



جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

تحديد مسؤولية مقاول المناولة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف

أ. بوقرقور منال

إعداد الطالبتان:

✓ سلطان أميرة

✓ مسلاوي مروة

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
سوداني نور الدين	أستاذ محاضر	رئيسا
بوقرقور منال	أستاذة مساعدة	مشرفا ومقررا
لعدايسية فوزي	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2023

شكر وتقدير

"ربي أوزعني أن أشكر نعمتك التي انعمت علي وعلى والدي وأن اعمل صالحا ترضاه وأدخلني برحمتك في عبادك الصالحين"

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات الذي أعاننا على القصد ورزقنا، من العلم ما لم نعلم وأمدنا بالعزيمة والإرادة والصحة والعافية لإنجاز هذا البحث وإخراج هذا العمل من الظلام إلى النور.

أما بعد فإن الكلمات لمحتارة كيف تصنع عبارات الشكر والعرفان والتقدير العظيم للأستاذة **"بوقرقور منال"** على قبولها الإشراف على انجاز هذه المذكرة وضحت من ثمين وقتها لقراءة صفحاته وتقييمه بميزان العارفين القادرين والتي أسرتنا برحابة صدرها وطيبة قلبها وطول بالها. كما نتوجه بالشكر الجزيل إلى أعضاء لجنة المناقشة الأستاذ **"سوداني نور الدين"** رئيسا وإلى الأستاذ **"لعدايسية فوزي"** مناقشا على صبرهم المديد وقبولهم لمناقشة هذه المذكرة وملاحظاتهم هذا لإثراء هذا العمل المتواضع فجزاهم الله عنا كل خير.

إلى الأساتذة قسم الحقوق بجامعة 20 أوت 1955 أدامهم الله كل خير وصحة على تكويننا منذ التحقنا بمقاعد الجامعة.

إلى كل الطاقم الإداري وكل عمال وعاملات كلية الحقوق بجامعة 20 أوت 1955.

وإلى كل من ساهم من قريب أو اتمام هذا العمل.

ولا ننسى أن نخص بالشكر كل أعضاء مكتبة كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة باجي مختار بولاية عنابة وعلى رأسهم مسؤولة المكتبة على حسن الإستقبال والتوجيه.

إهداء

الحمد والشكر لله أولاً، أما بعد:

إلى من وضعت الجنة تحت أقدامها، إلى نبع الحنان الصافي والصدر الحنون الدافئ "الغالية
أمي حفظها الله"

إلى صاحب السيرة العطرة والفكر المستنير إلى من يتعب لئرتاح ويشقى لنسعد إلى الذي لم
يبخل علي طيلة حياته "الغالي أبي حفظه الله"

إلى من كان لي سنداً وعوناً في كل محطات حياتي إلى سر نجاحي وسر إبتسامتي إلى من
شجعني على المواصلة رغم التعب والمسؤولية "زوجي محمد أمين" حفظه الله ورعاه.

إلى أحبائي قلبي وأشفائي روعي إلى إخوتي: رمزي، إيناس، لينة، محمد تاج الدين حفظكم الله
ورعاكم من كل سوء.

وأخيراً أهدي ثمرة نجاحي إلى عائلتي الثانية عائلة زوجي على كل الدعم والتشجيع المعنوي
في مواصلة دراستي حفظكم الله ورعاكم.

إلى كل أصدقائي، وأقاربي وكل من شجعني وساندني على مواصلة مشواري.

سلطان أميرة

إهداء

الحمد والشكر لله أولاً، ثم بعد:

وصلت رحلتي الجامعية إلى نهايتها بعد تعب ومشقة وها أنا اليوم أهدي ثمرة جهدي إلى
روحا فارقتني في بداية إنجازي لبحثي هذا ابن أخي "علي آدم" اللهم متع روح فقيدي بجنات
النعيم.

إلى الذين قال فيهم سبحانه وتعالى: "وبالوالدين إحساناً"

إلى نبع الحب والحنان "أمي الحبيبة"، إلى الذي كان سندا لي منذ بداية مشواري الدراسي
والذي العزيز

إلى رفيقة دربي "أختي نوال"

إلى عزي وقوتي إخوتي "زينو، وليد"

إلى من كان له الفضل في تشجيعي وتحفيزي في إتمام عملي هذا خطيبي "عبد السلام".
إلى كل عائلتي وأصدقائي وكل عزيزا على قلبي.

مسلاوي مروة

قائمة المختصرات

د.ط	دون طبعة
ص	صفحة
د.م.ن	دون مكان نشر
د.د.ن	دون دار نشر
ق.م.ج	قانون مدني جزائري
ق.ب.ج	قانون بحري جزائري
ج.ر	جريدة رسمية
ف	فقرة
ط	طبعة

مقدمة

أدى تطور التبادل التجاري واتساع المعاملات البحرية إلى ازدهار أنشطة النقل البحري ومن بين هذه الأنشطة المناولة المينائية، والتي أصبحت تتطلب أساليب أكثر فعالية تتماشى مع هذا التطور وذلك لا يكون إلا بتضافر جهودات أشخاص أصحاب خبرة واختصاص في هذا المجال والقائمين على عمليتي الشحن والتفريغ والمعروف بمقاول المناولة.

وهو شخص يتولى مهام شحن وتفريغ البضائع على مستوى الموانئ بموجب عقد ومقابل أجر متفق عليه، ويسمى هذا العقد الذي يربط هذا الأخير بالناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد المناولة.

على اعتبار أن قيام مقاول المناولة بهذه العمليات قد يؤدي في بعض الأحيان إلى وقوع أضرار تلحق بالبضائع المشحونة أو المفرغة ينجر عنه قيام مسؤوليته الذي يكون مطالب بتعويض هذه الأضرار، لكن مقدار تعويض الضرر قد يكون باهظا من شأنه إثقال كاهل مقاول المناولة وتجنب لهذا وحماية له قرر المشرع الجزائري مبدأ تحديد مسؤوليته عن هذه الأضرار، وهذا يجب أن يكون مطابقا لما جاء به في التقنيات الداخلية والاتفاقيات الدولية التي حددت مقدار قانوني يتم على أساسه احتساب مبلغ التعويض.

وفي هذا الموضوع بالخصوص فإن القانون الجزائري يحيلنا فيما يخص تحديد مسؤولية مقاول المناولة إلى تطبيق الأحكام المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل البحري.

يتميز الموضوع محل الدراسة بأهمية بالغة وهذا راجع إلى الدور الكبير لنشاط المناولة المينائية في الاقتصاد مما يؤدي إلى تشجيع الاستثمارات في هذا المجال، كما أنها من بين النشاطات التي يتركز عليها أي ميناء تجاري، تقصير مدة بقاء السفن في الميناء نظرا لسرعة في إنجاز عمليات الشحن والتفريغ.

أما عن أسباب اختيار الموضوع فتعود إلى أسباب موضوعية وأخرى ذاتية، فأما عن الأسباب الموضوعية فتتمثل في دور المناولة المينائية في ظل حيوية التبادل التجاري في وقتنا الحالي وقلة الدراسات المتخصصة والمتعلقة خاصة بتحديد مسؤولية مقاول المناولة، مما دفعنا لجمع المعلومات الكافية حول الموضوع والإحاطة بجميع عناصرها باعتبار هذا الموضوع لم يحظى باهتمام كبير من طرف المشرع الجزائري وكذا إثراء رصيد المكتبة الجامعية بهذا النوع من البحوث.

أما الأسباب الذاتية فتتمثل في الرغبة الشخصية للبحث في غمار هذا الموضوع، والميول الشخصي لهذا النوع من المواضيع التي يكون تطبيقها من الناحية العملية موجود، وتخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية الذي يندرج ضمنه هذا النوع من البحوث.

أما عن أهداف هذه الدراسة فتتمثل أساسا في تغطيه النقص الموجود في مجال الدراسات المتعلقة بتحديد مسؤولية مقال المناولة بتسليط الضوء على الموضوع من خلال ما جاء به القانون الجزائري والاتفاقات الدولية، وفك الغموض المتعلق بالتحديد القانوني لمسؤولية مقال المناولة وجعله في متناول الباحث.

وأثناء إنجاز البحث واجهتنا عدة عراقيل أولها اعتبار أن تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية تخصص جديد يفتقد لدراسات عالجت هذا الموضوع، ومن أهم العراقيل أن المشرع الجزائري لم يعالج تحديد مسؤولية مقال المناولة في أحكام خاصة به وإنما قام بإحالتنا إلى النص القانوني الخاص بتحديد مسؤولية الناقل واسقاطه على مقال المناولة.

وعلى اعتبار أن بمجرد وقوع الضرر أثناء عملية الشحن والتفريغ يترتب عنه حتما قيام مسؤولية مقال المناولة، الأمر الذي ينتج عنه جبر هذه الأضرار، ويكون ذلك بتعويض معادل لقيمة الضرر كقاعدة عامة والأمر الذي قد ينقل كاهله ويعيق استمرارية نشاطه، من ما دفع بالمشرع الجزائري للخروج عن هذه القاعدة باستثناء يتمثل في التحديد القانوني لمسؤولية مقال المناولة، وعليه فالإشكال الذي يتبادر إلى الذهن هو كيف نظم المشرع الجزائري أحكام التحديد القانوني لمسؤولية مقال المناولة؟ وهل وفق في ذلك؟

وبغية الإحاطة بمختلف جوانب الموضوع قمنا بطرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ما المقصود بمقال المناولة؟

- وما هي شروط ممارسته لمهامه؟

- وما هي آليات احتساب التحديد القانوني لمسؤوليته؟

وللإجابة على الإشكالية اعتمدنا المنهج الوصفي مع الأخذ بالمنهج التحليلي من أجل تحليل بعض نصوص المواد من القوانين والاتفاقيات، ومنه قسمنا موضوع الدراسة إلى فصلين: الفصل الأول تناولنا فيه ماهية مقال المناولة وقسمناه إلى مبحثين المبحث الأول بعنوان مفهوم مقال المناولة والمبحث الثاني بعنوان صور والتزامات مقال المناولة، أما الفصل

مقدمة

الثاني: تناولنا فيه نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة وقسمناه كذلك إلى
مبحثين المبحث الأول بعنوان تطبيق تحديد مسؤولية مقاول المناولة والمبحث الثاني بعنوان
مقدار تحديد مسؤولية مقاول المناولة.
وختمنا بحثنا هذا بخاتمة رصدنا فيها مجمل النتائج والتوصيات.

الفصل الأول

ماهية مقاول المناولة

نظم المشرع الجزائري موضوع المناولة المينائية بموجب المواد من 912 إلى غاية 919، حيث شملت الأعمال المادية اللازمة المتمثلة في شحن البضاعة وتفريغها، تتوسطها أعمال أخرى تشمل عمليات الرص والتستيف والفك وقد عهد بها إلى شخص متخصص يسمى مقاول المناولة ذلك نظرا لسرعة المعاملات وازدياد ضخامة السفن وزيادة حمولتها والأصل أن الاستعانة بمقاول المناولة مسألة اختيارية ترجع إلى تقدير صاحب الشأن إلا أنه في بعض الأحيان يكون اللجوء إلى مقاول المناولة إجباريا تفرضه لوائح بعض الموانئ ويقع على عاتق المقاول القيام بمجموعة من الالتزامات: التزامات مادية تشمل عملية الشحن والرص والتستيف والفك والتفريغ والتزامات قانونية كالوديعة والوكالة.

وسنتطرق في هذا الفصل إلى دراسة مفهوم ونشأة مقاول المناولة في المبحث الأول ودراسة صور والتزامات مقاول المناولة في المبحث الثاني.

المبحث الأول: مفهوم مقاول المناولة

بعد التطور في مجال عمليات المناولة أصبح إلزاما الاستعانة بشخص متخصص من أجل تسهيل ممارسة عمليات الشحن والتفريغ وهو مقاول المناولة ويكون حائرا على عقد امتياز. كما أن وظيفة مقاول المناولة ليست معاصرة، كانت فقط تخضع للاحتكار من طرف دولة لكن مع مرور الوقت وانفتاح الجزائر على السوق الحرة فتحت المجال أمام الخواص في مجال المناولة المينائية وبالتالي تقوم رفع الاحتكار عنها وسنتناول ذلك في المطلبين التاليين:

المطلب الأول بعنوان تعريف مقاول المناولة والمطلب الثاني بعنوان نشأة مقاول المناولة.

