وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أكلي محند أولحاج –البويرة–

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم قانون الخاص

التنظيم القانوني لعقد المناولة البحرية في التشريع الجزائري

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون أعمال

من إعداد:

- أيت شيخ صارة
- أكساس سيليا

تحت إشراف :

د/ غضبان نبيلة

لجنة المناقشة

الأستاذة د/ قاسم حكيم .....رئيسا

الأستاذ د/ غضبان نبيلة .....مشرفا و مقررا

الأستاذ د/ شتوان حياة .....عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2021-2022

شكر وتقدير

اللهم لك الحمد قبل أن ترضى، ولك الحمد إذا رضيت، ولك الحمد بعد الرضا، نحمد الله عز وجل أنه وفقنا إلى إنجاز هذا العمل المتواضع.

وفي هذا المقام يسعدنا أن نتوجه بخالص شكرنا وعظيم امتناننا إلى أستاذتنا الفاضلة " غضبان نبيلة" لما كان لنصحها وإرشاداتها الأثر العظيم في هذا البحث، وأسأل الله تعالى أن يجزيها لنا خير الجزاء وأن يجعل هذه المذكرة في موازين أعمالها.

كما نتوجه بخالص التحية والاحترام للأستاذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم بقبول مناقشة هذه المذكرة.

إهداء

إلى قرة عيني، إلى من جعلت الجنة تحت قدميها، إلى من سقتني من نبع حنانها، إلى من وهبتني الحياة... أمي العزيزة حفظها الله .

إلى من يزيد في انتسابي فخرا و اعتزازا إلى من دعمني في كل خطوة أخطوها في مسيرتي العملية، إلى من جعلني أكبر في أزكى و أطهر فضيلة، أبي العزيز أطال الله في عمره.

إلى سندي الوحيد، إلى من شاركني كل أفراحي و أحزاني، إلى من كان عنوان للأخوة أخي الوحيد " أنيس " حفظه الله.

و إخوتي جبيقة و سيليا، منتمية لهما النجاح و التألق في مسيرتهما العملية.

إلى من مد لي يد العون و خطى معي أكبر خطواتي، و يسر لي الصعاب، و كان لي نعم السند " نبيل "

إلى كل من شائت الأقدار أن تجمعني بهم حدائق الدراسة و جعلت منهم أشقاء ..إلى أعز أصدقائي.

إلى كل عائلتي من قريب أو بعيد و لو كانت بكلمة طيبة خاصة خالاتي أوجه لهن كل الشكر و المحبة داعية الله أن يمن عليهم الصحة و السعادة.

أيت شيخ صارة

إهداء

إلى من ترفع يديها كل يوم إلى السماء داعية الله أن يمن عليها بالصحة و النجاح إلى والدتي العزيزة حفظها الله.

و لوالدي العزيز أطال عمره، فهو خير قدوة ورمز للأبوة والصلاح فله كل الفضل عليا، لما أولاني به من دعما ومساندة في مشواري العلمي.

إلى من أعطوا الأخوة معناها النبيل، إلى من أعيش معهم أجمل اللحظات وأحلاها إلى إخوتي وأخواتي وأزواجهم وأولادهم، داعية الله أن يرزقهم الصحة والهناء والعافية والبركة والفضل من الله عز وجلى.

إلى روح الفقيدة أختي العزيزة التي فارقتنا في الحياة الدنيا، ومازالت حية في قلوبنا دوما وإلى الأبد راجيا من الله عز وجل أن يسكنها فسيح جنانه وأن يتغمدها برحمته يـــــــــا أ الله.

أهديها إلى أقرب أصدقائي وشريكة دربي، إلى التي سهرت معي الليالي لإنجاز هذا العمل المتواضع، إلى أعز رفيقة " سارة " بالإضافة التي أراها أختي الصغيرة ونور قلبي " فيروز " متمنيتا لها النجاح و التألق وأحسن مستقبل.

وإلى كل الأصدقاء والأحباب دون استثناء.

أكساس سيليا.

مقدمة:

تتميز الجزائر بموقع استراتيجي هام و بارز، وتعتبر بوابة إفريقيا نحو أوروبا ، كما تعتبر من أهم الدول المطلة على البحر لامتلاكها ساحل يبلغ طوله 1280كيلو متر ، مما جعل الجزائر مهتمة بالتجارة البحرية و النقل البحري الذي يعد عصب حركة تداول الثروات و كما للنقل البحري أهمية عظمى سواء من الناحية التجارية أو الاقتصادية ، إذا تعتمد الدول بصفة أساسية على هذا النوع من النقل سواء بالنسبة لصادرتها أو واردتها و يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من مختلف الأحجام ، و يصل حجم مبادلتها الإجمالي إلى 130 مليون طن منها 95٪ من المبادلات التجارية الخارجية مما يدل على أهمية الموانئ كعامل حيوي في الاقتصاد الوطني[1].

فبالنسبة للجزائر فنجد أنها كغيرها من الدول المطلة على البحر أولت أهمية كبرى لمجال النقل البحري خاصة فيما يتعلق بنقل البضائع حيث يشكل هذا الأخير رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية التي تتوقف عليها تجارة الدولة إلى حد بعيد ، و كما أن هذا العقد لا يختلف في جوهره عن غيره من العقود الأخرى ،إلا فيما يتعلق باستخدام الوسيلة في تنفيذه ألا و هي السفينة، بحيث هذه الأخيرة معرضة للمخاطر في عمق البحر ، لذا تعين على المشرع عند تنظيمية لأحكام هذا العقد أن يحاول التوفيق بين تشجيع الاستثمارات البحرية و كذلك وجوب توفير الحماية لمتلقي خدمة النقل البحري[2].

ظهرت عدة اتفاقيات من أجل انشاء أحكام النقل البحري بصفة موحدة قانونا لكن معظم دول العالم المهتمة بالتجارة أصبحت تتوزع بين معاهدة بروكسل المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 و بين اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع و التي تعرف باتفاقية هامبورغ لعام 1978 و هذا الانقسام هو الذي أدى إلى عدم استقرار المعاملات التجارية البحرية، بحيث أن المشرع الجزائري قد اعتمد في تسيير أموره البحرية الأمر رقم 80\76 المؤرخ في 23\10\1976 المعدل بموجب قانون 05\98 المؤرخ في

[1]– فاطمة الزهراء محمد الشريف، وفوزية روميني، الموانئ الجزائرية تحول معب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، عدد 07، ص165.

[2]–هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جامعة الإسكندرية، 1999، ص147

1998\06\25 بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر ، و فتح مجال الاستثمار الخاص الوطني و الأجنبي حيث قام برفع الاحتكار على نشاط النقل البحري و فتحه أمام الأشخاص الطبيعيين و المعنويين[3].

تمر هذه البضائع خلال تنفيذ عقد النقل البحري بمراحل عدة، فناقل يتلقى البضاعة من الشاحن ثم تشحن على السفينة ثم تنقل إلى جهة الوصول حيث تفرغ و يجري بعد ذلك تسليمها إلى المرسل إليه ، و بين الاستلام و التسليم تجري عمليات الشحن و الرص و التستيف و فك البضاعة و التفريغ و حيث لا يوجد نص قانوني آمر فقد يلقي عقد النقل البحري بعبء هذه العمليات إما على عاتق الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه ، و كما أن رغبة الأطراف عقد النقل البحري في سرعة تنفيذه يستدعي إنجاز عمليات المناولة معدات خاصة و عمالة كافية من جانب الخبرة، و هي أمور قد لا تتوافر في الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه في كثير من الأحيان[4] ، مما يتطلب بالضرورة وجود مقاول محترف و مسؤول يقوم بهذه العمليات مقابل دفع أجرة معينة و من هنا جاءت الحاجة إلى عقد المناولة المينائية.

تشكل الخدمات الملاحية أهمية اقتصادية كبيرة للاقتصاد الدول ومنها الجزائر خصوصا مع انفتاحها على اقتصاد السوق الحر، وإبرام اتفاقية شراكة مع الاتحاد الأوروبي والانضمام المرتقب لمنظمة التجارة العالمية.

ومن أهم هذه الخدمات نشاط المناولة المينائية وهو موضوع دراستنا، إذ يعتبر هذا الأخير من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ[5].

كما نجد أن عمليات المناولة في الموانئ الجزائرية مرت بالعديد من المراحل فقبل الاستقلال كانت هذه العمليات تمارس بنفس الطريقة المعروفة في الموانئ الفرنسية في واجهة البحر الأبيض المتوسط، في تطبيق يجمع كل من المناولة والتشوين في يد مقاول

[3]–نورهان حفظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، حقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2016\2015، ص01.

[4] –كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، مصر، 2004، ص236.

[5]– كمال حمدي، مرجع نفسه، ص238.

واحد، وبعد الاستقلال تم إنشاء الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة CNAN بموجب الأمر 489\63 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963 ومنذ انشائها استعادت تدريجيا معدات جميع الشركات الفرنسية وكانت بمثابة الشركة الوحيدة التي تمارس عمليات المناولة.

احتكرت الجزائر رسميا هذا العمل في عام 1969 بموجب المرسوم 50\69 المؤرخ في 17 يونيو 1969[6].و الأمر الذي انعكس على نوعية الخدمات المقدمة التي اتصفت بالرداءة و اللامبالاة ، مما أدى إلى ارتفاع تكلفة النقل البحري للبضائع نحو الجزائر من جراء تخوف الناقلين البحريين من مقاولات المناولة العمومية بسبب لهم مختلف أنواع الأضرار كإتلاف البضاعة ، التأخير....الخ إلى غاية صدور المرسوم التنفيذي 139\06 الذي يهدف إلى تحرير الأنشطة المينائية عن طريق صدور المرسوم التنفيذي 139\06 الذي يحدد شروط و كيفيات ممارسة قطر السفن و أعمال المناولة[7].

ولقد فسح هذا القانون المجال لتبني عدة موانئ في الشرق ومقرها سكيكدة والوسط مقرها العاصمة والغرب مقرها أرزيو وكل سلطة مينائية تشرف على مجموعة من الموانئ.

وبما أن أعمال المناولة هي أعمال تجارية فقد أصبحت مفتوحة للمنافسة الحرة ويمكن لأي شخص طبيعي يحمل الجنسية الجزائرية أن يمارسها أو أي شخص اعتباري يخضع للقانون الجزائري وفقا للشروط التي يحدها التنظيم، وبالتالي يكون القانون 05\98 قد قضى على التقاليد الموروثة عن الإدارة الفرنسية للموانئ الجزائرية[8].

وباعتبار الجزائر دولة شاحنة وبامتلاكها لسلسلة موانئ هامة تحتل موقعا استراتيجيا حيث أصبحت تشهد إقبالا كبيرا للشركات الأجنبية الخاصة للاستثمار في هذا المجال منها موانئ دبي العالمية، والتزايد المستمر لحجم المناولة، مما جعلنا نتساءل عن تنظيم المشرع

---

[6] –محمد بن عمار، المناولة المينائية والتشوين طبقا للأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، مجلة المحاكم المغربية، ال عدد84، ص01.

[7] – علي بن غانم، الوجيز في القانون التجاري وقانون الأعمال، موفم للنشر، 2000، ص85.

[8] – زكراوي حموادي، نظام المناولة والتشوين في القانون الجزائري، رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018\2019، ص8.

الجزائري لعمليات عقد المناولة المينائية فدراسة هذا العقد بالتفصيل بالرغم من تشابهه في عقد البحري وتعقيده تسمح لنا لمعرفة مدى قدرة الموانئ الجزائرية على تطبيق القوانين المنصوص عليها في القانون التجاري والبحري والاتفاقيات الدولية في هذا المجال.

لتحديد الماهية القانونية لعقد المناولة المينائية، وجب التطرق إلى نقاط جد مهمة من تعريف هذا العقد وطبيعته القانونية وبيان مصادره مع التطرق إلى أطراف العقد مع التزاماتهم والمسؤولية التي تقع على عاتق كل منهم.

وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد النظام القانوني الذي يخضع إليه العقد المناولة المينائية كما تهدف إلى تسليط الضوء على خصوصية عقد المناولة المينائية وذلك من خلال دراسته ومدى تأثير الحياة البحرية على صياغة أحكامه وكذلك تحليل مختلف النصوص التي جاء بها التقنين البحري والاتفاقيات الدولية التي كان لها الفضل الكبير في إعادة القانون البحري إلى عالميته.

وقد وجهتنا 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 الجزائرية مقارنة مع الكم الهائل من المؤلفات في التشريعات المقارنة، ومع ذلك كانت صعوبة في استعمال واستغلال تلك المراجع لكثرة تداولها واستعمالها في الدراسات السابقة، وبصدد دراستنا للموضوع نجده يتمحور حول الإشكالية: **كيف نظم المشرع عقد المناولة المينائية وفقا للتشريع الجزائري؟**

لقد اتعبنا للإجابة على إشكالية الدراسة ، المنهج التحليلي الوصفي، و ذلك بتحليل بعض النصوص القانونية المتعلقة بعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري، والبحث في جزئيات هذه النصوص القانونية و قد تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين حيث تطرقنا في **الفصل الأول** إلى ماهية عقد المناولة المينائية و ذلك بالتعرض بداية إلى مفهوم عقد المناولة،

الميناائية (المبحث الأول) ثم معالجة الطبيعة القانونية و كيفية اثباته (المبحث الثاني) كما عالج **الفصل الثاني** التزامات و مسؤولية أطراف عقد المناولة الميناائية من خلال التزامات الناتجة عن عقد المناولة الميناائية (المبحث الأول) تفصيل المسؤولية الناتجة(المبحث ثاني)

الفصل الأول: ماهية عقد المناولة المينائية

الفصل الأول: ماهية عقد المناولة المينائية

إن عقد المناولة المينائية هو الذي يحكم معظم المبادلات البحرية والتي تتم بحرا بموجب هذا العقد، فحيث يشكل هذا الأخير رافدا هاما في الجزائر ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية ويعد من أهم العقود التي يتم إبرامها في مجال التجارة، فقد أخضع المشرع الجزائري عقد المناولة المينائية لقواعد قانونية خاصة نظرا لمخاطر التي يتعرض لها هذا العقد حيث خصص عقد المناولة المينائية بالمواد من 912 إلى 919 من الباب الخامس تحت العنوان النشطات المينائية بموجب القانون رقم 98-05.

يقوم عقد المناولة المينائية بوظيفة اقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية لما يترتب عليه من نقل وتبادل السلع بين مختلف الجهات المعينة، فهذا النشاط لا يتوقف في حدود الدولة الواحدة وإنما يشمل أقاليم الدول الأخرى، نظرا لما يلبي من احتياجات للأفراد[1].

لبيان ماهية عقد المناولة المينائية سنتعرض أولا إلى عقد المناولة المينائية في (المبحث الأول) والذي تناول مفهوم عقد المناولة المينائية (المطلب الأول) حيث شمل التعريفات المختلفة وخصائص عقد المناولة المينائية كما تناول شروط ممارسة نشاط المناولة المينائية وخصصنا (المطلب الثاني) لأطراف عقد المناولة المينائية ومصادره.

ونتطرق في (المبحث الثاني) الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية (كمطلب أول) وكيفية إثباته في (المطلب الثاني).

[1]- عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1999، ص222.

المبحث الأول: عقد المناولة المينائية

أخضع المشرع الجزائري عقد النقل البحري بصفة عامة وعقد المناولة المينائية بصفة خاصة لقواعد قانونية خاصة نظرا للمخاطر التي يتعرض لهما كلا العقدين، حيث خصص القانون الجزائري الباب الثالث لنقل البضائع من الكتاب الثاني 'الاستغلال التجاري للسفينة' من المادة 738 إلى المادة 816 فحدد أولا الأحكام العامة ثم النظام القانوني للنقل البحري للبضائع وخص عقد المناولة المينائية بالمواد من 912 إلى 919 من الباب الخامس تحت عنوان النشاطات المينائية بموجب القانون رقم 98-05[1].

وسنتناول في هذا المبحث عقد المناولة المينائية بشكل عام من خلال تقسيم المبحث لمطلبين كالاتي:

المطلب الأول: مفهوم عقد المناولة المينائية

يرتبط عقد المناولة المينائية بعقد البحري ارتباطا وثيقا، فالنقل أو الشاحن أو المرسل إليه لا يستطيع بواسطة عماله ومعداته الخاصة مباشرة عمليات المناولة في كل ميناء تصل إليه السفينة، كما ليس في مقدوره توفير كل هذه المعدات ومن ثمة كان من الضروري التجاء من يقع عليه عبئ القيام بهذه العمليات إلى مقاول متخصص يقوم بأدائها نيابة عنه مقابل أجر محدد، وبواسطة عمال تابعين له، ومعدات إما مملوكة له أو مؤجرة من إدارة الميناء ويعرف بمقاول الشحن والتفريغ[2].

الفرع الأول: التعريف عقد المناولة المينائية وتمييزه عن غيره من العقود المشابهة له

إن عقد المناولة المينائية يعتبر موضوع جد هام في المجال البحري، لذلك ظهرت عدة تعاريف له ونتطرق في هذا الفرع لتعريف عقد المناولة وفقا للفقه، والمشرع الجزائري، كما نبين هذا العقد عن غيره من العقود.

---

[1]– كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة01، 20019\2020، ص16.

[2]– محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، سنة1997، ص409.

أولا: تعريف عقد المناولة المينائية

1-التعريف الفقهي لعقد المناولة المينائية

يعرف جانب من الفقه هذا العقد على أنه: "عقد رضائي يلتزم الناقل بمقتضاه بأن يقوم بنقل بضاعة معينة لحساب المرسل من مكان لآخر عن طريق البحر لقاء أجر محدد"[1] ولقد عرفه هاني دويدر في كتابه "النقل البحري والجوي" يتوله إن النقل في جوهره هو تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة يتحقق بها الانطلاق من مكان وصوله إلى مكان آخر"[2].

ويعرف البعض الاخر هذا العقد بأنه:" العقد الذي يعتمد بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بطريق البحر بضاعة لشخص آخر يسمى الشاحن مقابل أجرة وفي الحدود المتفق عليها". ويعد هذا التعريف في الواقع أكثر شمولية ودقة في تحديد العناصر القانونية لعقد نقل البضائع بحرا، والاختلاف في توحيد تعريف عقد النقل البحري ليس مقصورا على الفقه فقط، بل حتى في المجال التشريع سواء الداخلي أو المعاهدات الدولية[3].

2-تعريف وفقا للمشرع الجزائري

نصت المادة 912 من القانون البحري رقم98-05 المؤرخ في 25\06\1998 على أنه: " تشمل المناولة المينائية عمليات الشحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها". كما نصت المادة 913 من نفس القانون على ما يلي ' تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل' ومن خلال المادتين يمكن القول إن المناولة المينائية تهدف إلى التكفل بالبضاعة "ماديا" بحيث يقوم مقاول المناولة بشحن البضاعة ورصها وفكها وإنزالها كما يلتزم بوضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات فالمناولة إذن تحتوي فقط على الشحن والتفريغ، وإنما تتوسع

---

[1]- أسيل باقر حاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد البحري للبضائع، ط1، دار قنديل للنشر، عمان، ص24.

[2]- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، ط1، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص05.

[3]- مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهيم، أساسيات القانون البحري والقانون التجاري، منشأة المعارف الإسكندرية، ص357.

لتشمل التكفل بالبضاعة على الأرصفة أو بجانب السفينة أو حتى على السطوح الترابية، أو في المغازات في انتظار شحنها وتفريغها"[1].

ثانيا: تمييز عقد المناولة المينائية عن العقود الأخرى

يشترك عقد المناولة المينائية مع العديد من غيره من العقود في خصائص عديدة مما قد يحدث التباسا بينها، مما يستوجب تمييزه عن غيره من المنظومات القانونية المشابهة له، فالمناولة المينائية في العملية التي يقوم بها مجهز السفينة لصالح الشاحن وبمقتضاه ينقل البضاعة على السفينة من مكان إلى اخر مقابل اجر يتفق عليه الطرفان[2]، لذلك سنتناول تمييز عقد المناولة عن بعض العقود المشابهة الأكثر استعمالا.

1-تمييزه عن عقد الوكالة

حسب المادة 571 من القانون المدني عرفت الوكالة أنها "الوكالة أو الانابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا اخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل أو باسمه" ومن خلال هذه المادة ومقارنتها مع عقد المناولة المينائية فهي تنشئ على عاتق الناقل والشاحن أما الوكالة فهو لا يرتب ذمة الشخص الذي أو كه لابرامه أي التزامات تتعلق بتنفيذ العقد نتصرف أثاره إلى الموكلْ، كما إن الوكالة تكون جانبية عكس المناولة المينائية يكون بمقابل إي بدفع الأجرة وتعتبر الوكالة عمل قانوني في حين المناولة عمل مادي[3].

2-تمييزه عن عقد الوديعة

بموجب نص المادة 590 من القانون المدني و التي تعرف عقد الوديعة بأنه: "الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا إلى المودع لديه على أنه يحافظ عليه لدمة و على أن يرده عينا"[4] فعقد الوديعة هو العقد الذي يتم بمقتضاه المودع بوضع شئيا منقولا إلى المودع له و بذلك بالمحافظة عليه لمدة و على المودع أن يرده و هو يختلف عن عقد المناولة فهو

---

[1]- كريد مريم، مرجع سابق، ص19.

[2] -George Ripert. Droit maritime.troite élémentaire de droit commercial 3e Ed. 1954. p52.

[3]- أحمد سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في المشرع الجزائري، ديوان المطبوعات، 1992، ص77.

[4]- أنظر المادة 590 من القانون المدني الجزائري.

يكون بمقابل أي بدفع الأجرة في حين الوديعة تكون مجانية[1]، كما أن عقد الوديعة يقتضي فقط حفظ الشيء المودع، بينما الناقل في عقد المناولة لا يحفظ الشيء و إنما يقوم بنقله من ميناء إلى اخر[2].

3-تمييزه عن عقد تقديم الخدمات (عقد العمل)

عقد العمل هو اتفاق يلتزم بموجبه أحد الأشخاص بالعمل لحساب صاحب عمل وتحت اشرافه وتوجيهه لمدة محددة أو غير محددة مقابل أجر معين ومحدد سلفا، وأهم تابع لرب العمل ويعمل تحت اشرافه وادارته، بينما الناقل في عقد المناولة مستقل تماما من الشاحن في تنفيذ التزاماته، فهو لا يعمل تحت اشرافه ومراقبته، فلكل منهما مركزه، وليس لأحدهما أن يوجه ويراقب الاخر، فكل طرف ملزم بتنفيذ التزاماته تعاقدية[3].

4-تمييزه عن عقد الايجار

إذا نظرنا من الناحية التاريخية عقد المناولة إيجار السفينة أقدم من عقد النقل البحري لسند الشحن فمستأجر السفينة يلتزم بموجب إيجار موقوتة للاستئجار سفينة أو أكثر لنقل البضاعة، و يترتب عليه انتقال الإرادة التجارية لتلك السفينة أن المستأجر فيحق له أن يصدر لهذه الصفة[4]، كما أن المشرع الجزائري تناول عقد الايجار السفينة في المادة 460 من القانون البحري الجزائري و نص على العقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بأن يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر و يمكن استأجر السفينة على أساس المدة أو بهيكلها[5].

---

[1]- هاني دويدار، موجز القانون البحري، ديوان المطبوعات، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، 1999، ص158.

[2]- كريد مريم، مرجع سابق، ص24.

[3]- محمود حسين، منصور العقود الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة2006، ص125.

[4]- أسماء بوقرة، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية مذكرة لنيل شهادة ماستر حقوق، كلية الحقوق، جامعة أم البواقي، 2017\2018، ص13.

