

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم: الحقوق



## المناولة المينائية في القانون البحري الجزائري.

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية المينائية

تحت إشراف:

من تقديم الطلبة:

أ. أحلام نطور

- جمال بلعابد

- صلاح الدين كافي

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الاسم واللقب
رئيساً	أستاذ محاضر	د. علاء الدين قليل
مشرفاً ومقرراً	أستاذة مساعدة	أ. أحلام نطور
مناقشا	أستاذة مساعدة	أ. كوثر قنطار

دورة جويلية 2021



## إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع:

إلى الذين قال فيهم سبحانه وتعالى: ﴿وَبِالْوَالِدَيْنِ إِحْسَانًا﴾

{سورة البقرة الآية 83}

إلى التي حملتني جنينا، وحضنتني وليدا، إلى أعلى ما في هذا الوجود، إلى أول ما نطق بها اللسان، إلى نبع الحب والحنان، إلى التي دعت لي طيلة هذه السنين "أمي الحبيبة".

إلى الذي لم يبخل عليّ بشيء، إلى الذي جتّد حياته لتربيّتي، إلى الذي كان قدوتي وسندًا لي في كلّ صغيرة وكبيرة، فهو منير دربي ورمز افتخاري "والدي الكريم".

إلى جميع أفراد العائلة وجميع الأصدقاء والأحبة وكل من كان عونًا لي.

جمال



# إهداء

أهدي ثمرة عملي المتواضع:

إلى منبع الحبّ والحنان إلى "والدتي العزيزة" حفظها الله وأطال في عمرها.

إلى الذي كان سندا لي منذ طفولتي، إلى الذي تحمّل المشاق لأجلي، إلى الذي لم يبخل

عليّ بشيء، إلى "والدي المتوقّي" رحمه الله رحمة واسعة، وأسكنه فسيح جنانه.

إلى العائلة الكريمة، الزّوجة الطيّبة وإلى الأولاد كل من نسرين، آية، مريم، عبد الله.

كما أهدي هذا العمل إلى المؤسسة المينائيّة سكيكدة وعلى رأسها المدير العام للمؤسسة.

صلاح الدين



# شكر وتقدير

لا يسعنا في هذا المقام إلا أن نتقدّم بجزيل الشكر والتقدير والامتنان إلى جميع الأساتذة الكرام ونخصّ بالذكر الأستاذة الفاضلة نطور أحلام على قبولها الإشراف علينا ودعمنا لنا بالملاحظات والتوجيهات، وتقديم يد المساعدة في كلّ صغيرة وكبيرة لإنجاز هذه المذكرة والتي لم تبخل علينا من جهدها ووقتها الثمين.

كما لا يفوتنا أن نتقدّم بالشكر الجزيل لكل من العضوين المناقشين، الدكتور الفاضل قليل علاء الدين والأستاذة الفاضلة قنطار كوثر.

مقدمة

## مقدّمة

لا يمكن أن تتجح التجارة الخارجيّة عن طريق البحر لدولة معيّنة دون وجود أسطول بحري مخصّص للقيام بعمليات التصدير والإستيراد للبضائع بمختلف أنواعها، ويحتاج هذا الأسطول في حدّ ذاته إلى مكان يتم تنظيمه فيه والمتمثّل في الميناء، وهذا الأخير تباشر فيه مختلف النّشاطات البحريّة المينائيّة، كالقطر والمناولة المينائيّة، و هذه الأخيرة تعرف بأنّها عبارة عن نشاطات تمارس في الموانئ التجارية، فهيّ تمثّل همزة وصل بين المراحل البريّة والمراحل البحريّة للقيام بعمليات التّقلّ البحري، وشهدت المناولة المينائيّة في الجزائر عدّة مراحل مرّت بها الدّولة الجزائريّة وهيّ مرحلة الاستعمار والتي تميزت بخضوع جميع المؤسسات المينائيّة في الجزائري إلى السيطرة الكلية من قبل الاستعمار وتطبيق القانون الفرنسي على هذه المؤسسات.

