

الجانب الاقتصادي لتحديد أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع

بوجمعة فاطمة♦

مقدمة:

المطلب الأول: شكل تعريف أجرة الحمولة (la forme des tarifs)

ليس هناك شكل محدد لأجرة الحمولة في النقل البحري سواء بالنسبة للناقلين الأعضاء في المؤتمرات البحرية أو غير الأعضاء (outsiders) ، بإستثناء شركات الملاحة للولايات المتحدة الأمريكية التي هي مجبرة على إتباع الشروط التي ينص عليها القانون البحري الأمريكي لسنة 1984، الذي يفرض على كل شركة ملاحية بحرية تضمن خدمات النقل ابتداء أو وصولا إلى الوم.أ بأن تضع أسعارها لدى اللجنة البحرية الفيدرالية federal Maritime commission من أجل نشرها¹.

وعليه، كل جمعية أو مؤتمر له قواعده الخاصة لوضع التعريفات والتسعيرات لخدماته المطروحة للزبائن، وبصفة عامة كل مؤتمر بحري يحدد أسعار النقل (أجرة) انطلاقا من عدة موانئ تقع في نفس النقطة الجغرافية، أو باتجاه مجموعة من الموانئ تقع في طريق السفينة.

فأجرة الحمولة تتكون من رسوم وتعريفات هي مرتبة على حسب المنطقة التي تعمل فيها (حسب الموانئ) وعادة ما السفن لا تتوقف في كل

♦ أستاذة مساعدة "أ"، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة سيدي بلعباس

¹ - تلتزم المؤتمرات الملاحية في الولايات المتحدة الأمريكية إن تكون مفتوحة ، طبقا لقانون النقل البحري الأمريكي لعام 1984 والذي ينص على انه يحق لأعضاء المؤتمر اتخاذ إجراء مستقل بالنسبة لقرارات أجرة النقل، والحق في استخدام عقود الخدمة بين المؤتمرات الملاحية وبين الشاحنين، كما يجيز وضع أجرة موحدة للنقل متعدد الوسائط.

الموائئ التي يتم ذكرها وإعلانها في المؤتمر البحري، و قد يكون هناك عملية تجميع للبضائع¹، فمثلا المؤتمرات الملاحية تعلن على أنها تعمل في ثلاثة موائئ، إلا أنه حقيقة لا تستعمل إلا ميناء واحد، فيقوم الناقل بإحضار البضاعة إلى الميناء الحقيقي للشحن ويتحمل مصاريف النقل البحري، و طريقة التجميع هذه تسمى عادة equalization²، مع العلم أنها ليست مجانية فالمجهزين يدخلونها في حساب الأجرة، مما يجعل الشاحنين يدفعون مصاريف إضافية لتقريب البضاعة وهذا المقدار الجزافي الإضافي يتم فوترته على أساس الطن أو على أساس نسبة محددة من الأجرة³.

وعلى العموم تحديد أجرة الحمولة، يعتمد من جهة على طبيعة البضائع⁴ وعلى وزنها⁵ أو حجمها، طريقة رصها أو نقلها. و من جهة أخرى فان القيمة العالية للبضائع تجعل الأجرة مرتفعة، حتى وإن كانت هذه البضائع تشغل نفس المكان مثل البضائع العادية في السفينة وهو نظام مطبق سواء في المؤتمرات البحرية أو الخارجين عنها.

¹ - تتطور الموائئ بتطور تقنيات النقل البحري إذ أخذت الموائئ بالتخصص في نوع وحجم البضائع وفقاً لتقنيات متطورة وبالتالي أصبحت هناك الموائئ متعددة الأغراض، وموائئ العبور مثل ميناء سنغافورة، بل أن حتى تطور فن بناء السفن وظهور الناقلات العملاقة جعلها ترصوا في موائئ محددة تتوفر على مواصفات تقنية و منشآت مينائية متطورة هي مخصصة لمثل هذه السفن.

² - Cette pratique est couramment désignée sous le terme anglo-saxon de « equalization » ou plus rarement, grid.

³ - Ce forfait supplémentaire, facturé à la tonne ou sur la base d'un pourcentage du fret maritime, est couramment désigné en pratique sous le terme de arbitrary charge ou additionnal charge.

⁴ - أي يتم تحديد السعر حسب القيمة النقدية للبضاعة، حيث تتطلب عناية خاصة في شحنها و تفريغها و التامين عليها على ظهر السفينة كأن توضع تحت حراسة أو في غرف محكمة الإغلاق أو في خزائن حديدية.

⁵ - و يعبر عن الوزن الإجمالي للبضاعة (gross weight)، أي الوزن الصافي مضافا إليه الغلاف الخارجي للبضاعة، وفي حالة الحاويات فانه يذكر وزن الحاوية فارغة أسفل وزن البضاعة.

كما أن تبرير هذه الأنظمة للتسعيرة وتغيرها ليس مبني فقط على نوع البضاعة المنقولة ولكن مرتبط كذلك بالتغيرات الاقتصادية والإقليمية، وسعر الصرف و غيرها من العوامل¹.

ومع هذا فإنه في الحقيقة أسعار الحمولات وأجرتها تكون على حسب:

- القواعد المطبقة على العمليات في حساب هوامش و تعريفات الأجرة (الرسم، الرسم الخاص، التعريف).
- على حسب طريقة النقل (النقل بالحاوية، طرود ثقيلة، أو النقل تحت درجة حرارة معينة، نقل الحيوانات الحية).
- الحمولة الكلية حسب البضائع أو حسب فئة ودرجة البضائع.
- الرسوم الإضافية (مثل رسم المسافنة).
- على حسب ترتيب البضاعة في الجدول أي حسب الترتيب الأبجدي².

