

إنضمام المرسل إليه لعقد النقل الدولي للبضائع

- تصور إستثنائي - تبرره الوظيفة الإقتصادية

The accession of the consignee to the contract of international carriage of goods - exceptional concept - justified by the economic function

بن غالم بومدين⁽¹⁾ واعي جمال⁽²⁾

⁽¹⁾ طالب دكتوراه، مخبر القانون المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، (الجزائر).

Benghaleboumediene@gmail.com

⁽²⁾ أستاذ محاضر "أ"، مخبر القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم

السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، (الجزائر).

Maitre.ouali@hotmail.fr

تاريخ النشر:

2021/10/31

تاريخ القبول:

2021/09/25

تاريخ الارسال:

2021/06/20

الملخص:

إن مبدأ نسبية العقد يقضي بعدم إنصراف آثار العقد لغير عاقيه، ومن ثمة لا ينبغي أن يستفيد الغير أو أن يضار من علاقة عقدية هو أجنبي عنها، إلا في بعض الحالات التي حددها القانون وأقرها الفقه والقضاء كما هو الحال بالنسبة لمركز المرسل إليه في عقد النقل الدولي للبضائع، حين تفرض الممارسة التجارية في البيوع الدولية تدخل شخص ثالث لإتمام عملية النقل، فالمرسل إليه (المشتري) رغم أنه لم يساهم في إبرام عقد النقل البحري بين كل من الشاحن (البائع) والناقل، غير أن آثاره سوف تمتد إليه بموجب سند الشحن في ظل تنفيذ هذا النوع من العمليات الإقتصادية ثلاثية الأطراف خروجاً عن الأصل العام.

الكلمات المفتاحية:

عقد النقل الدولي - عقد البيع الدولي - المرسل إليه - الشاحن - الناقل - الطرف -

الغير.

Abstract:

The principle of the relativity of the contract requires that the effects of the contract are not left to the non-contracting parties, and therefore a third party should not benefit or be harmed from a contractual relationship that he is foreign to, Except in some cases specified by law and approved by the doctrine and jurisprudence, as is the case for the status of the consignee's in the contract of international carriage of goods, when commercial practice in international sales necessitates the intervention of a third person to complete the transport process. The consignee (the buyer), although he did not participate in the conclusion of the maritime transport contract between the shipper (the seller) and the carrier, but his effects will extend to him under the bill of lading in light of the implementation of this type of three-party economic operations in departure from the general origin.

key words:

International transport contract - International sales contract - the consignee - the shipper - the carrier - party - third party.

لقد إستقرت مواقف كل من الفقه والقضاء منذ فترة ليست بالقصيرة على الإعتراف للمرسل إليه في عقد النقل الدولي للبضائع بحق خاص إتجاه الناقل مباشرة رغم أنه لم يشارك في إبرام عقد النقل البحري، حيث تم الإقرار له بحق مطالبة الناقل بإستلام البضائع المشحونة وبحق مقضاته ومطالبته بالتعويض إذا لحقها هلاك أو تلف وهي بحوزته أثناء الرحلة البحرية، كما ألزم بدفع أجرة النقل إذا لم تكن قد دفعت من طرف الشاحن مسبقا وبوجوب إحترامه لكافة الشروط الواردة في سند الشحن.

وعليه وإنطلاقا من ما سبق، تتمحور إشكالية هذه الدراسة في البحث عن أساس هذا المركز القانوني الذي يشغله المرسل إليه في عقد النقل؟ وهل يعد ذلك بمثابة إستثناء من مبدأ نسبية العقود؟

للإجابة على هذه الإشكالية سوف نعتمد على المنهج الوصفي والتحليلي المناسب لهذا النوع من الدراسات القانونية، مع الإستعانة بالمنهج المقارن كلما دعت الضرورة لتوضيح مواطن التكامل والإختلاف بين النصوص، من خلال تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين، نخصص أولاهما إلى تبرير عملية الإنضمام إعتقادا على نظرية الإيجاب والقبول بينما نخصص ثانيهما إلى تبرير الإنضمام إستنادا لعقد البيع الدولي للبضائع، وذلك على النحو الآتي:

المبحث الأول: تبرير إنضمام المرسل إليه بنظرية الإيجاب والقبول

قد شهد القضاء الفرنسي تجديدا لموقفه الإجتاهدي بالنسبة للوضعية التي يشغلها المرسل إليه في عقد النقل الدولي للبضائع منذ أواخر القرن العشرين، حيث تبنت محكمة النقض الفرنسية من خلال غرفتها المدنية الأولى إدراج رضا المرسل إليه "Consentement"¹ كأساس لإنضمامه لعقد النقل، معتبرة أن إستلام البضائع من طرف المرسل إليه يعتبر بمثابة قبوله بعقد النقل وشروطه كما تم الإتفاق عليها بين كل من الشاحن والناقل بما فيها الإلتزام المتعلق بدفع أجرة النقل ومشمولاتها، غير أن هذا الموقف لم يُعمر طويلا حتى عدلت هذه الجهة القضائية عن موقفها السابق عام 1970

¹ - Cass. civ, 20 mai 1912, DP, 1912, 1.459 : « ... en prenant livraison de la marchandise, le destinataire accepte le contrat tel qu'il a été conclu avec toutes ses clauses et conditions, et spécialement avec l'obligation, corrélative au transport lui-même d'en payer le prix... ».

