

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مسؤولية مقاول المناولة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

د/ لكحل مخلوف

من تقديم الطالبات:

شايع الوجو كريمة

لهديرب أسية

زكريي ماجدة

: لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ مجدوب كوثر	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ لكحل مخلوف	أستاذ محاضر	مشرفا و مقررا
د/ بشينة سميحة	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جويلية 2022

شكر وعرفان

نحمد الله عز وجل الذي أمدنا بالقوة والعزم على مواصلة مشوارنا الدراسي وتوفيقه في إنجاز هذا العمل.

نتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى الأستاذ المشرف لكحل مخلوف الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته ونصائحه القيمة التي ارتقت بالموضوع الذي كان عنواننا، ففكرة حتى أصبح بحثا.

كما نتقدم بالشكر للأستاذتين الفاضلتين:

مجدوب كوثر وبشينة سميحة، على تفضلهما بمناقشة هذا البحث.

إهداء

اللهم لك الحمد و الشكر على ما أعطيت و سهلت و باركت الى نبي الرحمة نور العالمين،

صلى الله عليه و سلم.

إلى والدي العزيز، يا من كنت سند الي طول مشواري، ألف تحية لك.

إلى من زرعت حب الايمان في قلبي يا قدوتي في الحياة أمي العزيزة.

إلى زوجي الكريم محمد امين، شكرا على مساندتك لي دائما

إلى من تذوقت معهم أجمل لحظات الحياة الى سندي و قدوتي اخوتي الاحبة.

إلى صديقاتي و زميلاتي و أخص بالذكر ايمان، حفظها الله.

شايع الوجهه كريمة

إهداء

أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع إلى:

عائلي الكبيرة خاصة والديا الكريمين، حفظهما الله و عائلي الصغيرة أخص بالذكر ابنائي

فريال، ع.الرحيم ، زكرياء عدنان.

كل من شجعني وأعانني في مشواري الدراسي. والى كل من ساهم في تلقيني ولو بحرف في

حياتي الدراسية.

زكريا ماجدة

إهداء

إلى كل من لهما الفضل في بلوغي التعليم العالي ووضعاني على طريق الحياة واعتنيا بي
والديا الغاليين حفظهما الله واطال في عمرهما "محفوظ لهدير" و "ج. فليغة".

إلى اخوتي وطاقتي الإيجابية حفظهم الله.

خالص التقدير إلى ر. بكاش ، العزيزة على قلبي "ملاك" ، إلى زميلتي في المشوار ك. شايع
الوجه و م. زكيري.

إلى أستاذنا المشرف لكحل مخلوف، الذي كان له الدور الأكبر في مساندتنا ومدنا
بالمعلومات القيمة....

أهدي لكم بحث تخرجي.

لهدير اسية

مقدمة

يتنوع النقل بتنوع الوسائل و أهمها السفينة التي تجعل من نقل البضائع عبر البحر، المحرك الأساسي للاقتصاد العالمي و ازدهاره و لكن هذا لا يحميها من مخاطر البحر التي كثيرا من الأحيان ما تكون نتائجها وخيمة و تمتد اثارها الى كل من كان طرفا في عقد النقل البحري، و حتى لا تؤثر هذه الحوادث سلبا على قطاع الملاحة عامة و التجارة خاصة ، حاول المشرع الإحاطة بكل ما يتعلق بهذه المعاملات و خاصة عمليتي التصدير و الاستيراد و اللتان لا تزدهران الا في الموانئ المتطورة التي يتسم فيها العمل بالسرعة و هذه الأخيرة لا تكون الا بتظافر مجهودات كل من الأشخاص البحريون و البريون ، خاصة منهم القائمين على عمليتي الشحن و التفريغ و المعروفون بمقاولي المناولة.

عرفت المناولة في الجزائر احتكارا من طرف الدولة وذلك خلال النظام الاشتراكي الذي كان غلقا لباب الخصوصية في جميع الميادين، مما حد من روح المنافسة وهذا ما انعكس سلبا على الاعمال المقدمة ومنه على مردودية الموانئ.

وبعد انتهاء الجزائر للنظام الليبرالي وتبنيها لفكرة اقتصاد السوق، أصبحت مجبورة على فتح جل الميادين أمام الخواص وحتى الاستثمار في المشاريع المتعلقة بالموانئ ومنها أعمال المناولة والتي تتم بموجب عقد كسائر العقود، له أحكام قانونية نظمها المشرع الجزائري في القانون البحري.

وكغيره من العقود فأطراف عقد المناولة هم المقاول والطرف المتعاقد، وانطلاقا من مبدأ العقد شريعة المتعاقدين جاز لهؤلاء وضع شروط في حدود النظام والآداب العامة كما يمكن تبينها في سند الشحن، يجوز للطرفين الاتفاق على الاعفاء وتحديد المسؤولية التي تقوم أثناء الوفاء بما جاء في عقد المناولة. وكل هذا وجب أن يكون مطابقا لما جاء في الاتفاقيات الدولية واللوائح والتي حددت مقدار قانوني والذي يتم على أساسه احتساب مبلغ التعويض.

ورغم أهمية عمل المناولة التي بها يسمح ويحرص على البضائع المتبادلة بتمويل الأسواق بأن تكون متاحة، إلا أنها لم تحظى باهتمام من طرف المشرع وخاصة موضوع تحديد المسؤولية لمقاول المناولة، فوجود قانون يوفر له الحماية اللازمة يجعل الغير يتجه لهذه المهنة، ولأهمية هذا الموضوع هناك أسباب ذاتية وموضوعية دفعتنا لاختيار هذا الموضوع، فأما الأسباب الذاتية: تتمثل في الميول الشخصي حول هذه المواضيع، خاصة وأن موضوع مسؤولية مقاول المناولة لم ينل حظا كافيا من الكتب والدراسات.

والأسباب الموضوعية: هي التعرف على الموضوع محل الدراسة وجمع المعلومات الكافية حول موضوع مسؤولية مقاول المناولة كونه لم يحظى باهتمام كبير من طرف المشرع الجزائري.

أما أهداف الدراسة تكمن أساسا في تسليط الضوء على أساس مسؤولية مقاول المناولة من خلال ما جاء به القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية.

في مراحل البحث عن هذا الموضوع واجهتنا عدة عراقيل أولها، التخصص الجديد مما جعلنا نفتقد لدراسات عالجت هذا الموضوع.

ومنه نطرح الإشكالية التالية: هل وفق المشرع الجزائري في تنظيم احكام خاصة بمسؤولية مقاول المناولة؟

ومن أجل الإجابة على إشكالية الدراسة اعتمدنا على المنهج الوصفي مع الأخذ بطريقة المنهج التحليلي في تحليل بعض المواد من القوانين والاتفاقيات. ومنه قسمنا الدراسة الى فصلين:

الفصل الأول تناولنا المسؤولية المطلقة لمقاول المناولة وقسمناه الى مبحثين، حيث تناولنا في المبحث الأول ماهية عقد المناولة، وفي المبحث الثاني خصصناه لأساس المسؤولية المطلقة لمقاول المناولة.

أما الفصل الثاني، تناولنا التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة وقسمناه كذلك الى مبحثين، تناولنا في الأول نطاق تطبيق المسؤولية المحدودة، وفي المبحث الثاني خصصناه للمقدار القانوني لتحديد المسؤولية.

وأنهينا بحثنا بالخاتمة التي رصدنا فيها مجمل النتائج والتوصيات التي توصلنا اليها.

الفصل الأول: المسؤولية المطلقة لمقاول المناولة.

لعقد المناولة طبيعة خاصة وأطراف عدة مما يترتب التزامات على عاتق طرفي العقد وخاصة المقاول وبمجرد اخلاله بما اتفق عليه في عقد المناولة هو او أحد اتباعه والحاق ضرر بالبضاعة التي التزم بشحنها و تفرغها، تقوم مسؤوليته العقدية وبعد ثبوت توفر أركان المسؤولية الثلاثة خطأ، ضرر و علاقة سببية يكون ملزما بالتعويض.

وهذا ما سنتطرق اليه في الفصل الأول وفقا لمبحثين:

المبحث الأول ماهية عقد المناولة، والمبحث الثاني، أساس المسؤولية المطلقة لمقاول المناولة.

المبحث الأول: ماهية عقد المناولة.

لقد أدى التبادل التجاري الى تضخم مجال النقل البحري وعلى إثر ذلك ازدادت أهمية البضائع المنقولة بحرا مما حتم ظهور الخدمات الفرعية المكملة لعملية النقل كالمناولة المينائية التي تعتبر الجسر الرابط بين المرحلة البرية والمرحلة البحرية للنقل البحري، فأصبح تنفيذ عقد النقل البحري يتبع بإبرام عقد المناولة.

بعد التطور في مجال عمليات المناولة أصبح الزاما الاستعانة بشخص متخصص من اجل تسهيل ممارسة نشاطات اعمال المناولة، وهو " مقاول المناولة "، يكون حائز على امتياز، وهو الذي يقوم بشحن البضاعة وتفريغها من السفينة مستعينا في ذلك بعمال متخصصين وبأدوات ومركبات خاصة كالروافع والصنادل والبراطيم وغيرها.

وبالتالي ينشأ عن عقد المناولة عدة التزامات منها ما يقع على عاتق مقاول المناولة ومنها ما يقع على عاتق طالب المناولة، سواء كان شاحنا أو ناقلا او مرسل اليه.

لذا سنتطرق في هذا المبحث الى تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة في المطلب الأول ثم الالتزامات الناتجة عن عقد المناولة، في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد المناولة

لقد كان الاهتمام بتحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة امرا ليس بالهين اذ يستمد العقد خصائصه من العادات في الموانئ¹ لذا كان لابد من وضع تعريف لعقد المناولة وخصائصه (الفرع الأول) و تكييف عقد المناولة (الفرع الثاني) ثم منح امتياز ممارسة نشاط المناولة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف وخصائص عقد المناولة.

أولاً: تعريف عقد المناولة.

لم يعرف المشرع الجزائري عقد المناولة في القانون البحري، لكن أكد على أن عمليات المناولة تنشأ بموجب عقد وتفضي الى دفع مقابل، من خلال ما نص عليه في المادة 913 ق.ب.ج: "تجرى عمليات المناولة بموجب عقد وتفضي الى دفع مقابل".

عقد المناولة بمعناه العام هو العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري الناقل أو الشاحن أو المرسل اليه، الى مقاول متخصص للقيام بعمليات شحن البضائع على السفينة او تفريغها منها²

¹ طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، أطروحة ماجستير في القانون الخاص كلية الحقوق جامعة وهران 2010/2009، ص 20.

² كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية 2007، ص 91.

ثانيا: خصائص عقد المناولة.

من خلال التعريف السابق لعقد المناولة نستطيع ان نستخلص الخصائص التي يتميز بها هذا العقد

- 1- **عقد رضائي:** ينتج اثاره من تقابل ارادتين فلا يشترط لانعقاده شكلية معينة¹.
- 2- **عقد ملزم لجانبين:** فهو ينشئ التزامات متقابلة في ذمة طرفيه بحيث يكون كل من المتعاقدين دائن ومدين في آن واحد للمتعاقد الاخر. ويترتب على هذه الصفة التبادلية نتائج هامة فيما يتعلق بالفسخ والدفع بعدم التنفيذ وتبعية الهلاك.
- 3- **عقد معاوضة:** وذلك لان كل طرفيه يأخذ مقابل لما يعطي، فالمقابل يقوم بالعمل ورب العمل يدفع الأجرة، أي يحصل بمقتضاه المتعاقد على مقابل لما يلزم به.
- 4- **عقد مقاول:** مما يترتب على ذلك إمكانية تطبيق الاحكام الخاصة بعقد المقاول الوارد في القانون المدني عند عدم وجود نص خاص به في القانون التجاري، وهو بالتالي ينطبق على عقد الشحن والتفريغ فيما لم يوجد له تنظيم².
- 5- **عقد فوري وليس عقدا زمنيا:** فالاتفاق يتم لشحن او تفريغ البضاعة وينفذ بدون توقف، ولا يخضع هذا العقد في اثباته للكتابة سواء كانت الاعمال مادية او قانونية، لاختلاف اطرافه فقد يكون الناقل او الشاحن او المرسل اليه³.
- 6- **عقد تجاري:** بالنسبة للمقاول البحري، وعقد تجاري بالنسبة للناقل إذا كان هو المتعاقد مع المقاول البحري. اما إذا كان المتعاقد هو الشاحن او المرسل اليه، فيكون العقد

¹ بن حمو فتح الدين، اثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري العدد 05، ص 311.

² بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، من ص 24 الى 25.

³ زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، سنة 2018-2019، ص 29.

تجاريا بالنسبة لهما إذا كان كل منهما تاجرا او كان يدخل بالنسبة لهم في نطاق الاعمال التجارية التبعية.¹

وتبدو أهمية معرفة ما إذا كان عمل الشاحن او المرسل اليه تجاريا من عدمه في تحديد المحكمة المختصة للنظر في النزاع الناشئ عن تنفيذ عقد الشحن والتفريغ

7- عقد من عقود القانون الخاص: وتبرز أهمية معرفة ما إذا كان من عقود القانون الخاص او القانون العام في الحالة التي يكون فيها مقاول المناولة مرفقا عاما يحدد القانون نظامه الأساسي، بحيث إذا كان العقد إداريا فان المنازعات الناشئة عنه تكون من اختصاص القضاء الإداري اما إذا كان العقد من عقود القانون الخاص، فالاختصاص هنا للمحاكم العادية (مدنية او تجارية)، ويخضع تفسيره لقواعد القانون المدني الخاص بتفسير العقود.²

الفرع الثاني: تكييف عقد المناولة.

ان الآراء التي قيلت بشأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ انما كانت تستهدف بالدرجة الأولى ترتيب مسؤولية المقاول.³

وقد اختلفت الآراء حول، تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة، ويمكن تقسيمها الى اتجاهين، الاتجاه التقليدي وانقسم بدوره الى عدة آراء منها من يرى بان عقد المناولة هو عقد نقل، واتجاه اخر يرى بانه عقد عمل، ومنه من يرى انه عقد وديعة واخر بانه عقد وكالة ان الاتجاه الحديث يرى بأنه عقد مقاول .

أولاً: النظرية التقليدية.

1- نظرية عقد النقل:

¹ بن حمو فتح الدين، المرجع السابق، ص 312.

² زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 28.

³ زكراوي حمودي، المرجع نفسه، ص 36.

اتجه جانب من الفقه والقضاء الى القول بان مقاول المناولة ناقل وأن العقد الذي يربطه مع الناقل أو مع الشاحن أو المرسل إليه هو عقد نقل.
كما ان الأنشطة التي يقوم بها مختلطة (برية وبحرية) فقد شبه تارة بناقل بحري وأخرى بناقل بري¹.

أ. **عقد المناولة عقد نقل بحري:** ويرى هذا الاتجاه انه في إطار الرحلة البحرية تأتي² مهمة مقاول المناولة، والتي تبدأ على الرصيف لتنتهي على الرصيف، وبذلك يكون المقاول ناقل بحري بما ان المكان الذي تتم فيه هذه العمليات هو البحر وليس البر.

ب. **عقد المناولة عقد نقل بري.**

يرى أنصار هذا الاتجاه ان مقاول المناولة يعتبر ناقلا برياً، وأسسوا رأيهم القائم بين مركز المجهز عندما يقوم بعمليات نقل البضائع خلال المراحل غير البحرية للنقل.

ويعتبرونه كناقل بري، وبين مركز المقاول الذي يؤدي نفس العمليات بدلا عن المجهز ولعل هذا التشبيه كان بغية تقرير بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية المدرجة في سند الشحن³.

نقد النظرية:

انتقد هذا الاتجاه على أساس ان عقد النقل يشمل نقل البضاعة من مكان الى آخر، في حين وظيفة مقاول المناولة تقتصر فقط على شحن البضاعة وتفريغها على متن السفينة⁴.

2- نظرية عقد العمل:

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 20.

² زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 37.

³ زكراوي حمودي، نظام المناولة و التشوين في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 36.

⁴ زكراوي حمودي، الأشخاص البريون للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، ص 65.

اتجه جانب من الفقه الى اعتبار مقاول المناولة تابعا للناقل ويؤدي اعمالا مادية لحسابه،
مما يعني

إن عقد المناولة عقد عمل او اجارة اشخاص. وبالتالي يكون الناقل مسؤولا عن الاضرار
التي تحصل خلال المناولة التي يباشرها المقاول وان العلاقة التي تربط الناقل بالمقاول
هي علاقة تبعية¹.

نقد النظرية:

انتقد هذا الاتجاه على اعتبار ان الناقل يحدد الاعمال التي يؤديها مقاول المناولة، في
مقابل ذلك هذا الأخير (مقاول المناولة) له الحرية والاستقلالية في اختيار الوسائل
والطرق لتنفيذ عمله، في حين ان عقد العمل يفترض وجود علاقة تبعية².

3- نظرية عقد الوديعة:

ان ما أدى بأصحاب هذا الاتجاه الى اعتبار عقد المناولة هو عقد وديعة، لان الالتزام
الأساسي في العقد هو قيام المقاول بحفظ البضائع الى غاية تسليمها وبالتالي يكون عقد
المناولة عقد وديعة بأجر، والمقاول مودعا عنده بأجر.

نقد النظرية:

¹ طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المقاول المينائية، المرجع السابق، ص 65.

² زكراوي حمودي، الأشخاص البريون للسفينة، المرجع السابق، ص 65.

يرفض غالبية الفقه اعتبار عقد المناولة على أنه عقد وديعة، إذا لم تكن الغاية النهائية من تسليم الشيء المودع عنده هي حفظ الشيء، وليس هو كذلك بالنسبة لعقد المناولة المينائية¹.

4-نظرية عقد الوكالة:

يرى جانب من الفقه والقضاء ان مقاول المناولة وكيل عن الناقل، حيث أن هذا الأخير يعهد بان يؤدي لحسابه وعلى عاتقه بعض العمليات وفق ما جاء في عقد النقل. وأما وكيل عن الشاحن او المرسل اليه فهو يباشر لحسابه عمليات الشحن والتفريغ بمقتضى عقد المناولة المبرم بينهما، او بين المقاول والناقل.

فالمقاول ما هو الا وكيل عن الطرف الاخر اما الشاحن او الناقل او المرسل اليه².

نقد النظرية:

يرفض غالبية الفقه اعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد وكالة، حيث أن اعتبار مقاول المناولة وكيلاً كان بغية تقرير دعوى تعاقدية للمرسل اليه قبل المقاول وأن أهم انتقاد وجه لهذه النظرية ان الوكالة تنصب على التصرفات القانونية وفي حين أن الاعمال التي يقوم بها المقاول هي أعمال مادية³.

ثانيا: النظرية الحديثة

1- نظرية عقد المقاول:

اتجه غالبية الفقه والقضاء الى اعتبار عقد المناولة، عقد مقاوله وهو الراي الراجح، ذلك لان محله الأساسي هو الاعمال المادية المتعلقة بشحن البضائع وتفريغها من السفن والعقد الذي يتفق مع هذه العمليات هو عقد المقاوله.

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق ص 23.

² زكراوي حمودي، نظام المناولة و التشوين في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 47.

³ زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، ص 48.

وكون عقد المقاولة يتضمن أداء أعمالاً قانونية كالوكالة من الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، فإن المقاول يخضع لأحكام الوكالة دون أن ينقلب العقد إلى عقد وكالة وإنما يكون لمقاول المناولة صفة الوكيل¹.

تقييم النظرية: اعتبر عقد المناولة عقد مقاولة هو الراي الراجح الذي نأخذ به، وهو يحقق اعتبار هام بحيث يتجنب الانتقادات التي وجهت إلى النظريات السابقة ثم هو يتفق مع واقع عقد الشحن والتفريغ على النحو الآتي:

اعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد مقاولة يجنبنا تكييف العقد وفق عمليات فرعية كما في نظرية عقد النقل كما يجنبنا أيضاً في تكييف العقد أنه عقد عمل، تجاهل فيما يتمتع به المقاول استقلال في أدائه لعمله، ويجنبنا أيضاً في الاعتراف بأداء المقاول لعمل قانوني معين (وكالة أو وديعة).