¹- تحديد أجرة العمولة في النقل المتعدد الوسائط تختلف عن النقل بالخطوط المنتظمة، فمثلا عمليات النقل من الباب إلى الباب تختلف فيه عملية تحديد مصاريف النقل البري والبحري الخ. فتعريف النقل البحري قد يختلف من عملية نقل إلى أخرى وتختلف من مؤتمر إلى آخر وكذلك من ميناء إلى آخر ، بحيث انه من المستحيل معرفة أجرة النقل الحقيقية، بل أن المنافسة بين المجهزين في السنوات الأخيرة جعلت أجرة النقل تتغير تعريفاتها من وقت إلى آخر.

²- ترتيب البضائع أبجديا مثل الجدول الموضوع لدى الجمارك بحيث يتم جمع البضائع في درجات على أساس نفس الفئة أو من نفس العائلة، (المنتجات الغذائية الجافة، المنتجات المبردة، الأجهزة الإلكترونية... الخ).

- تحدد الأسعار حسب الشروط الخاصة بالنقل، مثلا الحمولات التي لا يمكن نقلها إلا بإدراج تحفظات عليها في وثيقة الشحن، مصلا شروط النقل البري، تظهر في تسعيرة أجرة الحمولة وتكون موضوع سعر خاص.

- مسافة الإبحار و حالة الميناء: تحسب فئات أجرة الحمولة على حسب المسافة بين منطقة الشحن ومنطقة التفريغ، وتؤثر المسافة تأثيرا كبيرا على عدد الأيام المطلوبة للرحلة البحرية مع اعتبار حالة الموانئ التي تدخلها السفينة في رحلتها، كما تحدد مسافة الإبحار مقدار الوقود اللازم لإتمام الرحلة البحرية¹.

المطلب الثاني: تحديد أجرة الحمولة (fixation des tarifs)

أجرة الحمولة في داخل المؤتمرات أو خارجها بالنسبة للبضائع المنقولة بسفن اتفاقية أو سفن حاويات أو الدائرة، هي محددة على أساس الوحدة (Unité) في التعريف وتسمى الوحدة المدفوعة على عملية النقل المزمع القيام بها، و يكفي ضرب مجموع الأجرة في عدد الوحدات المدفوعة من أجل الحصول على المبلغ الكلي للأجرة.

إلا أنه عمليا وحدات التعريف هذه مختلفة² وقد تكون إما بالوزن أو على أساس الطن³ أو بالمتر المكعب أو على أساس الوزن والحجم أيهما في صالح السفينة، أو بالقيمة بالنسبة للبضائع ذات القيمة العالية أو جزافيا مثل نقل

¹ - احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، 2001 الإسكندرية، الصفحة 93.

² - تتميز تجارة السفن الخطية المنتظمة بأنها تسعر خدماتها التي تقدمها على أساس تعريفية تصدرها وتنتشرها قبل قيام رحلتها بفترة كبيرة، وهناك نوعان من جداول التعريفية، النوع الأول هي التعريفية المصنفة في درجات class tarif و التي تحتوي على عدد من الدرجات، والنوع الثاني هو التعريفية المقسمة حسب السلع وفيها تعطى لكل سلعة أجرة منفصلة. للمزيد راجع احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، المرجع السابق، الصفحة 92 وما بعدها.

³ - الطن الحجمي يعادل 1.133 مترا مكعبا و الطن الوزني المتري يعادل ألف كيلو غرام.

الحيوانات أو السيارات، أو بالمتر على حسب الخطوط الهندسية (mètre linéaire) مثل النقل بالسفن الدوارة (Navire Roulier) أو (Car ferry).

أو كذلك جزافيا بالنسبة للحاويات حسب نوع البضائع وتسمى الأجرة (CBR)¹، أو جزافيا للحاوية أيا كان نوع البضائع (FAK)².

ففي كل الأحوال سواء سفن اتفاقية أو سفن الحاويات أو سفن دوارة (Roulier) هناك مبلغ كحد أدنى للحمولة لا بد أن يدفع، ثم تضاف إليه التعريفات الخاصة، مثل تعريفه الطرود الثقيلة أو الطويلة، أو تعريفه البضائع التي تخص بعناية خاصة في الربط³.

فعملية تحديد حجم البضائع، تعني قياس حجم (البضائع) والأبعاد المقبولة هي التي تكون متوازية السطوح والتي تغلق الطرود⁴. ومع ذلك توجد قواعد خاصة، لبعض الفئات من البضائع، بحيث أن تقنية القياس المستعملة قد تكون مختلفة عن تلك المحسوبة وبحسن نية من طرف الشاحن والفارق قد يكون بزيادة القيمة عندما يحسب السعر المقدم والمقبول المحدد بالمتر المربع⁵.

¹ - CBR, commodity Box Rate.

² - FAK, Freight all Kinds.(taux forfaitaires à la boîte quel que soit son contenu)

³ - عبد القادر العطير ، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، ص 192 وما بعدها.

⁴ - وهو ما يصطلح عليه بإسم معامل التستيف (stowage factor) وهو معامل يقاس به الحيز الحجمي الذي يمكن أن تشغله البضاعة المشحونة في السفينة، ويمكن أن يؤخذ في الاعتبار عند الشحن البضاعة وتستيفها داخل العنابر ، فمثلا أجرة حمولة القطن تختلف عن أجرة الحمولة بالنسبة للحديد استنادا إلى الحيز الذي يشغله عند الشحن، فالقطن يشغل حيز مكاني أكبر و وزن أقل ، عكس الحديد الذي يكون وزنه أكبر و الحيز أصغر .