إنضمام المرسل إليه لعقد النقل الدولي للبضائع - تصور إستثنائي - تبرره الوظيفة الإقتصادية —
لتستخدم مصطلح آخر هو الإنضمام "Adhésion"¹ دون توضيح لمعناه، ما دفع الفقه
الفرنسي للبحث في هذا الموضوع لمحاولة تفسير هذه الصفة التي يتميز بها المرسل إليه في
عقد النقل²، وكان من بين هؤلاء الأستاذين Jean Pierre Tosi³ و Floment Petit⁴،
اللذان وجدا في نظرية الإيجاب والقبول تبريرا لإنضمام هذا الأخير لعقد النقل لكن مع
بعض الفروق الجوهرية التي سوف نفصل فيها على النحو التالي:

المطلب الأول: نظرية الأستاذ J.P. TOSI

لقد إعتبر هذا الأستاذ أن صفة المرسل إليه في عقد النقل من الإشكالات التي
ظلت ترهق كاهل الفقه والقضاء لفترة طويلة دون الوصول إلى تبرير قانوني سليم بشأن
الحقوق والإلتزامات التي يتمتع بها هذا الأخير في هذا العقد، لذلك حاول هذا الأستاذ
تفسير هذا المركز القانوني إنطلاقا من آلية الإنضمام التي تعتمد بالدرجة الأولى على
إرادة المرسل إليه في الإشتراك في عقد النقل من خلال إبداء قبوله بإستلام البضاعة
المشحونة من الناقل، الأمر الذي يدفعنا بداية لإستعراض مضمون هذه النظرية لئليها
بعد ذلك تقييم لأفكارها وفقا لما يلي:

الفرع الأول: عرض النظرية

في أحد المقالات المنشورة لهذا الأستاذ عام 1998⁵ بدأت ملامح فكرته تتبلور
حول الوضعية التي يشغلها المرسل إليه في عقد النقل الدولي للبضائع، والتي تتيح
تفسير أصل الحقوق التي يتمتع بها والإلتزامات التي تلقى على عاتقه بموجب عقد
النقل، حيث إنطلق هذا الأستاذ من فرضية مبنائها الأساسي إنضمام المرسل إليه لعقد
النقل ليصبح بفضل هذه العملية طرفا كاملا بعد إبداء موافقته للإنضمام، حيث تعد

¹ - Com, 06 octobre 1992 (société béton), Bull. civ. IV, n°300, BTL, 1992, p 669.

² - R. HERRO, **vente et transport**, presses universitaires d'Aix Marseille, 2011, p 80 et s.

³ - F. PETIT, **la vocation au tripartisme du contrat de transport de marchandises**, thèse de doctorat, faculté de droit, Université Caen, 2005, p 96.

⁴ - J.P. TOSI, **L'adhésion du destinataire au contrat de transport**, In mélanges, Christian Mouly, tome 02, Lilec, 1998, p 175.

⁵ - Ibid.

هذه الألية ضرورية من أجل مشاركة في عقد النقل¹ الذي تم إبرامه سابقا بين كل من الشاحن والناقل²، غير أن التساؤل يبقى مطروحا حول ما طبيعة هذا الإنضمام؟ فإن كانت كل الدراسات الفقهية والبحوث السابقة قد فشلت في تفسير صفة المرسل إليه في عقد النقل، فذلك راجع بالأساس إلى نظرتها التقليدية لمركزه القانوني في العقد الذي جعلت منه إما طرفا أو غيرا، الأمر الذي تداركه الأستاذ J.P. TOSI من خلال تكييف وضعيته في الرحلة الأولى من الغير "Tiers" ليتحول بعدها في مرحلة ثانية ليصبح طرفا "Partie" في العقد، فأهم ما يشد الإنتباه بالنسبة لهذا الأستاذ هو المراحل المتتابعة لتكوين عقد النقل "la formation successive de contrat"³، فالمرسل إليه رغم أنه بداية يعتبر من طائفة الغير إلا أنه سوف يستفيد من إشتراط لمصلحته وقت إبرام العقد بين الشاحن والناقل لمنحه حق خاص يُمكنه من الإنضمام للإتفاق المبرم بينهما، فيما يشبه التعهد الثنائي من طرفهما بأن يصبح طرفا في عقد النقل بمجرد إبداء قبوله لهذا العرض الذي يلتزم الناقل بتنفيذه لصالح الشاحن، ما يجعل عقد النقل حسب هذا الأستاذ ليس بعقد ثلاثي الأطراف بطبيعته وإنما يصبح كذلك بفضل عملية الإنضمام.

