا الطعن "بسبب عدم دقة طلبات للبحث في مدى اكتسابها صفة الناقل لدى محكمة الإستئناف على أساس شكلية سند الشحن" فلا يرجع أعلى وثيقة الشحن Maersk Line بأي شكل من الأشكال لشركة la Sté Maersk Inc على الرغم من نيابتها عن شركة In.A.P.Moller".³

والملاحظ أن سند الشحن بعنوان تجاري يشكل مصدر قلق كبير فلا يحدّد الطرف المسؤول على وجه الدقة،⁴ حيث تفترض صفة الناقل البحري في مالك السفينة،⁵ باعتبارها كيانات مختلفة، غير أنه قياساً على فكرة تجرّد اسم السفينة والسفينة من الشخصية المعنوية البحثية، فقد يعتبر العنوان التجاري لفظ يحدّد الناقل البحري، بالرغم من افتقاده للشخصية المعنوية، مما يمكن من الإستعلام عن هوية الشخص الذي يرجع له العنوان التجاري في "السجل الرسمي لمجهزي وملاك السفن"، الذي تقبله عدّة شركات تجمع.

وهو ما ينعكس على الحل الذي كرسه القضاء الفرنسي في قضية Moersk Oakland حيث انتقده الفقيه Bonassies وأوصى بعدم تعلّقه إلا بالدعوى الحالية الذي قضت فيه محكمة النقض الفرنسية بما يرتبط بحجج الدعوى وطلبات الإستئناف،⁶ وعليه لم يستقرّ القضاء الفرنسي على فكرة تجريد العنوان التجاري من الشخصية القانونية وعدم امكانية الإدعاء ضده بل قضت محكمة النقض الفرنسية لفرساي بتاريخ

¹ Le même arrêt

² Cf. Daniel Ammer, art.p.cité, p 02.

³ Le même arrêt

⁴ Cf. Yves Tassel, De l'identité du transporteur maritime en présence d'un connaissance de charte-partie sans en-tête, art.p.cité, p 01.

⁵ Cf. M. Philippe Delebecque, identification de transporteur sur le connaissance de la charte partie, art.p.cité, p 01.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 205, 206.

2001/05/31 بإدانة شركة Euro Express Cargo Services كعنوان تجاري لشركة Mazinter، مع

امكانية مساءلة هذه الأخيرة كناقل بحري حقيقي.¹

كما صرّحت محكمة الاستئناف في قضية السفينة Steinburg،² بقبول دعوى الوكيل بالعمولة للنقل وإدانة الناقل البحري (شركة A.M.O) التي وردت في أعلى سند شحن المسلم منها، فيشكل ذلك قاعدة حمائية لصالح الغير حامل سند الشحن، بما أنّها لا ترتبط بعلاقة تعاقدية مع الشاحن (شركة SA Degrement) الذي يرتبط بعقد وكالة بالعمولة للنقل مع الوكيل بالعمولة للنقل، ويظل الشاحن الغير في عقد النقل المبرم بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري اذا لم يدعى الغير حامل سند الشحن، مع أنّه يظل بيان اسم السفينة الوارد في سند الشحن الأول كاف لأجل افتراض صفة الناقل البحري، وعليه قرّرت المحكمة بإدانة الناقل البحري المفترض (شركة A.M.O) والوكيل بالعمولة للنقل على أساس الاتفاق أو التصرف الظاهر act ostensible والذي يكمن في عقد النقل البحري الثابت بسند الشحن.³

ثانيا: مدى اعتبار الشركة الأمّ للتجمّع ناقل مفترض بناء على سند شحن بعنوان تجاري على ضوء الإتجاهات القضائية:

يشجّع استغلال السفن عبر الخطوط الملاحية المنتظمة تعدد الشركات التي تشكل تجمّعات تجهيزية لملاك السفن المتماثلة مع التجمّعات التجارية،⁴ على أساس المادتين 1 من المرسوم الفرنسي رقم 69-679 المتعلّق بالتجهيز والبيوع البحرية والمادة 571 من ق.ب.ج، حيث جاء القضاء الفرنسي بحلّ اشكالية عدم وضوح بيانات تحديد هوية الناقل البحري في سند الشحن التي تحمل في أعلاها اسم العنوان التجاري Moersk line للوكيل المؤدع لديه عن Moersk france لتجمّع الشركات Moller A.p، ويصل إلى نتيجة مختلفة عن هاتين القضيتين، حيث يقرّر عدم كفاية العنوان التجاري المجسّد في أعلى وثيقة الشحن للإدعاء

¹ CA de Versailles du 31 mai 2001, n° 1998-4056, Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 204.

² CA de versailles le 3 novembre 2005, navire Steinburg, DMF 2006, pp. 219-233, obs. Tassel. Y.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 191, 192, 193.

⁴ Cf. Isabelle Corbier, Identité du transporteur maritime clairement précisée sur le connaissance, art.p.cité, p 02.

ضدّ الشركة الأم للتجمّع بصفة الناقل البحري المفترض، ثمّ جاء بحل مختلف يتلاءم مع مصالح أصحاب الحقّ على البضاعة، مما يجعل الشركة الأمّ للتجمّع طرف في الدّعى:¹

أ- عدم امكانية مساءلة الشركة الأمّ للتجمّع مع توافر بيان العنوان التجاري في أعلى وثيقة الشحن:

أدرج العنوان التجاري Moersk line للشركة الفرنسية Maersk في وثيقة الشحن كوكيل عام لجميع تعاملات شركات النقل البحري الطرف في تجمّع A.P Moller، حيث قضت محكمة الإستئناف في قرارها المؤرّخ في 2001/02/23 "عدم امكانية ادعاء الشركة الفرنسية Maersk أمام القضاء إلا بصفتها وكيل المودع لديه".

وأنّ العنوان التجاري Moersk line العنصر الوحيد لربط النزاع مع الشركة المستأنف ضدها التي ترتّب عنه تقديم مستندات، حيث صدرت وثيقة الشحن للناقل البحري من قبل شركة Moersk، ولو ادّعى شريكها مع تجمّع A.P. Moller ضدّ شركة Moersk الفرنسية وشركة Moersk هونغ كونغ المحدودة وشركة Moersk البلجيكية، والتي تشكّل كيانات قانونية بشخصية قانونية مستقلة تكتسب حقوقاً وتتحمّل التزامات..."، وبخلاف ذلك فلا يمكن لصاحب البضاعة تجاهل اسم الشركة مُصدرة وثيقة الشحن (الناقل البحري)، ممّا لا يجيز له الإدعاء اتّجاه شركات أخرى للتجمّع بناء على الحجّة الواردة بوثيقة الشحن أنّ أعلاها يشكّل العنوان التجاري للتجمّع.²

ب- إضفاء صفة الناقل على الشركة الأمّ للتجمّع بناء على بيان العنوان التجاري في سند الشحن:

يقع المرسل إليه في غموض أمام سندات شحن يرد في أعلاها خدمة مشتركة للمجهّزين، بحيث تنقل البضائع على متن سفينة تنسب لإحدى الشركات المجمعّة، فتفترض صفة الناقل في الشركة المعيّنة في أعلى سند الشحن فقط، مع اثاره المسؤولية التضامنية لجميع شركات الخدمة المشتركة،³ حيث قضت محكمة

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 205, 206.

² L'arrêt de la cour d'appel Aix-en- Provence 23/02/2001, Ibid, p 207.

³ Cf. Alain Le Bayon, op.cité, p 261, 262.

استئناف Aix-en-Provence في قرارها المؤرخ بـ 2005/04/25¹ بإدانة شركة Moller A.P danios بصفة الناقل البحري، التي تخلف اسمها في سند الشحن بصفتها وكالة عن الشركتين المحددتين، ويظهر اسمها في أعلى نسخ شركة S.A Maersk france (وكيل ومسير السفينة باسم الناقل البحري) تحت تسمية تجمع The A.P Moller، والتي يؤكد دورها الرئيسي في صدر التجمع.

وذلك بعد استقصاء وتمحيص جميع البيانات المتناقضة الواردة في وثيقة الشحن تطبيقاً لنظرية الوضع الظاهر، كـ «Maersk Line» المشار له في أعلى سند الشحن التي تجسد الشركة المدّعية غير محتجّ به كعنوان تجاري للشركة المسماة والتي تحمل خاتم la SA Maersk France كوكيل عن الشركتين (Dampskibsselskabet af 1912 Aktieselskabet and Aktieselskabet Svendborg) 'كناقل' الوارد بأحرف صغيرة على ظهرها، التي تأسست بصدور السجل التجاري للشركات يثبت وجودها وقيامها بنشاط النقل البحري، والذي يظهر من خلال مستخرجه الإسم المجسد في سند الشحن هو Aktieselskabet Svendborg"، مع الإشارة في ظهر نفس وثيقة الشحن للمالكين أو المستأجرين بشهادة جنسية السفينة.²

وعليه يلاحظ قبول هذا القرار من قبل الفقيه M.Ndende الذي يسمح بتوحيد مستندات الشركة المعيّنة لإخفاء الهوية الحقيقية للناقل البحري، وهو الموقف الذي نؤيده على أساس أنّ العنوان التجاري أول بيان أشير إليه في مبررات القرار، فتمنح صفة الناقل البحري للشركة الأمّ للتجمع باسم نظرية الوضع الظاهر، مع أنه ليس الوحيد، نتيجة عدم توافر أعلى سند شحن موثوق، بحيث فتح المجال لأجل تحديد هوية الناقل بالإستناد على بيانات ظاهرة، بما في ذلك خرق ستار الشخصية القانونية للشركات الخاضعة

¹ أثبتت اشكالية في هذه القضية أمام صاحب الحقّ على البضاعة حول تحديد الناقل البحري للبضائع المشحونة على متن السفينة Maerks Christian نتيجة اقتراب الأسماء فيما اذا كانت شركة Maerks France التي تحيل للعنوان التجاري أم الشركة أ أو ب الملاك والمستأجرين للسفن الذي تعتبر بموجبها الشركة Maerks France وكيلا أو شركة A.P. Moller التي تشير إليها شهادة جنسية السفينة بتسمية الشركة المجسدة في أعلى النسخ والمرسلة من قبل شركة Maerks France.

² Cour d'appel d'aix-en-provence (2ème Ch.) 25 avril 2005, DMF 2006, N° 668, p 207 (l'affaire Christiane Maersk) Sté Moller A.P. c/ Gie Reunion Europeenne et a, cité par: Martin Ndende, Fantomas rattrapé par les juges : Identification et action en responsabilité contre les transporteurs maritimes masqués et artificieux, droit maritime francais, mars 2006, p 06.

لسيطرتها،¹ بل تأخذ محكمة الإستئناف بعين الاعتبار كافة العوائق الإجرائية الصعبة، التي تواجه أصحاب الحق على البضائع كقصر أجل تقادم الدعوى، فيعتبر مالك السفينة ناقل بحري، حينما يتعدّد ادخال شركة التجمّع في الدعوى،² حيث يقترح الفقيه p. Bonassies "تطبيق القاضي نظرية الوضع الظاهر، بإدخال أحد أو عدّة شركات تجمّع Maersk في الدعوى".³

ومن بين القضايا التي تتماثل مع قضية christian Moersk مع اختلاف الحلول، هو ما قضت محكمة استئناف Montpellier بتاريخ 2006/05/23 بادانة الشركات المشار لها في ظهر سند الشحن بصفة الناقل البحري التي وضّح إسمها بدقة، بما أنه يفقد العنوان التجاري للناقل Moersk Sealand للشخصية المعنوية،⁴ الذي يرجع أساس وجوده إلى عدم امكانية منح الشركتين التي تنتمي لتجمّع A.P. Moller صفة الناقل،⁵ دون تمكين أي شخص من انشائها، تطبيقاً للمبدأ المشهور "أن الناقل البحري هو من يجسّد اسمه في وثيقة الشحن"، حيث أغفل المدعي الإعتماد على الوضع الظاهر دون الإدعاء ضد الشركة الأم للتجمّع، وان كان يجب مساءلتها مع الشركة على أساس التضامن.⁶

البند الثاني: اتحاد المجهّزين consortium هوية الناقل البحري:

يكفي الإعتماد على البيان المدرج في أعلى وثيقة الشحن أين تفترض صفة الناقل البحري في الشركة البحرية، إلا أنه يُثار لبس عند إستغلال السفن في شكل "خدمة مشتركة" أو "اتحادات المجهّزين"،⁷ حيث يتعدّد على أصحاب الحق على البضائع تحديد هوية مستغلي السفن في نفس سند الشحن الصادر عن اتحاد المجهّزين التي يثبت عقد النقل المبرم مع المجهّزين،⁸ ويحقّ لأيّ مجهّز اصدار سند شحن خاص،⁹ لصالح

¹ Cf. Martin Ndende, Identification et action en responsabilité contre les transporteurs maritimes masqués et artificieux, art.p.cité, p 08.

² Cf. Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 207, 208.

³ Cf. Bonassies Pierre, « Le droit positif français en 1999 DMF Hors-série, n° 4, 2000, p 52.

⁴ CA de Montpellier du 23/05/2006, DMF 2006, p 792, Cité par : Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 209.

⁵ Cf. Martin Ndende, Identification et action en responsabilité contre les transporteurs maritimes masqués et artificieux, art.p.cité, p 05, 06.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya, op.cité, p 209, 210.

⁷ Cf. Charles –Henry Chenut, op. cité, p 03.

⁸ Cf. Bénédicte Rajot, op.cité, p 176, 177.

⁹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op.cité, p 324.

صاحب الحقّ على البضاعة، ولو لم ينفذ عمليّة النّقل بذاته، أو سند الشّحن يعيّن فيه الناقل بوضوح،¹ وقد تتعدّد المسألة حين اصدار سند شحن بدون هويّة أو يتخلّف اتحاد المجهّزين عن إصدارها، الذي من المفروض اثاره مسؤوليته، وإلاّ فليس لصاحب الحقّ على الحمولة سوى الادّعاء على أعضاء التجمّع،² على غرار تحالفات النّقل الجوّي التي تتابع قضائيًا على ذات الأساس،³ لنميّز بين هذه الحالات بالنّظر إلى مصدر سند الشّحن:

الفقرة الأولى: مساءلة اتحاد المجهّزين ذي الشخصية المعنويّة:

إنّ تمتّع اتحاد المجهّزين بالشّخصيّة المعنويّة دليل على الإلتزام بإصدار سند شحن بهويّة تشير في أعلاها لعناوين الشركات المجهّزة التي تثبت عضويتها داخله،⁴ وتمتدّ له مسؤوليّة مجهّزي السفن،⁵ الذين يُصدرون وثائق شحن باسمهم الخاصّ، وبحقّ لكلّ شريك منهم تمثيل اتحاد المجهّزين اتجاه الشّاحنين، الذي لا يتدخّل إلاّ بصفته وكيلًا، حيث يمكن للغير طلب من الناقل توجيه البضاعة المنقولة على متن السفينة المملوكة له أو المستأجرة، مع قيام مسؤوليّة المكلف بالخدمة.

ومع ذلك تستتر الشخصية المعنويّة لمختلف الأعضاء وراء الإتحاد البحري الذي ينتحل صفة الناقل مجهّز السفن،⁶ بحيث نجد من بين إتحادات المجهّزين التي يمكن متابعتها دون الأعضاء هو الإتحاد البحري المتكامل،⁷ عند ابرام عقود النّقل بين الشّاحنين والإتحاد دون الشّركاء،⁸ فتسهل مهمّة الكشف عن الطرف المسؤول قبل أصحاب الحقّ على البضائع، حينما يرد في أعلى سند الشّحن اتحاد المجهّزين،⁹

¹ Cf. Bertrand Sabadi, op. Cité, p 85, 86.

² Cf. Marie Tilche, art.p.cité, p 02.

³ طلعت جياذ لحي الحديدي/ فاطمة أحمد منصور، الوضع القانوني للتّحالفات الدوليّة لشركات الطّيران المدني، مجلة كآية القانون للعلوم القانونيّة والسياسيّة، جامعة كركوك، ص 01.

⁴ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 609.

⁵ Cf. Martin Remond – Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 288.

⁶ Cf. Isebell Corbier, armateur, art.p.cité, p 18.

⁷ Cf. Martin Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime, art.p.cité, p 11.

⁸ Cf. Isebell Corbier, armateur, art.p.cité, p 18.

⁹ مع الاشارة أنّه تكمن مصلحة صاحب الحمولة أمام سندات الشحن غامضة في الادّعاء ضدّ كلّ أعضاء اتحاد المجهّزين.

- Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 85.

كـ Scandutch/CGM أو عند اصدار سندات شحن بعنوان غامض،¹ أو يتخلف ذكر أسماء الأعضاء الشركاء وجوبا في سند الشحن كـ ACL/Licorne/Scadoa.²

ويرجع السبب في ذلك تميز هذا الإتحاد البحري بتكامل قانوني يكفي لتمتعه بالشخصية القانونية وتأمين الاعتراف بها؛ مما يضمن استقلال قانوني للعقد المبرم مع أعضائه الشركاء، الذين يتمتعون بحماية قانونية مستقلة تجيز التمسك بالشخصية القانونية دون ازلتها أمام التجمع، فتحوّل للإتحاد البحري هوية خاصة تسمح لأي رابط التمتع بالإستقلال القانوني داخل التجمع.³

وبالرغم من أهمية تمتع الإتحاد البحري بالشخصية المعنوية في اثاره مسؤوليته عن الأضرار اللاحقة بالبضائع بصفته ناقل البحري، يمكن الإدعاء ضدّ التجمع المجرد من الشخصية المعنوية حينما يقع أحد أعضائه الشركاء في وضع معسر،⁴ بخلاف الأصل الذي يقضي بإستحالة الإدعاء ضدّ الإتحاد البحري الذي لا يتمتع بصفة الناقل البحري نتيجة افتقاده لوجود قانوني حقيقي،⁵ ويتجرّد من الشخصية المعنوية،⁶ فيشارك مع بعض الشركات التجارية استنادا لأحكام القانون التجاري كشركة المحاصة.⁷

الفقرة الثانية: مساءلة الشريك المجهز نتيجة تجرد اتحاد المجهزين من الشخصية المعنوية:

نادرا ما تصل اتحادات المجهزين إلى مستوى التكامل لإختيار الأعضاء وإنشاء تجمع حقيقي، كـ "الإتحاد الأساسي" أو "الإتحاد شبه متكامل" التي يفتقد للشخصية المعنوية ويتجرّد من صفة الناقل البحري،⁸ مما يستوجب على الطرف المتضرر تحديد هوية عضو التجمع بصفة الناقل البحري،⁹ ومساءلته عن

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 210 .

² Cf. Marie Douet, art. p. cité, p 115, 116.

³ Cf. Charles -Henry Chenut, op.cité, p 18, 30, 44.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 211.

⁵ Cf. Delebecque Philippe, Affrètement et transport maritimes, DMF 1999, N° 591, numéro spécial anniversaire, p 05.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 211.

⁷ تنصّ المادة 1/549 من ق.ت.ج أنه "لا تتمتع الشركة بالشخصية المعنوية إلا من تاريخ قيدها في السجل التجاري"

⁸ Cf. Isebel Corbier, armateur, art.p.cité, p 16, 17.

⁹ بوزوجة حسين، المرجع السابق، ص 60.

الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء خطئه الشخصي أو بالإشتراك مع غيره من المجهّزين، فيطبق نظام المسؤولية الشخصية أو التضامنية بين الأعضاء،¹ مما يتطلب تحديد هوية الناقل الحقيقي:

أولاً: المسؤولية الشخصية للمجهّز العضو في اتحاد المجهّزين:

الأصل أنه يُشار لإسم اتحاد المجهّزين والأعضاء في سند الشحن، حيث يأتي في طليعة الإتحادات البحرية لمجهّزي السفن "الإتحاد الأساسي" الذي يصدر سند شحن في أعلاه اتحاد المجهّزين وأسماء مختلف الشركاء،² على سبيل المثال بيان Eurocaribe /scandutch فتستغل هذه الأخيرة السفن المستأجرة ولا يعتبر الناقل البحري إلا مستأجراً للسفينة،³ غير أنه لا يحمل أعلى سندات الشحن الصادرة من قبل الأعضاء "بيان اتحاد المجهّزين" في جميع الأحوال، بل يكفي الإشارة للإسم والعنوان الخاص بجميع المجهّزين المكوّنين للإتحاد البحري الأساسي.

وفضلاً عن ذلك يتضمّن أعلى سند الشحن الصّادر من الإتحاد البحري شبه متكامل،⁴ إشارة لجميع المجهّزين بعلامة (x) ضمن قائمة الناقلين أو خاتمة خاصة،⁵ أمام اسم الشركة التي تحمّلت انجاز عملية النقل أو الإشارة لإسم السفينة في وثيقة الشحن، أو إسم الناقل الرئيسي تحت تسمية اتحاد المجهّزين باعتباره مصدر وثيقة الشحن،⁶ أو المجهّز الناقل البحري الذي يدّعي ضده حامل وثيقة الشحن الذي يظهر بهذه الصّفة في سند الشحن،⁷ فيتمتّع هؤلاء المجهّزين للسفن بالشخصية القانونية، بما أنه يحتفظ كلّ عضو بهويته التجارية في الإتحاد البحري شبه متكامل دون هوية التجمّع الذي يتمتّع بتسمية تجارية مستقلة عن الأعضاء.⁸

¹ Cf. Marie Tilche, art.p.cité, p 02.

² Cf. Isebell Corbier, armateur, art. p.cité, p 17.

³ Cf. Marie Douet, art.p.cité, p 115.

⁴ Cf. Martin Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime, art.p. cité, p 11.

⁵ Cf. Marie Douet, op.cité, p 115.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, armateur, art.p. cité, p 17.

⁷ Cf. Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 334.

⁸ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 83, 84.

وتعكس الإشارات الواردة في سند الشحن الصادر عن الإتحاد البحري على صلاحية اصدار هؤلاء الأعضاء المجهزين سندات شحن،¹ دون التملص من باقي الإلتزامات،² التي يترتب على الإخلال بها الإدعاء ضد عضو التجمع المبيّن في سند الشحن بصفته ناقل بحري ومشغل السفينة المنسوبة إليه والناقلة للبضائع،³ سواء استغلت بأكملها أو جزء منها فقط،⁴ حيث يلاحظ الأستاذ B. Thoulin بالزامية أن تكون جميع السفن المقدّمة على أساس مشترك قادرة على اتمام عملية النقل والتي توزّع على شكل ايجار جزئي للسفن بين جميع الشركاء، ممّا يمكن أيّ مجهّز إصدار سندات شحن دون السفن المخصّصة لإتحاد المجهّزين فينتحل صفة الناقل البحري للبضائع.⁵

وتجدر الإشارة أنه تحتوي وثائق الشحن الصادرة من قبل مجهّزي السفن داخل الإتحاد على تعريف بسيط للناقل وشرط يتضمّن عبارة توحى بوجود توجيه دعاوى المسؤولية حصرياً ضدّ الشريك المجسد بهذه الصفة في سند النقل،⁶ كأحد الشركاء الذي يؤدي دور ممثّل التجمع قبل الغير، وهو الناقل المذكور بهذه الصفة المسؤول مع استبعاد أيّ شخص آخر، ممّا يسهّل مهمة التعرف عليه من قبل حامل وثيقة الشحن.⁷ إلا أن ذلك لا يستبعد جواز الإدعاء ضدّ الناقل الظاهر (المستأجر) أمام الغير حامل وثيقة الشحن، بحيث يلتزم الشريك المجهّز بتسليم البضائع في حالة سليمة ولو لم تستغلّ السفن من قبله،⁸ وان كان ذلك لا ينطبق على مستأجري الفراغات على متن السفينة الذين لا يعتبرون بمثابة مشغلي النقل، بما أنهم لا يتمتعون بحق الرقابة على العمليّات التي تقوم بها السفينة.⁹

¹ Cf. Marie Douet, op. cité, p 115.

² Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier..., art.p. cité, p 425.

³ Cf. Marie Tilche, art.p.cité, p 02.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 212.

⁵ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, art.p. cité, p 427.

⁶ Cf. BIMCO Bulletin 6/93, November-December: « Slothire » Standard Slot Charter-Party, p 54, Cité par: Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, art.p. cité, p 427.

⁷ Cf. Martin Remond – Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 288, 289.

⁸ T.com sein. 08/06/1961, préc. Supra, n° 135, CA. Montpellier, 11/04/1962. D.1962.7, Cité par: Isabelle Corbier, armateur, art.p. cité, p 17.

⁹ Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, art.p. cité, p 428.

ثانيا: المسؤولية التضامنية بين أعضاء الإتحاد البحري وتضمن أعلى سند الشحن خدمة مشتركة:

على أساس تجرّد اتحاد المجهّزين من الشّخصيّة المعنويّة، وحماية مصالح أصحاب الحقّ على البضائع وأعضاء التّجمّع (وكّل المتدخلين البحريين بوجه عام)،¹ يُفضّل منح الطّرف المضرور حقّ مقاضاة جميع الأعضاء المجهّزين المكوّنين للإتحاد على وجه التّضامن، بدلا من الإدعاء ضدّ اتحاد المجهّزين لوحده،² تلافيا تشويه صورته مع اعداد إستراتيجية تسمح باختيار مشغلّ النقل الأكثر قدرة على الوفاء بالديون، نتيجة قصر مدّة تقادم دعوى المسؤولية، وصعوبة تحديد هويّة الناقل البحري،³ بصدور سند شحن بدون هويّة، أو يصدر سند الشحن من قبل اتحاد المجهّزين يشمل على مجهّزين محدّدي الهويّة.⁴

ولطالما كان التّعامل بوثيقة الشحن في الإتحاد البحري على أساس مشترك يشكّل خرقا لمبدأ الحرية داخل الإتحادات البحريّة، الذي يسعى التّنظيم الخاصّ بقانون الإتحاد الأوربي نحو مكافحته، حيث كرّست محكمة استئناف باريس في قضية السفينة Selandia بتاريخ 1985/12/02⁵ مبدأ استقلال التّجهيز واستغلال السفن، والذي يبرز أثره في تفريد صفة الناقل البحري،⁶ لأحد أو جميع الشركات المجهّزة الأعضاء المتعاونين، ذي الشّخصيّة القانونيّة في صدر المكتب المشترك، الذي تأسّس بينهم وأنشأ في Copenhagen تحت تسمية scan dutch I/S، ويمتّلون داخل اتحاد المجهّزين ذي العنوان المجرّد من الشّخصيّة القانونيّة scan dutch.

وعلى أساس الشّخصيّة القانونيّة التي يتمتّع بها كلّ عضو مستغلّ السفن بشكل مستقلّ، تحمل على متنها علامة مشتركة Scan Dutch MM، فيمارسون النشاط التجاري وينفّذون عمليّات النقل البحري، على متن السفينة selandia، المجهّزة والمستغلّة من قبل العضو C° the east Asiati وهو الناقل الحقيقي الذي يتحمّل

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 213.

² Cf. Martin Ndende, Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime, art.p.cité, p 12.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 213.

⁴ Cf. Martin Ndende, Identification et action en responsabilité contre les transporteurs maritimes masqués et artificieux, art.p.cité, p 09, 10.

⁵ La Cour d'appel de Paris, d 5e Ch. A, arrêt du 2/12/1985, DMF 1986, p 551. V° sur l'ensemble du sujet, Lamy Transport, Tome 2, n° 597.

⁶ Cf. Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier, art. cité, p 427.

شخصيًا اصلاح الضّرر اللاحق بالبضائع، الناتج عن الإخلال بتنفيذ عمليّة النقل التي عهدت له من قبل الوكيل البحري للتجمّع وجميع شركات الملاحة الأعضاء،¹ دون التجمّع بذاته scan dutch الممثل بمكتب مشترك الذي لا يوصف شركة ملاحه بحريّة أو ناقل بحري،² بل يؤدّي دورا اداريًا، مع اصداره سندات شحن ظاهرا لأسباب عمليّة، فلا يصعب معرفة الناقل الحقيقي مادام أشير لاسم السفينة واتّحاد المجهّزين في سند الشحن.³

كما قضت محكمة استئناف باريس بتاريخ 1993/03/30 الإدعاء ضدّ الشركات المجهّزة الثلاث الأعضاء في التجمّع على أساس المسؤولية التضامنيّة، بناء على ما يحمله صدر سند الشحن من شركة estonia shipping وشركة polshi linie وشركة veb deutfracht، وأعلى سند الشحن للتجمّع الموحد «United West Africain Service»، مع أنه استبعدت المحكمة ذلك نتيجة انعدام الشخصية القانونية، وعدم امكانيّة انشاء علاقة تضامنيّة بين الأعضاء، لاسيما وأنه لا يعلم الغير حامل سند الشحن بهذه الروابط الموحدة لتابعيها، فتحدّد هويّة الناقل البحري الحقيقي ببيان اسم السفينة في وثيقة الشحن " Du lenins Kaya Guardiya" التي تؤمّن عمليّة النقل فيسأل مالك السفينة، مع البحث عن الناقل شركة Estonian Shipping المسؤول الوحيد.⁴

وانطلاقا ممّا سلف يتبيّن لنا أنه يمكن لجميع الشّركاء شحن البضائع على متن أيّ سفينة، دون انتحالهم صفة الناقل إلّا على متن السفينة التي يمتلكها، مع أنه تثور اشكاليّة تحديد العضو المسؤول المتعاقد مع الشّاحن الذي يلتزم بشحن البضائع على متن سفينة أخرى لإتّحاد المجهّزين، فيؤكّد وصف الناقل بمالك السفينة المعينة المعلوم لدى الشّاحن، بمجرد ذكر اسم السفينة في سند الشحن والإشارة لإسم المالك في قائمة الأعضاء، بحيث تسمح الدّعوى الموجهة ضدّ السفينة من تحديد هويّة مالك السفينة الذي يسمح إسمها المدرج

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 324, 325, 326.

² Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 211.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 325, 326.

⁴ CA Paris 30 mars 1993, DMF 1993, n° 583, p 658, Cie Groupe Concorde et autres c/ Sté Veb Deutfracht-Seereederei Uberseehafen, Lexis ; dans le même sens CA Aix-en-Provence, 2^{ème} ch., 6 mars 1997, SA Klein SPPM c/ CGM, Lexis, Cité par : Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 212.

في سند الشحن، من تحديد الناقل البحري في صدر اتحاد المجهزين،¹ فيكتسب مالك السفينة الذي يتعهد بعملية النقل صفة الناقل البحري في الإتحاد الأساسي.

كما يطرح إشكال عن مدى امكانية ادعاء المرسل إليه ضدّ شركتين أو ثلاث مجهزين مذكورين في أعلى مطبوعة سند الشحن تحت بيان "خدمة مشتركة" تتضمن أسماء عدّة ناقلين يسألون على أساس التضامن،² حيث تقضي محكمة استئناف Bourdeaux بتاريخ 1974/02/25 الإقرار بقبول دعوى مساءلة جميع شركات النقل البحري المكوّنة للخدمة المشتركة "service commun" هذا البيان الذي يرد في أعلى سند الشحن بناء على المسؤولية التضامنية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن le saint jacques ولو التزم الناقل البحري بتنفيذ العملية على متن سفينة تنسب لإحدى شركات النقل البحري،³ مع بيان الناقلين C.NDF.⁴

غير أنه تثير هذه الخدمة المشتركة اشكالية تحديد الإختصاص القضائي للنظر في الدعوى محلّ النزاع في قضية السفينة Johnson scanstar بتاريخ 1983/03/11 أين نفذت عملية النقل بموجب سند الشحن الصادر بخدمة مشتركة تتألف من ثلاث مجهزين بجنسيات مختلفة سويدي بريطاني دانماركي يتمركزون في مواقع مختلفة غير محدّدة في سند الشحن مع اغفال تحديد هوية الناقل الفعلي وصفة الناقل المجهز line Johnson.⁵

المطلب الثاني: معيار توقيع سند الشحن للتعرف على الناقل البحري:

توجب طبيعة عقد النقل البحري اسناد عليه طابع إلزامي يتطلب التوقيع على سند الشحن وتفاصيل العقد من قبل الأطراف،⁶ فيحتلّ هذا البيان الشكلي أهمية كبيرة، الذي يشكل جزء لا يتجزأ من المحرر

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 325.

² Cf. Bonassies Pierre, Le droit positif français 1993, art.p.cité, p 102.

³ CA de Bordeaux, 25 février 1974, navire Saint Jacques, DMF 1974, p 403, BT 1974, p 248, Cité par : Martin Ndende, Identification et action en responsabilité contre les transporteurs maritimes masqués et artificieux, art.p.cité, p 09, 10.

⁴ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique de l'armateur, op.cité, p 329.

⁵ T.C Hvre, 11/03/1983, navire Johnson scanstar, DMF 1983, 678 note Nicolas, Cité par: Nathalie Soisson, op. cité, p 548.

⁶ فاروق ملش، النقل المتعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص 433.

ويمنحه قيمة قانونية،¹ دون تأثير تخلفه على صحة سند الشحن وطبيعته القانونية،² حيث يؤكد على تنفيذ إلتزامات الناقل البحري للبضائع الذي يتحمل القسط الأكبر من المسؤولية، بالمقارنة مع الشاحن الذي يثبت علمه بشروط سند الشحن.³

وهكذا يجسد توقيع الناقل البحري تحديد هويته أو هوية من وقعه حتى يعتد به قانونا، وموافقته على البيانات التي تمكنه من الإحتجاج بها، وتثبت استلامه للبضائع،⁴ وقبول نقلها بالكمية والحالة المبيّنة عليها في سند الشحن،⁵ فلا يتعذر على حامل سند الشحن استلام البضائع بما أنّ هوية الناقل البحري ثابتة بالتوقيع،⁶ وإلا شكّل سند الشحن بداية دليل اثبات كتابي عند انعدام التوقيع دون بطلان سند الشحن بذاته.⁷

وانطلاقا من ذلك سنعرّف توقيع سند الشحن ومختلف صورته وتحديد موقف الفقه والقانون والقضاء من مسألة توقيع الناقل وممثليه وتحديد الأشخاص الذين يتمتعون بصلاحيّة التوقيع على سند الشحن، مع التنويه للإشكال الذي يطرحه التناقض بين الهوية والتوقيع على سند الشحن وهذا من خلال الفروع الآتي ذكرها:

الفرع الأول: مفهوم التوقيع على سند الشحن:

بادئ ذي بدء سنحاول تعريف التوقيع على سند الشحن بوجه عام والحديث عن مختلف صورته بما في ذلك التوقيع الإلكتروني الذي أصبح يتطلّب الأمر الإعتماد عليه تماشيا مع أحكام سند الشحن الإلكتروني:

¹ سامح عبد الواحد التوهامي، التعاقد عبر الأنترنت (دراسة مقارنة)، دار الكتب القانونية، مصر، 2008، ص 371.

² وهو ما تؤكدّه المادة 3/15 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه "لا يؤثر خلو سند الشحن من تفصيل أو أكثر من التفاصيل المشار إليها في هذه المادة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون مع ذلك مستوفية للشروط المذكورة في المادة 7/1".

³ Cf. René Rodière, op.cité, p 70.

⁴ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، المرجع السابق، ص 105، 130.

⁵ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 616.

⁶ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، نفس المرجع، ص 131.

⁷ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 31.

البند الأول: تعريف التوقيع:

اكتفى المشرع الجزائري في ثنايا النصوص القانونية تحديد صور التوقيع،¹ دون تعريفه على خلاف المشرع الفرنسي،² حيث حصر جانب من الفقه تعريف التوقيع على ذلك الشكل التقليدي في صورة علامة خطية أو إشارة، وفي هذا الصدد يعرفه الفقيه محمد المرسى زهره على أساس المعيار الوظيفي الذي يسمح بقبول كافة أشكال التوقيع الحديثة كالتوقيع الرقمي أنه "علامة خطية خاصة ومميزة يضعها الموقع بأي وسيلة على مستنده لإقراره" أو "كل وسيلة تقوم بوظيفتي التوقيع بتعيين صاحبها وانصراف ارادته نهائياً للإشارة إلى مضمون ما وقع عليه".

وبناء على شخصية التوقيع كعمل شخصي يساهم في تعيين هوية الطرف الموقع عليه،³ في سند الشحن الذي يصدره شخص معنوي أو شخص طبيعي مع التصريح بإسمه،⁴ ويوضح حقيقة وجوده في زمان ومكان معين،⁵ مع التأكد من التعبير على قبوله الإلتزام بمضمون التصرف القانوني في المحرر الذي ينسب له.⁶

ولا يفوتنا الأمر من التتويه أنه بالرغم من الأهمية التي يحظى بها بيان التوقيع على وثيقة الشحن، فقد بدأ يفقد قيمته أمام المستجدات الحديثة في بعض النصوص القانونية التي أصبحت تميل نحو التخفيف التدريجي للأخذ بأسلوب التوقيع على سندات الشحن ومتطلباته، حيث أصبحت تستبدل كلمة توقيع في النصوص القانونية الحديثة بكلمة (صدر- issue) أو بأي عبارات أخرى توحى بنفس المعنى.⁷

¹ يعرف التوقيع اصطلاحاً رمز signe وباللاتينية signum أي إشارة أو علامة، وهو أوسع نطاق من الإمضاء حيث يشمل التوقيع على الإمضاء وبصمة الأصبع والختم التي استعملها المشرع الجزائري بنفس معنى المادة 327 من ق.م.ج.

² الجدير بالذكر أنه عدل المشرع المدني الفرنسي قواعد الاثبات بإضافة فقرة رابعة للمادة 1316 فجاء بتعريف محايد ووظيفي دون تحديد شكل المحرر الذي يجب أن يرد عليه تقليدياً كان أو إلكترونياً بقوله أن "التوقيع اللازم لإتمام التصرف القانوني هو الذي يحدد هوية من قام به، ويعبر عن رضا أطراف التصرف عن الإلتزامات الناشئة عنه".

³ سامح عبد الواحد التوهامي، المرجع السابق، ص 356، 374.

⁴ Cf. M. Guevel, de developpement de la signature electronique, Master 2, Droit des affaires, 2010/2011, p 08.

⁵ عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن الإلكتروني، مجلة الرافدين للحقوق، المجلد 15، العدد 55، السنة 2017، ص 126.

⁶ سامح عبد الواحد التوهامي، نفس المرجع، ص 375.

⁷ عبد القادر حسين العطير/ باسم ملحم، المرجع السابق، ص 256.

ونستدلّ من خلال توقيع الناقل البحري على سند الشحن أنّه مُصدره، تطبيقاً لنصّ المادة 3/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 والمادة 1/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978،¹ ويبتل كلّ اتفاق مخالف لذلك طبقاً للمادة 1/23، وهو ما اهتمت به قواعد روتردام لعام 2008 بموجب المادة 14/1 والمادة 35 منها.

البند الثاني: صور التوقيع على سند الشحن:

يتبيّن لنا من خلال استقراء بعض النصوص القانونية المقارنة، تأثراً بأحكام المادة 3/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978،² أنّه يتخذ التوقيع على سندات الشحن مظهر مادّي في عدّة أشكال تقليديّة وحديثة مثبتة بأيّة وسيلة آليّة أو إلكترونية أخرى مواكبة لتطور صناعة النقل البحري، وذلك على خلاف المشرّع البحري الجزائري الذي أغفل تحديد أشكال التوقيع، وعليه سنتحدّث عن جميع هذه الأشكال كالآتي:

الفقرة الأولى: الصور التقليديّة للتوقيع على سند الشحن:

تتعدّد صور التوقيع على سند الشحن التي تدلّ هويّة مُصدرها الناقل البحري، بحيث يكتب بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتقريب أو بالختم أو بصمة الأصبع أو بالرّموز، والبرقيّات والتلكسات التي منحت لها حجّية الأوراق العرفيّة في الإثبات فيما بين المرسل والمرسل اليه والغير،³ وبناءً على ما جاءت به النصوص القانونية سنحصر مختلف مظاهر التوقيع على سند الشحن كالآتي:

أولاً: التوقيع بالإمضاء:

يقصد به التوقيع الخطّي بيد من صدر منه المحرّر، وان اختلف الفقه فيما اذا كان يشترط التوقيع باسم الموقع ولقبه كاملين، أو الإكتفاء بالإسم الأوّل، أو علامة مختصرة تدلّ على صاحبها، ليؤكد جانب من الفقه أنّه يكفي التوقيع بالإسم الأوّل أو بالحروف الأوّل من الإسم أو أيّ علامة أو اشارة.

¹ في ذات سياق ما جاءت به المادة 3/3 من معاهدة بروكسل لعام 1924 تنصّ المادة 1/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنّه "متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده وجب على الناقل أن يقوم ببناء على طلب الشاحن بإصدار سند الشحن إلى الشاحن".

² ينصّ المشرع المصري بموجب المادة 2/202 من ق.ت.ب.م لعام 1990 أنّه "يجوز للناقل أو من ينوب عنه في أن يوقع على النسخة المسلّمة للشاحن بحيث يكون التوقيع بالكتابة أو بأيّ وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة...".

³ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، المرجع السابق، ص 106، 107.

ثانيا: التوقيع بالختم:

هو وسيلة ميكانيكية لطبع توقيع الشخص، والذي يشترط فيه وضوحه ويُسر قراءته سواء وضع بصمة الختم التي تستوي من وضع صاحب الختم بذاته أو غيره بعد الحصول على رضا صاحبها الأصلي،¹ وهو ما جرى التعامل به حيث التزمت الشركة الفرنسية Maersk بالتوقيع على وثيقة الشحن بواسطة ختم "tampon"،² مع أنه انتقد هذا النموذج من التوقيع نتيجة ما يشوبه من تزوير وتقليد أو ضياع أو سرقة، والذي لا يعكس الإرادة الحقيقية للمحتجّ عليه بالورقة الموقعة بالختم، ممّا يستوجب الحدّ من خطورة هذا التوقيع بفرض بعض الضمانات كالتصديق الرسمي أو امضاء شاهدين على المحرّر.

ثالثا: التوقيع ببصمة الأصبع:

يعدّ التوقيع ببصمة الأصبع أكثر أمانا من التوقيع بالختم فهو الأثر الذي يتركه أصبع الشخص على الورق بعد غرسه في مداد ملوّن، بحيث يتكوّن من نقوش وخطوط طولية وعرضية التي تختلف من شخص آخر، ويؤخذ عليه المخاطر التي يشهدها كأخذ بصمة الشخص وهو نائم أو مغمى عليه، مع جوازية الجمع بين التوقيعين وذلك عن طريق ادراج التوقيع ببصمة الأصبع على المحرّر الكتابي بجانب التوقيع بالإمضاء على ذات المحرّر.³

رابعا: التوقيع الخطّي الغير مباشر:

هو توقيع على عدّة نسخ من المحرّر في ذات الوقت باستخدام الكربون، التي تشكّل أصل المحرّر وليس مجرد صورة، فيتمتع بنفس قيمة التوقيع الخطّي المباشر، غير أنّ محكمة Rennes أقرّت في قرارها المؤرّخ بـ 1957/11/22 أنه يتمتع التوقيع بالكربون بحجية ثبوتية في الأصل الذي يتوافر على شرط التوقيع الذي يكون ناتج عن حركة اليد.

¹ سامح عبد الواحد التوهامي، المرجع السابق، ص 362، 363.

² Cour d'appel d'Aix-en-Provence 25/04/2005, navire Christian Maersk, DMF 2006, p 207.

³ سامح عبد الواحد التوهامي، نفس المرجع، ص 363، 364، 365.

على خلاف الموقف الذي اتخذته محكمة Toulouse بتاريخ 1968/12/04 التي نفت عن التوقيع بالكربون أي حجية في الإثبات بما أنه لا يعبر عن إرادة الموقع الذي يزور بسهولة، ولا يظهر قبول الشخص للتصرف.¹

الفقرة الثانية: التوقيع الإلكتروني على سند الشحن:

يترتب على تبني نظام الكتابة الإلكترونية حلول السندات الإلكترونية محلّ السندات الورقية،² الذي يتلاءم مع مقتضيات التجارة الإلكترونية كالدفع الإلكتروني بهدف توفير النفقات والوقت وتقديم خدمات النقل البحري بكفاءة عالية، وضمان سلامة الإرسال الإلكتروني.³

فضلا عن تبادل بيانات سند الشحن الكترونيا الذي يمثل البضائع على أساس تضمنه توقيع الناقل،⁴ بشكل مستحدث حيث أصبح بند امضاء الناقل البحري المدرج في سند الشحن التقليدي متطلب لا ينسجم مع وثائق الشحن الإلكترونية،⁵ التي لا تقبل بحكم طبيعتها التوقيع الكتابي صعب الدلالة عنه، مما يفتح المجال لتطبيق نظام التوقيع الإلكتروني أو الرقمي على وثيقة الشحن،⁶ الذي اهتمت به لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي C.N.U.D.C.I.

وحرصا على ذلك أقرت اتفاقية هامبورغ لعام 1978⁷ واتفاقية روتردام لعام 2008 بموجب المادة 2/38، فتحدّد هوية الناقل الموقع من حيث صلته بسجلّ النقل الإلكتروني الذي أذن به،⁸ مع مراعاة أحكام

¹ Trib. C.V. Rennes, 22 /11/1957, D. 1958, 2, P. 631, Note, J. Chevallier; Toulouse, 4 déc 1968; D. 1969- 673.

- مشار إليه لدى: زهرة ناجي، المرجع السابق، ص 81.

² تنصّ المادة 323 مكرر 1 من ق.م.ج أن الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كالإثبات بالكتابة على الورق بشرط امكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها.

³ ايمان فتحي الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، المرجع السابق، ص 113، 114.