المطلب الأول: تعريف مقاول المناولة وشروط ممارسته لمهامه

يعتمد بأعمال المناولة إلى شخص متخصص يتولى عمليات الشحن والتفريغ، وهو مقاول المناولة وذلك بناء على شروط تمكنه من مزاولته نشاط المناولة وفقا للقانون، وسنتناول ذلك في فرعين الفرع الأول تعريف مقاول المناولة والفرع الثاني شروط ممارسته لنشاط المناولة.

الفرع الأول: تعريف مقال المناولة

مقال المناولة هو الشخص الذي يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة (الشحن) أو إنزالها منها (التفريغ)، وقد يتولى بجانب ذلك أعمال قانونية متصلة بالشحن والتفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل.¹

كما عرف مقال المناولة بأنه:

المقال المكلف داخل الميناء بالقيام بكل عمليات شحن وتفريغ البضائع وكل العمليات التي تليها وتسبقها بما في ذلك عمليات الوضع بالمخازن والساحات.² وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري لسنة 1976³ فقد سماه المشرع عامل الشحن والتفريغ ليعرف بمقال الشحن والتفريغ وفي القانون البحري لسنة 1998 المعدل والمتمم لقانون السابق، سماه المشرع الجزائري بالمقال البحري، والعقد الذي يربط هذا الأخير بالناقل يسمى بعقد الشحن والتفريغ. والمقال مكلف أيضا بقبول البضائع والتعرف عليها على الأرض وحفظها والمحافظة عليها إلى غاية شحنها أو تسليمها لأصحابها، فالتزام مقال الشحن والتفريغ هو التزام ببذل عناية الرجل العادي فلا يعتد بدفع التزامه بعدم الشحن أو التفريغ إلا بإثبات سبب أجنبي يمنعه من القيام بأعماله.⁴

الفرع الثاني: شروط ممارسته لنشاط المناولة

لقيام مقال المناولة بعملية المناولة يجب أن تتوفر فيه شروط الكفاءة والتأهيل المطلوبين حيث جاء في نص المادة 914 من ق. ب. ج: يجب أن تجرى عمليات المناولة المينائية طبقا لمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين وقد تم تحديد شروط وكفايات ممارسة نشاط

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري د.ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 110.

² محمود مختار البربري، قانون التجارة البحرية، د.ط، دار النهضة العربية، دم.ن، سنة 1999، ص 264.

³ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر العدد 29، الصادر بتاريخ 10 جانفي 1977، المعدل والمتمم.

⁴ كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة الدكتوراه علوم في القانون الخاص، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، 2019-2020، ص 103.

المناولة المينائية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 6-139 المعدل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 8-363¹ سنتكم عنها فيما يلي:

أولاً- الشروط المتعلقة بالمقاول المناولة

جاء في المادة 02 من المرسوم التنفيذي 8-363 المعدل لأحكام المادة 03 من المرسوم التنفيذي 6-139:

"تسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط" يتضح من خلال نص المادة أن الشروط التي يجب أن تتوفر في المقاول هي:

-إذا كان شخص طبيعي بحيث أن يكون من جنسية جزائرية.

-إذا كان شخص معنوي يجب أن يكون خاضع للقانون الجزائري.

-يكون حائز على عقد امتياز.

-أن يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة.

-يلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط.

كما ورد في الفقرة 02 من المادة 2 من المرسوم التنفيذي 8-363 أنه يتم اختيار المقاولين حسب الحالة إما عن طريق:

المنافسة أو في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعه صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني.

ويكون انطلاق إجراء إعلان المنافسة أو التفاوض المباشر مع أصحاب الطلب من طرف الوزير المكلف بالموانئ، أما بمبادرة شخصية منه أو بطلب من السلطة المكلفة بالاستثمارات أو بناء على اقتراح من السلطة البنائية المعنية، وهذا من خلال المادة 04 من المرسوم التنفيذي

¹ المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال

المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 24 مؤرخة في 16 أبريل 2006، المعدل بموجب المرسوم التنفيذي 08-363

المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، ج ر عدد 64 المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

08-363 المعدلة لأحكام المادة 06 من المرسوم التنفيذي 06-139، كما ورد في المادة 8 من المرسوم التنفيذي 6-193 على أنه:

"يمكن الوزير المكلف بالموائئ أن يقرر بدون تبرير وفي أي وقت توقيف مسار المناقصة". بحيث أنه يمكن للوزير المكلف بالموائئ إنهاء إجراء المناقصة في أي وقت ويتعين على المؤسسة المينائية المعنية بتبليغ هذا القرار إلى كل المشاركين في المناقصة.

ثانيا - شروط تتعلق بالجانب المالي

يخضع المقاول المختار إلى دفع مقابل مالي ويكون تقديره محل تفاوض بين المؤسسة المينائية المعنية والمقاول المختار على أساس مخطط أعمال يطابق نموذجة تقاليد المهنة وأعرافها في ممارسة هذا النشاط، ويتمثل المقابل المالي من خلال مضمون المادة 05 من المرسوم التنفيذي 08-363 المعدلة لأحكام المادة 09 من المرسوم التنفيذي 06-139 في:

- حق الدخول يدفع مرة واحدة عند بداية سريان الامتياز.

- إتاوة سنوية ثابتة تتعلق باستعمال وشغل الأملاك العمومية المينائية.

- إتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور حجم النشاط الممارس.

ثالثا - شروط تتعلق بعقد الامتياز الممنوح للمقاول

كما سبق الذكر أنه من بين الشروط التي يجب توفرها في المقاول لممارسة نشاط المناولة هي حصوله على عقد امتياز المادة 04 من المرسوم التنفيذي 06-139 وتحدد المادة 03 من المرسوم التنفيذي 08-363 المعدلة لأحكام الفقرة الأولى من المادة 05 من المرسوم التنفيذي 06-139 على الشروط المتعلقة بمدة الامتياز حيث تنص على أنه: " لا يمكن أن تتجاوز مدة الامتياز 40 سنة وقد كانت مدة الامتياز قبل هذا التعديل تحدد بمدة 20 سنة وبعد التعديل الوارد في المرسوم 08-363 أصبحت تحدد ب 40 سنة وتحدد هذه المدة حسب الفقرة 02 من المادة 03 من المرسوم التنفيذي 08-363 على أساس أهمية النشاط موضوع الامتياز والاستثمارات المقررة أن ينجزها صاحب الامتياز.

ورد في المادة 12 من المرسوم التنفيذي 06-139 أنه في حالة إخلال المقاول المختار بالتزاماته التي تم على إثرها اختياره ومنحه الامتياز توجه المؤسسة المينائية المعنية اعدارا قصد استدراك النقائص الملاحظة في الآجال التي تحددها.

وبعد انقضاء الآجال ولم يتم المقاول صاحب الامتياز بإدخال التعديلات الضرورية تقوم المؤسسة المينائية المعنية بفسخ العقد حسب الأحكام المتفق عليها في عقد الامتياز، ويتحمل المقاول صاحب الامتياز عواقب ذلك، هذا يكون بعد إعلام الوزير المكلف بالموانئ حسب المادة 06 من المرسوم التنفيذي 08-363 المعدلة لأحكام الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 12 من المرسوم التنفيذي 06-139.

وإذا كانت ممارسة أعمال المناولة من شأنها أن تؤدي إلى خطر جسيم على سلامة وأمن السفن والأشخاص والمنشآت المينائية والسلع، يمكن ان تكون محل تعليق فوري إلى غاية زوال الخطر، ويرسل نسخة من قرار التعليق الفوري إلى الوزير المكلف بالموانئ هذا كله حسب ما ورد في المادة 13 من المرسوم التنفيذي 06-139.

المطلب الثاني: نشأة مقاول المناولة

لقد كانت الجزائر تحتكر النشاط البحري بما فيها أعمال المناولة المينائية حيث أنشأت الشركة الوطنية للملاحة البحرية بموجب المرسوم 489-63¹ والتي تعتبر المؤسسة الوحيدة التي تقوم بشحن وتفريغ البضائع على مستوى الموانئ في الجزائر وقد تضمنت المادة 03 من المرسوم 489-63 أهم أهداف الشركة الوطنية للملاحة البحرية وتتمثل في القيام بالنقل البحري بجميع أنواعه وبمختلف الأنشطة المكتملة للنقل البحري من بين هذه النشاطات عمليات المناولة المينائية.

حيث أصبحت الشركة الوطنية للملاحة البحرية تمارس نوعا من الاحتكار الفعلي لعمليات النقل وشحن وتفريغ البضائع.²

¹ المرسوم التنفيذي رقم 489-63 المؤرخ في 31/12/1963 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر، عدد 6.

² محمد بن عمار، المناولة المينائية والتشوين طبقا لأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، المجلة القانونية التونسية، العدد 7، لسنة 1999، ص 156

ونظرا لتطور النقل البحري وتعهده ثم فصل بعض النشاطات عن المؤسسة الوطنية للملاحة البحرية والتي تم تغيير اسمها إلى الشركة الوطنية للنقل البحري بموجب المرسوم 86-65¹ بحيث تم انشاء مؤسسات تتكفل بهذه النشاطات مثل المؤسسة الوطنية للشحن والتفريغ التي نقل إليها مهام التكفل بعملية المناولة والتشوين وذلك حسب المادة 02 من الأمر 16-71² التي تنص على: "ينقل احتكار نشاطات عملية الشحن والتفريغ بالوسائل الآلية واليدوية في الموانئ الجزائرية والذي كان في السابق من اختصاص الشركة الوطنية للملاحة البحرية إلى الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع"³

هذا الاحتكار دفع المشرع الجزائري إلى وجوب وضع حد لهذا الاحتكار الذي قتل روح المنافسة في مجال النقل البحري وذلك بإدخال تعديلات تضمنها القانون 5-98 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل للقانون رقم 80-76 حيث وسع المشرع الجزائري من دائرة الأشخاص الذين يمكنهم القيام بخدمات المناولة المينائية بشرط الحصول على عقد امتياز فقد ذهب المشرع الجزائري في القانون 5-98 إلى الفصل بين الأعمال المادية والتمثلة في شحن البضائع ورسها وفكها وانزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها والتي عهد بها إلى شخص يسمى مقاول المناولة، أما عملية التشوين فينفرد بها مقاول التشوين.

وقد تجسد سعي المشرع الجزائري إلى تحرير الأنشطة المينائية وانتهاء الاحتكار بصدور مرسوم تنفيذي 6-139 معدل بموجب المرسوم التنفيذي 08-363 والذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، وقد تعرضنا فيما سبق إلى الشروط

¹ المرسوم رقم 86-65 المؤرخ في 24/3/1965 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية ح ر. عدد 30

² الأمر 16-71، المؤرخ في 9/4/1971، المتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع، ج ر، عدد 15، الصادر بتاريخ 20 افريل 1971

³ بن الصغير شهرزاد، واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل الجزائري، 2017، العدد 5، ص 93

المتعلقة بمقاول المناولة بموجب هذا المرسوم وشروط اختياره وكذا شروط ممارسته للنشاط المناولة المينائية.

كما تجسد سعي الجزائر أكثر بإصدار رئيس الحكومة تعليمته الواردة تحت رقم 224 المؤرخة في 2008/9/27 لتفعيل اتفاق الشراكة مع الشركة العالمية "موانئ دبي" بشأن تسيير نهائي حاويات ميناء العاصمة وميناء جن جن بجيجل¹ و هي عبارة عن شراكه جزائرية إماراتية بحصولها على امتياز لمدة 30 سنة، وحاليا توجد عدة شركات خاصة وطنية وأوروبية وعربية تقوم بعملية الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية.

المبحث الثاني: صور والتزامات مقاول المناولة

في الأصل أن مقاول المناولة اختياري إلا أن بعض الموانئ تفرضها على كل السفن وهو ما يعرف بالمقاول الإجباري، ويلتزم مقاول المناولة بأداء التزامات تتمثل في شحن البضائع وما يلحقها من عمليات رص وتستيف وفك تمهيدا لعملية التفريغ وسنتناول في المطلب الأول صور مقاول المناولة وفي المطلب الثاني التزامات مقاول المناولة.

المطلب الأول: صور مقاول المناولة

يقوم مقاول المناولة بأذى عمليات المناولة المادية و ماقد يرتبط بها من أعمال قانونية التي يطلبها الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه وقد تكون مسألة الاستعانة بمقاول متخصص مسألة اختيارية ترجع إلى صاحب الشأن وتسمى في هذه الحالة بالمقاول الاختياري وقد تكون اجبارية تفرضها لوائح وقوانين الخاصة بكل ميناء ويسمى في هذه الحالة بالمقاول الاجباري وسنتناول دراسة كلاهما في الفرعين التاليين الأول بعنوان المقاول الاختياري والثاني بعنوان المقاول الاجباري.