بعد نهاية الاستعمار انتقلت الدولة الجزائرية إلى مرحلة أخرى وهي مرحلة الاستقلال والتي شهدت في هذه الأخيرة تغييرات وتطوّرات تزامنت مع الأنظمة المتبّعة من قبل الدّولة الجزائريّة والتي بدأت بالنّظام الاشتراكي، والذي تجسد فيه نظام احتكار الدولة لأعمال المناولة المينائيّة وهذا لاعتبار أن الميناء حسب هذا النظام هو مؤسسة استراتيجية والتي ترفض الدولة اشراك الخواص للاستثمار فيه، وعرف في هذه الفترة سوء طرق تسيير الموانئ لأنها تخضع إلى عدة أجهزة رقابية تابعة للدولة وفي المقابل قلة عدد الموانئ مما أدى إلى ركود اقتصادي بالنسبة للمبادلات التجارية عن طريق البحر بين الدولة الجزائرية والدول التي تتعامل معها اقتصاديا، وهذا ما أدى إلى تراجع اعمال المناولة المينائيّة.

لقد كان هذا الركود الاقتصادي حتمية على الدولة للقيام بعمليات القرض من صندوق النقد الدولي، وهذا الأخير اجبرها على اتباع نظام جديد يسمى بنظام اقتصاد السوق ، والذي يهدف إلى اشراك الخواص في التنمية الاقتصادية من خلال الاستثمارات والمشاريع المتعلقة بالموانئ من أجل تحسين الخدمات المتعلقة بالمناولة المينائيّة وهذا نظرا إلى تزايد حاجيات ومتطلبات السكان والتي تؤثر بدورها على حجم المبادلات التجارية، فكان نظام اقتصاد السوق هو السبيل الوحيد لرفع الاحتكار على أعمال المناولة المينائيّة ، بالتّالي رغم المراحل التي مرت بها الدولة الجزائرية فإنّ المناولة المينائيّة تبقى قديمة النشأة وليست معاصرة.

وتتضمّن المناولة المينائيّة عمليّات مادّيّة وعمليات قانونيّة، هذه العمليّات هي نقطة بداية ونهاية عقود أخرى كعقد النّقل البحري الذي يبدأ بالشّحن وينتهي بالتّفريع، وتكون هذه العمليّات بموجب عقد، فهوّ كسائر العقود له أحكام وتخضع أحكام المناولة المينائيّة إلى نصوص قانونيّة نظّمها المشرّع الجزائري في القانون البحري، كما تتصف المناولة المينائيّة بأنّها تخضع إلى عامل المنافسة بالتّالي فهيّ تتطلّب الدقّة والسّرعة والنّوعية في الخدمات المتعلقة بالشّحن والتّفريع، لأنّها مرتبطة بالتّطوّرات الاقتصاديّة الدّوليّة .

وللمناولة المينائيّة أهميّة بالغة كونها من بين النّشاطات الأساسيّة التي يرتكز عليها كل ميناء تجاري، فهيّ تحتلّ المركز الأوّل من حيث مداخيل الميناء، والتي تحقق أرباح لهذه المؤسّسة، وهذا نظرا إلى اعتبار أنّ هذه الأعمال هيّ أعمال تجاريّة، بالتّالي فهيّ أعمال تتّصف بالإنتاجيّة، كما أنّ هذه العمليّات لها دور كبير في الاقتصاد ممّا يؤدي إلى تشجيع الاستثمارات في هذا المجال، كما لها أهميّة بالنّسبة لأطراف العقد والذي من خلالها يتمّ تبادل المصالح بينهما، وكذلك أنّ المناولة المينائيّة هي النشاط الذي يقاس على أساسه درجات الموانئ وهذا من ناحية الخدمات ومن ناحية المردودية.

ولأهميّة هذا الموضوع هناك أسباب ذاتيّة وموضوعيّة تدفعنا للبحث عن هذا الموضوع، بالنّسبة للأسباب الدّاتيّة تتمثّل في الميول الشّخصي حول هذه الموضوعات والتي يكون تطبيقها من النّاحيّة العمليّة موجود، كذلك تخصّص قانون النّشاطات البحرية والمينائيّة هو من أحسن التّخصّصات في مجال البحث العلمي، أمّا بالنّسبة للأسباب الموضوعيّة للبحث في هذا الموضوع هو من أجل جمع المعلومات الكافية حول موضوع المناولة المينائيّة ومحاولة الإحاطة بجميع عناصرها لاعتبار أنّ هذا الموضوع هو موضوع جديد في الجزائر، كذلك لأهميّة المناولة المينائيّة ودورها بالنّسبة للاقتصاد الوطني.

أمّا أهداف هذا البحث عن هذا الموضوع تكمن في محاولة إثراء الجامعة الجزائريّة بنتائج هذه الدّراسة، حتى يتمكّن الباحثين من الاستفادة منها، إضافة إلى أنّ الدّولة تقوم على عدّة قطاعات مهمّة جدا منها القطاع الاقتصادي والذي تحاول الدّولة الجزائريّة التّوجّه إلى جعل الموانئ أحد أكبر الدّعائم للاقتصاد الوطني من خلال زيّادة المبادلات التّجاريّة، بالتّالي نحاول دراسة هذا الموضوع من أجل معرفة أهميّته في تطوير الاقتصاد مستقبلا.