الفرع الثاني: تقدير النظرية

لقد وجهت لهذه النظرية عدة إنتقادات من طرف الأستاذ F. PETIT وهو بصدد التحضير لأطروحة في الدكتوراه التي كرسها خصيصا لدراسة المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل، حيث إعتبر هذا الأستاذ أن الرجوع لفكرة الإشتراط لمصلحة الغير من أجل تبرير الإنضمام لعقد النقل أمر عديم الجدوى، لأن الناقل عليه إلتزام بإيصال البضاعة لوجهتها النهائية المتفق عليها مع الشاحن والتي سوف تكون غالبا ميناء المرسل إليه، الأمر الذي يجعل منه مدعوا دائما لإقتراح الإنضمام على المرسل إليه لإمكانية تسليمه البضائع المشحونة وهي النتيجة التي تخالف ما توصل إليه الأستاذ J.P. TOSI⁴، إضافة إلى أن هذا الأخير قد قام بتقسيم عقد النقل إلى قسمين، الأول مبرم بين

¹ - J.P. TOSI, Op.cit, p 177.

² - Ibid, p 178 et 179.

³ - Ibid, p 177.

⁴ - F. PETIT, Op.cit, p 96 et s.

إنضمام المرسل إليه لعقد النقل الدولي للبضائع - تصور إستثنائي - تبرره الوظيفة الإقتصادية — الشاحن والناقل والثاني مبرم بين الناقل والمرسل إليه عند تقديم عرض الإنضمام إليه وهو ما ينافي حقيقة وأحكام عقد النقل، ما يجعل من تصوره هذا لعملية الإنضمام مجرد إفترض نظري يفتقر للدليل القانوني الملموس¹.

المطلب الثاني: نظرية الأستاذ F. PETIT

رغم النقد الذي واجهته النظرية السابقة من طرف هذا الأستاذ نتيجة العوار الذي إعتراها، إلا أنه قد إترف لها بالمقابل بعدة إيجابيات منها أنها كانت لها قدم سبق في إثارة مفهوم جديد لعملية إنضمام المرسل إليه في عقد النقل الدولي للبضائع لم يكن معرفا سابقا لدي الفقه والقضاء، السبب الذي دفع هذا الأستاذ لإتخاذها أساسا للبناء عليه في إجتهاده لتطوير نظريته الجديدة التي سوف نقوم بعرضها ثم تقديم تقييم لها على الشكل التالي:

الفرع الأول: عرض النظرية

لقد دعا الأستاذ F. PETIT في معرض تفسير ألية إشتراك المرسل إليه في عقد النقل إلى ضرورة إستبعاد المقاربة التقليدية للتراضي في العقود الثنائية² من التطبيق على حالة عقد النقل لعدم ملائمتها للتكوين المتتالي للعقد، لأن الإيجاب المقدم وفقا للقواعد العامة في القانون المدني متصور فقط لأجل إبرام عقود جديدة، بخلاف الوضع بالنسبة لعقد النقل الذي يتميز بتكوينه المتتالي من عقد يجمع بين طرفين هما الشاحن والناقل لينظم له المرسل ليه في مرحلة لاحقة بعدما يكون العقد قد رتب آثاره بين أطرافه ويقتصر الأمر فقط على تمديدها في حق المرسل إليه بعد إبداء موافقته للإنضمام³، بدليل أن الناقل سوف يقوم بتنفيذ عملية النقل بموجب إتفاقه مع الشاحن وتحويل البضاعة إلى ميناء التسليم قبل أن ينظم المرسل إليه لعقد النقل في فترة يكون فيها هذا العقد يشرف على الإنتهاء، ما يظهر أن إرادة هذا الأخير لا تتدخل من أجل إنشاء عقد النقل وإنما من أجل تمديد آثاره السابقة في حقه، الأمر الذي يستخلص منه أن نظرية الإيجاب والقبول في شكلها التقليدي عاجزة عن تقديم تبرير

¹ - Ibid, p 97.

² - M.L MATIEU- IZORCHE, *une troisième personne bien singulière ou 2+1 = tout autre chose*, RTD civ - revue trimestrielle de droit civil -, 2003, p 52.

³ - Ibid, p 118.

لرضا المرسل إليه، لذلك يقدم الأستاذ F. PETIT تعريف جديد للإنضمام يتلائم وخصوصية عقد النقل، يفترض فيه وجود عقد تم إبرامه وفقا للقواعد العامة للتعاقد¹ بين كل من الشاحن والنقل، يليه تقديم إيجاب جماعي من هذه الأطراف الأصلية للإنضمام المرسل إليه الذي يعتبر أجنبي عن إتفاقيهما قبل أن يبدي موافقه للإشتراك في العقد، بحيث إذا رفض أحد هذه الأطراف الأصلية إنضمام أي طرف جديد فسوف تتوقف العملية برمتها، وهو التصور القانوني الذي باتت أعلى جهة قضائية في فرنسا تتبناه² لتمكين المرسل إليه من إستلام بضائعه بالشروط الموضوعة في عقد النقل بعد إبداء قبوله بعرض الإنضمام سواء تم ذلك في شكل صريح أو ضمني³.