اتفاق نظرية المقاول مع واقع عقد الشحن والتفريغ، وذلك لأن المحل الأساسي لعقد الشحن والتفريغ هو الأعمال المادية (الشحن والتفريغ) كما يتضمن أعمالاً قانونية كالوكالة من الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه².

الفرع الثالث: منح امتياز ممارسة نشاط المناولة.

أصبح النقل البحري أهم طرق المواصلات، يغطي نسبة كبيرة من المبادلات التجارية الدولية، حيث عرف إقبالا متزايداً، نتج عنه ظهور سفن عملاقة، وكل واحدة تختص بنقل نوع معين من البضائع كسفن نقل الحاويات، هذه الأخيرة أثرت إيجاباً على النقل البحري، فكان إلزاماً على الموانئ أن تتطور هي الأخرى هيكلية وتنظيمية، فتم اعتماد مجموعة من الإصلاحات من خلال تشريع وقوانين، تسمح بإدماج القطاع الخاص في شكل شركات لممارسة الأنشطة التجارية ولا سيما منها المينائية، مما جعل معظم الدول تلجأ إلى تعميم

¹ زكراوي حمودي، الأشخاص البريون للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري، المرجع السابق، ص 66.

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 25.

اعتماد أسلوب الشراكة عام أو خاص، لنكون أمام أسلوب تسيير مينائي جديد عرف ب "الشراكة المينائية".

يقوم هذا الأسلوب على علاقة تعاقدية يجمع القطاعين العام والخاص، يتمثل في إنشاء شركة تجارية مختلطة الاقتصاد، تحوز على حق امتياز تسيير واستغلال المنشأة المينائية أي النهائي المينائي.

فاقتناع السلطات الجزائرية والمؤسسات المينائية بضرورة تغيير نمط إدارة وتسيير الموانئ الجزائرية وتحسين أدائها من خلال تحسين أداء النهائيات المينائية ولا سيما نهائيات الحاويات، لتصبح هذه الأخيرة محل اتفاقية الشراكة المينائية يأتي دورها للكشف عن هوية المؤسسات المينائية التي كانت سباقة لتجسيد هذا التصور على أرض الواقع.

وتم الإعلان عن الرغبة الجزائرية في اعتماد الشراكة في هذا القطاع واتجهت الى البحث عن البديل والاقتداء بتجارب غيرها لتعرف سنة 2005 أول اتفاقية شراكة مينائية بين كل من مؤسسة ميناء بجاية كقطاع عام وشركة "بورتاك" ذات الأصل السنغافوري كقطاع خاص، لتمويل، تسيير، وترقية وتطوير نهائي حاويات بجاية، يرجع اختيار نهائي الحاويات كمحل للشراكة المينائية لواقع ان نشاط مناولة وتشوين الحاويات يعد ثاني أهم نشاط بعد المحروقات في الجزائر¹.

أولاً: شروط وكيفية ممارسة نشاط المناولة.

تطبيقاً لنص المادة 914 من القانون البحري الجزائري انه " يجب أن تجري عمليات المناولة المينائية طبقاً لمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين".

¹المأحي فطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، أطروحة دكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص المعمق، بجامعة وهران سنة 2016/2017 من ص 10 الى ص 11.

بحيث تحوز الشركات على حق الامتياز أو ما يسمى باتفاقية الامتياز مع السلطة المعنية والأصل ان يحرر دفتر شروط نموذجي وأن تحدد شروط هذه الاتفاقية او الاتفاقيات النموذجية المتعلقة بمنح هذا الامتياز

1- تعريف حق الامتياز.

عرف المشرع الجزائري حق الامتياز سنة 2008 بعد صدور القانون 14/08 المعدل و المتمم للقانون 30/90 بموجب المادة 64 مكرر¹ التي قضت ب : "يشكل منح امتياز استعمال الأملاك الوطنية العمومية المنصوص عليها في هذا القانون و الاحكام التشريعية المعمول بها ،العقد التي تقوم بموجبه الجماعة العمومية صاحبة الملك ، المسماة السلطة صاحبة حق الامتياز بمنح شخص طبيعي او معنوي يسمى صاحب الامتياز، حق استغلال ملحق الملك العمومي الطبيعي او تمويل او بناء او استغلال منشأة عمومية لغرض خدمة عمومية لمدة معينة ،تعود عند نهايتها المنشأة او التجهيز محل الامتياز الى السلطة صاحبة حق الامتياز²

2- الشروط المتعلقة بالمقاول.

الشروط التي جاء بها المرسوم التنفيذي 139/06³ من المادة الثالثة: "تسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوينات في الموانئ الى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة عن طريق إعلان المنافسة ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوب

¹المادة 64 مكرر من القانون 08-14 المؤرخ في 20 يوليو سنة 2008 المعدل والمتمم للقانون 30/90 المؤرخ في 01 ديسمبر سنة 1990 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية.

²الماحي فاطيمة زهرة شريفة، المرجع السابق، ص 144.

³ المرسوم التنفيذي 139/06 المؤرخ في 15 /04/2006 الذي يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة.و التشوين في الموانئ ، الجريدة الرسمية عدد 24 المؤرخ في 16/04/2006 المعدل بموجب المرسوم التنفيذي 363/08 المؤرخ في 0008/11/2008 الجريدة الرسمية عدد 64 المؤرخة في 2008/11/17.

ويلتزم باحترام أحكام دفتر الشروط الذي يحدد حقوق وواجبات الأطراف طبقا للنموذج الموافق عليه بقرار من الوزير المكلف بالموانئ.

وعليه فمقاولة المناولة أما أن يكون شخصا طبيعيا أو معنويا ويشترط فيه إذا كان شخصا طبيعيا الجنسية الجزائرية، ويشترط في الشخص المعنوي أن يكون خاضع للقانون الجزائري على أن يستوفي شروط التأهيل المطلوب بممارسة النشاط.

كما منح المرسوم ممارسة النشاطات المينائية للأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الجزائري كشرط جوهري لتقاضي اللجوء الى تطبيق القانون الأجنبي، على أساس ان الجزائر فتية المجال التشريعي الذي يحكم ذلك.

3- كيفية ممارسة نشاط المناولة.

تحدد شروط وكيفية ممارسة نشاط المناولة عن طريق التنظيم وهذا ما كرسه المرسوم التنفيذي 139/06¹.

كانت سابقا عمليات المناولة المينائية محتكرة من قبل المؤسسات العمومية او المؤسسات الاشتراكية، مما انعكس على نوعية الخدمات المتصفة بالرداءة واللامبالاة².

فالموانئ الجزائرية ليس ببعيد كانت حبيسة احتكار المؤسسة المينائية وبالرغم من سلسلة النصوص الإصلاحية التي عرفها قطاع الموانئ على راسها القانون 05/98 المعدل والمتمم للأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري الذي كرس مبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية عن طريق عقود الامتياز³.

¹ مرسوم تنفيذي المؤرخ في 2006 معدل ومتمم بموجب المرسوم التنفيذي 363/08 الصادر في 2008.

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 27.

³ الماحي فاطيمة زهرة شريفة، المرجع السابق ص 11.

جاء القانون لرفع الاحتكار وتوجه الجزائر نحو اقتصاد السوق والتفتح التجاري على العالم، فالعمليات ينفرد بها شخص يسمى "مقاول المناولة" او مقاول "التشوين"¹.

حيث انطلقت فعاليات اول تجربة جزائرية للشراكة المينائية سنة 2003 أي بعد صدور القانون 05/98 بعد إعلان نشرته شركة تسيير مساهمات الدولة في قطاع الموانئ وهذه الشركة هي إحدى المؤسسات ذات الأسهم المسيرة، تعمل لصالح القوا طيب المالية، التي تمتلكها الدولة في المؤسسات العمومية الاقتصادية، تم انشاؤها سنة 2001، مهمتها: السهر على تسيير حقيبة المؤسسات المينائية.

وباعتبار مؤسسة ميناء بجاية أول مؤسسة مينائية بادرت الى إبرام أول إتفاقية شراكة مينائية، كمؤسسة اشتراكية ذات طابع اقتصادي تحت مسمى " المؤسسة المينائية بجاية"، وبعد جملة القوانين الإصلاحية، القانون رقم 01/88 المتضمن القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية الاقتصادية. القانون رقم 03/88 المتعلق بصناديق المساهمة والقانون رقم 04 /880 المعدل والمتمم للقانون التجاري رقم 59/75 ويحدد القواعد الخاصة المطبقة على المؤسسات العمومية الاقتصادية، تم تغيير من طابع هذه المؤسسة لتتحول الى مؤسسة عمومية اقتصادية، تتمتع بالشخصية القانونية وفقا للقانون التجاري الجزائري كونها في الأصل شركة مساهمة.

وصفت تجربة نهائي حاويات بجاية بالتجربة الناجحة والمربحة للاقتصاد الوطني كونها مكنتها من رفع اعداد المناولة، حيث رفع معدل المناولة المينائية من 15 حاوية سنة 2006 الى 35 حاوية ذلك سنة 2015.

مما دفع السلطات الجزائرية الى اعتماد الشراكة المينائية من جديد لتتعاقد مع موانئ دبي العالمية بهدف تسيير واستغلال كل من نهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن جن.

¹طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 27.

بعد حيازة الشركات الثلاث لامتياز نهائيات الحاويات، تدخل مباشرة في مرحلة تنفيذ هذا الامتياز أي مرحلة تفعيل اتفاقيات الشراكة المينائية وتكريسها على ارض الواقع¹.

ثانيا: إبرام اتفاقية الامتياز.

تتشأ عقود الامتياز بمسار تعاقدى محدد في النصوص المنظمة له، حيث يتضمن وضع مجموعة من الشروط لاختيار صاحب الامتياز (المستثمر)، والهدف من عقد الامتياز هو فتح المجال للقطاع الخاص، وما يهم أي مستثمر هو مدى ملائمة القواعد المفروضة الحصول على الامتياز ومدى حريته عند التفاوض في إبرام العقد².

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

1- اختيار المتعاملين

حيث أسندت ممارسة النشاطات المينائية الى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة التي تطرحها وزارة النقل الممثلة بالسلطة المينائية شرط استيفاء دفتر الشروط.

يتم اختيار المتعاملين بطريقتين، أما اللجوء الى المنافسة (المناقصة) وأما عن طريق التفاوض على أساس سمعة المتعامل ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني، هذه الاستثمارات ذات الأهمية الاقتصادية يجدها المجلس الوطني للاستثمار.

¹الماحي فاطيمة زهرة شريفة، المرجع السابق، من ص 120 الى 123.

²بلسط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، أطروحة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران سنة 2013/2012، ص 96.

وبإدارة الوزير المكلف بالموانئ إلى إجراء إعلان المنافسة تلقائياً وإما بطلب من المجلس الوطني للاستثمار أو الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار، أو بناء على اقتراح من المؤسسة المينائية المعنية.

وبعد إجراء إعلان المنافسة تقوم السلطة المينائية تقوم السلطة المينائية بإعداد إعلان المنافسة (إجراءات المنافسة) وتحديد مدة الامتياز بـ 20 سنة.

2- إلزام مقاول المناولة أو المتعامل بتسديد مقابل مالي:

- إتاحة حق الدخول

- إتاحة ثابتة خاصة باستعمال الأملاك العمومية.

- إتاحة ممارسة النشاط بين السلطة المينائية والمتعامل.

3- إلزامية اكتساب عقد التأمين لمواجهة الأخطار المهنية:

كحوادث الروافع، الحرائق التي تؤدي للمسؤولية المدنية مع إلزامية تسليم نسخة من عقد التأمين إلى السلطة المينائية.

والأخطر في هذا المرسوم هو إعطاء وزير النقل صلاحية وقف مسار المنافسة دون تبرير قانوني، وهذا تعسف يخدم مصالح شخصية أكثر من العامة. وقد تم اللجوء إلى تعديل المرسوم التنفيذي 139/06 بالمرسوم رقم 363/08 الذي جاء بما يلي:

أ/ يضيف نص المادة 02/03 على كيفية منح الامتياز.

- طريق المنافسة بإيداع العروض واختيار العرض الأفضل.

- طريقة التفاوض المباشر على أساس سمعة المترشح.

ب/ رفع مدى الامتياز إلى 40 سنة.

ج/ إضافة التزامات مالية للمتعاقد مع السلطة المينائية.

- حق الدخول يدفع جزافيا عند بداية الامتياز.
- إتاوة استغلال الأملاك العمومية.
- إتاوة سنوية تحدد حسب حجم النشاط الممارس¹.

بالرجوع الى المراسيم المنظمة للامتياز، لم يتم النص على كيفية محددة لاختيار صاحب الامتياز، مما يعني ان هذه المراسيم تركت للسلطة مانحة الامتياز الحرية المطلقة لاختيار المتعاقد معها دون أي قيد او اجراء².

ثالثا: فسخ وتعليق الامتياز.

في حال اخلال المقاول بالتزاماته التعاقدية، تقصيرا او إهمالا، توجه له السلطة المينائية أذارا لاستدراك وتصحيح الاختلالات، ويفسخ عقد الامتياز حسب الاحكام المتفق عليها وبعد اعلام الوزير المكلف بالموانئ.

حسب ما جاءت به المادة 12 من المرسوم التنفيذي 139/06 المعدل: "إذا كان المتعامل المختار لممارسة هذه النشاطات ولأسباب تتسبب اليه، عاجزا عن استيفاء المقاييس والالتزامات التي تم على أثرها انتقاؤه وابرام اتفاقية الامتياز، ترسل إليه السلطة المينائية المعنية اذارا قصد استدراك النقائص الملاحظة في الاجل الذي تحدده له.

وعند انقضاء هذا الاجل، وفي حال بقاء الوضعية على حالها، تقوم السلطة المينائية المعنية بعد اعلام الوزير المكلف بالموانئ مسبقا بذلك بتعليق ممارسة النشاط لمدة أقصاها 6 أشهر، وتتخذ كل الإجراءات الضرورية لضمان استمرار عمل الميناء.

وبعد انتهاء فترة التعليق، وإذا لم يتم ادخال التصحيحات الضرورية، تفسخ السلطة المينائية اتفاقية الامتياز المذكورة أعلاه، ويتحمل المتعامل المعني وحده عواقب ذلك.

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 28.

² بلسبط سمية، المرجع السابق، ص 100.

وأوردت المادة 13 من نفس المرسوم "عندما تشكل ممارسة العمليات المرتبطة بأحد النشاطات المينائية المذكورة أعلاه خطرا جسيما على سلامة او أمن السفن والأشخاص والمنشآت المينائية والسلع يمكن ان تكون محل تعليق فوري وذلك الى غاية زوال الخطر المذكور.

ترسل نسخة من قرار التعليق الفوري الى الوزير المكلف بالموانئ".

المطلب الثاني: الالتزامات الناتجة عن عقد المناولة.

من المعروف أن عقد المناولة من العقود الملزمة لجانبين فهو يفرض التزامات متقابلة على ذمة كل من المتعاقدين، اهم هذه الالتزامات هي تلك التي تقع على عاتق مقاول المناولة، فهو مطالب بالقيام بالعمل الذي هو جوهر العقد و الذي قد تكون اعمال مادية او اعمال قانونية ، اما المتعاقد مع المقاول فهو يتمثل أساسا في أداء الاجر ، و تمكين المقاول من أداء التزاماته على اكمل وجه¹، و عليه سنقوم بالتطرق أولا الى التزامات مقاول المناولة (الفرع الأول) و التزامات طالب المناولة (الفرع الثاني)، ثم الالتزامات الخاصة بكل من الشاحن و المرسل اليه و الناقل (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التزامات مقاول المناولة.

بالرجوع الى نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري، نجدها قد حددت العمليات التي يشملها عقد المناولة والتي تشكل في نفس الوقت التزامات المقاول التي يرتبها العقد على عاتقه².

أولا: العمال المادية.

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 53.

² عفرة حياة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد

12 لسنة 2017، ص 35.

1- **الشحن:** أول التزام يقع على عاتق مقاول المناولة هو شحن البضائع، هي عملية مادية يقصد بها وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء القيام المتفق عليه في العقد تمهيدا لنقلها الى ميناء الوصول، وذلك باستعمال وسائل وآلات تختلف باختلاف نوع البضاعة مثل رافعات عائمة، رافعات الرصيف او انابيب.

المادة 773 ق.ب.ج قاعدة أمره لالتزامات المذكورة فيها، حيث يتم اثبات شحن البضائع بكافة طرق الإثبات طبقا لمبدأ حرية الإثبات، كون عملية شحن البضائع تعتبر عملية تجارية.

2- **الرص:** يقصد بهذه العمليات ترتيب البضاعة بطريقة تحميها من خطر الهلاك أثناء الرحلة البحرية، على أن تكون في العنابر في حالة تحفظ للسفينة توازنها. كما يجب ان تغطي البضائع بقطع خشبية او قماش يقيها من ماء البحر، وكذلك وضع فواصل بين البضائع وجسم السفينة، لمنع الضرر¹.

3- **فك البضائع:** أول اجراء عند الوصول الى الميناء إذ يقوم المقاول بإخراج البضاعة من العنابر، فلا يتسنى التفريغ دون فك البضاعة²، وتتم عملية فك البضاعة تحت مسؤولية الريان، والتي يقوم بها نيابة عن الناقل، والغاية من هذه العملية سلامة البضائع فقط فهي لا تستهدف اتزان السفينة كما في عملية الرص³.

4- **تفريغ البضاعة:** تفريغ البضاعة عملية مادية يقصد بها اخراج البضاعة من السفينة الى رصيف كالميناء او تفريغها في الصنادل التي تقوم بنقلها الى رصيف الميناء، إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه⁴.

واخلال هذه العمليات هناك تأثير للشروط المدرجة في سند الشحن مثل:

¹كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 2002، ص 146.

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 44.

³ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 61.

⁴ زكراوي حمودي، المرجع نفسه، ص 62.

- شرط عدم المسؤولية قبل وبعد الروافع: ومعنى ذلك ان هذا الشرط يتكلم على مسؤولية الناقل قبل الروافع يعني قبل الشحن الناقل لا يكون مسؤول. اما بعد الشحن يكون مسؤولا في ميناء الانطلاق وعدم مسؤولية الناقل بعد الروافع في ميناء الوصول. ويقصد بالروافع هنا الروافع الموجودة على ارض الميناء.
- شرط الشحن والتفريغ على الصنادل او قوالب التحميل، أي شحن البضاعة على الصنادل تعتبر مشحونة، إذا وجد هذا الشرط في سند الشحن.
- شرط التسليم تحت الروافع: يعني ان المرسل اليه يستلم البضاعة تحت الروافع مباشرة إذا وجد هذا الشرط، فاذا لم يتسلمها يعتبر مخلا بالتزام، وهذا يعني ان شرط عقد النقل البحري ينتهي تحت الروافع، لكن عقد المناولة يبقى مستمر وهنا تنتهي مسؤولية الناقل بالتسليم تحت الروافع.
- شرط التفريغ التلقائي عند وصول البضاعة الى المرسل اليه: إذا وجد هذا الشرط ينتظر فترة قليلة إذا لم يأتي المرسل اليه يقوم بالتفريغ التلقائي للبضاعة.

ثانيا: الأعمال القانونية.