¹ طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، أطروحة ماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران

الفرع الأول: المقاول الاختياري

يكون الالتجاء إلى خدمات مقاول المناولة اختياريًا إذا أراد صاحب الشأن المتمثل في أحد أطراف عقد النقل البحري إبرام عقد المناولة بناءً على اعتبارات:

- السرعة في أداء المهام المطلوبة منه.

- الأمانة والثقة في تقديم الخدمات لطالب الخدمة.

- احترام مواعيد الشحن والتفريغ.

- السمعة الطيبة وسط المحيط المينائي.¹

فإذا أراد صاحب الشأن أن يستعين بخدمات مقاول فإنه يبرم معه عقد شحن وتفريغ.²

ويتم اختيار مقاول الشحن والتفريغ سواء من قبل الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه وفي حالة ما كان هناك شك حول مع من تم التعاقد معه المقاول فيعتبر المتعاقد مع المقاول هو الناقل،³ وسنتكلم عنهم تباعاً فيما يلي:

أولاً- المقاول المختار من طرف الشاحن أو المرسل إليه

ويكون ذلك عندما يتعلق الأمر بشحن أو تفريغ طرود ثقيلة جداً أو ذات أهمية بالغة يفضل معها الشاحن أو المرسل إليه أن يكون حاضراً بنفسه عملية تداولها بين يدي مقاول لديه إمكانيات كافية.⁴

فعند الشحن يجب على الشاحن تسليم البضائع تحت الروافع، أي بمحاذاة السفينة وذلك بأن يتوجه إلى مقاول للشحن يكلفه بمباشرة الأعمال المادية الخاصة بالشحن، وبأن يسلم البضائع لحسابه للربان بما يقتضيه ذلك من التحقيق من عدد وحالة البضاعة وتسليم البضاعة للربان هو عمل قانوني يؤديه المقاول كوكيل عن الشاحن.⁵

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 261.

² كريم مريم، المرجع السابق، ص 109.

³ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 116.

⁴ المرجع نفسه، ص 116.

⁵ المرجع نفسه، ص 116.

ويلاحظ بالنسبة للمقاول المختار بمعرفة الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل يعتبر من الغير بالنسبة لعقد الشحن والتفريغ فلا علاقة بينه وبين المقاول، كذلك يعتبر المقاول من الغير بالنسبة لعقد النقل البحري، ويكون مسؤولاً مسؤولية تقصيرية عما يحدث من أضرار للناقل، سواء بخطئه أو بفعل الأدوات التي يستعملها أثناء مباشرة أعماله.¹

ثانياً - المقاول المختار من طرف الناقل

الأصل في المناولة الاختيارية أن المتعاقد مع مقاول المناولة هو الناقل وعلى هذا الأساس يقوم الناقل باختيار المقاول والتعاقد معه.

يتولى الناقل اختيار المقاول والتعاقد معه، ومن جهة يمكن للشاحن أن يودع بضائعه في مخازن الناقل الذي سلمه سند الشحن.

وفي حالة عدم وجود مخازن يقدم الناقل البضائع للمقاول مباشرة مقابل تذكرة السطح، يدون عليها المقاول تسليم تلك البضائع وملاحظاته وحالاتها بواسطة أحد تابعيه، وعند الشحن الفعلي للبضاعة يقدم كشف الحالة موقعا من المقاول وضابط السطح وعند الوصول يفرغ المقاول البضاعة على الرصيف ويتم مراجعتها بحضور المراجع التابع للمقاول وضابط السطح ويحرر كشف الحالة، بعدها يقدم المقاول البضائع للمرسل إليه مقابل تقديمه سند الشحن مؤشر عليه بعبارة " Bon a deliveer "، أو أمر التسليم "order delivary"²

الفرع الثاني: المقاول الإجباري

المناولة الإجبارية تفرضها لوائح الموانئ حيث تحتكر المؤسسة المينائية أعمال المناولة وتخضع لها كل السفن.

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 117

² كريد مريم، المرجع السابق، ص 110

على إثر ذلك فإنه يتم تسليم البضائع بصفة ملزمة في ميناء الوصول إلى الشركة الوطنية المتخصصة التي تعمل تحت نظام الاحتكار ولا يتواجد المرسل إليه في الميناء إلا عندما تقوم الشركة بإخطار بالحضور لإستلام بضائعهم.¹

هذا النظام معمول به في أغلب المؤسسات المينائية في الجزائر إذ تقوم الشركة المحتكرة بأعمال المناولة وحتى التسليم إلى المرسل إليه.²

إذ كانت عمليات المناولة إجبارية فهل تؤدي خدمات المقاول الإجباري في هذه الحالة إلى إنهاء العقد النقل البحري؟

أجابت على هذه المادة 04 / 02 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978،³ والمادة 2 / ب من اتفاقية روتردام لسنة 2009.⁴

بأنه تسليم البضاعة في الميناء الوصول إلى طرف ثالث توجبه اللوائح السارية في ميناء الوصول ذلك ينهي عقد النقل البحري بمجرد تسليم البضاعة إلى المقاول.

أما المشرع الجزائري فقد انقسم إلى قسمين فيما يتعلق بكون مقاول المناولة الإجباري ينهي عقد النقل البحري.

أولاً- موقف المحاكم والمجالس القضائية

اعتبر القضاء الجزائري أن تدخل مقاول المناولة الإجباري ينهي عقد النقل البحري، كما ينهي أي مسؤولية للناقل اتجاه المرسل إليه وإنما تقوم مسؤولية المؤسسة المينائية المكلفة بأعمال المناولة المينائية من باب الاحتكار والتي تقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.⁵

¹ زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراة في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018-2019، ص 22

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 34

³ اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا، الموقعة بهامبورغ في مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ

⁴ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الموقعة في ديسمبر 2008

المسماة بقواعد روتردام

⁵ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 22

ثانياً - موقف المحكمة العليا

نجد أن المحكمة العليا انفردت بموقفها حيث تقضي بأن مقاول المناولة الإجمالي لا ينهي عقد النقل البحري، إذ يبقى الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه ونجد ذلك في قرار رقم 153230 الصادر بتاريخ 1997/7/22 والذي جاء فيه أن تدخل المؤسسة المينائية بتفريغ البضائع ثم على أساس عقد أبرم بين الناقل ومقاول المناولة، فلا ينتج ذلك العقد أي أثر قانوني إزاء المرسل إليه لأنه لم يكن طرفاً فيه وبالتالي فالناقل البحري مسؤولاً عن جميع الأضرار اللاحقة بالبضاعة أثناء نقلها بما في ذلك عملية التفريغ إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.¹

المطلب الثاني: التزامات مقاول المناولة

تفرض خاصية عقد المناولة بأنه عقد ملزم لجانبين، ينشأ التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين حيث تقع على عاتق مقاول المناولة مجموعة من الالتزامات تتمثل في الالتزام بأعمال مادية وأخرى قانونية وستتناولها في الفروع التالية: الفرع الأول بعنوان الأعمال المادية والفرع الثاني بعنوان الأعمال القانونية.

الفرع الأول: الأعمال المادية

ذكرت المادة 912 من ق ب ج الأعمال المادية والمتمثلة في شحن البضائع وحرصها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها، وسنشرح هذه العمليات المادية فيما يلي:

¹ القرار رقم 153230، المؤرخ في 22 جويلية 1997، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، عدد خاص لسنة 2010، ص 96

أولاً- شحن البضاعة

هي عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد تمهيدا لنقلها إلى ميناء الوصول¹ وتدخل مسمى التزامات الناقل حسب المادة 773 من ب ج والتي يعهد بها إلى مقاول المناولة.

ثانياً- رص وتستيف البضاعة

يقصد بها وضع البضاعة في السفينة مرتبة وفق القواعد وأصول فنية معينة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التلف ونحفظ للسفينة توازنها أثناء الرحلة البحرية وكذلك توزيعها في العناصر أو على سطح السفينة في الأحوال التي يحوز فيها ذلك بحالة نحفظ السفينة توازنها.² وتتم عملية الرص تحت حضور وإشراف ضابط ملاحي وربان السفينة على سطح السفينة ويتم اثباته بكافة طرق الإثبات، وكيف القضاء الجزائي الخطأ في الرصد بأنه خطأ تجاري وليس ملاحي في قرار مؤرخ في 22 يونيو 1991 ملفا رقم 73657 ومما جاء فيه إن الناقل حاول التهرب من التزامه بالرص والتثبيت بإثارة القوة القاهرة، وقررت المحكمة العليا أنه يشترط لوجود القوة القاهرة أن يثبت الناقل عدم القدرة على التوقع وعدم القدرة على المقاومة.³

ثالثاً- فك البضاعة

يلتزم المقاول عند وصول السفينة إلى الميناء بفك البضاعة وإخراجها من العناصر فتعتبر عملية فك البضاعة عملية مقابلة لعملية الرص والتستيف على ظهر السفينة وبذلك لا يتسنى تفريغ البضائع قبل فكها وإخراجها من العنابر.⁴

¹ عادل علي المقدادي، القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة النقل البحري، د ط، مكتبة دار الثقافة، الأردن 1999، ص 118

² محمد فريد العربي ومحمد السيد الفني، القانون البحري والجوي، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 231

³ سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة الدكتوراه، جامعه أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012، ص 128

⁴ علي حسن يونس، عقد النقل البحري، د ط، دار الفكر العربي، مصر، 1965، ص 221

وقد نص القانون البحري الجزائري في المادة 780 منه على ما يلي:
-بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع مع مراعاة أعراف التفريغ.

رابعاً- تفريغ البضاعة

تفريغ البضاعة عملية مادية يقصد بها إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، ويجري التفريغ بعد أخذ موافقة السلطات المختصة في ميناء الوصول.¹
وقد نصت المادة 03 الفقرة 02 من معاهدة بروكسل على أن الالتزام يقع على عاتق الناقل أو من يمثله، إذن فحسب معاهدة بروكسل² أن الالتزام بفك وتفريغ البضاعة يقع على عاتق الناقل أو مقال الشحن والتفريغ.

خامساً- الالتزام بالمحافظة على البضائع

يلتزم مقال الشحن والتفريغ بحفظ البضائع وذلك من خلال مراقبتها والعناية بها إلى غاية اتمام عملية الشحن والتفريغ فهو التزام ضروري غير أن هذا الأخير ليس هو الغرض من عقد الشحن والتفريغ القائم على القيام بالأعمال المادية.
وعليه يمكن القول إن وجود البضاعة بين يدي المقال وحيازته لها يستوجب عليه الحفاظ عليها إلى غاية شحنها أو تسليمها لصاحبها إذا عهد له بذلك.³

¹ أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 64

² اتفاقية بروكسل، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، تعرف باسم قواعد لاهاي، المؤرخة في 25 أوت 1924، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931، عدلت بموجب بروتوكول 1968، ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، صادقت عليها الجزائر دون بروتوكولي تعديلها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج ر عدد 28.

³ كريد مريم، المرجع السابق، ص 165

الفرع الثاني: الأعمال القانونية

يتولى مقاول المناول إلى جانب الأعمال المادية بالأعمال القانونية تتمثل في: الوكالة والوديعة وستقوم بشرحها تباعا فيما يلي:

أولا- الوكالة

تتضمن الوكالة استلام المقاول البضاعة أو تسليمها نيابة عن المتعاقد معه فقد يكون مقاول المناولة وكيعلا عن الناقل في استلام الشحنة من الشاحن أو في تسليمها للمرسل إليه، وقد ينوب عن الشاحن من تسليم البضاعة للناقل أو عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل.¹

-في حالة نقص في البضاعة أو عيب ما يكون للموكل الحق في أن يبدي تحفظه بذكر السبب في سند الشحن وإلا اعتبر أنه استلم البضاعة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات الواردة في سند الشحن.

-وفي حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابة من ميناء التحميل قبل أو حين تسليم البضاعة، ويكون الإخطار مكتوبا ومحددا أي يذكر الضرر على وجه التحديد وإذ لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مسلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس.²

ثانيا- الوديعة

ثمة اتفاق صريح أو حيث يجري العرف في الميناء على قيام مقاول المناولة بحفظ البضائع قبل شحنها أو بعد تفريغها فإنه يتولى على هذا النحو عملا قانونيا هو الوديعة.³ تنص المادة 590 ق م ح على أن: "الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولاً إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة وعلى أن يرده عينا".⁴

¹ كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1997، ص 383

² كريد مريم، المرجع السابق، ص 148

³ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 139

⁴ الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر عدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975.