وفي مراحل البحث عن هذا الموضوع واجهتنا عدّة عراقيل، أولها الوقت الضيّق المخصّص للبحث الدقيق عن الموضوع، كذلك باعتبار أنّ التخصّص الذي ندرس فيه تخصّص جديد ممّا يجعله يفتقد لدراسات عالجت هذا الموضوع أو على الأقل جزء منه، كما لا ننسى أهمّ العراقيل هو أنّ المشرّع الجزائري نظم أحكام المناولة المينائية في تسعة مواد فقط ممّا أدى إلى وجود مشاكل حقيقية في معالجة هذا الموضوع.

ومن الدّراسات السابقة التي تناولت هذا الموضوع نذكر رسالة مقدّمة لنيل درجة الدكتوراه من إعداد الباحث زكراوي حمودي تحت عنوان "نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري"، بجامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كذلك نجد مذكرة لنيل شهادة الماجستير للباحث طيب إبراهيم ويس تحت عنوان "التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية"، جامعة وهران.

حيث عالجت هذه الدّراسات السالفة الذكر موضوع المناولة المينائية بتطبيق الأحكام العامّة كما هو الأمر الذي إعتدنا عليه نحن في هذا البحث لكن لبعض العناصر فقط وليس كلّها وإعتدنا على الأحكام الخاصّة التي نظمت هذا الموضوع وهذا من أجل الوقوف على حقيقة الموضوع، وكانت دراستنا لهذا الموضوع تشمل أدقّ المعلومات عن العناصر الأساسيّة التي تتكوّن منها المناولة المينائية كما أضفنا عناصر مثل أركان عقد المناولة الذي لم تشملها الدّراسات السابقة إضافة إلى الشّروط القانونية لممارسة المناولة المينائية، كما أنّ الدّراسات السابقة قدّمت تعريفا لعقد المناولة المينائية فقط عكس دراستنا التي عزّفت المناولة المينائية قبل أن ترقى إلى العقد ثم بعدها قمنا بتعريفها كعقد.

ولقد أشرنا في هذه الدّراسة إلى بعض الإتفاقيّات الدوليّة التي أشارت إلى بعض عناصر الموضوع، في حين أنّ الدّراسات السابقة أشارت إلى عدد كبير من الإتفاقيّات وهذا راجع إلى عناوين البحث الخاصّة بهم والتي يلاحظ على أنّها عناوين مركّبة ممّا يعني التّطرق إلى العديد من الاتفاقيّات، وما يعاب على هذه الدراسات أنها اعتمدت على الاحكام العامّة في معالجة موضوع المناولة المينائية، وكذلك اعتمدت على مناهج البحث العلمي والتي تختلف عن المناهج المتبعة من الناحية القانونية، كما أنّ هذه الدراسات لم تتناول بعض النقاط الاساسية المتعلقة بالمناولة المينائية.

ومن خلال هذا المنطلق فإنّ للمناولة المينائية لها دور مهم من الناحية الاقتصادية، فهي موضوع عملي أكثر مما هو نظري، فهي تحتاج إلى أنظمة قانونية تتماشى مع الواقع العملي لعمليات المناولة المينائية، حيث كانت دراستنا تتمحور حول موضوع المناولة المينائية وهذا ما دفعنا للبحث عن هذا الموضوع بدقة والذي يثير الإشكالية التالية وهي: هل وفقّ المشرّع الجزائري في تنظيم أحكام المناولة المينائية؟ وللإجابة عن هذه الإشكالية الرئيسية قمنا بطرح التساؤلات الفرعية التالية:

- فيما يتمثل الإطار المفاهيمي للمناولة المينائية؟

- وماهي أحكام عقد المناولة المينائية؟

ولقد إعتدنا خلال هذه الدراسة على المنهج التحليلي، حيث قمنا بتحليل النصوص القانونية المنظمة للمناولة المينائية كما اعتمدنا على المنهج الاستقرائي وذلك من خلال جمع المعلومات والبيانات وتحليلها للوصول الى نتائج البحث عن هذا الموضوع.