يمكن ان يكلف المقاول زيادة عن العمال المادية بأعمال قانونية مثل:

- 1- **الوكالة:** العمل الذي تتضمنه الوكالة هو استلام المقاول للبضاعة وتسلمها نيابة عن المتعاقد معه فقد يستلم الشحنة من الشاحن بصفته وكيلًا عن الناقل او يسلمها للمرسل اليه نيابة عن الناقل، وقد ينوب عن الشاحن في تسليم البضاعة للناقل او عن المرسل اليه في استلام البضاعة عن الناقل¹.
- 2- **الوديعة:** تتحلل الوديعة الى التزامات عدة هي حفظ البضائع ورقابتها وحراستها والالتزام بالحفظ مع قيام الوديعة يمتد من استلام المقاول للبضاعة من الشاحن عند القيام حتى شحنها ومن تفريغها عند الوصول حتى تسليمها الى المرسل اليه²

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 64

² زكراوي حمودي، المرجع نفسه، ص 65.

الفرع الثاني: التزامات طالب المناولة.

عقد المناولة المينائية من عقود المعاوضة، يأخذ فيه كل طرف متعاقد مقابلا لم أعطاه، بحيث يتقاضى مقاول المناولة أجرا لقاء ما أداه من أعمال مادية¹. وهذا ما نصت عليه المادة 913 "تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل."

أولا: الالتزام بدفع الأجر.

يلتزم المتعاقد مع مقاول المناولة بدفع الأجر سواء كان الناقل، أو الشاحن يكون في ميناء الشحن، حسب الشروط المدرجة في سند الشحن²، بحيث تتجه إرادة المقاول الى تقاضي أجر في مقابل العمل الذي يقوم به، وأن تتجه إرادة صاحب العمل الى دفع ذلك الأجر³. أما عن تحديد مقدار الأجر، الأصل أن يحدد الاتفاق مقدار الأجر، في حالة المقاول الاختياري، وتحدده السلطة العامة في حالة المقاول الاجباري⁴.

ويكون احتساب الأجر حسب الطن أو السعة أو الطول فالمقاول إضافة زيادة في الأجر لساعات الانتظار التي لا يعمل فيها عماله، بالإضافة إلى ساعات العمل الإضافية وساعات الليل، كل هذه الزيادة تتماشى مع أوضاع تحديد أجره عمل المقاول لكن عادة يدرج بعقد المناولة شرط مقتضاه أن السفينة تدفع مبلغا للانتظار إذا ما كان ثمة إعاقة مؤقتة لعمليات المناولة بسبب المطر أو الطقس السيئ أو ما شابه على المحكمة أن تنقيد بنطاق الشرط،

¹ كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه علوم في القانون الخاص، تخصص قانون اعمال، جامعة قسنطينة، 2020/2019، ص 13.

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 71.

³ بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 71.

⁴ بدر إبراهيم الملحم، المرجع نفسه، ص 79.

وفي حالة ما إذا كانت عملية المناولة تتم في ظروف خطرة فيكون الاجر مربوطا "بمقابل
الخطر".¹

ثانيا: ضمانات الوفاء بأجرة مقاول المناولة.

أقر المشرع الجزائري لمقاول المناولة ضمانين:

1- **حق حبس البضاعة:** أي يحق لمقاول المناولة حبس او الامتناع عن تسليم
البضاعة عن مستحقيها لأنه لم يتقاضى اجرا على عمليتي الشحن والتفريغ، وذلك
تطبيقا للقواعد العامة²، فالمحكمة تامر بإيداعها عند غير أصحابها حتى تدفع
المستحقات، وعلى نفقة صاحب الحق لمدة شهرين فقط منذ الوصول الى ميناء
التسليم، وإلا فإنه يجوز بيع هذه البضاعة بعد موافقة السلطات القضائية³ وهذا حسب
ما جاء في نص المادة 795 من القانون البحري الجزائري. اما عن البضاعة سريعة
التلف، يصدر أمر قضائي (قضاء استعجالي) ببيعها في المزاد العلني، لا توضع في
المستودعات.

2- **حق الامتياز:** أما بالنسبة للامتياز المقرر للمقاول على السفينة وآلاتها وملحقاتها
على اعتبار أن هذا الامتياز ضمنا 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 طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص46.

² كريد مريم، المرجع السابق، ص159.

³ عفرة حياة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية،
العدد 12، سنة 2017، باحثة في جامعة بودواو، امحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، ص 35.

⁴ كريد مريم، المرجع السابق، ص159.

أ- **المتعاقد مع المقاول هو صاحب البضاعة:** فيما يتعلق بمصاريف الشحن، لا يستطيع المقاول أن يباشر حق حبس البضاعة المشحونة، لأن البضاعة ليست بحوزته ما فيما يتعلق بمصاريف التفريغ بحيث تكون البضاعة في يد المقاول ما يمكنه من حبسها.¹

ب- **المتعاقد مع المقاول هو الناقل:** فان مصاريف عملية الشحن والتفريغ تستحق على شركة الملاحة حتى ولو وقع عبئها في النهاية على مالك البضاعة على أساس شروط الشحن.

لا يمنح للمقاول حق حبس البضاعة المشحونة، بل يتمتع بحق حبس البضاعة المفرغة. كما يكون للمقاول حق الامتياز المقررة بالنسبة للمصاريف التي تحملها احفظه البضاعة اثناء عملية الشحن والتفريغ، كما يتمتع أيضا بامتياز على البضائع المشحونة المفرغة للحصول على اجرة الشحن والتفريغ، مصاريف إيداع البضاعة في المستودعات²

الفرع الثالث: الالتزامات الخاصة بالشاحن والمرسل اليه، والناقل.

بالإضافة إلى الالتزام الأساسي والمتمثل في التزام المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ بدفع الأجرة مقابل القيام بعملية الشحن والتفريغ لصالح هذا الأخير، تنشأ التزامات أخرى تختلف في طبيعتها ومداهها حسب الشخص المتعاقد سواء كان شاحنا او ناقل او المرسل اليه.³

أولاً: التزامات الشاحن اتجاه مقاول المناولة.

1- نصت المادة 772 من القانون البحري الجزائري: "يجب على الشاحن او من ينوب عنه تقديم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف او حسب العرف في ميناء التحميل"، ومنه فأول الالتزامات هو تقديم البضاعة في الزمان والمكان المتفق عليهما. والاعلام الكتابي المسبق للمقاول لتمكينه من اتخاذ التدابير اللازمة كما جاء في المادة 773 ق.ب.ج: "...إذا اقتضت عناية خاصة

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 47.

² كريد مريم، آثار التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق جامعة قسنطينة 1، مجلة المعيار. مجلد 24، عدد 52 2020، ص 569.

³ كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 161.

بالبضائع يجب ان يبلغ الشاحن عن ذلك وان يثبت ذلك كتابيا على البضائع ان
أمكن".

وفي حالة عدم احترام ما اتفق عليه فالشاحن يكون مسؤولا عن الاضرار، كما يدفع
تعويضات للمقاول بقدر الخسائر التي لحقت به بان لا يتعدى مبلغ اجرة الحمولة المتفق
عليها لان التأخير يسبب ضرر اقتصادي لمقاول المناولة¹.

2- و حرصا على ان تصل البضاعة سالمة لا بد من تغليفها و تحزيمها و لفها.... الخ
وقايتها لها من ما قد تتعرض له السفينة من مخاطر اثناء الرحلة. كذا تسهيلا لعملية
المناولة فهنا يعد الشاحن مسؤولا من خلال ما نصت عليه المادة 803 ق.ب.ج.²

3- يلتزم الشاحن بوضع العلامات على البضاعة م 922 ق ب ج بحيث تكون مدموغة
ومختومة بشكل تبقى مقروءة.

ومنه تقوم مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق البضاعة بسبب عدم كفاية أو إتقان
العلامة، وللمقاول الاستفادة من المسؤولية³. بالإضافة إلى ذلك
يلتزم الشاحن بوضع بطاقات على البضائع المرزمة تحمل بيانات البضاعة، و يجب أن
تتضمن في بعض الأحوال عبارة خاصة مواد خطرة"، أو سهلة التلف أو التكسير..

4- وجوب تقديم البيانات الخاصة بالبضاعة في سند الشحن واضطلاع مقاول المناولة
عليها مع ذكر جميع التفاصيل الحقيقية⁴ (م.31 من اتفاقية روتردام) المتعلقة بالبضاعة
لتمكين مقاول المناولة من معرفة الطرق الواجب اتخاذها للتعامل مع الطبيعة الخاصة
لبعض البضائع وإذا تم عكس ذلك فالشاحن يكون مسؤولا عن الاضرار⁵. وحتى يتسنى
احتساب اجرة الشحن والتفريغ.

-إذا اتجهت إرادة الشاحن لمخالفة الحقيقة، فهذا يعني المقاول تماما من المسؤولية.

¹ كريد مريم، اثار التزامات اطراف عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 571.

² انظر المادة، 803 ق.ب.ج.

³ المادة 803 ق.ب.ج، (م 4 ف 2 اتفاقية بروكسل/م 30 ف 1 قواعد رتردام).

⁴ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا سنة 2009 المعروفة بقواعد
رتردام.

⁵ كريد مريم، الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 571.

و في حالة عدم تصريح الشاحن بطبيعة و قيمة البضاعة قبل شحنها فإن ذلك يجعل مسؤولية المقاول محدودة.

5- يتوجب على الشاحن القيام بجميع الإجراءات الإدارية وتهيئة الوثائق التي يجب أن ترافق البضاعة والتي قد تعرقل

المقاول في أداء عمله وتسبب له تأخير أو توقيف عمليات الشحن، وتتمثل هذه الوثائق في تلك التي توجبها مختلف الإدارات،

الضرائب، الجمارك، الصحة... وهي إلزامية)

وخاصة ما سبق تقوم مسؤولية الشاحن في جميع المعاهدات الدولية والتشريع البحري الجزائري على الخطأ الواجب الإثبات فيقع على المدعي المقاول إقامة الدليل على صدور خطأ من الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر¹.

ثانيا: التزامات المرسل اليه اتجاه مقاول المناولة.

1- على المرسل اليه توفير الوسائل والطرق اللازمة للقيام بعملية التفريغ وخاصة تعداد الأماكن المناسبة (سطوح ترابية) فهي تختلف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها، فيعمل على توفير كل المعدات.

2- على المرسل اليه إعلام المقاول بمواعيد التفريغ وإخطاره في حالة تأخر عملية تاركي السفينة على الرصيف.

وفي حالة عدم التزام المرسل اليه بما سبق ذكره فهو من يقوم بتحمل مصاريف الناتجة عن تأخر عمل المقاول، فكلها عوامل خارجة عن نطاق المقاول إذ تقع على عاتق المرسل إليه كل مصاريف التأخير، بالإضافة إلى ذلك استيفاء كافة العوائد والضرائب والرسوم الجمركي.

3- إلى جانب هذه الالتزامات يتوجب على المرسل إليه تسليم مقاول الشحن والتفريغ

وثيقة أو إذن التسليم الذي يسلمه الناقل للمرسل إليه مقابل سند الشحن كي يتمكن

المقاول من استلام البضاعة المفرغة نيابة عنه باعتباره وكيلا عن المرسل إليه والقيام

بجميع الإجراءات الإدارية عند تفريغ البضاعة.

¹ كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص167.

وفي حالة ما تمزقت الطرود في نهاية الرحلة وقام المقاول بإعادة تغليفها، يلتزم المرسل إليه بتعويض هذا الأخير عن المصاريف التي تكبدها وجميع النفقات إذا كانت نافعة وضرورية، أما بالنسبة لمصاريف عملية التفريغ يتحملها المرسل إليه طبقا لشرط يدرج في سند الشحن¹.

ثالثا: التزامات الناقل اتجاه المقاول.

أول ما يعنى به الناقل هو توفير سفينة قابلة للملاحة، حيث يعتبر الناقل مشرفا ومسؤولا على أعمال المقاول، فالتزامه يكون قبل شحن البضاعة الى غاية عملية التفريغ، فوجب عليه تحضير السفينة بحيث تكون صالحة لاستقبال البضاعة مع مراعاة اختلاف نوع وكم هذه الأخيرة وهذا ما وضحته المادة 770 من القانون البحري، في فقرتها الثالثة على انه: "تنظيف وترتيب ووضع جميع اقسام الفنية التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها".

فالشاحن يلتزم بتقديم كل المعلومات اللازمة عن البضاعة للناقل الذي بدوره يقدمها للمقاول من خلال سند الشحن الذي يكون مفصلا ومذكورا فيه خاصة أدق التفاصيل، كالكمية وخطورة البضاعة او تلك التي توجب عناية كبيرة كما جاء مبينا في المادة 778 ق.ب.ج.² "إذا لم يجر اعلام الناقل أو من يمثله عن بضائع قابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضائع خطرة، والتي ما كان ليقبل بتحميلها عند معرفة نوعها وخاصيتها، فإنه يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو اتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض".

" الذي يتم الاعتماد عليه في عملية الرص والتستيف... الخ le cargo plane تمكين مقاول المناولة من " بالإضافة الى توفير المعدات اللازمة والصالحة للقيام بعملية المناولة على أكمل وجه.

ويجدر الإشارة انه في حالة ما لم يمكن الناقل المقاول بالاضطلاع والتحقق من البضائع وجب على مقاول المناولة ابداء التحفظ لامتناع الناقل وللمرسل اليه اثبات الهلاك ويكون لصاحب البضاعة طلب التعويض

¹ كريد مريم، المرجع نفسه، ص168.

² أنظر المادة 778 من القانون البحري الجزائري.

أما في حالة عدم إبداء المقاول تحفظاته على رفض الناقل القيام بالتحقق باعتباره وكيلا عن المرسل إليه، هنا يكون قد ضيع حقوق موكله، ويصبح الأمر صعب وقد يكون هناك مجال لأعمال قرينة التسليم المطابق في حالة عدم إبداء تحفظات¹.

المبحث الثاني: أساس المسؤولية المطلقة لمقاول المناولة.

إن أطراف عقد المناولة هما المقاول والمتعاقد واخلال أحد طرفي العقد بأي من التزاماته يترتب مسؤولية قبل الطرف الاخر، والصعوبة التي تكمن في الخلاف الذي يتعلق بمسؤولية المقاول بما ان التزامه يتضمن اداء العمل من قبل من طلب خدماته ومن جهة أخرى فان مسؤولية المتعاقد مع المقاول تحكمها القواعد العامة.

اذ ينشأ عن كل التزام تعاقدى مسؤوليات وكل مسؤولية يفترض لقيامها ثلاثة عناصر وهي الأركان الثلاثة التي تقوم عليها المسؤولية المدنية، الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما.

فاذا اشتركت هذه العناصر بين المسؤولية العقدية والتقصيرية على حد سواء فان الامر يقتضي بيان قيام مسؤولية مقاول المناولة (المطلب الأول)، والأسباب التي تؤدي الى اعفاء مقاول المناولة من المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الاول: قيام مسؤولية مقاول المناولة.

تقوم مسؤولية مقاول المناولة في حالة خطأ أو تقصير منه اتجاه من طلب خدماته، يعني أن مسؤوليته مسؤولية عقدية لا تخرج عن نطاق التزامات عقد المناولة، ويسأل عن عدم تنفيذ

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 149.

أي التزام سواء كان التزام بأداء نتيجة أو التزام بوسيلة أو عن الاضرار التي أصابت البضاعة وتتنطبق على هذه المسؤولية العقدية القواعد العامة ونصوص الاتفاق¹.

عليه سنتطرق الى شروط قيام مسؤولية مقاول المناولة في الفرع الأول وأسباب قيام مسؤولية مقاول المناولة في الفرع الثاني.

الفرع الأول: شروط قيام مسؤولية مقاول المناولة.

يكون مقاول المناولة مسؤولاً عن تنفيذ ما كلف به امام من تعاقد معه، ويكون مسؤولاً كذلك عن الهلاك أو التلف الذي لحق بالبضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ في مواجهة الشاحن او المرسل اليه او الناقل².

ومن خلال نص المواد 915 و916 من القانون البحري الجزائري يتضح أن مقاول المناولة مسؤول عن الاضرار والتلف والنقص الذي يصيب البضاعة في مواجهة من تعاقد معه، وكذلك عن انقضاء الاجل التعاقدي عن الضرر الذي احدثه نتيجة تأخر عمليتي الشحن والتفريغ. وهذا ما أكدته المادة 917 قانون بحري جزائري على انه بعد انقضاء الاجل التعاقدي يكون المقاول مسؤولاً عن خطأ المقاول المثبت ويسبب بذلك ضرراً لطالب الخدمة بتوافر العلاقة السببية بين الخطأ والضرر فتتحقت مسؤوليته والتزامه بالتعويض³.

كما يعد مقاول المناولة مسؤولاً قبل الشاحن مسؤولية عقدية عما يصيب البضاعة من هلاك او تلف اثناء عملية الشحن والتفريغ إذا كانت على عاتق الشاحن، وانه هو من ابرم العقد مع المقاول هذا إذا لم يثبت ان الهلاك او التلف بفعل الناقل، ويكون المقاول مسؤولاً أيضاً قبل

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 79.

² بن حمو فتح الدين، المرجع السابق، ص 316.

³ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 93.

المرسل اليه عما يصيب البضاعة من اضرار اثناء عملية الشحن والتفريغ، إذا كانت هذه العملية على عاتق المرسل اليه وهذا الأخير هو من ابرم العقد مع المقاول ما لم يثبت ان الاضرار ترجع الى فعل الناقل.

لكن إذا كان المتعاقد مع مقاول المناولة هو الناقل ففي هذه الحالة يعتبر المقاول تابع للناقل فيكون هذا الأخير وحده مسؤولاً في مواجهة الشاحن او المرسل اليه عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة اثناء عملية الشحن والتفريغ. ولا محل لمساءلة مقاول المناولة ولا يكون الشاحن او المرسل اليه أية دعوى مباشرة بالمسؤولية عن الضرر اتجاهاً للمقاول ما لم يرتكب المقاول خطأً شخصي يستوجب مساءلته التقصيرية¹.

أولاً: خطأ مقاول المناولة الواجب الإثبات.

جل التشريعات ومنها الجزائري بعد ان اقامت مسؤولية مقاول المناولة على أساس الخطأ الواجب الإثبات وضعت نطاقاً لهذه المسؤولية بان جعلته ذو طبيعة تعاقدية، ولا تقوم مسؤولية مقاول المناولة الا إذا اثبت المتعاقد معه ان الضرر الحادث كان نتيجة خطأ المقاول او خطأ أحد تابعيه. وحتى تثار مسؤوليته، يجب على المدعي ان يثبت خطأ المقاول في أدائه لمهامه².

1- الخطأ العقدي لمقاول المناولة:

إن الخطأ العقدي هو عدم تنفيذ المقاول لالتزاماته الناشئة عن العقد سواء كان هذا التنفيذ كلياً او جزئياً. ومن امثلة الخطأ الذي يعد اخلافاً من المقاول فيما يخص التزامه بأخذ الحيطة والعناية الخاصة بالبضاعة وعدم كفاية الاحتياطات عند تداول البضائع القابلة للكسر او الالتهاب أو في نقل البضائع الخطرة³.

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، ص 288.

² بن حمو فتح الدين، المرجع السابق، من ص 316 الى ص 319.

³ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 94.

وحسب المادة 176 من القانون المدني الجزائري: "إذا استحال على المدين ان ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه مالم يثبت ان استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه. ويكون الحكم كذلك إذا تأخر في تنفيذ التزامه". ويقابل هذا النص المادة 917 ق.ب.ج: " يكون مقاول المناولة مسؤولاً عن انقضاء الاجل التعاقدى عن الاضرار والتلف الذي يصيب البضاعة والنقص اللاحق بها.

2- اثبات الخطأ العقدي لمقاول المناولة:

يكون الاثبات بتوفر حالتين:

أ/ اثبات وجود الالتزام: هذا الاثبات يقع على عاتق طالب الخدمة.

ب/ اثبات عدم التنفيذ العيني: في هذه الحالة يجب على مقاول المناولة اثبات قيامه بالتنفيذ الصحيح وعلى الدائن اثبات ان النتيجة لم تتحقق إذا كان التزامه هو تحقيق غاية، وإذا كان الالتزام ببذل عناية فعلى المدين اثبات الإهمال او عدم الاحتياط من طرف مقاول المناولة. كما ان اثبات خطأ مقاول المناولة يكون اما بالالتزام بأداء الاعمال المادية وعلى طالب الخدمة اثبات الخطأ، اما في الاعمال القانونية فالخطأ مفترض من جانبه، فهو ملزم بدفعه¹.