الفصل الثاني

نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول

المناولة

في حالة قيام مقاول المناولة أو أحد تابعيه بعمل أو الامتناع عن عمل من شأنه إحداث ضرر أو تلف بالبضاعة محل العقد، فإنه يكون ملزم بدفع مبلغ التعويض عن الضرر الناتج، وقد يكون مبلغ التعويض هذا مرتفع جدا يؤدي إلى إتقا كاهل مقاول المناولة، فقط تكفلت الاتفاقيات الدولية وكد التقنيات الداخلية بتحديد مسؤولية مقابل المناولة، وهي نفس أحكام المقررة للنقل البحري، في الحدود التي لا تتنازع فيها مع طبيعة عقد المناولة.

وفي هذا الصدد سنتطرق إلى تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين:

تطبيق التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة في المبحث الأول ومقدار التحديد القانوني لمسؤولية المقاول في المبحث الثاني.

المبحث الأول: تطبيق التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

التحديد القانوني للمسؤولية يعني وضع حد أعلى لا يمكن تجاوزه في تقدير التعويض عن مسؤولية مقاول المناولة في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير إذا توفرت الشروط المنصوص عليها قانونا.

لدى سنتطرق في هذا المبحث وإلى مفهوم تحديد مسؤولية مقاول المناولة في المطلب الأول ونطاق سريان التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم تحديد مسؤولية مقاول المناولة

جاء مبدأ تحديد المسؤولية ليسمو في مصلحة مقاول المناولة حتى لا يتكبد تعويضات باهظة قد تثنيه عن الاستثمار في قطاع النقل، إلا أن لهذا المبدأ شروطا يجب توافرها وحالات يسري عليها لذلك في الفروع التالية: الفرع الأول: تعريف مبدأ تحديد المسؤولية، والفرع الثاني: شروط الواجب توافرها لتطبيقه التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة، الفرع الثالث: الحالات التي يسري عليها مبدأ تحديد مسؤولية مقاول المناولة، والفرع الرابع: الحالات المستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة.

الفرع الأول: تعريف مبدأ تحديد المسؤولية

نصت المادة 916 من ق.ب.ج على أنه:

" إذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، فإن مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقاً للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث الكتاب الثاني من الأمر رقم 76-80 المؤرخ فيه 23-10-1976م".

نستنتج من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قد أقر لمقاول المناولة مبدأ تحديد مسؤوليته وذلك فيما يخص الأضرار اللاحقة بالبضائع خلال عملية الشحن والتفريغ وكذلك النقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى لشحن المينائي.

ويكون تحديد مسؤوليته بحسب الشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث، الكتاب الثاني من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976م

ذلك أن التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة هو نفسه التحديد القانوني المقرر لمسؤولية الناقل البحري في النطاق الذي لا يتنافر فيه مع طبيعة ونطاق عقد المناولة¹.

كما نصت المادة 151 من قانون التجارة البحرية على أنه " يسري على المقاول البحري أحكام تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 233 من هذا القانون".

كما أخضع القانون الفرنسي لسنة 1966 المقاول لنفس التحديد القانوني للمسؤولية المقررة للناقل البحري ولكن بالنسبة للعمليات القانونية.

ويهدف هذا المسلك من جانب المشرع إلى الرغبة في توحيد النظام القانوني الذي تخضع له البضائع خلال تنفيذ عقد النقل بأكمله².

¹كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 217.

²المرجع نفسه، ص 217.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

يحدد القانون في النقل البحري ما بالغ قصوى لمسؤولية الناقل وذلك مقابل حرمان الناقل من إدراج شرط إعفاء من المسؤولية في سند الشحن، كما أن المسؤولية المحدودة لمقاول المناولة تحمي مقاول المناولة من تعرضه لمسؤولية باهظة قد تعجزه عن مواصلة نشاطه.

ونعني بالتحديد القانوني للمسؤولية تقرير المشرع حداً أقصى لمبلغ التعويض يلتزم مقاول الشحن والتفريغ بدفعه لصاحب الحق في البضاعة المشحونة أو المفرغة إذا تحققت مسؤوليته¹.

الفرع الثاني: الشروط الواجب توافرها لتطبيق مبدأ تحديد مسؤولية مقاول

المناولة

يجب أن تتوفر مجموعة من الشروط حتى يتسنى لمقاول المناولة التمسك بحقه في مبدأ تحديد المسؤولية، وإلا يلزم بدفع تعويض كاملاً تتمثل هذه الشروط في:

أولاً - عدم صدور إهمال عمدي أو مجازفة مع يقين حدوث الضرر من طرف المقاول:

- يجب ألا يصدر من المقاول أي إهمال سواء كان عمداً لإحداث أضرار أو مجازفة مع يقين حدوث الضرر لأن ذلك يحرمه من حقه في تحديد مسؤوليته

- ونصت المادة 809 من ق.ب.ج على هذا الشرط حيث أنه إذا قام المقاول بأي إهمال أو مجازفة من شأنها إلحاق الضرر بالبضائع فإنه يحرم ولا يحق له الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 من ق.ب.ج.

ثانياً - عدم التصريح بطبيعة وقيمة البضاعة قبل الشحن:

- يجب على الشاحن التصريح بقيمة وطبيعة البضاعة في وثيقة الشحن وذلك قبل عملية الشحن حتى يتمكن من الحصول على تعويض كاملاً عن الضرر في حالة حصول أضرار للبضاعة أثناء عملية المناولة بحيث أن التصريح بقيمة وطبيعة البضاعة بعد عملية الشحن لا ينتج أطره القانوني فيما يخص تحديد مسؤولية، ويحق لمقاول المناولة التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية.

¹ أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص273.

ثالثاً - عدم قيام الشاحن بالتصريح بطبيعة البضاعة:

- كما أن عدم التصريح عن طبيعة وقيمة البضاعة قد يؤدي إلى إلحاق أضرار بالبضاعة أثناء عمليات الشحن والرص ونقل البضاعة أو تفرغها، كون المقاول لو علم بطبيعة وقيمة البضاعة لبدل عناية للمحافظة عليها من التلف أو الهلاك في هذه الحالة يحق لمقاول المناولة التمسك بحقه في تحديد مسؤوليته.

رابعاً - يجب أن يدون تصريح الشاحن في وثيقة الشحن أو أي وثيقة مماثلة:

حيث أنه في حالة تصريح الشاحن في وثيقة الشحن بنوع وقيمة وطبيعة البضاعة لا يحق لمقاول المناولة التمسك بحقه في مبدأ تحديد المسؤولية.

لأن وثيقة الشحن هي الدليل على نوع وقيمة وطبيعة البضاعة، فبناء على ما جاء فيها من معلومات يطالب المرسل إليه بالتعويض عن الخسائر، وذلك بمقارنة ما جاء في الوثيقة مع حالة البضاعة، ومنه جاز له المطالبة بالتعويض الكامل ولا يجوز للمقاول أن يحتج في مواجهته بالتحديد القانوني¹.

الفرع الثالث: الحالات التي يسري عليها مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية

تحلينا المادة 916 من ق.ب.ج إلى نص المادة 805 من ق.ب.ج فيما يتعلق بمبدأ تحديد مسؤولية مقاول المناولة، والإحالة تنصرف إلى كل الأحكام الخاصة بالتحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري في النطاق الذي يمكن فيه سيرانها على عقد المناولة²، وتتمثل الحالات التي يسري عليها التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة في:

أولاً- إن التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري يسري على المسؤولية أي كان نوعها عن المسؤولية العقدية أو التقصيرية، أما فيما يخص مقاول المناولة فهي تسري على المسؤولية التعاقدية دون المسؤولية التقصيرية إذ أن الرجوع بالدعوة التقصيرية على مقاول

¹ كريم مريم، المرجع السابق، ص235.

² كمال حمدي عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص224.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

المناولة متاح فقط للغير الحقيقي أو المطلق الذي ليس طرفا في عقد المناولة أو عقد النقل البحري، وهو رجوع ليس لمقاول المناولة تحديد مسؤوليته بصدده¹.

ثانيا- يسري أحكام تحديد مسؤولية الناقل على مقاول المناولة في حالتي هلاك البضائع وتلفها وهي في يد المقاول²، ولا تسري على حالة تأخره في تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ أو العمليات المتصلة بها محل العقد³. ذلك ان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الذي أورده المادة 805 من ق.ب.ج يسري على هلاك البضائع أو تلفها على نحو ما يورده نص المادة فسري انه عن التأخير كان يستلزم نصا يقرر ذلك⁴.

ثالثا- يستفيد مقاول المناولة من مبدأ تحديد المسؤولية في حالة إصابة البضاعة بأضرار خلال عملية الشحن والتفريغ، أما في حالة إصابة الحاوية بأضرار فإنها لا تدخل تحت نطاق تسمية البضاعة ولا يجوز للمقابل تحديد مسؤوليته عن ذلك.

- قرر مجلس قضاء روان في قراره بتاريخ 12-10-2006م أن مبدأ تحديد المسؤولية يمس فقط البضاعة التي كانت محلا لعقد النقل البحري التي تدخل المقاول لتفريغها طبقا لنص المادة 28 من قانون 1966، أما الحاوية فلا تدخل تحت نطاق تسمية البضاعة ولا يجوز للمقاول تحديد مسؤوليته عن ذلك⁵.

رابعا- مقاول المناولة لا يحاج بسند الشحن المباراة بين الشاحن والناقل البحري، إذا مناط مسؤولية المقاول إخلاله بالإلتزامات التي يفرضها عليه عقد المناولة دون تلك التي يفرضها سند الشحن على الناقل البحري، ومن ثم فذكر عدد طرود أو وحدة الشحن التي تشملها الحاوية في سند الشحن واعتبار كل منها وحدة المستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسؤولية حكم لا

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ص 224.

² المرجع نفسه، ص 225.

³ طارق أبو العلاء، ايمان الجميل، مدى استفادة مقاول الشحن والتفريغ من تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب سند

الشحن، دط، د د ن، 2017، ص 11.

⁴ كريم مريم، المرجع السابق، ص 125.

⁵ طيب إبراهيم و يس، المرجع السابق، ص 126.

يسري حيث يتعلق الأمر بشحن الحاوية أو تفريغها، كما أن الناقل الذي يزيد من مسؤوليته ويذكر ذلك في سند الشحن لا يمس المسؤولية المحدودة لمقاول المناولة¹.

5. إن مسؤولية مقاول المناولة التي تصح أن تكون محلا للتحديد القانوني للمسؤولية هي مسؤوليته قبل المتعاقد معه دون الغير الذي يصيبه ضرر من جراء تنفيذ عقد المناولة²، تنص المادة 915 من ق.ب.ج.ع. على: "في حالة خطأه، يكون مقاول المناولة مسؤولا تجاه من طلب خدماته".

مثلا: إذا سقطت حمولة رافعة السفينة التي هي عبارة عن بضاعة محل المناولة المينائية على بضائع الغير الموجودة على الرصيف فحدث أضرار بالبضائع التي كانت الرافعة محملة بها وكذا ببضائع الغير الموجودة على الرصيف، فإن التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة يسري فقط على مسؤولية المقاول عن البضائع التي كانت الرافعة محملة بها دون مسؤوليته عن بضائع الغير التي كانت على الرصيف³.

الفرع الرابع: الحالات المستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

خص المشرع الجزائري تحديد مسؤولية مقاول المناولة بنفس الأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل البحري، وعليه فحالات حرمان الناقل البحري من تحديد مسؤوليته بالضرورة هي نفسها حالات حرمان مقاول المناولة من تحديد المسؤولية، تكون حالة حرمان مقاول المناولة من تحديد المسؤولية في حالة سوء سلوكه الإرادي حيث يلتزم في هذه الحالة بتعويض كامل الضرر، وفي حالة تقديم الشاحن التصريح بطبيعة وقيمة البضاعة في سند الشحن في هذه الحالة يكون المقاول على علم بالأخطار التي قد تواجهه أثناء عمليتي الشحن والتفريغ.

¹ كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 226.

² المرجع نفسه، ص 227.

³ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 126.

أولاً- حالات قيام الحق في التعويض كامل للضرر:

نص القانون البحري الجزائري في المادة 809 من ق.ب.ج والاتفاقيات الدولية حيث نصت اتفاقية بروكسل في المادة 2 فقرة هـ على حرمان مقاول المناولة من التحديد القانوني للمسؤولية في حالة قيام التعويض كامل للضرر وهي سوء السلوك الإرادي للمقاول وحالة تقديم الشاحن لبيان بطبيعة وقيمة البضاعة.

