

استقلالية أجرة الحمولة البحرية عن السفينة في عقد النقل البحري

Independence of the maritime freight from the ship in the shipping contract

تيزة خديجة * : طالبة دكتوراه

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، khadidjatiza@outlook.fr

تاريخ الإرسال: 2020 / 09 / 29 * تاريخ القبول: 2020 / 12 / 28 * تاريخ النشر: 2021 / 05 / 15

ملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية إلى معالجة استقلالية أجرة الحمولة البحرية عن السفينة في عقد النقل البحري، إذ تعد كل من أجرة الحمولة والسفينة عناصر أساسية لإبرام عقد النقل البحري، وترتبطان في كون أن قيمة أجرة الحمولة مرتبطة بمدى صلاحية السفينة في ممارسة الملاحة البحرية، لكن في بعض الأحيان نجدهما منفصلتان عن بعض، اعتمدت هذه الدراسة للإجابة على مجمل الإشكاليات على المنهج الوصفي والتحليلي، إذ توصلت إلى مجموعة من النتائج تتمثل في كون أن أجرة الحمولة البحرية هي التزام عقدي مالي يقع على عاتق الشاحن، وتظهر استقلاليتها عن السفينة في المعاملات القانونية المتمثلة في التأمين البحري والحجز التحفظي، وكذلك في إدراجها بصفة مستقلة عن السفينة في تحديد نسبة الخسائر المشتركة عند تعرض الملاحة البحرية لحادث بحري.

الكلمات المفتاحية: أجرة الحمولة، عقد النقل البحري، السفينة، التأمين البحري، الحجز التحفظي.

Abstract:

The research paper aims to address the independence of the maritime freight from the ship in the shipping contract, as each is an essential component of its conclusion, and the value of the maritime freight is linked to the viability of the ship from maritime navigation, but sometimes they are boarded, this study was adopted to answer the problematic on the descriptive analytical approach, it has reached a series of findings, most notably that the maritime freight is a financial contractual obligation, and shows its independence from the ship in the legal transactions of maritime insurance and reservation, as well as its independent inclusion in the funds contributing to the joint losses of the maritime accidents.

Keywords: maritime freight, the shipping contract, ship, maritime insurance, reservation.

مقدمة:

يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشارا لاسيما أن البحار والمحيطات تمثل 71% من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية (عمر مشهور حديثة الجازي، 2003، ص.02). إذ يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائل النقل الأخرى في نقل التجارة العالمية، والتي تتم عبر عقد المسمى عقد النقل البحري، الذي يعرف على أنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضائع معينة من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن (مصطفى كمال طه، 2018، ص.283).

وهو نفس التعريف الذي قدمه المشرع الجزائري في المادة 738 ق.ب.ج كالتالي: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".

نستخلص من خلال هذه التعاريف عنصرين مهمين لتكوين عقد النقل البحري، أولهما هي السفينة والتي تعتبر الوسيلة المستعملة لنقل البضائع عبر البحر، إذ عرفت السفينة وفقا للمفهوم الكلاسيكي المنشأة التي تجوب البحر بغرض نقل أشخاص وبضائع أو كلاهما معا، غير أن الثورة الصناعية في أواخر القرن 16 أفرغ المفهوم الكلاسيكي من محتواه، إذ ظهرت منشآت جديدة تختلف اختلافا جوهريا عن السفينة المتعارف عليها، فكاد موضوع تعريف السفينة يعرف شعورا في كثير من التشريعات البحرية الداخلية، تاركا المهمة للفقهاء والقضاء، وقد عرفها هذا الأخير على أن السفينة هي كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، والسفينة هي المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد (ونيسة بوخميس، 2012، ص.70) وقد عرفها في نفس هذا المنوال المشرع الجزائري في المادة 13 ق.ب.ج(1). ويتمثل العنصر الثاني لتكوين عقد النقل البحري في أجرة الحمولة التي تعتبر المقابل لنقل البضائع من ميناء لآخر، هذين العنصرين مرتبطين لتكوين عقد النقل البحري هذا من جهة، ومن جهة أخرى أن قيمة أجرة الحمولة ترتبط بمدى صلاحية السفينة للملاحة البحرية، لكن في بعض الأحيان نجد أن أجرة الحمولة تمتاز بالاستقلالية عن السفينة. هنا يمكن طرح إشكال فيما تكمن استقلالية أجرة الحمولة البحرية عن السفينة؟ من هذه الإشكالية يمكن أن نتفرع منها مجموعة من الأسئلة التالية:

- ما مفهوم أجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري؟

- ما هي مظاهر استقلالية أجرة الحمولة عن السفينة؟

ومن أجل الإجابة على الإشكالية والتساؤلات المطروحة سنعمد على فرضيتين أساسيتين:

- أجرة الحمولة البحرية هي المقابل المالي الذي يدفع للناقل البحري مقابل نقل البضاعة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

- يظهر مدى استقلالية أجرة الحمولة عن السفينة من خلال التصرفات القانونية التي ترد عليها بصفة مستقلة عن السفينة.

من بين أهم الأهداف التي تهدف إليها دراستنا ما يلي:

أولا: تعريف أجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري.

ثانيا: ذكر أهم أنواع أجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري.