3 - مسؤولية مقاول المناولة عن مساعديه:

تظهر المسؤولية العقدية عن فعل الغير عندما يستعين مقاول المناولة بالغير (مساعد او بديل) من اجل تنفيذ التزامه، وفي حال عدم التنفيذ او كان التنفيذ معيبا لا يعفى المقاول من المسؤولية، فهو مسؤول تعاقديا اتجاه من تعاقد معه.

وعليه فالمقاول يكون مسؤولاً وضامن للشخص المكلف بالتنفيذ.

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 95.

حيث نصت المادة 178 من القانون المدني: " ...غير انه يجوز للمدين ان يشترط اعفائه من المسؤولية الناجمة عن الغش او الخطأ الجسيم الذي يقع من اشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

فبالرجوع الى نص المادة الذي يقرر مبدأ المسؤولية عن أعمال التابع، وما دام انه يجوز للمدين ان يشترط عدم مسؤوليته عن الخطأ الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ الالتزام فانهم لا يضع الا إذا كان في الأصل مسؤولية عن خطأ هؤلاء الأشخاص، فيستطيع الاتفاق ان ينفي عن المسؤولية¹.

إذا أراد ان ينفي عن نفسه هذه المسؤولية، يحاول قطع رابطة السببية بين هذا الخطأ المتحقق وبين الضرر ويكون ذلك بإثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه².

ثانياً: ثبوت الضرر.

تقتضي القواعد العامة أن الضرر قد يكون مادياً أو أدبياً والضرر المادي هو الاخلال بحق المضرور او مصلحة مالية له. ويترتب هذا الضرر على خطأ الما قول في مجال تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ³.

1- صور الضرر:

أ/ صورة الهلاك: يسأل ماقول المناولة عن هلاك البضاعة هلاكاً كلياً، والهلاك الكلي كما لو سقطت البضاعة بأكملها في البحر، وتعرضها للكسر خاصة إذا كانت البضاعة حساسة، ومسؤولاً إذا وصلت ناقصة في وزنها او عدد طرودها المذكور في سند الشحن. والنقص الطبيعي الذي يمكن ان يصيب البضاعة أثناء نقلها وأثناء عمليات الشحن والتفريغ كتبخر جزء من السوائل او سقوط كمية من الحبوب

¹اطيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، من ص 96 الى 97.

²علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق الإسكندرية، ص 279

³طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 37.

ب/ صور التلف:

مقاول المناولة مسؤول عما يلحق البضاعة من تلف سواء شمل التلف جميع البضاعة او جزء منها¹.

حيث تشحن البضاعة كاملة من حيث وزنها أو عددها أو مقاسها لكن تالفة أو متعفنة مما يترتب عن نقص في قيمة او كفاءة البضاعة، كما يصعب إثبات التلف أو العجز عند إستلام الناقل أو المرسل اليه للبضاعة ومعرفة ما إذا كان الضرر قد حصل من فعل الناقل أو المرسل اليه او من فعل مقاول المناولة².

ج/ صور التأخير:

حالة التأخر على عكس الهلاك او التلف ليس ضررا بحد ذاته، ولكن الضرر فيها يترتب عليه من فوات الكسب أو تحقق الخسارة، وبذلك يكون المقاول مسؤولا عن هذا التأخير، والضرر المسبب لناقل أو الشاحن او المرسل اليه، في حال عدم قيامه بأداء عمليات المناولة في الميعاد المتفق عليه او الميعاد المعقول.

وقد نصت المادة 917 من القانون البحري الجزائري: " بعد انقضاء الاجل التعاقدى يكون مقاول المناولة مسؤولا على الضرر الذي احدثه للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن والتفريغ الا إذا كان تجاوز الاجل لا يعزى اليه.

يجب أن يحدد التعويض على تجاوز أجل شحن وتفريغ السفينة في عقد المناولة مثلما هو الشأن بالنسبة للمسترجعات ".

¹ علي البارودي، المرجع السابق، من ص 280 الى ص 281.

² زكراوي حمودي، المردع السابق، ص 120.

حيث اقر المشرع الجزائري مسؤولية مقاول المناولة عن التأخير في عمليات الشحن والتفريغ كما اقر أيضا على ضرورة اتفاق الأطراف على قيمة التعويض الناتج عن تجاوز ميعاد الشحن والتفريغ في عقد المناولة المينائية¹.

2- وسائل اثبات الضرر:

يعد عدم توجيه المرسل اليه اخطار الناقل بتلف البضائع في الموعد المحدد قانونا قرينة على تسليم البضاعة بالكمية الموصوفة في سند الشحن.

أما الاخطار في الموعد القانوني يعد قرينة على حصول الضرر اثناء النقل ذلك حتى ينجح المضرور في دعواه قبل مقاول المناولة.

ولإثبات ان الهلاك او التلف الذي يدعيه حصل اثناء عملية الشحن والتفريغ عليه ان يثبت الفرق بين البضائع التي تسلمها المقاول عند القيام بالشحن والتي تسلمها المرسل اليه عند الوصول، وتحدد بالمستندات التي تحرر في البر تكون حضورية ولا تثير مشكلة أما تحريرها على سطح السفينة غالبا ما تكون محل منازعة².

وأهم هذه المستندات التي تصاحب عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ هي:

أ/ أوراق المراجعة: غالبا تتضمن هذه الأوراق عدد الطرود التي تشملها كل حمولة، حيث يتكلف مندوب المقاول من المراجعة والتحقق من حالة الطرود، هذه الأوراق يتم توقيعها من طرف المقاول وريان السفينة³.

ب/ كشوف الحالة: تحرر هذه الكشوف عادة في المخازن، وعندما يلاحظ فوق في البضائع المقيدة في أوراق المراجعة والبضائع الثابتة على المانيفست.

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 99.

² زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 121.

³ زكراوي حمودي المرجع نفسه، ص 123.

إذ أن التبليغات التي تحصل اثناء عملية الشحن والتفريغ تمكن من مباشرة التحقيق والبحث عن البضائع، ففي حال كانت أوراق المراجعة التي حررت تحت الروافع تؤكد الفرق، فعلى المرسل اليه اقتضاء قيمة الطرد من شركة التأمين حيث ان هذه المستندات (أوراق المراجعة وكشوف الحالة) يعتد بها في اثبات وجود نقص وكلاهما يحزر حضوريا، إلا أن لكشوف الحالة قوة أكبر في الاثبات لأنه ينشأ تحت رقابة الجمارك¹.

ج/ محضر المعاينة او اثبات الحالة: تحرر عند تسليم البضائع للمرسل اليه، مع التأثير عليه في حال النقص أو التلف ان وجد.

ولتقدير قيمة الضرر المادي وتحديد أسبابه يلجأ الى خبرة المرسل اليه او عن طريق الخبرة القضائية يرفع دعوى اثبات الحالة.

كما تقر المحاكم أيضا الخبرة الودية الحضورية التي يلجأ اليها لتجنب المصاريف القضائية، اما بالنسبة للخبرة الودية الغير حضورية فلا يعتد بها لإثبات النواقص، اذ ويمكن للمحكمة الاخذ بها على سبيل الاستدلال.

لإثبات الضرر إذا اكتشف الضرر ظاهر بالبضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ يكون لإثبات بمعرفة مكتب المعاينة ومراقبة البضائع او شرطة الميناء، وبمعرفة مندوب الناقل ومندوب المقاول.

أما التلف الذي يظهر قبل بدء عملية الشحن والتفريغ يتم الاثبات أولا في التقارير اليومية التي تحرر عن اعمال السفينة، كما ان هذه التقارير تثبت ما يحدثه عمال الشركة من تلف.

هذه التقارير والشهادات تعتبر حجة كاملة على مقاول المناولة والناقل البحري.

ثالثا: العلاقة السببية.

1-اثبات العلاقة السببية:

¹طبيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 101.

لا يكفي لإثبات العلاقة السببية وجود الخطأ من جانب المقاتل وحدث الضرر الذي لا حق بالدائن. بل يجب ان يكون الضرر نتيجة خطأ المقاتل أو أحد تابعيه حتى تقوم مسؤولية مقاتل المناولة.

2 - نفي العلاقة السببية:

لا يستطيع مقاتل المناولة ان ينفي علاقة السببية إلا بإثبات السبب الأجنبي اما بالقوة القاهرة، حادث مفاجئ، خطأ المضرور، او خطأ الغير، وهو غير منسوب الى مقاتل المناولة¹.

أوضحت المادة 127 من القانون المدني الجزائري: " إذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ او قوة قاهرة، او خطأ صدر من المضرور او خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني او اتفاق يخالف ذلك " .

الفرع الثاني: أسباب قيام مسؤولية مقاتل المناولة.

أن تحديد نوع الالتزام الذي يتضمنه العقد والذي يرتبط به المقاتل يقضي بأن يكون التزام بنتيجة أو التزام بوسيلة.

فاذا تضمن قيام المقاتل بالأعمال المادية بعملية الشحن والتفريغ فان مسؤوليته تكون خاضعة لأحكام عقد المقاولة.

في حين أداءه للأعمال القانونية التي يتضمنها العقد فإن المسؤولية تثور على حسب نوع العمل القانوني، فإذا كان وكالة يسأل عن تنفيذ أعماله وفقا لأحكام عقد الوكالة، وإذا كان وديعة تكون وفق احكام عقد الوديعة².

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع نفسه، من ص 102 الى ص104.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 178.

وهذا ما سنتطرق اليه على التوالي، مسؤولية مقاول المناولة كمقاول، ومسؤوليته كوكيل وأخيرا مسؤوليته كمودع عنده.

أولا: مسؤولية مقاول المناولة كمقاول.

إذا باشر المقاول الأعمال المادية للشحن والتفريغ، يعد مسؤولا عن كل الأخطاء التي يرتكبها أثناء مناولة البضائع الواجب القيام بها وفقا للعقد، هذه العمليات المادية التي تعد الالتزام الرئيسي لعقد المناولة المينائية، وتشمل شحن البضائع ورصها، فكها وانزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات واخذها¹.

وبالرجوع الى القانون البحري الجزائري ن نصت المادة 915 ق.ب.ج: " في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولا عن الخسائر أو النقص تثبت بموجب خبرة حضورية انها حدثت قبل او بعد العملية التي تكفل بها."

كما أن المشرع أخذ بنظام تكييف عقد المناولة بانه عقد مقولة، كون هذا الأخير ينجم عنه التزام ببذل عناية²، طبقا للمادة 917 ق.ب.ج. وما يليها.

وعليه فان التزام المقاول هو التزام ببذل عناية، فهو ليس ملزم بتحقيق نتيجة بل بدل جهد معين للوصول الى النتيجة سواء تحققت أو لم تتحقق. وحتى تترتب مسؤولية مقاول المناولة يجب ان يثبت المدعي خطأ المقاول في أداءه الأعمال المادية محل هذا العقد ولا يهم درجة جسامه الخطأ³.

ومن امثلة الخطأ الذي يعد إخلالا من المقاول بالتزامات الحيطة والعناية بالبضاعة.

- ضربات خطأ في أجوله تسببت في فقد جزئي أو كلي لمحتوياتها.
- حوادث الروافع الناشئة عن سوء استعمال الآلات او استعمال حبال ضعيفة للعناية.

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 105.

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 106.

³ كريد مريم، المرجع السابق، ص 185.

- نقص الاحتياطات عند تداول بضائع قابلة للكسر او للالتهاب وبصفة خاصة البضائع الخطرة¹.

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

ثانيا: مسؤولية مقاول المناولة كوكيل.

ان مقاول المناولة لا يقوم بالعمليات القانونية والمتمثلة في الاستلام وتسليم البضاعة إلا إذا اعهد له المرسل اليه ذلك ن فيعتبر وكيلا عن الحمولة وأمين عليها في نفس الوقت². بالإضافة الى التحقق وفحص البضاعة، واتخاذ التحفظات اللازمة في حال اكتشاف نقص او تلف³ ويجب ان تكون لتلك التحفظات أثر قانوني أي ان تتخذ وفق الشكل وفي الميعاد المقرر قانونا⁴.

ومنه فالالتزام الوكيل (المقاول) هو التزام ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة وهي عناية الرجل أو الشخص المعتاد إذا كانت الوكالة مأجورة والعناية التي يبذلها في أعماله الخاصة إذا كانت الوكالة غير مأجورة⁵. وهذا ما نصت عليه المادة 571 ق.ب.ج: " الوكالة او الانابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا اخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه ".

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، من ص 80 الى 81.

² كريد مريم، المرجع السابق، ص 185.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 181.

⁴ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 82.

⁵ كريد مريم، المرجع السابق، ص 18.

وقد يتضمن التصرف القانوني محل الوكالة التزاما بتحقيق غاية كالبيع، ولكن التوكيل في أي تصرف قانوني ولو كان يتضمن التزاما بتحقيق غاية ينشئ في جانب الوكيل (المقاول) التزاما بالقيام بهذا التصرف بقدر معين من اليقظة ويكون دائما التزاما ببذل عناية لهذا يسأل امين الحمولة او وكيل الشحنة (المقاول) قبل أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلا بأجر ومؤدي ذلك ان يكون مسؤولا قبل المرسل اليه عن عدم بذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته¹.

ان جزء اهمال مقاول المناولة (وكيل المرسل اليه) في اخطار الناقل البحري بالهلاك او تلف البضاعة، يعد المقاول مسؤولا عن الاضرار التي يتسنى انها قد حصلت قبل استلامه للبضاعة وبذلك يصدق المقاول في هذه الحالة على أحد الفرضين هما:

- ان الاضرار كانت سابقة على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجبا عليه توجيهه عليه الاخطار الأخير بالهلاك او التلف لتجنب قرينة التسليم المطابق والتي تعذر دحضها لانعدام أدلة للإثبات.

- اما انه لم يكن ثمة ما يوجب اخطار الناقل ويعني ذلك ان اضرار قد حصلت والبضاعة بين يدي مقاول المناولة².

ويترتب على استلام المقاول البضائع من الريان تالفة دون اتخاذ التحفظات ارتكابه خطأ في تنفيذ وكالة³ هنا يقع على الموكل مطالبة الوكيل بالتعويض إذا اثبت الموكل خطئه العقدي، كما يمكن للوكيل ان ينفي نفسه من المسؤولية إذا كان السبب أجنبي كما يمكنه ان يثبت انه نفذ التزاما عينيا، ويجوز الاتفاق على تشديد مسؤولية الوكيل او تخفيفها او الاعفاء منها.

ويفقد الموكل حق الرجوع على الناقل لأنه إذا لم تتخذ التحفظات اللازمة يفترض ان البضائع سلمت للمقاول في الحالة المدرجة في سند الشحن، وبالتالي يصدق للمرسل اليه ان النقص

¹ بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 89.

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 107.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 184.

حصل للبضاعة بين يدي المقاول، واثبات المقاول عكس قرينة التسليم المطابقة أي ان
النقص حصل خلال المرحلة البحرية ولم تكن البضائع بين يديه اثبات غير هين في جميع
الأحوال¹

ثالثاً: مسؤولية مقاول المناولة كمودع عنده.

الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئاً منقولاً الى المودع لديه، على أن يحافظ عليه لمدة،
وأن يرده عين، فان المودع عنده يكون ملتزماً بحفظ الشيء المودع ويرده عند انتهاء الوديعة
وهو عمل قانوني².

وحتى نكون أمام عقد إيداع فانه يجب ان يكون الالتزام بحفظ الشيء هو الغرض الأساسي
من العقد، ويشترط لقيام الوديعة ان يوجد التزام صريح وضمني لدى المودع لديه بحفظ
الشيء³، من كل تلف مادي كذلك يجب عليه ان يتفادى بشأنه كل ضرر يترتب على اتخاذ
إجراءات قانونية متعلقة به، فاذا حجز الشيء تحت يده، او رفعت عليه دعوى باستحقاقه
وجب عليه ان يخطر المودع بذلك فوراً، وإذا تأخر في ذلك لاي سبب كان عليه ان يتخذ
اجراءات تحفظ لمصلحة المودع⁴.

والالتزام الذي يقع على عاتق المودع عنده يكون الالتزام بالحفظ وهو الالتزام بوسيلة او
ببذل عناية والتزاماً بالرد وهو التزام بتحقيق نتيجة وعدم وفاء المودع عنده بأحد الالتزامين
كأن لا يقوم بحفظ او رد البضاعة نتيجة لهلاكها او تلفها، وليتخلص من المسؤولية عليه ان

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 83.

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 108.

³ بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 93.

⁴ بدر إبراهيم الملحم، المرجع نفسه، ص 94.

يثبت انه بذل العناية المطلوبة منه، ويثبت ان الاضرار التي لحقت بالبضاعة كانت لسبب أجنبي¹.

وعليه فان المودع عنده يلتزم التزاما بنتيجة أي رد البضاعة في الحالة التي تسلمها، فعند تسلمه للبضاعة دون تحفظات يفترض انه تسلمها بالحالة او الكمية الموصوفة في سند الشحن، فالقرينة هنا بسيطة، وإذا لم يثبت عكسها يكون مسؤولا عن البضائع ولكي يعفى من المسؤولية يجب أن يقدم الدليل على الحادث المفاجئ او القوة القاهرة. المفاجئ أو القوة القاهرة.

المطلب الثاني: أسباب اعفاء مقاول المناولة من المسؤولية.

سبق وان أشرنا الى أن مسؤولية مقاول المناولة عقدية كانت أو تقصيرية يتعين أن تتوفر على ثلاثة اركان وهي: الخطأ والضرر والعلاقة السببية، حيث تنتفي الرابطة السببية لا تقوم المسؤولية، وقد تعددت أسباب يترتب عليها اعفاء المقاول قانونيا من المسؤولية عن خطئه كما قد يتفق أطراف العقد على اعفاء المدين من المسؤولية المترتبة عن خطئه، وتسمى الأسباب الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية².

سنشير في هذا المطلب الى أسباب الاعفاء القانونية (الفرع الأول) وأسباب الاعفاء الاتفاقية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أسباب اعفاء المقاول القانونية.

إعمالا بالقواعد العامة للمسؤولية المدنية ، المقاول ملزم ببذل عناية و يكون مسؤولا عن أخطائه و أخطاء تابعيه ، فإذا اثبت المدين (محدث الضرر) أنه بذل العناية الواجبة و لم يتحقق النتيجة ، و أن الضرر وقع نتيجة سبب أجنبي لا يد له فيه ، يؤدي الى اعفاءه من

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص 187.

² زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 84.

المسؤولية و بالتالي لا يكون للدائن (المضرور) أي حق في التعويض طبقا للمادة 176 من القانون المدني الجزائري : " اذا استحال على المدين ان ينفذ الالتزام عينا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ التزامه ، ما لم يثبت ان استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه ، و يكون الحكم كذلك اذا تأخر المدين في تنفيذ التزامه.

تسري هذه الاحكام على عقد المناولة أسباب الاعفاء القانونية من المسؤولية في التشريع الجزائري.

وهذه القواعد العامة تمكن المقاول من دفع المسؤولية الموجهة اليه وذلك لأسباب ترجع الى البضاعة والى أسباب أخرى خارجية¹.

أولا: أسباب الاعفاء التي تتعلق بالبضاعة.

يتعين على الشاحن أن يقدم البضاعة خالية من العيوب التي تسبب لها الهلاك أو التلف مع مراعاة أيضا كيفية تغليف البضاعة مما يسمح لها بتحمل المخاطر البحرية وبمعرفة مقاول المناولة أثناء عملية الشحن والتفريغ. بالإضافة الى واجب المحافظة على البضائع التي تحمل الطرود علامات وبيانات كافية تسمح للمقاول بتداول أنواع من البضائع التي تستلزم استخدام أدوات تتلاءم وطبيعة البضاعة.