[5]- المادة 460 من القانون البحري الجزائري.

5-تمييزه عن عقد القطر البحري

يقصد بعقد القطر البحري remorquage maritime هو ذلك العقد الذي يبرم بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، بحيث يتعهد مجهز السفينة القاطرة على إعداد السفينة القاطرة، وأن تكون صالحة للقيام بعمليات القطر وذلك مقابل دفع مجهز السفينة المقطورة أجرة القطران وهذا ما أكدته المادة 860 من القانون البحري الجزائري[1]، كما يعتبر من الأعمال التجارية طبقا لنص المادة الثانية والثالثة من القانون التجاري، لأنه يتعلق بالملاحة، وذلك بشيء في ذمة طرفيه التزام متبادل[2].

الفرع الثاني: خصائص عقد المناولة المينائية

يتميز عقد المناولة المينائية بمجموعة من الخصائص يمكن اجمالها فيما يلي:

هو عقد رضائي ومن العقود الملزمة، ومن عقود الإذعان وهو عقد تجاري وسنتطرق لكل هذا بالتفصيل:

1-عقد المناولة عقد رضائي وملزم لجانبين:

يعتبر عقد المناولة المينائية عقد رضائيا ينعقد بتطابق إرادتي الأطراف دون الحاجة لإجراء لاحق، وهو بالتالي ينشأ بمجرد تلاقي أو تقابل إرادتي الأطراف، والتي يجب أن تتحقق بالنسبة لعنصري العقد الأساسيين، وهما البضائع المشحونة أو المفرغة والأجرة[3]، ويستفاد من تعريف عقد المناولة أنه عقد رضائي يتم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين وهما الشاحن والناقل، أي أن العقد ينعد بتلاقي إرادتهما، فلا يشترط لانعقاده أي شرط اخر، والاثبات يكون بسند الشحن، خروجا عن القاعدة التجارية الخاصة بحرية الاثبات[4].

---

[1]- أنظر المادة 860 قانون البحري الجزائري، على أنه «يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة".

[2]- مراد بسعيد، عقد النقل البحري لبضائع، وفقا للقانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، تلمسان، 2012، ص35.

[3]- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1987، ص217.

[4]- شتوان حياة، عقد النقل البحري للبضائع في اتفاقية بروكسل، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2005\2006، ص22.

وكما أن عقد المناولة ملزم للجانبين، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة بمعنى يستلم البضاعة على السفينة صالحة للملاحة البحرية ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل وذلك بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه[1].

ويعتبر العقد المناولة من العقود ملزمة لجانبين، لأنه من العقود التبادلية التي يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة بحرا، وفي المقابل يلتزم فيها الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها، فهذان الالتزامات متقابلان في العقد ومترابطان فيما بينهما، فإذا تخلف الشاحن عن دفع الأجرة، لا يكون العقد عقدا للمناولة[2]، وهذا حسب نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري إذا يتعهد الناقل بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول ومن جهة أخرى يتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة بأجر الحمولة[3].

2-عقد المناولة المينائية عقد معاوضة وعقد فوري

أولا: عقد معاوضة

يعتبر عقد المناولة المينائية من عقود المعارضة، إذا يحصل المقاول على مقابل لما يقدمه، من أعمال سواء كانت مادية أو قانونية أو مادية قانونية معا، كما يعتبر عقد مقاولة كذلك، إذ يتعهد فيه أحد الطرفين أن يؤدي عمل مقابل أجر يتعهد له الطرف الاخر وهو بذلك عقد مقاولة نقال له طبيعته الخاصة، وهذا ما نصت عليه المادة 549 من قانون المدني الجزائري إلى المادة 570 قانون مدني جزائري[4].

ثانيا: عقد فوري

عقد المناولة المينائية عقدا فوريا وليس زمنيا، حيث لا يكون الزمن عنصرا جوهريا فتنفيذه يكون فوريا ولو تراضى إلى أجل متابعة ولتوقيت معين، كالاتفاق يتم لشحن أو تفريغ

---

[1]- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995، ص246.

[2]- هاني دويدر، مرجع سابق، ص31.

[3]- أنظر المادة 738 من القانون البحري الجزائري" يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر، بإيصال بضاعة من ميناء إلى ميناء اخر.

[4]- كريد مريم، مرجع سابق، ص25.26.

البضاعة وينفذ بدون توقف، ولا يخضع هذا العقد في اثباته للكتابة سواء كانت الأعمال مادية أو قانونية، لاختلاف أطرافه فقد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه[1].

الفرع الثالث: شروط ممارسة نشاط المناولة المينائية

حددت المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 شروط ممارسة نشاط المناولة المينائية، إذ نصت على أنه: "تستند ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري" حائز على امتياز و يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة و يلتزم باحترام شروط الاتفاقية المذكورة أعلاه حسب الحالة، إما عن طريق المنافسة و إما في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب و مساهمته التسرية و التقنية و فائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني[2]، هذا و نصت المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2001 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها على أنه ينبغي تشغيل مستخدمين مؤهلين و عتاد ملائم في عمليات المناولة سواء كان ذلك على متن السفينة أو على اليابسة و تتم كل عملية مناولة في أحسن الظروف التقنية و الأمنية مع احترام الآجال المحددة لهذه العمليات. وتضيف المادة 5 منه على أنه لا يمكن أن تتجاوز مدة الامتياز 40سنة وتحدد هذه المدة خصوصا حسب أهمية النشاط موضوع الامتياز والاستثمارات المقرر أن ينجزها صاحب الامتياز[3].

نصت المادة 6 منه على أنه «يقرر الوزير المكلف بالموانئ انطلاق إجراء إعلان المنافسة أو التفاوض المباشر مع أصحاب الطلب من أجل ممارسة النشاطات المذكورة في المادة 3 أعلاه بمبادرة شخصية منه أو بطلب كم السلطة المكلفة بالاستثمارات أو بناء على اقتراح من السلطة المينائية المعينة[4].

---

[1]- إيمان الجميل، مقاول الشحن والتفريغ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2016، ص84.

[2]- أنظر المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8\11\2008 يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15\04\2006 المتضمن شروط وكيفيات ممارسة قطر السفن وأعمال المناولة، جريدة رسمية عدد64.

[3]- قارة وليد، عدد خاص بالعقود البحرية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، ال عدد12، 2017، ص33.

[4]- قارة وليد، مرجع نفسه، ص34.

المطلب الثاني: أطراف عقد المناولة المينائية ومصادره

يتم ابرام عقد المناولة المينائية بين طرف يكون دائما حاضرا ولا يغيب عنه والذي يتمثل في مقاول المناولة من جهة، أما المتعاقد الاخر يمكن تحديده بمعرفة من يقع عليه عبئ الالتزامات او بأحرى العمليات المحددة في المادة 912 من القانون البحري الجزائري[1] وعليه سنتطرق في هذا الفرع إلى مقاول المناولة وكما سنبحث عن الأطراف المتعاقدة معه والمتمثلة في الشاحن والناقل.

الفرع الأول: أطراف عقد المناولة المينائية

أولا: مقاول عقد المناولة المينائية

هو الشحن الذي يتعاقد مع الشاحن أو المرسل إليه على شحن البضاعة على السفينة أو تفريغها منها مقابل أجر معين، و الأصل أن المقاول يفترض أنه يتعاقد مع الناقل و الاستثناء هو التعاقد مع الشاحن أو المرسل إليه، بحيث جاءت عدة تعريفات حول متناول المناولة منها بأنه كل شخص سواء أكان شخصا طبيعيا أم معنويا يقوم بمهمة المناولة المينائية مستخدما في إنجاز عمله هذا أجهزة و معدات خاصة كما يستعين في تأدية عمله بأشخاص متخاصمين بهذا العمل يعملون بأمره و بتوجيهات منه[2]، و المقاول يكون إما مقاولا اختياريا أو مقاولا إجباريا.

1-المقاول الاختياري

الأصل أن الاستعانة بمقاول المناولة هي مسألة اختيارية يرجع تقريرها إلى الشاحن أو المرسل إليه، ولكن الواقع يفرض الاستعانة بهؤلاء المقاولين بسبب الطبيعة المعقدة لعمليات المناولة وحاجة هذه العمليات إلى أجهزة ومعدات ضخمة يعجز أصحاب البضائع عن توفيرها[3]، وتكون مسألة الاستعانة بمقاول المناولة مسألة اختيارية بأحد الأمرين:

---

[1]- هاني دويدار، المرجع سابق، ص272.

[2]- عاطف محمد، قانون التجارة البحرية، القاهرة، دار النهضة العربية، 1998، ص256.

[3]- عاطف محمد، مرجع نفسه، ص260.

-يمكن لصاحب البضائع عدم الالتجاء إلى نقاول المناولة وتولي عمليات المناولة بنفسه بوسيلة معداته وعماله، وهذا أمر غير وارد ومستبعد في التطبيق نظرا لحرفية وخطورة هذه العمليات وكما أن النصوص المنظمة لأحكام المقاول ولأعمال المناولة دالة على عدم وجود رغبة في السير بهذا الاتجاه.

-أن على من يريد أن يشحن أو يفرغ حمولة الخاصة به اللجوء إلى المقاول المحدد من قبل سلطة الميناء نظرا إلى أنه لا يجوز لأي كان أن يمارس أعمال المقاول دون الحصول على رخصة نظامية تصدر من الدولة[1]. ويفرق الفقه بين نوعين من المقاول الاختياري والمقاول المختار بمعرفة الشاحن أو المرسل إليه ويسمى بمقاول الشاحن أو المرسل إليه، والمقاول المختار بمعرفة الناقل ويسمى أيضا بمقاول الناقل.

أ-المقاول المختار من الشاحن أو المرسل إليه

و يكون عندما ما يتعلق الأمر بشحن أو التفريغ طرود ثقيلة جدا أو ذات أهمية بالغة يفضل معها الشاحن أو المرسل إليه أن يكون حاضرا، بنفسه عملية تداولها بين يدي مقاول لديه الإمكانيات الكافية[2]، و نشير إلى أن تكليف المقاول من قبل الشاحن أو المرسل إليه هو القاعدة في حالة مشارطة النقل بالسفينة أو السفن الجوالة les tramps كما أن الشحن والتفريغ هي جزء يندرج في تنفيذ عقد المناولة فعلى الشاحنين أو المرسل إليه التعاقد مع مقاول المناولة فيكلفونه بعملية الشحن و التفريغ ليتسنى للناقل استلام بضائعه و تسليمها لهم[3].

ويلاحظ بالنسبة للمقاول المختار بمعرفة الشاحن أو المرسل إليه أن الناقل يعتبر من الغير بالنسبة لعقد المناولة فلا علاقة بينه وبين المقاول، كذلك يعتبر المقاول من الغير

[1]- بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة عمان، 2010، ص40.

[2]- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص116.

[3]- كمال حمدي، مرجع نفسه، ص117.

بالنسبة لعقد النقل البحري، ويكون مسؤولا مسؤولية تقصيرية عما يحدثه من أضرار للناقل، سواء بخطئه أو بفعل الأدوات التي يستعملها أثناء مباشرة أعماله[1].

ب-المقاول المختار بمعرفة الناقل:

الوضع العاد أن يتم اتعاقد مع المقاول المختار من قبل الناقل، ويتم إسناد هذا الشرط وإدراجه في سند الشحن، بحيث يقوم بتسليم البضاعة ويتولى الناقل اختيار المقاول والتعاقد معه، ومن جهة يمكن للشاحن أن يودع بضائعه في مخازن الناقل الذي سلمه سند الشحن، ومن ثم يتولى الناقل اختيار المقاول التعاقد معه وذلك بمعرفة ممثله وكيل السفينة[2].

وسير عمليات الشحن والتفريغ في هذه الحالة يكون بإيداع الشاحن بضاعته في مخازن الناقل الذي يسلمه سند برسم الشحن، وإذا لم يكن للناقل مخازن، فتسلم البضائع للمقاول تذكرة السطح billet de bord الصادرة باسم الناقل وبدون المقاول على تذكرة السطح تلك البضائع التي تسلمها من الشاحن وملاحظاته عن حالتها بواسطة أحد تابعيه وهو المراجع le pointeur[3].

وفي ميناء الوصول وبعد تفريغ على الرصيف، تحصل مراجعة حضورية بين المراجع التابع للمقاول وضابط السطح ويحرر كشف حالة ويسلم المقاول البضائع إلى المرسل إليه مقابل تقديم هذا الأخير لسند الشحن، مؤشر عليه بعبارة bon de délivrer أو أمر التسليم الذي سلمه له الناقل أو ممثله بعد تقديمه سند الشحن[4].

ويلاحظ على هذا هذه العمليات رغم قيام المقاول بأدائها ما يأتي:

أنه رغم قيام المقاول بها فإن الناقل لا يعفى من التزاماته بل يظل مسؤولا في مواجهة الشاحن والمرسل إليه، منذ استلامه البضاعة حتى تسليمها الفعلي إلى المرسل إليه كما إن

---

[1]- زكراوي حموادي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2018\2019، ص17.

[2]- كمال حمدي، القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص118.

[3]- زكراوي حموادي، مرجع سابق، ص18.

[4]- طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة ماجستير، جامعة وهران 2009\2010، ص34.

استخدام الناقل لمقاول، لا يعفيه عن أن يكون مسؤولا عن الضرر الحاصل للبضاعة نتيجة إهمال المقاول وإن كان يبقى له الرجوع على هذا الأخير[1].

ثانيا: الناقل

يعتبر الناقل أحد أهم أطراف عقد المناولة المينائية، بحيث عرفه البعض بأنه الشخص الذي يقوم بإبرام وتنفيذ عقد المناولة، في حين اعتباره البعض بأنه الشخص الذي يبرم عقد المناولة دون أن يكون بالضرورة الشخص الذي يقوم بتنفيذ هذا الأخير[2].

ويمكن استنتاج تعريفا له من خلال نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري، حيث نصت على أن "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء أخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة" [3]ونصت اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 عرفت الناقل في المادة الأولى فقرة 2 أنه" يشمل مالك السفينة أو مستأجر المرتبط مع الشاحن بعقد نقل"[4].

والناقل قد يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي عام أو خاص وهذا ما جاء به المشرع الجزائري في الكتاب لثاني الاستغلال التجاري للسفينة وبأحكام نص المادة 571-01 معدلة بالقانون 98-05 " أنه يستغل خدمات النقل البحري أشخاصا طبيعيون أو أشخاص اعتبارين قد يكون عام أو خاص"[5].

---

[1]- طيب إبراهيم ويس، نفس المرجع، ص34.

[2]- HELIGON.GL l'es. Aperçu de la responsable contractuelle du fait d'autrui dans les litiges maritimes in grattes de la chambre N21.2009<2010.p02.

[3]- أنظر المادة 738 من القانون البحري الجزائري.

[4]- المادة الأولى فقرة 2 من معاهدة بروكسل 1924.

[5]- نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، دار الهدي للطباعة والنشر، الجزائر، ص122.

1-صور الناقل

بروز ثلاث صور للناقل البحري وهي تتمثل في:

أ- الناقل الظاهر:

يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل واضح عادة ما يكون في أعلى الوثيقة يمينا، على عكس هوية الشاحن والمرسل إليه فيكون على يسار الوثيقة، وبالرجوع إلى جانب العملي فإن وثيقة الشحن عندما تكون حاملة لاسم وهوية الناقل تكون مختومة بالرمز (logo) غير أن البيان المتعلق بالناقل في وثيقة الشحن قد لا يكون دائما صحيحا إذ يمكن لكل من مساعد الناقل أن يظهر كأنه" ناقل مستقل حيث يقتصر عمله على جميع البضائع التي يكلفه بها الناقل الحقيقي"[1].

ب- الناقل المتعاقد:

هو الناقل الرئيسي الأول الذي يقوم بإبرام عقد النقل البحري مع الشاحن وقد نصت المادة 765 قانون البحري الجزائري 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.

ويسأل كل من الناقلين الاخرين عند تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة[2].

فمن خلال المادة نستنتج أن الناقل المتعاقد قد أطلق عليه المشرع الجزائري اسم الناقل البحري الذي وضع وثيقة مباشرة، ويسأل كافة الناقلين بموجب وثيقة الشحن المباشرة في حالة هلاك أو حصول أضرار بالبضاعة كالمسؤولية هنا تكافلية وتضامنية، للمرسل إليه متابعة أحد الناقلين نيابة على باقي الناقلين على أن يرجع الناقل على باني الناقلين الاخرين

[1]- سعيد مراد، عقد البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2010، ص44.

[2]- أنظر المادة 765 من القانون البحري الجزائري.

والمسؤولين بموجب وثيقة الشحن المباشرة لتحميل ما دفعه، ما عدا الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يلحق البضاعة خلال المسافة المخصصة للنقل[1].

ج-الناقل الفعلي:

عرفت قواعد روتردام في المادة الأولى فقرة الثانية بأنه: " كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه تنفيذ كل أو جزء من نقل البضائع كما يشمل شخص يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ"[2].

وعرفت الناقل الفعلي في قواعد هامبورغ وهي تعني النال البديل وهو كما تنص مادة 10 فقرة 2 الذي يعهد إليه الناقل الأصلي بتنفيذ عقد النقل كله أو جزء منه سواء لحسابه أو لحساب الناقل لذا يطلق عليه الناقل البديل الذي بقوم مقام سواء لحسابه أو لحساب الناقل لذا يطلق عليه الناقل البديل الذي يقوم مقام الناقل الأصلي في تنفيذ العقد كله أو جزء منه وليس الناقل الفعلي[3].

ونص عليه المشرع الجزائري في المادة 764 من القانون البحري الجزائري " إذا وضعت وثيقة شحن مباشرة، لا يمكن للناقلين المتعددين إصدار وثائق شحن منفصلة لمسافات النقل المتممة من طرفهم إلا إذا احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع يتم نقلها بوثيقة شحن مباشرة، ولا يحتج بالاشتراطات والتحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين".

ومما سبق يمكن القول إن الناقل الفعلي هو متعامل بحري عهد له من قبل الناقل المتعاقد نقل البضاعة ما حيث يقوم بتحرير وصل يسلمه لهذا الأخير فلا علاقة له بالشاحن ولا يتم تسليم وثيقة شحن من قبل الناقل الفعلي للشاحن[4].

---

[1]- كريد مريم، مرجع سابق، ص119.

[2]- سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري، وفقا لاتفاقيات الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978 "هامبورج" المكتب العربي، الإسكندرية، ص65.

[3]- أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل الحاويات، منشأة المعارف، اسكندرية، 2004، ص306.

[4]- كريد مريم، مرجع سابق، ص120.

ثالثا: الشاحن chargeur

عرفت المادة 03 فقرة 01 من اتفاقية هامبورغ الشاحن بأنه " كل شخص أبرم عقدا أو أبرم باسمه أو نيابة عنه عقد المناولة المينائية بحر مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سواء ثم ذلك التسليم بواسطته أو نيابة عنه وكانت تتعلق بعقد النقل البحري"[1].

فالشاحن هو الذي يقدم البضاعة إلى النال وقد تكون ملكه أو ملك لغيره من ميناء أخر، سواء كان الشاحن شخص طبيعي أو معنوي وقد يبرم الشاحن العقد مع الناقل الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد ونقل البضاعة عن طريق البحر سواء كانت ملكه أو مستعمل الشرعي مقابل أجرة يتعهد بدفعه[2].

أما قواعد بروكسل سنة 1924 فلم تضع تعريفا الشاحن على عكس قواعد روتردام التي أثبتت ثلاث صور للشاحن وهي:

1-الصورة الأولى: وهو الشخص الذي يبرم عقد المناولة مع الناقل مادة 1 فقرة 8.

2-الصورة الثانية: الشاحن المستندي، هو شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى شاحنا في مستند النقل، مادة الأولى فقرة9.

3-الصورة الثالثة: وهو الطرف المسيطر أن يكون الشاحن ما لم يعين هذا الأخير عند إبرام عقد المناولة المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخص أخر ليكون طرفا مسيطرا، ومنه فالشاحن هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو غيره من ميناء لأخر، فقد يكون كما سبق ذكره شخصا طبيعيا أو معنويا، خاصا أو عاما، ويمكن للشاحن أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل أو وكيله الذي يكون مسؤولا أمامه عن تنفيذ العقد وهو ما يعرف بوكيل الشحن[3].

---

[1]- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، 2007، ص178.

[2]- أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص16.

[3]- كريد مريم، مرجع سابق، ص123.

رابعا: المرسل إليه le destinataire

عرفت اتفاقية هامبورغ المرسل إليه في المادة الأولى الفقرة الرابعة " ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضائع" أي أن المرسل إليه هو ذلك الشخص الذي يتمتع بالصفة القانونية في مطالبة الناقل بتنفيذ التزامه بتسليم البضائع و المرسل إليه هو الطرف أو الجهة التي لها الحق في اتلام البضائع و التي تكون غالا مشمولة على سند الشحن في ميناء الوصول، فالمشرع الجزائري نص على أن المرسل إليه قد يكون البائع فيقوم بإرسالها إلى المشتري و يكون الطرف الأصلي في العقد القائم بين البائع و الشاحن و يعين المرسل إليه في وثيقة الشحن[1] و يكون ذلك كما يلي :

أ-عندما تكون وثيقة الشحن اسمية اسم الشحن في وثيقة الشحن.

ب-عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره وفي حالة التحويل الوثيقة أخر مظهر له.

ج-عندما تكون الوثيقة لحاملها: الشخص الذي يقد الوثيقة عند الوصول.

د- في حالة اتم المرسل إليه العقد يصبح طرف ومستفيد من الحقوق والالتزامات فله الحق في السيطرة على البضاعة وله السلطة على العقد بحيث يعن سند الشحن وبفضلها ثبت له هذه الحقوق كرفع الدعوى طلب التعويض في حالة التلف أو هلك البضاعة بالإضافة إلى دفع الأجرة إلى الناقل في ميناء الوصل[2].

خامسا: الأطراف الثانوية لمشاركة في عقد المناولة المينائية

إلى جانب الأطراف الأساسية في عقد المناولة المينائية و المتمثلة في مقاول المناولة و المتعاقدين معه(الناقل، الشاحن، المرسل إليه) يوجد أطراف ثانوية أخرى تتمثل في الوكلاء البحريون و هم أشخاص يشتركون في الاستغلال البحري لا يعملون على ظهر السفينة و إنما عملهم على البر في الموانئ و يعرفون بالوكلاء البحريون فالوكيل البحري

[1]- أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، د.ط، الناشر المعارف، اسكندرية، ص38.

[2]- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع سابق، ص287.

الذي يعمل لحساب الناقل أو المجهز يسمى وكيل السفينة، أما إذا كان لحساب الشاحن أو المرسل إليه فيسمى وكيل الشحن أو وكيل العبور كما تم شرحه سابقا و إلى جنب هؤلاء الوكلاء البحريون توجد مجموعة من المؤسسات الأخرى تشارك في عقد المناولة و هي : الجمارك ، شركات التأمين، البنوك[1].

الفرع الثاني: مصادر عقد المناولة المينائية

إن عقد المناولة المينائية لا يبرم بداهة إلا إذا كان هناك نقل البحري، والوضع الغالب أن يعهد الناقل أو الشحن أو المرسل إليه إلى مقاول المناولة القيام بحالتين العملتين الأخيرتين بواسطة عماله ومعداته الخاصة، كما أن عقد المناولة هو الذي يحدد الأطراف التي يقع عليها، الالتزام بشحن والتفريغ، بالإضافة إلى أن شروط عقد النقل البحري هو الذي يحدد الأطراف التي عليها الالتزام بالشحن والتفريغ، فبرغم من استقلال عقد المناولة المينائية عن عقد النقل البحري، إلا أنه يتداخل في تنفيذه[2].