ثالثا: تبيان أجرة الحمولة البحرية من الأموال المؤمن عليها والقابلة للحجز التحفظي.

رابعا: تبيان أجرة الحمولة البحرية من الأموال المساهمة في الخسائر المشتركة.

سنعمد للإجابة على كل هذه التساؤلات والفرضيات على المنهج الوصفي التحليلي

1. تعريف أجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري:

تعتبر أجرة الحمولة البحرية من الالتزامات المالية التي يلتزم بها الشاحن اتجاه الناقل في عقد النقل البحري، إذ يمكن القول أنها محور عقد النقل البحري رغم ذلك فإن معظم النصوص القانونية الداخلية أو الدولية لم تأخذها بعين الاعتبار إذ ذكرتها فقط من بين الالتزامات التعاقدية بين الأطراف، وكون أجرة الحمولة البحرية هي التزام عقدي بالتالي تتميز بخاصية قانونية، هذا ما يدفعنا إلى تعريفها من الناحية القانونية، ومن جهة أخرى كونها التزام مالي فبطبيعة الحال لها خاصية اقتصادية بالتالي يتوجب علينا تعريفها من الناحية الاقتصادية.

1.1 تعريف أجرة الحمولة البحرية من الناحية القانونية:

تمثل أجرة الحمولة البحرية كمية النقود التي يتحصل عليها الناقل البحري مقابل نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وهي تدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف المصنعة أو التامة الصنع أو المواد الأولية، وتظهر أهمية تكلفة أجرة الحمولة البحرية إلى مدى تخفيضها بالنسبة لوسائل النقل الأخرى، نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض في التكاليف (ربيعة حملوي، 1999/1998، ص.36). إذ تعتبرها أحد المذاهب أنها ثمرة السفينة ومن ملحقات العمارة البحرية وتم دمجها ضمن الثروات البحرية⁽²⁾ (OILLEA Katella, 2010, p.158).

لم يتم تعريف أجرة الحمولة البحرية في الاتفاقيات الدولية الخاصة بعقود النقل البحري، ما عدا اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا سنة 2009، والمسماة اتفاقية روتردام 2009، التي عرفتها في مادتها الأولى فقرة 28 كالتالي: "أجرة النقل تعني الأجر المستحق دفعه إلى الناقل مقابل نقل البضائع بمقتضى عقد النقل". وكذلك في المادة 42 المعنونة "أجرة النقل مدفوعة سلفا".

أما المشرع الجزائري لم يخصص مادة لتعريف أجرة الحمولة البحرية كما هو الحال في اتفاقية روتردام، إنما اكتفى فقط بذكرها في المادة 738 ق.ب.ج على أنها المكافأة التي يتحصل عليها الناقل من الشاحن لنقل البضاعة. بالتالي يمكن تعريف أجرة الحمولة البحرية من الناحية القانونية على أنها الالتزام المالي الذي يلتزم به الشاحن اتجاه الناقل نظير نقله للبضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول.

2.1 تعريف أجرة الحمولة البحرية من الناحية الاقتصادية:

تتمثل أجرة الحمولة البحرية في الثمن المدفوع في عقد النقل البحري، وبما أن هذا الأخير يعد من عقود التجارة الدولية فإن الثمن من الناحية الاقتصادية وحسب عقود التجارة الدولية، يعتبر عنصر مهم لتحديد أو تبيان معادلة وموازنة المبادلات، كونه يمثل قيمة المبادلات أو السلع محل التعاقد وهذه القيمة تكون ثابتة في فترة معينة وفي سوق محدد وتحت تأثير المنافسة الشديدة (عبد الكريم موكة، 2007، ص.15)، هذا ما يحفز التجارة الدولية على جعل أسعار السلع في دولة ما متساوية مع أسعار السلع في دول أخرى كنتيجة للتبادل التجاري (علي عبد الفتاح أبو شرار، 2007، ص.159).

وقد عرف الثمن في عقد البيع الدولي على أنه المقابل النقدي الذي يلتزم المشتري دفعه للبائع مقابل نقل حق ملكية (YESSAD Horia, 2008, p.320)، وحسب هذا التعريف يشترط في الثمن ما يلي: (ابراهيم محمد زيد، 2012/2011، ص. 24)

- أن يكون مبلغا من النقود؛

- أن يكون مقدرا أو قابلا للتقدير؛

- أن يكون جديا لا سوريا.

يمكن إيجاد العديد من المفاهيم للثمن باختلاف المعاملة أو العقد المراد إبرامه خاصة في ظل الاقتصاد الحر، فالثمن عادة ما يمثل قوة صاحب السلعة أو الخدمة من عدمه من خلال كيفية تحديده للثمن وكذلك باتخاذ مركزه في السوق (عبد الكريم موكة، 2007، ص. 15). والجدير بالذكر أنه عند التحدث عن الثمن فيجب التحدث عن

العملة، لأن تحديد الثمن مرتبط بالعملة التي يتم بها الدفع، فلطرفي العقد الحرية المطلقة في تحديد العملة وغالبا ما تكون محدودة في تشريع البلد الذي سيتم به الدفع، وبالفعل يعود إلى هذه الدولة أن تقرر العملة التي يمكن أو يجب أن يتحرر المدين بها، وفي حال صمت العقد يجب أن يتم الدفع بعملة البلد التي أبرم العقد فيها (منصور القاضي، 2005، ص.ص. 365-366). إذ يجب أن يشمل الثمن من الناحية الاقتصادية على مجموعة من النقاط التالية: (عبد الكريم موكه، 2007، ص. 17)