⁴ فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 433.

⁵ محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 76.

⁶ Cf. M. Guevel, op. cité, p 08.

⁷ وهو ما أخذت به اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980 التي قبلت التوقيع المطبوع على وثيقة النقل بالفاكسميلي وبأي وسيلة الكترونية أخرى طالما لا يتعارض مع قوانين البلد الذي صدرت فيه وثيقة النقل حيث نصّت المادة 5/4 على استعمال ايصال البيانات الصادر من الحاسوب DATA .out-print-sheet

⁸ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 219.

قانون الأونسترال النموذجي،¹ واستيفائه الشروط اللازمة،² شريطة اعتراف القوانين الوطنية بنظام تبادل البيانات إلكترونياً، للإقرار بشرعيته من قبل الدولة الذي صدر فيها سند الشحن، فقد يتعذر بيع البضائع في عرض البحر أو الاقتراض من البنوك، حين تسلّم المرسل إليه نسخة الكترونية في بلد لا تعترف بالتوقيع الإلكتروني،³ وعدم تعارضه مع قوانين الدولة الذي صدر بموجبه سند الشحن كقاعدة اسناد واجب التطبيق يحدّد كيفية توقيعه، تطبيقاً للمادة 3/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978.

من سبل التوقيع الإلكتروني استخدام الشفرة بين الشاحن والمرسل إليه أو مفتاح الاختبار (test keys) أو نظام النداء الآلي (call back) أو شفرة اضافة الشرعية (macro authentication code) (MAC) للتأكد من هوية مصدر الرسالة،⁴ باعتبارها الطريقة الأكثر ضماناً وثقة بمصدرها وأتقاء للتزوير،⁵ مقارنة بالتوقيع على المحرر الورقي.

بالإضافة إلى الضغط على الماوس في خانة تفيد الموافقة على مضمون رسالة البيانات أو التوقيع اليدوي على شاشة جهاز الكمبيوتر باستعمال قلم خاص أو التوقيع البيومترية الذي يعتمد على بصمات أصابع أو شبكة العين أو الصوت والتوقيع الرقمي الذي يمنح للمستندات الإلكترونية حجية مماثلة للسندات الورقية،⁶ لأجل قبوله من قبل طرفي العقد وهو ما يؤكده المشرع المصري بموجب المادة 14 من القانون رقم 15 لعام 2004 المتعلق بالتوقيع الإلكتروني، على خلاف القضاء الفرنسي الذي أنكر حجّيته بما أنه أغفل القانون الفرنسي تنظيم هذه المسألة.⁷

¹ اشترطت المادة 1/7-أ- من قانون الأونسترال عام 1996 في توقيع شخص اذا استخدمت طريقة لتعيين هوية الشخص والتدليل على موافقته للمعلومات الواردة في رسالة البيانات، وتعرفه المادة 2-أ- من قانون الأونسترال 2001 الخاص بالقانون النموذجي للتوقيعات الإلكترونية والتي حدّدت وظائفه أنه البيانات الإلكترونية الموجودة في رسالة البيانات المرتبطة بها منطقياً والتي تستخدم للتحقق من شخصية الموقع بالنسبة الى رسالة البيانات وليبيان موافقة الموقع على المعلومات الواردة في رسالة البيانات.

² تشترط المادة 323 مكرّر 1 من ق.م.ج كفاية التوقيع الإلكتروني للتعريف بشخص صاحبه يميّزه عن غيره، دون تمكين أي شخص فك رموز هذا التوقيع الخاص به أو الدخول إليه بغير اذنه، مع ارتباطه بالمحرر وثيقاً مع التأكد من صحته وسلامته.

³ محمود محمد عباينة، المرجع السابق، ص 76، 77.

⁴ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، المرجع السابق، ص 108.

⁵ محمود محمد عباينة، نفس المرجع، ص 178.

⁶ عالية يونس الدباغ، المرجع السابق، ص 128.

⁷ Cass. Com. 26 Nov1996, RJDA 1997/ 1, n° 1990 conclusions Pinot, p 03.

- مشار إليه لدى: سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، نفس المرجع، ص 110.

الفرع الثاني: صلاحية التوقيع على سند الشحن:

يتوقف تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع على تدخل الناقل البحري وممثليه، فيثور التساؤل عن تحديد موقف القوانين الوطنية وإتفاقيات النقل البحري، من مسألة التوقيع على سند الشحن كمعيار يُستند عليه لأجل الكشف عن هوية الناقل البحري، لاسيما في الحالات التي ينوب عنه أطراف آخرين، مما يترتب عليه تعدد ممثلي الناقل البحري الحقيقي للبضائع، بما أنه اتسع مجال التوقيع على سندات الشحن ليشمل متدخلين آخرين، سنحاول ايجازهم من خلال هذا الفرع:

البند الأول: موقف القانون من مسألة التوقيع على سند الشحن:

على الرغم من أهمية التوقيع على سند الشحن فقد أغفلت معاهدة بروكسل لعام 1924 وتعديلاتها تنظيم هذه المسألة، التي ركزت على توقيع الناقل البحري فقط على سند الشحن، دون اشتراط توقيع الشاحن،¹ نظرا للسرعة والثقة بين المتعاملين التي تتطلبها العمليات التجارية تفاديا تعقيدها وصعوبة اجتماع الطرفين في مجلس عقد واحد وخلال فترة زمنية موحدة،² على خلاف قواعد هامبورغ لعام 1978 واتفاقية روتردام لعام 2008 التي اشترطت وجوب توقيع الناقل والشاحن على سند الشحن الذي يتناسب مع اثبات عقد نقل البضائع وواقعة شحنها،³ وهو ما تأثر به المشرع الجزائري بموجب المادة 2/760 من ق.ب.ج.

وتكمن الغاية من وراء إلزام طرفي عقد النقل البحري بتوقيع سندات الشحن لأجل التقليل من النزاعات وعدم انكار المعلومات المتعلقة بالبضائع التي يُدلي بها الناقل البحري في سند الشحن، ويحتج بها على الشاحن اذا تخلف توقيعه مادام ثبت قبوله الضمني لها، ولو حرره بمفرده حيث يفترض علم الشاحن،⁴ بكافة الشروط الواردة على ظهر سند الشحن التي يرضخ لها الشاحن،⁵ بمجرد توقيعه على وجه سند الشحن.

¹ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، المرجع السابق، ص 112.

² عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 196، 197.

³ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 201.

⁴ Cf. Georges Ripert, T 2, op. cité, p 378 .

⁵ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 28.

وفي مقابل توقيع الشاحن يرد توقيع الناقل البحري في جهة اليمين، بما أنه ضامن صحة تصريحاته¹ دون تجاهلها، ويتعدّر معه الإحتجاج في مواجهة الغير بشروط عقد النقل أو شروط تخالف الشروط العادية للنقل، بما في ذلك الشاحن حينما لا يوقع سند الشحن حسبما يؤكده القضاء الفرنسي²، مما يفقده الحجية المطلقة المتوافرة في السند الصحيح³، إلا إذا أثبت الناقل علم الشاحن وقبوله بها أو ارتقائها إلى عادة اتفاقية⁴. والملاحظ أنه بالرغم من أهمية توقيع الشاحن في الإثبات؛ فقد اكتفت بعض التشريعات المقارنة بخلاف المشرع البحري الجزائري تذييل سند الشحن بتوقيع الناقل البحري، حسبما تؤكده المادة 2/202 من ق.ت.ب.م والفقرة الثانية من المادة 37 التي أضيفت للمرسوم الفرنسي رقم 66-1078⁵، وهو ما يؤيده حسب رأينا بما أنّ توقيع الشاحن ليس ضروري للإعتداد بسند الشحن كإيصال باستلام وتمثيل البضائع، بل لا يتمتع الشاحن بأي سلطة على شركات النقل البحري التي تفرض عقود نموذجية، أين يفترض درايته بأمر النقل البحري، وهو ما يبرر التعمد في سلب كل قيمة قانونية لتوقيع الشاحن، وإلا تعاقده بإرادته الحرة مع الناقل البحري وناقش معه جميع شروط عقد النقل بقبولها ورفضها⁶.

¹ عبد القادر حسين العطير/باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 257.

² أكد القضاء الفرنسي بتاريخ 1941/05/06 "أنّ سند الشحن الغير الموقّع من الشاحن ولا يحمل سوى توقيع الناقل مجرد من أي أثر قانوني ولا يحتجّ به حتّى على الشاحن فيما يتضمّنه من شروط مخالفة للقواعد العامة".

- Cour. Cass, 06/05/1941, Gaz. Pal, 1941, 1-520, Cité par: René Rodiere, op. cité, p 71.

³ على خلاف سند الشحن الذي يجسد حجة على الناقل البحري الذي وقّعه بنفسه أو وكيل عنه، والذي يحاول حماية نفسه بـ "شروط عدم المسؤولية"، فمن مصلحة الشاحن التمسك بعدم توقيعه.

- على جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 656، 657.

⁴ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، المرجع السابق، ص 143.

⁵ أضيفت الفقرة الثانية للمادة 37 بموجب المرسوم الفرنسي رقم 87-922 المؤرخ في 1987/11/12، ج.ر لـ 1987/11/18 المعدل للمرسوم الفرنسي رقم 66-1078.

⁶ الجدير بالذكر أنه لا يطرح إشكال عند استخدام سند الشحن الإلكتروني الذي تثبت جميع بيانات بالتاريخ والتوقيت أين يفترض علم الشاحن بجميع الشروط بمجرد اطلاعه على الملف الخاص على شاشة الحاسوب وثبوت تاريخ فتحه، وان كان لا يؤكّد علمه بمضمون الرسالة مما يستوجب بذل عناية في التعرف على شروط العقد التي تظهر بمجرد ارسالها وعلمه بها مما يفيد قبولها اذا لم يعترض على ذلك أو يجيب بالرفض حتّى لا يفسر سكوته بالقبول.

- سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، المرجع السابق، ص 105، 113، 120، 121.

البند الثاني: تحديد الأشخاص المخول لهم التوقيع على سند الشحن:

وإذا كان الأصل التزام الناقل البحري بتنفيذ عقد النقل البحري، والذي يمكن التعرف عليه من خلال التوقيع على سند الشحن باسمه شخصياً،¹ لكنه لا يلتزم بهذه المهمة في معظم الأحوال، الأمر الذي يترتب على تخلف ذكر اسم الناقل البحري ضرورة البحث عن هوية موقع سند الشحن الذي يتصرف بصفته ناقلاً بحرياً،² دون فقدان التوقيع على سند الشحن قيمته القانونية،³ ونضرب مثلاً بالشرط الأول الذي يرد خلف سند الشحن في تعريفه للناقل أنه "الشخص الذي يوقع سند الشحن لحسابه".⁴

وتفسيراً لذلك يلاحظ أنه قد تسند مهمة للناقل البحري للبضائع الذي يباشر عمل مادي بتوقيع سند الشحن أصالة أو قانوناً بناءً على الوكالة،⁵ تطبيقاً لأحكام المادة 2/14 والمادة 1/15-ي- من قواعد هامبورغ لعام 1978 والمادة 2/38 من قواعد روتردام لعام 2008،⁶ الأمر الذي دفع المشرع الفرنسي يتأثر بتلك الأحكام فأضاف فقرة ثانية للمادة 37 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المعدل بالمرسوم الفرنسي رقم 87-922 المتعلق بعقود الإستئجار والنقل البحري، حيث تؤكد ضرورة توقيع أصول سند الشحن من قبل الناقل أو ممثله،⁷ وهو ما نصّ عليه المشرع الجزائري بموجب المادة 2/760 من ق.ب.ج، وإن جاء بموقف مخالف، فاستوجب إيراد سند الشحن في عدة نسخ توقع من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة، وألزم المشرع المصري بموجب المادة 2/202 من ق.ت.ب.م وجوب توقيع الناقل أو الربان بوصفه نائباً عنه على النسخة المسلمة للشاحن.

¹ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 31.

² احمد محمود عيابه، المرجع السابق، ص 65.

³ عبد الرسول عبد الرضا/ محمد جعفر هادي، المفهوم القانوني للتوقيع الإلكتروني (دراسة مقارنة)، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، جامعة بابل، العراق، المجلد 4، الإصدار 1، 2012، ص 159.

⁴ Cf. Tassel Yves, Identité du transporteur et action en responsabilité délictuelle, art.p.cité, p 02.

⁵ تجدر الإشارة أنه يُقبل التوقيع على سند الشحن باسم مستعار أو باستخدام إشارة أو علامة مقروءة ترتبط بموقعها.

- عبد الرسول عبد الرضا/ محمد جعفر هادي، نفس المرجع، ص 158.

⁶ تنص المادة 2/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 أنه "يجوز توقيع سند الشحن شخص مفوض بذلك من قبل الناقل ويعتبر سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سنداً موقعاً من قبل الناقل" وتنص المادة 2/38 من قواعد روتردام لعام 2008 أنه "يمهر مستند النقل بتوقيع الناقل أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه"، ولا يفوتنا الأمر من التنويه إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980 التي اكتفت بموجب المادة 2/5 و 3 بتوقيع متعهد النقل متعدد الوسائط أو شخص مخول له التوقيع من جانبه دون توقيع المرسل.

⁷ تنص الفقرة الثالثة من المادة 37 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 أنه "يلتزم بالتوقيع خلال 24 ساعة أو بعد إتمام الشحن على نحو غير مباشر".

وبناءً عليه، فقد تخوّل صلاحية التوقيع على سند الشحن باسم الناقل البحري ونيابة عنه¹ لأحد المندوبين أو الممثلين البحريين أو حتى الممثل البري كأمين السفينة أو الوكيل البحري أو مدير فرع شركة نقل،² بالإضافة إلى الوكيل بالعمولة للنقل ومتعهد النقل متعدد الوسائط، الذي يصبح ناقلاً متى وقع سند النقل،³ مع جواز منح سلطة توقيع سندات الشحن لمالك السفينة التي يصدرها بنفسه أو أحد مندوبيه بالنيابة عنه،⁴ حينما لا تستأجر السفينة الناقلة، مما يجعل مالك السفينة ناقل فعلي للبضائع.⁵

ولابدّ من التأكيد أنه يوفر حكم توقيع الناقل البحري أو ممثليه أداة أخرى لتحديد هوية ناقل البضائع، الذي يمكن الكشف عنه من خلال تدخل ربان السفينة،⁶ بصفته تابع من نوع خاص لا تربطه بالشاحنين أي علاقة،⁷ وممثل عن مجهّز السفينة أو نائب قانوني يستمدّ نيابته من القانون مباشرة،⁸ والذي اختلف الفقه حول تكييف علاقتهما،⁹ ويرد هذا التمثيل بموجب وكالة صريحة من قبل المجهّز،¹⁰ على أساس المادة 2/14 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978 التي نصت صراحة بأن "...سند الشحن الموقع من ربان السفينة الناقلة للبضائع سنداً موقعاً من قبل الناقل".

¹ حسن دياب، العقود التجارية وعقد بيع سيف (دراسة مقارنة)، المؤسسة الجامعية للدراسات، بيروت، طبعة 1، 1999، ص 160.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 206.

³ Cf. Frank Farhana, le commitionnaire de transport en droit comparé (france, allemagne, grand bretagne, Belgique) mémoire master 2de droit maritime et des transports, université paul cezanne Aix Marseille 3, 2007/2008, p 112.

⁴ احمد محمود عباينة، المرجع السابق، ص 65.

⁵ Cf. Helen Louise Renggli, an evaluation of the solutions provided by the rotterdam rules to identifying the carrier, masters in shipping law dissertation, university of cape town, 2013, p 26, 27.

⁶ يطلق على كلمة ربان باللغة الفرنسية de capitaine وباللغة الإنجليزية the master, the shipper والذي عرف في المادة 384/د من ق.ب.ج أن الربان قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة.

⁷ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 161.

⁸ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 169.

⁹ يرتبط ربان السفينة مع المجهّز بعقد عمل بحري فيحدّد مركزه بنصّ قانوني طبقاً للمادة 575 من ق.ب.ج بحق المجهّز في تعيين وعزل ربان السفينة، الذي يتبع تعليمات المجهّز لإتمام الرسالة البحرية، فتثبت وجود رابطة تبعية بينهما نتيجة بعد المجهّز عن السفينة على أساس عقد العمل، وان كانت تقتصر هذه التبعية على الجوانب الفنية والإدارية، وقد ينوب عن المجهّز بتفويض منه فينتحل صفة المجهّز، ونظراً لتكليفه بأعمال قانونية فهو وكيل عن المجهّز دون تحوّل العقد إلى وكالة ولا يخضع في مباشرة نشاطه لسلطة الأصيل، وقد يعتبر وكيل بأجر، وهناك من يراه عقد مزيج بين العمل والوكالة.

- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني لربان السفينة وسلطاته، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص 17، 45، 46.

¹⁰ Cf. Ph.J. Hesse/ J.P. Beurier/ P. Chaumette/ Y Tassel/ A.H. Mesnard/ R. Rezenthel, droits maritimes (mer, navire et marins), Tome 1, éditions juris, p 334, 337, 339.

وتأسيساً على نظرية الوضع الظاهر يمكن تحديد هوية الناقل بإصدار وتوقيع الربان على سندات الشحن الذي يتصرف لحساب المؤجر والمستأجر،¹ إما تحت ختم السفينة أو وضع ختم الشركة البحرية على سند الشحن،² مما يوحي أنه وقع لصالح الناقل البحري للبضائع دون ذكر اسم هذا الأخير،³ فتضفي على ربان السفينة صفة الناقل البحري الذي يلزم توقيعه المستغل التجاري والملاحي للسفينة أو الوكيل العادي أو الوكيل الإلكتروني، هؤلاء الذين يسألون عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، بما في ذلك موقع سند الشحن الذي يسأل على أساس المسؤولية التعاقدية اذا لم يوقع العقد كوكيل.⁴

وعليه سنعالج اشكالية اضعاء صفة الناقل البحري على المستغل التجاري للسفينة كمبدأ أو المستغل الملاحى للسفينة،⁵ على أساس الوظيفة المزدوجة للربان كمثل أو وكيل ملاحى وتجارى، لاسيما توقيعه على سندات الشحن الذي يدخل في اطار الإستغلال التجاري للسفينة، فتحوّل له حقوق ومباشرته التزامات،⁶ باسمه الخاص مع انصراف آثارها للمجهز،⁷ فيبرم عقود استئجار السفن، بهدف ضمان تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع لصالح المجهز،⁸ ويلتزم بتسلم وتسليم البضائع بعد التحقق من شخصية مستلمها،⁹ حيث يضيف هذا التوقيع على سند الشحن قيمة ثبوتية كإيصال الموقع من طرف الربان دليل تسلّمه البضاعة،¹⁰ مع أنه ضعف دوره في أدائه وظائف تجارية مقارنة بالماضي، فأصبح قائد السفينة فنياً نتيجة وجود ممثلين للمجهز في موانئ الرسو،¹¹ والذي يظهر مكلف تجاري عن الوظائف التقنية،¹² وهو ما سنحاول التطرق إليه فيما يلي:

¹ Cf. Pierre safa, op. cité, p 759.

² Cf. Abdelkerim Kouka, op. cité, p 233.

³ Cf. René Rodière, op. cité, p 70.

⁴ Cf. José Domingo Ray, art. p. cité, p 06, 07.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya, op.cité, p 218.

⁶ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، المرجع السابق، ص 56.

⁷ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 167.

⁸ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 161.

⁹ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، نفس المرجع، ص 56.

¹⁰ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 97.

¹¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، نفس المرجع، ص 167، 168.

¹² Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency –tandonnet, op. cité, p 241.

الفقرة الأولى: المبدأ: الزام توقيع الرّبّان على وثيقة الشّحن المستغلّ التجاري للسفينة:

على خلاف الأصل يكون التّمثيل الإتّفاقي للرّبّان عن مجهّز السفينة تامًا بموجب عقد وكالة طبقا للمادة 571 من ق.م.ج الذي يستغلّها تجاريًا لحساب موكله، مع علم صاحب المصلحة على البضاعة،¹ حيث تستلزم صلاحية اصدار سندات الشّحن من قبل ربّان السفينة للمستأجر لحساب مؤجّر الرحلة الذي يحتفظ بالتسيير التجاري للسفينة بصفة الناقل البحري، فيستبعد الإستئجار الزّمني واستئجار العارية، هذا الأخير الذي يستحوذ فيه مستأجر السفينة عارية السيطرة كاملة،² وينتقل التسيير التجاري للسفينة للمستأجر الزّمني، فيتبع الرّبّان المستأجر الناقل في الإدارة التجارية،³ تطبيقًا للمادة 701 من ق.ب.ج،⁴ والمادة 22 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078، خاصّة عند توقيع الرّبّان سند الشّحن دون الاشارة لإسم السفينة،⁵ مع الزامية خضوعه لأوامر المستأجر،⁶ ممّا يترتّب عليه مساءلة هذا الرّبّان شخصيًا عن أيّ اخلال يرتكبه على أساس أنّه ممثّل مجهّز السفينة أمام القضاء،⁷ فيؤجّه اخطار للرّبّان عن الضّرر اللاحق بالبضاعة، بنفس أثر الإخطار الموجّه للناقل أو الناقل الفعلي متى التزم بتسليم البضاعة وفقا لما تقضي به المادة 8/19 من اتفاقية هامبورغ لعام 1978، فتتّحصر صفة الناقل البحري في نطاق شخصية ربّان السفينة.

غير أنّ ذلك لا يمنع ربّان السفينة الإستفادة من أوجه الإعفاء وتحديد المسؤولية التي يتضرّع بها الناقل البحري،⁸ حيث يستخدم الرّبّان سند شحن في أعلاه مستأجر السفينة، مما يترتّب عليه مساءلته بصفة (الناقل

¹ Cf. Anastasiya Kozbovskaia-Pelle, op.cité, p 220.

² Cf. Pierre safa, op. cité, p 883, 884.

³ احمد محمود حسني، عقود ايجار السفن، المرجع السابق، ص 111.

⁴ تنصّ المادة 701 من ق.ب.ج أنه "يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ويكون الرّبّان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة".

⁵ Cf. Abdelkerim Kouka, op. Cité, p 233.

⁶ علي عبد الرحيم، السلطات الإستثنائية لرّبّان السفينة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1981، ص 141.

⁷ Cf. Patrick Chaumette, Le capitaine de navire et son pouvoir de représentation en justice, un nouve au représentant du bord ?, Neptunus, revue électronique, centre de droit maritime et océanique, université Nantes, vol 11-2005/03, p 01.

⁸ Cf. Ph.J. Hesse/ J.P Beurrier/ P. Chaumette/ Y Tassel/ A.H. Mesnard/ R. Rezenthel, op. cité, p 339.

الفعلي)،¹ عن أخطائه الصادرة من جراء اخلاله بالتزاماته التعاقدية التي يقوم بها لصالح السفينة والارسالية.²

وعليه إذا كان توقيع الربان على سند الشحن معيار لأجل تحديد هوية الناقل البحري، فلا يوحى ذلك بفعالية هذا البيان مما يجعل الغير حامل سند الشحن عالم بطبيعة الإستئجار،³ وعدم امكانية اضاءة صفة الناقل على الممثل من قبل الربان دون تحديد التزامه بالتوقيع على سند الشحن لحساب أي مستغل تجاري للسفينة،⁴ مجهز أو مستأجر يتصرف الربان باسمه ولحسابه،⁵ متى كان التمثيل الإتفاقي غير تام أو يصدر سند شحن بدون هوية،⁶ حينما يندعم التوقيع وإسم الناقل البحري،⁷ أو يصدر سند شحن بهوية المستغل الملاحى للسفينة.⁸ وهنا تطرح اشكالية مدى اعتبار حامل سند الشحن مالك السفينة ناقل بحري ظاهر،⁹ استنادا على الوكالة الظاهرة، حيث يكفيه الإحالة إلى بيانات وثيقة الشحن التي تتشأ ظاهر صفة الناقل البحري لصالح من حددت هويته، حين اصدار سند الشحن باسم مالك السفينة،¹⁰ حيث أكد القضاء الفرنسي أن ما يسمح في اعتبار مالك السفينة مسؤولا فقط تلك البيانات المجسدة في سند الشحن،¹¹ كتوقيع الربان أسفلها،¹² أين يفترض تصرفه لحساب مالك السفينة، مما يسهل تحديد هوية الملتزم بتأمين النقل المادي للبضائع.¹³

¹ نضرب مثلا عن أحد المشاركات الزمنية الشائعة المستعملة (Baltim 1939) التي أجريت عليها تعديلات أهمها عام 1939 حيث تنص في بندها 6 التزام ربان السفينة التوقيع على وثائق الشحن بنصها "... يضمن المستأجر للمجهز كل النتائج والمسؤوليات الناشئة عن توقيع الربان أو الضباط أو الوكلاء لسندات الشحن أو أي مستندات أخرى أو عن تنفيذهم لأوامره..."
- علي جمال الدين عوض، مشارطات ايجار السفن، المرجع السابق، ص 577.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 266.

³ Ibid, p 267.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 220.

⁵ Cf. Marie-Noëlle Raynaud, Le connaissance sans en-tête, art.p.cité, p 04.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 220.

⁷ Cf. Pierre Marie Rossignol, art. p. cité, p 377.

⁸ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 220.

⁹ Cf. Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op. cité, p 267.

¹⁰ علي عبد الرحيم، السلطات الإستثنائية لربان السفينة، المرجع السابق، ص 143.

¹¹ CA Aix –en-Provence, 28/01/1988, DMF, 1989, p 150, n° 62, CA Paris 26/06/1996, BT, 1997, p 227.

¹² CA, Rennes, 15/06/1988, DMF 1989, p 444.

¹³ Cf. Marie-Noëlle Raynaud, Le connaissance sans en-tête, art.p.cité, p 06, 07.

ويظلّ الرّبّان في الإستتجار للرحلة تابع لمالك السفينة، عند صدور سند شحن مشاركة ايجار بدون هويّة، على أساس مسؤوليّته عن أعمال تابعيه،¹ حيث اعتدّ القضاء الفرنسي من زاوية بفكرة "أنّ مالك السفينة هو الناقل المسؤول في نظر الغير حامل سند الشحن، بما أنّ الرّبّان أصدر ووقع سند الشحن تحت ختم السفينة مع بيان ميناء العمل"،² وأقرّ من زاوية أخرى تمثيل الرّبّان للمجهّز عند تخلف تبيان المستأجر في سند الشحن ممّا يستلزم البحث عن الناقل البحري بمراعاة بياناته، وهو ما تنبّهت له محكمة النقض الفرنسيّة بتاريخ 2002/01/22 حيث صدر سند الشحن في أعلاه شركة COSCO China Ocean Shipping مالكة السفينة التي تسمح بتحديد الناقل البحري والتي ادّعى ضدّها المؤمن، لكنّها برهنت أمام محكمة Rennes بتاريخ 1999/06/16 استنجاها السفينة زمنيًا من قبل شركة Deutsche Conti دون نجاحها في اثبات ذلك، فرفضت محكمة النقض هذا الطعن بعد الكشف عدم تبيان السندات المحرّرة باللّغة الانجليزية بدون ترجمة تمتّع شركة D.C. بصفة المستأجر الزمني للسفينة، ولا يمكن للقرار مراعاة إلاّ بيانات سند الشحن التي يحتفظ بها، على أساس تجسيد مالك السفينة في أعلى سند الشحن وممثله الرّبّان، الذي يسأل عن البضائع المنقولة والخطأ في التأسيس كونه المستأجر الزمني للسفينة،³ بما أنّه يظلّ الرّبّان مستخدم مالك السفينة المعين من قبله ولو أنجز أوامر المستأجر الزمني ممّا يجعله يتصرّف لحسابه.⁴

ولعلّ من المفيد تأكيد على إلّتزام ربان السفينة باخبار الغير بالطرف الذي يتصرف لحسابه مؤجرا للسفينة أو مستأجرا وفق أحكام القانون البحري الجزائري، إذ يترتّب على تخلف التزام الرّبّان العامل في اطار الأحكام المذكورة في المادة 701 اعلام الغير بعمله لحساب مستأجر السفينة إثارة مسؤولية المؤجّر

¹ تطبيقاً لأحكام المادة 577 من ق. ب. ج والمادة 3 من القانون الفرنسي رقم 69-8 المتعلق بالتجهيز والبيع البحريّة.

² CA Rennes, 27/09/1995, Navire Euro Trident, DMF 1997, 567, Yves Tassel, p 49.

³ Cour de cassation Ch. Com, 22 janvier 2002, navire Jian Ge Hai, DMF 2002. 937, obs I. Corbier.

⁴ Cf. Marie-Noëlle Raynaud, Le connaissance sans en-tête, art.p. cité, p 02, 03, 04.

والمستأجر معا، شريطة صدور خطأ مشترك استنادا للمادة 702 من ق.ب.ج،¹ مما يستدعي من صاحب المصلحة على البضاعة اثبات الظاهر دون الإحتجاج بالوكالة الظاهرة.²

الفقرة الثانية: الإستثناء الباطل: الزام توقيع الربان على وثيقة الشحن المستغلّ الملاحي للسفينة:

بالرغم من تحمل المسير التجاري عملية النقل، فقد يحتج صاحب الحق على البضاعة ببند مشاركة الإيجار المدرجة في سند الشحن، ويتقيد ببياناته اذا اشارت عباراته للمسير الملاحي الذي يعتبره الغير ناقلا بحرياً، وهو الإستثناء الباطل عن مبدأ تحديد هوية الناقل البحري في سند الشحن ذاته،³ الذي يشكك في أهمية الإشارات التي تفنقر لأدلة أخرى:

أولاً: منح صفة الناقل البحري للمستأجر الزماني عند توقيع الربان ببيان كوكيل as agent:

على خلاف إيجار السفينة للرحلة الذي يظل مؤجرها ناقلا والربان وكيل عنه، ولو أمكنه أداء تصرفات لحساب المستأجر دون تمثيله،⁴ واستتجار السفينة عارية الذي يلزم فيه توقيع الربان مستأجرها، الذي يعين الربان لينوب عنه، كتابع له في أعماله الملاحية والتجارية، فيصبح مستأجر السفينة عارية مجهّزاً. غير أنه تتوارى شخصية ربان السفينة خلف شخصية المتبوع،⁵ مجهّز السفينة الناقل البحري، الذي ينوب عنه ويوقع سند الشحن لحسابه، فلا يتمتع الناقل البحري بصفة المجهّز في غالبية الأحوال،⁶ حيث يتنافس المؤجر الزماني الذي يتحمل عبء الأخطاء الملاحية حول مركز المجهّز مع نظيره المستأجر حسبما يتبين لنا من المادتين 700 و 701 من ق.ب.ج، مما يستدعي البحث عن الصفة التي وقع الربان سند الشحن، الذي يتمركز في موضع معقد كتمثل ونائب عن المؤجر والمستأجر في نفس الوقت.⁷

¹ قياساً على أحكام القانون المدني الجزائري بموجب المادة 579 اذا تعدد الوكلاء كانوا مسؤولين بالتضامن... متى كان الضرر الذي أصاب الموكل نتيجة خطأ مشترك.

² Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 220.

³ Ibid, p 221.

⁴ Cf. Philippe Delebecque, droit maritime, op .cité, p 221, 224.

⁵ أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص 112، 113.

⁶ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 48.

⁷ Cf. Michel De Juglart, op. Cité, p 164.

يؤكد الأستاذ M.Scutton أنه تتجسد القاعدة العامة في الزام توقيع الربان مالك السفينة أو بصفته وكيل عن المستأجر،¹ حيث تدخل صلاحية توقيع ربان السفينة سند الشحن لحساب المالك ضمن سلطته العادية، مع الإلتزام بها ولو قيد مالك السفينة سلطته ولم تنقل حيازة السفينة ما لم يعلم حامل وثيقة الشحن،² ويلزم توقيع الربان المستأجر حينما لا يتصرف بمقتضى سلطته العامة كربان بل بصفته وكيل عن المستأجر الزماني (as agent) المستغل التجاري، فتركز على ظاهر سند الشحن الصادر من قبله لأجل تحديد صفة الناقل البحري أنه الشخص الموقع بإدراج بيان «for the master» أو «as agent»،³ كقرينة عدم تعهد موقع سند الشحن شخصياً، بل مجرد وكيل عن المجهز الأصل لإستغلال السفينة شخصياً.⁴

وتأكيدا لذلك كرس المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 بموجب المادة 2/37 بعض الوكالات الخاصة بالتوقيع على سندات الشحن، تتخذ شكل عبارات مدرجة توحى تلافي تحمل المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، فمن المنطقي أن توقيع الربان سند الشحن لحساب المستأجر متى احتوى على بيانات أخرى (اسم المستأجر وعنوانه)، مما يفيد أن الربان تابع لمستأجر السفينة دون المؤجر ولو تبعه في نفس الوقت، فيخضع الربان لسلطة المستأجر ليكتسب صفة الناقل البحري،⁵ شريطة أن يشار لهويته بشكل كاف في سند الشحن.

غير أنه اذا وقع الربان أو وكيل عنه سند الشحن تحت بيان (for the master) لأجل الربان،⁶ يقرّ الفقيه البلجيكي Jacques Putzeys "امكانية ادعاء الغير حامل سند الشحن الصادر بعبارة for the master ضد مالك السفينة أو الناقل المشار له في سند الشحن، ولو نقلت المسؤولية بموجب شرط تحديد هوية الناقل"،⁷ بما أنه من الشائع قبول فكرة الزام التوقيع مالك السفينة، حيث يقرّ القضاء الإنجليزي في قرار The

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 223.

² احمد محمود حسني، عقود ايجار السفن، المرجع السابق، ص 113.

³ Cf. René Rodière, Op. cité, p 328.

⁴ Cf. Ph. J. Hesse/ J.P. Beurier/ P. Chaumette/ Y Tassel/ A.H. Mesnard/ R. Rezenthel, op.cité, p 334.

⁵ احمد محمود حسني، عقود ايجار السفن، نفس المرجع، ص 112، 113.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 222, 223.

⁷ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op. cité, p 66.

Ines أن Usel ناقل مما يستوجب متابعته كمجهر حينما يوقع سند الشحن لحساب الربان مع اشتماله على عناصر تكميلية كشرط انتقال السيطرة demise clause وأعلى سند الشحن.¹

والجدير بالإشارة أنه قد تطبق ذات القاعدة حينما يوقع سند الشحن من قبل المستأجر لأجل الربان 'for the master'،² بحيث يوقع المستأجر ووكلاءه وثائق شحن كوكلاء عن الربان،³ كأن يوقع وكيل المستأجر سند الشحن عن الربان (for the master)⁴ ويلتزم شخص آخر غير الربان التوقيع 'كوكيل لأجل الربان as master agent for the' أي يوقع شخص كوكيل مفوض عن ربان السفينة،⁵ مع أنه قد يستفيد المرسل إليه من دعوى عينية in rem ضد السفينة.⁶

جاء في سياق احدي القضايا التي يغطي فيها سند الشحن عملية نقل على متن سفينة مستأجرة زمنيا من قبل المستأجر (Canadian Pacific Steamship)، بموجب سند الشحن موقع من طرف وكيل المستأجر في ميناء الشحن، ويسبق هذا التوقيع بيان "الصالح الربان"، فادعى المرسل اليه ضد مالك للسفينة شركة Nor Carriers والمستأجر الزمني، لكن أثبت هذا الأخير توقيعه على سند الشحن لحساب الربان واعتبار المؤجر كناقل، لترفض المحكمة ذلك على أساس عدم منح الاشرطات السلطة للربان في الترخيص للمستأجر أو وكلاءه التوقيع على سندات الشحن لحسابه، الذي يلتزم بها المؤجر، فيدان المؤجر والمستأجر على أساس التضامن بتعويض المرسل اليه، بدلا من حصر المسؤولية التعاقدية ضد المستأجر الزمني.⁷

¹ (1995) 2 Lloyd's Rep. 144, 149-150, Cité : Tassel Yves, Chronique de jurisprudence maritime Anglaise, art. p. cité, p 654.

² Cf. Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op. cité, p 552.

³ Cour d'appel de Bouston, 30/04/1979, the Yrimex, American maritime Cases, 1979, 1282, Cité par : Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op. cité, p 552.

⁴ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 244، 256.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. cité, p 222 .

⁶ Cf. Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op. cité, § 857, p 552.

⁷ Procter & Gamble v. Fort Fraser, 1992 AMC 1575, Cité par : Bonassies Pierre, Chronique de jurisprudence maritime Américaine (1992-1993), le droit maritime francais, sommaire du N° 545 janvier 1995, p 75, 78.

ويلاحظ الأستاذ P. Bonassies "امكانية تطبيق الشرط الذي يسمح للربان رفض التوقيع على سند الشحن، لحماية المؤجر من الدعاوى الموجهة إليه"، إلا أن يثبت الواقع العملي توقيع سندات الشحن من قبل أمين السفينة "For the Master" بترخيص من ربان السفينة أو بدون ترخيص.¹

ثانياً: الإدعاء ضد المؤجر الزمني على أساس الظاهر مع توقيع الربان لحساب المستأجر الزمني:

وإذا كان الأصل أن يوجه حامل سند الشحن دعواه ضد المستأجر الزمني على أساس توقيع الربان باسمه، بالرغم من ادراج شرط تحديد هوية الناقل البحري،² إلا أنه يمكن تصور صدور سند الشحن باسم المؤجر،³ استناداً لبيان المؤجر الزمني للسفينة في أعلى سند الشحن،⁴ الأمر الذي يترتب عليه مساءلة المؤجر والمستأجر على وجه التضامن حسب رأي الأستاذ Tetely لإيجاز آجال الدعاوى واخفاء أو التقليل من البيانات المتناقضة على سند الشحن.

مع امكانية مساءلة مؤجر السفينة عند غموض توقيع الربان لحساب المستأجر الزمني،⁵ وبالتالي تلزم واقعة توقيع الربان قبل الغير المالك (أو مستأجر العارية)، الأمر الذي يتطلب الأخذ بعين الاعتبار شروط مشارطات الإيجار الزمنية، بهدف تنظيم العلاقة المستقلة بين الربان والمالك أو (مستأجر العارية)، والمستأجر الزمني، مسير السفينة، وحماية مالك السفينة بموجب "شرط التعويض" الذي يتحمل مسؤوليته قبل الغير من جراء التسيير التجاري للسفينة من قبل مستغلاها، فيعوض عن جميع مسؤوليات توقيع الربان على وثائق الشحن تنفيذاً لطلب مستغل السفينة،⁶ لنحاول تحديد موقف القضاء المقارن من ذلك:

¹ Cf. R. Achard: « Encore sur l'identification du transporteur maritime en présence de connaissances sans en-tête », DMF, 1995, n° 554, p 822.

² Cf. Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op.cité, p 552.

³ علي جمال الدين عوض، مشارطات ايجار السفن، المرجع السابق، ص 251.

⁴ Cf. Pierre Bonassies/ Christian Scapel, op.cité, p 551.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 223.

⁶ وفقاً لما جاءت به على سبيل المثال المادة 30/ب من مشاركة (NYPE 93) أنه يجب أن تكون جميع سندات الشحن بدون خسارة لمشاركة الايجار كما يمكن للمستأجرين أن يعوضوا المالك عن جميع النتائج والمسؤوليات التي يمكن أن تنشأ تضارب بين هذه المشاركة وأي سند شحن موقع من قبل المستأجرين أو من قبل الربان بطلبه.

1- القضاء الإنجليزي:

أحال القضاء الإنجليزي في قضية السفينة *the Nanfri*، للشرط الذي ينبّه لأهمية سلطة المستأجر الزمني في تقرير وثائق الشحن المناسبة لتجارته، وتوجيه أوامر للربان لإصدارها وتوقيعها، وللمؤجر أن يحتمي تحت مظلة شرط التعويض،¹ وهو حرّ في النص في مشاركة الإيجار على الإلتزام بالتعويض إذا تمت ادانته لصالح الغير نتيجة استغلال السفينة من قبل المستأجر، حسبما تنصّ عليه المادة 9 من مشاركة الإيجار الزمنية بلتيم في مراجعة 2001،² ويثبت بإحكام في قضية *the Island Archon* مدى تمتع المؤجر الزمني بحقّ ضمني معوّض من المستأجر موقع سند الشحن من قبل الربان ولو لم تنصّ مشاركة الإيجار بشكل صريح.³

2- القضاء المصري:

إنّ علاقة المؤجر بالمستأجر 'شيء واقع بين الأغيار' بالنسبة للغير حامل سند الشحن،⁴ حيث يعتبر المستأجر ناقلاً إذا مثله الربان ممّا يستوجب تعويض المالك عن نتائج توقيع سندات الشحن، أو توقيع المستأجر لحساب مالك السفينة الذي يلتزم بدلا من الربان، بما أنّه الأصيل الذي أبرم عقد النقل لحسابه،⁵ ولو وقّع الربان أو المستأجر أو وكيله، شريطة علم المدعي التعاقد مع غير المالك، ويتقمّص المستأجر صفة الناقل متى أقام حامل سند الشحن الدليل وتثار مسؤوليته العقدية،⁶ حيث أكّدت محكمة النقض المصرية في 15/06/1987 مبدأ قيام مسؤولية المالك عن السندات الصادرة من قبل المستأجر الذي يسأل بصفته ناقلاً، إلّا بعلم الغير بواقعة الإستئجار استنادا على بيانات سند الشحن، مع ثبوت حقّ الرجوع بالتعويض ضدّه إذا خلا

¹ علي جمال الدين عوض، مشارطات ايجار السفن، المرجع السابق، ص 244، 245.

-House of lords, the Nafri Benfri and Lorfri, 11/10/1978, (1979) Illoyd's Rep-201, Cité par: Anastasiya Kozubovskaya – Pelle, op. cité, p 224

² Ibid, p 253.

³ Court of appeal, 15 june 1994, 1995, I All E.R. 595, Ibid, p 252.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 224, 225.

⁵ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 17؛ علي جمال الدين عوض، مشارطات ايجار السفن، نفس المرجع، ص 244.

⁶ علي حسن يونس، أصول القانون البحري، جامعة عين الشمس، ص 519.

استبيانته،¹ باستثناء حالة اثاره مسؤولية المستأجر وحده إذا علم الشاحن بواقعة التأجير الذي تستنبط من بيانات سند الشحن.²

ثالثا: مدى اعتبار مؤجر الرحلة الناقل استنادا إلى توقيع ربان السفينة:

يحق للمستفيدين من سندات الشحن التي تمثل عقد النقل المبرم مع مؤجر الرحلة الظاهر من مقاضاة هذا الأخير، الذي يفترض احتفاظه بتسيير السفينة، مما يجعله الناقل البحري الذي تصدر سندات شحن بتوقيع تابعه الربان،³ فيلزم بأعماله وتقبل دعوى المرسل إليهم ضد المجهز مؤجر الرحلة.⁴

على سبيل المثال يوقع الربان وثائق الشحن في اطار مشاركة إيجار الرحلة من نوع جانكون كنائب عن المؤجر الذي يحتفظ لوحده بصفة الناقل البحري،⁵ ويوجه المستأجر دعوى المسؤولية ضد المؤجر وربان السفينة الناقل موقع وثائق الشحن ويشير باسمه الشخصي كتمثل المجهز، والأمر منطقي بما أنه لا يمثل الربان إلا مؤجر الرحلة،⁶ مع أنه يتعاقد الغير مع المستأجر مما يسمح لحملة سندات الشحن النظر إليه كناقل،⁷ حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في 1961/06/06 "أنه تبقى المشاركة بالرحلة لمجهز السفينة وصف الناقل مع ما يلزم هذا الوصف من مسؤوليات ما لم يوجد اتفاق مخالف، ويظل الربان تابعا للمجهز ويلزمه بأعماله"،⁸ ويجوز للغير الادعاء ضد المستأجر للرحلة شريطة الإشارة في سند الشحن الصادر من قبله أنه ناقل.⁹

¹ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 17.

² في هذا الصدد طعنت شركة موربييهانيس ونانتيز للملاحة بخصوص قرار مجلس قضاء مستغانم الصادر في 2003/03/18 غير أنه بعد الاطلاع على عقد النقل المبرم بتاريخ 1990/10/23 بين الديوان الجزائري والطاعة فإنها تعد بمثابة الناقل بصفتها مستأجرة للسفينة مادام أنه قد ورد اسمها في سند الشحن وبالتالي اثاره مسؤوليتها طبقا للمواد 802 و701 وفقا لما جاء في قرار المحكمة العليا ملف رقم 351906 المؤرخ في 2005/05/11، الغرفة التجارية والبحرية، العدد 1، 2006، ص من 355 إلى 358.

³ علي حسن يونس، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص 519.

⁴ علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 529، 530.

⁵ Rennes 21/11/1956.94.paris 5/11/1959, 1960, p 594, cité par : Pierre safa, op.cité, p 789.

⁶ Ibid, p 852.

⁷ Ibid, p 869.

⁸ Cour Cass. 06/07/1961, navire Mosdale, DMF 1961, p 539, note rodière, Cité par: Michael de juglart, op. cité, p 28, 29.

⁹ Cour rouen, 23/02/1950, DMF 1950, Cité par : Pierre safa, op.cité, p 869.