ووفقا لما سبق سنتناول موضوع المناولة المينائية وفق فصلين ونبيّن في الفصل الأول الإطار المفاهيمي للمناولة المينائية والذي يندرج تحته مبحثين إثنين، نتطرّق في المبحث الأول إلى ماهية المناولة المينائية والمبحث الثاني الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية وتمييزه عن بعض العقود الأخرى، أمّا الفصل الثاني سنتناول فيه أحكام عقد المناولة المينائية، ويندرج تحته مبحثين إثنين نتطرّق وفي المبحث الأول إلى ماهية عقد المناولة المينائية وفي المبحث الثاني إلى آثار عقد المناولة المينائية.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للمناولة  
المينائيّة

## الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للمناولة المينائية

تختلف التشريعات القانونية من دولة إلى دولة، وهذا راجع إلى التطورات التي مسّت العديد من المجالات كالمجال الاقتصادي وكذلك المجال القانوني، وتسعى هذه الدّول إلى جعل التشريعات الدوليّة موحّدة من بينها التشريعات القانونيّة المتعلّقة بالقانون البحري، والذي ينظّم ممارسات الإنسان المتعلّقة بالملاحة البحريّة التي تمارس في البحر، ويتميّز هذا الأخير بمخاطر تختلف عن مخاطر البيئة البريّة مثلاً، ممّا قد يربّط حوادث بحريّة نتيجة النّشاطات التجاريّة التي يمارسها الإنسان كالمبادلات التجاريّة عن طريق البحر التي تكون بموجب عقد كالنّقل البحري للبضائع، والذي يمرّ بمجموعة من العمليّات الماديّة والقانونيّة والتي تتمّ في الميناء، هذا الأخير يعتبر مؤسّسات عموميّة إقتصاديّة وفقاً للنّظام القانوني الجزائري ولها صفة تاجر والذي يقدم العديد من الخدمات كالمناولة المينائية التي تشمل الشّحن والتّفريغ باعتبارها أعمال ماديّة وكذلك أعمال قانونيّة بموجب عقد وكالة أو وديعة ومن أهمّ هذه الخدمات خدمات الشّحن والتّفريغ والتي سماها المشرّع الجزائري بالمناولة المينائية.

لقد أصبح للمناولة المينائية دور فعّال نظراً للتطورات الإقتصادية ممّا أدّى إلى تغيير الأساليب القديمة التي كان يعتمد عليها في الشّحن والتّفريغ للبضائع، وكذلك أدّى هذا التطور إلى تغيير أنظمة دوليّة جديدة سمحت للأشخاص الطّبيعيّة والمعنويّة الخاصّة من القيام بعمليّات المناولة المينائية والتي كانت محتكرة من قبل الدّولة كلياً، وتتخذ المناولة المينائية صوراً وتتمثّل في المناولة المينائية الإلجباريّة والمناولة الإختياريّة والتي يقوم بها مقالو يسمّى مقالو المناولة، ولقد عالج موضوع المناولة المينائية عدّة نظريّات فقهية، وهذا من أجل تحديد الوصف القانوني الذي ينطبق عليها من أجل تمييزها عن المصطلحات الأخرى، وسنتناول في هذا الفصل بحثين هما: مفهوم المناولة المينائية المبحث الأول والطّبيعة القانونيّة لعقد المناولة المينائية وتمييزه عن بعض العقود الأخرى المبحث الثاني.

## المبحث الأول: ماهية المناولة المينائية

تُعرف العمليات التي كانت تقوم بها شركات الملاحة الوطنية المتخصصة في الشحن والتفريغ والتي أصبحت حاليًا تمارس كذلك من قبل المؤسسات المينائية على أنها عمليات مادية محضة، وتحكمت في القيام بعمليات المناولة أنظمة تبنتها الدولة، حيث كانت هذه العمليات محتكرة في ظل النظام الاشتراكي، وتم رفع الاحتكار عن هذه العمليات في ظل النظام الرأسمالي، ونتج عن كل نظام صورة من صور المناولة المينائية، ويقوم بهذه العمليات مقاول يسمى بمقاول المناولة المينائية، ومن خلال ما تقدم سنتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم المناولة المينائية المطلوب الأول وصور المناولة المينائية المطلوب الثاني.