- قيمة الشيء (السلعة أو الخدمة) محل التعاقد التي تتحدد وفقا للعرض والطلب.
- هامش الربح الذي يعود على البائع وهو الذي يعتبر المحرك الرئيسي للنشاط الاقتصادي.
- المصاريف المختلفة الخاصة بالسلع والخدمات والتي تشمل الرسوم والضرائب، نفقات التعبئة، التخزين، النقل وغير ذلك من المصاريف الإضافية، فهي تأخذ حكم الثمن والتي تقع على المشتري ما لم يكن اتفاق على خلاف ذلك.

بالتالي فأجرة الحمولة البحرية من الناحية الاقتصادية هي الثمن النقدي المحدد حسب نوعية الخدمة المبرم تنفيذها، وحسب مقتضيات الاقتصاد الحر ونظام العرض والطلب.

2. أنواع أجرة الحمولة البحرية:

تتعدد أنواع أجرة الحمولة البحرية بالنظر إلى الحالات المتفق على دفعها، وحسب المكان الذي يبدأ حسابها والتي أسميناها بأجرة الحمولة المدفوعة في الميناء.

1.2. أجرة الحمولة حسب حالات المتفق على دفعها:

2. 1. 1. أجرة الحمولة البحرية مستحقة في كل الأحوال:

يطلق عليها كذلك الأجرة المستحقة أي كانت الحوادث، وتعود هذه التسمية إلى الشرط الذي يضعه المتعاقدون في عقد النقل البحري ألا وهو الأجرة تدفع كاملة أي كانت الحوادث وأي كان مصير البضاعة (مصطفى كمال طه، 2006، ص. 219). ومقتضى هذا الشرط أن تستحق أجرة الحمولة البحرية متى بدأ تنفيذ عقد النقل البحري، فلا تتأثر بأية حادثة تؤدي إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو عدم وصولها لميناء التفريغ (أحمد محمود حسني، د.س.ن، ص. 174).

لا يسري هذا الشرط إذا كان هلاك البضاعة بسبب خطأ ارتكبه الناقل، في هذه الحالة يمكن للشاحن طلب فسخ العقد والتعويض، لكن إذا كان هلاك البضاعة يعود لخطأ ارتكبه الربان والبحارة فهذا لا يمنع الناقل من الاستفادة من هذا الشرط، لأنه معفى قانونيا من المسؤولية عن هذا الخطأ (مصطفى كمال طه، 2006، ص. 220).

2. 1. 2. أجرة الحمولة البحرية القيمة (le fret ad valorem):

تعد أجرة محسوبة بنسبة معينة، حسب قيمة البضاعة المنقولة؛ حيث أن أجرة الحمولة البحرية القيمة تكون عالية أو مرتفعة كثيرا بالنسبة للمنتجات مقارنة بالسلع المصنعة، إذ تعتبر عقبة أمام التجارة الدولية لأنها تختلف تبعا لنوعية البضاعة (HUMMELS David, 2004, p.13). لأنه يتم تحديدها بالاعتماد على نوعية البضاعة مهما كانت طريقة نقلها سواء بواسطة الحاويات أو عن طريق النقل العادي.

2. 1. 3. أجرة الحمولة البحرية الضائعة:

نقصد بأجرة الحمولة الضائعة الأجرة المقررة دفعها لشحن حمولة معينة، لكن هذه الأخيرة شحن جزء منها فقط (ربيعة حملاوي، 1999/1998، ص. 36). بالتالي فالأجرة المدفوعة للجزء غير المشحون تعتبر أجرة

ضائعة، بالإضافة إلى هذا فإن أجرة الحمولة البحرية المدفوعة للناقل عن البضائع التي ترمى في البحر لأجل النجاة العامة، هي أيضا تعتبر أجرة الحمولة البحرية الضائعة.

2.1.4. أجرة الحمولة البحرية الإضافية:

تتمثل أجرة الحمولة الإضافية في تلك الأجرة المدفوعة عن المدة الإضافية للمدة المقررة لاستئجار السفينة، فالمدة الإضافية تسمى بالميعاد الإضافي للشحن والتفريغ المتفق عليه في عقد إيجار السفينة، وتحسب بأيام وساعات متتابعة، إذا لم يتم تحديد أجرة المدة الإضافية في عقد إيجار السفينة ولم يتم ذكر ذلك فتحسب على أساس حمولة السفينة ومعدل الأجرة المدرجة في عقد إيجار السفينة، في حالة عدم اكتمال عملية التحميل عند انقضاء المدة الإضافية، يحق للمؤجر فسخ العقد وإرسال السفينة بحمولة ناقصة مع احتفاظه بالأجرة الكاملة (المواد من 663 إلى 665 ق.ب.ج).

