

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الإجراءات العملية لعمليتي الشحن والتفريغ – دراسة

ميدانية لميناء سكيكدة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطالبتين:

تحت إشراف:

- مروة معمرقرمش
- دليلة سوامس

- لكل مخلوف

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
طوطاوي محمد لمين	أستاذ محاضر	رئيسا
لكل مخلوف	أستاذ محاضر	مشرفا و مقرا
شيروف نهى	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2025



شكر وتقدير

لا يسعنا في هذا المقام إلا أن نعرب عن بالغ شكرنا وعظيم امتناننا لكل الأساتذة الأفاضل الذين رافقونا خلال مسيرتنا العلمية، ونخص بالذكر الدكتور **لكحل مخلوف**، الذي شرفنا بقبول الإشراف على هذه المذكرة، وكان لنا نعم الموجه والداعم على مدار فترة إعداد المذكرة ، فجزاه الله عنا خير الجزاء على ما بذله من جهد وتقانٍ، وعلى ما أسداه لنا من توجيهات بناءة وملاحظات قيمة أثرت عملنا وساهمت في إنجاحه، نتقدم بجزيل الشكر والامتنان للدكتورة **بوغازي مريم**، التي كانت سنداً ودعماً لا يُقدَّر بثمن خلال مراحل إنجاز هذه المذكرة ولم تبخل علينا بنصائحها و تعليماتها التي ساعدتنا في إتمام هذه المذكرة ، نسأل الله أن يبارك لها في علمها وعملها، ويجزيها عنا كل خير على ما قدمته لنا من دعم ومساندة.

كما نتقدم بخالص الشكر والتقدير للسادة أعضاء لجنة المناقشة، الدكتورين الكريمين : **الأستاذ طوطاوي محمدلمين و الأستاذة شيروف نهى**، على تفضلهما بقبول مناقشة هذا العمل، وعلى ما منحانا إياه من وقت وجهد لإثرائه بملاحظاتهن العلمية الهادفة.

نتقدم بخالص شكرنا وامتناننا للمؤسسة المينائية بسكيدة على تعاونها الكريم ومساعدتها القيمة، حيث لم تبخل علينا بأي معلومات أفادتنا كثيراً في بحثنا. ونخص بالشكر مدير قيادة الميناء، وأعضاء مديرية الشحن والتفريغ والتشوين، بالإضافة إلى رئيس قسم الصيانة ورئيس مصلحة الرافعات الشوكية والمعدات الأخرى على دعمهم ومساهماتهم الفعالة.

الإهداء

بفضل الله وتوفيقه، بدأنا خطواتنا الأولى على طريق العلم والعمل، ولم نبلغ القمم إلا بعونه وفضله، فالحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات.

أهدي هذا النجاح إلى نفسي الطموحة التي آمنت بأن التعب طريق الوصول، وأن الإرادة تصنع الممكن من قلب المستحيل. وإلى من كانت سندي وعوني في كل لحظة ضعف،...

إلى من جعل الله الجنة تحت قدميها، ورفعني بدعائها وحبها اللامحدود،...

إلى من رأت في نجاحي امتداداً لحلمها، وفي سعادتي راحتها، وفي خطاي فخرها...

إلى أمي الغالية، نبع الحنان، ومصدر القوة، هذا التتويج ثمرة من صبرك ورضاك ودعواتك.

إلى أبي العزيز، الذي كان لي العزيمة والدعم، والقوة التي أفخر بها،...

إلى من تعلمت منه معنى الصبر والكفاح، إلى من افتخر به في كل حين...

أبي، هذا النجاح جزء من حلمك الذي حملته عني.

لطالما انتظرت هذا اليوم كي أرى الفخر والسعادة في عين أمي وأبي،...

أمي وأبي، أشكركما الشكر الجزيل على ما قدّمتماه لي طوال فترة مسيرتي الدراسية ، وإنجازي لهذا البحث.

إلى إخوتي الأعزاء، الذين كانوا لي السند والرفيق في كل خطوة،...

إلى من شاركوني الأفراح والأحزان، والنجاحات والتحديات.

إلى عائلتي بكل أفرادها، من ساندني بدعوة، أو بابتسامة، أو بكلمة تشجيع، إلى كل من تمنى لي الخير من قلبه.

إلى أصدقائي الحقيقيين،...

أنتم الذين جعلتم من الطريق متعة رغم التعب،...

ولم تبخلوا بكلمة صادقة، أو لحظة مساندة.

ها أنا اليوم أكمل مسيرتي، وأحقق حلمي بفضل الله أولاً، ثم بدعمكم ومحبتكم،

الحمد لله أولاً وآخراً، على ما كان، وما هو كائن، وما سيكون، وأدعو أن يظل الحمد له وحده رب العالمين.

مرودة

الإهداء

لكل حكاية بداية و لكل نجاح سند خفي يضيء الطريق ،في صفحات هذا العمل نبض من قلوب التي كانت بجانبني ،و أثر من أيدٍ مدت لي العون بصمت و محبة إليهم أهدي ثمرة هذا الجهد...عرفانا لا تفنيه الكلمات و إمتنانا أكبر من أي تعبير .

أهدي هذا العمل لنفسي...

لمن حملت الحلم ومضت به، رغم التعب، رغم العثرات..،

ولمن كانت قوتها في صمتها،

وإصرارها في كل خطوة.

أنا الفخر الذي صنع نفسه، والإنجاز الذي كتب اسمه بجهد.بفضل الله،

ثم بي،أهدي هذا الإنجاز لنفسي، لأنني لأحق بالفخر

أنا اليوم نسخة أفخر بها... بفضل الله، ثم بفضل نفسي..

أنا من وقفت حين ظنّ الجميع أنني سأسقط،أنا من تجاوزت، وارتفعت،

ووصلت.بفضل الله ثم بعزيمتي، صنعت هذا النجاح...

وأستحق أن أقولها بصوت عالٍ: أنا فخر نفسي

إلى أُمي...

التي كانت الوطن حين ضاقت الدنيا، والنور حين أظلمت الطرق..،

يا من غرست في قلبي القوة، وفي عقلي الحكمة، وفي روعي الإيمان.

،وإلى قلب لا يشته شيء في هذا العالم ،إلى حنان الذي لا ينضب و العطاء الذي لا يقارن ،

إلى نبع الحنان و أجمل عطايا الحياة،كل ما وصلتُ إليه هو من غرسك،

فهذا الإنجاز لك... عرفانًا، وفخرًا، وامتنانًا لا ينتهي.

إلى أبي...إلى من كان ظلي و ظهري ،

سندي الذي لا يميل ولا يتغير و قدوتي في الحياة

لاطا لما تمنيت أن أصبح مثلك من صغري ،إلى من علمني أن كرامة عز ،

و العطاء رجولة ،و أن طريق إلى القمة يبدأ بخطوة صادقة ،

أهدي هذا التخرج لكما فنجاحي هو إمتداد لحلمكما و ثمرة لغرسك

أما أنا سوى وسيلة بسيطة ،لتحقيق أحلامكما و رؤية ثمرة تعبكما تتضج.

فهذا النجاح لكما ،وبكل الحب أقدمه،كما قدمتما لي عمار من الصبر و الدعم و الحنان.

إلى أخي..

كنت السند وقت الحاجة، والضحكة وقت الحزن.

هذا النجاح لك كما هو لي... لأنك كنت دائماً بجانبني، بصمتك ودعمك

إلى صديقي العزيز :هذا النجاح يحمل من روحك الكثير و من دعمك أكثر ،فشكرا لوجودك و شكرا لأنك

كنت جزءا من هذه الحكاية الجميلة.

د ليلة

قائمة المختصرات

أولا : باللغة العربية

د ط: دون طبعة

م: مادة.

د.س : دون سنة.

ق: قانون.

مج: مجلد

م: مؤنث.

ع: عدد.

ج: جمع.

مص : مصدر.

ج ر: جريدة رسمية.

ص: صفحة.

ق ب ج: القانون البحري الجزائري.

ق.م.ج : القانون المدني الجزائري.

ق.ب.م : القانون البحري المصري.

ق.م.م: القانون المدني المصري.

ق.ج.ج: قانون الجمارك الجزائري.

ثانيا: باللغة الأجنبية

P : Page.

ONP : Office Nationale Des Ports.

SONAMA : Société Nationale De Manutention.

JOA : Journal Officiel Algérie.

مقدمة

يعتبر النقل البحري من أهم ركائز التجارة البحرية والتجارة الدولية، إذ يساهم بشكل فعال في تدفق البضائع بين الدول وربط الأسواق العالمية، كما أنه يشكل الوسيلة الأولى لنقل السلع الضخمة بكميات كبيرة وبتكلفة أقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وفي هذا السياق تعد عمليات الشحن والتفريغ من العمليات الأساسية المحورية في النقل البحري، فهي تمثل نقطة التقاء حيوية بين مراحل نقل البضائع من الميناء إلى السفينة والعكس، مما يضمن سهولة حركة البضائع وسلامتها أثناء الشحن والتفريغ؛ وتأتي أهمية هذه العمليات من كونها تؤثر بشكل مباشر على كفاءة حركة التجارة البحرية، وعلى تحقيق الأهداف الاقتصادية والتجارية للدول والموانئ، ومن بين هذه الموانئ الجزائرية والتي تلعب دوراً هاماً في النقل البحري، يأتي ميناء سكيكدة كأحد الموانئ الاستراتيجية التي تساهم في تعزيز الاقتصاد الوطني، إذ يؤدي دوراً كبيراً في النقل البحري لكافة المنتجات الوطنية والأجنبية، كما أنه يستقبل العديد من السفن التجارية التي تحمل بضائع مختلفة. ولذلك، فإن عمليات الشحن والتفريغ في هذا الميناء تمثل العمليات الضرورية التي تتطلب التخطيط والتنظيم الجيدين، وكذلك تستلزم توظيف أمثل للتكنولوجيا والموارد البشرية والمادية المتاحة.

أهمية الدراسة:

يكتسي هذا الموضوع أهمية جوهرية، يمكن تقسيمها إلى أهمية علمية وعملية:

تتمثل الأهمية العلمية فيما يلي:

أن عمليات الشحن والتفريغ أساس النقل البحري، إذ أن هذه العمليات تلعب دوراً هاماً في الاقتصاد الوطني، كما أن هذه العمليات لها أهمية اقتصادية في الرسوم فهي تعتبر مصدر للمداخيل الوطنية، كما نجد القانون قد أحاط بعمليات الشحن والتفريغ بإجراءات رقابية والتي تتدخل فيها العديد من الهيئات بما فيها الجمارك،... إلخ.

ما الأهمية العملية فتتمثل فيما يلي: تساهم عمليات الشحن والتفريغ في تعزيز دور المؤسسة المينائية كمؤسسة اقتصادية واستراتيجية، بالإضافة إلى ذلك فإن تحسين هذه العمليات من خلال استخدام تكنولوجيا حديثة يؤدي بالضرورة إلى تطوير الميناء خاصة ميناء سكيكدة. بالإضافة إلى ذلك فإن دراسة إجراءات الشحن والتفريغ تتيح فهماً معمقاً للخطوات التفصيلية التي تمر بها البضائع من التحضير حتى التسليم، مما يساهم في توضيح العوامل التي تؤثر على انسيابية حركة البضائع وتقليل حالات الانتظار والتأخير.

الأسباب:

تتعدد الأسباب التي دفعت بنا لاختيار هذا الموضوع ، والتي يمكن تقسيمها إلى أسباب ذاتية و موضوعية.

الأسباب الذاتية:

من خلال دراستنا لمقياس مهن النقل البحري في السنة الأولى من ماستر قانون النشاطات المينائية والبحرية، جذبنا هذا الموضوع بشكل خاص، فقررنا التعمق فيه والتركيز على الجانب التطبيقي لتفصيل الإجراءات العملية المتعلقة بعمليات الشحن والتفريغ.

أما الأسباب الموضوعية : فتتعلق بالأهمية الاقتصادية للموانئ خاصة ميناء سكيكدة كميناء استراتيجي في الجزائر، والذي يلعب دورا هاما في حركة الصادرات والواردات في الجزائر، خاصة بما يتعلق بالمواد الطاقوية و البضائع العامة ، مما يجعله نموذجا مناسباً لدراسة واقعية للإجراءات المينائية. إضافة إلى قلة الدراسات الميدانية والمتعلقة بالإجراءات العملية للشحن والتفريغ.

الأهداف:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف التي تتمثل فيما يلي:

إثراء المعرفة القانونية و العملية لعقد الشحن والتفريغ، وفك الغموض المتعلق بالإجراءات العملية للشحن والتفريغ، إذ يساهم البحث في توضيح المفاهيم الأساسية لهذا العقد من خلا ذكر: تعريف عقد الشحن والتفريغ ، خصائصه وكيفية إثباته، والتطرق إلى كيفية ممارسة نشاط المناولة و احتكار الدولة لهاته النشاطات، وكذلك تحديد الأطراف المعنية بهذا العقد و توضيح التزاماتهم، بالإضافة إلى استعراض العمليات المادية المنصوص عليها في الفصل الأول بعنوان " المناولة المينائية" من الباب الخامس : "النشاطات المينائية" في المادة 912 من القانون البحري الجزائري إلى جانب العمليات القانونية والتي جاءت في الفصل الثاني تحت عنوان " التشوين" من نفس الباب، والتي نصت عليها المادة 920 من ق.ب.ج.¹.

¹ - الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1975، يتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية ، عدد 29، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 1977، المعدل والمتمم بموجب القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر، عدد 47، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر، ع 46، الصادرة في 18 أوت 2010.

كذلك إثراء الجامعة الجزائرية بمثل هذه الدراسات حتى يتمكن الباحثون من الاستفادة منه.

الدراسات السابقة:

من الدراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع: «رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير من إعداد الباحث " صرساق عبد الحميد"، تحت عنوان " عقد شحن وتفريغ البضائع في الميناء "، جامعة الجزائر، بن عكنون»، بالإضافة إلى ذلك نجد: «مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه للباحثة " كريد مريم"، تحت عنوان " النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري"، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة».

حيث عالجت هذه الدراسات السابقة موضوع عقد الشحن والتفريغ، وكذلك الإجراءات العملية للشحن والتفريغ، إلا أنها لم تفصل فيها بل درستها كعناصر ضمن الخطة، في حين أن دراستنا كانت أشمل حيث فصلت في الجوانب الأساسية والتي تتكون منها إجراءات الشحن والتفريغ، كما أن دراستنا تتميز بأنها دراسة تطبيقية على خلاف الدراسات السابقة التي جاءت نظرية، إضافة إلى محل دراستنا الميدانية كانت في ميناء سكيكدة، في حين أن الدراسات السابقة : " صرساق عبد الحميد كانت في ميناء الجزائر، أما كريد مريم فمحل دراستها كانت ميناء جن جن.

الصعوبات:

لم تخل هذه الدراسة من بعض الصعوبات التي أثرت على سير العمل البحثي، ومن أبرزها:

- الوقت الضيق المخصص للبحث الدقيق في الموضوع.
- التحديات المتعلقة بالظروف الميدانية مثل: اختلاف مواعيد العمل، تأثير الظروف الجوية على عمليات المناولة المينائية مما أثر على إمكانية إجراء بعض الملاحظات الميدانية بشكل متكامل.
- رغم هذه الصعوبات إلا أننا حاولنا تجاوزها من خلال الجمع بين الجانب القانوني والتطبيقي.

الإشكالية:

إن الإجراءات العملية للشحن والتفريغ تؤدي دورا هاما و جوهريا في مجال النقل البحري، حيث يقوم عليها نقل البضائع من دولة إلى أخرى، كما تكتسي أهمية اقتصادية حيث تشكل مصدرا أساسيا لتعزيز الاقتصاد الوطني و تطوير التجارة الدولية، لذلك وجب إحاطتها بإجراءات خاصة تضمن سلامة هذه العملية، إن

السرعة في معالجة البضائع ضمن ما يعرف بجودة العمليات اللوجيستية كما هو الشأن بالنسبة لكبرى الموانئ العالمية و مدى مواكبة ميناء سكيكدة لأداء هذه الموانئ العالمية.

يتميز من خلال الإحاطة لمختلف الإجراءات المتبعة أثناء عمليات الشحن و التفريغ من الناحية النظرية و التركيز أكثر على الجانب العملي في ميناء سكيكدة.

إن تداخل الجوانب القانونية و العملية للشحن و التفريغ، و تشتتها بين العديد من النصوص القانونية التنظيمية يجعل من الصعب الإحاطة بها، و عليه فإن هذه المذكرة تسلط الضوء على الجانب العملي للشحن و التفريغ و كنتيجة لعمل ميداني على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة.

و للإحاطة بذلك نطرح مجموعة من التساؤلات الفرعية أهمها:

- فيما يتمثل ماهية عقد الشحن والتفريغ؟.

- ماهي آليات إجراءات عمليات الشحن والتفريغ على مستوى ميناء سكيكدة؟.

للإجابة عن هذه الإشكالية اعتمدنا خلال الدراسة على **المنهج الوصفي** ، و ذلك بتحليل بعض النصوص القانونية المنظمة لعقد الشحن والتفريغ، وجمع المعلومات والبيانات، وتحليلها للوصول إلى نتائج البحث عن هذا الموضوع.

تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين:

نبين في الفصل الأول: "**ماهية عقد الشحن والتفريغ**"، والذي يندرج تحته مبحثين، نتطرق في المبحث الأول إلى: "**مفهوم عقد الشحن والتفريغ**"، والمبحث الثاني: "**العمليات المادية والقانونية للشحن والتفريغ**".

أما الفصل الثاني فجاء بعنوان: "**دور المؤسسة المينائية سكيكدة في إجراءات الشحن والتفريغ**"، ويندرج تحته كذلك مبحثين، نتطرق في المبحث الأول إلى: "**الهيكل المتدخل في عمليات الشحن والتفريغ على مستوى ميناء سكيكدة**"، وفي المبحث الثاني: "**الإجراءات الإدارية عند الشحن والتفريغ**".

الفصل الأول: ماهية عقد الشحن والتفريغ

الفصل الأول: ماهية عقد الشحن والتفريغ

يُعد عقد الشحن والتفريغ من العقود الأساسية في مجال النقل البحري والمناولة المينائية، حيث ينظم العلاقة بين الأطراف المعنية بتنفيذ عمليات شحن وتفريغ البضائع في الموانئ، ويهدف إلى تنظيم العمليات المادية والقانونية التي تتم داخل الميناء لضمان سلامة البضائع وسير عملية النقل بكفاءة.

يتناول هذا الفصل دراسة شاملة لمفهوم عقد الشحن والتفريغ، بدءًا من تعريفه وبيان خصائصه التي تميزه عن غيره من العقود البحرية وكيفية إثباته، مرورًا بتحديد الأطراف المعنية به، وهم: "مقاول المناولة المينائية وطالبي المناولة المينائية" والممثلين في: "الناقل، الشاحن، المرسل إليه". كما يستعرض العمليات المادية مثل الشحن و الرص، الفك والتفريغ، إلى جانب العمليات القانونية كالوكالة والوديعة، مع توضيح معانيها اللغوية والاصطلاحية في الفقه والتشريع.

يهدف هذا الفصل إلى تقديم فهم متكامل لعقد الشحن والتفريغ والعمليات التي يشملها، من خلال تقسيمه إلى بحثين رئيسيين: مفهوم عقد الشحن والتفريغ (المبحث الأول)، العمليات المادية والقانونية للشحن و التفريغ (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم عقد الشحن و التفريغ

عقد الشحن والتفريغ هو عقد بحري تجاري ينظم عمليات تحميل وتفريغ البضائع داخل الموانئ، ويُعد رابطاً أساسياً بين النقل البحري والبري. يتميز بخصوصية في طبيعته وشكله، ويخضع لضوابط قانونية صارمة مع تحديات في إثباته خاصة في ظل التحول الرقمي. يشارك فيه أطراف متعددة مثل المتعاملين الاقتصاديين ومؤسسات الشحن، وي طرح موضوع احتكار بعض المؤسسات المينائية نقاشاً قانونياً حول تأثيره على الحرية التعاقدية والمنافسة.

إنطلاقاً من ذلك يسعى هذا المبحث إلى تسليط الضوء على مفهوم عقد الشحن والتفريغ من الزاوية القانونية، والوقوف على خصائصه و شكليات إثباته (المطلب الأول) مع تحديد دور كل طرف في هذا الإطار، وممارسة نشاط المناولة و احتكار الدولة للموانئ (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعريف وخصائص عقد الشحن و التفريغ

يُعتبر عقد الشحن والتفريغ أحد الأعمدة الأساسية التي تقوم عليها التجارة الدولية ، نظراً لدوره في نقل كميات كبيرة من البضائع بكفاءة وتكلفة منخفضة، رغم قلة التنظيم القانوني له في التشريعات العربية. مع تزايد تعقيد العمليات البحرية وتوسع العلاقات التجارية، برزت الحاجة إلى تنظيم قانوني دقيق لهذه وشامل لمختلف العمليات التي تتم في الموانئ، وعلى رأسها عمليتا الشحن و التفريغ. يتميز العقد بخصائص قانونية تجعله مستقلاً عن باقي العقود البحرية، ويتحمل مسؤوليات قانونية ومالية كبيرة عند الإخلال بشروطه.

وبناء على ذلك تهدف هذه الدراسة إلى تقديم تعريف عقد الشحن و التفريغ (الفرع الأول) و إستجلاء خصائصه (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى كيفية إثبات هذا العقد (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف عقد الشحن والتفريغ

عقد الشحن و التفريغ بمعناه العام : "هو العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري (الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه) إلى مقاول متخصص القيام بعمليات شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منه"¹.

ويمكن أن نخرج بتعريف عقد الشحن و التفريغ كما يلي : "هو قد يلتزم بموجبه مقاول الشحن والتفريغ أن يؤدي عملاً لأحد الأطراف عقد النقل البحري مقابل عوض ودون أن يكون تابعا أو نائبا عنه"².

وهذا التعريف يوضح ويفصل أن محل عقد الشحن و التفريغ بأنه ضروري يقف على القيام بالعمليات المادية للشحن و التفريغ، وكذلك لا ننسى دور مقاول الشحن و التفريغ بقيامه للعمليات القانونية. ومن هذا نستخلص أن عقد الشحن و التفريغ يتضمن نوعين من العمليات:

_ العمليات المادية.

_ العمليات القانونية.

الفرع الثاني: خصائص عقد الشحن والتفريغ

عند دراسة أي عقد من العقود في الفقه و القانون، لا تكتمل إلا من خلال الوقوف على ما يعرف بخصائص العقد، وهي تلك السمات الجوهرية التي تحدد طبيعته القانونية وتميزه عن غيره من العقود الأخرى، وعقد الشحن والتفريغ نشأ استجابة لاحتياجات عملية في الموانئ، مستمداً خصائصه من الممارسات الواقعية قبل التشريعات الواضحة. و يلاحظ أن العقد يتميز بعدة خصائص أساسية لهذا سنستعرض الخصائص الأساسية لهذا العقد والمتمثلة فيما يلي:

أولاً: عقد الشحن عقد رضائي: يتكون من تقابل إرادتين، فلا يشترط لانعقاده أية شكلية، كما لا تشترط الكتابة أو تسليم البضائع للمقاول.

¹ _ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2002، الصفحة 91.

² _ بدر إبراهيم الملحم، أطروحة دكتوراه بعنوان مسؤولية مقاول الشحن و التفريغ في النقل البحري، "دراسة مقارنة"، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، كلية القانون، أذار 2010، الصفحة 11.

ثانيا: عقد ملزم لجانبين: ينشئ التزامات متقابلة في ذمة عاقيه، فالمقاول يلتزم بشحن البضائع وتفريغها وكذا ما قد يعهد إليه من أعمال متصلة بهما، في حين يلتزم المتعاقد معه بإيفائه أجره¹.

ثالثا: عقد تجاري: يعتبر العقد عملا تجاريا بحسب الموضوع طبقا للقواعد العامة في القانون التجاري حسب ما نصت عليه المادة 02 فقرة 08: "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاوله لإستغلال النقل أو الإنتقال"²، كما نصت الفقرة 18 من نفس المادة على: "كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية هي أيضا تعد عملا تجاريا بحسب شكله"³. وجاء المشرع أيضا في مادته 03 الفقرة 04 من نفس القانون على أنه "يعد عملا تجاريا بحسب شكله كل عقد تجاري يتعلق بتجارة البحرية والجوية"⁴، طالما أنه يتم في شكل مقاوله⁵، فإنه يعد عملا تجاريا - بالنسبة لمقاول الشحن و التفريغ المتعاقد مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه فهو تجاري بالنسبة إليهما. في حين رجع المشرع في المادة 04⁶ على أنه يعد عملا تجاريا بالتبعية كل الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره، الالتزامات بين التجار. أي أنه في هذه الحالة يعد العقد مدنيا بالنسبة إليهما⁷.

رابعا: عقد فوري: عقد الشحن والتفريغ هو عقد فوري وليس عقدا زمنيا، فالإتفاق يتم لشحن أو تفريغ البضاعة و ينفذ بدون توقف، ولا يخضع هذا العقد في إثباته للكتابة سواء كانت الأعمال مادية أو قانونية، لإختلاف أطرافه فقد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه⁸.

¹ - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 103.

² - المادة 02 الفقرة 08 من الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر لسنة 1975، ج. ر، العدد 101، الصادرة بتاريخ 19 ديسمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

³ - المادة 02 الفقرة 18 من الأمر 75-59 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

⁴ - المادة 3 الفقرة 4 من الأمر 75-59، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

⁵ - كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص: قانون الأعمال، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2020/2019، ص 28.

⁶ - المادة 4 من نفس الأمر، المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

⁷ - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، المرجع السابق، ص 104.

⁸ - زكراوي حمداوي، نظام المناولة و التشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، السنة الجامعية 2018 / 2019، ص 29.

خامسا :عقد من عقود القانون الخاص: عقد الشحن والتفريغ عادة هو من عقود القانون الخاصة وليس من العقود الإدارية .

وتبدو أهمية معرفة ما إذا كان من عقود القانون الخاص أو القانون العام في الحالة التي يكون فيها مقاول المناولة مرفقا عاما يحدد القانون نظامه الأساسي، بحيث إذا كان العقد إداريا فإن المنازعات الناشئة عنه تكون من إختصاص القانون الإداري، ويقوم تفسير العقود على قواعد تسمح في حالة الظروف الطارئة بالإستجابة التي يعرفها القانون الإداري تحت إسم نظرية الظروف الطارئة، كما أنه له قواعد تهدف إلى إستمرار وحسن أداء الخدمة العامة¹.

سادسا:عقد الشحن والتفريغ من عقود المعاوضة: إذ ثمة أجر يتقاضاه المقاول مقابل ما يبشره من أعمال، سواء كانت مجرد أعمالا مادية أو قانونية معا².

الفرع الثالث: إثبات عقد الشحن والتفريغ

عقد الشحن و التفريغ هو عقد رضائي أي باتفاق الطرفين، ولا يشترط لانعقاده أي شكل رسمي، ويعد هذا العقد تجاريا الذي يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات، ولكن في ممارسة العملية يعتمد بشكل أساسي على وثائق الشحن و التفريغ التي تعد دليلا قانونيا يثبت تنفيذ العمليات المتعلقة بتحميل و تفريغ البضائع في الموانئ، إلى جانب وجود مستندات أخرى تستخدم أحيانا لدعم إثبات العقد.

أولا :تعريف وثيقة الشحن

وثيقة الشحن هي من أبرز وأهم وثيقة يثبت بها عقد الشحن والتفريغ الذي يتم بموجب وثيقة الشحن.

لقد نص المشرع الجزائري على وثيقة الشحن في القانون البحري المواد من 748_769، ولكنه لم يحدد تعريفا له .

¹ - زكراوي حمداوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 28.

² - كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 105.

عرفه القانون العراقي سند الشحن في مادته 72 من قانون النقل العراقي بأنه: "وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل و يعتبر قرينة على تسلم الناقل الشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه و يعطي حامله المخول قانونا الحق بتسليم شيء"¹.

وأيضاً تنص المادة 1 الفقرة 7 من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورغ 1978) على أن: "يقصد بمصطلح سند الشحن، وثيقة تثبت إنعقاد عقد نقل وتلقي الناقل البضائع أو شحنة لها، ويتعهد الناقل بموجبها تسليم البضائع مقابل إسترداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع الأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن، أو لحاملها"².

وعرف كذلك على أنه: "إيصال يحرره ربان السفينة المنقول عليها البضاعة يحرره و يسلمه للشاحن كدليل على إستلامه البضاعة و شحنة لها على السفينة"³.

ثانياً: بيانات وثيقة الشحن

لقد جاء في نص المادة 748 من ق.ب.ج بأن: "بعد إستلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجهزة الحمولة الواجب دفعها".

¹ - المادة 72 من القانون رقم 80 لسنة 1983 المتضمن قانون النقل العراقي، المعدل و المتمم .

² - الفقرة 07 من المادة 01 من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في 31 مارس 1978 المسماة ب(قواعد هامبورغ). <https://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws/law/18271.html>، تاريخ الدخول 02 جوان 2025، على الساعة 9:40.

³ - الفقرة 07 من المادة 01 من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في 31 مارس 1978 المسماة ب(قواعد هامبورغ). CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (RÈGLES DE HAMBOURG), Première Partie, Dispositions Générales : **Article premier : 07) Le terme « connaissance »** : désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/fr/hamburg_rules_f.pdf .

تاريخ الدخول إلى الموقع يوم 02 جوان 2025، على الساعة 10:20.

³ - حسين النوري، سند الشحن، القاهرة، مكتبة عين الشمس، دون سنة النشر، ص 03.

1_ هوية الأطراف:

أ_ إسم الشاحن وعنوانه¹.

ب_ ذكر إسم الناقل وعنوانه بوضوح في وثيقة الشحن، فإن الناقل هو مجهزة السفينة ويكون مسؤولاً عن النقل².

ج_ إسم الربان ومحل إقامته. وإن كان هذا البيان يتغافل عنه نظراً لأن الربان هو الذي يوقع على الوثيقة، ومن ثمة سوف يعرف بهويته.

د_ إسم وعنوان المرسل إليه وتسمى هذه الحالة وثيقة الشحن إسمية. وإن كان هذا البيان أيضاً غير ضروري إذا كانت الوثيقة محررة لحاملها أو لأمر.

2_ عناصر الرحلة الواجب إتمامها :

يقصد بعناصر الرحلة أساساً ميناء الشحن والتفريغ والطريق الذي من الممكن إتباعه وتواريخ الإنطلاق الوصول... إلخ.

3_ أجرة الحمولة:

أيأن وثيقة الشحن يجب أن تتضمن قيمة الأجرة المتفق عليها، وإذا أغفل طرفا العقد هذا البيان، فيفترض أن المتعاقدان أرادا إتباع السعر الذي جرت عليه العادة بالنسبة لمثل هذه البضاعة³.

4_ بيان إسم السفينة وتاريخ التحميل:

حسب ما نصت عليه المادة 751 ق.ب.ج: "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة"، وكذلك إسم السفينة وتاريخ التحميل"⁴. بمعنى يمكن

¹ - بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في قانون البحري للبضائع في قانون جزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، جامعة باجي مختار، غنابة، كلية الحقوق، السنة الجامعية 1999.2000، ص 27.

² - قرار صادر عن المجلس الأعلى، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 39.957 بتاريخ 1989/07/09 بين (شركة ش.ص) ضد (ش.ج.ت.ن)، المجلة القضائية المحكمة العليا لسنة 1991، عدد 01، ص 71، 75.

³ - بودليو سليم، المرجع نفسه، ص 27.

⁴ - المادة 751 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

تحميل البضائع وشحنها على سطح السفينة، حيث يمكن للشاحن المطالبة بأن يتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة".

5_تفاصيل البضائع:

حسب ما نص عليه قانون البحري في المادة 752 بأن يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشمل عليه¹:

أ_ العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

ب_ عدد الطرود و الأشياء و كميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

ج_ الحالة و التكيف الظاهران للبضاعة.

بمعنى يجب وضع تفاصيل البضاعة من نوع البضائع والكمية والوزن والعلامات المميزة و التغليف، أي تعريف بالبضاعة المشحونة

ثالثا: شكل وثيقة الشحن وطرق تداوله :

يتكون سند الشحن من 04 نسخ، نسخة لمالك السفينة ومجهزها ونسخة للربان ونسخة للمرسل إليه، فالقانون يحدد كل نوع من السندات طريقة خاصة لتحديد من صاحب البضاعة، فوثيقة الشحن يمكن أن تكون إسمية أو لأمره أو لحامله، ولهذا سنتطرق شكل وثيقة الشحن و طريقة تداوله.

أ.وثيقة الشحن الإسمية:

حسب ما جاء المشرع الجزائري في نص مادته 759 ق.ب.ج بما يلي: "يمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر، أي: أ.وثيقة الشحن الإسمية، بالتخلي عن دين"².

¹ المادة 752 من القانون البحري الجزائري.

² الفقرة "أ" من المادة 759 من القانون البحري الجزائري.

و عرفه أيضا بأنه هو: "أي الصادر باسم شخص معين هو المرسل إليه. ولا يجوز للمستفيد فيه أن ينقل ملكيته لسند وملكيته البضاعة إلى غيره إلا بطريق الحوالة المدنية للحق، أي بإعلان الربان بالحوالة أو قبوله إياها"¹.

ب. وثيقة الشحن الأمر:

حيث تنص عليه المادة 759 ق.ب.ج على أنه: "يمكن نقل وثيقة...": ب. وثيقة الشحن لأمر بالتظهير²، وهي تعرف باسم ثاني كذلك **سند الشحن الإذني**: أي الصادر لأمر شخص معين، وتنتقل ملكيته وملكية البضاعة التي يمثلها بالتظهير، وهو صورة وسطى بين صورتين الأولين، الآن السند الإسمي متطرف في صعوبة تداوله والسند للحامل متطرف في تسير التداول إلى حد يهدد بفقدان الحق في حالة ضياع السند أو سرقة، ولذا يكثر استعمال السند الإذني في مسائل الإعتمادات المستندية. وقد يصدر سند الشحن إما إذن المشتري أو البنك أو الشاحن، ثم يظهر في النهاية إلى المشتري مقابل دفع الثمن، وبتظهير سند الشحن تظهيراً تاماً يتطهر من الدفع الخاصة بعلاقة الشاحن بالناقل فلا يتمسك بها في مواجهة المستفيد، أما إذا كان التظهير توكليلاً فيجوز الاحتجاج على المظهر إليه تراجع قبل المظهر³.

ت. سند الشحن لحامله:

حيث تنص المادة 759 ق.ب.ج على أنه "يمكن نقل وثيقة....": ج. " وثيقة الشحن لحاملها بتسليم وثيقة الشحن...."⁴.

و عرفها أيضاً: أي تعتبر هذه الصورة الثالثة لسند الشحن، وفي الواقع هذه الصورة تكون محفوفة بالمخاطر لأن المرسل إليه في حالة ضياعه أو تمت سرقة يكون للحائز إستلام البضاعة ولا يصلح لصاحب السند الأصلي الرجوع على الناقل في هذا الصدد. ويكون له فقط حق الرجوع على المستلم إذا ثبت أن حيازة خرجت عنه جبرا بالسرقة مثلاً. ولذلك على من فقد منه السند لحامله أن يبادر بإخطار الناقل بفقد السند

¹ - محي الدين إسماعيل علم الدين، الإعتمادات المستندية، دراسات في الاقتصاد الإسلامي، المعهد العالمي للفكر الإسلامي، سنة 1996، صفحة 59.

² - الفقرة "ب" من المادة 759 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم .

³ - محي الدين إسماعيل علم الدين، المرجع السابق، الصفحة 59.

⁴ - الفقرة "ج" من المادة 759 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

لضبطه مع من يتقدم به لا ستلام البضاعة. ويجوز للشاحن إستخراج بدل فاقد بعد إثبات حالة ضياع السند الأصلي أو تلفه¹.

المطلب الثاني: أطراف عقد الشحن و التفريغ

عقد الشحن والتفريغ هو اتفاق قانوني بين عدة أطراف يعملون معًا لضمان نقل البضائع بحرًا من مكان إلى آخر. لفهم هذا العقد بشكل جيد، من الضروري التعرف على الأطراف المشاركة فيه ودور كل منهم، ولفهم كيف ينفذ عقد الشحن والتفريغ والتزامات كل طرف من أطراف هذا العقد، لكن قبل أننتطرق إلى التعريف بمقاول المناولة المينائية و طالبي المناولة نأخذ نظرة عن ممارسة نشاط المناولة (الفرع الأول)، تعريف مقاول المناولة المينائية (الفرع الثاني) ومن ثم نتناول طالبي المناولة المينائية [المتعاقد مع المقاول] (الفرع الثالث) والذي قد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه.

الفرع الأول: ممارسة نشاط المناولة

كان المشرع الجزائري قبل تعديل القانون البحري لا يفرق بين العمليات المادية والقانونية لنشاط المناولة المينائية ، إذ يعكف مقاول المناولة على عملية تحميل البضائع، رصها ، فكها ، تفريغها و عمليات أخذ وإرجاع البضائع من/ و إلى العنابر أو اليايسة أو المستودعات، بالإضافة إلى عمليات قانونية تتمثل في حراسة و حفظ البضاعة المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ بموجب تعديل القانون 98- 05²فصل المشرع بين العمليات المادية و القانونية³.

فماهي المراحل الزمنية التي مرت بها النشاطات المينائية في الجزائر؟.

¹ محمد حامد محمود، إقتصاديات النقل و اللوجستيات، دار حميثر للنشر والترجمة، سنة 2017، الصفحة 21.

² القانون 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، المعدل والمتمم للأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، والمتضمن القانون البحري.

³ طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، كلية

الحقوق، السنة الجامعية 2009-2010، ص 26-27.

أولاً: مرحلة إحتكار الدولة للنشاطات المينائية

مرت النشاطات المينائية في الجزائر بمراحل منذ الإستقلال إلى غاية سنة 1982، متأثرة في ذلك بالنظام الإشتراكي الذي انتهجته الدولة الجزائرية.

أ. المرحلة الأولى: 1962-1971:

مباشرة بعد الإستقلال و قبل إنشاء الشركة الجزائرية للملاحة البحرية سمح لبعض المقاولات المملوكة للفرنسيين بالاستمرار في القيام بنشاطاتها (الشحن والتفريغ) .

و في سنة 1963 أنشأت الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة بموجب الأمر رقم 63-489¹ المؤرخ في 31 ديسمبر 1963، والتي كانت تمارس نشاطات مختلفة : نقل المسافرين، عمليات السمسرة، الوكالة، قطر السفن، المناولة المينائية والتشوين².

بعد مغادرة الفرنسيين استفادة الشركة السابقة من وسائل مقاولاتهم، و أصبحت هي الوحيدة التي تقوم بشحن و تفريغ البضائع على مستوى موانئ البلاد هذا الاحتكار كرس بموجب الأمر رقم 59-60 المؤرخ في 17 يونيو 1969 المتضمن احتكار النقل بالمواعين و الصيانة في الموانئ الجزائرية و النقل البحري وإيجار السفن³.

ب. المرحلة الثانية: 1971-1982 :

بعد سنة 1971 و في ظل إنشاء سلطة مينائية وطنية وهي الديوان الوطني للموانئ (ONP) بموجب المرسوم رقم 71-29 الصادر بتاريخ 1971⁴، و كذلك الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) والشركة الوطنية

¹ - الأمر 63-489 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963، المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة، ج.ر. ، عدد 06، الصادرة بتاريخ 17 جانفي 1964.

Décret n° 63-489 du 31 décembre 1963 portant agrément de la compagnie nationale de navigation et approuvant ses statuts, j.o.a, N° 6, publié le 17 janvier 1964.

² - رقيق عبد الصمد، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص 258.

³ - الأمر رقم 59-60 المؤرخ في 17 يونيو 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين و الصيانة في الموانئ الجزائرية و النقل البحري وإيجار السفن، ج.ر. ، عدد 53 ، الصادرة بتاريخ 20 يونيو 1969.

⁴ - المرسوم رقم 71-29 المؤرخ في 13 ماي 1971، يتضمن إحداث المكتب الوطني للموانئ، ج.ر. ، عدد 41 (السنة الثامنة)، الصادرة بتاريخ 21 ماي 1971.

للمعبور والمخازن العامة (SONATMAC)، آنذاك عملت السلطة المينائية على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص و منها ما كان يمارس من قبل متعامل أجنبي (كالقيادة - الإرشاد - التموين - العبور - المناولة - القطر)، وهذا يدخل في إطار الإستراتيجية العامة للإقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية¹.

ج. المرحلة الثالثة: 1982 - 2008:

هذه المرحلة بدايتها كانت سنة 1982 و بموجب المرسوم رقم 82-279² المؤرخ في 14 أوت 1982 تم تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة الذي يحدده الأمر رقم 67-77³ المؤرخ بتاريخ 11 ماي 1967 أين تم تعديل اسمها إلى الشركة الوطنية للنقل البحري، وهي شركة وطنية اقتصادية وفقا لمبادئ التنظيم الاشتراكي للمؤسسات مقرها الرئيسي بمدينة الجزائر من مهامها :

-النقل البحري للمسافرين و البضائع.

-احتكار عمليات الإيداع و الوساطة البحرية.

-مهام الوكيل البحري سواء في الجزائر أم في الخارج.

بعد ذلك و بموجب المرسوم رقم 82-280⁴ المؤرخ بتاريخ 14 أوت 1982 تم حل الشركة الوطنية لشحن وتفرغ البضائع و تحويل ما يتبعها من ممتلكات وأعمال وهياكل ووسائل ومستخدمين إلى مؤسسات مينائية المبينة أدناه حسب مهمتها و اختصاصها هذا ما نصت عليه المادة 02 من المرسوم أعلاه وهي⁵:

¹ - رقيق عبد الصمد، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص 259.

² - المرسوم رقم 82-279 المؤرخ في 14 أوت 1982، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة، ج.ر، عدد 33 (السنة 19)، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.

³ - الأمر 67-77 المؤرخ في 11 ماي 1967، المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج.ر، عدد 42 (السنة الرابعة)، الصادرة بتاريخ 23 ماي 1967.

⁴ - مرسوم رقم 82 - 280 مؤرخ في 14 أوت سنة 1982، يتضمن حل الشركة الوطنية لشحن وتفرغ البضائع و تحويل ما يتبعها من ممتلكات وأعمال وهياكل ووسائل ومستخدمين، ج.ر.. ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت سنة 1982.

⁵ - رقيق عبد الصمد، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص 260-261.

➤ المؤسسات المينائية بمدينة الجزائر¹.

➤ المؤسسات المينائية بعنابة².

➤ المؤسسات المينائية بوهران³.

➤ المؤسسات المينائية بمستغانم⁴.

➤ المؤسسات المينائية بسكيكدة⁵.

➤ المؤسسات المينائية بجاية⁶.

➤ المؤسسات المينائية بأرزيو⁷.

➤ المؤسسات المينائية بالغزوات⁸.