والتي تعد من أهم الواجبات التي تقع على عاتق الشاحن، ففي حال اخلاله بها ووقع خطأ من جانبه، وترتب على ذلك ضررا للبضاعة، يؤدي الى قيام سببا يعفى المقاول من المسؤولية.

1-العيب الذاتي للبضاعة: يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة أي سبب ناشئ عن

طبيعتها الداخلية يؤدي الى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخل مباشر من المقاول

¹طبيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص109.

مثل: الاشتعال التلقائي، أو تخمر البضاعة، فنوعيه البضاعة من التي تحدد سرعة تلفها، كالبضاعة القابلة للكسر رغم التغليف المحكم¹

وإهمال من الشاحن إذا عهد بالبضاعة الى المقاول بدون تغليف، او بدون وضع بيانات على غلافها الخارجي تبين طبيعة البضاعة، هذا الإهمال يستبعد معه خطأ المقاول².

2-انعدام وعدم كفاية التغليف:

أي ان يصدر الشاحن البضاعة مغلقة تغليفا معينا أو غير كاف يعتبر خطأ. والتغليف يختلف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وبالرحلة ومدتها، فالتغليف الذي يعتبر كافيا لنوع من البضاعة لا يعتبر كذلك بالنسبة لبضاعة أخرى. لذا يجب أن يكون التغليف صلبا ومتينا لما قد يتعرض له أثناء رص البضاعة ونظرا للتغيرات الجوية التي تحدث اثناء الرحلة البحرية، فمراد اعفاء المقاول من المسؤولية في هذه الحالة هو عدم اشتراكه في التغليف³.

المقاول لا يعفى من المسؤولية، الا إذا تعلق الأمر بضعف في التغليف ففي بعض الحالات يجب على المقاول اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلفيات بقدر الإمكان مثل: استعمال طبليية لتفريغ أجوله الاسمنت بدلا من الخطاف كون الاسمنت تعبئ في أجوله ورق.

كما يمكن ان يكون سبب الهلاك او التلف، يرجع الى عدم او انعدام كفاية التغليف والى خطأ المقاول أيضا ومنه تقسم المسؤولية بين الشاحن والمقاول بقدر ما ساهم كل منهما في احداث الضرر في هذه الحالة اثبات المقاول للسبب الأجنبي يعفيه جزئيا من المسؤولية⁴.

3-عدم كفاية او اتقان العلامات:

توجب المادة 15 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978 المعروفة بقواعد هامبورغ ان يتضمن سند الشحن: " الطبيعة العامة للبضائع والعلامة اللازمة للتعريف

¹كريد مريم، المرجع السابق، ص 23.

²طبيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 110.

³كمال حمدي، المرجع السابق، ص 194.

⁴كمال حمدي، المرجع السابق، ص 195.

بالبضائع، بالإضافة الى بياننا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع ان كانت لها هذه الصفة مع عدد الطرود او القطع، ووزن البضاعة او كميتها معبرا عنها على نحو آخر. وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن".

حيث يعد هذا الأخير ضامنا للتصريح فيما يخص هذه العلامات¹.

وتعليم البضاعة يعني وضع العلامات المميزة لها عن البضائع المماثلة وهي أسماء او رموز يمكن بواسطتها تمييز بضاعة عن غيرها².

أن وضع العلامات الكافية والدالة على نوع أو طبيعة وحجم البضاعة هو التزام جوهري للشاحن، فعدم كفاية التغليف يعني الاخلال بالالتزامات المسندة اليه مما يعفي المقاول من المسؤولية إذا هلكت أو تلفت البضاعة، وعلى المقاول اثبات عدم كفاية واتقان العلامات وعلاقة السببية بين ذلك والضرر اللاحق بالبضاعة ما يؤدي الى الاعفاء الكامل له، في حال عدم وجود خطأ من جانبه وجزئيا إذا اثبت عدم كفاية واتقان العلامات وخطأ من طرف المقاول³.

ثانيا: أسباب الاعفاء الخارجية.

وهي أسباب إعفاء لا تتعلق بذات البضاعة، يمكن اعتبارها سببا اجنبيا ومنها القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ (حوادث طبيعية، الحريق، الحرب....).

وفعل المضرور، وفعل الغير.

1-القوة القاهرة او الحادث المفاجئ:

¹طبيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 112.

²بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 114.

³كريد مريم، المرجع السابق، ص 20.

يعتبر من قبيل القوة القاهرة كل امر لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً¹.

بالنسبة للشرط الأول غير ممكن التوقع (يجب ان يكون مطلقاً وليس نسبياً) فاذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحال دفعه، لأنها قوة القاهرة او حادث مفاجئ ومتى تقوم المسؤولية العقدية يجب أن يكون عدم امكان التوقع وقت الحادث ذاته.

بالنسبة للشرط الثاني هو استحالة الدفع، فاذا أمكن الدفع حتى لو استحال توقعه لا يعد قوة القاهرة او حادث مفاجئ، هذا الحادث يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً استحالة مطلقة، سواء كانت مادية او معنوية.

وعليه يقع على المدين اثبات القوة القاهرة او الحادث المفاجئ وإلا ظل مسؤولاً وإذا اثبت ذلك انتفت علاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تقوم المسؤولية².

ويدخل في نطاق القوة القاهرة او الحالات المفاجئة الحالات التالية:

أ/ الحوادث الطبيعية:

وهي الحوادث الجوية كالمطر والرياح التي تؤدي الى اضطراب في البحر والتي تحدث في فصل الشتاء بصفة دورية وفي مواعيد معلومة، او ارتفاع في درجة الحرارة في فصل الصيف هذه الظروف عادية ولا تعتبر قوة القاهرة وبالتالي لا تعفي المقاول من المسؤولية. الا إذا حدثت هذه الظروف في غير مواعيدها وكانت غير متوقعة ولا يمكن دفعها مثال ذلك عاصفة إعصاريه غير عادية او سيولا تحدث بللا بالبضاعة على الرصيف او ارتفاع غير عادي لدرجة الحرارة الذي يحدث تلقا بالبضاعة، هذه الظروف تعتبر قوة القاهرة تعفي المقاول من المسؤولية³.

¹ بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 116.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 198.

³ كريد مريم، المرجع السابق، ص 206.

وفي هذا الشأن قضت المحكمة العليا الجزائرية بأن العاصفة البحرية التي لا تتعدى 7 درجات على سلم بوفور وفقا للخبرة القضائية لا تعتبر من حالات القوة القاهرة. المذكورة في المادة 803 ق.ب.ج وانما من مخاطر الاستغلال، لأنها تعتبر من الظروف العادية في فصل الشتاء¹.

ب/ الاضراب:

هو نزاع بين صاحب العمل والعمال يشب بعد مفاوضات طويلة بينهم الأصل ان الاضراب لا يعتبر قوة القاهرة مادام ممكن توقعه حتى وان كان من شأنه تنفيذ الالتزام صعبا. لكن في العصر الحديث اخذت الإضرابات صفة العمومية أي انه يشمل جميع العمال، وفجائية لا يمكن توقعه، مما جعل المحاكم تعتبرها قوة القاهرة.

وإذا لم يفعل المقاوم ما في مقدوره لتجنبه او كان راجعا لخطأ منه، لا يعنيه الاضراب من المسؤولية².

ج/ الحريق:

لا يكون بذاته قوة القاهرة، فكل حريق لا يمكن اعتباره حادث مفاجئ نظرا لكثرة وقوعه على الأرصفة، وبالتالي لا يعفى المقاوم من المسؤولية الا إذا اثبت ان الحريق غير متوقع ولا يمكن التغلب عليه³.

د/ الحرب:

¹ قرار رقم 153 254 مؤرخ في 24/06/1995 الغرفة التجارية والبحرية، للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الثاني سنة 1997. نقلا عن صخري بويكر، القانون البحري (الأمر 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 والمدعم بالاجتهادات القضائية للمحكمة العليا) دار هومه.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 199.

³ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 114.

الحرب بذاتها لا تعد قوة قاهرة تعفي المقاتل من المسؤولية وإنما ما تخلفه من آثار وأزمات هو ما يستحيل توقعه أو دفعه، لذا على المقاتل اثبات ان هذه الظروف الناشئة عن الحرب، جعلت التنفيذ مستحيلاً¹.

2- فعل المضرور:

إذا كان المضرور هو الذي قام بالخطأ، هنا مقاتل المناولة ينفي المسؤولية عنه ولكي يعفى المدعى عليه من المسؤولية، يجب اثبات ان المضرور هو من الحق بنفسه الضرر. إذا كان خطأ المدعى عليه أكبر من خطأ المضرور، يكون المدعى عليه مسؤولاً مسؤولية كاملة، أما إذا اشتركا كلاهما في الخطأ بنفس القدر نكون امام الخطأ المشترك، ونقوم المسؤولية بالتساوي بين المضرور والمدعى عليه².

3- فعل الغير:

إذا كان الغير هو من أحدث الضرر، يعد وحده المسؤول، إذا لم يمكن بفعل القوة القاهرة، فلا يعد أحد مسؤولاً.

وما يعرف بتعدد المسؤولية هو اشتراك فعل الغير مع فعل المدعى عليه في احداث الضرر وكذلك اشتراك المضرور أيضاً في حدوث هذا الضرر.

كما ان فعل الغير لا يمكن دائماً الاعتداد به كأحد الأسباب المعفية للمسؤولية كأن يكون الغير من الأشخاص الذين يعتبرون مدعى عليه، لذا فان مقاتل المناولة لا يمكنه الاحتماء خلف خطأ مساعديه الذي يكون مسؤولاً عنهم¹.

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع نفسه، ص 115.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 201.

الفرع الثاني: أسباب اعفاء المفاوض الاتفاقي.

أسباب الاعفاء الاتفاقي من المسؤولية لا تقتصر على ان يكون للمدين اعفاء نفسه من المسؤولية العقدية وانما أيضا ان يخفف منها، وهو ما يعد اعفاءا اتفاقيا²، وقد يتفق أطراف عقد المناولة على اعفاء المفاوض كليا من المسؤولية او التخفيف منها، او تحديدها بمبلغ معين يتم النص عليها مسبقا في وثيقة الشحن³.

غير انه يقع باطلا كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية المترتبة على العمل غير المشروع اذ لا يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية التقصيرية او التخفيف منها، بما ان مثل هذا الاتفاق مخالف للنظام العام.

ومن خلال ما جاء به التقنين المدني الجزائري في نص المادة 178 فقرة 01: " يجوز الاتفاق على ان يتحمل المدين تبعة الحادث المفاجئ او القوة القاهرة "

يرى الفقه أن النص يعني حرية الاتفاق على تشديد المسؤولية ويجعل المدين مسؤولا حتى عن السبب الأجنبي، وواقع الامر ان المسؤولية عقدية كانت ام تقصيرية لا تتحقق بقيام الحادث المفاجئ او القوة القاهرة لانعدام السببية⁴.

كما جاء في نفس المادة السالفة الذكر في فقرتها الثانية على انه: "...وكذلك يجوز الاتفاق على اعفاء المدين من اية مسؤولية تترتب على عدم تنفيذ التزامه التعاقدى الا ما ينشأ عن غشه او عن خطئه الجسيم، غيرانه يجوز للمدين ان يشترط اعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش او الخطأ الجسيم الذي يقع من اشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه".

فالأصل حرية المتعاقدين في تعديل قواعد المسؤولية، يكون في حدود القانون والنظام العام والآداب. فللمدين ان يعفي نفسه من المسؤولية العقدية، غير ان هذا الاتفاق غير جائز إذا

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 95.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 209.

³ كريد مريم، المرجع السابق، ص 220.

⁴ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 210.

كان عدم تنفيذ المدين للالتزام التعاقدى ناشئ عن غش أو خطأ جسيم، إذ يعد ذلك اتفاقاً مخالفاً للنظام العام.

ولكن يجوز للمدين ان يعفي نفسه من المسؤولية عن فعل الغير، حتى لو كان هذا الفعل غشاً أو خطأ جسيماً¹.

يجوز للمدين بالإضافة الى الاعفاء ان يخفف من المسؤولية العقدية وفقاً لحالتين فقط هما:

1/ ان يشترط ان لا تتجاوز مسؤوليته (في حال قيامها) مبلغ من المال اقل من الضرر الحاصل.

2/ ان يشترط المدين في المسؤولية العقدية مدة لتقادم التزامه، يكون أقصر من المدة المحددة قانوناً.

ويشترط لإعمال هاتين الحالتين الا أن يكون غشاً أم خطأ جسيماً².

أسباب اعفاء المقاول الاتفاقية في القانون الجزائري:

إن النظام القانوني للنقل البحري يبطل كأصل عام الشروط الاتفاقية التي تستهدف اعفاء المقاول من المسؤولية أو التخفيف منها، مقابل تقرير حد أقصى للمسؤولية وخص له من جهة أخرى في حالات معينة ان يشترط اعفاءه المسؤولية³.

1- الشروط الباطلة بطلانا مطلق:

أقر المشرع الجزائري بموجب المادة 811 ق.ب.ج منع المقاول من ادراج شروط لإعفائه من المسؤولية: " يعد باطلاً وعديم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي:

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 96.

² كريد مريم، المرجع السابق، ص 221.

³ كريد مريم، المرجع السابق، ص 224.

أ / ابعاد او تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 803 و 804، من القانون البحري الجزائري.

ب / تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه ما عدا في حالة ما جاء في المادة 808 ق.ب.ج.

ج / منع الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع.

وتقابل هذه المادة م 2 ف 08 من معاهدة بروكسل التي تنص على: " كل شرط تعاقد او اتفاق في عقد النقل او السفينة من المسؤولية، ان يتضمن تخفيف المسؤولية يعتبر باطلا بطلان مطلق ولا يترتب عليه أثر ما ".
وكذلك م 23 فقرة 01 من معاهدة هامبورغ تنص على ان: " كل شرط يرد في عقد النقل البحري او في سند الشحن او اية وثيقة أخرى لعقد النقل البحري ويكون مخالفا بشكل مباشر او غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولا غيا في حدود مخالفته لها لكن البطلان لا يؤثر على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد او الصفقة التي يتضمنها، مثال: الاتفاق افتراض خطأ الناقل في حالة حدوث الضرورة في حالة الحريق".

2-الشروط الصحيحة " جواز الاتفاق على ادراج شروط الاعفاء من المسؤولية:

رخص المشرع الجزائري للمقاول حالات معينة يشترط فيها شروط تؤدي الى اعفاءه من المسؤولية التي يفرضها القانون¹. جاء بها في المادة 812 ق.ب.ج: " خلافا للمادة السابقة، يرخص بكل الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية او التعويض كما يلي:

أ/ عن المادة الواقعة ما بين استلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها.

ب/ في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة ".

¹كريد مريم، المرجع السابق، ص 226.

وهذا ما استقرت عليه المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية على انه يجوز للناقل اشتراط اعفائه من المسؤولية طبقا للمادة المذكورة أعلاه خلال المدة من استلامه البضاعة الى غاية تحميلها ومن نهاية تفريغها الى غاية تسليمها الى المرسل اليه، كما يجوز للناقل اشتراط اعفائه من المسؤولية عن الخسائر في حالة نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة¹.

ومنه فان المشرع الجزائري أجاز للناقل "المقاول" اشتراط اعفائه او تحديد مسؤوليته عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة وذلك خلال المدة الممتدة ما بين التفريغ ووضع البضاعة على الرصيف او الى غاية تسليمها الى صاحب الحق فيها أي اعفاء المقاول في المدة التي تسبق الشحن وتلي التفريغ².

كما أجاز المشرع للمقاول اثناء نقل الحيوانات والبضائع على سطح السفينة، من اشتراط اعفائه او تحديد مسؤوليته، والاخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة (إذا كانت حيوانات حية). حيث يرى البعض ان الاعفاء الاتفاقي لا يمكن اعماله الا على الحيوانات التي يترك لها قسط من الحرية اثناء نقلها او التي يرافقها حارس من قبل الشاحن، اما الحيوانات المقيدة تكون في صناديق او طرود مغلقة، فيسأل المقاول بشأنها كما يمكن للمقاول إدراج شروط أخرى كأن يدرج في وثيقة الشحن انه على غير علم بمحتوى الصناديق او البضاعة المحزومة³، حسب ما جاء في المادة 756 ق.ب.ج.: " ...وإذا تم تسليم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها جاز له كذلك ان يدرج في وثيقة الشحن ما يشير الى انه على غير علم بمحتواها ".

¹ قرار رقم 14627 المؤرخ بتاريخ 1997/04/08، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، غير منشور، نقلا عن صخري بوبكر القانون البحري (الامر 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 ومدعم بالاجتهادات القضائية للمحكمة العليا) دار هومه.

² كريد مريم، المرجع السابق، ص 227.

³ بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 271.

لكن حسب المادة 749 ق.ب.ج والمادة 761 ق.ب.ج فان وثيقة الشحن هي اثبات على استلام الناقل للبضاعة وهي سند حيازة للبضاعة واستلامها، وتعد ثابتة بالقرينة بالنسبة لاستلام البضاعة من الناقل بالحالة والكمية المبينة في الوثيقة، وعليه فلا يجوز ادراج شرط عدم العلم بالبضاعة ونوعها وطبيعتها وحجمها¹

ملخص الفصل الأول

تناولنا في الفصل الأول التعريف والطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية، وأنه عقد رضائي ملزم لطرفين، كما بينا أن أغلب الفقه اعتبر عقد المناولة، عقد مقاول، وأن أعمال المقاول المينائية تسند إلى أشخاص ذوي كفاءة، بمنح امتياز، وأن المشرع الجزائري يهدف على رفع الاحتكار عن عمليات المناولة بمنحها للخواص اللذين يستوفون الشروط.

كما بينا الالتزامات التي تنتج عن عقد المناولة المينائية، فالمقاول ملزم بأعمال مادية كالشحن، التفريغ...إلخ، إضافة الى الأعمال القانونية المتمثلة في الوكالة والوديعة.

¹كريد مريم، المرجع السابق، ص 227.

أما التزامات طالب المناولة أهمها هو دفع الأجر في ميناء الشحن، حسب الشروط المدرجة في سند الشحن، وأن المشرع الجزائري أقر ضمانات للمقاول حتى يستوفي حقه منها: حق الحبس، وحق الامتياز.

وبما ان التزامات أطراف عقد المناولة، التزامات تعاقدية فإخلال أحد الطرفين بأي التزام يترتب مسؤولية اتجاه الطرف الآخر، وعليه تقوم مسؤولية مقاول المناولة عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة، حيث تطرقنا الى شروط قيام مسؤوليته وذلك بتوافر أركان المسؤولية الثلاث الخطأ، الضرر، والعلاقة السببية بينهما، كما بينا أسباب قيام مسؤولية المقاول التي تختلف بحسب ما هو مطلوب منه سواء، كمقاول أو كوكيل أو كمودع لديه، كما خوله له المشرع الجزائري وكذلك الاتفاقيات الدولية حالات لا عفاء من المسؤولية.

مقدمة الفصل الثاني:

إن أهم التزامات المقاول هو بذل العناية للحفاظ على البضائع من الهلاك و التلف فإذا تحققت مسؤوليته عن الضرر اللاحق بالبضاعة، فإنه يسأل عن تعويض كامل الضرر، فبالرجوع الى نص المادة 916 ق.ب.ج التي تنص على أنه : " اذا تحققت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن و التفريغ و النقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل ووسائل أخرى للشحن المينائي ، فان مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقا للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث من الكتاب الثاني من الأمر رقم

76-80 المؤرخ في 1976/10/23 ، نجد أنه ما يصدق على المقاول في تحديد مسؤوليته يصدق على الناقل.

فالتحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة هو حد أدنى لما يمكن الاتفاق عليه وحد أقصى لما يمكن الحكم به.

