

الحماية القانونية للمرسل إليه من استعمال حق السيطرة في توجيه البضائع من طرف الشاحن

Legal protection for the consignee from the shipper exercising the right of control in directing the goods

بوقادة عبد الكريم، أستاذ محاضر " ب "
كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان
عضو مخبر القانون البحري والنقل تلمسان

Abdelkarim.boukada@univ-tlemcen.dz

تاريخ الاستلام 2023/12/31 2024/01/13

ملخص:

يعتبر حق التصرف أو حق توجيه البضائع أحد الصلاحيات التي منحت للمرسل أو المرسل إليه بموجب عقد النقل البحري المبرم مع الناقل، وبالتالي قد ورد مصطلح مراقبة حق بموجب استخدام روتردام لعام 2009، والذي يمنح حق توجيه البضائع وإعطاء تعليمات وتوجيهات للناقل أثناء عملية النقل. وهذا ما لم يتنازل عنه لإرساله إليه أو الشاحن المستندي، ومنه، يحق له التصرف يعني القدرة على تغيير عقد النقل في مرحلة التنفيذ، ولكن بشرط أن يكون الناقل لم يحصل على حقوقه أي لم يوقف إرادته بعد في قبول العقد الذي أبرم تعبيره، وإذا كان عقد ربط ثلاثة أطراف فلا بد من تحديد من الذي عليه التحكم بطريقة بمعنى أي من الطرفين الشاحن أو المرسل إليه.

الكلمات المفتاحية:

حق السيطرة، حق التصرف، المرسل، المرسل إليه، وثيقة الشحن

Abstract:

The right to dispose of or the right to direct the goods is considered one of the powers granted to the sender or the addressee under the maritime transport contract concluded with the carrier, and therefore the term control right has been mentioned under the Rotterdam Usage of 2009, which grants the right to direct the goods and give instructions and directions to the carrier during the transportation process. This is what he did not waive to send it to him or the documentarian, and from him, he has the right to act, which means the ability to change the contract of carriage at the implementation stage, but on the condition that the carrier has not obtained his rights, that is, he has not yet stopped his will in accepting the contract whose expression was concluded, and if it is a contract of connection Three

parties: It is necessary to determine who has control over the method, meaning which party is the shipper or the consignee

Keywords:

Right to control- The right to dispose- sender- mechanism Shipping .
docume

المقدمة:

إن حق التصرف أو حق السيطرة كما ورد في قواعد روتردام 2009 ، هو يعني ما يقضي به عقد النقل من الحق في توجيه تعليمات للناقل بشأن البضائع، حيث يعد المستفيد الأول من هذا الحق هو الشاحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية النقل ما لم يتنازل عنه إلى المرسل إليه أو الشاحن المستندي ، وبمجرد إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر تصبح له كافة الحقوق عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة.

وعليه حق التصرف هو القدرة على تغيير عقد النقل في مرحلة التنفيذ بإعطاء توجيهات للناقل ، هذه القدرة على التغيير الممنوحة للشاحن ، تسمح له بالمطالبة بعودة البضائع أو بتغيير مكان التسليم أو حتى تغيير اسم المرسل إليه ، طالما أن الأخير لم يحصل على حقوقه أي لم تظهر إرادته بعد في قبول العقد الذي أبرم لصالحه ، وبمعنى آخر هذا الحق يتمثل في سلطة تغيير التعليمات التي أعطيت للناقل وقت إبرام العقد ، وهو متعلق بتسيير عملية النقل ، والبضائع المحمولة

وما تجدر إليه الإشارة في هذا المقام أنه لا نجد تعريف تشريعي قانوني ينظم أم يشمل النظام القانوني لحق السيطرة، في حين اقترح الفقه عدة أسس ، فالبعض وجد في الاشتراط لمصلحة الغير هو أساس حقوق البائع الشاحن مثلما هو منصوص عليه في القانون المدني ، هذا الرأي انتقد خاصة وأن القضاء ابتعد عن نظرية الاشتراط لمصلحة الغير ، رافضا فكرة المرسل إليه غير مستفيد من اشتراط لمصلحة الغير

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

- تبين مفهوم حق التصرف و المصطلحات المتشابهة لها.
- الإشارة إلى تعديلات التي طرأت بموجب اتفاقية روتردام 2029
- الأهمية القانونية و الإقتصادية من وجود هذه الصلاحية

فرضيات الدراسة:

رغم صلاحية حق التوجيه تبقة مخولة إلى المرسل لكن تمنح في حالات إلى المرسل إليه .

