



جامعة عين تموشنت - بلحاج بوشعيب
كلية حقوق
قسم حقوق



عقد المناولة المينائية في التشريع البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق - تخصص: قانون خاص

تحت إشراف:

- أ. بورطال أمينة

من إعداد الطالبتين:

- بن عامر خديجة

- بن عامر حليلة

لجنة المناقشة:

جامعة عين تموشنت	أستاذة محاضرة "ب"	عنتر أسماء	رئيس
جامعة عين تموشنت	أستاذة محاضرة "أ"	بورطال أمينة	مشرفا
جامعة عين تموشنت	أستاذة محاضرة "ب"	بوكايس سمية	مناقشا

السنة الجامعية: 2026 / 2025

شكر وتقدير

الحمد والشكر لله، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

نحمد الله عز وجل أنه وفقنا على إنجاز هذا العمل المتواضع؛

عن أبي هريرة عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: " لا يشكر الله من لا يشكر الناس؛"

واقْتداءً بهذا الهدى النبوي أتوجه بخالص الشكر والتقدير والعرفان " إلى الأستاذة الفاضلة بورطال أمينة"

على ما أسدته لنا من نصح وتوجيه وإرشاد خلال إعداد هذه الدراسة، منك تعلمنا كيف يكون للنجاح قيمة

ومعنى، ومنك تعلمنا كيف يكون التفاني والإخلاص في العمل؛

كما أتقدم بالشكر وعظيم الامتنان إلى الأستاذة "لجنة المناقشة" على قبولهم مناقشة هذه المذكرة، وكل أساتذة

كلية الحقوق الذين كان لهم الفضل طيلة مسارنا الدراسي؛

وفقكم الله وجزاكم كل خير؛

إهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(فَرِحِينَ بِمَا آتَاهُمُ اللَّهُ مِنْ فَضْلِهِ)

هذه اللحظة لا تورث ولا تشتري، لقد دفعت ثمنها عمري وشبابي، سهري، خوفي، هي لهفة الوضول، ودمعة الحزن، فرحة العمر هذه هي النهاية السعيدة لبدايات أعظم وأصبح حلمي

حقيقية

الحمد لله حياً وشكراً وامتناناً، الحمد لله الذي بفضلته أدركتُ أسْمَى الغايات، أنظرُ لنفسي

ولنجاحي كالذي ينظر إلى معجزته.

إلى العزيز الذي حملت اسمه فخراً، يُردد اسمي عالياً في عنان السماء حاملةً شرف لقبك،

وبكل إعتزاز أنا لهذا الرجل ابنة إلى من كلله الله بالهيبة والوقار يا من افتقدته منذ الصغر

ويرتعث قلبي لذكرك، إلى من فارقني بجسده وروحه ما زالت ترفرف في سماء حياتي

إلى تلك الرُوح الطاهرة (والدي العزيز) رحمه الله....

إلى من جعل الجنة تحت أقدامها وسهلت لي الشدائد بدعائها إلى الإنسانية العظيمة التي لطالما

تمنت أن تقر عينها في يوم كهذا

إلى أمي

كما أهدي تخرجي هذا إلى إخوتي، إلى من وقفوا بجانبني في السراء والضراء، ولكل روح

عانقتني بالحب والدعوات أهديكم تخرجي بكل حب وفخر

إلى إخوتي

حليمة

إهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله الذي وفقنا لهذا ولم تكن لنصل لولا فضل الله علينا

وبعد

أهدي هذا العمل إلى روح والدي الغالي....؛

والى والدتي اطال الله في عمرها.....؛

الى كل أهل و الأصدقاء و الزملاء...؛

الى كل من أحاطنا بدعمه وعونه وساهم من قريب أو من بعيد في إيجار هذا

العمل...؛

أرجو أن يكون بحثنا هذا سندا خالصا لوجه الله تعالى، وأن تكون فيه فائدة للأجيال

القادمة.

خديجة

قائمة أهم المختصرات

ق. م. ج: قانون المدني الجزائري

ق. ب. ج: قانون البحري الجزائري

ط: الطبعة

ب. ط: بدون طبعة

ص: الصفحة

ص. ص: من الصفحة إلى الصفحة



"مقدمة"

تتمتع الجزائر بموقع استراتيجي هام وبارز، تجعل منها حلقة وصل بين إفريقيا والقارة الأوروبية، وتتعكس هذه الأهمية في واجهتها البحرية الممتدة على ساحل يبلغ طوله 1280 كيلو متر، مما عل الجزائر مهمة بالتجارة البحرية والنقل البحري الذي يمثل عصب حركة تداول الثروات كما للنقل البحري أهمية عظمى سواء من الناحية التجارية أو الاقتصادية، يكتسي النقل البحري دورا محوريا في التجارة الدولية، حيث تعتمد الدول على شكل رئيسي لتسيير عمليات الاستيراد والتصدير، وتمتلك الجزائر شبكة تضم 11 ميناء تجاريا تتفاوت في أحجامها لتلبي احتياجات الحركة التجارية، ويصل حجم مبادلاتها عبر هذه الموانئ إلى 130 مليون طن سنويا، 95% من المبادلات التجارية الخارجية للجزائر عبر هذه الموانئ، مما يؤكد أنها ركيزة أساسية وعامل حيوي في دعم واستقرار الاقتصاد الوطني¹.

في ظل التسارع الاقتصادي العالمي، لم تعد الموانئ مجرد مرافق لاستقبال السفن والبضائع والشحن فحسب، بل أصبحت ركيزة جوهرية للتنمية ومحركا أساسيا لسلسلة التجارة العالمية، مما يفرض ضرورة رفع مستويات الكفاءة والفعالية التشغيلية ويضعها في قلب عمليات التنمية والانفتاح.

وبالنظر إلى التجربة الجزائرية، نجد أن نشاط المناولة المينائية لم يكن مجرد عملية تقنية، بل كانت مرآة عاكسة للمسارات السياسية والاقتصادية التي مرت بها البلاد منذ الاستقلال، فقد انتقل هذا القطاع من حقبة الهيمنة التامة للدولة في ظل النظام الاشتراكي، وما تخللها من تحديات في التسيير وتراجع في الأداء، وصولا لمرحلة الانفتاح الاقتصادي واعتماد آليات السوق، وهو ما أتاح المجال لمشاركة القطاع الخاص في محاولة للارتقاء بجودة الخدمات المقدمة.

وقد استدعت هذه التحولات المتسارعة إيجاد أطر تنظيمية تضبط العلاقات بين مختلف الأطراف الفاعلة، حيث برز " عقد المناولة المينائية " كأداة قانونية محورية لتحديد الحقوق والالتزامات وضمان التنسيق القانوني بين كافة المتدخلين في هذا النشاط الحيوي.

سعت المحاولات التشريعية الدولية إلى توحيد القواعد القانونية المنظمة للنقل البحري، إلا أن التباين لا يزال قائما بين دول العالم، حيث انقسمت المرجعيات القانونية بين اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بسندات الشحن واتفاقية هامبورغ لسنة 1978 المتعلقة بنقل البضائع، هذا التشتت في المبادئ القانونية أدى إلى نوع من عدم الاستقرار في المعاملات التجارية البحرية، وعليه اعتمد المشرع الجزائري لتنظيم الشؤون البحرية على الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل بموجب قانون رقم 05/98 المؤرخ في

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف، وفوزية روميني، الموانئ الجزائرية تحول معب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، عدد 07، ص 165.

1998/06/25 بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر، وفتح مجال الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي حيث قام برفع الإحتكار على نشاط النقل البحري وفتحه أمام الأشخاص الطبيعيين والمعنويين¹.

يخضع عقد المناولة المينائية في الجزائر لتنظيم القانون البحري، ويعد ركيزة أساسية في النشاط المينائي، يتضمن هذا العقد مجموعة من العمليات المتعلقة بشحن وتفريغ البضائع في الموانئ التجارية وهو عقد هام في النشاط المينائي، وغالبا ما يبرم هذا العقد بصفة سنوية وقد يندرج ضمن الصفقات العمومية في حالات معينة، ويتاح الحق في ممارسة هذا النشاط للأشخاص الطبيعيين والإعتباريين على حدّ سواء، بشرط امتثالهم للضوابط القانونية المعمول بها في الجزائر كما يتضمن عقد المناولة المينائية عمليات مادية كالشحن والرّص والتنسيق وعمليات قانونية كالوكالة والوديعة التي يباشرها شخص يعرف باسم مقاول المناولة.

تتحدد أهمية هذه الدراسة في النقاط الجوهرية التالية:

- تعتبر عمليات المناولة المينائية الركيزة الأساسية لأي ميناء تجاري، حيث تشكل المصدر الرئيسي الأول لعوائده المالية.
- تؤدي هذه العمليات دورا محويا في دعم الاقتصاد الوطني، مما يساهم في تحفيز الاستثمارات وتطوير هذا القطاع.
- يسعى البحث إلى تسليط الضوء على الإطار المفاهيمي لعقود المناولة المينائية، وتوضيح طبيعة عمليات الشحن والتفريغ.
- وتتمثل أسباب اختيار الموضوع في النقاط الجوهرية التالية:
 - الحاجة إلى إثراء المكتبة القانونية الجزائرية بمعلومات وافية حول "عقود المناولة المينائية" والعمل على الإحاطة بكافة جوانبه القانونية.
 - إبراز الدور المحوري الذي تلعبه أنشطة المناولة المينائية في دعم الإقتصاد الوطني، وتأثيرها المباشر على كافة الموانئ.
 - الميول الشخصي حول هذه الموضوعات التي يكون تطبيقها من الناحية العملية موجود.

¹ نورهان حفظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر، حقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2015-2016، ص 01.

تتمثل الأهداف الرئيسية لهذه الدراسة في:

- إثراء الرصيد المكتبي بالنتائج المتوصل إليها، بما يشكل مرجعا يدعم الباحثين في دراساتهم اللاحقة ويساعد في معالجة الفجوات البحثية القائمة حول هذا الموضوع.
- تقديم دراسات شاملة تدمج بين الإطار النظري والتطبيقي والعملي، مع التركيز على استقراء النصوص القانونية التي أقرها المشرع لتنظيم وتأطير عقود المناولة المينائية.

وقد واجهتنا أثناء دراستنا لهذا الموضوع جملة من الصعوبات تكمن في أن الموضوع درس بشكل وجيز من حيث الدراسات السابقة، مما صعب علينا التحكم في الموضوع سواء من ناحية وضع الخطة واختيار العناصر الجوهرية للموضوع بالإضافة إلى قلة المراجع وعدم توفرها في مكتبة الجامعة.

كما لا ننسى أهم العراقيل هو أن المشرع الجزائري عالج أحكام المناولة في تسعة مواد فقط.

وبصدد دراستنا للموضوع نجده يتمحور حول الإشكالية الآتية:

كيف نظم المشرع عقد المناولة المينائية وفق للتشريع الجزائري؟

وللإجابة على الإشكالية الدراسة ارتأينا في دراسة الموضوع اتباع المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة لعقد المناولة المينائية، واعتمدنا على المنهج الوصفي من خلال التطرق إلى تعريف عقد المناولة المينائية وخصائصه بالاستعانة أيضا بالمنهج التطبيقي من خلال الوقوف على الواقع العملي للمناولة المينائية في الجزائر.

وللإجابة عن هذه الإشكالية قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى فصلين حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى ماهية عقد المناولة المينائية كما عالج الفصل الثاني الآثار المترتبة عن عقد المناولة المينائية.



"فصل الأول: ماهية عقد

مناولة المينائية"

الفصل الأول:

ماهية عقد المناولة المينائية

يعد عقد المناولة المينائية الركيزة الأساسية التي تنظم المعاملات التجارية التي تتم بحرا التي فرضها واقع النشاط البحري الحديث، حيث يشكل هذا الأخير رافضا هاما في الجزائر ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية، حيث أصبحت الموانئ محاور استراتيجية ضمن منظومة التجارة الدولية مما استوجبت الحاجة الى تنظيم العمليات التي تتم داخلها، لذا حرص المشرع الجزائري على اخضاع عقد المناولة المينائية لقواعد قانونية خاصة نظرا للمخاطر التي يتعرض لها هذا العقد حيث حدد عقد المناولة المينائية في المواد من 912 الى 919 من الباب الخامس تحت عنوان (النشاطات المينائية) بموجب القانون البحري الجزائري. يلعب عقد المناولة المينائية دورا اقتصاديا محوريا يتجاوز كونه مجرد اتفاق قانوني، حيث يقوم بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية لما يترتب عليه من عملية نقل وتبادل السلع بين أقاليم الدول أخرى مما يجعله حلقة وصل عالمية، فهذا النشاط لا يتوقف في حدود دولة واحدة وانما يشمل أقاليم دولة أخرى نظرا لما يليه من متطلبات وحاجيات المتزايدة للأفراد والمجتمعات¹.

ولبيان ماهية عقد المناولة المينائية نستعرض أولا مفهوم عقد المناولة المينائية (المبحث الأول) والذي يتناول تعريفات مختلفة وخصائص عقد المناولة المينائية في (المطلب الأول) في حين خصصنا (المطلب الثاني) لأطراف عقد المناولة المينائية.

ونتطرق في (المبحث الثاني) لتحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية وكيفية اثباته، حيث نتحدث من خلال (المطلب الأول) للطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية أما كيفية اثباته في (المطلب الثاني).

المبحث الأول:

مفهوم عقد المناولة المينائية

يعتبر عقد المناولة المينائية من بين العقود المبرمة التي تنفذ داخل المؤسسات المينائية، التي أعطيت له عدة مفاهيم حيث يهدف الى تحديد وتنظيم العلاقة بين مختلف الأطراف المتعاقدة بعملية الشحن والتفريغ، لما له من أهمية في تلبية أهداف أطراف العقد سواء كان من دولة واحدة أو دولتين مختلفتين، ومن

¹ عبد القادر العطير، الوسيط في شرح القانون التجاري البحرية (دراسة مقارنة)، ط 1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص 222.

خلال هذا المبحث سوف نتطرق الى تعريف عقد المناولة المينائية وخصائصه (المطلب الأول)، وخصص أطراف عقد المناولة المينائية (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

التعريف بعقد المناولة المينائية وخصائصه

نجد أن عقد المناولة المينائية قد اختلف تعريفه ما بين التعريف الفقهي من ناحية، ومن ناحية أخرى التعريف القانوني وهذا ما سوف نتطرق اليه في (الفرع الأول)، وبالتالي عقد المناولة المينائية يتميز بمجموعة من خصائص خاصة سنفصل فيه في (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

تعريف عقد المناولة المينائية

ظهرت عدة تعاريف لعقد المناولة المينائية الذي يعتبر موضوع جد هام في المجال البحري، وفي هذا الفرع سنتطرق لتعريف عقد المناولة المينائية من الناحية الفقهية (أولاً)، ومن الناحية القانونية (ثانياً).

أولاً: تعريف عقد المناولة المينائية فقهاً:

يعرف جانب من الفقه المصري أن عقد المناولة المينائية اتفاق قانوني يلتزم بمقتضاه مقاول متخصص يسمى مقاول الشحن والتفريغ القيام بعمليات مادية لازمة لنقل البضائع من رصيف الميناء إلى ظهر السفينة (الشحن) أو عكس ذلك (التفريغ)، تحقيقاً لمصلحة أحد أطراف العقد وإثبات القيام بعمليات قانونية متممة لمرحلة النقل كاستلامها البضائع وحفظها¹.

ويقصد بالشحن هو وضع البضاعة على ظهر السفينة، أي رفعها من على الرصيف الى ظهر السفينة تمهيداً لوضعها في المكان المعد لها، أما التفريغ فيقصد به إنزال البضائع من السفينة الى البر تمهيداً لتسليمها للمرسل اليه.²

فضلاً عن ذلك، يركز المحل الأساسي لعقد المناولة التجارية على تنفيذ الأعمال المادية المرتبطة بحركة البضائع بين السفينة والرصيف سواء كان ذلك باستخدام وسائل تقليدية (رافعات أو صنادل)، مع ما يترتب على ذلك من التزامات متبادلة بين المقاول وطالب الخدمة.

¹ ايمان الجميل مقاول الشحن والتفريغ، ب. ط، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2015، ص 81.

² محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، 2000، ص 543.

ثانيا: تعريف عقد المناولة المينائية وفق المشرع الجزائري

أغفل المشرع الجزائري وضع تعريف قانوني لعقد المناولة المينائية، وإنما ذكر العمليات التي يشملها هذا العقد، وهو ما تؤكد له نص المادة 912 من ق. ب. ج على أنه " تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وانزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها". كما نصت المادة 913 من نفس القانون على أنه "تجري عمليات المناولة بموجب عقد وتفضي الى دفع مقابل".

وتعد المناولة المينائية وفق لنص المادتين 912-913 من ق. ب. ج على انها نشاط تجاري وقانوني متكامل لا يقتصر فقط على الجانب الحركي للبضائع بل يمتد ليشمل الرعاية المادية الكاملة لها. ضف إلى ذلك يخضع عقد المناولة البحرية للقواعد العامة للعقد الواردة في القانون المدني الجزائري.

الفرع الثاني:

خصائص عقد المناولة المينائية

يتميز عقد المناولة المينائية بمجموعة من الخصائص يمكن اجمالها فيما يلي عقد معاوضة (أولا)، عقد ملزم لجانبين (ثانيا)، عقد فوري (ثالثا)، عقد رضائي (رابعا)، عقود القانون الخاص (خامسا)، عقد مقاوله (سادسا)، عقد تجاري (سابعا).

أولا: عقد المناولة المينائية عقد معاوضة

يعتبر عقد المناولة المينائية من عقود المعاوضة، يحصل فيه كل من المتعاقدين على مقابل ما يقدمه،¹ فمقاول المناولة يلتزم بشحن البضائع وتفريغها، وتسليم البضاعة للناقل نيابة عن الشاحن أو تسلمها الى المرسل اليه نيابة عن الناقل، كما يقوم بحفظها وحراستها، في مقابل هذه الأعمال يأخذ أجر معين وهذا ما تنص عليه المادة 913 من ق. ب. ج.

كما يلتزم المناول بتقديم خدمات منها (التخزين) مقابل أجر مادي معلوم يدفعه عمل مقابل أجر يتعهد له الطرف الآخر وهو بذلك عقد مقاوله ذي طبيعة الخاصة، وهذا ما نصت عليه المادة 549 من ق. م. ج الى المادة 570 ق. م. ج.²

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، ط4، دار الهدى، عين ميله، الجزائر، ص 64.

² طبقا لأحكام المواد من 549 الى 570 من القانون المدني الجزائري.

ثانيا: عقد المناولة المينائية عقد ملزم لجانبين

يمكن تعريف العقد الملزم لجانبين أنه العقد الذي ينشأ التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين، فالمقاول يلتزم بشحن البضائع وتفريغها مع الالتزام بالمحافظة على سلامة البضاعة وسرعة التنفيذ، وكذا ما قد يعهد إليه من أعمال متصلة بهما في حين يلتزم المتعاقد معه سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بدفع مقابل خدمات التي طلبها، والملاحظ على هذه الالتزامات أنها متقابلة في العقد ومترابطة فيما بينها،¹ وهذا حسب نص المادة 738 من ق ب ج إذ يتعهد الناقل بإيصال البضاعة الى الميناء الوصول ومن جهة أخرى يتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة بأجر الحمولة.²

ثالثا: عقد المناولة المينائية عقد فوري

يتميز عقد الشحن والتفريغ بأنه عقد فوري وليس عقدا زمنيا فالإتفاق يتم على الشحن وتفرغ البضاعة وينفذ بدون انقطاع، ولا يخضع هذا العقد في اثباته للكتابة سواء كانت الأعمال مادية أو قانونية لاختلاف أطرافه، فقد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل اليه، ويقدم طلب الشحن أو تفرغ السفينة للسلطة المينائية من طرف وكيل السفينة أو المؤسسة المكلفة بالمناولة، وعندما يتعلق الأمر بحمولة لها نفس المالك ويمكن أن يتم تقديمها من قبل صاحبها أو وكيل الحمولة.³

رابعا: عقد المناولة المينائية عقد رضائي

يصنف عقد المناولة المينائية ضمن العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد توافق ارادتي الطرفين (الشاحن، والناقل)، دون استلزام أي إجراءات شكلية لاحقة.

ويكفي لقيام هذا العقد القانوني توافق الارادتين على عنصرين جوهريين هما: البضائع (محل الشحن أو التفريغ) والأجرة⁴ ومع ذلك يخرج اثبات هذا عن القاعدة العامة "بحرية الاثبات" في المواد التجارية، حيث ينحصر اثباته حصرا في سند الشحن.⁵

¹ محمد الفريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، 2000، ص 543.

² طبقا للمادة 738 من ق. ب. ج 'يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر، بإيصال بضاعة من ميناء على ميناء آخر'.

³ زكراوي حمداوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019، ص 29.

⁴ علي جمال الدين عوض، ق. ب، دار النهضة العربية، 1987، ص 217.

⁵ شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005.2006، ص 22.

وهو ما أكده المشرع الجزائري في المادة 913 من ق ب ج التي تنص على " تجرى عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتفضي الى دفع مقابل".

ويلاحظ على هذه المادة أنها لم تكن مجرد نص اجرائي، بل هي رؤية تشريعية توازن بين الحرية التعاقدية (الرضائية) وبين الضرورة التجارية (السرعة)، مع الحفاظ على الأمن القانوني من خلال ربط الإثبات بوثائق النقل البحري المتعارف عليها.