تطبيقا لنص المادة 914 من ق ب ج ، صدر المرسوم التنفيذي رقم 06-139⁹ نجده: "أسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة

¹ - مرسوم رقم 82-286 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 14 أوت 1982.

² - مرسوم رقم 82 - 283 المؤرخ في 14 أوت سنة 1982 يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في عنابة، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 14 أوت 1982.

³ - مرسوم رقم 82 - 289 المؤرخ في 14 أوت سنة 1982 ، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في وهران، ج. ر، ع 33 ، الصادرة بتاريخ 14 أوت 1982.

⁴ - مرسوم رقم 82-287 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مستغانم، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.

⁵ - مرسوم رقم 82-284 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في سكيكدة، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.

⁶ - مرسوم رقم 82-285 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في بجاية، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.

⁷ - مرسوم رقم 82 - 288 المؤرخ في 14 أوت سنة 1982 يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في أرزيو، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.

⁸ - مرسوم رقم 82 - 290 مؤرخ في 14 أوت سنة 1982 يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في الغزوات ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982 .

⁹ - المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج. ر، عدد 24 ، الصادرة بتاريخ 16 أفريل 2006.

عن طريق إعلان المنافسة، ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة و يلتزم باحترام أحكام دفتر الشروط ، الذي يحدد حقوق وواجبات الأطراف طبقا للنموذج الموافق عليه بقرار من الوزير المكلف بالموانئ، وذلك حسب المادة 02".

ثانيا: مرحلة رفع الاحتكار

جاء القانون 98-105¹ المتضمن القانون البحري الجزائري في ظل توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق والتفتح التجاري على العالم، فقد فرق هذا القانون بين عمليات "مقاولة المناولة" وعمليات "مقاولة التشوين"، وفي هذا الصدد صدر المرسوم التنفيذي 06-139 الذي عدل بالمرسوم التنفيذي 08-363²، الذي يحدد شروط و كفايات ممارسة نشاط قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين والذي جاء بما يلي:

1- المستثمر في إطار نشاط المناولة: 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 إمتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة، ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط³، حيث حصر المرسوم النشاطات المينائية فقط بالنسبة للأشخاص الطبيعية من جنسية جزائرية.

- كما منح المرسوم ممارسة النشاطات المينائية للأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الجزائري كشرط جوهري لتقادي اللجوء إلى تطبيق القانون الأجنبي على أساس أن الجزائر فتية المجال التشريعي الذي يحكم ذلك مما يدفع الأطراف لتطبيق قانون أعمق (الفقرة 02 من المادة 03)⁴.

2- طريقة منح الإمتياز:

يتم منح الإمتياز بطريقتين:

- طريق المنافسة بإيداع العروض واختيار العرض الأفضل.

¹ - القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

² - المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، ج.ر، عدد 64، الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006، الذي يحدد شروط وكفايات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ، ج.ر، ع 24، الصادرة بتاريخ 16 أبريل 2006.

³ - المادة 03 الفقرة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363.

⁴ - طيب إبراهيم ويس ، المرجع السابق، ص 27-28.

- طريقة التفاوض المباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للإقتصاد الوطني.

- الطريقة الثانية تبقى محل تحفظ حسب بعض الباحثين فالامتياز تم منحه بطريقة معيبة، كما هو الحال بالنسبة لموانئ دبي، وهو ما تؤكد المادة 06 التي تعطي الوزير وحده إعلان التفاوض المباشر.

03- مدة الإمتياز:

رفع مدة الامتياز في حدود 40 سنة كأقصى مدة ممكنة¹، أي أنه لا يمكن أن تجاوز هذه المدة ، كما تحسب هذه المدة حسب أهمية النشاط موضوع الامتياز و الاستثمارات المقرر أن ينجزها صاحب الإمتياز المنصوص عليها في المادة 05 من المرسوم 08- 363 السابق الذكر.

04- الأتاوى :

إضافة التزامات مالية للمتعاقد مع السلطة المينائية، وهذا حسب ماورد في المادة 09: " يخضع المتعامل المختار إلى دفع مقابل مالي يتكون مما يأتي² :

-حق الدخول يدفع مرة واحدة عند بداية سريان الامتياز.

-إتاوة سنوية ثابتة تتعلق بشغل الأملاك العمومية المينائية وإستعمالها.

-إتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور حجم النشاطات الممارسة.

وتكون مشتملات الأتاوى الخاصة بالامتياز المذكورة أعلاه، محل تفاوض بين السلطة المينائية المعنية و المتعاملين المختارين على أساس مخطط أعمال يطابق نمودجه تقاليد المهنة و أعرافها في ممارسة النشاطات المذكورة أعلاه " .

¹-طبيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 29.

²- المادة 09 من المرسوم التنفيذي رقم 08 - 363 .

الفرع الثاني: مقال المناول المينائية

يلعب مقال المناول المينائية دوراً أساسياً في إنجاز عمليات الشحن والتفريغ داخل الموانئ، إذ يتولى تنفيذ جميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على ظهر السفينة وتفريغها منها، مستعيناً بعمال متخصصين وأدوات مثل الروافع والصنادل...، وقد يتولى إلى جانب ذلك أعمالاً قانونية متصلة بالشحن والتفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل. كما يشمل نشاطه أيضاً عمليات وضع البضائع بالمخازن والساحات، وإخراجها منها عند الحاجة، وظيفته مقال الشحن والتفريغ، ليست معاصرة لنشوء الملاحة البحرية، فقديمًا كان البحارة أوطاق السفينة من يقوموا بعمليات الشحن والتفريغ بأنفسهم، ويمكن أن يكون المقال إما اختيارياً أو إجبارياً، وقد يجمع بين نشاطه ونشاطات أخرى كوكالة السفينة أو وكالة الحمولة.

ولهذا سيتم التطرق إلى تعريف مقاولاً لمناول المينائية (أولاً) ثم نشأته (ثانياً)، وبعدها نستعرض صور مقال المناول المينائية (ثالثاً)، وأخيراً الجمع بين نشاط المقال و نشاط مجمع ومفكك البضائع(رابعاً).

أولاً : تعريف مقال المناول المينائية

وهو مقال يقوم بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة و تفريغها منها، ويستعين في ذلك بعمال متخصصين وبأدوات خاصة كالروافع و البراطيم والصنادل أو ما يماثلها¹.

مقال المناول : " هو المقال الذي يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة(الشحن) على ظهر السفينة أو إنزالها منها (التفريغ). وقد يتولى إلى جانب ذلك أعمالاً قانونية متصلة بالشحن والتفريغ لحساب الشحن أو المرسل إليه أو الناقل"².

¹ - فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري(نشأته وتطوره، السفينة، أشخاصها، نشأته وتطوره . السفينة . أشخاصها . عقد النقل البحري . الأخطار البحرية . التأمين البحري)، 2016، ص172.

(<https://www.researchgate.net/>) .

(https://www.researchgate.net/publication/351103533_mbady_alqanwn_albhry)، تاريخ الدخول إلى الموقع 02

جوان 2025، على الساعة 19:20.

² - خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين "التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978"، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع "قانون المسؤولية المهنية"، تاريخ المناقشة 04 جويلية، ص 24.

ويعرف أيضا بأنه: "المقاول المكلف داخل الميناء بكل عمليات شحن وتفريغ البضائع، وكل العمليات التي تسبقها وتليها بما في ذلك: "عمليات الوضع بالمخازن وبالساحات (إيداع البضائع في المخازن وإخراجها).¹ ويلاحظ في هذا الصدد مايلي:

1- أن مقاول الشحن والتفريغ يتمتع بالإستقلال في عمله، فلا سلطان لأحد عليه في كيفية أدائه له وهذه الخاصية كانت مثار خلاف في الفقه والقضاء وهذا راجع لكون هناك من يرى أنه مجرد تابع للناقل، يرى آخرون بأن المقاول يتمتع باستقلال محدود.

2- غالبا ما يجمع مقاول الشحن والتفريغ بين نشاطه ونشاط غيره من أشخاص الملاحة البحرية، فيمكن أن يكون للناقل البحري فرع خاص للشحن والتفريغ، كما يمكن أن يكون مقاول المناولة المينائية (الشحن والتفريغ) هو وكيل السفينة، وفي هذه الحالة لا يباشر فقط شحن وتفريغ السفينة التي يكون وكيلا لها وإنما يحصل الأجرة و يؤدي رسوم التراكي².

مقاول الشحن والتفريغ هو ذلك الشخص الذي يكون موجودا في الميناء، والذي تنحصر مهمته في القيام بعملية شحن البضاعة على السفن، أو تفريغها منها مستعينا في ذلك بعمالهم عمال الموانئ، وبأدوات خاصة هي الروافع على اختلاف أنواعها و الصناديل و البراطيم والمواعين. وهي مهمة قد يتولاها الشاحن أثناء عملية شحن البضاعة على ظهر السفينة، فيما يتكفل المرسل إليه بنفسه أو عن طريق وكيله «وكيل الشحنة» بتفريغ البضاعة عند وصولها، وقد يشترط في عقد النقل قيام الناقل بعمليتي الشحن و التفريغ. إلا أنه في الغالب ما يعهد بهذه المهام الى مقاولين متخصصون حيث يتكفل هؤلاء بجلب عمال ذوي خبرة و

¹ - كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص102.

² - كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 110.

"berthage charge" means a charge in respect of a vessel that is secured to or moored at or occupies a berth or part thereof or is fast to or tied up alongside any other vessel occupying a berth.

رسوم التراكي: "هي الرسوم المفروضة على السفينة التي تكون مربوطة أو راسية أو تحتل رصيفاً أو جزءاً منه، أو تكون مربوطة أو موثقة بجانب أي سفينة أخرى تحتل رصيفاً".

(<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/ports-harbours-anchorages/charges-services-public-ports-owned-transport-canada>).

تاريخ الدخول إلى الموقع: 2025/06/15، على الساعة 20:14.

كفاءة مهنية على مستوى الموانئ، لا تسري عليهم أحكام القانون البحري بل تنطبق عليهم الأحكام الخاصة بالعمل البري¹.

وفي هذا الخصوص فإن مهام مقاول الشحن والتفريغ تنحصر ضمن عمليات مادية تتعلق بالشحن والتفريغ، ومن ثم لا شأن له بفحص البضاعة أو تسليمها للمرسل إليه ولكن الأمور قد تدق عملا وذلك عندما يعهد المرسل إليه إلى المقاول البحري باستلام البضاعة وتسليمه سند الشحن. في هذه الحالة فإن المقاول يكتسب إلى جانب صفته كمقاول بحري، صفة وكيل الشحنة، وقد استلزمت كل من المادة 920 - 921 من ق.ب.ج، أن العمليات القانونية" تجرى بموجب عقد يبرم بالتفاوض الحر وتفضي إلى دفع مقابل²"، وهذا ما نصت عليه المادة 921³ من ق.ب.ج، ونجد أن المشرع الجزائري قد جاء بكلمة التشوين في القانون البحري الجزائري و الذي يقصد بها الأعمال القانونية والتي وُردت في نص المادة 920⁴ من ق.ب.ج: "يشمل تشوين البضائع، العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف فياليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة و حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

ثانيا: نشأة مقاول المناولة

وظيفة مقاول الشحن و التفريغ، ليست معاصرة لنشوء الملاحة البحرية، فقديمًا كان البحارة أو طاقم السفينة من يقوم بعمليات الشحن و التفريغ، فكان الحمالين هم من ينقلون بمشقة تلك الأثقال على ظهورهم هذه الصورة أصبحت الآن من تاريخ البحرية التجارية.⁵

والبحارة بعد ذلك أدرى بالسفينة التي يعملون وكذلك لهم معرفة جيدة بأماكن تخزين البضائع في عنابرها، علاوة على أن استخدام البحارة في هذه العمليات كان ينطوي على التكاليف وتوفير الوقت⁶.

¹ - بن حموفتح الدين، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، بدون تاريخ وسنة النشر، ص 309.

² - بن حموفتح الدين، المرجع السابق، ص 309.

³ - المادة 921 من القانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998، المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري.

⁴ - المادة 920 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

⁵ - زكراوي حمداوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 14.

⁶ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 110-111.

وعندما ازدادت ضخامة السفن وحمولتها، رفض الربابنة القيام بشحن البضائع أو تفريغها واشتروا أن يكون الاستلام والتسليم تحت الصاري (الروافع) clause sous vergue أي أن الشاحن يقوم بشحن البضاعة ويسلمها الى الربان تحت الروافع (الصاري)، وأن المرسل يتسلمها تحت الصاري ومن ثم يقوم بتفريغها بمعرفته. واستخدم التجار لهذا الغرض حمالين portefaix و بسبب زيادة حمولة السفن وازدحام الموانئ جعلتهم يستخدمون معدات خاصة، وأصبح عملهم نوعا من المقاول، و في الوقت نفسه الذي كان يعهد إليهم بالعمل المادي، كانوا يقومون أحيانا باستلام البضاعة من الربان نيابة عن المرسل إليه ، كما أنهم يقومون بالاستلام حتى و لو لم يوكل إليهم تقديم الخدمات المادية اللازمة لشحن السفينة وتفريغها¹.

ثالثا: صور مقاول المناولة

الأصل أن الاستعانة بمقاول المناولة هي مسألة إختيارية ترجع إلى تقدير صاحب الشأن، غير أنه في بعض الحالات يكون اللجوء إجباريا تفرضه اللوائح في الموانئ.

أ. المقاول الاختياري :

يكون اللجوء إلى خدماته إختياريا، ففي حالة إختيار الناقل للمقاول، فإنه لا تكون هناك علاقة بين المقاول والمرسل إليه - أو الشاحن - ، ويرجع الشاحن على الناقل تعاقديا وذلك في حالة وقوع الضرر، في حين يمكن للشاحن أو المرسل إليه بالرجوع على المقاول تقصيريا و هذا حسب ماجاء في نص المادة 124 ق.م² : "كل عمل أيا كان يرتكبه المرء، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"³.

إذا أراد صاحب الشأن المتمثل في أحد أطراف عقد النقل البحري إبرام عقد المناولة المينائية، بناء على بعض الاعتبارات والمتمثلة في⁴:

- السرعة في أداء المهام المطلوبة منه.

¹-كمال حمدي ، المرجع السابق، ص111.

²- المادة 124 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر، ع78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل و المتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن القانون المدني، ج. ر، ع31، الصادرة بتاريخ 13 ماي 2007.

³- خلفي أمين، المرجع السابق، ص25.

⁴- طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 33.

- الأمانة و الثقة في تقديم الخدمات لطالب الخدمة.

- إحترام مواعيد الشحن والتفريغ بالمواعيد الدقيقة.

- السمعة الطيبة وسط المحيط المينائي.

كما نجد الفقه قد فرق بين نوعين من المقاول الاختياري: فمن جهة هناك المقاول المختار بمعرفة الناقل "أي" مقاول الناقل"، ومن جهة أخرى المقاول المختار بمعرفة الشاحن أو المرسل إليه والذي يعرف بـ "مقاول الشاحن أو المرسل إليه".

على أنه إذا كان هناك شك فيما إذا كان تعاقد مع المقاول قد تم مع الناقل، أو الشاحن أو المرسل إليه، فإنه يعتبر قد تم التعاقد مع الناقل¹.

01: المقاول المختار بمعرفة الشاحن أو المرسل إليه

في الحالة العادية و السائدة نجد أن الناقل هو من يختار المقاول ويتعاقد معه، في حين أن المرسل إليه أو الشاحن غالبا ما يقوم بهذا الأمر، وهذا في حالة ما إذا تعلق الأمر بشحن أو تفريغ طرود ثقيلة جدا وذات أهمية كبيرة يفضل معها الشاحن أو المرسل إليه ملاحظة تداولها مع مقاول لديه الإمكانيات الكافية².

يجب على الشاحن عند الشحن أن يسلم البضائع تحت الروافع، أي بمحاذاة السفينة Le long du bord، إما القيام بها بنفسه أو بأن يتوجه إلى مقاول الشحن ويكلفه بمباشرة الأعمال المادية الخاصة بالشحن، وأن يسلم البضائع لحسابه للربان بما يقتضيه ذلك من التحقق من عدد وحالة البضاعة، وتسليم البضاعة عمل قانوني يؤديه المقاول في هذه الحالة كوكيل عن الشاحن.

عند التفريغ يمكن للمرسل إليه في الوضع الاستثنائي يمكن للمرسل إليه أن يحضر ويستلم بضائعه بنفسه تحت الروافع، وهو في هذه الحالة يباشر شخصيا العملية القانونية للإستلام التي تضع نهاية للإلتزامات الناقل، و الغالب أن يتوجه إلى مقاول التفريغ وتكليفه بمهمة تولي إستلام البضائع لحسابه و إتخاذ التحفظات ضد السفينة عند الاقتضاء و التخالص عن سند الشحن، وباختصار النيابة عنه في الاستلام يضع نهاية لعقد النقل البحري، ففي هذه الحالة الدور الذي يؤديه المقاول هو تمثيل المرسل إليه لدى الربان لإتمام عملية

¹- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 115-116.

²- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 116.

قانونية وهي استلام البضائع، فالمقاوّل إذن وكيل المرسل إليه، وتقتضي هذه الوكالة أنه يتعين على المقاوّل حفظ حقوق موكله في مواجهة الناقل و ذلك بإتخاذ التحفظات اللازمة قبله في المواعيد المقررة قانوناً و هذا في حالة وجود تلف أو هلاك بالبضاعة و إلا كان مسؤولاً عن تقصيره.

يلاحظ بالنسبة للمقاوّل المختار بمعرفة المرسل إليه أو الشاحن أن الناقل يعتبر من الغير بالنسبة لعقد الشحن والتفريغ فلا علاقة بينه و بين المقاوّل، كذلك أن المقاوّل يعتبر من الغير بالنسبة لعقد النقل البحري ويسأل تقصيرياً عما يحدثه أضرار للناقل، سواء بخطئه أو يفعل الأدوات التي يستعملها لمباشرة عمله¹.

02: المقاوّل المختار بمعرفة الناقل

الوضع العادي أن يتعاقد المقاوّل مع الناقل ، و يجرى العمل في الخطوط المنتظمة على إدراج شرط *quai pour bord* في سند الشحن، ومقتضاه أن تكون عمليات الشحن والتفريغ على عاتق الناقل، الذي إما أن يتسلم البضاعة أو يسلمها في المخازن أو على الرصيف، فيتولى اختيار المقاوّل و التعاقد معه الذي يكون غالباً بمعرفة ممثله وكيل السفينة.

وسير عمليات الشحن والتفريغ عادة ما يكون على النحو التالي:

يمكن للشاحن عند القيام بإيداع بضائعه في مخازن الناقل الذي يسلمه سندا برسم الشحن، و يقدمها مباشرة للمقاوّل مقابل تذكرة السطح *billet de bord* الصادرة باسم الناقل و هذا في حالة ما إذا لم يكن للناقل مخازن، و بواسطة أحد تابعيه و الذي يُعرف بالمراجع *pointeur* يدوّن المقاوّل على تذكرة السطح البضائع التي تسلمه وملاحظاته عن حالتها. و علاوة على أوراق المراجعة " *feuille de pointage* " التي تنشأ مع ضابط السطح " *officier du bord* " محرر عند الشحن الفعلي كشف حالة *différential – état de différence état* موقعاً عليها من ممثل المقاوّل وضابط السطح الذي يكون محلاً للمقارنة مع تذكرة السطح وذلك بغية تحديد خطة حصول الأضرار المحتملة².

يفرغ المقاوّل البضائع على الرصيف وذلك عند الوصول فتحصل مراجعة حضورية بين المراجع التابع للمقاوّل و ضابط السطح ، ويحرر كشف حالة ويسلم المقاوّل البضائع إلى المرسل إليه بعد بقائها فترة قصيرة أو

¹ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 117.

² - كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 118.

طويلة على الرصيف أو في الحظائر، ويكون تسليمه البضائع إلى المرسل إليه مقابل تقديمه سند الشحن مؤشراً عليه بعبارة أو أمر التسليم الذي سلم له من الناقل أو وكيله وهذا بعد تقديمه سند الشحن.

و يلاحظ على هذه العمليات رغم قيام المقاول بأدائها ما يأتي:

_ أن هذه العمليات رغم قيام المقاول بأدائها، إلا أن الناقل البحري هو الذي يلتزم بها و المسؤول في مواجهة الشاحن و المرسل إليه منذ استلامه البضاعة إلى غاية تسليمها الفعلي، ومن ثم يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل للبضاعة نتيجة إهمال المقاول حتى ولو استخدم مقاولاً فلا يرفع عن الناقل إلتزامه لعمليات الشحن والتفريغ، وإن كان يبقى له الرجوع على الأخير¹.

_ هذه العمليات و إن كانت بناء على عقد النقل البحري، يلتزم المقاول بأدائها لكن لا يستمد مصدره من عقد النقل البحري الذي هو أجنبياً عنه و إنما مرتبط بالناقل البحري بموجب عقد المناولة المينائية².

_ إذا تلقى المقاول وكالة من الناقل لإستلام البضاعة من الشاحن عند بدء عقد النقل البحري أو تسليمها للمرسل إليه في نهايته فإنه يعد في هذه وكلاء عن الناقل³.

ب: المقاول الإجباري

هو المقاول الذي تفرضه لوائح الميناء أو يعين بقرار من السلطة العامة، فتقوم الإدارة بتحديد التزامات المقاول ومقدار الأجر الذي يتقاضاه ونظام المسؤولية ويحدد ذلك كله بدفتر الشروط le cahier de charge يلحق بالقرار وتخضع له جميع السفن التي تصل للميناء⁴.

في بعض الحالات يكون المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ إجبارياً، كما كان عليه الحال في الجزائر غداة الاستقلال، إذ ظلت (CNAN) المؤسسة الوحيدة المحتكرة لعملية المناولة في الموانئ الجزائرية، وتم النص على ذلك بصفة رسمية بموجب المرسوم رقم 50-69⁵.

¹ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 118.

² - طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 34.

³ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 119.

⁴ - كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 108-109.

⁵ - المرسوم رقم 50-69 المؤرخ في 17 جوان 1969، يتضمن إحتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر، عدد 53، الصادرة بتاريخ 20 جوان 1969.

رابعاً: التمييز بين نشاط مقاول المناولة و نشاط مجمع ومفكك البضائع :

أحيانا يخلط البعض بين نشاط مقاول المناولة و نشاط مجمع و مفكك البضائع ، وعلى نتطرق لنقاط التمييز بينهما على النحو التالي¹ :

1- من حيث صفة المستثمر : يتشابه كل من النشاطين في أن المستثمر هو كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري. إلا أن الفرق بينا أن مجمع ومفكك البضائع اشترط المشرع أن يكون حائزاً على شهادة دراسات العليا ، وأن يثبت خبرة مهنية في مجال النقل البحري أو مهنة مساعدي النقل البحري تعادل على الأقل 5 سنوات وكذلك الأمر بالنسبة للشخص المعنوي اشترط المشرع الجنسية الجزائرية في المسير و الشركاء أو المدير العام والمساهمين ، وأن يثبت المسير أو المدير العام الخبرة و الحصول على شهادة الدراسات العليا والإقامة في الجزائر .

2- من حيث آلية منح النشاط : يتم اختيار مقاول المناولة إما عن طريق المنافسة أو التفاوض ليفرغ في شكل عقد امتياز يبرم بين السلطة المينائية و المتعامل المختار، أما نشاط مجمع-مفكك البضاعة فيكون عن طريق قرار اعتماد صادر عن وزير النقل بعد أخذ رأي لجنة وزارية.

3- العلاقة بين المتعامل و الزبون : العلاقة ما بين مقاول المناولة و طالبي خدمات المناولة يحكمها عقد مناولة و كيف بأنه عقد مقاوله بمفهوم القانون المدني ، أما مجمع-مفكك البضاعة فيحكمه بزبائنه عقد وكالة.

4- قرار الإعتماد يمنح لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد ، أما مدة امتياز ممارسة نشاط المناولة فلا يمكن أن تتجاوز 40 سنة .

5- عمليات المناولة أوسع و أشمل من نشاط تجميع وفك البضائع ، كما تحتاج لرؤوس أموال ضخمة وإجراءات تعاقدية كثيرة و معقدة .

6- عقد المناولة عقد رضائي لا تشترط فيه الكتابة أما عقد الوكالة المتضمن عمليات التجميع والتفكيك فهي عقد مكتوب يحدد بدقة حقوق و واجبات الطرفين.

¹ - لكل مخلوف ، مداخله في إطار الندوة الدكتورالية ، الموسومة بالتنظيم القانوني للمهن المساعدة للنقل البحري في الجزائر بين القانون العام و الخاص، مجمع و مفكك البضائع ، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 28 ماي 2025، ص 4-3.

الفرع الثالث: طالبي المناولة (المتعاقد مع المقاول)

يتفق مقاول المناولة في عقد الشحن والتفريغ، مع شخص (طرف) يطلب خدماته لتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ داخل الميناء، إذ أن هذا الطرف قد يكون من الأطراف المعنية بعقد النقل البحري والمتمثلين في: "الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه".

ولهذا سنتطرق إلى : طالبي المناولة (أولا) والمتمثلين في : الناقل، ثم ننقل إلى الشاحن أو المرسل إليه، وبعدها نتناول الالتزامات المترتبة على عاتق الشاحن والمرسل إليه والناقل في عقد الشحن والتفريغ (ثانيا).

أولا: تعريف طالبي المناولة

لمعرفة من المتعاقد مع المقاول ، اعتمدنا على تعريف هؤلاء المتعاقدين و المتمثلين إما في الناقل ، الشاحن أو المرسل إليه ، في القانون ، الاتفاقيات الدولية ومن ثم الفقه.

1- الناقل:

غالبا ما تعهد في عقد النقل البحري عملية نقل وتحريك بضاعة معينة من ميناء إلى آخر والذي يفصل بينهما مجال جغرافي واسع ، قد يكون الناقل البحري شخصا طبيعيا أو شخصا معنويا، لاسيما أن الغالب عملا هو توكيل أعمال النقل إلى شركات متخصصة تمتلك أساطيل بحرية ضخمة ورؤوس أموال كبيرة تمكنها من تحمل أعباء التزاماتها¹.

و يكون الناقل بالضرورة هو المتعاقد مع المقاول وفق أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 واتفاقية هامبورج لسنة 1978 والقانون الفرنسي الصادر في 18/06/1966 بحسبان أنه يقع على الناقل في ظل هذه التشريعات عبء الشحن والتفريغ².

¹ - بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في القانون، تخصص: قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، تاريخ المناقشة 11 نوفمبر 2021، ص 41.

² - كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ، المرجع السابق، ص 125.

و ذات الأمر يصدق في ظل أحكام القانون البحري الذي نص على أن يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر. و قد يكون المتعاقد مع المقاول وكيل الناقل و هو إما أن يكون الربان إذ وفق لنص م 583 من ق.ب.ج : "يمثل الربان المجهز بقوة القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة"، فإن الربان يعتبر ممثلاً قانونياً للمجهز أو قد يكون وكيلاً للسفينة والذي هو وكيل عن المجهز طبقاً للمادة 609¹ من القانون البحري الجزائري².

فكيف جاء تعريف الناقل البحري وفقاً للقوانين والاتفاقيات الدولية ووفقاً للفقهاء؟!

أ. تعريف الناقل البحري في التشريعات و الاتفاقيات الدولية:

نتطرق إلى تعريف الناقل في التشريعات والاتفاقيات الدولية.

-التعريف التشريعي:

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفاً محدداً إلا أنه يمكن استنتاج تعريفاً له من خلال ما نصت عليه المادة 738 ق.ب.ج : "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسمأة أجرة الحمولة". و عليه يمكن القول أن المشرع الجزائري عرف الناقل من خلال تعريفه لعقد النقل.

- تعريف الاتفاقيات الدولية:

من بين الاتفاقيات الدولية التي عرفت الناقل نجد اتفاقية بروكسل لسنة 1924 واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع.

¹- المادة 609 من القانون البحري الجزائري: "يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء".

²- زكراوي حمداوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 33.

اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 و المعدلة ببروتوكول 1968 وبموجب بروتوكول 21 ديسمبر 1979:

جاءت بتعريف " الناقل " في المادة 01 الفقرة " أ " ¹ بأنه: "مالك السفينة أو المستأجر الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن".

وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة بقواعد هامبورغ لسنة 1978

عرفت الناقل في مادتها 01 الفقرة 01 ²: "يعني كل شخص يبرم أو يُبرم نيابةً عن شخص آخر عقد نقل البضائع بحراً مع الشاحن".

أو يمكن تعريفه بأنه : "يراد بمصطلح الناقل كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً". وهو يعد أكثر عمومية و أوسع وأشمل من التعريف الوارد في معاهدة بروكسل الذي ضيق من مفهوم الناقل وجعله قاصراً على مالك السفينة أو مستأجرها الذي يبرم العقد مع الشاحن ³.

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا:
قواعد روتردام

¹ - الفقرة " أ " من المادة 01 من اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 25 أوت 1924 المعدلة ببروتوكول المؤرخة في 23 فيفري 1968 وبموجب بروتوكول 21 ديسمبر 1979.

CONVENTION DE BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 Pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979, Article Premier : A) « **Transporteur** » : " comprend le propriétaire du navire ou de l'affrètement, partie à un contrat de transport avec un chargeur ".

(https://www.idit.fr/legislation/documents/Conv_Brlles_25aout1924_amendee1968et79.pdf .)

تاريخ الدخول إلى الموقع يوم 03 جوان 2025 ، على الساعة 09:30.

² - الفقرة من 01 المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري للبضائع، 1978 (قواعد هامبورغ)، ص 01.

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (Règles De Hambourg) : Article premier : 1) Le terme « **transporteur** » : " désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur ".

³ - كريد مريم، المرجع السابق، ص 117.

ورد تعريف الناقل في المادة 01 الفقرة 05 من هذه الاتفاقية بأنه: "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن¹."

ب. التعريف الفقهي:

يقصد بالناقل: "هو من يلتزم بنقل البضاعة بحرا، والغالب أن يكون مالكا للسفينة التي تنقل عليها، على أن يكون الناقل مستأجرا للسفينة و التي قد تكون مجهزة أو غير مجهزة²."

الناقل هو الشخص الذي يتولى عملية نقل البضاعة سواء على سفينة يملكها أو على سفينة تابعة لخط مالحى معين يقوم بتأجيرها أو حتى مجهزا لها.

و يعرف الناقل على العموم بأنه: "ذلك الطرف الذي قد يكون مالك السفينة أو مستأجرها مجهزة أو دون تجهيز، والذي يبرم عقد النقل البحري مع الشاحن من أجل نقل بضائع هذا الأخير وتوصيلها إلى ميناء الوصول"³.

02: الشاحن أو المرسل إليه

ويبدو ذلك في حالة الإتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بعمليات الشحن والتفريغ، إذ

يكون المتعاقد مع المقاول هو الشاحن أو المرسل إليه، و بخصوص العمليات المتصلة

بالشحن والتفريغ : وهذه العمليات تتمثل في الوكالة و الوديعة.

¹ - الفقرة 05 من المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة " بقواعد روتردام"، لسنة 2009، ص 5.

Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, « Règles de Rotterdam », Article 01: Définitions : 5. Le terme «**transporteur**» désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur, 2009, page 5.

(<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/fr/rotterdam-rules-f.pdf>).

تاريخ الدخول إلى الموقع : 02 جوان 2025، على الساعة 10:15.

² - مصطفى كمال طه، القانون البحري، (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون طبعة و سنة النشر، ص 287.

³ - بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 40.

وإذ كان من الجائز أن يعهد إلى المقاول بعمليات متصلة بالشحن و التفريغ لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه¹، وبالتالي فإن من المشار إليهم (الشاحن أو المرسل إليه) يكون هو المتعاقد مع المقاول بشأن هذه العمليات، وإذا كان التعاقد حاصلًا من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة فإنه يشترط أن يكون المقاول بها باتفاق كتابي صريح².

أ . تعريف الشاحن:

نتطرق إلى التعريف التشريعي و الفقهي للشاحن :

- التعريف التشريعي:

سنتطرق إلى تعريف القوانين مثل القانون الجزائري، وكذلك الاتفاقيات الدولية.

لم يعرف المشرع الجزائري الشاحن البحري صراحة، إلا أنه بالرجوع إلى المادة 738 ق.ب.ج السابقة الذكر والتي عرفت عقد النقل البحري، يتضح أن الشاحن هو صاحب البضاعة والذي يتعاقد مع الناقل بموجب عقد من أجل نقلها، أي هو مرسل البضاعة للمرسل إليه، وكما يتضح أيضا أن الشاحن هو الملتزم الأصلي بدفع أجرة الحمولة.

كما أضافت المادة 753³ من نفس القانون : "تدرج بيانات البضائع ضمن وثيقة الشحن على أساس التصريح الكتابي للشاحن". أن الشاحن هو من يقوم بالتصريح الكتابي للبيانات المتعلقة بالبضائع إلى الناقل، كما أن صدور وثيقة الشحن البحري يتوقف على إرادته طبقا لما جاءت به المادة 748 من نفس القانون (ق.ب.ج) والتي نصت على أنه: " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجهزة الحمولة الواجب دفعها" .

¹ - زكراوي حمداوي، المرجع السابق، 34.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 125.

³ - المادة 753 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

على هذا الأساس يمكن تعريف الشاحن البحري معتمدين على معيار التعاقد على أنه: "ذلك الطرف الذي يبرم عقد النقل البحري للبضائع مع الناقل من أجل نقل البضائع المسلمة من طرفه، من ميناء إلى ميناء آخر مع التزامه بدفع أجرة الحمولة".

إذ يعرف أيضا بأنه: "الطرف الثاني في العلاقة التعاقدية مع الناقل الذي يبرم عقد النقل البحري مع الناقل من أجل أن يوصل هذا الأخير بضائعه إلى ميناء التفريغ وتسليمها للمرسل إليه، مقابل أجرة نقل يدفعها الناقل"¹.

– التعريف في الاتفاقيات الدولية

من هذه الاتفاقيات الدولية التي جاءت بتعريف الشاحن، نذكر:

اتفاقية بروكسل سنة 1924:

بالرغم من أنها خصصت المادة الأولى لتحديد مفهوم المصطلحات المستعملة فيها، إلا أنها لم تُدرج تعريفًا للشاحن البحري بالرغم من وجود تعريف للناقل².

اتفاقية هامبورغ سنة 1978

جاءت قواعد هامبورغ بمفهومين للشاحن وهما الشاحن المتعاقد والفعلي³ وذلك في نص المادة 01 الفقرة 03: "فالأول كل شخص يبرم باسمه أو نيابة عنه أو لحسابه عقد نقل بضائع عن طريق البحر مع الناقل، أما الشاحن الفعلي فيشمل كل شخص يسلم البضائع فعليًا للناقل باسمه أو نيابة عنه أو لحسابه فيما يتعلق

¹ – بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 49.

² – بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 50.

³ – كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، م.ر، ص 122.

بعقد النقل البحري"¹. ويرى الدكتور أحمد محمود حسني أن الجزء الثاني من هذه الفقرة والتي عرفت الشاحن، تحتاج إلى إيضاح ذلك أنها قد تثير اللبس أو الاختلاف في التفسير².

يمكن أن نفسر التعريف الذي أتت به الاتفاقية على أنه جاء لتغطية الحالات التي يمكن أن يكون عليها الشاحن، فتضمنت الحالة التي يكون فيها الشاحن نفسه الذي أبرم عقد النقل البحري مع الناقل، فيلتزم شخصيا بتسليم البضاعة للناقل، وكما تضمنت الحالة التي يتولى فيها الشاحن بالاستعانة بشخص آخر لإبرام عقد النقل البحري للبضائع باسمه أو نيابة عنه، أو الاستعانة بشخص آخر لتسليم البضائع باسمه عن الناقل.

بالتالي فإن التعريف الذي جاءت به الاتفاقية ميز بين الشاحن المتعاقد و الشاحن الفعلي، فعرفت الشاحن المتعاقد على أنه: "كل شخص يبرم عقد النقل البحري مع الناقل، أو كل شخص يسلم البضاعة للناقل البحري".

تظهر شخصية الشاحن القانونية طبقا لاتفاقية هامبورغ كشاحن متعاقد بمجرد قيامه بتسليم البضاعة للناقل البحري رغم عدم إبرامه لعقد النقل مع الناقل البحري، في حين عرفت الشاحن الفعلي بأنه: "كل شخص أبرم عقد النقل البحري باسم الشاحن المتعاقد أو نيابة عنه، أو أي شخص سلم البضاعة محل النقل للناقل باسم الشاحن المتعاقد أو نيابة عنه"³.

اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا :
قواعد روتردام

¹ - الفقرة 03 من المادة 01 من اتفاقية هامبورغ، المرجع السابق، ص 01.

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (Règles De Hambourg): Article premier : 3. Le terme « **chargeur** » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

² - بشوش يوسف، المرجع نفسه، ص 50.

³ - بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 50.

وضعت قواعد روتردام تعريفا للشاحن في المادة 01 التي أثبتت ثلاث صور للشاحن¹ ، والتي تتمثل في : الشاحن ، الشاحن المستندي، والطرف المسيطر.

الصورة الأولى: وتتمثل في تعريف الشاحن في الفقرة 08 من المادة 01²: " الشاحن يعني الشخص الذي أبرم عقد النقل مع الناقل".

الصورة الثانية: الشاحن المستندي: "يعني أي شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى « الشاحن » في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني"، م 01 ف 09³.

الصورة الثالثة: الطرف المسيطر: م 51/ف (أ)⁴: " يكون الشاحن هو الطرف المسيطر ما لم يعين الشاحن عند إبرام عقد النقل ، المرسل إليه أو الشاحن المستندي أو شخصا آخر ليكون الطرف المسيطر"⁵، ومنه فالشاحن هو الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء لآخر ، 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.

¹ - كريد مريم، المرجع السابق، ص 122.

² - الفقرة 08 من المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" ، المرجع السابق، ص 06.

Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, « Règles de Rotterdam », Article 01: Définitions : 8. Le terme « **chargeur** » désigne la personne qui conclut un contrat de transport avec le transporteur, p 06.

³ - الفقرة 09 من المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام" ، المرجع السابق، ص 06.

Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, « Règles de Rotterdam », Article 01: Définitions : 9. Le terme « **chargeur documentaire** » désigne une personne, autre que le chargeur, qui accepte d'être désignée comme « chargeur » dans le document de transport ou le document électronique de transport, p 06.

⁴ - الفقرة أ من المادة 51 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا "قواعد روتردام"، م. ر ، ص 36.

Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, « Règles de Rotterdam », **Article 01: Définitions : 51. a)** Le chargeur est la partie contrôlante à moins que, lors de la conclusion du contrat de transport, il ne désigne le destinataire, le chargeur documentaire ou une autre personne comme partie contrôlante, p36.

⁵ - كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، م. ر، ص 122.

و نشير من جهة أخرى أنه جرى العمل أن يكون اسم الشاحن أو المرسل إليه غير محدد كما أنه في بعض الحالات الشاحن الظاهر في وثيقة الشحن ليس هو الشاحن الحقيقي فقد يكون وكيله بالعمولة للنقل أو حتى وكيل العبور الذي يدرج اسمه وليس اسم الشاحن الحقيقي (موكله)¹.

أما فيما يخص الإمضاء، فإنه من الطبيعي أن يمضي الشاحن أو ممثله على افتراض لأن الحضور أثناء تكوين العقد لأنه طرف متعاقد مع الناقل، غير أن التعامل الدولي بحكم قدمه لا يفترض إمضاء الشاحن، فكل من اتفاقية بروكسل وقواعد هامبورغ لم تتضمن نصوصا بخصوص إمضاء وثيقة الشحن من قبل الشاحن، إلا أن المشرع الجزائري في نص المادة 760/ ف2، نص على إلزامية توقيع كل نسخة من وثيقة الشحن من طرف الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد مغادرة السفينة².

-التعريف الفقهي :

ذلك الشخص الذي يلتزم بموجب عقد النقل بتقديم البضاعة للناقل سواء باعتباره مالك لها أو مستعملها الشرعي مقابل أجره يتعهد بدفعها، وكما سبق ذكره فإن مقاول الشحن والتفريغ يقوم بعمليات متصلة بالشحن والتفريغ لحساب الناقل (المجهز) أو الشاحن أو المرسل إليه.

وقد يكون هذا الشاحن شخصا طبيعيا أو معنويا كالشركات التي تقدم أو تسلم البضائع للشحن، فهو الطرف الوحيد الذي يرخص له باستلام وثائق الشحن الأصلية (الموقع عليها من طرف الناقل أو الوكيل)³.

الشاحن هو الذي يتعهد بتقديم البضاعة للنقل. وقد يرسل الشاحن البضاعة لنفسه، كما لو أرسل محل تجاري منتجاته إلى أحد فروعه في الخارج. بيد الغالب أن يحصل النقل لمصلحة شخص آخر غير الشاحن يعرف بالمرسل إليه⁴.

¹- كريد مريم، المرجع السابق، ص 123.

²- كريد مريم، المرجع نفسه، ص 123.

³- كريد مريم، المرجع السابق، ص 122.

⁴- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 287.

على العموم يمكن تعريف الشاحن البحري على أنه: "الطرف أو الشخص الذي يقوم شخصيا أو بالإستعانة بشخص آخر يدعى الشاحن الفعلي لتسليم البضاعة للناقل وفقا لعقد النقل من أجل نقلها مقابل أجرة حمولة يدفعها"¹.

ب. المرسل إليه :

سننتقل إلى تعريف المرسل إليه وفقاً للتشريع والاتفاقيات والفقهاء.

- التعريف التشريعي

هناك العديد من التعاريف التي جاءت بها القوانين و الفقهاء ، نذكر منها القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

لم يسعى المشرع الجزائري إلى تعريف المرسل إليه بالرغم من كونه طرفا أساسيا فيلا تنفيذ عقد النقل البحري، وهو الأمر الذي تخلو منه أيضا التشريعات الداخلية للدول، والتي لم تسعى هي الأخرى إلى تقديم تعريف شامل أو دقيق للمرسل إليه.

إلا أنه يمكن أن نستخلص العناصر الأساسية التي بموجبها يمكن أن تعريف المرسل إليه من مجمل القواعد القانونية التي ذكرت ضمن القانون البحري الجزائري، خاصة المادة 786 من ق.ب.ج والتي تنص على أنه: "عندما تسلم البضائع من قبل الناقل أو من يمثله إلى المرسل إليه القانوني مقابل تسليم نسخة من وثيقة الشحن، تفقد النسخ الأخرى أي قيمة لها"². كما أضافت المادة 788 في فقرتها الأولى من نفس القانون على أنه : "يسمح للمرسل إليه أو من ينوب عنه قبل استلام البضاعة بالتحقق من أهمية وحالة البضاعة التي تقدم إليه من قبل الناقل"³.

مما سبق ذكره من عناصر فإنه يمكن تعريف المرسل إليه على أنه ذلك الطرف الثالث في العلاقة العقدية الذي يتسلم البضاعة محل عقد النقل البحري للبضائع في ميناء الوصول بعد التأكد منها مقابل تسليمه نسخة من وثيقة الشحن للناقل⁴.