منهج الدراسة:

فقد حاولت توظيف المنهج الوصفي و التحليلي و اعتماد على تصنيف نوع الدراسة حسب الغرض، باعتبار أننا اعتمدنا على عدة تشريعات و اتفاقيات و بالتالي لتحقيق المقارنة الضمنية الصحيحة في سبيل التعرض إلى الجوانب القانونية و الإقتصادية لحق التصرف وعلى ضوء ما تقدم يظهر التساؤل التالي:

هل يوجد أمن قانوني يسبق إبرام العقد لحماية مصالح المرسل إليه باعتباره طرفاً ضعيفاً في العقد من استعمال حق توجيه البضائع من قبل الشاحن ؟
ما هو موقف الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري من الحق في توجيه البضائع من طرف الشاحن وما هي شروط الحماية التي أقرتها للمرسل إليه ؟

المبحث الأول: حق التصرف بالبضاعة

الشاحن يستعين بالناقل ويسلمه البضائع من أجل تسليمها للمرسل إليه ، بسبب عقد البيع الذي يجمعه مع هذا الأخير ، فالمرسل إليه هو زبون الشاحن الذي طلب البضاعة ، ومن أجل تلبية طلبه ، الممول (le fournisseur) يلجأ إلى خدمات الناقل وبالتالي الشاحن عند إبرام عقد النقل بالضرورة عليه إعطاء مكان لتسليم البضائع، وحتى وإن كان إسم المرسل إليه ليس ضروري في الأول ولكن الغالب أنه يحدد وقت إبرام عقد النقل من طرف الشاحن وعليه فهذا الامتياز المقرر للبائع) الشاحن (ما هو إلا أحد مظاهر حق التصرف ضف غلى ذلك أن حق التصرف ومكنة تعيين المرسل إليه ما هو إلا صورة للصلة المتبادلة بين عقد البيع وعقد النقل .

ومنه فإن حق السيطرة أو حق التصرف بالبضاعة في عملية النقل تسمى أيضا أيضا حق تعديل أو تغيير العقد ، مما يستوجب علينا التعرض لأجل هاته الدراسة لمسائل ثلاث وهي من يحوز حق التصرف في البضاعة ومضمون وشروط ممارسة هذا الحق ، ثم انتقال حق التصرف بالبضاعة إلى المرسل إليه

أولا : من يملك حق السيطرة في البضاعة أثناء فترة النقل

لابد من تتوافر وثيقة النقل البحري على بيانات يجب ذكرها وعدم إغفالها ومن بين البيانات التي يجب ذكرها والتي تدون من طرف المرسل) الشاحن (وهي عليه أن يبين محطة الانطلاق ومحطة وصول البضاعة ، ومن ثم كل تعديل لا حق ينبغي أن يكون على حسب إتفاق بين المرسل والناقل ، استنادا على المبادئ التقليدية التي تنظم العلاقة التعاقدية، لكن استثناء على هذا المبدأ في عقود النقل ، للمرسل حق تغيير أو تعديل وجهة البضاعة وهذا يتعلق بخصوصية عقد النقل البحري ، وهذا ما تضمنته النصوص التشريعية والتنظيمية

لمختلف أنواع النقل نذكر منها المادة 678 من القانون البحري الجزائري والمادة 142 والمادة 42 من قانون النقل البري و نص المادة 142 من قانون الطيران المدني الجزائري الذي يقرر العقد بموجبه ويحدد مكان وصول البضائع كما يحدد الشخص الذي يكون له تسلمها من الناقل عند الوصول ، والمرسل هو الذي يحدد هذين العنصرين بوصفهما تعبيراً عن مصلحة له ، لذلك يستطيع المرسل مطالبة الناقل بتعديل مكان الوصول مما يترتب عليه تغيير مسار رحلة النقل كما يستطيع المرسل تكليف الناقل بتسليم البضائع إلى شخص آخر غير المرسل إليه المحدد في العقد ، ويتمتع المرسل بهذا الحق في توجيه البضائع بوصفه طرفاً في عقد النقل وبصرف النظر عن ملكيته للبضائع المنقولة

ويبقى المرسل محتفظاً بهذا الحق مادام يظل حائزاً لتذكرة النقل، فإذا انتقلت التذكرة إلى المرسل إليه أصبح هذا الأخير صاحب الحق في توجيه البضائع ، وإن ترتب على أعمال الحق في توجيه البضائع زيادة التزامات الناقل استحق عن هذه الزيادات أجراً مناسباً ، وإن لحقت به بعض الأضرار يتعين على صاحب الحق في التوجيه تعويضه عنها وعليه يبقى هذا نفس الحكم الذي جاءت به الاتفاقيات الدولية لنقل البضائع ، وهذا وفقاً لنص المادة 12 من اتفاقية فارسوفيا والمادة 30 من اتفاقية (CIM) والمادة 12 من اتفاقية (CMR)

و عليه استناداً لأحكام النصوص القانونية الآتفة الذكر ، فيخول حق السيطرة أو التصرف في البضاعة إلى المرسل أو الشاحن طيلة المدة التي تكون فيها البضاعة في عاتق الناقل ، فالمرسل وحده من له صلاحية التوجيه القانوني للبضاعة إذ يعد حائزاً للبضاعة بالرغم من أن حيازتها المادية تكون في يد الناقل ، و منه وباعتبار أن المرسل طول مدة عملية النقل يعد الحائز القانوني للبضاعة فمن المنطقي أن يتقرر له حق توجيهها

و للإشارة يعتبر الناقل خلال فترة النقل حائزاً عرضي للبضاعة ، التزم بمناسبة عقد النقل البحري على تسليمها بالشكل المتفق عليه و سالمة إلى الشخص المحدد ، في سند النقل من قبل المرسل ، فالناقل يعتبر الحائز لحساب الغير ، لذلك فالنقل البحري ينفرد وحده