خامسا: عقد المناولة المينائية من عقود القانون الخاص

تتجلى أهمية التمييز بين ما إذا كان عقد المناولة المينائية يخضع للقانون الخاص أو القانون العام، إذا اعتبر العقد إداريا (غالبا عندما يكون المقاول المناولة مسيرا لمرفق عام يحدد القانون نظامه الأساسية)، فإن الاختصاص يؤول الى القضاء الإداري.

أما إذا كان العقد من عقود القانون الخاص، فالاختصاص هنا للمحاكم العادية (مدنية أو تجارية)، ويخضع تفسيره لقواعد ق. م الخاص بتفسير العقود¹.

ويرى الأغلب الفقه والواقع العملي أن عقد المناولة المينائية هو عقد من عقود القانون الخاص وليس عقدا إداريا، استنادا الى المادة 892 من ق. ب. ج².

ومع ذلك يبرز تعارض قانوني فبالرجوع لنص مادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 متضمن تحديد الشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ³ ومن منظور المرسوم التنفيذي تشترط المادة 4 منه ابرام "عقد امتياز" بين سلطة الميناء والمقاول المختار.

فعقد الامتياز إذن هو عقد إداري يتعلق بالدولة ومنه فالقضاء الإداري هو المختص بالنظر في النزاع القائم⁴.

¹ شايع الوجو كريمة، لهديرب أسية، زكري ماجدة، مسؤولية مقاول المناولة مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022، ص 11.

² تنص المادة 892 الفقرة 1 من ق. ب. ج على مايلي: "يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين نشاطات تجارية مينائية ويمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع لقانون الجزائري وذلك وفق لشروط المحددة عن طريق التنظيم".

³ مرسوم تنفيذي رقم 08-363 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، يتضمن تحديد الشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 64، صادر بتاريخ 17 نوفمبر 2008.

⁴ كريد مريم، مرجع سابق، ص 29.

سادسا: عقد المناولة المينائية عقد مقاول

اعتمد المشرع الجزائري مصطلح "المناولة المينائية" على العمليات المتعلقة بالشحن والرص وفك البضاعة وتفريغها، واتضح في المادة 912 من ق. ب. ج¹ والتي تنص على ما يلي: "تشمل المناولة المينائية عمليات الشحن البضائع ورسها وفكها وانزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها"، ويطلق على هذا النشاط أيضا تسمية "مقاوله الشحن والتفريغ"، نظرا لكونها تسند الى مقاول مختص² يمتلك الكفاءة والأدوات اللازمة لتنفيذها.

ان اعتبار "المقاوله المينائية" عقد مقاوله ليس مجرد تسمية شكلية، بل يترتب عليه إمكانية تطبيق القواعد الخاصة بهذا العقد على المناولة المينائية الواردة في القانون الخاص³.

سابعا: عقد المناولة المينائية عقد تجاري

يعتبر عقد المناولة المينائية عقدا تجاريا، حيث يكون العقد تجاريا بالنسبة للمقاول والناقل وإذا كان العقد مبرما بين المناول من جهة، والشاحن أو المرسل اليه من جهة أخرى، فان الصفة التجارية تعتمد على نطاق الأعمال، حيث يجب التمييز ما إذا كان العمل يدخل ضمن النشاط التجاري للشاحن_ المرسل اليه أم لا⁴.

شهد القانون الجزائري تحولا في كيفية تصنيف هذا النوع من العقود، حيث كان يعتبرها تجارية بحسب الشكل، اذ نصت عليها المادة 3 الفقرة 5 من الامر رقم 59_75 الصادر في 26 سبتمبر 1975 متضمن القانون التجاري التي تنص على ما يلي: "يعد عملا تجاريا بحسب شكله..... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"⁵. باعتبارها عقودا متعلقة بالتجارة البحرية بحسب الشكل، وبصدور الأمر رقم 27_96

¹ المادة 912: "تشمل المناولة المينائية عمليات الشحن البضائع ورسها وفكها وانزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها"

² علي البارودي، مبادئ القانون البحري، د ط، منشأة المعارف، مصر، 1975، ص 127.

³ زكاوي حمداوي، مرجع سابق، ص 27.

⁴ حوباد حياة، "دور مقاوله التشوين في الموانئ الجزائرية بين التشريع والواقع العلمي" مداخلة في الملتقى الوطني المرسوم ب "خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر".

⁵ أمر رقم 59_75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن ق. ت، جريدة رسمية عدد 102، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المتعلق بقانون التجاري، جريدة رسمية، العدد 77 الصادر بتاريخ 11 ديسمبر، (المعدل والمتمم).

الصادر في ديسمبر 1996 المعدل والمتمم للأمر رقم 75_59 المتضمن ق. ت، أصبحت العقود المتعلقة بالتجارة البحرية تجارية بحسب الموضوع¹.

إن اعتبار عقد المناولة المينائية عملاً تجارياً، وهذه الخاصية هي التي تحدد المحكمة المختصة نوعياً في النظر في النزاع الذي ينشأ بين الأطراف بسبب تنفيذ العقد، لكن يوجد أشكال قانونية فيما يخص هذه النقطة، ومن جهة يعتبر عقد المناولة المينائية نشاطاً تجارياً مينائياً بحسب نص المادة 892 من ق. ب. ج².

المطلب الثاني:

أطراف عقد المناولة المينائية

يقوم عقد المناولة المينائية على علاقة تعاقدية تجمع بين طرفين أساسيين طرف دائماً حاضر ولا يتغيب وهو المقاول سنتطرق اليه في (الفرع الأول) أما المتعاقد الآخر فقط يكون الناقل منفصل فيه في (الفرع الثاني) أما في (الفرع الثالث) سنتطرق الى الشاحن والمرسل اليه في (الفرع الرابع).

الفرع الأول:

المقاول

يعد مقاول المناولة المينائية الطرف الجوهري والدائم في العقد، فهو الجهة المختصة بتنفيذ العمليات المادية داخل الميناء، ولا يمكن تصور قيام العقد في غيابه.

ويعرف مقاول المناولة المينائية بأنه الشخص الذي يقوم بالأعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة (الشحن)، أو إنزالها منها (التفريغ)، ويتمتع المقاول باستقلالية في أداء عمله، كما يمكن أن يكون مسؤولاً عن عملية حفظ وحراسة تسليم البضاعة³.

¹ أمر رقم 96-27، المؤرخ في 9 ديسمبر 1996، المتعلق ب. ق. ت، الجريدة الرسمية، العدد 77، الصادر بتاريخ 11 ديسمبر 1996، (المعدل والمتمم).

² عفرة حياة، "عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، جامعة محمد بومرداس، 2017، ص 28.

³ بن حفاف حورية، عميش مريم، نشاط مقاول المناولة المينائية بين التشريع والواقع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2020-2021، ص 16.

الفصل الأول ماهية عقد المناولة المينائية

ويرتبط مقال الشحن والتفريغ مع جهاز السفينة (الناقل) أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد المقاولة يتعهد بمقتضاه أن يقوم بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء أجر يتعهد بدفعه الطرف الآخر طبقاً لنص المادة 645 من ق. ب. ج.

ويقتصر عمل مقال الشحن والتفريغ على العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع للسفينة تفريغها منها، فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة أو تسليمها للمرسل اليه¹.

وللقيام بعمليات المناولة المينائية يجب أن تتوفر في المقال شروط الكفاءة والتأهيل المطلوبين وهذا حسبما نصت عليه المادة 964 من ق. ب. ج: "يجب أن تجري عمليات المناولة المينائية طبقاً لمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل التي تحدد شروط وكيفيات ممارسة هذا النشاط عن طريق التنظيم"².

وتم تحديد كفاءات ممارسة نشاط مقال المناولة المينائية في المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ المعدل لأحكام المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 التي تنص على ما يلي: تسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري الحائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام الشروط الاتفاقية ودفتر الشروط³

يتبين لنا من خلال نص المادة المذكورة أعلاه على جملة من الشروط يمكن تحديدها كما يلي:

- أن يكون الشخص طبيعي حاملاً للجنسية الجزائرية وإذا كان الشخص معنوي أن يكون خاضعاً للقانون الجزائري؛

- أن يكون حاملاً على عقد الامتياز⁴؛

- أن يتضمن الشروط التأهيل المهني المطلوبة مع احترام شروط الاتفاقية أو دفتر الشروط.

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص 75.

² بريهموش أميمة، عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص بحري ومينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل 2021-2022 ص. ص. 19-20.

³ مرسوم تنفيذي 06-139 مؤرخ في أبريل 2006 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة المينائية والتشوين في الموانئ العدد 24.

⁴ مرسوم تنفيذي 06-139 مؤرخ في أبريل 2006 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة المينائية والتشوين في الموانئ العدد 24.

الفرع الثاني:

الناقل

يعد الناقل ركيزة أساسية في عقد المناولة المينائية، فقد تعددت المقاربات الفقهية في تعريفه حيث ذهب اتجاه الى اعتباره شخص مسؤول عن ابرام العقد وتنفيذه فعليا، بينما رأى اتجاه آخر انه طرف الذي يبرم العقد قانونا دون اشتراط قيامه بالتنفيذ المادي نفسه.

ونصت معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن لعام 1924 المعدلة ببروتوكول لعام 1968 عرفت الأقل في المادة 1 في فقرتها 2 أنه: "يشمل مالك السفينة او المستأجر المرتبط مع الشاحن بعقد النقل..."¹ ، الناقل قد يكون شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص وهذا ما جاء به المشرع الجزائري في الكتاب الثاني للاستغلال التجاري للسفينة بأحكام نص المادة 571-1 المعدلة للقانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري، أن صفة الناقل لا تقتصر على فئة معينة بل تشمل أشخاص طبيعيين، اشخاص اعتباريين، القطاعين العام الخاص.

ونجد اتفاقية روتردام لعام 2008 عرفت الناقل في المادة 1-5 على أنه: "...الناقل يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن..."، ومن خلال ما تقدم يتبين لنا ان الناقل هو شخص طبيعي أو اعتباري، وي طرح النص تعريفا خاص للناقل في سياق المناولة حيث يسند إلى "مقاولة المناولة" بموجب اتفاق نقل مهمة التعامل مع البضائع (شحن، تفريغ، حراسة، أو تسليمها لأصحابها) وذلك بمقابل أجر مادي معلوم يدفع للمقاولة.

واتفاقية هامبورغ لعام 1978 والقانون الفرنسي الصادر في 18-06-1966 بحسبان انه يقع على الناقل في ظل هذه التشريعات عبء الشحن والتفريغ²، وذات الأمر يصدق في ظل أحكام القانون البحري الذي نص على أن يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر³.

¹ المادة الأولى فقرة 02 من معاهدة بروكسل 1924.

² كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 2007، ص 124.

³ طبقا لنص المادة 738 ق. ب. ج.

أولاً: صور الناقل:

يتخذ الناقل البحري في المعاملات القانونية والتجارية ثلاثة صور رئيسية:

أ. الناقل الظاهر:

هو الطرف الذي يدرج اسمه في وثيقة الشحن بشكل واضح وعادة ما يظهر في الزاوية العليا اليمنى من الوثيقة، بخلاف هوية الشاحن والمرسل إليه التي تظهر غالباً في الجانب الأيسر.

ويعرف الناقل الظاهر عملياً من خلال وجود اسمه وهويته وشعاره (logo) المطبوع على وثيقة الشحن، غير أن البيان المتعلق بالناقل في وثيقة الشحن قد لا يكون دائماً صحيحاً إذ يمكن لكل من مساعد الناقل أن يظهر كأنه "الناقل مستقل بحيث يقتصر عمله على جمع البضائع التي يكلفه بها الناقل الحقيقي"¹.

ب. الناقل المتعاقد:

يعرف الناقل المتعاقد بأنه الطرف الرئيسي الذي يبرم عقد النقل البحري مع الشاحن بصورة مباشرة، وقد نصت مادة 765 ق. ب. ج على: "أن الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، يلزم بالتنفيذ الملائم للالتزامات المرتبة على الناقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة حتى تسليم إلى المرسل إليه".

يسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة².

نستج من خلال المادة سابقة الذكر أن الناقل المتعاقد قد أطلق عليه المشرع الجزائري اسم الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، ويسأل كافة الناقلين بموجب وثيقة الشحن المباشرة في حالة حدوث هلاك أو تلف للبضاعة أو حصول أضرار بالبضاعة فالمسؤولية هنا تكافلية وتضامنية اتجاه صاحب البضاعة.

¹ سعيد مراد، عقد البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2010، ص 44.

² طبقاً لأحكام المادة 765 من ق. ب. ج.

كما يحق للمرسل اليه مقاضاة أي من الناقلين المشتركين، وللناقل الذي قام بالتعويض حق الرجوع على الناقل المتسبب في الضرر فعليا لاسترداد ما دفعه وذلك بموجب وثيقة الشحن المباشرة، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق البضاعة خلال المسافة المخصصة للنقل¹.

ج. الناقل الفعلي:

تعددت المقاربات القانونية والاتفاقيات الدولية في تعريف "الناقل الفعلي" وتحديد نطاق مسؤوليته، عرفت قواعد روتردام في المادة الأولى فقرة 2 بأنه: "كل شخص يكون الناقل عهد اليه تنفيذ كل أو جزء من نقل البضائع كما يشمل شخص يكون قد عهد اليه بهذا التنفيذ"².

كما أن قواعد هامبورغ عرفت الناقل الفعلي وهي تعني "الناقل البديل" وهو كما تنص المادة 10 فقرة 2: الذي تعهد اليه الناقل الأصلي بتنفيذ عقد النقل كله أو جزء منه سواء لحسابه أو لحساب الناقل لذا يطلق عليه الناقل البديل الذي يقوم مقام الناقل الأصلي في تنفيذ العقد كله أو جزء منه وليس الناقل الفعلي³.

كما أن المشرع الجزائري نص عليه في المادة 764 من ق. ب. ج: "إذا وضعت وثيقة الشحن مباشرة، لا يمكن للناقلين المتعددين اصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم الا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير الى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة الا بين الناقلين المتعاقدين".

ويمكن استنتاج أن الناقل الفعلي هو متعامل بحري يتم التعاقد معه من قبل "الناقل التعاقدي" للقيام بعملية النقل المادي للبضاعة، يحرر الناقل الفعلي وصل استلام لهذا الأخير فلا علاقة له بالشاحن ولا يتم تسليم وثيقة الشحن من قبل الناقل الفعلي للشاحن⁴.

¹ كريد مريم، مرجع سابق، ص 119.

² سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري، وفق الاتفاقيات الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978 "هامبورغ" المكتب العربي، الإسكندرية، دون سنة نشر، ص 65.

³ أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني لنقل الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 306.

⁴ كريد مريم، مرجع سابق، ص 120.

الفرع الثالث:

الشاحن chargeur

لم يحدد المشرع الجزائري من هو الشاحن، لكن يمكن تعريفه بأنه ذلك الشخص الذي يلتزم بموجب عقد المناولة المينائية بالقيام بتصرفات مادية وأعمال قانونية، كما يجب أن يكون الشاحن شخصاً طبيعياً أو معنوياً، كالمؤسسات التي تقدم أو تسلم البضائع للشخص.

وهو ما جاءت به نص المادة 03 الفقرة 01 من اتفاقية هامبورغ الشاحن: "بأنه شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه أو بنيابة عنه عقد مع الناقل، أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل، سواء تم التسليم ذلك بواسطته أو بالنيابة عنه، وكانت تتعلق بعقد النقل البحر"¹.

كما يعتبر الشاحن هو الطرف الذي يقدم البضاعة إلى الناقل، قد تكون ملكه أو ملك لغيره من ميناء لآخر سواء كان الشاحن طبيعياً أو معنوياً، كما يعقد الشاحن العقد مع الناقل الذي يكون مسؤولاً قانونياً أمامه عن تنفيذ العقد ونقل البضاعة بالسفينة عن طريق البحر، سواء كانت ملكاً له أو مستعمل شرعياً لها، مقابل مبلغ مالي يتعهد بدفعه².

وللشاحن عدة التزامات تقع على عاتقه ومن أهمها يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل ليقوم بشحنها ونقلها في المكان والزمان المتفق عليه في هذا العقد، خاضعاً لأحكام اتفاق والعرف البحري في هذا الشأن، غالباً ما تسلم البضاعة في رصيف الميناء إلى جانب السفينة، ويجب على الشاحن أن يقدم صريحاً شاملاً للبيانات والمعلومات الخاصة بالبضائع، لا يراود الناقل أي شك حول طبيعة البضائع التي قد تدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ عن النوع، العدد، الوزن، حالات البضاعة التي قد تؤدي إلى إضعاف القيمة الائتمانية لسند الشحن في العلاقات التجارية، وعرقلة سير حركتها ما بين المصدر والمستورد.

وضع ق. ب. ج المسؤولية على عاتق الشاحن في حالة تأخيره لتسليم البضاعة لما لها من عواقب سلبية منها تعطيل الرحلة البحرية وفقدان قيمتها الحقيقية في حالة تأخير وصولها، وإذا تعذر على الشاحن

¹ آيت الشيخ صارة، أكساس سليا، التنظيم القانوني لعقد المناولة البحرية في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ألكلي محند أولحاج البويرة 2021-2022 ص 21.

² أسماء بوقرة، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكرة لنيل شهادة ماستر حقوق، كلية الحقوق، جامعة أم البواقي، 2017-2018، ص 16.

تنفيذ هذا الالتزام وتأخر في تقديم البضائع في ميعادها ومكانها المحدد في العقد، ففي هذه الحالة تعرض عليه دفع التعويضات لناقل بقدر الخسائر التي لحقت به¹.

أشارت المادة 773 من ق ب ج على ما يلي: "إذا اقتضت البضاعة عناية خاصة يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضاعة إذا أمكن"².

كما يجب على الشاحن أن يقدم البضائع الى الناقل محزومه وعليها العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف، ومن بين العمليات التي يلتزم بها الشاحن أهمها التعليب، ووضع البطاقات على البضائع والتأكد من الوزن المصرح به للأطراف ومقارنته فيما بعد عند التسليم وتجهيز الوثائق التي يجب أن توافق هذه البضائع³.

الأصل في عملية النقل أن الشاحن هو الملزم بدفع الأجرة في مواجهة الناقل فالشاحن يلتزم بدفع أجرة النقل لكنه قد يتم اتفاق بين الشاحن والناقل على أن المرسل اليه هو الذي يقوم بدفع أجرة النقل، كما يمكن الاتفاق على دفع الأجرة مقدما عند شحن البضاعة الا أنه لا مانع أن يتم الاتفاق بطريقة أخرى للدفع كأن يدفع جزء منها عند الشحن والباقي عند التسليم والتفريغ.

الفرع الرابع:

المرسل اليه le destinataire

يمكن التعريف أن المرسل اليه بأنه طرف ذو مصلحة في العقد ويستمد هذا الحق في مواجهة الناقل باعتباره خلفا للشاحن في ميناء الوصول بواسطة سند الشحن الذي يصدر باسمه، فالعبرة هنا بوجود اسم المرسل اليه في السند، مما يمنحه الحق في استلام البضاعة وإثبات ملكيته لها، طالما لم تنتقل تلك الملكية الى طرف آخر وذلك حسب ما نصت عليه المادة 782 ق. ب. ج ويحق له رفع دعوى المسؤولية بالرغم من أنه أجنبي على العقد وذلك لكونه مرتبطا مع الناقل برابطة قانونية تستند الى عقد النقل، وإثبات صفة

¹ زناجي آسية، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ألكلي محند أولحاج، البويرة 2014-2015 ص 49-50.

² طبقا للمادة 773 من ق ب ج.

³ زناجي آسية، مرجع نفسه، ص 50-52.

الفصل الأول ماهية عقد المناولة المينائية

المرسل اليه يقع عليه تقديم سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها¹ وفقا ما قضت به مادة 749 من التقنين البحري².

كما أن اتفاقية روتردام لسنة 2008 قد عرفت المرسل اليه في الفقرة 11 من المادة الأولى: "...المرسل اليه يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني"³.

كما نجد اتفاقية هامبورغ عرفت المرسل اليه في المادة 1 فقرة 4 بأنه: "ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضائع"، أي أنه صاحب الصفة القانونية في مطالبة الناقل بتنفيذ التزامه بتسليم البضائع في ميناء الوصول فالمرشع الجزائري نص على أن المرسل اليه قد يكون البائع فيقوم بإرسالها الى المشتري، ويكون الطرف الأصلي في العقد القائم بين البائع والشاحن ويعين المرسل اليه في وثيقة الشحن.⁴

ويتم تعيين المرسل اليه وتحديد في وثيقة الشحن بناء على طبيعتها وذلك وفقا لحالات التالية:

- سند الشحن اسمي: وهو سند يذكر فيه المرسل اليه صراحة
- سند الشحن لأمر: يكون المرسل اليه هو الشخص الذي صدرت الوثيقة لأمره وفي حالة تداولها يكون هو المظهر له الأخير
- سند الشحن لحامل: يعتبر الشخص الذي يحوز الوثيقة ويقدمها عند الوصول هو المرسل اليه قانونا. ففي عقد النقل البحري يمكن أن يكون المرسل اليه هو الشاحن نفسه أو يمكن أن يكون من الغير، أي شخص ثالث خارج عن العلاقة العقدية، يمكن أن يكون المرسل اليه معروفا أو محددًا وقت إبرام العقد أو يكون مجهولا كون أن عقد النقل البحري ثنائي الأطراف محددين في كل من الشاحن والناقل، كما أن المرسل اليه هو شخص ثالث وأجنبي عن العلاقة العقدية الا أنه يستفيد من العقد مقابل أداء التزامات التي يعرضها عقد الشحن والتفريغ على المرسل اليه⁵.