⁵ - محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، مطبعة دار السلام للثقافة، توزيع منشأة المعارف

فشركات الملاحة البحرية دائما تحتفظ بحقها في المراقبة والتحقق سواء عند الإقلاع أو عند الوصول، فنتحقق من الوزن أو محتوى الطرود أو من قياسات المكعبات (Cubage) لذا من فائدة الشاحن أن يحظر مثل هذه العمليات أثناء التحقق.

و الجدير بالتوضيح أن مجموع أجرة الحمولة ممكن أن يكون فيه مصاريف زائدة ومؤقتة وهي تكاليف إضافية تقع على عاتق الشاحن (ليست قاعدية) وتمثل مصاريف مؤقتة ممكن أن تطلب أو تضاف في حالة مثلا ارتفاع أسعار الوقود¹، أو تغير في العملات الصعبة²، أو ارتفاع تكاليف التأمين نتيجة حروب³، أو مصاريف مينائية أخرى⁴.

فيعد دخول القانون الدولي حول سلامة وأمن السفن والمنشآت المينائية (ISPS) حيز التنفيذ⁵، العديد من المجهزين أو من المؤتمرات البحرية، صرحت في

¹ - الزيادات المتعلقة بالوقود (fuel) هي زيادات يدفعها الشاحن للناقلين بسبب ارتفاع سعر الوقود، ويكون تطبيقها معلن ومنتشر مسبقا من طرف الناقلين، وهي تسمى عادة (BAF) Bunker adjustment factor ، أو يرمز لها بـ Interim fuel participation IFP .
² - الزيادة المتعلقة بالعملة: بنفس الطريقة الأولى، يتم نشر هذه الزيادات وتكون لفترة محددة، وتأخذ بعين الاعتبار التحويلات في سعر صرف العملة الصعبة خاصة المستعملة في الأجرة وهي على العموم الدولار، ويرمز لها عادة بـ (Currency adjustment factor) CAF أو (Currency adjustment charge).

³ - الزيادات المتعلقة بالتأمين: هي زيادات في الأجرة بسبب زيادة تكاليف تأمين السفن خاصة في وقت الحروب والأزمات، فمثلا في أزمة الخليج 1990 ، العديد من المجهزين طالبو بوضع الأجرة، وأسسوا (MESS) (Middle East Emergency Surcharge).

⁴ - مثل الزيادات المتعلقة بازدحام الموانئ: وهي تسمى أيضا الأعباء أو مصاريف الاحتقان الميناء (Surcharge pour congestion portuaire). و الزيادات المتعلقة بالأمن والسلامة البحرية (les surcharges ISPS).

⁵ - Code ISPS, Adopté en 2002 par l'Organisation Maritime Internationale, Internationale, le « Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires » (« *International Ship and Port facility Security code* ») a pour but de renforcer la sûreté maritime et de prévenir certains actes illicites (contrebande, piraterie, terrorisme...). Le Code a pris effet le

2004 رغبتها في الزيادة في الأجرة لمواجهة متطلبات القانون الجديد، وهذه الزيادات تجمع كل من مصاريف المتعلقة بأمن السفينة وكذا مصاريف حماية وأمن وسلامة الأرصفة وكل المصاريف الإدارية المتعلقة بها، فمثلا البضائع المعبأة في الحاويات كانت هناك زيادة أولية بـ 5 أورو للحاوية الواحدة¹، إلا أنه بعد ذلك ارتفع ليصل إلى 15 أورو، وهي تختلف من مجهز إلى آخر².

وهناك زيادات أخرى متفرقة³، من الممكن أن تكون هذه الزيادات متعلقة بتغيير الطريق (رسوم الدولة، أو مصاريف ميناء) أو مصاريف خدمات يقدمها المجهز للحاويات مثل التبريد في المرفأ، أو مصاريف معالجة المواد الخطيرة أو حاويات خاصة ليست مصنفة طبقا لمعايير ISO أو مصاريف شحن وتفريغ الحاوية (LCL)، أو استعمال روافع عائمة... الخ.

في الأخير أنه من الجانب الاقتصادي وإن كان أجرة الحمولة دائما تحتل بعض الزيادات، خاصة في النقل بخط منتظم للمؤتمرات البحرية، إلا أن هناك نوعين من التخفيضات موجودة في سوق النقل وهي إما حساب المجموع الخاص (التخفيض على كل الأجرة) أو وضع أجرة تفضيلية (الرسم التفضيلي)⁴.

فبخصوص الأولى فهي تعني معاملة الشاحنين الذي لديهم شحنات معتبرة فيستفيدون من أجر حمولة خاصة، ولكن عمليا فإن دراسة المؤتمر البحري لطلب الشاحن يأخذ وقت طويل، بحيث أن الشاحن أو ممثله عليه

1^{er} juillet 2004. Ses dispositions s'appliquent notamment aux navires de charge (d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux) et aux terminaux maritimes.

¹- Journal de la Marin Marchande, 11 aout 2004, p 11.

²- JMM 17 Sept. 2004, p 10.

³- محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، المرجع السابق، الصفحة 183.

⁴- من الممارسات المعتادة لدى شركات الشحن تخفيض أجور الشحن المعتادة لديها لمستوردي الكميات الكبيرة أو المتواصلة بانتظام، بحيث يحصل المستوردون على خصم لشحنة محددة أو على تخفيض في أجرة الشحن يتراكم على مدى عدد معين من الشحنات.

الاتصال بالشركة الملاحية أو بسكرتارية المؤتمر، ثم يجتمع أعضاء المؤتمر لدراسة الطلب والبت فيه، مع العلم أن بيانات الشاحن في هذه الحالة يتم التأكد منها من طرف الوكلاء الميناءين للخطوط الذين يزنون أو يقيسون البضاعة قبل الشحن.