بإصدار سند أو وثيقة تجيز السيطرة على البضاعة في النقل البحري على غرار مختلف أنواع النقل الأخرى

ومن هذا المنطلق يبقى الإشكال الذي يثار هنا هو على أي أساس للمرسل حق التصرف في البضاعة أثناء عملية النقل ؟ ومنه قد حاول جمع من الفقه للإجابة عن هذه الإشكالية ، فقد ذهبوا إلى إيجاد التماسس القانوني الذي يستند عليه المرسل في تفعيل حقه في السيطرة في البضاعة أثناء عملية النقل ، وذلك من خلال تعليقهم على بعض الأحكام القضائية التي صدرت في هذا الخصوص ، وهو اتحاد لإرادتي الطرفين وحدهما ألا وهما الناقل والمرسل وأن الناقل لم يتعاقد إلا مع المرسل (الشاحن) ، الطرف الثالث أي المرسل إليه لم يكن موجودا أو حاضرا أثناء عملية إبرام العقد فهو معين في السند التي يسلمها الناقل ، إلى المرسل وهو مخصص بتسليم البضاعة لكن لا يمكنه اكتساب الحقوق إلا بموجب اتفاق ، ضف إلى ذلك أنه لا يوجد اتفاق بين الناقل والمرسل إليه فبالتالي يصبح هذا الأخير أجنبي عن عقد النقل وليس له الحق .

في حين ذلك فقد حاول الفقه في هذا الخصوص تشبيه عقد النقل بعقد الوكالة ، حيث يجب تنفيذه وفقا لتعليمات المرسل الموكل ، غير أن هذا الإسقاط تمت معارضته ورفضه ، كما حاول الفقه أيضا تشبيه عقد النقل بعقد المقاولة ، حيث رب العمل حر في توجيه المقاول ، ومن ثم يمكن لرب العمل أن يوقف العقد أو توقيف التنفيذ شرط تعويض المقاول عن كل النفقات عن العمل الذي تم إنجازه وعن ما فاتته من كسب لو استطاع إتمام العمل ، فوضع حد للعقد يعتبر تعديل له

وقد كان للأستاذ أعمر الزاهي نظرة أخرى في أن المشرع الجزائري أخذ بالتفسير الثاني لأنه أقرب إلى حقيقة وضعية المرسل بالناقل وباعتبار ما ورد في نص المادة 02 من القانون التجاري الجزائري ، حينما وظف مصطلح "مقاولة النقل" ، و أدرج هذا النشاط ضمن الأعمال التجارية بموجب الموضوع

أولا: شروط استعمال حق التصرف بالبضاعة

فالرجوع إلى الأحكام القانونية التي تضمنت حق المرسل في التصرف بالبضاعة نذكر منها المادة 678 من القانون البحري الجزائري وكذا المادة 12 من اتفاقية فارسوفيا والمادة 42 من التجاري والمادة 142 من قانون الطيران المدني الجزائري ، صف المادة 12 من اتفاقية (CMR) المادة 30 من اتفاقية (CIM) التي حددت الشروط القانونية لإستعمال حق السيطرة بالبضاعة تتمثل في الشروط الموضوعية والشروط الشكلية

1/الشروط الموضوعية لاستعمال حق التصرف

إن الشروط الموضوعية ، يقصد بها الشروط المرتبطة بمضمون حق السيطرة وتنفيذه ، بموجب حق التصرف بالبضاعة المخولة قانونا في الفترة التي تكون فيها البضاعة في عاتق الناقل ، يمكن للمرسل استعمال حق تغيير المكان المتفق عليه مسبقا أي وجهتها وتغيير مسارها ، ذلك إما بتغييرها من مكان الانطلاق وإما ب توجيهها إلى مكان الوصول وإما توقيفها أثناء الطريق وإما تسليمها عند الوصول أو أثناء الطريق لشخص آخر بتغيير المرسل.

ولكن للإشارة ففي عرف عملية النقل بالسكك الحديدية ، إذا أقدم المرسل بتحديد إسم المرسل إليه على الوصل الذي تسلمه ، ينبغي على شركة النقل أن تسلم البضاعة إلى هذا الشخص المحدد على الوصل وليس إلى شخص آخر أو غيره ، لكن هذا الشرط يتحقق إذا لم تتم عملية التسليم إلى المرسل إليه ، وحتى يستطيع الشاحن من مباشرة هذا التغيير ينبغي عليه أن يؤكد للناقل بأن المرسل إليه ليس له أي حق على البضاعة ، ويتحقق هذا الإثبات بإرجاع للناقل الوثيقة الأولى التي يوجد بها إسم المرسل إليه،و على أساس هذا الإثبات يتم تغيير إسم المرسل إليه ، لأنه إذا لم يقدم الشاحن للناقل الوثيقة الأولى لإلغائها ، وإذا وجدت هذه الوثيقة الأولى لدى المرسل إليه المعين بداية ، يكون بإمكان هذا الأخير مطالبة الناقل بتسليمه البضاعة إليه وليس إلى شخص آخر ، ويعتبر الناقل مرتكب لخطأ في حالة تسليم البضاعة لشخص آخر.