¹ رزاي نهاد، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري مينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2021-2022، ص 61.

² تنص مادة 749 من ق. ب. ج على ما يلي: "تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي تكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضا كسند لحيازة البضائع واستلامها"

³ بلعابد جمال، كافي صلاح الدين المناولة المينائية في القانون ب. ج مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون تخصص قانون لنشاطات البحرية المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، ص22.

⁴ أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، د. ط، الناشر المعارف، اسكندرية، ص38.

⁵ بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ملود معمري، تيزي وزو، 2021، ص، ص 55.56

المبحث الثاني:

الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية وكيفية اثباته

تعد مسألة تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية (الشحن والتفريغ) قانونيا من المسائل المعقدة، ويرجع ذلك الى استمداد خصائصه الذاتية من "الأعراف المينائية"، والتي تعد من السلوكيات التي يتم اكتسابها عن طريق تكرار العادة بعيدا عن القواعد القانونية التقليدية الجامدة.

علاوة على ذلك فان محل الشحن والتفريغ يتضمن عمليات ذات خصائص متباينة، بحيث يمكن ادراج كل عملية منها ضمن نموذج من العقود المسماة المعروفة بعملية" تسلم البضائع" وحفظها حتى يتم شحنها أو تسليمها الى المرسل اليه شريطة وجود اتفاق كتابي من قبل وكيل السفينة أو وكيل الشحنة¹.

أمام هذا التداخل في العمليات، يرى الفقه ضرورة التريث عند محاولة تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد وعدم الاكتفاء بالنظر الى عملية واحدة منه دون غيره.

ويقرر العميد "ريبير" أنه لا يجب أن ندخل بالقوة في التقسيم التقليدي لبعض الاتفاقات ابتدعها العمل في ميدان التجارة ولكنه يعود ليقرر أنه من اللازم استخلاص طبيعة العقد بتحديد آثاره بالنسبة للغير ونطاق مسؤولية المدين فيه².

ولقد اختلفت الآراء حول الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ وتميز هذا الاختلاف في ظهور نظريتين تنازعت حول الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية النظرية التقليدية والنظرية الحديثة سنتطرق فيها في (المطلب الأول)، أما إثبات عقد المناولة المينائية سنفصل فيها في (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

طبيعة عقد المناولة المينائية

هناك نظريتين تنازعت حول الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية النظرية التقليدية سنتطرق اليها في (الفرع الأول) والنظرية الحديثة سنتطرق اليها في (الفرع الثاني)

¹ ايمان الجميل، مرجع سابق، ص 381.

² كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 152.

الفرع الأول:

النظرية التقليدية

إن النظرية التقليدية انقسمت إلى أقسام من أجل تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية فهناك من يراها عقد النقل (أولا)، وهناك من يراها عقد العمل (ثانيا)، وهناك من يراها عقد الوديعة (ثالثا)، وهناك من يراها عقد الوكالة (رابعا) وهذا ما سوف نتطرق اليه في هذا الفرع.

أولا: نظرية عقد النقل

تنقسم نظرية عقد النقل الى قسمين هما عقد النقل البحري وعقد النقل البري سنفصل فيه كالتالي:

1. عقد المناولة المينائية عقد النقل البحري

يرى أنصار هذا الاتجاه أن الرحلة البحرية والتي في إبطارها تقوم مهمة مقاول الشحن والتفريغ والتي تبدأ من رصيف لتنتهي من رصيف، ويكون مقاول ناقلا بحريا باعتبار أن المكان الذي تجري فيه هذه العملية هو البحر وليس البر، ويقود هذا الاتجاه الفقيه توماس والذي يعتبر الشحن والتفريغ عملية ضرورية مرتبطة بالنقل البحري، كما أن المقاول يقوم بخدمات أخرى تعهد بها مثل فك وحراسة البضائع على الرصيف وهي عملية فرعية تختلط بالعملية الأساسية وهي النقل¹.

ويرى أن مقاول الشحن والتفريغ يعتبر ناقلا بحريا نظرا لأن معظم نشاطه يقع في ميناء على الرصيف، على الرغم من أن بعض مهام أخرى مثل فك ورس البضائع لا تعتبر من قبيل المهام الأساسية له (النقل).

2. عقد المناولة المينائية عقد النقل البري

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المقاول ناقلا بريا، فهم يوافقون أنصار الأول باعتبار أن محل العقد الأساسي هو نقل البضائع غير أنهم يرون أن المقاول ناقلا بريا لأنهم يشبهون هذا المقاول بالمجهز الذي يقوم بعمليات نقل البضائع عن طريق البر، وعليه فإن هذا الاتجاه يرى أن أغلب العمليات التي يقوم بها المقاول تكون في مراحل غير بحرية.

¹ طيب إبراهيم ويس، الطبيعة القانونية المناولة المينائية في التشريع الجزائري، مجلة الفقه والقانون، العدد 15، يناير، 2014، ص 315.

ويرى الفقيه «sauvage» أن المقاول هو الناقل الأخير مع الناقلين المتتابعين بقوله إنه لا يباشر فقط نقلا ماديا للبضائع، أي نقل بمعنى الكلمة، ولكنه يقوم بالتسليم، أي عمل نهائي في عقد النقل¹. غير أن عقد النقل البري طالما أنه يقوم على النقل وانتقال البضائع على اليابسة والأسطح الترابية، فإنه يستعين من خلال هذه المرحلة بالرافعات المتحركة، بالإضافة الى رافعة السيارة الموجهة بواسطة سائق محترف.

ثانيا: نظرية عقد العمل

يذهب الجانب من الفقه القانوني الى تكييف الرابطة التي تجمع بين مقاول المناولة والناقل البحري على أنها عقد عمل أو (إجازة أشخاص) وتهدف هذه النظرية الى جعل الناقل البحري مسؤولا في المقام الأول قبل أصحاب البضاعة عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة خلال المناولة التي يباشرها المقاول (الشحن والتفريغ)، خاصة تلك التي على ظهر السفينة (ما بين العنبر والروافع).

ولا يمكن تكييفه إلا بإجازة أشخاص، ولكي توصف هذه العلاقة كعقد عمل، يجب أن يتوفر ركن التبعية والذي يتشكل بدوره من عنصرين أساسيين: أولهما عنصر السلطة الفعلية ويقصد به ممارسة الناقل اشراف حقيقيا على أعمال المقاول.

وثاني عنصر هو الرقابة والتوجيه: ويمكن تحديد هذا العنصر في عملية توجيه المقاول للالتزام بالبيانات "مخطط الشحن" بدقة².

لا شك أن المقاول يباشر عمله على وجه الاستقلال، وله الحرية المطلقة في طريقة أدائه لعمله، فإن الربان وان كان يحدد للمقاول العمل الذي يجب عليه أن يؤديه، والمكان والطريقة التي يجب أن ترص بها كل بضاعة في العنابر، إلا أنه يترك للأول حرية اختيار الوسائل والطرق لتنفيذ ذلك.

ثالثا: نظرية عقد الوديعة

عقد المناولة المينائية من بين التزاماته الأساسية هو قيام المقاول المناولة بحفظ البضائع على الرصيف أو في الحضائر لحين تسليمها، ويقوم عقد الوديعة بأجر معلوم، كما أشار التشريع الجزائري في

¹ كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري" أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة1، 2020، ص. ص 40.41.

² طيب إبراهيم ويس، مرجع سابق، ص. ص 22-23.

الفصل الأول ماهية عقد المناولة المينائية

نص مادة 590 من ق م ج والتي تعرف عقد الوديعة بأنه: "الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولاً الى المودع اليه على أنه يحافظ عليه لزمة وعلى أن يرده عينا"¹.

أما في غالب الأحيان هناك مهلة محددة للمرسل اليه لاستلام البضاعة، فاذا انقضت تلك المهلة فان شركة الملاحه تتقاضى مقابلا لحفظ بضاعة، فاعتبارا من تلك اللحظة تغذوا الشركة بحق مودع عنده.

يرفض غالبية الفقه اعتبار عقد المناولة عقد وديعة، فالمجهز أو المرسل اليه عندما يطلب من المقاول أخذ البضاعة من سطح السفينة فليس ذلك لكي يحفظها على الرصيف أو أحد المخازن، بل لكي يضعها على البر ليتسنى على المرسل إليه استلامها كما توجد اختلافات جوهرية بين عقد الشحن وبين عقد الوديعة، فالسند الذي يسمح للمرسل اليه بالمطالبة بالبضاعة والرجوع على المقاول ليس بإيصال إيداع ولكن إذا التسليم الذي يسلمه الناقل مقابل سند مؤشرا عليه بالتخلص².

رابعا: نظرية عقد الوكالة

يرى أنصار نظرية أن مقاول المناولة يعتبر وكيل، قد يكون وكيلاً عن الناقل حيث يتعهد اليه هذا الأخير بأن يؤدي لحسابه وبدلاً منه بعض العمليات جعلها عقد النقل على عاتقه، واما عن الشاحن أو المرسل اليه عندما يباشر لحسابه عمليات الشحن والتفريغ المبرم بينهما أو بين المقاول والناقل ويبرمه هذا الأخير بمقتضى الوكالة التصريحية أو الضمنية من المرسل اليه³.

ويرى ببلي أن المقاول وكيل تجاري موكلا من قبل الناقل وصاحب البضاعة معا لمباشرة أعمال مادية وقانونية أي تم وكالة مزدوجة طبقا للمادة 571 من ق م ج⁴، وأن الوكالة التجارية يمكن أن تقوم بجانب عقد المقاولة أو العمل وهي عقود تستهدف أعمالا مادية.

فان الوكالة تتسع أيضا للأعمال المادية قول يدعوا الى النظر فمحل عقد المناولة هو عمل مادي حسب نص مادة 912 من ق ب ج إذا كانت ثمة عقود تحمل ذلك أوجب إعطاء نظرة تحليلية وتغليب العقد الصحيح⁵.

¹ طبقا لنص المادة 590 من القانون المدني الجزائري

² ايت شيخ صارة، أكساس سليا، مرجع سابق، ص 32

³ زكراوي حمداوي، مرجع سابق، ص 47: نقلا عن كمال حمد، عقد شحن وتفريغ، مرجع سابق، ص 165.

⁴ طبقا لنص المادة 571 من ق. ب. ج "الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص آخر للقيام بعمل شيء لحساب مؤكل وباسمه"

⁵ طبقا لنص المادة 912 من قانون البحري الجزائري

الفرع الثاني:

النظرية الحديثة

إضافة الى النظريات التقليدية لعقد المناولة المينائية توجد النظرية الحديثة والتي تعتبر عقد المناولة المينائية عقد معاولة (أولا)، كما أن المشرع ج موقف في هذا الشأن (ثانيا).

أولا: نظرية عقد المعاولة

تعتبر نظرية عقد المعاولة نظرية أكثر واقعية وملائمة مع عقد مناولة المينائية بحيث تجنبت كل الانتقادات التي وجهت الى النظريات السابقة، لذلك أقرها الفقهاء فحسب هذه النظرية لا يمكن تكييف عقد المناولة المينائية الا وفق عقد المعاولة، فقد نصت مادة 549 من ق م ج على أن: "المعاولة عقد يتعهد بمقتضاه أجد المتعاقدين أن يمنح شيئا أو أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر"¹.

فمحلله الأساسي هو القيام بأعمال مادية، متمثلة في شحن البضاعة ورسها عند القيام بفكها وتفريغها عند الوصول وقد نص على هذه العمليات القانون ب ج بخلاف الأعمال القانونية المتمثلة في فحص البضاعة وتسليمها الى المرسل اليه الذي يقوم بها مقاول التشوين.

اذ غاية المتعاقدين هو شحن البضائع على السفينة ورسها، أو فكها، أو تفريغها من السفينة والعقد الذي يتفق مع هذه العمليات هو عقد المعاولة لأن أهم خاصية لعقد المعاولة أن المقاول يعمل مستقلا عن رب العمل، أي أن هذا الأخير العمل يترك للمقاول حرية اختيار الطرف والوسائل التي يستخدمها لتنفيذ العمل المطلوب².

بين المميزات التي يتمتع بها مقاول المناولة بالحرية بالنسبة لكافة العمليات مثلا الشحن والتفريغ، ولا يفقد العقد كعقد معاولة إذا ما أسند الى المقاول بجانب الأعمال المادية محل عقد المعاولة عملا قانونيا كالوكالة عن الناقل أو الشاحن أو المرسل اليه وانما يكون مقاول المناولة بجانب كونه مقاولا وفي خصوص هذا العمل الأخير بصفته وكيل³.

¹ طبقا لنص المادة 549 من قانون المدني الجزائري

² سوزان حسن علي، عقد النقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص 60.

³ كمال مصطفى طه، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة، ط 4، 1996، ص 300.

ثانيا: موقف المشرع الجزائري

بالنسبة لموقف المشرع الجزائري فنجد أنه بهذا الاتجاه والذي يعتبر أن عقد المناولة المينائية هو مقولة، حيث نجد أنه استعمل كلمة مقاول في نصوص عدة من ق ب ج منها مادة 915 والتي تنص على ما يلي: "في حالة خطأه يكون مقاول المناولة مسؤولا اتجاه من طلب خدماته".

أنه عدد عمليات مناولة في نص مادة 912 من ق ب ج وهي خدمات تدخل ضمن عقود المقولة (الشحن والرص والفك)¹.

أما المادة 916 والتي تنص على ما يلي: "إذا حدثت أضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤولية وفق للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث الكتاب الثاني من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمذكور أعلاه²."

أما المادة 917 والتي تنص على ما يلي: "بعد انقضاء أجل التعاقد يكون المقاول المناولة مسؤولا عن الضرر الذي أحدثته للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن والتفريغ، إلا إذا كان تجاوز الأجل لا يعزى إليه³."

ومن خلال هذا نستنتج أن عقد المناولة تم تكييفه على أنه عقد مقولة.

المطلب الثاني:

اثبات عقد المناولة المينائية

ان الأصل في عقد المناولة المينائية هو "الرضائية"، كما أنه عقد تجاري، وأن أغلب التشريعات لا تشترط الكتابة فهو لا يحتاج الى شكل خاص لانعقاده فيجوز اثباته بكافة طرق الإثبات، فالكتابة شرط للإثبات وليس لانعقاد، والكتابة فيه تخدم غرض التوثيق والاحتجاج لا التكوين، مما يسمح بتقسيم دراسة هذا المطلب الى فرعين: (الفرع الأول) يختص للإثبات عبر وثيقة الشحن و(الفرع الثاني) حجية سند الشحن.

¹ طبقا لنص المادة 915 من الأمر رقم 75-80.

² طبقا لنص المادة 916 من الأمر رقم 75-80.

³ طبقا لنص المادة 917 من الأمر رقم 75_80.

الفرع الأول:

اثبات عقد المناولة المينائية بوثيقة الشحن

سنتطرق في هذا الفرع الى تعريف سند الشحن مع ذكر أهم بياناته وأشكاله.

أولاً: تعريف سند الشحن (le connaissance)

يعد سند الشحن الوثيقة الجوهرية في عقود النقل البحري، وقد تعددت زوايا تعريفه قانوناً وفق ما نصت عليه المادة 784 من ق ب ج: "يعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة الشحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الأوجب اتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها"¹.

وقد عرفت اتفاقية هامبورغ صراحة سند الشحن في مادتها الأولى التي تنص على أن: "يقصد بمصطلح سند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل البحري وتلقي الناقل البضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل تقديم الوثيقة".

كما هناك من عرفه بأنه: "وثيقة يوقعها مالك السفينة أو وكيله أو من له الحق في توقيعها كالمجهز، تثبت أن البضاعة قد شحنت أو يتم شحنها على السفينة المتجهة الى ميناء محدد وتتضمن الشروط التي يتم شحن البضاعة بموجبها"².

وبالتالي يعد سند الشحن ليس مجرد إيصال استلام بل هو سند ملكية، أداة إثبات لعقد النقل وتعهد بالتسليم محكوم بمجموعة من البيانات الإلزامية التي نص عليها القانون الدولي والمحلي.

ثانياً: بيانات وثيقة سند الشحن

استناداً الى أحكام المادة 03 من المعاهدة بروكسل وبالتوافق مع المادة 784 من ق. ب. ج ونظراً لأهمية سند الشحن في عقد المناولة المينائية أوجب المشرع الجزائري على بيانات التي حددتها المادة سالفة الذكر: "كهوية الأطراف، بيانات البضاعة المفترضة، عناصر الرحلة وأجرة واجبة الدفع"³.

¹ طبقاً لنص المادة 784 من ق. ب. ج.

² حسن دباب، العقود التجارية وعقد بيع سيف، دراسة مقارنة، ط1، بيروت، مؤسسة جامعية للدراسات والنشر والتوزيع، دون بلد النشر، 1999، ص120.

³ أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 21.

ويقع على عاتق الناقل أو الربان أو وكيل الناقل بمجرد تسلم البضائع ووضعها في عهدته ويلتزم بإصدار سند الشحن بناء على طلب الشاحن على أن تتضمن البيانات التفصيلية الآتية:

يجب تدوين العلامات الرئيسية اللازمة لتحقيق من نوع البضائع، مطابقة لما يقدمه الشاحن كتابة قبل بدء عملية الشحن ويشترط في هذه العمليات:

- أن تكون مطبوعة وموضوعة بوضوح على البضائع الغير المغلفة.
- موضوعة بطريقة ظاهرة على البضائع الغير المغلفة أو على الصناديق الحاوية لها.
- أن تنفذ بطريقة تضمن بقاؤها مقروءة بوضوح حتى نهاية الرحلة البحرية¹.
- الكمية والوزن: يجب ادراج عدد الطرود أو قطع البضائع أو وزنها وكميتها وذلك وفقا للبيانات الكتابية التي صرح بها الشاحن.
- حالة البضائع وشكلها الظاهر².

ثالثا: أشكال سند الشحن

تنقسم سندات الشحن من حيث انتقال ملكيتها وتداولها الى:

1. سند الشحن الإسمي: يصدر هذا السند باسم شخص محدد (المرسل إليه) وقد نصت عليه المادة 758 فقرة 01 من ق ب ج يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل اليه مباشرة بوثيقة شحن اسمية، بحيث وثيقة الشحن الإسمية تكون باسم شخص معين وغير قابلة للتداول بالطرق التجارية، يلتزم لانتقالها اتباع إجراءات حوالة الحق المدنية أي قبول ربان للحوالة أو إبلاغه بها، ولا يجوز لربان السفينة تسليم البضاعة إلا للشخص المذكور اسمه في السند أو من انتقل اليه الحق قانونا عبر إجراءات الحوالة الرسمية وذلك وفقا للمادة 759 ق ب ج³.

2. وثيقة الشحن لأمر: تعد هذه الوثيقة الأكثر شيوعا واستعمالا وتتميز بمرونة عالية في التداول اذ يكفي إضافة الأمر أمام المرسل اليه لكي يتم التداول فهي قابلة للتداول عن طريق التطهير حسب نص مادة 759 من ق ب ج: "يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل إليه معين بوثيقة الشحن الاسمية...."⁴.

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 125.

² حسن دياب، مرجع سابق، ص 125.

³ مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 216.

⁴ طبقا لنص المادة 759 من ق ب ج.

استندت المادة 759 من ق ب ج على إمكانية إصدار سند لأمر شاحن معين أو لأمر المرسل اليه، مما يسهل على الشاحن عمليات البيع والتبادل التجاري أثناء وجود البضاعة في عرض البحر.

3. وثيقة الشحن لحامله: هو السند الذي لا يذكر اسم المرسل اليه محدد، بل يشتمل على عبارة (لحامله)، أي يصدر هذا السند بخلوه من اسم المرسل اليه وتداوله يكون بالمناولة أي بالتسليم اليدوي (التسليم المادي) نادرا ما يتم العمل به بما يتعرض له صاحبه من ضياع أو سرقة¹ أي المخاطر الأمنية، فمن يحوز السند المادي يعتبر مالكا للبضاعة أمام ربان السفينة، بحيث نصت المادة 759 من ق ب ج على أنها تكون لحاملها بتسليم وثيقة الشحن، فتكون قابلة للتداول بمجرد التسليم وعلى الربان السفينة أن يسلم البضاعة لكل من يحملها الا أنه ينظر ازدارها لما يتعرض له صاحبها من ضياع أو سرقة².

الفرع الثاني:

حجية سند الشحن

على الرغم من أن الأصل في المعاملات التجارية تقوم على مبدأ حرية الاثبات مما يسمح بإثبات عقد مناولة بكافة الوسائل المتاحة نظرا للخصوصية، الا أن الطبيعة الخاصة لعقد المناولة المينائية تفرض ضرورة افرغه في قالب كتابي.

وتتفاوت الحجية القانونية لسند الشحن تبعا لأطراف العلاقة وهم الناقل والشاحن والمرسل اليه في حالة إذا كان هو ذاته الشاحن، وحجية السند بالنسبة للغير تشمل المؤمن على البضائع، المرسل اليه إذا كان شخصا مغايرا للشاحن أو وكيله³.

ومن هنا سنتطرق في هذا الفرع الى أولا حجية السند بالنسبة للأطراف، أما ثانيا حجية السند بالنسبة للغير.

أولا: حجية السند بالنسبة للأطراف

يعتبر سند الشحن دليل قاطع والحجة الكاملة في إثبات العلاقة التعاقدية وما تتضمنه من تفاصيل بين (الشاحن والناقل) ويعد السند دليلا كاملا لما يحتويه من بيانات وتفاصيل البضاعة المشحونة من حيث نوعها، كميتها، حالتها، كما يعد حجية بين طرفي العقد لإثباته أو التسليم للناقل يناقش الحالة المبينة في

¹ طبقا لنص المادة 759 من ق ب ج فقرة 3، وثيقة الشحن لحاملها بتسليم الشحن.