¹ - بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص52.

² - المادة 786 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

³ - المادة 788 الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

⁴ - بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 53.

-التعريف في الاتفاقيات الدولية:

نجد اتفاقية هامبورغ و روتردام جاءتا بتعريف المرسل إليه على عكس اتفاقية بروكسل، ومن هنا نتعرض إلى تعريف المرسل إليه حسب هاتين الاتفاقيتين،عرفته اتفاقية هامبورغ المرسل إليه في المادة الأولى الفقرة الأربعة أنه : " ذلك الشخص الذي له الحق في استلام البضائع"(مصطلح "المرسل إليه": يعني الشخص المخول باستلام البضائع)¹.

أي أن المرسل إليه هو ذلك الشخص الذي يتمتع بالصفة القانونية في مطالبة الناقل بتنفيذ التزامه بتسليم البضاعة"².

يتضح من خلال هذا التعريف أن مدلول مصطلح المرسل إليه « destinataire » جاء واضحا ولا لبس فيه، فهو يشير إلى كل شخص أهل لتسلم البضاعة أي هو المستفيد من العقد، ويلاحظ كذلك أن التعريف لم يضع أي شروط معينة لاعتبار الشخص مرسلًا إليه، فحدده في الشخص الذي له حق تسلم البضاعة، وبالإضافة إلى ذلك يفهم أن المرسل إليه هو ذلك الشخص الذي أرسلت إليه البضائع من ميناء الشحن، والذي يكون له الحق في تسلمها في ميناء الوصول عند نهاية الرحلة البحرية³.

نجد كذلك اتفاقية " روتردام" عرفته في الفقرة (11) من المادة الأولى⁴ بأنه : "الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني".

¹ - الفقرة الأولى من المادة 01: مصطلح "المرسل إليه": يعني الشخص المخول باستلام البضائع.

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER, 1978 (Règles De Hambourg): **Article premier.** – *Définitions*:4. **Le terme « destinataire »** désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

² - كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 124.

³ - بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 53-54.

⁴ - الفقرة 11 من المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع، المرجع السابق، ص06.

Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, « Règles de Rotterdam », Article premier : Définitions : 11. Le terme « **destinataire** » désigne la personne ayant droit à la livraison des marchandises en vertu d'un contrat de transport, d'un document de transport ou d'un document électronique de transport, p06.

لا يختلف مفهوم المرسل إليه في ظل اتفاقية روتردام عن الذي جاءت به اتفاقية هامبورغ ، إلا أن اتفاقية روتردام حددت إطار تسليم البضائع الذي يكون بمقتضى عقد النقل البحري أو بوثيقة الشحن أو بسجل النقل الإلكتروني وهو ما يفقد إليه التعريف الذي جاءت به اتفاقية هامبورغ.

- التعريف الفقهي:

هناك العديد من التعاريف للمرسل إليه، ومن أهمها:

المرسل إليه هو الطرف الذي تعهد الناقل البحري، بناء على اتفائه مع الشاحن، على تسليم البضاعة المنقولة إليه، فهو طرف أجنبي عن العقد الذي أبرم لفائدته ،ورغم أن المرسل إليه لم يساهم في إبرام عقد

النقل البحري، فإنه يشارك في ذلك العقد بموجب سند الشحن الذي يعتبر سندا لحيازة البضائع واستلامها¹.

وعرف أيضا بأنه : " المستفيد من عقد النقل البحري للبضائع بنقل بضاعته بحرا في حالة جيدة وفقا للمواصفات والحالة التي يتم شحنها عليها وفقا لوثيقة الشحن"².

إن المرسل إليه: " هو الشخص الذي له الحق في تسلم البضاعة في ميناء الوصول مقابل تسليمه وثيقة الشحن البحري، وكما قد يكون المرسل إليه طرفا أصليا في العقد، كأن يكون الشاحن هو المرسل إليه في آن واحد ، كما أنه قد يكون غريبا عن العقد والأمر الأكثر تداولاً، وبالتالي تنصرف إليه آثار العقد"³.

ثانيا : التزامات للمتعاقد مع المقاول

يلتزم المتعاقد مع المقاول بأداء الأجر المستحق للمقاول وتمكينه من تنفيذ العمل المتفق عليه، كما يلتزم بتسليم العمل بعد إنجازه.

¹ - الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه " القانون الأساسي والعلوم السياسية"، تاريخ المناقشة 17 جوان 2013، ص132.

² - مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، قسم الوثائق للمحكمة العليا، الديوان الوطني للأشغال التربوية، عدد خاص، 1999، ص62.

(https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf_magasin/1999_comerce.pdf).

تاريخ الدخول للموقع: 03 جوان 2025، على الساعة 10:30.

³ - بشوش يوسف، المرجع السابق، ص55.

والتزام المتعاقد مع المقاول بدفع الأجر هو الالتزام الأساسي ، إلا أن هذا الالتزام يصاحبه التزامات أخرى تختلف في طبيعتها ومداهها حسب شخص ذلك المتعاقد الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل¹.

إذن فالأطراف الثلاث (الناقل ، الشاحن أو المرسل إليه) ملزمين بدفع الأجرة أثناء طلب خدمة مقاول الشحن والتفريغ، حسب من يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتفريغ².

أ. الالتزام بدفع الأجر

بما أن عقد الشحن والتفريغ من عقود المعاوضة، فيستحق المقاول أجرا عن العمل الذي يقوم به، فإنّ هذا العقد بعد ذلك هو عقد تجاري بالنسبة للمقاول يهدف إلى تحقيق الربح.

لهذا سنتعرض إلى تعريف أجرة الحمولة و ماهية الالتزام بالأجر ثم مقدار الأجر وفي الأخير ضمان الأجر وامتيازه.

- تعريف أجرة الحمولة

في القانون العام للتجارة و نقل البضائع، أجرة الحمولة هو مصطلح متعدد المعاني، قد يكون الثمن المدفوع لنقل البضائع (عن طريق الجو، البر، أو البحر)، أو تكلفة لاستئجار سفينة، و في القانون البحري أجرة الحمولة هو الثمن المدفوع لاستئجار السفينة، أو لنقل البضائع، وهو يدفع مقدما ، أو على أساس المسافة، أو الوقت، أو القيمة، أو على أساس تسليم البضائع³.

أما المشرع الجزائري فقد استعمل لفظ أجرة الحمولة خلافا مع باقي النصوص الأخرى، التي تستعمل إما أجرة السفينة أو أجرة النقل، حيث تم النص عليها في الباب الثاني الخاص باستئجار السفن، و كذلك في الباب الثالث المتعلق بنقل البضائع، على النحو التالي على التوالي:

¹- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق ، ص 140.

²- كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ، المرجع السابق، ص 150.

³- تيزة خديجة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة 18 سبتمبر 2016، ص 10.

المادة 695 ق.ب.ج والتي تنص على¹: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة".

أما المادة 738 ق.ب.ج فنصت على أنه²: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسمأة أجرة الحمولة". نستنتج من خلال هذين النصين أن أجرة الحمولة وفقا للمشرع الجزائري هي المبلغ المالي الذي يدفعه إما المستأجر للمؤجر في عقد إيجار السفينة، أو الشاحن للناقل في عقد النقل البحري³.

- ماهية الالتزام بالأجر

يلتزم المتعاقد مع المقاول بأن يؤدي المتعاقد بأن يؤدي إلى المتعاقد أجره، إلا أن ملتزم الأجر قد يكون إما الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، وهذا حسب الشخص الذي يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتفريغ والذي يتعاقد مع المقاول بغية تنفيذ ذلك الالتزام.

الأصل في الالتزام بدفع الأجرة للمقاول سواء من قبل الناقل أو الشاحن يكون في ميناء الشحن أو المرسل إليه في ميناء التفريغ مرتبطا ارتباطا وثيقا بالشروط الواردة في سند الشحن، فهاته الأخيرة هي التي تحدد وتوضح ما إذا كانت الأجرة مستحقة الأداء بمعرفة الشاحن أو المرسل إليه، وهذا ما قد أظهرته دراسة الشروط المتعلقة بالشحن والتفريغ كيف أن المرسل إليه قد يتحمل مصاريف التفريغ، ومنها أجر المقاول، بالرغم من عدم إلتزامه بعملية التفريغ، كما يمكن للشاحن أن يتحمل مصاريف الشحن، ومنها أجر المقاول، على الرغم من عدم إلتزامه بعملية الشحن، وهذا حسب ما يأتي في سند الشحن على تحمل البضاعة مصاريف الشحن والتفريغ⁴، وهو ما يعرف بشرط "تحمل الشاحن أو المرسل إليه المخاطر والمصاريف" أو "شرط تحمل البضاعة مصاريف الشحن والتفريغ".

¹ - المادة 695 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

² - المادة 738 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم.

³ - تيزة خديجة، المرجع السابق، ص 12-13.

⁴ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 140.

لذا لا بد على الأطراف احترام ما جاء في وثيقة أو سند الشحن، فإذا تضمنت شرط استحقاق أجره الشحن ومنها أجره المقاول في ميناء الشحن، فالمقاول يطلب الوفاء بهذه الأجرة من الشاحن حتى قبل بدء العملية، أما ما تضمنت الوثيقة شرط استحقاق الأجرة في ميناء التفريغ، فالمقاول يلتزم بطلب الوفاء بالأجرة من المرسل إليه، أما إذا قام المقاول بتسليم البضاعة للمرسل إليه دون أن يتقاضى أجره التفريغ، فلا يستطيع الرجوع إلى الشاحن للمطالبة بالوفاء بها.

وبالرجوع إلى نصوص القانون البحري الجزائري في مواده التالية (المادة 1738¹، 791²، 797³) فقد نصت على أن دفع الأجرة هو التزام أساسي وجوهري يقع على عاتق كل من الشاحن والمرسل إليه فهما بصريح العبارة مدينان⁴، في هذا الصدد نصت المادة 738 ق ب ج على أن الشاحن كقاعدة عامة هو المدين الأصلي بالوفاء بالأجرة، فهذا الأخير يمكن أن يقرر ما إذا كانت أجرة الشحن مستحقة في بداية الرحلة أو نهايتها، وبناء على ذلك فإنه المدين الأصلي بالوفاء بأجرة الشحن والتفريغ أي أجرة المقاول فيقرر ما إذا يتم دفع هذه الأجرة قبل بدء الشحن أو عند التفريغ.

وهذه الشروط الخاصة بدفع الأجرة تخضع لاتفاق الأطراف وما تم إدراجه في سند الشحن أو عادات الميناء أو بناء على قرارات تنظيمية.

والأصل هو أن شروط وثيقة الشحن هي التي تبين وتوضح ما إذا كانت الأجرة مستحقة الأداء بمعرفة الشاحن وبمعرفة المرسل إليه، وعليه فإن مقاول الشحن والتفريغ لا يستطيع أن يطالب المرسل إليه في ميناء الوصول في حالة ما كان سند الشحن ينص على أن الأجرة مدفوعة مسبقا أو تسدد في الميناء ، fret payés d'avance فالشاحن هو المدين فقط هنا بالوفاء بأجر المقاول⁵.

¹ - المادة 738 من القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم، السابقة الذكر.

² - المادة 791 من ق.ب.ج: "يترتب على استلام البضائع من المرسل إليه دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول وكل مبلغ آخر يمكن أن يطالب به الناقل بموجب وثيقة الشحن أو بموجب أي وثيقة نقل أخرى".

³ - المادة 797 من ق.ب.ج: "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف. وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع".

⁴ - كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة المعيار، مجلد: 42، عدد: 54، تاريخ النشر على الخط: 15 مارس 2020، ص 566.

⁵ - كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ، المرجع السابق، ص 151.

والمرسل إليه كذلك ملزم طبقا لنص المادة 791 ق.ب.ج بدفعها وهذا بتوفر شرطين وهما: قبول استلام البضاعة و وجوب دفع الأجرة عند الوصول، أي الاتفاق على وجوب دفع أجرة التفريغ بما في ذلك أجر المقاول في ميناء الوصول.

ونشير إلى نقطة هامة، فبالرغم من شيوع الشرط الخاص بتحمل البضاعة لمصاريف الشحن والتفريغ فإنه في حالة لم يدرج الشرط في سند الشحن فبديهيًا تدخل مصاريف الشحن والتفريغ عند احتساب أجرة النقل. وخلاصة ما سبق، عملية المناولة بما تتضمنه من شحن و رص البضاعة في ميناء الشحن وتفريغها بعد الوصول (فكها وإنزالها) ووضعها على السطوح الترابية والمخازن كل هذه المصاريف تقع على عاتق البضائع والسفينة (الشاحن والمرسل إليه) فهما المتكلفتان بأجرة هذه العمليات وأجرة المقاول وهذا لا يعفي الناقل من المسؤولية عند هلاك البضاعة¹.

- مقدار الأجرة :

كما سبق ذكره فإن الأجرة التي تدفع لمقاول المناولة المينائية هي جزء من أجرة النقل تدخل فيها لتكون مقابل الالتزام بعملية الشحن والتفريغ، إذ تخضع مثلها مثل أجرة النقل إلى اتفاق الأطراف، فلم يترك الحرية في اختيار الطريقة التي تحدد بها وهذا في حالة المقاول الاختياري.

فقد جاء في نص المادة 797/01 ق.ب.ج السالفة الذكر، على أن مقدار وكيفية دفع أجرة الشحن أو الحمولة تحدد بناء على اتفاق الأطراف².

وتحدد السلطة العامة مقدار الأجرة في حالة المقاول الإجباري.

و أنه وإن كان هذا هو الأصل إلا أن واقع الأمر أن لكل مقاولات الشحن والتفريغ تعريفة أجور تحدد الأجر المستحق تصدرها السلطة العامة بمقتضى قرار تنظيمي³.

ومنه فإن أجرة ومصاريف المناولة وأجرة المقاول هي عبارة عن شروط تدرج في وثيقة الشحن، أما بالنسبة لتحديد مقدار الأجرة فتتحكم فيه عدة اعتبارات وعوامل تختلف من حالة لأخرى نذكر منها : نوع السفن التي

¹- كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 566-567.

²- كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 567.

³- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري ، ط2، المرجع السابق، ص 141.

يتم شحن البضائع على ظهرها، إذ توجد سفن دوارة، سفن اتفاقية، سفن حاويات، بالإضافة إلى حجم البضاعة المشحونة والمفرغة، نوع البضاعة فهناك بضائع تتطلب عناية خاصة لشحنها¹.

وتمثل التعريفية الحد الأقصى للأجر، بمعنى أنه وإن كان من الجائز الاتفاق على أجر أقل إلا أنه لا يجوز المطالبة لأجر أعلى. على أن ثمة أنواع من البضائع لا تسري عليها تلك التعريفية، وهي البضائع التي يستلزم تداولها عناية خاصة مثل: محتويات متحف أو مواد كيميائية خطيرة².

التحديد الذي تقرره تعريفية الأجر يختلف حسب تكس البضائع في الميناء وحسب طبيعة العملية (شحن، تفريغ،...)، ثم يحسب ما إذا كانت العملية تمت باستعمال الصنادل من عدمه كذلك يختلف الأجر بالنظر لنوع البضاعة ووزنها والعناية اللازمة في مناولتها، فيحسب في بعض الأحوال على أساس الوحدة كما في حالة السيارات أو على أساس قيمة البضاعة كما هو الحال بالنسبة للأشياء الثمينة كالمجوهرات والفضة.

ويكون إحتساب الأجر حسب الطن أو السعة أو الطول ، فللمقاول إضافة زيادة في الأجر لساعات الإنتظار التي لا يعمل فيها عماله، بالإضافة إلى ساعات العمل الإضافية و كذلك ساعات الليل ، كل هذه الزيادات تتماشى مع أوضاع تحديد أجرة عمال المقاول ، لكن عادة ما يدرج في عقد المناولة شرط مقتضاه أن السفينة تدفع مبلغا للإنتظار إذا ما كان إعاقة مؤقتة لعمليات المناولة المينائية بسبب المطر أو سوء الطقس، أو ما شابه على المحكمة أن تنقيد بنطاق الشرط³.

وحيث يوجد إتفاق، فإن ما يعرف بـ «مقابل الخطر» يمكن أن يطالب به إذا كانت عمليات المناولة المينائية تحيطها الخطورة، وقضى بأن هذا الأجر الإضافي يستحق حتى ولو لم يوجد خطر، لكن مجرد خوف معقول من جانب عمال المقاول⁴.

¹ - كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري و

الاتفاقيات الدولية المرجع السابق، ص 567.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 141.

³ - طيب ويس إبراهيم، المرجع السابق ، ص 46.

⁴ - كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 143.

- ضمانات الأجر وامتيازه:

مدين المقاول هو المتعاقد معه، وللمقاول الإلتجاء إلى القضاء لمطالبة مدينه بالأجر المستحق له إذا امتنع الأخير عن أدائه.

المسألة المطروحة تتعلق بما إذا كان للمقاول ضمان لدينه يكون موجهاً نحو البضائع التي يتداولها ويقوم بتحريكها، والتي تشكل موضوع عمله، وكذلك ما إذا كان للمقاول حق امتياز لاستيفاء أجره على تلك البضائع أو على السفينة وأدواتها. وللإجابة على هذا التساؤل، يجب التمييز بين حالتين: الحالة التي يكون فيها المتعاقد مع المقاول هو مالك البضاعة (الشاحن أو المرسل إليه)، والحالة التي يكون فيها المتعاقد هو الناقل.

المتعاقد مع المقاول هو مالك البضاعة:

فيما يتعلق بمصاريف الشحن لا يستطيع المقاول أن يباشر حق الحبس على البضائع المشحونة لسبب بسيط، هو أن تلك المصاريف لا تستحق إلا عند الشحن أي في اللحظة التي لا تكون فيها البضائع في حيازته، فإذا كانت تحت يدي المقاول نسخ سند الشحن موقعا عليها من الربان فإنه يكون دائماً بمقتضى الدفع بعدم تنفيذ العقد لرفض تسليمها للشاحن، حتى يدفع له هذا الأخير أجره، على أن حبس نسخ سند الشحن ليس له أثر عملي إذا كان سند الشحن إسمياً ، إذ يسلم الربان البضاعة في هذه الحالة للمرسل إليه بعد التحقيق من شخصيته و فيما يتعلق بمصاريف التفريغ فيبدو الوضع مختلفا حيث توجد البضاعة في هذا الغرض بين يدي المقاول الذي يستفيد بالتالي من حق الحبس.

هنا يثور التساؤل عن كيفية تنفيذ حق الحبس في هذا المجال، هل يباشر هذا الحق بالنسبة لكل طرد أم بالنسبة لمجموعة الرسائل ؟

يرى الفقه أنه وفقاً لمبدأ وحدة النقل البحري فإن هذا الحق يباشر سندا بسند ، أي أنه يمكن للمقاول حتى يسلم باقي البضاعة الواردة بسند الشحن و لا تزال في حيازته المطالبة بأن تدفع له المصاريف عن باقي مجموع البضائع الواردة بذلك السند.

إذا تحمل مقاول الشحن والتفريغ مصاريف تهدف إلى حفظ البضائع موضوع عمليات المناولة أثناء تنفيذها، فإنه يكتسب حق امتياز على تلك البضائع طبقاً للأحكام العامة¹.

وبهذا الصدد نجد أن المشرع الجزائري قد أقر للمقاول ضمانين: حق حبس البضاعة وحق الامتياز في حالة حفظها، فبالنسبة لحق حبس البضائع والامتناع عن تسليمها وبيعها، يحق للمقاول حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفي ما هو مطلوب له بسبب شحنها وتفريغها وذلك تطبيقاً للقواعد العامة، بطلب من المحكمة بإيداعها عند غير أصحابها لحين دفع مستحقاته وعلى نفقة صاحب الحق لمدة شهرين فقط منذ الوصول إلى ميناء التسليم، وإلا فإنه يجوز بيع هذه البضائع بعد موافقة السلطات القضائية وهذا حسب ما جاء في نص المادة 795 ق.ب.ج² السابقة الذكر.

كما يتمتع مقاول الشحن والتفريغ بحق امتياز على البضائع التي قام بشحنها أو تفريغها، وذلك للحصول على أجره خدماته التي تشمل أجره الشحن والتفريغ، وأجرة التأخير، وأجرة المهل الإضافية، بالإضافة إلى مصاريف إيداع البضاعة في المستودعات.

ويبقى هذا الامتياز قائماً بعد تفريغ البضاعة لمدة 15 يوماً إن لم يرفع المقاول دعواه يسقط حقه ويصبح دائناً عادياً وينقضي الامتياز قبل نهاية هذه المدة إذا انتقلت البضاعة ليد غير أصحابها حسن النية، ويظل امتياز المقاول قائماً ولو أفلس الشاحن أو المرسل إليه³.

بناءً على ما تقدم الطرف أو الشخص الذي يطلب خدمة المقاول ملزم بدفع الأجرة عند الشحن، بعد أن ينهي المقاول مهامه ولا تكون البضاعة بحوزته، أي لا يجوز له حبس البضاعة لاستيفاء دينه الأجرة في هذه الحالة، كما لا يحتاج إلى ضمانات إذا كانت الأجرة مستحقة في ميناء التحميل .

¹ - طيب ويس إبراهيم، المرجع السابق ، ص 47.

² - المادة 795 من القانون الحري الجزائري، المعدل والمتمم: "إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للنقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، فيجوز للنقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع. ويمكن كذلك بيع البضائع الغير مطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل انقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها".

³ - كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 569.

أما في حالة ما كانت الأجرة مستحقة عند الوصول أو التفريغ ورفض المتعاقد مع المقاول دفعها، فيحق للمقاول حجز البضاعة التي بحوزته حتى يستلم أجره .

كما أن للمقاول، إذا تحمل مصاريف حفظ البضاعة أثناء عمليات الشحن والتفريغ، حق امتياز على تلك البضائع، ويُصدر قاضي الأمور المستعجلة قرارًا بإيداعها (البضائع)¹.

المتعاقد مع المقاول هو الناقل

في حال كان المتعاقد مع مقاول المناولة هو الناقل، فإن مصاريف الشحن والتفريغ (المناولة المينائية) تكون مستحقة عليه، حتى وإن وقع عبء هذه المصاريف في النهاية على مالك البضاعة، وذلك نتيجة لشرط يتضمنه سند الشحن، إذ هناك مدين واحد تجاه المقاول وهو الناقل . ودين مقاول المناولة عن مصاريف الشحن عند تعاقد المقاول مع ناقل البضاعة، لا يمنحه حق الحبس للبضائع المشحونة.

أما بالنسبة للدين الناتج (الناشئ) عن مصاريف التفريغ ، فإن المقاول يحق له حبس البضائع المفرغة، صحيح أن البضائع ليس مملوكة للناقل المتعاقد معه إلا أنه تبقى قائمة العلاقة بين سبب الدين و حيازة المقاول للبضاعة التي تعطي أساس حق الحبس².

كما يحق للمقاول امتياز على المصروفات التي يكون قد تحملها للحفاظ على البضائع أثناء عمليات الشحن والتفريغ³.

أما بالنسبة للامتياز المقرر للمقاول على السفينة وآلاتها وملحقاتها على اعتبار أن هذا الامتياز ضمانا لأجره، فإن ذلك الامتياز مقرر للأشخاص المستخدمين على السفينة دون غيرهم من التابعين الذي يعملون أعمال البر أو أعمال الشحن والتفريغ، كما لا يجوز له قبل الناقل حق توقيع حجز تحفظي على السفينة وملحقاتها، فهذا النوع من الحجز لا يجوز توقيعه إلا وفاء لدين بحري وأجر المقاول لا يتسم بهذه الصفة⁴.

¹- كريد مريم، المرجع نفسه، ص 569.

²- طيب ويس إبراهيم ، المرجع السابق ، ص48.

³- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 145.

⁴- كريد مريم، المرجع السابق، 570.

ب. الالتزامات المترتبة على عاتق الشاحن والمرسل إليه والناقل في عقد الشحن والتفريغ:

إلى جانب الالتزام الأساسي بأداء الأجر، يترتب على عقد الشحن والتفريغ التزامات أخرى منصوص عليها صراحة في العقد، بالإضافة إلى التزامات ضمنية يفرضها واقع العقد، تهدف جميعها إلى تمكين المقاول من تنفيذ عمله بكفاءة تامة. ترتبط مسؤولية المقاول بهذه الالتزامات، فإذا أدى إخلاله بها إلى إلحاق ضرر بالبضاعة، يكون ملزماً بالتعويض، بينما يُعفى من المسؤولية إذا كان الضرر ناتجاً عن سبب أجنبي يرجع إلى تصرف المتضرر نفسه.

ولهذا سنتطرق إلى أهم الإلتزامات التي تقع على عاتق المتعاقد مع المقاول : الناقل، الشاحن، والمرسل إليه.

- التزامات الناقل:

قبل القيام بالرحلة، يلتزم الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة من خلال تجهيزها بالتسليح والتجهيز والتموين المناسب، بالإضافة إلى تنظيف وترتيب جميع أقسام السفينة. ويقع هذا الالتزام على الناقل نفسه، حتى وإن كان المتعاقد مع المقاول هو صاحب البضاعة، وذلك نظراً لضرورة تنفيذ عقد النقل البحري الذي يلتزم به الناقل، والذي يفترض فيه ضرورة مساعدة الناقل للمقاول¹. ومن بين هذه الالتزامات²:

1- إمداد المقاول بخطة الشحن cargo plan .

2- وضع آلات السفينة وروافعها تحت تصرف المقاول بصورة جيدة.

3- الاشتراك مع ممثل المقاول أثناء المراجعة.

4- تمكين المقاول من التحقق من البضاعة وحالتها عند الوصول إذا كان وكيلا عن المرسل إليه .

- التزامات الشاحن

¹- صرساق عبد الحميد، عقد شحن وتفريغ البضائع في الميناء، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع قانون الأعمال، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، بن عكنون، السنة الجامعية 2002-2003 ، ص 53.

²- كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 149.

يُلزم عقد الشحن والتفريغ الشاحن بمجموعة من الالتزامات، بعضها منصوص عليه صراحة في بنود العقد، وبعضها الآخر يُفترض ضمناً بناءً على ذات العقد .

ومن بين هذه الالتزامات:

تسليم البضائع إلى المقاول، وهو التزام يدرج صراحة في عقد الشحن والتفريغ، فتتفقد هذا الأخير يبدأ بتسليم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل . وقد يتضمن عقد الشحن والتفريغ عادة في مضمونه اتفاق الأطراف على وقت محدد لتقديم البضاعة، ولهما أن يتفقا على إلزام الشاحن بإخطار المقاول مسبقاً بموعد تسليم البضاعة حتى يستعد لذلك، خاصة إذا كانت هذه الأخيرة ذات طبيعة تحتاج إلى عناية خاصة، و يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك كتابياً، وهذا ما نصت عليه المادة 773¹ من ق.ب.ج.²

أما الالتزامات الضمنية نجد :

- 1- الإلتزام بتسليم المقاول إذن الشحن .
- 2- إلتزام الشاحن بتقديم بيان صحيح عن وزن البضاعة، حيث يتحدد الأجر بناءً على هذا الوزن، كما يتيح ذلك للمقاول استخدام الوسائل الملائمة والمناسبة للبضاعة. وإذا كانت البيانات المتعلقة بالوزن غير صحيحة، واستعمل المقاول الوسائل المناسبة للوزن المعلن من الشاحن مما أدى إلى تلف البضاعة، فإنه لا يكون مسؤولاً عن هذا التلف³.
- 3- الإلتزام بمراعاة أن يتحمل تغليف البضائع ليس فقط الرحلة البحرية وإنما أيضاً عمليات الشحن والرص والتستيف والفلك والتفريغ ، وعمليات التخزين التي قد يعهد بها إلى المقاول قبل الشحن أو بعد التفريغ.
- 4- الإلتزام بإتمام كافة الإجراءات المطلوبة من الجهات الإدارية المختصة مثل الجمارك وأمن الميناء، حيث

¹ المادة 773 ق.ب.ج: " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف وحسب أعراف ميناء التحميل. وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجي أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابياً على البضائع إذا أمكن".

² كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 570.

³ صرصاد عبد الحميد ، المرجع السابق، ص 53.

أن عدم إنجاز هذه الإجراءات قد يعرقل المقاول في أداء مهامه أو يؤدي إلى تأخير أو توقف في عمليات الشحن¹.

- التزامات المرسل إليه

إن الالتزامات التي يفرضها عقد الشحن والتفريغ على المرسل إليه المتعاقد مع المقاول قد ينص عليها في العقد، فنذكر منها²:

1- الالتزام بإعداد وسائل النقل في مكان معين على الرصيف إذا اشترط أن مهام المقاول تمتد إلى قيامه بوضع البضائع بعد تفريغها في وسائل نقل يقدمها المرسل إليه.

2- الالتزام بإخطار المقاول قبل موعد وصول السفينة المراد تفريغها و بمدة معينة.

3- الإلتزام بسداد قيمة فترات توقيف وانتظار عمال و معدات المقاول لأسباب خارجة عن إرادة المقاول، منها مثلاً عدم وجود إضاءة بالسفينة أو بالرصيف أو توقف العمل بناء على تعليمات سلطات الميناء المختصة و سوء الأحوال الجوية وسقوط الأمطار.

4- الإلتزام بسداد العوائد و الرسوم الجمركية.

وقد تكون إلتزامات ضمنية ، تتمثل في³:

أ- الإلتزام بتسليم المقاول سند الشحن أو إذن التسليم الذي يسلمه الناقل للمرسل إليه مقابل سند الشحن وذلك لتمكين للمقاول من إستلام البضاعة نيابة عنه، كما يشمل الإلتزام استيفاء كافة الإجراءات التي قد تطلبها الجهات الإدارية و سلطات الميناء عند مباشرة التفريغ.

ب- كما يجب على المرسل إليه تعويض المقاول عن أية مصاريف أو نفقات يكون قد تكبدها بخصوص البضاعة محل العقد مثل إعادة تغليف الطرود إذا كان التغليف قد تمزق في نهاية الرحلة، ولا شك أن المقاول

¹ - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، 147.

² - صرصاق عبد الحميد، المرجع نفسه، ص54.

³ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص148.

يملك الحق في المطالبة باسترداد مثل هذه المصاريف وتلك النفقات طالما أنها كانت ضرورية أو نافعة للبضاعة".

المبحث الثاني : العمليات المادية والقانونية للشحن و التفريغ

تعتبر المناولة المينائية والتشوين من أبرز وأهم الأنشطة العملية المرتبطة بعقد الشحن و التفريغ البحري، فهي من الأعمدة الأساسية لحركة التجارة البحرية في النقل البحري، ولا يتم هذا النقل إلا عن طريق سلسلة متكاملة من الأعمال المينائية و التصرفات القانونية التي نظمها القانون البحري الجزائري في مادته 1912¹: "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها"، فتمر العملية بعدة مراحل متتالية، حيث تبدأ بمرحلة الشحن وهي المرحلة الأولى للعمليات المادية، وتليها المرحلة الثانية وهي مرحلة الرص ثم المرحلة الثالثة التي تسمى بعملية فك البضاعة تحضيراً للعملية الأخيرة وهي عملية التفريغ .

أما العمليات القانونية فتتضمن الوكالة والوديعة ، وعليه نتطرق في هذا المبحث إلى العمليات المادية (المطلب الأول) و العمليات القانونية (المطلب الثاني).

المطلب الأول :العمليات المادية للشحن والتفريغ

تعتبر العمليات المادية للشحن والتفريغ من المراحل الأساسية التي يمر بها النقل البحري للبضائع، حيث تشمل هذه العمليات سلسلة من المراحل المرتبطة ببعضها البعض، فتبدأ من مرحلة شحن البضائع على السفينة وتنتهي بإنزالها في ميناء التفريغ (ميناء الوصول)، إلا أن هذه العمليات قد تقع على عاتق الناقل البحري بموجب عقد النقل البحري للبضائع، في حين نجد مداول المناولة المينائية هو الملتزم بهذه الأعمال المادية في عقد الشحن و التفريغ، ولكي نوضح معنى هذه العمليات نتطرق في هذا المبحث إلى تعريف العمليات المادية للشحن و التفريغ من الناحية اللغوية والاصطلاحية، و التي تتمثل في شحن البضائع ورصها (فرع أول) وفكها وتفريغها (فرع ثاني).

¹ -المادة 912 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1998 والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

الفرع الأول: تعريف الشحن والرص

يُعد الشحن من الركائز الأساسية في حركة التجارة الدولية، إذ يعتمد عليه الاقتصاد الدولي بشكل رئيسي في نقل المواد الخام والسلع المصنعة بين الدول والموانئ المختلفة. ويَتميّز الشحن البحري بقدرته على نقل الحاويات التي تُسهل عمليات التحميل والتفريغ، في حين أن الرص هو المرحلة الثانية التي تتم وراء عملية الشحن، وهي تضمّن سلامة البضائع أثناء النقل، ولهذا سنقوم في هذا الفرع بتعريف الشحن (أولاً) والرص (ثانياً) لغة واصطلاحاً .

أولاً: تعريف الشحن

من الضروري تحديد مفهوم الشحن بدقة لفهم طبيعة هذه العملية وذلك نظراً لدوره الحيوي في تسهيل حركة التجارة العالمية، حيث يشير إلى نقل البضائع من مكان إلى آخر، سواء داخل الدولة أو عبر الحدود الدولية، سنتناول تعريف الشحن ، وثم نتعرض لتعريفه اصطلاحاً.

01: تعريف الشحن لغة

اختلفت المعاجم في تعريف الشحن:

- أخذت كلمة "الشحن" من: شَحَنَ، يَشْحُنُ، شَحْنًا، فَهُوَ شَاحِنٌ والمفعول مَشْحُونٌ.
- شحن السَّفينة ونحوها: حَمَلها بالبضائع "شحن" الإناء بالماء: مَلأه.
- شَحَن البضاعة: بعثها إلى مكان آخر بطريق البحر أو البرِّ أو الجوّ "سفينة شحن"....¹
- لقول الله سبحانه وتعالى: (في الْفُلِكِ الْمَشْحُونِ ...) سورة الشعراء، الآية: "119"².
- الشحنُ: المَلءُ، شُحِنَت السفينة فهي مشحونة³.

¹-أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد الأول، الطبعة الأولى، عالم الكتب، القاهرة، 2008، ص 1172 .

²-القرآن الكريم، سورة الشعراء، الآية [119].

³-كافي الكفاة، الصاحب، إسماعيل بن عباد، معجم المحيط في اللغة، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، عالم الكتب، ص 917.

02: تعريف الشحن اصطلاحا

يختلف الفقهاء في تحديد تعريف الشحن، ويمكننا الإشارة في هذا الصدد للتعريف الآتية :

يقصد بكلمة الشحن مجموعة العمليات التي ترمي إلى نقل البضائع من الرصيف وتستيفها في عابري السفينة. وتتطلب هذه العمليات وسائل وأدوات ومعدات تتفاوت من ميناء إلى آخر¹.

أغفل التعريف ذكر أحد أهم عمليات الشحن المتعارف عليها في القوانين و الأعراف ، وهي الشحن على ظهر السفينة عندما تتوفر شروطه القانونية ، و اكتفى التعريف بذكر الشحن في عابري السفينة.

لذلك هنالك من عرفه بأنه: "مجرد عملية رفعها من جانب السفينة على الرصيف ونقلها عبر حاجز السفينة ووضعها داخل العنبر أو على السطح، وعلى أي حال فإن هذه الأعمال من وجهة النظر القانونية تُشكّل عملية واحدة، فالشحن يبدأ من لحظة إستلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شُحِنَتْ فيها فعلا على ظهر السفينة².

هذا التعريف تنقصه الدقة بسبب عدم ذكره للأدوات والمعدات، وأنواع البضائع وكل نوع يُمثله مع الوسيلة التي يقوم بنقلها.

بالنظر إلى الانتقادات الموجهة للتعريفين السابقين، يمكن تقديم التعريف التالي باعتباره تعريفا راجحا: "يقصد بشحن البضاعة عملية رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة أيا كانت الوسيلة المستعملة لذلك".

ولتوضيح عملية الشحن بدقة تطرق الباحث "كمال حمدي" إلى الوسائل المستعملة بالنسبة لكل نوع من أنواع البضائع؛ ففي الوضع العادي البسيط تَقَفَ السفينة بجانبها بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة حيث تُرْفَع البضاعة وتُوضَع على ظهر السفينة، والغالب أن يتم ذلك بواسطة رافعات السفينة Palans du navire أو رافعات الرصيف grues، أو بواسطة الرافعات العائمة، أو الأنابيب canalisations إذا تعلّق الأمر بسوائل كالبتروول والنبيد، أو بواسطة مصاعد خاصة كما هو الحال بالنسبة لشحن الفحم في بعض الموانئ الإنجليزية. وإذا كانت البضاعة صَبًا en vrac-in bulk كالحبوب السائبة فإنها تصب في السفينة

¹ - حازم محمد عبدالفتاح، التسويق البحري، مؤسسة حورس الدولية للنشر و التوزيع، طبعة أولى، 2020، ص 44.

² - أعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية، تاريخ المناقشة 2016/06/26، ص 64-65.

مباشرة بواسطة أقماع خاصة، وتُسمى السفن المعدة لإستقبال الحبوب على هذا النحو-Self trimmer، وتستخدم الدحرجة Roll on- Roll-off(out) بالنسبة للوسائل والوحدات المُتحركة كالسيارات وعربات الصحاريج ولُواري الثلاجات، وتتم العملية بسحب هذه الوسائل أو الوحدات المُتحركة من مناطق التخزين المكشوفة أو الحظائر إلى السفينة¹.

ثانياً: تعريف الرص

نتطرق إلى تعريف الرص، لغة واصطلاحاً.

01: تعريف الرص لغة

وُردت كلمة "رَص" في العديد من المعاجم مثل: "مُعْجَم الوَسِيط، مُعْجَم اللُّغة العربية المُعاصرة، مُعْجَم الرَّائِد ومُعْجَم المُحِيط،..."، إِلَّا أَنَّ مُعْظَم هذه المعاجم ذكرت تقريباً نفس التعاريف لهذه الكلمة ومن بينها نذكر:

أَشَقَّتْ كلمة "رَص" من الفعل "رَصَّ"، رَصَصْتُ، يَرِصُّ، ارْصُصْ، رُصِّ، رُصًّا، فهو راصٍ، واسم المفعول مَرْصُوص. رَصَّ البِنَاءَ الحِجَارَةَ ونحوها بمعنى ضَمَّ بعضها إلى بَعْضٍ، صَفَّها. "رَصَّ الكُتُبَ / البضاعةَ.

لَقَوْلِهِ تَعَالَى: "إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الَّذِينَ يُقَاتِلُونَ فِي سَبِيلِهِ صَفًّا كَأَنَّهُمْ بُنْيَانٌ مَرْصُوصٌ". سورة الصف، الآية 04.

- رَصَّ [مفرد]:¹ مصدر: رَصَّ. 2- وضع البضاعة في الأماكن المعدة لها في السفينة وغيرها بطريقة تكفل سلامتها وسلامة غيرها من البضائع المرصوفة².

وجاء في معجم آخر؛ "رَصَّ، يَرِصُّ، رَصًّا، الشَّيْءَ: ضَمَّ بعضه إلى بعض، رَصًّا، يَرِصُّو: رَصُّوا. (رَص) الأمر: أَحْكَمَهُ وَأَتَقَنَهُ³.

¹- كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ب ط ، ص 37-38.

²- أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المرجع السابق، ص 899-900.

³- جبران مسعود، الرائد، معجم لغوي عصري، (تُتَبَت مفرداته...)، الطبعة السابعة، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، آذار/مارس 1992، ص

02: تعريف الرص اصطلاحاً

اختلف الفقهاء في تحديد مفهوم "الرص"، إذ قدّم كل منهم تعريفاً يعكس جانباً من الجوانب القانونية أو الفنية لهذا المصطلح. ومن بين هذه التعريفات نذكر ما يلي :

يعرف الرص بأنه: "تلك العملية التي تقتضي توزيع وترتيب disposer وتثبيت fixer البضاعة باليد داخل العنابر المُخصّصة لإستقبالها و ربطها بمختلف العناصر سواء بعضها ببعض أو بالحبال والأركان والفواصل بشكل يُجنبها كل إحتكاك خطير بهيكل السفينة أو فصل قد يؤدي إلى تضرُّرها بلّ و إختلال توازن السفينة وسلامتها"¹.

كما يقصد بالرص أو التستيف: "ترتيب البضاعة في عنابر السفينة وتنظيمها بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة". ويلتزم الناقل برص البضاعة بما يلزم لذلك من عناية ودقة، لأن الرص المُعيب قد يؤثر على سلامة السفينة و إتزانها ويجعلها غير صالحة للسفر أو يسبب ضرراً للبضاعة المشحونة"².

ومن التعاريف الراجحة للرص « **Stowage** » تعريف "مصطفى كمال طه" بأنه : "هو توزيع البضائع وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تقي البضائع خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحتفظ للسفينة توازنها. ويُدرج في عداد الرص عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو وضع قُماش سميكة (مُشَمع) عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر"³. ورص البضائع له قواعد فنية تضمنتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن 1966 الخاصة بخطط الشحن"⁴.

¹ -بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، المرجع السابق، ص 46.

² - محمد لمين علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، مكتبة زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بدون طبعة أو سنة النشر، ص 229.

³ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون طبعة و سنة النشر، ص 307.

⁴ - اتفاقية لندن المتعلقة بخطط الشحن (التحميل)، المبرمة في 05 نيسان/ أبريل 1966 ، والتي صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 2000- 448 المؤرخ 23 ديسمبر سنة 2000، ج. ر، العدد 03، المؤرخة في 10 يناير سنة 2001.

(https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/2160/1201/3001/Conv_on_Load_Lines.pdf) .

الفرع الثاني : تعريف الفك والتفريغ

بعد إستعراض مفهوم الشحن و الرص، يأتي دور مرحلتين مهمتين وأساسيتين وهما عمليتي الفك والتفريغ، التي تمر بها البضائع في النقل البحري، حيث تمثلان الخطوة التي يتم فيها إخراج البضائع من داخل السفينة ونقلها إلى رصيف الميناء أو أماكن التخزين المؤقتة، ونظراً للأهمية البالغة التي تكتسيها هاتان العمليتان، سنتطرق إلى تعريف فك البضائع (أولاً) ومن ثمّ تعريف تفريغ البضائع (ثانياً).

أولاً : تعريف فك البضائع

بما أن فك البضائع المرحلة الثالثة والعكسية لعملية الرص، فهي لها دور فعال في عمليات الشحن والتفريغ، والذي قد يلتزم به الناقل أو مقاول المناولة المينائية حسب ماجاء في عقد الشحن والتفريغ، إذ يستخدم مصطلح "الفك" حسب دلالاته العلمية والعملية، ولهذا سنتطرق إلى تعريف الفك من خلال استعراض التعريف اللغوي والاصطلاحي للفك.