1. سوء السلوك الإرادي للمقاول:

يقوم التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة على فكرة التوازن بين مصلحة المقاول وطالب الخدمة يفترض إبداء حسن النية من المقاول في تنفيذ التزاماته فإذا ما بدر من المقاول أو نائبه أي سوء سلوك إرادي يتمثل في فعل أو امتناع يخل بهذا التوازن كان حقا حرمانه من التمسك بتحديد مسؤوليته ذلك أن المسؤولية المحدودة ميزة قررت لتخفيف عبء المسؤولية عن المقاول، والمنطق ألا يستفيد منها إلا المقاول الجدير بها، لا يكون المقاول كذلك إلا إذا خلا فعله من تعمد إحداث الضرر ومن الإهمال المتعمد من المقاول المناولة طبقا للمادة 61 من قواعد روتردام¹ 2009.

وقد نصت الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري على حرمان المقاول من مبدأ تحديد المسؤولية إذا صدر منه أي عمل أو إهمال أدى إلى إلحاق خسارة أو ضرر بالبضاعة وكان هذا الفعل أو الإهمال عمدي أو مجازفة مع التيقن من حدود الضرر على الأرجح.

فقد نصت المادة 2 فقرة هـ من اتفاقية بروكسل على هذه المسألة والمادة 8 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ، بالإضافة إلى القانون البحري الجزائري ، فقد حرم المشرع الجزائري الناقل البحري في نص المادة 809 ق.ب.ج من التحديد القانوني للمسؤولية المقررة في المادة 805 إذا ارتكب أفعال أو حصل من جانبه إهمالا الغاية منه إحداث ضرر بالبضاعة أو صاحبها عن قصد أو تعمد المجازفة مع التيقن من حدوث الضرر على الأرجح وبالرجوع إلى النص نجد أن السلوك الإعادة ما يأخذ صورة الغش عمدا، أو عدم الاكتراث (الخطأ غير المغتفر)

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق ص 127.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

حيث يترتب عنهما ضرر بالبضاعة، وبالتالي حرمان المقاول من التمسك بالتحديد القانوني والالتزام بدفع تعويض كامل عن الضرر¹.

وسوء السلوك الإرادي قد يكون نتيجة عن العمد، أو عدم الاكتراث.

أ- العمد: (الغش)

لتحقق الغش لا بد من توفر ما يلي:

- قيام المقاول بالإمتناع عن عمل من شأنه إلحاق ضرر بالبضاعة
 - أن يصدر منه إهمال أو تقصير في القيام بالتزاماته المفروض عليه بموجب عقد المناولة
 - أن يتوفر في العمل أو الامتناع أو الإهمال أو التقصير عنصر العمد، فإذا لم يتوفر عنصر العمد يحق لمقاول المناولة التمسك بمبدأ تحديد مسؤوليته².
 - حصول ضرر وخسارة حقيقيتين لصاحب البضاعة وليس مجرد احتمال³.
- ويقع عبء إثبات الغش على المضرور وذلك بتقديم الدليل على انصراف إرادة المقاول إلى ارتكاب فعل أو الامتناع أو إهمال أو تقصير بقصد إلحاق ضرر بالبضاعة، وإثبات هذا يحرم المقاول من التحديد القانوني للمسؤولية⁴.
- إن الأحكام التي تسري على مقاول المناولة تسري بشكل مطابق على تبيعه لأنه في حقيقة الأمر هذه الأعمال تصدر عادة من تابعيه لأنهم يقومون بتنفيذ التزامات مقاول المناولة العقدية، ومنه يسقط حق المقاول في تحديد القانوني للمسؤولية حتى وإن كان الفعل صادر من تبيعه في حالتين:

¹ كريم مريم، المرجع السابق، ص273.

² المرجع نفسه، ص274.

³ سليم بودليو، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه جامعة باجي مختار عنابة 2011، ص173.

⁴ Jean Pierre Remery-Droit maritime un an juris prudance de la cour cassationm : revue de jurisprudance de droit des affaires, Edition Français le frbre 1999 :pp587-602.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

- في حالة ما صدر إهمال أو عمل أو امتناع أو تقصير عمدا من قبل أحد تبيعيه لأنه هو المسؤول عن اختيارهم، ويفهم هيدا من نص المادة 809 من ق.ب.ج، رغم عدم ذكره أول مادة 816 ق.ب.ج¹، فلا يمكن للمقاول التهرب من دفع تعويض كامل عن الضرر والتمسك بالتحديد القانوني استنادا لأعمال وإهمال تابعيه.

- للمندوب أن يتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية الواردة في نص المادة 805 عند الرجوع عليه ومطالبته للتعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة، لكن إذا صدر منه عمل أو امتناع أو إهمال أو تقصير عمدي بغية إلحاق الضرر بالبضاعة سقط حقوقه في التحديد وكان ملزم بتعويض كامل للضرر².

ب- عدم الاكتراث: (الخطأ غير المغتفر أو الخطأ الوعي)

عبر المشرع الجزائري عن هذه الفكرة في المادة 809 من ق.ب.ج بقوله: "المجازفة مع تيقن من حدوث ضرر على الأرجح"

ونص على ذلك بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل لسنة 1924 ثم اتفاقية هامبورغ في المادة 8 فقرة أ، والمشرع الفرنسي في المادة 28 قانون³ 1966، وتقوم فكرة عدم الاكتراث على عنصرين هاميين:

- إن تتصرف إرادة المقاول إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فإنه لا يعد عدم اكتراث، ويعد ومن حق المقاول التمسك بتحديد المسؤولية.

- أن يكون المقاول لحظة إتيان الفعل أو الامتناع على علم تام باحتمال حدوث هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضائع محل عقد النقل البحري، كأثر يترتب على ارتكابه الفعل أو الامتناع، بل أكثر من هذا إن حالة عدم الاكتراث تتحقق في الحالة التي

¹ تنص المادة 816 من ق.ب.ج على أنه: "تسري أحكام المادة 809 على مندوب الناقل بشكل مطابق"

² كريم مريم، المرجع السابق، ص276.

³ المرجع نفسه، ص276.

كان يجب فيها على المقاول أن يعي احتمال حدود الهلاك أو التلف أو التأخير كأثر يترتب عن الفعل أو الامتناع الذي يصدر منه¹.

ويمكن التفرقة بين العمد وعدم الاكتراث كون أنه في حالة تعمد قيام المقاول أو أحد تابعيه بفعل أو الامتناع عن فعل وهو يعلم ومتأكد أن فعله أو امتناعه سيحدث هلاكا أو تلفا أو تأخيرا، أما في حالة عدم الاكتراث فإن المقاول، إنما يعلم أو يجب عليه أن يعلم باحتمال حدود الضرر وفقا لمجريات الأمور.

وتجدر بنا الإشارة إلى التفرقة بين عدم الاكتراث والخطأ الجسيم حيث يتحقق هذا الأخير في حالة كان المقاول قد واجه وقوع الضرر كنتيجة لفعله أو امتناعه دون أن يكثرث، غير أنه في حالة عدم الاكتراث المصحوب بالوعي إن الضرر يمكن أن يحدث حقا ليس لأن المقاول يعلم باحتمال وقوع الضرر، وإنما يكون عليه أن يعلم باحتمال وقوعه².

2. حالة تقديم الشاحن لبيان بطبيعة وقيمة البضاعة:

نصت المادة 4 فقرة 5 من اتفاقية بروكسل على:

«...ما لم يكن الشاحن قد بين جنس البضاعة وقيمتها قبل الشحن وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن». ويتضح من خلال نص هذه الاتفاقية أنه يجب على الشاحن ذكر طبيعة وقيمة البضاعة في سند الشحن قبل الشحن.

كما نصت المادة 807 من ق.ب.ج على أنه: "توعد قيمة البضاعة المصرح بها من قبل شاحن المدرجة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مؤيدة للنقل، ثابتة بالقرينة إلا إذا اثبت العكس، بيد أن هذه القيمة لا تلزم الناقل الذي يمكنه المنازعة فيها"³.

ومنه فإنه لا يحق لمقاول المناولة التمسك بحقه في تحديد المسؤولية إذا كان يعلم بطبيعة وقيمة البضاعة قبل شحنها.

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 239.

² المرجع نفسه، ص 239.

³ كريم مريم، المرجع السابق، ص 278.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

كما يجب على الشاحن التصريح بطبيعة البضاعة قبل الشحن حتى ينتج أثره القانوني اتجاه المقاول، ويحق له في هذه الحالة إذا لحقت أضرار أو تلف بالبضاعة حصوله على تعويض كامل للضرر.

وقد نصت المادة 04 من الفقرة 05 من اتفاقية بروكسل على ضرورة تقديم هذا البيان قبل بدء الشحن، على عكس نص المادة 807 ق.ب.ج الذي أغفل تحديد فترة تقديم بيان الشحن، فلم يدرج المشرع كلمة قبل الشحن لذا بات من الضروري إزالة الغموض على نص المادة 807 بإضافتها¹.

ومنه فإن تقديم البيان بعد إتمام عملية الشحن لا يكون له أثر قانوني اتجاه المقاول ويحق لهذا الأخير التمسك بالتحديد القانوني².

ثانيا: تقدير التعويض:

وضع المشرع الجزائري جملة من الشروط حتى يستفيد مقاول المناولة من مبدأ تحديد المسؤولية في حالة وقوع ضرر أو تلف للبضاعة، وتمثلت هذه الشروط في عدم تصريح الشاحن بطبيعة وقيمة البضاعة في سند الشحن قبل عملية الشحن. بالإضافة إلى عدم قيام المقاول بسلوك إرادي شائن من شأنه إلحاق الضرر بالبضاعة محل العقد.

ولا يعد المقاول مسؤولاً عن الخسائر التي تصيب البضاعة إلا بمبلغ يعتبر الحد الأعلى فمهما كانت قيمة البضاعة الهالكة لا يتجاوز مبلغ التعويض المبلغ المحدد في المادة 805 من ق.ب.ج، ويخضع هذا التعويض لسلطة وتقدير القاضي الفاصل في النزاع حيث جاء في نص المادة 182 من ق.م.ج انه: "إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد، أو في القانون فالقاضي هو الذي يقدره ويشمل تعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، ويعتبر ضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يوفيه ببذل جهد معقول".

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص 279.

² سليم بوديو، المرجع السابق، ص 172.

وبناء على هذا فيما أن الحد الأعلى لمبلغ التعويض محدد في القانون بنص المادة 805 من ق.ب.ج فإنه لا يجوز للقاضي أن يحكم بما يتجاوز هذا الحد الأعلى المحدد في القانون، ويشمل التعويض كل صور الضرر التي تلحق البضاعة من تلف أو هلاك في شحنها أو تفريغها¹.

1- تقدير التعويض عن الهلاك والتلف:

في حالة عدم قيام الشاحن بتصريح بطبيعة وقيمة البضاعة قبل شحنها أو تدوين هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة مماثلة، هنا لا يعد مسؤولاً عن الخسائر إلا بمبلغ يعتبر الحد الإجمالي وهو 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسارة أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، أما في حالة ذكر قيمة البضاعة وطبيعتها في وثيقة الشحن، هنا يمكن إثبات عكس ما جاء في تلك الوثيقة وذلك في كافة الطرق وبالرجوع إلى نص المادة 807 من ق.ب.ج، فالمشرع الجزائري أعطى للمقاول إمكانية إثبات عكس القيمة المثبتة في الوثيقة، حيث يمكن للمقاول المنازعة فيها، فهي لا تلزمه وله إثبات أن قيمة البضاعة أقل من تلك المدونة في وثيقة الشحن وبذلك في حجية البيانات المدونة في هذه الأخيرة ليست قاطعة الدلالة².

ويتضح من خلال المادة 807 ق.ب.ج أن المشرع الجزائري قد منح للمقاول سلطة التقدير قيمة البضاعة وطبيعتها لتحديد التعويض. وهذا فيه مساس بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه لأن كليهما يتعامل بوثيقة الشحن لذا كان من المفترض ترك السلطة التقديرية للقاضي.

حسب نص المادة 806 من ق.ب.ج نميز بين كيفية حساب قيمة البضاعة وتقدير وحساب التعويض:

- أن تقدر التعويضات الخاصة بالبضاعة الهالكة حسب قيمتها في السوق وهو وقت تفريغ البضاعة وتسليمها. فعلى القاضي ترجمة قيمة التعويض إلى عدد من وحدات العملة الوطنية، وتكون العبرة بسعر الصرف العملة في تاريخ وصول السفينة وتفريغها.