² الياس حداد، السندات التجارية في القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 1985، ص 121.

³ زناجي آسية، مرجع سابق، ص 33.

وثيقة الشحن ونفس التاريخ المبين فيها، ويمثل السند في المقام الأول دليلا ماديا على وجود عقد النقل البحري، وما يتضمنه من شروط والتزامات وتاريخ التنفيذ المذكور في السند¹.

على الرغم من القوة الثبوتية التي يتمتع بها سند الشحن، إلا أن لها حجية نسبية (قابلة لإثبات العكس) وليس مطلقة في مواجهة أطراف العقد بل نسبية يجوز لكل من الشاحن أو الناقل اثبات عكسها فالناقل أن يثبت أنه لم يتسلم كمية البضاعة بالسند، وللشاحن هو الآخر أن يثبت عدم صحة البيانات المتعلقة باستحقاق الأجرة عند الوصول، فالطريقتين اثبات عكس ما جاء في السند وفق للقواعد العامة للإثبات والتي تخص بجواز اثبات عكس الناقل بالكتابة إلا إذا كان الأمر منطويا على الغش فيجوز اثباته بكافة الطرق².

ثانيا: حجية السند بالنسبة للغير

يعد سند الشحن الدليل الكتابي الجوهري الذي يثبت انعقاد عقد النقل البحري، ولذلك فإنه يتمتع بحجية قانونية في اثبات الحقوق والالتزامات المتبادلة بين أطراف العقد وأيضا في مواجهة الغير، وهو كل شخص لم يكن طرفا في عقد النقل (المناولة) ولكن نشأت له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، تتمتع البيانات الواردة في سند الشحن بحجية مطلقة في الاثبات لمصلحة الغير، كالمرسل اليه والمؤمن³ والهدف من جعل هذه الحجية مطلقة هو إعطاء الوثيقة قوة ائتمانية وتسهيل تداوله بكل ثقة في المعاملات التجارية والمالية.

ويفترض أن الناقل من قام فعليا بمعاينة البضاعة قبل شحنها، حيث منحه القانون الحق في وضع(تحفظات) على السند إذا شك في صحة البيانات المصرح بها، إذا كان في حالة شك بصحتها⁴.

ووفقا لتقرير نص المادة 2_761: "ولا يقبل ما يخالفها إذا نقلت لحامل من الغير حسن النية" وكذلك يعني أمرين هما: أن يجوز للغير إذا كانت بيانات الوثيقة تتفق مع صلاحية أن يتمسك بها، يجوز غير اثبات عكس ما جاء في وثيقة من بيانات⁵.

¹ بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مقال منشور في مجلة الدراسات القانونية، العدد الرابع، سنة 2017، ص، ص 173-174.

² محمد الفريد العريفي، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 200، ص، ص 316، 315.

³ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 443.

⁴ هشام فرعون، القانون البحري، دمشق، مطبعة كرم، 1976، ص 181.

⁵ طبقا لنص المادة 2_761 من ق. ب. ج.

خلاصة الفصل الأول

وفي نهاية هذا الفصل وبعد أن تطرقنا بداية إلى ماهية عقد المناولة المينائية توصلنا إلى تعريف عقد المناولة المينائية والذي يعرف بأنه إتفاق قانوني يلتزم بمقتضاه مقاول متخصص يسمى مقاول الشحن والتفريغ بالقيام بعمليات المادية اللازمة لنقل البضائع من رصيف الميناء إلى ظهر السفينة وكما يتسم بمجموعة من الخصائص أهمها عقد ملزم لجانبين، عقد رضائي، عقد معاوضة... كما توصلنا إلى أطراف هذا العقد المقاول، الناقل، الشاحن، المرسل إليه، وكيفية إثباته.



"فصل الثاني: آثار عقد

المناولة المينائية والمسؤولية

الناجمة عنها"

الفصل الثاني:

آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

تعد عقود المناولة المينائية الركيزة الأساسية للأنشطة التجارية البحرية سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي، وتتضمن هذه العقود التزامات متبادلة ومحددة تقع على عاتق الأطراف العقد المعنية المقاول باعتباره الطرف الرئيسي، والمتعاقد معه الذي تقع على عاتقه التزامات مالية أساسية تتمثل في دفع الأجرة وضمان الوفاء بها، وأطراف أخرى تشمل كل من الشاحن والناقل والمرسل إليه وفقاً لطبيعة دور كل منهم في العملية، وبجانب هذه الالتزامات هناك مسؤولية قانونية في حال حدوث أي إخلال أو خطأ أو تقصير من قبل أي طرف في العقد يستوجب مسألتته.

لذا ارتأينا أن نقسم هذا الفصل إلى مبحثين وكل مبحث إلى مطلبين: الالتزامات الناشئة عن عقد المناولة المينائية في (المبحث الأول) وتم تقسيمه إلى الالتزامات المقاول والمتعاقد مع المقاول (المطلب الأول)، والالتزامات بالنسبة للناقل والشاحن والمرسل إليه (المطلب الثاني)، أما المسؤولية الناشئة في العقد المناولة المينائية سنتطرق إليها في (المبحث الثاني) وتم تقسيمه إلى أساس مسؤولية المقاول والناقل (المطلب الأول)، أما مسؤولية الشاحن في عقد المناولة المينائية وكيفية الإعفاء منها (المطلب الثاني)

المبحث الأول:

الالتزامات الناشئة عن عقد المناولة المينائية

تبين النصوص القانونية الجهات المكلفة بعمليات الشحن والتفريغ ضمن عقود النقل البحري بعلميتي الشحن والتفريغ، وإحاطة الموضوع من كافة يستلزم الأمر كذلك البحث في التزامات كل من المقاول والناقل والشاحن والمرسل إليه، ومن هذا المنبر قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين (المطلب الأول) المعنون بالالتزامات بالنسبة للمقاول والمتعاقد مع المقاول و(المطلب الثاني) تحت عنوان التزامات بالنسبة للناقل والشاحن والمرسل إليه.

المطلب الأول:

الالتزامات بالنسبة للمقاول والمتعاقد مع المقاول

تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين التزامات المقاول (الفرع الأول)، التزامات المتعاقد مع المقاول (الفرع الثاني)

الفرع الأول:

التزامات المقاول

يتحمل مقاول المناولة المينائية مجموعة من الالتزامات المتنوعة التي تفرضها طبيعة النشاط المينائي، ومن بين هذا الالتزامات نجد تلك التي تقع على عاتق مقاول المناولة المينائية فهو مطالب بالقيام بالأعمال المادية كالشحن، والرص وتستيف، وفك البضاعة، تفريغ البضاعة، الالتزام بالمحافظة على البضائع، سنتطرق إليها (أولاً)، والأعمال القانونية كالوكالة، الوديعة سنتطرق إليها (ثانياً).

أولاً: الأعمال المادية

طبقاً لنص المادة 912 من ق. ب. ج التي تنص على: "تشمل المقاول المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها".

وهي أعمال مادية التي يتم الاتفاق عليها تعاقدياً، يلتزم المقاول بموجب هذا الاتفاق بتنفيذ هذه الأعمال سواء كانت العملية المينائية كاملة أو جزء منها وذلك ضمن الأجل المحدد في العقد المبرم بينه وبين الطرف الآخر، والذي قد يكون (الناقل، الشاحن، المرسل إليه)

1. الشحن:

تعرف عملية الشحن بأنها إجراء مادي الذي يتم من خلاله نقل البضائع ووضعها على متن السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في عقد النقل، وذلك تمهيداً لنقلها بحراً إلى ميناء الوصول¹.

تتمثل الأعمال المادية للشحن والتفريغ في نقل البضائع من الرصيف ورفعها إلى متن السفينة أو العكس، ويحصل ذلك بواسطة رافعات أو آلات أو المضخات وذلك حسب طبيعة البضاعة المشحونة ويتم ذلك غالباً بواسطة روافع مثبتة في الميناء على الرصيف أو العائمة أو بواسطة الأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتترول²، أو بواسطة مصاعد خاصة كما هو الحال بالنسبة لشحن الفحم في بعض الموانئ الإنجليزية وإذا كانت البضائع صلبة كالحبوب فإنها تصب مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة وتستخدم الدرجة للوحدات المتحركة كالسيارات لسحبها من الحضائر إلى السفينة³.

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة والنشر، الأردن، 1999، ص 118.

² كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 49.

³ كمال حمدي، مسؤولية النقل البحري للبضائع مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 44.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

تخضع عملية الشحن لسلسلة من الإجراءات التي جرى العمل بها على أن يقدم الشاحن قبل الشحن بياناً يسمى "بيان الشحن" قبل البدء بالعملية ويتضمن هذا البيان الدقة في نوع البضاعة، كميتها، صفاتها الجوهرية بعد اضطلاع الناقل أو وكيله عليه وبعد المراجعة والتحقق من صحة المعلومات الواردة فيه، يتم منح الشاحن "إذن الشحن" يسمح له بموجبه تسليم البضاعة موضوع البيان على ظهر السفينة¹ وفور أن يتسلم الناقل أو وكيله البضاعة يسلم الشاحن إيصالاً مؤقتاً لما تم شحنه.

ولاحقاً يتم تجميع هذه المستندات (بيان الشحن، وإذن الشحن، والإيصال المؤقت)، وتستبدل بمستند رسمي هو "سند الشحن" (سند الشحن اعتيادي أو سند مشحون)² وهو الوثيقة القانونية النهائية التي تثبت شروط التعاقد والتحميل قبل إقلاع السفينة.

كما أن القاعدة الأساسية هي ضرورة وضع البضائع داخل "عناصر السفينة"، وتمنع استعمال السطح لوضع البضائع لأنه يعرضها لجملة من المخاطر كالسرقة أو التلف أو السقوط في البحر، كما أن التحميل الخاطئ على سطح السفينة قد يخل بتوازنها مما يعرضها لخطر الغرق³ ويجوز للناقل أن يشحن البضائع على سطح السفينة في حالة واحدة وهي موافقة الشاحن كتابياً على ذلك.

وعادة ما يلجأ الشاحنون لهذا الخيار لرغبتهم في تقليل تكاليف الشحن أو للتهرب من دفع أقساط التأمين المرتفعة⁴ كما أن عملية الشحن تتطلب تهيئة وتجهيز السفينة وأقسامها التي تخزن فيها البضاعة وقد نصت المادة 770 من ق. ب. ج على هذه الميزة⁵.

يجب أن تتم عملية الشحن ضمن الإطار الزمني المتفق عليه في عقد النقل البحري، وفي حالة خلو العقد من وجود اتفاق على تحديد ميعاد معين يتم الرجوع إلى العرف السائد في ميناء الشحن، فيتم تحميل البضاعة على ظهر السفينة عادة ما يتم على مرحلتين:

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 26.

² كمال حمدي، مسؤولية النقل البحري للبضائع مقارنة مع إتفاقية هامبورغ، المرجع سابق، ص 45.

³ محمد السيد الفقي، تطور القواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 80.

⁴ يعقوب يوسف صرخوة، الوضع القانوني لرص البضائع والحوايات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، الكويت، ص 19.

⁵ طبقاً لأحكام المادة 770 ق. ب. ج التي تنص على ما يلي: "يتعين على الناقل قبل البدء بالرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي:

أ_ وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة

ب - تزويدها بالتسليح والتجهيز التموين بشكل مناسب

ج - تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لإستقبالها ونقلها وحفظها".

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

المرحلة الأولى تتمثل في وضع البضاعة التي يراد شحنها إلى جانب السفينة حيث يكون في وسع روافعها التقاطها، ويقع هذا الالتزام على عاتق الشاحن وعلى مسؤوليته حتى ينشئ للمقاول البحري تنفيذ المرحلة الثانية المتمثلة في مرحلة الشحن.¹

وفي حالة ما إذا لم يكتمل الشحن خلال المدة الأصلية التي حددها العقد أو العرف، يجوز منح مهلة إضافية لا تتجاوز المدة الأصلية، ويبدأ احتساب هذه المهلة من يوم إعلان الربان استعداد السفينة لشحن البضاعة فيها ما لم يتفق الأطراف على ترتيب زمني مغاير.²

2. الرصّ وتستيف:

تعد عملية الرص الركيزة الأساسية في عملية النقل البحري، ويقصد بها الترتيب البضائع داخل السفينة وفقاً لمعايير فنية وضوابط دقيقة تهدف هذه العملية لحماية البضائع من مخاطر الهلاك والتلف خلال الرحلة البحرية وتضمن توازن السفينة واستقرارها عبر التوزيع العادل للأوزان في العنابر أو على سطح السفينة في الأحوال التي يجوز فيها ذلك بحالة تحفظ لسفينة توازنها.³

ويقع التزام تنظيم ورص البضائع داخل السفينة على عاتق الناقل إلا أن غالباً ما يقوم الربان بعملية الرص باستعانتته بمقاولين مختصين للقيام بأعمال الشحن والتفريغ إلا أن ذلك لا يعفي الناقل من المسؤولية اتجاه الشاحن عن أخطاء التي يقع المقاولين، وعلى الربان مراعاة الوظائف التقنية التي تدخل في نطاقه ولو قام به التابعون للشاحن وعلى الربان عند القيام بعملية الرص والتنسيق ابعاد بين مختلف البضائع تجنباً للمجاورة الضارة ومراعاة طبيعة التغليف لتقادي مخاطر التلف والتسرب.⁴

تتم عملية الرص تحت إشراف مباشر من الربان وضابط الملاحة وهي واقعة مادية يمكن إثباتها بشتى طرق الإثبات، وقد استقر القضاء الجزائري (وفقاً لقرار المحكمة العليا بتاريخ 22 يونيو 1991، ملف رقم 73657) على تكييف الخطأ في الرص باعتباره خطأ تجارياً وليس خطأ ملاصق للملاحة.

¹ هشام فرعون، مرجع سابق، ص 190.

² يوسف حسن يوسف، تنازع القوانين في القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط، 2015، ص، ص 89.88.

³ محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 231.

⁴ زكراوي حمداوي مرجع سابق، ص 57.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

ولا يجوز للناقل التحلل من مسؤوليته عن سوء الرص بالادعاء بوجود "قوة قاهرة" إلا إذا أثبت استحالة توقع الحادث وعدم القدرة على دفعه أو مقاومته¹.

وبناء على ما سبق فإن مسؤولية الرص في عنابر السفينة فوق سطحها أو بالحاويات تقع حصرا على عاتق الناقل أو وكيله (مقاوم الشحن والتفريغ)، وبذلك يعفى الشاحن تماما من المسؤولية، حيث يظل الناقل ووكيله هما مسؤولان المباشرين عن سلامة وصحة عملية الرص وتستيف².

3. فك البضائع:

تعد مرحلة فك البضائع مرحلة فنية هامة في ميناء التفريغ حيث يتم إخراجها من العنابر، وتعتبر من أهم التزامات المقاول فتعتبر عملية فك البضائع عملية مقابلة لعملية الرص وتستيف على ظهر السفينة، وتكمن الغاية من هذه العملية هو ضمان سلامة البضاعة ذاتها أثناء إخراجها إذ تعد هذه العملية عكسية لعملية الرص تستيف إذ لا يمكن البدء التفريغ الحمولة فعليا إلا بعد فكها داخل العنابر³ وتعد هذه العملية كنشاط مادي يقع على عاتق الناقل بصفة أصلية، أو على المقاول المناولة في حالة ما إذا تم تفويضه للقيام بمهام فك البضاعة وتفريغها وتنفذ هذه الخطوة في ميناء الوصول كتمهيد ضروري ولازم لعملية التفريغ اللاحقة⁴.

وطبقا لنص المادة 780 من ق. ب. ج على ما يلي: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء به في المادة 607 أعلاه المتفق بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف التفريغ كما تتم عملية فك البضاعة تحت مسؤولية الريان الذي يقوم بها نيابة عن الناقل"⁵.

يتبين من خلال ما سبق أن على الناقل بعد وصول السفينة أن يبدأ بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في بداية الشحن والرص⁶.

¹ سلطان أميرة، مسلاوي مروة، تحديد مسؤولية مقابلة المناولة، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2023، ص 17.

² بن حقاا حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص 58.

³ زكراوي حمداوي، الأشخاص البريون للسفينة، "مجلة الجزائرية للقانون البري والنقل"، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 11، 2022، ص 1016.

⁴ كمال حمدي، القانون البحري، ط 3، منشأة المعارف، مصر، 2003، ص 448.

⁵ طبقا لأحكام المادة 780 من ق. ب. ج الأمر رقم 76-80

⁶ زناجي اسية، مرجع سابق، ص 76.

4. تفرغ البضائع:

يقصد بتفرغ البضائع هي تلك العملية المادية التي يتم من خلالها إنزال الحمولة من ظهر السفينة ووضعها على رصيف الميناء، وتعد هذه العملية الوجه الآخر لعملية الشحن حيث تتم في ميناء الوصول¹، ومن الناحية التنظيمية أنه لا يجوز المباشرة في التفرغ إلا بعد حصول على تراخيص والموافقات اللازمة من السلطات المختصة في ميناء الوصول، ولا يتم البدء في عملية التفرغ إلا بعد موافقة دائرة الجمارك، وذلك حسب المادة 57 من قانون الجمارك الجزائري رقم 10/98 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمتمم رقم 2.04/17

وبحسب مادة 03 الفقرة 2 من معاهدة بروكسل على أن مسؤولية الشحن وتفرغ البضائع تقع بشكل مباشر على عاتق الناقل البحري أو من ينوب عنه، وبناء على مقتضيات هذه المادة فإن الالتزام بفك وتفرغ البضاعة يعد واجبا أصيلا على الناقل أو مقاول الشحن³ إذ يتوجب على الناقل البحري خلال مرحلة التفرغ وإن زاد ببذل العناية الفائقة والحرص الذي أولاه لعمليات تحميل البضاعة وتأمينها وتثبيتها داخل السفينة أو على سطحها.

يتحمل الناقل المسؤولية الكاملة أمام الشاحن أو المرسل إليه عن أي ضرر أو خسائر تلحق بالبضاعة خلال عملية التفرغ، وتظل هذه المسؤولية قائمة سواء قام الناقل بعملية النقل بنفسه أو استعانته بوكيل الشحن والتفرغ للقيام بها، استنادا عما سبق وفي حال ما إذا تولى أصحاب الحق في البضاعة عملية التفرغ بأنفسهم، فإن مسؤولية الهالك أو التلف تنتقل إلى عاتقهم مباشرة⁴، وحسب نص المادة 918 من ق. ب. ج إذ استحال

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة والنشر، الأردن، 1999، ص 122.

² تنص مادة 57 من قانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المتضمن قانون الجمارك الجزائري ج ر، عدد 61 الصادر بتاريخ 23 أوت 1998 "يجب على الريان أو وكيل السفينة أن يقدم لمكتب الجمارك خلال الأربع والعشرين (24) من وصول السفينة إلى الميناء:

أ- التصريح بالحمولة المعدة للتفرغ في الإقليم الجمركي كما هو مؤشر عليه احتمالا من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل مرفقا، عند الاقتضاء بالترجمة الرسمية

ب- التصريح بمؤونة السفينة والتصريح بأمتهمة وبضائع أفراد الطاقم

ج- كل الوثائق الأخرى أو التصريحات المتطابقة مع الاتفاقيات المصادق عليها من طرف الجزائر، والتي قد تطالب بها إدارة الجمارك والتي هي ضرورية لتنفيذ مهمتها، ويجب تقديم الوثائق المذكورة أعلاه ولو كانت السفن فارغة"

³ سلطان أميرة، مسلاوي مروة، المرجع السابق، ص 18.

⁴ يوسف، مرجع سابق، ص 119.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

الناقل تفريغ البضاعة في ميناء الوصول¹، تمنح له خيارين إما تفريغ البضاعة في أقرب ميناء متاح أو إعادة البضائع إلى ميناء الشحن بما فيها مصاريف التفريغ، أما إذا كان الامتناع عن التفريغ ناتجا عن الظروف خارج عن الإرادة (قوة قاهرة) ففي هذه الحالة يتولى الشاحن أو المرسل إليه مصاريف النقل أو التفريغ.²

5. الالتزام بالمحافظة على البضائع:

يلتزم المقاول الشحن والتفريغ مسؤولية حفظ البضائع، ويلتزم بمراقبتها والعناية بها عناية فائقة منذ لحظة تسليمها حتى إتمام عمليتي الشحن والتفريغ بالكامل، ويصنف هذا الالتزام على أنه التزام ضروري.

وبناء على ذلك، فإن بمجرد وصول البضاعة في حوزة المقاول يفرض عليه واجب قانوني بحمايتها والحفاظ عليها إلى غاية شحنها أو تسليمها لصاحبها إذا عهد له بذلك، وفي سبيل تحقيق هذه الحماية يتوجب على المقاول اتخاذ جميع الاحتياطات والتدابير اللازمة وبديل العناية الواجبة لحفظ وتأمين سلامة البضاعة مع مراعاته للتدابير الاحترازية والوسائل اللازمة لضمان سلامتها وتتجسد في عزل البضائع عن بعضها البعض لمنع التلف مع ترك المسافة الكاملة بين الشحنات وتوفير الغطاء اللازم لحمايتها من العوامل والظروف الجوية أو الخارجية المختلفة³.

تعتبر البضائع حيازة أمانة ومسؤولية بمجرد دخول البضاعة في عهده تقع عليه واجب حمايتها من أي ضرر أو تلف محتمل بغض النظر عن المدة الزمنية التي تقضيها تحت يده.⁴

ثانيا: الأعمال القانونية

بالإضافة إلى الأعمال المادية التي يقوم بها المقاول والتي شملت الشحن والرّص وتستيف وفك البضاعة وتفريغها يمكن أن تقع على عاتقه أعمال قانونية تتمثل في "الوكالة" و"الوديعة".