01: تعريف الفك لغة

ورد في معاجم اللغة لفظ "الفك" بعدة معاني على النحو التالي :

- فكّ، فككْتُ، يفكّ، أفكّك/ فُكّ، فكّاً، فهو فاكّ، والمفعول مَفكوك.
- فكّ الجهاز: فصل أجزائه "فكّ الآلة".
- فكّ العقدة وغيرها: حلّها، "فك ربطة عنقه-فكّ الحبل"¹.
- فكّك، يُفكّك، تفكّكاً فهو مفكّك والمفعول مفكّك².
- فكّ، يُفكّ: فكّاً. الشّيء: فصله وفرّق أجزائه بعضها عن بعض³.

¹- أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المرجع السابق، ص 1734.

²- أحمد مختار عمر، المرجع السابق، ص 1735.

³- جبران مسعود، الرائد معجم لغوي عصري، المرجع السابق، ص 606.

02: تعريف الفك اصطلاحاً

يعتبر تعريف "الفك" من العمليات الرئيسية التي تضمنها عقد الشحن والتفريغ، ومن هنا سنقوم بالتطرق إلى تعريف الفك الوارد في نص المادة 780 وتعريف الفك اصطلاحاً.

جاء في القانون البحري الجزائري في مادته 780: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المُتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك و إنزال البضاعة".

حيث فصل تعريف المشرع بين عمليتي الفك وإنزال البضاعة، فيقوم الناقل بهاتين العمليتين حين تصل السفينة إلى ميناء الوصول (ميناء التفريغ)، وهي المرحلة ما قبل الأخيرة (التفريغ) كما أنها تُعتبر مرحلة ضرورية في نقل البضائع، فبدون وجود هذه المرحلة أي مرحلة فك البضاعة لا نصل إلى آخر مرحلة وهي التفريغ، والتي تُعد من بين أهم العمليات المادية في عقد المناولة المينائية.¹

يقوم مقاول الشحن والتفريغ عند الوصول إلى ميناء التفريغ بفك البضائع وإخراجها من العنابر، وتعتبر عملية فك البضاعة وإخراجها الحاصلة في ميناء التفريغ عملية مقابلة لعملية رص و تستيف البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الشحن¹.

بالرغم من أن هذا التعريف قد حدد من الملزم بعملية فك البضائع ومكان حدوثها، ولكنه لم يضبط لنا تعريف عملية فك البضائع ولم يُبين لنا الهدف من هذه العملية، ورغم أهمية الأحكام السابق ذكرها كان الأحرى بالمشرع تنظيم هاته الأحكام في صلب القانون البحري ولو لم تصاغ في شكل تعريف فقهي، لأن التعريف بالمصطلحات في الأصل هو عمل الفقيه و ليس عمل المشرع .

يقصد بعملية فك البضاعة: "هي عملية مادية يقوم بها الناقل أو مقاول الشحن والتفريغ بمجرد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ". فهي تسبق عملية التفريغ، حيث يتم تفكيك البضاعة وإخراجها من عنابر السفينة. وتعتبر عملية فك البضائع للتفريغ الوجه العكسي لعملية الرص والتستيف على ظهر السفينة أثناء الشحن، فالأولى تتم في ميناء الوصول أو التفريغ والثانية تتم في ميناء الشحن أو التحميل، كما أن الغاية والهدف من

¹- كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 21.

فَكَ البضائع ليس الحفاظ على توازن السفينة كما هو في عملية الرص و التستيف، بَلْ الحِفاظ على سَلامة السفينة¹.

جاء هذا التعريف متسلسلاً وشاملاً لعملية فَك البضاعة ، مُبيناً من المُلتزم بعملية الفك (البضاعة) { فقد يُنفَّذُها الناقل أو مقاول المناولة المينائية (مقاول الشحن و التفريغ) { عند وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، إذ أنه يتم إخراج البضائع من عابِر السفينة استعداداً للمرحلة التي تليها وهي تفريغ البضائع، كما أنَّه أظهر التباين في أهداف ومكان قيام لكل من العمليتين: "عملية رَص و تستيف البضاعة وعملية الفك" .

ثانياً: تعريف التفريغ

اعتمدنا في تعريف التفريغ على تعريفه لغة ، وتعريفه اصطلاحاً.

01. تعريف التفريغ لغة :

هناك الكثير من المعاجم تشير إلى كلمة **التفريغ**، والتي أُخِذَتْ (أُشْتُقَّت) من الفعل "فرغ"، يَفْرُغُ وَيَفْرَغُ، فراغاً و فُرُوغاً، بمعنى: 1- من العمل: انتهى منه، أتمّه مؤقتاً أو نهائياً. فَرَّغَ، تَفَرَّغاً: الإناء: قَلَبَ ما فيه، أخلاه.

الْفَرَّغَ . ج فُرُوغ. 1-مص. فرغ. 2-مخرج الماء من الدلو ونحوها².

- فرغ من، يَفْرَغُ، فراغاً و فروغاً، فهو فارِغ، والمفعول مفروغ منه :

فرغ من الأمر: خلا منه، " فإذا فَرَّغْتَ فانْصُبْ. " سورة الشَّرْح ، الآية: 07

- أفرغ، يُفْرَغُ، إفراغاً، فهو مُفْرَغ، والمفعول مُفْرَغ:

أفرغ الوعاء: أخلاه ممّا فيه: " أفرغ الإناء/ المكان/ عُلْبَةً - أفرغ العمّال السّفينة".

أفرغ مافي الوعاء: أخرج منه "أفرغ البضاعة".

¹- كريمة مريم، الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد "أ"، العدد 50، جامعة الإخوة منتوري، كلية الحقوق، قسنطينة، ديسمبر 2018، ص 399.

²- جبران مسعود، الرائد معجم لغوي عصري، المرجع السابق، ص 599.

أفرغ السائل في الإناء: سكب، صبّه فيه.

فرّغ، يُفرّغ، تفرّغاً، فهو مفرّغٌ، والمفعول مُفرّغ:

فرّغ الإناء: أخلاه ممّا فيه : فرّغ المكان /الخزانة /سفينة شحن¹.

02: تعريف التفريغ إصطلاحاً

إختلف الفقهاء في ضبط تعريف مصطلح "التفريغ"، التي تعتبر آخر مرحلة في عملية النقل البحري:

كلمة تفريغ مجموعة العمليات التي ترمي إلى تصبين البضائع ونقلها من السفينة إلى الرصيف وتتطلب

هذه العمليات وسائل وأدوات ومعدات تتفاوت من ميناء إلى آخر².

ولكن يلاحظ على التعريف الوارد لعملية التفريغ من غموض لغوي و إصطلاحي وقانوني، إذ جاء بمصطلح تصبين الذي يعني غسل الثياب بصابون، ولا يستخدم هذا المصطلح لا في المجال البحري ولا في القانون البحري، فلو إستبدله بمصطلح (تفريغ البضائع) المعمول به في القانون البحري .

يقصد بتفريغ البضاعة إنزالها من سياج السفينة، إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل التي تحملها للرصيف.

والتفريغ في ميناء الوصول هو العملية المقابلة للشحن الذي يحصل في ميناء القيام، ويتم بذات الأوضاع التي يتم بها الشحن ولكن بطريقة عكسية، ويلجأ الرّبان قبل التفريغ، على ما بينا، إلى الحصول على شهادة بسلامة الرص.

والتفريغ واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق كما يثبت المقدار المُفرغ بكل دليل³.

هذا التعريف تنقصه الدقة ، فقد استعمل مصطلح "سياج السفينة" وهو مصطلح غامض وغير متداول فقها وقانوناً، فما المقصود بسياج السفينة هل هو سطح السفينة ؟.

¹-أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المرجع السابق، ص 1696.

-حازم محمد عب دالفتاح، التسويق البحري، المرجع السابق، ص 44.

³- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، الصفحة 34.

فإذا كان المقصود بسطح السفينة: "هو منصة خشبية على متن السفينة تُوفر سطحًا للوقوف عليه"؛ أو يمكن تعريفه بأنه: "منصة مغطاة بألواح على السفينة توفر سطحًا للوقوف عليه"¹.

السطح : "الجزء العلوي المسطح للسفينة، أو أية منشآت على السطح الرئيسي تشكل أسطحًا أفقية. يُسمى أيضًا بالظهر"².

من خلال التعريفات الفقهية التي اعتمدناها في تعريف التفريغ، نجد اختلافًا في هذه التعاريف، وأن المشرع الجزائري لم يأتي بتعريف التفريغ وإنما ذكرها في نص مادته 912 من القانون البحري الجزائري، ولهذا لجأنا إلى التعاريف الفقهية .

يقصد بالتفريغ: " تلك العملية المادية التي تتضمن إنزال البضائع من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها إلى رصيف الميناء إذا كانت السفينة تقف بعيدا عن الرصيف ويقتضى التفريغ قيام الناقل بفك البضاعة و إخراجها من عنابر السفينة.

ويقع الالتزام بالتفريغ على عاتق الناقل مالم يتفق على غير ذلك (م 1/215 ق ب) أي ما لم يتفق على إلزام الشاحن أو المرسل إليه به. ولا يجوز تفريغ أية بضاعة من السفن إلا بترخيص من الجمارك (م 36 من قانون الجمارك رقم 66 لسنة 1963)³. في حين جاء المشرع الجزائري في نص مادتيه: "المادة 780 من ق ب ج والمادة 319 من ق الجمارك" وعليه نصت المادة 780 "على أنه: "بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المُتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607" أعلاه، المتعلقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التفريغ؛ وبالتالي في عقود نقل البضائع يكون الناقل هو المسؤول عن عملية التفريغ، ما لم ينص على خلاف ذلك في العقد. أي ما لم يتفق الأطراف

¹—THE SEAFARER'S WORD A Maritime Dictionary , alphabet "d" , page 38: "Deck: A planked platform on a vessel that provides a surface to stand on"

(<https://www.splashmaritime.com.au/Marops/Dictionary.pdf>).

(<https://www.splashmaritime.com.au/>).

تاريخ الدخول إلى الموقع: 24 ماي 2025، على الساعة 21:01.

²—المصطلحات الملاحية في سجلات مكتب الهند، الجزء الأول، مكتبة قطر الرقمية، مقالات من خبرائنا، (<https://www.qdl.qa/>)، يوم الولوج: 24 ماي 2025، على الساعة 21:30.

³— عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، جامعة المنوفية، كلية الحقوق، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 309.

صراحة على تحميل الشاحن أو المرسل إليه بهذا الإلتزام. كما نص المشرع الجزائري في مادته 1319¹ من قانون الجمارك على عدّة مخالفات جمركية من بينها ضبطت في عملية الشحن و التفريغ؛ أي الفقرة "ل" : شحن وتفريغ بدون ترخيص من مصلحة الجمارك للبضائع المصرّح بحمولتها أو المدرجة بصفة صحيحة في وثائق الشحن للسفن والطائرات"، بمعنى أنه لا يجوز تفريغ أية بضاعة من السفن إلا بترخيص من الجمارك.

المطلب الثاني: العمليات القانونية للشحن والتفريغ

إن العمليات القانونية التي يباشرها مقاول المناولة لم ينص عليها القانون البحري الجزائري على أحكام خاصة بها ، وعليه نرجع في ذلك إلى الأحكام العامة المنصوص عليها في القانون المدني .
إذا كان هو موقف التشريع البحري والمدني، فما موقف الفقه في ذلك ؟.

الفرع الأول: تعريف الوكالة

تلعب الوكالة دور فعال في تنظيم العلاقات القانونية، و التي تعتبر من أهم العقود في القانون المدني والقانون البحري في عقد الشحن والتفريغ، وهي من أبرز وأهم صور الأعمال القانونية؛ أي أنها تقوم على التمثيل القانوني وهذا هو ما يميزها عن غيرها من العقود، ونظرا لأهمية هذا العقد في الحياة العملية سواء في المعاملات المدنية أو التجارية، بأنه من ضروري الوقوف على تعريف الوكالة "لغة" و "إصطلاحا".

أولا: تعريف الوكالة لغة

اختلفت المعاجم في تعريف الوكالة :

أُخذت كلمة الوكالة من: وكل، يكل، كل، وكلًا، ووُكولا، فهو واكل ووكيل، والمفعول موكول.

¹ -المادة 319 من القانون رقم 79-07 المؤرخ 21 في يوليو سنة 1979 يتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت سنة 1998 ، يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ 21 يوليو 1979 والمتضمن قانون الجمارك، ج.ر، ع 61، الصادرة في 23 أوت 1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017، ج.ر، ع 11، الصادرة بتاريخ 19 فبراير 2017 .

وَكُلَّ إِلَيْهِ الْأَمْرَ: سَلَّمَهُ وَفَوَّضَهُ إِلَيْهِ وَاعْتَمَدَ عَلَيْهِ فِيهِ" وَكُلَّ أَمْرَهُ إِلَى اللَّهِ-وَكُلَّ إِلَيْهِ إِدَارَةَ الشَّرْكَةِ- وَكُلَّ إِلَى الْمَحَامِي أَمْرَ الدَّفَاعِ عَنْهُ".

- وَكُلَّ، يُوَكِّلُ، تُوَكِّلًا، فَهُوَ مُوَكَّلٌ، وَالْمَفْعُولُ مُوَكَّلٌ.

وَكُلَّ الشَّخْصَ: جَعَلَهُ وَكِيلًا لَهُ قَائِمًا بِالْأَمْرِ نِيَابَةً عَنْهُ ثِقَةً بِهِ "وَكُلَّ مُحَامِيًا- وَكَلَّتْ أَمْرِي إِلَى فُلَانٍ- دَافِعَ الْمَحَامِي عَنْ مُوَكَّلِهِ".¹

- وَكِيلٌ [مَفْرَدٌ]: جُ وَكِلَاءٌ:

صِفَةُ مُشَبَّهَةٍ تَدُلُّ عَلَى الثَّبُوتِ مِنْ وَكَلٍ.

(قَصٌّ) شَخْصٌ يَعْمَلُ لِحَسَابِ آخَرٍ بِمَقْتَضَى عَقْدِ تَوْكِيلٍ وَيَتَعَاقَدُ بِاسْمِهِ الْخَاصِّ "وَكِيلُ الْأَعْمَالِ- وَكِيلُ الْمُدَّعِي أَوْ الْمُدَّعَى عَلَيْهِ: الْمَحَامِي".

مِنْ يُفَوِّضُ إِلَيْهِ أَمْرًا مِنَ الْأُمُورِ: "وَكِيلُ الشَّرْكَةِ ، وَكِيلُ الْمُتَّهَمِ"².

- الْوَكِيلُ: اسْمٌ مِنْ أَسْمَاءِ اللَّهِ الْحَسَنَى، وَمَعْنَاهُ: الْقَيِّمُ الْكَفِيلُ بِأَرْزَاقِ الْعِبَادِ، الْمُوَكَّلُ إِلَيْهِ مَصَالِحُهُمْ" { وَقَالُوا حَسْبُنَا اللَّهُ وَنِعْمَ الْوَكِيلُ }"³.

- وَكَالَةٌ/ وَكَالَةٌ [مَفْرَدٌ]: جُ وَكَالَاتٌ/ وَكَالَاتٌ: أَنْ يَعْهَدَ الشَّخْصُ إِلَى غَيْرِهِ بِعَمَلٍ مِنَ الْأَعْمَالِ "مَدِيرٌ بِالْوَكَالَةِ: بِالنِّيَابَةِ". اعْتِمَادٌ، تَفْوِضٌ كِتَابِيٌّ لِلْعَمَلِ بَدَلًا مِنْ الشَّخْصِ نَفْسِهِ⁴.

ثانياً: تعريف الوكالة اصطلاحاً

تعددت تعريفات الوكالة من الناحيتين الفقهية و التشريعية :

01: التعريف الفقهي

1-أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المرجع السابق، ص 2489-2490.

2-جبران مسعود، الرائد، معجم لغوي عصري، المرجع السابق، ص 872.

3-أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المرجع السابق، ص 2490-2491.

4-أحمد مختار عمر، المرجع نفسه، ص 2491.

عرف الفقهاء الوكالة بتعريفات متنوعة، ويمكننا عرض هذه التعريفات كالآتي:

الوكالة: "هي حلول إرادة شخص معين يسمّى النائب (الوكيل) محل إرادة شخص آخر هو الأصيل في إنشاء تصرف قانوني تتصرف آثاره إلى ذمة الأصيل لا إلى ذمة النائب"¹.

وهناك من عرف الوكالة بأنها: "إتفاق بين شخصين هما الموكل والوكيل والتي ترد على الأعمال القانونية"، ولعل أهم ما يميزها أن محلها هو عبارة عن تصرف أو عمل قانوني يقوم به الوكيل لحساب الموكل².

02: التعريف التشريعي

وعرفت بعض القوانين العربية الوكالة من بينها القانون المدني المصري حسب المادة 699 بأن: "الوكالة عقد بمقتضاه يلتزم الوكيل بأن يقوم بعمل قانوني لحساب الموكل"³.

وكذلك عرفها القانون الفرنسي الذي يحدد في مادته 1984: "الوكالة أو التفويض هو تصرف قانوني يمنح بموجبه شخص ما لشخص آخر سلطة القيام بأمر ما لصالح الموكل وباسمه. ولا يُبرم العقد إلا بقبول الوكيل"⁴.

وإذا أردنا استخراج الخاصية الأكثر بروزاً لعقد الوكالة، والتي تمنح له طابعاً خصوصاً بالنظر إلى كل العقود الأخرى، يجب التمسك بهدفه: فهو تصرف قانوني موجّه نفسه نحو إبرام تصرفات قانونية أخرى⁵.

¹ - محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني - النظرية العامة للإلتزام - الجزء الأول، (مصادر الإلتزام، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة)، عين مليّة، الجزائر، دار الهدى، الطبعة الأولى 1992-1993، ص 143.

² - فضيلة إتيّمْ، نظرة إلى عقد الوكالة و الوديعة في الفقه الإسلامي و القانون المدني، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة 1، تخصص: الشريعة والقانون، الجزائر، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، مج 10، العدد 02 2024، ص 20.

³ - المادة 699 من القانون رقم 131 لسنة 1948 القانون المدني المصري، المعدل والمتمم، الفصل الثالث تحت عنوان الوكالة، ص 185.

⁴ - Article 1984 du code civil français, Livre III : Des différentes manières dont on acquiert la propriété – Titre XIII : Du mandat – Chapitre 1er : De la nature et de la forme du mandat : «Le mandat ou procuration est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom. Le contrat ne se forme que par l'acceptation du mandataire ». (<https://codes.droit.org/PDF/Code%20civil.pdf>).

⁵ - لحسين بن شيخ آث ملويا، سلسلة دراسات قانونية: عقد الوكالة دراسة فقهية، قانونية، قضائية، مقارنة (الوكالة العادية، الوكالة التجارية، الوكالة الظاهرة...)، دار الهدى، ص 24.

نص المشرع الجزائري في القانون المدني الجزائري في مادته 571 على: "الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه"¹.

هناك من يصف الوكالة الواردة في القانون المدني بالوكالة العادية تمييزا لها عن الأنواع الأخرى للوكالة كالوكالة التجارية و الوكالة بالعمولة، وحدد القانون المدني أحكامها بالتفصيل من حيث تكوينها و أثارها وإنقضائها في المواد من 571 إلى 589 كما سلفت الإشارة إلى ذلك .

بالنظر إلى التعريفات التشريعية المذكورة أعلاه، نلاحظ أنها تطرقت إلى مفهوم الوكالة بمفهومها الواسع على اعتبار أن القانون المدني هو الشريعة العامة، وبالرجوع إلى تعريف الوكالة كأحد العمليات القانونية للمناولة المينائية لانجد لها تعريفا في القانون البحري الجزائري، وعليه نبحت في الفقه عن هذا التعريف.

وقد عرفها " **كمال حمدي**" في كتابه "عقد الشحن والتفريغ": تتمثل الوكالة في قيام المقاول بإستلام البضاعة من الشاحن نيابة عن الناقل وما يقتضيه ذلك الإستلام من تحقق منها، وفي قيامه بإستلام البضاعة من الناقل نيابة عن المرسل إليه بعد تفريغها من السفينة وتحققه منها، واتخاذ ما يلزم لحفظ حقوق موكله عند الإستلام إذا ما اكتشف تلفا أو نقصا بالبضاعة².

كما عرفه أيضا " **كمال حمدي**" في كتابه " القانون البحري": "الوكالة هي إستلام المقاول البضاعة أو تسليمها نيابة عن المتعاقد معه، فقد يكون مقاول المناولة وكيلا عن الناقل في إستلام الشحنة من الشاحن أو في تسليمها للمرسل إليه، وقد ينوب عن الشاحن في تسليم البضاعة للناقل أو عن المرسل إليه في إستلام البضاعة من الناقل"³.

الفرع الثاني: تعريف الوديعة

تعد الوديعة من العقود المدنية التي تنشأ في إطار التصرفات اليومية بين الأفراد، والتي تقوم في جوهرها على عنصر الثقة المتبادلة و الأمانة بين طرفين التي تبرم غالبا لحفاظ على مصلحة الغير و بدافع الإنسانية

¹ -المادة 571 من القانون المدني المعدل والمتمم.

² -كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص131.

³ -كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص383.

الذي يمنحه طابعاً أخلاقياً إلى جانب طابعها القانوني فهو وسيلة قانونية تهدف إلى حماية الممتلكات دون مساس في ملكيتها، ونظراً لأهمية هذا العقد في الحياة العملية و الميدانية سواء في الأعمال المدنية و التجارية.

فإن دراسته تستلزم الوقوف على تعريف الوديعة "لغة" (أولاً) و"إصطلاحاً" (ثانياً).

أولاً: تعريف الوديعة لغة

اختلفت المعاجم في تحديد تعريف الوديعة، واعتمدنا في هذا السياق على معجمي اللغة العربية المعاصرة والرائد.

وَدَعَ ، يَدَعُ : وَدَعَا: 1- الشَّيْءُ: تركه. 2- عنده ما لا تركه عنده وديعة. 3- الشَّيْءُ: سكن واستقر.

وَدُعَ، يُوَدِّعُ : وَدَاعَةً وَدَعَةً. 1- سَكَنَ واطمأن. 2- ترقَّه.

الْوَدِيعَةُ. ج ودائع. 1- م. الوديع. 2- ما أودع من شيء ليُحْفَظ¹.

وجاء في معجم آخر: وُدَعَ، يَدَعُ، دَعُ، وَدَعًا، والمفعول مودوع.

وَدَعَ عنده ما لا: حفظه، تركه عنده وديعة.

أودع، يُودع، إيداعاً، فهو مودع، والمفعول مودع: أودع نقودَه صديقَه : سلَّمها إليه لتكون عنده وديعة أيّ أمانة.

وديعة [مفرد]: ج ودائع (لغير العاقل): 1- مؤنث وديع "فتاة وديعة". 2- ما استودعته لتستردّه فيما بعد "جعل نقودَه في البنك كوديعة". 3- أمانة، ما أودع عندك "ردّ النبي صلى الله عليه وسلم الودائع إلى أصحابها ترك نقودَه كوديعة عندي وما المال و الأهلون إلا وديعة... ولا بد أن تُردّ الودائع"².

- جبران مسعود الرائد، معجم لغوي عصري، المرجع السابق، ص 859.¹

- أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المرجع السابق، ص 2418-2419.²

ثانيا: تعريف الوديعة اصطلاحا

تطرقنا إلى تعريف الوديعة من الناحية الفقهية و التشريعية.

01 : التعريف الفقهي

وقد عرفه كمال حمدي:"وتتمثل الوديعة فيما يقوم به المقل من حفظ البضاعة بعد إستلامها من الشاحن إلى حين شحنها، وكذلك في حفظها بعد إستلامها من الناقل إلى حين تسليمها للمرسل إليه".

حيث يكون بناء على إتفاق صريح أو كما هو معمول به عرفا في الميناء، حيث يقوم مقل الشحن والتفريغ بحفظ البضائع قبل شحنها أو بعد تفريغها¹.

02: التعريف التشريعي

إستناداً إلى بعض القوانين العربية التي تتناول الوديعة، نجد أنق.م.م الذي يُحدد في مادته 718 تعريف الوديعة:"الوديعة عقد يلتزم به شخص أن يتسلم شيئاً من آخر على أن يتولى حفظ هذا الشيء وعلى أن يردّه عيّناً"².

وقد نصّ عليها القانون الفرنسي حسب ما ضبط تعريف الوديعة في مادّته 1915 بأن: " الوديعة بشكل عام، هي فعل يتلقى (يستلم) بموجبه شخص ما شيئاً من شخص آخر، مع الالتزام بحفظه و إعادته (ردّه) عينا"³. عرف المشرع الجزائري الوديعة في المادة 590 من ق.م.ج كما يلي: "الوديعة عقد يُسلم بمقتضاه المُودع شيئاً منقولاً إلى المُودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة وعلى أن يردّه عينا"⁴.

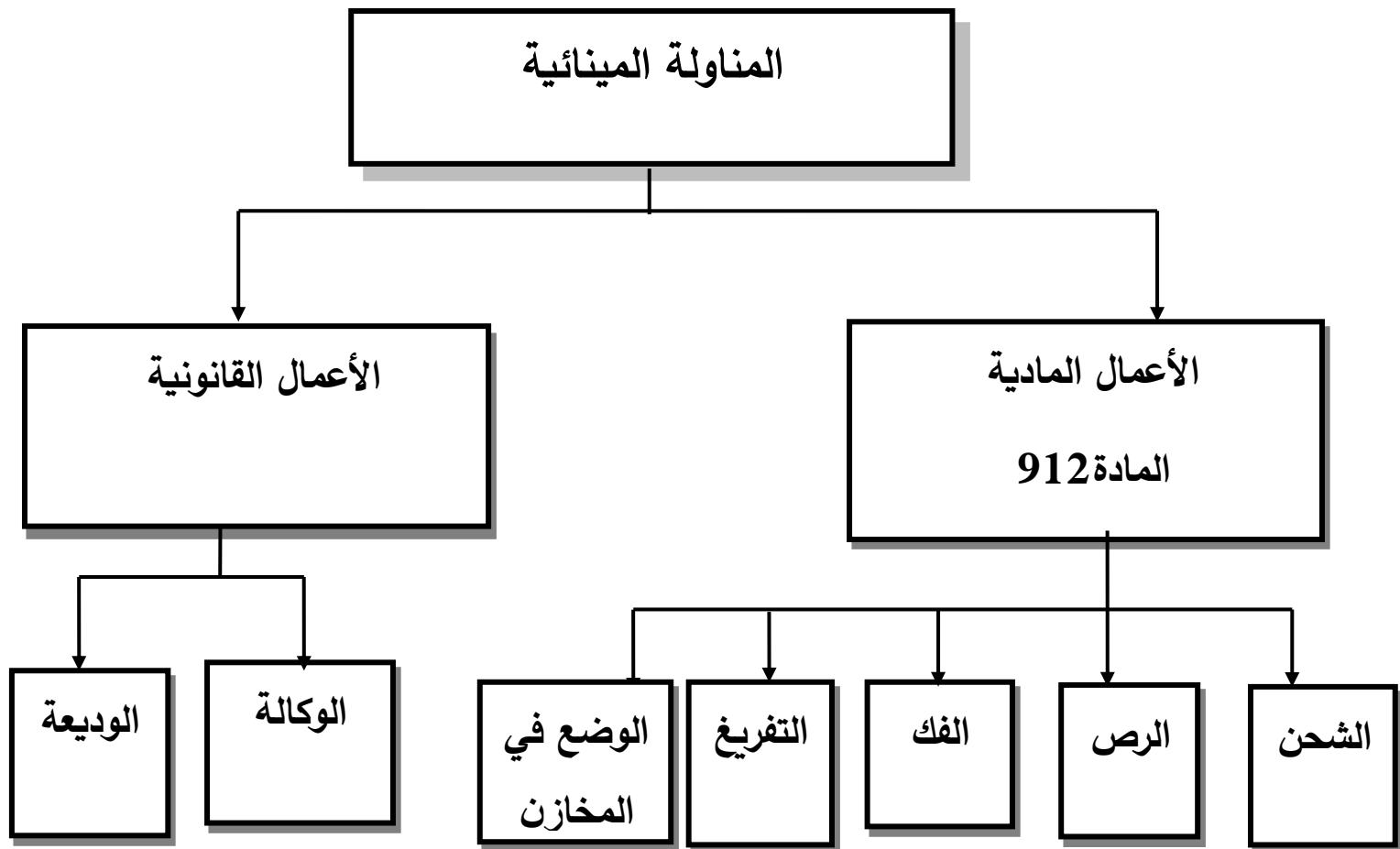
¹ - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، المرجع السابق، ص131، 139.

² -المادة718من القانون رقم131 لسنة1948 القانون المدني المصري، الفصل الرابع: الوديعة،ص191.

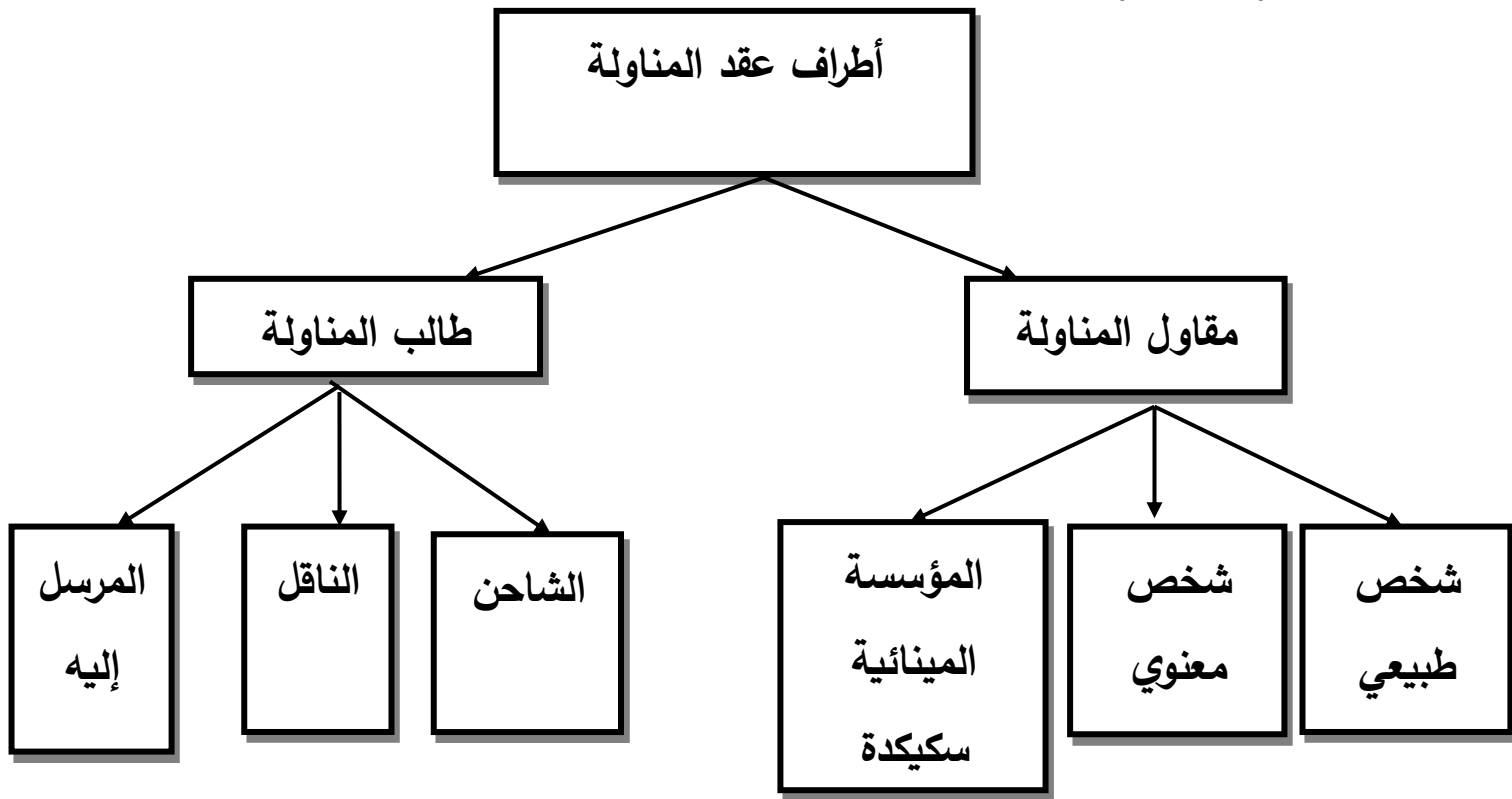
³ -Article1915 du code civil français,Livre III : Des différentes manières dont on acquiert la propriété – Titre XI : Du dépôt et du séquestre – Chapitre Ier : Du dépôt en général et de ses diverses espèce:"Le dépôt, en général, est un acte par lequel on reçoit la chose d'autrui, à la charge de la garder et de la restituer en nature."

⁴ - المادة 590من القانون المدني الجزائري، المعدل و المتمم.

مخطط للعمليات المادية والقانونية للشحن والتفريغ



مخطط لأطراف المناولة المينائية



المرسوم التنفيذي 06-139 المعدل و المتمم.

ملخص الفصل الأول

يتضح من خلال هذا الفصل أن عقد الشحن و التفريغ يُعد من العقود ذات الأهمية البالغة في النشاط البحري لما له من أهمية قانونية وتنظيمية كبيرة.

فقد تم التعرف على مفهوم هذا العقد وخصائصه التي تميزه عن غيره من العقود البحرية، بالإضافة إلى الوسائل القانونية التي تثبت وجوده، وخاصة وثيقة الشحن. كما تم تحديد الأطراف المعنية بالعقد، وهم مقاول المناولة المينائية، والناقل، والشاحن، والمرسل إليه، مع توضيح دور كل منهم ومسؤولياته في ضمان سير العمليات بشكل سلس وآمن.

كما تناول الفصل العمليات المادية المرتبطة بالعقد مثل الشحن، الرص، الفك، والتفريغ، إلى جانب العمليات القانونية كالوكالة و الوديعة، مع بيان معانيها وأهميتها من الناحية اللغوية والفقهية والتشريعية. كما ألقى الضوء على التغيرات التي طرأت على قطاع المناولة في الجزائر، من نظام الاحتكار الحكومي إلى الانفتاح على السوق، مما أوجد تحديات جديدة تتطلب تنظيمًا قانونيًا دقيقًا ومتوازنًا.

بعد الانتهاء من تحديد ماهية عقد الشحن و التفريغ، وضبط إطاره المفاهيمي و الاصطلاحي، ننتقل في الفصل الثاني إلى تبيان دور المؤسسة المينائية سكيكدة في إجراءات الشحن و التفريغ.

الفصل الثاني: دور المؤسسة المينائية سكيكدة في
إجراءات الشحن والتفريغ

الفصل الثاني:

تعرف المؤسسة المينائية سكيكدة باختصار **E.P skikda** . شركة مساهمة برأس المال: 9.000.000.000 دينار جزائري يملكها مساهم واحد ، مجموعة خدمات الموانئ **SERPORT**، تم تأسيسها بموجب : المرسوم رقم 82-284 المؤرخ في 14 أغسطس 1982 وتعديل النظام الأساسي للشركة كشركة مساهمة بتاريخ 21 مارس 1989 ¹ .

تعد المؤسسة المينائية سكيكدة من أبرز المؤسسات المينائية في الجزائر لما تلعبه من دور استراتيجي في دعم الاقتصاد الوطني. تقع هذه المؤسسة على الساحل الشمالي الشرقي للجزائر ، مما يمنحها موقعا استراتيجيا متميزا يجعل منها بوابة بحرية مفتوحة على حوض البحر الأبيض المتوسط، تمثل حلقة وصل بين حركة التجارة الوطنية والدولية خاصة في مجال تصدير المواد الطاقوية و استيراد و تصدير مختلف البضائع.

وقد شهدت هذه المؤسسة تطورا كبيرا في هيكلتها التنظيمية ومهامها التشغيلية، حيث تتولى هذه إدارة و تنظيم عمليات الشحن والتفريغ ، إلى جانب توفير خدمات الرسو والإرساء للسفن، بالإضافة إلى تسيير الفضاءات المينائية و المستودعات وتقديم تسهيلات لوجيستية تساهم في تسهيل حركة البضائع ودعم الفاعلين في سلسلة التوريد.

ولا تكتفي المؤسسة المينائية سكيكدة بدورها التقليدي، بل تسعى إلى التطوير المستمر من خلال تحديث وسائلها وتحسين جودة خدماتها، وتبني حلول رقمية لتسهيل الإجراءات ، مما يجعلها فاعلا مهما في دعم الاقتصاد الوطني و تعزيز مكانة الجزائر في سوق النقل البحري.

يهدف هذا الفصل إلى تبيان الهياكل المتدخلة في عمليات الشحن والتفريغ على مستوى ميناء سكيكدة(المبحث الأول)، والإجراءات الإدارية عند الشحن والتفريغ(المبحث الثاني).

¹ - الصفحة الرسمية للمؤسسة المينائية سكيكدة .

(<https://skikda-port.com/ar>) ، تاريخ الدخول 2025/06/13 ، على الساعة 15:00.

المبحث الأول: الهياكل المتدخلة في عمليات الشحن والتفريغ على مستوى ميناء سكيكدة

تُعتبر عمليات الشحن والتفريغ من الأنشطة الأساسية التي تقوم عليها حركة الموانئ، وخاصة ميناء سكيكدة الذي يشكل نقطة استراتيجية حيوية في الاقتصاد الوطني الجزائري. لضمان سير هذه العمليات بكفاءة وفعالية، تتداخل عدة هياكل تنظيمية وميدانية تتولى مهام متخصصة ومتناسقة، بدءاً من التنسيق بين مختلف الفاعلين وصولاً إلى تنفيذ عمليات المناولة والتخزين. ومن بين أهم الهياكل في عملية الشحن و التفريغ هي مديرية الشحن والتفريغ (المطلب الأول)، إضافة إلى الدور الساسي لهذه المديرية تساعد هياكل أخرى لا تقل أهمية عنها (المطلب الثاني).

المطلب الثاني: مديرية الشحن و التفريغ و التشوين

تعتبر مديرية الشحن و التفريغ و التشوين من أهم المديريات الميدانية و المصالح التشغيلية وإحدى الركائز الحيوية في المنظومة المينائية، حيث تنظم وتنسق عمليات شحن وتفريغ البضائع بين السفن والمساحات المينائية، بالإضافة إلى تأمين عمليات التشوين التي تضمن المحافظة على سلامة البضائع و تخزينها بأمان وفعالية وفق معايير الجودة و اللوجستيات الحديثة. تركز المديرية على السرعة وترشيد التكاليف واستخدام الموارد البشرية والمادية بكفاءة، مع الالتزام بالقوانين الجمركية والأمنية والبيئية. كما تمثل حلقة وصل مهمة بين وكلاء الملاحه، شركات المناولة، والمصالح الجمركية والرقابية.

نتطرق إلى تعريف مديرية الشحن والتفريغ و التشوين (الفرع الأول) وذكر أقسامها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف مديرية الشحن والتفريغ والتشوين

وهي المديرية التي تتولى مسؤولية جميع عمليات نقل وتفريغ وتخزين البضائع وتسليمها للعملاء مع توفير الإمكانيات المادية اللازمة لدعم هذه العمليات. كما تقوم بتسيير المجال العمومي ومتابعة حركة السلع، إلى جانب جمع البيانات الإحصائية وإعداد فواتير الخدمات المقدمة. تضم هذه المديرية قسمين أساسيين وهما (قسم الشحن و التفريغ) و(قسم التشوين)¹:

¹ - مقابلة مع السيد مهدي بوقرورة، رئيس قسم الشحن و التفريغ، بتاريخ 20 ماي 2025، على الساعة 14:00.

الفرع الثاني: أقسام مديرية الشحن والتفريغ و التشوين

تتكون مديرية الشحن والتفريغ من قسمين مهمين وهما :

أولاً: قسم الشحن والتفريغ

نتطرق إلى مصالح قسم الشحن والتفريغ، ومن ثم إلى مهامها.

01: مصالح قسم الشحن والتفريغ

ويتكون من المصالح التالية:

أ- مصلحة توزيع العمال على البواخر¹: مسؤولة عن تنظيم وتوزيع العمال على السفن، حسب الحاجة لضمان سير عمليات الشحن والتفريغ بكفاءة.

ب- مصلحة تجهيز السفن²: تولى تجهيز السفن بكل ما يلزم من مواد ومعدات قبل الإبحار، بما في ذلك الوقود والمواد الغذائية والإمدادات الأخرى.

ج- مصلحة متابعة المردودية³: تقوم بمراقبة وتقييم أداء العمليات المتعلقة بالشحن والتفريغ والتخزين لضمان تحقيق الأهداف المرجوة وتحسين الكفاءة.

د- مصلحة التحضير (التخطيط) ومتابعة العمليات⁴: تختص هذه المصلحة بالتخطيط والتحضير لجميع العمليات اللوجستية، ومتابعتها لضمان تنفيذها بسلاسة وفي الوقت المحدد.

02: مهام قسم الشحن والتفريغ

من بين المهام الرئيسية التي يؤديها هذا القسم نذكر ما يلي⁵:

¹-مقابلة مع السيد عزوزي رضوان، رئيس مصلحة توزيع العمال على البواخر، يوم 12 ماي 2025 ، على الساعة 11:10.

²- مقابلة مع السيد سوامس كمال، رئيس مصلحة تجهيز السفن، بتاريخ 12 ماي 2025، على الساعة 14:40.

³- مقابلة مع السيد بوحوش عادل ، رئيس مصلحة متابعة المردودية، يوم 13 ماي 2025، على الساعة 10:35.

⁴-مقابلة مع السيد خزري وليد، رئيس مصلحة التحضير ومتابعة العمليات، يوم 13 ماي 2025، على الساعة 11:20.

⁵- مقابلة مع السيد بوقروة مهدي، رئيس قسم الشحن والتفريغ، 15 ماي 2025، على الساعة 14:35.

- تحميل البضائع على السفن أو وسائل النقل الأخرى وتفريغها منها باستخدام المعدات المناسبة مثل الرافعات والشاحنات والرافعات الشوكية.
- ضمان ترتيب البضائع بشكل مناسب داخل السفن والمخازن للحفاظ على سلامتها أثناء النقل والتخزين.
- تنفيذ الأعمال المادية المتعلقة برص وتستيف وفك وإنزال البضائع، ووضعها على السطوح الترابية أو في المخازن.
- قيادة وتوجيه فرق العمل المختصة بالشحن والتفريغ، وتقديم الاقتراحات لتحسين أداء الفريق ورفع مستوى الإنتاجية.
- تطبيق معايير السلامة المهنية في عمليات الشحن والتفريغ لحماية العمال والبضائع.

ثانيا: قسم التشوين:

التطرق إلى مصالح قسم التشوين ، وبعدها مهامه.

01: مصالح قسم التشوين:

يتكون قسم التشوين من ثلاث مصالح وهي¹:

- أ- مصلحة التحضير (التخطيط) ومتابعة حركة البضائع²: مسؤولة عن تنظيم التحضيرات اللازمة ومراقبة حركة البضائع داخل المستودع (المخازن)، لضمان سير العمليات بسلاسة.

¹ - مقابلة مع السيد حركات إلياس، رئيس قسم التشوين، يوم 21 ماي 2025، على الساعة 9:30.

