

## التحالفات الإستراتيجية في سوق السفن الخطية وتأثيرها على أجرة النقل

♦ بوجمعة فاطمة

### مقدمة

الأجرة هي عبارة عن المبلغ النقدي الذي يدفعه الشاحن أو المرسل إليه للناقل في مقابل نقل البضاعة عن طريق البحر، ولأطراف عقد النقل مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي يتم بها تحديد أجرة النقل<sup>1</sup>. و حسب المادة 797 من ق بحري مبلغ أجرة الحمولة وكيفية دفعها هو محدد باتفاق الطرفين<sup>2</sup>، وبالتالي هناك حرية في تحديد الأجرة، بشرط احترام القواعد المتعلقة بالنظام العام فيما يخص المنافسة وتحديد الثمن.

عمليا مبلغ أجرة الحمولة المطبق من طرف الناقلين البحريين على الزبائن (الشاحنين) هو عادة ما يتم تحديده في مؤتمرات بحرية (conférences maritime)<sup>3</sup>، والتي هدفها الأساسي هو تحديد أجرة حمولة

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

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، "القانون البحري"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2006 ، الصفحة 320 البند 382

<sup>2</sup> - تنص المادة 797 على أنه: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف.

و في حلة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا بذلك إذا قبل استلام البضائع."

<sup>3</sup> - Parfois également Appelées « Rings » « Entente de fret » « comité maritime » « Rate Agreement » ou « freight conférence ».

موحدة وذلك بتوحيد الخدمات ووضع حد للمنافسة من طرف الناقلين الخارجيين عن هذه المؤتمرات أو التجمعات (outsiders)<sup>1</sup>.

### المطلب الأول: المؤتمرات البحرية Les conférences maritimes

إن إنشاء الخطوط الملاحية المنتظمة الأولى هي مصدر هذه التجمعات، بحيث أنه في النصف الثاني من القرن 19، ونظرا لتطور السفن الملاحية، واستعمال هيكل السفن الحديدي المزدوج، ومع زيادة سرعة السفن وإنشاء طرق بحرية جديدة، سمحت هذه الظروف للمجهزين بوضع خدماتهم المتعلقة بالنقل المنتظم سواء للركاب أو البضائع باستعمال سفن كثيرة خاصة بين الدول الأوروبية ومستعمراتها آنذاك<sup>2</sup>. فأصبح استغلال خط ملاحى منتظم يستدعي وضع أسطول كامل قيد الخدمة وليس سفينة واحدة كما في السابق، فبدأ هذا الاستثمار من طرف المجهزين وذلك بغية تحقيق أرباح إضافية وتجنب المنافسة بين الناقلين على نفس الخط الملاحى، ففي هذه الظروف ظهر في 1875 أول تجمع ملاحى conférence وتطورت هذه التجمعات فيما بعد تبعاً للحركة في الخط<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - الخوارج (Outsiders) مجهزين غير منضمين للمؤتمرات البحرية، يصطلح عليهم اسم الخوارج في كتب الاقتصاد. و هم الشركات التي لها خدمات خطية في طريق بحري معين، دون الانضمام للمؤتمر.

<sup>2</sup> - 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, page 07.

<sup>3</sup> - Lamy transport, tome 2, commission de transport, Mer, fer, air. Commerce extérieur, édition 2009, page 140, n° 740.

هذه التجمعات ليس لها شخصية قانونية، فهي تجمعات خاصة ويحكمها بروتوكول اتفاق يحدد هدفها<sup>1</sup>، والمدة وكذلك المنطقة الجغرافية التي تحكمها، والتزامات الأعضاء المشاركين فيها. وتختلف تنظيمات المؤتمرات فيما بينها اختلافا كبيرا، فهناك المؤتمرات المغلقة<sup>2</sup> والمؤتمرات المفتوحة<sup>3</sup>، وخطوط الخوارج<sup>4</sup>.

المؤتمرات الملاحية عادة تضع طريقتين لتحصيل أجره الحمولة، فإما بحسب الكمية (بالطن) الموضوعه قصد الاستغلال، أو بتحديد أجره موحدة أي مستوى واحد للأجرة مع إمكانية الخصم أو الإنقاص في التعريفات<sup>5</sup>.