¹ طبقا لنص المادة 918: "يكون الجانب الذي يعزى إليه توقف عمليات المناولة مسؤولا بوجه خاص على النفقات المترتبة على ذلك إلا في حالة وجود قوة قاهرة".

² بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 120.

³ مريم كريد، مرجع سابق، ص 145.

⁴ بن حمو فتح الدين، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد 5، 2014، ص 315.

1. الوكالة:

تتمثل الوكالة في قيام المقاول باستلام البضائع أو تسليمها نيابة عن أطراف عقد النقل، فقد يعمل لمقاول بصفته وكيلًا عن الناقل عن طريق استلام الشحنة من الشاحن أو تسليمها للمرسل إليه وقد ينوب عن الشاحن في تسليم البضاعة للناقل أو وكيلًا عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل.¹

وتخضع الوكالة للقواعد العامة الخاصة للوكالة في القانون المدني الجزائري، وكذلك نص المادة 571 ق. م. 2 ج وبموجب المادة 575 ق. م. ج³: "إن الوكيل ملتزم بتنفيذ الوكالة دون أن يتجاوز الحدود المرسومة غير أنه يمكن أن يتجاوز هذه الحدود إذا تعذر عليه إخطار الموكل سلفًا وكانت الظروف يغلب عليها الظن أنه ما كان على الموكل إلا بالموافقة والقيام بهذا التصرف، في هذه الحالة عليه أن يخبر الموكل حال تجاوزه حدود الوكالة."

يجب على المقاول تنفيذ مهامه وفقا لما هو متفق عليه دون تجاوز الحدود المرسومة له، ويجب أن يوافق الموكل بالمعلومات الضرورية عما وصل إليه في تنفيذ الوكالة وأن يقدم له حسابا عنها⁴، ويتولى المقاول استلام البضاعة، التحقيق من سلامتها، حفظها، وشحنها نيابة عن الناقل، ويستحق مقابل ذلك أجرا عن وكالته.

وتفرض الوكالة على المقاول واجبا مهنيا يتمثل في فحص الحالة الظاهرية للبضاعة عند استلام البضاعة من الشاحن، ويجب على المقاول تدوين كافة التحفظات الضرورية على تذكرة السفر، وإلا أعتبر استلامه للبضاعة قرينة على أنها سليمة ومطابقة لسند الشحن، وفي حال ما إذا كان المقاول يعمل لصالح المرسل إليه، فعليه إخطار موكله فوراً بأي هلاك أو تلف يتم اكتشافه أثناء الفحص، لتجنب قيام قرينة التسليم المطابق⁵ التي قد تضيع حقوق الأصيل، والوكيل هنا ملزم بأن يبذل في إدارة العمل أو الأعمال المكلف بها عناية رب الأسرة الحريص وهي التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة⁶.

2. الوديعة:

تتحقق حالة الوديعة بموجب اتفاق صريح أو استنادا إلى العرف السائد في الميناء، حيث يلتزم المقاول بحفظ البضائع سواء كانت قبل البدء بعملية الشحن أو بعد الانتهاء من التفريغ فإنه يتولى على هذا النحو عملا

¹ زكراوي حمداوي، مرجع سابق، ص 64.

² طبقا لأحكام المادة 571 من القانون المدني الجزائري

³ طبقا لأحكام المادة 575 من القانون المدني الجزائري

⁴ زكراوي حمداوي، مرجع سابق، ص 64

⁵ كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 383.

⁶ محمد حسن قاسم، مضمون التزام الوكيل بتنفيذ الوكالة، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2011، ص 177.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

قانونيا يسمى الوديعة¹، في هذه الحالة يتجاوز دور المقاول مجرد القيام بالأعمال المادية للشحن والتفريغ ليصبح مسؤولاً قانونياً عن الأمانة والحيارة.

وأحكام الوديعة تخضع للقواعد العامة والأحكام الخاصة في ق. م. ج حيث نصت المادة 590 من ق. م. ج على ما يلي: "الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئاً منقولاً إلى المودع لديه على أن يحافظ لمنفعة وعلى أن يرده عيناً".

ينشأ عقد الوديعة ليربط بين مقاول الشحن والتفريغ وأطراف عقد النقل البحري²، حيث يترتب عليه مجموعة من الالتزامات القانونية كالحفظ والحراسة والرقابة حيث يلتزم المقاول بحماية البضائع أثناء أو بعد عملية التفريغ، فهي عملية قانونية مرتبطة بأعمال مادية حيث يجب عليه أن الحافظ عليها عناية الرجل المعتاد حسب نص المادة 592 فقرة 2 من القانون م. ج ويتمثل ذلك في اتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان سلامة التخزين كتهيئة المخازن داخل الدائرة المينائية، وذلك تعادياً لأي ضرر قد يصيب البضاعة سواء تلفها أو هلاكها بواسطة حريق أو سرقة... الخ ويمارس المقاول المناولة الرقابة الدورية والمنتظمة على البضائع إلى غاية حتى يتم تسليمها نهائياً وفي حال انقضاء المهلة المحددة يحق لشركة الملاحة تقاضي أجر مقابل حفظ هذه البضائع وتتحول هيا إلى المودع إليها، وهناك اختلاف فقهي وقضائي حول اعتبار عقد المناولة المينائية عقد وديعة³.

الفرع الثاني:

التزامات المتعاقد مع المقاول

تتنوع الالتزامات الواقعة على عاتق الطرف الذي يتعاقد معه مقاول المناولة سواء كان (الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه) تبعا لطبيعة صفته والغاية من التعاقد، ومن أهمها أن يمكن هذا الأخير من أداء مهامه المنصوص عليها في عقد المناولة المينائية، وتسهيل عمله وتوفير الإمكانيات الضرورية لذلك⁴ وسوف نركز في هذا الفرع على التزامين جوهريين هما الالتزام بدفع الأجرة باعتباره التزاماً أساسياً (أولاً) وضمن الأجر وامتيازته (ثانياً).

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 139.

² بريهموش أميمة، عقد المقاولة المينائية، المرجع السابق، ص 48.

³ ايت شيخ سارة، أكساس سليا، مرجع سابق، ص 54.

⁴ كريد مريم، النظام القانون لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص 152

أولاً: الالتزام بدفع الأجرة

يقع عبء سداد الأجرة (المقابل المادي) لمقاول المناولة على عاتق الطرف المتعاقد مع مقاول المناولة ويكون هذا المتعاقد كما سبق ذكره أحد أطراف عقد النقل البحري (الناقل، الشاحن، المرسل إليه) يتحدد هذا الطرف بناء على بنود عقد النقل البحري.

وأصل القاعدة أنه يلتزم الشاحن في ميناء الشحن بدفع أجرة النقل وبما في ذلك أتعاب مقاول المناولة إذا تطلب الشاحن خدمة من هذا الأخير يمكن أن يتفق الأطراف على أن يكون دفع الأجرة في ميناء الوصول حيث يلتزم بأدائها عند إتمام عملية استلام البضاعة.¹

يعتبر عقد الشحن والتفريغ هو عقد تجاري بالنسبة للمقاول، حيث يسعى هذا الأخير لغرض اقتصادي هو الربح، حيث توضع منشآت اقتصادية ووسائل ضخمة تحت تصرفه للقيام بأعمال المناولة والتشوين، يتم تنفيذ هذه الأعمال من خلال مؤسسات مهيكلة تمتلك إمكانيات مادية ضخمة، معدات متطورة، وعمالة متخصصة، تأخذ مقاولة الشحن والتفريغ نفس التكييف القانوني لمقاولة النقل وكلاهما مقاولة تجارية وفي المقابل يقع على عاتق أطراف عقد النقل البحري التزام جوهري ألا وهو سداد تكاليف خدمات المقاول الشحن فهو التزام مشترك بينهم، وهذا حسب ما يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتفريغ.²

تخضع عملية تحديد الأجر الذي تحدده التعريفه باختلاف حسب حالة تكس البضائع في الميناء وحسب طبيعة العملية (الشحن أو التفريغ)، مع مراعاة استخدام "الصنادل" من عدمه في العملية كما يراعي في تقديرها نوع البضاعة، ووزنها والعناية اللازمة لمناولتها، ويحتسب الأجر بالوحدة كما في حالة السيارات أو على أساس قيمة البضاعة كما هو الحال بالنسبة للأشياء الثمينة كالمجوهرات والفضة.³

تتعدد أنواع أجرة الحمولة وهي التي تدخل ضمنها أجرة المقاول ومن بين أبرز أنواعها ما يلي:

- الأجرة المستحقة في كل الأحوال: وهي عبارة عن شرط تعاقدى يدرجه الأطراف في سند الشحن أو العقد، وبموجبه تستحق الأجرة في كل الأحوال تحت أي ظرف حتى في الحالات القوة القاهرة أو الظروف الطارئة، كما تظل مستحقة الأداء حتى ولو لم يتم تنفيذ كامل الالتزامات التعاقدية لسبب خارج عن إرادة الناقل.

¹ كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 383.

² كريد مريم، أثر "التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، مجلة المعيار، مجلد 24، العدد 52، 2020، ص ص 565_566.

³ ويس إبراهيم الطيب، مذكرة ماجستير، مرجع سابق، ص 45.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

- الأجرة المكتسبة: يرتبط استحقاق هذا النوع من الأجرة بشرط عدم هلاك البضاعة أو ضياعها، بمعنى أن الأجرة لا تكتسب إلا إذا وصلت البضاعة سالمة، شريطة ألا يكون أي تأخير أو تلف ناتجا عن خطأ جسيم من الناقل أو تابعيه.
- أجرة مدفوعة عن كل مساحة السفينة حتى ولو لم تستعمل سعته كاملة.
- أجرة مستحقة عند رجوع البضاعة "المرتدة" كعدم القيام بإجراء رفعها عند الوصول ترد الشحنة وتستحق أجرة الرجوع.
- أجرة مسحوبة بنسبة معينة حسب قيمة البضاعة المنقولة.¹

ثانيا: ضمان الأجر وامتياز

يعد الطرف المتعاقد مع المقاول هو المدين الأصلي بالأجر وللمقاول الحق في اللجوء للقضاء للمطالبة بمستحققاته، إذا امتنع المدين عن السداد وهنا يبرز السؤال القانوني حول مدى إمكانية اعتبار البضائع التي يتداولها المقاول ضمانا لديه وهل يمتد حق الامتياز ليشمل تلك البضائع أو السفينة وأدواتها وللإجابة على هذا يجب التمييز بين حالتين حسب صفة الطرف المتعاقد مع المقاول بين ما إذا كان المتعاقد مع المقاول هو مالك البضاعة أي الشاحن أو المرسل إليه، وحالة ما إذا كان الناقل المتعاقد مع المقاول.²

1. المتعاقد مع المقاول هو مالك البضاعة:

لا يحق للمقاول قانونا حبس البضائع المشحونة للمطالبة بهذه المصاريف، والسبب في ذلك أن هذه التكاليف لا تستحق فعليا إلا عند إتمام عملية الشحن، وهو الوقت الذي تخرج فيه البضاعة من حيازته. أما في حالة ما إذا كان المقاول يحوز نسخا من سند الشحن موقع عليه من الريان فإنه يكون له دائما بمقتضى الدفع بعدم تنفيذ العقد ورفض تسليم البضاعة للشاحن حتى يدفع له هذا الأخير الأجرة³ وإجراء الحبس لا يكون فعالا وليس له أثر عملي إلا إذا كان سند الشحا اسميا، إذ يسلم الريان البضاعة في هذه الحالة للمرسل إليه بمجرد التحقق من هويته دون اشتراط تقديم السند.⁴

¹ مريم كريد، المرجع السابق، ص 157.

² زكراوي حمدوي، مرجع سابق، ص 70.

³ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 144.

⁴ ويس إبراهيم طيب، مذكرة ماجستير، مرجع سابق، ص 46.

2. الناقل المتعاقد مع المقاول

عندما يتم إبرام عقد المناولة مباشرة بين المقاول والناقل فإن مصاريف المناولة المينائية المستحقة عليه حتى ولو وقع عبئها على مالك البضاعة نتيجة الشرط الذي يتضمنه سند الشحن، إذ هناك مدين واحد في مواجهة المقاول هو الناقل ودين مقاول المناولة عن مصاريف الشحن (كما هو الحال بالنسبة لحالة تعاقد المقاول مع ناقل البضاعة) لا يحق للمقاول قانونا حجز الضائع المشحونة،¹ أما بالنسبة للدين الناشئ عن مصاريف التفريغ فإن المقاول يتمتع بحق حبس البضائع المفرغة لمطالبة الناقل بالأجر كون البضاعة ليست ملكا للناقل المتعاقد معه، إلا أن العلاقة تبقى مباشرة بين الدين والبضاعة الموجودة تحت يده.²

يمنح القانون للمقاول حق حبس البضائع الموجودة تحت حيازته الفعلية، حيث يحق للمقاول الامتناع عن تسليم البضائع أو الإفراج عنها حتى يتم استيفاء الأجر والمستحقات المترتبة عن عملية المناولة التي أجراها.

إلى جانب حق الحبس يتمتع المقاول بحق الامتياز القانوني على البضاعة يمنح له حق المطالبة بالمصروفات التي أنفقها المقاول فعليا من ماله الخاص بغرض الحفاظ على البضاعة وصيانتها أثناء عملية الشحن والتفريغ.

وحرص التقنين البحري الجزائري في المادة 791 على إلزام المرسل إليه بضرورة دفع أجرة الحمولة كلما كان دفعا واجبا عند الوصول ولم يكتفي بذلك علا الإلزامه بدفع كل مبلغ يمكن أن يطلب به الناقل بموجب سند الشحن أو بموجب وثيقة أخرى.³

يمنح المشرع الجزائري الناقل حق في الامتناع عن تسليم البضائع للمرسل إليه كإجراء احترازي وذلك في حال عدم سداد المبالغ المستحقة في عملية نقل البضائع وكذلك المساهمة في الخسائر المشتركة، إن وجدت كما يجوز له أن يطالب المحكمة بإيداعها غير أصحابها لحين دفع مستحقاتها على نفقة صاحب الحق، وذلك لمدة شهرين إذا كانت البضاعة قابلة لإيداع منذ وصول في ميناء التسليم،⁴ وإلا فإنه يجوز له بيع هذه البضائع

¹ طيب ويس إبراهيم، علاقة مقاول المناولة بالناقل البحري والمرسل إليه، المرجع السابق، ص9.

² طيب ويس إبراهيم، المرجع نفسه، ص9.

³ نص المادة 791 من ق. ب. ج على ما يلي: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعا واجبا عند وصول وكل مبلغ يخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة أخرى".

⁴ قارة وليد، عدد خاص بالعقود البحرية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، 2017، ص122.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

بعد حصوله على موافقة السلطات القضائية المختصة وإذا لم يغطي ثمن البيع الإجمالي الديون المستحقة ومصاريف لإيداع والبيع يضل الشاحن مسؤولاً قانوناً عن سداد الفارق المتبقي للناقل.¹

وبما أن مصاريف الشحن والتفريغ تدخل ضمنياً في أجرة النقل إذا تحملها الناقل، فإن المقاول يسعى للاستفادة من ذات الحماية القانونية القوية التي يتمتع بها كل من الربان والبحارة على السفينة وآلاتها، باعتبار أن هذا الامتياز يضمن الأجرة وملحقاتها وكل ماله صفة الأجرة.²

لا يتمتع المقاول البحري بحق الامتياز القانوني على السفينة أو أجزائها أو ملحقاتها لضمان استيفاء مستحقاته، إذ هذا الامتياز محصور فقط بالديون الناتجة عن عقد عمل أطقم السفينة (الربان والبحارة) من في حكمهم ممن يعملون على متنها فعلياً المادة 73 من ق. ب. ج.

أما بالنسبة للديون الناشئة عن عقود الأشخاص العاملين في السفينة تختلف تماماً عن الديون التابعين البريين أو عمال الشحن والتفريغ والرّص، فهؤلاء لا تشملهم الحماية القانونية الخاصة بالامتياز البحري لا يحق لمقاول الشحن والتفريغ بالنسبة لدينه قبل الناشئ عن قيام بعمليات الشحن والتفريغ حق توقيع الحجز التحفظي على السفينة إذ مثل هذا الحجز لا يجوز توقيعه إلا بوفاء الدين البحري وأجر مقاول الشحن والتفريغ لا يتسم لهذه الصفة وفق المادة 151 ق. ب. ج.³

المطلب الثاني:

الالتزامات بالنسبة للناقل والشاحن والمرسل إليه

إضافة إلى الالتزامات التي ينشئها عقد المناولة بالنسبة لكل من المقاول والمتعاقد معه، خصصنا هذا المطلب للالتزامات الخاصة بالناقل والشاحن والمرسل إليه وذلك من أجل سير وإتمام عمليات الشحن والتفريغ وسنفضل فيها كما يلي التزامات الناقل المتمثلة في إعداد السفينة وإنجاز عملية الشحن بمراحلها والإشراف على عملية الشحن.....سنتطرق إليها في (الفرع الأول)، التزامات الشاحن المتمثلة في التغليف وحزم البضائع وتقديمها للمقاول.....سنتطرق إليها في (الفرع الثاني)، والتزامات المرسل إليه تتمثل في توفير الساحات اللازمة لاستقبال البضائع واستلام البضاعة..... سنفضل فيها أيضاً في (الفرع الثالث).

¹ قارة وليد، المرجع نفسه، ص 122.

² زكراوي حمداوي، المرجع السابق، ص 74.

³ زكراوي حمداوي، المرجع السابق، ص 74.

الفرع الأول:

التزامات الناقل

يعد تنفيذ عقد المناولة المينائية مرتبطاً بشكل عضوي بتعاون الناقل البحري مع المقاول، إذ لا يمكن لأخير القيام بمهام الشحن والتفريغ على أكمل وجه دون مساندة فعلية من الطرف الأول وتجد هذه المساندة أساسها القانوني في عقد النقل البحري ذاته وليس في عقد المناولة فحسب، حيث يهدف العقد¹ إلى تحقيق غاية جوهرية تتمثل في سلامة نقل البضائع وتتجلى هذه الالتزامات في الجوانب التالية:

• إلتزام الناقل البحري بإعداد السفينة حيث يتحمل الناقل البحري تجهيز السفينة وضمان صلاحيتها الفنية والتقنية لاستقبال البضائع وشحنها ورصّها بشكل آمن وبالتالي تكون صالحة للملاحة ونقل البضائع، كما يجب أخذ كافة الإحتياجات اللازمة من حيث التنظيف وتجهيز الأماكن التي تخزن فيها البضائع حسب نوعها مع التأكد من صحة معدات التبريد والتهوية وسلامة تستيف هذا ما نصت عليه المادة 770 من ق. ب. ج وهو التزم مستمر يمتد من مرحلة ما قبل الشحن إلا غاية مرحلة التفريغ وهذا ما نصت عليه المادة 3 من اتفاقية بروكسل والمادة 4 على أن البضاعة تعتبر في عهدة الناقل إلى حين تسليمها للمرسل إليه والذي قد يعهد بهذا التسليم للمقاول.²

• الأخذ بعين الاعتبار جميع الشروط والاحتياجات الواجب توافرها في السفينة من تنظيف وترتيب جميع أقسامها لوضع وشحن البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها وذلك بحسب ما نصت عليه المادة 770 فقرة 03،³ فإن التزم الناقل بتجهيز السفينة صالحة للملاحة لا يقتصر فقط على الجوانب التقنية والهيكلية للسفينة بل يمتد ليشمل عدة أبعاد متكاملة ولا تتحقق صلاحية السفينة بمجرد قدرتها على العوم والإبحار بل يجب أن تتوفر على عدة جوانب المادية والبشرية واكتمال كافة الشهادات والأوراق القانونية اللازمة للرحلة، بالإضافة على أن لا بد أن تكون السفينة ذات صلاحية تجارية وقد تكون عامة أو خاصة وهو المحور الأساسي في علاقة الناقل بالشاحن ويقصد بها الصلاحية المادية والبشرية من حيث جاهزية الهيكل وآلات خاصة تتلاءم مع الحمولة المتعاقد عليها، وبالتالي تكون السفينة جاهزة لاستلام البضاعة وحفظها وإذا لم تكن بحاجة إلى تلك الترتيبات فهي تتمتع بصلاحية تجارية عامة، يلتزم الناقل بتهيئة عناصر السفينة وأقسامها من خلال التنظيف،

¹ علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، ص50.

² طبقاً للمادة 3 والمادة 4 من اتفاقية بروكسل المعدلة سنة 1924 خاصة بتوحيد بعض القواعد سندات الشحن المعدلة بالبروتوكول 1968_1978 وانضمت إليها الجزائر بموجب مرسوم رقم 64_71.

³ طبقاً لأحكام نص المادة 770 من ق. ب. ج، فقرة 3 على أنه: "التنظيف والترتيب وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها"

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

التطهير، الترتيب الجيد وذلك لضمان شحن البضاعة في ظروف تمنع تعرضها للتلف أو فساد الناتج عن سوء الرّص البضاعة أو تلوث العنابر.¹

• يلتزم الناقل بالإشراف على عملية الشحن والرّص وتنسيق البضائع على ظهر السفينة ولا تبرأ ذمته من هذا الالتزام حتى في حال التعاقد مع مقاول المناولة خارجي، حيث يضل هذا الأخير يعمل تحت الإدارة المباشرة للناقل، مما يبقى المسؤولية القانونية الكاملة عن هذه العمليات الملقاة على عاتق الناقل.