² - مقابلة مع السيد سراج عبد العزيز، رئيس مصلحة التحضير (التخطيط) ومتابعة حركة البضائع، بتاريخ 21 ماي 2025، على الساعة 10:15.

ب - مصلحة الإحصاءات¹: هي المصلحة المسؤولة عن جمع وتحليل البيانات الإحصائية المتعلقة بالبضائع والعمليات اللوجستية، والتي تساهم في فهم حركة البضائع وتقييم كفاءة العمليات. تساعد هذه البيانات الإدارة على وضع استراتيجيات فعالة وتحقيق تحسين مستمر في الأداء.

ج - مصلحة متابعة مختلف البضائع²: تتولى مسؤولية متابعة حالة البضائع المختلفة، وضمان تخزينها وفق المعايير المناسبة، مع الحرص على سلامتها وجودتها طوال فترة التخزين.

02: مهام قسم التشوين:

يتمحور عمل قسم التشوين حول عدة مهام، نذكر منها³:

- التحميل، وتثبيت، وفك التثبيت، وتفريغ البضائع.
- وضع واستلام البضائع على الأرصفة أو في المخازن بأفضل شروط من حيث الوقت والتكلفة.
- تسجيل وفحص البضائع المحملة أو المفروغة على الأرض.
- الحفاظ على ممتلكات العميل.
- حراسة البضائع حتى يتم تحميلها أو تسليمها إلى المرسل إليه في أفضل ظروف من حيث الوقت والتكاليف.
- باختصار، قسم التشوين هو المسؤول عن إدارة البضائع على اليابسة داخل الميناء، بدءاً من استلامها، مروراً بتخزينها وحراستها، وانتهاءً بتجهيزها للشحن أو التسليم، مع الالتزام بالقوانين والتنسيق مع الجهات المعنية لضمان سلامة وسرعة العمليات المينائية⁴.

¹ - مقابلة مع السيد جاب الله محمد، رئيس مصلحة الإحصاءات، بتاريخ 21 ماي 2025، على الساعة 11:00.

² - مقابلة مع السيد بولبال رضا، رئيس مصلحة متابعة مختلف البضائع، بتاريخ 22 ماي 2025، على الساعة 14:15.

³ - دليل استلام ومعالجة البضائع، المؤسسة المينائية سكيكدة، وثيقة غير منشورة، المرجع Proc-MG-06-01، الإصدار "ع".

⁴ - PRENDRE EN CHARGE ET TRAITER LES MARCHANDISES, référence PROC-MG-06-01, Version P.

⁴ - مقابلة مع السيد حركات إلياس، رئيس قسم التشوين، بتاريخ 22 ماي 2025، على الساعة 15:30.

المطلب الثاني: الهياكل المساعدة في عمليات الشحن والتفريغ

تعد الهياكل المساعدة في ميناء سكيكدة من العناصر الأساسية وذلك لضمان سير عمليات الشحن والتفريغ بسلاسة وكفاءة ،و من هنا سنتطرق لتسليط الضوء على: التعريف بمديرية قيادة الميناء (الفرع الأول)، مديرية العتاد (الفرع الثاني) ، مصالح الجمارك (الفرع الثالث).

الفرع الأول :التعريف بمديرية قبطانية قيادة ميناء :

تعد هذه المديرية من أهم الوظائف الأساسية و المحورية التي تقوم عليها إدارة الموانئ البحرية ، حيث تمثل نقطة إلتقاء بين الجانب الملاحي و الإداري للميناء ،التي تعتبر حلقة وصل بين رصيف الميناء والبحر،فهي الجهة المسؤولة عن تنظيم و إدارة كل ما يتعلق بالملاحة البحرية داخل حدود الميناء التي تقع على عاتق مدير قيادة الميناء،وهي التي تتابع تحركات السفن بدقة ،وتتسق بين مختلف الجهات لضمان سلامة الأرصفة و الممرات الملاحية،وتحرص على تطبيق القوانين البحرية بكل صرامة و إحترافية.

نتطرق إلى تعريف مديرية قبطانية قيادة ميناء و أقسامها :

أولا - تعريف مديرية قبطانية قيادة ميناء :

هي مصلحة تابعة للسلطة المينائية تتولى تنسيق حركة السفن داخل الميناء و تشرف على شرطة الميناء¹. في أغلب الموانئ يوجد بها إدارة متخصصة تتكلف بعدة مهام التي تختلف حسب طبيعة من ميناء إلى آخر وحسب العمل التي تقوم به ،ومن بين أهم هذه المهام :تحديد الممرات الملاحية وصيانتها، الإشراف على إعدادها لتسهيل حركة السفن،تنظيم عمليات الإنقاذ البحري،مراقبة المساحات المائية داخل الميناء، الحد من ظاهرة التآكل بالإضافة إلى توجيه السفن و مساعدتها على الرسو الأمن على الأرصفة².

¹- مقابلة مع السيد بن رايح عمار، مدير قيادة الميناء، بتاريخ 07 ماي 2025، على الساعة 10:00.

²_حازم محمد عبد الفتاح، التسويق البحري،المرجع السابق،الصفحة 65.

ثانيا - أقسام مديرية قيادة الميناء :

تضم مديرية قيادة الميناء 04 أقسام وهي¹:

1_ قسم الشرطة و الأمن الميناء القديم ANCIEN PORT: الذي يتكون من رؤساء النوبة وضباط

الميناء، ومشغلو الراديو، وقسم شرطة و الأمن (مراقبو الميناء)

2- قسم الشرطة و الأمن الميناء NOUVEAU PORT: الذي يتكون من ضباط الميناء و مشغلو

الراديو، و قسم شرطة و الأمن مراقبو الميناء ، وقسم مكافحة التلوث .

3- خدمة الإرشاد البحري: التي تتكون من محطة الإرشاد البحري أو محطة المرشدين البحريين.

4- قسم المساعدة و الملاحة: التي تتكون من خدمة الربط ، و خدمة متابعة المركبات العائمة.

تقسم هذه المديرية إلى عدة أقسام كما سبق الذكر و كل قسم بدوره يقسم إلى مصالح أو خلية².

ثالثا : مهام مديرية قيادة الميناء

- فرض احترام التنظيمات المتعلقة بشرطة وأمن الميناء البحري.

- ضمان الحفاظ على الأملاك العامة المينائية.

- فرض احترام المتطلبات التنظيمية المعمول بها في مجالات: النظافة، الصحة، السلامة، والبيئة.

- ضمان سلامة الملاحة البحرية داخل الميناء ومحيطه.

- ضمان برمجة دخول وخروج السفن.

- مساعدة السفن في الحالات الخطرة أو الطارئة.

¹-ملحق رقم 3 الهيكل التنظيمي لمديرية قيادة الميناء.

²-مقابلة مع السيد سوامس خير الدين، ضابط الميناء ، بتاريخ 14 ماي 2025، على ساعة 14:00.

- تعبئة الوسائل البشرية والمادية اللازمة عند وقوع أحداث غير مرغوب فيها (طوارئ، حوادث...)¹
- التأكد من توفر فرق الرباط و جاهزية وسائل العمل (زوارق الإرشاد، قوارب الرباط، وسائل السلامة الخاصة بالأفراد).
- الاطلاع على قرارات لجنة تنسيق الميناء (CPN) بهدف إعداد برنامج العمل الخاص بكل حوض مينائي.
- تعيين الطواقم وإبلاغهم بتعليمات العمل.
- تحديد بيانات السفينة: الحمولة، الغاطس، الطول.
- تحديد مكان (الرسو)الرصيف.
- تسجيل ساعة الوصول (الربط) وساعة المغادرة (الفك).
- تسجيل أسماء :ضابط الميناء، المرشد الملاحي، وضابط الراديو.
- إبلاغ الطواقم بتعليمات السلامة والتأكد من أن كل فرد يرتدي سترة النجاة الخاصة به.
- الإشراف على سير عمليات الربط والفك للسفينة بمراحلها المختلفة
- التأكد من صحة المعلومات المدونة في الوثائق المتعلقة بحركة السفن، ومقارنتها مع الرؤية الميدانية (وضعية السفن على الأرصفة، المداخل/المخارج)؛
- التأكد من أن السفن الراسية قد تم إصدار إذن خدمة لها أو أمر خدمة لها.
- التأكد من أن بطاقة الرسو الخاصة بسفينة ناقلة للمواد الهيدروكربونية قد تم إعدادها من طرف ضابط الميناء وفقاً للإجراءات المعمول بها.
- إرسال أوامر إدخال المعلومات المصادق عليها إلى نظام SIGNÉ .

- مراجعة البيانات المُدخلة عند التسجيل، وإصدار التعليمات لتصحيحها عند الحاجة لتكون مطابقة¹.

الفرع الثاني: مديرية العتاد

تعد مديرية العتاد إحدى المديريات الحيوية، ضمن هيكل المؤسسة المينائية، إذ تتولى مسؤولية تسيير و متابعة و صيانة مختلف المعدات و الوسائل التقنية المستعملة في مختلف الأنشطة المينائية ، خاصة تلك المرتبطة بالمناولة و الشحن و التفريغ. وتشمل مهام هذه المديرية في تسيير و صيانة العتاد المتحرك و الثابت، بما في ذلك الرافعات و الجرارات و الشاحنات والعربات و كذا معدات المساعدة الأخرى من أجل الحفاظ على الأداء الجيد و ضمان فعالية العمليات، وتهدف هذه المديرية لضمان جاهزية العتاد و تحقيق أقصى درجات الكفاءة والإستغلال، كما أنها تلعب دور محوريا في دعم سير العمليات الميدانية اليومية .

ومن هنا سنتطرق لتعريف مديرية العتاد(أولا)وتقسيمها(ثانيا) ومهامها(ثالثا) .

أولا : تعريف مديرية العتاد

هي مكلفة بتسيير و إستغلال أجهزة الرفع ووضعتها تحت تصرف مديرية مناولة و تشوين حسب إحتجاجها²، و تنظيم و توحيد الترتيبات العملية لتنفيذ عمليات الرفع بما في ذلك المتعلقة:

01_ بتخصيص الموارد البشرية و المادية.

02_ أداء خدمات الرفع.³

¹-دليل لتنظيم حركة النقل البحري داخل الحدود البحرية للميناء، المؤسسة المينائية سكيكدة، وثيقة غير منشورة ، المرجع-03-mj-proc
01،الإصدار ل، الصفحة12، R7GULATION DU MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DANS LES LIMITES MARITIME.

²-صرصاق عبد الحميد،المرجع السابق،ص40.

³- مقابلة مع السيد عبد الحق لعراجي، مدير مديرية العتاد، بتاريخ 28 ماي 2025، على ساعة 14:00.

و ينطبق هذا الإجراء على قسم المسح و الهياكل التشغيلية الداخلية و على وجه الخصوص تخطيط ومراقبة عمليات السفن و العملاء الخارجين و المستخدمين الخارجين.¹

تضم مديرية العتاد :

- مكلف بالجودة أو الجودة ،و مساعد المدير 01 و مساعد المدير 02.

-المسؤولون عن تقديم الخدمات .

- الأمانة (سكرتارية).

_ مصلحة الأساليب و الطرق و المنهجيات .

ثانيا: أقسام مديرية العتاد

وتنقسم مديرية العتاد إلى قسمين :

01: قسم الصيانة المتعلقة بالمصالح الآتية : صيانة الرافعات ، صيانة المعدات و الرفع، صيانة المعدات المتنقلة و المساعدة.

02: قسم الصيانة المتعلقة بالمصالح الآتية: تقنيو متابعة العتاد ، مصلحة الرافعات ، خلية إعداد عناصر الفاتورة ، مصلحة العربات و الرافعات و المعدات الأخرى².

ثالثا: مهام مديرية العتاد

- **الصيانة و الإصلاح :**و تقوم المديرية في هذا الصدد ب :إعداد و تنفيذ برامج الصيانة الوقائية والدورية للعتاد ، صيانة المعدات الرفع ، صيانة الرافعات ،صيانة المعدات المتنقلة ، متابعة عمليات التصليح و الحرص على تقليص فترات توقف العتاد عن العمل.

¹ دليل إجراء تنفيذ خدمات الرفع، المؤسسة المينائية سكيكدة، وثيقة غير منشورة، المرجع procedure de realisation des prestation

proc_st_08_12 :proc de relevage référence :E، الإصدار :ه،صفحة02.

²-مقابلة مع السيد بوزيد جمال ، رئيس مصلحة الصيانة بمديرية العتاد، بتاريخ 06 ماي 2025،على ساعة 10:00.

- **الرقابة التقنية و المتابعة:** وتقوم المديرية في هذا الصدد ب :إجراء فحوصات دورية للتأكد من مطابقة العتاد لشروط السلامة و الإستخدام الفعال ، مراقبة مدى إحترام المستخدمين لقواعد التشغيل الخاصة بكل نوع من العتاد.
 - **إقتناء و تجديد العتاد:** وتقوم المديرية في هذا الصدد ب :المشاركة في دراسة و إقتراح عمليات إقتناء عتاد جديد أو تجديد القديم بناء على تقييم الحاجة، إعداد دفاتر الشروط التقنية المتعلقة بالصفقات الخاصة بالعتاد .
 - **تسيير قطع الغيار و المخزون:** وتقوم ب :التنسيق مع مصلحة التمويل لضمان توافر قطع الغيار الضرورية ،تنظيم مخزون قطع الغيار و ضبط حركته وفقا للطلب الفعلي.
 - **التكوين و التأطير:** وتقوم ب :تنظيم دورات تكوينية لفائدة مستغلي العتاد (السائقين،ميكانيكيين، تقنيين) ،متابعة تأهيل الأعوان في الجوانب التقنية و الوقائية المتعلقة باستعمال العتاد.
 - **سلامة العتاد :**ضمان إستغلال العتاد وفقا لقواعد الصحة و السلامة المهنية، المساهمة في تقليص الحوادث و الأعطال الناتجة عن سوء إستعمال¹.
- حسب المادة16 من النظام الداخلي للمؤسسة المينائية سكيكدة فإن "المسؤولية المتعلقة بالعتاد و الوسائل الأخرى و المسلمة للعامل من أجل تنفيذ مهامه إلى عملية جرد وثيقة إستلام ممضاة من طرف المعني. ويجب إعلام السلم التصاعدي كتابيا عن إختفائها أو ضياعها أو إتلافها.
- لابد أن يتم تفقد كل وسائل العمل من سيارات و أليات من طرف العامل قبل إستعمالها.
- و يجب أن يرفع كل خلل إلى مسامع المسؤول المباشر ، و أثناء الإستعمال يجب على العامل إشعار مسؤوله عن الخلل الملاحظ .
- عند نهاية الإستعمال يجب أيضا على العامل أن يقوم بكل تفاني بتخزين أو تسليم الوسيلة أو السيارة أو الآلية في المكان المعين لها عادة .

¹ - دليل إجراء تنفيذ خدمات الرفع، المؤسسة المينائية سكيكدة، المرجعproc-st-08-16،الإصدار :ه،الصفحة15.

إن كل عامل يشغل مقرا ملزم بالسهر ،عند نهاية العمل على غلق المكان (أبواب ،نوافذ، إلخ) و إطفاء الأضواء و مراقبة غلق حنفيات الماء و الغاز ،و فصل مآخذ الآلات باستثناء الآلات التي نظرا لطبيعتها يجب أن تبقى موصولة¹.

ومن أحكام العامة التي جاءت في دليل المؤسسة المينائية: يجب أن يضمن الموظفون الذين يتم استدعاؤهم لأداء خدمات الرفع التطبيق الصارم لتعليمات الصحة والسلامة في العمل، وعلى وجه الخصوص:

-ارتداء أدوات الحماية الشخصية.

-الامتثال الصارم للنظافة والصحة والسلامة وحماية البيئة.

-لا يجوز لأي أجنبي أو مركبة دخول المنطقة التي يتم فيها التعامل مع البضائع الخاضعة لطلب الخدمة.

-يجب على السائق أو مشغل الرافعة إيقاف عملية الرفع على الفور، إذا لم يتم استيفاء شروط السلامة، وذلك بإخطار رئيس القسم الخاص به. ويتعين على هذا الأخير أن يستعيد معايير السلامة بمساعدة المشرف على الميناء.

-يجب إجراء جلسات التوعية حول المخاطر المرتبطة بعمليات الرفع الخاصة بكل نوع من السلع بواسطة منسق الصحة والسلامة والبيئة في مكان العمل للموظفين المشاركين بحضور قادتهم².

الفرع الثالث: مصالح الجمارك

تُعد السلطات الجمركية من الركائز الأساسية في تنظيم وحماية الحدود الاقتصادية للدولة، حيث تمارس دوراً حيوياً في مراقبة وتنظيم حركة البضائع والأشخاص عبر المنافذ الحدودية. تتمتع إدارة الجمارك بسلطات واسعة تشمل التفتيش، الحجز، والتحقيق، وذلك بهدف ضمان تطبيق القوانين الجمركية وحماية الاقتصاد الوطني من المخالفات مثل التهريب والتقليد. كما تسعى هذه السلطات إلى تحقيق التوازن بين تسهيل حركة التجارة وحماية الحقوق القانونية، مع الالتزام بالمعايير البيئية والصحية المعمول بها.

¹ - المادة 16 من النظام الداخلي للمؤسسة المينائية سكيكدة.

² - دليل إجراء تنفيذ الخدمات الرفع، المرجع السابق، الصفحة 20.

نتطرق إلى تعريف الجمارك (أولا)، مهام الجمارك (ثانيا).

أولا: تعريف الجمارك

مصلحة الجمارك هي إحدى المصالح التابعة لوزارة المالية لها عدة أدوار ومهام من تحصيل ضرائب ورسوم إلى الرقابة على حركة البضائع الصادرة والواردة من وإلى البلاد¹، للسلطات الجمركية لها دور أساسي وأهمية بالغة في مجال سير التجارة الخارجية وذلك لكونها المسؤولة عن البضاعة منذ تفريغها حتى تسليمها².

ثانيا: مهام الجمارك

تُحدد مهام الجمارك الجزائرية بشكل عام في قانون الجمارك على الخصوص في المادة 3 من قانون الجمارك، والتي يمكن تقسيمها إلى العديد من المهام وهي³:

01: المهام الاقتصادية للجمارك

تتمثل المهام الاقتصادية للجمارك في تطبيق التشريعات والتنظيمات المتعلقة بتنقل البضائع عبر الحدود بالتعاون مع الجهات المعنية، وتعزيز المنافسة النزيهة من خلال مكافحة الغش والتصرفات غير المشروعة. كما تسعى الجمارك إلى تشجيع الاستثمارات الوطنية والأجنبية عبر تقديم التسهيلات الجمركية، وتشارك في حماية المنتج الوطني من خلال وضع وتنفيذ إجراءات الحماية. بالإضافة إلى ذلك، تقوم الجمارك بإعداد الإحصائيات الخاصة بالتجارة الخارجية لدعم صنع السياسات التجارية، ومراقبة صحة مصدر البضائع في إطار الاتفاقيات الدولية، وتنفيذ إجراءات الحظر على الاستيراد والتصدير، وحماية المنتج الوطني من المنافسة غير النزيهة للمنتجات الأجنبية.

02: المهام الجبائية :

¹- كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص132.

²- مقابلة مع السيد حسان حيون، رئيس فرقة الجمارك chef brigade de douanes ، بتاريخ 17 مارس 2025، ابتداء من الساعة 14:15 إلى غاية 14:40.

³- موقع المديرية العامة للجمارك، تاريخ الدخول 18 جوان 2025، على الساعة 22:00.

(<https://www.douane.gov.dz/spip.php?rubrique59>).

تتمثل المهام الجبائية للجمارك في تحصيل الرسوم والحقوق الجمركية على البضائع المستوردة، بالإضافة إلى الإتاوات الخاصة المتعلقة بتقديم الخدمات واستخدام نظم المعلومات الجمركية. كما تتابع الجمارك الامتيازات الجبائية وتراقبها وفق القوانين المالية والقطاعات الخاصة مثل البترول والمناجم، وتضمن مشروعية منح هذه الامتيازات طبقاً لاتفاقيات التعريفية التفضيلية. وتشمل مهامها أيضاً متابعة إنتاج وتسويق المحروقات، تحصيل الغرامات والعقوبات الناتجة عن مخالفة القوانين الجمركية، وضمان تطبيق القانون الجمركي على حركة البضائع والأشخاص عبر الحدود. كما تحرص على الحراسة الجمركية في المناطق الجمركية، وتطبيق التشريعات المتعلقة بالصرف والقيمة الجمركية للبضائع، ومكافحة الغش الجمركي من خلال التحقق من مصدر وقيمة البضائع. وأخيراً، تطبق إجراءات الرد بالمثل ضد الدول التي تفرض إجراءات تعسفية على المنتجات الجزائرية.

03: مهام الحماية

مهام الحماية للجمارك تشمل مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، التهريب، تبييض الأموال، والجريمة المنظمة العابرة للحدود، بالإضافة إلى المشاركة في الحفاظ على الأمن والنظام العام من خلال مراقبة الأسلحة والمتفجرات والمواد الخطيرة. كما تساهم الجمارك في حماية الآداب العامة، وضمان سلامة المستهلك عبر مراقبة المواد الاستهلاكية غير الغذائية والمنتجات المنزلية. وتحرص على أمن الأشخاص وممتلكاتهم من خلال ضبط البضائع المحظورة والخطرة على الصحة والبيئة، وحماية الإرث الوطني الطبيعي والتاريخي والثقافي، مثل الثروة الحيوانية والنباتية المهددة بالانقراض والآثار الفنية¹.

04: مهمة مساعدة اتخاذ القرار:

مهمة مساعدة اتخاذ القرار للجمارك تتمثل في إعداد وتحليل إحصائيات التجارة الخارجية لتسهيل اتخاذ القرارات من قبل السلطات العمومية والمتعاملين الاقتصاديين. كما تقوم الجمارك، بناءً على طلب السلطات، بإعداد دراسات متخصصة حول تطور التجارة الخارجية وتوقعات تحصيل الرسوم الجمركية، وذلك لدعم إعداد القوانين المالية وتقييم أثر الإجراءات أو القرارات المستقبلية.

وحتى تتمكن مصالح الجمارك من القيام بدورها على أكمل وجه فيما يخص الرقابة القبلية والتي تتم على مستوى الموانئ فقد تم تدعيمها بأجهزة حديثة ، بحيث تم تدعيم الموانئ التي تتدفق عليها السلع و البضائع

¹ - موقع المديرية العامة للجمارك.

من مختلف أنحاء العالم بأجهزة سكانيير وهذا لمراقبة حركة الحاويات ، وبفضل هذا الجهاز تتمكن مصالح الجمارك من مراقبة السلع ومدى مشروعيتها وكذا مطابقتها للبيانات المصرح بها في وثيقة الشحن ، وهي تحمل على عاتقها ثلاث وظائف أساسية هي¹:

1- هي أداة مراقبة التجارة الدولية : حيث أن حركة الجمارك تسمح بمراقبة حجم المبادلات الدولية للبلاد، وبناءا عليه؛ تتبين المعطيات الضرورية لتحديد اتجاهات السلع سواء الصادرات أو الواردات.

2- هي مورد جبائي: حقوق الجمارك تشكل ضريبة غير مباشرة للاستهلاك، فهي إذن مورد دخل لعائدات خزينة الدولة².

3- هي أداة حفظ للاقتصاد الوطني: بفرض حقوق الجمارك أو الرسوم الجمركية بالنسبة للواردات، وتحمي الصناعات المحلية وتساعد هاته الأخيرة بإعطاء الأولوية لخلق صناعات تغني البلاد عن استيراد بعض المواد.

ومنه يمكن القول أن السلطات الجمركية تركز في القيام بمهامها على مجموعة إمكانيات ميدانية ، تقنية تكنولوجية، مادية بشرية وكذلك قانونية لممارسة مهامها الواسعة بكل أريحية ودقة، وذلك بتطوير الإجراءات الجمركية وتبسيطها لتحقيق السرعة في حركة السلع المستوردة أو المصدرة، وذلك للبدء في عملية تنفيذ الأعمال الجمركية باستخدام الحاسب الآلي وتطبيق التقنية المتطورة من خلال تعميم الحاسب الآلي في مصلحة الإعفاءات بيانات المخلصين والمستوردين، البطاقة الجمركية للسيارات، حركة المركبات الأنظمة المالية والإدارية الخاصة بالموظفين ، الأنظمة القانونية الخاصة بمحاضر الضبط ، أي إقامة وتأسيس بنية تحتية من شبكات الحاسب الآلي لتطبيق هذه الآلية في جميع المنافذ الجمركية وغيرها من التقنيات التي تسهل جمركة البضائع³.

المبحث الثاني: الإجراءات الإدارية عند الشحن و التفريغ

تشكل الإجراءات الإدارية عند عمليات الشحن والتفريغ في ميناء سكيكدة ركيزة أساسية لضمان تنظيم حركة البضائع وسير العمليات بسلاسة وأمان. تتضمن هذه الإجراءات تنسيقاً دقيقاً بين مختلف الأطراف المعنية،

¹ - صرساق عبد الحميد، المرجع السابق، ص 66.

² - صرساق عبد الحميد، المرجع نفسه، ص 67.

³ - كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 132.

مثل وكلاء الشحن، الجمارك، الشرطة المينائية، وشركات المناولة، لضمان الالتزام بالقوانين واللوائح الجمركية والأمنية والبيئية. كما تشمل إصدار التصاريح، التخليص الجمركي، فحص البضائع، وتوثيق عمليات الشحن والتفريغ، مما يساهم في تسريع الإجراءات وتقليل التكاليف وتحسين جودة الخدمات المقدمة.

سنتطرق في المبحث إلى الوسائل المستخدمة في الشحن و التفريغ(المطلب الأول) ، إجراءات الشحن والتفريغ عند الانطلاق و عند الوصول (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الوسائل المستعملة في الشحن و التفريغ

تعتمد المؤسسة المينائية في نشاطها اليومي على مجموعة من الوسائل التي تساعد في إنجاز أعمالها بطريقة منظمة و فعالة، و تختلف هذه الوسائل بين ما يقوم به الإنسان من مجهود و مهام وبين ما توفره المؤسسة من معدات و تجهيزات لتسهيل العمل، وتختلف هذه الوسائل بحسب نوعية البضائع و طبيعة السفن وتجهيزات الميناء. ويعد التنسيق بين هذين الجانبين ضروريا لضمان حسن سير العمليات داخل الميناء، فهذه الوسائل المستعملة في تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ تنقسم إلى وسيلتين هما :

- الوسائل البشرية.

- الوسائل المادية.

الفرع الأول: الوسائل البشرية

تشرف مديرية الشحن و التفريغ على تنظيم الإمكانيات البشرية، في إطار اجتماع التوظيف من قبل رئيس مصلحة التخطيط و متابعة العمليات و بالتنسيق التوثيق مع رئيس مصلحة التخطيط و حركة البضائع مع مصالح القسم الرفع (الرافعات، العربات) و يتم ذلك مرتين في اليوم و يتولى مسؤولو التوظيف من أجل تلبية إحتياجات السفن من فرق المناولة، مهمة تعيين هذه الفرق وفقا للتناوب¹ حسب المادة 12 من نظام الداخلي

¹- دليل إجراءات تعيين فرق العمل المختصة بمديرية الشحن و التفريغ، المؤسسة المينائية سكيكدة، وثيقة غير منشورة ، المرجع: PROC-mj-06

للمؤسسة المينائية سكيكدة : "إن إحترام مواقيت العمل ضرورة و على العامل الإمتثال لها لتفادي العقوبات التأديبية المنصوص عليها في الباب 04.

العمال العاملين بصيغة النوبة: المنقطع، من السبت إلى الخميس :

-صباحا 05:50 ----12:00سا

-مساء 12:30--18:30سا

_ليلا 19:00__01:00صباحا¹

و طبقا لترتيب الأولوية التالي :الذي ينقسم إلى فريق متخصص و فريق غير متخصص

1-تعين فريق واحد لكل سفينة تابعة لخطوط ملاحية منتظمة او للسفن الراسية على أرصفة الميناء الجديد المتنوع.

2-تعين فريق واحد لبقية السفن :أي غير تابعة لخطوط منتظمة أو غير الراسية بالميناء الجديد .

3- تعين فريق الثاني للسفن التي في طور إنهاء العمليات و لخطوط ملاحية منتظمة .

4-تعين فرق إضافية (ثانية و ثالثة) للمشغلين الذين يعبرون عن حاجتهم إليها و ذلك في حدود الوسائل المتوفرة

ويكون العمال بتناوب فريق صباحا و فريق ليلا :²

Fonction	Equipe A	Equipe B	Total
CONTREMAITRE	11	12	23
CHEF D'EQUIPE	15	15	30
O.M.S	31	28	59
O.M PLEIN	139	138	277
CHEF DE QUAI	3	3	6

¹ - المادة 12 من نظام الداخلي للمؤسسة مينائية سكيكدة.

² -مقابلة مع السيد خزري وليد رئيس قسم مديرية الشحن وال تفريغ، بتاريخ13 أفريل2025،على الساعة 10:00.

CHARGE D'EMBAUCHE	3	3	6
CHAUFFEUR	1	1	2
CHARGE TIME SHEET	1	1	2
GREEUR	7	6	13
SOUDEUR	2	2	4
CHEF SECTION GREAGE	1	1	2
O.M TRANSIT	19	10	29
AGENT D ASSAINISSEME'	2	4	6
CHEF SECTION TRANSIT	1	1	2
CHEF D'EQUIPE TRANSIT	2	2	4
OM CHARGES DE GARDI	6	4	10
OM CHARGES ACCEUIL	1	1	2
TOTAL	245	232	477

المصدر: المؤسسة المينائية سكيكدة - مديرية الشحن و التفريغ والتشوين - قسم الشحن والتفريغ.

حيث جاءت المادة 06 تعديل إضافي رقم 16 ملحق بالعقد بالإتفاقية الجماعية لمؤسسة ميناء سكيكدة:
"مراجعة معايير الأداء و تركيبة الفرق:

-تمت المراجعة معايير الأداء و فق للملحق 03 المرفق

-تم تعديل تركيبة الفرق وفقا للملحق رقم 04 المرفق

-الحضور الفعلي لجميع العمال المكونين للفريق من مناصب عملهم إلزامي.

-تلتزم الشؤون الاجتماعية بالعمل المشترك لتنظيم حملات تحسيسية لفائدة العمال من أجل تطبيق النظام الداخلي المنظم للعمل .

ملاحظة: الملحقان رقم 03 و 04 يشكلان جزء لا يتجزء من هذا الملحق التعديلي الإتفاقية."

و يكون العمال مقسمين إلى فريقين ففريق يعمل على متن السفينة و فريق على الرصيف وعدد عمال يكون حسب نوع و طبيعة البضاعة¹.

	Moyen de Bord					Moyen Portuaire				
	Chef D'équipe	Treuiliste Homme de chaîne	Docker /Opérateur Trémie		Total	Chef D'équipe	Grutier	Docker /Opérateur Trémie		Total
			Bord	Terre				Bord	Terre	
Céréales Blé / Orge / Mais / Avoine / Soja	0	2	0	1	3	0	1	1	0	2
Conteneur	1	2	3	3	9	1	1	2	2	6
Bois / Contreplaqué	1	2	3	2	8	1	1	3	2	7
Fardeaux de Fer (Tube, RAB, Poutre, Cornière, Rail, Tôle en plaque)	1	2	3	2	8	1	1	3	2	7
Tubes en pièces	1	2	4	2	9	1	1	4	2	8
Bobine (en acier, fil machine et papier)	1	2	3	2	8	1	1	3	2	7
Vrac solide (Minerie de Fer / Clinker / Sucre roux)	0	2	0	1	3	0	1	1	0	2
Big Bags	1	2	3	2	8	1	1	3	2	7
Palette (Ciment et autre)	1	2	3	2	8	1	1	3	2	7
Rond Béton	1	2	3	2	8	1	1	3	1	7
Sacherie en vrac	1	2	5	3	11	1	1	5	3	10
Billetes (Acier, Zinc)	1	2	4	3	10	1	1	4	3	9
Divers	1	2	3	2	8	1	1	3	2	7

المصدر: المؤسسة المينائية سكيكدة- مديرية الشحن و التفريغ والتشوين- قسم الشحن والتفريغ.

الفرع الثاني: الوسائل المادية :

تلعب الوسائل المادية دورًا أساسيًا في تعزيز كفاءة وسرعة عمليات الشحن والتفريغ، حيث توفر المعدات والأدوات اللازمة للتعامل مع كافة أنواع البضائع، سواء كانت ثقيلة أو حساسة، داخل الموانئ والمخازن ومراكز التوزيع. ومع التطور المستمر في تقنيات النقل واللوجستيات، أصبحت هذه الوسائل أكثر تطورًا ودقة، مما يساهم في تقليل الخسائر وتحسين جودة الخدمات.

تختلف الوسائل المادية باختلاف البلد، ففي ميناء سكيكدة تركز الوسائل المادية على نوعين رئيسيين:

- معدات المناولة.

¹-AVENANT N°16 A LA CONVENTION COLECTIVE DE L'ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA/
ARTICLE 16-

المادة 16من الإتفاقية الجماعية، للمؤسسة المينائية سكيكدة.

– المعدات البحرية.

أولاً:معدات المناولة

تتقسم معدات المناولة إلى نوعين وهما : الرافعات و الناقلات¹.

01:الرافعات

هي وسائل تُستخدم لنقل الحمولة من مكان إلى آخر أو من نقطة إلى نقطة، دون أن تتحرك الآلة نفسها من مكانها. وتنقسم إلى نوعين:

أ – الرافعات المينائية:

هي الرافعات المخولة للعمل على شحن وتفريغ السفن داخل الميناء، وتتميز بقدرتها على التعامل مع الحاويات والبضائع الثقيلة بكفاءة عالية.

ب – الرافعات التيليسكوبية:

تُستخدم هذه الرافعات في تفريغ البضاعة على الأرض أو رفعها منها، وتعمل على السفن فقط في الحالات الضرورية. يعود ذلك إلى أن غرفة القيادة تكون في مكان منخفض، مما يجعل من الصعب على سائق الرافعة رؤية ما بداخل عنبر السفينة.

¹ – مقابلة مع السيد زوين طارق، رئيس مصلحة الرافعات ، يوم 13 مارس 2025، ابتداء من الساعة 09:50.

في المقابل، تتميز الرافعات المينائية بأن غرفة القيادة تكون في موقع مرتفع، مما يسمح للسائق برؤية واضحة داخل عنبر السفينة. كما أنها مزودة بنظام كاميرات مراقبة، الأمر الذي يساهم في تقليل الحوادث سواء كانت بشرية أو مادية¹.

02: الناقلات

سميت بالناقلات لأنها تحمل الحمولة (البضاعة) وتنتقل بها، وهي أنواع ومن أبرزها²:

أ- حاملة الحاويات Stacker :

هي آلة تُستخدم لنقل الحاويات وترتيبها على الأرصفة داخل الميناء، بالإضافة إلى شحنها على الشاحنات لنقلها خارج الميناء.

ب- حاملة الحاويات الفارغة Chariot Spreader :

هي آلة مخصصة على شحن وترتيب و تفريغ الحاويات الفارغة داخل الميناء. تعمل هذه الحاملة على نقل الحاويات الفارغة بكفاءة بين أماكن التخزين والأرصفة.

ج- ناقلات شوكية:

وهي آلات التي تقوم بمعالجة لمعالجة ونقل مختلف أنواع البضائع، بما في ذلك الطرود ذات الأحجام والأوزان المختلفة، حيث تتوفر في المؤسسة المينائية سكيكدة ناقلات شوكية بقدرات متنوعة تتراوح من 1.6 طن إلى 45 طن، كما تُستخدم هذه الرافعات الشوكية أيضًا في مناولة الحديد والمواد الثقيلة الأخرى، وذلك بفضل قدرتها على رفع ونقل الأحمال الثقيلة بكفاءة داخل ساحات الميناء والمستودعات .

د- آلات الأشغال:

¹ - مقابلة مع زوين طارق، رئيس مصلحة الرافعات، بنفس التاريخ.

² -مقابلة مع السيد زعيدة محمد، رئيس قسم الصيانة، يوم 16 مارس 2025، ابتداء من الساعة 13:38.

وتنقسم إلى ثلاثة أنواع وهي¹: Chargeur و Rétro-chargeur و Mini- chargeur

تُستخدم هذه الآليات في سفن خاصة، وتقوم بمعالجة مختلف المواد مثل الحبوب بأنواعها (كالقمح والشعير)، والمواد الأولية كالإسمنت، بالإضافة إلى مواد أخرى مثل التراب والطين وغيرها.

ت- الجرارات المينائية:

هي وسائل نقل تُستخدم لنقل السلع (البضائع) من مكان التفريغ إلى مكان التخزين داخل الميناء. وفي بعض الحالات، تكون العملية عكسية، حيث تُنقل البضائع المخزنة في مخازن المؤسسة المينائية بسكيكدة إلى السفينة ليتم تصديره.

ثانيا: المعدات البحرية

وتتمثل المعدات البحرية فيما يلي²:

01: القاطرات البحرية Romorqueurs

عددها 10 وحدات، وتتنوع قدراتها من حيث القوة بين 1700 و 6000 حصان (cv)، موزعة كالتالي:

قاطرات بقوة 2500 حصان أو أقل (-2500 cv).

قاطرات بقوة تزيد عن 2500 حصان (+2500 cv).

قاطرات بقوة تزيد عن 4000 حصان (+ 4000 cv).

قاطرات بقوة تصل إلى 6000 حصان (+6000 cv).

02: قوارب الإرشاد Vedettes de Pilotage

عددها 7 قوارب، وتتنوع قدرات محركاتها بين 350 و 1100 حصان (CV) .

¹-مقابلة مع السيد منياب أحمد، رئيس مصلحة الرافعات الشوكية و المعدات الأخرى ، يوم 17 مارس 2025، ابتداء من الساعة 13:50.

² -Guide Des Ports De Skikda , Entreprise Portuaire De Skikda.

03: قوارب الرسو Canots d'amarage

يبلغ عددها 10 قوارب، وتتنوع قدرات محركاتها بين 230 و300 حصان (CV) .

04: قوارب الدفع Canots possesseurs

يبلغ عددها 4 قوارب، وتتمتع بمحركات بقوة 262 حصان (CV) .

05: بارجات الاسترداد Barges de récupération

يبلغ عددها 2 بارجة بسعات 15 متر مكعب / 25 متر مكعب.

جدول لهذه المعدات: parc Naval

Types d'engins	Nombre	Puissance et capacité
Romorceurs	12	1700 à 6000 CV(HP)
Don't :		
- 2500 CV	02	1700 à 2300 CV(HP)
+2500 CV	08	2800 à 3800 CV(HP)
+4000 CV	01	4200 CV(HP)
+6000 CV	01	6000 CV(HP)
Vedettes de pilotage	07	350 à 1100 CV(HP)
Canots d'amarrage	10	230 à 300 CV(HP)
Canots pousseurs	04	262 CV(HP)

Barges de récupération	02	15 M ³ /25 M ³
------------------------	----	--------------------------------------

المصدر: المؤسسة المينائية سكيكدة.

المطلب الثاني: إجراءات الشحن والتفريغ عند الانطلاق و عند الوصول

تُعد إجراءات الشحن والتفريغ عند الانطلاق والوصول من المراحل الحيوية التي تحدد نجاح العمليات اللوجستية في الموانئ، لا سيما في ميناء سكيكدة. تتطلب هذه الإجراءات تنسيقاً دقيقاً بين مختلف الجهات المعنية لضمان سلامة البضائع وسرعة إنجاز العمليات، بدءاً من استقبال السفن وفحصها، مروراً بتحميل وتفريغ البضائع، وصولاً إلى التخليص الجمركي...، كما تشتمل على تطبيق معايير السلامة والأمن البيئي، مع مراعاة الالتزام بالقوانين واللوائح المعمول بها. من خلال هذا المطلب، سيتم استعراض الخطوات التفصيلية لهذه الإجراءات. عند الانطلاق (الفرع الأول)، وعند الوصول (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إجراءات الشحن والتفريغ عند الانطلاق

تمر عمليات الشحن والتفريغ بمجموعة من المراحل المنظمة التي تهدف إلى تحقيق أعلى مستويات الكفاءة والجودة. تركز هذه المراحل على ضمان سلامة البضائع وحمايتها من التلف، بالإضافة إلى تسريع إنجاز العمليات لتقليل زمن الانتظار وتحسين تدفق الحركة داخل الميناء، و من خلال إتصالنا بإدارة المؤسسة المينائية تبين لنا تداخل و تشعب الإجراءات المتعلقة بميناء الإنطلاق، و التي يمكن لنا تلخيصها في النقاط الآتية:

1- طلب عرض سعر لخدمات شحن بحري une demande de cotation:

يرسل الزبون طلب عرض سعر لخدمات شحن بحري إلى المديرية التجارية على مستوى المديرية العامة للمؤسسة المينائية، وهي بدورها ترسل إلى الوكالة الملاحية عن طريق البريد الإلكتروني، و إذا تم الإتفاق على السعر يبرم العقد¹.

¹ - مقابلة مع السيدة فاتن بلقوادرية، رئيسة مصلحة توثيق، بتاريخ 07 ماي 2025، على ساعة 14:00.

2- حجز الحاوية :

تتولى المديرية التجارية تأكيد حجز الحاويات، لدى شركة الشحن المعنية، وفق الشروط المتفق عليها وذلك بوضع بيانات على مستوى المنصة الإلكترونية:

تقوم شركة الملاحة بمعالجة البيانات و التدقيق فيها، فإذا لم يجد فيه أي سبب للرفض يتم قبول الحجز، وعندئذ تقوم بإرسال علامة RO (RELEASE ORDER) بمعنى أنه تم قبول أمر إفراج عن الحاوية، وذلك بعد إكمال الإجراءات ودفع المستحقات، بعدها يقوم بطلب توفير الحاويات de demande de ، ومن ثم يتم إرسال هذا الطلب من قبل الإدارة التجارية إلى قسم اللوجستيات، الذي بدوره يصدر أمر التوجيه إلى مخزن الحاويات الفارغة لتنفيذ الطلب¹.

3-تحضير البضاعة : من تغليفها تغليفا مناسباً للنقل البحري أو البري.الالتزام بمعايير السلامة (البضائع الخطرة، الحد الأقصى للوزن، إلخ) ، تختم الحاوية بمعنى إغلاقها بختم رسمي، و الذي يتم إرساله من طرف مصلحة التوثيق إلى مصلحة تجارية.

4-إحضار وثائق العبور :

و تتمثل هذه الوثائق فيمايلي :

- الفاتورة التجارية.

- قائمة التعبئة(Packing List) .

- التصريح الجمركي.

_ شهادة المنشأ².

¹ - مقابلة مع السيد سوامس لطفي، مدير شركة MSC، بتاريخ 10 مارس 2025، على ساعة 13:30.

² -مقابلة مع السيد أمين موات ممثل شركة MSC. على مستوى ميناء سكيكدة ،و المكلف بالعمليات، بتاريخ 14 ماي 2025، على ساعة 15:00.