كما رفضت محكمة استئناف باريس في قرارها المؤرخ بـ 1993/03/02 الإدانة التضامنية بين مستأجر للرحلة (CAM /Cie Algérienne de Meunerie) للسفينة Eugenia في موطن Monrovia وأيّ مجهّز مصري آخر، والإدعاء ضدّ المستأجر الرحلة (CAM) فقط الذي تمنح له صفة الناقل الضامن حسن تنفيذ عقد النقل قبل حامل سند الشحن، بناء على ما يجسّد في سندات الشحن بدون هوية إلى جانب ما منح من قبل الربان، الذي وضع على اسمه طابع السفينة، دون الإشارة لأيّ اسم للناقل،¹ واتّصل بالشركة المشغلة التي تتحمّل تسيير السفينة،² ممّا يترتب عليه قبول الدعوى الموجهة ضدّ مالك السفينة، الذي يلتزم أمام توقيع ممثله الموصوف الربان الذي يتمتّع لوحده بصفة الناقل البحري،³ ولا يمكن للربان توقيع سند الشحن إلاّ كمالك السفينة،⁴ وفي هذا المقام يرى الفقيه الفرنسي P. Simon "امكانية الاستدلال أنّ مالك السفينة ناقل بحري بتوقيع ربان السفينة حينما لا تحدّد هوية الناقل البحري في وثيقة الشحن".⁵

¹ Cour d'appel de paris (Y Ch., sect. A) 2 mars 1993 Navire Eugenia V, DMF 1995. 372, note P.-M. Rossignol, p 377, 378.

² Ibid, p 377.

³ Le même arrêt: Cité par : R. Achard, art.p. cité, p 379.

⁴ Cf. Bonassies Pierre, Le droit positif français en 1995, DMF N°557, Février 1996, p 131.

⁵ Cf. Patrick Simon, art.p. Cité, note 57, p 26.

المبحث الثاني: هوية السفينة وسيلة امتياز للتعرف على الناقل البحري للبضائع:

تقوم مسؤولية الناقل البحري للبضائع بعد ثبوت هويته من خلال بيانات سند الشحن، غير أنه تظل عدة وثائق شحن بدون هوية أمام حاملها،¹ حينما لا يتضمن سند الشحن أي بيان عن الهوية الحقيقية للناقل البحري أو مصدره، أو عدم كفاية بيانات سند الشحن أو إيرادها بشكل غامض أو تناقضها مع بيانات أخرى، أو أغفل الإشارة إلى تأجير السفينة للغير، الأمر الذي يترتب عليه صعوبة البحث عن عناصر أخرى في سند الشحن للتعرف على الناقل البحري للبضائع.

ومن هذا المنطلق يكمن حل الإشكالية في إتاحة امكانية التعرف على الناقل البحري للبضائع بالرجوع للإفترادات، أين يشكل معيار السفينة التي تدخل في الذمة المالية لمالكها أفضل ضمان للدائنين، وأداة ذو امتياز لتشخيص الملتزم بأخذ البضائع على عاتقه، فلكي هذا الحل اهتماما كبيرا على المستوى الداخلي والدولي تشريعا وفقها وقضاء،² عن طريق التمسك بفكرة افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة الناقلة للبضائع؛ بمعنى تفترض هذه الصفة في الطرف الذي اكتسب حق ملكية السفينة فالتزم بنقل البضائع.

ومن الضروري الاستناد على عدة أسس مادية للكشف عن مالك السفينة، تجسيدا للوظيفة الأمنية لسند الشحن،³ والإدعاء ضده لإصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء الرسالة البحرية في مرحلة واحدة أو عدة مراحل، مما يجعله مسؤولاً عن النقل بأكمله، ولو حمل سند الشحن اسم مالك السفينة بغلط أو دون قصد، ولم تشحن البضائع فعلا على متن السفينة،⁴ وذلك على أساس أن الرجوع ضد مالك السفينة حق خاص يقرره القانون البحري لصالح الطرف المتعاقد ولا مانع من تطبيق القواعد العامة التي تقضي بمسؤولية المتبوع،⁵ إلى درجة أنه قد تثار مسؤولية السفينة في حد ذاتها، تطبيقا لنظرية تشخيص السفينة، وتوقيع الحجز التحفظي عليها، كحل وسط لأجل تحديد هوية مالك السفينة الناقل البحري.

¹ Tassel, DMF 87, p 547, cité par: Martine Remond Guilloud, droit maritime, op.cité, p 348.

² Cf. Med Kamel el Khalifa, le connaissance (les transports maritimes), fascule 01, p 45

³ Cf. Pierre Marie Rossignol, op. cité, p 377.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 195.

⁵ علي حسن يونس، أصول القانون البحري، المرجع السابق، ص 519.

ومما لا شك فيه أنّ لهذا الحلّ القانوني صدى كبير في التخفيف من مسألة البحث عن الطرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، وتعويض أصحاب الحق على الحمولة، لاسيّما وأنّ عقود التجارة البحرية تشهد نوع من السرعة في المعاملات، غير أنّ الممارسة العملية أثبتت سبيل آخر لأجل الكشف عن هوية الناقل البحري الحقيقي ألا وهو مشاركة إيجار السفن التي تخرج عن نطاق عقد النقل البحري الثابت بسند الشحن.

وعليه نخصّص هذا المبحث للحديث عن الأساس القانوني لإفترض صفة الناقل البحري في مالك السفينة من خلال 'المطلب الأول'، والأسس المادية المعتمدة لإفترض صفة الناقل البحري في مالك السفينة من خلال 'المطلب الثاني'، ومشاركة الإيجار معيار خارجي لتحديد هوية الناقل البحري للبضائع من خلال 'المطلب الثالث':

المطلب الأول: الأساس القانوني لإفترض صفة الناقل في مالك السفينة:

لا يقتصر اسقاط صفة الناقل البحري للبضائع على المالك مجهّز السفينة استناداً على بيانات وثيقة الشحن البحري،¹ الذي يتولّى عملية التنفيذ المادي للبضاعة أمام الغير حامل سند الشحن، بل تفترض صفة الناقل البحري عن طريق المجهّز مالك السفينة باثارة مسؤولية هذا المنقول ذي طبيعة خاصة في مواجهة حامل سند الشحن دون تحديد أيّ ناقل آخر.²

ومعلوم أنّه ينبثق هذا الإفترض ومعاملة مالك السفينة بصفة الناقل البحري من تاريخ التجارة البحرية الذي يعدّ مسؤولاً عن سلامة البضائع المنقولة بحراً، بل حتّى السفينة المملوكة له التي يديرها لصالحه بحريّة، ولو لم يستغلّها فعلياً،³ نتيجة تمتّعه بأفضل مركز وسلطان مطلق عن ممتلكاته (السفينة).⁴

¹ Cf. Delebecque Philippe, «Affrètement et transport maritimes», art.p. cité, p 04.

² Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 16.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 12.

⁴ تکرّس مسلّمة مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار التي يلحقها بالسفينة في الإتفاقيّة المتعلقة بالمسؤوليّة والتعويض عن الأضرار المرتبطة بالنقل البحري للمواد الضارة والخطرة لعام 1996 والتي لم تدخل حيّز النفاذ، والاتفاقيّة الدوليّة المتعلقة بمسؤوليّة مالك السفينة عند التلوّث بالهادركاربون لعام 1992، والاتفاقيّة الدوليّة بروكسل للتدخل في أعالي البحار لعام 1969 عن الحادث النووي الذي يؤدّي أو يحتمل أن يؤدّي الى تلوّث بالهادركاربون، وان كانت تختار الشركات البتروليّة الكبرى ملاك العمارات البحرية اليوم الاستئجار البحري للسفن لأجل تفادي هذا العبء الثقيل.

وحظيت هذه المسألة اهتماما كبيرا من قبل القانون البحري الجزائري على خلاف القانون الفرنسي الذي أغفل تنظيم هذه المسألة بالمقارنة مع القضاء الفرنسي الذي أولى اهتمامه ولو كان عرضة للتغيير، وعلى خلاف اتفاقيات النقل البحري الدولي السابقة، فقد اهتمت اتفاقية روتردام المستحدثة لعام 2008 بهذه المسألة، وهو ما سنتطرق له من خلال ما يلي:

الفرع الأول: افتراض صفة الناقل البحري على ضوء القضاء:

يُفترض أنّ مالك السفينة المعين في سند الشحن ناقل بحري، وهو المبدأ الذي يكرسه التشريع والقضاء، وان كان لا يأخذ به في كافة الأحوال، بحيث يرد استثناء يخرج عن الأصل العام، بما أنه تقضي الممارسة في مجال القانون البحري توسيع مفهوم مالك السفينة (أو النظام القانوني الخاص به)، نتيجة ما يترتب عن عدم تحصيل الغير حامل سند الشحن التعويض عن اصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع، وعدم قبول الدعوى ضدّ المالك،¹ وهو ما سنبيّنه فيما يلي:

البند الأول: المبدأ:

يميل القضاء الفرنسي نحو الإدعاء ضدّ الناقل البحري الأكثر تحديدا حفاظا على مصالح الشاحنين، فسعى إلى تكريس مبدأ افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة، وهو ذات الموقف الذي تأثر به القضاء الجزائري:

الفقرة الأولى: موقف القضاء الفرنسي من افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة:

استنادا لبيانات سند الشحن يتردد القضاء الفرنسي في إسقاط صفة الناقل البحري على الناقل الظاهر قبل صاحب الحقّ على البضاعة،² حيث يرفض تعاقد مالك السفينة كناقل بحري للبضائع، وفي مقابل ذلك يعترف بحقّ الإدعاء ضدّ مالك السفينة، وافتراض وصف الناقل البحري على أساس قيمة بيانات سند الشحن، وهو الحلّ الذي كرّس في القضية الشهيرة Vomar:

¹ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op. cité, p 606, 607.

² Voir par exemple Montpellier, 11 avril 1962, D 1962, p 763, 18 mars 1955, DMF 1956, p 22.

أولاً: رفض القضاء الفرنسي الإدعاء على مالك السفينة:

أكدت محكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة Julia¹ موقف الفقه الفرنسي حيث أجرت زمنياً شركة (grand pale shipping) سفينة لشركة (sailing trading organisation)، هذه الأخيرة التي أجرتها من الباطن على أساس الرحلة لشركة (Cremer peter) التي أصدرت سندات شحن بدون هوية والموقعة باسم ولحساب الربان، دون الإشارة لإسم السفينة، فيلاحظ أنه تجسّد مسألة استغلال السفينة من قبل المستأجر الزمني دون مالك السفينة مصدر للصعوبات، حيث صرّحت محكمة النقض الفرنسية بعدم قبول الدعوى الموجهة من الغير حامل سند الشحن ضدّ مجهّز السفينة وأنكرت مسألة افتراض صفة الناقل البحري الظاهر في مالك السفينة، وإدانته محلّ المستأجر الزمني، بالنظر إلى سندات الشحن وعقود استئجار السفينة على أساس الرحلة من الباطن، التي لم تبيّنه بجلاء، وعدم توقيع سندات الشحن لحساب مجهّز السفينة بالرغم من حالته لمشاركة الإيجار.

وهو ما يعني أنه ليس لحاملي سندات الشحن أيّ علاقة تعاقدية مع مالك السفينة، ولا يمكن الزامه، بل يحتفظ المستأجر الزمني بصفة الناقل البحري الحقيقي الغير ظاهر الحائز للتسيير التجاري كطرف في عقد النقل، والمسؤول عن التسيير الملاحي قبل مستأجر الرحلة من الباطن شركة (cremer peter) فينضمّ إلى عقد النقل المبرم معها، ويصبح شاحن ليست له أيّ علاقة تعاقدية مع المؤجر الزمني، الذي تخلى عن سلطة إصدار سند شحن باسمه للربان.²

ثانياً: الاعتراف بحقّ الإدعاء ضدّ مالك السفينة من قبل القضاء الفرنسي:

انتقد الفقه الفرنسي الموقف القضائي الذي استندت فيه محكمة النقض الفرنسية في قضية السفينة Julia على بيانات سند الشحن بهدف رفض الإدعاء ضدّ مالك السفينة محلّ المستأجر،³ حيث أقرّ القضاء الفرنسي حماية لأصحاب الحقّ على البضائع والغير، بفكرة الإدعاء مباشرة ضدّ المالك مجهّز السفينة،⁴ مادام أنّ سند

¹ Cass. Com, 10 mai 1983, DMF 1984, p 269.

² Cf. Isabelle Corbier Corbier, la notion juridique de l'armateur, op. cité, p 268, 269.

³ Cf. Pierre Bonassies/Christiane scapel, op.cité, p 606.

⁴ Cf. Alain Le Bayon, op.cité, p 108.

الشحن يحمل "اسم مالك السفينة" باعتباره ناقلا بحرياً،¹ وقد كان للفقهاء الفرنسي Ndende السبق في تسمية هذا النوع من الناقلين المشبه بـ "الرجل الجامح بآلاف الوجوه"، الذي يمكن تحديد هويته من خلال اسم السفينة،² الواجب وروده في سند الشحن، مما يسمح الكشف عن هوية الناقل البحري الحقيقي،³ ونادراً ما يتم اغفال اسم السفينة بل يصعب قبول سند شحن مشحون لا يشير لإسمها، الذي يتطلب ضرورة وضع البضاعة على متن السفينة،⁴ فيجوز للناقلين البحريين نقل البضائع على متن السفينة الأولى المذكورة في وثيقة الشحن أو السفينة التالية.⁵

ولأجل قبول دعوى حاملي سندات الشحن ضد مالك السفينة، يستند القضاء الفرنسي على نظرية الوضع الظاهر، مما يجسد الظاهر فرضاً بمقتضى قرينة قانونية قاطعة لأجل حسم النزاع لصالح الظاهر، فيصبح ذا مركز قانوني نظراً لما تفرضه ضرورة استمرار واستقرار المعاملات وحماية الغير المتعاملين مع الظاهر.⁶

ومن بين القضايا التي جاءت في هذا السياق تأكيد بعض محاكم الإستئناف وجوب اكتساب المجهز مالك السفينة صفة الناقل الظاهر عند غياب أي إشارة في وثيقة الشحن حول تحديد هوية الناقل البحري،⁷ مع امكانية الإدعاء ضد الناقل البحري الحقيقي أو الفعلي،⁸ أو تستبعد مسؤوليته والدعوى الموجهة ضد الناقل الحقيقي،⁹ حيث قضت محكمة استئناف Rouen بتاريخ 1984/05/11 أنه يمكن السماح بالحجز التحفظي

¹ Cf. Med Kamel el Khalifa, art.p.cité, p 45.

² Cf. Martin Ndende, Fantomas rattrapé par les juges: Identification et action en responsabilité contre les transporteurs maritimes masqués et artificieux, art.p.cité, p 11.

³ محمد آزاد محمد شريف أميني، المرجع السابق، ص 204.

⁴ Cf. Pierre Bonassies/Christiane scapel, op.cité, p 612.

⁵ Cf. Med Kamel el Khalifa, art.p.cité, p 45.

⁶ سلامة عبد الفتاح حليبة، المرجع السابق، ص 103.

⁷ Cf. Pierre Bonassies/Christiane scapel, op.cité, p 606.

⁸ Trib. Com marseille, 04/02/1972, DMF 1972, 551, cité par : Pierre safa, op.cité, p 1068.

⁹ Trib. Com. paris 12/04/1972, DMF 554, Ibid, p 1068.

على السفينة Dover حينما يشير سند شحن مشاركة الإيجار بدون هوية لإسم السفينة ويحمل توقيع الربان، فيعتبر القضاء أنه يجب تحديد مالك السفينة كناقل ظاهر أمام صعوبة تحديد الناقل الحقيقي.¹

وتقتضي محكمة Rennes بتاريخ 1986/05/07 في حيثيات القضية التي أجر مالك (l'ange-) (Atlantic) سفينة زمنيا لشركة (Grace shipping Inc) وبدوره يؤجر للرحلة من الباطن لشركة Toeper (international) Alfred .C التي تنوب عن شركة (Intermare)² بوجود الحقائق التي تسمح إدانة مالك السفينة كناقل بحري آمن النقل المتنازع بخصوصه بأن تكشف تصرفاته الموجودة مسبقا والمعاصرة لعقد النقل، "تمتعه بهذه الصفة حقيقة"، مع أنه شارك بالتنافس مع المستأجر الزمني للسفينة الذي نقل اليه التسيير التجاري.³

كما رفضت محكمة استئناف Rennes بتاريخ 1986/06/18 تمسك القضاة الأوائل بالمسؤولية التضامنية بين المالك المؤجر الذي يسأل عن سوء عن التسيير الملاحي دون منحه صفة الناقل، التي تحتم على المستأجر الزمني المسؤول عن التسيير التجاري، حيث ثبت تضرر البضائع بعد عملية التفريغ نتيجة التبلل، وقضت بمسؤولية مالك السفينة المؤجر كناقل ظاهر عن خطأ في التسيير الملاحي، الذي يدان محل المستأجر الناقل الحقيقي، مع امكانية رجوعه ضد الطرف المتعاقد والمستأجر الزمني.⁴

ثالثا: تكريس حق الإدعاء ضد مالك السفينة على ضوء قضية VOMAR:

مراعاة لمصالح أصحاب الحق على البضائع يقر القضاء الفرنسي بإدانة مالك السفينة، حيث حسمت الإشكالية نهائيا في قضية السفينة vomar بما أنها تمثل أول تجسيد لفكرة افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة 'الناقل البديل' أو الناقل المتعاقد مصدر سند الشحن على أساس نظرية الوضع الظاهر، ومبدأ

¹ Cour. Rouen 11/05/1984, navire Dover, DMF 1985, p 162 dans le même sens Aix en provence, 14/02/1984, navire Baitin, DMF 1985, p 542. Cour d'appel Rouen, 14/06/1984 DMF 1985, p 351, cité par : Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 267.

² Cour.Rennes, 7 mai 1986, DMF 1987, 580 Ibid, p 272.

³ Cf. Martin Remond Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 348.

⁴ Cour d'appel Rennes, 18/06/1986, DMF 1987, p 575, Cité par: Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 270, 271.

نسبية العقود، حيث تمنع هذه الأسس معارضة مجهز السفينة الافتراض الحقيقي الذي يتقل كاهله كناقل،¹ التي لقيت قبولا لدى القضاء الحديث والفقهاء حيث يؤكد الفقيه Bonassies منح صفة الناقل البحري لمالك السفينة حتى ولو أحال سند الشحن لمشاركة الإيجار.²

جاء في حيثيات القضية أنه حلت 28 من شركات التأمين محلّ حقوق مستلم حمولة القمح المشحونة على متن السفينة "Vomar" المنقولة من مونتيريال إلى مارساي لإصلاح الأضرار التي كشف عنها عند الوصول، وطالبت شركات التأمين بادانة شركة النقل البحري (Sceptre Shipping Corporation) ومالك السفينة، وشركة التصدير (Itek Itagrani) والمستأجر، حيث اعتبرت المحكمة التجارية مرسيليا المستأجر الزماني للسفينة بالتزامن مع شركة التصدير مسؤول تجاري وملاحي استنادا لمشاركة الإيجار، غير أنه صرح بعدم الإختصاص مراعاة للإتفاق بينها وبين (franco-suisse)، ورفضت الدعوى الموجهة ضدّ شركة النقل البحري. ولأجل تعديل الحكم الصادر عن المحكمة التجارية مرسيليا ومساءلة شركة النقل البحري،³ صرّحت محكمة استئناف Aix-en Provence بتاريخ 22 أكتوبر 1985 بعدم الإحتجاج بمشاركة الإيجار أمام حامل سند الشحن على ألا تكون منتجة أو ملحقة ماديا، ورفض ما يستمدّ من معيار التسيير التجاري، حيث أنه "من الثابت أمام وجود سند شحن بدون هوية المجهول التي لا يكشف بمجرد قراءة سند الشحن اسم المجهز ولا المستأجر، وأن مشاركة الإيجار التي يحال إليها غير متكررة (منتجة) ولا ملحقة ماديا ولا محالة، فيحقّ للحاملين الشرعيين البحث عن مجهز السفينة من خلال بيانات أخرى، مما يمكن محكمة النقض الفرنسية قبول الدعوى الموجهة من قبل المرسل اليه والمدعين ضدّ الناقل الظاهر (مالك السفينة) الذي تظهر هويته من السفينة، دون الأخذ بعين الاعتبار العناصر الخارجية لسند الشحن ذات طبيعة الكشف عن هوية المستأجر الزماني لاحقا على التسليم".⁴

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 242.

² Cf. R. Achard, art.p.cité, p 04.

³ Aff. « Vomar », DMF 1987, p. 155, note Achard, Cite par: M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 68, 69.

⁴ Sur le principe, Cass. Com, 21 juil 1987, DMF 1987, p 573, obs, Y. Tassel, note Achard, on trouve aussi des décisions de le même genre Par exemple Cour, d'appel d'Aix-en-Provence, 22 octobre 1985, DMF 1987, p155, Cité par: Martin Remond – Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 307, 348, 349 ; Pierre Bonassies/Christiane scapel, op. cité, p 606, 607.

وأصبح هذا الحكم نهائي بعد رفض الطعن فيه من قبل محكمة النقض الفرنسية التي قبلت في قرارها المؤرخ بـ 1987/07/21¹، وتقريبا في نفس سياق ما جاءت به محكمة الاستئناف بإقرار أنه أمام تخلف أيّ تحديد في سند الشحن يمكن سماح ببيان اسم السفينة للغير حامل سند الشحن اعتبار مالك السفينة ناقلا مؤسس قانونا، وفي هذه القضية، كانت قد ادعت الشركات المرسل إليه للبضائع ضد مالك السفينة والمستأجر الزماني لإصلاح الأضرار التي ثبت حصولها من جراء عملية النقل.²

وتأكيدا للإتجاه القضائي قضت محكمة استئناف باريس في قرارها المؤرخ بـ 1991/11/06 أنه يسمح سجل اللوردز confidential Index اقرار صفة المالك الحالي للسفينة في (starlet shipping)، وليس للمالك اللاحق (pacifing shipping sun) أي علاقة مع النقل المتنازع لعدم كفاية السند المقدم للإدعاء ضده أمام القضاء،³ وقضي أمام وجود البيانات المتناقضة حول هوية الناقل البحري "أن الناقل الحقيقي هو المعروف بيانيا على أساس سند الشحن الذي يشير لإسم السفينة المؤمنة للنقل، ويتحمل مالك السفينة (leninskaya-Gvardiya) المسؤولية المترتبة عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة..."⁴، وهو ما صرحت به أيضا المحكمة التجارية Quimper بتاريخ 1994/01/28 بقبول دعوى المرسل إليه أو أصحاب البضائع ضد مجهز السفينة رغم صدور سند الشحن من قبل المستأجر.⁵

غير أنه يرى الفقيه C. Pejovic "غالبا ما تظهر إشكالية تحديد هوية الناقل عندما تنفذ عملية النقل على متن سفينة مستأجرة، لأنه لا يحتوي سند الشحن في أعلاه على اسم الوكيل أو السمسار أو الشاحن، مما يمكن مالك السفينة أو المستأجر أداء دور الناقل البحري"⁶، حيث ذهب القضاء الفرنسي بعيدا في قرار jessica المؤرخ في 1994/09/08 امكانية ادعاء حامل سند الشحن بدون هوية ضد مالك السفينة دون امكانية الإدعاء ضد الناقل البحري المسؤول، حيث يعترف بصفة الناقل للمستأجر الزماني بخصوص مشاركة

¹ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op. cité, p 69

² Cass. Com, 21/07/1987, navire vomar, DMF 1987, p 573, cité par: Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 272.

³ Ibid, p 273.

⁴ CA paris 30/03/1993, DMF, 1993, n° 538, p 658.

⁵ TC Quimper, 28 janvier 1994, Cité par : Patrick Simon, art.p.cité, p 02.

⁶ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 29.

الإيجار الأولى، ويصبح مؤجّر للرحلة عن مشاركة الإيجار الثانية، مما يمكن من متابعتها قضائياً أي المجهّز والمستأجر في نفس الوقت"،¹ الذي يعيّن كلاهما ناقلين بحريين، مع استقلال أحدهما عن الآخر، وفي هذا السياق صحّ قول الأستاذ P. Bonassies عن تداخل مشاركة الإيجار وسند الشحن.²

يلاحظ على هذا القرار أنّه يتماشى مع مستجدّات النقل البحري، ويستجيب لإرادة المشرع الدولي بخصوص المسؤولية التضامنية في مجال التعاقد من الباطن، مع أنّه ليس من عادة الإستئجار تحديد الناقل الذي لا تؤسّس طبيعته على النقل، وما تثيره فكرة الإزدواجية في الإدعاء ضدّ شخصين يتمتّعان بنفس صفة الناقل من غموض.³

وتماشياً مع ما ذكر يري الأستاذ P.Simon أنّه "لا يثبت عقد إستئجار السفينة إلاّ بأحد الأطراف الذي يتّخذ صفة الناقل البحري"،⁴ حيث قضت محكمة Rennes بقرارها المؤرّخ في 1996/07/22 أنّ "افتراض صفة الناقل البحري التي تتقل كاهل المجهّز افتراض بسيط قابل لإثبات العكس، حينما يتمكن الغير حاملي سندات الشحن من معرفة أنّه ليس الناقل المسؤول المجهّز مالك السفينة بل مستأجرها الزمّني..."⁵ طبقاً للمادّة 9 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلّق بعقود الإستئجار والنقل البحري.⁶

وبعد عشر سنوات من قضاء vomar يوحى التخلّي في عدّة قرارات حديثة عن الإجتهد القضائي الفرنسي، حيث قضت محكمة Rouen في قضية السفينة Samara في قرارها المؤرّخ بـ 2000/01/20 تأسيس الدّعى ضدّ مالك السفينة، حينما لا يشير سند الشحن لإسم المجهّز والمستأجر،⁷ وجاء في سياق قضية السفينة Excelsio بتاريخ 2002/03/26 أنّه شحنت بضائع من Liberia إلى Sète بسندات شحن

¹ CA D'Aix -en - Provence du 08/09/1994, navire j. jessica, DMF 1995, p 52, Obs. Patrick. Simon, art. p. cité. p 26.

² Cour d'appel Rennes, DMF 1996, p 132. Cité par : M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 73.

³ Cf. Hamadi Gatta Wagué, op.cité p 196, 197.

⁴ Cf. Patrick. Simon, art. p. cité, p 28.

⁵ Arrêt Evelyn de la Cour de Rennes du 22 juillet 1996, Cité par: Philippe Delebecque, Identification du transporteur maritime sur les connaissements de Charte-Partie, art. p. cité, p 02.

⁶ تنصّ المادة 09 من القانون الفرنسي رقم 66-420 أنّ المستأجر الزمّني "الذي يعتبر مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالسفينة بخصوص حقيقة الاستغلال التجاري للسفينة"

⁷ Cour Rouen, 20 janvier 2000 navire Samara, DMF 2000, p 829, cité par: Pierre Bonassies, Le droit positif français en l'an 2000, DMF Hors série n°5, 7 Mai 2001, p 62.

Dans le même sens cour d'appel de Rouen (2e Ch. civ.) 25 avril 1996, Panagiotis, obs. R.Achard, regards sur la jurisprudence, DMF 580, Mars 1998.

نظيفة فثبت عند الوصول، تحفظ مسلم البضائع في أوامر التسليم عن النقص اللاحق بها، فادعى المؤمن ضد ربان السفينة باسمه الشخصي، غير أنه صرحت محكمة Montpellier بعدم قبول الدعوى بحيث لا يمكن الإدعاء الشخصي ضد ربان السفينة إلا لخطأ ملاحى، ولا تعد الشركة المدعية إلا وكيل عادي للمستأجر دون الناقل، فتثور اشكالية مدى امكانية تجسيد الشركة للناقل فثبت انضمام المحكمة للقضاء التقليدي vomar بخصوص سندات شحن بدون هوية، بحيث يتمتع المدعي بحق الإدعاء ضد مالك السفينة إذا حددت هويته فيعتبر ناقلا بحرياً.¹

وعلاوة على ذلك يمكن للمرسل اليه والمؤمنين الإدعاء ضد مالك السفينة حينما يتخلف سند الشحن عن ذكر اسم الناقل البحري،² حيث امتد هذا الحل لمحكمة استئناف فرساي بتاريخ 2002/04/04 في الدعوى التي يحتوي فيها سند الشحن على اسمين للناقل البحري عديما الجدوى، بحيث لا يشكل الأول إلا عنوان تجاري (اشهاري)، لتتم حماية الثاني ببيان "كوكلاء"، حيث ترفع دعوى المسؤولية ضد مالك السفينة كناقل بحري عند استحالة تحديد هوية الناقل البحري مصدر سند الشحن بموجب بيانات هذه الوثيقة".³

وأقرت محكمة استئناف باريس بتاريخ 2004/06/16 أنه بعد اثبات وجود سند شحن بدون هوية ونتج عن مستخرج سجل اللويدز تجهيز السفينة spring Breeze من قبل الشركة (shipping Co speed well Ltd)، التي أثبتت مسؤوليتها على ذلك الأساس، وفي ذات السياق قضت محكمة النقض الفرنسية Aix بتاريخ 2006/06/26 أنه يقبل من الشاحن وأصحاب الحق على البضاعة الرجوع ضد مالك السفينة، اذا صدرت وثائق الشحن بدون هوية، بناء على البيان الوحيد في وثيقة الشحن أمام وجود مشاركة الإيجار، دون تعيين الناقل الحقيقي، والسماح للمجهز بالتضرع بعلم الشاحن بهوية الناقل البحري".⁴ وبناء على هذه السوابق القضائية اعترف محكمي غرفة التحكيم البحري بباريس بتاريخ 2007/08/31 مدّ المسؤولية عن

¹ C. Montpellier, 26 mars 2002; Navire Excelsio, SA Winterthur contre Sté Independent Maritime Operations, Bulletin des transports et de la Logistique, 2002, 2939.

² Nos observations, DMF 1989, 1.50, cité par: Pierre Bonassies, Le droit positif français en 1989, sommaire du N° 491, DMF 1990, Copyright by «Journal de marine marchande M, Paris, 1990, p 76.

³ Cour d'appel de versailles (12e ch.), 4 avril 2002, navire Peninsular Bay, MMA et a. c/ Dia Port et a, DMF 2002. 944, obs J.-M. Morinière.

⁴ Cour d'appel paris, 16/06/2004, DMF 2005, hors série n° 09, CA Aix-en-provence, 26/06/2006, navire Fortune Bay, DMF 2007, p 531, Cité par : Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 242.

الأضرار اللاحقة بشحنة الأرز على متن سفينة مستأجرة زمنياً لأجل نقلها من شمال الصين لإفريقيا إلى المجهز مالك السفينة كناقل بحري.

والجدير بالملاحظة أنه لا يعتبر مالك السفينة ناقل بحري حقيقي، حينما يوجد بين أيدينا سند شحن صادر بدون هوية، إلى درجة أنه يمكن رفض الدعوى الموجهة ضد المجهز مالك السفينة اذا كان يحتمل تحديد هوية الناقل البحري الحقيقي، وبالتالي فلا ينتحل مالك السفينة هذه الصفة إلا حينما لا تحدّد هوية الناقل الحقيقي.¹

الفقرة الثانية: موقف القضاء الجزائري من افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة:

تأثر القضاء الجزائري وسار على نهج القضاء الفرنسي، ولو أنّ المشرع الجزائري لم يولي أهمية لمعيار ملكية السفينة على غرار نظيره المشرع المصري، إلا استثناءاً لأجل حلّ إشكالية تخلّف ذكر اسم الناقل البحري في سند الشحن أو عدم وجود سند شحن صادر في إطار مشاركة الإيجار، وذلك بافتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة تطبيقاً للمادة 754 من ق.ب.ج أنه إذا لم يذكر اسم الناقل البحري في وثيقة الشحن، أو ذكر بشكل غير دقيق عدّ مجهز السفينة التي تحمل البضاعة هو الناقل البحري وهذا ما كرّسه قرار المحكمة العليا الصادر في 1989/07/09.²

وسبق وأن قرّر مجلس قضاء الجزائر العاصمة في قرارها المؤرخ بـ 1972/09/04 رفض دعوى الشركة الجزائرية لتأمينات النقل والمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية المرفوعة ضد شركة نورمال على أساس انعدام صفتها، وبناءً على سند الشحن الذي يحمل اسم شركة كوميسال التي يجب الادّعاء ضدها بصفتها الناقل البحري، غير أنه نقضت المحكمة العليا المعلومات المصادق على صحتها من قبل ربان السفينة، وعليه خرق القانون من خلال القرار القاضي بانعدام الصفة لدى المطعون ضدها، دون الأخذ بعين الاعتبار هذه الوثائق ممّا يستوجب نقض القرار.

¹ 696-6 Sentence 1144 du 31 août 2007, Chambre Arbitrale Maritime de Paris, DMF 2008, 10-2008, N°696, p 14.

² قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1989/07/09، الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية الجزائرية، ص 71.

وان كان يأخذ عليه أنّ المقصود منه المجهز مالك السفينة كناقل بحري مما يمكن المرسل إليه من الرجوع عليه، بغضّ النظر عن العناصر الخارجية لسند الشحن لأجل حماية الغير حامل سند الشحن، متى تمكّن المالك المجهز من دفع التعويض، وان كان ذلك لا يمنع من مقاضاة المستأجر مادام كان موسرا.¹

ضف إلى ذلك فقد أقرت المحكمة العليا في قرارها الصادر بتاريخ 1993/10/25 بوجوب ذكر اسم الناقل البحري في سند الشحن مما يؤدي إلى قيام مسؤوليته في مواجهة الغير، أمّا إذا تخلف ذكر اسم الناقل البحري في سند الشحن أو ذكر بصورة غير واضحة اعتبر مجهز السفينة ناقل بحري.² وهو ما أكدته أيضا المحكمة العليا بتاريخ 2002/03/05 بأن يتحمل مجهز السفينة طبقا للمادة 754 من ق.ب.ج المسؤولية عن الخسائر اللاحقة بالبضاعة في حالة عدم وضوح اسم الناقل البحري في سند الشحن.³

البند الثاني: الإستثناء:

خروجا عن الأصل العام المكرس في قضاء vomar وتطبيقا للمبدأ الذي يؤكد الإدعاء ضد مالك السفينة الناقل البحري المفترض،⁴ فقد يترتب على استغلال السفينة وملكيته فشل هذا الافتراض أمام الغير حامل سند الشحن، فيرد استثناء بهدف توسيع مجال الافتراض حماية للغير، فلا يعدّ مالك السفينة ناقل بحري متعاقد وفعلي بحكم الواقع، بل يصبح من الغير في العقد المبرم بين المستأجر والشاحن وينتقل هذه الصفة شخص آخر استثناء،⁵ التي يتقرّر امتدادها لمستغلي السفن، طبقا للمادة 2/1 من الإتفاقية المتعلقة بتحديد المسؤولية في مجال الديون البحرية لـ LLMC 1976/11/19، كقضية Erika التي تشهد امتداد المسؤولية عن حادث السفينة إلى ممثلين آخرين،⁶ لاسيما وأنه لا تسلّم له سندات الشحن باسم ولحساب مالك السفينة،⁷

¹ سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 37، 38.

² قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 1993/10/25، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 111669، المجلة القضائية عدد1، الجزائر، 1994، ص 193.

³ قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2002/03/05، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 334271، المجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد 1، 2004، ص 159.

⁴ Cf. Pierre Bonassies/Christiane scapel, op. cité, p 608.

⁵ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p. cité,p18.

⁶ Le jugement du TGI de paris du 16 janvier 2008, cité par : Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op. cité, p 252, 253.

⁷ Cass.com.10/05/1998: bull .civ 1983, n° 139 DMF 1984, 259, obs Achard, Cité par: Stéphanepiedelièvre/dominique gency –tandonnet, op. cité, p 527, 528.

حيث أجمعت اللجنة البحرية الدولية أنه "تفترض صفة الناقل البحري الظاهر في مالك السفينة الغير مسجلة إذا أغفل تحديد هويّة أيّ ناقل في سند الشّحن، ويجب أن يتمكّن مالك السفينة دحض قرينة المسؤوليةّ بإثبات صفة الناقل المتعاقد في مستأجر السفينة".¹

وهو ما كرّسه القضاء الفرنسي في قضية السفينة Gemini وقضية Heron مع أنّها لا تجسّد استثناء حقيقي، حيث يحقّ للغير الإستناد على عناصر أخرى لتبيان مدى انطباق وصف الناقل على شخص آخر أو أشخاص آخرين،² ولو على أساس الوكالة وهو ما يؤكّده القرار المؤرّخ في 19/02/1988 بإدانة الشركة الوكيلّة للسفينة كناقل، وليس مالك السفينة التي يحمل سند الشّحن المجهول اسمها، بما أنّ الشركة المجهّزة ليست إلاّ الشركة الظاهرة المرتبطة بكيان اقتصادي،³ وقضية السفينة Irini - M التي اتّبعت قرار Vomar فقضت بافتراض أنّ مالك السفينة Navigation Surena Delmares مسؤول عن البضاعة، نتيجة تخلف أعلى سند الشّحن، غير أنّه ترجع صفة الناقل البحري لشخص آخر بما أنّه لم تستقلّ الشخصية المعنويّة للشركة".⁴

ويضع هذا القرار بجلاء وجوب عدم اجحاف الإفتراض الذي أسّس بناء على قرار Vomar في حقّ صاحب المصلحة على البضاعة، ممّا يستوجب تبيان رجوع هذه الصّفة لشخص آخر شريطة اثبات ذلك، بل الإدّعاء ضدّ عدّة أشخاص في وقت واحد، لضمان حماية الغير،⁵ كإدانة مسيرّ السفينة الشركة التي نفّذت الفحص وشركة تصنيف السفن، ومالك السفينة، حيث قضت محكمة باريس في هذا المقام بتاريخ 16/01/2008 "أنّه يسأل كلّ شخص آخر يمارس سلطة رقابة أو توجيه الإدارة، أو سير السفينة التي تسببت بخطئها بشكل غير ارادي في حادث بحري نتيجة التلوّث أو اهمال في اتّخاذ كافّة التدابير الضروريّة لتفاديه".⁶

¹ Annuaire du Comité Maritime International, 1998, p 170.

² Cf. Anastasiya Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op. cité, p 243.

³ CA. Aix-en- Provence 19 février 1988, DMF 1989, p 249.

⁴ Cass. Com. 28 novembre 1989, Navire « Irini - M », DMF 1991, p 290.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op. cité, p 243.

⁶ Le jugement du TGI de paris du 16 janvier 2008, cité par : Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op. cité, p 253.

وانطلاقاً من ذلك سنحاول التطرّق للإستثناء الذي تسند فيه صفة الناقل البحري لمستأجر السفينة عارية والمالك والمجهّز مسير السفينة كالاتي:

الفقرة الأولى: إسناد الصفة القانونية للناقل البحري لمستأجر السفينة عارية:

لا يعتبر مالك السفينة ناقل بحري أمام وجود سند شحن بدون هوية منذ علم الغير أنّ مستغلّ السفينة هو مستأجر العارية الذي يتمتع بصفة الناقل البحري للبضائع،¹ على أساس المادة 11 من القانون الفرنسي رقم 66-420 أنه يضمن المستأجر للمؤجّر ضدّ كلّ رجوع من قبل الغير عن نتيجة استغلال السفينة، وهو ما يؤكّده المشرّع الجزائري في المادة 730 من ق.ب.ج،² حيث أقرّت محكمة استئناف باريس بتاريخ 1998/10/29 بصفة الناقل البحري لمالك السفينة اذا تخلّفت أيّ وسيلة أخرى لتحديد الناقل البحري بصور سند شحن بدون هوية، مع احتمال عدم مساءلته كناقل متى تمكّن أصحاب الحقّ على البضاعة من اعتبار مستأجر السفينة عارية مستغلّ، بعد اشهار عقد استئجار السفينة عارية.³

كما واصل القضاء الفرنسي رفض ما جاء به قضاء vomar لعام 1987 في قضية السفينة Gemini في قرارها المؤرّخ بـ 2002/01/08، حيث يلتزم المؤمنون الذين يحلّون محلّ حقوق المرسل اليه، ممّا يمكّن صاحب الحقّ على البضاعة الإدّعاء المباشر ضدّ مالك السفينة بناء على المبدأ المسلّم به فيكشف الغير حامل سند الشحن عن الطّرف المتعاقد استنادا لبيانات سند الشحن، فيشكّل اسم السفينة بيان أساسي وحيد ظاهر قابل للقراءة في سند الشحن، عند تخلف اسم الناقل البحري المتعاقد، مع أنّه كان يجب النظر إلى سجلات السّن لتحديد المالك الحقيقي للسّفينة في الدّعى.⁴

¹ Cf. Yacouba Cissé, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 30.

² تنصّ المادة 730 من ق.ب.ج أنه يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسّفينة، ولهذا الغرض فانه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الإلتزامات التي عقدها الرّبان لخدمة السفينة وهو يضمن المؤجّر بالنسبة لجميع طلبات الغير'

³ G. de Monteynard, rapp. s, CA Paris, 5e ch., sect. B, 29 oct. 1998, (Cie PFA Assurances et autres contre SA Compania de Navigatie maritma Navron), R.G. n° 1996/10857, BTL 1999. 56, somm, obs Pierre-Yves Nicolas.

⁴ Cass.com, 08/01/2002, Navire Gemini 1, DMF Mai 2002, 626, p 445, obs Pierre-Yves Nicolas, et Rapport de Monsieur le conseiller référendaire chistiaïn De Monteynard.

غير أنه صرّحت محكمة النقض الفرنسية بعدم قبول الادعاء ضدّ المالك مجهّز السفينة¹ بما أنه لا يحتفظ بملكيّة السفينة وقت النقل المتنازع بخصوصه، فتطرح اشكاليّة مدى وجوب صاحب البضاعة البحث عن شخص آخر، بما أنه يتضمّن سند الشّحن بيان ميناء عمل السفينة، وبعد فحص اشهار استئجار السفينة عارية وتقييدها، ليلاحظ قضاة الموضوع أنّ استحواذ مستأجر السفينة بهيكلها في الدّعى على تسيير السفينة،² يمكنه من اكتساب صفة المجهّز دون صفة الناقل نتيجة اشهار استئجار السفينة عارية، بما أنه لا يُكشف عنها إلاّ من خلال بيانات سند الشّحن.³

ومع ذلك أقرّت له بصفة الناقل البحري بمجرد ادراج اسم السفينة واشهار عقد استئجار العارية في ميناء عمل السفينة الذي يفرضه القانون الفرنسي،⁴ كوسيلة إعلام الغير بعنوان المدعى عليه (المستأجر) وحمايته، بهدف تفادي الصعوبة التي تلحق بالغير نتيجة جهله صفة الطرف المتعامل معه فيكون على دراية بهويّة المالك الحقيقي للسفينة، ممّا يتيح له الإدعاء بحرص ضدّ المستأجر أو مساءلته بالتضامن مع مالك السفينة.⁵

وعليه يتبيّن لنا من خلال الإتجاه الذي يأخذ به القضاء الفرنسي حماية لمصلحة صاحب الحقّ على البضاعة الذي بإمكانه الإدعاء ضدّ كافّة الأشخاص الذين يساهمون في استغلال السفينة تنفيذا لعملية النقل البحري للبضائع، كأن تتقدم الدّعى ضدّ مستأجر السفينة عارية الناقل البحري.

الفقرة الثانية: اسناد الصّفة القانونيّة للناقل البحري الوحيد للمالك والمجهّز المسير:

أمام الصّعوبات التي يثيرها تحديد هويّة الناقل البحري وظهور مفهوم مجهّز السفينة، فقد لا يقلل الافتراض البسيط بخصوص إكتساب مالك السفينة صفة الناقل البحري، الذي يؤكّده القانون الوضعي، حيث كرّست محكمة استئناف باريس في قرارها المؤرّخ بـ 2002/12/19 مفهوم الناقل البحري هذه الصّفة التي

¹ Cf. Pierre Bonassies/Christiane scapel, op.cité, p 608

² Rapport de Monsieur le conseiller référendaire chistain De Monteynard, DMF 2002, p 445.

³ Le même arrêt, p 937, obs I. Corbie, cité par: Bonassies Pierre, Le droit positif français en 2002, Hors-série n° 7, juin 2003, p 60.

⁴ Rapport de Monsieur le conseiller référendaire chistain De Monteynard, DMF 2002, p 445.

⁵ Cf. Michael de juglart, op.cité, p 05, 06, 07.

تمنح لكل من مالك السفينة والمجهز المسير على أساس التكافل، "وبناء على ما يحتويه سند الشحن من توقيع (la Sté C) الوارد في الأسفل الذي يوحى بالتصرف كوكيل عن ربان السفينة واسم السفينة (Heron) الذي يسمح بإثبات تمثيل ربان السفينة للمجهز مالك السفينة، فيحتفظ كل من les Stés H مالك السفينة و TH. المجهز المسير بصفة الناقل البحري على أساس التضامن بعد الاطلاع على البيانات الواردة في سجل اللويدز"، ويلاحظ الأستاذ Bonassies أن هذا ما يجسد أحد الحلول التي تمتثل لتطور الممارسات "التجهيزية"¹.