الفرع الثاني: تقدير النظرية

تعتبر هذه النظرية اليوم في الفقه والقضاء الفرنسي الأكثر إتساعا تطبيقا وتفسيرا، كونها تقدم إجابات واضحة لوضعية المرسل إليه في عقد النقل الدولي للبضائع ولكيفية إنضمامه إليه، فهي تعطي تبرير قانوني لإشراك هذا الأخير في العقد من خلال تفسيرها لخصوصية عقد النقل الذي يتميز بتكوينه المتتالي وللدور الجوهرى الذي تقوم به إرادة المرسل إليه في ذلك، حيث سوف تنقله آلية الإنضمام الجديدة لهذا الأستاذ من مجرد أجنبي عن عقد النقل في المرحلة الأولى ليصبح طرفا في عقد في المرحلة الثانية بعد قبوله لعرض الإنضمام الجماعي المقدم له من طرف كل من الشاحن والناقل وتمديد أثار إتفاقيهما إليه فيما يتعلق بالحقوق أو الإلتزامات. ولكن رغم ذلك فإن أهم ما يؤخذ على هذه النظرية أنها لم تقدم إجابة واضحة عن سبب إقتراح هؤلاء الأطراف الأصلية في عقد النقل على هذا الغير الإنضمام إلى عقدهم؟ ولماذا يقبل هذا الغير الأجنبي عن إتفاقيهما هذا العرض الذي يستفيد من مزاياه ويتحمل أعباءه؟

¹ - F. PETIT, Op.cit, p 134.

² - F. COLLARD DUTILLEUL et Ph. DELEBECQUE, *Contrat civil et commerciaux*, Dalloz, coll. Précise, 08^{ème} édition, 2007, p 96 et s.

³ - R. HERRO, Op. cit, p 80 et s.

المبحث الثاني: تبرير إنضمام المرسل إليه بعقد البيع الدولي للبضائع
يظهر من خلال الممارسة التجارية الدولية أن عقد النقل الدولي للبضائع لا يتم اللجوء لخدماته إلا تنفيذاً لعقد البيع الدولي¹، كأمر حتمي تقتضيه طبيعة هذا النوع من العمليات الإقتصادية الشاملة لتواجد كل من البائع (المصدر) والمشتري (المستورد) في أماكن جغرافية بعيدة، وعليه سوف تساهم عملية النقل في تحويل البضاعة المباعة مادياً وقانونياً من البائع إلى المشتري² فيظهر واضحاً في هذه الحالة أن عقد النقل سيتدخل كمكمل إقتصادي وعقد تابع لعملية أكبر تسبقها هي عقد البيع الدولي³، وهو ما سوف تترتب عليه عدة نتائج هامة نفصل فيها فيما يلي:

المطلب الأول: تعين المرسل إليه (المشتري) من طرف الشاحن (البائع)

إن عهد الشاحن بالبضاعة إلى الناقل لتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء التفريغ المعين بموجب إتفاقهما لا يبرره في حقيقة الأمر إلا عقد البيع الذي يربط بين الشاحن (البائع) والمرسل إليه (المشتري)⁴، فهذا الأخير ما هو إلا المشتري الزبون الذي طلب البضاعة من الشاحن ولأجل تلبية طلبه يلجأ البائع إلى خدمات الناقل لتنفيذ عملية التوصيل⁵، فيكون بذلك الشاحن (البائع) ملزم بتحديد مكان التسليم منذ إبرام عقد النقل بخلاف الأمر بالنسبة لإسم المرسل إليه (المشتري) الذي بإمكانه أن يعينه في وقت لاحق أثناء الرحلة البحرية، هذه الميزة التي تشكل في ذات الوقت أحد مظاهر حق التصرف في البضائع بموجب عقد النقل، ودليل على الترابط الموجود بين عقدي البيع

¹ - مراد عبد الفتاح، شرح العقود التجارية والمدنية، دار الكتب والوثائق المصرية، القاهرة، 2012، ص 155؛ عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2008، ص 87 وما بعدها.

² - محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 322.

³ - M^{me} M. RÉMOND GOUILLOUD, droit de disposition, DMF – revue de droit maritime français، 1990، p 587 : « ...le contrat de transport se superpose bien souvent à un contrat de vente, dont il n'est sur le plan commercial, qu'une modalité d'exécution ».

⁴ - R. HERRO, Op.cit, p 82.

⁵ - محمد سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية، دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003، ص 38 وما بعدها.