و إذا أراد المرسل تغيير إسم المرسل إليه ،ينبغي أن لا يكون للمرسل إليه أي حق لصالح المرسل إليه ، بتسليمه الوثيقة لأنه بكل بساطة لا يمكن أن يكون للمرسل إليه أي حق في مقابلة الناقل وهو لم يبرم العقد معه ، إذا لم يرسل له أي سند من طرف المرسل

والمثلث بالنقل ، و الثابت بأن المرسل لا يمكنه تحويل أية وثيقة إذا قام باستردادها من الناقل وذلك بسحب بضاعته فبموجب الصلاحيات الممنوحة للمرسل لمباشرة استعمال حقه في التصرف بالبضاعة فيفترة عملية النقل غير محددة على سبيل الحصر بل وردت على سبيل المثال ، بشرط أن يكون ممارسة هذا الحق الممنوح للمرسل لا ينجم عليه أي ضرر للناقل والمرسلين الآخرين ، بدون عدم مراعات بدفع المستحقات أو المصاريف المتعلقة على ذلك ، كما يشترط أن يكون تنفيذ الأمر ممكنا ، وحتى يتحقق ذلك يجب أن تكون البضاعة موجودة بين يدي الناقل وأن لا تكون محل إجراء أي نوع من الحجز أثناء عملية النقل ، وان يكون قد أخذ ثمن أجرة النقل الذي تم تنفيذه و التعويض عن الأضرار التي لحقت به .

ومن هذا المنطلق فيثبت للمرسل حق توجيه البضاعة متى كان ذلك في الحدود المعقولة و المؤسسة قانونا ، ومتى كان ذلك في استطاعة الناقل تنفيذ تلك الأوامر دون ضرر ، حيث يشترط في أوامر المرسل أن لا تكون تعسفية و لا تضر بالاستغلال الحسن والعادي لمؤسسة النقل ، مثلا كأن تكون سببا في تأخير إرسال البضائع التابعة لمرسلين الآخرين ، ويجب أن لا ينتج عن تلك الأوامر تقسيم البضاعة ، كأن يسلم جزء منها للمرسل إليه الأول وجزء آخر للمرسل الثاني ومع ذلك يمكن أن تترتب مسؤولية الناقل إما لعدم الامتثال لأمر قانوني صادر من صاحب الحق في التصرف بالبضاعة ، أو العكس بتطبيق وتنفيذ أمر غير قانوني ، لذلك إذا لم يستطيع الناقل تطبيق وتنفيذ أوامر وطلبات المرسل أو كان من شأن تنفيذهما إلحاق ضرر به وجب عليه أن يخطره فورا بذلك حيث بفعله يكون الناقل مسؤولا مباشرة إذا امتثل لأوامر المرسل بالتصرف بالبضاعة دون أن يطلب منه وثيقة خطاب النقل

المسلمة إليه ، وذلك مع عدم المساس بحقه في الرجوع على المرسل بخصوص الضرر الذي قد يصيب بمن له الحق قانونا حيازة خطابوثيقة النقل وفق لنص المادة 3/12 من اتفاقية فارسوفيا ، وإذا لجأ المرسل بتحويل نموذج خطاب النقل للمرسل إليه كان الناقل مسؤولا مباشرة في مواجهة هذا الأخير عن الأضرار الناتجة عن ذلك دون أن يتجاوز التعويض الاحتمالي حالة هلاك البضاعة ، وهذا ما تضمنته أحكام المادة 2/30 من (CIM) لسنة 1980 والتي قابلتها المادة 07/19 من (CIM) لسنة 1999 .

2/ الشروط الشكلية لاستعمال حق التصرف

فباستثناء النقل البحري والنقل الجوي ، حيث لا توجد هاته الشروط ، فإن أنواع النقل الأخرى تشترط أن تكون توجيهات المرسل بخصوص تعديل العقد وتوجيه البضاعة أن تمنح في شكل تصريحات تضبط من قبل الناقل ، ويجب أن تبين هذه الأوامر في شكل خطاب النقل وتكون موقعة من قبل المرسل ويجب أن توجه إلى الناقل

فهذه الشكلية المطلوبة من قبل الناقل في النقل بالسكك الحديدية من أجل تلبية أوامر المرسل تعد من النظام العام فكل أمر يخالف هذا الشكل يعد باطل ، وهذا حسب (المادة 30 من CIM لسنة 1980) وبذلك تترتب مسؤولية الناقل عن الأضرار الناتجة في حالة تنفيذ أمر صادر من المرسل عن طريق الهاتف أو حتى البريد أو وسائل التكنولوجيا الحديثة ، أي خلافا للشكل المرجو قانونا

ثالثا : انتقال استعمال حق التصرف بالبضاعة إلى المرسل إليه

فمن المقرر وفق ما جاءت به النصوص القانونية المنظمة لمختلف أشكال النقل بقاعدة عامة مفادها أن حق التصرف بالبضاعة وحق تعديل عقد النقل البحري يرجعان للمرسل في