وإذا أثرت مسؤولية شخصين بصفة الناقل البحري اشكالات، دون الناقل البحري الوحيد (المجهز المسير شخصياً والمالك)، مما ينعكس على نظام المسؤولية التضامنية بين مالك السفينة ومستغل السفينة كالمستأجر الزمني للسفينة أو مؤجرها على أساس الرحلة، على خلاف الفقيه Bonassies الذي يشكك في الإدانة التضامنية التي نطق بها قرار Heron. لنؤيد هذه الوجهة المعروفة في المجال التجاري على أساس مبدأ التضامن السلبى، بما أنه ينطبق على النقل البحري الذي يرجع بدون منازع للمجال التجاري بخلاف المجال المدني،² استناداً لأحكام القانون التجاري الجزائري.³

الفرع الثاني: افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة على ضوء قواعد روتردام عام 2008:

تسجل على اتفاقية روتردام لعام 2008 نقطة ايجابية مقارنة مع قانون النقل الدولي الساري، كأحد أوجه قصورها التي فشلت في توفير تدابير تضمن مهمة تحديد الناقل البحري للبضائع، الأمر الذي أصبح يستدعي البحث عن دليل بسيط، حينما تفشل تفاصيل العقد بشكل خاص عن تقديم معلومات صحيحة أو قابلة للكشف عنه، أو عدم كفاية المعلومات الواردة في وثائق النقل أو إخفاءها عمداً.

¹ CA Paris, 19/12/2002, navire Heron, BT 2003, p 322, Cité par: Pierre Bonassies/ Philippe Delebecque, art.p.cité, p 73, 74.

² Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 245.

³ تنص المادة 8/2 من ق.ت.ج أنه "يعتبر عملاً تجارياً بحسب موضوعه كل مقاوله لإستغلال النقل والانتقال والمادة 5/3 أنه "يعتبر عملاً تجارياً بحسب شكله كل عقد تجاري يتعلّق بالتجارة البحرية...". وهو ما يؤكده المشرع الفرنسي في المادة 2/110 من قانون التجارة أنه "يعتبر القانون... الأعمال التجارية كل الإرساليات البحرية والتأمينات وكافة العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة بحراً".

وجاءت هذه القواعد الجديدة بطريقة بديلة أكثر وضوحاً وتفصيلاً، التي تشكل خطوة رئيسية في تحقيق التوحيد الدولي، وبذلت جهداً كبيراً لتحديد هوية الناقل البحري في وثائق النقل البحري، ولو شملت قواعد هامبورغ لعام 1978 حكماً مماثلاً لما جاءت به قواعد روتردام لعام 2008.

وبغية تسهيل الأمر لأصحاب الحق على البضائع والمرسل إليهم أدرجت قواعد روتردام أحكاماً قانونية مستحدثة، وبالتحديد المادة 37 التي تمثل حجر الزاوية، فوفرت متطلبات ومبادئ توجيهية بشأن كيفية معالجة بعض اشكالات تحديد هوية الناقل البحري للبضائع.

وزوّدت المدعي بخيارات التعامل مع هذه المسألة، وفي سبيل تحقيق ذلك أجازت الاتفاقية اطالة فترة التقادم المحددة بسنتين من وجهة نظر المدعي عليه على خلاف أنظمة النقل السابقة،¹ وإدخال تدابير للتخفيف من الضغوط الزمنية لأجل التحقق من هوية ناقل البضائع، الأمر الذي يتطلب من التطرق لها:

البند الأول: مبدأ افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة:

تنص المادة 2/37 من اتفاقية روتردام لعام 2008 "إذا لم يحدّد في تفاصيل العقد أيّ شخص أنه الناقل حسبما تقتضيه الفقرة الفرعية 2 ب- من المادة 36، ولكن تفاصيل العقد تبين أن البضائع حملت على متن سفينة محدّدة الاسم، يفترض أنّ المالك المسجّل لتلك السفينة هو الناقل،...".²

يتبيّن لنا من خلال هذه المادة أنّ اتفاقية روتردام من بين الاتفاقيات الدولية الوحيدة التي جسّدت حقيقة الافتراض تماشياً مع حلّ القضاء الفرنسي الذي كرّسته قضية السفينة vomar،³ ممّا يترتّب عليه اعفاء المرسل إليه من عبء تحديد هوية الناقل البحري، ممّا تقتضيه صفة الناقل في مالك السفينة، كطرف فعلي أو طرف منفذ بحري، يسأل مباشرة أمام المدعي لتنفيذ النقل من الميناء إلى الميناء، بما أنّه لا تزال تشكل هوية

¹ تنصّ المادة 62/2 و 3 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أنّه:

2- "تبدأ الفترة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة في اليوم الذي سلم فيه الناقل البضائع أو، في الحالات التي لم 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.

3- بصرف النظر عن انقضاء الفترة المبينة في الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لأحد الطرفين أن يستند إلى مطالبته على سبيل الدفاع أو بغرض المقاصة مقابل مطالبة يتمسك بها الطرف الآخر".

² المادة 37 من اتفاقية روتردام لعام 2008.

³ Cf. Serge Azébazé, art.p.cité, p 03.

الناقل البحري للبضائع عائق يشكك في صحّة المعلومات الواردة بوثائق النقل البحري التي لا توضّحه بكفاية، أو أغفل الكشف عنه في تفاصيل العقد وفقا لما هو وارد في المادة 2/36-ب- من خلال بيانات ولو لم يؤدي ذلك لإبطال مستند النقل، بخلاف القانون الإتفاقي السابق والقانون الداخلي الذي لم يهتمّ بمسألة افتراض صفة الناقل البحري لصالح شخص آخر، ولو أشار لمالك السفينة عند تعريف الناقل البحري، وألزمت ذكر اسم الناقل ومحله الرئيسي في سند الشحن.

وحرصا على تحقيق فعالية افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة المسجل، فقد استوجب واضعوا اتفاقية روتردام لعام 2008 ضرورة التعرف على المالك بالإستناد على السفينة كمعيار جوهري تقتضي الزامية تبيانه في تفاصيل العقد متى نقلت البضائع فعليًا على متن سفينة معينة ومحددة الإسم، ونادرا ما نجد خطأ في ادراج اسمها بسند النقل،¹ حيث تنصّ المادة 3/36-ب- ادراج اسم السفينة في تفاصيل العقد الواردة بمسند النقل أو سجلّ النقل الإلكتروني المشار إليه في المادة 35 اذا كان محددًا في عقد النقل.²

وذلك تماشيا مع ما تتطلبه عملية النقل البحري التي ترتبط بالإعتماد المستندي حسبما تشترطه قواعد

الأصول والأعراف الموحدة للإعتمادات المستندية الجديدة، في نشرتها RUU 600 المعدلة للنشرة 500 RUU حيث أوجبت هذا البيان في سند الشحن بموجب المادة 20/أ، وتذكرة النقل البحري الغير متداولة بموجب المادة 21/أ وسند مشاركة الإيجار بموجب المادة 22/أ، دون النصّ على وجوب تضمين اسم السفينة في سند النقل متعدّد الوسائط لأسباب عملية فسرت آنفا تطبيقا للمادة 19.

ولو أوجبت قواعد روتردام في المادة 2/36-ب- ضرورة توافر اسم وعنوان الناقل البحري في بيانات سند الشحن، باستخدام أداة الربط "و" التي تفيد الإلزامية وليس التّخيير بين "اسم الناقل البحري وعنوانه"، بحيث يحول تخلف أحد هذين البيانيين في سند الشحن، كذكر اسم الناقل البحري فقط أو العنوان،

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 250, 251.

² الجدير بالإشارة أنه كان يؤخذ بعدم الزامية النصّ على اسم السفينة كأحد البيانات الواجب ذكرها في معطيات عقد النقل واغفال ذكره وفقا للمادة 3/36-ب- تماشيا مع الإقتراح الذي تمّ في الحلقة 19 لفريق العمل نظرا لطابع متعدّد الوسائط لإتفاقيّة روتردام، "فمن المستحيل وضع هذه الضرورة في اطار النقل من الباب إلى الباب، أين لا يعتبر الناقل البحري مالك السفينة وإنما الناقل غير مستغلّ السفينة".

- Document A/CN.9/621, § 274.

دون افتراض أنّ شخص آخر ناقل بحري،¹ لكن بإمكاننا تبرير مسألة هذا الافتراض إلى عدم تمتع البيان المتعلق باسم الناقل البحري وعنوانه بقوة ثبوتية قاطعة،² والذي يحتمل ألا يحدّد بطريقة بيّنة،³ ممّا يمكن المدّعي إثبات العكس وإقامة دليل اكتساب مالك السفينة (أو مستأجر السفينة بهيكلها) صفة الناقل البحري.⁴

وإذا كانت المعلومات الواردة في تفاصيل العقد المحدّدة لإسم الناقل تمثّل دليلاً قاطعاً على هويته تطبيقاً للمادة 1/37 من اتفاقية روتردام،⁵ فقد تعالج المادة 2/37 اشكالية المعلومات المتناقضة مدرجة في ظهر مستندات النقل، المحدّدة لهوية كيان آخر أنه ناقل، نتيجة لقرار Starsin⁶ الذي سعى لتفعيل الشروط التعاقدية حين تناقض شروط سند الشحن والتوقيع عليه، لأهميتها الأكبر من الشروط المعيارية.

كما تطبق المادة 2/37 التي اتخذت النهج الأكثر حداثة، حين إصدار أو توقيع مستند النقل نيابة عن طرف آخر وفقدت البضائع أو تضررت في البحر، كتوقيع سند الشحن نيابة عن أو من قبل ربان السفينة، والذي يُفترض أنه المالك المسجّل (الناقل) أو مستأجر السفينة عارية أو كلاهما، مادام أننا أمام استئجار دون نقل سيطرة السفينة، وعادة ما يحدّد أنه سند مالكي السفن في الإستئجار الزمّني نتيجة صعوبة التأكد من الناقل أمام المرسل إليه.

ولا يفوتنا الأمر من التّويه أنه سيُفهم افتراض صفة الناقل في مالك السفينة من مشكلة تحديد هوية الناقل البحري في النقل متعدّد الوسائط، بما أنه لا يتمتع بإمكانية دحض هذا الافتراض وتحديد الناقل الفعلي، ويفتقر إلى معرفة هوية شركات نقل أخرى، ومسؤوليتها عن وسائط النقل المعنية في عملية النقل، كما لا

¹ المادة 37 من اتفاقية روتردام عام 2008.

² وجددي حاظوم، المرجع السابق، ص 314.

³ مع الإشارة أنّ المادة 2/36-ب من قواعد روتردام عام 2008 تنص أنه يدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني المشار إليها في المادة 35 كل من اسم الناقل وعنوانه وهو ما يتطابق مع قواعد الأصول والأعراف الموحّدة للإعتمادات المستندية لسنة 1993 في نشرتها المعدّلة، في حين أنّ النصّ الأوّلي للمادة 36/ب ينصّ على "... اسم وعنوان شخص محدد كناقل"

- Document A/CN.9/621, § 276.

⁴ وجددي حاظوم، المرجع السابق، ص 314.

⁵ تنص المادة 1/37 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أنه إذا كانت هوية الناقل محدّدة بالإسم في تفاصيل العقد لا يكون لأي معلومات أخرى واردة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني فيما يتعلّق بهوية الناقل أيّ مفعول متى كانت لا تتسق مع ذلك التّحديد.

⁶ سبق التطرق لحديثيات قرار Starsin في المبحث الثاني من الفصل الأول.

توجد علاقات تعاقدية بين شركات النقل المختلفة عبر الوسائط، وتنشأ تعقيدات حينما لا يحدّد مالك السفينة في مستند النقل.¹

البند الثاني: دحض قرينة افتراض صفة الناقل البحري:

يُقاضي مالك السفينة بصفته ناقل بحري كأصل عام، الذي يؤدي دور مهم في تحديد هوية الناقل البحري، مع امكانية دحض إفتراض كونه ناقل متعاقد، بتحديد هوية الناقل البحري المتعاقد ومعلوماته الخاصة،² أو بالإشارة لمستأجر السفينة بهيكلها،³ وهو ما يهمنّا بعد توافر شروط معينة للإعتداد بفكرة أنّ مستأجر السفينة عارية ناقل بحري، فلا يطرح اشكال بخصوص تحديد الهوية:

الفقرة الأولى: الإحالة لإفتراض صفة الناقل البحري في مستأجر العارية:

جاءت قواعد روتردام لعام 2008 بإفتراض آخر بعد اناحة لمالك السفينة سلطة دحض قرينة اكتساب صفة الناقل البحري للبضائع، حيث يفعل حكم القاء عبء مهمة البحث عن الناقل المتعاقد على عاتق مالك السفينة المسجلة، أو المالك المتصرف في ملكيتها الذي يتمتع بمركز أولى،⁴ بما أنه في وضع أفضل لأجل تحديد الناقل المتعاقد، الذي يفترض درايبته بشكل غير مباشر الملتمزم بتنفيذ عملية النقل، والطرف المسؤول قبل صاحب الحق على البضاعة للتعويض عن الأضرار، مقارنة مع المرسل إليه الذي لا يسمح له التعرف على المتعاقد معه، حينما لا يكون مالك السفينة الناقل المتعاقد، بغض عن غفلته عما يقع في البر، وصعوبة رقبته وعلمه بهوية متدخل الناقل البحري نتيجة تشابك اختصاصاتهم.

ومن هذا المنطلق أقرّ ممثلّ الغرفة البحرية الدولية (ICS) بمبدأ نسبية الإتفاقيات لأجل وضع مالك السفينة خارج الدعوى، لاسيما تلك الأخطاء المهنية التي يرتكبها مهني النقل،⁵ أين يفترض احالة صفة الناقل

¹ Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p de 42 à 47.

² تنصّ المادة 2/37 من اتفاقية روتردام لعام 2008 أنه "... يمكن للمالك المسجل أن يدحض افتراض أنه الناقل بتحديد هوية الناقل وبيان عنوانه..."

³ اقترح في مداولات قواعد روتردام ادراج في المجال افتراض المستأجر الزمني وهو ما يؤيده الأستاذ P.delebecque لكن لم يحظى هذا الإقتراح بسند كاف مما دفع إلى التخلّي عنه.

- Cf. Philippe Delebecque, Identification du transporteur maritime sur les connaissements de Charte-Partie, art p. cité, p 01

⁴ Document A/CN.9/621, 283.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, 250, 251.

البحري لمستأجر السفينة عارية دون مالك السفينة، على أساس هذه القرينة بسيطة حينما تستأجر السفينة فعلياً لطرف آخر، بناء على واقعة تعاقد مع مستأجر السفينة عارية.¹

ويتحقق ذلك بعد إثبات خضوع السفينة محل النزاع وقت النقل لأحكام استئجار العارية، أثناء مرحلة تنفيذ عملية النقل البحري،² بما أنه أول حلقة صغيرة لسلسلة الإستتجارات في مجال استغلال السفينة، حيث يفسر وضع هذا الافتراض "لصالحه" واقعة حيازة جميع سلطات تسيير السفينة ملاحيا وتجاريا، فتتمثل معاملة مستأجر العارية مع مالك السفينة، إلى درجة اعتباره "المالك الثاني" المسمى بالمجهز المسير -armateur-gérant،³ استنادا إلى النصوص القانونية،⁴ وبالنظر للعلاقة المتينة التي تجمع بينهما.

ويلاحظ أن قواعد روتردام قد خلقت مسؤولية غير مرهقة لمالك السفينة بناء على الافتراض البسيط، الذي يُحتمل انعكاسه،⁵ وعلى أساس ذلك نثار مسؤولية مستأجر السفينة عارية عن الأضرار اللاحقة بالبضائع وهو ما تؤكد المادة 65 من اتفاقية روتردام لعام 2008 التي تنص "يجوز رفع الدعوى على مستأجر السفينة عارية أو على الشخص الذي يحدّد أنه الناقل بمقتضى المادة 2/37،⁶ مع الزامية الوصول للمعلومات اللازمة لدحض الافتراض، فيشترط علم مالك السفينة منطقياً بالزامية تبيان هوية الطرف المتعاقد معه مستأجر العارية وعنوانه،⁷ تطبيقاً للمادة 2/37 أنه "... ويحدّد هوية مستأجرها عارية ويبين عنوانه، وعندئذ يُفترض أن هذا المستأجر للسفينة عارية هو الناقل".

¹ Cf. Philippe Delebecque, Identification du transporteur maritime sur les connaissances de Charte-Partie, art. p. cité, p 01.

² Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 57.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 249.

⁴ تجدر الإشارة أنه يلتزم مستأجر السفينة عارية تزويد السفينة بالتسليح والتجهيز وصيانتها واصلاحها ويتحمل مصاريف استغلالها وتأمينها إلى غير ذلك طبقاً لأحكام المادتين 728 و 731 من ق.ب.ج والتي تقابلها المادة 2/28 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المتعلق بعقود الإستتجار والنقل البحري.

⁵ Intervention de M. Delebecque Philippe, réunion débat sur « l'identification du transporteur » le 18 novembre 2010, Gazette. Ch, N°24, Hiver 2010/2011, pp. 2/11, p 03.

⁶ الجدير بالذكر أنه اشترطت نص المادة 65 من اتفاقية روتردام لعام 2008 الفترة الزمنية التي ينبغي أن ترفع فيها الدعوى على مستأجر السفينة عارية أو الشخص الذي يحدّد أنه الناقل وذلك بعد انقضاء الفترة المنصوص عليها في المادة 62 اذا رفعت الدعوى في غضون أبعد الأجلين التاليين:

أ/ الوقت الذي يسمح به القانون المنطبق في الولاية القضائية التي ترفع فيها الدعوى، أو
ب/ تسعين يوماً تبدأ من اليوم الذي تحدّد فيه هوية الناقل أو يدحض فيه المالك المسجل أو مستأجر السفينة عارية افتراض كونه هو الناقل بمقتضى الفقرة الثانية من المادة 37.

⁷ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 249.

الفقرة الثانية: دحض مستأجر العارية صفة الناقل بحري:

على غرار مالك السفينة الذي تُمنح له امكانية استبعاد صفة الناقل البحري، يفتح لمستأجر السفينة عارية هو الآخر مجال تحديد هوية الناقل البحري الحقيقي والإشارة لعنوانه، حسبما تؤكد المادة 2/37 بنصها "مع امكانية مستأجر السفينة عارية دحض على النحو ذاته افتراض أنه هو الناقل".

وتأسيسا على ذلك تمتد لمستأجر السفينة عارية سلطة دحض هذا الافتراض الذي يستطيع استبعاد انتقاله صفة الناقل البحري وينتقل إليه عبء الإثبات، مما يستوجب عليه تحديد الناقل المتعاقد بما أنه ناقل بحري، مع ضرورة تقديمه أدلة اثبات للإحتفاظ بهذا الافتراض، اذا تبين أنّ مشغل نقل آخر أكثر يسرا من مالك السفينة،¹ وان كان تطبيق هذا الحكم يثير الجدل بما أنّ مالك السفينة يواجه صعوبة في دحض الافتراض وفقا لأحكام المادة 2/37 من اتفاقية روتردام 2008، ويأخذ بعين الإعتبار ثقل عبء الإثبات بخصوص الحالة الثانية ليتميّحاً بالإعتقاد باختيار المالك تلقائياً بوسيلة عادية تقوم على ادخال مستأجر العارية في الدعوى.

وعليه يمكن لكل من مالك السفينة ومستأجر السفينة عارية أن يدحضا عن افتراض كونهما الناقل البحري مع ضرورة تحديد هوية وعنوان الناقل الحقيقي طبقا للمادة 2/37 من اتفاقية روتردام لعام 2008، وذلك حرصا على تحقيق الهدف الذي تصبو اليه الاتفاقية بتوسيع صفة الناقل البحري كطرف مدعى عليه من قبل الطرف المضرور، لاسيما في الحالة التي يُعاب الكشف فيها عن المالك حين تخلف الإشارة لإسم السفينة الناقلة للبضائع في مستند النقل، ولا تذكر هوية الناقل بتفاصيل العقد فيقع المدعى في موقف ضعيف لأجل متابعة المدعى عليه، فيكلف بالتعرّف على هوية الناقل،² ولو طبقت آلية هذا الافتراض بشكل مباشر دون الرّضوخ للإشارات، ولا بذل صاحب البضاعة جهد أو اتّخاذ إجراءات لتحديد هوية الناقل البحري بإدراج تحفظات، بل قد يقبل صاحب الحقّ على البضاعة اثبات أيّ شخص آخر غير مالك السفينة هو ناقل بحري

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 247.

² Cf. Ruvarashe Samkange, op.cité, p 42, 43.

متعاقد،¹ تطبيقاً للمادة 3/37 التي جاءت بحلّ أنه ليس في هذه المادة ما يمنع المُطالب من اثبات أيّ شخص غير الشّخص المحدّد في تفاصيل العقد أو بمقتضى الفقرة 2 من هذه المادة هو الناقل.²

المطلب الثاني: الأسس الماديّة المعتمدة لإفترض صفة الناقل البحري في مالك السفينة:

حماية للمرسل إليه والغير حامل وثيقة الشّحن خارج عن العلاقة التّعاقدية بين الناقل البحري والشّاحن، الذي يجهل مجريات عقد النّقل، بما أنه ينتمي لعقد النّقل البحري الثّابت بسند الشّحن خلال الرّحلة، ويلتزم بتسليم البضائع المنقولة من قبل الناقل البحري للبضائع، هذا الأخير الذي يستدعي البحث عنه من خلال مالك السفينة، فتضفى عليه الصّفة القانونيّة للناقل البحري كحلّ عملي وتسهيلي يفسّر خصوصيّة القانون البحري لأجل التّعريف على هويّة الناقل البحري المتعاقد، بالإستناد على أكثر من عنصر مادّي يعزّز فكرة افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة تأكيداً على المعطيات المسلّم بها.³

كما يفسّر هذا الافتراض تبني وظيفة السفينة التي تنفع مالكيها أو مستغلّها لأجل ضمان الدّين المستحقّ على الناقل البحري فتؤدّي خدمة ضمان فعلي للدّائنين في الإرساليّة البحريّة من قبل الدّول البحريّة، هذا الحلّ الذي كرّسه القانون الإنجليزي عن طريق رفع دعوى عينية أو باللّجوء إلى وسيلة الحجز التحفظي على السفينة وتحرير الضّمان الناشئ عنها،⁴ دون حجز البضائع المشحونة على متنها بما أنّها ليست ملك لملاك ومجهّزي السفن التجاريّة.⁵

وعليه لا بدّ من تسليط الضّوء على الوسائل التي توضع تحت تصرّف أصحاب الحقّ على البضائع بتعيين مالك السفينة الطّرف الأجنبي عن عقد النّقل، لنقسّم هذا المطلب إلى ثلاث فروع، بحيث نتعرض في 'الفرع الأول' إلى طرق التمحيص عن مالك السفينة شخصيًّا، مع التطرّق لنظريّة تشخيص السفينة التي تؤدّي دور مهم جدًّا في حلّ الإشكالية التي يطرحها اصفاء صفة الناقل على السفينة من خلال 'الفرع الثاني'،

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 247.

² المادة 3/37 من اتفاقية روتردام عام 2008.

³ Cf. Marie-Noëlle Raynaud, Le connaissance sans en-tête, art. p. cité, p 02.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, art.p. Cité, p 01.

⁵ ليا الصفا، المرجع السابق، ص 78.

لنخصّص 'الفرع الثالث' لأجل الحديث عن الحجز على السفن كحلّ للتخفيف من اشكالية تحديد هوية الناقل البحري للبضائع:

الفرع الأول: طرق التّحيص على مالك السفينة شخصياً:

تشمل وسائل التّحيص والبحث عن مالك السفينة الذي تفترض فيه صفة الناقل البحري للبضائع في سجلّ السفن أو شهادة جنسية السفينة أو ختم السفينة، هذه الأخيرة التي تسهّل من عملية الكشف عن الناقل البحري المفترض بشكل مباشر:

البند الأول: وظيفة سجلّ السفن في الكشف عن اسم وجنسية مالك السفينة:

من المنطقي أن يعهد صاحب الحقّ على البضاعة تنفيذ عملية النقل البحري للبضائع على متن السفينة،¹ للمالك الذي يستغلّها ويديرها لصالحه بحرية، فتضفي عليه صفة المتعهد بالنقل البحري للبضائع إلى الميناء المتفق عليه المسؤول عن الأضرار اللاحقة بها.

غير أنه قد يصعب الكشف عن هذا الناقل البحري المفترض، الذي يتمتع بحقّ عيني على ملكية السفينة،² ممّا يستوجب على المدعي الإستناد على نظام تسجيل السفن العيني الذي مناطه السفينة بذاتها في سبيل الكشف عن هوية المدعى عليه المالك مجهّز السفينة،³ وهو ما يؤكّده المشرّع البحري الجزائري في المادة 35 من ق.ب.ج،⁴ نظراً لأهمية هذه الآلية في التعرف على المعلومات الكاملة لمالك السفينة بشكل دقيق،⁵ على خلاف الناقل البحري المتعاقد الذي يؤثر تخلف استبيانته في سند الشحن على تحديد هويته، حيث

¹ تنصّ المادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن الموقع عليها في جنيف 1986/02/07 عند تعريف السفينة أنها "أية سفينة بحرية ذاتية الدفع تستخدم في النقل البحري التجاري الدولي للبضائع أو الركّاب أو كليهما، باستثناء السفن التي تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن 500 طن".

² Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 280.

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 33.

⁴ يقدّم طلب التسجيل من قبل مالك أو باني السفينة الذي يقدّمه إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة حيث تتمثل البيانات التي يتضمنها تطبيقاً للمادة 35 من ق.ب.ج. في: رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة وعناصر شخصية السفينة - تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشأ - اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذا مجهز السفينة وإذا وجد عدة مالكيين أدرجت أسمائهم ومحل إقامتهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصصهم النسبية بالسفينة - سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها - التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحمّلها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة - نوع التخلي عن الحقوق في كل سفينة أو في جزء منها - سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل إذا كانت مسجلة في دولة أخرى.

⁵ Cf. Philippe delebeque, droit maritime, op.cité, p 84.

يؤكد الأستاذ Tassel و Royer Fleury أنه "لا يكشف سند الشحن بدون هوية في حد ذاته عن شخصية الناقل البحري، بل اسم السفينة الذي يحيل لمالك السفينة بما أنه مسجل".¹

ومن الضروري الإطلاع على اسم مالك السفينة التي تجسّد صفته أو أسماء جميع المالك الشركاء الذين ساهموا في الملكية على الشبوع حالة تعددهم في سجل تدوين السفن في حد ذاته- السجل العام- لدولة التسجيل،² فيثبت بشهادة التسجيل،³ بحيث تعرّف اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام 1986 مالك السفينة أنه "كل شخص طبيعي أو معنوي مسجل في دفتر تسجيل السفن".⁴

وأمام الأهمية التي يحظى بها سجل السفن في التعرف على مالك السفينة، فقد أوجب المشرع الفرنسي استبيانه حسبما تؤكد لنا المادة 2/91 من المرسوم الفرنسي رقم 67-67 المتعلق بنظام السفن والمنشآت البحرية الأخرى،⁵ وهو ما اشترطه المشرع الجزائري في المادة 35/د من ق.ب.ج، أن يذكر في السجل الخاص بالسفينة اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره والمجهز وإذا وجد عدة مالكين يذكر أسماء هؤلاء الشركاء ومقرهم على غرار ما نص عليه المشرع البحري المصري.⁶

وضمامنا لحقوق الأطراف المتضررة في الحصول على التعويض من جراء الخسائر اللاحقة بالبضائع، يستطيع كل من يتمتع بمصلحة مشروعة،⁷ والأشخاص المعنيون بهذا الشأن طلب من أمين السجل شهادات قيد أو خلاصات عن سجل السفينة، بل يكون دفتر التسجيل حتى في متناول الجمهور تطبيقاً للمادة 43 من ق.ب.ج، بما في ذلك الغير الذي لا يعرف إلا مالكي السفينة على الشبوع الواردة أسمائهم في سجل السفينة

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya –Pelle, op.cité, p 241 .

² Cf. Jean –Louis Bergel, art. p. cité, p 80, 81.

³ مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015، ص 17.

⁴ المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام 1968.

⁵ فضلا عن اسم المديرين في اتفاقات الملكية على الشبوع تطبيقاً للمادة 1/92 وعند الإقتضاء الشروط الإتفاقية معارضة للملكية على الشبوع طبقاً للمادة 2/92 من المرسوم الفرنسي رقم 67-67 المؤرخ في 1967/10/27 المتعلق بنظام السفن والعمارات البحرية الأخرى.

⁶ تنص المادة 2/19 من قانون التجارة البحرية المصري أنه "يجب شهر أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة".

⁷ تنص المادة 1/6 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام 1986 الزامية اتاحة سجلات السفن لمن له مصلحة مشروعة في الحصول على المعلومات الواردة فيه، وفقا للقوانين والأنظمة المعمول بها في دولة العلم.

مما يستوجب على دائن الشيوغ ملاحقة الأشخاص المذكورة أسمائهم، مع اثبات كل شخص أغفل ادراج اسمه في السجل اشتراكه في الشيوغ.¹

ومما لا شك فيه أنه تسجل السفينة في موانئ جزائرية خاضعة لنظام الجنسية الجزائرية،² الذي تسلّم لملكها شهادة الجنسية الجزائرية،³ وهو ما يسهل من مسألة الكشف عن صاحب السفينة الذي تفترض فيه صفة الناقل البحري، ومن ثم لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن طبقا للمادة 47 من ق.ب.ج أي أنه يحضر قانونا جمع السفينة بين مينائي تسجيل احدهما وطني والآخر أجنبي تطبيقا للمادة 46 من ق.ب.ج، لتمكين الجهات الإدارية البحرية المختصة من الرقابة والإشراف الإداري،⁴ والتعرف على علم السفينة، كدليل اثبات تسجيل جميع السفن المنسوبة للدولة في مكان معلوم والتي تمثل رابطة حقيقية بينهما،⁵ يسمح لها الإستفادة من الحقوق المترتبة عن ذلك حسبما يتبين لنا من خلال أحكام المادة 01 من القرار المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزارة للبوخر لـ 1980/05/17.

البند الثاني: وظيفة ختم السفينة في الكشف عن مالك السفينة:

على غرار توقيع ربان السفينة على سند الشحن البحري أو ما يقوم مقامه، فلا يعدّ ختم السفينة عنصر تامّ ومقنع لأجل تحديد هوية مالك السفينة أو بالأحرى الناقل البحري بصفة مطلقة،⁶ غير أن ذلك لا يعني عدم مساعدة هذا البيان لأجل تسهيل مهمة البحث عن مالك السفينة (الناقل البحري المفترض)؛ الأمر الذي جعل القضاء الفرنسي يستند عليه، حيث قضت محكمة Bordeaux في قرارها المؤرخ بـ 1963/03/28 أنه

¹ إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء، طبعة أولى، القانونية، مصر، 2010، ص 149، 150.

² مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 18.

³ حامي حياة، نظام تسجيل السفن وأثاره في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996، ص 69.

⁴ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 32.

⁵ الجدير بالذكر من الشروط التي جاءت بها اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن الموقع عليها في جنيف 1986/02/07 أنه يجب أن تحمل السفينة علمها وأن تقوم بإعداد قانون وطني من أجل توفير رقابتها على السفن، وأن يكون هذا القانون الوطني متطابقا مع الظواهر الدولية طبقا للمادة 2/5 من الاتفاقية.

⁶ Cf. Marie-Noëlle Raynaud, Le connaissance sans en-tête, art.p. cité, p 02.

يتحمل مجهز السفينة قبل حاملي سندات الشحن صفة الناقل البحري استنادا إلى ختم السفينة، حينما تصدر سندات الشحن في أعلاها مجهز السفينة، ويجسد توقيع غير مرئي للربان كوكيل عام للمجهز.¹

الفرع الثاني: اضافة صفة الناقل البحري على السفينة:

تكن اشكالية التعرف على مدى امكانية اضافة على السفينة الصفة القانونية للناقل البحري، التطرق لأهم عناصر تحديد هوية السفينة التي تجسد أساس نظرية تشخيص السفينة؛ وتبرر بواقعة استغلالها، مما يترتب عليه تحمل السفينة مسؤولية مباشرة وغير مستقلة عن مالكا متى حُدد لأجل مطالبته بتنفيذ الإلتزام بنقل البضائع،² فتصبح السفينة ناقل بحري في حد ذاتها نتيجة قيمتها المعتمدة، مما يمكن الغير من اتخاذ الإجراءات الضرورية ضدها ورفع دعوى عينية ضد الشيء (action in rem)،³ الأمر الذي يتطلب منا بادئ ذي بدء تكييف وصف السفينة بين كونها منقول أو عقار، وتحديد الأساس الذي تشخص عليه السفينة في القانون الإنجليزي مع تسليط الضوء على عناصر تشخيص السفينة في القانون الجزائري والقانون الفرنسي:

البند الأول: تكييف وصف السفينة:

تعتبر السفينة وسيلة امتياز تشكل ذاتية القانون البحري التي ينبغي قدرتها على مواجهة كافة المخاطر البحرية،⁴ ونقل البضائع على متنها لإيصالها إلى صاحب الحق عليها، التي تؤدي دور كبير في تحديد هوية الناقل البحري، فهي مال منقول من نوع خاص بطبيعتها المتحركة التي تجعلها تختلف عن سائر المنقولات الأخرى،⁵ تطبيقا للقواعد العامة بموجب المادة 683 من ق.م.ج على أساس أن المنقول هو كل شيء غير مستقر وثابت يمكن نقله من مكان لآخر دون تلف،⁶ سواء تحرك هذا المنقول بذاته، أو تعذر تغيير مكانه إلا

¹ Bordeaux, 28 mars 1963, navire Karitind, semaine juridique 1963, II 13342, cité par : Sarah Boukerbout, le consignataire de navires et l'agent maritime, Mémoire pour le Master 2 «Droit Maritime et des Transports» 2008/2009, p 84.

² CSJ de Panama, civ. Ire, 8 novembre 2007, RJ, novembre 2007, pp.232, 236-237, Cité par: Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 278, 279, 280.

³ Cf. Jens Weinmann, op.cité, p 06.

⁴ بن عمار محمد، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإقتصادية والسياسية، العدد 1993/01، ص 106.

⁵ علي حسن يونس، القانون البحري (الجزء الأول) السفينة، ب.ط، دار الفكر العربي، 1957، ص 44، 59.

⁶ تنص المادة 683 من ق.م.ج على "أن كل شيء مستقر بحيزه وثابت فيه ولا يمكن نقله منه دون تلف فهو عقار، وكل ما عدا ذلك من شيء فهو عقار".

بسبب قوة قاهرة حسبما تؤكد لنا المادة 528 من ق.م.ف،¹ مع أنه اعتبر المشرع الفرنسي بموجب المادة 531 من ق.م.ف، كل من المراكب والصنادل والسفن أموال منقولة، والتي عبّر عنها البحري الجزائري العمارات البحرية الأخرى في المادة 1/56 من ق.ب.ج.

غير أن التكييف القانوني للسفينة أنها مال منقول من نوع خاص ما يجعلها تخضع لنظام خاص لا يأخذ على إطلاقه؛ بدليل أنها لا تنطبق عليها قاعدة "الحياسة في المنقول سند الملكية" التي يستحيل اكتسابها بالتقادم،² بل تخضع لإستثناءات تخرج عن القواعد العامة، بحيث تختلف بعض أسباب ملكية السفينة عن كسب ملكية المنقول وتتشابه مع أحكام كسب العقارات،³ وفي ذات الوقت تخضع هذه المنقولات المسجلة لنظام يقترب كثيرا من العقارات،⁴ نظرا لما تتطلبه من إجراءات شكلية أثناء عملية بيعها ورهنها،⁵ وتأمينها والحجز عليها الذي يقترب من الحجز العقاري،⁶ وشهر تصرفات السفينة الضامنة والإقرار لها بحق الإمتياز.⁷

والملاحظ أنه تتوسط السفينة بين العقار والمنقول، حيث تجسد السفينة مال منقول وغير منقول كمحل حق ملكية فردية والحقوق العينية للشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي،⁸ وتتطوي وجهة النظر هاته أن السفينة منقول خاص يجمع نظامها القانوني بين أحكام العقارات والمنقولات، نظرا لقيمتها الكبيرة في استيفاء

¹ L'article 528 du Loi 1804-02-07 promulguée le 17 février 1804 du code civil Abrogé par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016, dit que: « les corps qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, soit qu'ils se meuvent par eux-mêmes, soit qu'ils ne puissent changer de place que par l'effet d'une force étrangère ».

² بن عمار محمد، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 106.

³ وهو ما تؤكد نص المادة 49 من ق.ب.ج.

⁴ Cf. Jean –Louis Bergel, op.cité, p 81.

⁵ طبقا للمادة 2/56 من ق.ب.ج.

⁶ ونذكر أن بعض التشريعات البحرية اختلفت في تحديد الطبيعة القانونية للسفينة كالمشرع الأردني الذي اعتبرها من الأموال المادية المنقولة وان كانت لا تطبق عليها قاعدة الحياسة في المنقول سند الملكية والذي يفسر بناء على طبيعة السفينة بموجب المادة 3 من قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972، الأمر الذي أكدته المشرع المصري صراحة في المادة 4 من ق.ت.ب.م بقوله أنه مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا تملكه بالحياسة.

– محمود محمد عيابه، المرجع السابق، ص 32، 33.

⁷ تطبيقا للمادة 72 وما بعدها من ق.ب.ج.

⁸ Cf. Jean –Louis Bergel, art.p.cité, p 80.

حقوق الأطراف المتضررة من جراء هلاك السفينة في حد ذاتها أو تلف البضائع المنقولة على متنها خلال المرحلة البحرية الصرفة أو المرحلة البحرية المتممة لمراحل النقل الأخرى.

البند الثاني: السفينة ناقل بحري تطبيقاً لنظرية تشخيص السفينة:

تؤدي نظرية تشخيص السفينة دور مهم في اعتبار السفينة هوية للناقل البحري بذاته، والتي تبنّاها التشريع والقضاء المقارن، لنحاول تحديد موقف المشرع الجزائري من ذلك:

الفقرة الأولى: تشخيص السفينة في القانون الإنجليزي:

ترتب على التفصيل اللغوي لمصطلح السفينة (ship/vessel) في القانون الإنجليزي، ازدهار نظرية تشخيص السفينة التي ترتب عنها تجسيد السفينة محل حق، وتظل مال تفتقر للذمة المالية التي تعتبر جزء من ذمة مالكيها بالرغم من تشابه السفينة مع الأشخاص الطبيعية، مما يمكن صاحب الدين (الدائن) الناشئ عن استغلال السفينة ممارسة دعوى عينية ضد السفينة (in rem) أو دعوى شخصية ضد المالك (action in personam)¹، فيحول ذلك دون اعتبار السفينة محل دعوى تعويض مباشرة؛ الأمر الذي يترتب عنه تملصها من المسؤولية:

أولاً: السفينة محل حق:

لا تفصل صفة الناقل البحري عن التحمل المادي للنقل البحري للبضائع، حيث تختلط العناصر الذاتية والموضوعية لتشكيل صفة الناقل البحري، ويدفع منطق هذا المفهوم إلى تشخيص السفينة المنقول المتنازع عليها، هذه النظرية التي تكمن نقطة إنطلاقها في قرار Dictator²، وبعض القرارات التي فعلت نظرية تشخيص السفينة.³

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 110.

² Dictator (1892), p 304, Cet arrêt a été suivi dans le cas du Gemma (1899), p 285. Voir aussi The August 8 (1983) A.C. 450, p 456, par Lord Brandon of Oakbrook, Cité par : Yves Tassel, Chronique de jurisprudence maritime Anglaise, art. p. Cité, p 636.

³ The Burns (1907), p 137.

وما الغاية من وراء تشخيص السفينة إلا لأجل متابعتها قضائياً كمدعى عليه، باتّباع إجراءات الدّعى العينيّة، بدلاً من الإدّعاء ضدّ مالك السفينة الذي يظلّ غير مسؤول شخصياً، وإنّما تثار مسؤوليته بشكل عيني عن السفينة، على أساس أنّ الإدّعاء المباشر ضدّ السفينة دون مالكيها هو من النتائج المترتبة عن استغلالها.¹

وحرصاً على ذلك كرّس القانون الإنجليزي بوضوح أساس الدّعى العينيّة،² التي تترك طابعها في الإتفاقيات الدوليّة،³ حيث نجد عبارات متداولة في نصوص قانونيّة متفرّقة؛ على سبيل المثال أنّ السفينة دائنة أو مدينة أو مسؤولة، حسبما تنصّ عليه المادة 4 من قواعد لاهاي فيسبي لعام 1924 التي أشارت لما يوحى إليه القانون الأنجلوسكسوني،⁴ فنصّت أنّه "لا الناقل ولا السفينة مسؤول عن الهلاك والتلف المترتب عن عدم صلاحية السفينة للملاحة..."⁵، حيث توحى صياغة "ولا السفينة" بمفهوم المخالفة، امكانية مساءلة السفينة كموضوع حقّ عن كافّة الأخطاء المرتكبة من قبلها.

ويترتّب عن ذلك التزام المالك ضمان بسفينته كافّة التّعويضات المستحقة عن هلاك وتلف البضائع والتأخير في تسليمها، التي توصف بالديون الممتازة المدفوعة لأصحاب الحقّ على البضاعة الذين لا تربطهم أيّ علاقة مع مالك السفينة، الملتزم في مواجهتهم بتقديم ثروته البحريّة، الأمر الذي يجعله يحتلّ مركز الكفيل العيني، دون أن يكون مديناً شخصياً، مع أنّه قد تمثّل علاقة الدين بالسفينة خطر جدّي لمالك السفينة الذي يلتزم بتأجير سفينته.⁶

ثانياً: الدّعى العينيّة وسيلة لإنتفاء مسؤوليّة الناقل البحري المفترض:

بالرّغم من إيجابيات الدّعى العينيّة في تحصيل التّعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحراً، يرى الفقيه Yves Chalaron "أنّ التحمّل المادّي للنقل شيء والصفة القانونيّة للناقل شيء آخر"، حيث

¹ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 187.

² Cf. Christopher Kende /Cozen O'Connor, Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain, DMF N° 775 -Décembre- 2015, 995 Texte d'une allocution prononcée dans le cadre du programme du XXIIIème colloque de la « Journée Ripert » organisé par l'Association Française du Droit Maritime (AFDM), Paris 29 juin 2015.

³ تمّ استحواد من النظام الإنجليزي الإتفاقيّة الدوليّة المتعلّقة بتوحيد بعض القواعد المتعلّقة بالإمتميازات والرّهون البحريّة الموقعة ببروكسل 1926/04/10، والتي حلّت محلّها إتفاقيّة بروكسل لـ 1967/05/27 وإتفاقيّة جنيف لـ 1993/05/07.

⁴ أغفلت إتفاقيّة هامبورغ لعام 1978 هذه الصياغة.

⁵ مع الإشارة للمادة 4 من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمصادمات لعام 2010.

⁶ احمد محمود حسني، عقود ايجار السفن، المرجع السابق، ص 194.

تظهر أهمية البعد الموضوعي بتحمل أي شخص صفة الناقل البحري، دون البعد المادي الذي يتجسد في مدى الإلتزام بأداء عملية النقل المادي للبضاعة من عدمها، ولهذا المفهوم منطوق آخر، حيث لا يعترف بالدعوى العينية، دون الدعوى الشخصية،¹ ولا تسأل السفينة، بما أنها ليست إلا منقول متحرك مجرد من الشخصية القانونية البحتة التي يتمتع بها الشخص الطبيعي.²

ومن هذا المنطلق إن تمييز السفينة عن مالها ما هو إلا نتيجة عن اختلاف الدعوى العينية عن الدعوى الشخصية، حيث يقبل القانون الإنجليزي فكرة أن السفينة ليست موضوع حق، بل مجرد وسيلة لتملص المسؤول (الناقل البحري) عن اصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع، بناء على الدعوى العينية الموجهة ضد السفينة مباشرة،³ أمام المحكمة المختصة نوعياً،⁴ وفي هذا الصدد أكد الأستاذ Scrutton في قرار the Tervaete أنه لا تؤسس الدعوى العينية كوسيلة اجرائية فعالة على فكرة وجود السفينة كمثل حق، بإجبار مالك السفينة على تحمله المسؤولية الشخصية، لإخضاعه أمام الإختصاص القضائي.⁵

وتفسيرا لذلك فلا يُعتدّ بقانونية الدعوى المرفوعة اذا كان موضوعها تملص السفينة كمدعى عليه من المسؤولية دون السماح لمالك السفينة الحضور في الدعوى،⁶ الأمر الذي يستدعي ضرورة الإدعاء ضد مالك السفينة على أساس الدعوى العينية والدعوى الشخصية، فلا جدوى من وراء التبليغ بالدعوى العينية ضد السفينة، ويتخلف مالك السفينة عن الحضور،⁷ على أساس قبول فكرة ادخال مالك السفينة كطرف في الدعوى العينية،⁸ حيث فسّر القرار المؤرخ في 08 أوت 1982 الخصوصية الإجرائية للقانون الإنجليزي، واعتبر

¹ Cf. Yacouba Cissé, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 12, 13.

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 34، 35.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 257.

⁴ Cf. Vaillancourt G, « la saisie d'un navire en droit maritime canadien et anglo-saxon : le halcyonble ou le harrai? Un débat inachevé, DMF 1990, p 640.

⁵ The Tarvaete 1922, p 259, Cité par: Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 257.

⁶ The Arantzazu Mendi 1939 A.C. 256.

⁷ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 258.

⁸ Ibid, p 257.

المدعى عليه شخصياً أمام القضاء الإنجليزي في الدعوى العينية واحد، والذي لا يتابع على أساس الدعوى العينية فقط بل حتى على أساس الدعوى الشخصية¹.