ومن خلال دراستنا السابقة لخصائص عقد المناولة المينائية رأينا أن عقد المناولة من عقود التجارة فهو يستمد أحكامه القانونية من ذات المصادر التي يستسقي منها القانون البحري أحكامه، بحيث سنتطرق في هذا الفرع إلى مصادر العقد المناولة المينائية والمتمثلة في هذا الفرع إلى مصادر العقد المناولة المينائية والمتمثلة في المصادر الإلزامية أو الرسمية ومن جهة أخرى المصادر التفسيرية.

أولا: المصادر الإلزامية أو الرسمية

المتمثلة في التشريع والعرف والعادات

1-التشريع: la législation

يتم التشريع من مصادر القانون البحري، التي يلتزم القضاء بالرجوع إليه قبل غيره من مصادر القانون الأخرى، وهنا لا نقصد بالتشريع نصوص التقنين التجاري البحري فحسب،

[1]- عبد الرافع موسى، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة2005، ص239.

[2]- كريد مريم، مرجع سابق، ص30.

بل يشمل أيضا نصوص التشريعات البحرية الأخرى اللاحقة لهذا التقنين أو التي تصدر منفذه لنصوصه[1]. بحيث في الجزائر فقد تم تعديل القانون البحري الصادر بموجب:

-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 5 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998[2].

حيث تم إلغاء الباب السابع من الكتاب الثاني بعنوان الاستغلال الميناء الذي نظم أعمال المناولة المينائية وأعمال التشوين في الباب الخامس منه.

-كما تم وضع مرسوم تنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 6 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، حيث تناول في الفرع الثالث من الفصل الثاني من الباب الأول منه شروط شحن السفن و تفريغها، و المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 2008\11\08 المعدل للمرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 2006\04\15 المتضمن تحديد شروط و كيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ، بالإضافة إلى هذا يوجد التقنين التجاري و التقنين المدني إذ تعتبر هذه النصوص بمثابة قواعد خاصة للقانون البحري و يجب الرجوع إليها عند عدم وجود نص يحكم النزاع في التقنين البحري[3].

1-العرف والعادات: la coutume et les usages

العرف هو اعتياد الناس على سلوك معين في مسألة من المسائل مع اعتقادهم بلزوم هذا السلوك وبأن مخالفته تستطيع توقيع جزاء مادي جبري، بحيث أن عدم وجود نصوص تشريعية تعالج عقد المناولة المينائية في الدول كفرنسا قبل 1966 أدى إلى فرض نفسه في

[1]- العبري سعيد بن سلمان، القانون البحري العماني، دار النهضة العربية، 1994، ص20.

[2]- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 5 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

[3]- بوكعبان العربي، الموجز في القانون البحري، دار العرب للنشر والتوزيع، طبعة 2002، ص8.

هذا المجال، وهو تدخل كل من العرف والعادات في تكوين مبادئ عقد المناولة من جهة وتدخل القضاء والفقه في وضع تنظيم قانوني لهذا العقد وإرساء أحكامه[1].

و نلاحظ بالتأكيد أن العرف يلعب دورا بارزا في مجال القانون البحري، و سبب ذلك يعود إلى قلة النصوص التشريعية في مجال هذا القانون و عجزها عن مجاراة حاجات الملاحة و التجارة البحرية المتجددة، غير أن من الثابت أن العرف أقل قوة من التشريع حيث أنه لا يمكن أن يبلغ حد إلغاء نص تشريعي قائم، و لكنه في أحيان أخرى توصل إلى العرف البحري إلى إلغاء بعض النصوص التشريعية[2]، و يتميز العرف عن العادة بأنه قاعدة قانونية من حيث الالتزام، فيستمد قوته من إدارة الجماعة، بينما العادة البحرية تستمد قوتها من انضمام الأطراف الصريح أو الضمني إليها فيستمد قوته من إرادة الجماعة و ليس الطرفين، أي نص قانوني و يمكن إثبات فحوى هذه الأعراف التجارية، و أحكام القضاء التي أقرت بوجودها[3].

ثانيا: المصادر التفسيرية:

تتمثل المصادر التفسيرية في كل من القضاء والفقه.

1-القضاء: la jurisprudence

هو مجموعة الأحكام التي تصدرها المحاكم للفصل فيما يعرض عليها من قضايا و إن للأحكام التي تصدرها المحاكم أهمية بالغة في المواد البحرية و مرد ذلك ما يقوم به القضاء من جهد في سبيل النقص الموجود في النصوص القانونية و نشير إلى أن مختلف الأحكام الصادرة في مهر و فرنسا هي مصادر تفسيرية للعقد فهي غير ملزمة للقاضي مهما كانت مرجة المحكمة الصادر منها الحكم، يستند إليها على سبيل الاسترشاد[4] و قد استفاد مقاول الشحن و التفريغ من شروط تحديد المسؤولية و الإعفاء منها الواردة بسند الشحن أو المقررة

[1]- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1983، ص22.

[2]- العبري سعيد بن سليمان، مرجع سابق، ص21.

[3]- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص99.

[4]- علي البارودي، مبادئ القانون الحري، ب ند4.

قانونا للناقل البحري، و الأحكام القضائية الصادرة بخصوص عقد المناولة تكون في مجموعة الأحكام القضائية الصادرة بخصوص عقد المناولة تكون في مجموعة الأحكام البحرية و كذلك في مجموعة الأحكام العامة[1].

2-الفقه: la doc trime

هو مجموعة من آراء علماء القانون الذين يعرضون بها لشرح القانون و تفسيره و نقده سواء أكان ذلك في مؤلفاتهم أم تعاليمهم و قد ساهم لفقه في هذا المجال بقسط وافر جدا عن طريق عدد من المقالات و الرسائل خاصة في مصر و فرنسا، أما المؤلفات المتخصصة في دراسة عقد المناولة المينائية فإن المكتبة العربية للأسف تخلو منها عكس فرنسا، لأن دراسة عقد المناولة المينائية مرتبطة بصفة وثيقة بدراسة عقد النقل البحري و كما قد يمتد دور الفقه إلى جانب شرح و تفسير أحكام القانون إلى نقد النصوص القائمة و إبراز ما قد يشوبها من تنص و اقتراح ما هو ضروري لتعديلها[2].

[1]- مسيري فاطمة الزهراء، مقال بعنوان: مسؤوليات ومهام عامل الشحن والتفريغ في الموانئ، مقال منشور بالمجلة القضائية، عدد خاص، سنة2001، ص40.

[2]- عبد الرب وليد صالح أحمد، إشكالية الطبيعة القانونية للعقود التجارية الدولية النموذجية، مقال منشورة في مجلة الفقه والقانون، سنة2015، ال عدد38، ص19.20.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية وكيفية إثباته

تحديد الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ أمرا ليس بالهين لأنه يستمد خصائصه الذاتية من العادات في الموانئ وهي عادات تنشأ دون ما اعتبار للقواعد القانونية.[1]

ولأن محل الشحن والتفريغ يتضمن عمليات ذات خصائص متباينة بحيث أن كلا منها يمكن أن يندرج في نطاق عقد معين من العقود المعروفة كقيامه بتسلم البضائع على البر والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها الى المرسلِ اليه بشرط أن يكلف بها صراحة باتفاق كتابي من قبل وكيل السفينة أو وكيل الشحنة.[2]

مما يمكن معه الحذر في عدم الاعتداد الا بواحد من هذه العمليات عند تحديد الطبيعة القانونية للعقد.

ويعتبر عقد المناولة المينائية عقد رضائي، ينعقد بموجب تطابق الإيجاب والقبول فلا يشترط لانعقاده شكل خاص، وأما من حيث إثباته فهو عقد تجاري يجوز إثباته بكافة الطرق، لكن المتعاملون في هذا المجال اعتمدوا على تحرير وثيقة تثبت عملية النقل تسمى وثيقة الشحن أو(connaissement)، إلى جانب وثائق نقل أخرى، أقل أهمية عنه.[3]

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية

الآراء التي قيلت بشأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ وانما كانت تستهدف بالدرجة الأولى ترتيب مسؤولية المقاول والتي لا شك تختلف حسب الوصف الذي يعطي لعقد الذي يرتبط به.[4]

---

[1]– كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ مرجع سابق، ص151.

2–ايمان الجميل، مرجع سابق ص 85.

[3]–زناجي أسية، مرجع سابق، ص27.

[4]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 152.

ولقد اختلف الآراء حول الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ وتطرق الفقهاء إلى عدة نظريات في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب بتقسيمه إلى أربعة فروع بحيث تكون نظرية عقد النقل والعمل (الفرع الأول) ويليه في الفرع الثاني (نظرية عقد الوديعة والوكالة) وتطرقنا في الفرع الثالث إلى النظرية الراجحة والمعمول بها وهي (نظرية عقد المقاولة) وفي الأخير بيان الموقف المشرع الجزائري من عقد المناولة المينائية بشكل عام (الفرع الرابع).

الفرع الأول: نظرية عقد النقل والعمل

أولا: نظرية عقد النقل

اتجه جانب من الفقه والقضاء الى القبول بأن المقاول ناقل وأن العقد الذي يرتبط به مع الناقل البحري أو مع الشاحن أو مع المرسل اليه هو عقد النقل[1] وإذا كانت الأنشطة التي يقوم بها مختلطة، أي برية وبحرية فقد شبه تارة بناقل بحري (أ) وأخرى بناقل بري (ب)

أ-عقد الشحن والتفريغ عقد نقل البحري:

ويرى هذا الاتجاه أن الرحلة البحرية والتي في اطارها تأتي مهمة مقاول الشحن والتفريغ تبدأ على الرصيف لتنتهي على الرصيف، وبذلك يكون المقاول ناقل بحري بما أن المكان الذي تتم فيه هذه العمليات هو البحر وليس البر.

ويضيف صاحب هذا الاتجاه وهو الفقيه توماس أن الشحن والتفريغ عمليات ضرورية مرتبطة بالنقل البحري لتشكل جزءا هاما من الرحلة البحرية بالرغم من أن المقاول يؤدي خدمات أخرى يعهد بها اليها، مثل فك وحراسة البضائع على الرصيف وهي عمليات فرعية تختلط بالعملية الأساسية وهي النقل.[2]

واستند توماس الى أحكام تؤيد رأيه كحكم محكمة نانت الذي اعتبر الصنادل التي تنقل البضائع الى السفينة كبداية لعملية النقل بالنسبة للسفينة وحكم محكمة بوردو التي قضت بأن

[1]-إيمان الجميل، نفس المرجع، ص85.

[2]-طيب إبراهيم ويس، الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في التشريع الجزائري، مجلة الفقه والقانون، ال عدد15، يناير2014، ص315.

الصندل البخاري لم يكن الا استمرار للسفينة والرحلة، فنظرية عقد النقل البحري تعتمد على حجتين أساسيتين:

1-أن الشحن والتفريغ عملية أساسية لنشاط المقاول وهو نقل البضائع من السفينة الى الرصيف وما عدا ذلك من عمليات هي عمليات فرعية تتبع الأصل وهو الشحن والتفريغ.

2-أن الجانب الأكبر نمن خذا النقل يحصل في الميناء أو في البحر أين يستخدم المقاول الصنادل والقوارب.[1]

ب-عقد الشحن والتفريغ عقد نقل بري:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المقاول يعتبر ناقلا بريا وأسسوا رأيهم على تماثل بين مركز المجهر عندما يقوم بنفسه بعمليات نقل البضائع خلال المراحل غير البحرية للنقل ويعتبرونه كناقل بري، وبين مركز المقاول الذي يؤدي نفس العمليات بدلا من المجهز.[2]

أما بالنسبة للعمليات الذي يباشرها المقاول خلال المرحلة البحرية البحثة فإنها لا تؤثر على الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ والذي يظل عقد نقل بري لأن الجانب الغالب من هذه العمليات يتم في المراحل غير البحرية.[3]

ولعل هذا التشبيه كان بغية تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية المدرجة بعقود الشحن والتفريغ.

وأخيرا فإن تشبيه المقاول بناقل حدا بالبعض إلى اعتباره وكيلا بالعمولة للنقل.

نقد النظرية:

يرى أغلب الفقه والقضاء أن عقد المناولة ليس عقد نقل. وفي هذا يقرر العميد "رود يبر " في سخرية أنه إذا اعتبرنا عقد المناولة المينائية عقد نقل آخذ بالمهام الفرعية بالنسبة للمهمة الأساسية التي يقوم بها المقاول فإن ذلك يقودنا إلى القول بأن العقد الذي بمقتضاه

[1]-طيب إبراهيم ويس، نفس المرجع، ص 315.

[2]-كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص154.

[3]-طيب إبراهيم ويس لتنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران سنة2009-2010، ص14.

يشتري لشخص علبة سمك هو عقد نقل لأن البقال يحضر العلبة من مكانها في الرف الى المكان تسليمها للمشتري.[1]

ويحلل «بيكان" العمليات الرئيسية التي يلتزم المقاول عادة بإنجازها ويرى أنه وفق عقد الشحن والتفريغ فإن المقاول يلتزم أساسا بشحن وتفريغ البضاعة.[2]

ثانيا: نظرية عقد العمل

يرى أنصار هذه النظرية أن عقد المناولة المينائية هو عقد عمل، وأن المقاول مجرد تابع للمتعاقد معه ما دام يؤدي أعمال مادية لحساب الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه.[3]

ولا شك أن المقاول يباشر عمله على وجه الاستقلال وله الحرية المطلقة في طرقة أداءه لعمله فإن الربان وإن كان يحدد للمقاول العمل الذي يجب عليه أن يؤديه في المكان والطريقة التي يجب أن ترص بها كل بضاعة في العنابر إلا أنه يترك للأول حرية اختيار الوسائل والطرق لتنفيذ ذلك.

كما يرى الفقيه Scape (p)أن المقاول في علاقاته مع الناقل وبالنسبة لجانب من نشاطه مؤجر لتقديم عمل أو خدمة.

بينما يرى jaffait(E)أنه لما كان الناقل مسؤولا عن الأضرار التي تحصل لحمولات الروافع فإن المقاول إنما يتدخل كتابع للسفينة.

في حين يرى Gilles(G) أن تبعية المقاول للناقل في أدائه لعمله تكون خاصة بالنسبة للعمليات التي يجبرها على سطح السفينة (أي بين العنابر والروافع)، وأن هذا الجزء من العقد لا يمكن تكييفه إلا بإجارة الأشخاص حيث تظهر بجلاء رابطة التبعية التي تميز العلاقة بين المتبوع والتابع ذلك أن الرهن يجب أن يباشر بدقة وفقا للبيانات المدد بخطة الشحن.[4]

---

[1]–طيب إبراهيم ويس، مذكرة الماجيستر، مرجع نفسه، ص21.

[2]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص156.

[3]–أ. قارة وليد، د نبيلة بن يوسف د محمد فيصل ساسي، مرجع سابق، ص30.

[4]–إيمان الجميل، سابق، ص86.

نقد النظرية:

يرفض غالبية الفقه اعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد عمل أو إجارة أشخاص.

ولكي يستقيم القول بأن العقد الذي يربط المقاول أو الشحن والمرسل إليه عقد عمل وإن المقاول تابع للناقل يتعين توافر التبعية بين المقاول والناقل م هذه العلاقة تتكون من عنصرين هما: عنصر السلطة الفعلية وعنصر الرقابة والتوجيه.

وإن كان للربان أن يراقب المقاول أو حتى أن يبدي له ملاحظات فإنه ليس لحرية اختيار الوسائل والطرق لتنفيذ ذلك.[1]

وأخيرا توقيعه مع الناقل على كشف الحالة أثناء المراجعة الحضورية تفيد أن المقاول ينوي أن يكون في مواجهة الناقل من كل الأضرار التي يمكن أن يحدثها للبضاعة التي يتداولها.[2]

الفرع الثاني: نظرية عقد الوديعة والوكالة

أولا: نظرية عقد الوديعة

إن الالتزام الأساسي في عقد المناولة المينائية وهو قيام مقاول المناولة بحفظ البضائع على الرصيف أو في الحظائر لحين تسليمها، يكون العقد بالتالي عقد وديعة. ولعل النظر إلى العمليات السابقة على الشحن والتفريغ التي يباشرها المقاول وبصفة خاصة الحراسة على الرصيف هو الذي أدى بأصحاب هذا الرأي إلى اعتبار العقد عقد وديعة بأجر فالمقاول مودع عنده بأجر.[3]

أما في الغالب ثمة مهلة محددة للمرسل إليه لاستلام البضاعة، فإذا انقضت تلك المهلة فإن شركة الملاحة تتقاضى مقابلا لحفظ البضاعة فاعتبارا من تلك اللحظة تغدوا الشركة بحق مودعا عنده، غير أن وجهة النظر هذه تؤدي إلى القول بأنه إذا قام بالحفظ مقاول المناولة المتعاقد مع الناقل البحري وليس الناقل فإن المقاول يعتبر مودعا عنده بأجر.

---

[1]–زكراوي حمادي، مرجع سابق، ص43.

[2]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، نفس المرجع، ص161.

[3]–زكراوي حموادي، مرجع سابق، ص45.

يذهب الفقه إلى أنه حيث يقوم مقاول المناولة بحفظ البضائع فإنه توجد وديعة بأجر أو بالأصح وديعة حفظ " **D**èpot de Garde».

نقد النظرية:

يرفض غالبية الفقه اعتبار عقد المناولة كعقد وديعة وواقع الأمر أن العيب في هذه النظرية يمكن في أنها تجعل من مجرد حفظ البضائع بعد وضعها على الرصيف وهي عملية فرعية لا تحدث في جميع الأحوال، العنصر الذي يحدد طبيعة العقد القانونية.[1]

فالمجهر أو المرسل إليه عندما يطلب من المقاول أخذ البضاعة من سطح السفينة فليس ذلك لكي يحفظها على الرصيف.

أو أحد المخازن بل لكي يضعها على البر ليتسنى للمرسل إليه استلامها وبالمثل عندما يعهد الناقل أو الشاحن بالبضاعة إلى المقاول قبل شحنها فذلك بالتأكيد بغية وضعها على سطح السفينة وليس قطعها لحفظها.[2]

كما توجد اختلافات جوهرية بين عقد الشحن والتفريغ وبين عقد الوديعة، فالسند الذي يسمح للمرسل إليه بالمطالبة بالبضاعة والرجوع على المقاول ليس بإيصال الإيداع ولكن إذن التسليم، الذي يسلمه الناقل مقابل سند مؤشرا عليه بالتخلص.

كما أن العقد لا يعد وديعة إذا لم تكن الغاية النهائية من تسليم الشيء المودع عنده هي حفظ الشيء وليس الأمر كذلك بالنسبة لعقد المناولة المينائية.[3]

ثانيا: نظرية عقد الوكالة

يرى جانب من الفقه والقضاء أن مقاول الشحن والتفريغ وكيل وأنه إما وكيل عند الناقل حيث يعهد إليه الأخير بأن يؤدي لحسابه وبدلا منه بعض عمليات جعلها عقد النقل على

[1]–ويس إبراهيم طيب مرجع سابق، ص23.

[2]–إيمان الجميل، مرجع سابق، ص96.

[3]–زكراوي حموادي، مرجع سابق، ص46.

عاتقه، وإما وكيل عن الشاحن أو المرسل إليه عندما يباشر لحسابه عمليات شحن أو تفريغ مبرم بينهما.[1]

ويرى" بللي" أن المقاول وكيل تجاري موكل من قبل الناقل وصاحب البضاعة معا لمباشرة أعمال مادية وقانونية، أي أن ثمة وكالة مزدوجة (طبقا لنص المادة 1984 قانون فرنسي وهي تقابل المادة 571 مدني جزائري)، وأن الوكالة التجارية يمكن أن تقوم بجانب عقد المقاولة أو العمل وهي عقود تستهدف أعمالا مادية.[2]

كما أنه يمكن الجمع بين وكالتين متميزتين مثلا لمصالح متعارضة كذلك الخاصة بالناقل وصاحب البضاعة وفي مجال العمل البحري لأمثلة لتعدد الأدوار التي يؤديها نفس الشخص كحالة السمسار البحري وحالة الجمع بين صفتي وكيل السفينة والحمولة.[3]

فإن الوكالة تتسع أيضا للأعمال المادية قول يدعوا إلى النظر فمحل عقد المناولة هو عمل مادي حسب نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري إذا كانت ثمة عقود تحمل ذلك أوجب إعطاء نظرة تحليلية وتغليب العقد الصحيح.[4]

نقد النظرية:

يرفض غالبية الفقه ‘اعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد وكالة وواقع الأمر أن اجتهاد الفقه والقضاء في اعتبار مقاول الشحن والتفريغ وكيلا. [5]

فالقول بأن الوكالة تتسع أيضا للأعمال المادية قول يدعو النظر، لأن محل عقد الشحن والتفريغ هو القيام بأعمال قانونية لحساب المرسل إليه مثل التحقق من البضاعة وتوجيه الاحتجاج للناقل عما يكون لقد لحق البضاعة من تلف أو هلاك واستلام البضاعة. [6]

---

[1]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص165.

[2]–أنظر المادة 571 من القانون المدني الجزائري.

[3]–كمال حمدي، مرجع سابق، ص166.

[4]–أنظر المادة 912 من القانون البحري الجزائري.

[5]–إيمان الجميل، مرجع سابق، صفحة87.

[6]–طيب إبراهيم ويس، مجلة الفقه والقانون، مرجع سابق، ص24.

وتتسم الأعمال القانونية التي يؤديها المقاول في هذه الحالة بأن الغلبة في العقد ليست للأعمال القانونية أو تلك الأعمال القانونية ليست محددة فقد تكون الوكالة والوديعة معا وقد تكون الوكالة فقط كحالة التي يبادرها فيها المرسل إليه لاستلام البضاعة ففهم مخل عقد الشحن والتفريغ على هذا النحو هو الذي يجنب الفقه والقضاء والوقوع في الخطأ واعتبار العقد تارة عقد وكالة وتارة عقد الوديعة وتارة مزيجا من المقاولة والكفالة والوديعة إنما هو غير مسمى.[1]

الفرع الثالث: نظرية عقد المقاولة

تعتبر نظرية عقد المقاولة النظرية الأكثر واقعية وملاءمة مع عقد المناولة المينائية بحيث تجنبت كل الانتقادات التي وجهت إلى النظريات السابقة، لذلك أقرها الفقهاء، فحسب هذه النظرية لا يمكن تكييف عقد المناولة المينائية إلا وفق عقد المقاولة، فقد نصت المادة 549 من القانون المدني الجزائري على أن: المقاولة عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين ان يمنح شيئا أو أن يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الاخر.[2]

فمحله الأساسي هو القيام بأعمال مادية، متمثلة في شحن البضاعة ورصها عند القيام وفكها وتفريغها عند الوصول، وهي كلها عمليات مادية نص عليها القانون البحري الجزائري وذلك حسب نص المادة 773و 780 من القانون البحري الجزائري.[3]

بخلاف الأعمال القانونية المتمثلة في فحص البضاعة وتسليمها إلى المرسل عليه التي يقوم بها المقاول التشوين.

بالرجوع إلى مختلف الانتقادات الموجهة إلى النظريات السابقة نجد أن المقاول يعمل في ظروف معينة وهي استقلاله عن رب العمل، وهذا باختياره للوسائل والطرق الممكنة لتنفيذ عمله، ومن هنا يتبين أن المقاول يعمل بشكل مستقل عن رب العمل وهي أهم خاصية يتمتع بها عقد المقاولة، وهي متوفرة في عقد المناولة المينائية وهذا ما يدل على أنه عقد مقاولة.

---

[1]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص168.