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص280.

² سليم بودليو، المرجع السابق، ص177.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

- أو تقدر التعويضات الخاصة بالبضاعة الهالكة. بتطبيق قاعدة الفرق بين قيمتها في السوق في الحالتين، أي بحالة جيدة، وبعد هلاكها غير أن المعمول به عادة هو تحديد قيمة البضاعة بناء على سعر بضاعة من نفس النوع وليس سعر السوق¹.

أما بالنسبة للحاويات فالعبرة في حساب المبلغ التعويضي إما بعدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى مثبتة للعقد، فالحساب إذن يتم على أساس عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، فالمقاول هنا لا يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع بمبلغ يزيد عن 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد مدون في الوثيقة وفي حالة ضرر أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل، تعتبر وحدة شحن أخرى ولتحديد التعويض وعدم تجاوزه للحد الأعلى للمسؤولية تتم هذه العمليات من قبل مختصين مختلفين مكلفون بتحديد الأضرار وحساب قيمتها.

2- تقدير التعويض بالنسبة للضرر الناتج عن التأخير:

نصت المادة 6 بند ب فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ على أنه:

«تحديد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 05 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة على أن لا يتجاوز المبلغ أجره النقل بموجب عقد النقل البحري».

كما نصت المادة 805 من ق.ب.ج على أن: «...وبمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري...».

يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري يعتد بضابط الأجره حيث يتم حساب مبلغ أجره النقل مرتين ونصف عن البضاعة المتأخرة في إيصالها أو شحنها أو تفريغها.

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص 282.

إن هذا التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الذي أورده المادة 805 من ق.ب.ج يسري على تحديد مسؤولية مقاول المناولة في حالة هلاك البضائع أو تلفها على النحو الذي أورده هذه المادة إلا أن سريانه عن التأخير يستلزم نصا خاص بمقاول المناولة لأن التأخير الوارد في هذه المادة خاص بالنقل البحري وليس بمقاول المناولة.

المطلب الثاني: نطاق سريان التحديد القانوني للمسؤولية

لمسؤولية مقاول المناولة نطاق زمني يشمل فترات الشحن والتفريغ وكذا الفترة التي يتكفل فيها المقاول باستلام البضاعة وحفظها في حالة طلب صاحب البضاعة بذلك ونطاق مادي يشمل هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها، ونطاق شخصي مفاده أن أحكام تحديد المسؤولية مقاول المناولة، تسري على تبعية في حالة تحقق مسؤولية أحد تابعي وإلا رجع عليه المضرور يطلب التعويض يحق لهذا الأخير التمسك بأحكام تحديد المسؤولية لمقاول المناولة بشرط أن يكون الخطأ قد وقع أثناء تأديته لوظيفته أو بسببها.

وسنتناول في هذا المطلب النطاق الزمني والمادي للمسؤولية المحدودة بمقاول المناولة في الفرع الأول والنطاق الشخصي للمسؤولية المحدودة لمقاول المناولة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: النطاق الزمني والمادي للمسؤولية المحدودة لمقاول المناولة

يشمل النطاق المادي لمسؤولية المقاول هلاك البضاعة أو تلفها أو وصولها متأخرة إلى ميناء الوصول¹، ويشمل النطاق الزمني لهذه المسؤولية على فترة الشحن والتفريغ أو حالة استلام المقاول للبضاعة وحفظها إذا طلب منه صاحب البضاعة ذلك.

أولاً: النطاق الزمني

يمتد النطاق الزمني لمسؤولية المحدودة لمقاول المناولة من وقت استلام المقاول للبضاعة في ميناء الشحن لشحنها بما فيها جميع العمليات المرتبطة بذلك من رص وتستيف، واستلام البضاعة في ميناء التفريغ لتفريغها بما فيها من عمليات الفك والتفريغ. وفي هذه المدة يقع على عاتق المقاول تحمل أي ضرر أو تلف قد يصيب البضاعة محل عقد الشحن والتفريغ.

ويجدر بنا الإشارة أنه نظراً لاختلاف النطاق الزمني للمقاول المناولة عن النطاق الزمني للنقل البحري فإنه هناك أحكام بصدد النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري ترد على التحديد القانوني للمسؤولية لا يمكن إعمالها بالنسبة بمقاول المناولة فهي أحكام يخص بها الناقل دون المقاول².

ثانياً: النطاق المادي

بناء على نص المادة 805 ق.ب.ج فإن مسؤولية مقاول المناولة تسري على جميع أنواع المسؤولية مهما كان مصدر الضرر هلاك أو تلف أو تأخير في عمليتي الشحن أو التفريغ. بحكم أن التحديد القانوني الواردة بهذه المادة يخص النقل البحري ويسري في نفس الوقت على مقاول المناولة.

¹ أعراب كميّة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة 26/06/2016، ص 105.

² ادريسي أمينة، النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 5، 2016، ص 32.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

وعليه يسأل المقاول في حالة هلاك البضاعة ويقصد بالهلاك الفناء أو الاختفاء الكلي أو الجزئي للبضاعة ويسأل في حالة التلف ويقصد بالتلف ان البضاعة تصل كاملة من حيث الوزن والمقدار الا ان ضرر اصابها من حيث النوعية، كالفواكه تفسد، ويسأل المقاول كذلك في حالة التأخير في شحن وتفريغ البضاعة وتسليمها في الميعاد المحدد أو الميعاد المعقول لتسليم البضاعة.

الفرع الثاني: النطاق الشخصي لمسؤولية المحدودة لمقاول المناولة

صرحت أغلب الاتفاقيات الدولية والتقنيات الداخلية بما فيها القانون البحري الجزائري بأن أحكام تحديد المسؤولية المتعلقة بالناقل البحري تسري على تابعيه وبالتالي فإنها كما تسري على مقاول المناولة فإنها بالضرورة تسري على تابعيه، ومعنى ذلك أنه في حالة تحقق مسؤولية تابعي مقاول المناولة عن هلاك أو تلف البضاعة محل العقد ورجع عليه المضرور بطلب التعويض وتحققت شروط تطبيق مبدأ المسؤولية المحدودة كان لمندوب المقاول التمسك بأحكام تحديد المسؤولية المقررة للمقاول.

المبحث الثاني: مقدار تحديد مسؤولية مقاول المناولة:

إذا قامت مسؤولية مقاول المناولة في المجال الذي حدد القانون لإعمال مبدأ المسؤولية المحدودة، وتوفرت شروط استقادة المقاول من التحديد القانوني للمسؤولية التي بينها سابقا، وجب و بقوة القانون اعمل مبدأ المسؤولية المحدودة الواردة في القانون البحري أو اتفاقية بروكسل، وعليه فقط حدد المشرع الدولي والداخلي حد أقصى لمسؤولية مقاول المناولة في دفع مبلغ التعويض يتم حسابه على أسس معينة تختلف من نظام قانوني لآخر، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال تبيان ضوابط تقدير الحد الأعلى في المطلب الأول وضوابط حساب الحد الأعلى في المطلب الثاني.

المطلب الأول: ضوابط تقدير الحد الأعلى

إذا تحققت مسؤولية مقاول المناولة عن البضاعة التي تعهد بشحنها أو تفرغها، يكون ملزم بدفع مبلغ التعويض محدد بعدد معين من الوحدات الحسابية والتي تختلف من نظام قانوني لآخر، وتجنباً لإثقال كاهل المقاول كونه مبلغ التعويض قد يكون باهظاً أقرت له بمبدأ التحديد القانوني المقرر للنقل البحري ولكن بناء على شروط وقد قامت كل من الاتفاقيات الدولية والتقنيات الداخلية بوضع ضوابط لتحديد سقف مسؤولية مقاول المناولة.

وسنتطرق في هذا المطلب إلى الحد الأعلى بالنسبة للطرد ووحدة الشحن في الفرع الأول والحد الأعلى بالنسبة للوزن وأجرة النقل في الفرع الثاني وكذلك الحد الأعلى في حالة النقل بالحاويات في الفرع الثالث.

الفرع الأول: الحد الأعلى بالنسبة للطرد ووحدة الشحن

تسري على مقاول المناولة بنفس أحكام المادة 805 من ق.ب.ج التي تسري على الناقل البحري، بالنسبة لتحديد الحد الأعلى للمسؤولية.

ويكون احتساب الحد الأعلى للمسؤولية بالنظر إلى عدد الطرود ووحدة الشحن التي هلكت أو تلفت من البضاعة محل عقد المناولة¹.

كما أن البضائع تشحن على متن السفينة إما في شكل طرود فيكون تقدير التعويض عن الضرر من قبل القاضي على أساس الطرد، أو تكون في شكل وحدة شحن فهنا التعويض يكون على أساس وحدة الشحن².

وحسب نص المادة 805 من ق.ب.ج أنه في حالة وقوع ضرر أو تلف للبضاعة، فلا يعد المقاول مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى.

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص230.

² كريد مريم، المرجع السابق، ص243.

أولاً: احتساب الحد الأعلى على أساس الطرد:

يفترض في الطرد وضع البضاعة في غلاف كالصندوق يحمل أرقاماً أو علامات مميزة فكل صندوق يعتبر في هذه الحالة طرداً¹.

لم تقم الاتفاقيات الدولية والتقنيات الداخلية بوضع تعريفاً للطرد، وقد تكفل بذلك الفقه والقضاء، حيث يذهب اتجاه من الفقه إلى أن كلمة طرد تعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر، سواء تم تغليفها بورق أو ما شابه، أو بوضعها في صندوق مثلاً، أو كيس أو علب أو مغلف قماش، وتوضع علامات مميزة وأرقام تميزها عن غيرها، ولا يهم إن كان الطرد صغيراً أو كبيراً أو ذا قيمة عالية أم لا².

ويجب أن يذكر عدد الطرود في سند الشحن، وعلى أساسه يتم تحديد الحد الأعلى لمسؤولية المقاول عن هلاك البضاعة أو تلفها³.

و بناء على هذا نميز توفر شرطين حتى يعتد بالطرد كمرجع أو أساس لحساب الحد الأعلى لمسؤولية مقاول المناولة و هما:

- إن تحزم البضائع المراد شحنها في حزم أو علب أو صناديق، وتميز بأرقام أو علامات.
- أن يذكر عدد الطرود في سند الشحن.

فإن لم يتوفر هذين الشرطين فإن حساب الحد الأعلى للتعويض لا يكون على أساس الطرد.

فإن السيارة المنقولة مكشوفة لا تعد طرداً في مفهوم المادة 04 فقرة 5 من معاهدة بروكسل 1924 لأن الطرد يفترض أن تكون البضاعة مغلقة بحيث لا يتسنى للمقاول أن يتبين له

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 231.

² أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في قانون التجارة المصري الجديد، د ط ، منشأ والمعارف، الإسكندرية، سنة 1990، ص 285.

- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 760.

- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1970، ص 371.

محمود سمير الشراوي، القانون البحري، د ط، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1993، ص 104.

³ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 231.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

طبيعتها أو قيمتها إلا بالرجوع إلى البيانات المدرجة في سند الشحن ولذلك يسأل المقاول عن قيمة السيارة كاملة ولكن لا يسأل عن ضياع ما بها من أمتعة لم يحط بعلمها¹.

ثانيا - احتساب الحد الأعلى على أساس وحدة الشحن:

المقصود بالوحدة هو الوزن أو المقياس أو الحجم أو الكيل سواء أكانت طنا أو كيلو غراما أو مترا مكعبا².

و قد نص المشرع الجزائري في المادة 806 من ق.ب.ج على مصطلح الوحدة: "...بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى...".

و يتضح من خلال ما سبق أن البضاعة إذا لم تكن مشحونة طردا أو وحدة فإن المقاول المناولة يسأل عن تعويض الضرر كاملا ولا يحصل بالتالي التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة³.

الفرع الثاني: الحد الأعلى بالنسبة للوزن وأجرة لنقل

أخذ المشرع الجزائري بضابط الوزن و أجرة النقل في حساب الحد الأعلى لمسؤولية مقاول المناولة و يتضح ذلك من خلال نص المادة 805 من ق.ب.ج: "...30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، و بمقدار يعادل مرتين و نصف أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، و لكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

أولا: احتساب الحد الأعلى على أساس الوزن:

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص130.

² كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص232.