والنقل من خلال القدرة على تعيين المرسل إليه (المشتري)، الأمر الذي سوف نوضحه من خلال الآتي:

الفرع الأول: حق التصرف

يعرف هذا الحق الذي يطلق عليه بالإصطلاح الفرنسي "droit de disposition" بأنه حق تعديل عقد النقل أثناء الرحلة البحرية بإعطاء تعليمات جديدة للناقل¹، وهي صلاحية مخولة لشاحن ما لم يرقم بالتنازل عنها أو تحولها للمرسل إليه، فهو يتيح للطرف الذي يحوزه إمكانية تغيير التعليمات والأوامر التي أعطيت للناقل وقت إبرام عقد النقل وبالتالي التحكم في البضاعة المشحونة سواء بالمطالبة بعودتها أو بتغيير مكان تسليمها أو حتى بتغيير إسم المرسل إليه إذا لم يكن قد أبدى بعد موافقته للإنضمام لعقد النقل²، فهو بإختصار إذن حق تسيير عملية النقل والتحكم في البضاعة المنقولة³. الأمر الذي دفع بالأستاذ Ph. DELEBECQUE⁴ للمطالبة بضرورة تحديد صاحبه لأن منحه لأكثر من طرف في ذات الوقت من شأنه أن يؤدي إلى أخطار وتناقضات أثناء تنفيذ عملية النقل، وإن كان موقف القضاء الفرنسي في الوقت الحاضر مستقر على تقريره للطرف الحائز لسند الشحن القائم مقام البضائع المشحونة.

كما تجدر الإشارة في هذه النقطة إلى ملاحظة هامة هي غياب النصوص القانونية المؤسسة لهذا الحق على مستوى القانون الوطني الداخلي، بخلاف الأمر بالنسبة للإتفاقيات الدولية التي نظمت هذا الحق بشكل واضح نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر، إتفاقية روتردام لعام 2008 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطرق البحر كليا أو جزئيا⁵، التي أقرت بحق التصرف لكن بمسمى جديد هو "حق السيطرة أو حق التوجيه" من خلال مادتها الأولى فقرة 12 التي عرفته بأنه "يعني ما يقضي به عقد النقل

¹ - P. BONASSIES, *le droit de disposer de la marchandise en cours de voyage en droit français*, II Diritto Maritimo, 2001, p 636 ; M. TILCHE, *modification du transport*, Aléas du droit de disposition, BTL – Bulletin des transports et de la logistique-, 1993, p 380.

² - M^{me} M. RÉMOND GOUILLOUD, Op. cit, p 593.

³ - R. HERO, Op.cit, p 83.

⁴ - F. COLLART DUTILLEUL et Ph. DELEBECQUE, Op. cit, p 698.

⁵ - هي إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لعام 2008، الموقع عليه يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية، (الجزائر غير مصادقة عليها).

إنضمام المرسل إليه لعقد النقل الدولي للبضائع - تصور إستثنائي - تبرره الوظيفة الإقتصادية — من توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع". وإتفاقية CMR لعام 1956 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالطريق البري¹ من خلال مادتها 12 فقرة 02 التي قضت بأن "حق التصرف في عقد النقل يسقط عند تسليم النسخة الثانية من سند الشحن للمرسل إليه أو عندما يؤكد هذا الأخير حقه في الإستلام المنصوص عليه في المادة 13 فقرة 01 من الإتفاقية".

كما تم النص أيضا على هذا الحق بذات المفهوم في إتفاقية Cotif- Cim لعام 1980 المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية² التي قضت في مادتها 30 فقرة 04 على أن "حق التصرف في البضائع ينتهي في الحالات التي يكون فيها المرسل إليه، قد سحب سند الشحن، أو قبل البضاعة، أو طالب بحقوقه وفقا للمادة 28 فقرة 04، أو أُجيز وفقا للمادة 31 بإصدار تعليمات بمجرد دخول الشحنة إلى المنطقة الجمركية في بلد المقصد". وإتفاقية وارسو لعام 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي³ التي نصت عليه في مادتها 12 فقرة 04 بأن "حق الشاحن يتوقف عندما يبدأ حق المرسل إليه وفقا للمادة 13 أدناه"، وهو النص الذي نقل حرفيا شكلا ومضمونا إلى إتفاقية مونتريال لعام 1999⁴.

الفرع الثاني: تعيين المرسل إليه دليل على الترابط بين العقدين

يعتبر حق التصرف مثال حقيقي على علاقة الترابط بين عقدي البيع والنقل رغم أن هذا الحق غريب عن نقل الملكية بموجب عقد البيع ومتصل بعقد النقل، إذ بموجبه يمكن للبائع (الشاحن) تعيين المرسل إليه (المشتري) وذلك إما منذ بداية إبرام عقد النقل كما هو عليه الوضع بالنسبة لحالة البائع الذي يتولى مسؤولية إرسال البضائع لزونته (المشتري) أو أن يحتفظ بحق هذا التعيين لوقت لاحق أثناء مرحلة

¹ - هي الإتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالطريق البري لعام 1956 بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1978، والمعدلة ببروتوكول ماي 2008، (الجزائر غير مصادقة عليها).

² - هي الإتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية لعام 1980، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم 433-01 لـ 2001.12.26، الجريدة الرسمية عدد 82 لـ 2001.12.31.

³ - هي الإتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1929، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 74-64 لـ 1963.03.02، الجريدة الرسمية عدد 26 لـ 1964.

⁴ - هي الإتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1999، (الجزائر غير مصادقة عليها).