[2]–أنظر المادة 549 من القانون المدني الجزائري.

[3]–أنظر المادة 773و 780 من القانون البحري الجزائري.

نقد النظرية:

اعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد مقاولة هو الرأي الراجح وهو يحقق اعتبارين هامين بحيث يتجنب الانتقادات التي وجهت إلى النظريات السابقة ثم هو يتفق مع واقع عقد الشحن والتفريغ وذلك على نحو التالي:

1-فإعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد مقاولة يتجنبنا تكييف العقد وفق عمليات فرعية كما في نظرية عقد النقل.

2-إتفاق نظرية المقاولة مع واقع عقد الشحن والتفريغ الأساسي هو الأعمال المادية الخاصة بالشحن والتفريغ.[1]

أما بالرجوع للقانون البحري الجزائري ففي تنظيمه لمهام ومسؤوليات مقاول المناولة يعتنق فكرة اعتبار عقد المناولة المينائية كعقد مقاولة محله الأساسي القيام بالأعمال المادية الخاصة بالشحن والرص والفك والتفريغ.[2]

الفرع الرابع: موقف المشرع الجزائري من عقد المناولة المينائية

انتهينا في نطاق دراسة الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية أنه يتماشى مع التكييف القانوني لعقد المقاولة و يضيف الفقه أن عقد المناولة المينائية ينتمي لعقود الخدمات لأن مقاول المناولة أثناء ممارسة عمليات المناولة المينائية فإنه يقدم خدماته لطالب الخدمة سواء (الناقل البحري الشاحن أو المرسل إليه) إذا تتمثل هذه الخدمات في تمكين الأطراف السابقة الذكر من خدمات الشحن ، الرص الفك، التفريغ التخزين و يقوم مقاول المناولة بهذه الخدمة بشكل ممتهن و قائم على إطار منتظم مع الجمع بين الوسائل المادية و الاستعانة بالعنصر البشري ، كما يستهدف المقاول في تقديم خدماته الحصول على مقابل مادي يتمثل في استهداف الربح و المضاربة بين العوامل المحيطة[3].

[1]-كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 171.

[2]-طيب إبراهيم ويس مجلة الفقه والقانون، مرجع سابق، ص 319.

[3]-أنظر Boukha mi –F–les nouvelle. Op. p 1040

أولا: مرحلة احتكار الدولة لنشاط المناولة

يعتبر أول تشريع خاص بالقانون البحري الجزائري ،قد نظم عمليات المناولة المينائية تحت تسمية عمليات الشحن و التفريغ هذا و قد تأثر عقد المناولة المينائية خلال هذه الفترة بالتوجه الاشتراكي للجزائري ،فإذا كانت عمليات المناولة المينائية محتكرة من قبل المؤسسات العمومية ،الأمر الذي انعكس على نوعية الخدمات المقدمة التي اتصفت بالرداءة مما أدى إلى ارتفاع تكلفة النقل البحري للبضائع نحو الجزائر من جراء تخوف الناقلين البحرين من مقاولات المناولة العمومية سببت لهم مختلف أنواع الأضرار كإتلاف البضاعة التأخير.....إلخ .[1]

نظرا لعدة معطيات اجتماعية واقتصادية تم الأجواء إلى تعديل المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه بالمرسوم رقم 08-363 الذي جاء بما يلي:

أ- تعديل نص المادة 03 حيث حصر المرسوم ممارسة النشاطات المينائية فقط بالنسبة للأشخاص الطبيعية من جنسية جزائرية وهذا ما يتعارض مع نص المادة 40 من اتفاق الشركة المبرم ما بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والمجموعة الأوروبية.[2]

كما منح المرسوم ممارسة النشاطات المينائية للأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الجزائري كشرط جوهري لتفدي اللجوء إلى تطبيق القانون الأجنبي على أساس أن الجزائر فتية المجال التشريعي الذي يحكم ذلك مما يدفع الأطراف لتطبيق القانون أعمق.

ب-يضيف نص المادة 03-02 على كيفية منح الامتياز.

1-طريق المنافسة بإيداع العروض واختيار العرض الأفضل.

2-طريقة التفاوض المباشر على أساس سمعة المترشح.

[1] -boukha mi-F-les nouvelles.op.cit. p 1040

[2]-الاتفاق الأوروبي المتوسطي بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، والمجموعة الأوروبية الموقع بفالنسيا في 22_06_2002 والمصادق عليه بتاريخ 27_200504è جريدة رسمية رقم 27.

3-طريقة الثانية تبقى محل تحفظ بالنسبة لنا لأنها تمنح وزير النقل سلطة منح الامتياز بطريقة معينة كما هو الشأن بالنسبة للموانئ دبي وهو ما تؤكده المادة 06 إلى تعطي للوزير وحده أطلاق لتفاوض المباشر.

ج- رفع مادة الامتياز حدود 40 سنة كأقصى مدة ممكنة.

د- إضافة التزامات مالية للمتعاقد مع السلطة المينائية.

هـ- حق الدخول يدفع جزافيا عند بداية الامتياز.

و- أتوة استغلال الأملاك العمومية.

ي- أتوة سنوية تحدد حسب حجم النشاط.

ثانيا: مرحلة رفع الاحتكار

جاء هذا القانون في ظل توجه الجزائر نحو الاقتصاد السوق والتفتيح التجاري على العالم فقد فرق هذا القانون العمليات المادية والقانونية للمقاولة المينائية فالعمليات الأولى ينفرد بها شخص يسمى 'مقاول التشوين'

-لقد ذهب المشرع الجزائري إلى تجسيد مضمون قانون 98-05 والخاص والذي يهدف إلى تحرير الأنشطة المينائية عن طريق صدور المرسوم التنفيذي 06-139 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين حيث جاء بالمضمون التالي:

1-أسند ممارسة نشاطات المينائية كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة التي تطرحها وزارة النقل الممثلة بالسلطة المينائية شرط استيفاء دفترا الشروط.

2-تحديد مدة الامتياز إلى 20 سنة.

3-إلزام مقاول المناولة أو المتعامل بتسديد مقابل مالي ممثل نوعين:

- أتوة ثابتة خاصة باستعمال الأملاك العمومية.

- أتوة ممارسة النشاط بين السلطة المينائية والمتعامل.

4- إلزامية اكتتاب عقد التأمين لمواجهة الأخطار المهنية كالحوادث الروافع، الحرائق التي تؤدي للمسؤولية المدنية مع إلزامية تسليم نسخة من عقد التأمين إلى السلطة المي نائية.

5- الأخطر في هذا المرسوم هو إعطاء وزير النقل صلاحية وفق مسار المنافسة دون تبرير قانوني وهذا تعسف يخدم مصالح شخصية أكثر من العامة. [1]

المطلب الثاني: إثبات عقد المناولة المينائية

أن عقد المناولة المينائية من العقود الرضائية ، كما أنه عقد تجاري ، و أن أغلب التشريعات لا تشترط الكتابة فهو لا يحتاج إلى شكل خاص لانعقاده فيجوز إثباته بكافة طرق الإثبات ، فالكتابة شرط للإثبات و ليس للانعقاد و الاستناد الوارد أن الكتابة تعتبر سند للإثبات إلا أنما ليست شرط لصحة العقد و لا ركن من أركانه و إغفالها يترتب عليه بطلان فعقد النقل لا يثبت بالكتابة و إنما بإميل النقل أو كما يعرف بسند الشحن الذي يصدره الناقل بطلب من الشاحن[2]، إلى جانب وثائق اثبات أخرى ، أقل أهمية عنه لذلك نقسم هذا المطلب ، الاثبات بوثيقة الشحن (الفرع الأول) و الاثبات بالوسائل الأخرى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إثبات عقد المناولة المينائية بوثيقة الشحن

يعد سند الشحن الصك لإثبات شحن البضاعة واستلزام الربان لها، وكما لأن وثيقة الشحن المستعملة حاليا هي نتاج تطور دام سنوات عديدة، فهذه الوثيقة لم تكن معروفة في العصور القديمة، بل لم تكن هناك حاجة إليها على اعتبار أن اتجار كانوا يوافقون بضائعهم أثناء الرحة حتى ميناء الوصول ويقومون باستلامها إلا أنه بعد أن تطورت التجارة البحرية في القرنين 13 و14 بدأت العناصر الأولى لوثيقة لشحن في الظهور[3].

---

[1]-أنظر المرسوم التنفيذي رقم 06_139، المؤرخ 15_06_2006 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفينة وأعمال المناولة والتشوين، جريدة رسمية رقم 24، ص 18 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 08_363 المؤرخ في 08_11_2008 جريدة رسمية رقم 64.

[2]-عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003، ص56.

[3]- MED EL KAMEL EL KHALIFA. Le connaissement. Les transports maritimes faxicule1. Dar homa.1998.p3.

أولا: تعريف سند الشحن le connaissement

نصت المادة 784 من القانون البحري على "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الاجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها[1] " وتعرف معاهدة هامبورغ سند الشحن صراحة في مادتها الأولى يقول " يقصد بمصطلح سند الشحن وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل البحري ونلقي الناقل البضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل تقديم الوثيقة". وهناك من عرفه بأنه " وثيقة يوقعها مالك السفينة أو وكيله أو من له الحق في توقيعها كالمجهز، تثبت أن البضاعة قد شحنت أو يتم حنها على السفينة المتجهة إلى ميناء محدد ونتضمن الشروط التي يتم شحن البضاعة بموجبها"[2].

ثانيا: بيانات وثيقة الشحن

نصت المادة الثالثة من معاهدة بروكسل والمادة 748 من قانون البحري الجزائري بالنظر إلى أهمية سند الشحن في عقد المناولة المينائية فالمشرع الجزائري أوجب أن يتضمن البيانات التي حددتها المادة " هوية الأطراف، بيان البضاعة المفترضة، عناصر الرحلة والأجرة الواجبة الدفع"[3] وعلى الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وأخذها في عهدته، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب من هذا الأخير، سند شحن يتضمن مع بياناته المعتادة البيانات الآتية:

العلامات الرئيسية اللازمة لتحقق من نوع البضائع وذلك طبق لما يقدمه الشاحن من كتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير المغلفة أو على الصناديق أو الأغلفة التي تحتوي على البضائع بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر[4].

---

[1]– أنظر المادة 784 من قانون البحري الجزائري.

[2]– حسن دياب، العقود التجارية وعقد البيع سيف، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1999، ص120.

[3]– أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص21.

[4]– كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص125.

ب–عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن، على حسب الأحوال طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

ج–حالة البضائع وشكلها الظاهر[1].

ثالثا: أشكال سندات الشحن:

تنقسم سندات الشحن من حيث طريقة تداولها هي:

1- سند الشحن الاسمي:

نصت المادة 758 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري " يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية...

بحيث وثيقة الشحن الاسمية تكون باسم شخص معين وغير قابلة للتداول بالطرق التجارية، يلزم لانتقالها إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية أي قبول الربان للحوالة أو إبلاغه بها، فليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين في السند طبقا للمادة 759 من القانون البحري، أو للشخص الذي انتقل إليه السند بطريق حوالة الحق[2].

2- وثيقة الشحن للأجر:

هي الأكثر استعمالا، فبكفي إضافة لأمر أمام اسم المرسل إليه لكي يتم تداول وثيقة الشحن وهي قابلة للتداول عن طريق التظهير حسب المادة 759 من القانون البحري الجزائري " يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية..."[3]

وهو السند الذي يصدر لشخص معين أي لأن أوامر لشخص وهو الأمر الغالب في العمل والصورة الغالبة الاستعمال إذ يصدر لاذن شاحن أو المرسل إليه قابل للتداول

[1]– حسن دياب، مرجع سابق، ص125.

[2]– مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص216.

[3]– أنظر المادة 759 من القانون البحري الجزائري.

بالتطهير يجب أن تذكر عبارة الإذن أوامر صراحة في وثيقة الشحن وهذا الإجراء يسهل للشاحن عمله[1].

وثيقة الشحن لحامله:

هو السند يتم تداوله بالتسليم وبدون عليه " لحامله" أي يصدر هذا السند بخلوه ودون أن يحمل اسم المرسل إليه، وتداوله يكون بالمناولة أي بالتسليم اليدوي نادرا ما يتم العمل به لما يتعرض له صاحبه من ضياع أو سرقة[2]. بحيث نصت المادة 759 من القانون البحري على أنها تكون لحاملها بتسليم وثيقة الشحن، فتكون قابلة للتداول بمجرد التسليم وعلى ربان السفينة أن يسلم البضاعة لكل من يحملها إلا أنه ينذر إصدارها لما يتعرض له صاحبها من ضياع أو سرقة[3].

رابعا: حجية سند الشحن

عملا بمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية الأصل أنه يجوز إثبات عقد المناولة بكافة الطرق إلا أن الكتابة ضرورية في عقد المناولة المينائية نظرا لخصوصيته، كما أن الأحكام تفرق بين حجية السند فيما يخص أطرافها وهم الناقل والشاحن والمرسل إليه إذا كان هو نفسه الشاحن، وحجية السند للغير كالمؤمن على البضائع أو المرسل إليه إذا كان شخص آخر غير الشاحن أو وكيله[4].

1-حجية السند بالنسبة لطرفيه:

تشكل وثيقة سند الشحن حجة كاملة في الاثبات بين الشاحن و الناقل لما يحتويه من بيانات بالبضاعة المشحونة، و كما تعد الوثيقة حجة بين طرفي العقد لإثباته أو التسليم للناقل بنفس الحالة المبينة في وثيقة الشحن و نفس التاريخ المبين فيها، فهو قبل كل شيء حجة لإثبات عقد النقل بذاته و إثبات شروطه و دليل على عملية الشحن و تاريخها المذكورة

[1]– محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات حلبي، بيروت 2010، ص318.

[2]– أنظر المادة 759 قانون البحري الجزائري فقرة3، وثيقة الشحن لحاملها بتسليم الشحن.

[3]– إلياس حداد، السندات التجارية في القانون التجاري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة1985، ص121.

[4]– زناجي أسية، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون، كلية الحقوق، جامعة أكلي محند أولحاج، 2014\2015، ص33.

في السند[1]، إلا أن هذه الحجية قابلة لإثبات العكس لأنها ليست مطلق بين الطرفين بل نسبة تجوز لكل من الشاحن أو الناقل إثبات عكسها فالناقل أن يثبت أنه لم يتسلم كمية البضاعة بالسند و للشاحن هو الأخر إثبات عدم صحة البيان الخاص باستحقاق الأجر عند الوصول، فالطريقتين إثبات عكس ما جاء في السند وفقا للقواعد العامة و التي تخص بجواز إثبات عكس الناقل بالكتابة إلا إذا كان الأمر منطويا على الغش فيجوز إثباته بكافة الطرق[2].

2-حجية سند الشحن بالنسبة إلى الغير:

بما أن وثيقة الشحن هي الدليل الكتابي على إبرام عقد النقل البحري، لذلك فإن بيانات هذه الوثيقة حجة في إثبات الحقوق و الالتزامات الخاصة بكل طرف من أطراف العقد و أيضا في مواجهة الغير، و هو كل شخص لم يكن طرفا في ابرام عقد المناولة و تنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، فإن البيانات الواردة في السند لها حجية مطلقة في الاثبات لصالح الغير، كالمرسل إليه و المؤمن[3] و الهدف من جعل هذه الحجية مطلقة هو إعطاء الوثيقة قوة ائتمانية و تسهيل تداوله بكل ثقة على أساس أن الناقل قام بمعاينة البضاعة قبل شحنها، أو كان بوسعه وضع تحفظات حول صحة البيانات المصرح بها، إذا كان في حالة شك بصحتها[4]، ووفقا لتقرير نص المادة 761\2 " و لا يقبل ما يخالفها إذا نقلت لحامل من الغير بحسن النية " و كذلك تعني أمرين هما: أنه يجوز للغير إذا كانت بيانات وثيقة تتفق مع صلاحيته أن يتمسك به ، يجوز للغير إثبات عكس ما جاء في وثيقة من بيانات[5].

---

[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 فريد العريفي، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص.ص 315.316.

[3]- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص443.

[4]- هشام فرعون، القانون البحري، دمشق، مطبعة كرم، 1976، ص181.

[5]- أنظر المادة 767\2، من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: الإثبات بالطرق الأخرى

لا يثبت العقد إلا بالكتابة، لكن هذا لا يعني استبعاد الطرق الأخرى في اثبات عقد المناولة فإن القضاء في العديد من قراراته يقبل إثبات هذا العقد على غرار جميع العقود التجارية بوثائق ووسائل أخرى[1].

وهذا ما سنتناول في هذا الفرع بحيث إثبات أخرى (أولا) وإثباته بوسائل الاثبات المختلفة(ثانيا).

أولا: إثبات العقد بوثائق

صدرت اتفاقية هامبورغ بوثائق النقل في المواد 14 إلى 17 وفي المادة 18 وثائق النقل الأخرى وكما رأينا أن اتفاقية عقد النقل" معاهدة بروكسل" تشمل كل المستندات وثائق أخرى غير سند الشحن وتشمل أوامر التسليم الايصال المؤقت السند من أجل الشحن السند الصادر شارطه الإيجار[2].

1-الإيصال المؤقت:

هو عبارة عن إيصال مؤقت يسلمه الربان إلى الشاحن بمناسبة شحن البضائع على ظهر السفينة وذلك في بداية الشحن ويستدل لاحقا بسند الشحن يسلم الشاحن عند نهاية العملية، ويعتبر هذا الايصال سند في يد الشاحن، وإذ كان هذا الايصال قابلا للتداول فإنه يرتب نفس الأثار عن سند الشحن الاسمي[3].

[1]- مصطفى كمال طه، مقال الدراسات في مشترطات إيجار السفن، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول، 1958، ص66.

[2]- كمال حمدي، القانون البحري، ص.ص.584.585.

[3]- عباس سامية، التزامات الشاحن فعقد النقل البحري، شهادة لنيل الماجستير، كلية الحقوق، جامعة تالجزائر01، 2011\2012، ص28.

1-سند من أجل الشحن:

نص المشرع الجزائري أن الشاحن بعد تحميل البضاعة أن يطالب فإن تتضمن الوثيقة على عبارة مشحونة والبيانات الأخرى، وحتى لم يستعمل الشاحن حقه في استبدال السند من أجل الشحن بسند مشحون فالمشرع اعتبره سند مثبت من الناقل والمرسل إليه[1].

كما أن هذا السند لا يعتبر سندا حقيقيا، فهو يمثل وعدا بالشحن، واستعمل كبدير مقيد سند الشحن بسبب الضروريات التجارية، لهذا أقرت معاهدة بروكسل والقانون البحري على اعتباره سندا مثبت لعقد المناولة المينائية، حتى ولو لم يستعمل الشاحن حقه في طلب استبدال سند من أجل الشحن بسند مشحون[2].

1-السند الصادر بمناسبة عملية النقل بمشارطة الايجار:

النقل بموجب مشارطة الايجار هو عقد يلزم بمقتضاه يتم تأجير السفينة من مالكها إلى المجهز أو الشاحن حاجب البضاعة وقد تكون يستأجرها كاملة أو مسافة معينة وتوقع تحت نظره للقيام برحلة أو عدة رحلات لقاء أجر معلوم[3] فوقت المعاهدة بروكسل لعام 1924 فإن المناولة بموجب مشارطة الايجار تطبق على الصفة التعاقدية والاستناد من هذه القاعدة إمكانية تطبيق هذه المعاهدة عندما يصدر سند الشحن تنفيذ للعقد عند تنظيم العلاقة بين أطرافه[4].

ثانيا: إثبات العقد بالوسائل

إن الاثبات في القواعد العامة للقانون التجاري، يكون عادة بالبينة أو بأية وسيلة أخرى وهذا ما رأت المحكمة وجوب قبولها، كذلك يجوز بإقرار المدعي عليه إذ كان شفويا أو تضمنه محررات كالخطابات[5] إلا أنه يمكن جعل نظام الاثبات في عقد المناولة أشد من المسائل المدنية وعليه يكون إثبات هذا العقد هي ذات وسائل الاثبات في القواعد العامة

---

[1]– أنظر المادة 751 قانون البحري الجزائر " يستطيع الشاحن بعد تحميل..."

[2]– أسماء بوقرة، عقد النقل للبضائع وفق للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص30.

[3]- أحمد محمود عبابنة، المرجع سابق، ص57.

[4]–فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1986، ص312.

[5]– كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص584.

للقانون التجاري أو المسائل المدنية ويثبت عقد المناولة المينائية بمحرر مكتوب كما يثبت بالبينة أو بأية وسيلة أخرى[1].

[1]– أحمد محمود عبأنه، مرجع سابق، ص83.

الفصل الثاني: الأثار المترتبة عن عقد المناولة المينائية

الفصل الثاني: الأثار المترتبة عن عقد المناولة المينائية

يشكل عقد المناولة المينائية الركيزة الأساسية بالتجارة الداخلية والخارجية، كما يعتبر من أهم العمليات المينائية، ويترتب عنه التزامات على عاتق أطرافه (المبحث الأول)، تبدأ هذه الالتزامات بالالتزامات المقاول الذي يعتبر الطرف الأساسي في العقد، تتمثل التزاماته في الأعمال المادية والأعمال القانونية (المطلب الأول)، وإلى جانب المقاول تأتي التزامات المتعاقد معه والمتمثلة في التزام بدفع الأجرة وضمان الأجر (المطلب الثاني) وأخيرا التزامات خاصة بالشاحن والمرسل إليه والناقل (المطلب الثالث).

كما يترتب التزامات لأطراف عقد المناولة المينائية، منه فكل إخلال بهذه الالتزامات تترتب المسؤولية (المبحث الثاني) سواء كان الخطأ من أحد أطراف العقد، أو نتيجة الإهمال وتقوم هذه المسؤولية على عاتق كل أطراف العقد بداية من مسؤولية المقاول في عقد المناولة المينائية (المطلب الأول)، كما تقع المسؤولية على الناقل البحري في عقد المناولة المينائية (المطلب الثاني)، وفي الأخير تطرقنا إلى مسؤولية الشاحن في العقد (المطلب الثالث).

المبحث الأول: التزامات الناتجة عن عقد المناولة المينائية

تحدد النصوص القانونية من يلتزم من أطراف عقد النقل البحري بعملتي الشحن والتفريغ، حيث يعهد لمقاول متخصص القيام بهذه العمليات المادية، كما قد يعهد إليه كذلك بالعمليات القانونية، وفي المقابل يلتزم المتعاقد مع المقاول بدفع أجرة القيام بعمليتي الشحن والتفريغ، أضف إلى ذلك لا بد من دراسة التزامات الشاحن والمرسل إليه وكما سنطرق إلى التزامات الناقل[1].

لذا ارتأينا أن نقسم خذا المبحث إلى ثلاث مطالب في (المطلب الأول) التزامات المقاول المناولة، وفي (المطلب الثاني) التزامات المتعاقد مع المقاول وتناولنا في (المطلب الثالث) التزامات خاصة بالشاحن والمرسل إليه والناقل.

المطلب الأول: التزامات مقاول المناولة المينائية

كما سبق ذكره في تعريف عقد المناولة المينائية فهو يتضمن نوعين من العمليات، عمليات مادية وأخرى قانونية، فتحديد التزامات المقاول يتوقف على نوع العمليات التي يقوم بها هذا الأخير، فإذا كان العقد، لا يتضمن إلا العمليات المادية فيلتزم تبعا لذلك بشحن البضائع ورصها وتستفها وفكها وتفريغها والمحافظة عليها خلال تلك العمليات، أما العمليات القانونية فهي إضافة إلى التزامه بالأعمال المادية، فهي تخضع لاتفاق الأطراف،[2] وسنتناول كل من الالتزامات المادية والقانونية في الفرعين التاليين:

الفرع الأول: الالتزامات المادية لمقاول المناولة

حددت المادة 912 من القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم العمليات التي يشملها عقد المناولة المينائية والتي تشكل في نفس الوقت التزامات المقاول، يرتبها عقد المناولة المينائية على عاتقه[3].