³ المرجع نفسه، ص232.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

اعتمدت كل من اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، وبروتوكول 1968، والتقنين الفرنسي لسنة 1966، والتقنين الجزائري وزن البضاعة كضابط لحساب الحد الأقصى لمسؤولية مقاول المناولة في حالة هلاك أو تلف أو تأخر البضاعة محل عقد المناولة.

كما يعتبر وزن البضاعة من البيانات التي يمكن إدراجها في سند الشحن¹، وهي بذلك وحدة قائمة بذاتها وتقدر بالكيلوغرام، وعليه فكل من الطن والقنطار يبقى ضمن وحدة الشحن².

مثال: وزن البضاعة الهالكة يساوي 2000 كلغ يكون تعويض بالأخذ بضابط الوزن حيث يكون التعويض ب 30 وحدة حسابية عن كل 1 كيلوغرام أي $6000 \text{ دج} = 30 * 2000$ ، وعليه فإنه يتم اعمال ضابط الوزن بضرب الوحدة الحسابية في وزن البضاعة الهالكة أو التالفة محل العقد، وإذا جاء ذكر وزن البضاعة في سند الشحن بوحدات الطن أو القنطار، فإنه يمكن لصاحب البضاعة تحويلها إلى الكيلوغرام واعتماد ضابط الوزن كأساس لحساب الحد الأقصى للتعويض.

ثانيا: احتساب الحد الأعلى على أساس أجرة النقل:

أخذ المشرع الجزائري بضابط أجرة النقل لحساب الحد الأعلى لمسؤولية مقاول المناولة في حالة التأخر، حيث جاء في نص المادة 805 من ق.ب.ج: "... وبمقدار يعادل مرتين و نصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت...". ولا يتعلق الأمر بحالتي هلاك أو تلف البضاعة، لأن الضرر الذي ينتج عن التأخير يختلف عن الضرر لنتاج عن الهلاك أو تلف البضاعة³.

مثال ذلك: قام مقاول المناولة بشحن مثلا 100 صندوق بأجرة 100 دج لكل صندوق أي أن أجرة الشحن هي 10.000 دج وتأخر في شحن 30 صندوق، فإن أجرة شحن الصناديق

¹ المادة 3/3 اتفاقية بروكسل، المادة 15 /أ اتفاقية هامبورغ، م35 قانون الفرنسي 1966، م 200 ق التجارة البحري المصري، م 752. من ق. ب. جزائري.

² كريد مريم، المرجع السابق، ص 249.

³ بسعيد مراد، عقد البحري للبضائع في القانون الجزائري والإتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة تلمسان، 2011-2012، ص 261.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

المتأخرة هي $3000 = 30 * 100$ دج و عليه فالحد الأعلى للتعويض عن التأخير في شحن هذه الصناديق هو $7500 = 3000 * 2.5$ دج.

ولا يجب أن يزيد مبلغ التعويض عن قيمة أجرة النقل.

مثال: إذا كان عدد الصناديق 200 صندوق بأجرة 100 دينار جزائري لكل صندوق أي بأجرة شحن تعادل 20,000 دينار جزائري وتأخر في شحن 100 صندوق فأجرت شحن الصناديق المتأخرة و $100 * 100 = 10,000$ دينار جزائري والحد الأعلى للتعويض هو $10,000 * 2.5 = 2500$ دينار جزائري وهو مبلغ يفوق مجموع أسرة الصحن المستحقة والمقدرة ب 20,000 دينار جزائري وبموجب المادة 805 ق.ب.ج فإنه يتطلب تخفيض مبلغ التعويض إلى مجموع أسرة الشحن المستحقة للمقاول والمقدرة ب 20,000 دينار جزائري.

الفرع الثالث: الحد الأعلى في حالة النقل بالحاويات

يثير تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن صعوبة في تقدير الحد الأعلى للمسؤولية في الحالة التي تجمع فيها الطرود أو وحدات الشحن في حاويات¹.

ويمكن تعريف الحاوية بأنها عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيعه خصيصا لتجميع البضائع بداخله بغرض نقلها من مكان آخر².

بالنظر إلى المادة 805 ف 2 من ق.ب.ج والتي جاء فيها:

" في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبر في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري "

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 233.

² محمد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، د ط، دار الجامعة الجديدة، مصر، سنة 2007، ص 10.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

نجد أن المشرع أخذ بعدد الطرود في حساب الحد الأعلى للمسؤولية والتي تكون مدونة في سند الشحن أو أي وثيقة مماثلة تثبت عقد النقل.

لكن جاء نص المادة ناقصا حيث يثار الإشكال حول البضائع التي تكون داخل الحاوية ولا تكون مجمعة في شكل طرود وتتعرض لتلف أو هلاك يكون التعويض في هذه الحالة بناء على نص المادة 805 ف 2 تعويض كاملا حتى لو توفرت شروط مبدأ تحديد المسؤولية.

لذا أصبح من اللازم على المشرع الجزائري إزالة الغموض بإعادة صياغة النص القانوني في عبارة "...عدد الطرود..." بإضافة عبارة "...عدد الطرود أو وحدات الشحن المدونة في سند الشحن...".

مواجهة لحالة وقوع هلاك أو تلف للبضائع المنقولة داخل الحاويات ولا تكون مجمعة في شكل طرود، ومواكبة للمنظومة التشريعية على المستوى الدولي حيث وضعت التشريعات الدولية حدا للجدال حول كيفية احتساب الحد الأعلى لمسؤولية مقاول المناولة في هذا النوع من النقل (نظام الحاويات) حيث اتخذت كل من اتفاقية هامبورغ وبروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل لعام 1968 والتقنين البحري الفرنسي والقانون البحري المصري بالضابطين مع ضابط الطرد وضابط وحدة الشحن¹.

كما اعتبرت معظم التشريعات القانونية البحرية الحاوية طردا إذا لم يذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي تتضمنها الحاوية، ولم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه². وعليه فالعبرة بما ورد في سند الشحن من بيانات بخصوص البضاعة المنقولة داخل الحاوية حيث يكون مبلغ التعويض على أساس عدد الحاويات.

المطلب الثاني: ضوابط حساب الحد الأعلى

إذا ثبتت مسؤولية مقاول المناولة عن الأضرار التي لحقت للبضائع المشحونة أو المفرغة، فإنه يستفيد من تطبيق التحديد القانوني للمسؤولية وفقا للشروط سالفة الذكر، وعلى أساس

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص258.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2000، ص 339.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

ضوابط متمثلة في الطرد ووحدة الشحن وأجرة النقل وكذا في حالة النقل بنظام الحاويات وقد تعرضنا لهذه الضوابط بالتفصيل فيما سبق.

وكما نعلم أن مقاول المناولة إذا انعقدت مسؤوليته عن البضاعة محل العقد فإنه ملزم بدفع التعويض المحدد بحد معين من الوحدات الحسابية، والتي تختلف من نظام قانوني لآخر، حيث تأطرت هذه الوحدات بالتطور الذي يشهده النظام النقدي الدولي، فجعله يمر عبر العديد من المراحل، خلق معه مجموعة من القواعد لحساب الحد الأعلى¹.

وسنتناول هذه القواعد في ثلاث فروع الآتية، قاعدة الجنيه الإسترليني في الفرع الأول، وقاعدة الفرنك البونكاري في الفرع الثاني، وقاعدة السحب الخاص في الفرع الثالث.

الفرع الأول: قاعدة الجنيه الإسترليني

جاءت به اتفاقية بروكسل لسنة 1924 من خلال نص المادة 4 ف 5، ولا زالت الجزائر تأخذ بهذه القاعدة في النقل الدولي بين الجزائر والموانئ الأجنبية خاصة إذا كانت الاتفاقية المعمول بها هي اتفاقية بروكسل بنص القانون أو اتفاقية الأطراف برغم من تخلي العديد من الدول عن هذه القاعدة².

ويرجع سبب اختيار الجنيه الإسترليني كوحدة حسابية إلى أن الجنيه الإسترليني كان يتميز بنوع من الثبات والاستقرار خاصة وأن تلك الفترة عرفت تقلبات نقدية، بالإضافة إلى كون أعضاء مؤتمر لاهاي 1921 كانوا أغلبهم من الإنجليز³.

وقد عينت المادة 4 ف 5 من اتفاقية بروكسل 1924 الحد الأقصى للتعويض بمائة 100 جنيه إسترليني عن كل طرد أو وحدة.

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص 61.

² سليم بودليو، المرجع السابق، ص 153.

³ ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة الدكتوراه، جامعة الجزائر، سنة 2007، ص 280.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

وبالرجوع إلى نص المادة 9 ف 1 من اتفاقية بروكسل 1924 نجدها تنص على أنه يراد بالوحدات النقدية الواردة بالمعاهدة القيمة الذهبية، حيث تمثل الليرة الأسترلينية الواحدة 7322,381 من الذهب الخالص¹.

وقد سمحت المادة تسعة من اتفاقية بروكسل 1924 لكل دولة متعاقدة بالحق في تحويل قيمة المبالغ المبينة بالجنيه إلى أرقام صحيحة طبقاً لنظامها النقدي².

كما بينت المادة 9 ف 3، الوقت الذي يأخذ به لتحديد السعر حيث تكون العبرة في ذلك بسعر صرف العملة في تاريخ وصول السفينة إلى ميناء التفريغ أو بالتاريخ الذي كان من المقرر وصول السفينة فيه إلى الميناء³.

لكن سرعان ما أختل التوازن بين الجنيه الذهبي والورقي، وخلاصة القول أن قاعدة الجنيه الأسترليني فقدت فعاليتها ولم تعد العملة مواكبة للتطورات الخاصة في قطاع النقل ومجال النقد، خاصة وأن قيمة 100 جنيه أسترليني قيمة ضئيلة مع تطور حجم التجارة البحرية والنقل البحري، لذا فقد عدلت اتفاقية بروكسل بموجب بروتوكول 1968، حيث استبدلت الجنيه الأسترليني بالفرنك البونكاري⁴. أما المشرع الجزائري فقط تولى جزئياً عن هذه الاتفاقية أما فيما يخص النقل الدولي لا زال يخضع لأحكام اتفاقية بروكسل ويتضح ذلك من خلال مدة 747 من ق.ب.ج: " لا تسري أحكام هذا الباب مع التحفظ للاستثناءات المحددة فيما يلي إلا في حالة وجود اشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة، وتسري عند الحاجة الأحكام الخاصة للاتفاقية الدولية التي تتناول هذا الميدان والتي انضمت إليها الجزائر وذلك في النقل البحري المتمم الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية "

¹ سليم بودليو، المرجع السابق، ص 154.

² هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2008، ص 285.

³ المرجع نفسه، ص 285.

⁴ كريد مريم، المرجع السابق، ص 264.

الفرع الثاني: قاعدة الفرنك البونكاري

لقد عدل بروتوكول 1968 من الأحكام الخاصة بالحد الأقصى للتعويض، بسبب اختلال التوازن بين الجنيه الإسترليني الذهبي والورقي، فقد أصبح من الضروري تحديد وحدة حسابية جديدة لمواكبة تطور النظام النقدي بحيث أصبح الحد الأقصى عشرة آلاف 10,000 فرنك ذهبي بونكاري عن كل طرد أو ثلاثين 30 فرنك ذهبي بونكاري عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة، وجه حدد قيمة الفرنك بونكاري على أساس خمسة وستين ميلليغرام ونصف من الذهب عيار تسعمائة في الألف (1000/900)¹.

وقد نصت عليه هذه الوحدة في المادة 2 من بروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 أما بالنسبة للمشروع الجزائري فقط أخذ بهذه القاعدة ويتضح ذلك من خلال نص المادة 805 ف1 و4 حيث جاء في فقرة 1: "... بمبلغ يزيد عن 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر وأضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأعلى للحد الأدنى المطبق..."، وجاء في الفقرة 4:

" يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر، وحدة حساب مشكلة من 65 مليغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية...".

ويتضح أن المشروع الجزائري قد أعطى الصيغة الوطنية للنص في الاحتفاظ بمصطلح وحدة حسابية ولم يذكر كلمة "فرنك"، و مصطلح الفرنك لا يقصد به العملة الفرنسية بل العملة الدولية المختارة وهي الوحدة الحسابية التي اتخذت بها الاتفاقيات الدولية، ومقارنة الأرقام الواردة في المادة 2 من بروتوكول 1968 و الواردة في الفقرتين الأولى والرابعة من المادة 805 من ق.ب.ج نجدها نفسها مع اختلاف في تسمية الوحدة بين الفرنك والوحدة الحسابية، وتعتمد كلا المادتين على قاعدة الذهب من عيار واحد².