وكل هذا سنتطرق له مفصلاً في المبحث الأول سنتناول موضوع نطاق تطبيق المسؤولية المحدودة أما المبحث الثاني سنخصصه لدراسة المقدار القانوني لتحديد المسؤولية.

المبحث الأول: نطاق تطبيق المسؤولية المحدودة.

ارتباط النقل البحري بالتجارة الدولية ، جعل انعدام أحدهما يعدم الآخر، تتصرف اثاره الى أشخاص يبرم بينهم عقد ، هؤلاء الأشخاص يتأثرون سلبياً و إيجابياً بما يرد في عقد النقل البحري من شروط أعفاء و تشديد المسؤولية ، جاء مبدأ تحديد المسؤولية ليصب في مصلحة المقاولين حتى لا يتكبدوا تعويضات باهضة قد تنتهيهم عن الاستثمار في قطاع النقل ، و ما قد يسببه ذلك من اضرار للتجارة الدولية ، الا ان لهذا المبدأ ضوابط ، بحيث يبقى المقاول متمتعاً بامتياز تحديد المسؤولية مادام انه يقوم بالنقل المعتاد، و لكي تثار مسؤولية مقاول المناولة لابد ان يكون هناك ضرر قد أصاب البضائع اثناء القيام بعمليات الشحن و التفريغ او الاخلال بأحد الالتزامات التعاقدية ، و عليه سنشير أولاً الى شروط استفادة مقاول المناولة من التحديد القانوني للمسؤولية في (المطلب الأول) ثم الى نطاق تطبيق المسؤولية المحدودة (المطلب الثاني)

المطلب الأول: شروط استفادة المقاول من تحديد المسؤولية.

جاءت هذه الشروط صريحة في كل من اتفاقية بروكسل 1924 و بروتوكول تعديلها 1968، وكذا في التقنين البحري الجزائري في المادة 805 و 809 منه، بالتطرق الى الحالات التي يجرم فيها مقاول المناولة من تحديد المسؤولية، وعلى ان تتوافر هذه الشروط مجتمعة في البيان الذي يقدمه الشاحن للمقاول والالتزام بدفع تعويض، وتتخذ هذه الشروط بانتفاء امرين:

الأول ترك فيه الخيار للشاحن، والثاني عدم ارتكاب المقاول لفعل يوصف بأنه سوء سلوك ارادي¹.

وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب من خلال تحديد الشروط الخاصة بالشاحن في الفرع الأول، ثم الشروط الخاصة بالمقاول في الفرع الثاني.

الفرع الأول: شروط خاصة بالشاحن.

تتحدد مسؤولية مقاول المناولة عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف، إذا كان ذلك راجعا لفعل الشاحن ذاته ونستنتج الشروط الخاصة بالشاحن من التقنيات الداخلية والاتفاقيات الدولية وتتمثل هذه الشروط في:

1/ تصريح الشاحن بجنس وقيمة البضاعة.

حتى يحرم المقاول من نظام المسؤولية المحدودة، ويسأل عن الضرر الذي يلحق البضاعة وفقا للقواعد العامة، يجب ان يقدم الشاحن للمقاول الذي ابرم معه العقد بيان عن جنس وقيمة البضاعة، حتى يتسنى له تنفيذ التزامه بالمحافظة على البضاعة، وذلك حسب ما تتطلبه طبيعتها من عناية أثناء عملية الشحن والتفريغ.

كما يجب ان يشتمل البيان على جنس وقيمة البضاعة معا فاذا قدم البيان موضحا لجنس البضاعة فقط أو القيمة فقط لا ينتج هذا البيان أثره فتطبق المسؤولية المحدودة للمقاول.

وعلى أن يكون هذا البيان المقدم بيانا محددًا بشكل ظاهر وصريح، حتى يتمكن المقاول بمجرد الاطلاع عليه التعرف على جنس وقيمة البضاعة².

وفي حال لم يقم الشاحن بالتصريح بطبيعة وقيمة البضاعة المشحونة، يستفيد المقاول هنا من تحديد المسؤولية، لأنه لا يعلم اثناء الشحن ورس ونقل البضاعة وتفريغها بقيمتها

¹ عبد الرحمان ملزي، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر يوسف بن خدة بن عكنون ، سنة 2006/2007، ص 183.

² عبد الرحمان ملزي، نفس المرجع، ص183.

وطبيعتها، اذ لو علم بهذه المعلومات لبذل عناية للمحافظة عليها وتجنب التلف والهلاك، لذا فالقانون نص على أنه لا يلزم المقاول بسبب الخسائر بمبلغ محدد لا يتجاوز القاضي مهما بلغت درجة الضرر.

أحيانا يتعمد الشاحن عدم تدوين طبيعة وقيمة البضاعة لتخفيض اجرة النقل او أقساط التأمين لزيادة الربح ورأس المال على حساب المقاول عند انعدام التحدي، فهو يتمكن من تعويض كامل الاضرار وهذا فيه إجحاف بحق المقاول، لذا نصت القوانين والاتفاقيات على حد اعلى لما يمكن الحكم به¹.

2/ أن يتقدم الشاحن بالتصريح قبل الشحن.

هذه الحالة هي الحالة التي لا يصرح فيها الشاحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها قبل شحنها على متن السفينة، والمعروف ان الشحن يبدأ من اللحظة التي تتصل فيها البضاعة بآلات الشحن، سواء كانت روافع، او مضخات، او انابيب.... الخ.

في هذه المرحلة يستطيع المقاول معاملة البضاعة معاملة خاصة، وينتهي الشحن عند وضع البضاعة كلها على ظهر السفينة تمهيدا لرصها في المكان المختص لها داخل السفينة او على السطح وعليه يجب على الشاحن ان يقدم البيان لجنس البضاعة وقيمتها قبل اللحظة التي تبدأ فيها العملية الأولى للشحن، وهو ما يمكن المقاول من اختيار السفينة المناسبة للنقل والأماكن لرص البضاعة.

وتمكينه أيضا تعيين حراس للبضائع اثناء عملية الشحن والنقل والتفريغ، وكذلك هذا الشرط هو الذي يمكن للمقاول من تقدير الأجرة الإضافية الذي يفرضها على الشاحن زيادة على الأجرة المتفق عليها.

و هذا لا يعني ان تقديم الشاحن للبيان بعد الشحن لا ينتج اثاره القانونية في استبعاد حق المقاول في التمسك بالمسؤولية المحدودة ، فاذا قبل المقاول او وكيله في تدوين هذا البيان

¹ مريم كريد، المرجع السابق، من ص234 الى ص 235.

في سند الشحن مع انه غير ملزم بإدراج جنس و قيمة البضاعة في سند الشحن الذي يقدم له بعد الشحن فانه ينتج جميع اثاره القانونية¹، لان المادة 05/ف/01 من اتفاقية بروكسل تنص على انه : " للناقل ان يتنازل عن الحقوق و الإعفاءات المخولة له كلها او بعضها ، كما يجوز له ان يزيد في مسؤوليته و التزاماته على الوجوه المبينة في الاتفاقية الحالية بشرط ان يكون هذا التنازل او هذه الزيادة في المسؤولية واردا في سند المسلم الى الشاحن و قبول المقاول للبيان بعد الشحن يعتبر تنازلا عن حقه في ضرورة تقديم البيان قبل الشحن

3/ أن يكون البيان في سند الشحن.

ان وثيقة الشحن هي الدليل على نوع وقيمة وطبيعة البضاعة، فبناء على ما جاء فيها من معلومات يطالب المرسل اليه بالتعويض عن الخسائر، وذلك بمقارنة ما جاء في الوثيقة مع حالة البضاعة، ومنه جاز المطالبة بالتعويض الكامل ولا يجوز للمقاول ان يحتج في مواجهته بالتحديد القانوني² .

فالتصريح لا ينتج أثره الا إذا دون في وثيقة الشحن ومعنى ذلك ان التصريح الشفوي بقيمة ونوع البضاعة لا ينفذ في تحديد المسؤولية، وبالتالي فانه لا يفيد المقاول في تحديد المسؤولية، وهذا ما أورده م. 59 / ف 01 من قواعد رتردام 2007: "...الا عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع وأدرجها في تفاصيل العقد...".³

4/ أن تزيد القيمة المصرح بها عن مبلغ التحديد.

ان التقنين البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية في إطار حماية الشاحن اتاحت له المطالبة بالتعويض عن قيمة البضائع كما أعلنها في سند الشحن، وليس فقط على أساس قيمتها

¹ عبد الرحمان ملزي المرجع السابق، ص 186.

² مريم كريد، المرجع السابق، ص 235.

³ اعراب كميلية، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، قانون النشاطات البحرية و الساحلية، كلية الحقوق جامعة محمود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة 2016/06/26 ، ص 162.

الحقيقية، ومن ثم فان المقاول لا يلتزم فقط بالتعويض عن القيمة الحقيقية او الفعلية للبضائع، وانما يكون التعويض على أساس القيمة المعلنة في وثيقة الشحن، ولو كانت هذه الأخيرة اعلى من القيمة الحقيقية¹.

إذ يستلزم هذا الشرط أن تكون القيمة المصرح بها تفوق المبلغ المنصوص عليه في الاتفاقية او التقنين البحري اذا كان هو الواجب التطبيق ، أي ان تزيد على ما يعادل جنيهه إسترليني ذهباً ، او عشرة الاف فرنك بوان كاريه، اما اذا كان البيان يتضمن قيمة اقل من المبلغ المحدد في النصوص الواجب التطبيق ، اعتبر هذا البيان لا غيا و لا يترتب عليه استبعاد نظام المسؤولية المحدودة المنصوص عليه في النصوص الواجبة التطبيق، كما لا يعتبر تحديد المسؤولية بمبلغ اقل من المبلغ المنصوص عليه في هذه النصوص لان المادة 8/03 ف من الاتفاقية و المادة 811 من التقنين البحري ، تبطل هذه الشروط².

الفرع الثاني: شروط خاصة بالمقاول.

يقوم التحديد القانوني لمسؤولية المقاول على فكرة التوازن بين مصلحة الشاحن و مصلحة المقاول، و يفترض ابداء حسن لنية المقاول في تنفيذ التزامه ، فاذا ما بدر منه او من نائبه أو من أحد تابعيه سوء سلوك ارادي أي سلوك شائن يتمثل في فعل او إمتناع يخل بهذا التوازن كان حق حرمانه من التمسك بتجديد مسؤوليته ، ذلك ان المسؤولية ميزة قررت لتخفيف عبء المسؤولية عن المقاول و من المنطق انه يستفيد منها الا المقاول الجدير بها ، و ان لا يترتب على فعله أي قصد لإحداث الضرر ، او من الإهمال الذريع الذي لا يغتفر او هو ما يصدق أيضا على تابع المقاول³.

¹ اعراب كميلية، المرجع نفسه، ص 163.

² عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 187.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 235.

وقد نصت المادة 809 ق.ب.ج على انه: " لا يحق للمقاول الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في م 05 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة او الضرر الذي لحق بالبضائع نتج عن عمل او إهمال من قبل الناقل سواء تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع اليقين من حدوث ضرر على الأرجح".

وعليه هذا السلوك الشائن إما أن يتخذ صورة العمد (الغش)، بحيث يكون القصد من الفعل أو الامتناع أحداث الضرر أو صورة عدم الاكتراث (الإهمال) او المجازفة المصحوبة بادراك ان الضرر يمكن ان يحدث (الخطأ الغير مغتفر او الخطأ الواعي)¹.

أولاً: العمد او الغش.

إذا قصد المقاول او مستخدميه، أو وكيله بفعله أو امتناعه الذي نشأ عنه الضرر إحداث ذلك الضرر، فلا شك أننا نكون في مواجهة عمد أو غش، والغش في مفهومه الحديث مرادفاً للخطأ العمدي خاصة بعد ظهور فكرة الخطأ المغتفر.

انصراف إرادة المقاول الى ارتكاب فعل او امتناع مع علمه التام بأن من شأن ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه، ولكن يشترط توافر قصد الاضرار بصاحب البضاعة وذلك خلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه لفكرة الغش توافر نية الاضرار.

إذا كان الغش لا يفترض في المقاول فانه يقع على المضرور عبء اثباته، أي تقديم الدليل على انصراف إرادة المقاول الى ارتكاب الفعل او الامتناع والى النتيجة المترتبة على الفعل او الامتناع وهي هلاك البضائع او تلفها او تأخير تسليمها، ومتى اثبت المضرور غش المقاول حرم هذا الأخير ومن ميزة التحديد القانوني للمسؤولية².

نصت اتفاقية هامبورغ على حالات افترضت فيها انصراف نية المقاول الى احداث الضرر وحرمة بالتالي من التمسك بتحديد المسؤولية وهذه الحالات هي:

¹كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 235.

²رشيد الواحد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري ن تيزي وزو ، تاريخ المناقشة 2013/06/17 ص103.

1/ شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها في عنابر السفينة.

2/ اصدار سند الشحن خال من التحفظات مقابل خطاب ضمان بقصد الاضرار بالغير.

3/ ادراج شروط مخالفة لأحكام الاتفاقية في عقد النقل وعدم ذكر خضوع النقل لأحكام الاتفاقية.

ثانيا: عدم الاكتراث.

تتحقق فكرة عدم الاكتراث عندما يعلم المفاوض، بانه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور ان تترتب على فعله او امتناعه الارادي هلاك او تلف او تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل او الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث¹

ومثال ذلك قيام المفاوض باستخدام رافعات لا تتناسب اطلاقا وحجم البضاعة المراد مناولتها مع العمليات². وعبر عنه المشرع الجزائري في نص المادة 809 ق.ب.ج بقوله: " المجازفة مع تيقن من حدوث ضرر على الأرجح".

و يمكن القول ان عدم الاكتراث نوع من سوء السلوك الارادي يقع بين الغش و الخطأ الجسيم ، فهو اقل من الغش لأنه لا يستلزم قصد الاضرار و لكنه اعلى من درجة الخطأ الجسيم لأنه و ان كان لا يتطلب العنصر الارادي في الفعل او الامتناع ، و انما يكفي التهور، فانه يستلزم عنصر العلم او الادراك بأن فعلا مثل هذا من المحتمل ان يترتب عنه ضرر ، و هذا ليس شرطا في الخطأ الجسيم ، غير ان عدم الاكتراث يقترب من مفهوم

¹رشيد الواحد، المرجع السابق، ص104.

²طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، صفحة 128.

الخطأ غير المغتفر، ويمكن في ان الفاعل يدرك ان تهوره من المحتمل ان يترتب عنه ضرر، مع ذلك لا يكثرث لهذه النتائج فيقدم عليه¹. فهو ينطوي اذن على عنصرين :

أ/ أن تتصرف إرادة الناقل الى ارتكاب الفعل او الامتناع، فاذا كان الفعل غير ارادي فلا يعد عدم اكثرث ويحق للمقاول ان يتمسك بتحديد المسؤولية.

ب/ أن يكون المقاول وقت قيامه بالفعل على يقين باحتمال وقوع الضرر والتفرقة بين العمد وعدم الاكثرث، يكمن في ان المقاول يعلم على وجه اكيد بحدوث الضرر في حالة العمد، اما في حالة عدم الاكثرث فان المقاول يعلم باحتمال وقوع الضرر وفقا لمجريات الامور².

المطلب الثاني: نطاق تحديد مسؤولية مقاول المناولة.

لمسؤولية مقاول المناولة نطاق مادي والذي يشمل هلاك البضاعة وتلفها والتأخير في تسليمها، كما ان لهذه المسؤولية نطاق زمني، وهي المدة بين تسليم المقاول للبضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها الى صاحب الحق في تسليمها ولذلك أحكام هذه المسؤولية لا تسري فقط في مواجهة المقاول المتعاقد وانما تسري أيضا في مواجهة الناقل الفعلي، وفي حالة النقل المتتابع تسري على المقاول الأول وكذلك على المقاولين اللاحقين له وهذا ما يسمى بالنطاق الشخصي لمسؤولية مقاول المناولة.

سنتناول في هذا المطلب النطاق الشخصي للمسؤولية المحدودة في (الفرع الأول) والنطاق المادي والزمني للمسؤولية المحدودة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: النطاق الشخصي للمسؤولية المحدودة.

أقرت التقنيات الداخلية (القانون البحري الجزائري) والاتفاقيات الدولية بأنه تسري أحكام التحديد القانوني للمسؤولية المتعلقة بالناقل على المقاول، ويستفيد من هذا التحديد تابعي مقاول المناولة، ومعنى ذلك انه في حالة ما تحققت مسؤولية تابعي المقاول ورجع عليه

¹ عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، صفحة 217.

² رشيد الواحد، المرجع السابق، صفحة 105

المضرور بطلب التعويض عن هلاك أو تلف البضاعة، كان لهذا التابع التمسك بأحكام تحديد المسؤولية المقررة للمقاول بشرط اثبات أن الخطأ الذي ارتكبه كان حال تادية ووظيفته أو سببها.

وفي حالة ما قام المضرور بالرجوع على المقاول وتابعيه فإنه كي لا تهدر الحكمة من تحديد المسؤولية، لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على المقاول وتابعيه على مقدار التحديد القانوني لمسؤولية المقاول¹.

لم يكن هناك ازدواج تشريعي قبل سنة 1998 فيما يتعلق بالأحكام التي تنظم المسؤولية المحدودة ، فقد انضمت الجزائر الى اتفاقية بروكسل 1924 بموجب المرسوم 64-71 سنة 1964 ، و أصبحت بذلك الاتفاقية تشريعا وطنيا ، و بعد صدور التقنين البحري سنة 1976 بموجب الامر 76-80 ، ادمجت احكام اتفاقية بروكسل في المواد من 748 الى 816 مع تغيير طفيف في صياغتها ، و أحال نص المادة 805 من ق.ب.ج الى تطبيق المادة 514 من اتفاقية بروكسل 1924 ، الوضع استمر الى غاية 1998 ، ثم تدخل المشرع بموجب القانون 98-05 و عدل نص المادة 805 من ق.ب.ج و جعلها نقلا حرفيا لأحكام المادة 514 من بروتوكول بروكسل 1968 ، رغم ان الجزائر ليست طرفا في هذا البروتوكول ، و بذلك أصبحت الجزائر تعرف ازدواجا تشريعا فيما يتعلق بتحديد مسؤولية المقاول ، فالمادة 514 من اتفاقية بروكسل 1924 ، تطبق في القضايا التي تنطبق فيها الاتفاقية ، و المادة 805 من ق.ب.ج تطبق على القضايا التي لا تخضع للاتفاقية².

الفرع الثاني: النطاق المادي والزمني للمسؤولية المحدودة.

أولا: النطاق المادي للمسؤولية المحدودة.

¹ مريم كريد، المرجع السابق، ص 238/239

² عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 10.

يشتمل النطاق المادي لمسؤولية مقاول المناولة في هلاك البضائع أو تلفها، أو وصولها متأخرة الى ميناء الوصول¹.

1- هلاك البضاعة:

تعتبر البضاعة هالكة إذا لم يسلم المقاول عند وصوله أي جزء من البضاعة التي استلمها، فالتزام المقاول هو تسليم البضاعة الى المرسل اليه بحالتها وكميتها التي تسلمها عليها من الشاحن أو وكيله².

و يقصد بهلاك البضائع الفناء أو الاختفاء الكلي أو الجزئي من البضائع ، و بالتالي فالهلاك يكون كلياً أو جزئياً حسب حجم الفناء أو الاختفاء الذي يلحق البضائع ، يكون كلياً عندما تفنى أو تختفي البضائع كلياً و يكون جزئياً عندما يفنى أو يختفي جزء فحسب من البضائع، فهذا الأخير ينصب على كمية البضائع اما الهلاك الكلي فينصب على نوعيتها ، و يتحقق الهلاك الكلي أيضا اذا لحق البضائع المنقولة قدر كبير من الاضرار بحيث لا يستطيع مالکها استخدامها أو تسويقها في الغرض الذي اعدت له مثل البضائع المحروقة أو التي فقدت خصائصها الأصلية .