---

[1]-عبد العزيز أمير العكلي، دوز سند الشحن في تنفيذ عقد البع، كاف أو السيف، القاهرة، دار النهضة العربية، 1971، ص ص 556 557.

[2]-كريد مريم، مرجع سابق، ص 142.

[3]-أنظر المادة 912 من القانون البحري الجزائري.

وهي أعمال مادية بحتة قد يتفق الطرفان في العقد، على أن يقوم بها المقاول كلها أو بعض منها فقط في خلال الأجل المتفق عليه بناءا على عقد المناولة الذي يربطه بالناقل أو الشاحن أو المرسل إليه.

ويقوم المقاول بعمليات شحن البضائع chargement رصها arrimageعلى سطح السفينة أو داخل العنابر، فك البضائع désarrimage، إنزالها من السفينة أي تفريغها déchargementووضعها في المخازن وأخذها منها مستعملا آلات وأجهزة متنوعة.

عملية المناولة المينائية تتم برافعات السفينة أو برافعات الرصيف أو بالرافعات أو بالأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبترول أو خطفات suceuse.[1] إذا تعلق الأمر بالحبوب، وإذا كانت السفينة بعيدة عن الرصيف، يشحن المقاول بالصناديق أو المواعين، وتتطور هذه الأجهزة والآلات بتطور السفن والحركة في الموانئ وازدياد وكثرة البضائع لهذا تختلف طريقة المناولة وذلك حسب نوع السفينة.

ويجب على المقاول أن يقوم هذه العمليات حسب متطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين استنادا إلى أحكام المادة 914 من القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم[2].

وأضافت المادة في فقرتها الثانية أنه تحدد شروط وكيفيات ممارسة هذا النشاط عن طريق التنظيم.

غير أن المرسوم التنفيذي رقم 02-04 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق 06 يناير سنة 2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها يشترط تشغيل مستخدمين مؤهلين وعتاد ملائم في عمليات المناولة سواء كان ذلك على متن السفن أو على اليابسة حتى تتم كل عملية مناولة في أحسن الظروف مع احترام الآجال المحددة لهذه العمليات[3].

---

[1]-مروك جميلة، الاستغلال الميناء في الموانئ البحرية الجزائرية ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود ومسؤولية، سنة 2001-2002، ص 18.

[2]-طبقا للمادة 914 من قانون رقم 98-05 المعدل والمتمم للقانون البحري "يجب على المقاول أن يقوم بعمليات المناولة المينائية معتمدا في ذلك الكفاءة المهنية والتأهيل".

[3]-المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في شوال عام 1422 الموافق 60 يناير سنة 2002.

ويستعين مقاول المناولة المينائية في أداء خدماته بالإضافة إلى الوسائل البشرية بوسائل مادية كما سبقت الإشارة إليه، وفي هذا الصدد نصت المادة 45 من المرسوم المذكور أعلاه: "أثناء عمليات شحن البضائع أو تفريغها يفضل استعمال الآلات والمنشآت المينائية الموجودة على باقي الوسائل التي تمتلكها السفينة والتي قد تستعملها إلا في حالات ضعف مردودها"[1].

واستعمال الوسائل البشرية والمادية أثناء المناولة المينائية، لها أثر كبير على تحديد المسؤول في حالة وقوع خسائر وأضرار بالبضاعة.

فإذا قام بها الناقل بواسطة الأجهزة الخاصة بالسفينة وحدثت خسائر وأضرار بالبضاعة أعتبر الناقل مسؤولا، أما إذا استعملت الوسائل البشرية والمادية لمقاول المناولة المينائية، أسندت المسؤولية لهذا الأخير عند إثبات خطئه.

مما سبق نلاحظ الأهمية البالغة لنص المادة 45 المذكورة أعلاه خاصة على سبيل المثال وبمؤسسة ميناء الجزائر يوحد الرصيف رقم 11 المجهز برافعات كهربائية حديثة، جرى العرف في الميناء على إلزام السفن التي تدخل الميناء على استعمال أجهزته حتى ولو كانت جد متطورة وكافية للمناولة المينائية[2].

لكن السؤال الذي يطرح نفسه بالمقابل ألا يتعارض هذا والمواد المتعلقة بخصوصه عمليات المناولة المينائية والتشوين لا سيما المادة 892 من القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم والمادة 47 من المرسوم التنفيذي 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها[3].

أما فرنسا، فقد نصت في المادة 50 من القانون رقم 06-420 الصدر في 18 جوان 1966 على الأعمال المادية التي يقوم بها مقاول المناولة المينائية وتتمثل في كل العمليات المتعلقة بالوضع على السفينة وتفريغ البضائع بما ذلك عمليات وضعها في المخازن وأخذها

[1]-أنظر المادة 45 من المرسوم التنفيذي المذكور سابقا.

[2]-مروك جميلة، مرجع سابق، ص 20.

[3]-أنظر المادة 892 من القانون رقم 9.8-05 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

يقوم المقاول البحري بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة او تفريغها منها[1].

فالمقاول البحري (حسب ما جاء في نص المادة) يقوم بالأعمال المادية البحثة التي تتمثل في عمليات الشحن والتفريغ. المتضمنة بالضرورة حفظ البضاعة ورقباتها مما يجعل الأعمال الإضافية هي الوكالة والوديعة، وهذه الأخيرة لها صيغة قانونية[2].

الفرع الثاني: الالتزامات القانونية لمقاول المناولة المينائية

يترتب إلى جانب الأعمال المادية التي يلتزم بها مقاول المناولة مجموعة من التزامات قانونية تخضع لحرية الأطراف إذا يمكن لهؤلاء أن يضمنوا العقد ما شاءوا من الالتزامات، ومنه يعهد لمقاول المناولة القيام بهذه الأعمال القانونية سواء لحساب الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، أو يمكن الاتفاق صراحة على أن يتم تطبيق عادات الميناء[3].

ويعبر عن العمليات القانونية في أغلب القوانين المقارنة بعبارة التشوين. L'acconage وكما سبق ذكره فإن المقاول المناولة يقوم بالتكفل القانوني للبضائع، حيث نصت المادة 920 من القانون رقم 98-05 على أن تشوين البضائع يشمل العمليات الموجهة لتأمين الاستلام البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه[4].

فمن خلال المواد نستنتج أن الأعمال القانونية في هذه القوانين محصورة في الوكالة والوديعة فقط، إذ تتمثل الأولى في استلام المقاول البضائع نيابة عن الناقل والتحقق منها وحفظها إلى أن يتم شحنها، أما الوديعة فتتمثل في حفظ البضاعة سواء في ميناء الشحن أي قبل شحنها أو في ميناء التفريغ بعد تفريغها وحراستها.

---

[1]-أنظر المادة 148 من القانون التجاري البحري من القانون المصري.

[2]-كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 383.

[3]-كريد مريم، مرجع سابق، ص 151.

[4]-أنظر المادة 920 من القانون رقم 98-05 من القانون البحري الجزائري.

أولا: الوكالة

معنى ذلك أن مقاول المناولة المينائية يعد وكيلا على الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه في استلام البضاعة، يتوب مقاول المناولة المينائية عن الناقل في استلام البضاعة من الشاحن أو في تسليمها للمرسل إليه، وقد ينوب على الشاحن في تسليم البضاعة للناقل، كما قد ينوب للمرسل إليه في استلام البضاعة المرساة من الناقل[1].

وتخضع الوكالة للقواعد العامة الخاصة بالوكالة في القانون المدني وكذلك نص المادة 571 من القانون المدني الجزائري،[2] وبموجب نص المادة 575 من القانون المدني الجزائري،[3] فإن الوكيل ملزم بتنفيذ الوكالة دون أن يتجاوز الحدود المرسومة، غير أنه يمكن له أن يتجاوز هذه الحدود أذا تعذر عليه إخطار يتجاوز الحدود المرسومة، غير أنه يمكن له أن يتجاوز هذه الحدود إذا تعذر عليه إخطار الموكل سلفا.

وكانت الظروف يغلب عليها الظن أنه ما كان على الموكل إلا الموافقة والقيام بهذا التصرف، وفي هذه الحالة عليه أن يخبر الموكل حال تجاوزه حدود الوكالة، كما يجب على الوكيل أن يوافي الموكل حال تجاوزه حدود الوكالة، كما يجب على المكيل يوافي الموكل بالمعلومات الضرورية عما وصل إليه في تنفيذ الوكالة وأن يقدم له حسابا عنها[4].

في حالة ما اكتشاف الموكل أن البضاعة ناقصة أو بها عيب ما، له الحق أن يبدي تحفظاته مع ذكر السبب في سند الشحن وإلا قامت قرينة استلام البضاعة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات الواردة بين طرف الشحن في سند الشحن.

أما في الحالة التي يكون مقاول المناولة وكيلا عن المرسل إليه باستلام البضاعة. تكون له في هذه الحالة نفس الحقوق للمرسل إليه في خصوص الاستلام أي يكون موكله بالاستلام نيابة عن المرسل وكيل ما يتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها[5].

---

[1]–زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 64.

[2]–أنظر المادة 571 من القانون المدني الجزائري.

[3]–أنظر المادة 575 من القانون المدني الجزائري.

[4]–زكراوي حمودي، المرجع سابق، ص 64.

[5]– كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص132.

وفي حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابة من ميناء التحميل قبل أوفي وقت تسليم البضاعة، ويكون الإخطار مكتوبا ومحددا أي يذكر الضرر على وجه التحديد، وإذا لم يتم تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس[1].

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيبلغ عنها خلال ثلاث أيام عمل، اعتبارا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها، وتعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الخاصة على التكاليف الزائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع عن الشروط المبنية أعلاه.

ثانيا: الوديعة

يقوم مقاول المناولة بحفظ البضائع بعد استلامها سواء من الشاحن إلى غاية شحنها وحفظها بعد استلامها من الناقل إلى حين تسليمها للمرسل إليه، وأحكام الوديعة تخضع أنه: "الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة وعلى أن يرده عينا " وعليه فالوديعة تكون بموجب عقد يربط مقاول المناولة بأطراف عقد النقل البحري وذلك لحفظ البضاعة قبل شحنها أو بعد تفريغها، كما قد تكون طبقا لأعراف الميناء، ويكون عقد الوديعة بأجر. dépôt salaire[2]

و يترتب على هذه الوديعة مجموعة من الالتزامات القانونية كالحفظ و الحراسة و الرقابة و حيث يقوم المقاول بحفظ البضاعة أثناء شحنها أو بعد تفريغها فهي أعمال قانونية مرتبطة بأعمال مادية فيجب أن في الحفاظ عليها عناية الرجل المعتاد حسب نص المادة 592\2 من القانون المدني الجزائري و ذلك باتخاذ مجموعة إجراءات كتوفير وإعداد المخازن بدائرة الميناء أو استئجارها و التأكيد من صلاحيتها للتخزين و ذلك تفاديا لأي ضرر قد يصيب البضاعة سواء تلفها أو هلاكها بواسطة حريق أو سرقة ...إلخ و يمارس مقاول المناولة الرقابة على البضائع بصفة منتظمة إلى غاية استلامها بضاعة ، و في حالة

[1]–كمال حمدي، نفس المرجع، ص 132.

[2]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص139.

انتهاء المهلة فإن شركة الملاحة تتقاضى أجرا مقابل حفظ تلك البضاعة و تتحول هي إلى مودع لديه . وهناك اختلاف فقهي وقضائي حول اعتبار عقد المناولة المينائية عقد وديعة[1].

المطلب الثاني: التزامات المتعاقد مع مقاول المناولة المينائية

يترتب على عاتق المتعاقد مع مقاول المناولة، سواء كان الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه مجموعة من الالتزامات حيث تختلف هذه الأخيرة في طبيعتها ومداها حسب الشخص المتعاقد مع المقاول، وأهمها أن يتمكن هذا الأخير من القيام وأداء العمل المناط إليه وهو عقد المناولة المينائية، وتسهيل وتوفير كافة الإمكانيات لهذا الأخير[2]. ونتناول في هذا المطلب الالتزام بدفع الأجرة للمقاول باعتباره التزام لأساسي ومشترك بين الأطراف أما (الفرع الثاني) سنتناول فيه ضمان الأجرة وامتيازه.

الفرع الأول: الالتزام بدفع الأجر

يلتزم المتعاقد مع مقاول المناولة بدفع الأجرة لهذا الأخير ويكون هذا المتعاقد كما سبق ذكره أحد أطراف عقد النقل البحري (الناقل، الشاحن، المرسل إليه) حسب من يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتفريغ.

وكقاعدة عامة فإن من يقع عبء الالتزام بالشحن والتفريغ يقوم بهذه العملية للمقاول ويشمل مصاريف الشحن أو التفريغ فإنه يتحمل أجر مقاول الشحن والتفريغ، والأمر الغالب أن يلتزم الشاحن في ميناء الشحن بدفع أجرة النقل، ومنها أجرة مقاول الشحن إذا طلب الشاحن خدمة هذا الأخير ويمكن أن يتفق الأطراف على أن يكون دفع الأجرة في ميناء الوصول حيث يلتزم بأدائها من له الحق في استلام البضاعة[3].

و قد ظهر لنا فيما تطرقنا له سابقا كيف للمرسل إليه أن يتحمل مصاريف التفريغ و منها أجر المقاول ، رغم عدم التزامه بعملية التفريغ، و أن الشاحن قد يتحمل مصاريف الشحن و منها أجر المقاول رغم عدم التزامه عملية الشحن، و ذلك حيث ينص سند الشحن

[1]–كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 383.

[2]–كريد مريم، النظام القانون لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص 152.

[3]– كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 140.

على تحمل البضاعة مصاريف لشحن و التفريغ ، و في حساب أجرة النقل التي تظهر سند الشحن فإن المجهز يدون مصاريف الشحن أسفل مصاريف النقل على أن البضاعة تتحمل المصاريف المعتادة للمناولة المينائية، أما النفقات الزائدة نتيجة خطأ تابعي المجهز فيتحملها المجهز ، و في حالة عدم وجود هذا الشرط يدخل المجهز تلك المصاريف في اعتباره عند احتساب أجرة النقل[1].

الفرع الثاني: ضمان الأجر وامتيازه

بالرجوع لنص المادة 797فقرة 1 قانون البحري الجزائري التي تنص على أنه: "يترتب على الشاحن أو الحمولة والتي يحدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاق الأطراف " فإن الأجرة المدفوعة في عقد النقل البحري هي المقابل الذي يدفعه الشاحن أو المرسل إليه للناقل في مقابل البضاعة[2].

يحدد الاتفاق مقدار الأجر في حالة المقاول الاختياري، وتحدده السلطة العامة في حالة المقاول الإجباري، وأنه وإن كان هذا أجر تحدد الأجر المستحق تصدرها السلطة العامة بمقتضى قرار تنظيمي[3].

التحديد الذي تقرره تعريفة الأجور يختلف حسب تكدس البضائع في الميناء وحسب طبيعة العملية (المناولة المينائية)، ثم بحسب ما إذا كانت العملية تمت باستعمال الصنادل من عدمه كذلك يختلف الأجر بالنظر لنوع البضاعة ووزنها والعناية اللازمة، فيحسب في بعض الأحوال على أساس الوحدة كما في حالة السيارات أو على أساس قيمة البضاعة كما هو الحال بالنسبة للأشياء الثمينة كالمجوهرات والفضة[4].

أما بالنسبة للحاويات فيتحدد الأجر جزافيا حسب نوع البضاعة تسمى هنا الأجرة (CBR) أو جزافيا كذلك أي كان نوع البضائع (FAK).

---

[1]–كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص 154.

[2]–أنظر المادة 797ف1 من القانون البحري الجزائري.

[3]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 141.

[4]–طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مرجع سابق، ص 46.

ومنه يمكن القول أن أجور النقل نظام الحاويات يكون منطقيا باهض الثمن على النقل العادي للبضائع، أي دون تغليف حيث تتعرض للكسر والتلف، وعليه يسيطر هذا النظام على النقل البحري العالمي للبضائع ومنه فإن أجرة نقل الحاوية كوحدة سعرية تغطي أجرة النقل من الباب إلى الباب.

أما عمليات المناولة أثناء التفريغ، تكون بإنزال البضائع على الرصيف، وتحرير الروافع وتقع هذه المصاريف على عاتق المرسل إليه، وبالتالي هو الذي يتكفل بأجرة المقاول، وبرغم هذا لا يعفى الناقل من المسؤولية على هلاك البضاعة.

أما في حالة مصاريف تقديم الحبال ومصاريف الربط والحزم، بالإضافة إلى وضع البضائع من الحافة إلى تحت الروافع وتثبيتها وإنزالها على ظهر السفينة تكون على عاتق الشاحن.

أما أثناء التفريغ فيكون على عاتق المرسل إليه مصاريف الفك وحل الحبال ووضع من الروافع لأخذها ومصاريف الوضع في المخازن[1].

ثانيا: أنواع الأجرة

توجد أشكال عدة للأجرة وهي التي تدخل ضمنها أجرة للمقاول وأهمها:

-**الأجرة المستحقة في كل الأحوال:** وهو شرط يدرجه الأطراف في سند الشحن أو عقد الشحن والتفريغ حيث تكون الأجرة مستحقة في كل الأحوال حتى الطارئة منها، وحتى في حالة عدم إتمام الالتزامات التعاقدية لسبب خارج عن إرادته.

-**الأجرة المكتسبة:** وعادة ما يكون الشرط مرتبطا بشرط عدم هلاك البضاعة أو عدم وصولها بسبب خطأ الناقل وأتباعه، وهنا لا يلتزم الشاحن بدفع الأجرة لعدم قيام الناقل بالتزام وعليه فإننا نكون أمام حالة ثراء بلا سبب بالنسبة للناقل.

-**الأجرة المدفوعة مسبقا:** وتدفع في بداية كل رحلة .FRET D'AVANCE

[1]-علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، ص ص 44 47.

-**أجرة مدفوعة جزافيا:** ويكون من أجل كل سفينة أو جزء منها بغض النظر عن كمية البضاعة المفرغة.

-أجرة مدفوعة عن كل مساحة السفينة حتى ولو لم تستعمل سعته كاملة.

-أجرة مستحقة عند رجوع البضاعة كعدم القيام بإجراء رفعها عمد الوصول ترد الشحنة وتستحق أجرة الرجوع. FRET DE routeur

-أجرة محسوبة بالنسبة معينة حسب قيمة البضاعة المنقولة[1].

ثالثا: ضمانات الوفاء بأجرة مقاول المناولة المينائية

منح المشرع الجزائري للناقل ضمانات لاستفاء حقه في الأجرة من الشاحن أو المرسل إليه، تمثلت في 'حق حبس البضاعة '، 'حق الامتياز'.

1-حق حبس البضائع:

حرص التقنين البحري الجزائري في المادة 791 على إلزام المرسل إليه بضرورة دفع أجرة الحمولة كلما كان دفعا واجبا عند الوصول ولم يكتف بذلك على ألزمه بدفع كل مبلغ يكمن أن يطلب به الناقل بموجب سند الشحن أو بموجب أي وثيقة أخرى[2].

فالناقل رفض تسليم البضائع لحين دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل البضائع وكذلك مساهمة في الخسائر المشتركة إن وجدت، أقر المشرع الجزائري للناقل هذا الحق لحين استيفاء ما هو مطلوب، كما يجوز له يطالب من المحكمة إيداعها لغير أصحابها لحين دفع مستحقاتها على نفقة صاحب الحق، وذلك لمدة شهرين إذا كانت البضاعة قابلة لإيداع منذ الوصول إلى ميناء التسليم[3].

---

[1]-كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، مرجع سابق، ص 157.

[2]-تنص المادة 791 قانون البحري الجزائري علة ما يلي" يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعا واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة أخرى".

[3]-قارة وليد، مرجع سابق، ص 122.

وإلا فإنه يجوز له بيع هذه البضائع بعد موافقة السلطات القضائية المختصة، وإذا كان ثمن المبيع لا يغطي تكاليف الديون المستحقة ومصاريف الإيداع والبيع، عدّ الشاحن مسؤولا عن الباقي[1].

2-حق الامتياز:

جعل المشرع الجزائري دين أجرة النقل البحري للبضائع من الديون الممتازة في القانون البحري، وذلك في سبيل تدعيم الحماية القانونية لهذه الأجرة، ويقع هذا الامتياز على البضائع المنقولة، ويقصد منه ثمن البضاعة لا البضاعة ذاتها، كما أنه لا يضمن أجرة النقل فقط بل كل المبالغ المستحقة للناقل بسبب النقل كمقابل التأخير عن تسليم البضائع له على سبيل المثال[2].

فحق الامتياز هو حق عيني يتقرر قانونا ضمانا لوفاء دين معين مراعاة لصفته، وهذا الحق يمنح الدائن سلطة مباشرة على الشيء المحمل به يمكنه من استيفاء دينه بالأولية في أي يد يكون.

والامتياز لا يضمن فقط أجرة النقل بل مصاريف السفر، المبلغ المستحق نظير التأخير في لشحن والتفريغ والمصاريف القضائية إن وجدت، ومصاريف حفظ البضاعة، مصاريف إنقاذ البضائع، مبالغ المساهمة في الخسائر المشتركة[3].

يقع امتياز أجرة النقل البحري للبضائع في المرتبة الرابعة وتسبقه امتيازات أخرى، كما أن حق الامتياز هذا يبطل إذا لم يرفع المطالب به الدعوى خلال 15 يوم من تفريغ البضائع وقبل أن تصبح البضائع المنقولة في السفينة بين يد الغير شرعا[4].

---

[1]-قارة وليد، المرجع نفسه، ص 122.

[2]-محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 1993، ص 370.

[3]-حسن عبد الله الغانمي، النظام القانوني لعقد النقل البحري في القانون اليمني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة النيلين، جمهورية السودان، 2007، ص 178.

[4]-تنص المادة، 820 قانون البحري الجزائري، على ما يلي: "تبطل الامتيازات على البضائع المشحونة إذا لم يتقدم الدائن باعتراض لدى الربان قبل البدء بالتفريغ أو إذا لم يرفع الدعوى خلال خمسة عشر يوما من التفريغ وقبل أن تصح البضائع المنزلة من السفينة يبد الغير شرعا ".

المطلب الثالث: التزامات خاصة بالشاحن والمرسل إليه والناقل

بعد التطرق إلى التزامات الخاصة بالمقاول والمتعاقد معه سالفة الذكر خصصنا هذا المطلب للالتزامات الخاصة بالناقل المتمثلة في إعداد السفينة وإنجاز عملية الشحن بمراحلها والإشراف على عملية الشحن ... (الفرع الأول)، إلى جانب هذه الأخيرة توجد التزامات لشاحن المتمثلة في التغليف وحزم البضائع وتقديمها للمقاول في الأوقات والأماكن المحددة... (الفرع الثاني)، كما تتمثل التزامات المرسل إليه بتوفير الساحات اللازمة لاستقبال البضائع واستلام البضاعة ... (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزامات الناقل

إن تنفيذ عقد المناولة المينائية لا يكون متيسرا دون معاونة الناقل للمقاول، والأصل أن المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ هو الناقل، فإن معاونة لهذا الأخير للمقاول في أداء مهامه أمر ضروريا.