ابتداء من منتصف سنوات 1980، هذه التعريفات والشروط المتعلقة بالأجرة لم تصبح كما كانت سابقا جامدة وأصبحت فقط أجر معلنة وذلك سواء في داخل المؤتمر أو خارج التجمع، فهذا الاتجاه الجديد الذي أصبح يفرضه

<sup>1</sup> - الهدف من هذا الاتفاق بين المجهزين في شكل تجمع هو تأسيس وإقامة تعاون بين المشاركين والمنظمين في المؤتمر، من أجل ضمان الاستقرار والديمومة في الخدمات بنوعية وعلى حسب متطلبات الشاحنين وذلك بوضعها لأجرة نقل موحدة.

<sup>2</sup> - تتصف المؤتمرات المقفولة بأنها تقيد من الانضمام إلى عضويتها، وتضع تعريفة أجره النقل في المؤتمر، وغالبا ما تحدد أنصبة لكل عضو في المؤتمر من إجمالي البضاعة المنقولة في الطريق الملاحي. وفي بعض المؤتمرات تندمج خدمات خطوط الأعضاء بحيث تقتسم كل من التكاليف والدخل.

<sup>3</sup> - وهي المؤتمرات التي لا تقيد الانضمام إلى عضويتها، ويمكن لأي مالك سفينة أن ينظم للمؤتمر المفتوح وذلك لا توجد سيطرة على أحجام الحمولات العاملة في الطريق الملاحي و يضمن المؤتمر عدم قيام حرب أسعار بين الخطوط العاملة على نفس الطريق الملاحي.

<sup>4</sup> - وهؤلاء هم الشركات التي لها خدمات خطية في طريق معين دون الانضمام إلى أي مؤتمر.

<sup>5</sup> - في حالات خاصة جدا، يمكن للمؤتمر البحري أن يغير من شروط النقل الخاصة باجرة الحمولة في صالح شاحن خاص مثل الذي يتعهد بشحن كميات كبيرة من البضائع على مدار فترة زمنية في مقابل أسعار خاصة به.

السوق، ثم تعزيمه من طرف السلطات الدولية لأجل احترام قواعد المنافسة، خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي.

وبهدف توحيد القواعد المطبقة على هذه المؤتمرات والتجمعات البحرية للمجهزين تم فرض إتباع بعض المعاملات والأعراف وذلك لمحاربة بعض الممارسات التعسفية، لذلك وضعت (CNUCED) اتفاقية دولية متعلقة بقانون سير هذه التجمعات البحرية (code de conduite)<sup>1</sup>، الموقعة بتاريخ 6 أبريل 1974 ودخلت حيز التنفيذ في 6 أكتوبر 1983<sup>2</sup>. أحد أهداف هذه الاتفاقية هو السماح بانضمام أساطيل الدول التي هي في طريق النمو إلى هذه التجمعات. كما وضعت الاتفاقية أسس لنظام تقسيم الحمولة والتي تسمى قاعدة 40/40/20، بحيث أن الشركات الملاحية البحرية الوطنية لدولتين أين التجمع يضمن النقل يمكنها حسب هذا النظام من الاقتسام وبالتساوي 80% من الحمولة المنقولة بين هذين الدولتين والباقي 20% يبقى لشركة ملاحية لدولة أخرى<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: القرارات الأوروبية وحرية تقديم الخدمات.

أصدر مجلس وزراء المجموعة الأوروبية، في 1985/12/22 أربعة قرارات (Règlement) تخص النقل البحري، مؤسسة بذلك أول مرحلة فيما يخص السياسة الموحدة للنقل البحري، هذه النصوص وضعت على حسب قانون السير<sup>4</sup> وقواعد اتفاقية روما المتعلقة بالمنافسة، ولها كلها جانب قانوني

<sup>1</sup> - الاتفاقية المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية لسنة 1974

<sup>2</sup> - صادقت الجزائر على الاتفاقية المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية، الموقعة بجنيف في 6 ابريل 1974 بمقتضى المرسوم رقم 86-252 المؤرخ في 7 أكتوبر 1986

<sup>3</sup> - القاضي الأوروبي طبق هذه القاعدة في 2002، أنظر:

P.BONASSIES, DMF 2003 Hors série n : 07, p 36.