أما الحالة الثانية وهي الرسم التفضيلي فهي تتميز عن الأولى أنها تسمح للشاحن من الاستفادة من التخفيض في الأجرة على أساس حجم وكمية البضائع، وهي تتخذ شكل تخفيضات الوفاء وهي عقود في الأصل بين الشاحنين والمجهزين (Contrat de fidélité) وهي مطبقة منذ القدم في أوروبا وفي جميع الميادين، ومنصوص عليها في اللائحة 4056/86 السابق الإشارة إليها.

وهناك نظام ثاني من تخفيضات الوفاء مطبق في الو.م.أ وهي معالجة بموجب القانون البحري الأمريكي (الفقرة 4) وهي تخص العقود الكمية (Les contrats de tonnage) وهذه العقود وإن كانت عقود نقل بحرية إلا أنها لا تخضع لهذه القواعد بحيث يتم التعاقد عليها بحرية بين الشاحن والناقل¹.

الفرع لأول: أنظمة تسعير الحاويات. (Taxation des conteneurs)

إن تحديد أجور النقل في ظل نظام النقل بالحاويات الذي أخذ يسيطر على صناعة النقل البحري، يتم على أساس أجرة نقل الحاوية كوحدة سعرية تغطي أجرة النقل من الباب إلى الباب وذلك حسب الفئات و نوع الحاوية أي فئة العشرين قدم أو الأربعين قدما² و كذلك حسب وزن البضاعة ونوعها

¹ - Lamy transport, 2009, op.cit. Page 156. N° 761.

² - تنتوع الحاويات وفقا لنوع البضائع المراد نقلها، فهناك حاويات عادية و حاويات خزانات و حاويات ذات تصميم خاص و حاويات مفتوحة من الأعلى.

وطول مسافة الرحلة¹. و قد أفرزت الممارسة العملية تسعيرة شحن موحدة لجميع أنواع البضائع التي تشحن بالحاويات (freight of all kinds)، بحيث يتقاضى بموجبها الناقل مبلغ ثابت عن كل حاوية دون النظر إلى محتوياتها، ومثل هذه التسعيرة ضارة بالدول النامية لأن شحناتها عادة تكون منخفضة القيمة².

و مع ذلك فإن استعمال الحاوية يفرض بعض القواعد التي تأثر على أجرة الحمولة كما أنها مختلفة من ناقل إلى آخر لذا توجد ثلاثة حالات:

الحالة الأولى: الحاويات مقدمة من طرف الناقل.

(Conteneurs fournis par le transporteur)

إذا تم تقديم الحاوية من طرف الناقل فالأسعار تكون محددة حسب الشروط الموضوعة للزبائن في أخذ الحاويات وكذلك شروط إرجاعها بعد النقل³، بحيث توجد مدد لاستخدام الحاوية ولشحنها⁴. و شروط تخص مصاريف

¹ - عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى سنة 2009، ص 266.

² - REGHANIA GHAZI : « Evolution de la conteneurisation dans le Maghreb », revue des sciences juridiques et économiques Algérienne, n°1, 1995, P48.

³ - رسم وضع الحاوية تحت التصرف: هذا الرسم أو التعريف كانت محل نقض شديد من طرف الشاحنين والمرسل إليهم وهو مطبق في حالة ما إذا لم يتم تمويل الشاحن بالحاوية المملوكة للناقل، بمعنى أنه عندما الشاحن يكون هو المكلف بوضع الحاوية ونقلها برياً مما أن وجودها إلى الميناء أو العكس من الميناء إلى مكان التسليم يفرض هذا الرسم، أما الحالة أن كرس أين تكون هذه العمليات على عاتق الناقل لا يتم دفع هذه الزيادات وإن كان في الحقيقي هي قد أدخلت مسبقاً في أجرة تسعير الحاوية THC.

⁴ - ينبغي هنا عدم الخلط بين رص البضاعة داخل الحاوية و رص هذه الأخيرة مع غيرها من الحاويات على سطح السفينة، فالرص بالمفهوم العام يعني ترتيب الحاويات وثبيتها على متن السفينة بطريقة معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك والتلف وتحفظ للسفينة توازنها أثناء

ملئها وشحنها (d'empotage) و مصاريف تفريغها (d'dépotage) إذا قام بها الناقل وكذلك مصاريف وضعها (positionnement) واستلامها فارغة ومصاريف تأخر رد الحاويات.

الحالة الثانية: الحاويات مقدمة من طرف الشاحن.

(Conteneurs fournis par les chargeurs)

يستطيع الشاحن أن يقدم للناقل حاويات مملوكة له أو تم تأجيرها بمعرفته، وهي من المفروض معتمدة من طرف المجهزين (الناقلين)¹، فكل الحاويات البحرية لا بد أن تتوافر على مواصفات ايزو (ISO²) وتستفيد من الاعتماد التي فرضته اتفاقية سلامة وأمن الحاويات (اتفاقية³ CSC) فالحاويات غير المعتمدة من طرف الناقلين تعتبر كوحدة طرد عادية تحدد أجرتها اتفاقياً⁴.

الحالة الثالثة: حاويات التجميع Conteneurs de groupeur.

هي حاوية يجمع فيها مختلف البضائع من طرف شخص يسمى groupeur هذا المجمع يجمعها في المخازن والمستودعات الخاصة به أو في

الرحلة البحرية، والالتزام بالرص وفقاً لهذا المفهوم يندرج ضمن الالتزامات التي يتحملها الناقل بمقتضى عقد النقل البحري، أما رص وتعبئة الحاوية فهو يمثل أحد الخطوات الضرورية لتسليم الحاوية ذاتها إلى الناقل وشحنها على السفينة، لذا تختلف الآثار القانونية المترتبة على تعبئة الحاوية بحسب ما إذا كان القيام بهذه العملية هو الشاحن أم الناقل أم أحد الشركات المتخصصة في هذا المجال.