يعتبر سند الشحن bill of loading دون شك من أهم وثائق الشحن البحري، إذ يمثل في الوقت ذاته دليلاً على تنفيذ عملية الشحن وإيصالا بتسليم البضائع و سند ملكية قابلة للتداول غير أن هذا السند باعتباره وثيقة ورقية تقليدية قد أصبح مصدراً للعديد من أوجه القصور التشغيلية بما في ذلك التأخير، والمخاطر الأمنية، و التكاليف الزائدة وفي ظل التحول الرقمي المتسارع برز ما يعرف بسند الشحن الإلكتروني (electronic bill of lading EBL)، باعتباره بديلاً رقمياً حديثاً يتيح إدارة الوثائق التجارية بشكل أكثر كفاءة و أماناً و يساهم في تبسيط إجراءات التجارة العالمية من خلال تقليص الزمن، و ضمان التتبع و تقليل التلاعب أو الضياع .

و يعتبر سند الشحن الإلكتروني : هو النسخة الرقمية من سند الشحن الورقية، و يقدم وسيلة أمنة و سريعة الإدارة لمعلومات الشحن .تتبع مصدر و مصير البضائع و ضمان سلامة العمليات التجارية.¹

5-نقل الحاوية إلى ميناء الانطلاق:

و يبدأ هذا الإجراء بتسجيل دخول الحاوية عند بوابة الميناء.(Gate In)

وصل الشحن (transmission billet de bord) تُحرر وثيقة شحن الحاويات لكل عملية حجز، و تُرسل إلى المصلحة التجارية قصد تسليمها للزبون المعني، ويكون كذلك بمجرد أن تقوم المصلحة التجارية بتأكيد المعلومات في النظام الإلكتروني، و تتدخل مصلحة التوثيق لإعداد تفاصيل بوليصة الشحن ، متضمنة نسخة و التي يتم إرسالها لاحقاً إلى زبون عن طريقة المديرية التجارية.

تبدأ المرحلة الأولى ب la mise a qui التي هي عبارة عن ضوء الأخضر من طرف ميناء لبدء العملية لتقريب الحاويات فارغة إلى سفينة ، بحيث تنص المادة 19 من قانون البحري "لا يسمح بعبور البضائع بميناء إلا بترخيص من السلطة المينائية التي تحدد الشروط التي ينبغي احترامها حسب أحد أشكال العبور المذكورة في المادة 18 أعلاه". ثم يتم توقيع autorisation mise a qui عند الجمارك و تسلم لهم نسخة للجمارك ، ونسخة لمديرية التشوين مع billet de bord وتسلم أيضا نسخة لمديرية العتاد يحرر +bonne

¹ - السندات الإلكترونية للشحن البحري (eBLs) حل حديث للتجارة العالمية، تاريخ الاطلاع: 21 يونيو 2025، متاح على الرابط:

<https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/digital-insights-dock/insights/2024/12/electronic-bills-of-lading-ebls-a-modern-solution-for-global-tra.html> .

commande lettre d'engagement و يستلم الرافعات، و من هنا يتم تفريغ البضاعة وعند تفريغ البضائع يتم شحن الحاويات الفارغة¹. وقد نصت المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 01_02 مؤرخ في 06 يناير 2002 والذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها على أنه: "ينبغي أن يقدم طلب شحن أو تفريغ السفينة السلطة المينائية من طرف وكيل السفينة أو المؤسسة المكلفة بالمناولة و عندما يتعلق الأمر بحمولة لها نفس المالك يمكن أن يتم تقديمها من قبل صاحبها أو وكيل البضاعة".

وعندما يتعلق الأمر بعمليات السحب أو الوضع على الرصيف ينبغي أن يقدم الطلب حسب الحالة من طرف المرسل إليه أو من طرف مرسل البضاعة أو ممثليهما، وفي هذه الحالة يجب القيام مسبقا بجميع الإجراءات الأخرى التي تخضع لها هذه البضائع قبل تقديم الطلب المنصوص عليه أعلاه².

وبعد إستكمال الإجراءات الإدارية على مستوى ميناء ، تباشر عملية شحن البضاعة على ظهر السفينة إنطلاقا من الرصيف نحو سطح السفينة وذلك في إطار إجراءات التحميل المعتمدة وقد نصت المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 01_02 على ما يلي: "يعني عبور البضاعة إنتقال هذه الأخيرة من وسيلة نقل بري أو العكس سواء مكثت أو لم تمكث على سطوح الترابية أو في المخازن و المباني و المنشآت المتخصصة أو تم تفريغها مباشرة بواسطة نقل بري أو شحنها مباشرة على السفينة". كما تدخل أيضا في عمليات العبور عمليات نقل البضائع من سفينة إلى أخرى و التي يتم في الحدود الإدارية للميناء³.

6- التصريح الجمركي

إيداع التصريح الجمركي لدى مصالح الجمارك لغرض المراقبة والحصول على ترخيص الشحن في حال كان كل شيء مطابقا، بالإضافة إلى التخليص الجمركي و دفع الرسوم والضرائب⁴.

¹ - مقابلة مع السيد أمين موات، ممثل شركة MSC على مستوى ميناء سكيكدة، والمكلف بالعمليات، بتاريخ 07 ماي على الساعة 11:00.

² - المادة 20 من مرسوم التنفيذي 01-02 المؤرخ في 06 يناير 2002، و الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها.

³ - المادة 18 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 01-02.

⁴ - مقابلة مع السيدة فاتن بلقوادرية، رئيس مصلحة توثيق، بتاريخ 20 أبريل 2025، على الساعة 10:00.

الفرع الثاني: إجراءات الشحن والتفريغ عند الوصول

عند الوصول يجب إعلام المرسل إليه بوصول السفينة قبل 48 ساعة، وإذا كانت السفينة تحمل بضائع خطيرة فيكون الإعلام في مدة 72 ساعة قبل الوصول، أما الرحلات البحرية الدولية القصيرة يجب الإعلام بوصولها قبل 06 ساعات، وإذا كانت تحمل بضائع خطيرة فقبل 24 ساعة¹، وحسب ما جاءت في مادة 73 من مرسوم التنفيذي رقم 01_02 مؤرخ في 6 يناير 2002 بأن: "يجب أن يشعر مجهزة السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى ميناء بثمان و أربعين (48) الساعة على الأقل أو عند إنطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر، عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربع و عشرين (24) و ذلك لحجز مركز في الرصيف مع تحديد :

_ إسم السفينة ورايتها و تاريخ و ساعة وصولها و كذا مدة التوقف المتوقعة .

_الخصائص الأساسية للسفينة لا سيما حمولتها و طولها و عرضها و مسحوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها إلى الميناء .

_حمولة و طبيعة مختلف البضائع المنقولة و كيفية توضعها لا سيما مختلف المواد الخطيرة الموجودة على متن السفينة لإنزال أو العابرة و كذا جميع الأضرار التي قد تصيب السفينة و عدتها و البضائع التي توجد على متنها .

- يجب إرسال برقية تصحيحية في حالة تغيير المعلومات المقدمة مسبقا .

يمكن أن تحدد في النظام الخاص بالميناء أجال مختلفة لطلبات تخصيص مراكز متخصصة على الرصيف تقضي لا سيما إلى المخازن و الأفنية و حظائر البضائع الثقيلة و محطات الحاويات و مراكز البترول و الغاز و كذا أي مركز متخصص آخر².

¹- دليل لتنظيم حركة النقل البحري، داخل الحدود البحرية للميناء، المؤسسة المينائية سكيكدة، وثيقة غير منشورة المرجع: Régulation du

mouvement de la navigation dans les limites maritime ص03.

²-المادة 73 من مرسوم تنفيذي رقم 01-02 مؤرخ في 06 يناير سنة 2002.

ففي واقع هذه البيانات تطبق عبر نظام مجتمع الموانئ الجزائري (APCS) الذي تقوم به شركات الملاحة التابعة لها السفينة، حيث تعتبر APCS: هي نظام مجتمع الموانئ الجزائري وهو منصة لمجتمع الموانئ لتبادل البيانات الرقمية¹.

يجب حسب نص المادة 74 من نفس المرسوم بأنه: "يجب تأكيد المعلومات المقدمة في إشعار الوصول و ذلك أربع و عشرون (24) ساعة من قبل من طرف مجهزي السفن أو ممثليهم إلى لجنة تخصيص أماكن للسفن أو ممثليهم إلى لجنة تخصيص أماكن للسفن في الميناء المعني و التي تقوم بتخصيص مراكز على رصيف حسب مميزاتها التقنية و حمولتها و متطلبات الإستغلال و الإستعمال و النظام الخاص"². بحيث يؤدي إلى رفض إعلان السفينة إن وجد خطأ في الإعلان أو نقصا في المستندات ، يجب رفض الإعلان و بيان السبب بمعنى إعلام سبب الرفض و يجب على المرسل إليه تصحيح المعلومات غير الصحيحة ثم تقديم طلب مرسى جديد. و يجب إلغاء الإعلان عن السفينة بحيث يجب صياغة طلب عبر المنصة من قبل المرسل إليه مع ذكر سبب الإلغاء و تقديمه قبل 06 ساعة من وصول السفينة ، فإذا تم رفض طلب الإلغاء ، يجب إخطاره مع سبب الرفض. و تقديم أمر شراء وإبراء الذمة الموقعين حسب الأصول من قبل قسم التحصيل للمرسل إليه من الذين لم يوقعوا إتفاقية إلى لجنة و ضع السفن ، و تقوم لجنة تحديد مواقع السفن ، تحت مسؤولية رئيسها بتخصيص السفن في المراسي المناسبة³.

يقوم الناقل بإرسال تصريح إلى الجهة المينائية المختصة يتضمن معلومات تتعلق بالسفينة، حالتها، شروط السلامة المتوفرة، وكذا وسائل الشحن والتفريغ الموجودة على متنها. وبعد استلام هذا التصريح، تمنح السلطة المينائية رخصة دخول السفينة إلى الميناء، وذلك عقب استكمال الإجراءات المتعلقة بتخليص البضائع، مرورها على مصلحة الجمارك، فحصها ومعاينتها، وتسديد الضرائب الجمركية، بالإضافة إلى دفع كافة المستحقات لدى مصلحة المخالصة التابعة لمديرية المالية⁴.

¹ - مقابلة مع السيد بن رايح عمار ، مدير قيادة ميناء ، بتاريخ 20 مارس 2025 على ساعة 10:00.

² - المادة 74 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 02_01.

³ - مقابلة مع السيد زايدي أحمد ، ضابط الميناء ، بتاريخ 07 أبريل 2025، على ساعة 13:00.

⁴ - كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 87.

وينبغي على المرسل إليه أن يكون قد استلم الوثائق الأساسية قبل الشروع في تفريغ البضائع وتسليمها، وهي: إخطار شحن البضائع، وثيقة الشحن، ووثيقة التأمين التي تغطي قيمة البضاعة طوال رحلتها من بلد الانطلاق إلى ميناء الوصول.

1- لجنة توزيع السفن:

تجتمع لجنة توزيع السفن (CPN) برئاسة مدير قيادة الميناء أو من ينوب عنه يومياً في الساعة 10:00 صباحاً في مقر إدارة قيادة الميناء، وذلك لبرمجة السفن وتخطيط العمليات المينائية (تحميل وتفريغ السفن، عبور وإجلاء البضائع) تتولى لجنة توزيع السفن توجيه السفن إلى أماكن الرسو المناسبة. و تشكل لجنة توزيع السفن من الأعضاء الدائمون الآتي ذكرهم¹:

- 1- إدارة قيادة الميناء ممثلة بمديرها أو من ينوب عنه؛ (la direction capitainerie).
 - 2- ضابط الميناء المناوب؛ (L'officier de port de permanence).
 - 3- إدارة المناولة والتحميل ممثلة برئيس قسم المناولة ورئيس قسم التحميل (La direction Manutention et Acconage).
 - 4- وكلاء السفن (يمكن لوكلاء السفن أن يرافقهم المخلصون والمستلمون/المصدرون للبضائع كمراقبين)؛ (Les agents consignataires).
 - 5- إدارة الجمارك ممثلة بوكيل جمركي؛ (La direction des douanes).
 - 6- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ممثلة برئيس المحطة أو من ينوب عنه؛ (La SNTF).
 - 7- خدمة الرقابة الصحية على الحدود (Service contrôle sanitaire aux frontières).
- كما يُلزم الفاعلون الاقتصاديون وغيرهم من المشاركين في سلسلة الإمداد باستخدام خدمات (منصة APCS المنصة المجتمعية المينائية الجزائرية) لإنجاز الإجراءات والعمليات المينائية المتعلقة بالتجارة البحرية العابرة للحدود.

¹ - ملحق رقم 13 قائمة حضور لجنة توزيع السفن.

يتم قبول السفن الصاعدة على أساس من يأتي "أولا" يخدم "أولا" اعتمادا على توفر الرصيف و الحمولة و حجم البضائع الموجودة على متنها و مناطق التخزين المتاحة مع مراعاة المصلحة العامة، بحيث تكون حسب الأولوية:

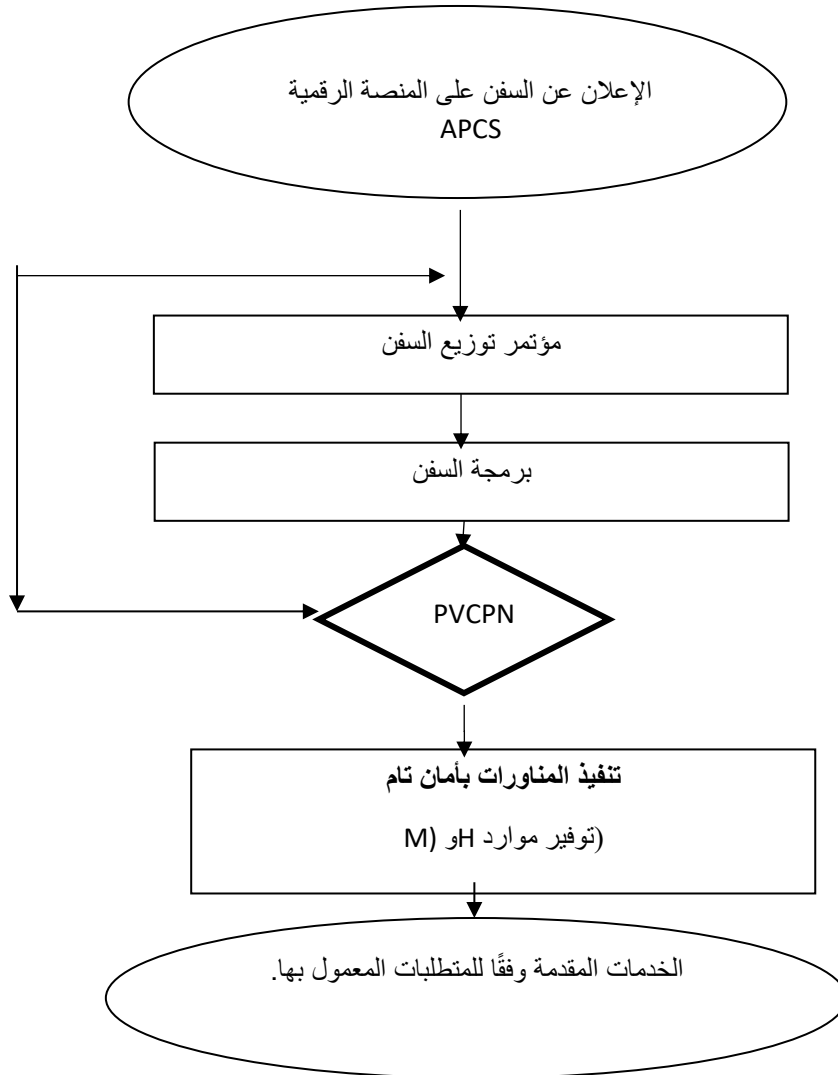
- 1-سفن الركاب (كار_فيري).
 - 2-السفن العسكرية.
 - 3-السفن التي ترفع العلم الوطني .
 - 4-سفن الحاويات المتعاقدة مع مؤسسة المينائية سكيكدة .
 - 5-سفن الخطوط المنتظمة .
 - 6-سفن الترامبينغ (الملاحة الحرة) تقبل حسب قاعدة "الأول وصولا أولا خدمة " لتوفر الرصيف و حجم الحمولة و مساحات التخزين المتاحة مع مراعاة المصلحة العامة.
- أي سفينة ،تم وضعها على الرصيف و لم تبدأ عملياتها التجارية خلال 24 ساعة من تاريخ الرسو،تعاد إلى المرسى و تنتظر دورها حسب توفر الأرصفة للأسباب أمنية أو متطلبات تشغيلية .يمكن تعديل برمجة السفن في أي وقت من قبل رئيس لجنة التوزيع بالتشاور مع إدارة المناولة و الوكلاء المعنيين .
- يمكن للأصحاب البضائع التي تتطلب تحاليل مسبقة طلب مساعدة إدارة قيادة الميناء الأخذ عينات في مرسى .

كما قيدت الميناء سفن الحبوب في موسم شتاء و فترات الإزدحام الشديد يسمح لدخول سفينتين فقط من سفن الحبوب في نفس الوقت داخل الميناء القديم ،نظرا لخصوصية هذا النوع السفن.

فكل اجتماع اللجنة توزيع السفن .يحرر له محضر بحيث يتم تدوين المحاضر في كل اجتماع من اجتماعات اللجنة الوطنية للموانئ ، بما أنه يتضمن جميع القرارات المتخذة توقعات الوصول ،السفن العاملة ليلا .حركات السفن داخل الميناء ،و حركات السفن بين الميناء القديم و الجديد و العكس .

بحيث يتم جدولة ناقلات النفط و الغاز على الأرصفة أو المراسي على معلومات في البحر "SPM" للإرسال فاكس أو بريد إلكتروني إلى وحدة أعمال SH EST مع نسخة إلى مدير مكتب رئيس الميناء .

يتم تزويد ناقلات النفط و الغاز الراسية في مراسيها الخاصة بمراقبة السلامة من قبل القاطرات، و تستفيد الناقلات الراسية في عوامات التحصيل البحرية، من مراقبة السلامة من قبل الربان بحري على متنها ووجود قاطرة أثناء التحميل.¹



المصدر: المؤسسة المينائية سكيكدة، دليل لتنظيم حركة النقل البحري داخل الحدود البحرية داخل الحدود البحرية للميناء.

¹ - دليل لتنظيم حركة النقل البحري داخل الحدود البحرية داخل الحدود البحرية للميناء، المؤسسة المينائية سكيكدة، المرجع السابق، من صفحة 03 إلى 05.

2- اجتماع تخصيص المعدات و الوسائل البشرية

يتم انعقاد اجتماع آخر على مستوى مديرية الشحن و التفريغ والتشوين في قسم الشحن و التفريغ الذي يحدد توقعات توظيف المعدات و العمال وفقا للأحكام ما ورد أعلاه في إطار اجتماع التوظيف من قبل رئيس مصلحة تخطيط ومتابعة العمليات بالتنسيق الوثيق مع رئيس مصلحة تخطيط وحركة البضائع ، وخدمات قسم الرفع (الرافعات، و شاحنات) و يتم ذلك مرتين في يوم :

_ على الساعة 10:30 صباحا من أجل نوبات بعد الظهر و الليل لليوم الجاري.

- وعلى الساعة 16:00 من أجل نوبة الصباح اليوم الموالي¹.

في هذا الاجتماع يتم تخصيص المعدات و الوسائل البشرية بطريقة مثلى بحيث تتناسب مع طبيعة البضائع، المراد مناولتها .و مكان تخزينها .

بعدها يتم إرسال إستمارة توقعات التوظيف ، بالتعاون مع رؤساء الأقسام (قسم الرفع ،قسم الشحن والتفريغ) ،و يجب إعداد أمر طلب تجهيزات المناولة (الرافعات ،العربات) وفقا لجدولة و متابعة العمليات، وذلك في نفس التوقيت المذكور أعلاه، فيتم تحريره من طرف رئيس مصلحة التخطيط و متابعة العمليات، بالتنسيق الوثيق مع مصالح قسم الرفع (الرافعات ،و العربات)

يحرر أمر طلب تجهيزات المناولة في 03 نسخ ، و يتم توزيع النسخ على النحو التالي :

- نسخة واحدة إلى رئيس الرصيف ،قصد التنسيق مع رؤساء أقسام الرفع (الرافعات والعربات) بخصوص توزيع المعدات.

- نسختان 02 إلى قسم الرفع (على أن تعاد نسخة واحدة في نهاية كل وردية إلى المكلف بمتابعة timesheet هي ملخص لجميع خدمات المناولة المقدمة للسفينة خلال كل وردية عمل².

بحيث يتم إعدادها و توقيعها أي النسخ من قبل المكلف بمتابعة ورقة التوقيت، وتعتمد من طرف رئيس مصلحة التخطيط و متابعة العمليات في نهاية عمليات السفينة ثم توقع من طرف ربان السفينة أو ممثله

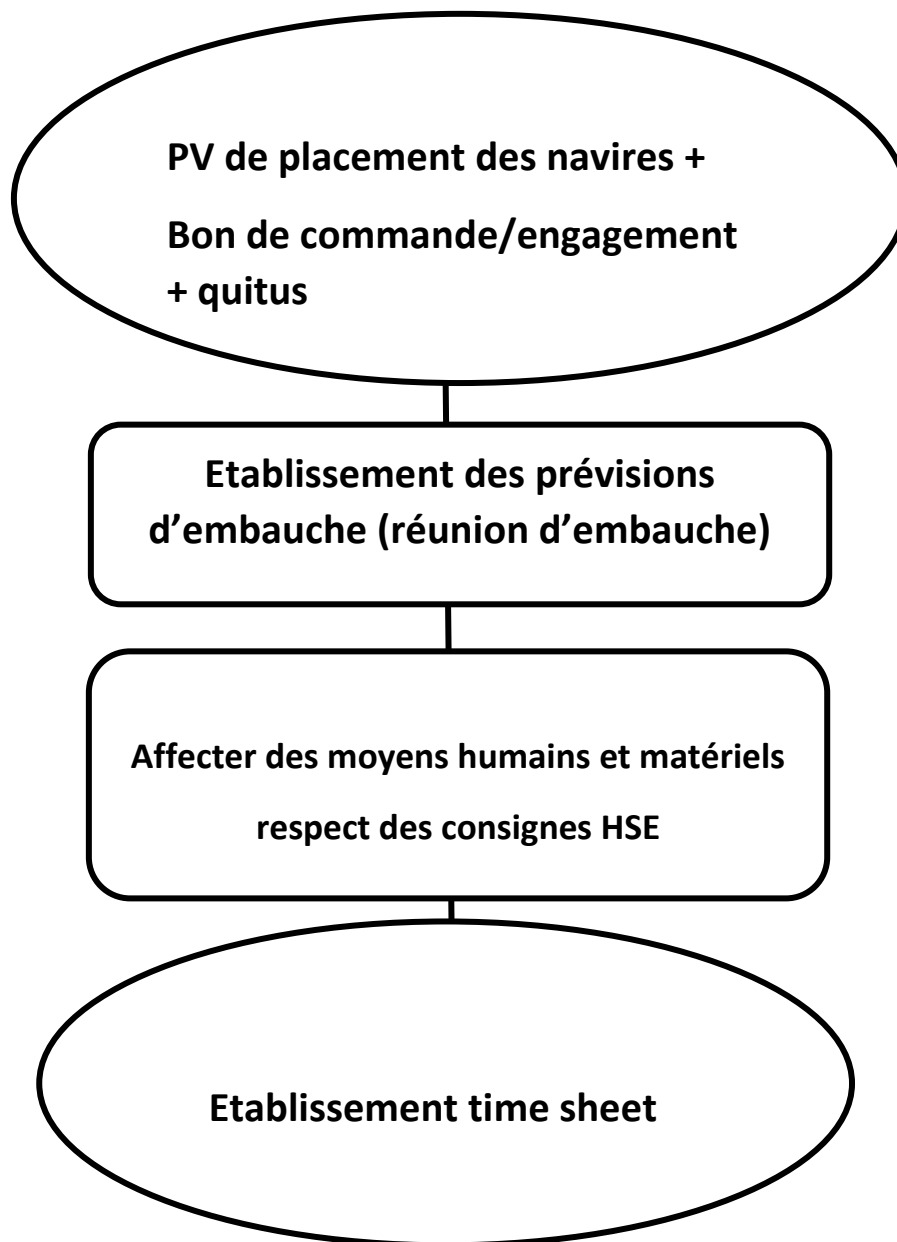
¹ - مقابلة مع السيد خزري وليد، رئيس قسم مديرية الشحن و تفريغ، بتاريخ 20مارس2025، على ساعة 09:30.

² - مقابلة مع صفيان موات، charge time sheet، بتاريخ 12مارس 2025، على الساعة 13:30.

(الوكيل الملاحي) و تؤشر من طرف رئيس قسم المناولة، قبل إرسالها إلى مصلحة الفاتورة لخدمات المناولة ، ويتم إعدادها إستنادا إلى الوثائق التالية :

1- توقعات التوظيف النهائية، المصادق عليها من قبل المكلف بالتوظيف و رئيس الرصيف في نهاية الوردية .

2- أمر طلب تجهيزات المناولة المعتمد من طرف رؤساء أقسام الرافعات و العربات في نهاية الوردية.



المصدر: المؤسسة المينائية سكيكدة - دليل إجراء تنفيذ خدمات الرفع.

كما نجد إشعار الأداء للسفينة، والذي يكون من موقع من طرف مراقب العمال (**contre maitre**) والنقاط (**le pointeur**)، ويكون هذا الإشعار معتمد من طرف رئيس الرصيف، والذي يتضمن الخصوصيات المتعلقة بالأداء والوقت الضائع، ويُرسَل إلى مصلحة متابعة الأداء والرقابة بعد الاستغلال.

04- إعداد أمر وضع تجهيزات الرفع تحت التصرف: هو وثيقة داخلية يتم إعدادها من طرف رئيس قسم التجهيز (التحريم)، بناءً على طلب العميل الخارجي لتلبية احتياجاته من معدات وأجهزة الرفع.

ويُوقَّع سند تسليم معدات التحريم بشكل مشترك بين العميل ورئيس قسم ورشة التحريم، ثم يُرسَل إلى وحدة عناصر فوترة خدمات الرفع من أجل إصدار الفاتورة.

وفي نهاية العمليات التجارية، تُعاد المعدات المستعملة، وتخضع لمعاينة بصرية للتأكد من مطابقتها للمعدات المسلمة¹.

كل فرق أو تلف يُسجَل يجب أن يكون محل تقرير خاص بالمعدات، وهذا بناءً على طلب الزبون، وفي حدود الوسائل المتاحة، كما يمكن اللجوء إلى العمل بنظام الساعات الإضافية لتلبية احتياجات الزبائن، سواء خلال الورديات الليلية، أو أيام العطل الرسمية، أو العمل المتواصل دون انقطاع.

ويتوجب على المكلفين بالتوظيف، عند تعيين الفرق للعمل في نظام الساعات الإضافية، احترام نظام التناوب الخاص بعمال المناولة².

3- في مديرية العتاد :

في نهاية كل اجتماع، يتم إعطاء نسخة من طلب المعدات في نسختين تم إعدادها إلى ممثل القسم المسؤول موقعة من رئيس تخطيط ومراقبة عمليات السفن، مع تحديد عدد معدات المناولة حسب الفئة والنوع والكمية³.

¹-مقابلة مع السيد بوقروة مهدي، رئيس قسم الشحن والتفريغ، بتاريخ 14 ماي 2025، على ساعة 14:00.

²- دليل إجراءات تعيين فرق العمل المختصة بمديرية الشحن و التفريغ، المؤسسة المينائية، وثيقة غير منشورة، المرجع proc-mj01-06، الصفحة 04.

³-مقابلة مع سيد منياب أحمد، رئيس مصلحة الرافعات الشوكية و المعدات الأخرى بتاريخ 07 ماي 2025 على ساعة 10:00.

- يعتمد تعيين التروس والسائقين لعمليات الشحن على نموذج الطلب الصادر عن إدارة المناولة والتعبئة، أثناء عمليات المناولة، يتم تعيين المشغلين والآلات للسفن توضع تحت إشراف رئيس العمال. بحيث لا يسمح بنقل معدات الرفع أو السائقين من سفينة إلى أخرى دون مشورة الموظف المعني (رئيس القسم، رئيس قسم الرافعة الشوكية، رئيس قسم الرافعة الشوكية) .

فمن المتوقع تحديث متطلبات المعدات للعمليات على السفن في أي وقت وفقا للاحتياجات التشغيلية. يتم التعبير عن الحاجة إلى معدات إضافية من خلال أمر تكميلي يتم ملؤه وتوقيعه حسب الأصول من قبل مدير رصيف الميناء أثناء الخدمة أو أحد قادته الهرميين إلى القسم المعني، بحيث يتم تقديم أمر الشراء المتعلق بالمتطلبات الإضافية، ويتم أرشفتها مع أمر الشراء الأولي للعرض في أي فحص ممكن.

- كما يجب على رئيس قسم المعدات المعني تسليم النسخة الثانية من أمر المناولة التي تحتوي على جميع الإضافات و/أو التغييرات التي تم إجراؤها بمجرد التحقق من صحة هذه التغييرات مع مدير قاعدة البيانات. سيتم إرسال الأمر المغلق بواسطة سجل النقل المكوكي إلى مدير صحيفة الوقت، للتحقق من صحة ذلك للتأكد من أن جميع البنود قد تمت فوترتها. وتقع مسؤولية إصدار فواتير المعدات المستخدمة على عاتق الخدمة الطالبة من خلال تقرير نشاط يتم تعبئته حسب الأصول من قبل رئيس العمال ويتم توجيهه إلى مدير السجل الزمني.

- ومن الخدمات المتعلقة بالرفع :

يجب على مستخدمي الميناء (وكلاء الشحن أو مالكي البضائع) توجيه طلباتهم (أمر الشراء) إلى قسم الرفع لتوفير المعدات اللازمة للتعامل مع بضائعهم و/أو إزالتها، الذي يتم تحديد وترتيب الأولوية لتوفير المعدات الواردة كجزء من المسح العابر، وفقا للترتيب الزمني لأمر العمل (المحدد على أساس أمر شراء العميل) بواسطة خلية عناصر الفوترة التي يتم منحها للعملاء.

ف عند عملية الرفع للحاويات المختلفة و الفارغة: فيكون أي تخصيص لمعدات الرفع مشروطا، وذلك عن طريق الإيداع مقدما إلى القسم الذي يختار أمر شراء في نسختين وخطاب التزام بالدفع موقع حسب الأصول من قبل العميل.

العملاء الذين ليس لديهم حساب محدد المدة: يخضع العملاء الذين ليس لديهم حساب الأجل لدى الشركة للدفع النقدي للخدمات المطلوبة قبل تنفيذ المعاملة، تتحقق هذه الدفعة من خلال تسليم إيصال مالي

صادر عن خدمة التحصيل إلى العميل بعد التحقق والتحكم في استخدام الفاتورة التي تم تأسيسها على أساس قسيمة لإتاحتها للشركات التي تم إبلاغها واعتمادها من قبل العميل والوكيل المسؤول عن صحة بنود الفواتير.¹

بعد إيداع أمر الشراء وخطاب الالتزام بالدفع للمستخدمين الذين لديهم حساب الأجل والإفراج من قبل عملاء آخرين، يتم إعداد triciplicate In Order aWork باتباع النموذج بواسطة الوكيل المسؤول عن فواتير البنود أن يكمل رئيس القسم المعلومات ذات الصلة بأمر العمل (وقت البدء، اسم العمليات للسائق، والرمز ونوع الماكينة المستخدمة)، بحيث يقوم رئيس القسم بإبلاغ العميل باسم سائق الشاحنة أو مشغل الماكينة المكلف به .

يجب إصدار أمر العمل المتعلق بعملية الرفع المطلوبة في ثلاث نسخ، بما في ذلك:

- يتم إعطاء النسخة الأصلية لمشغل الماكينة المخصصة للتشغيل.
- يتم إعطاء النسخة الثانية لأمين المخزن لضمان امتثال العملية.
- والنسخة الثالثة يتم الاحتفاظ بها على مستوى خلية عناصر الفوترة، التي ستكون بمثابة قطعة للتحقق منها لاحقاً.

يجب على مشغل الماكينة أو المشغل المعين سحب أمر العمل الخاص بعملية الرفع المطلوبة مرتين. في نهاية العملية، يعطي السائق أو سائق الشاحنة رئيس القسم أمر العمل لتسجيل وقت نهاية العملية قبل إرسالها إلى الوكيل المسؤول عن بنود الفوترة حتى يتمكن من إيقاف أمر الإصدار²، بحيث يتم تصنيف النسخة الأصلية لأمر العمل على مستوى خلية عناصر الفوترة بنفس طريقة تصنيف النسخة الثالثة، ويتم تطبيق نفس الإجراءات على عمليات السحب الجزئية التي يتم تسجيلها على أساس يومي.

فبمجرد ملء جميع القسائم لتوفيرها للموظفين في اليوم وإعادتها إلى خلية عنصر الفوترة، يتم إدخالها في النظام (SIGNE) وإرسال الملفات الكاملة والمغلقة عن طريق السجل المكوكي إلى قسم الفواتير في قسم

¹ - دليل إجراء تنفيذ خدمات الرفع، المؤسسة المينائية سكيكدة، وثيقة غير منشورة، المرجع proc-st-08-12، الصفحة 10.

² - مقابلة مع سيد بوزيد جمال، رئيس مصلحة مديرية العتاد 01، بتاريخ 06 ماي 2025، على ساعة 14:00.

الفواتير في الإدارة التجارية، لغرض إنشاء الفواتير المتعلقة بالخدمات المقدمة¹. بحيث تكون الخدمة الداخلية متوفرة :

- آلات الرفع التي تديرها الهياكل الداخلية المختلفة للشركة لمناولة البضائع أو الأعمال الأخرى، يجب أن يكون هذا الأخير موضوع طلب عمل تم إنشاؤه ومصادق عليه من قبل مدير الهيكل المعني .
-في كل نهاية للعملية، تقرر الخدمة الطالبة بالخدمة المكتملة.

إذ تكون المستندات ذات صلة بهذه العملية على النحو التالي :

-أمر العمل.

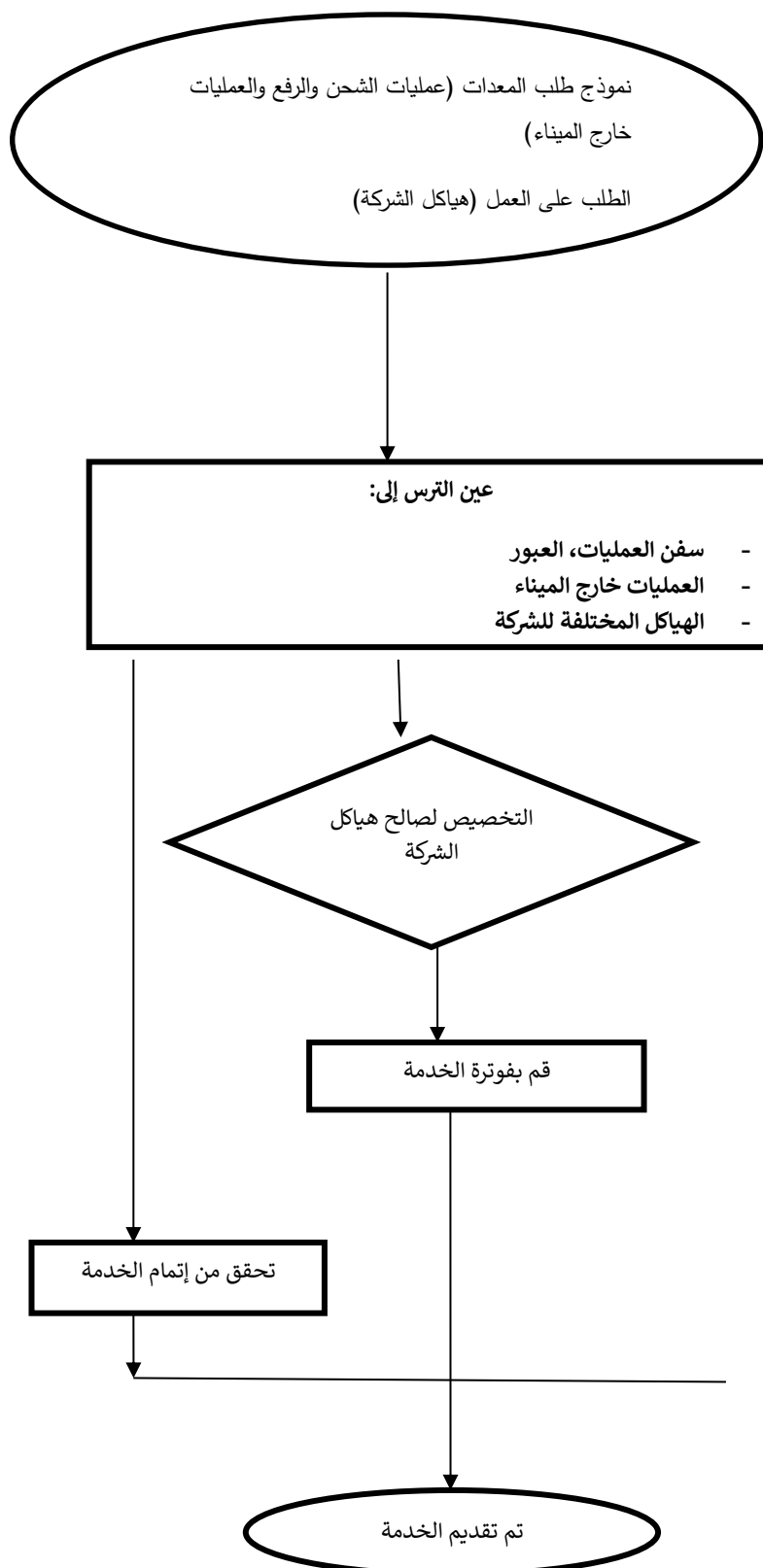
-إيصال توفر المعدات.

-سجل إدخال ترتيب توفر التروس.

-محاضر جلسات التوعية².

¹ _مقابلة مع السيد زعيدة جمال، رئيس مصلحة مديرية العتاد 02، بتاريخ 15 ماي 2025، على ساعة 10:00.

² -دليل إجراء تنفيذ خدمات الرفع، المؤسسة المينائية سكيكدة، المرجع السابق، ص11.



المصدر: المؤسسة المينائية سكيكدة.

4 - تأتي مرحلة التشوين : في الأخير تهدف هذه الإجراءات إلى تنظيم عمليات استلام، تخزين، تسليم، وخروج البضائع المُخزّنة داخل الحظيرة المينائية بميناء سكيكدة، التي تطبق هذه الإجراءات على جميع مصالح قسم التشوين التابع لمديرية الشحن و التفريغ والتشوين¹، بحيث يجب تحضير فضاءات التخزين بشكل كافٍ وفي الوقت المناسب قبل بدء العمليات، من أجل تسهيل توظيف الفرق وتخصيص وسائل المناولة المادية، وكذلك من أجل تقليل عدد المناولات، قبل الشروع في أي عملية، يتعين على رئيس المخزن أن يقوم بالتعرف والتثبت البصري من البضائع الموجودة على متن السفينة (قبل التفريغ) أو على الرصيف (قبل الشحن).

و عند التفريغ، يجب عليه أن يطلب نسخة من بيان الشحن (مانيفست البضائع) وأن يتحقق بشكل عام من الحالة الظاهرة للبضائع. وفي حال الاشتباه بوجود أضرار، يُبلغ رئيس المخزن التسلسل الهرمي بذلك من أجل القيام بخبرة على البضاعة على متن السفينة، بهدف رفع المسؤولية عن المؤسسة². و قد نصت المادة 30 من المرسوم التنفيذي 01_02 على أنه : " يجب إيداع البضائع في أماكن تكون محددة و مجسدة مسبقا بتعريف ملائم مخصصة من طرف السلطة المينائية لهذا الغرض"، كما نصت المادة 31 من نفس المرسوم على أنه : " يجب أن يتم إيداع البضائع في مساحات التخزين مع الأخذ في الحسبان طبيعة البضاعة و طريقة توضيبيها طبقا لعلامات الطرود، و كذا قواعد الأمن و الرص و الرزم و الحمولات المسموح بها المنصوص عليها في النظام الخاص بالميناء المعني". فعند رسو السفينة، يجب على رئيس أمناء المخزن أن يستلم بيان الشحنة (Cargo manifeste)، "هي وثيقة جمركية تُجمل كافة البضائع المشحونة أو المفرغة أثناء التوقف المؤقت للسفينة"، من على متن السفينة من أجل استلام البضائع، وأن يتحقق من سندات الشحن الخاصة بالبضائع. حيث يتولى رئيس المخزن عند رسو السفينة استلام بيان الشحن.

يجب أيضا على رئيس المخزن أن يتأكد من أن البضائع المستلمة هي فعلاً تلك المصرح بها في أمر التسليم، وذلك من خلال مقارنتها مع بيان الحمولة وسند الشحن، تشمل عناصر المطابقة التي يجب التحقق منها : طبيعة البضائع، وعدد الطرود، والأوزان، والعلامات... إلخ. وتسجل نتائج هذا التحقق في بطاقة مراقبة استلام البضاعة، في حالة وجود عدم تطابق، يقوم رئيس المخزن بإعداد تقرير خلل (مثل طرد مفقود،

¹ - مقابلة مع رئيس قسم مديرية التشوين، إلياس حركات، بتاريخ 17 ماي 2025، على ساعة 10:00

² - مقابلة مع السيد رئيس مصلحة تحضير و تخطيط و متابعة حركة البضائع، سراج عبد العزيز، بتاريخ 07 ماي 2025، على ساعة 13:00.

أومتضرر، أو زائد عن الحد)، ويرفعه إلى الإدارة المعنية، ويجب أن تحمل مستندات الاستلام عبارة "صالحة للاستلام" وأن تُوقع من قبل جميع الأطراف المعنية، وتتمثل عملية التفريغ (أوالتشوين) في ما يلي: - التعرف على البضائع المُفرغة أو المُسلّمة.

- الفحص البصري لحالة البضاعة.

بيانات ورقة التفريغ:

يجب أن تحتوي ورقة التفريغ (fiche cargaison) على المعلومات التالية:

-اسم السفينة.

-الرصيف.

-تاريخ الوصول.

-يوم العمل.

-الشيفت (الوردية).

-اسم المخزن.

-رقم العنبر في السفينة.

-رقم بوليصة الشحن (B/L) .

-طريقة التغليف.

-نوع البضاعة.

-عدد الطرود.

-اسم الزبون.

-موقع التخزين.

-حالة البضاعة قبل تفريغها/شحنها.

ويتم توزيع هذا المستند من قبل رئيس مخزن التشوين كما يلي:

- نسخة واحدة تُحفظ على مستوى المخزن المعني.

- نسخة واحدة موجهة إلى رئيس قسم الترصيص (بضائع عامة/حاويات).

- نسخة واحدة تُرسل إلى خلية إدخال بيانات بيان الشحن (المانيفست)¹.

عند الانتهاء من عملية التفريغ، الشحن أو التسليم، يتوجب على رئيس مخزن التشوين القيام بمطابقة بين بيان الشحن (Cargo Manifest) وأوراق التفريغ من أجل تسجيل التحفظات، يقوم ب"إبداء التحفظات".