<sup>4</sup> - الاتفاقية المتعلقة بمدونة قواعد السلوك لاتحادات الخطوط البحرية.

مهم في تحديد أجرة النقل البحري، والتي هي اليوم الإطار القانوني الذي يجب أن تمارس فيه الشركات الملاحية الأوروبية أعمالها.

1- التنظيم (CEE) رقم 4055/86<sup>1</sup>، هذا النظام يتعلق بتنفيذ مبدأ حرية تقديم الخدمات في مجال النقل البحري بين الدول الأعضاء فيما بينها وبين الدول الأعضاء والدول الأخرى، بحيث ينص على أن كل الحمولات الأوروبية (باستثناء الساحلية) وأخرى غير الأوروبية، هي تخضع لمبدأ الحرية بالنسبة للشركات الملاحية الأوروبية (الشركات التي تكون مراقبة من طرف أوروبيين)<sup>2</sup>.

و بتطبيق هذا القرار الذي دخل حيز التنفيذ في أول جانفي 1987، فإن النظام الوطني لحجز الحمولة والبضائع قد زال، بحيث بين سنة 1987 وسنة 1993 تم إنهاء العمل بشروط تقسيم الحمولة التي كانت تنص عليها الاتفاقيات الثنائية، المبرمة بين الأعضاء.

2- التنظيم 4056/86<sup>3</sup>: هذا القرار المؤرخ في 1986/12/22 حدد كيفية تطبيق المواد 85 و 86 من اتفاقية روما على النقل البحري وهو نص يعالج تطبيق قواعد المنافسة بخصوص النقل البحري للخطوط المنتظمة مع احتفاظه بطابعه السياسي (المادة 09). لذا تم إلغاؤه في 2006<sup>4</sup>.

وبذلك جاءت مرحلة نهاية المؤتمرات البحرية في أوروبا، فأخذا بعين الاعتبار للسوق الملاحي، والمناقشات الأوروبية حول التحديد الجماعي لأجرة

<sup>1</sup>- Règlement. Cons. CE n° 4055/86, 22 déc. 1986, JOCE 31 déc. 1986, n° L378/1.

<sup>2</sup>- سنة 2006، مجلس قضاء باريس، أشار إلى هذه القاعدة، في نزاع رفعته مؤسسة ملاحية إفريقية ضد مؤسسات ملاحية أوروبية وطنية.

<sup>3</sup>- Règlement .Cons. CE n° 4056/86, 22 déc. 1986, JOCE 31 déc.86, N° L 378/4.

<sup>4</sup>- Régl, Cons, CEE n : 1419/2006, 25sept.2006, JOUE 28 Sept, n° L 263.

الحمولة، قررت اللجنة الأوروبية في 2001 إعادة النظر في قرار 4056/86، وفي ربيع 2004 أصدرت الكتاب الأبيض (LIVRE Blanc) فوضعت دليل يتم بموجبه منح امتيازات تتعلق بالمنافسة في المجال البحري<sup>1</sup>.

وخلال سنة 2005، الاتحاد الأوروبي نشر دراسة حول الآثار الفعلية لهذه الجمعيات والمؤتمرات البحرية، بحيث اعتبرت هذه الدراسة أن هذه المؤتمرات هي غير شرعية بالنسبة للشحنات المتجهة نحو الموانئ الأوروبية. وفي سبتمبر 2006 ساهمت اللجنة الأوروبية في إلغاء التنظيم 4056/86. وضعت مكانه التنظيم رقم 1419/2006 المؤرخ في 25 سبتمبر 2006.

لذا ونظرا لتسهيل الانتقال إلى نظام المنافسة الكلية، صدر توضيح من طرف اللجنة الأوروبية (البرلمان الأوروبي) بتاريخ 26 سبتمبر 2008 وتم نشرها على أنها الخطوط الرئيسية لتصنيف قواعد المنافسة حول خدمات النقل البحري<sup>2</sup>. وقد تم إعدادها بالتعاون مع كل الأطراف المعنية ووزعت في شكل مشروع، هذه الخطوط الرئيسية، جاءت على شكل دليل ليساعد الشركات الملاحية لتطوير تعاملاتها التجارية، خاصة إذا كانت تتعلق بخدمات خط ملاحى أو الملاحة الساحلية أو خدمات دولية Tramp وكيفية تطابقها مع المادة 81 من اتفاقية الاتحاد الأوروبي، هذا النص تناول ثلاثة نقاط وهي:

- الاتفاقات التقنية (accords techniques)، و هدفها التفعيل والتعاون التقني وتغييراتها لا تحد من المنافسة.