ومن باب المقارنة فإذا أغفل القانون الفرنسي الدعوى العينية² فقد أولجت الإتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز على السفن لـ 1952/05/10 في القانون الفرنسي المفهوم الذي يسمح بإدخال مالك السفينة في الدعوى³، حيث يقرّ القضاء الفرنسي في قضية السفينة navire Gasikara بتاريخ 1994/02/15 بالإحتفاظ بالدعوى الحقيقية ضدّ السفينة كدعوى عينية، مع امكانية ادعاء الدائنين ضدّ المستغلّ، ولو كان غير مالك السفينة، مادام أنه يحتمل استغلال السفينة من قبل مستأجرها لأجل التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة، التي تشكل أصل الدين، ولو لم يتمكن الدائن من الإدعاء شخصياً ضدّ الناقل البحري⁴.

وانطلاقاً من ذلك يواصل القضاء الإنجليزي نهج القضاء الفرنسي في قضية السفينة The Indian Grase عام 1997 أين تمت عملية الشحن على متن السفينة Indian Grase لإتمام نقل العتاد الحربي لصالح الحكومة الهندية من السويد إلى الهند، غير أنه هلكت الحمولة الموجودة داخل الغرف نتيجة حريق بدرجة حرارة 3°، ورميت البضائع الأخرى من على متن السفينة، حيث ادعت الحكومة الهندية في أوت 1989 في إنجلترا، بدعوى عينية ضدّ سفينة شقيقة Indian Endurance للسفينة Indian Grase، والتي رست في إنجلترا، فينتفق على تطبيق القانون الإنجليزي على موضوع النزاع، ورفعت بتاريخ 1988/09/01 في Cochin بالهند دعوى شخصية، حيث يكمن جوهر هذا النزاع بإدخال نفس الأطراف في الدعوى الشخصية (الهند) والدعوى العينية (إنجلترا)، بواقعة أن مالك السفينة المدعى عليه هو الآخر في الدعوى العينية⁵، التي تكمن الغاية من وراءها لأجل التصرف في ملكية السفينة، والحصول على ضمان، والإدعاء ضدّ مالك السفينة⁶.

¹ The August 8, (1982) 2 A.C.450, Ibid, p 258.

² وهو ما سنتعرض في الفقرة 2 من البند الثاني.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 259.

⁴ Cour de cassation (Ch. com.), 15 février 1994, sommaire du N° 543, novembre 1994, p 695, Note P. Bonassies.

⁵ The indian Grace 1997, 4 All E.R. 380.

⁶ L'arrêt The Indian Grace (n°2) de la Chambre des Lords, Cité par: Yves Tassel, Chronique de jurisprudence maritime Anglaise, art. p. cité, p 634, 635.

كما أحال القضاة في قرار The Maciej Rataj لعام 1995 إلى قضية The Indian Grase حيث أقرت المحكمة الأوربية أنّ الدعاوى العينية والدعاوى الشخصية بنفس المحلّ والسبب والأطراف، بما أنّها تُدخل السفينة ومالكها في الدعاوى، والخضوع لتطبيق المادة 21 من معاهدة بروكسل المتعلقة بالإختصاص القضائي وتنفيذ القرارات في المجال المدني والتجاري.¹

الفقرة الثانية: تشخيص السفينة على ضوء القانون الفرنسي والقانون الجزائري:

بعد تسليطنا الضوء على نظرية تشخيص السفينة وفق أحكام القانون الإنجليزي، نظرا لأهميتها البالغة في فتح باب الإدعاء ضد السفينة التي تمثل موضوع الحق، فقد اتخذ كل من القانون الجزائري والقانون الفرنسي خطوة نحو نظرية التشخيص، بمفهوم مختلف عما جاء به القضاء الإنجليزي الذي ارتأى نحو توسيع نطاق الدعاوى العينية إلى دعاوى شخصية.

من المعلوم أنّ السفينة تتمتع بطبيعة قانونية خاصة تميّزها عن غيرها من المنقولات،² ومفهوم غامض يجعلها تتماثل مع الحالة القانونية للأشخاص الطبيعية، بدليل اعتماد المشرع البحري الجزائري على تسمية شخصية السفينة وجنسيّتها عنوانا في الفصل الثاني بقسمه الأول من القانون البحري الجزائري (المادة 13 إلى 31)، بل يسميها العميد Ripert كيان مشخّص مما يستوجب الإقرار بقواعد تنظّمها،³ بقوله السفينة "... شخص ينشأ من قبل كائن بشري تتمتع باسم، مقام اجتماعي، موقع، جنسية، لتموت السفينة أو ترجع لدولة العلم..."⁴ وفي نفس السياق يرى العميد Rodière "السفينة مثل الأشخاص الأحياء تتمتع باسم معيّن وموقع اجتماعي يميّزها عن باقي السفن... ولها ميناء تسجيل أين تحتفظ بكافة التصرفات، وتتمتع بجنسية فرنسية أو جنسية أجنبية تحتجّ بها أمام القضاء وتدافع عن نفسها".⁵

¹ The Taty (1994) I ECR 5439 The Maciej Rataj (1995) 1 Lloyd's Rep. 302, Cité par: Yves Tassel, Chronique de jurisprudence maritime Anglaise, art. p. cité, p 637.

² عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 28.

³ Cf. Bonassies Pierre, statut et contrat dans le droit maritime, mélanges en l'honneur de Christian scapel, presses universitaires d'Aix -Marseille, droits des transports/ maritime/ aérien et terrestres, mars 2013, p 106.

⁴ عنون العميد Ripert في الفقرة 303 من كتابه "شخصية السفينة" كعنوان كاشف.

- Cf. Georges Ripert, tome 1, op. cité, §303.

⁵ Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency -tandonnet, op.cité, p 197.

ومن هذا المنطلق يتبين لنا أنّ الحالة المدنية للسفينة تجسّد فكرة تماثلها مع الشخص الطبيعي، كدليل على مدى تمتع السفينة بالشخصية القانونية،¹ التي تأسس عن طريق البناء على غرار الجمعيات والشركات الناشئة بعقد التأسيس،² فتكتسب هذه المنشأة البحرية حقوق وتحمل التزامات تعاقدية وغير تعاقدية ناجمة عن استغلالها.³

ولابدّ من التأكيد أنّ سجل السفن هو ما يثبت جميع عناصر تحديد هوية السفينة،⁴ التي يُستند عليها لأجل التعرف على الناقل البحري، بعد الإطلاع على الصفحة التي تحمل المعلومات الخاصة بالحالة المدنية للسفينة،⁵ الواردة بجميع الوثائق البحرية التي تتواجد لدى السلطة البحرية المختصة في المؤسسة المينائية.⁶ ويأتي في مقدّمة العناصر التي تركز عليها أنظمة النقل البحري وتشخص لنا السفينة ألا وهو اسم السفينة حسبما تؤكده المادة 14 من ق.ب.ج، الذي يقيد في دفتر التسجيل الجزائري الناشئ باسمها، تطبيقاً للمادة 03 من القرار المؤرخ في 1989/04/05 المحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، والمادة 34 من ق.ب.ج والتي تقابلها المادة 89 من المرسوم الفرنسي رقم 67-967 المتعلق بنظام السفن والسفن البحرية الأخرى والمادة 1 من القانون الفرنسي رقم 5-67، فهو بيان الزامي يشار إليه ضمن بيانات وثيقة الشحن حسبما تؤكده المادة 751 من ق.ب.ج، متى كانت حمولة السفينة تفوق أو تساوي 10 طن،⁷ والذي يتجسّد الهدف من وراء تبيانه في تحديد السفينة الناقلة للبضائع بشكل ناف للجهالة أمام المرسل إليه والشاحن،⁸ وان جرت العادة تسليم سند شحن للشاحن لا يذكر فيه اسم السفينة نظراً لتعذر التعرف عليها، وهي الغاية المبتغاة من وراء الإعتماد عليه خدمة لشركات النقل البحري الضخمة.⁹

¹ محمد كمال ملش، المرجع السابق، ص 53.

² بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 24.

³ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 51.

⁴ CSJ de Panama, civ. 1re, 08/11/2007, RJ, novembre 2007, pp. 232, 236-237, Cité par : Frank Nectali Miranda Guerra, op. cité, p 278, 279, 280.

⁵ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 49.

⁶ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 33.

⁷ بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران السانبا، 2012/2011، ص 50.

⁸ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 206.

⁹ محمود محمد عبابنه، المرجع السابق، ص 84.

ومع ذلك يظل اسم السفينة هو العنصر الرَّاجح في تحريك الدَّعوى ضدَّ السفينة، الذي يتطلَّب اشتغال الإدعاء على اسم السفينة،¹ ممَّا يمكن الغير حامل سند الشَّحن تحديد المجهَّز مالك السفينة بالإدعاء ضده، الأمر الذي جعل المشرِّع البحري الجزائري ينظِّم أحكامه، حيث استلزم ضرورة توافر شروط منح اسم السفينة وإجراءات استصداره بشكل لا يترك أيَّ مجال للشكِّ في أحكام القانون البحري الجزائري، والذي خصَّه بشيء من التوضيح في القرار المؤرَّخ في 05 أفريل 1989 المحدد شروط منح أسماء السفينة وتغييرها،² الأمر الذي يستوجب أن تحمل كلَّ سفينة كأيِّ شخص طبيعي اسما يميِّزها عن العمارات البحريَّة الأخرى والذي تختصُّ باختياره شركة الملاحة أو مالك السفينة في غالبية الأحوال.³

وإذا كان يتمتَّع مالك السفينة بحريَّة اختيار اسم لها إلا أنَّ هذه الحريَّة ليست مطلقة بالرَّجوع إلى القرار المذكور أعلاه، ممَّا يستوجب خضوع مالك السفينة لموافقة الجهة الإداريَّة البحريَّة المختصة لأجل منح اسم السفينة وتغييره، حسبما يتبيَّن لنا من خلال نصِّ المادَّة 1/16 و 2 و 3 من ق.ب. ج،⁴ بل أكَّدت المادَّة 06 من القرار المحدد شروط منح أسماء السفينة وتغييرها، أن يستلزم كلَّ تغيير لإسم السفينة ضرورة الحصول على رخصة مسبقة من السُلطة الإداريَّة البحريَّة المختصة، مع امكانيَّة الإحتفاظ به في حالات استثنائيَّة شريطة اتِّباعه برقم روماني لتمييزه عن الإسم الأوَّل تطبيقاً للمادَّة 08 من نفس القرار.

وتفاديا للصَّعوبات التي تطرحها أسماء السفن المتكرِّرة في الممارسات البحريَّة،⁵ فقد حدَّدت شروط ضمان عدم تكرار الأسماء بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحريَّة طبقاً للمادَّة 4/16 من ق.ب.ج،⁶ لما يثيره ذلك من مسؤوليَّة للسفينة في حدِّ ذاتها ومالكها، وألاَّ يستعمل الإسم المختار قبلاً أيَّ سبق تسميته من طرف سفينة أخرى،⁷ طبقاً للمادَّة 09 من القرار، بما أنَّ اسم السفينة يصبح مباح لكلِّ شخص إذا تحطَّمت السفينة أو غرقت. ويمكن للسُلطة الإداريَّة البحريَّة المختصة أن تتحفَّظ على حقِّ رفض كلِّ طلب تعيين أو

¹ Cf. Jean – Claude Dakouri, op. cité, p 28.

² القرار المؤرَّخ في 1989/04/05 الذي يحدِّد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، ج.ر عدد 20، عام 1989.

³ Cf. Jean – Claude Dakouri, op.cité, p 28.

⁴ تنصُّ المادَّة 1/16-2-3 من ق.ب.ج أنه "يجب أن تحمل كلَّ سفينة اسما يميِّزها عن العمارات البحريَّة الأخرى. ويختصُّ مالك السفينة باختيار اسمها.

يخضع منح اسم السفينة وتغييره لموافقة السلطات البحريَّة المختصة..."

⁵ Cf. Neffous Mohamed Mankour, op.cité, p 11.

⁶ تنصُّ المادَّة 4/16 من ق.ب.ج أن شروط منح الإسم وتغييره تحدِّد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحريَّة."

⁷ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op.cité, p 84.

تغيير اسم السفن، حينما يقترح اسم السفينة من قبل مجهز أو مالك سفينة أخرى، أو يتعدّر عليه اثبات ملكية السفينة،¹ تطبيقاً لأحكام المادة 09 من القرار المحدد شروط منح أسماء السفينة وتغييرها.

وتجدر الإشارة أنه يظل اسم السفينة ثابت حينما يحتمل مغادرة السفينة ميناء قيدها وتسجيلها؛² باعتباره من العلامات الخارجية للسفينة،³ والذي يجوز له نقله أو تغييره إلى مكان آخر مع مراعاة إجراءات النقل والشهر في دفتر التسجيل السابق واللاحق لأجل تمكين الغير من تتبع السفينة والإطلاع على وصفها في كل وقت،⁴ على أساس أنه مرجع العلاقات القانونية التي تقوم بها السفينة،⁵ لأجل ممارسة نشاطاتها وجميع الأعمال المتعلقة باستغلالها،⁶ وتأمين الإشهار الحقيقي للتصرفات الواردة عليها وحقوقها، من بيع أو إيجار أو رهن، وضمان سلامة المعاملات التجارية.⁷

وبالرغم من تكييف وصف السفينة أنها شخص على أساس الهوية التي تتمتع بها لاسيما الاسم وفقا لأحكام القانون البحري الجزائري، نرى أن السفينة تتجرد من الشخصية القانونية التي لا تثبت إلا للشخص الطبيعي، ولا تضافى على الشخص الاعتباري إلا على سبيل المجاز أو بمقتضى نص تشريعي خاص حسبما يتبين من خلال المادة 49 من ق.م.ج التي أغفلت النص على السفينة ضمن أحكامها.

وعليه نرى أن استبعاد فكرة تشخيص السفينة أمر بديهي؛ غير أن ذلك لا يحول دون تحمل السفينة مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة على متنها، بما أنها تشكل الذمة المالية للمدين مالك السفينة الذي تفترض فيه صفة ناقل البضائع بحرا، وهو ما يكرسه المشرع الإنجليزي الذي كان له السبق في تطبيق نظرية تشخيص السفينة.

¹ Cf. Neffous Mohamed Mankour, op.cité, p 11.

² يمثل ميناء تسجيل السفينة الموطن القانوني للسفينة الذي توجه إليه جميع التبليغات القضائية الذي يعود إليه الاختصاص القضائي للمحاكم التي يقع في دائرة اختصاصها هذا الميناء لأجل الفصل في النزاعات والنظر للجرائم المرتكبة على ظهر السفينة.
- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 49.

³ يجب كتابة اسم ميناء التسجيل باعتباره المكان الذي سجلت فيه السفينة تحت اسمها الوارد في مقدمتها وعلى كل طرف منه وهو ما تؤكد المادة 17 من ق.ب.ج، وهذا على خلاف التشريع المصري والإنجليزي والتشريع الفرنسي هذا الأخير الذي يلزم ضرورة كتابة الموطن في مؤخرة السفينة بشكل وحروف بارزة.

⁴ مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 18.

⁵ بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص 53.

⁶ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 28، 29.

⁷ Cf. Jean –Louis Bergel, art. p. cité, p 80.

الفرع الثالث: الحجز على السفن حلّ للتخفيف من صعوبة تحديد صفة الناقل البحري للبضائع:

على خلاف القانون البحري الأنجلوسكسوني الذي يقرّ برفع دعوى عينية موجهة ضدّ السفينة بذاتها، كطرف مدعى عليه مع مالك السفينة أو بدونها، تسمح قوانين أخرى ممارسة صاحب الحقّ على البضائع الحجز التحفظي على السفن،¹ خشية من التصرف فيها، تماشياً مع المقولة الشهيرة أنّ "التحفظ يسبق الحقّ" «Remedies precede right»، بما أنّ السفينة ضامنة البضاعة والبضاعة ضامن للسفينة،² متى توافر مبرر يسمح بذلك،³ حيث تمنع السفينة من التحرك بإذن السلطة القضائية المختصة ضماناً لدين بحري ولكنه لا يشمل حجزها لتنفيذ لسند دين،⁴ وإنما بعد استصدار الأمر من قبل صاحب الحقّ على البضائع المتضررة.⁵

تجسّد السفينة مال منقول ذي قيمة اقتصادية، يقدر بمبلغ مرتفع بقيمة العقار،⁶ التي ينبغي أن تكون عائمة،⁷ حيث ندخل مالك السفينة في الدعوى الذي لا يساهم في انجاز عملية النقل، لإرتباط دين أصحاب الحقّ على البضائع بالسفينة المملوكة له،⁸ ولو لم يكن مدينا بدين بحري يتعلّق بالسفينة العائمة التي تحمل علم الدولة المتعاقدة (forum arresti) التي ينطبق عليها قانونها الداخلي أو قانون المحكمة (lex fori) أيّ المكان

¹ Cf. Vaillancourt G, art. p. cité, p 640.

² عثمان بن فضل، العقل التحفظية للسفن في القانون المقارن والمعاهدات الدولية، المجلة القانونية التونسية، 1994، مركز الدراسات والبحوث والنشر، ص 121، 122.

³ الجدير بالإشارة أنه قد يتسبب الحجز التعسفي على السفينة دون أيّ مبرر الإضرار بمجهز السفينة بتعطيل استغلالها أثناء فترة الحجز، والحكم عليه بتعويض الشاحنين عن الأضرار اللاحقة بالبضائع من جراء تأخر وصولها، فيلتزم الدائن الحاجز تعويض المجهز عمّا فاته من كسب وما لحقه من خسارة.

- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 179.

⁴ المادة 1 من معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقع عليها ببروكسل بتاريخ 10 ماي لسنة 1952 التي صيغت باللغة الإنجليزية التي عدّدت حالات دون وضع مبادئ عامة، وانضمت إليها كثير من الدول العربية ومنها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-171 المؤرخ في 18/06/1964 ج.ر. عدد 53 /1964، في حين أنه صادقت عليها فرنسا بموجب المرسوم رقم 58-14 لـ 01/4/1958، ج.ر. 14/ جانفي.

وتعرف المادة 150 من ق.ب.ج الحجز التحفظي أنه توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة عن جهة قضائية ضماناً لدين بحري

⁵ المادة 647 من الأمر رقم 154/66 المعدل بالقانون رقم 09/08 المؤرخ في 25/02/2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ويجوز منح الإذن حينما تبدو المطالبة مبررة من حيث المبدأ تطبيقاً للمادة 2/29 من المرسوم الفرنسي رقم 67-967 المتعلّق بالسفن والعمارات البحرية الأخرى دون الحاجة إلى سند تنفيذي.

⁶ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 263.

⁷ الجدير بالإشارة أنه لا يجوز توقيع الحجز على السفينة وهي في طور البناء حسبما يتبيّن من المادة 13 من ق.ب.ج بما أنه لا ينطبق عليها وصف السفينة.

⁸ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 259.

الذي تقرّر فيه حجز السفينة،¹ مما يؤدي إلى نزع الستار عن مالك السفينة الناقل المفترض، متى تعلق الأمر بالحجز تحفظياً على السفينة، ولو كان يتعدّد على صاحب الحقّ على البضاعة استرداد ضمان الدّعى من خلال إلقاء القبض على السفينة الناقلة للبضائع حتماً، حينما لا يكون الناقل مالك السفينة في غالبية الأحوال. وعليه سنحاول تحديد صفة الناقل البحري باللجوء إلى نظام الحجز على السفينة كآلية إجرائية توضع تحت يد القضاء بقصد منع المدين القيام بأيّ عمل مادّي أو قانوني لأجل نزع المال المحجوز عليه من ضمان الدائن،² سواء كان عادياً أو ممتازاً، وذلك لأجل التخفيف من صعوبة تحديد هوية ناقل البضائع، وتكريس الحلّ في الإتفاقية المتعلقة بالحجز التحفظي لعام 1952 الأكثر حرصاً بخصوص طبيعة الديون التي تكون محلّاً للحجز³ على غرار التشريع الجزائري⁴ والتشريع المصري،⁵ وإن كانت الإتفاقية جاءت بقائمة طويلة من الديون مع أنها محدودة،⁶ وهذا على خلاف القانون الداخلي الفرنسي الذي يسمح بالحجز على السفن المرتبطة بالديون البحريّة، ولما كان يمكن للدائن الحجز على السفينة كضمان للأضرار اللاحقة بالبضائع، يلاحظ اختلاف حول مسألة تحديد ضدّ أيّ سفينة تُحجز:

البند الأوّل: الحجز التحفظي على جميع السفن وفقاً للقواعد العامّة:

تطبيقاً للقاعدة المشهورة أنّه "من ألزم نفسه ألزم أمواله" فلا يقتصر التزام المدين على مال معيّن، وإنما يمتدّ ليشمل جميع الأموال التي تدخل في ذمّته الماليّة، بمعنى يمكن لصاحب الحقّ على البضاعة الحجز على

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 260.

² سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 167.

³ يتبيّن لنا من خلال المادة 1/1 من الإتفاقية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن بحراً لعام 1951 أنّه لا يجوز توقيع الحجز على السفينة تابعة لدولة متعاقدة إلاّ بمناسبة أحد الديون البحريّة المنصوص عليها.

⁴ حصر المشرّع الجزائري الديون البحريّة التي يمكن توقيع الحجز التحفظي على السفينة وفاء بها المذكورة في المادة 151 من ق.ب.ج أنّه يشمل الدين البحري طلب حقّ أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسبباً من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها"

⁵ الجدير بالإشارة أنّه أضاف قانون التجارة البحرية المصري الجديد رقم 08 لعام 1990 أسباب أخرى، وإن جاء بنفس التعداد الوارد في إتفاقية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن لعام 1952 حيث انضمت مصر إليها بموجب القانون رقم 135 لسنة 1955.

⁶ الجدير بالإشارة أنّه وضعت الإتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن التي أبرمت في جنيف 12/03/1999 قائمة طويلة، والتي لم تدخل بعد حيّز النفاذ مع إدخال بعض التعديلات على إتفاقية بروكسل لسنة 1952 وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474 المؤرّخ في 2003/12/06، ج.ر عدد 77 لـ 2003/12/10.

أي مال مملوك ينسب للمدين،¹ لأجل اصلاح الضرر اللاحق بالبضائع، تطبيقاً لأحكام المادة 2093 من ق.م.ف التي تقابلها المادة 234 من ق.ت.ب.م والمادة 188 من ق.م.ج التي تؤكد على ضمان جميع أموال المدين لوفاء ديونه وفي حالة عدم وجود حق أفضلية مكتسب فإن جميع الدائنين متساوون اتجاه هذا الضمان. وهو ما تقره المادة 1/642 من ق.ا.م.ا.ج على جوازية حجز الدائن على جميع أموال المدين حفاظاً على الضمان العام لديونه، والمادة 13 من ق.ا.م.ا.ف أنه "يمكن الحجز على جميع الأموال التي يملكها المدين حتى تلك التي يحتفظ بها الغير..."، والمادة 74 التي تنص "امكانية الحجز على جميع الأموال المنقولة المادية والغير مادية التي تنسب للمدين، التي تظهر ضرورية".²

وانطلاقاً من هذه النصوص القانونية يتبين لنا أن كل مال المدين ضامن لديونه وهو ما ينطبق على مالك السفينة حيث تلعب السفينة ومالكها دور لا مناص منه في القانون البحري بوجه عام والنقل البحري بشكل خاص، فتسمح بتحديد هوية مالكها الذي يُنقل بافتراض الصفة القانونية للناقل البحري، أين يفتح القانون البحري منفذ للذمة المالية في حالة الهلاك اللاحق بالبضاعة أثناء عملية النقل البحري.³ وتدرج جميع سفن المدين مهما كان الدين ضمن الأموال المملوكة له،⁴ في الضمان العام للدائنين التي تمثل أحد العناصر الإيجابية للذمة المالية،⁵ للملاك والمجهزين، وجزء منها رغم طبيعتها المستقلة التي تجعلها مسؤولة عن الديون الناجمة عن استغلالها،⁶ حيث يرى الأستاذ Tassel "لا يرد في القانون الفرنسي أي تحديد لأجل دفع الدين على أساس السفينة المحجوزة، دون الحاجة لتبعية الدين لها"،⁷ وبالتالي يجوز توقيع الحجز على أي سفينة أخرى يملكها المدين.⁸

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 261.

² قانون الإجراءات المدنية والإدارية الفرنسي رقم 91-650 المؤرخ في 09/07/1991، ج.ر. عدد 163 لـ 14/07/1991.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 263.

⁴ سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 167.

⁵ Cf. Isabel Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 44.

⁶ Cf. Frank Nectali Miranda Guerra, op.cité, p 278.

⁷ Cf. Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, op.cité, p 261.

⁸ إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، المرجع السابق، ص 247.

البند الثاني: توقيع الحجز التحفظي على السفن وفقا لأحكام القانون البحري:

على خلاف القواعد العامة يحق لكل مطالب بدين بحري محدد قانونا في الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن¹ والقانون الداخلي² الحجز التحفظي الذي يستند وجوده على شيء يتمثل في السفينة التي ينسب لها الدين، مما يوحي وجود علاقة بين السفينة والدين البحري أو أية سفينة أخرى يملكها المدين،³ وقت نشوء الدين البحري سواء كان المدين مالكا أو مستأجرا للسفينة، ولو أصبحت السفينة ملك الغير، بعدما كانت ملك للمدين يوم نشأة الدين، بصرف النظر عما اذا كانت السفينة المحجوزة في رحلة بحرية أو على وشك الإبحار، وذلك لأجل الزيادة في الضمانات وحماية الدائن، طبقا لأحكام المادة 1/3 من الإتفاقية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن لعام 1952، والمادة 154 من ق.ب.ج والمادة 1/61 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد.

لكن يثار التساؤل عن وجهة المبدأ الذي يقضي بذلك بما أنه يشهر التصرف الوارد على ملكية السفينة، والذي يحتج به أمام الغير، لنؤيد فكرة قبول ذلك على أساس أن السفينة ضامنة لدائنها كأبي شخص معنوي، فضلا عن الطابع العيني الذي يطغى على الدين البحري، تأثرا بالقانون الإنجليزي باعتبار أنه تكيف الدعوى المؤسسة على الديون البحرية من الدعاوى الناشئة عن الحقوق العينية،⁴ دون الإعتداد بشخصية مالك السفينة بكافة الأحوال وهو ما ستطرق له فيما يلي:

الفقرة الأولى: الحجز التحفظي على السفن المملوكة للمدين المجهز:

تتعدد السفن التي يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها، خاصة تلك السفن المملوكة للمدين، الأمر الذي يستدعي منا تحديدها مع التطرق لمسألة تأثير ظهور شركات السفن الفرديّة على حجز السفن المملوكة للمجهز:

¹ لاسيما ما يتعلق بالحقوق الشخصية التعاقدية المترتبة عن عقود نقل البضائع على السفينة بمقتضى مشاركة الإيجار أو سند الشحن أو أي سند آخر أو هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها طبقا للمادة 1/1 هـ من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز على السفن لعام 1952.

² طبقا للمادة 151 من ق.ب.ج والمادة 60 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد رقم 08 لعام 1990

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 262.

⁴ عثمان بن فضل، المرجع السابق، ص 132، 133.

أولاً: تحديد السفن الجائز توقيع الحجز التحفظي عليها:

يقضي الأصل العام مطالبة الدائن بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة الذي يتعلّق بها الدين، وهو الطّريق المختصر للدائنين أمام صاحب الحقّ على البضاعة لإستيفاء حقوقهم التي طالبوا بها، فيكون المدين مالك لهذه السفينة المحجوزة،¹ بصرف النظر عن المسؤولية الشخصية لمالكها، حيث لم يعترف المشرّع الجزائري بمسؤوليته حين تقديم هذا الضّمان الذي يلزم المدين بدفع كفالة للوفاء بمقدار الدين مقابل رفع الحجز على السفينة.

غير أنه تحظى السفن بأهمية كبيرة أمام الدائنين بما أنه يؤدي إلى امتداد حقّه في الضّمان،² حيث يجوز لكلّ مستفيد من دين بحري الحجز على سفينة مملوكة يرتبط بها الدين البحري، وهي السفن المتعاقد عليها مباشرة، التي يُحتمل تسبّبها في الحاق الأضرار بالبضائع أو أيّ سفينة أخرى يملكها المدين المجهّز (ship sister السفينة الشقيقة)، متى كانت مملوكة له وقت نشوء الدين،³ اتّجاه مالك السفينة بشكل مباشر، أو أيّ سفينة تابعة له،⁴ بما أنه قد لا تستمرّ ملكيّة السفينة لنفس الشخص الذي هو أصل في الدّعى.⁵ ذلك أنه تكمن مصلحة الدائن في الحجز على شقيقات السفينة التي تعلّق بها دينه، خاصّة عند رسوها في ميناء أقرب من الميناء التي ترسو فيه السفينة الأولى،⁶ كوسيلة يُعتمد عليها في مجال الحجز التحفظي حينما تفترض صفة الناقل البحري في مالك السفينة الذي صُعب تحديد هويته، هذه السفينة التي لم يتفق على استغلالها سابقاً، بمعنى لا يشترط أن تكون نفس السفينة التي تجسد مصدر الدين البحري، بما أنها تمثّل ضمان ضروري لديون الناقل البحري أمام أصحاب الحقّ على البضائع.⁷

¹ ايمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، المرجع السابق، ص 233، 247.

² Cf. Philippe Delebecque, Les «Single ship companies, art. p.cité, p 03, 04.

³ Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency –tandonnet, op.cité, p 209.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya–Pelle, op.cité, p 256.

⁵ Cf. William Teteley, Q.C, art.p.cité, p 402.

⁶ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 154.

⁷ Cf. Stéphane piedelièvre/dominique gency –tandonnet, op.cité, p 209.

وتعقيبا على ذلك يشترط أن تكون السفينة المحجوز عليها مملوكة للمدين وقت نشوء الدين،¹ حتى تضمن الديون البحرية، حيث لا تخصص السفن للحجز عليها تلك التي تؤول ملكيتها للمجهّز بعد نشوء الدين لأجل الوفاء، خروجاً عن القواعد العامة التي تجد أساسها في الدين الشخصي للمالك المجهّز.²

وعلى خلاف المشرّع الجزائري فقد أوردت المادة 1/3 من اتفاقية بروكسل لعام 1952 والتي تقابلها المادة 2/61 من ق.ت.ب.م بعض الإستثناءات على حكم جواز توقيع الحجز على أي سفينة مملوكة للمدين، فأكدت عدم جوازية الحجز على أية سفينة اذا نشأ الدين عن المنازعة في ملكية السفينة أو ملكية على الشيوخ أو بحيازتها أو باستغلالها أو بالحقوق الناشئة عن استغلالها أو حقوق المالكين على الشيوخ أو كل رهن بحري أو غارقة، فيما عدا السفينة التي يقع عليها الدين، ولو كانت السفينة شقيقة، ويرجع السبب في ذلك ارتباط هذه الديون بحقوق عينية تتعلق بالسفينة بعينها.³

ثانياً: تأثير ظهور شركات السفن الفردية على الحجز التحفظي على السفن المملوكة للمجهّز:

يتعدّر تطبيق نظام الحجز التحفظي على السفن المملوكة لشركات السفن الفردية كوسيلة يعتمد عليها الملاك لأجل التهرب من تحمل مسؤولية الأضرار اللاحقة بالبضائع، وان كان ذلك لا يؤخذ به على اطلاقه، بل جاء الفقه والقضاء بحلول إستناداً على عدة معايير تجيز امكانية توقيع الحجز على جميع السفن التابعة لهذه الشركات:

1- استبعاد السفن الفردية المملوكة للشركات من الحجز:

على أساس افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة بحكم الواقع والقانون، وامكانية الحجز على أي سفينة، تنصّ المادة 3/3 من معاهدة بروكسل لعام 1952 أنه "تعتبر السفن متّحدة في ذات الملكية متى كانت الأنصبة فيها مملوكة كلّها لذات الشخص أو الأشخاص"،⁴ حيث تشكّل جميع السفن عناصر الذمة المالية

¹ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 176، 177.

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 110.

³ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 154.

⁴ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 110.

للشركة المستغلة لها،¹ فيحتفظ المجهز بنفس العلاقة مع مختلف السفن، والذي يقدم أي سفينة لأجل ضمان الدين عليها،² غير أنه انتقد الشرط الوارد في هذه المادة مما أدى إلى تأويله حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بقرارها الصادر في 12/02/1991 أن المادة 3 من الإتفاقية "لا تستبعد أي دليل أن السفينة تابعة لنفس الشخص أو الأشخاص حتى ولو كانت الحصص ليست ملك للكافة"، بالرغم من اتخاذ الفقيه الفرنسي Antoine Vialard موقف مخالف،³ الذي يرى أن "حيازة كل حصص ملكية السفن في جميع الحالات من قبل نفس الأشخاص...".

وتكمن الغاية من وراء إنتقاد أحكام المادة 3/3 لأجل الحد من تحايل ملاك السفن الذين يختلفون شركات لا تملك في ذمتها المالية سوى سفينة واحدة فقط،⁴ التي تشكل جوهر الذمة المالية للشركة، دون اقتصاره على الشركاء فقط التي يديرها مالك واحد،⁵ أين يقسم ملاك السفن ذمتهم المالية بين مختلف الشركات، فلا تملك الشركة إلا سفينة واحدة، الأمر الذي يجعل كل شركة سفينة فردية مستقلة عن الأخرى حتى ولو نفذت ذات النشاط على نفس الخط الملاحي،⁶ مما ينعكس على تحديد مالك السفينة الضامن، فيما إذا كانت شخص واحد أو مجموعة أشخاص أو الشركة المستغلة للسفينة.⁷

وعلى أساس ذلك يقلص ضمان الدائن في سفينة واحدة، الذي لا يتعدى سفينة أخرى،⁸ والكثير من يستعجل اللجوء لنظام شركة السفينة الفردية للتملص من المسؤولية القانونية،⁹ ولا يمكن لدائني شركة السفينة الفردية الرجوع على شركة تجهيز مستغلة لسفينة أخرى أي "السفينة الشقيقة أو السفينة الظاهرة"،¹⁰ بما أنه لا تسمح أي مادة في الإتفاقية للدائن الحجز على سفينة تسب لشركة السفينة الفردية الأخرى، مما يجعل المجهز

¹ تنص المادة 1 من المرسوم رقم 69-679 المتعلق بالتجهيز والبيوع البحرية أنه "تستغل السفن من قبل شركات التجهيز التي تنشأ تطابقاً مع القانون العام".

² Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 110.

³ Cf. Antoine Vialard, Personnalité morale des sociétés d'armement et apparentement abusif des navires saisis, DMF 560, Mai 1996, p 469.

⁴ عثمان بن فضل، المرجع السابق، ص 134.

⁵ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op.cité, p 327.

⁶ Cf. Antoine Vialard, droit maritime, op.cité, p 317.

⁷ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 176، 177.

⁸ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 261.

⁹ Cf. Georges Ripert, tome 2, op.cité, § 1248.

¹⁰ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op.cité, p 327.

يختفي وراء شركات لا تملك إلا سفينة،¹ بل قد يُنشأ شركة غير مدينة تتصرف في السفينة لحماية ذمته المالية من أيّ تتبّع ينتج عن ديونها.

2- المعايير المعتمدة للحجز على سفن شركات السفن الفردية:

إنّ تمكين الدائن من حجز سفن أخرى تابعة لشركة مالكة، يستوجب الإعتماد على معيار الوحدة المالية والتسيير،² ممّا يسمح اعتبار السفينة المحجوزة أصل الدين، التي تنسب لنفس المالك،³ حيث يعتمد على بعض النشاطات الأخرى التي في حوزة تلك الشركة،⁴ وفي هذا السياق قضت محكمة شيكاغو بتاريخ 1984/04/18 بمسؤولية الناقل (Amoco transport company) ومسؤولية الشركة الأم (standard oil company) ومسؤولية الشركة المتصرفة في السفينة واسمها (Amoco international oil company) بعدما كان الناقل لا يملك إلا السفينة amoco cadiz، فيلاحظ ضرورة جبر الضرر الذي نتج عن تصرف الشركة، تنتمي إلى مجموع شركات ملك لنفس الأشخاص، حيث يقتضي مبدأ الإنصاف اقرار التضامن بين الشركات التجارية التابعة لنفس المجموعة.⁵

وتجدر الإشارة أنه تدرّج عن الشركة المالكة لسفينة واحدة شركات ملاحية مالكة لعدة سفن،⁶ ممّا يؤدي إلى تقسيم ذمتها المالية لأجل الوفاء بديون سفينة أخرى،⁷ فيتخذ القضاء الفرنسي موقف متشدّد بخصوص إمكانية الدائن الحجز على السفينة التي تنسب لإحدى شركات التجمّع التي تملك سفينة واحدة لضمان ديون شركة أخرى لنفس التجمّع،⁸ ككيان قانوني مستقلّ من الأشخاص المعنوية والأشخاص الطبيعية،⁹ يشكّل وحدة اقتصادية موحّدة، تحتفظ فيه جميع شركات المكوّنة له بالشخصية المعنوية.¹⁰

¹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 114, 116.

² عثمان بن فضل، المرجع السابق، ص 134.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 111, 122.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 261.

⁵ عثمان بن فضل، المرجع السابق، ص 135، 136.

⁶ حسن جلال، المرجع السابق، ص 68.

⁷ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 176.

⁸ Cass.com.23/11/2000, som 296 obs marcadel DMF 2000, 719, obs Molfessis- cass. com 15/10/2002, DMF 2003, 756, obs p.simon, DMF 2003, 883, obs, h.Richemont et Nicolas, Cité par : Stéphane piedelièvre/dominique gency – tandonnet, op.cité, p 209.

⁹ Com, 02/04/1996, JCP, 1997, II 22803, Cité par : Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 149.

¹⁰ Ibid, p 106.

وانطلاقاً من فكرة قيام هذا التجمع من الشركات على مبدأ الإستقلالية ووحدة الذمة المالية، فلا يمكن للشركة الأم أن تمثل الشركة التابعة لها La filiale أمام القضاء،¹ نتيجة تمتعها بالشخصية المعنوية، فتسأل لوحدها،² مع خضوعها لرقابة وإدارة الشركة الأم، كما تنشأ علاقة التبعية عملياً في استحواذ الشركة الأم على الأغلبية في مجلس ادارة الشركة التابعة، بحيث تملك أغلبية رأسمالها مما يمكنها من السيطرة عليها.³

وفي هذا الصدد تطبق على شركات السفن الفردية نظرية الوضع الظاهر التي تسمح للدائن الإنتفاع بالإختلاط بين شركتين تنتميان لنفس التجمع، بالرغم من استقلال شخصيتها المعنوية،⁴ التي تمنع من التضامن بين كل سفينة داخل شركة واحدة، بحيث تلتزم 'الشركة أ' بالدين دون امتلاكها السفينة المراد الحجز عليها، بخلاف 'الشركة ب' التي تملك السفينة مع أنها غير ملزمة بالدين، حيث تظهر بشكل أو بآخر مرتبطتان على أساس معيار المصلحة المشتركة تجمعها بيانات وافتراضات، تتلاءم مع تحديد هوية المالك الحقيقي، مما يمكن الدائن المطالبة بالحجز على السفينة الظاهرة التي تُنسب للشركة ب لضمان ديون سفينة الشركة أ،⁵ ولو كانت هاتين الشركتين تمارس وظائف مشتركة.⁶

وعليه يسمح القضاء الفرنسي لعدة دائنين الحجز على سفينة لا تُنسب للمدين،⁷ على خلاف الأصل العام الذي يقضي بوجوب الحجز على السفينة نشأ عنها الدين البحري،⁸ حيث تؤكد محكمة استئناف Caen في قرارها المؤرخ بـ 1988/11/24 أنه لا يشكل الحجز على السفينة تمييز بين ملاكها بل مجرد خيال

¹ Cass. Com 04/11/1987, Rev. Soc, 1988, p 393, Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 149.

² على خلاف فرع الشركة «La succursale» الذي يتجرد من الشخصية المعنوية والإستقلال القانوني بكل ما يترتب عليها من آثار قانونية الذي يحمل اسم الشركة الأم ذي الشخصية المعنوية وتبعيته لها دون أن تكون له ذمة مالية مستقلة، بحيث ترجع الأموال التي يتعامل بها للشركة الأم مما يثير مسؤوليتها، ويقوم بنفس عملياتها، ومع ذلك يتمتع بنوع من الإستقلالية في التسيير واتخاذ قراراته، ويمثل أمام القضاء بخصوص النزاعات الناشئة عن ممارسة نشاطه.

- Cf. Farag Hmoda, La protection des créanciers au sein des groupes de sociétés, Thèse de doctorat, école doctorale de droit privé, université Franche-Comté, 2003, p 55, 61, 62.

³ Ibid, p 56, 57, 58, 59.

⁴ Cf. Bonassies Pierre, le droit positif français en 1989, art. p. cité, p 17, 18.

⁵ تقوم نظرية الوضع الظاهر في مجال الشركات على الإختلاط الممكن بين أيدي شركتين، بحيث لا تمثل احداها إلا واجهة الأخرى، فينشأ العنصر المادي في حقيقة مرئية الذي يتشكل بوسائل مادية: العنوان، الهاتف،... اجتماع المدراء أو اختلاط الذم المالية ويوصف العنصر المعنوي بالإعتقاد المخفى لوجود الشركة.

- Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 118, 222.

⁶ Cf. Delebecque Philippe, droit maritime, op.cité, p 327.

⁷ Cf. Delebecque Philippe, Les «Single ship companies», art.p.cité, p 03, 04.

⁸ T.Com .Marseille, 27/04/1976, Dr. Eur .transp.1976, p 634; CA Rouen, 26/01/1995, DMF 1996, p 49, Cité par: Isabelle Corbier, armateur, art. p.cité, p 11.

قانوني صرف بعد تبيان البيانات الكلاسيكية، (المدير الموحد، المدراء الشركاء، الإلتزام الشخصي للمدير بمناسبة العمليّات الماليّة اللاّزمة للسّقينة).¹

غير أنّه تمّ التّراجع عن فكرة الحجز التحفظي على السّفن الظّاهرة، بناءً على معيار المصالح المشتركة، فأصبح القضاء الفرنسي أكثر ارتجاجاً للمبدأ المؤسّس لقانون الشركات والإستقلال القانوني للأشخاص المعنويّة،² مما يستدعي افتراض وهميّة الشركات،³ فيفترض استقلال أعضاء التّجمّع،⁴ بما أنّه لا تكفي وجود رابطة صوريّة بين تجمّع الشركات وباقي الشركات بمجرد الإنتماء إليها، أين يخول للقاضي اثبات هذه الوهميّة لإحدى الشركات، بالنّظر إلى سيطرة الشركة الأمّ على الشركات الوهميّة التابعة لها، التي تمثّل جميع شركات السّفن الفرديّة القائمة على نظريّة الوهميّة.

وتشكّل إحدى هذه الشركات مجرد واجهة قانونيّة تغطّي تصرفات الشركة الأمّ، بما أنّها قوقعة فارغة ومجرّدة من كلّ حكم ذاتي ووجود قانوني،⁵ فتتجرّد من الشّخصية المعنويّة وتخفي ظاهراً الشّخصية الحقيقيّة لها، حيث تتصرف نتائج التصرفات التي تقوم بها الشركة الوهميّة إلى كيان قانوني واحد، بهدف توزيع رؤوس الأموال تفادياً لتنفيذ الدائنين على الأموال المخبّأة في الذمّة الماليّة للشركة التابعة للشركة الأمّ، حيث قضت في هذا السّياق محكمة النّقض الفرنسيّة أنّ مفهوم الوهميّة يطبّق وحدة الذمّة الماليّة المنقسمة وهمياً وظاهراً خلافاً لمفهوم خلط الذمّة الماليّة، الذي يفرض وجود ذمّتين ماليّتين مستقلّتين لها إيجابيات وسلبيّات

¹ Cf. Jean-Serge Rohart, La saisie des navires apparenté: suite et fin?, DMF 1994, p 339.

² Cf. Bonassies Pierre, le droit positif français en 1989, art.p. cité, p 17, 18.

³ يقصد بنظريّة الوهميّة أو الصوريّة *théorie de la simulation* اتخاذ وضع قائم على عمل ظاهر، بحيث يلجأ إليه الطّرفان ليستترا عملاً آخر أرادته حقيقة، تقوم على فكرة تغليب الإرادة الحقيقيّة على الإرادة الظّاهرة الكاذبة التي تخالف النّيّة الحقيقيّة للطرفين، بحيث تفترض وجود تصرف ظاهر يجسّد عقداً صورياً وتصرّف مستتر كعقد حقيقي ما يعرف بورقة الضد، فيتمّ العمل بالعقد الخفي ويبطل العقد الظّاهر تجسيدا لإحترام مبدأ سلطان الإرادة الحقيقيّة للمتعاقدين، وتسري الصوريّة على طرفي العقد والخلف العام دون أن تتعدّى الغير، على خلاف نظريّة الوضع الظّاهر مع توافر حسن النّيّة بين المتعاملين.

– هدى عبد الله، العقد، ج 2، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008، لبنان، ص 24، 289، 292، 297، 298.

⁴ cass.com.23/11/2000, somm 296 obs marcadel DMF 2000, p 719 obs Molfessis- cass com 15/10/2002, DMF 2003, 756, obs P. simon, DMF 2003, 883, obs, h. Richemont et Nicolas, Cité par : Stéphane piedelièvre/dominique gency – tandonnet, op.cité, p 209.

⁵ Par exemple : Cass.com, 29/01/1968 : bull.civ.1968, n°43, cass.com, 28/03/1977, rev. Soc, 1978, p 119, note, J.P.Sortais, Cité par : Farag Hmoda, op.cité, p 374, 375, 376.