2.1.5. أجرة حمولة المسافة:

عند قيام الناقل بتنفيذ عقد النقل، فإنه يتقيد بالمسافة المتفق على قطعها والمنصوص عليها في العقد، لكن في بعض الأحيان لا يتقيد بذلك بسبب ظروف تجعله يقطع مسافة إضافية عن المقرر بها في العقد، وهذا ما يدفع الشاحن إلى دفع أجرة إضافية عن الأجرة المتفق دفعها والمسماة أجرة المسافة، فمن مضمون المادة 676 ق.ب.ج، فإنه إذا لم تستطع السفينة الوصول إلى اتجاهها بسبب عوائق مستمرة لا يمكن تجنبها خلال مدة معقولة، فإنه يحق للربان أن يقودها إلى ميناء أقرب وأمين، وبذلك يلتزم المستأجر بدفع أجرة المسافة.

بالمفهوم المخالف للفقرة الثانية من المادة 781 ق.ب.ج فإنه إذا اكتسى المانع الذي أدى إلى عدم إفراغ البضائع في مكان الوصول المتفق عليه طابع القوة القاهرة، فإن الناقل يستحق أجرة المسافة. وفي حالة استرجاع بضائع مفقودة جراء عمل منسوب إلى الشاحن فالناقل يستحق أجرة المسافة (م 799 ق.ب.ج).

2.2. أجرة الحمولة المدفوعة في الميناء:

ينقسم هذا النوع من أجرة الحمولة البحرية بدوره إلى ثلاثة أنواع أخرى وهي من الأساليب المطبقة في تحديد أجرة الحمولة البحرية، إذ تعتبر كأداة رئيسية تستعمل عادة من قبل أعضاء المؤتمر الملاحي، والغرض من ذلك الدفاع على السوق الداخلي والتقليل من المنافسة الخارجية لشركات الملاحة البحرية غير الأعضاء في هذه المؤتمرات، إذ نجد:

2.2.1. أجرة من الحافة إلى الحافة (le fret bord/bord):

يتحمل تكاليف الشحن والتفريغ في هذا النوع من أجرة الحمولة البحرية المسؤول عن البضاعة، لكن نستثنى منها مصاريف التستيف والتثبييت والرص على متن السفينة، إذ في هذا النوع من أجرة الحمولة البحرية لا يحتسب فيها رسوم تسوية البضائع. ومن جراء ذلك فعلى الشاحن أن يدفع مبلغ إضافي، لتغطية تكاليف نقل البضاعة من مخازن الناقل إلى أن تحمل على ظهر السفينة، في هذه الحالة نطبق ما يسمى بشرط (3) FIOST (free in and out, stowed and trimmed). (GRID Mona, 2008/2009, p. 21).

2.2.2. أجرة تحت الرافعات (le fret sous palan/sous palan):

تتضمن هذه الأجرة كل التكاليف اللازمة لإجراء عملية النقل البحري بما فيها مصاريف المناولة، إلى غاية وسائل الرفع الخاصة بالسفينة جميع هذه التكاليف يتحملها الشاحن في ميناء الشحن، أما تكاليف تستيف البضاعة على ظهر السفينة وكذلك تكاليف تفريغها في ميناء الوصول تكون على عاتق مؤسسة النقل البحري، هذا في حالة الاعتماد على مؤسسة النقل في نقل البضاعة، أما المرسل إليه فيتحمل كل التكاليف الخاصة بنقل البضاعة عند تفريغها تحت الرافعات إلى غاية مخازن الميناء وكذلك تكاليف التخزين (عبد الحميد جوادي، 1995/1994، ص70). نستنتج مما سبق أنه سميت أجرة الحمولة البحرية بأجرة تحت الرافعات، هذا راجع لكون تحت الرافعات يعتبر الحد الفاصل بين بداية ونهاية التزامات كل طرف في عقد النقل البحري.

2. 2. 3. أجرة الرصيف (le fret quai/quai):

يدخل في تحديد هذه الأجرة كل التكاليف التي تتحملها شركة النقل البحري، من المخازن عند ميناء القيام إلى غاية المخازن عند ميناء الوصول، بما فيها تكاليف شحن البضاعة والربط والرص في السفينة وتكاليف التفريغ عند الوصول (عبد الحميد جوادي، 1995/1994، ص. 70). وفيما يخص الشاحن والمرسل إليه فلا يتحملان إلا تكاليف التخزين عند الاقتضاء؛ وهذه الأجرة تعتبر الأجرة الأكثر صفاء مقارنة بسابقاتها لأنها تحسب من مجموع العمليات اللازمة لنقل البضاعة من مخازن ميناء الشحن إلى مخازن ميناء التفريغ (GRID Mona, 2008/2009, p.20).

3. أجرة الحمولة البحرية من الأموال المؤمن عليها والقابلة للحجز التحفظي:

تظهر استقلالية أجرة الحمولة البحرية عن السفينة في عقد النقل البحري، في الإجراءات الواردة عليها بعينها والمتمثلة في عقد التأمين البحري والحجز التحفظي.

3. 1. أجرة الحمولة البحرية من الأموال المؤمن عليها:

يكون محلا للتأمين البحري كل مال معرض للأخطار الملاحية، والتأمين البحري عقد تعويض يهدف إلى جبر الضرر الذي أصاب المؤمن له فقط، وبما أن أجرة الحمولة البحرية من الأموال المعرضة لأخطار الملاحة البحرية، بالتالي يجوز التأمين عليها.