• يلتزم الناقل بإخطار وإعلام المقاول بكافة التفاصيل التقنية المتعلقة بالبضاعة لاسيما حجمها ووزنها وتقديم البيانات اللازمة حولها، ويتم إدراج هذه المعلومات رسمياً ضمن وثيقة الشحن التي يجب أن تشمل على كافة البيانات الجوهرية ونصت المادة 778 من ق. ب. ج: "إن عمليات المناولة تقضي الحرص خاصة البضائع القابلة للإشتعال والإنفجار فهذه الأخيرة إجراءات خاصة لشحنها في السفينة".²

تمكين المقاول الوكيل عن المرسل إليه من التحقق من البضاعة وحالاتها فور وصولها، فالناقل تظل مسؤوليته قائمة حتى لحظة التسليم الفعلي للمرسل إليه أو من ينوب عليه الذي يكتمل قانوناً بعد عمليتي الفحص والمراقبة للبضاعة.

يجب على المقاول المتعاقد مع مالك البضاعة (المرسل إليه) أن يتيح له فرصة مراجعة البضاعة حفاظاً على مصالح موكله لأن رفض الناقل لعملية المراجعة عند التفريغ يضعه تحت طائلة المسؤولية القانونية الكاملة عن أي ضرر قد يلحق المرسل إليه.³

الفرع الثاني:

التزامات الشاحن

يفرض عقد المناولة المينائية على الشاحن حزمة من الالتزامات القانونية اتجاه مقاول المناولة، وهذه الالتزامات قد تكون صريحة منصوصاً عليها في بنود العقد أو ضمنية تملّحها طبيعة المعاملة التجارية ومن بين أبرز الالتزامات المتفق عليها ضرورة استعانة الشاحن بمقاول المناولة حصراً لتنفيذ عملية الشحن والتفريغ في الموانئ بالتعاقد معهم مباشرة أو عن طريق مقاول المناولة المينائية.

¹ علي البارودي، مرجع سابق، ص 176.

² المادة 778: "إن عمليات المناولة تقضي الحرص خاصة البضائع القابلة للإشتعال والإنفجار فهذه الأخيرة إجراءات خاصة لشحنها في السفينة".

³ نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدأ الشحن البحري للبضائع الخطوة، الإسكندرية، 2003، ص 24.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

ومن بين أهم الالتزامات الأساسية التي تدرج في عملية المناولة المينائية.¹

- الالتزام بتسليم المقاول إذن الشحن.
- الالتزام بتقديم البضاعة من قبل الشاحن للمقاول ليقوم بشحنها في المواعيد والأماكن المتفق عليها مسبقا في الاتفاق المبرم بين أطراف أو وفقا ما يمليه العرف المينائي السائد في ميناء الشحن.
- كما يلتزم الشاحن قبل تسليم البضاعة للمقاول بتسديد كافة الرسوم والعوائد المالية المترتبة على البضاعة وإتمام العمليات الجمركية القانونية اللازمة لضمان عملية الشحن.²

الفرع الثالث:

التزامات المرسل إليه

- التزام المرسل إليه بتهيئة ظروف الاستلام يقع على عاتقه واجب توفير المساحات اللازمة والأرصفة المتتابعة اللازمة لاستقبال وتخزين البضائع التي يتم تفريغها من السفينة وفي حال وجود اتفاق مسبق بين "المقاول" و "المرسل إليه" على استخدام آليات أو وسائل معينة في المناولة وجب على المرسل إليه توفير تلك الوسائل، بالإضافة إلى تخصيص مكان محدد ومعلوم على الرصيف لضمان عملية التفريغ بسلاسة.³
- بالرجوع إلى المادتين 791 و792 من ق. ب. ج التي تنص: "يقع على عاتق المرسل إليه عند استلام البضاعة تسديد أجرة النقل، وذلك في حال ما إذا اتفقا الأطراف على تسديدها عند الوصول، كما يلتزم أيضا بتسديد مبلغ مثبت بوثيقة الشحن أو بوثيقة أخرى، وفي حالة الامتناع يرفض تسليم البضاعة إلى أن يتم التسديد".⁴

- يلتزم المرسل إليه بإبلاغ المقاول بموعد وصول السفينة المخصصة للتفريغ قبل وقت كاف لتمكين المقاول من تجهيز والإستعداد للتفريغ، كما أنه يقوم بإخطار المقاول في حالة تعثر إكمال رسو السفينة أمام الرصيف المخصص للتفريغ، وفي حال إخفاق المرسل إليه في توفير الشروط الواجبة لسير عملية التفريغ كما سلف ذكرها كتوفير مساحة المخصصة لتفريغ أو نقص المعدات أو عدم صلاحيتها نقص إضاءة الكافية لكل من

¹ شهاب عينونة، التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2013، ص 86.

² محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع نفسه، ص 5.

³ كريد مريم، أتر الالتزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص 573.

⁴ طبقا لنص المادتين 791 و792 من ق. ب. ج.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

السفينة والرصيف، حيث يتحمل المرسل إليه التبعات المترتبة عن التأخيرات بالإضافة إلى كافة الضرائب والرسوم الجمركية.¹

• علاوة على الالتزامات السابقة يلتزم المرسل إليه بتسليم المقاول المناولة مستند التنازل أو إذن بالتسليم الصادر من الناقل وذلك مقابل سند الشحن، ويهدف هذا الإجراء إلى تمكين المقاول من استلام البضائع المفرغة بصفته وكيلًا عن المرسل إليه ومباشرة كافة الإجراءات الإدارية اللازمة لعملية التفريغ البضاعة.

وفي حال تعرض الطرود للتلف أو التمزق عند نهاية الرحلة وقيام المقاول بإعادة تغليفها، يلتزم المرسل إليه بتعويض المقاول عن كافة المصاريف والنفقات التي تكسبها وجميع النفقات إذا كانت نافعة وضرورية للحفاظ على البضاعة، كما تخضع مصاريف عملية التفريغ التي يتحملها المرسل إليه للأحكام والشروط المنصوص عليها تفصيلاً في سند الشحن.²

المبحث الثاني:

المسؤولية الناشئة في عقد المناولة المينائية

نظراً لكون عقد المناولة المينائية عقداً يرتب التزامات قانونية على المتعاقدين، كما يترتب عن أي إخلال بأحد الالتزامات مسؤولية ولهذا الغرض سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين أساس مسؤولية المقاول والناقل وكيفية الإعفاء منها (المطلب الأول)، أساس مسؤولية الشاحن وكيفية الإعفاء منها (المطلب الثاني).

المطلب الأول:

أساس مسؤولية المقاول والناقل وكيفية الإعفاء منها

تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين مسؤولية المقاول وكيفية الإعفاء منها (الفرع الأول)، ومسؤولية الناقل وكيفية الإعفاء منها (الفرع الثاني).

¹ محمد عبد الفتاح حرك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 307.

² كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، المرجع السابق، ص 148.

الفرع الأول:

مسؤولية المقاول وكيفية الإعفاء منها

أولاً: مسؤولية المقاول

تنتم المسارات القانونية التي تقضي إلى قيام مسؤولية المقاول المناولة، إذ تتحدد هذه المسؤولية بناء على الصفة التي يشغلها عند بدء عملية المناولة فقد يعتبر مقاولاً، وكيلاً، مودعاً لديه وسننصل فيه كالاتي:

1. مسؤولية المقاول المناولة المينائية كمقاول:

عندما يتولى المقاول الأعمال المينائية التنفيذ المادي لعمليات الواردة في العقد فهو مسؤولاً عن كل الأخطاء التي يرتكبها أثناء مناولة البضائع بما في ذلك عمليات الشحن والرّص وتستيف فكها وتفرغها وتقوم مسؤوليته هنا بغض النظر عن طبيعة الخطأ سواء كان فعل أو امتناع، حيث التزم المقاول في هذه الحالة هو بدل عناية.¹

يخضع مقاول المناولة المينائية لمبدأ سلطان الإرادة الذي يمنح للمتعاقدين حرية في صياغة الالتزامات المتبادلة بشرط عدم مخالفتها للنظام العام والآداب العامة، لذا على المقاول انجاز العمل الموكل له بالطريقة المتفق عليها في العقد وفي حال خلو العقد من التفاصيل المحددة وجب اتباع الأعراف السائدة، وقواعد الأصول الصناعة والفن بطبيعة العمل الذي يؤديه،² وإذا كان التزم المقاول في أداءه للأعمال المادية يصنف كالتزام بوسيلة، فلا يوجد فرق جوهري في عبء الإثبات سواء كانت الدعوى المرفوعة ضده عقدية أو تقصيرية في كلتا الحالتين، يقع على عاتق المدعي (الدائن) عبء الإثبات وقوع الخطأ من جانب المقاول (المدين).³

2. مسؤولية المقاول المناولة المينائية كوكيل:

تتحدد نطاق حرية الوكيل في تنفيذ الوكالة، بناء على طبيعة التصرف القانوني المتفق عليه حيث تضيق هذه الحرية أو تتسع وفق لما تم التراضي عليه بين الموكل والوكيل.

وبشكل عام يصنف التزم الوكيل (المقاول) بتنفيذ الوكالة التزماً ببدل عناية وليس الالتزام بتحقيق نتيجة حتى وإن كان محل الوكالة تصرفاً يهدف لتحقيق غاية كالبيع أو يتضمن التزماً ببدل عناية خاصة مثل عقد

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والفرغ، المرجع السابق، ص 178.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسط في تنوع القانوني المهني، الجزء السابع، المجلد الأول للعقود الواردة على العمل المقاول والوكالة والوديعة، دار النهضة العربية، سنة 1994، ص: 65.

³ عبد الرزاق السنهوري، المرجع نفسه، ص 460.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

الوديعة، فإن الالتزام القانوني للوكيل يضل قائما متمثلا في بدل القدر المحدد من اليقظة والحرص ويكون دائما التزاما ببذل عناية،¹ وهي عناية الشخص المعتاد أي التصرف بحكمة وحرص الرجل الطبيعي وإذا ادعى الموكل تقصير الوكيل فعليه مسؤولية اثبات الخطأ، فلا يستحق التعويض إلا إذا أثبت أن الوكيل لم يبذل العناية المعتادة كما يمكن للوكيل أن ينفي المسؤولية عنه إذا كان السبب أجنبي كما يمكنه أن ينفذ التزامه عينا كما أنه يجوز الاتفاق على تشديد مسؤولية الوكيل أو تخفيفها أو الإعفاء عنها.²

3. مسؤولية المقاول المناولة المينائية كمودع:

يمكن تكييف العمل القانوني الذي يعهد به مقاول المناولة على أنه عقد وديعة، وهو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الشخص بأن يستلم شيئا من آخر بقصد حفظه ورده عينا.³

لكي ينعد التكييف القانوني كوديعة يجب أن يكون الهدف الأول للمتعاقدين هو تسليم المنقول بغرض الحفظ وهذا القصد من خلال عملية التسليم (من المودع) والتسلم من (المودع لديه)، حيث يجب أن تعكس ظروف التعاقد وملاسته نية الطرفين الصريحة في الحفاظ على الشيء فإذا لم يتضح هذا القصد بوضوح عند كل المتعاقدين وجب البحث عن وصف آخر للعقد وعدم تطبيق أحكام الوديعة.⁴

يعتبر الحفظ هو الركيزة الأساسية والهدف الجوهرية الذي يقوم عليه عقد الوديعة، وذلك فإن الوديعة غرضها الأساسي هو الحفظ بالذات، والمقاول والوكالة غرضها الأساسي هو القيام بعمل معين وليس مجرد الحفظ⁵ ولكي يعتبر العقد عقد وديعة يجب أن يتوفر الالتزام صريحا أو ضمنيا لدى المودع لديه بحفظ الشيء فلا يكفي الإيداع، ففي عقد الوديعة يلتزم المودع عنده يرد الشيء المودع عند انتهاء الوديعة، والهدف الجوهرية من عقد الوديعة هو حفظ الشيء المودع إلا أنه يكون بدون معنى إذا امتنع المودع عنده عن رد ذلك الشيء عند انتهاء أجل الوديعة.⁶

¹ عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 460.

² بو عبد الله رمضان، أحكام عقد الوكالة في التشريع الجزائري، دار الخلد والنية، الجزائر، 2008، ص 103.

³ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 186.

⁴ ويس إبراهيم الطيب، مذكرة ماجستير، مرجع سابق، ص 186.

⁵ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، المرجع نفسه، ص 680.

⁶ طلبة أنور، المطول في شرح القانون المدني، الجزء العاشر، الإسكندرية، 2006، ص 192.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

ومن خلال هذا فإن التزام المودع لديه يعتبر التزام وسيلة لا التزام بغاية، فلا يكون ثمة عدم وفاء متى قام الوديع ببذل العناية الكافية المطلوبة منه في المحافظة على الشيء حق لو لم تؤدي هذه العناية إلى حفظ الشيء فعلاً.¹

ثانياً: أسباب الإعفاء المقاول المناولة المينائية من المسؤولية

تتنوع أسباب إعفاء المقاول من المسؤولية بين أسباب القانونية (نص عليها المشرع) وأسباب اتفاقية يتم التراضي عليها في العقد وهذا ما سنفصل فيه.

1. الإعفاءات القانونية من المسؤولية لمقاول المناولة المينائية:

أجمع الفقه القانوني على أن السبب الأجنبي الذي ينفي المسؤولية تتبلور في أسباب الإعفاء التي تتعلق بالبضاعة، وأسباب الإعفاء الخارجية (قوة قاهرة، فعل المضرور، فعل الغير).

أ. أسباب الإعفاء التي تتعلق بالبضاعة:

يقع على عاتق الشاحن التزام أساسي يتمثل في تقديم البضاعة سليمة وخالية من العيوب التي قد تؤدي إلى هلاكها وتلفها ولا يقتصر هذا الالتزام على ضمان جودة المنتج فحسب بل يمتد ليشمل كفاية تغليف البضاعة بشكل يحميها من مخاطر الرحلة البحرية عمليات التداول المينائي، وفي حال إخلال الشاحن بالتزاماته، يعفى مقاول المناولة من المسؤولية إذ ثبت أن الضرر ناتج عن العيب الذاتي للبضاعة، أو انعدام وعدم كفاية التغليف، أو عدم كفاية أو اتقان العلامات.²

• العيب الذاتي في البضاعة:

ويقصد به تلك العلة الداخلية اللازمة لطبيعة البضاعة نفسها وليس عاملاً خارجياً طرأ عليها، فهو خاصية جوهرية تؤدي بطبيعتها إلى تدهور البضاعة أو تلفها تدريجياً مع مرور الوقت نتيجة تفاعلات داخلية كحدوث تحمر أو اشتعال ذاتي.³

يعفى المقاول من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضاعة إذا استطاع اثبات وجود علاقة سببية مباشرة بين العيب الذاتي الكامل في البضاعة وبين الضرر الذي لحق بها واثبات وجود عيب ذاتي لا يعفي المقاول

¹ سيد أحمد إبراهيم، عقد الوديعة، ط1، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، 2003، ص 58.

² زكراوي حمداوي، مرجع سابق، ص 84.

³ شفيق محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة، 1997، ص 85.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

إعفاء مطلقاً من واجباته إذ يظل ملزماً بالمحافظة على البضاعة باتخاذ كافة الاحتياطات والتدابير اللازمة لها، كما يلتزم الشاحن بإخطار المقاول بضرورة اتخاذ تدابير وقائية خاصة تتناسب مع طبيعة هذه البضاعة.¹ إذا تمكن الشاحن من اثبات أن العيب الذاتي لم يكن السبب الوحيد في تلف وهلاك البضاعة أثناء المناولة إنما هو إهمال المقاول الذي ساهم في وقوع الضرر وتفاقمه فإن المقاول يسأل قانوناً بقدر مساهمة خطئه في إحداث ذلك الضرر.²

• انعدام عدم كفاية التغليف:

التغليف هو إجراء وقائي الذي يتم بموجبه وضع البضائع داخل وسائط حماية كالصناديق والكراتين أو لفها بطريقة تجعلها بمنأى عن المؤثرات الخارجية، أما بالتحجيم فهو عملية تكميلية تهدف إلى تعزيز مكانة التغليف وتتم عبر إحاطة الطرود بأربطة بلاستيكية أو معدنية أو أحزمة لئلا تتعرض لها البضاعة أثناء النقل.³

ولكي يعفى المقاول من المسؤولية يتوجب عليه اثبات وجود علاقة سببية مباشرة بين عدم كفاية التغليف وبين الضرر الذي أصاب البضاعة ولا شك من أنه يستفيد أيضاً من التحفظات الكتابية المثبتة في السند والتي يدونها الناقل لتقادي قرينة التسليم المطابق ومثالها أن الصناديق مفككة أو غير محكمة أو أن محتوياتها ظاهرة أو أن الأكياس غير محكمة الربط⁴، وفي حال الضرر الذي يشترك في إحداثه كل من الشاحن والمقاول ويتم تقسيم المسؤولية التعويضية بينهما بناء على جسامه الخطأ المرتكب من كل طرف ومدى مساهمته في وقوع الضرر إلا أن المقاول يستطيع الحصول على إعفاء جزئي من المسؤولية إذا نجح في اثبات وجود سبب أجنبي في هذه الحالة يعفيه جزئياً من المسؤولية.⁵

• عدم كفاية أو اتقان العلامات:

تطرق ق. ب. ج في المادة 752 إلى البيانات الجوهرية التي يجب إدراجها في سند الشحن اللازمة في تحديد واللائمة لتحديد هوية البضاعة، عدد الطرود، نوع الأشياء، كميتها، وزنها وتعتمد هذه البيانات أساساً

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 194.

² التغرويني محمد، النقل البحري، ط 1، الجزء الثاني، 2006، ص 236.

³ العطري عبد القادر الحسين، الوسيط في شرح القانون التجارة البحرية، ط 1، 1999، ص 409.

⁴ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع نفسه، ص 195.

⁵ ويس إبراهيم الطيب، مذكرة ماجستير، مرجع سابق، ص 109.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

على التصريح الكتابي الذي يقدمه الشاحن والذي يتحمل بموجبه المسؤولية الكاملة أمام الناقل عن صحة ما ورد فيه من معلومات تخص الكمية ووزن وعدد البضاعة.¹

ويعفى المقاول من المسؤولية عن الضرر المترتب على عدم كفاية أو عدم دقة العلامات المميزة للبضائع مثل تسليم بضاعة أخرى وعدم كفاية أو اتقان العلامات يعد تقصيرا من طرف الشاحن ويعني اخلاله بالتزاماته التعاقدية المترتبة عن عقد النقل، فإذا أثبت الناقل أن الضرر كان نتيجة عن عدم كفاية واتقان العلامات فإنه يعفى عن المسؤولية عن الضرر.²

ب. أسباب الإعفاء الخارجية:

هي أسباب إعفاء لا تتعلق بالبضاعة بحد ذاتها وإنما تكون خارج عنها كالقوة القاهرة، والفعل المضرور، والفعل الغير.

• القوة القاهرة:

تعرف القوة القاهرة بأنها كل حادث خارجي لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه يجعل تنفيذ التزام مستحيل بحيث يشترط حتى يكون الحدث قوة القاهرة أن يكون مفاجئا وغير قابل للتوقع وغير ممكن الدفع لإضفاء صفة القوة القاهرة على الحادث يجب استيفاء شرطين جوهريين الشرط الأول ويجب أن يكون الحادث غير متوقع، فإذا كان أمكن توقع الحادث حتى ولو استحال دفعه لم يكن قوة القاهرة أو حادث فجائيا ويجب أن يكون وقت إبرام العقد حتى ولو أمكن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ، أما الشرط الثاني فيتمثل في استحالة الدفع والمقاومة فإنه إذا أمكن دفع الحادث حتى ولو استحال توقعه لم يكن قوة القاهرة أو حادثا فجائيا، ويترتب على هذا الحادث جعل تنفيذ الالتزام مستحيلا استحالة مطلقة ولا يشترط أن تكون الاستحالة مادية بل يمكن أن تكون معنوية.³

يقع عبء الإثبات القوة القاهرة على عاتق المدين، ويعتبر تكييف الواقعة كقوة القاهرة من المسائل الموضوعية التي يستقل بها قاضي الموضوع شريطة أن يبنى قراره على أسباب ومنطق قانوني سليم.⁴

ومن بين أسباب الإعفاء المقاول من المسؤولية الحوادث الطبيعية، الإضراب، الحريق، الحرب، الزلازل والفيضانات.

• فعل المضرور:

¹ طبقا للمادة 752 من ق. ب. ج.

² حمدي محمد كمال، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، ط 2، 2003، ص 74.

³ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 198.