## المطلب الأول: مفهوم المناولة المينائية

رغم غياب الإمكانيات والوسائل اللازمة للقيام ببعض العمليات المادية منها عمليات الشحن والتفريغ، والتي كانت تمارس هذه الأعمال قديما وكان طاقم السفينة هو بمثابة وسيلة رفع للبضائع وإنزالها من أجل تنفيذ عملية نقل واحدة في ظروف صعبة، ومع ظهور تحسينات في المجال البحري في مجال الخدمات أُسندت مهمة شحن البضاعة وتفريغها إلى شركات مختصة، وكانت هذه الشركات تابعة للدولة الجزائرية ما نتج عنه إحتكار كلي لهذه العمليات، ولم يستمر هذا الإحتكار مدة طويلة مما أدى إلى رفعه، وأطلق المشرع على هذه العمليات إسم المناولة المينائية، حيث قسمنا هذا المطلب إلى نشأة المناولة المينائية الفرع الأول وتعريف المناولة المينائية الفرع الثاني.

## الفرع الأول: نشأة المناولة المينائية

في القديم كانت السفينة تنتقل من ميناء إلى ميناء آخر لنقل البضائع. وكانت هذه البضائع يتم شحنها وتفريغها من قبل طاقم السفينة في حد ذاته، وهذا راجع لإمكانية مناولة البضائع باليد وعدم نقلها وكذلك غياب التجهيزات الكافية كالرؤافع، مما أدى إلى حتمية حمل تلك البضائع على ظهور أفراد الطاقم، وهذا يؤدي إلى تخصيص مدة طويلة من أجل القيام بعمليات المناولة المينائية بالتالي فإن عمليات الشحن والتفريغ والرّص وفكّ البضاعة وتخزينها نشأ قديما وليس حديثا<sup>1</sup>.

ومع تطوّر وسائل النقل البحري وتزايد حجم المبادلات التجارية عن طريق البحر أصبح طاقم السفينة لا يمكنه القيام بعمليات المناولة المينائية يدويا نظرا لثقلها وصعوبة حملها، هذا ما أدى إلى ظهور شركات عالمية ووطنية تقوم بعمليات المناولة المينائية والتي تختص في الشحن والتفريغ<sup>2</sup>.

من خلال ما سبق سنتطرق إلى المراحل التي مرّت بها عمليات المناولة المينائية في الجزائر.

<sup>1</sup> - محمد بن عمار، المناولة والتشوين طبقا لأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، [Articledroit.blogspot.com](http://Articledroit.blogspot.com)،

أطلع عليه بتاريخ 2021/05/17، الساعة 16:33.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه.

**أولاً: مرحلة إحتكار الدولة لنشاط المناولة المينائية**

بعد الإستقلال وقبل إنشاء الشركة الجزائرية للملاحة البحرية سمح لبعض المقاولات المملوكة للفرنسيين بالإستمرار في القيام بنشاطاتها من بينها المناولة المينائية.

في سنة 1963م تم إنشاء الشركة الجزائرية CNAN التي تمارس نشاطات متعلقة بنقل المسافرين وعمليات السمسرة والوكالة وقطر السفن وكذلك المناولة المينائية والتشوين.

ولقد استقادت الشركة الوطنية للملاحة البحرية من المعدات ووسائل الشحن والتفريغ التابعة للفرنسيين بعد مغادرتهم، وأصبحت المؤسسة الوحيدة التي تقوم بشحن وتفريغ البضائع على مستوى الموانئ في الجزائر مما أدى إلى الإحتكار الكامل لنشاطات المناولة المينائية.

في سنة 1971م تم إنشاء الشركة الوطنية للشحن والتفريغ في الموانئ سميت SONAMA بموجب الأمر 16-71 المؤرخ في 1971/04/09م، والتي أصبحت هي كذلك تقوم بعمليات الشحن والتفريغ على مستوى الموانئ في شكل عمليات محتكرة<sup>1</sup>.

**ثانياً: مرحلة رفع الإحتكار**

هذه المرحلة المتعلقة برفع الإحتكار كانت نتيجة توجه الدولة الجزائرية إلى نظام إقتصاد السوق والتفتح التجاري على العالم، حيث جاء القانون الجديد 98-05 الذي يتضمن القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>، هو الذي فرّق بين العمليات المادية والعمليات القانونية التي تتضمنها المناولة المينائية، وسمح بهذا القانون للخواص بالقيام بعمليات المناولة المينائية مما أدى إلى رفع الإحتكار بالنسبة لعمليات المناولة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد بن عمار، المرجع السابق.

<sup>2</sup> - أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية عدد 29 الصادرة بتاريخ 1977/01/10، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 1998/06/25، ج ر عدد 47، الصادر بتاريخ 1998/06/27، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46 الصادرة في 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> - طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، أطروحة ماجستير في القانون الخاص كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ص 27.