الوقت التي تكون فيها البضاعة في حوزة الناقل ، لكنني نفس الوقت تعترف القواعد القانونية باستثناء للمرسل إليه الذي يعد الطرف الثالث في العقد بحقه في استعمال حق التصرف بالبضاعة ، لكن السؤال الذي يطرح متى يعترف للمرسل إليه بحق التصرف بالبضاعة بمعنى آخر في أي وقت يمكن ان تمنح هاته الصلاحية للمرسل إليه؟ بالرجوع إلى النصوص القانونية فإنها تؤكد في نقل البضائع بأن حق التغيير المعترف به للمرسل يتوقف عند بداية سريان حق المرسل إليه على البضاعة ، أي من لحظة مطالبة هذا الأخير عند الوصول بالبضاعة ووثيقة النقل وهو الوارد في أحكام المادة 13 من اتفاقية فارسوفيا الأنف ذكرها ، وفي النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية ينتقل هذا الحق للمرسل إليه من هذه اللحظة حتى ولو كان المرسل حائزا لشكل خطاب النقل البري ، وهو ما أقرته أيضا المادة 13 من (CMR) السابق ذكرها ، ضف لذلك ما أكدته أيضا القضاء في مختلف الأحكام القضائية في نقل البضائع بالشاحنات ومنبع هذه الحقيقة القانونية لانتقال حق استعمال التصرف بالبضاعة إلى المرسل إليه عند وصول البضاعة والمطالبة بها مع سند النقل ، لتؤكد على أن خطاب النقل الجوي وخطاب النقل البري غير قابلين للتداول ، وبذلك فإن حق التصرف بالبضاعة لا ينتقل إلى المرسل إليه منذ بداية النقل بل يبقى هذا الحق لصالح المرسل للبضاعة و الجدير بالملاحظة أن مقرر المادة 12 من اتفاقية فارسوفيا تنص صراحة على أن "يتوقف حق المرسل أين يبدأ حق المرسل إليه " غير أن هذا النص أثار انتباه بعض الفقه ، على أن هذا النص لا يتضمن بكل بساطة حقيقة الحاجز بين حق المرسل في التصرف بالبضاعة و حق المرسل إليه ، لا يجب الفهم بأن حق المرسل إليه من لحظة وصول البضاعة ينتقل إلى المرسل إليه من لحظة استلام هذا الأخير إشعار الوصول ومن ثم ينبغي على الناقل إفادة إشعار الوصول للمرسل إليه ، وفي حالة عدم وصول هذا الإشعار للمرسل إليه ، يصير حق المرسل في التصرف كاملا ، لكن منذ لحظة استلام الإشعار بالوصول يكون حق التصرف انتقل إلى المرسل إليه بصفة نهائية وغير قابلة للإلغاء لصالح المرسل إليه ، و بالموازاة مع هذا الطرح يرى البعض الآخر في تفسيره لهذه المادة (12 من اتفاقية فارسوفيا) على أن حق المرسل في التصرف بالبضاعة يبقى قائما حتى وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ، وعندما تبدأ حقوق المرسل إليه في السريان وتتدخل معها أو تقف

حقوق المرسل ، وهناك من يقول ببقاء حق المرسل في التصرف في البضاعة إلى أن تنقل حيازة خطاب النقل إلى المرسل إليه

وبمفهوم المخالفة للنقل البحري والنقل الجوي ' فإن اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية لسنة 1999 في مادتها 3/18 واتفاقية النقل الدولي للبضائع بالشاحنات لسنة 1956 و في مادتها 13 تضمنت أحكام جديدة في تحديدها لوقت انتقال الحق في التصرف بالبضاعة للمرسل إليه ، حيث أعطت المرسل من تحويل هذا الحق إلى المرسل إليه منذ انطلاق النقل أي منذ تحرير خطاب النقل ، وذلك بكتابة على خطاب النقل بيان بتحويل حقه في التصرف وبذلك فقدان المرسل لحقه في التصرف في البضاعة لا يقتصر معه ميلاد حق المرسل إليه في التصرف بالبضاعة ، فهذا الأخير يكتسب حق توجيه الأوامر إلى الناقل إذا تضمن خطاب النقل بيان يتمثل في " حق المرسل إليه في تعديل العقد " ، وإذا لم يحتوي خطاب النقل البري لهذا البيان ، يكتسب المرسل إليه حق تعديل العقد إذا استلم النسخة الثانية من خطاب النقل أو إذا طالب بتسليم البضاعة خطاب النقل بعد وصول البضاعة إلى محطة الوصول ، إبتداء من هذه اللحظة يتمكن المرسل إليه من توجيه أوامر للناقل بتسليم البضاعة لشخص آخر ، غير أن هذا الأخير لا يمكنه تعيين مرسل إليه جديد

ونجد حيال ذلك حكم آخر جاءت به حصريا المادة 30 من اتفاقية (CIM) لسنة 1980 والتي تقابلها المادة 2/18 من بروتوكول تعديل لسنة 1990 حيث مكنت المرسل إليه من حق إعطاء أوامر للناقل بشأن التصرف بالبضاعة حتى لو كان المرسل حائزا لنموذج من خطاب النقل ، وهذا استثناء على أن حق استعمال التصرف بالبضاعة لا يوجه إلى المرسل إليه إلا من وقت مطالبة هذا الأخير بخطاب النقل مع البضاعة ، ويجسد هذا الاستثناء إذا قام المرسل إليه بسحب خطاب النقل وإذا قبل البضاعة وإذا رخص للمرسل إليه بإعطاء أوامر بمجرد دخول البضاعة في إقليم الجمركي لدولة المرسل إليه ، إبتداء من هذه اللحظة يجب على الناقل تطبيق لأوامر المرسل إليه ، كذلك عندما لا يتحمل المرسل مصاريف النقل في بلد المتفق عليه ولم يحتوي خطاب النقل على بيان على أساسه يهدف المرسل لمنع المرسل إليه من اسداء تعليمات لاحقة للناقل ، على أساس هذه التعليمات يتمكن المرسل إليه من تعديل أو تغيير عقد النقل إلا أن هذه التعليمات لا تطبق إلا بعد دخول البضاعة في لإقليم الجمركي لدولة الوصول (المادة 31 من اتفاقية CIM لسنة 1990)