فأساس هذه المساعدة لا يكمن في ذات عقد المناولة المينائية وإنما في جوهر عقد النقل البحري والهدف إلزامي إلى تحقيقه في هذا العقد[1] وتتمثل هذه الالتزامات في:

1-إلتزام الناقل البحري بإعداد السفينة لتكون صالحة أولا لشحن البضائع وإنجاز عملية الشحن بمراحلها من تستيف ورص، وبالتالي تكون صالحة للملاحة ونقل البضائع، وهو التزام مستمر يبدأ من قبل مرحلة الشحن إلى غاية مرحلة التفريغ، وهذا ما نصت عليه المادة 3 من اتفاقية بروكسل، والمادة 4 فقرة ب على أن البضاعة تعتبر في عهدة الناقل إلى حين تسليمها للمرسل إليه، والتي قد يعهد بهذا التسليم للمقاول[2].

2-الأخذ بعين الاعتبار جميع الشروط و الاحتياطات الواجب توفرها في السفينة من تنظيف و ترتيب جميع أقسامها لوضع و شحن البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و ذلك

[1]-علي حسن يونس، العقود البحرية، مرجع سابق، ص50.

[2]-أنظر المادة 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.

حسب ما تنص عليه المادة 770 فقرة 3 [1]، ومنه فالتزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة لا يتحقق بمجرد أن تكون السفينة ذاتها صالحة للملاحة و من حيث الجوانب المادية و البشرية و الوثائقية ، بل لابد أن تكون السفينة ذات صلاحية تجارية و هذه الأخيرة قد تكون عامة و قد تكون خاصة و نقصد بها ضرورة قيام الناقل بإعداد سفينة بمعدات خاصة تتلاءم مع الحمولة للمتعاقد عليه ، فتكون بذلك السفينة قادرة على استلام البضاعة و إذا لم تكن بحاجة إلى تلك الترتيبات فهي تتمتع بصلاحية تجارية عامة ، فالناقل عليه أن ينظف و يطهر و يرتب جميع أقسام السفينة لشحن البضاعة لتجنيب حالة سوء رص البضاعة[2].

3-يلتزم الناقل بالإشراف على عملية الشحن والرص وتنسيق البضائع على ظهر السفينة حتى وإن قام بالتعاقد مع مقاول المناولة فهذا الأخير يتولى هذه العمليات تحت إشراف الناقل ومسؤوليته.

4-يلتزم الناقل بإخطار وإعلام المقاول بحجم ووزن البضاعة وتقديم البيانات اللازمة حولها، وذلك يكون في وثيقة الشحن المتضمنة لكافة البيانات الخاصة

نصت المادة 778 من القانون البحري الجزائري " إن عمليات المناولة تقتضي الحرص خاصة البضائع القابلة للاشتعال والانفجار فلهذه الأخيرة إجراءات خاصة لشحنها في السفينة".[3]

5-إلى جانب هذا يلتزم الناقل اتجاه المقاول بتقديم بيان صريح حول عدد الطرود والبضائع المراد شحنها، لأنه قد يتعرض المقاول أثناء الشحن لاكتشاف بضائع غير مذكورة في سند الشحن، فله القيام بأمرين:

---

[1]-تنص المادة 770 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري على أنه 'تنظيف وترتيب وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها.'

[2]-علي البارودي، مرجع سابق، ص 176.

[3]- أنظر المادة 778 من القانون البحري الجزائري.

-إما أن تخرج البضاعة ويضعها في مكان الشحن الذي استلمت منها.

-أو بقاء البضاعة في السفينة والمطالبة بأجر مقابل شحنها وهذا بالنظر إلى نوعها وطبيعتها.

6-تمكين المقاول الوكيل عن المرسل إليه من التحقق من البضاعة وحالتها عند الوصول فالناقل مسؤول عن البضاعة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه أو ممثله تسليما فعليا الذي يتم بعد عمليتي الفحص والمراقبة للبضائع.

لذا عليه أن يمكن المقاول المتعاقد مع مالك البضاعة (المرسل إليه) بالتحقق من البضاعة حفاظا على مصالح موكله لأن رفض الناقل المراجعة عند التفريغ يجعله مسؤولا عن الأضرار التي تحلق المرسل إليه[1].

الفرع الثاني: التزامات الشاحن

يفترض عقد المناولة المينائية على الشاحن المتعاقد مع المقاول التزامات عدة، بعضها صريحة والبعض الآخر تستنبط ضمنيا من العقد، ومثال ما قد يدرج من الالتزامات بالعقد التزام الشاحن أثناء القيام بعمليات المناولة الاستعانة بعمال الشحن والتفريغ في الموانئ بالتعاقد معهم مباشرة أو عن طريق مقاول المناولة المينائية.

ومن أهم الالتزامات الأساسية التي تدرج في عقد المناولة المينائية[2].

1-الإلتزام بتقديم البضاعة من قبل الشاحن للمقاول ليقوم بشحنها في الأوقات والأمكنة المحددة، في الاتفاق المبرم بين الأطراف أو حسب العرف السائد في ميناء الشحن.

وعادة ما يتم التسليم في الرصيف إلى جانب السفينة ليسهل رفعها وشحنها مباشرة على ظهر السفينة، بواسطة روافع المقاول أو السفينة أو الميناء كما سبق ذكره، لذا فإن

[1]-نادر إبراهيم، مرجع سابق، ص 24.

[2]-شيهاب عينونة، التزامات الشاحن على ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2013، ص 86.

التزام الشاحن أساسي وجوهري وأي تأخر في تنفيذ هذا الالتزام يرتب عليه دفع تعويضات من قبل الشاحن عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة[1].

2-كما يلتزم الشاحن قبل تسليم البضاعة للمقاول لشحنها بتسديد كافة العوائد والرسوم الجمركية، أي عليه القيام بالإجراءات الجمركية اللازمة[2].

أما بالنسبة للالتزامات الضمنية والتي يتوجب على الشاحن القيام بها اتجاه المقاول لتسهيل أداء عمله فأهمها:

1-الإلتزام الشاحن بتغليف وحزم وتعبئة البضائع والعناية حسب طبيعتها قبل القيام بعملية الشحن والرص والتستيف والفك والتفريغ والتخزين، فالشاحن هو المسؤول عن عملية حزم وتعبئة وتغليف البضائع قبل شحنها من قبل المقاول كي يتمكن هذا الأخير من شحنها دون مخاطر وعدم الإضرار بها ولسلامة شحنها[3].

2-الإلتزام بتقديم بيان صحيح عن وزن البضاعة، أي البيان الخاطئ قد يؤدي إلى استبعاد مسؤولية المقاول في الحالة التي يستخدم فيها آلات ضعيفة لا تتحمل الوزن.

3 -الالتزام بتغليف البضائع أثناء الرحلة البحرية وأثناء جميع العمليات التي تعهد إلى مقاول المناولة.

4-يلتزم الشاحن بوضع العلامات على البضاعة (المادة 755 قانون البحري الجزائري) بحيث تكون مدونة ومختومة بشكل تبقى مقروءة، ومنه تقوم مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق البضاعة بسبب عدم كفاية أو إتقان العلامة، وللمقاول الاستفادة من الإعفاء من

[1]-محمد فريد العربي محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، ص 5.

[2]-محمد فريد العربي محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 5.

[3]-شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤولية، دار الجامعة الجديدة، 2012، ص 62.

المسؤولية[1] (المادة 803 قانون البحري الجزائري، المادة 4\2 ف س اتفاقية بروكسل، المادة 30\1 قواعد روتردام).

5-يتوجب على الشاحن القيام بجميع الإجراءات الإدارية وتهيئة الوثائق التي يجب أن توافق البضاعة والتي قد تعرقل المقاول في أداء عمله وتسبب له تأخير أو توثيق عمليات الشحن، وتتمثل هذه الوثائق في تلك التي توجبها مختلف الإدارات، الضرائب، الجمارك، الصحة...وهي الزامية.

الفرع الثالث: التزامات المرسل إليه

إن عقد النقل البحري يشهد تدخل شخص آخر وهو المرسل إليه وذلك استنادا لمبدأ نسبية العقود، وباعتبار أن المرسل إليه مستفيد من خدمات النقل وجب عليه احترام بعض الإجراءات كما تترتب عليه مجموعة من الالتزامات[2].

1-يلتزم المرسل إليه بتوفير الساحات اللازمة وأرصفة متوالية لاستقبال واستيعاب البضائع المفرغة في حالة ما اتفق المقاول والمرسل إليه على استعمال وسائل معينة في المناولة وجب على المرسل إليه توفيرها وتوفير مكان معين على الرصيف[3].

2-نصت المادتين 791 و792 من القانون البحري الجزائري" يقع على عاتق المرسل إليه عند استلام البضاعة تسديد أجرة النقل، وذلك في حالة ما إذا اتفق 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].

---

[1]-أنظر المادة 755 من القانون البحري الجزائري، (المادة 803 قانون البحري الجزائري، المادة 4\2 ف س اتفاقية بروكسل، المادة 30\1 قواعد روتردام).

[2]- Amar Zahi. Droit des transposes. Tome II. Office des publications universitaire. Ben aknoun.Alger.p93-94.

[3]-كريد مريم، أثر الالتزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص573.

[4]- أنظر المادتين 791 و792 من القانون البحري الجزائري.

3-يلتزم المرسل إليه بإخطار المقاول بموعد وصول السفينة المراد تفريغها قبل ذلك بمدة معينة لتسمح لهذا الأخير باستعداد للتفريغ ، و في حالة عدم تمام عملية تراسي السفينة أمام الرصيف للتفريغ يلتزم المرسل إليه كذلك بإخطار المقاول .أما في حالة لم يوفر المرسل إليه هذه الشروط الواجبة لسير عملية التفريغ و المتمثلة كما سبق ذكره في توفير مساحات التفريغ البضاعة أو نقص المعدات و عدم صلاحيتها ، نقص إضاءة السفينة و الرصيف ، سوء الأحوال الجوية يلتزم المرسل إليه اتجاه مصاريف التأخير ، بالإضافة إلى ذلك استفاء كافة العوائد و الضرائب و الرسوم الجمركية[1].

4-إلى جانب هذه الالتزامات يتوجب على المرسل إليه تسليم مقاول المناولة وثيقة أو إذن التسليم الذي يسلمه الناقل للمرسل إليه مقابل سند الشحن كي يتمكن المقاول من استلام البضاعة المفرغة نيابة عنه باعتباره وكيلا عن المرسل إليه والقيام بجميع الإجراءات الإدارية عند تفريغ البضاعة.

وفي حالة ما تمزقت الطرود في نهاية الرحلة وقام المقاول بإعادة تغليفها، يلتزم المرسل إليه بتعويض هذا الأخير عن المصاريف التي تكسبها وجميع النفاقات إذا كانت نافعة وضرورية، أما بالنسبة لمصاريف عملية التفريغ يتحملها المرسل إليه طبقا لشرط يدرج في سند الشحن[2].

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

[2]-كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 148.

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة في عقد المناولة البحرية

عقد المناولة المينائية من العقود الملزمة للجانبين ينشأ التزامات في ذمة المتعاقدين فلقد تطرقنا لهذه الالتزامات في (المبحث الأول)، وكقاعدة عامة وراء كل التزام مسؤولية لهذا خصصنا هذا (المبحث الثاني)، للمسؤولية الناتجة عن إخلال الأطراف بالالتزامات التي تقع على عاتقهم، حيث تبدو أهمية دراسة التزامات الأطراف في عقد المناولة المينائية في أثرها على القيام مسؤولية هذه الأطراف.

لذلك قسمنا المبحث إلى ثلاث مطالب، حيث تكون مسؤولية المقاول في عقد المناولة (المطلب الأول)، ومسؤولية الناقل (المطلب الثاني)، وفي الأخير مسؤولية الشاحن (المطلب الثالث).

المطلب الأول: مسؤولية المقاول في عقد المناولة البحرية

نصت المادة 915 من القانون البحري الفقرة الأولى على مسؤولية مقاول المناولة" في حالة خطأه يكون المقاول المناولة مسؤولا اتجاه من طلب خدماته "[1].

الفرع الأول: أسباب مسؤولية مقاول المناولة

تنعقد المسؤولية بعدة طرق ولكن الأسباب المؤدية إلى هذه المسؤولية عند قيام المقاول بعملية المناولة متعددة، فهي تقع عليه إما كمقاول أو كوكيل أو كمودع عنده في بداية الأمر يمكن تحديد نوع الالتزام بالنظر إلى ما اتجهت إليه نية وإرادة الأطراف المتعاقدة ويمكن الوصول إلى تلك الإرادة من معرفة ما إذا كانت النتيجة الموجودة من وراء الالتزام مؤكدة أو احتمالية[2].

أولا: مسؤولية مقاول المناولة كمقاول

إذا باشر مقاول المناولة المينائية الأعمال المادية لعقد المناولة فهو مسؤول عن كل الأخطاء التي يرتكبها أثناء مناولة البضائع التي يقع عليه وفقا للعقد واجب القيام بشحنها

[1]– أنظر المادة 915 من القانون البحري الجزائري.

[2]–بدر إبراهيم الملحم، مرجع سابق، ص82.

ورصها وتستفيها وفكها وتفريغها وذلك مهما كان الفعل أو الامتناع الذي يكون ذلك الخطأ والتزام المقاول في هذه الصورة هو التزام ببذل العناية[1].

قد يلتزم المقاول بالتزامات اذ إن مبدأ سلطان الإرادة يجيز المتعاقدين إنشاء ما يريد أن من الالتزامات ولا يحد إرادتها في ذلك الشرط عدم مخالفة الالتزامات التي يتفقان عليها النظام العام، لذا على المقاول أن ينجز العمل بالطريقة المتفق عليها في عقد المقاولة وطبقا للشروط الواردة في هذا العقد، فإذا لم يكن هناك شروط متفق عليها، وجب اتباع العرف، وبخاصة أصول الصناعة والفن تبعا للعمل الذي يقوم به المقاول[2].

وإذا كان التزام المقاول في أدائه للأعمال المادية التزاما بوسيلة فلا يوجد ثمة تفرقة في مجال إثبات إخلال المقول بالتزامه بين ما إذا كان أساس الدعوى تعاقديا أو تقصيريا، إذا يقع على المدعي (الدائن) في الحالتين إثبات خطأ المقاول (المدين)[3].

ثانيا: مسؤولية المقاول كوكيل

إذا تعين التصرف القانوني محل الوكالة، فإن حرية العمل التي يتركها الموكل للوكيل في تنفيذ الوكالة تضيف وتتسع تبعا لما يتفق عليه الطرفان.

وبالتالي يعتبر التزام الوكيل (المقاول) بتنفيذ الوكالة التزاما يبذل عناية للالتزام بتحقيق غاية، وقد يتضمن التصرف القانوني محل الوكالة التزاما بتحقيق غاية كالبيع أو يتضمن التزاما يبذل عناية كالوديعة، ولكن التوكيل في أي تصرف قانوني ولو كان يتضمن التزاما بتحقيق غاية ينشئ في جانب الوكيل (المقاول) التزاما بالقيام بهذا التصرف بقدر معين من اليقظة ويكون دائما التزاما يبذل عناية[4].

والتزام الوكيل بتنفيذ الوكالة هو التزام يبذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة وهي عناية الشحن المعتاد، وهنا يقع على الموكل مطالبة الوكيل بالتعويض إذا أثبت الموكل خطئه

[1]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 178.

[2]–عبد الرزاق السنهوري، الوسيط، الجزء السبع، المجلد، ص 65.

[3]–عبد الرزاق السنهوري، نفس المرجع، ص 460.

[4] –عبد الرزاق السنهوري، نفس المرجع، ص 460.

العقدي كما يمكن الوكيل أن ينفي مسؤوليته إذا كان السبب أجنبيا، كما يمكنه أن نفذ التزامه عينيا، وفي الأخير يجوز الاتفاق على تشديد مسؤولية الوكيل أو تخفيفها أو الإعفاء منها[1].

ثالثا: مسؤولية مقاول المناولة كمودع عنده:

قد هذا يكون العمل القانوني الذي يعهد به إلى مقاول المناولة هو الوديعة أي حفظ البضائع وردها، فالوديعة عقد يلتزم بمقتضاه شخص بأن يتسلم شيئا من آخر على أن يتولى حفظ هذا الشيء وعلى أن يرده عينا[2].

كما هو معلوم لا يكفي أن يلتزم الشخص بحفظ الشيء حق يقال إنه مرتبط بعقد إيداع فالمقاول يلتزم بحفظ المادة التي قدمها صاحبه، ولا يعتبر هذا العقد عقد وديعة.

إنما و حتى نكون أمام عقد إيداع فإنه يجب أن يكون الالتزام بحفظ الشيء هو الغرض الأساسي من العقد ، ذلك إن الوديعة غرضها الأساسي هو الحفظ بالذات ، و المقاول و الوكالة غرضها الأساسي القيام بعمل معين [3]، و يشترط كذلك لقيام الوديعة أن يوجد التزام صريح أو ضمني لدى المجمع لديه بحفظ الشيء فلا يكفي الإيداع ، و إذا كان الالتزام بحفظ الشيء هو الالتزام الجوهري في عقد الوديعة فإن رد الشيء عند انتهاء الوديعة هو أيضا التزام يقع على عاتق المودع عنده ، و الالتزام بالحفظ هو التزام ببذل عناية حال أن الملتزم بالود هو التزام بتحقيق النتيجة ، فحفظ الشيء و إن كان هو الغرض الأساسي لإبرام عقد الوديعة إلا أنه يصبح غير ذي معنى إذا امتنع المودع عنده عن رد ذلك الشيء عند انتهاء أجل الوديعة[4].

وعليه فإن التزام الوديع يعتبر التزاما بوسيلة، لا التزاما بغاية، فلا يكون ثمة عدم وفاء متى قام الوديع ببذل العناية المطلوبة منه في المحافظة على الشيء حق لو لم تؤدي هذه العناية إلى حفظ الشيء فعلا[5].

---

[1]– بوعبد الله رمضان، أحكام عقد الوكالة في التشريع الجزائري، دار الخلد ونية، الجزائر، 2008، ص 103.

[2]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص186.

[3]–السنهوري عبد الرزاق، الوسط، مرجع سابق، ص 680.

[4]–طلبة أنور، المطول في شرح القانون المدني، الجزء العاشر، الإسكندرية، 2006، ص 192.

[5]–سيد أحمد إبراهيم، عقد الوديعة، الطبعة الأولى، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، 2003، ص 58.

الفرع الثاني: أسباب إعفاء المقاول من المسؤولية

إن أسباب الإعفاء من المسؤولية إما أن تكون أسبابا قانونية أو أسبابا اتفاقية. ولكي تتحقق مسؤولية المقاول عقدية كانت أو تقصيرية يتعين أن تتوافر أركان تلك المسؤولية وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وقد عقد القانون أسبابا يترتب على قيام أي منها إعفاء المقاول قانونا، من المسؤولية وقد يتفق أطراف العقد على إعفاء المدين من المسؤولية عن خطئه بأسباب الإعفاء الاتفاقية[1].

أولا: أسباب الإعفاء القانونية

اتفق رأي الفقهاء على أن السبب الأجنبي يشمل القوة القاهرة وعيب البضائع، وخطأ الشاحن وخطأ الغير.

1-أسباب الإعفاء التي تتعلق بالبضاعة

يتعين على الشاحن أن يقدم البضاعة خالية من العيوب التي تسبب هلاكها أو تلفها كما يتعين عليه مراعاة كفاية تغليف البضاعة على نحو يسمح لها ليس فقط بتحميل مخاطر الرحلة البحرية وإنما أيضا عمليات تداولها بمعرفة مقاول المناولة، بحيث يعد إخلال الشاحن بالتزاماته سببا لإعفاء المقاول من مسؤوليته، بسبب العيب الذاتي للبضاعة أو لانعدام وعدم كفاية التغليف أو لعدم كفاية أو إتقان العلامات[2].

ا-العيب الذاتي في البضاعة

إن البحث في موضوع العيب الذاتي في البضاعة يدعونا إلى التساؤل عن معنى العيب الذاتي فقد قيل إن العيب الذاتي ليس طارئا على البضاعة. وإنما هو خاصية في طبيعتها تؤدي إفسادها ثم تدمرها مع المرور الوقت، أي أنه سبب ناشئ عن طبيعتها

[1]-زكراوي حموادي، مرجع سابق، ص 84.

[2]-زكراوي حموادي، المرجع نفسه، ص85.

الداخلية يؤدي دون ما تدخل من المقاول إلى هلاك البضاعة أو تلفها، ومثال ذلك حدوث اشتغال تلقائي أو تخمر[1].

ويعفى المقاول من المسؤولية إذا أثبت العيب الذاتي للبضاعة والعلاقة السببية بينه وبين الضرر اللاحق بالبضاعة وإن كان ذلك لا ينفي أنه يقع على المقاول واجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة كما يكون على الشاحن إخطار المقاول حين يتطلب الأمر اتخاذ احتياطات خاصة[2].

ولكن إذا استطاع الشاحن أن يثبت أن العيب الذاتي ليس هو السبب في هلاك وتلف البضاعة أثناء المناولة، حيث كان المقاول مسؤولا بقدر اشتراكه في إحداث هذا الضرر' فإذا أثبت الخبراء أن الهلاك أو التلف ناتج عن العيب الذاتي للبضائع المنقولة، من دون أن يصدر من المقاول أي خطأ فلا شيء على المقاول[3].

ب-انعدام وعدم كفاية التغليف

التغليف هو عملية وضع البضاعة داخل كراتين أو صناديق أو لفها بشكل يقبها المؤثرات الخارجية ويمنع أثر الصدمات عنها أثناء النقل، أما التحجيم فهو عملية إحاطة البضاعة المغلفة بحبال أو أحزمة أو أربطة بلاستيكية أو معدنية لتقوية التغليف حتى أمام المخاطر التي تتعرض لها البضاعة أثناء النقل[4].

و حتى يعفى المقاول من المسؤولية عليه إثبات عدم كفاية التغليف و علاقة السببية بينه و بين الضرر الذي لحق البضاعة و لاشك أنه يستفيد من التحفظات الكتابية المثبتة في سند و التي يكون الناقل قد دونها لتفادي قرينة التسليم المطابق و مثالها أن الصناديق مفككة أو غير محكمة أو أن محتوياتها ظاهرة أو أن الأكياس غير محكمة الربط أو الحيالة [5]، و يحصل غالبا لأن تعتبر المحكمة سبب الهلاك أو التلف يرجع في جانب منه إلى خطأ

[1]-شفيق محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة ،1997، ص 85.

[2]-كمال حمدي، عقد الشاحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 194.

[3]-التغروبني محمد، النقل البحري، الطبعة الأولى، الجزء الثاني، 2006، ص 236.

[4]-العطري عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، 1999، ص 409.

[5]-كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 195.

المقاول، ومن ثم تقسم المسؤولية بين الشاحن و المقاول بقدر ماساهم خطأ كل منها في إحداث الضرر أي أن إثبات المقاول لسبب الأجنبي في هذه الحالة يعفيه جزئيا من المسؤولية[1].

ت-عدم كفاية أو إتقان العلامات:

نصت المادة 752 من القانون البحري الجزائري على البيانات التي تذكر في سند الشحن على الأخص البيانات الضرورية والرئيسية للتعرف بالبضائع، عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها، على أساس التصريح الكتابي للشاحن ويعد ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع[2].

ويعفى المقاول من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن عدم كفاية أو إتقان العلامات المميزة للبضاعة، كتسليم بضاعة أخرى، أو عدم التسليم أو التأخير في التسليم، وعدم كفاية أو إتقان العلامات يعد إهمالا من الشاحن ويعني إخلاله بالتزام يرتبه عقد النقل في حقه، ومن ثم فإذا أثبت الناقل أن الضرر الذي لحق بالبضاعة ناشئ عن عدم كفاية أو إتقان العلامات فإنه يعفى من المسؤولية عن الضرر[3].