عند التفريغ: يجب أن يقوم رئيس مخزن الشحن والتفريغ بفحص البضائع المفرغة لتحديد الفائض أوالعجز مقارنة ببيان الشحنة (مانيفست الحمولة). ويجب أن تكون هذه الفروقات محل إعداد نشرة فروقات بخصوص النواقص أو الفائض، ومحضر تحفظات بخصوص الأضرار والتلفيات الظاهرة، ويتم تسجيل ذلك على المنصة الرقمية **APCS**، وعند الانتهاء من كل رسو (إرساء) يتم تشغيله.

يتم إعداد هذه الوثائق في سبعة (07) نسخ، ويجب أن يتم توقيعها بشكل مشترك من قبل.

يتم توقيع هذه الوثائق من قبل رئيس مخزن الشحن والتفريغ وربان السفينة، ويُشترط توقيع هذا الأخير حتى وإن أرفقه بتحفظات مضادة في حال وجود خلاف. ويُذكر أنه في حال غياب توقيع ربان السفينة، يمكن للوكيل الملاحي (الكونسيجني) أن يُوقع نيابة عنه.

يتم توزيع هذه الوثائق من قبل رئيس مخزن الشحن والتفريغ كما يلي:

نسخة أصلية تُسلم إلى الوكيل الملاحي (consignataire).

¹-دليل إجراء إستلام تخزين و تسليم و خروج البضائع، المؤسسة المينائية، وثيقة غير منشورة، proc-mj-06-03، الصفحة 04.

-نسخة تُسَلَّم إلى طاقم السفينة.

-نسخة تُوجَّه إلى مصلحة النزاعات (servicecontentieux).

-نسخة تُوجَّه إلى القسم المعني.

-نسخة تُحَفَظ على مستوى المخزن المعني.

-نسخة تُوجَّه إلى قسم فاتورة (facturation manutention) خدمات الشحن والتفريغ.

بعد عملية الشحن، تُرسل عناصر الفوترة إلى مصلحة الفوترة من أجل إعداد الفاتورة النهائية، ويكون تفريغ البضائع بحضور ممثلي المستورد، والمصدر، وهيئة الرقابة، ووكيل السفينة، وممثل شركة المناولة، ورئيس المخزن، بحيث تخزن البضائع داخل المخازن أو الساحات حسب طبيعتها، مع احترام شروط التخزين لكل نوع من البضائع (درجة الحرارة، التهوية، الرطوبة... إلخ).

كما يجب وضع كل صنف من البضائع في مكان مخصص له ومحدد بوضوح، مع الترقيم والتسمية لضمان حسن التتبع، وتسجل كل حركة تخزين في بطاقة متابعة تخزين البضائع.

حيث تشمل الوثائق المستعملة في تنفيذ هذه الإجراءات ما يلي:

-بطاقة استلام البضائع: fiche de cargaison du navire: يضع معلومات السفينة.

-بطاقة متابعة المخزون **feuille de pointage**، **feuille de pointage divers**: هي بطاقة يقوم المخزني بكتابة كل ما قام بتنزيله من سفينة ما .

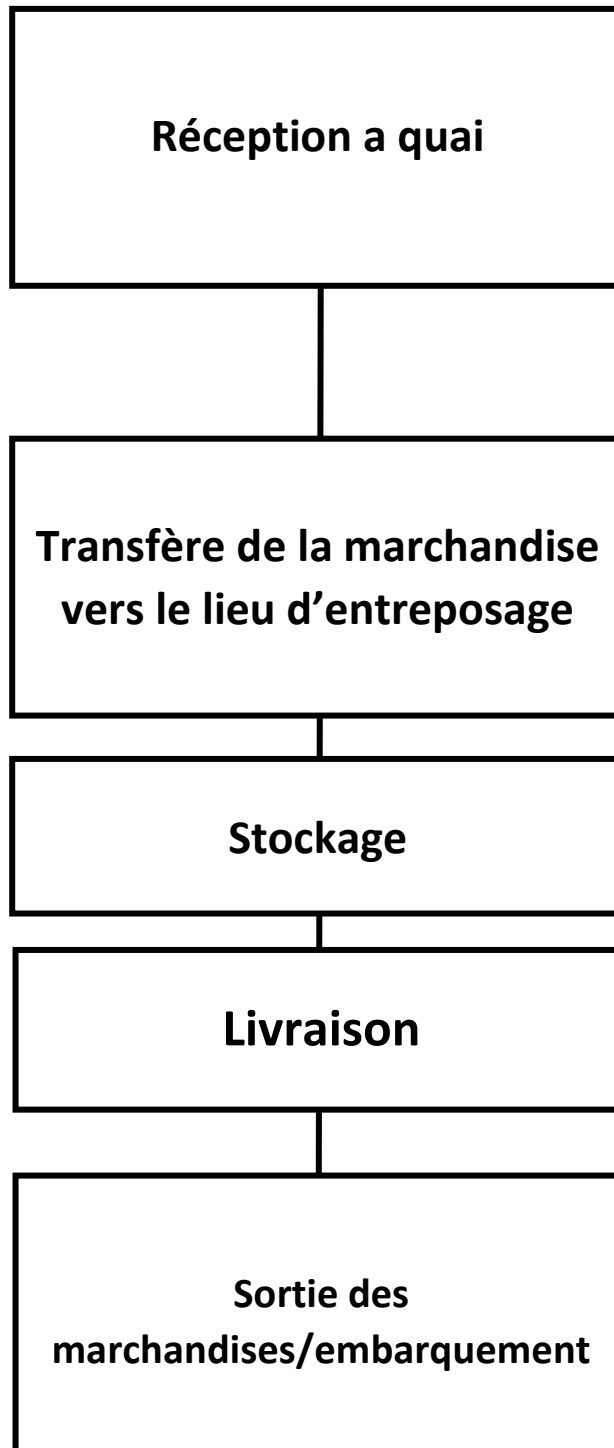
-بطاقة مراقبة شروط التخزين-rapport de travail : و ينتقل إلى مرحلة يكتب فيها نفس الشيء الذي كتبه في **feuille de pointage**، عندما تليها carnet repertoire: يضع فيها كل المعلومات ويحرر **bordeau des reserves** يحرق فيها تحفظ كما ذكرت أعلاه و عندما تنتهي عملية و تتطلق السفينة بمعنى خروج السفينة **bon de sortie**.

-بطاقة إخراج البضائع من المخزن **bulletin de transfert**.

- بطاقة متابعة حركة البضائع bulletin de fransfert.
- بطاقة تصريح بوجود خلل أو تلف bordereau des réserves.
- تقرير يومي لنشاط المستودع. bulltein différentiel.
- محضر استلام أولي autorisation d'accès au port des marchandise.
- سجل البضائع المخزنة elément de facturation.
- سجل البضائع الخارجة: bon de sortie.
- سجل درجة الحرارة (إن لزم الأمر):
- Situation des marchandise en souffrance.
- Rapport journalier des evacuation.
- Etat menseul d'entreposage des marchandise en souffrance.
- Etat mensuel d'entreposage des marchandise.
- Fiches des navires en opération (bon de mise a disposition des engains).
- D' claration d'accident.
- Fiche d'amélioration.
- Carnet répertoire.
- _Logiciel signe
- Billet de bord¹.

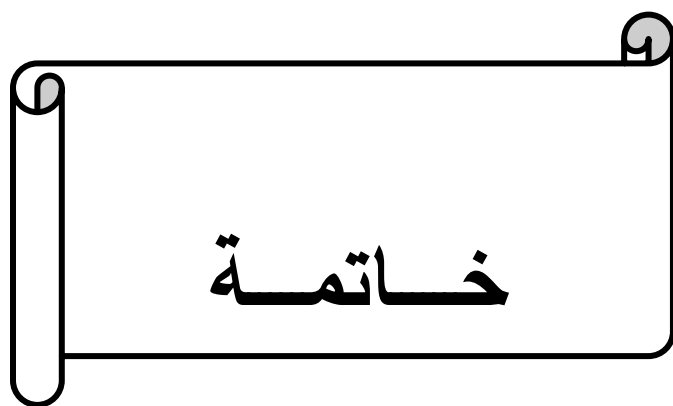
¹ - دليل إجراء إستلام تخزين و تسليم و خروج البضائع، المؤسسة المينائية، المرجع السابق، الصفحة من 06 إلى 08.

المصدر: المؤسسة المينائية سكيكدة.



ملخص الفصل الثاني

تمر عمليات الشحن والتفريغ في ميناء سكيكدة بمراحل منظمة تشمل تنسيقًا دقيقًا بين مختلف الجهات، بدءًا من طلب عروض الأسعار وحجز الحاويات، مرورًا بتجهيز البضائع والتوثيق، وصولًا إلى عمليات التحميل والتفريغ والتخليص الجمركي، مع الالتزام بمعايير السلامة والقوانين المينائية. تعتمد المؤسسة على فريق بشري مؤهل ومنظم بنظام نوبات، بالإضافة إلى معدات متطورة تشمل الرافعات المينائية، الناقلات الشوكية، والقاطرات البحرية، مما يضمن سرعة وكفاءة العمليات داخل الميناء. تُدار هذه العمليات عبر نظام مجتمع الموانئ الجزائري (APCS)، حيث تقوم لجنة توزيع السفن بتخصيص أماكن الرسو بناءً على الأولوية والظروف التقنية، مع متابعة دقيقة للإجراءات الجمركية والفحص والسلامة قبل السماح بالتفريغ وتسليم البضائع.



خاتمة:

لقد سعت هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أحد الركائز الأساسية للعمليات المينائية، وهو الشحن والتفريغ، وذلك من خلال تحليل ماهية عقد الشحن والتفريغ القانونية ومختلف جوانبه النظرية. وقد تم في الفصل الأول تفحص هذا العقد من حيث تعريفه وخصائصه الجوهرية، وبيان طرق إثباته، بالإضافة إلى تقديم نظرة شاملة عن ممارسة نشاط المناولة في الموانئ، مع التركيز على مسألة احتكار الدولة لهذه النشاطات وتحديد الأطراف المتعاقدة فيه. كما توسعنا في تفصيل العمليات المادية والقانونية التي تحكم الشحن والتفريغ، لتقديم إطار نظري متكامل.

وفي سبيل إرساء الفهم العملي لهذه الأطر القانونية والإجرائية، اتجهت الدراسة في فصلها الثاني نحو تطبيق ما توصلت إليه على أرض الواقع، من خلال دراسة ميدانية للمؤسسة المينائية سكيكدة. حيث تم تفحص الدور المحوري لهذه المؤسسة في إدارة إجراءات الشحن والتفريغ، وذلك بتحديد الهياكل المتدخلة في هذه العمليات على مستوى ميناء سكيكدة، والكشف عن الإجراءات الإدارية المتبعة عند كل من الشحن والتفريغ. ومن خلال التحليل والدراسة توصلنا إلى جملة من الاستنتاجات والتوصيات من أبرزها:

أولاً: النتائج

أظهرت الدراسة الميدانية حول الإجراءات العملية للشحن و التفريغ في ميناء سكيكدة البعض من النتائج والمتمثلة فيما يلي:

1- تواجه عمليات الشحن والتفريغ تحديات عدة خصوصاً تعقيد الإجراءات الإدارية، نقص بعض الوسائل المادية والبشرية، و تأثير العوامل الخارجية مثل: الأحوال الجوية.

2- وجود تفاوت بين الجانب القانوني و العملي.

3- تبين أن التنسيق الفعال بين إدارة الميناء، شركات النقل، الجهات الجمركية، والهيئات الرقابية يلعب دوراً محورياً في نجاح عمليات الشحن والتفريغ، ويقلل من المخاطر المرتبطة بالتأخير أو فقدان البضائع.

4- وجود إجراءات إدارية واضحة ومبسطة يسهل من عملية التخليص الجمركي ويسرع من تسليم البضائع، مما ينعكس إيجابياً على دورة العمل وسلاسل التوريد.

5- ضرورة مواكبة التطورات التكنولوجية والتشريعات الدولية من خلال تحديث الإجراءات وتبني أنظمة ذكية لإدارة العمليات، مما يعزز تنافسية الموانئ على المستوى الإقليمي والدولي.

ثانياً: التوصيات

في ضوء النتائج التي تم التوصل إليها من خلال الدراسة حول موضوع البحث، يمكن تقديم التوصيات التالية:

تنظيم أيام تكوينية و تربصات لصالح عمال الشحن والتفريغ.

1. ضرورة مواكبة التطور التكنولوجي من أجل تحسين عمليات الشحن والتفريغ، من خلال رقمنة هذه العمليات في جميع الجوانب.

2. توفير وسائل مادية متطورة مع خدمات الصيانة.

3. وضع أحكام قانونية تعنى بعمليات المناولة المينائية بشكل أكثر تفصيلاً.

4. تعزيز كفاءة عمليات الشحن والتفريغ، وتقليل التأخير وخفض التكاليف المرتبطة بالمناولة المينائية.

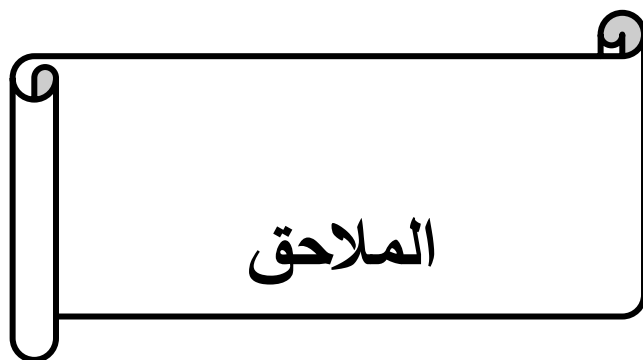
5. يُعتبر من الضروري تكامل أنظمة الموانئ مع الجهات المعنية مثل الجمارك، الأمن، والخدمات اللوجستية، لضمان تبادل المعلومات بسلاسة، مما يساهم في تسريع الإجراءات وتقليل فرص وقوع الأخطاء.

6. فتح المجال أمام الاستثمار الأجنبي و استقطاب رؤوس الأموال الأجنبية، والاستفادة من كفاءتهم وخبراتهم .

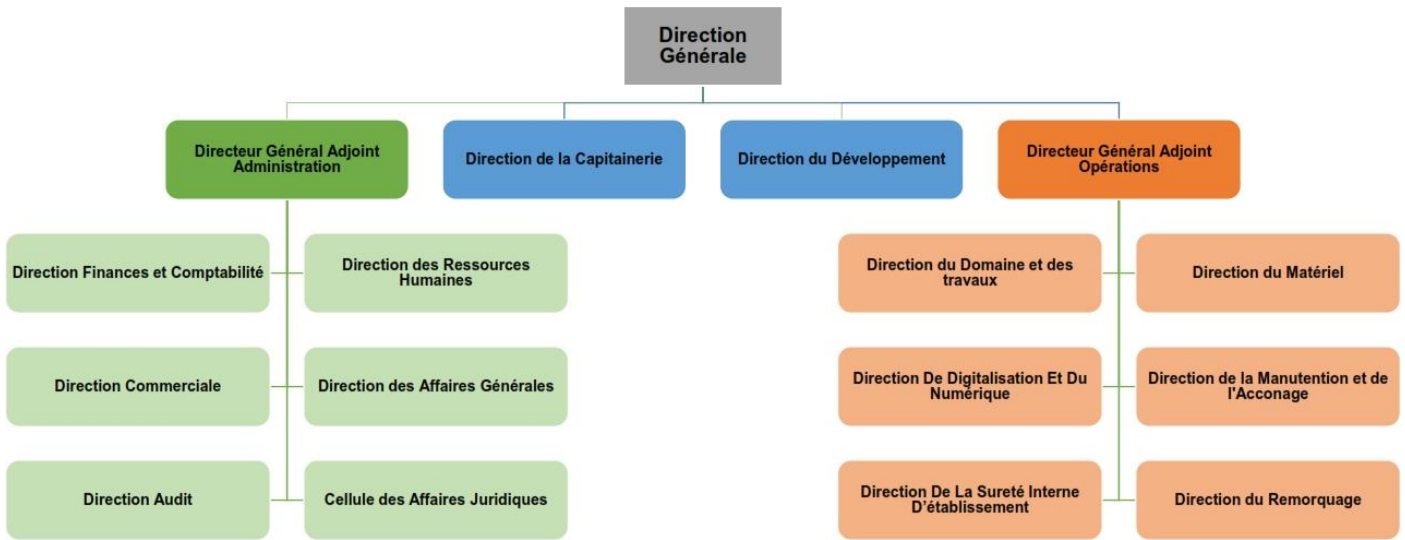
7. تسهيل إجراءات التعاون بين المؤسسة المينائية و الجامعة من خلال السماح للطلبة بتنظيم خرجات ميدانية.

8. ضرورة مواكبة التطورات التكنولوجية والتشريعات الدولية من خلال تحديث الإجراءات وتبني أنظمة ذكية لإدارة العمليات، مما يعزز تنافسية الموانئ على المستوى الإقليمي والدولي.

وفي ختام هذا العمل المتواضع، والذي نأمل أن يكون بداية لبحوث أخرى تعنى بالجانب العملي و الدراسات الميدانية.

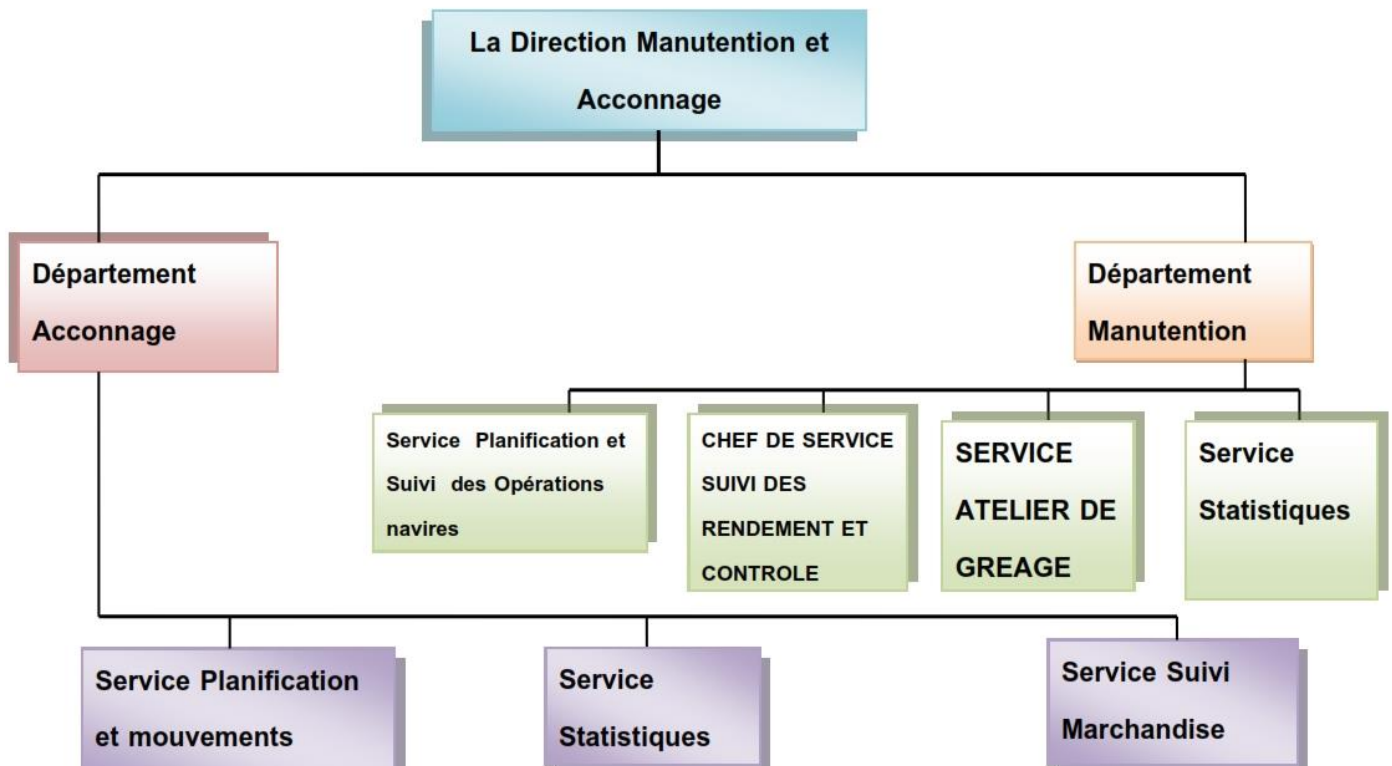


SHIPPER 7123 18 CHEMIN MOULIN CARRON 69130 ECULLY FRANCE		سند الشحن — ORIGINAL BILL OF LADING		VOYAGE NUMBER 0RW25W11A	
COMBEE		EXPORT REFERENCES		BILL OF LADING NUMBER MRSC076527	
N° 99, ZONE D'ACTIVITE ET DE DEPOT AIN M'LILA 04300 - ALGERIE NIF : 000804040448813		CMA CGM			
NOTIFY PARTY, Carrier not to be responsible for failure to notify ELIRLAK OUTILLAGE N° 99, ZONE D'ACTIVITE ET DE DEPOT AIN M'LILA 04300 - ALGERIE NIF : 000804040448813		CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 988 330 Euros Head Office: 4, quai d'Arenes - 13002 Marseille - France Tel. (33) 4 88 91 90 90 - Fax (33) 4 88 91 90 95 502 024 422 R.C.S. Marseille			
PRE CARRIAGE BY*	PLACE OF RECEIPT*	FREIGHT TO BE PAID AT	NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING THREE (3)		
VESSEL	PORT OF LOADING	PORT OF DISCHARGE	FINAL PLACE OF DELIVERY*		
LANDENESS	MARSEILLE	SKIKDA			
MARKS AND NOS CONTAINER AND SEALS	NO AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT, SAID TO CONTAIN	GROSS WEIGHT CARGO	TARE	MEASUREMENT
GESU3402100 SEAL 326073	1 x 20FT 19 PALLETS	OUTILLAGES FREIGHT PREPAID	10540.000	2200	25.000
1 x 20FT 19 PALLETS SAY NINETEEN PALLETS Shipped on Board LAM... 13-SEP-2021 CMA CGM Agences France SAS As agents for the carrier					
Weight in Kgs: Total: 1 CONTAINER(S)			Sheet 1 of 3	10540.000	2200 25.000
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER. CARRIER NOT RESPONSIBLE.					
ADDITIONAL CLAUSES					
4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility 5. PCL 77. THO at destination payable by Merchant as per line/part tariff 153. All expenses, including but not limited to overtime/drayage to stacking area if any, from ship's hold up to reloading at empties in ship's hold/stack are for Receiver's account. 180. Carrier draws Merchant's attention to the fact that as per Algerian national customs regulation n° 79-07 and 98-10, cargo shall be auctioned by customs without any notice if Merchant fails to take delivery within 2 months and 21 days from the date of discharge. 184. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the Yod/Abwep rules, 2004. 218. Un-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge. 225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel. 241. Carrier is not responsible for any omission in regards to article 60 of applicable Algerian budget bill 2020 (published on Algerian bulletin n° 44) and the responsibility remains with the merchant/importer. Any fines, penalties levied against the carrier for non compliance with the above article and/or additional costs, including but not limited to storage, demurrage are for the account of the merchant. 249. As per National Algerian Customs Regulations, a full style name and address has to be indicated in the consignee and/or notify party field of the bill of lading. Failing to provide this information will be subject to a penalty fixed by Customs and borne by the receiver. 251. Demurrage payable by vessel and from date of discharge for dry containers. First 15 days are free. From the 16th to the 40th day USD 25 per day per 20 ft and USD 52 per day per 40 ft. From the 41st day to the 60th day USD 43 per day per 20 ft and USD 95 per day per 40 ft. From the 61st day USD 63 per day. RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them. All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office. In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void. (OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)					
PLACE AND DATE OF ISSUE	MARSEILLE	19 SEP 2021	SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A. BY CMA CGM Agences France SAS as agents for the carrier CMA CGM S. A.		
SIGNED FOR THE SHIPPER *APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING					



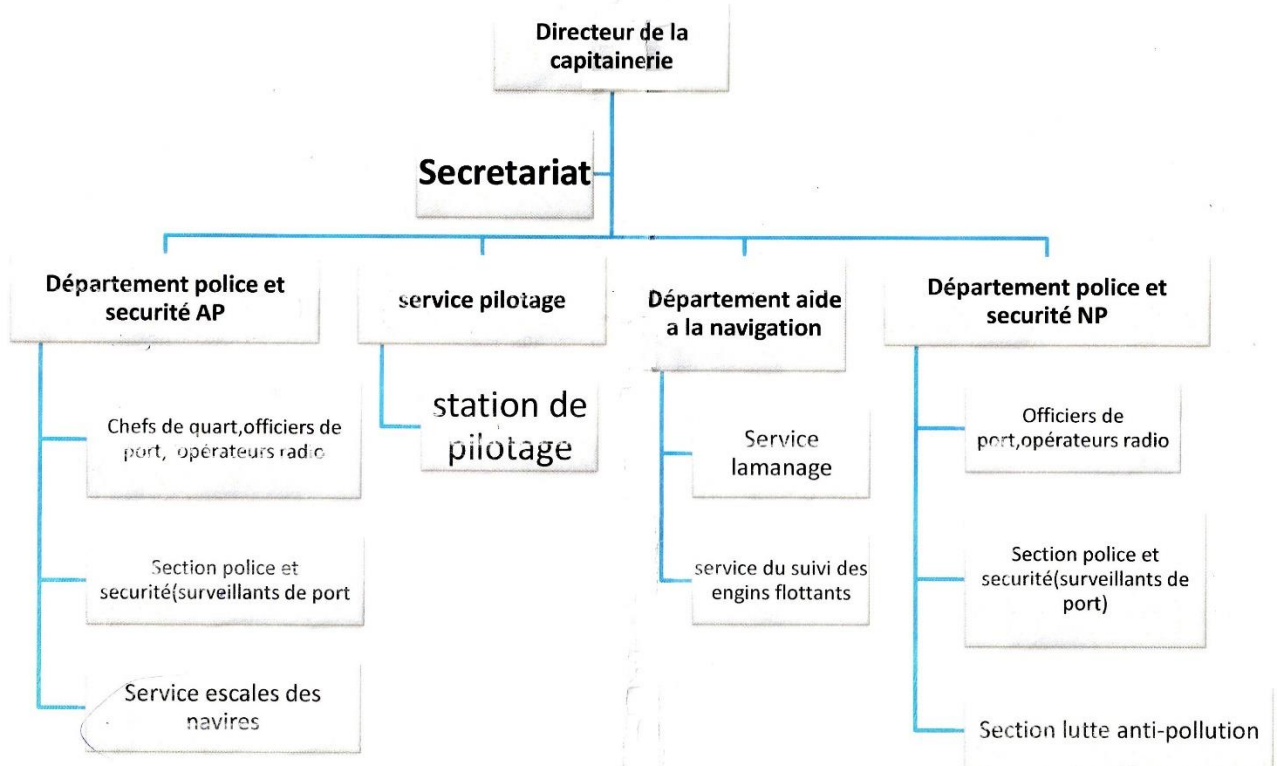
2 ملحق هيكل التنظيمي للمؤسسة مينائية سكيدة 1

Organigramme de la direction Manutention et Acconage

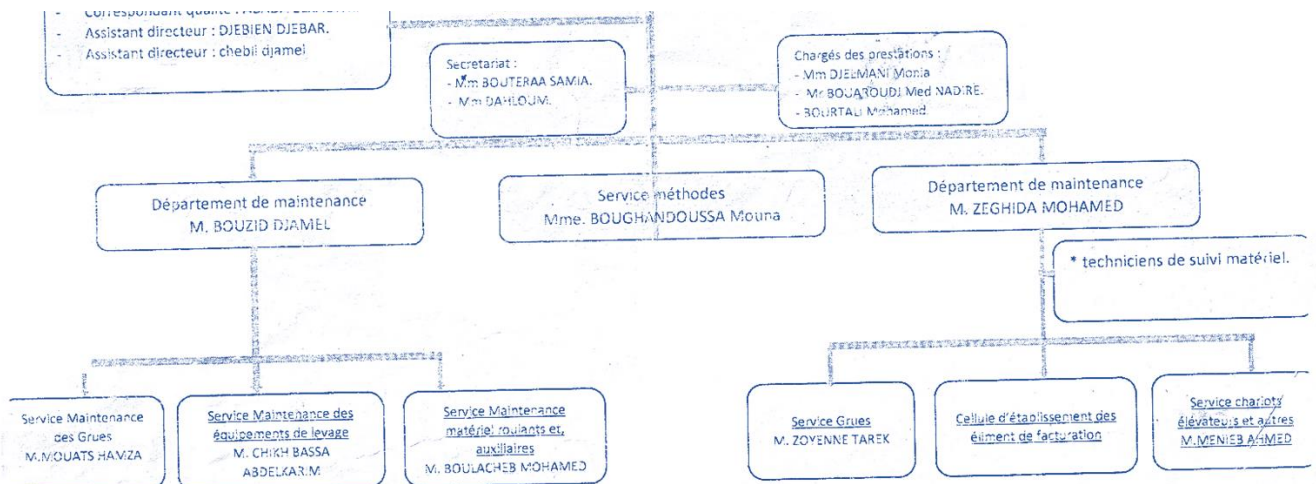


ملحق 3 هيكل تنظيمي من مديرية الشحن و التفريغ و التشوين

Organigramme de la direction capitainerie



ملحق 04 هيكل تنظيمي قيادة ميناء



ملحق رقم 05: هيكل تنظيمي لمديرية العتاد

PREVISION EMBAUCHE
JOURNEE DU: 20/03/2025
Shift: Soir

Matin: 06h00/12h00		Référence:	
Soir: 12h30/18h30		FORM-MJ-06-01-01	
Nuit: 19h00/01h00			
Equipe: A-B			
CHARIOTS/GRUES		Accessoires de gréages pour:	
1xG80 AVEC SPREADER+1xSTACKER			
1xG200T AVEC SPREADER+1xSTACKER			
2xSTACKER+2xDGLS			
1x4T			
1xSOUDEUR+1x4T+1x10T+1xG80T		76xDIVERS	
1xG45T		1800xBIG BAG	
1xCHARGEUR A BORD+1x28T P/I TREMIE+1xCHARGEUR A TERRE+1xG60T AVEC BENNE			

LE CHEF DE SERVICE

أ- طلب عرض سعر لخدمات شحن بحري une demande de cotation:

يحرر فيها كما يلي:

المسألة / اسم الشركة الملاحية المحترمة
تحية طيبة وبعد،،،

نحن شركة [اسم شركتكم] نود أن نتقدم إليكم بطلب عرض سعر لخدمات الشحن البحري، وذلك وفقاً
للتفاصيل التالية:

- نوع الشحنة: حدد نوع البضاعة، مثل: مواد غذائية، معدات، أثاث، إلخ

- الكمية / الوزن: حدد الكمية أو الوزن الإجمالي

- منفذ الشحن:

- منفذ الوصول:

- الجدول الزمني المتوقع للشحن: حدد تواريخ الشحن أو فترة التسليم المطلوبة]

- نوع الخدمة المطلوبة: شحن حاويات / شحن جزئي / شحن بضائع سائبة

- التأمين: هل ترغب في عرض يشمل التأمين؟ نعم / لا]

- الخدمات الإضافية المطلوبة (إن وجدت): مثل: التخليص الجمركي، النقل الداخلي، التعبئة
وال تغليف...]

نرجو منكم التكرم بتزويدنا بعرض سعركم متضمناً ما يلي:

1. الأسعار التفصيلية حسب نوع الخدمة

2. مدة الشحن المقدرة

3. شروط الدفع

4. أي رسوم أو تكاليف إضافية

5. المستندات المطلوبة لإتمام الشحن

ملحق 7 طلب عرض سعر لخدمات الشحن البحري



Fournitures Industrielles

فاتورة الشراء

FIB

18, chemin Moulin Carron
69130 ECULLY - FRANCE
Tél. : (33) 04 78 33 89 10
Fax : (33) 04 78 33 55 38
E-mail : bmlfi2b@gmail.com

No 99, ZONE D'ACTIVITE ET DE DEPOT
AIN M'LILA 04300 - ALGERIE
NIF : 000804040448813

FACTURE N° 21.106

ECULLY, le 09 / 09 / 2021

Page 1/6

ITEM	DESIGNATION	REFERENCE	QTE	P.U. EURO	TOTAL
1	Fraise à carotter, HSS, D.12 x 30 mm	KBK 012	1 000	6,20	6 200,00
2	Fraise à carotter, HSS, D.14 x 30 mm	KBK 014	2 000	5,90	11 800,00
3	Fraise à carotter, HSS, D.16 x 30 mm	KBK 016	2 400	7,10	17 040,00
4	Fraise à carotter, HSS, D.18 x 30 mm	KBK 018	2 800	7,00	19 600,00
5	Fraise à carotter, HSS, D.20 x 30 mm	KBK 020	2 200	8,10	17 820,00
6	Fraise à carotter, HSS, D.22 x 30 mm, Ejecteur	KBK 022	600	9,50	5 700,00
7	Fraise à carotter, HSS, D.24 x 30 mm, Ejecteur	KBK 024	200	10,60	2 120,00
8	Fraise à carotter, HSS, D.26 x 30 mm, Ejecteur	KBK 026	100	10,70	1 070,00
9	Fraise à carotter, HSS, D.28 x 30 mm, Ejecteur	KBK 028	500	12,00	6 000,00
10	Fraise à carotter, HSS, D.30 x 30 mm, Ejecteur	KBK 030	100	12,60	1 260,00
11	Fraise à carotter, HSS, D.32 x 30 mm, Ejecteur	KBK 032	300	13,20	3 960,00
12	Fraise à carotter, HSS, D.35 x 30 mm, Ejecteur	KBK 035	200	17,70	3 540,00
13	Fraise à carotter, HSS, D.36 x 30 mm, Ejecteur	KBK 036	250	18,80	4 700,00
14	Fraise à carotter, HSS, D.40 x 30 mm, Ejecteur	KBK 040	200	20,40	4 080,00
15	Fraise à carotter, HSS, D.50 x 30 mm, Ejecteur	KBK 050	100	30,60	3 060,00
16	Fraise à carotter, HSS, D.16 x 55 mm, Ejecteur	KBL 016	200	10,80	2 160,00
17	Fraise à carotter, HSS, D.18 x 55 mm, Ejecteur	KBL 018	200	10,70	2 140,00
18	Fraise à carotter, HSS, D.20 x 55 mm, Ejecteur	KBL 020	300	13,00	3 900,00
19	Fraise à carotter, HSS, D.22 x 55 mm, Ejecteur	KBL 022	300	13,30	3 990,00
20	Fraise à carotter, HSS, D.24 x 55 mm, Ejecteur	KBL 024	300	14,90	4 470,00
21	Fraise à carotter, HSS, D.26 x 55 mm, Ejecteur	KBL 026	300	15,30	4 590,00
22	Fraise à carotter, HSS, D.28 x 55 mm, Ejecteur	KBL 028	50	17,00	850,00
23	Fraise à carotter, HSS, D.30 x 55 mm, Ejecteur	KBL 030	50	18,00	900,00
24	Fraise à carotter, HSS, D.32 x 55 mm, Ejecteur	KBL 032	100	19,10	1 910,00
25	Fraise à carotter, HSS, D.36 x 55 mm, Ejecteur	KBL 036	150	22,10	3 315,00
26	Tarauds main, jeu de 3, HSS-G - M3 x 0,50	27326	250	3,20	800,00
27	Tarauds main, jeu de 3, HSS-G - M4 x 0,70	27330	1 000	3,20	3 200,00
28	Tarauds main, jeu de 3, HSS-G - M5 x 0,80	27334	1 500	3,50	5 250,00
29	Tarauds main, jeu de 3, HSS-G - M6 x 1,00	27338	2 500	3,50	8 750,00
30	Tarauds main, jeu de 3, HSS-G - M7 x 1,00	27340	300	5,70	1 710,00
31	Tarauds main, jeu de 3, HSS-G - M8 x 1,25	27342	3 200	4,40	14 080,00

SARL au capital de 100.000 euros
RCS LYON 423 412 634 - SIRET 423 412 634 00010 - N° TVA FR 22 423 412 634 - APE 619M

ملحق رقم 8: فاتورة تجارية

 PACKING AND WEIGHT LIST									
SELLER EAST PHARMACEUTICAL LIMITED UNIT A 3/F CHEONG SUN TOWER 116-118 WING LOK STREET SHEUNG WAN HK CHINA TEL: 0086 13810022891					INVOICE NO. 24E00PSP07		INVOICE DATE 08DEC2024		
					TO SKIKDA SEAPORT, ALGERIA		ORDER NO. OA815/23		
BUYER SARL LABORATOIRES PHYSIOPHARM 32 A, ZONE INDUSTRIELLE LE RHUMEL, 25000, CONSTANTINE, ALGERIE TEL: +213 31 61 67 65/60 23 NIF: 000025006395572					FROM QINGDAO SEAPORT, CHINA		Marks & No. EAST PHARMA B/C NO.: OA815/23		
					SHIPPED BY SEA				
DESCRIPTION OF GOODS				PLT NO.	NW /PKG	TOTAL NW	GW /PKG	TOTAL GW	
CONTAINER NO.	BATCH NO.	PKG TYPE	PKG NO.						
+FLACON EN VERRE AMBRE 100ML, TYPE III									
MSMU7264022	24111903	72PCS/BAG, 10BAGS/LAYER, 10LAYERS/PLT	129600 PCS	18	538.40	9691.20	563.40	10141.20	
MSMU7264022	24111903	72PCS/BAG, 10BAGS/LAYER, 11LAYERS/PLT	142560 PCS	18	590.20	10623.60	615.20	11073.60	
***** TOTAL:				272160PCS	36 PLTS	20314.80 KGS	21214.80 KGS		
AS PER PROFORMA INVOICE NO 24EXSFP00PSP06 DA TED 5/12/2024 ORIGIN OF GOODS: CHINA									
									
TOTAL VOLUME: 65.64M ³					ORIGIN OF GOODS: CHINA				
ALL IN GOOD AND SOUND CONDITIONS					BL NO.: MEDUQT164769				

قائمة تعبئة packing list : ملحق رقم 9

الملاحق

1

ملحق رقم 10: تصريح جمركي

TABLEAU DE BORD A LA DATE DE 2025-03-06 12:24

Recherche

Navires à Quai

11



Navires Attendus

8



Navires en Rade

5



SITUATION JOURNALIÈRE DES NAVIRES Arrêtée le: 2025-03-06 12:24

Designation	Attendu	A Quai	En Rade
Port d'Alger	9	20	8



Paramétrage



MEBARKI MOHAMED-LAMINE



Tableau de bord Escalade Marchandises Consultations Contact Support Outils

Port de Djen djen	5	13	19
Port de Ghazaouet	0	3	1
Port de Mostaganem	1	4	1
Port d'Oran	3	13	10
Port d'Arzew	17	11	6
Port d'Annaba	3	11	10
A Oran	0	0	0

ملحق رقم 17: واجهة سند الشحن إلكتروني

2. 20. 1979

2. Proposed Treatment

[illegible]

[Faint handwritten notes at bottom left]

1950	100	100	100
1951	100	100	100
1952	100	100	100
1953	100	100	100
1954	100	100	100
1955	100	100	100
1956	100	100	100
1957	100	100	100
1958	100	100	100
1959	100	100	100
1960	100	100	100
1961	100	100	100
1962	100	100	100
1963	100	100	100
1964	100	100	100
1965	100	100	100
1966	100	100	100
1967	100	100	100
1968	100	100	100
1969	100	100	100
1970	100	100	100
1971	100	100	100
1972	100	100	100
1973	100	100	100
1974	100	100	100
1975	100	100	100
1976	100	100	100
1977	100	100	100
1978	100	100	100
1979	100	100	100
1980	100	100	100
1981	100	100	100
1982	100	100	100
1983	100	100	100
1984	100	100	100
1985	100	100	100
1986	100	100	100
1987	100	100	100
1988	100	100	100
1989	100	100	100
1990	100	100	100
1991	100	100	100
1992	100	100	100
1993	100	100	100
1994	100	100	100
1995	100	100	100
1996	100	100	100
1997	100	100	100
1998	100	100	100
1999	100	100	100
2000	100	100	100
2001	100	100	100
2002	100	100	100
2003	100	100	100
2004	100	100	100
2005	100	100	100
2006	100	100	100
2007	100	100	100
2008	100	100	100
2009	100	100	100
2010	100	100	100
2011	100	100	100
2012	100	100	100
2013	100	100	100
2014	100	100	100
2015	100	100	100
2016	100	100	100
2017	100	100	100
2018	100	100	100
2019	100	100	100
2020	100	100	100
2021	100	100	100
2022	100	100	100
2023	100	100	100
2024	100	100	100
2025	100	100	100
2026	100	100	100
2027	100	100	100
2028	100	100	100
2029	100	100	100
2030	100	100	100
2031	100	100	100
2032	100	100	100
2033	100	100	100
2034	100	100	100
2035	100	100	100
2036	100	100	100
2037	100	100	100
2038	100	100	100
2039	100	100	100
2040	100	100	100
2041	100	100	100
2042	100	100	100

Dr. Herbert P. Goldsmith

1994.2 4520 N. 5111 A
 4520 N. 5111 A 4520 N. 5111 A
 4520 N. 5111 A 4520 N. 5111 A 4520 N. 5111 A

Д. С. Лавров

PROCESSUS VERBAUX DE CORRESPONDANCE DE LA COMMISSION DE PLACEMENT DE NAVIRES

REF. FURAL/NAV/PL/15-16-17	PERSON. A ET	DATE: 16/04/2017	Page: 22
----------------------------	--------------	------------------	----------

NOM	PRENOM	ORGANISME	EMBAUCHES
BOUJAHJI	IMRAH	EX-01	
GRALA	KARIM	EX-01	
		EX-01 DE JARD	
CHAB	CHAB	EX-01 DE JARD	
		EX-01	
Wahid	Wahid	EX-01	
LAK FA	FATIGAL	EX-01	

REPRESENTANTS DES AGENTS DE CORRESPONDANCE MARITIME

NOM	PRENOM	ORGANISME	EMBAUCHES
Lydia	Lydia	EX-01	
Youssef	Youssef	EX-01	
Amal	Amal	EX-01	
KARIMANE	BOUJAHJI	EX-01	
MOUATIS	MOUATIS	EX-01	
BEN BOUJAHJI	MOUATIS	EX-01	
Said	Said	EX-01	
ALIQA	ALIQA	EX-01	

NOM	PRENOM	ORGANISME	EMBAUCHES
Aliqa	Aliqa	EX-01	

ملحق رقم 19: قائمة حضور لجنة توزيع السفن

 E.P. SKIKDA	Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port		
	REFERENCE : PROC-MJ-03-01	Version : J	Page : 7 / 20

9. ANNEXES :

ANNEXE (06) : PROCES VERBAL DE CONFERENCE DE LA COMMISSION DE PLACEMENT DES NAVIRES« FORM-MJ-03-01-06 »

 E.P. SKIKDA	PROCES VERBAL DE CONFERENCE DE LA COMMISSION DE PLACEMENT DES NAVIRES			
	REF : FORM-MJ-03-01-06	PV CPN : N°	DATE:	Page : 1/1

PREVISIONS D'ARRIVEES :

PREVISIONS DE DEPARTS:

PREVISIONS D'ACCOSTAGE ANCIEN PORT :

--	--	--	--	--	--

PREVISIONS D'ACCOSTAGE NOUVEAU PORT :02

PREVISIONS DE MOUVEMENTS : 00 DEHALAGES : 00 HALAGES : 00

--	--	--	--	--	--

OBSERVATION

NAVIRES EN OPERATION EN SHIFT DE NUIT :

LE PRESIDENT DE LA CPN

Ce document est l'propriété de l'entreprise qui sauvegardera ses droits en accord avec les dispositions législatives civiles et pénales.