لما كان الناقل البحري معرض لخسارة أجرة الحمولة البحرية سواء بسبب رفض المرسل إليه استلام البضاعة بسبب تلفها، أو هلاك البضاعة لخطأ منسوب إلى الناقل، لهذا فمن مصلحة الناقل أن يؤمن عليها، ويتم التأمين بطريقتين إما أن تؤمن ضمن تأمين السفينة أو تؤمن بصفة مستقلة عن تأمين السفينة وفي جميع الأحوال يخضع تأمينها لنفس الحوادث المشمولة والمستثناة التي يخضع لها تأمين السفينة، لكن الاختلاف الموجود في الطريقتين الأتفة الذكر هي القيمة القابلة للتأمين. إذ حددت الفقرة الثانية من المادة 16 من قانون التأمين البحري الإنجليزي القيمة القابلة للتأمين لأجرة الحمولة البحرية في حالة تأمينها بشكل مستقل عن تأمين السفينة، إذ تقدر هذه القيمة بالمبلغ الإجمالي للأجور المصرح بها من قبل المؤمن له مضافا لها أجرة التأمين، ولكي يتمكن الناقل من استرداد خسارته لأجرة الحمولة البحرية عليه أن يصرح بالمبلغ الإجمالي، سواء كانت أجرة الحمولة البحرية مدفوعة مقدما أو عند الوصول.

إذا كان تأمين أجرة الحمولة البحرية منضمًا إلى تأمين السفينة فيتحدد مقدار التأمين بقيمة لا تتجاوز 25% من قيمة تأمين السفينة إذا كان تأمينها زمنيا، و يتحدد بأجرة الحمولة الإجمالية المقدرة خلال رحلة السفينة ذهابا وإيابا في حالة التأمين عليها بالرحلة، وهو نفس الشيء بالنسبة للمستأجرة عارية. (بهاء بهيج شكوى، 2009، ص.ص. 538-540).

قضى المشرع الفرنسي في بادئ الأمر ببطلان التأمين على أجرة الحمولة البحرية، من خلال المادة 347 ق.ت.ف وهذا راجع إلى عدم تهيئة أي سبيل للمجهز للإثراء بلا سبب، بهذا يتفق مع المشرعين السابق ذكرهم، ولكنه عدل عن هذا القرار بعدما كانت طبيعة التأمين تقضي بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه كاملا سواء في ذلك ما لحقه من خسارة أو ما فاتته من كسب، فأجاز التأمين على أجرة الحمولة البحرية وذلك بواسطة القانون الصادر في 12 أوت سنة 1885، وأدخل أجرة الحمولة البحرية في عداد الأموال التي يجوز التأمين عليها (مصطفى كمال طه، 1989، ص. 421).

أما المشرع الجزائري نلاحظ أنه لم يدرج في القانون البحري أي نص يتعلق بالتأمين البحري، إذ أحال هذا الموضوع إلى القانون الخاص بالتأمينات وهذا من خلال ما نص عليه في المادة 570 ق.ب.ج. رجوعا إلى التشريع المتعلق بالتأمينات والذي هو الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 08 مارس 1995 العدد 13، فقد خصص الفصل الثالث للتأمينات البحرية، نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى موضوع التأمين على أجرة الحمولة البحرية ولم يدرجها ضمن الأموال

التي يجوز التأمين عليها، حتى بالتعديل الذي أجراه على الأمر رقم 95-07 بموجب القانون رقم 06-04 المؤرخ في 20 فيفري 2006 الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 12 مارس 2006 العدد 15، لم ينص على تأمين أجرة الحمولة البحرية بصفة مستقلة عن عقد التأمين على السفينة، ولا بصفة ضمنية في عقد التأمين على السفينة.

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

3.2. أجرة الحمولة البحرية قابلة للحجز التحفظي:

يقصد بالحجز التحفظي منع السفينة من السفر بأمر من سلطة قضائية مختصة (عبد الحميد الشواربي، د.س.ن، ص. 55)، إذ عرفته المادة الأولى فقرة الثانية من الاتفاقية الدولية بشأن حجز السفن لسنة 1999 (4)، وهو نفس التعريف الذي قدمه المشرع الجزائري في المادة 150 ق.ب.ج كما يلي: "يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري." التي عدلت بموجب قانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج.ر/ع 46.

يشمل الدين البحري وفقا للمادة 151 ق.ب.ج قبل التعديل كل طلب أو حق أو دين ناتج عن عقد أو بسبب حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة، وكذلك أي دين ناتج عن ضرر سببته سفينة من جراء استغلالها، لكن بع التعديل بموجب القانون 10-04 المذكور أعلاه نجده يعرف الدين البحري بنفس الصياغة التي عرفته به اتفاقية حجز السفن لسنة 1999 والتي أطلقت على الدين البحري تسمية المطالبات البحرية، حيث قامت بتعريف هذه الأخيرة في المادة الأولى فقرة أولى على النحو التالي: 1- المطالبة البحرية تعني أي مطالبة بحق ينشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية...، إذ قامت بذكر جميع هذه الأسباب على سبيل الحصر، ومن بين هذه الأسباب والذي لديه علاقة بدراستنا السبب المذكور في الفقرة (ز) كما يلي: "أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء ورد في مشاركة إيجار أو في غيرها،". بمفهوم هذه الفقرة فإن أجرة الحمولة البحرية باعتبارها اتفاق بين طرفين سواء كنا بصدد عقد نقل البضائع أو مشاركة إيجار بالتالي هي دين بحري من خلالها يتم إبرام الحجز التحفظي على السفينة.