وقد ذكرت الفقرة 'س' من معاهدة بروكسل عدم كفاية أو إتقان العلامات، وهو صورة لخطأ يقع فيه الشاحن أو من يمثله، وأساس هذا الإعفاء قاعدة رومانية تقضي بإن لا يسمح للمضرور بالمطالبة بتعويض الأضرار التي هو سبب في إحداثها[4].

2-أسباب الإعفاء الخارجية:

وهي أسباب إعفاء لا تتعلق بذات البضاعة، ومنها القوة القاهرة، وفعل المضرور وفعل الغير.

---

[1]-ويس إبراهيم طيب، مذكرة ماجستير، مرجع سابق، ص 109.

[2]-انظر المادة 753 من القانون البحري الجزائري.

[3]-حمدي محمد كمال، مسؤولية الناقل البحري البضائع، طبعة الثانية، 2003، ص 74.

[4]-بورنان حورية سعيد، تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري، 1990، ص 124.

ا-القوة القاهرة:

تعتبر القوة القاهرة كل أمر لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا بحيث يشترط حتى يكون الحدث قوة قاهرة أن يكون غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع.

وبالنسبة للشرط الأول وهو عدم إمكانية التوقع، فإنه إذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحال دفعه لم يكن قوة قاهرة أو حادثا فجائيا، ويجب أن يكون عدم التوقع وقت العقد حتى ولو أمكن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ، أما الشرط الثاني فهو يتمثل في استحالة الدفع فإنه إذا أمكن دفع الحادث حتى لو استحال توقعه لما يكن قوة قاهرة او حادث فجائيا، كما يجب ان يكون من شان الحادث ان يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا وأن تكون الاستحالة مطلقة ولا يشترط ان تكون أن الاستحالة مادية بل يمكن تكون معنوية[1].

ويقع على المدين إثبات القوة والقاهرة، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة قاهرة هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع مادامت قد أقامت قضاءها على أسباب سائغة، وإثبات القوة القاهرة يقع على عاتق الناقل ومن ثم فإنه في حالة تحققها يعفى الناقل بقوة القانون[2].

ومن الأسباب التي يدفع بها المقاول عادة المسؤولية عن نفسه ما يلي: الحوادث الطبيعية، الإضراب، الحريق، الحرب.

ب-فعل المضرور:

إذا وقع الضرر بفعل المضرور لا يكون ثمة مسؤول هو الذي ألحق بنفسه الضرر وكان هذا بفعله سواء كان هذا الفعل خطأ أو غير خطأ أما إذا وقع من المدعي عليه خطأ ثابت أو مفترض فإنه لكي يعفى من المسؤولية يتعين أن يكون فعل المضرور مكونا لخطأ وأن يكون له شأن في إحداث الضرر[3].

---

[1]-كمال حمدي، عقد الشاحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 198.

[2]-الترويني محمد، النقل البحري، مرجع سابق، ص 238.

[3]-محمد شتا أبو سعد، الخطأ المشترك، دار الفكر الجامعي، مصر، 1998، ص 70.

ج-فعل الغير:

إذا كان فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر فإنه إن كان خطأ كان الغير وحده هو المسؤول وإن لم يكن خطأ كان من قبيل القوة القاهرة فلا يكون أحدا مسؤولا ومن صور فعل الغير أمر السلطة، والمقصود بذلك كل عمل صادر من الدولة بوصفها سلطة عامة ولو كانت أجنبية عن المتعاقدين، إذا كان من شأن هذا العمل منع تنفيذ العقد[1].

ثانيا: أسباب إعفاء الاتفاقية:

يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين تبعية الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة، ويرى الفقه أن النص يعني حرية الاتفاق على تشديد المسؤولية ويجعل مسؤولا حتى عن السبب الأجنبي، وواقع الأمر أن المسؤولية فاتها عقدية كانت أم تقصيرية لا تحقق بقيام الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة لانعدام السببية، التي يشير ألية النص خاص بتحمل التبعية لا المسؤولية بما يكون معه بمثابة المؤمن[2].

فالأصل إذن هي حرية المتعاقدين في تعديل قواعد المسؤولية العقدية، وذلك في حدود القانون والنظام العام والأدب، فالمدين أن يعفي نفسه من المسؤولية العقدية، على أن مثل هذا الاتفاق غير جائز إذا كان عدم تنفيذ المدين للالتزام التعاقدين ناشئا عن غشه أو خطئه الجسيد، إذ يعد ذلك اتفاقا مخالفا للنظام العام[3].

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل في عقد المناولة المينائية

أفرضت اتفاقية هامبورغ في المادة الخامسة معيار الكشف عن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع بقولها: 'يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك، أو التلف البضاعة وكذا التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي سبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضاعة في عهدته على الوجه

[1]-بورنان حورية سعيد، تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري، مرجع سابق، ص 114.
[2]-كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 210.
[3]-زكراوي حموادي، مرجع سابق، ص 96.

المبين في المادة الرابعة من نفس الاتفاقية، ما لم يثبت الناقل أنه هو مستخدميه أو وكلائه جميع الإجراءات المعقولة المطلوب اتخاذها لتجنب الحادث وتبعاته[1].

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمناولة

يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضاعة طبقا للمادة 802 من قانون البحري: 'يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حق تسليمها على المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية[2].

وكما تضمنت المادة 03 فقرة سادسة من معاهدة بروكسل لعام 1924 والتي فصلت أكثر بنصها (إذا لم يحصل إخطار كتابي بالهلاك أو التلف، وبماهية الهلاك أو التلف للناقل أو وكيله في ميناء التفريغ قبل أو وقت تسليمها.) وعليه فإن حالات قيام المسؤولية هي ثلاث: الهلاك، التلف والتأخير[3].

أولا: هلاك البضائع

يقصد بهلاك البضائع الفناء أو الاختفاء الكلي أو الجزئي للبضائع، بالتالي فالهلاك قد يكون كليا أو جزئيا حسب حجم الفناء أو الاختفاء الذي يلحق البضائع، فيكون الهلاك كليا عندما تفنى أو تختفي البضائع كلية، ويكون هلاك جزئيا عندما يفنى أو يختفي جزء فحسب من البضائع.[4] فيكون الناقل مسؤولا إذا هلكت البضاعة أو إذا وجد عند الوصول عجز في وزنها أو عددها المبين في سند الشحن ، يبدأ أن المسؤولية الناقل عند العجز قد ينالها بعض التخفيف بسبب ماجرت العادة لاسيما فيما يتعلق بالبضائع التي تشحن صبا كالحبوب و من المتسامح أو المتعارف عما يلحق هذه البضاعة عن العجز طفيف أثناء النقل في حدود معينة بسبب الضغط أو التبخر أو تعويضها لرطوبة البحر و تقلبات الجو ، فضلا

[1]–المادة 5من اتفاقية هامبورغ.

[2]–أنظر المادة 802 من القانون البحري الجزائري.

[3]–أنظر المادة 3 من معاهدة بروكسل سنة 1924.

[4]–عادل علي المقدادي، القانون البحري، طبعة الأولى، عمان، 2015، ص 128.

عن النقص أثناء عمليتي الشحن و التفريغ و هو ما يسمى بعجز الطريق، [1] فنجد الهلاك الكلي و الجزئي فيفقد الناقل البضاعة كلها أو جزء منها :

أ- الهلاك الكلي:

يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة لم يبقى منها شيء كسقوطها كلها في البحر.

وعليه فالهلاك الكلي يعني فقدان الناقل لكل البضاعة المنقولة بحيث لم يبقى منها شيء كسقوطها كلها في البحر ومثال الهلاك الكلي ضياع البضاعة وتسليمها إلى الغير الذي لا صفة له فيجب على الناقل تسليمها إلى الحاصل الشرعي لسند الشحن البحري[2].

ب-الهلاك الجزئي:

يكون الهلاك الجزئي للبضاعة إذا وصل جزء منها فقط بحيث تكون البضاعة ناقصة في وزنها أو حجمها أو مقاسها، ويكون الهلاك الجزئي إذا لحق التلف بأجزاء فقط من الأمتعة والبضائع مع مراعاة في شأن نقل البضائع ما يجري عليه العرف من التسامح عن عجز الطريق يكون اكتشاف صاحب الحق الهلاك الجزئي بمقارنة كمية الواردة سند الشحن من حيث عددها أو وزنها أو حجمها أو مقامها بتلك التي سلمت له فعلا أو أودعت المخزن[3].

ج-إثبات الهلاك:

و ينصب إثبات الهلاك التام للبضاعة على واقعة تقديم هذه الأخيرة للناقل للتكفل بها ، وواقعة عدم تسليم المرسل إليه لأي من شيء من البضاعة المرسلة لكن يكفي في الحقيقة على طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضاعة للناقل واسطة سند الشحن أما نقص البضاعة أو هلاكها الجزئي فيتم إثباته بتسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند تسليم ،

---

[1]-مصطفى كمال طه، المرجع سابق، ص 328.

[2]-عبد الغاني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بن عكنون، 2008، 2009، ص 13.

[3]-بدولي سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة ماجستير في قانون الاعمال، جامعة باجي مختار، عنابة، 1999\2000، ص 72.

و قد تناولت معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 مسألة عن الخسائر و الأضرار التي تصيب البضائع، [1] حيث نصت في المادة 790 من القانون البحري الجزائري 'في حالة الخسائر أو الأضرار التي تحدث البضائع ، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل ، قبل أو في وقت تسليم البضاعة إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس و إذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل ، اعتبار من استلام البضائع[2].

ثانيا: تلف البضائع

التلف يقصد به عدم صلاحية البضاعة للاستعمال الذي أعدت من أجله رغم وصولها كاملة من حيث المقدار أو الوزن أو العدد، فتعتبر البضاعة تالفة إذا وصلت في حالة عفن أو وجد بالبضاعة كسر أو أصبحت غير قابلة للانتفاع بها انتفاعا صحيحا[3].

أ-أنواع التلف:

-**التلف الكلي:** نكون أمام تلف كلي للبضاعة إذا لم يكن الناقل جديرا بأن يسلم صاحب الحق على البضاعة أي جزء سليم من البضاعة التي تكفل بها، أي أن كمية البضاعة بأكملها تكون معيبة مثل أن تكون كل الفواكه عفنة.

-**التلف الجزئي:** تكون أمام تلف جزئي إذ تمكن الناقل من تسليم كل البضاعة التي تعهد بنقلها لصاحبها، لكن بعضها سليم وبعضها الآخر معيب أي أن جزءا من البضاعة فقط هو الذي يكون في حالة سيئة وليس لكل مثل أن يعهد الناقل بنقل خمسين طنا من الخضر فتصل خمسة أطنان منها فاسدة والباقي سليما، وقد يعتبر التلف الجزئي للطرد إثبات التلف، فإنه يثبت بنفس الطريقة التي يثبت بها الهلاك الجزئي[4].

---

[1]-الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة ماجستير، جامعة تيزي وزوو، السنة الجامعية 2013، ص 65.

[2]-أنظر المادة 790 من القانون البحري الجزائري.

[3]-شتواح العياشي، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة منتوري قسنطينة، 2005 \2004، ص 79.

[4]-علي البارودي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 321.

ثالثا: التأخير

إن الناقل البحري مقيد بإنجاز نقله ، فهو يبقى ملتزم بإيصال البضاعة في الميعاد المحدد و المتفق عليه في بنود العقد ، أو الذي يحدده العرف البحري في حالة عدم الاتفاق ذلك أن مدة إنجاز النقل لها أهمية بالغة لأن البضائع معرضة لتقلبات الأسعار ، و أي نقص في قيمتها بسبب التأخر في التسليم تنتج عنها مسؤولية الناقل[1] ، لقد نصت المادة 02\05 من معاهدة هامبورغ على أنه 'يقع التأخير في التسليم عندما لا تسلم البضائع في ميناء التفريغ المتفق عليه في عقد انقل البحري في حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق ، في حدود الوقت المعقول الذي يمكنان يطلب من ناقل يقظ ، مع مراعاة ظروف الحالة[2] .' كما نصت المادة 775 من القانون البحري على أنه 'يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده تنقل بالطريق العادي '[3] ومن خلال اتفاقية هامبورغ ميزت بين فرضين لتحديد متى يعتبر الناقل البحري قد تأخر في تسليم البضائع.

الحالة الأولى: حالة الاتفاق على موعد محدد لتسليم، حيث يعتبر الناقل البحري في هذا الغرض قد تأخر في عملية التسليم إذا لم يتم بتسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه[4].

الحالة الثانية: حالة عدم تحديد موعد متفق عليه فيكون التأخير عند تجاوز مدة الوصول البضاعة عند الفترة الزمنية اللازمة لإيصال البضاعة[5].

أ-إثبات التأخير في التسليم:

التأخير هو عدم وصول البضاعة في الوقت المحدد أو اللازم، ذلك أنه من المنطقي أن يسأل الناقل عن التأخير في إيصال البضائع إلى الأمكنة وفي الأوقات المحددة اتفاقا أو وفق للأعراف المتعامل بها، ويقع على عاتق المدعي لصاحب البضاعة إثبات واقعة تأخر

[1]-هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص 286.

[2]-أنظر المادة 02\05 من معاهدة هامبورغ.

[3]-أنظر المادة 775 من القانون البحري الجزائري.

[4]-محمد عبد الفتاح الترك، عقد النقل البحري، الإسكندرية، 2005، ص 350.

[5]-محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، عمان، 2015، ص 104.

الناقل في تسليمه البضائع، وهذا ما ينتج عن تقريب ثلاث عناصر: تاريخ التكفل، المهلة التي منحت للناقل لإجراء عملية النقل، تاريخ التسليم[1].

الفرع الثاني: إعفاء الناقل من المسؤولية

بما أن المسؤولية على أساس الخطأ العقدي فإن أخل بالتزامه قامت المسؤولية وعن استطاع أن يقطع علاقة السببية بين الخطأ والضرر الحامل أدنى من المسؤولية إذا ما توفر سبب من الأسباب الإعفاء القانوني أو الاتفاقي كما هو الحال في جميع العقود يجوز الأطراف الاتفاق على إدراج شرط الإعفاء المدين من المسؤولية في حالة خطئه[2].

أولا: حالات الإعفاء القانونية

تطرق المشرع الجزائري في اتفاقية بروكسل 1924 واستشف منها حالات ومن جهة أخرى أخذ حالات من القانون الفرنسي وحدد المشرع الجزائري هذه الحالات على سبيل الحصر يعفى الناقل من المسؤولية بنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري[3] وتتمثل هذه الحالات فيما يلي:

1-حالة عدم الصلاحية الملاحية للسفينة:

نصت المادة 803 من القانون البحري الجزائري هذا الالتزام، وتفرض بدورها اتفاقية بروكسل حول توحيد بعض قواعد سندات لسنة 1924 على الناقل البحري الالتزام يبذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة قبل السفر وعند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة حتى يعفى من مسؤولية الضرر عدم صلاحية السفينة للملاحة طالما قام بتنفيذ التزامه[4].

---

[1]-كمال حمدي، المرجع سابق، ص 75.

[2]-عبد الرزاق السنهوري، المرجع سابق، ص 999.

[3]-تنص المادة 803 البند أ من القانون البحري الجزائري على ما يلي:' يعني الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة '.

[4]-محمد بوراس، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون الجزائري واتفاقية هامبورغ، جامعة تيارت، ص 177.

كما يعفى الناقل ولا يسأل عن العيب الخفي الذي يلحق ضرر بالبضاعة وهي العيوب التي لا يكمن كشفها ببدل العناية المعدولة والفحص الدقيق وهاته العيوب تكون في السفينة غير ظاهرة برغم من بدل العناية والاهتمام من الناقل من المسؤولية[1].

2-الإعفاء من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية:

و يقصد به الخطأ الملاحي الفني في قيادة السفينة و تسييرها و مثاله مخالفة الربان للقواعد الدولية لمتع التصادم البحار ، أو إقلاع السفينة من الميناء دون مبالاة بالظروف الجوية الرديئة التي تنذر بها النشويات الجوية ، أو القيام بمناورات معيبة أدت إلى تصادم أو جنوح ، و تعتبر أخطاء المرشد في القيام بعمله أخطاء ملاحية ، و الخطأ في الملاحة كما يقع أثناء طريق و في حالة السفينة في الميناء على الرصيف ، و قاضي الموضوع هو الذي يقدر ما إذا كان الخطأ ملاحيا أو غير ملاحي [2]، و منه فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية التي ترتكب من قبل الربان ، أو أحد البحارة و كما يرجع إعفاء الناقل من مسؤولية عن الأخطاء الملاحية إلى عدم تدخله في عمل الربان بأي شكل من الأشكال ، فهو بعيد كل البعد عما يفعله الربان ، و بذلك فإن أي تلف أو هلاك يلحق البضاعة نتيجة الأخطاء الملاحية لا يكون الناقل مسؤولا عنه إلا إذا تعلق الأمر بخطأ في الرص البضاعة أو شحنها أو تفريغها ، فالناقل يثبت أن الخطأ كان خطأ ملاحي لا يدله فيه[3].

3-إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية المتعلقة بخطأ الغير:

يصدر أحيانا أخطاء من الغير تتضرر أو تهلك بسببها البضائع محل عقد النقل البحري، ولا يكون للناقل البحري أي سبب في هذا الضرر أو الهلاك مما يعفيه من المسؤولية.

---

[1]-أحمد محمود حسني، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية طبقا لمعاهدة بروكسل وتعديلاتها، مطبعة الأطلس، 1981، ص 69.

[2]-مسعودة نايلي، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري البضائع، مذكرة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2017\2018، ص 19.

[3]-مسعودة نايلي، المرجع نفسه، ص 19.

أ-الحريق: الذي لا ينشأ عن فعل الناقل أو خطئه بحيث نصت المادة 803 البند الجزائري من القانون البحري الجزائري 'الحريق إلا إذا كان مسببا من فعل أو خطأ الناقل' ويفهم من هذه المادة أنه يعفى الناقل البحري للبضائع من المسؤولية عن الحريق إذا ام يكن هو السبب في نشوبه[1].

ب-الأفعال المسببة من طرف الغير:

لا يسأل الناقل عن الضرر الذي يصيب البضاعة بسبب خطأ يصدر مع الغير، ويقصد بالغير في هذا الصدد كل شخص لا يكون الناقل مسؤولا عن أفعاله، وعلى ذلك لا يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب تصادم السفينة التي تحمل البضاعة بسبب وجود بضاعة أخرى لم يكن الناقل على علم بعيبها، لأنه يعلم بعيبها فلا يكون سبب الضرر أجنبي عنه[2].

ج-حالة القوة القاهرة: نصت اتفاقية بروكسل 1924 والمشرع الجزائري بمجموعة من الحلات كحالة القضاء والقدر فلا تكون لإرادة الإنسان فيه كأمر الربان بدخول أحد الموانئ التي لم تتخلص من الثلج بعد فيؤدي إلى هلاك البضائع وكذلك عجز القوة البشرية من تفاديها كالصاعقة، وهناك أيضا حوادث الحرب وحالة أعمال الأعداء العمومين كالقراصنة وحالة الفتن[3].

د-حالة أخطاء الشاحن لاسيما تحزيم أو تكيف أو تعليم البضائع:

وفقا لنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري فالخطأ راجع من الشاحن وهكذا يعفي الناقل من المسؤولية، كما يعفى الناقل من المسؤولية في حالة التصريح الكاذب من الشاحن[4].

---

[1]-أعراب كملية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في قانون الجزائري، الاتفاقيات دولية، مرجع سابق، ص 135.

[2]-محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، طبعة 4، دار النهضة العربية، القاهرة 1993، ص 376.

[3]-عبد القادر لعطري، المرجع سابق، ص 336.

[4]-تنص المادة 810 من القانون البحري الجزائري 'لا يعد الناقل مسؤولا عن الخسارة أو الضرر المتسبب للبضائع أو ما تبعها إذا ارتكب الشاحن تصريحا كاذب بشأن نوعيتها أو قيمتها في وثيقة الشحن أو وثيقة أخرى مؤيدة للنقل'.

هـ-حالة انقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر:

لا يسأل الناقل عن الهلاك أو تلف البضاعة أو تأخير في وصولها إذا وقع ذلك بسبب انقاذ للأرواح في البحر وانجاز تدابير معقولة لإنقاذ الأموال في البحر ويلاحظ أن معاهدة بروكسل تعفى الناقل من المسؤولية عن الضرر الناتج عن المساعدة والإنقاذ البحري، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري بنص المادة 803 قانون البحري الجزائري بعكس اتفاقية هامبورغ وقواعد روتردام فقد أعفى الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في التسليم الناتج عن التدابير لإنقاذ الأرواح وتدابير لإنقاذ الممتلكات[1].

ثانيا: الإعفاءات الاتفاقية للمسؤولية

الأصل أنه لا يجوز الاتفاق على إعفاء الناقل البحري من المسؤولية إلا في حالات معينة يجوز فيها هذا الاتفاق وتتمثل هذه الحالات في:

أ-حالات الاعفاء الاتفاقية:

1-تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن:

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا تعهد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضاعة أو قيمتها. وتمكن الناقل من اثبات ذلك، فإذا كانت إفادة الشاحن عن علامات البضائع أو عددها أو كميتها أو نوعها مخالفة للحقيقة فيعد الناقل عن الأضرار الناتجة عن إفادته[2].

-نقل البضاعة على سطح السفينة:

الحالات التي يجوز فيها للناقل أن يشحن على السطح في الحصول على إذن كتابي من الشاحن، أو إذا كان القانون أو العرف البحري في الميناء الشحن يقضي بالشحن على السطح، أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة وضعها على ظهر السفينة، وتجدر الإشارة إلى أن

[1]-أسماء بوقرة، مرجع سابق، ص 67.

[2]-محمد فريد العريفي، المرجع السابق، ص 355.

الشاحن قد يقبل بشحن البضاعة على سطح السفينة، مقابل حصوله على تخفيض في أجرة النقل[1].

3-نقل الحيوانات:

لا يسأل الناقل في حالة نقل الحيوانات الحية عن هلاكها أو ما يلحقها من ضرر إذا كان الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل، وإذا نفذ الناقل تعليمات الشاحن بشأن نقل هذه الحيوانات افتراض هلاكها، أو ما أصابها من ضرر نشأ عن المخاطر بهذا النوع من النقل حتى يثبت الشاحن وقوع أو من نائبه أو من أحد تابعيه[2].

ب-شروط الإعفاء الاتفاقية من المسؤولية لناقل البحري:

يقع باطلا وفقا للتقنين البحري الجزائري كأصل عام كل شرط في عقد النقل البحري للبضائع مفادها إعفاء الناقل البحري من المسؤولية أو التخفيف منها، وهذا طبقا للمادة 811 منه التي على ما يلي: 'يعد باطلا وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر[3] ما يلي:

أ-إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و773 و780 و802 و803 و804 من هذا الكتاب.

ب-تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه، ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808.

ج-منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع[4].

---

[1]-دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة ورقلة، السنة الجامعية 2006، ص46.

[2]-مصطفى كمال طه، المرجع سابق، ص 333.

[3]-أنظر المادة 811 من القانون البحري الجزائري.

[4]-أعراب كملية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 112.

المطلب الثالث: مسؤولية الشاحن في عقد المناولة المينائية

لم تختلف أحكام الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري فـي الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية الشاحن، فهي تقوم على أساسين الأول يتمثل في قيامها على الخطأ الواجب الإثبات، وأما الأساس الثاني الذي تقوم عليه مسؤولية الشاحن العقدية وهو الضمان أو ما يعرف بالمسؤولية الموضوعية[1].