ملحق رقم 20 أماكن رسو السفينة:

Matin: 06h00/12h00
Soir: 12h30/18h30
Nuit: 19h00/01h00
Equipe: A-B

BON DE COMMANDE ENGIN DE MANUTENTION

JOURNEE DU: 05/03/2025

Shift: Soir

REFERENCE:
FORM-MJ-06-01-02

EPS
DMA

POSTES	NAVIRES	Manutention		Relevage		OBS
		Chariots	Grues	Chariots	Grues	
CH VERT /S	EVI	1xSTACKER	1xG200T AVEC SPREADER			
CH VERT/N						
MAR est	GRENDI FUTURA	1xSTACKER+1x10T SP				
MAR ouest						
N 03 APS						
N 04 APN	AZARA	1xCHARGEUR A TERRE	1xG80T AVEC BENNE			
N 05 AP						
N 06 AP	KEYSER S					
N 07 AP	MOONRAY					
N 08 AP	CELINE					
N 09 AP	CARLOW	1xSTACKER AVEC ELINGUE+2xDGLS AVEC BERCEAUX	1xG60T			
N 10 AP	REGGEDJIK	1x4T	1xG60T			
N 11 AP	CDRY BLACK	4xCAMION+2x5T+2x4T				
N 12 AP	UNILIGHT		1xG45T+1xG60T			
N 13 AP	PALAU	1x28T P/I TREMIE				
N PORT	MANTA MERVE	1x42T EPERON+1xSTACKER AVEC ELINGUE				
18 HECTAR						
N PORT 2						
SIL 12 HECTA						

LE CHEF DE SERVICE PLANIFICATION ET SUIVI DES OPERATIONS

CHEF SECTION GRUE

CARISTE

ملحق رقم 21: bonne commande



المؤسسة المينائية سكيكدة
ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA
TIME SHETT
TIME-SHEET (DIVERS)

FORM - MJ - 06-01-03

NAVIRE : PAULINE RUSS

ARRIVEE : 08/03/2025

N° ESCALE : 00211/2025

CONSIGNATAIRE : 30706 / - CMA CGM SKIKDA

POSTE : AP05

CLIENT : 30706 / CMA CGM SKIKDA

DATE	QT	OPERATION	1er Shift	2ème Shift	3ème Shift	4ème Shift
Travaux Effectués						
08/03/2025	1	Equipe Bord/Terre	06h00-11h00	11h00-16h00		
08/03/2025	1	Equipe H.S./shf-Bord (3Shf)			16h00-18h00	
Pointeur						
08/03/2025	1	Pointeur (3Shf)	06h00-11h00	11h00-16h00	16h00-18h00	
Hommes Supplémentaires						
08/03/2025	5	Chauffeur	06h00-11h00	11h00-16h00		
Engins						
08/03/2025	1	Engin de 4T000	06h00-11h00			
08/03/2025	1	Engin de 10T000	06h00-11h00			
08/03/2025	1	Engin de 28T000	09h00-10h00			
08/03/2025	1	Douglas (Tract.RoRo) (3Shf)	06h00-11h00		16h00-17h00	
08/03/2025	2	Douglas (Tract.RoRo) (3Shf)	06h00-11h00		16h00-17h00	
08/03/2025	1	Douglas (Tract.RoRo)		11h00-16h00		
08/03/2025	2	Douglas (Tract.RoRo)		11h00-16h00		
08/03/2025	1	Engin de 16T000 (3Shf)		15h00-16h00	16h00-17h00	
08/03/2025	1	Stacker (3Shf)	06h00-11h00	11h00-16h00	16h00-17h00	
Balavage à Ouai						
08/03/2025	2	Balavage à quai (3Shf)			16h00-18h00	
Fin Opération						
08/03/2025	1	Fin d'opération (3Shf)			16h00-17h00	
MAGASINIER						
08/03/2025	1	Magasinier (3Shf)	06h00-11h00	11h00-16h00	16h00-18h00	

LE CHEF DU SERVICE OPERATIONS NAVIRE

LE CAPITAINE

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA - SOCIÉTÉ PAR ACTION AU CAPITAL DE 9.000.000.000 DA - BP N° 65 SKIKDA
Téléphone : 038.75.68.27 / 038.75.39.99 - Fax : 038.75.20.15 / 038.75.22.55 - RIB N° 00400.304.70111.0155 CPA SKIKDA - RC N° 99 B 142389 - 00/21
Email: epskikda@skikda-port.com

ملحق رقم 22 : time sheet



E.P. SIKDA

PROCEDURE DE REALISATION DES PRESTATIONS DE RELEVAGE		
Référence PROC-ST-08-12	Version E	Page 9 sur 11

- La signature du présent bon de mise à disposition d'engin constitue une reconnaissance par l'utilisateur les prestations effectuées par l'Entreprise Portuaire de Skikda pour son compte.



ENTERPRISE PORTUAIRE DE SIKDA

S.P.A au capitale sociale de 9.000.000.000 de dinars

ANNEXE N° 02

ORDRE DE TRAVAIL

Réf : FORM-ST-08- 37

Nom de l'utilisateur ou raison sociale :
 Référence de la commande :
 Référence du bon de mise à disposition d'engin :
 Nature de la marchandise :
 Désignation engin:
 Lieu de travail :
 Prestation En régie : ☐
 Date et heure de début des opérations :
 Date et heure de fin des opérations :
 Prestation a l'unité : ☐

Chargement		Déchargement		Manipulation	
20pieds	40pieds	20pieds	40pieds	20pieds	40pieds

Visa du gestionnaire

visa du conducteur

visa du chef de section

Note : * l'ordre de travail doit être remis au conducteur et restitué à la fin du shift

*La manipulation de la marchandise se fait en présence du magasinier

ملحق رقم 23 : ordre de travail



E.P. SKIKDA

PROCEDURE DE REALISATION DES PRESTATIONS DE RELEVAGE		
Référence	Version	
PROC-ST-08-12	E	Page 8 sur 11

9. Annexes

ANNEXE N° 01



BON DE MISE DISPOSITION D'ENGIN

Réf : FORM-ST-08- 36

N°-----

Nom de l'utilisateur ou raison social :

Référence de la commande : du :

Désignation Engin :

Nature de la marchandise :

Nombre :

Tonnage :

Nature de la prestation :

En régie : ☐

Date	Shift mat		Shift soir		Shift nuit		Total
	Début ops	Fin ops	Début ops	Fin ops	Début ops	Fin ops	

à l'unité : ☐

Chargement		Déchargement		Manipulation	
20 pieds	40 pieds	20 pieds	40 pieds	20 pieds	40 pieds

Nom, prénom et visa du gestionnaire

Nom, prénom et visa de l'utilisateur

Note :

- L'engin, les accessoires et le personnel mis à la disposition du client dans le cadre de l'exécution de cette prestation sont sous l'autorité de l'utilisateur pendant la durée de la location

ملحق رقم 24 : bon de miss disposition d'engin



FICHE DE CARGAISON DU NAVIRE

E P S SKIKDA

NAVIRE :

Date Arrivée :

Poste a Quai :

Magasin N° :

Nom de L'importateur (selon manifeste) :

Désignation M/ ses	Nombre colis	Tonnage	Observations
M / ses en sacs			
M / ses en big bag			
M / ses en caisses et cartons			
M / ses en palettes			
M / ses en balles			
M / ses en fardeaux			
Conteneur 20			
Conteneur 40			
Camions			
Véhicules			
Remorques			
Colls			
Produit dangereux			

LE CHEF MAGASINIER

Référence
Form - MJ - 7 - 01

ملحق رقم 25 : fiche de cargaison du navire



FEUILLE DE POINTAGE CONTENEURS

Nº 119291

Référence : FORM - MJ 06-03-02

NAVIRE : POSTE A QUAI : ARRIVE LE:

Journée de travail : Shift :

Magasin N°: CALE N°: Equipe N°: PARC :

[illegible]

NOM DU POINTEUR

SIGNATURE

ملحق رقم 26 : feuille de pointage conteneurs

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA

BULLETIN DE TRANSFERT N° 03142

DEMANDE D'ESCORTE N° : _____ DU : _____

NOM DU NAVIRE : _____ N° GROS : _____

DATE D'ARRIVEE : _____ DATE DE TRANSFERT : _____

N° d'ordre	N° CONTENEUR	TYPE	N° MATRICULE CAMION	OBSERVATION
01				
02				
03				
04				
05				
06				
07				
08				
09				
10				
11				
12				
13				
14				

VISA EPS	VISA DOUANE	
VISA DU MAGASINIER	A LA SORTIE	A LA RECEPTION

ملحق رقم 27 : bulletin de transfert



EP SKIKDA

E. Quite de H. de Bord

RAPPORT DE TRAVAIL

FORM-M.J-06-03-04

Nom du navire : *PALEU* Date d'arrivée : *01-03-2025*

Journée du : *10-03-2025* Shift : *M/S-A* Nombre d'hommes :

Treuil : Grue électrique : Grue auto : Stackers :

Chariot Elevateur : Tracteur Ro / Ro : Benne : Vigan :

Tonnage	Nombre de colis	Mode de conditionnement	Débarquement Embarquement
<i>GAGT240</i>	<i>24</i>	<i>Lot de 140's VRAC</i>	<i>8/10</i>

TEMPS MORTS

Attente Matériels :

Attente Installation Grue :

Attente Panne Grue :

Attente Engins :

Attente Panne Engins :

Attente Navire :

Attente Ouverture de cale :

Attente Fermeture de cale :

Attente Mouvement :

Attente Dessaisis sage :

Attente Manipulation Bord a Bord :

Attente Causes Pluies :

Attente Causes Ressac :

Attente Instructions Bord :

Attente Camions :

Attente Wagons :

Attente Aliments :

Attente Formalités Douanes :

Attente par le Réceptionnaire :

Attente Fin d'opération :

Le Chef Magasinier

Le Contre Maitre



الملحق رقم 29 : rapport de travail

 E.P. SKIKDA	DECLARATION D'ACCIDENT (1)	REF : FORM - ST - 05 - 03
Parc à conteneur : Magasin : Terre - plein : (2)		

L'agent de L'Entreprise Monsieur :
 Fonction :
 Signale avoir constaté le : à

L'avarie causé à : (1)

- La marchandise :
- Conteneur N° :
- Entposé au niveau de :
- Appartenant à (2) :
- Le conteneur objet de l'accident est : visité - non visité (1)

Déclare que L'avarie : (1 et 2)

- est causé par l'engin N° Appartenant à (2) :
- à une origine inconnue.

Circonstance de l'accident :

Dégats apparents causés

- à la marchandise :
- au conteneur :
- à l'engin :
- Nom du Navire: Date :

Visa du Conducteur ou de L'Agent

Visa du Cef de Service

(1) Rayer la mention inutile

(2) Indiquer si possible le propriétaire de la marchandise ou de l'engin

الملحق رقم: 30 : déclaration d'accident

Pre-Stowage Plan

SHIP: **MV ARGO I** DATE: **17 MAR 2025**

L/PORT: Bahrain - Hamriyah

D/PORT: Thibet - Algeria

No.

Voy.

LOS 17350

PLANS 128

PLAN 31621

5/D11 0.15

PLAG PATAZARA

TYPE SEMI

TPC 46

GRI 20009

NAT Y089

PO PO

STRESS

DRAFT 10.15 M

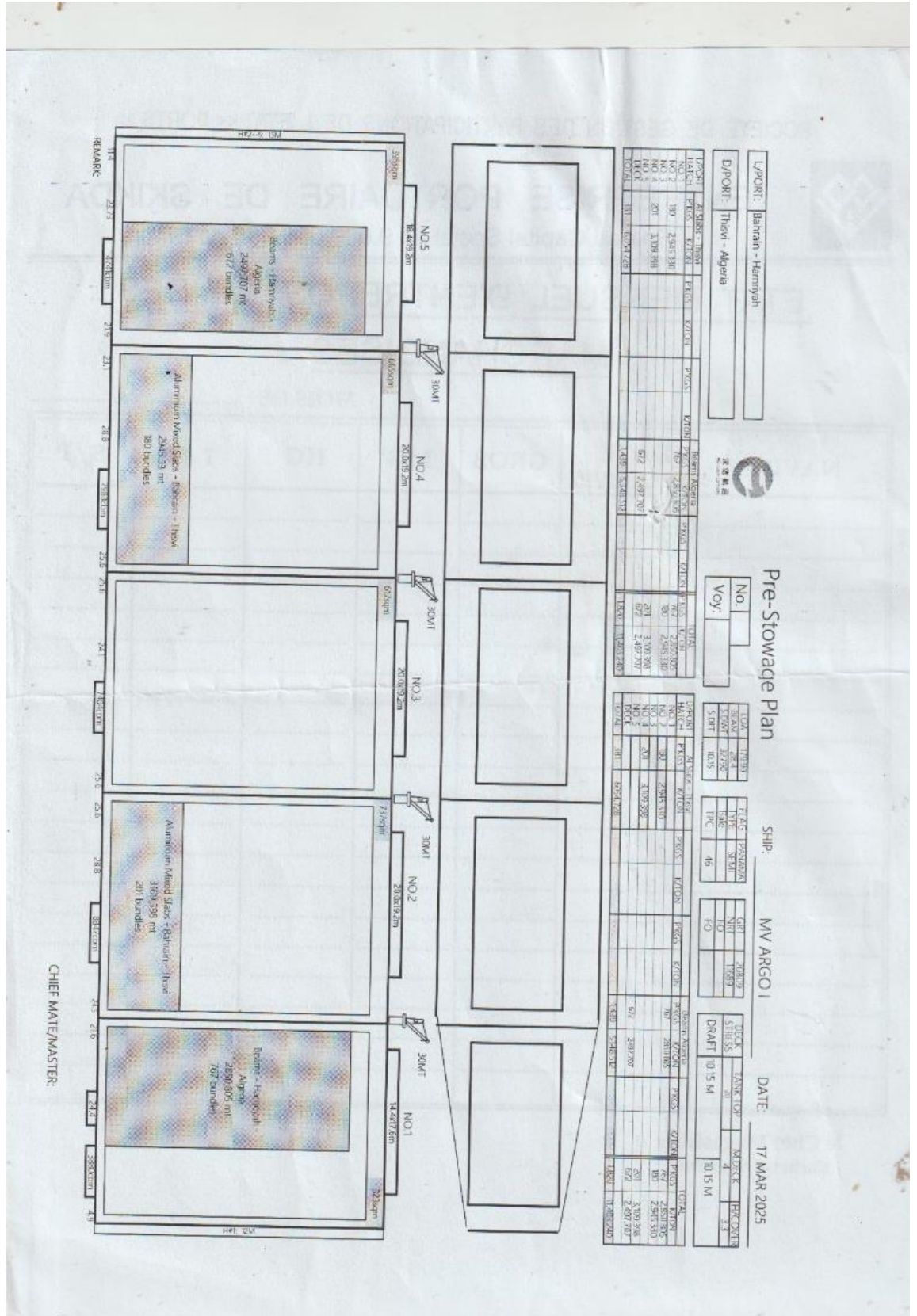
STRESS

DRAFT

L/PORT		D/PORT		STRESS		DRAFT		STRESS		DRAFT	
PLAG	TYPE	TPC	GRI	NAT	PO	STRESS	DRAFT	STRESS	DRAFT	STRESS	DRAFT
17350	128	31621	20009	Y089	PO	10.15 M		10.15 M		10.15 M	

L/PORT		D/PORT		STRESS		DRAFT		STRESS		DRAFT	
PLAG	TYPE	TPC	GRI	NAT	PO	STRESS	DRAFT	STRESS	DRAFT	STRESS	DRAFT
17350	128	31621	20009	Y089	PO	10.15 M		10.15 M		10.15 M	

L/PORT		D/PORT		STRESS		DRAFT		STRESS		DRAFT	
PLAG	TYPE	TPC	GRI	NAT	PO	STRESS	DRAFT	STRESS	DRAFT	STRESS	DRAFT
17350	128	31621	20009	Y089	PO	10.15 M		10.15 M		10.15 M	



الملحق رقم 33 : pre-stawage plan



E.P. SKIKDA

PROCEDURE EMBAUACHE DES EQUIPES DE MANUTENTION

Référence PROC-MJ-06-01	Version F	Page 8/13
-----------------------------------	---------------------	---------------------

BON DE COMMANDE ENGINES DE MANUTENTION

Annexe 02 : bon de commande engins de manutention

Matin : 06 H 00 / 12H00
Soir : 12H30 / 18H30
 Nuit : 19H00 / 01H00
 Equipe : A - **B**

Journée du :
Shift :

REFERENCE :
FORM-MJ-06-01-02

EPS
DMA

LE CHEF SERVICE PLANIFICATION ET SUIVI DES OPERATIONS

Postes	Navires	manutention		relevage		OBS
		chariots	grues	chariots	grues	
C Vert N°1						
C Vert N°2						
MAR 1						
MAR 2						
N° 03						
N° 04						
N° 05						
N° 06						
N° 07						
N° 08						
N° 09						
N° 10						
N° 11						
N° 12						
N° 13						
N. port						

LE CHEF DE SECTION CHARIOTS/GRUES

LE CHEF DE SECTION CHARIOTS/GRUES

CARGO MANIFEST									
 شركة الخدمات البحرية الوطنية National Shipping Services LLC		User : NALAKA Date : 15-Mar-2025 17:14:59 Page : 3 Of 5							
Line	: MISCELLANEOUS BREAKBULK	Vessel	: MV ARGO I	Voyage	: 25040	Port	: HAMIRYAH, UAE		
Agent	: NATIONAL SHIPPING SERVICES LLC	ETA	: 05-Mar-2025	ETD	: 15-Mar-2025	BL DATE	: 15-Mar-2025		
Origin Port	: HAMIRYAH, UAE	Load Port	: HAMIRYAH, UAE	Discharge Port	: ANNABA OR SKIKDA OR DJENDJEN OR BAJAJA PORT, ALGERIA	Final Destination	: ANNABA OR SKIKDA OR DJENDJEN OR BAJAJA PORT, ALGERIA		
BL Number	: AGSI-BL05	Order Number							
Party Details Shipper : AGABIAN GULF STEEL INDUSTRIES LLC P.O. BOX 92819, ABU DHABI UNITED ARAB EMIRATES		Consignee : TO THE ORDER OF AL SALAM BANK ALGERIA		Notify 1 : SARL MASSINISSA STEEL					
Mark and Description/Clauses Marks PRIME STEEL PROFILES IN QUALITY S275JR AS PER EN 10025-2:2019 TOTAL 111 BDLs PRIME STEEL PROFILES IN QUALITY S275JR AS PER EN 10025-2:2019 L/C NO : TF2504700039 TAX IDENTIFICATION NUMBER (NIF)0010250068008331002									
Cargo Parcel	Package Type	No of Packages	Gross weight(Kgs)	Volume					
GENERAL CARGO	BUNDLE	111	411,956.00	411.960					
BL Wise Summary									
		Gross Weight(Kgs)	No. Of Packages	Volume					
		411,956.00	111	411.960					





الملحق رقم 35 : cargo manifeste



FEUILLE DE POINTAGE CONTENEURS

Référence : FORM - MJ 06-03-02

Nº 113451

NAVIRE : POSTE A QUAI : ARRIVE LE:

Journée de travail : Shift :

Magasin N°: CALE N°: Equipe N°: PARC :

[illegible]

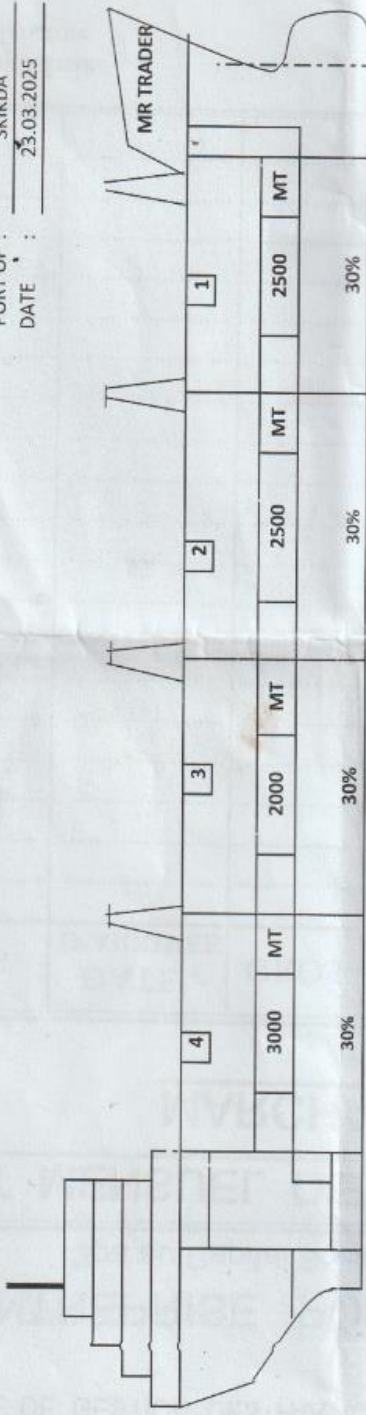
NOM DU POINTEUR

SIGNATURE

CARGO PLAN

MV "MR TRADER"

PORT OF : SKIKDA
DATE : 23.03.2025



1) - LOADING PORT : SKIKDA
3) - TYPE OF CARGO : IRON ROD
4) - HOLD No. 1 : 2500 MT
5) - HOLD No. 2 : 2500 MT
6) - HOLD No. 3 : 2000 MT
7) - HOLD No. 4 : 3000.00 MT
8) - TOTAL QUANTITY : 10000.000 MT

2) - DISCHARGING PORT : ALBANIA

a) - Draft FWD. : 5.800 m
b) - Draft MID. : 6.450 m
c) - Draft AFT. : 7.100 m
d) - Trim : 1.300 m

MASTER
MUSTAFA TARTOUSI

MR TRADER
IMO 9084255

Note : 1) No deviation from this plan without prior approval of Master or Chief Officer.
2) Inform Officer on duty when remains 500.0 M/t.
3) List more than 2 degrees not allowed
4) Special care should be taken during loading/discharging in FO tanks areas



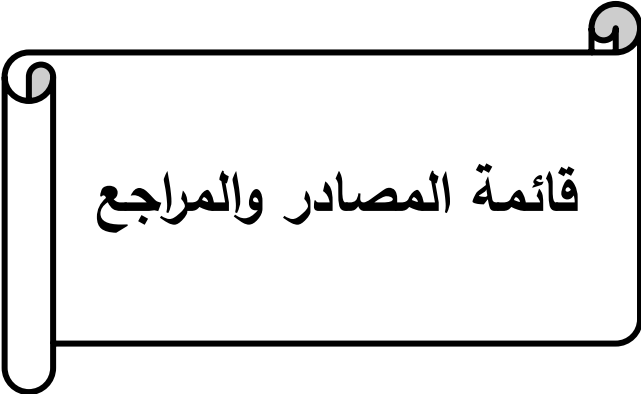
الملحق رقم 39: الرافعات



الملحق رقم 40: براطيم



الملحق رقم 41: STACKER



قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر

1- القرآن الكريم:

سورة الشعراء، الآية 119.

2- القوانين:

- أ- القانون رقم 131 لسنة 1948 المتضمن القانون المدني المصري، المعدل والمتمم.
- ب - القانون رقم 79-07 المؤرخ 21 في يوليو سنة 1979 يتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت سنة 1998 ، يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ 21 يوليو 1979 والمتضمن قانون الجمارك، ج.ر، ع 61، الصادرة في 23 أوت 1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فبراير سنة 2017، ج.ر، ع 11، الصادرة بتاريخ 19 فبراير 2017.
- ت - القانون رقم 80 لسنة 1983 المتضمن قانون النقل العراقي، المعدل و المتمم .
- ث - القانون المدني الفرنسي، المعدل والمتمم.

3- الأوامر و المراسيم :

أ- الأوامر:

- ج - الأمر رقم 59-60 المؤرخ في 17 يونيو 1969، يتضمن احتكار النقل بالمواعين و الصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر، عدد 53 ،الصادرة بتاريخ 20 يونيو 1969.
- ح- الأمر 63-489 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963، المتضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة، ج.ر ، عدد 06، الصادرة بتاريخ 17 جانفي 1964.
- خ- الأمر 67-77 المؤرخ في 11 ماي 1967 ، المتضمن تعديل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة البحرية، ج.ر ، عدد 42 (السنة الرابعة)، الصادرة بتاريخ 23 ماي 1967.

د- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر، ع78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل و المتمم بالقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن القانون المدني، ج. ر، ع31، الصادرة بتاريخ 13 ماي 2007.

ذ- الأمر 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر لسنة 1975، ج. ر، العدد 101، الصادرة بتاريخ 19 ديسمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

ر- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، عدد 29، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 1977، المعدل والمتمم بموجب القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر، عدد 47، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر، ع 46، الصادرة في 18 أوت 2010.

ب- المراسيم:

المراسيم الرئاسية:

ز- المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، المتعلق بمصادقة الجزائر على اتفاقية لندن المتعلقة بخطوط الشحن، الجريدة الرسمية، العدد 03، المؤرخة في 10 يناير 2001.

المراسيم التنفيذية:

س- المرسوم التنفيذي رقم 69-50 المؤرخ في 17 جوان 1969 يتضمن إحتكار النقل بالمواعين والصيانة في الموانئ الجزائرية والنقل البحري وإيجار السفن، ج.ر، عدد 53، الصادرة بتاريخ 20 جوان 1969.

ش- المرسوم التنفيذي رقم 71-29 المؤرخ في 13 ماي 1971، يتضمن إحداث المكتب الوطني للموانئ، ج.ر، عدد 41 (السنة الثامنة)، الصادرة بتاريخ 21 ماي 1971.

ص- المرسوم التنفيذي رقم 82-279 المؤرخ في 14 أوت 1982، يعدل القانون الأساسي للشركة الوطنية للملاحة، ج.ر، عدد 33 (السنة 19)، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.

ض- المرسوم رقم 82 - 280 مؤرخ في 14 أوت سنة 1982، يتضمن حل الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع و تحويل ما يتبعها من ممتلكات وأعمال وهياكل ووسائل ومستخدمين، ج.ر.. ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت سنة 1982.

ط- المرسوم التنفيذي رقم 82 - 283 المؤرخ في 14 أوت سنة 1982 يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في عنابة، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 14 أوت 1982.

- ظ- المرسوم رقم 82-284 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في سكيكدة، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.
- ع- المرسوم رقم 82-285 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في بجاية، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.
- غ- المرسوم رقم 82-286 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 14 أوت 1982.
- ف- المرسوم رقم 82-287 المؤرخ في 14 أوت 1982، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مستغانم، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.
- ق- المرسوم رقم 82 - 288 المؤرخ في 14 أوت سنة 1982 يتضمن انشاء مؤسسة مينائية في أرزيو، ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982.
- ك - المرسوم رقم 82 - 289 المؤرخ في 14 أوت سنة 1982 ، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في وهران، ج. ر، ع 33 ، الصادرة بتاريخ 14 أوت 1982.
- ل - المرسوم رقم 82 - 290 مؤرخ في 14 أوت سنة 1982 يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في الغزوات ج. ر، ع 33، الصادرة بتاريخ 17 أوت 1982 .
- م - المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية، العدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير سنة 2002.
- ن- المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج. ر ، عدد 24 ، الصادرة بتاريخ 16 أفريل 2006.
- هـ- المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، ج.ر، عدد 64، الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أفريل 2006، الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ، ج.ر، ع 24، الصادرة بتاريخ 16 أفريل 2006.

4- الاتفاقيات الدولية:

أ- اتفاقية لندن المتعلقة بخطط الشحن (التحميل)، المبرمة في 05 نيسان/ أبريل 1966، والتي صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 2000- 448 المؤرخ 23 ديسمبر سنة 2000، ج. ر، العدد 03، المؤرخة في 10 يناير سنة 2001.

ب- اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 25 أوت 1924 المعدلة ببروتوكول المؤرخة في 23 فيفري 1968 وبموجب بروتوكول 21 ديسمبر 1979.

ج- إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المبرمة في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ.

د- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أوجزئيا المعروفة " بقواعد روتردام"، لسنة 2009.

1- القرارات القضائية

أ - قرار صادر عن المجلس الأعلى، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 39.957 بتاريخ 09 جويلية 1989 بين (شركة ش.ص) ضد (ش.ج.ت.ن)، المجلة القضائية المحكمة العليا ، عدد 01، لسنة 1991.

2- المعاجم:

أ- أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد الأول، الطبعة الأولى، عالم الكتب، القاهرة، 2008 .

ب- جبران مسعود، الرائد، معجم لغوي عصري، (رُتبت مفرداته...)، الطبعة السابعة، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، آذار/مارس 1992.

ت - كافي الكفاة، صاحب، إسماعيل بن عباد، معجم المحيط في اللغة، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، عالم الكتب.

ثانياً: المراجع

1- الكتب:

- أ- حازم محمد عبدالفتاح، التسويق البحري، مؤسسة حورس الدولية للنشر والتوزيع، طبعة أولى، 2020.
- ب- حسين النوري، سند الشحن، القاهرة، مكتبة عين الشمس، دون طبعة و سنة النشر.
- ت- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، جامعة المنوفية، كلية الحقوق، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008
- ث - فائز ذنون جاسم، مبادئ القانون البحري(نشأته وتطوره، السفينة، أشخاصها، نشأته وتطوره . السفينة . أشخاصها . عقد النقل البحري . الأخطار البحرية . التأمين البحري)، 2016.
- ج - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون طبعة، 2000.
- ح- كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، بدون طبعة و سنة النشر .
- خ- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2002.
- د- لحسين بن شيخ آث ملويا، سلسلة دراسات قانونية: عقد الوكالة دراسة فقهية، قانونية، قضائية ، مقارنة(الوكالة العادية، الوكالة التجارية، الوكالة الظاهرة،...)، دار الهدى.
- ذ- محمد حامد محمود، إقتصاديات النقل و اللوجستيات، دارحميثرللنشر والترجمة، سنة2017.
- ر- محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني- النظرية العامة للإلتزام- الجزء الأول، (مصادر الإلتزام، التصرف القانوني، العقد والإرادة المنفردة)، عين مليلة ، الجزائر، دار الهدى، الطبعة الأولى 1992-
- 1993.
- ز- مصطفى كمال طه، القانون البحري(مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون طبعة و سنة النشر.

س- محي الدين إسماعيل علم الدين، الإعتمادات المستندية، دراسات في الاقتصاد الإسلامي، المعهد العالمي للفكر الإسلامي، سنة 1996.

2- المقالات العلمية:

أ- بن حمو فتح الدين، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، دون تاريخ وسنة النشر .

ب- رقيق عبد الصمد، تطور النظام القانوني للموانئ في الجزائر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، بدون تاريخ و سنة النشر .

ت- فضيلة إتييم، نظرة إلى عقد الوكالة و الوديعة في الفقه الإسلامي و القانون المدني، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة وهران 1 أحمد بن بلة 1، تخصص: الشريعة والقانون، الجزائر مج 10 ، العدد 02، 2024.

ث- مستيري فاطمة، عقد النقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري، الإجتهد القضائي للغرفة التجارية والبحرية، قسم الوثائق للمحكمة العليا، الديوان الوطني للأشغال التربوية، عدد خاص، 1999.

ج- كريد مريم، الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد "أ"، العدد 50، جامعة الإخوة منتوري، كلية الحقوق، قسنطينة، ديسمبر 2018.

ح - كريد مريم، أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة المعيار، مجلد: 42، عدد: 54، تاريخ النشر على الخط: 15 مارس 2020.

3- أطروحات الدكتوراه والماجستير:

مذكرات الماجستير:

أ- أعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الإتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية، تاريخ المناقشة 2016/06/26.

ب -الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مدرسة الدكتوراه " القانون الأساسي والعلوم السياسية"، تاريخ المناقشة 17 جوان 2013.

ت- تيزة خديجة، أجرة الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة 18 سبتمبر 2016.

ث- بودليو سليم، عقد النقل البحري للبضائع في قانون البحري للبضائع في قانون جزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، جامعة باجي مختار، عنابة، كلية الحقوق ، السنة الجامعية 1999-2000.

ج- خلفي أمين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين "التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978"، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، فرع "قانون المسؤولية المهنية"، تاريخ المناقشة 04 جويلية 2009.

ح- طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة وهران، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2009-2010.

أطروحات الدكتوراه:

أ - بدر إبراهيم الملح، أطروحة دكتوراه بعنوان مسؤولية مقاول الشحن و التفريغ في النقل البحري، "دراسة مقارنة"، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، كلية القانون، أدرار 2010.

ب - بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الطور الثالث (ل.م.د) في القانون، تخصص: قانون الأعمال، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، تاريخ المناقشة 11 نوفمبر 2021.

ت- زكراوي حمداوي، نظام المناولة و التشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق و العلوم السياسية، السنة الجامعية 2018/2019.

ث- كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، تخصص: قانون الأعمال، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2020/2019.

4- الموسوعات:

أ- محمد لمين علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، مكتبة زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بدون طبعة و سنة النشر.

5- الندوة الدكتورالية:

أ- لكل مخلوف ، مداخله في إطار الندوة الدكتورالية ، الموسومة بالتنظيم القانوني للمهن المساعدة للنقل البحري في الجزائر بين القانون العام و الخاص، مجمع و مفكك البضائع ، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، 28 ماي 2025.

6- المقابلات:

- أ- مقابلة مع السيد أمين موات، ممثل شركة MSC على مستوى ميناء سكيكدة، والمكلف بالعمليات.
- ب- مقابلة مع السيد مهدي بوقرو، رئيس قسم الشحن و التفريغ.
- ت - مقابلة مع السيد عزوزي رضوان، رئيس مصلحة توزيع العمال على البواخر.
- ث- مقابلة مع السيد سوامس كمال، رئيس مصلحة تجهيز السفن.
- ج- مقابلة مع السيد بوحوش عادل ، رئيس مصلحة متابعة المردودية.
- ح- مقابلة مع السيد خزري وليد، رئيس مصلحة التحضير ومتابعة العمليات.
- خ- مقابلة مع السيد حركات إلياس، رئيس قسم التشوين.
- د- مقابلة مع السيد سراج عبد العزيز، رئيس مصلحة التحضير (التخطيط) ومتابعة حركة البضائع
- ذ- مقابلة مع السيد جاب الله محمد، رئيس مصلحة الإحصاءات.
- ر - مقابلة مع السيد بولبصال رضا، رئيس مصلحة متابعة مختلف البضائع.
- ز - مقابلة مع السيد لعرايجي، مدير مديرية العتاد.
- س- مقابلة مع السيد بوزيد جمال، رئيس قسم الصيانة 1.

ش- مقابلة مع السيد زوين طارق، رئيس مصلحة الرافعات.

ص- مقابلة مع السيد زغيدة محمد، رئيس قسم الصيانة2.

ض- مقابلة مع السيدة فاتن بلقوادرية ، رئيس مصلحة توثيق.

ط- مقابلة مع السيد خير الدين، ضابط مينائي.

7- المواقع الإلكترونية:

– <https://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws/law/18271.html>

– https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/mediadocuments/uncitral/fr/ham_burg_rules_f.pdf

– <https://www.researchgate.net>

– https://www.researchgate.net/publication/351103533_mbady_alqanwn_albhry

– <https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/ports-harbours-anchorages/charges-services-public-ports-owned-transport-canada>

– https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/2160/1201/3001/Conv_on_Load_Lines.pdf

– https://www.idit.fr/legislation/documents/Conv_Brilles_25aout1924_amendee1968et79.pdf

– <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/mediadocuments/uncitral/fr/rotterdam-rules-f.pdf>

– https://droit.mjustice.dz/sites/default/files/pdf_magasin/1999_comerce.pdf

– <https://www.splashmaritime.com.au/Marops/Dictionary.pdf>

– <https://www.splashmaritime.com.au/>

– <https://www.qdl.qa/>

– <https://skikda-port.com/ar>

– <https://www.douane.gov.dz/spip.php?rubrique59>

<https://www.hapag-lloyd.com/en/online-business/digital-insights--dock/insights/2024/12/electronic-bills-of-lading-ebls-a-modern-solution-for-global-tra.html>



الفهرس

1	مقدمة.....
6	الفصل الأول: ماهية عقد الشحن والتفريغ
7	المبحث الأول: مفهوم عقد الشحن و التفريغ
7	المطلب الأول :تعريف وخصائص عقد الشحن و التفريغ.....
8	الفرع الأول: تعريف عقد الشحن والتفريغ
8	الفرع الثاني: خصائص عقد الشحن والتفريغ
8	أولاً: عقد الشحن عقد رضائي.....
9	ثانياً: عقد ملزم لجانبين
9	ثالثاً: عقد تجاري
9	رابعاً: عقد فوري
10	خامساً :عقد من عقود القانون الخاص
10	سادساً: عقد الشحن والتفريغ من عقود المعاوضة
10	الفرع الثالث: إثبات عقد الشحن والتفريغ
10	أولاً :تعريف وثيقة الشحن
11	ثانياً: بيانات وثيقة الشحن
13	ثالثاً: شكل وثيقة الشحن وطرق تداوله :
15	المطلب الثاني: أطراف عقد الشحن و التفريغ.....
15	الفرع الأول: ممارسة نشاط المناولة
16	أولاً: مرحلة إحتكار الدولة للنشاطات المينائية.....
19	ثانياً: مرحلة رفع الاحتكار
21	الفرع الثاني: مقاول المناولة المينائية
21	أولاً : تعريف مقاول المناولة المينائية.....
23	ثانياً: نشأة مقاول المناولة
24	ثالثاً: صور مقاول المناولة.....
28	رابعاً: التمييز بين نشاط مقاول المناولة و نشاط مجمع ومفكك البضائع :

29.....	الفرع الثالث: طالبي المناولة (المتعاقدين مع المقاولة)
29.....	أولاً: تعريف طالبي المناولة
40.....	ثانياً : التزامات للمتعاقدين مع المقاولة
52.....	المبحث الثاني : العمليات المادية والقانونية للشحن والتفريغ
52.....	المطلب الأول: العمليات المادية للشحن والتفريغ
53.....	الفرع الأول: تعريف الشحن والرص
53.....	أولاً: تعريف الشحن
55.....	ثانياً: تعريف الرص
57.....	الفرع الثاني : تعريف الفك والتفريغ
57.....	أولاً : تعريف فك البضائع
59.....	ثانياً: تعريف التفريغ
62.....	المطلب الثاني: العمليات القانونية للشحن والتفريغ
62.....	الفرع الأول: تعريف الوكالة
62.....	أولاً: تعريف الوكالة لغة
63.....	ثانياً: تعريف الوكالة اصطلاحاً
65.....	الفرع الثاني: تعريف الوديعة
66.....	أولاً: تعريف الوديعة لغة
67.....	ثانياً: تعريف الوديعة اصطلاحاً
68.....	مخطط للعمليات المادية والقانونية للشحن والتفريغ
72.....	مخطط لأطراف المناولة المينائية
75.....	الفصل الثاني: دور المؤسسة المينائية سكيكدة في إجراءات الشحن والتفريغ
76.....	المبحث الأول: الهياكل المتداخلة في عمليات الشحن والتفريغ على مستوى ميناء سكيكدة
76.....	المطلب الثاني: مديرية الشحن والتفريغ والتشوين
76.....	الفرع الأول: تعريف مديرية الشحن والتفريغ والتشوين
77.....	الفرع الثاني: أقسام مديرية الشحن والتفريغ والتشوين
77.....	أولاً: قسم الشحن والتفريغ
78.....	ثانياً: قسم التشوين
80.....	المطلب الثاني: الهياكل المساعدة في عمليات الشحن والتفريغ

80.....	الفرع الأول: التعريف بمديرية قبطانية قيادة ميناء:
80.....	أولاً - تعريف مديرية قبطانية قيادة ميناء:
81.....	ثانياً- أقسام مديرية قيادة الميناء:
81.....	ثالثاً : مهام مديرية قيادة الميناء
83.....	الفرع الثاني: مديرية العتاد
83.....	أولاً : تعريف مديرية العتاد
84.....	ثانياً: أقسام مديرية العتاد
84.....	ثالثاً: مهام مديرية العتاد
86.....	الفرع الثالث: مصالح الجمارك
87.....	أولاً: تعريف الجمارك
87.....	ثانياً: مهام الجمارك
89.....	المبحث الثاني: الإجراءات الإدارية عند الشحن و التفريغ
90.....	المطلب الأول: الوسائل المستعملة في الشحن و التفريغ
90.....	الفرع الأول: الوسائل البشرية
93.....	الفرع الثاني: الوسائل المادية :
94.....	أولاً:معدات المناولة
96.....	ثانياً: المعدات البحرية
97.....	جدول لهذه المعدات: parc Naval
130.....	المطلب الثاني: إجراءات الشحن والتفريغ عند الانطلاق و عند الوصول
130.....	الفرع الأول: إجراءات الشحن والتفريغ عند الانطلاق
134.....	الفرع الثاني: إجراءات الشحن والتفريغ عند الوصول
74.....	خاتمة
158.....	الملاحق
192.....	قائمة المصادر والمراجع:
.....	الفهرس

ملخص

تعد عمليات الشحن والتفريغ من الأنشطة الحيوية التي تتم داخل ميناء سكيكدة، وتشمل مجموعة من الإجراءات المنظمة التي تضمن سير حركة البضائع بكفاءة وأمان. تبدأ هذه العمليات بطلب عروض الأسعار وحجز الحاويات، ثم تجهيز البضائع وتوثيقها، مرورًا بعمليات التحميل على السفن وتفريغها عند الوصول، مع الالتزام بالإجراءات الجمركية والتخليص القانوني. تعتمد هذه العمليات على تنسيق دقيق بين مختلف الجهات المعنية، وتستخدم وسائل بشرية مؤهلة ومنظمة بنظام نوبات، بالإضافة إلى معدات متطورة تشمل الرافعات المينائية، الناقلات الشوكية، والقاطرات البحرية، لضمان سرعة ودقة المناولة. كما تُدار العمليات عبر نظام مجتمع الموانئ الجزائري (APCS) الذي يسهل تنظيم حركة السفن والبضائع، مما يرفع من كفاءة الميناء ويعزز دوره في التجارة البحرية.

الكلمات المفتاحية: الشحن والتفريغ، ميناء سكيكدة، تجهيز البضائع، التخليص الجمركي، الوسائل البشرية، المعدات المينائية، الرافعات المينائية، الناقلات، المعدات البحرية، نظام مجتمع الموانئ الجزائري (APCS)، التجارة البحرية.