حيث نجد المادة 892 ق.ب.ج تنصّ: "يشكّل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين نشاطات تجارية مينائية ويمكن ممارستها عن طريق كلّ شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشّروط المحدّد عن طريق التّنظيم".

من خلال هذه المادة يمكن القول بأنّ عمليّات المناولة المينائية تمّ رفع الإحتكار عنها ممّا يسمح للخواص بالقيام بعمليّات المناولة المينائية بموجب عقد إمتياز والذي تضمّن هذا الأخير المرسوم التّنفيذي 06-139 المحدّد لشروط وكيفيّات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة المينائية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: تعريف المناولة المينائية

إنّ المشرّع الجزائري لم يعرف المناولة المينائية تعريفا صريحا، لكن تضمّن أحكامها في المواد من 912 إلى المادة 919 من القانون البحري الجزائري، وبالرجوع إلى نصّ المادة 912 والتي تنصّ على: " تشمل المناولة المينائية عمليّات شحن البضائع ورسّها وفكّها وإنزالها وعملياتي وضع البضائع على السّطوح الترابية والمغازات وأخذها"، يمكن القول بأنّ المشرّع الجزائري عرفها من حيث العمليّات التي تتكوّن منها المناولة المينائية.

بالتّالي يمكن القول أنّ المناولة المينائية هي مجموعة من العمليّات المتسلسلة والمتتابعة تتكوّن من عمليّات شحن البضائع ورسّها، وعمليات فكّ البضائع وإنزالها أو تفريغها، وعملياتي وضع البضائع على السّطوح الترابية والمغازات وأخذها.

فكلّ هذه العمليّات التي تضمّنتها المادة 912 ق.ب.ج عمليّات ماديّة يقوم بها شخص يسمّى مقاول المناولة.

ويمكن تعريف مقاول المناولة بأنّه شخص طبيعي أو معنوي يقوم بمجموعة من الأعمال الماديّة المتمثّلة في شحن البضاعة على السفينة وتفريغها وتكون هذه الأعمال داخل مؤسّسة تسمى الميناء، ويستعين بوسائل ماديّة من رافعات وصناديل ووسائل بشريّة

<sup>1</sup> - مرسوم تنفيذي 06-139 مؤرّخ في 15 أبريل 2006، الذي يحدّد شروط وكيفيّات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 24 مؤرّخ في 16 أبريل 2006 معدل بموجب المرسوم التّنفيذي 08-08-3636 مؤرّخ في 8 نوفمبر 2008، ج ر عدد 64 مؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

متمثلة في العمّال.<sup>1</sup> إضافة إلى الأعمال المادية فإنّ المقاول يتولّى القيام بأعمال قانونية المتّصلة بالشحن والتفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: صور المناولة المينائية

إنّ القيام بعمليات المناولة المينائية تكون من قبل مقاول المناولة والأصل في هذه العمليات هو اختياري، أي يمكن الاستعانة بهذا المقاول أو عدم الاستعانة به للقيام بهذه العمليات وصاحب الشأن في البضاعة سواء كان الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه يمكن الاستعانة بمقاول يختاره بمحض إرادته ويسمّى مقاول المناولة في هذه الحالة المقاول الإختياري الفرع الأول.

وفي بعض الحالات تقوم شركات ملاحية أو مؤسسات مينائية بالقيام بعمليات المناولة عن طريق عمّال الشركة الملاحية أو عن طريق عمّال الموانئ وتكون في هذه الحالة المناولة الإجبارية التي يقوم بها مقاول يسمّى بالمقاول الإجباري<sup>3</sup> الفرع الثاني.

### الفرع الأول: المقاول الإختياري

يسمّى بالمقاول الإختياري لأنّه يكون مختار بإرادة حرة من طلب المناولة، والذي قد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه من أجل القيام بعمليات المناولة المينائية، ويتم اختيار المقاول في هذه الحالة لاعتبارات عدّة والمتمثلة في:

- السرعة في القيام بعمليات المناولة المينائية
- الكفاءة والخبرة للقيام بهذه العمليات
- السمعة الحسنة لهذا المقاول داخل المؤسسة المينائية

<sup>1</sup> - فتح الدين بن حمو، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05 دون تاريخ النشر و دون سنة النشر، ص 309.

<sup>2</sup> - مريم كريد، الإلتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد أ، العدد 50، ديسمبر 2018، ص 394.

<sup>3</sup> - زكراوي حمودي، نظام المقاول والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019، ص 15.