تجيز بعض القوانين إبرام الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية بصفة مستقلة عن السفينة، وهناك من يرفض ذلك. بالرجوع إلى القانون الفرنسي نجد أنه يعتبر الحجز التحفظي على دين أجرة الحمولة البحرية عنصر مستقل تماما عن السفينة، بالتالي فهي تخرج عن القواعد الخاصة للقانون البحري وتخضع للقانون العام، وهذا وفقا للمرسوم 31 جويلية 1992 (BONASSIES Pierre, 2006, p.411).

لم ينص باقي المشرعين على جواز إبرام الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية كعنصر مستقل عن السفينة، ومن بينهم نجد المشرع الجزائري. إذ بالرجوع إلى نص المادة 151 ق.ب.ج المذكورة أعلاه التي عرفت الدين البحري، وكذلك النصوص المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن من المادة 150 ق.ب.ج إلى المادة 159 ق.ب.ج، وأيضا بالرجوع إلى القانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 الذي يعدل ويتم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، حيث هذا التعديل شمل فقط النصوص المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، لكن رغم هذا كله فالمشرع الجزائري لم ينص بصريح العبارة ولا بصفة ضمنية أنه يجوز إبرام الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية مستقل تماما عن الحجز التحفظي على السفينة، بل أدرجها فقط ضمن الديون البحرية التي بمقتضاها يتم الحجز التحفظي على السفينة. وبهذا يتفق تماما مع اتفاقية جنيف 1999 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، إذ أن هذه الأخيرة كما سلف ذكره سابقا فإنها تدرج أجرة الحمولة البحرية ضمن الديون البحرية التي من خلالها يتم الحجز التحفظي على السفن، ولم تخصص أي مادة للنص على جواز إبرام الحجز التحفظي على أجرة الحمولة البحرية.

4. أجرة الحمولة من الأموال المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة:

نجد أيضا من بين مظاهر استقلالية أجرة الحمولة البحرية عن السفينة أنها تشارك بصفة مستقلة في الخسائر البحرية المشتركة.

4. 1. تعريف الخسائر البحرية المشتركة:

نظرا لأقدم نظام الخسائر المشتركة والذي يرجع ظهوره لعصر الفينيقيين، فقد تعددت تعريفات الخسائر المشتركة مروراً بالفقه القديم حتى الفقه الحديث، إذ يمكن تعريفها وفقاً للفقه القديم بأنه: "التضحية بالبضاعة أو بأجزاء من السفينة يرميها بالبحر أثناء الرحلة البحرية لإنقاذ الإرسالية البحرية من الخطر الذي يهددها لتأمين السلامة للمصالح العامة الممثلة فيها، على أن يساهم في التعويض حسب ما أفادوه من نجاتها". أما فيما يخص الفقه الحديث والمتمثل في قوانين التجارة البحرية وأحكام المعاهدات الدولية المبرمة بشأن الخسائر المشتركة، وخاصة قواعد يورك أنتويرب 1994، إذ هذه الأخيرة قامت بتعريفها على النحو التالي: "التضحية التي تتم أو المصاريف التي تنفق بصفة استثنائية واختيارية ومعقولة في سبيل السلامة العامة بقصد تجنب خطر تتعرض له الأموال التي تشترك في مخاطرة بحرية." (حسن حرب اللصاصمة، ص.ص. 65-68). وقد سار المشرع الجزائري في نفس هذا المنوال لتعريف الخسائر البحرية المشتركة في المادة 300 ق.ب.ج، على أنها كل تضحية أو كل مصروف أنفقه الربان بصفة اختيارية لإنقاذ السفينة والبضائع على متنها من خطر مشترك.

ويتضح من خلال التعريفات السابقة أن الخسائر البحرية المشتركة تتضمن مجموعتين، المجموعة الدائنة والمتمثلة في مجموع حقوق التعويض بسبب التضحيات التي قام بها الربان، وهي خسائر النفقات، الأضرار اللاحقة بالسفينة والأضرار اللاحقة بالبضاعة؛ إلى جانبها نجد المجموعة المدينة والمتمثلة في مجموع القيم التي تشترك في تحمل الخسائر، وهي البضائع، السفينة، والأجرة (مصطفى كمال طه، 2006، ص.ص. 376-383).

4. 2. مساهمة أجرة الحمولة البحرية في الخسائر المشتركة:

تنقسم الخسائر المشتركة من خلال التعريف المذكور أعلاه إلى مجموعتين، الدائنة والمدينة، وتعد أجرة الحمولة البحرية من الأموال المساهمة في كلتا المجموعتين، لكن يختلف كيفية تقديرها من مجموعة لأخرى وفيما يلي سنبين ذلك.