¹ عبد القادر العطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية د ط، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص 341.

² كريد مريم، المرجع السابق، ص 266.

وقد جاء في الفقرة 4 من المادة 805 أنه:

"... ويمكن تحول وحدات الحساب المذكور بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوة قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

يتضح من خلال هذا أن المشرع الجزائري إجازة تحويل الفرنك البونكاري إلى العملة الوطنية وحدد تاريخ تحويله بيوم النطق بالحكم، ويتم تحويل الوحدة الحسابية إلى الدينار الجزائري وفقا لسعر الدينار بالذهب، وقد ترك بروتوكول 1968 تاريخ تحويل الوحدة الحسابية إلى العملة الوطنية لقانون المحكمة المختصة بالنظر في النزاع.

حيث جاء في المادة 2 فقرة د من بروتوكول 1968:

"... يحدد تاريخ تحويل المبلغ المعطى إلى العملة الوطنية بموجب قانون الجهة القضائية التي رفع النزاع أمامها".

الفرع الثالث: قاعدة السحب الخاص

بعد الاضطرابات التي أصابت القيمة النقدية للذهب، وأنهى الصندوق النقد الدولي العلاقات الثابتة للعملات الوطنية بالذهب جعل تطبيق قاعدة الفرنك البونكاري أمرا صعبا هذا أدى إلى ضرورة وضع وحدة حسابية جديدة تسمى حق السحب الخاص، ويطلق أيضا على هذه القاعدة اسم الذهب الورقي، نظرا لأن قيمة كل وحدة منها تحدد بوزن ثابت من الذهب قدره 0.888671 غرام أي نفس وزن الذهب الذي يشمل عليه الدولار الأمريكي¹.

وقد اعتمدت معاهدة هامبورغ لسنة 1978 وبروتوكول 1979 المعدل لاتفاقية بروكسل 1924، وأخذ بها المشرع الفرنسي بموجب المادة 28 من قانون 1966، وقد حدد التعويض بموجب اتفاقية هامبورغ ب835 وحدة من حقوق السحب الخاص عن كل طرد أو وحدة تالفة، و2.5 وحدة من حقوق السحب الخاصة للكيلوغرام من الوزن الكلي للبضاعة المفقودة أو التالفة

¹ - فريد العريني، تطور نظام النقد الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري، د ط، منشأ المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 158.

الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة

أي الحديد أكبر، أما البروتوكول 1979 حددت تعويض ب666.67 وحدة من حقوق السحب الخاصة في كل طرد، أو وحدة أو وحدتين في حقوق السحب الخاصة لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو الهالكة أي الحديد أكبر¹.

أما فيما يخص تاريخ تحويل حق السحب الخاص إلى العملة الوطنية فقد نصت اتفاقية هامبورغ في المادة 26 منها على أنه يعتمد في تحويل حق السحب الخاص إلى العملة الوطنية إما بناء على التاريخ المتفق عليه بين الأطراف النزاع، أو الاعتماد على تاريخ صدور الحكم في حالة عدم اتفاق الأطراف على تاريخ محدد، أما المشرع الجزائري فقط كان صريحا في نص المادة 805 ف 4 ق.ب.ج على تاريخ صدور الحكم وحسم الأمر.

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص 266.

خاتمة

من خلال دراستنا لموضوع تحديد مسؤولية مقاول المناولة، خلصنا إلى أنه موضوع ذو طبيعة خاصة، يحكمه عقد المناولة المينائية، وتلجأ مسؤولياته نتيجة لإخلاله بأحد الالتزامات الملقاة على عاتقه في إطار تنفيذه لعقد المناولة، وبالتالي فإن هذه المسؤولية تترتب عليها إجراءات قانونية يتحملها مقاول المناولة، وقد نصت عليها الاتفاقيات الدولية أهمها اتفاقيات بروكسل 1924 ونظمها المشرع الجزائري في المواد من 912-919 من ق.ب.ج.

وقد اعتبرت هذه المواد مقاول المناولة مسؤولاً عن كل هلاك أو ضرر أو تلف للبضاعة في المدة التي كانت تحت مسؤوليته.

ونجد أن الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري قد منح للمقاول حماية قانونية تتمثل في تحديد المسؤولية وهذا حسب ما نص عليه ق.ب.ج.

وبناء على ما سبق نستخلص النتائج التالية:

- المناولة المينائية من بين الأنشطة المينائية الدقيقة التي تتطلب أشخاص أصحاب خبرة وشروط مهنية لممارستها.
- إن الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري قد أعطى لمقاول المناولة الحق في التمسك بمبدأ تحديد مسؤوليته بناء على شروط.
- التزامات مقاول المناولة إما أعمال مادية وتشمل الالتزام بشحن البضاعة ورسها وتستيفها وتفرغها أو أعمال قانونية الوكالة والوديعة.
- الأصل أن الاستعانة بمقاول الشحن والتفريغ مسألة اختيارية وقد تكون إجبارية تفرضها لوائح وقوانين خاصة لكل ميناء.
- أخضع المشرع الجزائري في تحديد مسؤولية مقاول المناولة إلى أحكام تحديد مسؤولية الناقل البحري.

وبناء على ما سبق يمكن تقديم التوصيات الآتية:

- على المشرع الجزائري استحداث أحكام قانونية تخص مقال المناولة بحد ذاته نظرا لل صعوبات التي يواجهها تطبيق مسؤولية الناقل البحري عليه.
- نشر قرارات وأحكام القضاة المتعلقة بتحديد مسؤولية مقال المناولة حتى يسهل على الباحثين ورجال القانون الاطلاع عليها.
- المشرع الجزائري تناول تحديد المسؤولية اقتباسا من الاتفاقيات وبطريقة غير واضحة، ولهذا نقترح أن ينظم المشروع المواد المتعلقة بنظام تحديد المسؤولية بشكل أكثر وضوحا و تفصيلا.

أولا- المصادر:

• الإتفاقيات الدولية:

1- إتفاقية بروكسل، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، تعرف باسم قواعد لاهاي، المؤرخة في 25 أوت 1924، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931، عدلت بموجب بروتوكول 1968، ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، صادقت عليها الجزائر دون بروتوكولي تعديلها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج ر عدد 28.

2- إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا، الموقعة بهامبورغ في مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

3- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، الموقعة في ديسمبر 2008 المسماة بقواعد روتردام.

• الأوامر:

1- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر عدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

2- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج. ر العدد 29، الصادر بتاريخ 10 جانفي 1977، المعدل والمتمم.

• المراسيم:

1- المرسوم التنفيذي رقم 489-63 المؤرخ في 31 /12 /1963 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج ر، عدد 6.

2- المرسوم التنفيذي رقم 86-65 المؤرخ في 24 مارس 1965 المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية ح ر. عدد 30.

3- المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 24 مؤرخة في 16 أبريل 2006، المعدل بموجب المرسوم التنفيذي 08/363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، ج ر عدد 64 المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

• القرارات القضائية:

1- القرار رقم 153230، المؤرخ في 22 جويلية 1997، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، عدد خاص لسنة 2010.

ثانيا- المراجع:

الكتب:

- 1- أحمد محمود حسني، النقل الدولي للبضائع، ط2، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989،
- 2- أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في قانون التجارة المصري الجديد، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1990، بند 285.
- 3- أمير خالد، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
- 4- طارق أبو العلاء، ايمان الجميل، مدى استفادة مقاول الشحن والتفريغ من تحديد مسؤولية الناقل البحري بموجب سند الشحن، د ط، د د ن، 2017.
- 5- عبد القادر العطير، وباسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية د ط، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 6- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العبية، القاهرة، سنة 1970.
- 7- علي حسن يونس، عقد النقل البحري، د ط، دار الفكر العربي، مصر، 1965.
- 8- عادل علي المقدادي: القانون البحري السفينة أشخاص الملاحة النقل البحري، د ط، مكتبة دار الثقافة، الأردن 1999.
- 9- فريد العريني، تطور نظام النقد الدولي وأثره على الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي والبحري، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.

- 10- كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 1987.
- 11- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري د.ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
- 12- محمد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، د ط، دار الجامع الجديدة، مصر، سنة 2007.
- 13- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دما، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1993، بند 104.
- 14- مصطفى كمال طه، القانون البحري، د ط، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، سنة 2000.
- 15- محمود مختار البريري، قانون التجارة البحرية، د.ط، دار النهضة العربية، دم.ن، سنة 1999.
- 16- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2008.

• المقالات والمجالات:

- 1- إدريسي أمينة، النطاق القانوني لمسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع بين الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد 5، 2016.
- 2- بن الصغير شهرزاد: واقع وحاضر امتياز استغلال خدمات النقل البحري في القانون الجزائري، المجلة الجزائرية لقانون البحري والنقل الجزائري، 2017، العدد 5.
- 3- محمد بن عمار: المناولة المينائية والتشوين طبقا لأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، المجلة القانونية التونسية، العدد 7، لسنة 1999.

• أطروحات الدكتوراة والماجستير:

- 1- أعراب كميعة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة 26/06/2016، ص105.
- 2- بسعيد مراد، عقد البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراة، جامعة تلمسان، 2011-2012، ص261.
- 3- زكراوي حمودي: نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراة في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018-2019، ص 22
- 4- سليم بودليو، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه جامعة باجي مختار عنابة 2011، ص173.
- 5- ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة الدكتوراه، جامعة الجزائر، سنة 2007، ص 280.
- 6- طيب ابراهيم ويس: التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، أطروحة ماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، 2009-2010، ص 261
- 7- كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة الدكتوراه علوم في القانون الخاص، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة1، 2019-2020 ص 103.

• قائمة المراجع باللغة الفرنسية

- 1- jean pierre remery-Droit maritime un an juris prudance de la cour cassationm : revue de juridprudence de druit des affaires, Edition Français le frbre 1999

فهرس المحتويات

الصفحة	البيانات
	شكر وعرافان
	الإهداء
	قائمة المختصرات
4-2	مقدمة
06	الفصل الأول: ماهية مقال المناولة
06	المبحث الأول: مفهوم مقال المناولة
06	المطلب الأول: تعريف مقال المناولة وشروط ممارسته لمهامه
07	الفرع الأول: تعريف مقال المناولة
10-07	الفرع الثاني: شروط ممارسته لنشاط المناولة
12-10	المطلب الثاني: صور والتزامات مقال المناولة
12	المبحث الثاني: صور والتزامات مقال المناولة
12	المطلب الأول: صور مقال المناولة
14-13	الفرع الأول: المقال الاختياري
16-14	الفرع الثاني: المقال الاجباري
16	المطلب الثاني: التزامات مقال المناولة
18-16	الفرع الأول: الالتزام بالأعمال المادية
19	الفرع الثاني: الالتزام بالأعمال القانونية
21	الفصل الثاني: نطاق مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقال المناولة
21	المبحث الأول: تطبيق تحديد مسؤولية مقال المناولة
21	المطلب الأول: مفهوم تحديد مسؤولية مقال المناولة
23-22	الفرع الأول: تعريف مبدأ تحديد المسؤولية
24-23	الفرع الثاني: شروط الواجب توفرها لتطبيق التحديد القانوني لمسؤولية مقال المناولة
26-24	الفرع الثالث: الحالات التي يسري عليها مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقال المناولة

34-26	الفرع الرابع: الحالات المستثناة من التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة
34	المطلب الثاني: نطاق سريان التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة
36-35	الفرع الأول: النطاق الزمني والمادي للمسؤولية المحدودة لمقاول المناولة
36	الفرع الثاني: النطاق الشخصي للمسؤولية المحدودة لمقاول المناولة
36	المبحث الثاني: مقدار تحديد مسؤولية مقاول المناولة
37	المطلب الأول: ضوابط تقدير الحد الأعلى
39-37	الفرع الأول: الحد الأعلى بالنسبة للطرد ووحدة الشجن
41-39	الفرع الثاني: الحد الأعلى للوزن وأجرة النقل
42-41	الفرع الثالث: الحد الأعلى في حالة النقل بالحاويات
43-42	المطلب الثاني: ضوابط احتساب الحد الأعلى
45-43	الفرع الأول: قاعدة الجنيه الإسترليني
46-45	الفرع الثاني: قاعدة الفرنك البوانكاري
47-46	الفرع الثالث: قاعدة السحب الخاص
49	خاتمة
	قائمة المصادر والمراجع
	فهرس المحتويات