النقل¹. فواقع التجارة الدولية يفرض حتمية اللجوء لخدمات النقل التي لن تكون منطقية إلا إذا كانت من أجل تنفيذ عملية تسليم البضاعة المبيعة للمشتري الذي طلبها، وبخلاف ذلك سوف لن يكون لشاحن أي مصلحة في إرسال بضائعه لشخص أجنبي لا تربطه به أي علاقة تجارية هذا من جهة؛ ومن جهة أخرى، سوف لن يكون لهذا الغير الأجنبي أي مرر في إستلام البضائع المشحونة من الناقل، ما قد يفسر بالتبعية على أن الشاحن قد قام بإرسال هذه البضائع لنفسه وهو من سيتولى عملية إستلامها في ميناء التفريغ.

كما تكشف الممارسة أن هذا الترابط الإقتصادي الموجود بين عقدي البيع والنقل يظهر بشكل أوضح حين يقوم البائع أثناء عملية النقل بإعطاء تعليمات جديدة للناقل، كأن يطلب منه تغير وجهة ميناء التفريغ أو تغير شخص المرسل إليه أو حتى مطالبته بإعادة البضائع إليه² في حالة ما إذا تبين له عدم دفع مقابل البضائع أو إذا ما تم شهر إفلاس المشتري- الزنون، وهي كلها روابط بين العقدين تمكن من إستخلاص حجم الصلة الإقتصادية والقانونية الموجودة بينهما³.

المطلب الثاني: إنضمام المرسل إليه إلى عقد النقل

إن النظر بتمعن في كيفية تنفيذ عملية البيع الدولي للبضائع وتحويل البضاعة المبيعة من البائع إلى المشتري، يلاحظ أنه في الوقت الذي سوف يقوم فيه البائع (الشاحن) بتحديد هوية المشتري (المرسل إليه) للناقل سيكون هذا الأخير مدعو للإنضمام لعقد النقل ليتمكن من إستلام بضاعة المشحونة، ما يخلق تحولا أساسيا في صفته القانونية في عقد النقل من مجرد غير إلى طرف، فإن أبدى موافقته للإنضمام فذلك سوف يكون من أجل حسن تنفيذ عقد البيع الذي يتعبر طرفا فيه سابقا، أما إن

¹ - M^{me} M. RÉMOND GOUILLOUD, Op. cit, p 591.

² - R. HERRO, Op.cit, p 73 et s.

³ - محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحري، إيجار السفينة، النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 312؛ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والإتفاقيات الدولية والإجتهاادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 195 وما بعدها.

إنضمام المرسل إليه لعقد النقل الدولي للبضائع - تصور إستثنائي - تبرره الوظيفة الإقتصادية —
رفض فسوف يكون قد عرض نفسه لجزاءات الإخلال بالإلتزامات التعاقدية المنصوص
عليها في شروط عقد البيع وفي القواعد العامة، وهو الأمر الذي نفصل فيه كالآتي:

الفرع الأول: سبب الإنضمام

إن إبداء قبول المرسل إليه (المشتري) للإنضمام لعقد النقل بموجب الإيجاب
الجماعي المقدم له من طرف الشاحن (البائع) ومن الناقل الذي يسهر على تنفيذه
لصالح البائع، سيكون من أجل تمكين المرسل إليه من الحصول على بضائعه التي قام
بإقتنائها سابقا بصفته مشتري في عقد البيع، ومن ثمة فهو يوافق على قبول الإلتزامات
المترتبة على عقد النقل لأنه يعلم مسبقا بشروطه التي تفاوض عليها مع البائع- الشاحن.
وبذلك يمكننا القول أن كلا العقدين ما هما في حقيقة الأمر سوى مجرد وسيلتين أو
أداتين قانونيتين تستخدم في عملية إقتصادية واحدة تتيح تسليم البضاعة للزبون الذي
طلبها¹، فالوظيفة الإقتصادية لعقد النقل تفرض حتمية وجود إلتزام بالتسليم قام
البائع بالإلتزام به سابقا لصالح المشتري بموجب عقد البيع، ما يجعل من مصلحة
المرسل إليه الإنضمام لعقد النقل لأنه بكل بساطة الأداة الإقتصادية التي تسمح له
بإستلام بضائعه التي طلبها بموجب عقد البيع، وهو ما سيجعل منه بالنتيجة مخالفا
لشروط عقد البيع في حالة رفض الإنضمام لعقد النقل، ما يعرضه لتحمل جزاءات
عقدية طبقا لشروط عقد البيع.

الفرع الثاني: جزاء عدم الإنضمام

الأصل العام في الواقع العملي أن يتم إخطار المشتري (المرسل إليه) بأن البضائع
المطلوبة من طرفه قد شحنت مباشرة بعد إبرام عقد النقل من البائع (الشاحن)
وإعلامه بهوية الناقل وكمية البضاعة وتاريخ إنطلاق السفينة وتعيينه في سند الشحن
بصفته مرسلا إليه، حتى يكون أمام هذا الأخير الوقت الكافي لإتخاذ جميع الإجراءات
الإدارية والبنكية لإستلام بضائعه المشحونة، وإن كان بالإمكان أن يحدث إستثناء أن لا
يتم إخطار المرسل إليه بعملية الشحن إلا حين يعرض عليه الناقل التقدم من أجل
إستلام بضائعه في ميناء التفريغ، وفي كلا الحالتين سيكون المرسل إليه (المشتري) مدعو
للإنضمام لعقد النقل لإتمام عملية تحويل ملكية البضاعة ماديا وقانونيا من ذمة

¹ - Ph. DELEBECQUE, *vente international et transport maritime*, In mélanges, Ch. Mouly,
Tome 02, édition Litec, 1998, p 349.