مشتركة،¹ وقد أقرّ القضاء ترخيص الحجز على السفينة التي تنسب للشركة المستقلة عن المدين بخصوص الدين المتنازع، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1991/10/15 تحمّل الشركة مصاريف ونفقات السفينة، المجسّدة في قائمة السفن المملوكة لها ويمثّل PDG الشركة كمالك للسفينة.²

الفقرة الثانية: الحجز التحفظي على السفن الغير مملوكة للمدين المجهّز:

ساير المشرّع البحري الجزائري والمشرّع المصري؛³ ما جاء في نصّ المادة 4/3 من إتفاقية بروكسل لعام 1952 وإتفاقية جنيف لعام 1999، بحيث لا يقتصر توقيع الحجز التحفظي على سفينة مملوكة للمدين بل يرخص للطرف المضرور توقيع الحجز على أيّ سفينة غير مملوكة للمدين ولا تُنسب له،⁴ بمعنى سفينة أيّ شخص آخر غير المالك متى كان ملزماً بدين بحري، وهو ما يتماشى مع رأي الأستاذ Ndende أنّ هناك "تنسيق بين الحجز بناء على الدّعى العينية بخصوص السفينة التي ينسب لها الدين والحجز الذي يؤسّس على التطبيق التقليدي لنظرية الذمة الماليّة".⁵

لابدّ من التأكيد أنّه يثور اشكال حول مدى امكانية الحجز على السفن المستأجرة؛ حيث ينتقل التسيير الملاحي للسفينة، لمستأجر السفينة بهيكلها، ولا يمكن أن يبرّر الحلّ إلاّ بتأسيسه على الدين الحقيقي للسفينة،⁶ ومبدأ الظاهرية لحماية الدائن من تصرف مالك السفينة الذي يدفع الغير للإعتقاد أنّ مستأجر السفينة هو مالكيها، وان كان هذا التفسير لا يكفي لوحده لقيامه على القواعد العامة التي لا تتماشى مع فكرة "مسؤولية السفينة"، الوارد عليها الضمان.⁷ وعلى أساس ذلك يُسأل المستأجر عن الدين البحري المتعلّق بها، بما أنّ دائن المؤجّر يحتفظ بحقّه في الحجز على هذه السفينة متى تمسكّ بدين مرتبط بها مع أنّها غير مملوكة للمدين، أو السفينة المملوكة للمستأجر نفسه التي يرتبط بها الدين البحري، تبعاً لإجراءات حجز ما للمدين لدى الغير،⁸

¹ Cass.com, 16/11/1993, n°91-15, 418, Cass.com, 31/01/1995, n° 92-19.003, Cité par: Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op. Cité, p 280.

² Cour de cassation (Ch. com.), 15 octobre 1991, DMF 1992, p 815.

³ المادة 62 من ق.ت.ب.م والمادة 155 من ق.ب.ج.

⁴ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 176، 177.

⁵ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 262.

⁶ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 112.

⁷ عثمان بن فضل، المرجع السابق، ص 133.

⁸ لوراد نعيمة، خصوصية الحجز التحفظي للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 07، 2018، ص 77.

تطبيقاً للمادتين 667 و 668 من ق.ا.م.ا.ج، دون أن يمتدّ الحجز إلى السفن المملوكة للمؤجر، مما يستوجب تبيان ألا يكون مالك السفينة التي يرتبط بها الدين مدين بالدين البحري، بما أنه بإمكان الدائن الحجز على كل سفينة أخرى لا تتسب للمدين، لكنها تنتمي للذمة المالية للمالك القديم للسفينة التي يتعلّق بها الدين،¹ وإنما يجوز توقيع الحجز على أي سفينة أخرى أو باقي السفن المملوكة للمستأجر.²

وعليه يظهر المستأجر كمالك السفينة في أعين الغير، حيث تخرج السفينة من ذمة مالكاها لتدخل في ذمة مستأجر العارية، دون الإتفاق على توقيع الحجز على السفينة المستأجرة لصالح مالكاها،³ على خلاف الإستئجار السفينة للرحلة و زمنيا، وان كان يمكن لدائني المستأجر الحجز التحفظي على السفينة المستأجرة زمنيا بعد منحه التسيير التقني والملاحي للسفينة للمستأجر الزمني demise of the ship بخلاف الأصل العام،⁴ على أساس عدم تحديد النطاق الشخصي للمسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع لأجل توقيع الحجز التحفظي من قبل مالك أو مستأجر السفينة بصرف النظر عن طبيعة الإيجار. غير أنه يستقرأ من خلال الجزئية الواردة في المادة 4/3 من معاهدة بروكسل عام 1952 والمادة 155 من ق.ب.ج أنه ينطبق ذلك على جميع الحالات التي يوجد فيها دين بحري ملزم به شخص آخر غير المالك، حيث وضحت اتفاقية جنيف لعام 1999 في مادتها 1/3 بنصّها أنه اذا كان مستأجر السفينة عارية عند نشوء المطالبة البحرية مسؤولا عن تابعات المطالبة وكان مستأجرا للسفينة عارية أو مالكا لها عند توقيع الحجز.

ومع ذلك يثور التساؤل عن امكانية الحجز على السفينة بعد انتهاء مدة الإيجار، حيث أغفل المشرع الجزائري تنظيم هذه المسألة، على خلاف اتفاقية بروكسل لعام 1952 التي أجازت ذلك،⁵ على أساس قاعدة عينية الإلتزام وتتبع السفينة التي يرتبط بها الدين، دون ارتباط الحجز بالسفينة المدينة، وإنما الشخص المدين الذي يحجز السفينة المستأجرة تطبيقا لقاعدة شخصية الإلتزام، مما يجعله يرتبط بمدة الإيجار فقط.

¹ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 261.

² إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، المرجع السابق، ص 249.

³ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 112.

⁴ Cf. Emmanuel de pontavice, le statut des navires, op.cité, p 353.

⁵ عثمان بن فضل، المرجع السابق، ص 133.

الفقرة الثالثة: الحجز التحفظي على السفن وشك الإبحار:

يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة ولو كانت أهبة للسفر ما دامت تتبع القطاع الخاص،¹ تطبيقاً لأحكام المادة 1/3 من معاهدة بروكسل لعام 1952 وهو ما استتبعته اتفاقية جنيف لعام 1999، على غرار القانون البحري المصري القديم والقانون الفرنسي لما يسببه توقيع الحجز من عراقيل، وتعطيل مصالح الشاحنين والمرسل إليهم، وكلّ من له شأن في الرحلة، وإلاّ أثّرت مسؤوليّة مالك السفينة الناقل البحري عمّا سببه من ضرر، مع بطلان الحجز على السفينة،² في حالة غير صالحة للملاحة، وان كان يلتزم الناقلين البحرين بالتأمين لدى نوادي الحماية والتعويض.³ ومع ذلك فقد سمح المشرع المصري بتوقيع الحجز بموجب المادة 59 من ق.ت.ب.م بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه، مثل نظيره المشرع الجزائري بموجب المادة 154 من ق.ب.ج، إذ تفضّل مصلحة الدائن في توقيع الحجز عليها عن مصلحة القيام بالرحلة البحرية،⁴ بل أنّ سبب استعداد السفينة للسفر هو تلك الديون البحرية.

الفقرة الرابعة: الحجز التحفظي على السفن المنقول ملكيتها عن طريق البيع:

يثور التساؤل عن امكانية توقيع الدائن الحجز التحفظي على السفن التي تنتقل ملكيتها للغير، على خلاف ما هو معلوم في القواعد العامة، حيث يتبين لنا من نصّ المادة 1/3 من اتفاقية بروكسل لعام 1952 امكانية الحجز على سفينة تلقى شخص آخر ملكيتها وأصبح مالك جديد للسفينة دون أن يكون ملزماً بالدين الذي يلقي على عاتق المالك القديم.⁵ بمعنى يحقّ الحجز على السفينة بعد بيعها للمالك الجديد، لا وقت نشأة الدين، دون أن يخولّ للدائن حقّ التتبع، غير ما يمنحه القانون الواجب التطبيق والاتفاقية الخاصة بالإميازات والرهون البحرية،⁶ دون الإعتداد بشخص مالك السفينة حقيقي أو ظاهر، حيث قضت المحكمة التجارية

¹ الجدير بالإشارة أنه لا يجوز توقيع الحجز على السفن المملوكة للدولة طبقاً للمادة 03 من معاهدة بروكسل المتعلقة ببعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية المبرمة في 10/04/1926 التي وقّعت في 24/05/1934 والتي تقابلها المادة 149 من ق.ب.ج.

² علي جمال الدين عوض، القانون البحري، المرجع السابق، ص 143، 145.

³ عثمان بن فضل، المرجع السابق، ص 146.

⁴ ايمان فتحي الجميل، النظام القانوني للسفينة، المرجع السابق، ص 233.

⁵ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، نفس المرجع، ص 147.

⁶ حسبما توّكده المادة 09 من إتفاقية بروكسل لعام 1952.

Rouen بتاريخ 18/08/1989 الترخيص بالحجز على سفينة أخرى غير تلك التي يتعلّق بها الدين ولو أنّها بيعت، من قبل الشركة المالكة وقت النزاع بهدف القيام بإخفاء الشركة المدينة، بل يسمح التوصل للمالك الحقيقي في حالة البيع الظاهر للسفينة، لاسيّما أنّه قد أغفلت المادة 3/1 من اتفاقية بروكسل لعام 1952 تعريف دقيق لمالك السفينة.¹ وقد تأثر المشرّعين المصري والجزائري بشكل غير مباشر بأحكام هذه الإتفاقيّة، فيجوز الحجز على السفن بعد بيعها، بما أنّ القانون الوطني هو الواجب التطبيق، وذلك قياساً على فكرة تتبّع السفينة المثقلة بالرّهون البحرية التي تنتمي لطائفة الديون البحرية المتسبّبة بالحجز التحفظي على السفينة.² وانطلاقاً ممّا سبق ذكره نرى أنّه إذا كانت المعايير المذكورة أعلاه، تسمح بتحديد هويّة الناقل البحري، لكنّها لا تحسم هذه المسألة بدقّة، فقد لا تكون السفينة محلاً للحجز التحفظي والمتابعة،³ بإجماع أعضاء اللّجنة البحرية الدوليّة، ممّا لا يجعلها أفضل خطوة لأجل تحديد هويّة الأطراف والحفاظ على مطالبات الغير،⁴ خاصّة لما تصدر سندات شحن مباشرة ومشاركة، بحيث يتمّ الإدعاء على عدّة ناقلين يتحمّلون نقل البضائع وفق مختلف وسائط النقل، أين يُحتمل وقوع الضّرر أثناء مرحلة غير بحريّة، فلا تكون السفينة هي وسيلة النقل الوحيدة التي نقلت البضائع على متنها.

المطلب الثالث: مشاركة الإيجار كعامل خارجي في تحديد هويّة الناقل البحري:

إنّ المعيار الذي يقضي بوجوب رفع دعوى المسؤوليّة ضدّ مصدر الشحن باسمه ومجهّزي السفن تجاريّاً،⁵ هو مصادرة على المطلوب،⁶ أمام الصعوبات التي يطرحها تحديد هويّة الناقل البحري استناداً إلى بيانات سند الشحن في الممارسة البحرية، أين يتعدّد الكشف عنه بمجرد الإطّلاع عليها.⁷

¹ C. com, Rouen, 18/8/1989, DMF 1989, p 604, cité par: Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 221.

² المادة 59 من ق.ت.ب.م. والمادة 67 من ق.ب.ج.

³ Cf. Yacouba Cissé, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 12, 13.

⁴ Ibid, p 17.

⁵ Cour d'appel de rennes (2e Ch) 16 mai 2002, Navire MSC Magallanes, DMF 2002, 631, p 01, obs Y. Tassel.

⁶ أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص 11.

⁷ Cf. Marie Tilche, op.cité, p 01.

الأمر الذي يدفع المدعى عليه البحث عن عناصر خارجية لوثيقة الشحن،¹ على أساس الظروف الخارجية للظاهر التي تعتبر مجهّز السفينة ناقل،² منها مشاركة الإيجار وإن لم تنحصر فيها فقط،³ غير أنه يتأرجح موقف القضاء والفقه بين القبول ورفض فكرة تحديد هوية الناقل البحري بناء على هذا المعيار الخارجي، مما يستدعي التعرف على هذا السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشاركة الإيجار من خلال 'الفرع الأول'، وتحديد موقف القضاء والفقه من تحديد الناقل البحري بموجب مشاركة الإيجار من خلال 'الفرع الثاني':

الفرع الأول: ماهية السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشاركة الإيجار:

تؤدي مشاركة إيجار السفينة دور مهم جدًا في الكشف عن هوية الناقل البحري للبضائع الذي يساهم في التسيير التجاري للسفينة، دون اغفال التتويه للحالة التي يدمج فيها سند الشحن بمشاركة الإيجار:

البند الأول: تعريف مشاركة الإيجار:

يشقّ سند الإيجار أو مشاركة الإيجار من الكلمة اللاتينية *carta partica*، الذي تحرّر بنماذج مطبوعة تتماشى مع طبيعة الإيجار،⁴ فتجسدّ أمرا مكتوبا لإلتزامات أطراف عقد استئجار السفن،⁵ دون اعتباره سند شحن لعدم افتراضه النقل عبر البحر، حيث يقتضي المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 ذكر اسم المؤجر والمستأجر في مشاركة الإيجار بموجب المادتين 5 و18، والتي أغفل ذكرها في المادة 33 الخاصة بتعداد بيانات سند الشحن، ويؤكد الأستاذ I. Arroyo على أهمية استقلال الإرادة في مشاركة الإيجار التي تتميز عن سند الشحن فيحكمها نظام أكثر مرونة،⁶ بل كثيرا ما يرد في سند الشحن نصّ صريح يقضي الإعتماد على سند الإيجار فقط.⁷

¹ DMF 1993, p 37, Cité par: M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 76.

² Cf. Marie-Noëlle Raynaud, art. p.cité, p 02.

³ تجدر الإشارة إلى شهادة إثبات خسارة الحمولة أو تخلف الاحتجاجات حين المطالبة بالتعويضات وأجرة النقل حيث أكد القضاء أنه تشير بوالص الشحن بوضوح مدى تمتع الشركة الأيفوارية للنقل البحري Sitram بصفة الناقل البحري، بعدما ادعت الشركة Jeanneau المرسل إليه ضد شركة Bolten المستأجر الزمني، التي اعتبرته ناقل تأسيسا على فاتورة الأجرة الصادرة من قبل وكيل Bolten، بما أنه لا يمكن تغليب فاتورة الأجرة التي قدمها وكيل المستأجر الزمني على الإحالة إلى بيانات سند الشحن.

- C.cass (Ch. com.), 29 Juin 1999, Navire Ingrid Leonhardt, DMF 606, Juillet-Août 2000, p 634, Obs. Yves Tassel.

⁴ Cf. Martine Remond – Gouilloud, droit maritime, op.cité, p 305.

⁵ Cf. Pierre safa, op. cité, p 745.

⁶ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art. p.cité, p 21.

⁷ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 210.

تتمثل البيانات التي يجب أن تتضمنها كل مشاركة إيجار في اسم الأطراف، الأجرة، طبيعة البضاعة، موانئ الرسو، ويتمتع الأطراف بحرية ادراج بيانات،¹ كبيان يوحى ضرورة الخضوع لمشاركة الإيجار، مع تخصيص تفاصيل خاصة بالسفينة تحت بيان "العناصر الفردية للسفينة" تطبيقاً للمادة 1/5 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 والمادة 179 من ق.ت.ب.م، والتي تقابلها المادة 643 من ق.ب.ج، حيث يُلزم المؤجر بوضع هذه البيانات تحت يد المستأجر، خاصة اسم السفينة وفقاً لما هو وارد في معظم المشاركات في الخانات المخصصة لها،² وإن كان لا تعتبر تسمية السفينة شرط سريان عقد الإستئجار البحري، بل وسيلة للكشف عن مالك السفينة الناقل البحري.³

البند الثاني: سند شحن مشاركة الإيجار:

تلافياً تحرير مشاركات إيجار لكل حصة من البضائع المشحونة على متن السفينة،⁴ يسلم سند الشحن الصادر تنفيذاً لمشاركة الإيجار،⁵ كدعامة تعاقدية لعملية النقل بسند الشحن ذو امتياز عن مختلف البضائع، بعد اثبات واقعة شحنها على متن السفينة المستأجرة،⁶ ونقل حيازتها،⁷ واستلام الرّبان البضائع،⁸ حينما يسبق اثبات عقد النقل بمشاركة الإيجار،⁹ فيجسد السند المثبت لعقد النقل عند إبرامه،¹⁰ ممّا يوحى بتداخله مع عقد الإستئجار رغم استقلال نظامهما القانوني بالمعنى الضيق 'sensu stricto'،¹¹ فيدمج سند الشحن بمشاركة الإيجار،¹² الكاشف عن التسيير التجاري للسفينة،¹³ فيصطلح عليه 'سند شحن مشاركة الإيجار'،¹⁴ والذي

¹ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 32, 36.

² أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن، المرجع السابق، ص 29.

³ Cf. Bertrand Sabadi, op. cité, p 122.

⁴ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 190.

⁵ Cour de cassation, 13/06/1989, DMF 1990, p 471.

⁶ Cf. Alain Le Bayon, op. cité, p 75.

⁷ هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 161.

⁸ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 214.

⁹ محمود محمد عيابه، المرجع السابق، ص 177.

¹⁰ علي البارودي/ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 178.

¹¹ Cf. Arnaud Montas, Entre réalité juridique et fiction pratique..., art. p. cité, p 04.

¹² Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 190.

¹³ Cf. Alain Le Bayon, op. cité, p 75.

¹⁴ Cf. Antoine Vialard, Droit maritime, op. cité, p 337.

يتماثل مع سند شحن congenbill المستخدم مع مشارطات الإيجار،¹ الذي يعبر عن الإرادة النهائية للطرفين بغض النظر لسند الشحن اللاحق على مشاركة الإيجار،² حيث يتعدّر على المرسل اليه تحديد طبيعة مشاركة الإيجار، ولا يمكنه معرفة الناقل بما أنه المستأجر في المشاركة الزمنية والمؤجر في المشاركة للرحلة، حينما لا تُضمّ مشاركة الإيجار إلى سند الشحن.³

شريطة أن يتمكّن الغير حامل وثيقة الشحن التعرّف على شروط مشاركة الإيجار،⁴ بما أنه أجنبي عنها ويصعب عليه العلم بها والقبول بشروطها، حيث يرى الفقيه الفرنسي Du Pontavice "عدم امكانية تقييد حامل وثيقة الشحن بشروط مشاركة الإيجار إذا لم ينسخ (ينقل) في سند الشحن"،⁵ حيث تغلب شروط سند الشحن وليس للمشاركة تعديله أو إلغاء أحكامه،⁶ باستثناء العلاقة بين المؤجر والمستأجر، فتمثّل مشاركة الإيجار تكملة ما ينقص سند الشحن المعدّل لها من بيانات،⁷ دون تقييد الغير حامل سند الشحن بشروط مشاركة الإيجار التي تقضي بتحديد أو اعفاء الناقل البحري من المسؤولية،⁸ طبقاً للمادة 811 من ق.ب.ج والمادة 29 من القانون الفرنسي رقم 66-420 المتعلّق بعقود الإستئجار والنقل البحري.

كما يشترط عدم تعارض شروط سند الشحن مع مشاركة الإيجار، حينما يحتوي على تفصيل أو بنود معينة لا ترد في المشاركة أو شروط مضافة للشروط المطبوعة،⁹ لاسيّما وأنه تحرّر وثائق الشحن بلغة أجنبية ممّا يستوجب على المحاكم فهم المصطلحات،¹⁰ حيث يرى الأستاذ Michel Pourcelet "عدم امكانية الشاحن تجاهل وجود سند الشحن الصّادر من المستأجر الذي يحيل لأحكام مشاركة الإيجار، الذي يحصل

¹ Cf. Chalaron Yves, op. cité, p 353.

² يقضي بعض الفقه بوجود الإعتداد بالمشاركة محلّ مساومة بين الطرفين وأنّ سند الشحن يقتصر دوره على إثبات واقعة استلام البضاعة، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في 1960/03/29 أثير تطبيق القانون الفرنسي الذي يحكم سندات الشحن متى صدرت تنفيذاً لمشاركة الإيجار لترفض المحكمة تطبيق هذا القانون وتؤكد المشاركة لوحدها بحكم علاقة الطرفين.
- هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص 161.

³ Cf. Pierre Marie Rossignol, op. cité, p 377.

⁴ Cf. Pierre sefa, op.cité, p 754, 755.

⁵ الجدير بالذّكر أنه قد يعبر الشاحن على قبوله شروط مشاركة الإيجار بمجرد توقيع على سند الشحن.

-Cf. Arnaud Montas, Entre réalité juridique et fiction pratique, art. p.cité, p 04.

⁶ هاني دويدار، قانون النقل، نفس المرجع، ص 161.

⁷ Cf. Chalaron Yves, op. cité, p 353.

⁸ Cf. Arnaud Montas, Entre réalité juridique et fiction pratique, art.p.cité, p 03, 04.

⁹ هاني دويدار، قانون النقل، نفس المرجع، ص 161.

¹⁰ Cf. Pierre sefa, op.cité, p 755.

على نسخة منها شريطة عدم تعارض عباراتها مع شروط سند الشحن الذي يحتجّ به¹، ويرجّح سند الشحن عن سند الإيجار إذا وقع أيّ نزاع بينهما.²

الفرع الثاني: موقف القضاء والفقهاء من تحديد الناقل البحري بموجب مشاركة الإيجار:

إنّ المعطيات الخارجيّة عن سند الشحن لا ترتّب أيّ أثر إزاء الحامل الشرعي³، نتيجة ابهامها⁴، حيث تستبعد مشاركة الإيجار كوسيلة لتحديد هويّة الناقل البحري بسهولة نتيجة الطابع الخارجي لعقد نقل البضائع⁵، وفي هذا السياق يقرّ القضاء المصري عدم الإعتداد بمشاركة الإيجار في مواجهة الغير حاملي سند الشحن بما أنّها غير "مستنسخة" أو "ملحقة مادياً" بسند الشحن⁶، الذي قد يُغفل الإشارة إلى وجود هذه المشاركة⁷، ويتعذّر الكشف عنها إلا في وقت لاحق بعد تمام عمليّة النقل⁸، التي تحكّم العلاقة بين المستأجر ومالك السفينة، ممّا يمكن من اسباغ على هذا الأخير صفة الناقل البحري⁹، استناداً إلى بيان اسم مالك السفينة الوارد في سند الشحن الذي يُصدره بغضّ النظر عن موقعه ربّان السفينة أو الوكيل الملاحي، فتقوم مسؤوليته عن سلامة البضاعة المنقولة بموجب سند الشحن.¹⁰

ومن هذا المنطلق يعترف جانب من الفقه الفرنسي بمشاركة الإيجار التي تساهم في اثبات بداية تنفيذ عقد الإيجار، وتمكين المستأجر الإدّعاء ضدّ المؤجّر التي تحكّمها مشاركة الإيجار على أساس تعاقدية، بالإحالة إلى بياناتها والحقائق الخارجيّة لها¹¹، الموجودة مسبقاً لأجل تحديد هويّة الناقل، بما أنّه يتعذّر ايجاد أيّ وسيلة أخرى.

¹ Cf. Michel Pourcelet, le transport maritime sous connaissance, Droit canadien, américain et anglais, Revue internationale du droit comparé, université de Montréal, 1972, Vol. 25 N°4, Octobre-décembre 1973, p168 et s.

² هشام فرعون، المرجع السابق، ص 187.

³ Cf. Anastasiya Kozubovskaya-Pelle, op.cité, p 185.

⁴ Cf. René Rodière, op. cité, p 329.

⁵ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 68.

⁶ حكم النقض المصري الطعن رقم 2343 سنة 52 جلسة 1989/02/27 والطعن رقم 1941 سنة 53 جلسة 1990/01/08 غير منشورة، مشار إليه لدى: عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 378.

⁷ نفس المرجع، ص 378.

⁸ Cf. M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 75.

⁹ Cf. Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 265.

¹⁰ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، نفس المرجع، ص 378.

¹¹ Cf. Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, art.p.cité, p 29.

ذلك أنّ مشاركة الإيجار أحد المعايير الأكثر تضرعاً التي يُعتمد عليها في ساحة القضاء الفرنسي، لتمكين الغير حسن النية التضرع بها كتصرف قانوني، فيدان الناقل البحري على أساسها ولو أغفل سند الشحن الإحالة لها، بما أنّها تسمح لحامله تحديد هوية حائز النسيير التجاري للسفينة بصفة الناقل الحقيقي، ولو جسد طابع المؤجر في سند الشحن،¹ بحيث يرى الأستاذ Y. Tassel "أنّه يمكن للغير حامل سند الشحن التضرع بمضمون مشاركة الإيجار غير ملحقه بسند الشحن الذي يؤسس حقه في الإدعاء أمام القضاء"،² بما أنّه تجسد هذه المشاركة "acta inter alios res" شيء واقع بين الأغيار بصورة حاسمة،³ حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1991/10/22 أنه يسمح للغير في العقد التضرع بمشاركة الإيجار كواقعة قانونية لصالحه دون الطرف المتعاقد في نفس العقد،⁴ ولا يقتصر التعرّف على مشاركة الإيجار الإشارة لها في سند الشحن، بل يجب اشهارها كمشاركة إيجار السفينة عارية، بسبب تعدد إيجارات وعقود الإستئجار من الباطن.⁵

وتجدر الإشارة إلى جديد القضاء الفرنسي في المجال البحري بتاريخ 1994/09/08 الذي يكرّس فكرة التذكير بمشاركة الإيجار في إطار عقد النقل، حيث ادّعت شركات التأمين التي حلت محلّ حقوق المرسل اليه ضدّ المستأجر الزمّني شركة TST والربان بإدانتهم التضامنية مع مالك السفينة، والدليل على ذلك ما توجي إليه مشاركة الإيجار أنّ المستأجر شركة TST ناقل بحري، دون استبعاد إدخال مجهز السفينة في الدّعى كاحتياط أولي واثارة مسؤوليتيهما التضامنية، فيسأل الأول على أساس المسؤولية التقصيرية، ويسأل الثاني على أساس عقد النقل.

وانطلاقاً من ذلك أقرّت محكمة الإستئناف أنّه "لا تحول إمكانية ادعاء حامل سند الشحن بدون هوية ضدّ مالك السفينة شركة Perseus Shipping، من تحديد الهوية والإدعاء ضدّ الناقل المسؤول، فيجوز للغير

¹ C. Com, 30/01/1986, DMF 1987, p 586, Cité par: Isabelle Corbier, la notion juridique d'armateur, op.cité, p 265, 266.

² Cf. Tassel Yves, L'action en avaries et manquant du tiers porteur d'un connaissance sans en-tête, DMF N°567, Janvier 1997, p 52.

³ Cf. Patrick Simon, art.p.cité, p 28, 29.

⁴ C. Cass (ch. com.) rendu le 22 octobre 1991, Recueil Dalloz 1993, p 181. Note Ghestin, Cité par: Tassel Yves, L'action en avaries et manquant du tiers porteur d'un connaissance sans en-tête, art.p.cité, p 52.

⁵ Cf. Bonassies Pierre /Christian Scapel, op.cité, p 607.

التضرّع بمشارطة الإيجار كتصرف قانوني كأي عقد آخر، فيظهر المستأجر الزمّني شركة TST ناقل بحري في نظر حاملي سند الشحن لقب مزدوج والذي أجز ذات السفينة للرحلة، على أساس المعيار القانوني للإدارة التجارية للسفينة الذي يستحوذ عليها، ولكن دون الحكم عليه في موضوع الدعوى نتيجة عدم ثبوت مسؤوليته¹، حيث يؤكد الأستاذ Achard "عدم امكانية حامل سند الشحن تجاهل أن الناقل الحقيقي هو المستأجر الزمّني عند ابرامه عقد النقل"، وان كان يصعب الإحالة إلى مشارطة الإيجار بالرجوع لهذا الدليل². ويلاحظ على قرار "Jessica" أنه مهّد للحكم الذي أصدرته محكمة استئناف باريس بتاريخ 26 يونيو 1996 الذي يقرّ بإمكانية استناد مؤمّني المرسل إليه على الإحالة لمشارطة الإيجار لإستيفاء حقوقهم في ممارسة دعوى الرجوع ضدّ مالك السفينة والمدير المفوض³.

غير أنه استبعدت محكمة استئناف فرساي في قرارها الصادر بـ 20 مارس 1995 كلّ إحالة إلى مشارطات الإيجار، حيث يستخلص حقّ شركة تأمين البضائع في الإدعاء ضدّ الناقل البحري استنادا إلى حقوق المؤمّن، ضدّ الشركتين CGM و CGMF كناقلين لصفتهم كملاك ومجهّزي السفينة "Soufflot" الذين يسألون عن الأضرار التي تعرّضت لها البضائع بسبب سقوط جزء من الأنابيب في البحر أثناء إجراء عملية المسافنة، والذين أدخلوا المستأجر الزمّني شركة Comet Shipping في الدعوى، من خلال بيانات سند الشحن، التي ينبغي أن تكشف عن صفة الناقل البحري، والعناصر الخارجية لسند النقل ذات طبيعة اثبات صفة المرسل إليه الحقيقي على المدّعي، فيلاحظ تناقض في نفس القرار، الذي يحظر الإحالة إليها للكشف عن الناقل البحري.

لكن صرّحت المحكمة التجارية Nanterre استجابة لدفع الشركتين بعدم قبول طلبات شركات التأمين أن مالك السفينة ناقل بحري، التي تمسّكت بتمتع شركة Comet Shipping المستأجر الزمّني للسفينة موقع سندات الشحن بصفة الناقل، استنادا للتعريف الذي جاءت به المادة 1 من معاهدة بروكسل لعام 1924، كحجّة

¹ CA D'Aix-en - Provence du 08/09/1994, navire j. jessica, DMF 1995, p 52, Obs. Patrick Simon.

² DMF 1993, p 40, Cité par: M. Bachir Hadj Hamou, op.cité, p 81.

³ Bulletin des Transports et de la Logistique, N° 2698, 1997, p 227, Ibid, p 75.

صحيحة يتضرّع بها المدّعي، بحيث تبرّر محكمة استئناف فرساي في هذا السياق قرارها بحقيقة "أنه استنادا للأثر النسبي للاتفاقيات، فلا يعارض صاحب الحق على البضائع مشارطات الإيجار بناء على ما تحتويه سندات النقل من بيانات...".¹

وتعليقا على هذا القرار تلاحظ الفقيهة Raynaud أنّ يمكننا قبول ما قرّرته المحكمة بحق المرسل إليه الادّعاء بناء على ما يُستخلص من بيانات سند الشحن، التي تؤسّس على عناصر خارجيّة، وحقّ مجهّز السفينة التضرّع بها لإقامة الدليل أنّه ليس الطّرف المتعاقد الحقيقي في عقد النقل".²

¹ Cour d'appel de Versailles (12 chambre, 2 sect), 20 mars 1995, navire soufflot, DMF 1995, n° 554, p 813, obs R. Achard.

² Cf. Marie-Noëlle Raynaud, art. p. cité, p 03.

خاتمة

خاتمة

أخيراً في خاتمة هذا البحث، يجب التعرّيج لأهمّ ما أسفر عن الموضوع محلّ الدّراسة من نتائج، مع اقتراح بعض التّوصيات لعلّ وعسى يُأخذ بها وتساوم في حلّ بعض الإشكالات القانونيّة بهدف ضمان حقوق أصحاب الحقّ على البضائع المنقولة بحرا المتضرّرة من جرّاء الهلاك والتلف والتأخير في تسليمها، وذلك بعد تحديد هويّة المسؤول الحقيقي وهو ما يشهد كثرة النزاعات القضائيّة التي كانت ولا زالت قائمة في هذا الشأن.

قد يلاحظ على مفاهيم 'الناقل البحري' التي جاءت بها الإتفاقيات الدوليّة جزءاً من المشكلة وفي ذات الوقت جزء من حلّ اشكاليّة تحديد الهويّة واضفاء صفة الناقل البحري، حيث تخلق هذه التعريفات الإطار القانوني الذي يوضّحه، وتساعد على تحديد من تقع على عاتقه الإلتزامات التي يفرضها عقد نقل البضائع بحرا، والمسؤوليات المترتبة على الإخلال بها، حتّى تضى على الصّفة القانونيّة للناقل البحري.

وأمام الغموض الذي تشهده تعريفات 'الناقل' وفقاً لأحكام قواعد لاهاي- فيسبي، ممّا يؤدي إلى التباس في مسألة تحديد من يقع عليه وصف الناقل، بما أنّها أغفلت توضيح كيفية تحديده بشكل دقيق، بل اكتفت بتوفير حلّ بشأن أيّ شخص ينطبق عليه وصف الناقل مالك السفينة أو مستأجر السفينة، فلا تقدّم حلاً نهائيّاً للإشكاليّة.

الأمر الذي دفع واضعي قواعد هامبورغ لتنظيم بعض المسائل تتماشى مع مستجدّات النقل البحري للبضائع، وتساوم في ذات الوقت حلّ بعض جوانب الإشكاليّة، حيث نادى بظاهرة التعاقد من الباطن وتعدّد الناقلين، التي يشكّل فيها عقد النقل مصدر لإضفاء صفة الناقل البحري على الأطراف المتعاقدة أساساً أو المتعاقدون من الباطن، ممّا يثير مسؤوليّة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي الذي يحترف خدمة النقل البحري بناء على نظام المسؤوليّة المستقلّة لكلّ منهما عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، مع قيام مسؤوليّة الناقل المتعاقد عن النقل بأكمله.

وما اثاره مسؤوليّة جميع الناقلين إلّا تطبيق لمبدأ المسؤوليّة التضامنيّة المعروف في القواعد العامّة، حيث تتعكس ظاهرة تعدّد الناقلين بالإيجاب على نظام مسؤوليّة الناقل البحري للبضائع، أين يزيد من ضمانات أصحاب الحقّ على البضائع في تحصيل التعويضات المستحقّة عن الأضرار اللاحقة بالبضائع، دون انحصار المسؤوليّة بإلقائها على كاهل الناقل المتعاقد فقط.

وكان من اللزوم الإستناد على نظام الوكالة بالعمولة للنقل الذي يؤدي دور مهمّ جدًا في النقل المتتابع البحري، ولو أنّ النقل البحري يفتقر لهذا النظام، لكن قد تفرضه متطلبات النقل البحري حين تنظيم مراحل النقل، حيث يتصرّف الناقل الأوّل بصفة الوكيل بالعمولة للنقل، بل يمتدّ اكتساب هذه الصّفة للناقل البحري للبضائع لأجل تنظيم النقل من الباب إلى الباب.

ونجد من الإتفاقيات الدوليّة التي أضافت أحكام جديدة في مجال النقل البحري للبضائع، ألا وهي اتفاقية روتردام التي جاءت بحلول لإشكاليّة تحديد هويّة الناقل البحري للبضائع أكثر وضوحا مقارنة مع أنظمة النقل السابقة، فوسّعت من النطاق الشّخصي لمسؤوليّة الناقل البحري للبضائع التي امتدّت لأطراف جدد 'الطرف المنفّذ' والطرف المنفّذ البحري' بغضّ النظر عن تعاقدهم مع الشّاحن.

غير أنّ افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة بموجب أحكام المادّة 37 من اتفاقية روتردام، تأثّرا بالقضاء الفرنسي سيّفاقم من مشكلة تحديد هويّة الناقل البحري للبضائع، نظرا لطابع متعدّد الوسائط التي تتسم به الإتفاقيّة، وان لم توضع بهدف تنظيم النقل متعدّد الوسائط بشكل خاص، الأمر الذي قد يطرح إشكالا بخصوص تحديد الطرف المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع التي تقع خلال مراحل النقل الأخرى غير بحريّة.

وما يلاحظ أنّه لا يقتصر تحديد صفة الناقل البحري للبضائع على معيار ملكيّة السفينة ومعيار التّعاقد مع الشّاحن وإنّما قد نعتمد على معيار تسيير السفينة تجاريّا الذي يحظى بأهميّة كبيرة في اكتساب صفة الناقل البحري، من قبل مؤجّر السفينة أو مستأجرها، مهما كانت طبيعة الإستتجار البحري، وإن كان عقد استتجار السفن على أساس الرّحلة ذي القرابة مع عقد النقل البحري للبضائع ولو أنّ لكلّ عقد نظامه القانوني الخاصّ.

وفي إطار استغلال خدمات النقل البحري بوجه عام، التي امتدّت من القطاع العام إلى القطاع الخاصّ، فقد أصبح بإمكان أيّ طرف متدخّل أن يكون ناقل بحري، متى قدّم خدمات النقل البحري للبضائع واكتسب حقّ الإمتياز بمراعاة شروط معيّنة أوجبها نصوص قانونيّة متفرّقة.

ولقد أثارّت مسألة اكتساب صفة الناقل البحري من قبل كيانات غير معروفة في الجزائر تعتمد عليها بعض الأنظمة القانونيّة المقارنة كالإتحاد البحري للمجهّزين بمختلف أشكاله، بحيث يعتبر مالك السفينة الذي نفّذ عمليّة النقل هو من يكتسب صفة الناقل البحري، خاصّة في ظلّ الإتحاد البحري للمجهّزين الأساسيّ، في حين يتعدّد

الأعضاء الناقلين البحريين في ظلّ الإتّحاد شبه متكامل، على خلاف الإتّحاد المتكامل الذي يكتسب في حدّ ذاته صفة الناقل البحري مادام أنّه يتمتع بالشخصية المعنويّة.

مع أنّه تطرح عدّة اشكالات بخصوص مدى تمتّع هذه الإتّحادات البحريّة للمجهّرين بالشخصية المعنويّة، والتي على أساسها يُصدر سند شحن بحري، بحيث قد يحلّ الأعضاء محلّ الإتّحاد البحري المجرد من الشخصية المعنويّة، ممّا ينعكس على اثاره مسؤوليتهم بدلا عن الإتّحاد في حدّ ذاته، فيلاحظ أنّ لمعيار اكتساب الشخصية المعنويّة من قبل اتّحاد المجهّزين أثر كبير على اصدار سند الشحن البحري وانتحال صفة الناقل البحري للبضائع.

وقد نعتمد على معيار شكلي يكمن في بيانات وثيقة الشحن البحري، التي ينطبق وصفها على مختلف وثائق النقل البحري الصادرة عن مُصدرها، بما أنّه يحقّ للناقل البحري تقمّص عدّة صفات، ومع ذلك لا يجيب سند الشحن عن هذه الإشكاليّة الجوهرية والعويصة التي تطرحها هويّة الناقل البحري للبضائع، خاصّة أمام سندات شحن بدون هويّة، وان توافرت بيانات تساهم في الكشف عن مُصدر سند الشحن البحري.

وإذا كان "شرط تحديد هويّة الناقل البحري للبضائع" المدرج في سندات الشحن من الشّروط التي تحظى بأهميّة كبيرة، دون تجاهل وظيفته في حلّ الإشكاليّة، لكننا نعتقد أنّ عدم الاعتراف به في القوانين المقارنة بما فيها القانون البحري الجزائري، لا تحلّ مشكلة صعوبة الكشف عن الناقل البحري إلّا بشكل نسبي لاسيّما وأنّ عقود النقل البحري للبضائع ذات طابع دولي، الأمر الذي يثير اشكاليّة تحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع المطروح أمام القضاء.

وما يزيد من تعقيد الكشف عن الناقل البحري المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع ألا وهو تناقض البيانات الواردة على وجه سند الشحن مع البيانات المدرجة على ظهره، وان كانت سندات الشحن الإلكترونيّة التي شاع استخدامها تماشيا مع مستجدات التجارة الإلكترونيّة لا تتضمّن أيّ بيان بخلاف سند الشحن التقليدي.

وحسب معتقدنا يستحيل تكيف الوصف القانوني للسّفينة كشخص طبيعي ذي شخصية قانونيّة، وإنّما تنتمي المنشأة البحرية بذاتها للذمّة الماليّة لمالك السّفينة، فرفع دعوى عينيّة ضدّ السّفينة هو في ذات الوقت ادّعاء بدعوى شخصيّة ضدّ مالك السّفينة، ولا يعتبر الحجز التحفظي على السفن مجرد ضمانة مؤقتة لتسهيل مهمّة الكشف عن

مالك السفينة (الناقل البحري)، لإرغامه باصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة بحرا على متن السفن المملوكة له أو سفن أخرى.

وفي ختام القول نأمل التنبّه لجميع هذه التعقيدات الواردة في النصوص القانونية الوطنية والدولية، وتفعيل هذه المعايير المعتمدة في سبيل مساعدة المدّعي على تحديد هويّة الناقل البحري المطالب بتنفيذ الإلتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، والمسؤول عن تأمين سلامتها خلال المرحلة البحرية أو مراحل أخرى غير بحريّة، واستبيان هويّة الناقل البحري للبضائع بشكل واضح ودقيق في سند الشحن البحري أو وثائق النقل البحري المعتمدة لتنظيم مراحل النقل البحري، خاصّة وأنّه أصبح التعامل أنيا بسندات شحن الكترونيّة استجابة لمتطلبات التجارة الإلكترونيّة.

وبما أنّ أنظمة النقل المقارنة تشهد متدخّلون جُدد كالإتحاد البحري للمجهّزين بمختلف أشكاله والناقل العام غير مشغّل للسفينة، ندعو مهني النقل البحري في الجزائر ضرورة الإعتماد على هؤلاء الذين يؤدّون دور مهمّ جدا في تسهيل حركة التجارة البحرية الدوليّة، واستجابة لنظام النقل بواسطة واحدة أو عبر مختلف الوسائط بإستخدام وسائل نمطيّة مستحدثة (الحاويات).

ويجب إصلاح المنظومة القانونيّة بالأخذ بعين الإعتبار المفاهيم القانونيّة الجديدة للناقل البحري للبضائع، وتعديل القانون البحري الجزائري بما يتناسب مع أحكام قانون النقل الدولي والحلول التي جاء بها، وجمع النصوص القانونية المتفرقة المنظّمة لحقّ الإمتياز لأجل ممارسة نشاط النقل البحري للبضائع في قانون واحد.

وندعو الجزائر نحو الإنضمام لأحدث اتفاقيّات النقل البحري 'اتفاقيّة الأمم المتّحدة لنقل البضائع كليا أو جزئيا، التي تشكّل "قانون النقل البحري في القرن الحادي والعشرين"، بما أنّه يستحيل تجاهل الإيجابيات التي جاءت بها في الوقت الحاضر أو المستقبل، التي تتلاءم مع التغييرات التي طرأت في قطاع النقل البحري.

وأمام كثرة النزاعات المطروحة أمام القضاء، يجب فتح محاكم بحريّة بتشكيلة قضاة متخصصين في مجال

النقل البحري، حتّى يتسنى لهم تطبيق أحكام عقد نقل البضائع بشكل سليم، والتي تجد مصدرها اتفاقي دا طابع

تجاري دولي، بهدف حل الإشكالات القانونيّة المعقّدة في هذا الشأن والإجتهد في البحث عن حلول بديلة وفعّالة من ذوي الخبرة في هذا المجال.

الملاحق

نموذج من سند شحن بحري

CONNAISSEMENT / BILL OF LADING

COPY

IL A ETE CHARGE EN BON ORDRE APPARENT PAR SONATRACH

ARZEW

Shipped in apparent good order and condition by

POUR LE COMPTE DE

NAFTAL

On behalf of

A ORDRE DE

NAFTAL

To order of

A BORD DU NAVIRE

CLAUDIA GAS

DU COMMANDANT

Alex M. Romulo

AU PORT DE ARZEW EL DJEDID

ALGERIE

On board the vessel

Whereof captain

Master at the port of

Algeria

POUR ETRE DELIVRE A

ALGER

OU AU PORT LE PLUS PROCHE OU LE BATEAU POURRA SEJOURNER

To be delivered to

Or to the nearest port where the vessel may proceed to

UN LOT DE BUTANE COMMERCIAL REFRIGERE

A cargo of

5000, 652

T. METRIQUES IN VAC

METRE CUBES

Metric tons

Cubic meters

T. METRIQUES IN AIR

BARILS

Metric tons

Barrels

EN FOI DE QUOI LE COMMANDANT DU DIT NAVIRE A SIGNE
LES AUTRES SONT SANS VALEURS.

03

ORIGINAUX, L'UN DES CONNAISSEMENTS ETANT ACCOMPLI

In Witness whereof the captain of said vessel has signed
accomplished the other to stand void.

03

bills of lading all of this tenor and date one of which being

FAIT A ARZEW EL DJEDID Le Septembre 2019

Dated at

LE COMMANDANT

The captain

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

1/ الكتب والمؤلفات:

- ابراهيم سيد أحمد، العقود والشركات التجارية فقها وقضاء، دار الجامعة الجديدة، مصر.
- ابراهيم المكّي، نظام النقل بأوعيّة الشّحن، طبعة أولى، الكويت، 1975.
- أحمد محمود حسني، عقد النّقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، مصر، 1998.
- أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، طبعة ثانية، منشأة المعارف، مصر، 1989.
- أحمد حسني، عقود ايجار السفن (دراسة لمشارطات الايجار في القانون المصري وقوانين الدول العربية مقارنة بالقانونين الفرنسي والانجليزي ومشروع القانون البحري)، منشأة المعارف، مصر، 1985.
- أحمد حسني، البيوع البحرية (دراسة لعقود التجارة البحرية الدولية 'سيف وفوب')، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2001.
- أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، 2010
- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل طريق الحاويات لدراسة قانونية للنقل بالحاويات وأثره في تنفيذ عقد النقل البحري)، منشأة المعارف، مصر، 2004.
- اليا الصفا، أحكام التجارة البحرية، دار المنشورات الحقوقية، طبعة أولى، مطبعة صادر، 1993.
- أنور العمروسي، التضامن والتضام والكفالة في القانون المدني، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 1999.
- ايمان فتحي حسن الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2013.
- ايمان فتحي حسن الجميل، المالك والمجهّز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2013.

- ايمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010.
- ايمان فتحي الجميل، أشخاص الملاحة البحريّة، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر 2010.
- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009.
- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربيّة، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
- بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها لتوحيد بعض القواعد المتعلقة ببوالص الشحن عقود النقل، مسؤولية الناقل، دعوى المسؤولية، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006.
- بهاء بهيج شكري، التأمين البحري في التشريع والتطبيق، طبعة أولى، عمان، الأردن، 2009.
- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار العرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002.
- جلاء وفاء محمدين، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1995.
- حسن دياب، العقود التجارية وعقد بيع سيف (دراسة مقارنة)، المؤسسة الجامعية للدراسات، طبعة أولى، بيروت، 1999.
- حسن جلال، دراسات في الخدمات البحريّة، مصر، 1983.
- رفعت فخري/ محمد فريد العريني، دراسات في القانون البحري والجوي، الدار الجامعية، 1992.
- سامح عبد الواحد التوهامي، التعاقد عبر الأنترنت (دراسة مقارنة)، دار الكتب القانونيّة، مصر، 2008.
- سلامة عبد الفتاح حليبية، أحكام الوضع الظاهر (في عقود المعاوضات المالية في الفقه الاسلامي والقانون الوضعي) في الفقه المقارن، طبعة أولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، طبعة أولى، مكتبة القاهرة الحديثة، مصر، 1969.
- سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003.
- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009.
- سوزان علي حسن، سند الشحن الالكتروني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010.

- سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009.
- سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، ب.ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- شريف محمد غنام، التزام الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دولياً عبر البحر، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012.
- صلاح محمد المقدم، تنازع القوانين في سندات ومشارطات إيجار السفينة (دراسة مقارنة في القانون البحري)، دار الجامعة الجديدة، مصر.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة أولى، دار الثقافة، الأردن، 2004.
- عامر عاشور عبد الله البياتي، التعاقد من الباطن (دراسة مقارنة)، دار الكتب القانونية، مصر، 2013.
- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
- عادل أمير خالد، عقد النقل البحري (قواعد و أحكام في ظل قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض الدستورية العليا) ب.ط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2006.
- عاطف محمد فقي، قانون التجارة البحرية (السفينة، أشخاص الملاحة)، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، مصر، 2008.
- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية مصر، 2002.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، طبعة أولى، دار الفكر والقانون، 2011.
- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، طبعة أولى، مكتبة دار الثقافة، الأردن، 1999.
- عبد القادر حسين العطير/باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، طبعة أولى، دار الثقافة للنشر، عمان، 2009.

- عبد الحميد مرسى عنبر، شركات النقل البحري (شركات الملاحة البحرية)، طبعة أولى، دار الكتب المصرية، مصر، 2014.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (نظرية الالتزام)، المجلد 1، دار النهضة العربية، القاهرة.
- علي البارودي/ هاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003.
- علي البارودي / محمد فريد العريني/محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001.
- علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، مصر، 1992.
- علي جمال الدين عوض، مشارطات ايجار السفن، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري (دراسة للقانون المصري وقوانين البلاد العربية مقارنة بالقانون الفرنسي والانجليزي)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1969.
- علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي.
- علي حسن يونس، القانون البحري (الجزء الأول) السفينة، ب.ط، دار الفكر العربي، 1957.
- علي حسن يونس، أصول القانون البحري، جامعة عين الشمس.
- علي عبد الرحيم، السلطات الاستثنائية لربان السفينة، دار الفكر العربي، القاهرة، 1981.
- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني لربان السفينة وسلطاته، (دراسة علمية وفقا للقانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري وتعديلاته لدولة الامارات العربية المتحدة)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- علي علي سليمان، دراسات في المسؤولية المدنية في القانون المدني الجزائري (المسؤولية عن فعل الغير، المسؤولية عن فعل الأشياء، التعويض)، طبعة ثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية)، الإسكندرية، مصر، 2003.

- فوزي محمد سامي، الشركات التجارية (الأحكام العامة والخاصة)، طبعة خامسة، دار الثقافة، عمان، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2010.
- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، طبعة ثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2002.
- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، مصر، 1997.
- كمال حمدي، القانون البحري (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- استغلال السفينة)، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1997.
- لطيف جبر كوماني، مسؤولية الناقل البحري، طبعة أولى، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، 2001.
- محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
- محمد ابراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- محمد سمير الشراقي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث، 1970.
- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري (عقد نقل البضائع بحراً، عقد نقل الأشخاص بحراً)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر.
- محمد عباس، إدارة عمليات النقل، بدون طبعة.
- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
- محمد فريد العريني/ هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003.
- محمد فريد العريني/ محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
- محمد فريد العريني/ محمد السيد الفقي/ علي البارودي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.
- محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، مصر.

- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، طبعة أولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012.
- محمود زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، طبعة أولى، دار الحدائق، بيروت لبنان، 1990.
- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر، الجزائر.
- محمود فهمي/ منير سالم/ عبد الله سالم، التّأجير التمويلي (الجوانب القانونيّة والمحاسبية والتنظيمية)، 1997.
- محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل (النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي)، طبعة أولى، دار الثقافة، 2015.
- مدحت عباس خلوصي، قانون النقل الدولي، شركة الشنهابصي للطباعة، مصر، 2000 .
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
- مصطفى كمال طه، الإفلاس والتسوية القضائية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003.
- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004.
- هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2014.
- هدى عبد الله، العقد، ج 2، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008.
- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976 .
- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، طبعة أولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.

- وهيب الأسير، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

- يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية في القانون التجاري الكويتي رقم 68 لسنة (دراسة مقارنة)، طبعة 1، مؤسسة التقدم العلمي، الكويت، 1986.

2/ الرسائل والمذكرات:

- بن عصمان جمال، المسؤولية التصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2009/2008.

- تامر محمد الطمياطي، التضامن في المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، رسالة دكتوراه، جامعة عين الشمس، القاهرة، 2011.

- دمانة محمد، المسؤولية المدنية للناقل، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2011/2010.

- زهرة ناجي، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2011/2010.

- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، مصر، 1983.

- قماز ليلي إدياز، أحكام النقل متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2013/2012.

- بلسبط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة ماجستير في القانون الخاص تخصص القانون البحري والنشاطات المينائية، جامعة وهران، 2013/2012.

- بن دومية سعدية، مسؤولية الناقل البحري على ضوء اتفاقية روتردام، مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012.

- بوزبوجة حسين، الإثبات الالكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012.
- بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران السانبا، 2012/2011.
- حامي حياة، نظام تسجيل السفن وآثاره في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 1996.
- سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران السانبا، 2007/2006.
- فهد عبد العظيم صالح، مسؤولية الناقل البحري عن سلامة البضائع بين أحكام اتفاقية هامبورغ و القانون المصري، ماجستير المعاملات الدولية التجارية القانونية و اللوجستيات، مصر.
<http://www.east laws.com/uploads/Morafaat/42.pdf>
- فهد عبد العظيم صالح، مشارطات ايجار السفن، ماجستير المعاملات الدولية التجارية القانونية واللوجستيات، مصر.
- مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015.
- 3/ المقالات:**
- الحسن يوسف يونس، الجديد في تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب قواعد روتردام دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة، مجلة تشريين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 39، العدد 2، 2017.
- أوسهلة محمد رضا، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق، سيدي بلعباس، العدد 8، 2011.

- بن الصغير شهرزاد، اشكالية تحديد صفة الناقل البحري في منازعات النقل البحري القانون الجزائري، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة بجاية، المجلد 17، العدد 1، 2018.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/57715>

- بن صغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81032>

- بن عمار محمد، الإطار القانوني لاستغلال السفينة، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد 4، 1998.

- بن عمار محمد، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993.

- بوعلام خليل، إجراءات التقاضي في المنازعات البحرية في القانون الجزائري و المعاهدات الدولية (معاهدة بروكسل و معاهدة هامبورغ، المجلة الأكاديمية للدراسات الإنسانية والاجتماعية، العدد 1، السداسي 1، 2008.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/72324>

- حلو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلد المناورة، المجلد 13، العدد 8، 2007.

[web2.aabu.edu.jo > manarArt1384](http://web2.aabu.edu.jo/manarArt1384)

- حسن علوان لفته، القانون الواجب التطبيق على سند الشحن البحري الإلكتروني (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة تكريت للحقوق، السنة 4، المجلد 4، العدد 3، الجزء 2، 2020.

<https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=183582>

- حسن مكي مشيري، المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها ، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهريين، المجلد 17، العدد 3، كانون الثاني، 2015.

<http://journal.nahrainlaw.org/pdf/1/2015/1/245.pdf>

- حسان بوعروج، مسؤولية الناقل البحري، مقال منشور بالمجلة القضائية للاجتهاد القضائي للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، قسم الوثائق للمحكمة العليا، عدد خاص، 1999.

- حنان عبد العزيز مخلوف، النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام 2009)، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، العدد 2، المجلد 31، 2019.

https://lsej.journals.ekb.eg/article_92858_f3ffb2f11262b6262be8f5f6c07c6323.pdf

- خالد وليد العطية، التزام الناقل البحري بإعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد 1، السنة 5، 2013.

<https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=70018>

- طلعت جواد لحي الحديدي/ فاطمة احمد منصور، الوضع القانوني للتحالفات الدولية لشركات الطيران المدني، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسة، جامعة كركوك، العراق، 2013، المجلد 2، الاصدار 1.

<https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=83133>

- عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن الإلكتروني، مجلة الرافين للحقوق، المجلد 15، العدد 55، السنة 2017.

<https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=71107>

- عبد الرسول عبد الرضا/ محمد جعفر هادي، المفهوم القانوني للتوقيع الإلكتروني (دراسة مقارنة)، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، جامعة بابل، العراق، المجلد 4، الإصدار 1، 2012.

<https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=60181>

- عثمان بن فضل، العقل التحفظية للسفن في القانون المقارن والمعاهدات الدولية، المجلة القانونية التونسية، 1994، مركز الدراسات والبحوث والنشر.

- عجابي عماد، مساهمة عقد الامتياز في ادارة قطاع النقل في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/81033>

- علاء الدين محمد حمدان، التّعاهد مع الإدارة عن طريق الكونسورتيوم، مجلة العلوم القانونيّة والسياسية، كلية القانون والعلوم السياسيّة، جامعة ديالي، المجلد 4، العدد 2، 2015.

<https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=109961>

- عماد الدين عبد الحي، التوازن في التزامات الناقل البحري نحو تحقيق مصالح الناقلين والشاحنين وفق قواعد روتردام لسنة 2008، مجلة جامعة دمشق للعلوم الإقتصاديّة والقانونية، المجلد 32، العدد 1، 2016.

- فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا لسنة 2009 (الحسنات والايجابيات القانونية)، الأكاديمية العربية للنقل والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلة أخبار النقل البحري، العدد 15، الإسكندرية، مصر.

<http://www.arabfcs.org/db-bin/doc-doc.pdf-449.pdf>

- فاطمة عباس حسوني، الرجوع بين الناقلين في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 (دراسة مقارنة)، مجلة رسالة الحقوق، جامعة كربلاء، العراق، السنة 4، العدد 1، 2012.

<http://law.uokerbala.edu.iq/wp/blog/2013/01/26/4th-year-1st-number-2012>

- فرج نبيل، التّوصيف القانوني الصّحيح لسند الشحن وطبيعته القانونيّة، مجلة انترناشيونال ريفو، من أوت إلى سبتمبر 2011.

- قماز ليلي ألياز، شروط الحماية من المسؤولية في سندات الشّحن من التطبيق إلى الإقرار القانوني (شرط هيمالايا وشرط استحالة فحص الحاوية)، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 5، 2018.

- لوراد نعيمة، خصوصية الحجز التحفظي للسّينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، 2018.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/article/85074>

- محمد آزاد محمد شريف أميني، المستندات الممثلة للبضائع في البيوع البحريّة 'دراسة مقارنة'، مجلة الشريعة والقانون، العدد 26، 2005.

- محمد بهي الدين، أضواء على أهمّ إصدارات المنظمة البحرية الدولية، دورية صادرة عن مجمع المنظمة البحرية الدوليّة للأكاديمية العربيّة للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر، مارس 2007.

- محمد بهي الدين، اتفاقية نيروبي الدولية المتعلقة بإزالة حطام السفن لعام 2007، أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ديسمبر 2007.

- مهند بنیان صالح المفرجي، مسؤولية المستأجر القانونيّة تجاه الأموال المستأجرة في عقد الايجار التّمويلي (دراسة مقارنة)، مجلة كآية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العراق، المجلد 3، الإصدار 10، 2014.

<https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=94434>

- هشام رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلّم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع (دراسة في ضوء الاتفاقيات الدولية للنقل البحري والقانونين العراقي والكويتي)، مقال منشور بمجلة الحقوق الكويتية، السنة العاشرة، العدد 1، مارس 1986.

- يعقوب يوسف صرخوه، النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري عن البضائع في القانون البحري الكويتي الجديد، مجلة الحقوق الكويتية، العدد 2، السنة 8.

4/ التقارير والوثائق:

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث المعني بقانون النقل، الدورة التاسعة 26 نيسان/أبريل 2002، نيويورك، 15، مشروع أولي لسك بشأن النقل البحري للبضائع، وثيقة رقم:

A/CN.9/WG.III/WP. 21

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فريق العمل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادي عشر، نيويورك، 15 و 26 أبريل 2002، بخصوص مشروع أولي لسك بشأن النقل البحري للبضائع،

A/CN.9/WG.III/WP.21

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فريق العمل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة السابع وثلاثون، نيويورك، 14 جوان و 2 جويلية 2004، بخصوص أعمال، A/CN.9/WG.III/WP. 544.

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، فريق العمل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادي عشر، نيويورك، 24 مارس إلى 04 أبريل 2003، بخصوص إعداد مشروع صك لقانون نقل البضائع بحراً،

A/CN.9/WG.III/WP. 25

- لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة الحادية عشرة، نيويورك، 24 آذار/مارس- 4 نيسان/أبريل 2003، إعداد مشروع صك بشأن نقل البضائع بحراً،

.A/CN.9/WG.III/WP.29

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري لـ 2016، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك/جنيف، نوفمبر 2016.

- قواعد الأصول والأعراف الموحدة للإعتمادات المستندية لسنة 1993 النشرة رقم 500 النشرة UCP 600 التي دخلت حيز النفاذ في 2007/07/01.

- القانون النموذجي حول التجارة الإلكترونية الإهتمام بمسألة التوقيع الإلكتروني من قبل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي C.N.U.D.C.I، الجمعية العامة في 1996/12/16.

5/ النصوص القانونية:

أ- الإتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات الدولية:

- المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964 ح. ر عدد 28، لـ 1964.

- بروتوكول بروكسل لسنة 1968 المعدل لمعاهدة بروكسل عام 1924 والمعدل ببروتوكول 1979، اتفاقية فيسبي التي دخلت في التطبيق 1977/06/23 المعدلة لمعاهدة بروكسل لعام 1924.

- معاهدة بروكسل المتعلقة ببعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية المبرمة في 10/04/1926 التي وقعت في 24/05/1934.

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهون البحرية الموقعة ببروكسل 10/04/1926، والتي حلت محلها اتفاقية بروكسل لـ 27/05/1967 واتفاقية جنيف لـ 07/05/1993.
- اتفاقية فارسوفي الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المحررة في مدينة فارسوفي بتاريخ 12/10/1929 التي فتح باب التوقيع عليها الى غاية 31/01/1930 المعدلة ببروتوكول لاهاي 28/09/1955 والمكملة باتفاقية غوادالاخارا الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي التي يقوم به شخص آخر غير الناقل المتعاقد الموقعة في مدينة غوادالاخارا في 18/09/1961 التي صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-267 المؤرخ في 25/10/1965، ج.ر. عدد 109، سنة 1965.
- معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقع عليها ببروكسل بتاريخ 10 ماي لسنة 1952 انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-171 المؤرخ في 18/06/1964 ج.ر. عدد 53/1964، في حين أنه صادقت عليها فرنسا بموجب المرسوم رقم 58-14 لـ 4/01/1958 ج.ر. ع 14/جانفي، وانضمت مصر اليها بموجب القانون رقم 135 لسنة 1955.
- الإتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري لعام 1956 CMR بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 والمعدلة ببروتوكول ماي 2008.
- الإتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية المعقودة ببروكسل في 10/10/1957، انضمت لها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-174 الصادر في 08 جوان 1964، ج.ر. عدد 13، 1964 والتي انضمت اليها مصر في عام 1963.
- اتفاقية بشأن تسجيل الحقوق المتعلقة بالسفن تحت الانشاء لـ 27/05/1967.
- الإتفاقية الدولية ببروكسل للتدخل في أعالي البحار لعام 1969.
- اتفاقية أننا لنقل الركاب وأمتعتهم بطريق البحر لسنة 1974.

- الإتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مدونة السلوك لاتحادات الخطوط البحرية في جنيف 1974/04/06 والتي دخلت حيّز النفاذ في 1983/10/06 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 86-252 المؤرخ في 1986/10/07، ج.ر عدد 41.

- الإتفاقية المتعلقة بالدعاوى (الدّيون) البحرية لعام 1976 المعدل ببروتوكول المؤرخ في 1996/05/03 الذي دخل حيّز النفاذ الدولي بتاريخ 2004/05/13 المصادق عليه من قبل الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-127 ج.ر عدد 26 لـ 2004/04/25.

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لـ 1978/03/31- قواعد هامبورغ-

- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980/05/24.

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لـ 1986/02/07.

- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن مسؤولية مشغلي محطات النقل في التجارة الدولية في 19 أبريل 1991 في فيينا التي لم تدخل حيّز التنفيذ.

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بمسؤولية مالك السفينة عند التلوّث بالهادر كاربون لعام 1992.

- الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار المرتبطة بالنقل البحري للمواد الضارة والخطرة لعام 1996 والتي لم تدخل بعد حيّز النفاذ.

- اتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1999.

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن التي أبرمت في جنيف 1999/03/12 والتي لم تدخل بعد حيّز النفاذ مع إدخال بعض التعديلات على اتفاقية بروكسل لسنة 1952، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-474 المؤرخ في 2003/12/06، ج.ر 2003/12/10، ص العدد 77.

- اتفاقية العمل البحري لعام 2006 المعدلة في 2014 و 2016.

- اتفاقية نيروبي الدولية المتعلقة بإزالة حطام السفن لعام 2007.

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً -قواعد روتردام-2008، ومشروعها.

- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام الموضوعية المتعلقة بالمصادمات لعام 2010.

ب- النصوص القانونية الداخلية:

* القوانين والأوامر:

- الأمر رقم 154/66 المعدل بالقانون رقم 09/08 المؤرخ في 2008/02/25 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج. ر عدد 21، لـ 2008/04/23.

- الأمر رقم 74/71 المؤرخ في 1971/11/16 المتعلق بالتسيير الاشتراكي للمؤسسات، ج. ر عدد 101، السنة 8، مؤرخة في 1971/12/13.

- الأمر رقم 16/71 المؤرخ في 1971/04/09 المتضمن أحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع، ج. ر عدد 15، المؤرخة في 1971/02/19.

- قانون التجارة البحرية الأردني لعام 1972.

- الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 1975/09/6، ج. ر عدد 78 مؤرخة في 1975/09/30 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 2005/06/20 والقانون 05/07 المؤرخ في 2007/02/06 المتضمن القانون المدني الجزائري.

- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 1975/09/26 ج. ر عدد 77 المعدل بالأمر رقم 96-27 المؤرخ في 1996/12/09 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 المتضمن القانون التجاري الجزائري.

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23، ج. ر عدد 29 لعام 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج. ر عدد 47 لسنة 1998 والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010

ج. ر. ع 46 لـ 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

- قانون رقم 80 لسنة 1983، المؤرخ 1983/07/28، المتعلق بقانون النقل العراقي.

- قانون رقم 08 لسنة 1990، ج. ر لـ 1990/05/03، المتعلق بالتجارة البحرية المصري.
- قانون رقم 17 لسنة 1999، ج. ر عدد 19 المؤرخ في 1999/05/17، المتعلق بقانون التجارة المصري.
- قانون رقم 15 لعام 2004، المؤرخ في 2004/04/22، المتعلق بالتوقيع الإلكتروني.
- النظام رقم 90-03 المؤرخ في 18 صفر 1411 الموافق لـ 08 سبتمبر 1990 والذي يحدّد شروط تحويل رؤوس الأموال إلى الجزائر لتمويل النشاطات الاقتصادية وإعادة تحويلها الى الخارج ومداخيلها، ج. ر عدد 45، المؤرخ في 24 أكتوبر 1990.

* المراسيم:

- المرسوم رقم 63-489 المؤرخ في 1963/12/31 المتضمّن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج. ر عدد 06 الصادرة بـ 1964/01/17.
- المرسوم رقم 63-81 المؤرخ في 1963/03/05 الخاص بجزارة السفن، ج. ر عدد 13.
- المرسوم رقم 67/77 المؤرخ في 1967/05/11، ج. ر عدد 42 يتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، ج. ر عدد 42، المعدّل المرسوم 65/86 المؤرخ في 1965/03/24، ج. ر عدد 30 والمعدّل أيضا بموجب المرسوم 82/154 المؤرخ في 1982/07/14 والذي أخضع جميع هياكل الشركة للأمر رقم 71/71 المؤرخ في 1971/11/26 المتعلق بالتسيير الاشتراكي.
- المرسوم رقم 68/83 يتضمن أحداث منطقة خاصة بالملاحة للسفن الجزائرية، المؤرخ في 1968/04/16، السنة الخامسة، ج. ر عدد 33، المؤرخة في 1968/04/23.
- المرسوم رقم 69/50 المؤرخ في 1969/07/17 الذي يتضمن احتكار النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية والنقل البحري واستئجار السفن، ج. ر عدد 33، مؤرخة في 1982/08/17.
- المرسوم رقم 71/16 المؤرخ في 1971/04/09 المتضمّن أحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع، ج. ر عدد 15.

- المرسوم رقم 77/87 المؤرخ في 16/04/1987 المتضمّن انشاء الشركة الوطنية لإصلاح السفن، ج. ر عدد 15، مؤرخة في 08/04/1987.
- المرسوم رقم 279/82 المؤرخ في 14/08/1982 المتضمّن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، سنة 19، ج. ر عدد 33،
- المرسوم رقم 154/87 المؤرخ في 14/07/1987 يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية للنقل البحري، ج. ر عدد 29.
- المرسوم رقم 156/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتضمّن انشاء الشركة الوطنية للخدمات البحرية والأعمال المتعلقة بالنقل البحري، ج. ر عدد 29.
- المرسوم رقم 155/87 المؤرخ في 14/07/1987 المتعلّق بإنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين، ج. ر عدد 29.
- المرسوم رقم 91-599 المؤرخ في 22/12/1991 يحدد شروط ممارسة مهني وكيل السفينة وكيل الحمولة والسمسار البحري، ج. ر عدد 68.
- المرسوم التشريعي رقم 93-08 مؤرخ في 25 ابريل سنة 1993، ج ر رقم 27 المؤرخة في 27 أفريل 1993، يعدل و يتم الأمر رقم 75-59 المتضمن القانون التجاري.
- المرسوم التنفيذي رقم 231/94 المؤرخ في 27 جوان 1994 المحدد لشروط ممارسة مهني وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفياتها، ج. ر عدد 50 لـ 30 أوت 1994.
- المرسوم الرئاسي رقم 438/96 المتضمّن اصدار الدستور الجزائري لعام 1996، ج. ر عدد 76 المؤرخة في 8 ديسمبر 1996.
- المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 المؤرخ في 09/04/2000 المتضمّن تحديد شروط استخدام خدمات النقل البحري وكيفياته، ج. ر عدد 21، المعدل بالمرسوم التنفيذي رقم 261-2002 المؤرخ في 17/08/2002 يحدّد شروط استغلال خدمات النقل البحري، ج. ر عدد 56.

- المرسوم التنفيذي رقم 286/01 المؤرخ في 24/09/2001 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات وكييل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.
- المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المحدد للنظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها المؤرخ في 06 يناير 2002، ج. ر عدد 01.
- المرسوم التنفيذي رقم 57/08 المؤرخ في 13 فبراير 2008 الذي يحدّد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري وكيفياته، ج. ر عدد 9 المؤرخة في 24/02/2008.
- المرسوم التنفيذي رقم 58-08 المؤرخ في 13/02/2008 المحدد مبلغ حقوق امتياز استغلال خدمات النقل البحري، ج. ر عدد 09، مؤرخة في 24/04/2008.
- المرسوم التنفيذي رقم 183/09 المؤرخ في 12/05/2009 الذي يحدّد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج. ر عدد 13 المؤرخ في 24/05/2009.
- المرسوم الرئاسي رقم 20-442 المؤرخ في 30 ديسمبر 2020 يتعلق باصدار التّعديل الدّستوري المصادق عليه في استفتاء أول نوفمبر 2020، ج. ر عدد 82، مؤرخة في 30 ديسمبر 2020، ص 09، المعدل للقانون رقم 16-01 المؤرخ في 06 مارس 2016 ج. ر عدد 14 لـ في 7 مارس 2016.

* القرارات:

- القرار المؤرخ في 03 رجب عام 1400 الموافق لـ 17/05/1980 الذي يتعلّق بكيفيات تسليم وثيقة الجزيرة للبوخر، ج. ر عدد 22.
- القرار المؤرخ في 05/04/1989 المحدد شروط منح أسماء السفن وتغييرها، ج. ر، عدد 20، 1989.
- 6/ الإجتهاادات القضائية الجزائرية:
- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 09/07/1989، الغرفة التجارية والبحرية، المجلة القضائية الجزائرية.
- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 25/10/1993، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 111669، المجلة القضائية عدد 1، الجزائر، 1994.

- قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 1994/11/22 ملف رقم 119766 منشور بمجلة الاجتهاد القضائي، عدد خاص.
- قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 1995/12/07، ملف رقم 138944 منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا 1999، عدد خاص الديوان الوطني للأشغال التربوية.
- قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 1996/07/09، ملف رقم 139907 منشور بالمجلة القضائية 1999، عدد خاص الديوان الوطني للأشغال التربوية.
- قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 1998/05/16، ملف رقم 169663 منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا 1999، عدد خاص الديوان الوطني للأشغال التربوية.
- قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية المؤرخ في 2001/06/20، ملف رقم 249618 منشور بالمجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد 1، 2003.
- قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2002/03/05، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 334271، المجلة القضائية للمحكمة العليا، عدد 1، 2004.
- قرار المحكمة العليا المؤرخ بتاريخ 2007/04/04 ملف رقم 409846، مجلة المحكمة العليا، عدد 1، 2007.
- ثانيا: المراجع الأجنبية:

1- ouvrages et traités:

- Aboussoror Abdallah, l'exécution du contrat de transport maritime de marchandise en droit marocain et en droit français, Litec, 2001, paris.
- Athanassiou Garifalia, aspects juridiques de la concurrence maritime, édition pedone paris, 1996.
- Beurier Jean pierre, droits maritimes, Dalloz, deuxième édition, 2008.
- Beloti Jean, transport international des marchandises, 4^{ème} édition, 2012, paris.
- Bonassies Pierre / Scapel Christian, traité de droit maritime, LGDJ, 2006.
- Bon –Garcin Isabelle, droit des transports, 2010, 1^{ère} édition, Dalloz.

- Corbier Isabelle, la notion juridique d'armateur, presses universitaires de France, édition 1999.
- Chalaron Yves, L'affrètement maritime, essai de définition théorique, Paris, Librairies Techniques, 1967.
- Charles –Henry Chenut, le contrat de consortium, L.G.D.J, 2003.
- Dakouri Jean Claude, droit des transports maritimes, l'harmattan, 2014.
- Darbes Olivier, l'escale du navire marchand, presse universitaire, Aix Marseille, 2013.
- De Cet Bertin Cécile, introduction au droit maritime, ellipses édition Marketing, paris, 2008.
- Delebecque Philippe, droit maritime, Dalloz, 13^{ème} édition, 2014.
- De pontavice Emmanuel / Patricia. cordier, transport et affrètement maritimes, Encyclopédie Delmas pour la vies des affaires, collection française 2^{ème} éd, 1990, H13.
- De juglart Michael, l'affrètement par charte partie, librairie général du droit et de jurisprudence, paris, 1964.
- Diennet Cécile, introduction au droit maritime, ellipses édition Marketing, paris, 2008.
- Guignard Laurent, sous traitance et transport, Litec librairie de la cour de cassation, paris, 2001.
- Hesse. Ph. J., Beurier. J.P., Chaumette. P., Tassel. Y., Mesnard A.H., Rezenthel. R, droits maritimes (mer, navire et marins), Tome 1, éditions juris.
- Kozubovskaya –Pelle Anastasiya, de la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : Notion et identification, presses universitaires d'Aix Marseille, 2011.
- Le Bayon Alain, Dictionnaire de droit maritime, collection « Didact droit », PUR, presse universitaire de Rennes, 2004.
- Mercadal Barthélémy, droit des transports terrestres et aériens, droit privé, Dalloz, Edition Delta, 1996.
- Rajot Bénédicte, transports maritimes et concurrence communautaire, collection droit des affaires et de entreprise, collection droit des affaires et de l'entreprise, séries recherches.
- Remond Guilloud Martine, le contrat de transport, Dalloz, 1993.
- Remond Guilloud Martin, droit maritime, 2^{ème} édition, pedone paris, 1993. 1998
- Ripert Georges, droit maritime, tome 1, édition Rousseau et Cie, 1950, paris.

- Ripert Georges, droit maritime, tome 2, édition Rousseau et Cie, paris.
- Rodière René et pontavice Emmanuel du, Droit Maritime, Précis Dalloz, 12^{ème} édition, 1997.
- Rodière René, Traite général de droit maritime, (affrètement et transports), tome II, librairie Dalloz Paris, 1970.
- Safa Pierre, droit maritime, tome 02, libairie sadar, 1^{er} édition, 2000.
- Sabadie Bertrand, l'affrètement d'espaces, presses universitaires d'Aix Marseille - Paum, 2004.
- pontavice Emmanuel du, le statut des navires (lois de 3 janvier 1967 et 29 avril 1975), librairie de la cour de cassation, paris.
- piedelièvre Stéphane et dominique gency –tandonnet, droit des transports, lexie Nexis 2013, paris.
- Vialard Antoine, droit maritime, 1^{ère} édition, 1997, Presses Universitaires de France, 1997.

2- thèses :

- Benamar Mohamed, les auxiliaires du transport maritime, Etude comparé, thèse de doctorat, Aix Marseille, 1994.
- Benamar Mohamed, les affrètements en droit algérien (ordonnance de N° 76-80 de 23/10/1976, thèse de doctorat 3^{ème} cycle, université d'aix Marseille, 1983.
- Branellec Gurvan, La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer: contribution à l'étude de l'uniformité du droit, le 27 juin 2007, thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale UFR de Droit et des Sciences Economiques Ecole doctorale des Sciences de la Mer.
- Douet Marie, effets structurantes des consortiums maritimes sur le marché des lignes régulières: exemple des consortiums a la participation française, thèse du doctorat, université paris 1, panthéon Sorbonne, 1984.
- Farag Hmoda, La protection des créanciers au sein des groupes de sociétés, Thèse de doctorat, école doctorale de droit privé, université Franche-Comté, 2003.
- Hamadi Gatta Wagué, Le transporteur de fait: contribution à la théorie du transport, thèse de doctorat en Droit civil, université Paris-I, 2009.

- Hind Adil, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance: un échec?, thèse de doctorat, Université de Montréal, décembre 2009.
- Hou Wei, la liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises (l'exemple du contrat de volume soumis aux règles de Rotterdam), thèse du doctorat, université paul cézanne- Aix Marseille III, 2010.
- Moriniere -Jean Michel, les non vessel operating Common carriers (NVOCC) essai sur le concept de transporteur maritime contractuel, thèse de université de Nantes, 1997.
- Soisson Nathalie, la liberté contractuelle dans les clauses du connaissance, thèse doctorat, université panthéon –Assas- paris 2, 1992.

3- Mémoires :

- Azzi Philippe, LES NVOCC, Mémoire de Master 2 Droit maritime et des transports Université D'Aix Marseille, 2011/2012.
- Boukerbout Sarah, le consignataire de navires et l'agent maritime, Mémoire pour le Master 2 « Droit Maritime et des Transports » 2008/2009.
- Diop Sokhna, Les parties exécutantes maritimes dans les règles de Rotterdam, master 2 droit maritime, faculté de droit et de sciences politique, université Aix Marseilles, 2016/2017.
- Diennet Cécile, la sous-traitance en matière de transport routier de marchandises, master 2, centre de droit maritime et des transports, Aix -en- provence, septembre 2006.
- El Haddad Abderazzak, les obligations du transporteur maritime de marchandises : droit et jurisprudence, mémoire master 2, droit des transports et de la logistique université sidi mohammed ben abdellah, Maroc, 2013/2014.
- Elokban Ansam, la responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal, Mémoire Master 2, 2008/2009.
- Farhana Frank, le commitionnaire de transport en droit comparé (france, allemagne, grand bretagne, Belgique) mémoire master 2de droit maritime et des transports, université paul cezanne Aix Marseille 3, 2007/2008.
- Faye Ngagne, la livraison sans connaissance, Mémoire de Master 2 professionnel de Droit Maritime et des Transports, 2007/2008.

- Guitard Roseline, Le contrat de gestion du navire ou Contrat de ship management, Mémoire du Master 2 Droit Maritime et des Transports, université Aix – Marseille 3, Année universitaire 2010 – 2011.
- Hadj Hamou Bachir, la qualité de transporteur maritime, Mémoire pour le D.E.S.S de Droit Maritime et des Transports, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, 1999/2000.
- Hou. Wei, Le contrat de tonnage, CDMT 2006/2007.
- Izenic Pierre, litiges entre fréteurs et affréteurs au voyage, Master 2 Droit maritime et des transports, année 2008.
- Guével. M, de développement de la signature électronique, Master 2, Droit des affaires, 2010/2011.
- Miranda Guerra Frank Nectali, le conflit de lois en droit des transports de marchandises par mer, université de Bourgogne, le 12 juillet 2013.
- Neffous Mohamed Mankour, Le nouveau code maritime algérien, Mémoire DESS, France, 2000.
- Wanguang Wang, Une recherche juridique sur les pratiques des NVOCC en chaine, mémoire CDMT, 2005/2006.
- Walter Jeremy, les clauses du connaissement, Master 2 Droit Maritime et des Transports, Année 2005-2006.

4- articles :

- Achard Raymonde, Encore sur l'identification du transporteur maritime en présence de connaissements sans en-tête, DMF, 1995, n° 554.
- Anthony Madella, Aspects généraux Du droit maritime chypriote, droit maritime étranger, sommaire du N° 537, p 315, avril, 1994.
- Arradon François La CAMP, Vues sur mer: « F.I.O. », un mode de transport défini en trois lettres, n° 06, chambre Gazette Hiver 2004-2005.
- Arroyo Ignacio, Etude de la législation de la jurisprudence et de la bibliographie du droit maritime espagnol en 1987, droit maritime étranger, DMF N° 492, journal du la marine marchande, paris 1990.

- Auoy J. Calais: « Essai sur la notion d'apparence en droit commercial », In: Revue internationale de droit comparé, Vol. 12 N°4, Octobre-décembre 1960.
http://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1960_num_12_4_12487.
- Bamba Bakary, La liberté contractuelle: instrument juridique convergent des règles de Rotterdam de 2009 et des INCOTERMS 2010 ?, Le Droit Maritime Français, 2015, N°771.
- Batouan Joseph–Alain, La "déprofessionnalisation" de la qualité de transporteur routier de marchandises: une approche de l'article 2 (k) de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route, Rev électronique Neptunus, CDMO, Université de Nantes, 2007, vol. 13-3.
http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime_oceanique/cdmo/neptunus/volumes.php
- Benamar Mohamed, le consession en matière de transport maritime en droit Algérien, Revue Marocaine de droit et d'économie du développement, université Hassan 2 Ain Chuck, N°48-2003.
- Courtois Bertrand / Le Berre Frédérique, la limitation de 1976 peut elle être invoquée par le commissionnaire de transport?, L'affaire Almanica, DMF 2007 (octobre 2009).
- Bergel Jean –Louis, le navire bien meuble à la coloration immobilière ?, mélanges en l'honneur de Christian scapel, presses universitaires d'Aix –Marseille, droits des transports/ maritime/ aérien et terrestres, septembre 2013.
- Bokalli Victor-Emmanuel, Crise et avenir du connaissement, DMF 579, Février 1998.
- Bonassies Pierre, statut et contrat dans le droit maritime, mélanges en l'honneur de Christian scapel, presses universitaires d'Aix –Marseille, droits des transports/ maritime/ aérien et terrestres, mars 2013.
- Bonassies Pierre, le droit positif français en 1985, DMF 1987.
- Bonassies Pierre, le droit positif français en 1989, sommaire du N° 491, DMF 1990, Copyright by «Journal de marine marchande M, Paris.
- Bonassies Pierre, Chronique de jurisprudence maritime Américaine (1992-1993), le droit maritime français, sommaire du N° 545, janvier 1995.
- Bonassies Pierre, Le droit positif française 1993, sommaire du N° 535, février 1994.
- Bonassies Pierre, Le droit positif français en 1994, Sommaire du N° 547, mars 1995.
- Bonassies Pierre, Le droit positif français en 1995, DMF 557, Février 1996.

- Bonassies Pierre, Le droit positif français en 1999, DMF Hors-série, n° 4, 2000.
- Bonassies Pierre, Le droit positif français en l'an 2000, DMF Hors série n°5, 7 Mai 200.
- Bonassies Pierre, Le droit positif français en 2001, Hors-série n°6 - juin 2002.
- Bonassies Pierre, Le droit positif français en 2002, Hors-série n° 7, juin 2003.
- Bonassies Pierre / Delebecque Philippe, Le droit positif français en 2003, DMF Hors-série n° 8, juin 2004.
- Bonassies Pierre, Des modalités de l'action en responsabilité extra-contractuelle du destinataire contre le fréteur à temps, droit maritime français 03-2009, N° 701.
- Boukhatmi Fatima, nationalité du navire, qualité d'armateur, d'affréteur et de transporteur en droit maritime Algérien-quelques amalgames, problèmes récurrents du droit maritime algérien, journée d'étude samedi 22 avril 2006, faculté de droit université d'oran.
- Boukhatmi Fatima, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, DMF 610 Décembre 2000.
- Caprioli Eric A., Considérations sur les nouvelles Règles CNUCED/CC applicables aux documents de transport multimodal, doctrine, le droit maritime français, sommaire du n° 526 avril 1993.
- Chaumette Patrick, Le capitaine de navire et son pouvoir de représentation en justice, un nouve au représentant du bord ?, Neptunus, revue électronique, centre de droit maritime et océanique, université Nantes vol 11-2005/03.
https://cdmo.univnantes.fr/medias/fichier/nep331_1342427281268.pdf
- Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non Vessel Operating Common Carrier le consortium maritime: sont-ils transporteurs maritimes ?, Revue général de droit, N°34-2004, R.G.D, UNIV, 407-429.
- Cissé Yacouba, L'identification du transporteur maritime à l'épreuve de la qualification juridique, Revue générale de droit, vol. 34, n° 1, 2004, p. 5-49.
- Corbier Isabelle, Identification du transporteur d'un connaissance de charte-partie, DMF N° 631, Novembre 2002, jurisprudence française.
- Corbier Isabelle, armateur, rép .com Dalloz octobre 2002.

- Corbier Isabelle, Identité du transporteur maritime clairement précisée sur le connaissance: théorie de l'apparence évincée, DMF N°674, 10-2006.
- Daniel Ammer, Pour une doctrine de l'apparence et de la théorie de l'apparence en droit maritime, Recueil Dalloz 1999, Copyright 2016, Dalloz.
- Delebecque Philippe, la diversification des actions contre le transporteur maritime de marchandises : unité ou pluralité de régime ?, Mélanges en l'honneur de mélanges en l'honneur de Christian scapel, presses universitaires d'Aix –Marseille, droits des transports/ maritime/ aérien et terrestres, 2013.
- Delebecque Philippe, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer : « a civil Law perspective », DMF 04-2009, N° 702-5.
- Delebecque Philippe, Journée National De Réflexion Sur Les "Règles De Rotterdam", Le 16 Novembre 2010, avocats du bureau de Cameron.
- Delebecque Philippe, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, DMF N° 642, Novembre 2003.
- Delebecque Philippe, Sous-traitance et transport, le droit maritime français, Sommaire N° 547, Mars 1995.
- Delebecque Philippe, Le transport multimodal, In: Revue internationale de droit comparé, Vol. 50 N°2, Avril-juin 1998, Etude de droit contemporain [Contributions françaises au 15^{ème} Congrès international de droit comparé (Bristol, 26 juillet-1er août 1988)] pp. 527-537.
http://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1998_num_50_2_1175
- Delebecque Philippe, Identification du transporteur maritime sur les connaissements de Charte-Partie, Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, Gazette de la chambre, N° 24, Hiver, 2010/2011.
- Delebecque Philippe, «Affrètement et transport maritimes», DMF, 1999, n° 591, numéro spécial anniversaire.
- Delebecque Philippe, Contrats de «services»: quelle qualification?, Gazette de la Chambre, Printemps 2004, N° 4.
- Delebecque Philippe, L'évolution du transport maritime, droit maritime français 01-2009, N° 699-3.

- Delebecque Philippe, réunion débat sur « l'identification du transporteur » le 18 novembre 2010, Gazette de la Chambre, N°24, Hiver 2010/2011, pp. 2/11.
- Delebecque Philippe, Les «Single ship companies, la Chambre arbitrale maritime de Paris.
<https://www.arbitrage-maritime.org/CAMP-V3/miscellanees/>
- Delebecque Philippe, La Convention sur les contrats internationaux de transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer: « a civil Law perspective», DMF, 04-2009, n° 702-5.
- Delebecque Philippe, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, DMF 642 Novembre 2003.
- De Richemont Henri, L'affréteur d'espace peut-il bénéficier de la limitation?, « La limitation de responsabilité du propriétaire de navire » Actes de la IXème « Journée Ripert» Colloque organisé par l'Association Française du Droit Maritime Paris, le 1er juillet 2002, DMF 632, Numéro spécial, Décembre 2002.
- Diallo Ibrahima Khalil, étude de l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par routes, Ohadata D-05-08.
- Duault Marie, Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3.
<http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>
- Dreves. M, La distinction de l'affrètement et du transport maritime en droit allemand, Revue internationale de droit comparé, Revue internationale de droit comparé. Vol. 32 N°4, Octobre-décembre 1980, pp 841-842.
http://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1980_num_32_4_3799
- Guillemette de Fos, Transporteurs, transporteurs successifs, transporteurs sous-traitants au sens de la CMR, Communication écrite préparée pour les Actes du Symposium sur “Les 50 ans de la Convention CMR – Avenir et perspectives du transport international par route”, tenu à Deauville (France), les 18-19 mai 2006, Unif. L. Rev. 2006.

- Haddoum Kamel, Les investissements maritime et portuaire en Algérie: la consécration du régime de la concession, Neptunus, e. revue Centre de Droit Maritime et Océanique Université de Nantes, vol. 20, 2014 /1.
- Hervé Tassy, Affrètement d'espaces et garanties réelles, le droit maritime français, sommaire du N° 552, Septembre 1995.
- Kang Hyuk Lee, La navigabilité et le contrat d'affrètement établi par une charte-partie : les obligations du fréteur et de l'affréteur, Lex Electronica, vol. 15.2 (automne 2010).
- Kende Christopher / O'Connor Cozen, Une nouvelle définition de la notion de navire en droit américain, DMF N° 775 -Décembre- 2015, 995.
- Kozubovskaya–Pelle Anastasiya, De la qualité du transporteur maritime de marchandises: notions et identifications, Thèse soutenue, Nantes 14 novembre 2008, in “Résumé de la thèse”: Neptune, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/1.
<http://www.cdm.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdm>
- Kenguep Ebénézer, le commissionnaire de transport est-il Le mandataire de son commettant?: Une occasion manquée pour le législateur OHADA, Revue de l'Ersuma droit des affaires et pratique professionnelle, Numéro 1, Les Editions IPE.
- Laurent Fedi, la responsabilité des opérateurs des terminaux portuaires dans le cadre des conventions CNUDCI, le droit maritime dans tous ses états, presses universitaires d'Aix – Marseille, 2016.
- Mamadou Sow, Le « facteur temps » dans l'affrètement au voyage, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/2.
- Marc Bernie, «Dommages en cascade: responsabilité du commissionnaire de transport, auteur de la faute initiale», Le Droit Maritime Français, 2011, N°722.
- Marie Tilche, Cherchez le transporteur!, Bulletin des Transports et de la Logistique, 2005, 3071.
- Marie-Noëlle Raynaud, Le connaissance sans en-tête, Extrait d'une communication présentée à la 3^{ème} journée RIPERT de l'A.F.D.M, DMF, 1997, n° 567.