- أن يكون المقاول المختار محلّ ثقة مع المتعاملين في المجال البحري ويُترجم هذا الاختيار عقد بين المقاول وبين شخص آخر، يمكن أن يكون الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه<sup>1</sup>.

وقد فرّق الفقه بين نوعين من المقاول المختار، حيث يمكن أن يكون مقاول مختار بمعرفة الناقل، ويمكن أن يكون مقاول مختار بمعرفة الشّاحن أو المرسل إليه.

### أولاً: المقاول المختار بمعرفة الشّاحن أو المرسل إليه

يسمّى المقاول في هذه الحالة بمقاول الشّاحن أو المرسل إليه، حيث يقوم طالب المناولة بالتّعاقد مع مقاول معيّن من أجل القيام بأعمال المناولة المينائيّة، ففي هذه الحالة يعهد الشّاحن أو المرسل إليه أعمال مادّيّة إلى المقاول المختار وكذلك أعمال قانونيّة بمقابل أجر معيّن.

ويتمّ اللّجوء إلى المقاول الإختياري في هذه الحالة عندما تكون البضاعة ذات طبيعة خاصّة وتكون ثقيلة وتحتاج إلى وسائل شحن وتفريغ متطورة، ويكون لهذا المقاول إمكانيّات كافية من أجل تنفيذ هذه العمليّات<sup>2</sup>. فيكون أطراف عقد المناولة هنا هم الشّاحن أو المرسل إليه مع المقاول المختار، ويكون الناقل من الغير بالنّسبة لعقد المناولة كذلك يعتبر المقاول المختار من الغير بالنّسبة لعقد النّقل البحري، إضافة إلى هذه الأعمال الماديّة فإنّه يمكن أن يقوم المقاول المختار بأعمال قانونيّة كالوكالة، كتسليم البضاعة للرّبان نيابة عن الشّاحن وكذلك إستلام البضاعة من الرّبان نيابة عن المرسل إليه، ويمكن أن يكون وكيل عن الرّبان في تسليم البضاعة للمرسل إليه، كما يمكن أن يكون هذا المقاول مودع عنده بموجب عقد وديعة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - طيّب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 33.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، عقد الشّحن والتفريغ في النّقل البحري، الطّبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 115-116.

<sup>3</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 17.

## ثانياً: المقاول المختار بمعرفة الناقل

في الوضع العادي الناقل هو الذي يقوم باختيار المقاول، وتعتبر هذه الحالة الأكثر اعتياداً عكس الحالة الأولى التي يكون فيها اختيار المقاول من قبل الشاحن أو المرسل إليه، وفي هذه الحالة يختار الناقل مقاول معين ويعهد إليه أعمال مادية للقيام بها والتي تتمثل في شحن البضاعة على ظهر السفينة أو في عنابرها ورصّها وهذا في ميناء القيام، أما في ميناء الوصول فيقوم المقاول بعمليتين فك البضاعة وتفريغها، وهذا بالنسبة للأعمال المادية.

أما بالنسبة للأعمال القانونية في ميناء القيام فيمكن أن يكون المقاول المختار وكيل عن الناقل في إستلام البضاعة من الشاحن، ويكون وكيل عن الشاحن في تسليم البضاعة للناقل<sup>1</sup>، وفي ميناء الوصول يكون المقاول إما وكيل عن الناقل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ويمكن أن يكون وكيل عن المرسل إليه في تسليم البضاعة ويمكن أن يكون مودع عنده، فكل الأعمال المادية والأعمال القانونية تكون بموجب عقد يختلف أطرافه من عقد إلى عقد آخر، ويلاحظ على هذه العمليات رغم قيام المقاول بأدائها ما يلي:

- رغم قيام المقاول بهذه العمليات إلا أن الناقل البحري هو المسؤول في مواجهة الشاحن والمرسل إليه، لأنه مسؤول عن البضاعة منذ استلامها إلى غاية تسليمها الفعلي لصاحبها<sup>2</sup>.
- إن هذه العمليات رغم أنها تكون ناتجة عن مراحل عقد النقل البحري إلا أن المقاول البحري المختار لا يستمدّ مصدره من عقد النقل البحري وإنما يستمدّه من عقد المناولة المبرم بينه وبين الناقل البحري.
- أن المقاول المختار يمكن أن يكون وكيلاً في إستلام البضائع وتسليمها للعديد من الأشخاص سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 118.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 118.

<sup>3</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 19.