البائع إلى ذمته تنفيذاً لبنود عقد البيع. وعليه فإن رفض هذا الأخير الإنضمام سيعتبر قد أخل بالتزاماته التعاقدية وسيكون معرضاً للشروط الجزائية المتفق عليها مسبقاً وفقاً لعقد البيع، ما دفع بالأستاذة R. HERRO للتصريح بأن "رفض الإستلام في إطار عقد النقل سيجتنب عليه مباشرة رفض تسلم الشيء المبيع بموجب عقد البيع"¹، وهو الأمر الذي قد يترتب عليه عدد من الأضرار بالنسبة للبائع (الشاحن) توجب قيام المسؤولية العقدية للمشتري (المرسل إليه) وتتطلب تعويضه عنها سواء من خلال توقيع الشروط الجزائية في عقد البيع أو بموجب القواعد العامة في القانون المدني² أو وفقاً لقواعد الإتفاقيات الدولية³. مع الإشارة في هذه النقطة إلى أن بعض الفقه الفرنسي⁴ قد أتاح للبائع متابعة المشتري ومساءلته على أساس التعسف في إستعمال الحق لعدم إحترامه شروط التعاقد وإن لم تلقى هذه الفكرة الأذان السائغة من طرف القضاء الفرنسي الذي لا يزال متحفظاً بخصوص هذه المسألة⁵.

خاتمة:

لقد سلطت هذه الدراسة الضوء على واحدة من أهم القضايا في مواضيع النقل، حين حاولت ملامسة مختلف الآراء التي قيل بها من طرف الفقه والقضاء بخصوص الوضعية القانونية التي يشغلها المرسل إليه في عقد النقل الدولي للبضائع، فخلصت نتيجة الميزة التي يتمتع بها هذا العقد عن بقية العقود الأخرى والمتمثلة في

¹ - R. HERRO, Op. cit , pp 73 a 78.

² - وجدي حطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 165.

³ - أنظر أيضاً في تفاصيل هذا الشأن نص المادة 61 من إتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي المعروفة إختصاراً تحت إسم إتفاقية فيينا "CVIM" لعام 1980، (الجزائر غير مصادقة عليها).

⁴ - M. TILCHE, *Barrages et blocages, quelles conséquences ?*, BTL, 2002, p 192 et s.

⁵ - L. MION, *l'abus dans le droit des contrats*, In *l'abus dans le droit des affaires*, dossier présenté par J. MESTER, *revue droit et patrimoine*, juin 2000, p 42 ; M. TILCHE, *refus de prendre livraison*, BTL- bulletin des transports et de la logistique, 2004, p 360.

إنضمام المرسل إليه لعقد النقل الدولي للبضائع - تصور إستثنائي - تبرره الوظيفة الإقتصادية —
عملية تكوينه المتألية والمستمرة في مرحلة التنفيذ إلى عدد من النتائج والتوصيات
نوجزها في الآتي:

أولاً- النتائج:

1. إن المرسل إليه ما هو في حقيقة الأمر سوى المشتري التي تجتمع فيه
صفتان مختلفتين هما المشتري في عقد البيع والمرسل إليه في عقد النقل، ومن ثمة
فالفصلة التي تجمع بين هذين العقدين هي التي تبرر تحمل المرسل إليه للإلتزامات
وإستفادته من الحقوق في عقد ينظم إليه بعد تكوينه بموجب العرض الجماعي المقدم
له من كل من الشاحن والناقل، هذا العرض الذي تبرره الوظيفة الإقتصادية لعقد
النقل.

2 . إن الشاحن في عقد النقل ما هو إلا البائع في عقد البيع الذي يسعى
لخدمات الناقل من أجل إرسال البضائع المبيعة للمشتري (المرسل إليه) اللذان تربطهما
علاقة عقدية سابقة، ما يفسر سلطة تعيين هذا الأخير من طرف الشاحن وإمكانية
مطالبة الناقل بإعادة البضائع لميناء الشحن أو بتغير مكان تسليمها أو حتى بتغير إسم
المرسل إليه.

3. إن إنضمام المرسل إليه (المشتري) لعقد النقل هو ما يفسر إستلامه
للبضائع المشحون إليه من طرف الشاحن، بحيث إذا إمتنع عن الإنضمام للعقد
فسوف يعرض نفسه للمساءلة سواء على أساس توقيع الشروط الجزائية في عقد البيع
أو بموجب القواعد العامة في القانون المدني أو وفقاً لقواعد الإتفاقيات الدولية.