- Paul Tourret, Stratégie de coopération des armements de ligne régulière, Note de synthèse 172 – Mars 2015, ISEMAR.
- Pourcellet Michel, le transport maritime sous connaissance, Droit canadien, américain et anglais, Revue international du droit comparé, université de Montréal, 1972, Vol. 25 N°4, Octobre-décembre 1973. pp. 972-973.
http://www.persee.fr/doc/ridc_0035-3337_1973_num_25_4_15395
- Pierronnet François-Xavier, La clause Himalaya: Fondement et application, revue juridique Neptunus, Volume 3, 1997/1, Centre de Droit Maritime et Océanique
Ray José Domingo, Liberté contractuelle et normes impératives dans le contrat maritime au regard de la législation argentine et internationale, Le Droit Maritime étranger N° 588, décembre 1998.
- Remery Jean-Pierre, La notion d'armateur dans l'affrètement à temps, jurisprudence française, Cour de Cassation, ch com, 26 octobre 1999, Navire Fatima, Obs. de I. Corbier, DMF 2000, n° 601.
- Rohart Jean-Serge, La saisie des navires apparenté: suite et fin?, doctrine, DMF 1994.
- Rossignol Pierre Marie, Identification du transporteur maritime en présence d'un Connaissance de charte partie sans en-tête, Le droit maritime français, sommaire du N° 549, Mai 1995.
- Serge Azébazé, Les nouvelles techniques d'affrètement imaginées par les acteurs du monde maritime, Communication lors de la journée Ripert le 27 juin 2011 à Paris.
- Simon Patrick., « Qui est le transporteur maritime? », droit maritime français, janvier 1995.
- Tassel Yves, Une absurdité : le connaissance d'enseigne commerciale !, droit maritime français 1999.
- Tassel Yves, De l'identité du transporteur maritime en présence d'un connaissance de charte-partie sans en-tête, Le Droit Maritime Français, 2007- 682.
- Tassel Yves, Transport sous connaissance/ Transporteur/ Responsabilité / Cas exonératoire / Buée de cale / Vice propre de marchandise / Affrètement à temps / Armateur / Responsabilité / Buée de cale / Vice apparent du navire, Revue Judiciaire de l'Ouest, 1986-3.

http://www.persee.fr/doc/juro_0243-9069_1986_num_10_3_4314

- Tassel Yves, Responsabilité du NVOCC destinataire au connaissance de transport pour frais stationnement et de destruction de marchandises non réexpédiées, DMF, N°691-06, 04-2008.
- Tassel Yves, Identification du transporteur maritime, connaissance de transport, connaissance administratif et caducité du connaissance, Droit Maritime Français, N°668, 03-2006.
- Tassel Yves, Retour sur l'affrètement d'espaces, DMF 636, Avril 2003.
- Tassel Yves, L'affrètement d'espaces sort progressivement, N°10 Supplément, DMF, 06-2006.
- Tassel Yves, le contrat d'affrètement d'espaces, communication Journée Ripert de l'AFDM, université de Nantes, 28 juin 2004, DMF 2005, n°655.
- Tassel Yves, affrètement au voyage et la qualité de transporteur, Revue judiciaire de l'Ouest, année 1987, Volume 11, n° 01.
- Tassel Yves, La responsabilité du propriétaire du navire », Revue générale de droit, vol. 32, n° 3, 2002.
- Tassel Yves, identité du transporteur et action en responsabilité délictuelle, A propos de l'affaire «The Starsin», Le Droit Maritime Français, 2003, N° 641.
- Tassel Yves, Chronique de jurisprudence maritime Anglaise, droit maritime étranger, DMF 595, N° 634 Juillet-Août 1999.
- Tassel Yves, L'affrètement d'espaces sort progressivement, N°10 Supplément, DMF 06-2006.
- Tassel Yves, Projet CNUDCI: une double critique de fond, droit maritime français N° 644, janvier 2004.
- Tassel Yves, L'action en avaries et manquant du tiers porteur d'un connaissance sans en-tête, DMF N°567, Janvier 1997.
- Tetley William, Q.C., Jurisprudence maritime canadien 1988-1989, DMF 1990.
- Topaloğlu Binnaz, LL.M., Le Connaissance Maritime Et Conflit De Lois, [Annales XLIII, N. 60, 283-336, 2011].

- Vaillancourt G, « la saisie d'un navire en droit maritime canadien et anglo-saxon : le Halcyon Ble ou le Har Rai? un débat inachevé, DMF 1990.
- Véronique Guilloux, Fabrication d'un e-centre de calcul: cadrage spatial dans la chaîne logistique internationale, 2^{ème} journée thématique SILOGIN, Systèmes d'information, Logistique et Innovation 3 novembre 2011, Nantes.
- Vialard Antoine, Personnalité morale des sociétés d'armement et apparemment abusif des navires saisis, DMF 560, Mai 1996.

5- Ordonnance et lois et décrets et règlements :

- Ordonnance n° 67-821 du 23 septembre 1967 sur les groupements d'intérêt économique complété par la loi n° 89-377 du 13/06/1989 relative aux groupements européens d'intérêt économique, JORF du 15 juin 1989 page 7440.
- Loi 1804-02-07 promulguée le 17 février 1804 du code civil Abrogé par Ordonnance n°2016-131 du 10 février 2016, portant réforme du droit des contrats, du régime général et de la preuve des obligations, JORF n°0035 du 11 février 2016.
- Loi du 2 avril 1936 relative aux transports des marchandises par mer, JORF du 11 avril 1936 page 4002.
- Loi n°66-420 du 18 juin 1966, J.O. 24/06/1966, sur le contrat d'affrètement et les transports maritimes modifiée par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979, sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, JORF du 22 décembre 1979.
- loi n° 66-420 fut abrogé par l'ordonnance n°2010-1307 du 28/10/2010 relative à la partie législative du code des transports La partie législative du code des transports fait l'objet d'une publication spéciale annexée au Journal officiel de ce jour, JORF n°0255 du 3 novembre 2010 page 19645.
- Loi n°66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales, JORF 26 juillet 1966 rectificatif JORF 19 octobre 1966 en vigueur le 1^{er} février 1967 Abrogé par Ordonnance 2000- 912 du 18-09-2000, relative à la partie Législative du code de commerce, JORF n° 0219 du 21 septembre 2000 page 14783.
- Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, JO 4 janvier 1967 version consolidée au 17 janvier 2001.

- Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritime, JORF du 5 janvier 1969 page 200.
- Loi n° 75-300 du 29 avril 1975 modifiant l'article 3 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, JORF du 30 avril 1975 page 4412.
- Loi n°86-1292 du 23 décembre 1986, JORF du 24 décembre 1986 page 15542 modifiant la loi 66-420 du 18-06-1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime, modifiée par la loi n° 79-1103 du 21 décembre 1979.
- Loi n° 91-650 du 9 juillet 1991 portant réforme des procédures civiles d'exécution, JO n° 163 du 14/07/1991, rectificatif paru au JO n° 110 du 12/05/1992.
- Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 modifié par le décret n° 87-922 du 12/11/1987 Sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, JORF du 11 janvier 1967, rectificatif JORF 23 avril 1967 en vigueur le 11 avril 1967 version consolidée au 18 novembre 1987.
- Décret n°67-967 du 27 octobre 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de Mer, JORF du 4 novembre 1967 page 10836.
- Décret n° 69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes, JORF du 22 juin 1969 page 6318.
- Décret n° 90-200 du 5 mars 1990, JORF du 7 mars 1990, p 2800.
- Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, JO L 378 du 31.12.1986, p. 4–13.
- Règlement du conseil n° 479/92/CEE du 25/02/1992 concernant l'application de l'article 81/3 du traité CE à certaines catégories d'accords, des décisions et des pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne, JOCE, n° L 55, 29 févr.
- Règlement (CE) n° 870/95 de la Commission, du 20 avril 1995, concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortia) en vertu du règlement (CEE) n° 479/92 du Conseil, JOCE L 89 du 21.4.1995, p. 7–14
- Règlement (CE) n° 823/2000 de la Commission du 19 avril 2000 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de

pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JOCE 21 Avr. 2000, Rectificatif au règlement (CE) n° 611/2005 de la Commission du 20 avril 2005 modifiant le règlement (CE) n° 823/2000, JO L 55 du 29.2.1992, p. 3.

- Règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), JO L 1 du 4.1.2003, p. 1–25.

- Règlement (CE) n° 463/2004 de la Commission du 12 mars 2004, portant modification du règlement (CE) No 823/2000.

- Règlement (CE) n° 906/2009 de la Commission du 28 septembre 2009 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, L 256 du 29/09/2009.

- Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1 TD/B/FAL/INF.117/Corr.1, 7 janvier 1992.

- CNUDCI, Rapport du groupe de travail III (Droit des transports), 19^e session, 16-27 avril 2007.

- Les connaissances, conférence des nations unies sur le commerce et les développements Genève, Rapport de secrétariat de la CNUCED, nations unies New-York, 1971, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1

- questions relatives a la réglementation du transport maritime international, direction de la science, de la technologie et de l'industrie division des transports, Organisation for Economic Co-operation and Development 08-Mar-2002 .

6- Revues, répertoires, recueils de jurisprudences françaises :

- La chambre Arbitral Maritime de Paris 1978, 2007.

- Le Lamy transport, tome 2, Mise à jour 12/2015.

- Bulletin des Transports et de la Logistique, 2002.

- Droit Maritime Français 2000, 2002, 2004, 2006, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995.

- Annuaire du Comité Maritime International, 1995/1997/1998.

7- Dictionnaires :

- Le Robert Dictionnaire pratique de la langue française, France Loisirs, 2002, p 1662 ; Larousse, Dictionnaire en volume 1, Dictionnaire encyclopédique, 1989, p 496.

8- Bases de données électroniques et Webographie :

www.legifrance.gouv.fr

www.joradp.dz

<https://uncitral.un.org>

<https://unctad.org>

www.lantenne.com/le-transporteur_a14434.html

<https://eur-lex.europa.eu>

www.arbitrage-maritime.org/CAMP

<https://comitemaritime.org/>

<https://lamyline.lamy.fr>

<https://www.dalloz.fr>

www.Cdmt.droit.univcezanne.fr

<https://www.isemar.fr/fr/notes-de-synthese/>

ثالثا: باللغة الإنجليزية:

1- Theses :

- Catherine Wanjala Kituri, The Rotterdam Rules: Do They Solve the Problems arising from Multimodal Transportation?, Master of Commercial Law, university cape town, 2009.

https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/4646/thesis_law_2009_kituri_cw.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Helen Louise Renggli, an evaluation of the solutions provided by the rotterdam rules to identifying the carrier, masters in shipping law dissertation, university of cape town, 2013.

- Jens Weinmann, Identifying the carrier, The effect and validity of demise- and identity of carrier clauses in bills of lading – A comparative study –30/07/2014. disponible seulement en ligne

https://open.uct.ac.za/bitstream/item/4446/thesis_law_weinmannj_2005.pdf?sequence=1

- Ruvarashe Kudzai Samkange, Are the relevant provisions of the Rotterdam Rules dealing with the identification of the carrier an improvement over the Hamburg and Hague-Visby Rules?, university of cape town, Masters in Shipping Law Dissertation, Date: 28 August 2017.

https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/27091/thesis_law_2017_samkange_ruvarash_e_kudzai.pdf?sequence=1&isAllowed=y

2- Journal Articles :

- Christopher Giaschi, who is a carrier shipowner or charterer, An earlier version of this paper was presented by the author at the Open Meeting of the Canadian Maritime Law Association at Toronto, Ontario on January 20, 1994.

- Ellen Eftestol –Wilhelmsson, The Rotterdam Rules in a European multimodal context, Legal Studies Reseach Paper Series, Paper No 9, (2010) 16 JIML.

<https://www.rotterdamrules.com/sites/default/files/Wilhelmson>

- Frank Smelle, The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009 , dans Les Règles de Rotterdam: le droit des transports maritimes du XXIe siècle, Annales IMTM 2010, 25^{ème} édition.

https://repub.eur.nl/pub/23175/maritime_performing.pdf

- Gard Insight No. 163 ‘A Charterer’s involvement in cargo claims’, 1 August 2001 available at

<http://www.gard.no/web/updates/content/53043/a-charterers-involvement-in-cargo-claims>

- Kozubovskaya –Pelle Anastasiya, Brief overview of the state of negotiations of the UNCITRAL Draft convention on the carriage of goods wholly or partly by sea, Revue électronique Neptunus, CDMO, Université de Nantes, 2007, vol13-3.

- Kozubovskaya –Pelle Anastasiya, Report from the 18 Th session o the UNICTRAL WG III on draft convention on the carriage of goods (wholly or partly by sea), ADMO 2007.

- Nikola Mandića/ Vesna Skorupan Wolffb, Maritime Performing Party under the Rotterdam Rules 2009, doi: 10.7225/ toms.v 04.n 02.005.

- Nicholas Bond, the maritime performing party and the scope of the rotterdam rule, [2014] ANZMar Law JI 11; (2014) 28(2) Australian and New Zealand Maritime Law Journal 95.

- Tetley William QC, ‘The Demise of the Demise Clause’, (1999) 44 (4) McGill, Law Journal, 807.

<http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJI/2014/11.pdf>

-Van der Ziel, G.Multimodal aspects of the Rotterdam Rules, in CMI Yearbook, 2009.

<https://pdfs.semanticscholar.org/c5cb/0577438b5f5c869dda9915251bf46525e109.pdf>

3- Laws :

- Partnership Act 1890 [14th August 1890] [53 & 54 VICT], (c39)

- Merchant Shipping Act 1894, [57 & 58 VICT. OH. 60.]

- The merchant shipping Act, 1958, ACT NO. 44 OF 1958, [30th October, 1958.]

<https://users.wfu.edu/palmitar/.../Conexus/UniformActs/upa1914.pdf>

-l'Uniform Partnership Act de 1914 et la nouvelle version de 1992 de cet acte uniforme.

-Carriage of Goods by Sea Act 1992 qui est entré en vigueur le 16/09/1992, (COGSA 92) repeats the Bill of Lading Act 1855 [14th August 1855].

- The Shipping Act Of 1984 United States of America, 20/03/1984, (now replaced by The Shipping Act of 1998).

- The Ocean Shipping Reform Act (OSRA) is an amendment of the Shipping Act of 1984, It was signed in late 1998 and took effect during 1^{er} half of 1999.

4- Internet Sources :

www.legislation.gov.uk

الفهرس

الفهرس:

1	مقدمة.....
9	الباب الأول: تحديد الصفة التعاقدية للناقل البحري للبضائع.....
12	الفصل الأول: تحديد صفة الناقل البحري في إطار استغلال السفينة.....
14	المبحث الأول: تحديد صفة الناقل البحري على أساس ملكية السفينة.....
15	المطلب الأول: مفهوم مالك ومجهز السفينة وامتداد صفته.....
15	الفرع الأول: شروط اكتساب حق ملكية السفينة.....
16	البند الأول: المطالبة بتصريح وترخيص مسبق لإمتلاك السفينة.....
17	البند الثاني: الملكية الوطنية للسفينة وطاقتها.....
19	البند الثالث: اثبات حق ملكية السفينة وتقيدها في سجل السفن.....
20	الفرع الثاني: تعريف مالك ومجهز السفينة والتمييز بينهما.....
22	الفرع الثالث: حالات انطباق وصف المجهز على مستغلين آخرين.....
24	البند الأول: شركة السفينة الفردية والشبوع البحري.....
25	الفقرة الأولى: شركة السفينة الفردية.....
25	أولاً: مفهوم شركة السفينة الفردية.....
26	ثانياً: مدى استغلال الشركة للسفينة الفردية.....
26	الفقرة الثانية: الشبوع البحري.....
27	أولاً: تكييف الوصف القانوني للشبوع البحري بالشركة المجهزة.....
29	ثانياً: تسيير الشبوع البحري.....
30	البند الثاني: توزيع تسيير السفينة بين المالك ومسير السفينة Ship management.....
30	الفقرة الأولى: تحديد الوصف القانوني لمسير السفينة.....
32	الفقرة الثانية: مسؤولية مسير السفينة.....
34	المطلب الثاني: ملكية اتحاد المجهزين للسفن Les consortiums maritimes.....

- 35..... الفرع الأول: تعريف الإتحادات البحرية للمجهّزين
- 36..... البند الأول: التعريف الإصطلاحي والإقتصادي لإتحادات المجهّزين
- 36..... البند الثاني: التعريف القانوني لإتحادات المجهّزين
- 38..... البند الثالث: التعريف الفقهي لإتحادات المجهّزين
- 39..... الفرع الثاني: تحديد صفة الناقل البحري في مختلف أشكال اتحادات المجهّزين للسفن
- 40..... البند الأول: أشكال اتحادات المجهّزين الواضحة
- 40..... الفقرة الأولى: اتحاد المجهّزين الأساسي: le consortium noyau
- 41..... أولاً: انشاء اتحاد المجهّزين الأساسي ككيان اقتصادي
- 41..... ثانياً: عدم تمتع اتحاد المجهّزين الأساسي بصفة المجهّز وبقاء الأعضاء مجهّزين
- 42..... الفقرة الثانية: استتار الأعضاء وراء اتحاد المجهّزين المتكامل le consortium intégré
- 42..... أولاً: خلق الإتحاد البحري للمجهّزين ككيان قانوني جديد
- 44..... ثانياً: تمتع اتحاد المجهّزين بصفة المجهّز باستغلاله التجاري للسفينة
- 45..... ثالثاً: مسؤولية الإتحاد البحري للمجهّزين المتكامل وأعضائه
- 46..... البند الثاني: الشكل الغامض من اتحاد المجهّزين
- 46..... الفقرة الأولى: الطبيعة القانونية لإتحاد المجهّزين شبه متكامل le consortium semi intégré
- 46..... الفقرة الثانية: خصوصية اتحاد المجهّزين شبه متكامل كرابطة خاصة للتعاون
- 47..... الفقرة الثالثة: تحديد صفة الناقل في ظلّ الإتحاد البحري شبه متكامل
- المطلب الثالث: تخويل ممارسة نشاط النقل البحري من القطاع العام إلى القطاع الخاص في القانون الجزائري
- 48.....
- 48..... الفرع الأول: نظرة عامة عن الشركة الوطنية للملاحة واعادة هيكلتها
- 48..... البند الأول: سيطرة الشركة الوطنية للملاحة على نشاط النقل البحري
- 50..... البند الثاني: اعادة هيكله الشركة الوطنية للملاحة أمام التغيرات الاقتصادية
- 53..... الفرع الثاني: استغلال مجهّزي السفن خدمات النقل البحري بناء على حقّ الإمتياز
- 54..... البند الأول: الشروط والاجراءات المتخذة لممارسة مجهّزي السفن خدمات النقل البحري

54. الفقرة الأولى: الشّروط المتعلقة بشخصية أصحاب الإمتياز المؤهلين لإستغلال نشاط النقل البحري.
58. الفقرة الثانية: الإجراءات والشّروط الشكلية الواجب مراعاتها من قبل صاحب الإمتياز.....
59. البند الثاني: كيفية استغلال مجهز السفينة صاحب الامتياز لخدمات النقل البحري.....
60. البند الثالث: حالات الغاء امتياز استغلال خدمات النقل البحري.....
61. المبحث الثاني: تحديد صفة الناقل البحري على أساس استئجار السفينة.....
62. المطلب الأول: ماهية استغلال السفينة بالإستئجار.....
63. الفرع الأول: مفهوم عقد إستئجار السفينة وتمييزه عن عقد النقل البحري.....
65. الفرع الثاني: تجسيد عقد استئجار السفينة لمبدأ الحرية التعاقدية.....
70. المطلب الثاني: التوزيع الإداري للسفينة على طرفي عقد الاستئجار وأثره على تشخيص الناقل البحري....
72. الفرع الأول: الإستئجارات التقليدية.....
72. البند الأول: مدى انتقال الإدارة للمستأجر في استئجار السفينة غير مجهزة.....
74. البند الثاني: مدى سيطرة المؤجر على الإدارة في الإستئجار على أساس الرحلة.....
76. البند الثالث: مدى امتداد سلطة المؤجر على السفينة للمستأجر في مشاركة الإيجار الزمنية.....
80. الفرع الثاني: استئجار الفراغ شكل جديد من الإستئجار البحري.....
80. البند الأول: مفهوم عقد استئجار الفراغات.....
82. البند الثاني: الوضع القانوني للناقل البحري في ظل إيجار حيز متاح على السفينة.....
82. الفقرة الأولى: مستأجر الفراغ ومؤجر الفراغ ناقل بحري.....
84. الفقرة الثانية: ميلاد النشاط التعاقدى للناقل العام الغير مشغل السفينة بصفة مستأجر الفراغ.....
86. المطلب الثالث: تحديد المركز القانوني للناقل البحري ومؤجر السفينة على أساس الرحلة.....
87. الفرع الأول: أوجه التشابه والإختلاف بين عقد الإستئجار على أساس الرحلة وعقد النقل البحري.....
87. البند الأول: أهمّ الالتزامات كمعيار للتّمييز بين الناقل البحري والمؤجر للرحلة.....
88. الفقرة الأولى: السفينة موضوع خدمة مؤجر الرحلة.....
88. أولاً: تقديم السفينة محلّ اعتبار في عقد الإستئجار على أساس الرحلة.....
89. ثانياً: تعيين السفينة كمرحلة سابقة في عقد الإستئجار للرحلة.....

- 91..... ثالثا: اتمام عمليتي الشحن والتفريغ على متن السفينة
- 94..... الفقرة الثانية: البضاعة موضوع الخدمة المقدمة من قبل الناقل البحري
- 94..... أولا: تسلّم وأخذ البضاعة في عقد النقل البحري
- 95..... ثانيا: التزام الناقل البحري بتسليم البضائع
- 97..... البند الثاني: التطبيقات القانونية لتشابه نظام الناقل البحري بنظام المؤجر على أساس الرحلة
- 98..... الفرع الثاني: أهمية تحديد النظام القانوني المطبق على عقد إستئجار الرحلة
- 99..... البند الأول: استبعاد تطبيق قانون النقل البحري على عقد النقل بسندات الإيجار
- 101..... البند الثاني: مدى تطبيق أحكام عقد النقل بسند الشحن على مشاركة إيجار الرحلة
- 101..... الفقرة الأولى: صدور سند الشحن تنفيذا لمشاركة الإيجار وانتقاله إلى حامل آخر
- 102..... الفقرة الثانية: مدى تطبيق قانون النقل عند الإحالة إلى شروط مشاركة الإيجار
- 104..... الفقرة الثالثة: إدراج شرط برامونت في مشاركة الإيجار
- 105..... الفصل الثاني: تحديد صفة الناقل البحري في إطار تعدد الناقلين والتعاقد من الباطن
- 107..... المبحث الأول: الدور المزدوج للناقل البحري ومركزه القانوني أثناء تنفيذ عقد النقل البحري
- 108..... المطلب الأول: الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
- 108..... الفرع الأول: ظهور نظام التعاقد من الباطن وضبط مصطلح الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
- 109..... البند الأول: أصل نشأة التعاقد من الباطن في مجال النقل البحري
- 111..... البند الثاني: ضبط مصطلح الناقل المتعاقد والناقل الفعلي والتميز بينهما
- 117..... البند الثالث: مدى انطباق مفهوم الناقل المتعاقد على الناقل العام غير مشغل السفينة
- 120..... الفرع الثاني: مدى اشتراط موافقة الناقل المتعاقد والشاحن لأجل تدخل الناقل الفعلي
- 122..... الفرع الثالث: مسؤولية الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
- 122..... البند الأول: مطالبة الناقل المتعاقد والناقل الفعلي بإصلاح الأضرار بدعوى مستقلة
- 127..... البند الثاني: المسؤولية التضامنية بين الناقل المتعاقد والناقل الفعلي
- 127..... الفقرة الأولى: اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر عام 1978
- 128..... الفقرة الثانية: قانون التجارة البحرية المصري

- 129.....الفقرة الثالثة: القانون البحري الجزائري
- 129.....البند الثالث: مدى امكانية الإدعاء ضدّ مستخدمو ووكلاء الناقل الفعلي
- 130.....المطلب الثاني: المركز القانوني الجديد للناقل البحري
- 131.....الفرع الأول: حلول الأطراف المنفذة ومستخدميه محلّ الناقل البحري
- 132.....البند الأول: الطّرف المنفّذ
- الفقرة الأولى: تحديد تعريف الطّرف المنفّذ في أحكام المشروع الأولي للصكّ المتعلّق بالنقل البحري
- 133.....للبيضائع
- 134.....الفقرة الثانية: تعريف الطّرف المنفّذ في اتفاقية روتردام لعام 2008
- 136.....البند الثاني: الطّرف المنفّذ البحري
- 137.....الفقرة الأولى: تعريف الطّرف المنفّذ البحري وتمييزه عن الطّرف المنفّذ
- 139.....الفقرة الثانية: انطباق مفهوم الطّرف المنفّذ البحري على بعض المشغلين
- 142.....البند الثالث: موظفو الناقل أو موظفو الطّرف المنفّذ وفقا للمادة 18/ج أو أي شخص آخر
- 142.....الفرع الثاني: مسؤولية الأطراف الجدد وفقا لأحكام اتفاقية روتردام لعام 2008
- 142.....البند الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الأطراف الجدد
- 144.....البند الثاني: مسؤولية الطّرف المنفّذ البحري
- 146.....البند الثالث: شروط مساءلة الطّرف المنفّذ البحري
- 146.....الفقرة الأولى: الشّروط الخاصة
- 147.....الفقرة الثانية: الشّروط العامة
- 148.....البند الرابع: مسؤولية الناقل والطّرف المنفّذ البحري عن الخطأ المشترك
- 150.....البند الخامس: مدى استفادة الطّرف المنفّذ البحري من تحديد والإعفاء من المسؤولية
- 153.....المبحث الثاني: تحديد صفة الناقل البحري أثناء تنفيذ مراحل النقل المتتابع والنقل المتكامل
- 153.....المطلب الأول: تحديد صفة الناقل البحري عند تنفيذ مراحل النقل المتتابع
- 153.....الفرع الأول: الإطار المفاهيمي للنقل المتتابع البحري وتمييزه عن الأنظمة المشابهة له
- 156.....الفرع الثاني: مدى ارتباط الوكالة بالعمولة للنقل بظاهرة تعدد الناقلين والتعاقد من الباطن

- 157.....البند الأول: تباين وتقارب الناقل البحري والوكيل بالعمولة للنقل
- 158.....الفقرة الأولى: أوجه الاختلاف بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري
- 160.....الفقرة الثانية: أوجه المقاربة بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل البحري
- البند الثاني: المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل في النقل المتتابع البحري والنقل المتتابع
المختلط.....162
- 162.....الفقرة الأولى: اتحاد المركز القانوني للوكيل بالعمولة للنقل والناقل في شخص واحد
- 165.....الفقرة الثانية: تحديد الناقل البحري حسب طبيعة العقود المبرمة في النقل المتتابع البحري
- 166.....أولاً: ازدواجية صفة الناقل على أساس أحادية عقد النقل المبرم مع الشاحن
- ثانياً: تعدد الناقلين البحريين على أساس تعدد عقود النقل المبرمة مع الشاحن وتطبيق نظام
المسافنة.....168
- 171.....الفقرة الثالثة: امتداد مسؤولية الناقل البحري في النقل المتتابع بموجب سند الشحن المباشر
- 171.....أولاً: مسؤولية الناقلين في النقل المتتابع البحري
- 173.....ثانياً: الوكيل بالعمولة للنقل المسؤول في النقل المتتابع البحري
- ثالثاً: تحديد الناقل المسؤول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع عند اعفاء الناقل الأساسي أو الناقل
المتتابع البحري من المسؤولية.....175
- المطلب الثاني: تحديد صفة الناقل في نظام النقل المتكامل.....177
- الفرع الأول: تعدد صفات متعهد النقل متعدد الوسائط.....177
- 178.....البند الأول: متعهد النقل متعدد الوسائط مقدّم بضائع ووكيل بالعمولة للنقل
- 180.....البند الثاني: تدخل الناقل العام غير مشغّل للسقينة في تنظيم عملية النقل المتكامل
- 182.....الفرع الثاني: تحديد صفة الناقل البحري في النقل متعدد الوسائط البحري
- 183.....البند الأول: الإحتفاظ بصفة الناقل البحري عند تنفيذه المرحلة البحرية من النقل المتكامل
- 184.....البند الثاني: تحوّل صفة الناقل البحري أثناء مباشرة المراحل الأخرى للنقل من الباب إلى الباب
- 187.....البند الثالث: موقف القضاء الفرنسي من فكرة تنظيم الناقل البحري النقل من الباب إلى الباب

189.....	الباب الثاني: استبيان الهوية الشكلية لناقل البضائع بحرا
192.....	الفصل الأول: تحديد هوية الناقل البحري في تفاصيل عقد النقل
193.....	المبحث الأول: الوثائق البحرية أداة امتياز لتحديد الناقل البحري للبضائع
193.....	المطلب الأول: الإطار المفاهيمي لوثيقة الشحن البحرية
194.....	الفرع الأول: مفهوم وثيقة الشحن البحرية
194.....	البند الأول: تعريف سند الشحن البحري وتمييزه عن السند التجاري
194.....	الفقرة الأولى: تعريف سند الشحن البحري
194.....	أولاً: التعريف الإصطلاحي والفقهى لسند الشحن البحري
196.....	ثانياً: التعريف القانوني لسند الشحن البحري
197.....	الفقرة الثانية: تمييز سند الشحن البحري عن السند التجاري
198.....	البند الثاني: تكييف الوصف القانوني لسند الشحن ومدى تبعيته لعقد النقل البحري
201.....	الفرع الثاني: وظائف سند الشحن البحري
201.....	البند الأول: سند شحن أداة اثبات مندرجات عقد النقل البحري
203.....	البند الثاني: سند الشحن سند ملكية البضائع
204.....	البند الثالث: سند الشحن أداة تمثيل البضائع
205.....	المطلب الثاني: بدائل وثيقة الشحن البحرية
206.....	الفرع الأول: البدائل الورقية لسند الشحن البحري
207.....	البند الأول: سند النقل البحري الغير قابل للتداول
207.....	الفقرة الأولى: تعريف تذكرة النقل البحري
208.....	الفقرة الثانية: الأساس القانوني لتذكرة النقل البحري
210.....	الفقرة الثالثة: وظائف تذكرة النقل البحري
213.....	البند الثاني: تصنيف سندات الشحن من حيث شحن البضائع
213.....	الفقرة الأولى: سند برسم الشحن
214.....	الفقرة الثانية: سند شحن مشحون

- 214..... الفقرة الثالثة: الإيصال المؤقت
- 215..... الفقرة الرابعة: أوامر التسليم
- 215..... أولاً: أمر التسليم الممضي من قبل المجهّز (الناقل البحري) أو أحد ممثليه
- 216..... ثانياً: أمر التسليم الممضي من قبل البائع
- 216..... ثالثاً: أمر التسليم الموقع من قبل أمين الحمولة
- البند الثالث: تحديد مضمون سندات الشحن الصادرة أثناء ممارسة الناقل العام غير مشغل السفينة نشاط النقل
- 217.....
- 217..... الفقرة الأولى: الأساس القانوني لإصدار الناقل العام غير مشغل السفينة سند شحن
- 217..... الفقرة الثانية: تعدد وثائق الشحن الصادرة من قبل الناقل العام غير مشغل للسفينة
- 218..... البند الرابع: بديل سند الشحن الصادر في إطار استئجار حيّز متاح على السفينة
- 219..... الفقرة الأولى: إقرار أجره النقل على متن السفينة
- 219..... الفقرة الثانية: الطبيعة القانونية لسند الشحن الصادر في عقد استئجار الفراغ
- 219..... أولاً: إصدار مؤجر الفراغ سند شحن الخدمة
- 220..... ثانياً: إصدار سند شحن "البضاعة" من قبل مستأجر الفراغ
- 220..... البند الخامس: تصنيف السندات من حيث تعدد الناقلين
- 221..... الفقرة الأولى: سند شحن مباشر
- 222..... الفقرة الثانية: سند شحن للنقل المشترك FBL
- 223..... الفقرة الثالثة: وثيقة النقل متعدد الوسائط
- 224..... الفرع الثاني: البديل الإلكتروني لسند الشحن البحري بإتفاق أطراف العقد على استخدامه
- 228..... المبحث الثاني: دور البيانات المدرجة في سندات النقل لتحديد شخصية الناقل البحري
- 229..... المطلب الأول: تعداد البيانات الخاصة بتشخيص الناقل البحري وتسلسلها الشكلي في وثيقة الشحن
- 230..... الفرع الأول: الناقل المعين بموجب بيانات سند الشحن في القانون الداخلي والقانون الدولي
- 230..... البند الأول: البيانات الخاصة بتحديد هوية الناقل البحري في القانون الداخلي
- 233..... البند الثاني: البيانات الخاصة بتحديد هوية الناقل البحري في القانون الدولي

- الفقرة الأولى: البيانات المتعلقة بتحديد هوية الناقل البحري على ضوء قواعد هامبورغ لعام 1978.....234
- الفقرة الثانية: البيانات المتعلقة بتحديد هوية الناقل البحري على ضوء قواعد روتردام لعام 2008.....236
- الفرع الثاني: التسلسل الشكلي للبيانات الخاصة بتحديد هوية الناقل البحري في وثيقة الشحن238
- المطلب الثاني: إدراج البيان الإتفاقي شرط تحديد هوية الناقل البحري في وثيقة الشحن240
- الفرع الأول: مفهوم شرط تحديد الناقل البحري وأصله التاريخي.....242
- البند الأول: مفهوم شرط هوية الناقل البحري242
- الفقرة الأولى: تعريف شرط هوية الناقل البحري ومدى أهميته.....242
- الفقرة الثانية: تمييز شرط تحديد هوية الناقل البحري عن شروط أخرى244
- البند الثاني: الأصل التاريخي لشرط تحديد هوية الناقل البحري246
- الفرع الثاني: موقف القانون الإتفاقي والقانون الداخلي من شرط تحديد هوية الناقل البحري247
- البند الأول: على المستوى الدولي248
- البند الثاني: على المستوى الداخلي249
- الفقرة الأولى: موقف النظام الأنجلوسكسوني من شرط تحديد هوية الناقل البحري250
- أولا: موقف القانون الإنجليزي من شرط تحديد هوية الناقل البحري بين كفتي القبول والرفض250
- ثانيا: موقف القانون الأمريكي من شرط تحديد هوية الناقل البحري252
- الفقرة الثانية: موقف النظام اللاتيني من شرط تحديد هوية الناقل البحري253
- الفرع الثالث: نفاذ شرط تحديد هوية الناقل البحري أمام مؤجر السفينة والغير256
- البند الأول: نفاذ شرط تحديد الناقل البحري أمام مؤجر السفينة256
- البند الثاني: نفاذ شرط تحديد الناقل البحري أمام الغير257
- الفصل الثاني: المعايير المعتمدة عند إغفال ذكر هوية الناقل البحري في سند الشحن260
- المبحث الأول: أعلى سند الشحن والتوقيع على سند الشحن261
- المطلب الأول: احتواء وثيقة الشحن في أعلاها بيانات تشخيصا للناقل البحري261

- الفرع الأول: ضبط مصطلح أعلى وثيقة الشحن وتمييزه عن سند الشحن بدون هوية 261
- الفرع الثاني: صور أعلى وثيقة الشحن تحديدا للناقل البحري 264
- البند الأول: العنوان التجاري هوية الناقل البحري 265
- الفقرة الأولى: مفهوم العنوان التجاري أو الرمز المدرج في سند الشحن 265
- الفقرة الثانية: مدى تمتع العنوان التجاري بالشخصية القانونية 266
- أولا: التطبيقات القضائية عن فعالية العنوان التجاري هوية للناقل البحري 267
- ثانيا: مدى اعتبار الشركة الأم للتجمع ناقل مفترض بناء على سند شحن بعنوان تجاري على ضوء الإتجاهات القضائية 269
- أ- عدم امكانية مساءلة الشركة الأم للتجمع مع توافر بيان العنوان التجاري في أعلى وثيقة الشحن 270
- ب- إضفاء صفة الناقل على الشركة الأم للتجمع بناء على بيان العنوان التجاري في سند الشحن 270
- البند الثاني: اتحاد المجهزين consortium هوية الناقل البحري 272
- الفقرة الأولى: مساءلة اتحاد المجهزين ذي الشخصية المعنوية 273
- الفقرة الثانية: مساءلة الشريك المجهز نتيجة تجرد اتحاد المجهزين من الشخصية المعنوية 274
- أولا: المسؤولية الشخصية للمجهز العضو في اتحاد المجهزين 275
- ثانيا: المسؤولية التضامنية بين أعضاء الإتحاد البحري وتضمن أعلى سند الشحن خدمة مشتركة 277
- المطلب الثاني: معيار توقيع سند الشحن للتعرف على الناقل البحري 279
- الفرع الأول: مفهوم التوقيع على سند الشحن 280
- البند الأول: تعريف التوقيع 281
- البند الثاني: صور التوقيع على سند الشحن 282
- الفقرة الأولى: الصور التقليدية للتوقيع على سند الشحن 282
- أولا: التوقيع بالإمضاء 282

- 283..... ثانيا: التوقيع بالختم
- 283..... ثالثا: التوقيع ببصمة الأصبع
- 283..... رابعا: التوقيع الخطي الغير مباشر
- 284..... الفقرة الثانية: التوقيع الإلكتروني على سند الشحن
- 286..... الفرع الثاني: صلاحية التوقيع على سند الشحن
- 286..... البند الأول: موقف القانون من مسألة التوقيع على سند الشحن
- 288..... البند الثاني: تحديد الأشخاص المخول لهم التوقيع على سند الشحن
- 291..... الفقرة الأولى: المبدأ: الزام توقيع الربان على وثيقة الشحن المستغل التجاري للسفينة
- 294..... الفقرة الثانية: الإستثناء الباطل: الزام توقيع الربان على وثيقة الشحن المستغل الملاحي للسفينة
- 294..... أولا: منح صفة الناقل البحري للمستأجر الزمني عند توقيع الربان ببيان كوكيل as agent
- ثانيا: الإدعاء ضد المؤجر الزمني على أساس الظاهر مع توقيع الربان لحساب المستأجر
الزمني
- 297.....
- 298..... 1- القضاء الإنجليزي
- 298..... 2- القضاء المصري
- 299..... ثالثا: مدى اعتبار مؤجر الرحلة الناقل استنادا إلى توقيع ربان السفينة
- 301..... المبحث الثاني: هوية السفينة وسيلة امتياز للتعرف على الناقل البحري للبضائع
- 302..... المطلب الأول: الأساس القانوني لإفترض صفة الناقل في مالك السفينة
- 303..... الفرع الأول: افتراض صفة الناقل البحري على ضوء القضاء
- 303..... البند الأول: المبدأ
- 303..... الفقرة الأولى: موقف القضاء الفرنسي من افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة
- 304..... أولا: رفض القضاء الفرنسي الإدعاء على مالك السفينة
- 304..... ثانيا: الإقرار بحق الإدعاء ضد مالك السفينة من قبل القضاء الفرنسي
- 306..... ثالثا: تكريس حق الإدعاء ضد مالك السفينة على ضوء قضية VOMAR
- 311..... الفقرة الثانية: موقف القضاء الجزائري من افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة

- 312.....البند الثاني: الإستثناء
- 314.....الفقرة الأولى: اسناد الصفة القانونية للناقل البحري لمستأجر السفينة عارية
- 315.....الفقرة الثانية: اسناد الصفة القانونية للناقل البحري الوحيد للمالك والمجهز المسير
- 316.....الفرع الثاني: افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة على ضوء قواعد روتردام عام 2008....
- 317.....البند الأول: مبدأ افتراض صفة الناقل البحري في مالك السفينة
- 320.....البند الثاني: دحض قرينة افتراض صفة الناقل البحري
- 320.....الفقرة الأولى: الإحالة لإفترض صفة الناقل البحري في مستأجر العارية
- 322.....الفقرة الثانية: دحض مستأجر العارية صفة الناقل بحري
- 323.....المطلب الثاني: الأسس المادية المعتمدة لإفترض صفة الناقل البحري في مالك السفينة
- 324.....الفرع الأول: طرق التمهيص على مالك السفينة شخصياً
- 324.....البند الأول: وظيفة سجل السفن في الكشف عن اسم وجنسية مالك السفينة
- 326.....البند الثاني: وظيفة ختم السفينة في الكشف عن مالك السفينة
- 327.....الفرع الثاني: اضاء صفة الناقل البحري على السفينة
- 327.....البند الأول: تكييف وصف السفينة
- 329.....البند الثاني: السفينة ناقل بحري تطبيقاً لنظرية تشخيص السفينة
- 329.....الفقرة الأولى: تشخيص السفينة في القانون الإنجليزي
- 329.....أولاً: السفينة محلّ حق
- 330.....ثانياً: الدعوى العينية وسيلة لإنتفاء مسؤولية الناقل البحري المقترض
- 333.....الفقرة الثانية: تشخيص السفينة على ضوء القانون الفرنسي والقانون الجزائري
- 337.....الفرع الثالث: الحجز على السفن حلّ للتخفيف من صعوبة تحديد صفة الناقل البحري للبضائع
- 338.....البند الأول: الحجز التحفظي على جميع السفن وفقاً للقواعد العامة
- 340.....البند الثاني: توقيع الحجز التحفظي على السفن وفقاً لأحكام القانون البحري
- 340.....الفقرة الأولى: الحجز التحفظي على السفن المملوكة للمدين المجهز
- 341.....أولاً: تحديد السفن الجائر توقيع الحجز التحفظي عليها

- ثانيا: تأثير ظهور شركات السفن الفرديّة على الحجز التحفظي على السفن المملوكة للمجهّز... 342
- 1- استبعاد السفن الفرديّة المملوكة للشركات من الحجز 342
- 2- المعايير المعتمدة للحجز على سفن شركات السفن الفرديّة 344
- الفقرة الثانية: الحجز التحفظي على السفن الغير مملوكة للمدين المجهّز 347
- الفقرة الثالثة: الحجز التحفظي على السفن وشك الإبحار 349
- الفقرة الرابعة: الحجز التحفظي على السفن المنقول ملكيتها عن طريق البيع 349
- المطلب الثالث: مشاركة الإيجار كعامل خارجي في تحديد هويّة الناقل البحري 350
- الفرع الأول: ماهيّة السند الصّادر بمناسبة عمليّة النقل بمشاركة الإيجار 351
- البند الأول: تعريف مشاركة الإيجار 351
- البند الثاني: سند شحن مشاركة الإيجار 352
- الفرع الثاني: موقف القضاء والفقهاء من تحديد الناقل البحري بموجب مشاركة الإيجار 354
- خاتمة 358
- الملاحق 363
- قائمة المراجع 365
- الفهرس 404

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

ملخص:

تحظى صفة الناقل البحري بأهمية بالغة في تحديد هوية الملتزم بإصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة على متن سفينة مملوكة له أو سفينة مستأجرة، عبر المرحلة البحرية الصرفة أو مراحل أخرى سابقة أو لاحقة عنها، وهنا تشهد تحديد هوية الناقل البحري تعقيدات، الأمر الذي يفرض ضرورة الاعتماد على معيار ملكية السفينة واستغلالها التجاري ومعيار التعاقد من الباطن مع أطراف آخرين لتنفيذ المرحلة البحرية أو تنظيمها، والبحث عن الطرف الذي يكتسب صفة الناقل البحري من خلال الإطلاع على بيانات سند الشحن أو بدائله وتفاصيل عقد النقل، وتعتبر هذه أهم الحلول المعالجة لإشكالية تحديد صفة الناقل البحري للبضائع وهويته والتي جاءت في نصوص قانونية متفرقة في مختلف التشريعات الداخلية المقارنة والإتفاقيات الدولية. **الكلمات المفتاحية:** صفة الناقل البحري، سفينة، بضاعة، سند شحن، تحديد الهوية، الوضع الظاهر، نظام المسؤولية.

Résumé :

La qualité du transporteur maritime est d'une importance primordiale quand il s'agit de réparer des dommages causés aux marchandises transportées à bord d'un navire. Toutefois, l'identification du transporteur maritime se fait à travers plusieurs critères tels que la propriété et affrètement d'un navire, l'exploitation maritime, sous traitance de transport, et le connaissance ou d'autre document du transport maritime, et aussi les données du contrat du transport maritime, ce sont des solutions qu'on trouve dans divers lois nationales et droit conventionnel.

Les mots clés: Qualité du transporteur maritime, navire, marchandise, connaissance, identification, apparence, régime de responsabilité.

Abstract:

The Quality maritime carrier is importance for the identification of the bound Repair damage to the goods transported On board a ship owned by him or a chartered ship through sea stage or in association other previous or subsequent phases, However, the identification of the maritime carrier is complicated by the issue of detection This requires that several criteria be used such as ownership and charter, exploit the ship, transport subcontracting, the bill of lading or maritime transport document and also maritime transport contract data, These are solutions that can be found in various national laws and conventional law.

Key- Words: Quality maritime carrier, vessel, cargo, bill of lading, identifying, apparent, liability regime.