ثانيا : إعمال الحق في توجيه البضائع بتغيير مسارها في مجال النقل البحري من طرف الشاحن

إن طبيعة المصالح التي تعرض لأطراف النقل البحري لا تختلف في جوهرها عن تلك التي تعرض في مجال نقل البضائع بوجه عام ، لذلك ليس هناك اعتراض من حيث المبدأ على جواز إعمال الحق في توجيه البضائع المنقولة بحرا ، ولكن يجب مراعاة أن التزام الناقل باحترام تعليمات الشاحن يكون رهينا بإمكانية ، تنفيذها فلا تكليف بمستحيل ويترتب على ذلك أنه ليس في مقدور الشاحن مطالبة الناقل البحري بتغيير مسار الرحلة البحرية ذاتها ، نظرا لتعلق مصلحة أصحاب البضائع الأخرى المشحونة على متن ذات السفينة بتلك الرحلة البحرية ، ويقتصر الأمر بالتالي على تكليف الناقل بتفريغ البضائع في غير الميناء المتفق ويكون ذلك إما بتكليف الناقل إعادة البضائع إلى ميناء الشحن ، وإما بتكليفه تفريغها في أحد موانئ رسو السفينة ، وإما بتكليف الناقل إرسال البضائع إلى ميناء آخر عقب بلوغها ميناء التفريغ المتفق عليه

وفي الواقع الأمر يرتبط بإعمال الحق في توجيه البضائع بالشكل الذي يصدر به سند الشحن البحري ، فقد ذكرنا أن أحد شقي الحق في توجيه البضائع ، يتمثل في تغيير شخص المرسل إليه ، وتنظيم المسألة في مجال النقل البحري يدور حول قابلية سند الشحن للتداول ، وتتوقف آلية التداول على شكل سند الشحن البحري ، إن كان اسميا يتحقق تداوله عن طريق حوالة الحق ، وإن كان إذنيا يتحقق تداوله بالتظهير ، وإن كان لحامله يتحقق تداوله بالتسليم

أما إذا تضمن سند الشحن البحري بيانا يفيد حظر حوال ، أو تداوله ، وهو ما يجيزه القانون ، فإن معنى ذلك أنه متى تحدد شخص المرسل إليه في سند الشحن البحري لم يعد جائزا تغيير شخصه ، وبذلك يتعطل إعمال أحد شقي الحق في توجيه البضائع

وعليه ما يمكن قوله هنا أن الحق في توجيه البضائع رهين بحيازة سند الشحن البحري ، ولا يلتزم الناقل البحري سوى باحترام تعليمات الحامل الشرعي لسند الشحن ، وعلى ضوء أحكام التسليم من جانب وأحكام نسخ سند الشحن من جانب آخر يوضع إعمال الحق في توجيه البضائع في إطاره الصحيح فالناقل البحري هنا يلتزم بتسليم البضائع عند وصولها ، في حين ذلك يتعين على الربان تسليمها إلى الحامل الشرعي و القانوني لسند الشحن أو من توكل في تسليمها ، فلو أن شخصا غير الشاحن تقدم لاستلام البضائع في ميناء التفريغ وتبث للناقل

البحري أنه الحامل الشرعي لسند الشحن يزول عن عاتقه الالتزام باحترام تعليمات الشاحن لأن الحق في توجيه البضائع يكون قد انتقل إلى الحامل الشرعي لسند الشحن أما إذا كان الناقل البحري قد قام بتفريغ البضائع في أحد موانئ رسو السفينة بناء على تعليمات الشاحن ، فإن الأمر يفترض تسليم البضائع إليه من واقع حيازته لسند الشحن البحري وبالتالي يثبت بذلك استبقاء الشاحن حيازة سند الشحن وعدم انتقاله إلى شخص آخر ، ويثبت له تبعا لذلك الحق في توجيه البضائع أما الفرض العكسي أي تسلم الشاحن البضائع في غير ميناء التفريغ المتفق عليه بالرغم من نقل حيازة سند الشحن إلى المرسل إليه فإنه غشا من الشاحن يصعب تصوره حدوثه في الوجهة العملية ، ومع ذلك نجد في الأحكام المنظمة لنسخ سند الشحن البحري ما يسمح بمواجهة هذا الفرض ، وعليه طبقا للقانون البحري الجزائري يحزر سند الشحن البحري في نسختين ، تمنح إحداهما للشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للتداول وعليه يجب أن تكون النسخة المسلمة للشاحن موقعة من طرف الناقل ، وهي التي تعطي لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها .

وينبغي على ذلك أنه في حالة إصدار نسختين فقط من سند الشحن يفيد تسلم الشاحن للبضائع بموجب النسخة ، الموقعة من الناقل عدم انتقال حيازة سند الشحن إلى ثمة آخر وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فمن خلال المادة 760 منه تجيز إصدار عدة نسخ من سند الشحن بناء على طلب الشاحن ، وتكون كل نسخة موقعة من الناقل البحري ، وقد أوجب القانون أن يذكر في كل نسخة عدد النسخ التي حررت ، مع ذكر ما يفيد أن كل نسخة تقوم مقام الأخرى ومنه يترتب على ذلك أن تسليم البضائع بموجب إحدى نسخ سند الشحن يقضي إلى اعتبار جميع النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل ومؤدى ذلك أنه في حالة تفريغ البضائع في غير الميناء المتفق عليه ، وبناء على تعليمات

الشاحن الذي يتسلم البضائع بموجب إحدى نسخ سند الشحن ، وعليه سينقضي التزام

الناقل البحري بالتسليم بالوفاء ، ولا يكون الناقل ملزما بتسليم البضائع إلى حامل نسخة

أخرى في ميناء التفريغ المتفق عليه لأن جميع النسخ الأخرى تعتبر ملغاة بالنسبة إلى الناقل

البحري

ولا يبقى أمام حامل النسخة الأخرى سوى الرجوع على الشاحن الذي تلقى منه تلك النسخة وإثارة مسؤوليته طبقاً للقواعد العامة

ثالثاً: حق التصرف وفق قواعد روتردام

إن الشاحن في بداية عملية النقل يلجأ إلى الناقل ويسلمه البضائع من أجل تسليمها للمرسل إليه ، وهذا بسبب عقد البيع الذي يجمعه مع المرسل إليه ، ففي هذه الحالة المرسل إليه بمثابة زبون الشاحن الذي طلب البضاعة ، وعليه لأجل تلبية طلبه ، الممول (le fournisseur) يلجأ إلى خدمات الناقل وبالتالي الشاحن عند إبرام عقد النقل بالضرورة عليه إعطاء مكان تسليم البضائع ، وحتى وإن كان اسم المرسل إليه ليس ضروري في الأول ولكن الغالب أنه يحدد وقت إبرام عقد النقل من طرف الشاحن

فهذا الامتياز المقرر للبائع (الشاحن) ما هو إلا أحد مظاهر حق التصرف ، كما أن حق التصرف ومكنة تعيين المرسل إليه ما هو إلا صورة للصلة المتبادلة بين عقد البيع وعقد النقل

1/ حق استعمال التصرف وفق قواعد روتردام

يعرف حق التصرف في قواعد روتردام بحق السيطرة أو التوجيه بحيث عرفت الاتفاقية في المادة الأولى في فقرتها 12 بأنه يقصد به ما يقضي عقد النقل من حق في إعطاء تعليمات للناقل بشأن البضائع ، حيث يعد الشاحن المستفيد الأول من هذا الحق باعتباره صاحب المصلحة في عملية النقل ما لم يتنازل عنه إلى المرسل إليه أو الشاحن المستندي ، وبمجرد إحالة حق السيطرة إلى شخص آخر تصبح له جميع الحقوق عندما يبلغه المحيل بتلك الإحالة.

ومن هذا المنطلق فحق التصرف هو القدرة على تغيير عقد النقل في مرحلة التنفيذ بإعطاء توجيهات للناقل ، حيث هذه القدرة الممنوحة للشاحن على التغيير ، تسمح له بالمطالبة بعودة البضائع أو بتغيير مكان التسليم أو حتى تغيير اسم المرسل إليه ، طالما أن هذا الأخير لم يحصل على حقوقه (أي أنه لم تظهر إرادته بعد في قبول العقد الذي أبرم لصالحه) وبمعنى آخر هذا الحق يتمثل في سلطة تغيير التعليمات التي أعطيت للناقل وقت إبرام العقد ، وهو متعلق بتسيير عملية النقل وكذلك البضائع المنقولة .

والجدير بالذكر أنه لا يوجد أي نص قانوني يؤسس النظام القانوني لحق التصرف ، في حين اقترح الفقه عدة أسس ، فالبعض وجد في الاشتراط لمصلحة الغير هو أساس حقوق البائع (الشاحن) ، مثلما هو منصوص عليه في القانون المدني وهذا الرأي انتقد بشدة ، خاصة وأن القضاء ابتعد عن نظرية الاشتراط لمصلحة الغير ، رافضا فكرة المرسل إليه "غير" ومستفيد من اشتراط لمصلحة الغير جانب آخر من الفقه ، فسر هذا الحق حسب القواعد العامة لعقود إيجار الخدمات ، فعقد النقل باعتباره رضائي ، شروطه تكون محل التقاء إرادتي الشاحن والناقل.