¹ - محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، سنة 2007، الصفحة 51

² - International Standardization Organization.

³ - Convention pour la Sécurité des Conteneurs.

⁴ - Lamy transport, tome 2, commission de transport mer, fer, air, commerce extérieur, édition Lamy 2009, n° 754, page 149.

مستودعات مينائية خاصة (محطة التجميع)¹ وتوجه إلى وكيل عبور في ميناء الوصول الذي هو بدوره مكلف بعملية تجزئة وتفريغ الشحنات المعبأة في الحاوية وتسليم كل حصة إلى صاحبها (المرسل إليهم)². لذا يمكن للمجهزين أن تكون لهم صفة مجمعين، وعمليا في أوروبا يتم بها وكيل بالنقل متخصص *commissionnaire* هذه الحاويات لها تعريفات ورسوم خاصة، ووثيقة الشحن الممثلة لحاوية لا بد إلزاميا أن تتضمن على قائمة مفصلة عن الشحن وتكون مؤشر عليها من طرف وكيل المجهز³.

الفرع الثاني: مصاريف المناولة *Liner terms*

مصاريف المناولة (*liner terms*)⁴ وهي الشروط التي تدرج في وثائق الشحن البحرية للخطوط الملاحية المنتظمة والمتعلقة بمصاريف الشحن و أو التفريغ والمحسوبة في مبلغ أجرة الحمولة. وتمثل شروط النقل البحري العلاقة التبادلية بين الناقل و الشاحن أو المرسل إليه و التي في ضوءها تتحدد المصروفات و التكلفة التي يتحملها كلا الطرفين في موانئ الشحن و التفريغ، وتوزيع هذه التكاليف محدد على ضوء الشرط الذي تم على أساسه التعاقد.

¹ - CFS, Container Freight Station.

² - يجب على الناقل ألا يتسلم سوى الحاويات المنصوص عليها في أمر الشحن، ويستعين بقائمة الشحن أو مانيفست *manifeste* وهي قائمة تتضمن فهرسا بمفردات البضائع المشحونة على ظهر السفينة ولها دور هام في تسهيل عملية تحصيل الرسوم الجمركية.

³ - La mention CFS (Container Freight Station) portée au connaissance indique que le transport maritime ne prend fin qu'avec la délivrance de la marchandise à la Container Freight Station et non au port de débarquement. Lamy transport, tome 2, éd.2009, n° 664.

⁴ - كلمة *liner* تعني الخطوط المنتظمة، أما *terms* فتعني الشروط التعاقدية المطبقة.

فتشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها في ميناء القيام¹ و أثناء التفريغ تشمل عمليات فك البضائع وإنزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية و في المخازن وأخذها². كل هذه المصاريف تكون على عاتق البضائع أو على عاتق السفينة، وشروط المناولة للخطوط المنتظمة (liner terms) هي التي تحددها وتحدد توزيعها، وهي تختلف من شركة إلى أخرى ومن ميناء إلى ميناء آخر، لذلك لابد من تحديد العمليات التي تتدخل في حساب أجرة الحمولة البحرية.

فمحتوى هذه المصطلحات (liner terms) معقد والذي يتحدد حسب طريقة النقل ذاتها إما بالحاويات أو اتفاقيا وحسب الميناء وجهات الوصول، وحسب طريقة الاستغلال بالنسبة للناقل (عضو في مؤتمر بحري أو من خارج المؤتمر).

¹ - عمليات المناولة المينائية أثناء الشحن هي: - تقريب البضائع (le rapprochement) بواسطة وسائل النقل البري سواء إلى المستودع أو إلى الرصيف إلى غاية حافة السفينة. - وضع البضائع تحت الروافع (la mise sous plan) أي تحت مخاطف الروافع. - عملية تثبيت الحبال على البضائع (l'élingage)، وحزمها لأجل رفعها. - الربط أي ربط الحبال بالرافعة (le crochetage). - الرفع (le hissage) أي رفع البضاعة بطريقة تجعلها تقترب من حافة السفينة. - عملية مناولة وإنزال البضائع على ظهر السفينة (le virage ou brasseyage) - الرص و التثبيت (l'arrimage ou calage)، بحيث ترص وترتب البضائع في أمكنتها المخصصة لها في أقسام السفينة. - التثبيت (le saissisage، أي تنفيذ عمليات وضع البضاعة في العنابر منعاً لحركتها.

² - عمليات المناولة أثناء التفريغ تشمل عملية الفك (désarrimage)، - تقديم الحبال إذا كانت ضرورية (l'élingage)، - الربط مع مخاطف الروافع (accrochage)، - الرفع من على ظهر السفينة (hissage)، - مناولة البضاعة ووضعها بتوازن (virage)، - الإنزال والوضع على الرصيف (descente et mise sous-palan à quai) - عملية فك الحبال (désélingage)، - تحرير الروافع عن البضائع (dérochage)، - وضع البضائع على السطوح الترابية أو في المخازن (mise sur terre-plein ou dans les magasin).

و لا بد من التفرقة بين مصطلحات الاستيراد والتصدير ومصطلحات النقل، وإذا كانت نفس التسميات نجدها في الاثنين مثل شروط التسليم والمصاريف الواجب أداؤها. إلا أنه في عقد البيع لا نجد نفس الالتزامات الموجودة في عقد النقل فالأول ينظم العلاقة بين البائع والمشتري، والثاني ينظم العلاقة بين الناقل والمشتري. فمثلا في البيع فوب (FOB) البائع يتحمل كل المصاريف إلى غاية حافة السفينة (jusqu'au bastingage du navire) ولكن عمليا هذه الحالة تكون في عقد النقل مدرجة في شرط تحت الروافع (sous-palan) بحسب مصطلحات شروط المناولة¹. لذا سوف نحاول تحديد مختلف المصطلحات المتعلقة بالأجرة و هي:

أ/ من الحافة إلى الحافة de bord à bord.