<sup>1</sup> - Patrick CHAUMETTE, Les conférences et consortiums maritime dans les mailles du droit communautaire, étude de droit maritime à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, éd. Moreux, paris, 2001, p. 92.

<sup>2</sup> - Ligne directrices sur l'application des règles de concurrence aux services de transport maritime, JOUE, 26 sep.2008, n° C 245.

- التبادل المعلوماتي بين الشركات الملاحية (échanges d'information) وهو التبادل الذي لا يكون أثره، حذف أو سحب مؤتمرات السوق الملاحي والذي قد يؤثر على المنافسة، واللجنة حددت نوع المعلومات التي يمكن دعمها وفرقت بين المعلومات الفردية المتعلقة بالشركة والتي تعتبر سرية وبين المعلومات التي يمكن تبادلها بين الشركات الملاحية، كما سمحت بتبادل المعلومات بين شركات الملاحة العضو في جمعيات ملاحية (consortium) بشرط أن تكون هذه المعلومات ثانوية الاستغلال الموحد للخدمات الخط الملاحي.

- اتفاقات الأقطاب (accords de pool dans le tramp).

### المطلب الثالث: جمعيات أصحاب السفن (Consortium)

أخذ نظام المؤتمرات الملاحية في التغير تبعا لمتطلبات التجارة الخطية و لاشك إن أهم هذه المتطلبات هو ظهور ما يعرف بالعولمة النشاط الصناعي و التجاري و الاقتصادي، وما سهل ذلك التقدم العظيم في العلوم المعلوماتية وفي تقدم الفكر اللوجستي و في استخدام تكنولوجيات النقل بالحاويات<sup>1</sup>، فقد لزم الأمر ظهور الحاجة إلى تنظيمات خاصة بالتجميع (pooling system) وهي تشمل جمعيات أصحاب السفن Consortium<sup>2</sup>.

إن الاتفاقات لتوحيد الخدمات المبرمة بين الشركات الملاحية لأجل توحيد العمليات على شكل تنظيم تقني وعملياتي و/أو تجاري هي معروفة في المجال

<sup>1</sup> - نتيجة لذلك ظهرت أنماط جديدة لنشاط النقل بالخطوط المنتظمة أهمها: نظام خدمات حول العالم (Round the World Services) وذلك باستخدام نظام الروافد (feeder system) من أجل تقليل نفقات النقل بالنسبة للحاوية ، ومن أجل الاستخدام الأمثل لفرغات السفينة.

<sup>2</sup> - اتفاق Pool (Pool de tramp)

البحري تحت اسم Consortium ظهرت هذه الاتفاقات في سنوات السبعينات<sup>1</sup>، واتخذت أشكال مختلفة في العشرية الأخيرة، نلاحظ نوعين:

- مجهزين اتحدوا في أنظمة أو جمعيات، تصل إلى حد إنشاء نظام تجاري موحد، بتوحيد العمليات التجارية والمصاريف الإدارية وهي الآن لم تعد معمول بها<sup>2</sup>.

- جمعيات المجهزين اتحدت من أجل توحيد الربط بين الجنوب والشمال، بوضع أساطيلها لتغطية عالمية بالسفن العملاقة وهي تسمى بالاتفاقات الإستراتيجية (les alliances Stratégique) وذلك بتقديم خدمات شاملة للشاحنين بواسطة أساطيل موضوعة تحت تصرفهم يوميا و على الصعيد العالمي<sup>3</sup>.

هذه التجمعات يسمح لها الاستفادة من نظام الإعفاء الأوروبي ولكن وفقا لشروط، إن هذه الخدمات الشاملة معفاة من البطلان المنصوص عليه في المادة 3/85 من اتفاقية روما إذا كانت تشغل بصفة جماعية لخدمات الخطوط

<sup>1</sup> - Le premier consortium est formé dès 1966. L'Atlantic Container Lines (ACL) comprend la Compagnie Générale Transatlantique, la Cunard, deux sociétés suédoises et la Holland America Lines. Chaque compagnie gère la commercialisation du service au sein de son propre pays, un bureau commun s'occupant des services internationaux. Lamy transport 2009, op.cit. N° 742.