4. 2. 1. أجرة الحمولة البحرية ضمن المجموعة الدائنة:

تدخل أجرة الحمولة البحرية في تكوين هيكل المجموعة الدائنة، بمقدار الضرر اللاحق بالمجهر بما ضاع عليه من الأجرة، أو بقيمة الفرق بين الأجرة المتفق عليها مخصوم منها النفقات التي وفرت بسبب عدم اتمام الرحلة البحرية بسبب التضحية، أي أنه يدخل بالأجرة الصافية الناتجة عن الأجرة الإجمالية مخصوماً منها النفقات التي تبذل في سبيل الحصول عليها، مثلًا كنفقات الأجور ونفقات ميناء الوصول، نفقات البحارة، ونفقات التفريغ والجمارك (حسن حرب اللصاصمة، 2015، ص.ص. 169-170). على عكس المشرع الإنجليزي الذي نص أن المجهر لا يستحق أجرة الحمولة البحرية للبضائع المضى بها في سبيل السلامة العامة، بالتالي لا تدخل أجرة الحمولة البحرية في تكوين المجموعة الدائنة، وهذا لكون أن المجهر لا يستحق الأجرة قانوناً، إلا إذا تضمن سند الشحن أو مشاركة الأيجار صراحة أو ضمناً أن المجهر يستحق الأجرة في كل الأحوال (حسن حرب اللصاصمة، 2015، ص. 199). يمكن القول أن أجرة الحمولة البحرية تدخل في المجموعة الدائنة للخسائر البحرية المشتركة، الناتجة بسبب تلف أو هلاك البضائع، لكن ليس بقيمتها الإجمالية بل بعد خصم نفقات تحصيلها.

4. 2. 2. أجرة الحمولة البحرية ضمن المجموعة المدينة:

تدخل أجرة الحمولة البحرية في تكوين هيكل المجموعة المدينة، وتساهم في الخسائر المشتركة على أساس قيمتها الصافية مع مراعاة قواعد الخصم عليها، إذ يتم خصم جميع النفقات المتعلقة بالرحلة البحرية، وهذه النفقات تتمثل في كل من أجور البحارة ونفقات ميناء الوصول؛ ويتم تحديد الأجرة الصافية في المكان الذي تنتهي فيه

الرحلة البحرية، أو مكان انقطاعها، وحسب ما يستحقه المجهز من أجرة الحمولة البحرية بمقتضى سند الشحن (حسن حرب اللصاصمة، 2015، ص. 232). يتم احتساب ثلثي أجرة الحمولة البحرية في جانب المجموعة المدينة لتسوية الخسائر البحرية المشتركة، سواء كانت الأجرة مقابل نقل البضائع أو المسافرين، وقد نص المشرع على نسبة الثلثين فقط لأنه يقارب القيمة الصافية التي يحصل عليها مجهزة السفينة، تجدر الإشارة إلى أن هذا الأخير إذا كان هو مالك السفينة فإنه يساهم في الخسائر المشتركة بقيمة السفينة وثلثي أجرة الحمولة البحرية، أما إذا اختلف المجهز عن المالك بالتالي فمالك السفينة يساهم بقيمة سفينته فقط، أما المجهز فيساهم بثلثي أجرة الحمولة البحرية (هاني دويدار، 1997، ص.ص. 110-111). أما إذا كانت الأجرة مستحقة مهما كانت الحوادث، فإنها لا تدخل في المجموعة المدينة لتسوية الخسائر البحرية المشتركة، لأن المجهز لا يستفيد من الخسارة في هذه الحالة، إذ أنه يحصل على الأجرة ولو هلكت البضاعة (مصطفى كمال طه، 2006، ص. 383).

تجدر الإشارة إلى أن أجرة الحمولة المدفوعة مقدما تدخل في قيمة البضائع، وبالتالي يتم إدراجها في حساب الخسائر البحرية المشتركة بصفة ضمنية، أما أجرة الحمولة البحرية المستحقة عند الوصول تدخل في حساب الخسائر البحرية المشتركة بشكل صريح، هذا راجع لكون التلف أو الهلاك الذي لحق بالبضاعة بسبب الخسائر المشتركة يؤدي إلى ضياعها، أما أجرة الحمولة البحرية النسبية تدخل في حساب الخسائر المشتركة بالقدر غير المنجز من الرحلة البحرية (حريز أسماء، 2016/2015، ص. 150).

نجد بالمقابل المشرع الجزائري لم يفرق بين المجموعة الدائنة والمدينة للخسائر المشتركة في تقدير قيمة أجرة الحمولة البحرية المساهمة فيها، إنما حدد الأموال المساهمة مع تحديد نسبة المشاركة إذ قدر نسبة مشاركة أجرة الحمولة البحرية بثلثي قيمتها الإجمالية، وهذا وفقا لما نص عليه في المادة 311 ق.ب.ج كما يلي: "تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتها الإجمالية."

خاتمة:

تعد أجرة الحمولة البحرية من الالتزامات المالية التعاقدية التي يلتزم بها الشاحن اتجاه الناقل مقابل قيام هذا الأخير بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، وترتبط قيمتها بمدى صلاحية السفينة للملاحة البحرية وسعتها في شحن البضائع، لكن في بعض الحالات نجدها تستقل عن السفينة وذلك في بعض المعاملات القانونية، كالتأمين إذ أجازت بعض التشريعات التأمين على أجرة الحمولة البحرية بصفة مستقلة عن التأمين على السفينة، وهناك من يجيز الحجز التحفظي عليها طبقا لقاعدة حجز مال المدين لدى الغير، والبعض الآخر يعتبرها سببا مباشرا لإبرام الحجز التحفظي على السفينة كضمان لاستحقاقه، والمظهر الآخر لاستقلالية أجرة الحمولة البحرية عن السفينة، هو دخولها بشكل مستقل في الخسائر البحرية المشتركة، أي حساب قيمة تعويضها مستقل تماما عن تعويض قيمة السفينة.