في ميناء الشحن (A l'embarquement) يقع على عاتق البضائع (أي الشاحن) مصاريف التقريب ووضعها تحت الروافع، والربط تم الرفع ووضع على ظهر السفينة، أما السفينة فيقع على عاتقها مصاريف الرص، مالم يتفق على خلاف ذلك.

فشرط عقد البيع FOB²، يعني أن البائع يتحمل كل المصاريف إلى غاية عبور البضائع من على ظهر السفينة في ميناء الشحن ، ويقابله في عقد النقل البحري

¹ - لذا ممكن أن نلاحظ حالتين: الأولى، أن المشتري (FOB) الذي من المفروض يطلب خدمات السفينة ويدفع أجرة الحمولة، يطلب من البائع بموجب شروط عقد البيع، تعويضه للمصاريف المناولة من فترة تحت الروافع إلى غاية ظهر السفينة (depuis sou palan jusqu'à bord). والحالة الثانية: البائع (FOB) بصفته كوكيل للمشتري، يطلب خدمات السفينة أو يحجز المكان الضروري في السفينة، ويدفع الأجرة، ويقوم بفوترة هذه المصاريف على عاتق الشاحن وتمثل هذه الأجرة مصاريف العمليات الخارجة عن المرور من السفينة.

² - Free on board. و طبقا لهذا المصطلح يكون البائع قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة عندما يقوم بتسليمها فوق ظهر السفينة التي عينها له المشتري وبمجرد عبور البضاعة لحاجز السفينة في ميناء الشحن وهذا يعني أن المشتري يصبح مسئولاً عن جميع المخاطر و

شرط من الحافة إلى الحافة (de bord à bord) إذا كانت مصاريف الرص على عاتق السفينة¹.

لذا شروط مصطلحات liner terms لبعض الشركات الملاحية قد تعني أن مصاريف الربط والرص وكذلك مصاريف الفك تكون على عاتق البضائع مع الإشارة هنا إلى أن هذه الشروط لا تتعلق بوقت انتقال المخاطر بالنسبة للبائع إلى المشتري، والذي يتحقق في الوقت الذي تعبر فيه البضائع حافة السفينة (Bastingage du navire) في ميناء التفريغ، غير أنه من الممكن بشرط مماثل في عقد البيع، يصبح البائع ملزم بتحمل المصاريف والأخطار إلى غاية العنبر المرصوص بالبضائع وفي هذه الحالة فترة تحول المخاطر لا تنتقل إلا بعد الرص في العنابر داخل السفينة (bord arrimé).

أما في التفريغ (Au débarquement) فتكون على عاتق السفينة كل من مصاريف الفك (désarrimage) إذا لم يتفق على خلاف ذلك، ويكون على عاتق البضائع (المرسل إليه) تقديم الحبال إذا كانت ضرورية، ومصاريف فك الحبال، (Virage) والإنزال على الرصيف بطول السفينة وكذلك الوضع في المسطحات الأرضية أو في المخازن. فمثلا شرط FIO (free in and out) الذي يعني أن البضائع توضع في العنابر وترص على عاتق الشاحن (المصاريف طبعا) وأنها سوف تفك وتأخذ خارج السفينة بمصاريف المرسل إليه، ومع ذلك هذا لا يعني طبعا إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع².

المصاريف التي تتعلق بالبضاعة اعتبارا من لحظة عبور البضاعة لحاجز السفينة في ميناء الشحن وبموجب هذا المصطلح يتعين على البائع أن يقوم بالتخليص على البضاعة و إعدادها للتصدير.

¹ - M. COIQUAUD, Une vente méconnue : la vente FOB, thèse Bordeaux 1957, p. 90.

² - P. CORDIER, Vente maritimes, ventes CAF/CIF, obligation relatives à la livraison de la marchandise, j. cl. Transport, fasc. 1360, 1995.

ب/ من الحافة إلى تحت الروافع De bord à sous-palan

في الشحن (A l'embarquement)، يكون على عائق البضائع (الشاحن) مصاريف التقريب ووضع البضائع تحت الروافع، الربط، التثبيت، الرفع، ثم الإنزال على ظهر السفينة ويكون على عائق السفينة، مصاريف الرص إذا لم يكن هناك اتفاق على خلاف ذلك.

أما في التفريغ (Au débarquement)، يكون على عائق السفينة، الفك وحل الحبال، ثم الرفع من على ظهر السفينة وإنزال البضائع على الرصيف بطول السفينة ويكون على عائق البضائع (المرسل إليه) مصاريف الفك (إذا لم يتفق على خلاف ذلك) ومصاريف حل الحبال، ومصاريف الوضع تحت الروافع لأجل أخذها أو مصاريف الوضع في المخازن.

ج/ من تحت الروافع إلى تحت الروافع: de sous-palan à sous-palan

في الشحن (A l'embarquement)، تكون على عائق البضائع مصاريف التقريب، الوضع على الروافع (تقديم الحبال إذا كان ضروري) ومصاريف الربط والحزم. ويكون على عائق السفينة مصاريف ربط البضائع مع الروافع والرفع والإنزال في السفينة ورصها.

أما في التفريغ (Au débarquement)، على عائق السفينة مصاريف، الفصل أو تحرير البضائع، تقديم الحبال إذا كانت ضرورية، الربط والحزم ثم الرفع، والإنزال على الرصيف بطول السفينة والوضع على الرصيف، والتخزين، التغليف الحراسة في الأجل المحددة في وثيقة الشحن.

و من المفروض هنا المرسل إليه لا يتحمل أية مصاريف، ما عدى مصاريف فوات آجال أخذ البضائع بعد تخزينها.