الفرع الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن

تقوم مسؤولية الشاحن في عقد المناولة المينائية على أساسين، الأساس الأول يتمثل في قيامها على الخطأ الواجب الاثبات، أما الأساس الثاني تقوم المسؤولية على أساس الضمان.

أولا: المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات

ذهبت اتفاقية بروكسل سنة 1924 في المادة 4 فقرة (ن) إلى إعفاء الناقل البحري، من المسؤولية في حالة وقوع الشاحن في خطأ في التغليف وهو نفس ما ذهب إليه المشرع الجزائري، بحيث تشير الفقرة (ج) من المادة 803 من قانون البحري الجزائري إلى أن أخطاء الشاحن في التحزيم emballageأو التكييف conditionnement تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية[2].

1-انعدام أو عدم كفاية التغليف:

يقصد بعدم كفاية تغليف البضاعة هو وضعها في أكياس، صناديق براميل، أو صفائح لا يتوفر لها من المتانة، ما يكسف لتحمل البضاعة كافة الآثار المتولدة عن الضغوط المعتادة والملازمة لمختلف العمليات المرتبطة بنقل البضاعة بحرا، والتغليف يختلف نوع البضاعة وطبيعتها، طبيعة الرحلة ومدتها، فما يعتبر كافيا بالنسبة لنوع معين من البضاعة

[1]-كمال حمدي، المرجع سابق، ص 107.

[2]-أنظر المادة 803 من القانون البحري الجزائري.

قد لا يعتبر كذلك بالنسبة لنوع آخر[1]. كما يقصد بعدم كفاية التغليف أن تكون البضاعة غير مغلفة بما فيه الكفاية لتحمل عمليات الشحن والرص التي تتم طبقا للأصول المرعية، فلا يتطلب أن يكون التغليف كافيا لتحمل عمليات الحن أو الرص المعيب سواء البضائع ذاتها أو البضائع أخرى ولو كانت جزءا من الشحنة ذاتها[2].

2-عدم كفاية أو إتقان العلامات:

بالرجوع إلى اتفاقية روتردام فقد نصت على غرار معاهدة بروكسل في المادة 3\17 (ك)، على أنه يعتبر من الأسباب المعفية للناقل عما يصيب البضائع من ضرر، بسبب قصور أو عيب في وضع العلامات. وفي هذه الحالة يصبح الشاحن مسؤولا بشرط إثبات الناقل للعلاقة السببية بين عدم اتقان العلامات أو كفاية والضرر الذي أصاب البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخر في التسليم[3].

ثانيا: المسؤولية على أساس الضمان

أساس الضمان هو التزام بتحقيق النتيجة على عكس الخطأ الواجب الاثبات، الذي يلتزم فيه الشاحن ببذل عناية حسب القانون المدني الجزائري، ضف إلى ذلك أن أساس الضمان يشغل ذمة الشخص بالتعويض عن الضرر، سواء كان الشخص مخطأ أم عكس ذلك ومن ثمة إذا وقع لضرر نتيجة السهو أو القوة القاهرة يضل الشخص مسؤولا برغم حسن نيته[4].

1- المسؤولية عن عدم صحة المعلومات لإعداد تفاصيل العقد:

من أهم التزامات الشاحن، تقديم بيانات صحيحة عن البضاعة المشحونة، فإذا قدم الشاحن تصريحا كاذبا عن نوع وقيمة البضائع، فإن هذا من شأنه أن يعرضه للمسؤولية المترتبة عن

---

[1]-قرارية قويدر، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، المجلة الجزائري للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص88.

[2]-cordier Patricia، vent maritimes (obligation du vendeur relatives à la livraison de la marchandise)، 1995، 1360 , fascicule p، jurais classeur commercial

[3]- قرارية قويدر، مرجع سابق، ص89.

[4]- كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص111.

الأضرار والخسائر اللاحقة بهذه البضاعة، وبالمقابل من ذلك يتم إعفاء الناقل من المسؤولية، وبالتالي تطبيق عقوبة مدنية تهدف على تهذيب الشاحن وحمله على تجنب الكذب المتعمد[1]، وهذا ما نصت عليه المادة 85 من قانون البحري الجزائري، يتضح بأن تقديم بيانات غير صحيحة يعتبر من قبيل الحالات المحددة لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، هذا من جهة ومن جهة أخرى فوجود مثل هذه التصريحات الكاذبة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى من شأنها أن تؤدي إلى إعفاء الناقل البحري من المسؤولية[2].

2-المسؤولية في حالة نقل البضائع الخطرة:

تفرق الاتفاقيات الدولية وكذلك القانون الجزائري بين حالتين يتحمل الشاحن فيهما التعويض عن الأضرار والمصاريف التي تنجم عن تحميل بضائع خطيرة وهما:

أ- حالة عدم إعلام الناقل أو ممثله عن بضائع قابلة لاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطرة يمكن للناقل تفريغها واعدامها أو إزالة خطورتها في أي وقت أو مكان وهذا دون تعويض للشاحن.

ب- حالة علم الناقل وموافقته على نقل البضائع الخطرة، فلا يجوز له إزالة خطرها أو إعدامها إلا إذا أصبحت تشكل خطرا على السفينة أو شحنتها، بدون مسؤولية عليه، إلا استثناء فيما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء، هو ما ورد في المادة 4 (سادسا)، من اتفاقية بروكسل والتي تقابلها المادة 13 من معاهدة هامبورغ والمادة 778، من القانون البحري الجزائري.

[1]- بن صغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة دكتورة في العلوم تخصص: القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزوو، 2021، ص174.

[2]- المادة 805، من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، مرجع سابق.

وتجدر الإشارة أن المشرع الجزائري، إضافة إلى مسؤولية الشاحن المدنية نص على عقوبة جزائية في حال الإخلال بالإجراءات القانونية الخاصة بنقل البضائع الخطرة[1]، المادة 953، من قانون البحري الجزائري نصت على ذلك.

الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية

لم تعالج الاتفاقيات الدولية (بروكسل، هامبورغ)، والقانون البحري الجزائري إمكانية إدراج الشاحن لشروط من المسؤولية، إلا أن اتفاقية روتردام لم تلزم الصمت بل صرحت بذلك في المادة 79، التي تقضي منها ببطلان الاتفاق على إعفاء الشاحن من المسؤولية أو استبعاد التزاماته أو الزيادة فيها وفي الجهة المقابلة نصت كذلك على بطلان شروط إعفاء الناقل من المسؤولية، الحكم نفسه في حالة الاتفاق على استبعاد التزامات هذا الأخير وإحالة حقوق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو تابعيه المذكورين في المادة 18، من هذه الاتفاقية[2].

[1]– نص المادة 953، قانون بحري جزائري، " يعاقب بالحبس من شهرين إلى 5 سنوات وغرامة مالية..."

[2]– قرارية قويدر، مسؤولية الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع، مرجع سابق، ص93.

خاتمة:

تناولنا في هذه المذكرة بالدراسة و التحليل موضوع النظام القانوني لعقد المناولة المينائية في عمليات المناولة المينائية، و هذا في ظل القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 80-76 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-98 لسنة 1998، حيث تطرق إلى عقد المناولة و تحديد مهامها، في الباب الخامس تحت عنوان النشاطات المينائية من المادة 912 حيث عرض مهام مقاول المناولة، أما بالنسبة لمسؤولية هذا الأخير أخضعها المشرع الجزائري، للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث، الثاني من الأمر رقم 80-76 و هي الأحكام الخاصة بمسؤولية الناقل البحري.

إن موضوع عقد المناولة المينائية ذو أهمية بالغة إذ يحتل مكانة مرموقة في مجال التجارة العالمية، فهو يعد عصب التجارة البحرية لدول سواء على النطاق الدولي، نظرا لحجم السلع وكميات المبادلات التجارية التي تتم بين مختلف دول من خلال عقد المناولة المينائية.

وتتمثل أهم النتائج التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة فيما يلي:

1-أن عقد النقل البحري هو عقد رضائي زمني يجمع بين التزامات أطراف ثلاثة وهم: الشاحن والناقل البحري والمرسل إليه، كما أنه يعتبر من العقود الملزمة لجانبين لأن التزامات الناقل بالاستلام والشحن والرص التفريغ والنقل وما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن، وهو يعد دائما عقد تجاري بالنسبة للناقل ومدني بالنسبة لشاحن ما لم يكن الشاحن تاجرا.

2-رغم رضائية عقد المناولة المينائية إلا أنه ينفرد باشتراط إثباته بالكتابة، فهو يثبت بسند الشحن في عقد المناولة، وقد اشترط المشرع أن يتضمن هذا السند بمجموعة من البيانات تكون حجة قانونية فيما بين طرفيه أو الغير الذي يصل إليه هذا السند بطرق مشروعة وقانونية.

3-إن العمليات التي ينظمها عقد المناولة المينائية تتم عن طريق أطراف العقد المناولة (الناقل، الشاحن، المرسل إليه) ومقاول المناولة ليقوم بها نيابة عنه بواسطة عماله ومعداته الخاصة، وبالرجوع إلى الاتفاقيات الدولية (بروكسل، هامبورج).

والتقنين البحري الجزائري فإن الالتزام بعملية المناولة المينائية تقع على عاتق الناقل، وله أن يعهد إلى مقاول المناولة القيام بها.

4-تعددت النظريات بشأن الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية فذهبت نظرية الأولى إلى اعتباره عقد نقل، ذلك بالنظر للأنشطة التي يقوم بها المقاول مختلطة أي برية و بحرية فشبهته تارة بناقل بحري و تارة بناقل بري، و ذهبت النظرية ثانية إلى أن هذا العقد يعتبر عقد عمل و أن المقاول يعتبر ناقلا تابعا للناقل، و اعتبرت النظرية الثالثة أن العقد(عقد وديعة) و بينما اتجهت الرابعة إلى القول بأنه عقد وكالة، و ذهبت نظرية أخرى إلى قول بأنه عقد مقاولة، و هذه الأخيرة هي التي أخذ بها أغلبية الفقه و القضاء و هي التي تتفق مع واقع عقد المناولة المينائية.

5-بالنسبة للالتزامات التي يفرضها عقد المناولة المينائية على عاتق اطرافه تتمثل في التزامات مقاول المناولة والتي تكون التزامات مادية المتمثلة في شحن البضائع ورصها وتستفيها، اما الالتزامات القانونية هي أحكام تنظم العمليات التي تقع على عاتق المقاول (الوكالة والوديعة) كما هناك التزامات تقع على عاتق كل من الشاحن والناقل والمرسل إليه.

ومن خلال تناولنا ودراستنا لموضوع النظام القانوني لعقد المناولة المينائية في عمليات النقل البحري للبضائع وقراءتنا للكتب والمقالات توصلنا لمجموعة من الملاحظات شهدنها عقب دراستنا نتمنى أن ترتقي لمرتبة التوصيات وهي:

1-ضرورة التدخل للمشرع الجزائري لتعديل بعض النصوص وتدارك النقائص وسن قوانين تتماشى مع الحركة الاقتصادية، بالإضافة إلى الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية كاتفاقية

هامبورغ خاصة أن الجزائر من الدول الشاحنة، ومواكبة التطور الحاصل في ميدان التجارة البحرية.

2-ضرورة الاهتمام بالخدمات الفنية والتقنية في الموانئ الجزائرية والتحكم في لوجستيات خدمات النقل البحري وتوسع استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة والاهتمام بالجانب التدريبي والتكويني سواء اليد العاملة بالموانئ البحرية وموظفين ذوي خبرات عالمية.

3-استخدام نظم المعلومات الحديثة وتطبيق نظام تبادل البيانات إلكترونيا، حيث يتم تبادل المعلومات الهائلة إلكترونيا من خلال نظم متطورة بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك. إلخ. فتوفر المعلومات يساهم في تقليل وقت المناولة المينائية وتخفيض تكلفة المناولة وحماية البضائع من السرقة والتقليل من احتمال التلف والهلاك أثناء المناولة.

4-إنشاء موقع الكتروني لتوعية قطاع المناولة المنيائية بالجزائر بأهم المستجدات الدولية والإقليمية والمحلية التي تطرأ على هذا النشاط، وذلك بإصدار مجلة دورية حول القطاع من خلال وضع مثلا قائمة بأهم شركات المناولة المحلية والدولية التي تقوم بهذا النشاط في الموانئ الجزائرية، حيث يكون إصدار هذه المجلة تحت إشراف القائمين على الموقع الإلكتروني المقترح تدشينه.

قائمة المراجع

أولا: الكتب

1.أحمد سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري دون طبعة، ديوان المطبوعات 1992.

2.أحمد محمود حسني، التعليق على نصوص اتفاقية هامبورغ، الناشر المعارف، الإسكندرية.

3.أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.

4.أسيل باقر جاسم، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار قنديل للنشر، عمان.

5.إلياس حداد، السندات التجارية في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1985.

6.إيمان الجميل، مقاولي الشحن والتفريغ، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 2015.

7.بو عبد الله رمضان، أحكام عقد الوكالة في التشريع الجزائري، دار الخلد ونية، الجزائر، 2008.

8.بوكعبان العربي، الموجز في القانون البحري، دار العرب للنشر والتوزيع، طبعة 2002.

9.التغروبني محمد، النقل البحري، الطب عة1، الجزء الثاني، 2006.

10.حسن دياب، العقود التجارية وعقد البيع سيفCIF، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1999.

11.رضوان فايز نعيم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة 3، 1998.

12.سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري وفقا الاتفاقيات الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978 "هامبورغ" المكتب العربي، الإسكندرية.

13.سيد أحمد إبراهيم، عقد الوديعة، الطب عة1، الإسكندرية، المكتب الجامعي الحديث، 2003.

14.شريف محمد غنام، التزامات الشاحن ومسؤوليته، دار الجامعة الجديدة، 2013.

15.شقيق محسن، الجديد في القواعد الدولية الخاصة بنقل البضائع بالبحر، القاهرة، 1997.

16.طلبة أنور، المطول في شرح القانون المدني، الجزء العاشر، الإسكندرية، 2006.

17.عاطف محمد، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

18.عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2003.

19.عبد الرافع موسى، القانون البحري، دار النهضة العربية، سنة2005.

20.عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الأول.

21.عبد العزيز أمير العكيلي، دور السند الشحن في تنفيذ عقد البيع، دار النهضة العربية، القاهرة، 1971.

22.عدل على المقدادي، القانون البحري، طبعة الأولى، عمان، 2015.

23.علي البارودي، مبادى القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983.

24.علي بن غانم، الوجيز في القانون التجاري وقانون الأعمال، موفم للنشر، الإسكندرية، 2000.

25.علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة، العربية، 1987.

26.علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة.

27.العمري سعيد بن سلمان، القانون البحري العماني، دار النهضة العربية، 1994.

28.فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1986.

29.كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، مصر، 2004.

30.كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، طبعة2000.

31.كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.

32.كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، طبعة ثانية، 2003.

33.محمد شتا أبو سعد، الخطأ المشترك، دار الفكر الجامعي، مصر، 1998.

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

35.محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية،1997.

36.محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات حلبي، بيروت، 2010.

37.محمد فريد العربي محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت،2000.

38.محمود حسين منصور، العقود الدولية، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 2006.

39.محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، طبعة4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.

40.مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط01. دار الفكر الجامعي، 2007.

41.مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995.

42.نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطوة، الإسكندرية، 2003.

43.نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، دار المدى للطباعة والنشر، الجزائر.

44.هاني دويدار، النقل البحري والجوي، طبعة1، منشورات الحلبي الحقوقية، 2008.

45.هاني دويدار، موجز القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديد النشر، الإسكندرية، 1999.

46.هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1976.

47.هشام فرعون، القانون التجاري البحري، منشورات جامعة حلب، طبعة 3، كلية الحقوق، 1990.

رسائل وأطروحات:

رسائل الدكتوراه

1.بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية المقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة عمان، 2010.

2.بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010.

3.بن عيسى حياة، أمن المنشأة المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري المعاهدات الدولية،

4.حسن عبد الله الغنيمي، النظام القانوني لعقد النقل البحري، دراسة مقارنة، رسالة لنيل دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة النيلين، جمهورية السودان، 2007\2008.

5.رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2015\2016.

6.زكراوي حموادي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2016\2018.

7.سعيد مراد، عقد البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2010.

8.الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021\2020.

9.كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتور، قسنطينة01، 2020\2019.

10.مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2012\2013.

I. مذكرات الماجستير:

1.بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة تيزي وزو، 2013\2014.

2.دمانة محمد، دفع مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة ورقلة، 2006\2007.

3.رشيد علاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة سكيكدة،2007\2008.

4.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.

5.شيهاب بنونة، التزامات الشحن على ضوء المعاهدات الدولية الخاصة بالنقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، 2013\2014.

6.طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009\2010.

7.عباس سامية، التزامات الشاحن في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة ال جزائر01، 2011\2012.

8.عبد الغاني عقون، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، 2008\2009.

9.ماروك جميلة، الاستغلال الميناء ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2001\2002.

10.محمد بوراس، مسؤولية الناقل البحري للبضائع بين أحكام القانون الجزائري واتفاقية هامبورغ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة تيارت، 2010\2011.

II. مذكرات الماستر:

1.زناجي آسيا، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، كلية الحقوق، جامعة أكلي محند أولحاج، 2014\2015.

2.طيب إبراهيم ويس، الطبيعة القانونية لعقد أسماء بوقرة، عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة أم البواقي، 2017\2018.

3.مسعودة نايلي، مسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، لاستكمال شهادة ماستر أكاديمي، كلية الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2017\2018.

4.نورهان حفيظ، الإطار القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 2015\2016.

ثالثا: المجلات

1.والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة المعيار، عدد 52، السنة2020.

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

1.عبد الرب وليد صالح أحمد، إشكالية الطبيعة القانونية للعقود التجارية الدولية النموذجية، العدد الأول، منشور في مجلة الفقه والقانون، ال عدد38، 2015.

2.فاطمة الزهراء محمد شريف، فوزية زوميني، الموانئ الجزائري تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، ال عدد07.

3.قارة وليد، عدد خاص بالعقود البحرية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، ال عدد12، 2017.

4.كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقال الشحن

5.محمد بن عمار، المناولة المينائية والتشوين طبقا لأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، مجلة المحاكم المغربية، ال عدد84.

6.مستري فاطمة الزهراء، مقال بعنوان: مسؤوليات ومهام عامل الشحن والتفريغ عامل الشحن والتفريغ في الموانئ، مقال منشور بالمجلة القضائية، عدد خاص، سنة2001.

7.مصطفى كمال طه، مقال دراسات في مشترطات إيجار السفن، مجلة القانون والاقتصاد، 1985.

8.المناولة المينائية في التشريع الجزائري، مجلة الفقه والقانون، ال عدد15، الصادرة يناير2014.

رابعا: النصوص القانونية

1-الاتفاقيات الدولية:

1.الاتفاق الأوروبي المتوسطي بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، والمجموعة الأوروبية الموقع بفالنسيا في 22-06-2002 والمصادق عليه بتاريخ 27-04-2005 جريدة رسمية رقم 27.

2.اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا وجزئيا المسماة بالاتفاقية روتردام، ديسمبر 2008.

3.اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا الموقعة في هامبورغ في مارس 1978 والمسماة بقواعد هامبورغ.

4.الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924 المسماة بقواعد لاهاي المصادق عليها بمقتضى المرسوم، رقم 64-70 المؤرخ في 2 مارس 1964 جريدة رسمية رقم 28\1964، بروتوكول التعديل الموقع في بروكسل سنة 1968 المسمى بقواعد فيسبي.

3-الأوامر والقوانين:

1.الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 29 سنة 1977، جريدة رسمية رقم 47 سنة 1998.

2.القانون رقم 75-58 المؤرخ في 26 ديسمبر 1975، يتضمن القانون المدني المعدل والمتمم.

3. القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمتمم 8076 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 46 المؤرخ في 18 أوت سنة 2010.

4-المراسيم:

1.المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008 المعدل للمرسوم التنفيذي رقم06-139 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.

خامسا: الكتب باللغة الأجنبية:

1.AMAR ZAHI. Droit des transports. Tome II. Affiché de la publication ben Aknon. ALGER.

2.CORDIER PATRICIA. Vent maritimes (obligation du vendeur relatif à la livraison de la marchandise) jures classeur commerciale. Fascicule 1360.1995.

3.GEORGE RIPERT. Droit maritime. Traite élémentaire de droit commercail.3^{em}.ed.1954.p52.

4.HELIGON.GILLES. Aperçu de la responsabilité contractuelle du fait d'autre dans les litiges maritimes in gazette de la chambre N°21.2009.2010.P02.

5.MED EL KAMEL EL KHALIFA. Le connaissement. Les transporte maritimes.faxicule1.dar homa.1998

العنوان	رقم الصفحة
مقدمة	01
الفصل الأول: ماهية عقد المناولة المينائية.	06- 07
المبحث الأول: عقد المناولة المينائية.	08
المطلب الأول: مفهوم عقد المناولة المينائية.	08
الفرع الأول: التعريف عقد المناولة المينائية.	08
الفرع الثاني: خصائص عقد المناولة المينائية.	12
الفرع الثالث: شروط ممارسة نشاط المناولة المينائية.	14
المطلب الثاني: أطراف عقد المناولة المينائية.	15
الفرع الأول: أطراف عقد المناولة المينائية.	15
الفرع الثاني: مصادر عقد المناولة المينائية.	23
المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية.	27
المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية.	27
الفرع الأول: نظرية عقد النقل والعمل.	28
الفرع الثاني: نظرية عقد الوديعة والوكالة.	31
الفرع الثالث: نظرية عقد المقاولة.	34
الفرع الرابع: موقف المشرع الجزائري عن عقد المناولة المينائية	35

المطلب الثاني: إثبات عقد المناولة المينائية.	38
الفرع الأول: إثبات عقد المناولة المينائية بوثيقة الشحن.	38
الفرع الثاني: إثبات بالطرق والأساليب الأخرى.	43
الفصل الثاني: الأثار المترتبة عن عقد المناولة المينائية.	47
المبحث الأول: التزامات الناتجة عن عقد المناولة المينائية.	48
المطلب الأول: التزامات المقاول المناولة المينائية.	48
الفرع الأول: الأعمال المادية.	48
الفرع الثاني: الأعمال القانونية.	51
المطلب الثاني: التزامات المتعاقد مع المقاول.	54
الفرع الأول: الالتزام بدفع الأجرة.	54
الفرع الثاني: ضمان الأجر وامتيازه.	55
المطلب الثالث: التزامات خاصة بالشاحن والمرسل إليه والنقل.	59
الفرع الأول: التزامات الناقل البحري.	59
الفرع الثاني: التزامات الشاحن البحري.	61
الفرع الثالث: التزامات المرسل إليه.	63
المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية.	65

المطلب الأول: مسؤولية المقاول في عقد المناولة المينائية	65
الفرع الأول: أسباب مسؤولية مقاول المناولة	65
الفرع الثاني: أسباب إعفاء المقاول من المسؤولية	68
المطلب الثاني: مسؤولية الناقل في عقد المناولة المينائية	72
الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية الناقل البحري للمناولة	73
الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية	77
المطلب الثالث: مسؤولية الشاحن في عقد المناولة المينائية	82
الفرع الأول: الأساس القانوني لمسؤولية الشاحن البحري	82
الفرع الثاني: الإعفاء من المسؤولية	85
خاتمة	86
قائمة المراجع	89
الفهرس	100-98