نظرا للمكانة الجوهرية التي تحتلها أجرة الحمولة البحرية في عقد النقل البحري، ونظرا للمسائل المهمة التي تطرحها عند تنفيذ عقد النقل البحري، إذ يجب على المشرع إبراز هذه الأهمية بالتطرق إليها بشكل أوسع، وذكر جميع الجوانب التي تشملها في عقد النقل البحري. فكونها قابلة للتأمين فيجب ذكرها بصريح العبارة في القانون الخاص بالتأمينات البحرية أنها من بين الأموال المؤمن عليها، وتحديد نسبة التأمين والحالات التي يجوز التأمين عليها. وفرض إجراءات صارمة عند إبرام الحجز التحفظي وعدم الاكتفاء بحجز السفينة المرتبط بها الدين، لأنه في بعض الأحيان تكون قيمة السفينة أقل بكثير من قيمة أجرة الحمولة البحرية، فيقوم المالك بالتهرب من الحجز بترك السفينة محل الحجز.

المراجع

أولا- توثيق الكتب

- 1- أحمد، محمود حسني. (د.س.ن). عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990، الاسكندرية: منشأة معارف جلال حزي وشركاه.
- 2- بهاء، بهيج شكوى. (2009). التأمين البحري في التشريع والتطبيق، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- 3- حسن، حرب اللصامة. (2015). تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الاسلامي والقانون البحري الدولي، عمان: دار الخليج للنشر والتوزيع.
- 4- عبد الحميد، الشواربي. (د.س.ن). قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، الاسكندرية: منشأة المعارف جلال حزي وشركاه.
- 5- علي، عبد الفتاح أبو شرار. (2007). الاقتصاد الدولي نظريات وسياسات، الأردن: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة.
- 6- مصطفى، كمال طه. (1989). مبادئ القانون البحري، الطبعة الثانية، بيروت: دار الجامعة للنشر والتوزيع.
- 7- مصطفى، كمال طه. (2006). أساسيات القانون البحري، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية للنشر والتوزيع.
- 8- مصطفى، كمال طه. (2018). القانون البحري، القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية للنشر والتوزيع.
- 9- منصور، القاضي. (2005). المطول في العقود بيع السلع الدولي القانون الموحد، لبنان: مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.
- 10- هاني، دويدار. (1997). موجز القانون البحري، الاسكندرية: منشأة المعارف جلال حزي وشركاه.

ثانيا- الرسائل والمذكرات الجامعية

- 1- ابراهيم، محمد زيد. (2012/2011). البيع المؤجل الثمن دراسة فقهية قانونية، قدمت هذه الدراسة لاستكمال متطلبات نيل الإجازة العالية (الماجستير)، ليبيا: قسم الشريعة الإسلامية، كلية القانون، جامعة سبها.
- 2- أسماء، حريز. (2016/2015). نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، أطروحة دكتوراه للعلوم، تخصص القانون الخاص، الجزائر: كلية العلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد وهران 2.
- 3- ربيعة، حملاوي. (1999/1998). العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مذكر لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، الجزائر: كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر.
- 4- عبد الحميد، جواد. (1995/1994). تكلفة النقل البحري وأثرها على الاقتصاد الوطني وتطبيق على حالة استيراد مادة القهوة للمؤسسة الوطنية للتموين بالمواد الغذائية، مذكرة لنيل درجة ماجستير في الاقتصاد، الجزائر: معهد العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر.
- 5- عبد الكريم، موكة. (2007). الثمن في عقود التجارة الدولية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، الجزائر: كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيزي وزو.

ثالثا - الدوريات والملتقيات

بحث في مجلة محكمة

- 1- ونيسة، بوخميس (2012). النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري. مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقليمية. العدد 10. (ص69-ص95).

رابعاً- المواقع الالكترونية

- 1- عمر، مشهور حديثه الجازي. قانون النقل البحري وقضاياه. (2003). دورة تدريبية للتجارة. <http://www.jcdr.com> .2017/03/03

I- Ouvrages

- 1- BONASSIE, Pierre, SCAPEL, Christian. (2006). Droit maritime, Paris : librairie générale de droit et de jurisprudence. EJA.
2- OILLEAU, Katella. (2010). Le crédit tiré du navire, Paris : P.U. Aix-Marseille.

II- Thèses et mémoires

- 1- GRID, Mona. (2008/2009). Le Paiement du fret. Mémoire de master 2 professionnel de droit maritime et des transports, Centre de droit maritime et des transports, Paris : faculté de droit et de science politique université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille.
2- YASSAD, Horia. (2008). Le contrat de vente internationale de marchandises, Thèse pour doctorat en droit, Algérie : faculté de droit, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou.

III- Site d'internet

- 1- HUMMELS, David. (21-22/octobre 2004). Coûts de transport et échange : tendances structurelles, transport et commerce international. Rapport de la cent trentième table d'économie des transports, Paris : centre de recherches sur les transports. www.itf-oed.org . 15/08/2015.