حيث ذهب في هذا الشأن الفقيه روديار Rodière واعتبر حق التصرف في عقد النقل مثله في عقد إيجار الخدمات ، فرب المقابلة الحر في وقف أعمال المشروع وتغيير الشروط ولكن حسب الأستاذ ديلوباك PH Delebecque ، أنه إذا كان عقد النقل يربط ثلاثة أشخاص ، فإنه من الضروري تحديد من الذي عليه التحكم في العملية ، بمعنى أي من الطرفين (الشاحن أم المرسل إليه) له الحق في إعطاء التعليمات للناقل ، ذلك أنه لا يمكن إعطاء هذا الحق

للطرفين معا ، فحتما سيؤدي إلى تناقضات كبيرة ، وسينتج عنه أخطار ستترتب على عملية النقل في نفاذها ، فالفقه والقضاء ، منحوا هذا الحق للشاحن مع إمكانية تحويله إلى المرسل إليه ، ووقت هذا التحويل غير واضح في القانون الذي لا يتضمن أي نص بخصوص حق التصرف .

وعلى المستوى الدولي نجد أن في النقل الدولي البري حسب اتفاقية CMR المرسل إليه يتلقى حقوقه من عقد النقل في وقت تسليمه سند النقل ، أما اتفاقية روتردام (CNUDCI) فقد خصصت المادة 53 لحق التصرف ، ماعدا هذا النص نجد أن الفقه والقضاء الفرنسي يقرون بأن انتقال حق التصرف يكون بانتقال وثيقة الشحن .

الخاتمة

مما يستخلص من خلال ما تقدم فإن حق التصرف هو حق منح للمرسل حيث بموجبه يمكن تغيير أو تعديل العقد في فترة تنفيذه بالتالي أيضا تعرضنا للاستثناءات الممنوحة للمرسل إليه في استعمال هذا الحق حيث استقر الفقه على أحقية ممارسة الحق في التصرف من قبل المرسل ذلك أن الطرف الثالث يكون بعيد عن عملية الإبرام و بالتالي لا يناقش شروط العقد إذ يكتفي بوصول البضاعة سالمة له .

أيضا بموجب اتفاقية روتردام لسنة 2008 التي كانت أولى الاتفاقيات التي تنظم حق التصرف والتي عرفت بمصطلح حق السيطرة إذ اعطت صلاحيات للشاحن منها حقه اعطاء تعليمات بشأن البضاعة و تسليم البضاعة في ميناء توقف و الإستعاضة عن المرسل إليه بأي شخص آخر.

ومنه اتضحت لنا الأهمية البالغة و جدوى منح حق السيطرة للمرسل أو الشاحن فيمكن في ظروف عدم الإستقرار و حالة لا أمن الذي صارت تهدد استقرار التجارة الدولية، اعطي حق التصرف هذا بغية مواجهة حالات الإفلاس و و الغش و الاحتيال البحري خاصة، إذ بموجب حق السيطرة كما ورد في اتفاقية روتردام أن يتفادها أو يعترض آثارها في استعمال حقه في التصرف و بالتالي إعادة توجيه البضاعة إلى جهة آمنة.

قائمة المراجع:

- 1/ - أ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزري ولاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2011-2012
- 2/ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، النقل التجاري الدولي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002
- 3/ - محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2015
- 4/- د.كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1997
- 5/- د.عادل علي المقدادي، القانون البحري وفقا للقانون البحري العماني رقم (1981/35)، المكتب الجامعي الحديث، 2009
- 6/ - أ. ناجي الزهرة، النظام القانوني لوثائق نقل البضائع، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع القانون الخاص، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر 1 ، 2010-2011
- 7/- أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998
- 8/ - محمود سمير الشرقاوي ، العقود التجارية الدولية ، دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع ، دار ¹ النهضة العربية القاهرة ، 1992 ،

9/ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2008 ، والموقع عليها يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية ، ويطلق عليها باسم قواعد روتردام 2008 مع العلم أن النصاب القانوني لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل ، بحيث نصت المادة 94 فقرة 1 من اتفاقية روتردام على أنه " يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام "

10/ مراد بسعيد، قواعد روتردام 2008 أسس جديدة للنقل البحري الدولي، المجلة الجزائرية للقانون البحري البحري و النقل، العدد، 2014 مخبر القانون البحري و النقل جامعة تلمسان.

1/ Voir sur le droit de disposition ,M Remonde-Gouilloud, du droit de disposition , dmf , 1990.

2/ R.Rodière, Traité de droit maritime, affrètement et transport , T2 , les contrats de transport de marchandises, Dalloz 1968, n° 535.

3/ PH.Delebecque, obs . sous com , 3 avril 2001, in chr. de législation et de jurisprudence française , droit du commerce international, RDT com , p 1063 , le droit de disposition traduit l'attachement du contrat de transport au louage d'ouvrage

4/ René Rodière, Droit Maritime, Dalloz, 75240 Pans Cedex 1980

5/ - Amor zahi , droit des transports, cadres juridiques et institutionnels, contrat de transport de marchandises, t 1, opus, Alger, 1991, p116

6/ Gael Piette, Droit Maritime, Edition A. Pedone Paris.

7/ Philippe Delebecque, (Le Point De Vue Français), La Responsabilité Du Chargeur Dans Ses Relations Avec Le Transporteur, DMF 2008- 689

8/ Et non , celle, qui permet au représentant du transporteur de " détruire, débaucher ou rendre inoffensive à tout moment et en tous lieux la marchandise dangereuse " que le transporteur n'eût pas acceptée s'il en avait connu la nature .
par M. Rémond-Gouilloud, du droit de disposition, doctrine.