⁴ تغرويني محمد، مرجع سابق، ص 238.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

يعد فعل المتضرر أحد الأسباب الأجنبية التي تقطع العلاقة السببية فإذا كان الضرر ناتجا عن السلوك المضروب نفسه فإنه هو من يتحمل تبعات فعله ولا يسأل غيره عن ذلك الضرر بغض النظر عما إذا كان هذا السلوك ينطوي على خطأ أم لا، ومع ذلك إذا كان هناك خطأ ثابت أو مفترض في جانب المدعى عليه فلا يعفى من المسؤولية إلا إذا كان فعل المضروب مكونا لخطأ وأن يكون له شأن كبير في إحداث الضرر.¹

• فعل الغير:

يعد فعل الغير أحد الأسباب الخارجية التي تؤدي إلى قطع الرابطة السببية فإذا كان خطأ الغير هو السبب الوحيد والمباشر لوقوع الضرر فإنه يتحمل المسؤولية الكاملة وحده شريطة أن ينطوي فعله عن الخطأ، وإذا كان فعل الغير لا يشكل خطأ من جانبه بل كان بمثابة قوة قاهرة فعند إذن تنفى المسؤولية ولا يلتزم أحد بالتعويض.²

2. الإعفاءات الإتفاقية من المسؤولية لمقاوم المناولة المينائية:

يجوز إعفاء مقاوم المناولة المينائية من المسؤولية في حالة ما إذا كان هناك اتفاق في بند العقد صراحة يقضي بإعفائه من المسؤولية في حال ما إذا كان هناك إخلال في تنفيذ التزاماته التعاقدية، ومع ذلك لا يجوز إعفاء المدين من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم وهذا بحسب نص المادة 178 فقرة 1 من ق. م. ج: لا يجوز لمقاوم المناولة المينائية أن يشترط إعفائه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه اتجاه طالب الخدمة.³

يتمثل الأصل القانوني في منح الأطراف المتعاقدة الحرية الكاملة في الاتفاق على تعديل أحكام المسؤولية العقدية سواء تخفيف أو الإعفاء منها، بشرط أن يظل هذا الاتفاق محكوم بالنصوص القانونية ومراعي لمقتضيات النظام العام والآداب العامة.⁴

الفرع الثاني:

مسؤولية الناقل وكيفية الإعفاء من المسؤولية

بحسب ما ورد في المادة 5 من اتفاقية هامبورغ حددت نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع لقولها: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك، أو تلف

¹ محمد شتا أبو سعد، الخطأ المشترك، دار الفكر الجامعي، مصر، 1998، ص 70.

² بورنان حورية سعيد، تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري، 1990، ص 124.

³ بن حفاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص 190_191.

⁴ زكراوي حمداوي، مرجع سابق، ص 96.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

البضاعة وكذا التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي سبب في هلاك أو تلف أو تأخير أثناء وجود البضاعة في عهده علة الوجه المبين في المادة 4 من نفس الاتفاقية، ما لم يثبت الناقل أنه هو¹ ومستخدميه أو وكلائه جميع الإجراءات المعقولة المطلوبة اتخاذها لتجنب الحادث أو تبعاته.

أولاً: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمناولة المينائية

تتمحور مسؤولية الناقل البحري حول الأضرار أو الخسائر التي تلحق بالبضاعة المشحونة ووفقاً لنص المادة 802 من ق. ب. ج: "يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكفله بها حق تسليمها على المرسل إليه أو ممثله القانوني".²

ومن بين الحالات التي تقوم فيها مسؤولية الناقل هي ثلاث حالات: الهلاك، التلف، التأخير.

1. هلاك البضائع:

يقصد بهلاك البضاعة تلاشي أو الإختفاء الكلي أو الجزئي للبضاعة وبالتالي فالهالك قد يكون كلياً أو جزئياً بحسب حجم الاختفاء الذي يلحق بالبضائع.

أ. الهلاك الكلي:

يقصد بالهلاك الكلي فقدان الناقل لكافة البضاعة المنقولة بموجب عقد الشحن حيث لا يبقى منها أي جزء صالح للتسليم، كسقوطها كلها في البحر نتيجة حادث بحري أو كضياع البضاعة أو تسليمها عن طريق الخطأ لجهة غير مخولة قانوناً باستلامها، مما يحول دون وصولها إلى الحامل الشرعي لسند الشحن.³

ب. الهلاك الجزئي:

يتحقق الهلاك الجزئي للبضاعة عندما تصل البضاعة الغير المكتملة سواء كان ذلك في وزنها حجمها أو قياسها، كما يحدث إذا طال الضرر أو التلف أجزاء محددة من الأمتعة والسلعة المشحونة مع مراعاة شأن نقل البضائع وما جرى عليه العرف من التسامح المتعارف عليها في مجال نقل البضائع حيث تستثنى الفروقات

¹ اتفاقية هامبورغ المادة 5 من اتفاقية هامبورغ.

² طبقاً للمادة 802 من ق. ب. ج.

³ عبد الغاني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون،

2008_2009، ص 13.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

البسيطة التي يقرها العرف التجاري ويتم اثبات الهلاك الجزئي من خلال إجراء مقارنة دقيقة بين البيانات الواردة في سند الشحن من حيث الحجم، الوزن، العدد، وبين ما تم تسليمه فعليا أو ما تم ايداعه في المخازن.¹

ج. اثبات الهلاك:

يتمحور اثبات الهلاك الكلي للبضاعة على واقعة التسليم للناقل حيث يجب على طالب التعويض تقديم الدليل على أن البضاعة قد وضعت فعليا في عهدة الناقل للتكفل بها بواسطة سند الشحن، أما بخصوص واقعة عدم التسليم للمرسل إليه أي يثبت أنه لم يتسلم أي جزء من الشحنة المتفق عليها أما في حالة نقص البضاعة أو الهلاك الجزئي فإن وسيلة الاثبات الجوهرية تكمن في تدوين تحفظات حيث يتعين على المرسل إليه تسجيلها رسميا عند عملية الاستلام لتوثيق النقص أو الضرر الذي شاب البضاعة.

حيث نصت المادة 790 من ق. ب. ج: "في حالة الخسائر أو الأضرار التي تحدث للبضائع، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو من يمثله كتابيا في ميناء التحميل، قبل أو في وقت تسليم البضاعة إذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل، اعتبار من استلام البضائع."²

2. تلف البضائع:

يقصد بالتلف عدم صلاحية البضاعة للاستعمال الذي صنعت من أجله ويتحقق التلف حتى وإن وصلت الشحنة كاملة من حيث الكمية والوزن والعدد، فتعد البضاعة تالفة إذا ظهر عليها عفن أو تعرض البضاعة للكسر أو تحولها إلى حالة غير صالحة للاستخدام أو الانتفاع بها بشكل صحيح.³

أ. أنواع التلف:

• التلف الكلي:

يحدث هذا النوع عندما تفقد البضاعة قيمتها بالكامل حيث لا يستطيع الناقل تسليم أي جزء سليم منها لصاحب الحق في هذه الحالة تكون الشحنة بأكملها معيبة وغير صالحة ومثال ذلك أن تتعفن شحنة الفواكه بالكامل.

• التلف الجزئي:

¹ بدولي سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة ماجستير في قانون الأعمال، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999_2000، ص 72.

² طبقا لنص المادة 790 من ق. ب. ج.

³ شتواح العياشي، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة متنوري قسنطينة، 2004_2005، ص 79.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

يتحقق هذا النوع عندما يتمكن الناقل من تسليم كامل الكمية المتعاقد عليها لكن يتبين أن جزء منها فقط معيب بينما الجزء الآخر سليم¹.

3. التأخير:

يلتزم الناقل البحري قانوناً بإيصال البضائع في الموعد المتفق عليه صراحة في العقد، أو وفقاً لما يمليه العرف البحري وفي حالة خلو العقد من التحديد الزمني وتكمن أهمية هذا الالتزام في طبيعة التجارة البحرية حيث إن أي تأخير قد يعرض البضائع لتقلبات الأسعار السوقية أو التلف، مما يؤدي إلى نقص قيمتها المادية وهو ما يترتب مسؤولية قانونية مباشرة على الناقل،² ولقد نصت المادة 2/5 من معاهدة هامبورغ على أنه يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد النقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق، في حدود الوقت المعقول الذي يمكن أن يطلب من الناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة،³ كما نصت المادة 775 من ق. ب. ج على أنه: "يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حال عدم تحديده تنقل بالطريق العادي".⁴

أ. إثبات التأخير في التسليم:

يعرف التأخير بأنه عدم وصول البضائع المشحونة في الموعد المتفق عليه أو في الوقت الذي تقتضيه ظروف النقل المنطقية ومن الطبيعي أن يحاسب الناقل عن أي تأخير في إيصال الشحنة إلى الأماكن المحددة وفي المواعيد المقررة سواء كانت بموجب اتفاق أو وفق الأعراف التجارية السائدة، وتقع مسؤولية الإثبات واقعة التأخير على عاتق المدعي صاحب البضاعة حيث يتوجب عليه تقديم دليل على أن التسليم لم يتم في ميعاده المحدد، ويتحدد تأخر الناقل في تسليم البضاعة من خلال المقارنة بين ثلاثة عناصر أساسية: تاريخ التكفل، المهلة الممنوحة، تاريخ التسليم الفعلي.⁵

ثانياً: أسباب إعفاء ناقل المناولة المينائية من المسؤولية

تقوم المسؤولية العقدية للناقل على فكرة الخطأ فبمجرد إخلال الناقل بالتزاماته العقدية تترتب عليه مسؤولية قانونية ما لم يتمكن من إثبات انقطاع الرابطة السببية بين الخطأ والضرر ويمكن للناقل التخلص من المسؤولية

¹ علي البارودي، القانون البحري والجوي، ص 321.

² هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص 286.

³ طبقاً للمادة 2/5 من معاهدة هامبورغ.

⁴ طبقاً للمادة 775 من ق. ب. ج.

⁵ كمال حمدي، مرجع سابق، ص 75.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

أو التخفيف من حدتها إذا توفرت أسباب الإعفاء القانوني أو الاتفاقي كما هو الحال في جميع العقود وهذا ما سنفصل فيه.

1. حالات الإعفاء القانونية:

حدد المشرع الجزائري حالات إعفاء الناقل من المسؤولية في نص المادة 803 من ق. ب. ج¹ والتي وردت على سبيل الحصر تتمثل في:

أ. حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة:

تؤكد المنظومة القانونية البحرية على التزام جوهرى يقع على عاتق الناقل وهو ضمان سلامة السفينة للقيام برحلتها وهذا وفقا لنص المادة 803 من ق. ب. ج التي تفرض على الناقل الالتزام ببذل العناية الواجبة واليقظة المعقولة قبل الإبحار وعند بدء الرحلة لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية، لا يعتبر الناقل مسؤولا عن الأضرار الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا ثبت تقصيره في بذل العناية المطلوبة، فإذا أثبت أنه قام بما يلزم بتجهيزها فإنه يستفاد من الإعفاء القانوني من المسؤولية،² ويعفى الناقل من المسؤولية في حال ما إذا كان الضرر ناتجا عن العيب الخفي وهي العيوب التي لا يمكن رصده أو اكتشافه ببذل العناية واليقظة ويشترط للإعفاء أن يكون العيب موجودا في بنية السفينة رغم قيام الناقل بكل واجبات الحيطه والحذر مما يجعله عيبا خارجا عن إرادته وقدرته على التوقع.³

ب. الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية:

ويقصد بالخطأ الملاحي هو ذلك الخلل الفني الذي يقع أثناء قيادة السفينة، أو توجيهها كمخالفة الريان للقاعد الدولية المعتمدة لمنع التصادم البحري، أو إبحار السفينة من ميناء دون إكثرات بسوء الأحوال الجوية أو تحذيرات مناخية، أو تنفيذ مناورات خاطئة تتسبب في اصطدام السفينة أو جنوحها، وقاضي الموضوع هو الذي يحدد ما إذا كان الخطأ ملاحيا أو غير ملاحيا،⁴ يعفى الناقل من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية إذا أثبت أن السبب يعود إلى خطأ ملاحيا ارتكبه الريان أو أحد أفراد الطاقم كما يرجع إعفاء الناقل من المسؤولية

¹ طبقا لنص المادة 803 من ق. ب. ج: "يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة."

² محمد بوراس، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون الجزائري واتفاقية هامبورغ، جامعة تيارت، ص 177.
³ أحمد محمودي حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدة بروكسل وتعديلاتها، مطبعة الأطلس، 1981، ص 69.

⁴ مسعودة نايلي، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لإستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2017_2018، ص 19.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

عن الأخطاء الملاحية إلى عدم تدخله في عمل الربان بأي شكل من الأشكال فهو بعيد كل البعد عما يمارسه الربان وبذلك لا يكون الناقل مسؤولاً عنه إلا إذا تعلق الأمر بخطأ في الرّص البضاعة وتستيفها والشحن والتفريغ، ولكي يتحمل الناقل من المسؤولية يجب عليه إثبات أن الضرر الناتج حاصل عن الخطأ الفني الملاحي لا يد له فيه ولا يملك السلطة التدخل لمنع وقوعه.¹

ج. إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير:

في بعض الحالات قد تتعرض البضائع محل عقد النقل البحري للتلف أو الهلاك نتيجة تصرفات صادرة عن أطراف خارجية (الغير) لا علاقة للناقل بها.

• الحريق:

وفق لما نصت عليه المادة 803 من ق. ب. ج: "الحريق إذا كان مسبباً من فعل أو خطأ الناقل" ويفهم من هذه المادة أن الناقل البحري يعفى من المسؤولية في حالة نشوب حريق وأن يثبت عدم وجود أي تقصير من جانبه أدى إلى اشتعال نيران أو تفاقمها.²

• الأفعال المسببة من طرف الغير:

يعفى الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضاعة إذا ثبت أن الضرر الناتج عن الخطأ ارتكبه الغير ويقصد بالغير كل شخص لا تقع تصرفاته تحت مسؤولية الناقل وعلى ذلك لا يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب التصادم السفينة التي تحمل بضاعة بسبب وجود بضاعة أخرى لم يكن الناقل على علم بعيبيها.³

• حالة القوة القاهرة:

¹ مسعودة نايلي، المرجع نفسه، ص 19.

² أعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، الاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 135.

³ محمود سمير الشراوي، القانون البحري، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 376.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

أقرت اتفاقية بروكسل 1924 وتبعها المشرع الجزائري بمجموعة من الحالات التي تعفى فيها من المسؤولية باعتبارها القوة القاهرة وهي أحداث الخارجة تماما عن إرادة الإنسان لا يمكن توقعها أو دفعها كزلازل أو الفيضانات والصواعق وأيضا هناك حوادث حرب وحالة أعمال الأعداء العموميين كالقراصنة وحالة الفتن.¹

• حالة أخطاء الشاحن لا سيما تحريم أو تكيف أو تعليم البضائع:

تناولت المادة 803 من ق. ب. ج فالخطأ راجع من الشاحن وكذا يعفى الناقل من المسؤولية في حالة تصريح الكاذب من الشاحن.²

• حالة إنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر:

تعد عملية الإغاثة والإنقاذ من الأسباب القانونية التي تعفي الناقل البحري من مسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر في تسليمها ولا يقع على عاتق الناقل أدنى مسؤولية إذا كان الضرر ناتجا عن محاولة إنقاذ الأرواح البشرية عرض البحر أو نتيجة اتخاذ التدابير المعقولة والمنطقية لحماية الممتلكات والأموال من الغرق أو التلف ويتمشى هذا التوجه مع ما أقره المشرع الجزائري في مادة 803 من ق. ب. ج بعكس اتفاقية هامبورغ وقواعد روتردام فقد أكد صراحة على رفع المسؤولية عن الناقل في حالتي إنقاذ الأرواح والتدابير لحماية ممتلكات على حدّ سواء.³

2. حالات الإعفاء الاتفاقية:

تتمحور القاعدة العامة حول عدم جواز اتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إلا أن هناك استثناءات محددة يجوز فيها الاتفاق وهي كالآتي:

أ. تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن:

تنتفي المسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها في حال ثبت أن الشاحن قد قدم بيانات مظللة أو غير صحيحة عمدا في سند الشحن تتعلق بطبيعة البضاعة أو قيمتها، فإذا نجح الناقل في إثبات ذلك فإن

¹ عبد القادر العطري حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط 1، 1999، ص 409.

² مادة 803 من ق. ب. ج: "لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المتسبب للبضائع أو ما تبعها إذا ارتكب الشاحن تصريحا كاذب شأن نوعيتها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل."

³ أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 67.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

إفادة الشاحن عن العلامات البضاعة، نوعها، كميتها تخالف الواقع فإنه يعفى من جبر الأضرار الناتجة عن تلك الإفادة الخاطئة.¹

ب. نقل البضاعة على سطح السفينة:

تعد القاعدة العامة في النقل البحري هي شحن البضائع داخل عنابر السفينة لحمايتها إلا أنه يسمح للناقل استثناء لشحنها فوق سطح السفينة بعد الحصول على إذن صريح ومكتوب من الشاحن بالموافقة على وضع البضاعة على السطح، وإذا كان القانون المعمول به أو الأعراف التجارية السائدة في ميناء الشحن تقضي بوجوب أو جواز الشحن على سطح السفينة، وفي حالة ما إذا اقتضت البضاعة وضعها على ظهر السفينة، قد يقبل الشاحن وضع البضاعة فوق السطح مقابل الحصول على تخفيض في قيمة أجر الشحن.²

ج. نقل الحيوانات:

يعفى الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك الحيوانات أو تضررها إذا ثبت أن ذلك الضرر كان نتيجة للمخاطر الطبيعية المتصلة في نقل الكائنات الحية، وفي حال ما إذا التزم الناقل بكافة التعليمات الصادرة من الشاحن بخصوص رعاية الحيوانات ويفترض قانونا أن أي ضرر يلحق بها هو نتاج لمخاطر النقل وليس تقصيرا منه ولكسر قرينة إعفاء الناقل يقع على عاتق الشاحن عبء إثبات أن الضرر لم يكن قدرا محتملا بل نتج عن خطأ فعله أو إهمال صدر من الناقل شخصا أو من ينوب عنه أو أحد تابعيه.³

المطلب الثاني:

مسؤولية الشاحن في عقد المناولة المينائية وكيفية الإعفاء منها

تتفق الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري على أن مسؤولية الشاحن في عقود المناولة المينائية وفي هذا المطلب سنتحدث على الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن في (الفرع الأول) والإعفاء الشاحن من المسؤولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول:

¹ محمد فقيه العريبي، مرجع سابق، ص 355.

² دمانة محمد، دفع المسؤولية الناقل لبحري للبضائع في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة ورقلة، 2006، ص 46.

³ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 333.

الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن

ترتكز مسؤولية الشاحن على مبدئين أساسيين هما المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات (أولا) أما المسؤولية على أساس الضمان (ثانيا).

أولاً: المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات

تجسيدا لهذا المبدأ أقرت اتفاقية بروكسل لعام 1924 في المادة 4 مبدأ إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إذا كان الضرر ناتج عن سوء التغليف أو التعبئة التي قام بها الشاحن، وقد تبني المشرع الجزائري هذا التوجه ذاته حيث نصت المادة 803 من ق. ب. ج على أن أي خطأ يرتكبه الشاحن أثناء التعبئة (emballage) أو التكييف (conditionnement) تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية.¹

1. انعدام أو عدم كفاية التغليف:

يعرف عدم كفاية تغليف البضاعة بأنه إفتقار العبوات المستخدمة كالأكياس، صناديق، البراميل، الصفائح، للمثانة والقوة اللازمة لحماية البضاعة من الظروف والمخاطر المعتادة في عملية النقل البضاعة بحرا، يجب التأكيد على أن كفاية التغليف ليس معيارا ثابتا او مطلق بل هو معيار مرن يخضع لتقرير بناء على نوع البضاعة وظروف الرحلة ومدة الرحلة، وما يعتبر تغليفا كافيا لبضاعة معينة في رحلة قصيرة قد لا يكون كافيا لبضاعة أخرى في رحلة طويلة، يمتد مفهوم عدم كفاية التغليف ليشمل قدرة العبوات على تحمل عمليات الشحن والرّص التي تتم وفقا للأصول الفنية والمهنية المعتادة في الموانئ.

2. عدم كفاية أو إتقان العلامات:

استنادا إلى المادة 17 فقرة 3 من اتفاقية روتردام على أنه يتم تحديد المسؤوليات في حالات وضع العلامات على البضائع التي تعفي الناقل من المسؤولية عن أي أضرار تلحق البضاعة إذا كان السبب الرئيسي في حدوث هذا الضرر هو نقص أو عيب في العلامات الموضوعة في الطرود، وفي هذه الحالة تقع المسؤولية القانونية على عاتق الشاحن بصفته المسؤول عن وضع هذه العلامات بشرط تقديم دليل على وجود علاقة سببية مؤكدة ومباشرة بين خلل في العلامات وبين الضرر الفعلي الذي أصاب البضاعة.²

¹ طبقا للمادة 803 من ق. ب. ج.

² قرارية قويدر، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص 111

ثانياً: المسؤولية على أساس الضمان

تتميز المسؤولية على أساس الضمان بكونها التزام بتحقيق نتيجة، مما يجعلها تختلف جوهرياً عن مسؤولية إثبات الخطأ التي تتطلب التزاماً ببذل عناية ووفقاً لأحكام ق.م، ج وبناء على ذلك يترتب على أساس الضمان التزام الشخص بجبر الضرر والتعويض عنه بغض النظر عن وجود الخطأ من جانبه أم عكس ذلك فالمسؤولية هنا تقوم بمجرد وقوع الضرر وتظل قائمة حتى في حالات القوة القاهرة أو السهو وذلك بغض النظر عن ثبوت حسن نية المسؤول.¹

1. المسؤولية عن عدم صحة المعلومات لإعداد تفاصيل العقد:

يقع على عاتق الشاحن التزاماً أصيلاً بتقديم بيانات دقيقة وصريحة حول البضاعة المشحونة، وهذا الالتزام ليس مجرد إجراء إلزامي بل هو حجر الزاوية في العقد، فإن أي تصريح كاذب أو مضلل يضع الشاحن مباشرة تحت طائلة المسؤولية القانونية المترتبة عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة، وتطبق عليه العقوبة المدنية وهذا ما نصت عليه المادة 805 من ق.ب ج وبناء عليه فإن ثبوت تقديم البيانات الغير الصحيحة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة مرافقة يعد سبباً كافياً لإخلاء ذمة الناقل في عقد النقل البحري للبضائع.²

2. المسؤولية في حالة نقل البضائع الخطرة:

يقرر ق.ب.ج وكذلك الاتفاقات الدولية مسؤولية الشاحن عن تعويض الأضرار والمصاريف الناشئة عن تحميل البضائع الخطرة وفقاً للحالتين التاليتين:

أ. الحالة الأولى: حالة عدم علم الناقل أو ممثله بخطورة البضائع وتكون في امتناع الشاحن عن تبليغ الناقل عن طبيعة البضاعة ومدى خطورتها أي قابليتها للاشتعال أو الانفجار فإن للناقل السلطة التقديرية في اتخاذ التدابير اللازمة في اتجاهها سواء بالتفريغ أو إزالة خطورتها في أي وقت أو مكان دون إلتزام بدفع تعويضات لصالح الشاحن.