د/ من تحت الروافع إلى الرصيف إلى quai De sous-palan

أثناء عمليات الشحن (A l'embarquement)، تكون على عاتق البضائع (الشاحن) مصاريف التقريب، الوضع تحت الروافع (التمويل بالحبال إذا كان ضروري، الربط مع الروافع).

ويكون على عاتق السفينة مصاريف الرفع، الوضع على ظهر السفينة وتحديد مكانها في العنبر، ومصاريف الرص.

أما في التفريغ (Au débarquement)، على عاتق السفينة، مصاريف الفك (désarrimage)، التمويل بالحبال إذا كان ضروري، الربط، الرفع، الوضع والإنزال على الرصيف بطول السفينة، ترتيبها على الرصيف، التخزين، التغليف والحراسة في المواعيد المقررة في وثيقة الشحن.

فمن المفروض أن المرسل إليه لا يتحمل أية مصاريف ما عدى مصاريف التأخير في أخذ البضائع بعد انتهاء المدة المحددة في وثيقة الشحن.

هـ/ من الرصيف إلى quai De quai إلى الرصيف

في عملية الشحن (A l'embarquement)، من المفروض ليس على الشاحن أية مصاريف، والتزامه الوحيد هو تسليم البضائع في الرصيف من أجل شحنها. ويكون على عاتق السفينة كل المصاريف المتعلقة بعملية الشحن والمناولة.

أما في عملية التفريغ (Au débarquement)، يقع على عاتق السفينة كل عمليات التفريغ من فك ورفع وإنزال في الرصيف بطول السفينة والوضع في الميناء والتخزين والحراسة على حسب المدة المتفق عليها في وثيقة الشحن. والمرسل إليه لا يتحمل أية مصاريف إلا مصاريف التأخر بعد فوات أجل التخزين المتفق عليه.

الفرع الثالث: مصطلحات النقل والحاويات.

(Liner terms et conteneurisation: les THS)

فيما يخص أجرة حمولة الحاويات، فإن مصاريف عمليات مناولتها تسمى Terminal Handling charges THC. و في الواقع العملي تصبح على عاتق السفينة مصاريف الشحن عندما تحدد بـ ¹ THC وهي مصاريف المناولة بين المرفأ Terminal وبين ظهر السفينة مشحون ومرصوص بالبضائع، والتي هي ليست مغطاة بمصطلحات شروط المناولة للخطوط المنتظمة ².liner terms

إذن مصاريف مناولة الحاويات (THC) هي مفوترة من طرف الشركات الملاحية لزيابنتها حسب الخدمات المتفق عليها، وهي تعتمد على مفهوم شروط المناولة للخطوط المنتظمة liner terms، بالرغم من أن هذه

¹ - العمليات المغطاة بمصاريف الشحن والمناولة للحاوية (THC) هي سبعة عشر (17):
 - مصاريف استقبال الحاوية مملوءة أمام باب النهائي Terminal (Port de Terminal)،
 - مصاريف فحص الأختام والطواع والتعريفات، وفي حالة عدم صلاحيتها يتم تجديدها،
 - مصاريف تحرر وثائق ومستندات الاستلام، - مصاريف إنزال الحاوية من على الشاحنات أو المقطورات، - مصاريف نقل الحاوية إلى مكان ركنها، - مصاريف إنزال وتفريغ الحاوية ووضعها في مكانها، - مصاريف وضع السفينة على الرصيف النهائي (Terminal)،
 - مصاريف خروج الحاوية من مكان ركنها، - مصاريف تحريك الحاوية من مكان ركنها إلى غاية تحت أبواب الشحن على طول السفينة، - مصاريف الربط مع الروافع وتحريكها إلى غاية الحافة، - مصاريف إنزال الحاوية في العنابر أو على ظهر السفينة، - مصاريف رص الحاوية وتثبيتها، - مصاريف وضع وإفقال الأبواب العنبر (Panneaux de cale).
 وإلى جانب مصاريف هذه العمليات المادية المتعلقة بالحاوية تضاف بعض المصارف مثل الحقوق والرسوم المينائية التي تدفعها البضائع، مصاريف التوثيق والمصاريف الإدارية المتعلقة بتسيير الحاوية على الرصيف النهائي (Terminal) ومصاريف أخرى إضافية،
 تحسب على حسب الساعات الإضافية أو حسب ساعات العمل في العطل الأسبوعية.

² - Lamy transport, tome 2, éd.2009, n° 757, p. 152.

الأخيرة لم تتأقلم مع النقل بالحاويات¹. مع التتويه أن المصاريف التي ليست مغطاة بأجرة الحمولة ولا بالـ THC هي كلها على عاتق البضائع، لذا لا بد للشاحن أن يعلم أن العمليات التي تكون في حدود السفينة هي التي فقط مغطاة بـ liner terms. مع الإشارة كذلك إلى بعض المصاريف الأخرى والمتعلقة بالمسافنة، فأصحاب الحق في البضائع الموضوعة في الحاوية هم من يتحملون المصاريف، وهي متغيرة على حسب بعد أو قرب الحاوية من محيط السفينة (Pirimetre).

كما أن قواعد حساب المحيط، تختلف من ميناء إلى آخر، وهي على العموم في نقل البضائع الاتفاقية، فإن المحيط يمتد 80 متر من مقدمة السفينة (Prove) إلى 50 متر من مؤخرة السفينة (Poupe) وعلى عمق الرصيف.

أما المحيط فيما يخص نقل الحاويات فيمكن توسيعه ليشمل كذلك المسطحات الأرضية الصلبة.

على أنه عادات بعض الموانئ تجبر على العمل بالـ liner terms مثل ميناء أنفرن وداترك، وعلى كل حال فمسؤولية الناقل لا تحرك ولا تقام إلا بعد الاستلام الحقيقي للبضائع.