غير ان المقاول لا يسأل عن النقص العادي الذي يصيب البضائع، أو ما يعرف بعجز الطريق الذي يلحق البضائع أثناء نقلها بسبب طبيعتها أو بسبب عملية النقل، فقد جرى العرف على التسامح في النقص الطبيعي الذي يمكن أن يصيب البضاعة أثناء نقلها أو أثناء عملية الشحن والتفريغ ن لا سيما في البضائع التي تشحن صبا كالحبوب، أو بسبب التبخر كالسوائل³.

¹أعراب كميّة، المرجع السابق، ص 105.

²مراد سعيد، المرجع السابق، ص 258.

³كميّة أعراب، المرجع السابق، من ص 105 الى ص 106.

يتم اثبات الهلاك الكلي على واقعة تقديم البضائع للمقاول للتكفل بها، وواقعة عدم تسلّم المرسل إليه لأي شيء من البضائع المرسلة، وعلى طالب التعويض إقامة الدليل على تقديم البضائع للمقاول بواسطة سند الشحن، وعلى الأخير اثبات تسليمها للمرسل إليه.

أما الهلاك الجزئي لبضائع يتم اثباته بتسجيل تحفظات من طرف المرسل إليه عند التسليم.

2- تلف البضاعة:

يقصد بتلف البضاعة انها تصل كاملة من حيث الوزن والمقدار، الا أن الضرر أصابها من حيث نوعها، فتصل تالفة، كالفاكهة تفسد، أو أجهزة تتحطم وقد يشمل التلف البضاعة كلها أو جزء منها ن ويسأل المقاول في هذه الحالة عن التلف والعيوب التي اصابت البضاعة.

ولكن لا يسأل عنه إذا كان هذا العيب قد ضمنه المقاول في سند الشحن بموجب تحفظات يبيدها حول البضاعة وقد نصت على ذلك المادة 756 ق.ب.ج على انه: " يجوز للناقل أو من ينوب عنه ان يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة وتكييف البضائع الظاهرين وأهميتها إذا وجدت الدواعي المذكورة في المادة السابقة.

وإذا لم تسلّم البضاعة وهي محزومة لأجل نقلها أجاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير الى أنه على غير علم بمحتواها."

أما إذا كان سند الشحن نظيف أي خالي من التحفظات، فان المقاول يسأل عن كل عيب أو تلف يصيب البضاعة اذ يفترض أنه كان قد تسلمها بحالة جيدة¹.

و المقاول في حالة تسليمه سند شحن نظيف، و تلف البضاعة لا يستطيع اثبات عكس ما تضمنه سند الشحن اتجاه الغير الحامل الشرعي للوثيقة، حتى و ان كانت لدى المقاول ورقة ضمان أو رسالة صادرة من الشاحن اذ لا حجة لها و تعد باطلّة، حسب المادة 757 ق.ب.ج².

¹ مراد يسعد، المرجع السابق، من ص 259 الى ص 260.

² مراد بسعيد، المرجع السابق، ص 260.

3-التأخير في تسليم البضائع:

يقصد بالتأخير في تسليم البضائع، عدم تمكن المقاول من تسليم البضائع في الميعاد المتفق عليه، أو في الميعاد المحدد بنهاية الوقت الذي يستغرقه المقاول العادي لمثل هذا النقل، إذا لم يوجد إنفاق على ميعاد لتسليم البضائع.

في حالة التأخير يفترض أن البضائع وصلت سليمة والتأخر على عكس الهلاك أو التلف ليس ضررا بذاته وإنما الضرر يتمثل في النتائج التي تترتب عليه، والذي يكون بالضرورة ضررا اقتصاديا يتمثل في فوات كسب أو وقوع خسارة، وهذا الضرر يقع على البضائع كما إذا فوت الشاحن أو المرسل اليه صفقة رابحة أو ألحق به خسارة نشأت عن تعطل العمل بسبب التأخر في وصول الآلات المطلوبة.

أخضع المشرع الجزائري الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخر في تسليم البضائع المنقولة بحرا للمرسل اليه ضمن قواعد القانون البحري، وتبين ذلك من خلال النصوص القانونية المتضمنة في المواد 771،775،805 من التقنين البحري¹.

وقد نصت المادة 775 من ق.ب.ج على أنه: " يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده تنقل بالطريق العادي، غير أنه لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة أشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد المقاول مسؤولا عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".

ثانيا: النطاق الزمني.

1-في التشريع الجزائري:

حددت المادة 802 من ق.ب.ج النطاق الزمني لمسؤولية المقاول وهي المدة الممتدة من تكلف المقاول بالبضائع في ميناء الشحن حتى تسليمها للمرسل اليه أو ممثله القانوني في

¹كميلة أعراب، المرجع السابق، ص108.

ميناء الوصول¹، إذ نظم النطاق الزمني لمسؤولية المقاول من وقت الشحن حتى وقت التفريغ. والقاعدة العامة أن عملية الشحن والتفريغ هي من مهام المقاول الذي لديه الخبرة للقيام بذلك²، وعليه فمن يقع عليه عبء القيام بعملية ما لا شك أن يكون مؤولا عما يحدث خلالها للبضائع من أضرار.

وقد أصدرت المحكمة العليا للغرفة التجارية والبحرية العديد من القرارات الخاصة بالنطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري منها.

- القرار رقم 59509 بتاريخ 17 ديسمبر 1987 في قضية (ل.ب) ضد (ص.ج.ت) و (م.ص.غ.م) حول مسؤولية الناقل عن الخسائر التي تلحق البضاعة منذ تكلفه بها حتى التسليم الى المرسل اليه حسب المادة 802 ق.ب.ج.

حيث جاء في القرار أنه من المقرر قانونا أن الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضاعة منذ تكلفه بها في تسليمها الى المرسل اليه، ومن ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بخرقه للقانون غير سديد.

لما كان من الثابت في قضية الحال أن قضاة الموضوع لما قضاوا بمسؤولية الناقل عن الضرر الذي لحق البضاعة لكون الحادث وقع نتيجة اهمال أو عدم الصيانة يكونون قد طبقوا صحيح القانون.

- القرار رقم 169663 بتاريخ 16 جوان 1998 في قضية (م.م.ج) ضد (ش.ج.ت) (حول الأضرار اللاحقة بالبضاعة في الميناء - لا يعد ذلك تسليما- استبعاد مسؤولية الميناء ، ثبوت مسؤولية الناقل طبقا للمواد 802 و 873 من ق.ب.ج حيث قررت انه من المقرر قانونا أنه يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها الى المرسل اليه ، و كذلك من المقرر

¹رشيد الواحد، المرجع السابق، ص110.

²محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، طبعة 01 دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2015، ص121.

قانونا أنه تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ و رصها و فكها و تفريغها و ارجاع البضائع من الى الغير أو اليابسة أو المستودعات و كذلك حراسة و حفظ البضائع المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض.

- ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة الموضوع أسسوا قرارهم بتحميل مؤسسة الميناء الأضرار التي لحقت البضاعة رغم أن وضع البضاعة بالميناء لا يعد تسليمًا وفقًا للمادة 802 ق.ب.ج وقيام وكيل التفريغ بتفريغ البضاعة وفقًا للمادة 837 من ق.ب.ج لا يعني بأنه مسؤولًا عن الخسائر بل أن مسؤولية الناقل تمتد إلى غاية التسليم النهائي إلى المرسل إليه إلا إذا أثبت الناقل مسؤولية وكيل التفريغ وهو ما لم يثبت في قضية الحال ومتى كان ذلك استوجب النقض¹.

2- في الاتفاقيات الدولية:

تحدد بعض التشريعات فترة سريان الالتزام بضمان سلامة البضاعة من حيث الزمان بالمرحلة البحرية من النقل فقط، على أساس أن النصوص المتعلقة بالنقل البحري ما وضعت إلا بسبب ما يتمتع به النقل البحري من ذاتية كامنة في الخطورة التي تصاحب النقل، وعليه فإن سريان التزام ضمان سلامة البضاعة يفترن بها ولا تتحقق الخطورة إلا في المرحلة البحرية وهذا ما تقرره معاهدة بروكسل المادة 01 ف "هـ" التي تنص على أن:

" نقل البضائع ينسب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها ".

أثار نص اتفاقية بروكسل هذا خلافا فيما يتعلق بعملية الشحن والتفريغ، وما إذا كانت تدخلان ضمن المرحلة البحرية أم لا تدخلان ضمنها حيث ذهب جانب من الفقه إلى اعتبار العمليتين ضمن المرحلة البحرية.

¹كميلة أعراب، المرجع السابق، من ص112 إلى ص113.

ذهب اتجاه اخر الى تفسير المرحلة البحرية بمعناها الحرفي، حيث تبدأ من رص البضاعة حتى وقت تهيئتها للتفريغ أي اخراج عمليتي الشحن والتفريغ من ضمنها، وفي كل الأحوال لا يمتد التزام المقاول بضمان سلامة البضاعة بموجب نص الاتفاقية والتشريعات التي تجاريتها في الحكم الى المرحلتين السابقة للشحن واللاحقة للتفريغ الا بموجب اتفاق خاص.

الاتجاه الأول يربط فترة سريان ضمان سلامة البضاعة بفكرة الحراسة، حيث يسأل المقاول عن البضاعة طالما كانت بعهدته، مع بعض التفاوت في تحديدها بالتسليم في ميناء الشحن وتسليمها في ميناء التفريغ بينما ذهب اتجاه اخر الى فكرة الحراسة بشكلها المطلق أينما حصلت في الميناء أو خارج الميناء¹.

أما الاتجاه الثاني يربط فترة سريان ضمان سلامة البضاعة بفكرة الخطورة على أساس أن قواعد التشريعات البحرية ما وضعت الا لمواجهة ظروف خاصة هي مخاطر البحر، ولا تتوافر المخاطر الا في الجزء البحري من النقل.

وقد تم تأييد فكرة الحراسة خير معيار ترتبط به المسؤولية في سريانها من حيث الزمان فالمقاول يقتضي أن يكون مسؤولاً عن البضائع ما دامت في حراسته اذ من غير المناسب أن تبقى البضائع بعهدته أو بعهدته أتباعه ولا يسأل عنها بحجة أن مسؤولية المقاول تقتصر على المرحلة البحرية فقط².

عالجت بدورها المادة 04 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 النطاق الزمني لمسؤولية المقاول البحري للبضائع على أن: " مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المادة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن واثناء النقل وفي ميناء التفريغ".

¹رشيد الواحد، المرجع السابق، ص 118.

²رشيد الواحد، المرجع نفسه، ص 119.

وتعتبر البضائع في عهدة الناقل، وفقا للفقرة 02 من المادة 04 ن اعتبارا من الوقت الذي يتلقى فيه البضائع من الشاحن أو نائبه أو سلطة (أو طرف ثالث ن توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء الشحن تسليم البضائع له لغرض الشحن) حتى الوقت الذي يقوم فيه بتسليم البضائع الى المرسل اليه، أو بوضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقا للعقد أو القانون أو العرف المتبع في التجارة المعينة بميناء التفريغ وذلك في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل اليه البضائع من الناقل او تسليمها الى سلطة

أو طرف ثالث توجب القوانين أو اللوائح السارية في ميناء التفريغ تسليم البضائع اليه¹

المبحث الثاني: المقدار القانوني لتحديد المسؤولية.

إذا انعقدت مسؤولية مقاول المناولة في النطاق الذي حدد لتطبيق نظام المسؤولية المحدودة، وتوافرت شروط استفادة المقاول من هذا النظام الذي بيناه سابقا، وجب على القاضي بقوة القانون أعمال قواعد التحديد الواردة في التقنين البحري أو اتفاقية بروكسل حسب الحالة المعروضة عليه، وعليه قد حدد المشرع الدولي والداخلي سقف مسؤولية المقاول في دفع التعويض بمبلغ معين يتم حسابه على أسس معينة تختلف من نظام قانوني لآخر. وهذا ما سنتطرق إليه من تبيان ضوابط تقدير سقف المسؤولية في (المطلب الأول) ثم إلى ضابط الوحدة الحسابية في (المطلب الثاني)

المطلب الأول: ضوابط تقدير سقف المسؤولية.

إذا تحققت مسؤولية مقاول المناولة عن البضاعة التي تعهد بنقلها، وإيصالها سالمة، يكون ملزما بدفع مبلغ تعويض محدد بعدد معين من الوحدات الحسابية والتي تختلف من نظام

¹مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، ايجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1995، ص 319.

قانوني لآخر، وأحكامه تسقط على مقال المناول، ومنه نجد أن اتفاقية بروكسل أخذت بأساسين فقط لحساب التعويض وهما الطرد والوحدة، ثم جاء بروتوكول 1968، ليضيف أساس ثالث هو الوزن (الكيلو غرام) والمؤكد بروتوكول التعديل لسنة 1979، أما اتفاقية هامبورج بالإضافة إلى الأسس التي جاءت بهم اتفاقية بروكسل تضمنت أساس رابع وهو أجرة النقل، أما المشرع الجزائري قبل تعديل القانون البحري كان يأخذ بما أخذت به اتفاقية بروكسل لسنة 1924 باعتبارها الاتفاقية التي صادقت عليها الجزائر، لكن سنة 1998 عدل المشرع من اتجاهه وأخذ بالأسس الأربعة التي تأخذ بها اتفاقية هامبورج أي الطرد، الوحدة، الوزن وأجرة النقل¹، وعليه سوف ندرس هذه الأسس في فرعين :

الفرع الأول: الطرد ووحدة الشحن.

وضع المشرع الجزائري ضوابط معينة في حالة تحققها نكون أمام التحديد القانوني للمسؤولية، وعليه فاحتساب الحد الأعلى للمسؤولية يكون بالنظر إلى عدد الطرود ووحدات الشحن التي هلكت أو تلفت من البضاعة محل عقد المناول.

أولاً: تعريف الطرد.

يعد الطرد من أهم الضوابط التي يتم على أساسها تقدير سقف مسؤولية المناول في جميع الاتفاقيات الدولية السالفة ذكرها وكذا في التشريعات الوطنية التي أخذت بأحكام إحدى هذه الاتفاقيات. التعريف المعجمي للمصطلحات البحرية: الطرد رزمة أو صرة تعد مسبقاً من أجل النقل أو المناول اليدوية أو الميكانيكية وتجعله في شكل مناسب ليصبح على تلك الحالة أداة من أدوات التجارة ليسهل مناولته من يد إلى أخرى دون أن تتعرض محتوياته للتلف أو الضرر، وهو عادة ما يفهم منه في عالم التجارة بأنه طرد الشحن. أما ما ذهب إليه الفقه والقضاء، في شأن اعتبار شحنة معينة من البضائع طرداً وفقاً لحكم المادة 4 فقرة 5 من اتفاقية بروكسل، أن البضاعة يجب أن تكون مغلفة تغليفاً كلياً أو جزئياً، وأن يستخدم

¹ - مريم كريد، المرجع السابق، من ص 241 إلى ص 242.

هذا التغليف لتسهيل المناولة بالدرجة الاولى، ثم لحفظ البضاعة، هذا في حالة غياب اتجاه قصد المتعاقدين، أما حين تتضح نية الطرفين من سند الشحن الى اتجاه هذه النية في اعتبار بضاعة معينة طردا، فإن الاعتبار الأول يجب أن يكون لهذه النية¹

ثانيا: وحدة الشحن.

هي وحدة الوزن او القياس أو الحجم أو الكيل المثبتة في وثيقة الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن دون ربط أو تغليف، و التي لا تميز إلا بوزنها أو قياسها أو حجمها دون عددها، و في هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في وثيقة الشحن أساسا لتقدير التعويض.² في حالة استخدام حاوية أو أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع³، لأن محتوياتها ليست مغلفة تغليفا كافيا لمواجهة أخطار النقل، فجاءت نظرية قصد المتعاقدين التي تعتمد على النية المشتركة لكل من المقاول والشاحن فيما اعتبره طردا، و تستخلص هذه النية من عبارات سند الشحن، فهذه العبارات دلالة على بيان عدد الطرود او الوحدات المعبئة في الحاوية، فإن إرادة المتعاقدين تكون قد انصرفت إلى اعتبار عدد الطرود أو الوحدات هي الضابط التي يتم على أساسه تحديد مسؤولية المقاول، و ليس الطرد بكامله، أما إذا لم يرد في سند الشحن إلا عدد الحاويات دون بيان ما بداخلها من طرود، فإن الحاوية وحدها بما فيها من بضائع هي الضابط الذي يتم على أساسه تحديد سقف المسؤولية، مهما كان حجمها أو وزنها⁴

وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للمقاول أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت، اعتبرت وحدة شحن مستقلة واحدة⁵.

الفرع الثاني: الكيلو غرام وأجرة النقل.

¹ - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، من ص 224 الى ص 229.

² - بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 299.

³ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 322.

⁴ - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 235.

⁵ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 322.

اكتفت اتفاقية بروكسل 1964 بضابطي الطرد والوحدة، بينما حرص واضعوا بروتوكول 1968 على إدراج ضابط الوزن الذي يعد من الضوابط التي تقيم نوعا من العدالة بين المقاول والشاحن، عندما يكون الطرد أو الوحدة من ذوات الحجم الكبير أو ذوات الوزن الثقيل، وبمقتضى ضابط الوزن أصبح لا يستوي الطرد الكبير مع الطرد الصغير عند تحديد سقف المسؤولية، أما اتفاقية هامبورج والتقنين البحري الى جانب أخذهما بضابط الوزن أضافا ضابطا رابعا يتعلق بتحديد المسؤولية الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع إلى الشاحن وهو ضابط أجرة النقل.¹

أولا: الكيلوغرام:

طالبت الدول الشاحنة باللجوء إلى ضابط الوزن بدلا من الضابطين السابقين م كأساس إضافي لتحديد التعويض، حتى يكون المبلغ متناسبا مع مقدار الضرر، وهو المقدار الإجمالي للبضائع والأشياء المنقولة والطرود التي تحتويها أو الأغلفة التي تحفظها أساسا للتعويض الأقصى. كما أعتبر وزن البضاعة من البيانات التي يمكن إدراجها في سند الشحن، و هي بذلك وحدة قائمة بذاتها وتقدر بالكيلوغرام ، فإذا كان وزن البضاعة الواردة في سند الشحن بالكيلوغرام هنا يتم إعمال ضابط الوزن بضرب الوحدة الحسابية في عدد الكيلوغرامات الهالكة أو التالفة² ومثال ذلك: طرد يزن 80 كيلوغراما وقيمه الحقيقية 100,000 دينار شحن مع طرد آخر يزن 400 كيلوغرام وقيمه الحقيقية 10,000 دينار، فإن مبلغ التحديد على أساس الوزن سيؤدي إلى الحكم بمبلغ $2400 = 30 \times 80$ فرنك ذهب للطرد الأول الذي بلغت قيمته 100,000 دينار ومبلغ $12,000 = 30 \times 400$ فرنك ذهب للطرد الثاني الذي لا تزيد قيمته عن 10,000 دينار، ولا يخفى ما في ذلك من ظلم بالنسبة للشاحن. أما لو أخذنا بالضابطين الطرد والوزن معا فإن الطرد الأول الذي يزن 80 كيلوغرام تطبق عليه ضابط الطرد فيكون مبلغ التحديد

¹ - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، ص 242.

² - مريم كريد، المرجع السابق، من ص 249 الى 250.

10,000 فرنك ذهب، والطرء الثاني تطبق عليه ضابط الوزن فيكون مبلغ التحديد 12,000 فرنك ذهب. وإذا ذكر الوزن بغير الكيلو غرام في سند الشحن، وذكر عدد الوحدات بالطن أو القنطار يكون لصاحب البضاعة تحويل هذه الوحدة إلى الكيلوغرام من أجل اعتماد ضابط الوزن في تحديد الحد الأقصى للتعويض، واخت...