ب. الحالة الثانية: حالة علم الناقل وموافقته عليها إذا وافق الناقل على شحن البضاعة الخطرة مع علمه بطبيعتها، فلا يحق له التخلص منها إلا إذا أصبحت تشكل خطراً جسيماً على سلامة السفينة أو الشحنة وفي هذه الحالة يعفى الناقل من المسؤولية مع مراعاة استثناء فيما يتعلق بالخسائر المشتركة وهو ما ورد في المادة 4 من اتفاقية بروكسل التي تليها المادة 13 من معاهدة هامبورغ والمادة 778 من ق.ب.ج.

¹ كمال حمدي، قانون البحري، مرجع سابق، ص 111.

² طبقاً للمادة 805 من الأمر رقم 76_80 المؤرخ في 23 أكتوبر المعدل والمتمم بالقانون رقم 98_05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية رقم 29 سنة 1977، جريدة رسمية رقم 47 سنة 1998.

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة المينائية والمسؤولية الناجمة عنها

بالإضافة إلى المسؤولية المدنية التي تلزم الشاحن بالتعويض عن الأضرار أقر المشرع الجزائري عقوبات جزائية لكل من يخالف الإجراءات القانونية الواجب اتباعها عند نقل البضائع الخطرة وهذا ما نصت عليه المادة 953 من ق. ب. ج.¹

الفرع الثاني:

إعفاء الشاحن من المسؤولية

بينما التزمت كل من اتفاقيات دولية (بروكسل، هامبورغ) والقانون ب. ج الصمت اتجاه إمكانية إدراج الشاحن لشروط تعفيه من المسؤولية، إلا أن اتفاقية روتردام جاءت لتحسم الأمر في المادة 79 والتي نصت صراحة على بطلان أي شروط تعاقدية تهدف إلى إعفاء الشاحن من مسؤوليته أو تقليص التزاماته أو زيادتها أو التي تسعى إلى تحويل حقوق تأمين البضاعة لصالح الناقل أو تابعيه وذلك بناء على الإحالة الواردة في المادة 18 من الاتفاقية نفسها²

¹ طبقا لنص المادة 953 من ق. ب. ج: "يعاقب بالحبس من شهرين إلى 5 سنوات وغرامة مالية"

² قرارية قويدر، مسؤولية الشاحن في عقد النقل لبحري للبضائع، مرجع سابق، ص 93.

خلاصة الفصل الثاني

يستنتج من هذا الفصل الذي يندرج ضمن عنوان الآثار المترتبة عن عقد المناولة المينائية جملة من الالتزامات الواردة على أطراف عقد المناولة المينائية تتمثل في التزامات المقاول والتي التزامات مادية المتمثلة في الشحن البضائع وحرصها وتستيفها، أما الالتزامات القانونية هي أحكام تنظم العمليات التي تقع على عاتق المقاول (الوكالة والوديعة)، كما أن هناك التزامات تقع على عاتق كل من الشاحن والناقل والمرسل إليه. ويترتب عن الإخلاء بهذه الالتزامات قيام المسؤولية العقدية للمقاول كمقاول وكوديع وكمودع، والناقل والشاحن، كما يوجد هناك أسباب قانونية واتفاقية للإعفاء من المسؤولية.



"الخاتمة"

الخاتمة

لقد استعرضنا من خلال هذه الدراسة التحليلية النظام القانوني لعقد المناولة المينائية، مسلطين الضوء على كيفية تنظيم المشرع الجزائري لهذه العملية وهذا في ظل القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98_05 لسنة 1998، حيث أفرد المشرع الجزائري أحكاما خاصة لعقد المناولة المينائية في الباب الخامس تحت عنوان "النشاطات المينائية"، وتحديدا في المادة 912 حيث تم ضبط مهام مقاول المناولة وتوصيفها بدقة، وفيما يخص الجانب القانوني للمسؤولية نجد أن المشرع قد أخضع مقاول المناولة للشروط والضوابط الواردة في الفصل الرابع من الباب الثالث، الثاني من الأمر رقم 76-80 وهي القواعد ذاتها المنظمة لمسؤولية الناقل البحري فعقد المناولة المينائية فهو الركيزة الأساسية التي تقوم عليها التجارة العالمية، فالمناولة هي الشريان الذي يغذي التجارة البحرية للدول، لاسيما في ظل التزايد المستمر في أحجام السلع وتدفق المبادلات التجارية الدولية التي تمر عبر الموانئ.

بعد دراسة هذا الموضوع من جميع الجوانب، توصلنا إلى النتائج والتوصيات التالية:

أولا_ النتائج:

« يعرف عقد النقل البحري بأنه عقد رضائي زمني، يركز على توافق أرادات أطرافه الأربعة وهو المقاول والشاحن والناقل والمرسل إليه، كما يصنف ضمن العقود الملزمة لجانبين حيث تتداخل التزامات الناقل من استلام، شحن، ورّص، نقل، تفرغ لتكون متممة ومقابلة للالتزامات الشاحن، مما يخلق توازنا تعاقديا بين الطرفين.

« يصنف عقد المناولة المينائية كعقد تجاري بطبيعته بالنسبة للمقاول، وذلك كونه يسعى من خلاله إلى تحقيق ربح مادي ضمن غرض اقتصادي وأنه تجاري بالنسبة للناقل إذا تم إبرامه مع المقاول وكذلك عند إبرامه مع الشاحن أو المرسل إليه يدخل في نطاق الأعمال التجارية غير أن في هذه الحالة يعد العقد مدنيا بالنسبة إليهما.

« بالرغم من الطبيعة الرضائية لعقد المناولة المينائية، إلا أنه يتميز بخصوصية اشتراط الإثبات الكتابي، حيث يتم إثباته بموجب سند الشحن خاص بالمناولة، وقد أوجب المشرع تضمين هذا السند بيانات محددة لكي يكتسب حجيته القانونية في مواجهة طرفي العقد أو الغير الذي تؤول إليه حيازة السند عبر طرق مشروعة وقانونية.

الخاتمة

◀ تتم العمليات المندرجة ضمن عقد المناولة المينائية من خلال الأطراف المتعاقدة الناقل، الشاحن، المرسل إليه حيث يحل مقال المناولة محلهم في تنفيذ هذه المهام باستخدام عماله ومعداته الخاصة وبالاستناد إلى الاتفاقيات الدولية مثل بروكسل وهامبورغ، والتقنين البحري الجزائري فإن الالتزام بعملية المناولة يقع أصلا على عاتق الناقل ومع ذلك يمنح الأخير في تفويض هذه المهمة وإسناد تنفيذها إلى مقال متخصص في المناولة.

◀ اختلف الفقه في تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية، غير أن الرأي الراجح يذهب إلى أن عقد المناولة المينائية هو عقد مقاول.

◀ تتنوع التزامات مقال المناولة بين أعمال مادية تتمثل في شحن البضاعة ورصها تفتيشها وتفريغها، وبين تصرفات قانونية كالوكالة والوديعة، وفي المقابل يلتزم الطرف المتعاقد معه بسداد الأجر المتفق عليه وتوفير الظروف الملائمة التي تمكن المقال من إنجاز العمل وتسليمه.

◀ أقر المشرع الجزائري صراحة مسؤولية مقال المناولة بموجب المادة 915 من القانون البحري، حيث يظل المقال مسؤولا بصفة مباشرة أمام الجهة التي طلبت خدماته عن أي تقصير أو ضرر يلحق بالعملية الموكلة إليه.

ثانيا_ التوصيات:

◀ ضرورة قيام المشرع الجزائري بوضع تعريف جامع ومانع لعقد المناولة المينائية، بما يزيل أي لبس قانوني يحيط بهذا النوع من العقود.

◀ العمل على إدراج نصوص قانونية تكميلية ومفصلة لتنظيم أحكام عقد المناولة المينائية، وذلك نظرا للأهمية الاستراتيجية والحيوية التي يكتسبها هذا العقد ضمن الأنشطة والتعاملات المينائية.

◀ مراجعة وإعادة هيكلة الرسوم والتكاليف المتعلقة بالخدمات المينائية (مثل عمليات الشحن والتفريغ) من خلال حفظها، بهدف تعزيز القدرة بمواني الدول المجاورة.

◀ العمل على استحداث منصة رقمية متخصصة تهدف إلى رفع مستوى الوعي لدى الفاعلين في قطاع المناولة المينائية بالجزائر، ومواكبة آخر التطورات المحلية والإقليمية والدولية ذات الصلة، ويتضمن ذلك إصدار دورية إعلامية متكاملة عبر الموقع، تشمل دليلا شاملا لأبرز شركات المناولة الوطنية والأجنبية الناشطة بالموانئ الجزائرية، على أن تتولى إدارة المنصة مسؤولية الإشراف المباشر على محتوى هذه الدورية وإصدارها.

الخاتمة

« حتمية تدخل المشرع الجزائري لمراجعة المنظومة القانونية الحالية وتعديل نصوصها بما يكفل سد الثغرات القانونية القائمة، بالإضافة إلى الإنضمام إلى الاتفاقيات الدولية كاتفاقية هامبورغ خاصة أن الجزائر من الدول الشاحنة، ومواكبة التطور الحاصل في ميدان التجارة البحرية واتفاقية روتردام لسنة 2008.

« العمل على مراجعة وخفض الرسوم المينائية وتكاليف الشحن والتفريغ، بما يضمن ميزة تنافسية للموانئ الوطنية مقارنة بنظيراتها في الدول المجاورة، بما في ذلك تخفيض أجور الأراضي والمستودعات داخل المناطق المينائية بتشجيع القطاع الخاص الجزائري على الاستثمار مما يساهم بشكل مباشر في تنشيط حركة الشحن والتفريغ.

"قائمة المراجع

والمصادر"



• المراجع

أولاً: الكتب

- 1- إيمان جميل، مقال الشحن والتفريغ، ب ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- 2- محمد فريد العريني، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، 2000.
- 3- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.
- 4- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني لنقل الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 5- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، وفق الإتفاقيات الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام 1978 "هامبورغ" المكتب العربي، الإسكندرية.
- 6- أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، د ط، الناشر المعارف، الإسكندرية.
- 7- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة، ط4، 1996.
- 8- حسن دياب، العقود التجارية وعقد بيع سيف Cif، دراسة مقارنة، ط1، بيروت، المؤسسة الجامعة للدراسات والنشر والتوزيع، 1999.
- 9- إلياس حداد، السندات التجارية في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1985.
- 10- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2000.
- 11- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
- 12- محمد السيد الفقي، تطور القواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2007.
- 13- هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.
- 14- عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة والنشر، الأردن، 1999.
- 15- كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البحري للبضائع 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 16- كمال حمدي، مسؤولية النقل البحري للبضائع مقارنة مع اتفاقية هامبورغ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 17- نادر محمد إبراهيم، الإستعداد القانوني لبدأ الشحن البحري للبضائع الخطرة، الإسكندرية، 2003.
- 18- شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤولية، دار الجامعة الجديدة، 2012.
- 19- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.

قائمة المراجع والمصادر

- 20- عبد القادر السنهوري، الوسيط في القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الأول.
- 21- بوعبد الله رمضان، أحكام عقد الوكالة في التشريع الجزائري، دار الخلد ونية، الجزائر، 2008.
- 22- سيد أحمد إبراهيم، عقد الوديعة، ط1، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، 2003.
- 23- طلبة أنور، المطول في شرح القانون المدني، الجزء العاشر، الإسكندرية، 2006.
- 24- التغرويني محمد، النقل البحري، ط1، الجزء الثاني، 2006.
- 25- محمد شتا أبو سعد، الخطأ المشترك، دار الفكر الجامعي، مصر، 1998.
- 26- شفيق محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة، 1997.
- 27- أحمد محمودي حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقاً لمعاهدة بروكسل وتعديلاتها، مطبعة الأطلس، 1981.
- 28- محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
- 29- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1987.
- 30- سوزان حسن علي، عقد النقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004.
- 31- محمد حسن قاسم، مضمون التزام الوكيل بتنفيذ الوكالة، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2011.
- 32- علي حسن يوسف، عقد النقل البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1965.
- 33- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، ط4، دار الهدى، عين ميله، الجزائر.
- 34- العطري عبد القادر الحسين، الوسيط في شرح القانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، ط1، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999.
- 35- بورنان حورية سعيد، تحديد طبيعة مسؤولية النقل البحري، 1990.

ثانياً: رسائل وأطروحات

1. رسائل الدكتوراه

- 1- سعيد مراد، عقد البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، جامعة تلمسان، 2010.
- 2- كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة1، 2020.
- 3- بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقية الدولية، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ملود معمري، تيزي وزو، 2021

- 4- زكراوي حمداوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019.
- 5- أعراب كميلى، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تيزي وزو، 2025.

2. المذكرات الجامعية

أ. مذكرات ماجستير

- 1- دمانة محمد، دفع مسؤولية النقل البحري للبضائع في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة ورقلة، 2006_2007.
- 2- محمد بوراس، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة تيارت، 2010_2011.
- 3- عبد الغاني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، 2008-2008.
- 4- شيهاب بنونة، التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة وهران، 2013_2014.
- 5- شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005-2006.
- 6- شتواح العياشي، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة منثوري، قسنطينة، 2005-2006.
- 7- بدولي وسيم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة ماجستير في قانون الأعمال، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999_2000.

ب. مذكرات ماستر

- 1- نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2015_2016.
- 2- زناجي آسيا، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، كلية الحقوق، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2014_2015.
- 3- مسعودي نايلي، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، لاستكمال شهادة ماستر أكاديمي، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرياح، ورقلة، 2017_2018.

قائمة المراجع والمصادر

- 4- بن حفاف حورية، عميش مريم، نشاط مقال المناولة المينائية بين التشريع والواقع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بوقرة بومرداس، 2020-2021.
- 5- بريهموش أميمة، عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون البحري ومينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2021-2022.
- 6- سلطان أميرة، مسلاوي مروة، تحديد مسؤولية مقاول المناولة، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2023.
- 7- آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، التنظيم القانوني لعقد المناولة البحرية في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2021_2022.
- 8- رزاي نهاد، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون بحري ميناء، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2021.
- 9- بلعابد جمال، كافي صلاح الدين، المناولة المينائية في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2021_2022.
- 10- شايع الوجه كريمة، لهديرب أسية، زكيري ماجدة، مسؤولية مقال المناولة، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022.
- 11- أسماء بوقرة، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية الحقوق، جامعة أم البواقي، 2017-2018.

ثالثا: المقالات

- 1- حياة عفرة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري، "مجلة الندوة للدراسات القانونية"، كلية الحقوق بودواو، جادعة أمحمد بوقرة بومراس، العدد 12، الجزائر، 2017.
- 2- قرارية قويدر، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع.

قائمة المراجع والمصادر

- 3- قارة وليد، عدد خاص بالعقود البحرية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، 2017.
- 4- يعقوب يوسف صرخوة، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق، الكويت.
- 5- بن حمو فتح الدين، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد 5، 2014.
- 6- كريد مريم، أثر الالتزامات الأطراف عقد النقل البحري للبضائع على المسؤولية مقال الشحن والتفريغ طبقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، "مجلة المعيار"، العدد 24، العدد 52، 2020.
- 7- زكراوي حمداوي، "الأشخاص البريون للسفينة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 11، 2022.
- 8- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية زميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد 07.
- 9- الطيب ويس إبراهيم، الطبعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري، مجلة الفقه والقانون، العدد 15، يناير 2014.
- 10- بوقادة عبد الكريم، القوة الثبوتية لسند الشحن البحري في القانون الجزائري، مقال منشور في مجلة الدراسات القانونية، العدد 04، 2017.

رابعاً: المداخلات

- 1- حوباد حياة، دور مقابلة التشوين في الموانئ الجزائرية بين التشريع والواقع العملي "مداخلة ملقاة في الملتقى الوطني المرسوم ب "خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق"، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 10 فيفري 2022.

• المصادر:

النصوص القانونية

أ. الأوامر والقوانين

- 1- الأمر رقم 80_76 المؤرخ في 23 أكتوبر المعدل والمتمم بالقانون رقم 05_98 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 29 سنة 1977، جريدة رسمية رقم 47 سنة 1998.
- 2- الأمر رقم 59_75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 101 الصادر بتاريخ 10 سبتمبر 1975، المتعلق بقانون التجاري، جريدة رسمية العدد 77، الصادر بتاريخ 11 ديسمبر (معدل ومتمم).
- 3- الأمر رقم 27_96، المؤرخ في 09 ديسمبر 1996، المتعلق بالقانون التجاري، الجريدة الرسمية، العدد 77، الصادر بتاريخ 11 ديسمبر 1996 (معدل ومتمم).

ب. المراسيم

- 1- المرسوم التنفيذي رقم 363_08 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008 المعدل للمرسوم التنفيذي 139_06 المؤرخ في 15 أبريل 2006، والذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، جريدة رسمية عدد 64 المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.
- 2- المرسوم التنفيذي 139_06 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة أعمال المناولة والتشوين في الموانئ، المؤرخ في 15 أبريل 2006 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجزائر، العدد 24، الصادر بتاريخ 16 أبريل 2006.



"قائمة محتويات"

قائمة المحتويات

الصفحة	العناوين
أ	شكر وتقدير
ب	الإهداء
ج	قائمة المختصرات
4-2	مقدمة
الفصل الأول: ماهية مناولة المينائية	
06	المبحث الأول: مفهوم عقد المناولة المينائية
07	المطلب الأول: التعريف بعقد المناولة المينائية وخصائصه
07	الفرع الأول: تعريف عقد المناولة المينائية
08	الفرع الثاني: خصائص عقد المناولة المينائية
12	المطلب الثاني: أطراف عقد المناولة المينائية
12	الفرع الأول: المقاول
14	الفرع الثاني: الناقل
16	الفرع الثالث: الشاحن chargeur
18	الفرع الرابع: المرسل إليه le destinataire
19	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية وكيفية إثباته
20	المطلب الأول: طبيعة عقد المناولة المينائية
20	الفرع الأول: النظرية التقليدية
23	الفرع الثاني: النظرية الحديثة
25	المطلب الثاني: إثبات عقد المناولة المينائية
25	الفرع الأول: إثبات عقد المناولة المينائية بوثيقة الشحن
27	الفرع الثاني: حجة سند الشحن
30	خلاصة الفصل الأول

قائمة المحتويات

الفصل الثاني: آثار عقد المناولة الميدانية والمسؤولية الناجمة عنها	
32	المبحث الأول: الإلتزامات الناشئة عن عقد المناولة المينائية
32	المطلب الأول: الإلتزامات بالنسبة للمقاول والمتعاقد مع المقاول
33	الفرع الأول: التزامات المقاول
40	الفرع الثاني: التزامات المتعاقد مع المقاول
44	المطلب الثاني: الإلتزامات بالنسبة للناقل والشاحن والمرسل اليه
45	الفرع الأول: التزامات النقل
46	الفرع الثاني: التزامات الشاحن
47	الفرع الثالث: التزامات المرسل اليه
48	المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة في عقد المناولة المينائية
48	المطلب الأول: أساس مسؤولية المقاول والناقل وكيفية الإعفاء منها
49	الفرع الأول: مسؤولية المقاول وكيفية الغفء منها
54	الفرع الثاني: مسؤولية الناقل وكيفية الغفء من امسؤولية
61	المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن في عقد المناولة المينائية وكيفية الإعفاء منها
61	الفرع الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن
63	الفرع الثاني: إعفاء الشاحن من المسؤولية
65	خلاصة الفصل الثاني
67	الخاتمة
71	قائمة المراجع و المصادر
78	قائمة المحتويات
ملخص	

الملخص:

استجابة للتحوّلات الاقتصادية المتسارعة وتنامي حركة النقل البحري، أصبحت المناولة المينائية ركيزة أساسية في سلسلة توريد البضائع داخل الموانئ، وتتمحور المناولة المينائية حول حزمة من العمليات المادية كالشحن والرّص وتستيف البضاعة وفكها وإنزالها وصولاً إلى ترتيبها وإيداعها في المخازن المينائية، وتنفيذ العمليات القانونية، حيث تخضع هذه العمليات الأخيرة لإجراءات كالاتّلام التّأشير التّعرف على البضاعة المشحونة وحراستها إلى أن يتم شحنها وتسليمها إلى المرسل إليه.

كلمات المفتاحية: المناولة المينائية، النقل البحري، سلسلة التوريد، البضائع

Abstract:

In response to rapid economic transformation and the growth of maritime transport, port handling has become a fundamental pillar in the cargo supply chain within ports. Port handling revolves around a package of physical operations, such as loading, docking, stowing, unstowing, and discharging cargo, leading, up to its sorting and storage in port warehouses, as well as the execution of legal operations, these latter operations are subject to procedures such as receipt, endorsement, identification of shipped cargo, and its guarding until it is loaded and delivered to the consignee.

Keywords: Port Handling; Maritime; Supply Chain; Cargo.