ثانياً- التوصيات:

إن ما يمكن الخروج به من توصية من خلال هذه الدراسة، هو ضرورة إعادة
النظر من طرف رجال القانون في بلادنا لنظرتهم التقليدية لعقدي البيع والنقل
كنظامين قانونيين مستقلين لكل واحد منهما نظامه القانوني الخاص الذي يحكمه، إلى
نظرة أخرى حديثة تواكب النماذج القانونية والتطبيقات القضائية المقارنة التي ترى
فيها مجرد وسيلتين قانونيتين لتنفيذ عملية إقتصادية واحدة شاملة وفريدة من نوعها

ضمن مجموعة عقدية ذات ترابط متبادل تدور حول ذات المحل، الأمر الذي ينتج عنه عدد من الآثار القانونية المتداخلة والمتشابكة تتجلى من خلال المنازعات التي قد تثور بين طرفي هذين العقدين بشأن البضاعة الموضوع المشترك بينهما، وتتجلى تطبيقاته في قرارات المحاكم وهيئات التحكيم الدولية التجارية المتخصصة حين يعرض عليها قضايا من هذا القبيل، ما يقدم دليل واضح على هذا النظام الهجين "Sui- Generis" الذي على المشرع والقضاء الجزائريين عدم تجاهله والتعامل معه تدعيما لجاذبية القانون الذي تتنافس فيه الدول كعامل مهم لإستقطاب الإستثمار الخارجي.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا / قائمة المصادر:

أ- الاتفاقيات:

- 1- إتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع الدولي، لعام 1980، المعروفة إختصارا تحت إسم إتفاقية فيينا "CVIM" لعام 1980. (الجزائر غير مصادقة عليها).
- 2- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لعام 2008، الموقع عليه يوم 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية، (الجزائر غير مصادقة عليها).
- 3- إتفاقية CMR المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري لعام 1956 بصفتها المعدلة ببروتوكول 1978، والمعدلة ببروتوكول ماي 2008، (الجزائر غير مصادقة عليها).
- 4- إتفاقية Cotif-cim المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية لعام 1980، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 433-01 ل 2001.12.26، ج.ر عدد 82 ل 2001.12.31
- 5- إتفاقية وارسو لعام 1929 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 74-64 ل 1963.03.02، ج.ر عدد 26 ل 1964.
- 6- إتفاقية مونتريال لعام 1999 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، (الجزائر غير مصادقة عليها).

ثانيا / قائمة المراجع:

أ- الكتب:

✓ باللغة العربية:

- 1- محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحري، إيجار السفينة، النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.

إنضمام المرسل إليه لعقد النقل الدولي للبضائع - تصور إستثنائي - تبرره الوظيفة الإقتصادية —

2- محمد سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية، دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003.

3- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.

4- محمود محمد عيابة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والإجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.

5- مراد عبد الفتاح، شرح العقود التجارية والمدنية، دار الكتب والوثائق المصرية، القاهرة، 2012.

6- عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2012.

7- وجدي حطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.

✓ باللغة الفرنسية:

1- F. COLLART DUTILLEUL et Ph. DELEBECQUE, **Contrat civiles et commerciaux**, Dalloz, coll. Précis 08^{ème} édition, Paris, 2007.

2- J. P. TOSI, **l'adhésion du destinataire au contrat de transport**, in mélanges Ch. Mouly, Tome 02, Litic, 1998.

3- Ph. DELEBECQUE, **Vente international et transport maritime**, in mélanges, Ch. Mouly, Tome 2, édition Litec, 1998.

4- P. BONASSIES, **le droit de disposer de la marchandise en cours de voyage en droit français**, Il Dirittimo Maritimo, Paris, 2001.

5- R. HERRO, **Vente et transport**, presses universitaires d'Aix Marseille, 2011.

ب- الرسائل الجامعية:

1- F. PETIT, **la vocation au tripartisme du contrat de transport de marchandises**, thèse de doctorat, Faculté de droit, Université Caen, 2005.

ج- المقالات في المجالات:

1- L. MION, **l'abus dans le droit des contrats**, in l'abus dans le droit des affaires, dossier présenté par J. MESTER, revue droit et patrimoine, juin 2000, pp 40-85.

2- M.L MATIEU-IZORCHE, **une troisième personne bien singulière ou 2+1 = tout autre chose**, RTD civ – revue trimestrielle de droit civil-, 2003, pp 35-76.

3- M^{me} M. RÉMOND GOUILLOU, **droit de disposition**, DMF- revue de droit maritime français-, 1990, pp 546-602.

4- TILCHE, **Barrages et blocages, quelles conséquence ?**, BTL- bulletin des transports et de la logistique-, 2002, pp 187-211.

5- M. TILCHE, **modification du transport**, Aléas du droit de disposition, BTL- bulletin des transports et de la logistique, 1993, pp 370-397.

6- M. TILCHE, **refus de prendre livraison**, BTL- bulletin des transports et de la logistique, 2004, pp 349-384.