ثانيا: أجرة النقل بعد إقرار مسؤولية المقاول عن الضرر الناتج عن التأخير.

جاءت مسألة تحديد هذه المسؤولية، حيث ذهب البعض إلى اعتبار الضرر الناتج عن التأخير ما هو الا نوع من التلف، ومن ثم وجب إتباع نفس الضابط الذي يسري على حالة التلف وهو الطرد أو الوزن، بينما يرى آخرون على أنه لابد من اعتناق ضابط أجرة النقل كأساس لحساب سقف المسؤولية لأنها مقياس عادل للتكاليف التي يتكبدها المقاول، لذلك يجب ألا تتجاوز مسؤوليته مجموع الأجرة التي يحصل عليها من جراء نقل البضائع. مثال: شحن 100 صندوق بأجرة إجمالية قدرها 1000 دولار، وتأخر 20 صندوق، فيكون التحديد على الأساس التالي: أجرة الصندوق $1000 \div 100 = 10$ دولار $\times 20$ صندوق = 200 دولار $\times 2,5 = 500$ دولار، وهذا المبلغ لم يتجاوز مجموع أجرة النقل. بينما إذا تأخر 60 صندوق، فإن تطبيق مثلين ونصف مقدار الأجرة المستحقة عن البضائع المتأخرة يتجاوز مجموع الأجرة المستحقة عن عقد النقل وهو 1000 دولار.¹ وفي هذا الشأن نصت المادة 805 ق ب ج على أنه: "...لا يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه.

المطلب الثاني: ضابط الوحدة الحسابية.

¹ - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، 246 إلى 247.

بعد تحديد الضابط الذي أتخذ لحساب مبلغ تحديد المسؤولية، يتم اللجوء إلى تحديد القيمة النقدية للوحدة الحسابية، وكيفية تحويله إلى العملة الوطنية، وهو ما يعرف "بالعملات النقدية" والتي تعتمد على وحدة الجنيه الاسترليني والعملية الخيالية.

الفرع الأول: الجنيه الإسترليني

جاء في المادة 4 فقرة 5 من اتفاقية بروكسل 1924 على أنه: "لا يلزم الناقل في أي حال من الأحوال بسبب الهلاك أو التلف اللاحق بالبضائع أو ما يتعلق بها بمبلغ يزيد عن مائة جنيه استرليني، عن كل طرد أو وحدة أو على ما يعادل هذه القيمة بنقد عملة أخرى". ومنحت هذه الاتفاقية في المادة 9 فقرة 2 للدول المتعاقدة التي لا تستعمل الجنيه الاسترليني كعملة وطنية الحرية أو الخيار لتحويل مائة جنيه ذهب إلى عملتها الوطنية بأرقام صحيحة.

أولاً: مقدار الوحدة الحسابية.

تبين من أعمال مؤتمر لاهاي لسنة 1922 أن اقتراح مائة جنيه استرليني أو ما يعادل هذا المقدار بنقد عملة أخرى لقي قبولا من أعضاء الوفود لتحديد مسؤولية المقاول عن هلاك أو تلف البضاعة في ظل اتفاقية بروكسل 1924¹.

ثانياً: قيمة الوحدة الحسابية.

من استقراء نص المادة 9 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل أن الجنيه الاسترليني هو الجنيه الذهبي، وعليه احتساب المسؤولية المحدودة يكون على أساس القيمة الذهبية للجنيه الاسترليني، وعلى إثر التقلبات التي طرأت على الذهب تم مراجعة اتفاق شرط الذهب سنة 1977، فرفع مبلغ التحديد بالنسبة للطرد أو الوحدة إلى 400 جنيه. وحدد التقنين البحري الجزائري قيمة الوحدة الحسابية لمسؤولية المقاول بمبلغ 100 جنيه استرليني فيما يتعلق بالنقل الدولي إلى غاية 1998، أما بالنسبة للنقل الداخلي فقد أخذت بنظام الفرنك الفرنسي الذهبي

¹ - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، من ص 249 إلى ص 250.

نقلا عن بروتوكول بروكسل 1968 وحددته بـ 10.000 فرنك عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك عن كل كيلوغرام من البضاعة الهالكة أو التالفة.

الفرع الثاني: العملة الخيالية.

بعد تعديل اتفاقية بروكسل بموجب بروتوكول 1968 استخدم عملة خيالية تقاس على قاعدة الذهب وتتبعها التقنين البحري الجزائري في المادة 805 حيث حددت مسؤولية مقاول المناولة بـ 10.000 فرنك فرنسي عن كل طرد أو وحدة أو 30 فرنك فرنسي عن كل كيلوغرام من البضاعة الهالكة أو التالفة. وتدخل المشرع الدولي سنة 1979 أي بعد إبرام اتفاقية هامبورج واستبدل الفرنك الذهبي بحقوق السحب الخاصة.¹

أولاً: قاعدة الفرنك الفرنسي الذهبي.

أمام تطور النظام النقدي وتراجع قيمة الجنيه الاسترليني، تم اللجوء إلى الفرنك البوانكاريه الذي ورد في نص المادة 2فقرة 4 من بروتوكول 1968 أن المقصود من الفرنك هو الوحدة التي تتكون من 65,5 ميلجرام من الذهب عيار 900 من الألف (تسعمائة في الألف من الذهب الخالص) ويتم تحويل هذا الفرنك إلى العملة الوطنية. ونفس المعنى تضمنته المادة 805 في فقرتها 4 من التقنين البحري، حيث جاء فيها أنه: "يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم الأمر وحدة حساب متشكلة من خمسة وستين ميلغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف (ذهب خالص) ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة فيتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

ثانياً: قاعدة حقوق السحب الخاصة.

¹ - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، من ص 251 إلى ص 260.

في غياب نص تشريعي في بروتوكول 1968 و في التقنين البحري يحدد سعر الصرف في تحويل الفرنك البوانكاريه إلى العملة الوطنية، أثارا تناقضا لذا كان لابد من ظهور معيار آخر يتم على أساسه حساب التعويض، لتأتي دراسات صندوق النقد الدولي سنة 1974 إلى إقرار وحدة نقدية جديدة تحل محل قاعدة الذهب وهي حقوق السحب الخاصة والتي حددت في بداية الأمر على أساس وزن محدد من الذهب الخالص، ثم حددت على أساس المقابلة لمجموعة من العملات وهي 16 عملة رئيسية.¹ أخذت بهذا المبدأ كل من بروتوكول بروكسل 1979 المعدل لبروتوكول بروكسل 1968 وكذا اتفاقية هامبورج 1978 التي حددت في مادتها السادسة مسؤولية المقاول عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 836 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى. أما المادة 26 /ف1 من نفس الاتفاقية فقد عرفت الوحدة الحسابية بقولها: "إن الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة من هذه الاتفاقية وهي حق السحب الخاص كما عرفه صندوق النقد الدولي إن المبالغ الواردة في المادة السادسة تحول الى العملة الوطنية للدولة على أساس سعر الصرف بتاريخ صدور الحكم أو التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف المعنية" أما بروتوكول بروكسل 1979 جعل مسؤولية المقاول تحدد ب 666,66 حق سحب خاص بدلا من 10.000 فرنك بوانكاريه، وحق سحب بدلا من 30 فرنك بوانكاريه. أما المشرع الجزائري لم يأخذ بهذه القاعدة نظرا لعدم انضمامه لاتفاقية هامبورج، مما يبقي مشكلة تحديد الأساس الذي يتم على مقداره حساب سقف المسؤولية قائما.

ملخص الفصل الثاني.

¹ - عبد الرحمان ملزي، المرجع السابق، من صفحة 268 إلى ص 269.

تناولنا في الفصل الثاني التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة، تطرقنا في المبحث الأول الى نطاق تطبيق المسؤولية المحدودة بالإشارة أولا الى شروط استفادة مقاول المناولة من تحديد المسؤولية بفصل الشروط المتعلقة بالشاحن عن الشروط المتعلقة بالمقاول وأشارنا ثانيا الى نطاق تحديد مسؤولية مقاول المناولة من خلال النطاق الشخصي الذي تسري أحكامه في مواجهة المقاول المتعاقد والمقاول الفعلي، وكذا المقاولين اللاحقين في حالة النقل المتتابع.

أما النطاق المادي ن يتمثل في هلاك و تلف البضاعة او وصولها متأخرة ، أما بالنسبة للنطاق الزمني وفقا للتشريع الجزائري الذي نظمته من وقت شحن البضاعة الى غاية تفريغها و الاتفاقيات الدولية ،حددها بالمرحلة البحرية من النقل ،أما المبحث الثاني فقد تناولنا فيه المقدار القانوني لتحديد المسؤولية بالتطرق الى تحديد ضوابط تقدير سقف المسؤولية المتمثلة في أربعة أسس و هي : الطرد، ووحدة الشحن و الكيلوغرام، وأجرة النقل التي اتخذت لحساب مبلغ تحديد المسؤولية، ثم باللجوء الى ضابط الوحدة الحسابية الذي يعتمد الجنيه الإسترليني، بوضع قيمة و مقدار للوحدة الحسابية بالإضافة إلى العملة الخيالية التي تقاس على قاعدة الفرنك الذهبي إلى ان استبدلت بحقوق السحب الخاصة.

خاتمة:

تبين لنا من دراسة موضوع مسؤولية مقاول المناولة، أن تطور ميدان النقل البحري وزيادة المبادلات التجارية نتيجة لتبني معظم دول العالم، المنهج الاقتصادي الجديد (الليبرالي)توجب إدراج أشخاص بربون مؤهلون وذوي كفاءة، إضافة الى الأشخاص البحريون في عملية النقل البحري واللذين يتولون العمليات التي تتوسط كل من عملية تسليم واستلام البضائع، ذلك لتفادي العراقيل التي يواجهها غالبا أطراف عقد النقل البحري.

واستنادا الى المواد 912، 915، 916 من القانون البحري الجزائري، الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05 لسنة 1998، بالإضافة الى الاتفاقيات الدولية أهمها: اتفاقية بروكسل (1924) لسندات الشحن التي صادقت عليها الجزائر في 1964، وما اخذ من اتفاقية هامبورغ (1978) لتعديل القانون البحري، حتى وان لم تصادق عليها الجزائر. رغبتا منها في مواكبة تطورات ميدان الملاحة البحرية وكحماية لناقليها ومقاوليها حتى تتفادى ازدواجية القوانين، وبالرجوع الى الباب الخامس المعنون ب: النشاطات المينائية نجد المشرع الجزائري قد تناول عقد المناولة او بالأحرى مهام مقاول المناولة دون تولية عناية للعقد ذاته. ومن أهم النقاط التي استتبطنها في بحثنا ما يلي:

أن محل عقد المقاوله هي مجموعة الأعمال المادية والقانونية التي يباشرها المقاول، وتعتبر من أهم التزاماته التي تنشأ عن العقد الذي يبرمه مع طالب المناولة والذي يكون ملزما للطرفين وان أهم التزامات المتعاقدين معه هي أداء الأجرة، وصولا الى إبراز أن كل ضرر قد يلحق بالبضاعة تقوم على أساسه المسؤولية المطلقة لمقاول المناولة مما استوجب التطرق الى شروط وأسباب قيام هذه الأخيرة وكذا الأسباب الاتفاقية والقانونية لإعفائه منها.

حتى لا يتقل كاهل المقاولين بالتعويضات التي غالبا ما تكون باهضة والتي تكون السبب الرئيسي للنفور من هذه المهنة، وضع المشرع مبدأ تحديد المسؤولية الذي سعينا لتوضيحه في الفصل الثاني من بحثنا، وأهم ما جاء، هو أن سندات الشحن تحتوي شروط تحقق مصلحة الطرفين في عقد النقل البحري وكذا تتضمن لتحديد المسؤولية عن الاضرار الواقعة خلال مرحلة المناولة، تابعي المقاول لهم كذلك حق تحديد مسؤوليتهم في حالة حدوث الخطأ

أثناء تأدية المهام. وفي حالة استفادة المقاول من نظام تحديد المسؤولية وجب على القضاء اعمال قواعد التحديد المنصوص عليها في القانون الداخلي واتفاقية بروكسل الدولية ومراعاة السقف المحدد في دفع التعويضات، مع اتخاذ الأسس الجاري العمل بها في احتسابها.

تتعرض أهمية تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية كذلك على المتعاقد مع المقاول فهي تعتبر كضمان قانوني لأن هذا الأخير أصبح يوليه اهتماما أكثر من المصلحة الاقتصادية.

تسهيلا للمدعي منح له القانون الجزائري حق رفع دعواه أمام أي محكمة المهم أن تكون مختصة إقليميا كما جاء في نص المادة 745 ق.ب.ج على أنه ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام. واما الاختصاص الإقليمي فيكون محل المدعى عليه وإذا لم يتوفر ذلك يمكن اللجوء الى الموطن المختار.

ومن أهم الإشكاليات:

- قصور القانون البحري الجزائري وانعدام نصوص تتوافق مع بعض الحالات المتعلقة بالمناولة المينائية تتطلب عليه في العديد من الأوقات اللجوء الى التشريع الفرنسي وقضائه وفقهه خاصة في حالة النزاعات.

- التداخل بين مهام الناقل والمقاول في عقد النقل البحري وما وجب تطبيقه، خاصة إذا كان الناقل هو الذي يباشر مهام المقاول المينائية التي لا يمكنه التنازل عنها بقوة القانون، وقد يعهد بها الى المقاول ومنه نلاحظ ان مسؤولية مقاول المناولة تخضع في التشريع الجزائري الى الشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث، الكتاب الثاني من الأمر رقم 80_76 وهي الاحكام الخاصة بمسؤولية الناقل. قد يعود هذا الى الوحدة القانونية لعقد النقل البحري.

- النصوص القانونية التي جاءت منظمة للمناولة المينائية، أنها تباشر من طرف شخص خاص غير أن الواقع عكس ذلك فالعملية ما زالت محتكرة من طرف الدولة.

التوصيات:

أصبحت معظم الدول تعتمد على تطبيق التكنولوجيا في كل الميادين وتبني كل ما هو الإلكتروني حتى في عملية المناولة المينائية وذلك لتسهيلها، ومنه اجبارية وضع قوانين تتماشى مع التطورات.

الاعفاءات المالية كتخفيض قيمة الرسوم وغيرها مما يشجع الخواص على ممارسة أعمال المناولة ومنه نشر روح المنافسة التي تؤدي لا محال الى عمل متقن ومردودية إيجابية، وتقديم كل التكوينات لليد العاملة ورسكلتها بصفة دورية لتفادي الحوادث.

قائمة المراجع:

أولا المصادر:

الاتفاقيات الدولية: (المعاهدات والاتفاقيات).

1/اتفاقية بروكسل، الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، تعرف باسم قواعد لاهاي، المؤرخة في 25 أوت 1924، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931، وعدلت بموجب برتوكول فيبي سنة 1968 ن ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، انضمت الجزائر الى معاهدة بروكسل دون تعديلها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964، الجريدة الرسمية رقم 28.

2/اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا سنة 2009، المعروفة بقواعد روتردام.

الأوامر:

1/أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، عدد 29 الصادر بتاريخ 10 جانفي 1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، العدد 47 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، جريدة رسمية عدد 46، الصادر في 18 أوت 2010، المتضمن القانون البحري الجزائري.

المراسيم:

1/المرسوم التنفيذي 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006 ن الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، في الموانئ،، الجريدة الرسمية عدد 24 المؤرخ في 16 افريل 2006، معدل بموجب المرسوم التنفيذي 08-363، المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية عدد 64 مؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

القرارات القضائية:

- قرار رقم 627 149، المؤرخ في 08 أبريل 1997، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، غير منشور.

- قرار رقم 153 254، المؤرخ في 24 جوان 1995، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، العدد الثاني سنة 1997.

ثانيا المراجع:

الكتب:

- 1/ علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية.
- 2/ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 2002.
- 3/ محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري، دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2010.
- 4/ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري، النقل البري والنقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية، والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، الكعبة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، الأردن، 2015.
- 5/ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.

المقالات والمجلات:

- 1/ بن حمو فتح الدين، اثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد 05، دون تاريخ وسنة نشر.
- 2/ زكراوي حمودي، الأشخاص البريون للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، دون تاريخ وسنة نشر.

3/ عفرة حياة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، سنة 2017.

4/ مريم كريد، الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد "أ"، العدد 50، ديسمبر 2018.

أطروحات دكتوراة وماجستير:

1/ أعراب كميعة، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، تاريخ المناقشة: 2016/06/26.

2/ الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 02، سنة 2016/2017.

3/ الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع "دراسة مقارنة"، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، تاريخ المناقشة: 2013/06/17.

4/ بدر إبراهيم الملح، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، "دراسة مقارنة"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، كلية القانون، جامعة عمان العربية، للدراسات العليا 2010.

5/ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري، والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بالقائد، تلمسان، سنة 2011/2012.

6/ بلبسط سمية، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، سنة 2012/2013.

7/زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة
الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، سنة
2019/2018.

8/طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، أطروحة ماجستير في
القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة وهران 2010/2009.

9/كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه في
القانون الخاص، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة 01، 2020/2019.

الفهرس

شكر و عرفان.....1

إهداء 1.....	2
إهداء 2.....	3
إهداء 3.....	4
مقدمة.....	5
الفصل الأول: المسؤولية المطلقة لمقاول المناولة.....	7
المبحث الأول: ماهية عقد المناولة.....	8
المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد المناولة.....	9
الفرع الأول: تعريف وخصائص عقد المناولة.....	9
الفرع الثاني: تكييف عقد المناولة.....	11
الفرع الثالث: منح امتياز ممارسة نشاط المناولة.....	15
المطلب الثاني: الالتزامات الناتجة عن عقد المناولة.....	22
الفرع الأول: التزامات مقاول المناولة.....	22
الفرع الثاني: التزامات طالب المناولة.....	25
الفرع الثالث: التزامات خاصة بالشاحن، الناقل والمرسل اليه.....	27
المبحث الثاني: أساس المسؤولية المطلقة لمقاول المناولة.....	31
المطلب الأول: قيام مسؤولية مقاول المناولة.....	31
الفرع الأول: شروط قيام مسؤولية مقاول المناولة.....	32
الفرع الثاني: أسباب قيام مسؤولية مقاول المناولة.....	39
المطلب الثاني: أسباب اعفاء مقاول المناولة من المسؤولية.....	44

44.....	الفرع الأول: أسباب اعفاء المقاوم القانونية.....
50.....	الفرع الثاني: أسباب اعفاء المقاوم الاتفاقية.....
55.....	ملخص الفصل الأول.....
56.....	الفصل الثاني: التحديد القانوني لمسؤولية مقاوم المناولة.....
56.....	المبحث الأول: نطاق تطبيق المسؤولية المحدودة.....
57.....	المطلب الأول: شروط استفادة المقاوم من تحديد المسؤولية.....
57.....	الفرع الأول: شروط خاصة بالشاحن.....
61.....	الفرع الثاني: شروط خاصة بالمقاوم.....
63.....	المطلب الثاني: نطاق تحديد مسؤولية مقاوم المناولة.....
64.....	الفرع الأول: النطاق الشخصي للمسؤولية المحدودة.....
65.....	الفرع الثاني: النطاق المادي والزمني للمسؤولية المحدودة.....
71.....	المبحث الثاني: المقدار القانوني لتحديد المسؤولية.....
72.....	المطلب الأول: ضوابط تقدير سقف المسؤولية.....
72.....	الفرع الأول: الطرد ووحدة الشحن.....
74.....	الفرع الثاني: الكيلوغرام وأجرة النقل.....
76.....	المطلب الثاني: ضابط الوحدة الحسابية.....
76.....	الفرع الأول: الجنيه الإسترليني.....
77.....	الفرع الثاني: العملة الخيالية.....
79.....	ملخص الفصل الثاني.....

80.....	خاتمة
83.....	قائمة المراجع
87.....	الفهرس