<sup>2</sup> - Lamy transport, 2009, op.cit. Page 142. N° 742.

<sup>3</sup> - 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, page 08 : « Les alliances stratégiques visent à consolider et à rationaliser l'offre de transport sur le segment maritime (composante horizontale) et le long de la chaîne logistique (composante verticale). Elles sont apparues durant une période de changements quantitatifs et qualitatifs de la demande des chargeurs vers la recherche d'une centralisation des interlocuteurs, d'une rapidité de traitement des échanges ».

الملاحية وأن يكون لها ترتيب دائم لعدد السفن واستغلال مشترك للمنشآت المينائية، والمشاركة في حقوق الانتخاب داخل هذه الجمعيات<sup>1</sup>.

هذه الإعفاءات هي لمدة 5 سنوات وتطبق على كل أعضاء الجمعية، و الملاحظ أن كل اتفاقات جمعيات المجهزين، التي طلبت الإعفاء، والموضوعة لدى اللجنة الأوروبية سنة 1996 رخص لها.

كما أن اللجنة الأوروبية حذفت نظام حصة السوق (30%) واستبدل بنظام الإعفاء المطبق مباشرة، مع الاعتراف للجهات الرسمية المعنية بمراقبة المنافسة والهيئات القضائية بسلطة تطبيق المواد 81 و 82 من الاتفاقية.

- التنظيم رقم 4057/86<sup>2</sup> جاء بإجراءات لحد من الممارسات الغير نزيهة في المنافسة واشترط ثلاثة شروط لتكون الممارسة غير نزيهة للأسعار: عرض خدمات النقل بأسعار منخفضة مقارنة بالأجرة المطبقة في أغلب شركات الملاحة، وجود ضرر معتبر أو تهديد بالضرر للشركات الأوروبية، ووجود علاقة بين هذه الممارسات غير النزيهة والضرر<sup>3</sup>. فهذا القرار 4057/86 اعتبر وسيلة دفاع فعالة ضد المنافسة الخارجية غير النزيهة للمجهزين خارج نطاق الاتحاد الأوروبي. وطبق هذا النظام ضد شركة هيونداي Hyundai<sup>4</sup>، وأدائها المجلس لممارستها الغير نزيهة للأجرة و التسعيرات على الطريق الملاحي الرابط بين اتحاد الأوروبي وأستراليا، حيث كان أجرة الحمولة

<sup>1</sup>- Patrick CHAUMETTE, Les conférences et consortiums maritime dans les mailles du droit communautaire, étude de droit maritime à l'aube du XXIe siècle, Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, éd. Moreux, paris, 2001, p. 99.

<sup>2</sup>- Règlement .Cons. CE n° 4057/86, 22 déc. 1986, JOCE 31 déc.1986, N° L 378 p. 14

<sup>3</sup>- Patrick CHAUMETTE, Les conférences et consortiums maritime dans les mailles du droit communautaire, étude de droit maritime à l'aube du XXIe siècle, Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, éd. Moreux, paris, 2001, p. 96.

<sup>4</sup>- Régl. Cons. CE n° 15/89, 4 janv.1989, JOCE 6 janv.1989, n° L4, p.1.

المطبقة من طرفه منخفض بـ 26% من معدل الأسعار الأوروبية العادية. وذلك بسبب الامتيازات التي منحتها الحكومة الكورية الجنوبية للشركة.

- التنظيم رقم 4058/85<sup>1</sup> وهو يرمي إلى الإبقاء على حرية الأجرة بين الدول الأوروبية، هذا النص يسمح للاتحاد الأوروبي باتخاذ الإجراءات اللازمة سواء على المستوى الدبلوماسي أو التجاري للدفاع على مبادئ التبادل الحر ضد أي دولة خارج الاتحاد تشكل خطر على حرية الأجرة.

### 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.

<sup>1</sup> - Règlement .Cons. CE n° 4058/86, 22 déc. 1986, JOCE 31 déc.86, N° L 378, p. 21.

- 
- 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.