كما أنه في حالة البيع CIF، FOB أو حتى FAS المصاريف التي تدفعها البضائع من أجل الأجرة محسوبة من الرصيف أو تحت الروافع أو حتى على ظهر السفينة وهي تختلف من ميناء إلى آخر، على حسب طريقة العمل

¹ - مع العلم أن مصطلحات عقد البيع (incoterms) ومصطلحات مصاريف النقل liner terms، تمثلان مفاهيم مختلفة، فإنه من المؤكد أن اتساع وتعدد وتعقد مصطلحات مصاريف النقل، تعيق التطبيق الحسن للأنكوترمز في عمليات التجارة الدولية وتجعل من الصعب التوقيع حول التكلفة أو حتى مراجعة الأجرة. و فيما يخص البضائع المعبأة في حاويات، فإن العمل بـ THC يشكل توحيد أو على الأقل معالجة للمصاريف (الشحن والتفريغ) بين المجهز والشاحن.

وعلى حسب قرب أو بعد المستودعات والمخازن من الرصيف¹، فمثلا أجرة الحمولة المرموز لها (bord/bord) أو (FIO free in and out) تعني أن البضائع تتحمل مصاريف الشحن من وقت وضعها على الرصيف بطول السفينة إلى غاية رصها في العنبر أو على ظهر السفينة، وبالنسبة للطرود الثقيلة أو المملوءة فوق الزيادة، تضاف مصاريف أخرى وذلك لتدعيم البضائع بالألواح الخشبية أو بالحديد (Accorage).

كما أن بعض الطرود نظرا لوزنها أو حجمها، تتطلب عمليات رص وتثبيت خاص (تثبيت محكم) فأغلبية السفن للخطوط المنتظمة تترك في متناول الشاحنين الوسائل والمعدات اللازمة لعملية التثبيت وذلك طبعا تحت أنظار ومراقبة الربان، ورص البضائع عملية فنية بالنسبة إليه قد تشكل خطر على السفينة فيما بعد عن الإبحار.

خاتمة:

في الأخير نذكر أن العمليات المغطاة بمصاريف الشحن والمناولة للحاوية (THC) هي سبعة عشر عملية (17):

- مصاريف استقبال الحاوية، مملوءة أمام باب النهائي (Port de Terminal)،

- مصاريف فحص الأختام والطوابع والتعريفات، وفي حالة عدم صلاحيتها يتم تجديدها،

- مصاريف تحرر وثائق ومستندات الاستلام،

¹- R. RODIERE, Vente CAF et frais de transbordement, BT, 1971, p. 130

- مصاريف إنزال الحاوية من على الشاحنات أو المقطورات،
- مصاريف نقل الحاوية إلى مكان ركنها،
- مصاريف إنزال وتفريغ الحاوية ووضعها في مكانها،
- مصاريف وضع السفينة على الرصيف النهائي (Terminal)،
- مصاريف خروج الحاوية من مكان ركنها،
- مصاريف تحريك الحاوية من مكان ركنها إلى غاية تحت أبواب الشحن على طول السفينة،
- مصاريف الربط مع الروافع وتحريكها إلى غاية الحافة،
- مصاريف إنزال الحاوية في العنابر أو على ظهر السفينة،
- مصاريف رص الحاوية وتثبيتها،
- مصاريف وضع وإقفال الأبواب العنبر (Panneaux de cale).

وإلى جانب مصاريف هذه العمليات المادية المتعلقة بالحاوية تضاف بعض المصارف مثل الحقوق والرسوم المينائية التي تدفعها البضائع، مصاريف التوثيق والمصاريف الإدارية المتعلقة بتسيير الحاوية على الرصيف النهائي (Terminal) ومصاريف أخرى إضافية، تحسب على حسب الساعات الإضافية أو حسب ساعات العمل في العطل الأسبوعية.

مع العلم أن مصطلحات عقد البيع (incoterms) ومصطلحات مصاريف النقل liner terms، تمثلان مفاهيم مختلفة، فإنه من المؤكد أن اتساع وتعدد وتعقد مصطلحات مصاريف النقل، تعيق التطبيق الحسن للأنكوترمز في

عمليات التجارة الدولية وتجعل من الصعب التوقع حول التكلفة أو حتى مراجعة الأجرة. و فيما يخص البضائع المعبأة في حاويات، فإن العمل بـ THC يشكل توحيد أو على الأقل معالجة للمصاريف (الشحن والتفريغ) بين المجهز والشاحن.

المراجع:

- احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، 2001 الإسكندرية 93.

- عبد القادر العطير ، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري.

- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى سنة 2009.

- محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، سنة 2007.

- محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، مطبعة دار السلام للثقافة، توزيع منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 2000 .

- مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية . 2006

- Journal de la Marin Marchande, 11 aout 2004, p 11.

- Lamy transport, tome 2, commission de transport mer, fer, air, commerce extérieur, édition Lamy 2009.

-
- M. COIQUAUD, Une vente méconnue : la vente FOB, thèse Bordeaux 1957.
 - P. CORDIER, Vente maritimes, ventes CAF/CIF, obligation relatives à la livraison de la marchandise, j. cl. Transport, fasc. 1360, 1995.
 - Pierre CARIOU, Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : Efficacité ou pouvoir de marché ?, thèse soutenue Le 22 décembre 2000, faculté des sciences économiques et de gestion, université de Nantes.
 - R. RODIERE, Vente CAF et frais de transbordement, BT, 1971.
 - REGHANIA GHAZI : « Evolution de la conteneurisation dans le Maghreb », revue des sciences juridiques et économiques Algérienne, n°1, 1995.
 - P.BONASSIES, DMF 2003 Hors série n : 07.