## الفرع الثاني: المقاول الإجباري

في بعض الموانئ البحرية نجد أنّ عمليات المناولة المينائية كالشحن والتفريغ يقوم بها المقاول الإختياري، والذي يعمل بنظام الإحتكار وهذا من خلال القوانين واللوائح السارية في بلد الميناء، ويمكن أن تكون عمليات الشحن والتفريغ إجبارية بقرارات صادرة عن السلطة العامة، وتحدّد الإدارة بموجب قرار إلتزامات هذا المقاول ومقدار الأجر الذي يتقاضاه عند القيام بالأعمال المكلف بها، وكذلك يحدّد نظام مسؤوليّة هذا المقاول في حالة الإضرار بالبضائع أو في حالة الإخلال بالإلتزاماته.

وقد تحدّد الإدارة كل العناصر السابقة من إلتزامات وأجر ومسؤوليّة بموجب دفتر شروط يلحق بالقرار، بحيث تخضع له كل السفن التي تصل الميناء<sup>1</sup> وبموجب هذا الإحتكار يتم تسليم البضاعة بصفة ملزمة في ميناء الوصول إلى الشركة الوطنية المتخصصة التي تعمل تحت هذا النظام المحتكر، ولا يكون المرسل إليه موجود في الميناء إلاّ عندما تقوم هذه الشركة بإخطارهم بالحضور لإستلام البضائع<sup>2</sup>، والغاية من هذا الإحتكار هو من أجل حصول الدولة على عائدات مالية إضافية لتوفير المعدات اللازمة والمساهمة في إعداد الأرصفة والأحواض، هذا نتيجة لما تكبّته من نفقات على هذه الموانئ من أجل تجهيزها بالوسائل اللازمة للإستغلال<sup>3</sup>.

وباعتبار أنّ المناولة المينائية إجبارية نتيجة خضوع السفن التي تصل إلى الميناء إلى لوائح وتنظيمات معيّنة، يطرح إشكالا وهو هل تدخل المقاول الإجباري في عمليات المقاول المينائية يؤدي إلى إنهاء عقد النقل البحري؟

بالرجوع إلى الإتفاقيات الدوليّة، نجد أنّ إتفاقية هامبورغ في الفقرة 2 من المادة 4 والتي تضمّنت أنّ قيام الناقل بالإلتزامات المتعلقة بالبضاعة وتنفيذها يؤدي إلى انقضاء مسؤوليته

1 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 114 - 115.

2 - المرجع نفسه، ص 114 - 115.

3 - طيّب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 35.

إذا سلّم البضاعة إلى سلطة أو طرف ثالث آخر توجب القوانين أو للوائح السارية في ميناء التّفرّغ تسليم البضاعة له.<sup>1</sup>

وهو نفس ما أكّدته المادة 12 من إتفاقية روتردام 2009 في الفقرة 2 التي تنصّ على: "إذا كان قانون مكان التّسليم أو لوائحه تفضي بأنّ يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتّسلم البضائع منه، تنتهي مدّة مسؤوليّة الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر".<sup>2</sup>

أما القانون البحري الجزائري، فنجد المشرّع لم يتضمّن أي نصّ قانوني ينهي فيه مسؤوليّة الناقل البحري عندما يتدخّل المفاوض الإلجباري للقيام بعمليات المناولة.

لكن بالرّجوع إلى أحكام وقرارات القضاء الجزائري فإننا نجد قد انقسم هو بدوره إلى قسمين بخصوص هذه المسألة، فهناك قسم إعتبر أنّ تدخّل المفاوض الإلجباري ينهي عقد النّقل البحري، والقسم الآخر إعتبر أنّ تدخّل المفاوض الإلجباري لا ينهي عقد النّقل البحري.<sup>3</sup>

#### أولاً: موقف المحاكم والمجالس القضائية

لقد اعتبرت المحاكم والمجالس القضائية أنّ المناولة المينائية التي يقوم بها مفاوض إلجباري ينهي عقد النّقل البحري، كما ينفي أيّ مسؤوليّة للناقل اتّجاه المرسل إليه، حيث تقوم الشركة الوطنية أو المؤسسة المينائية بأعمال من باب الإحتكار، وهذا الإحتكار يجعلها هي التي تقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.<sup>4</sup>

مادام أنّ الأصل في المناولة المينائية أنّها اختيارية يجعل الناقل البحري مسؤول وحده عن تنفيذ عقد النّقل البحري حتى مرحلة التّسليم الفعلي للبضاعة إلى المرسل إليه بالتّالي أيّ إخلال بهذه الإلتزامات يؤدي إلى قيام مسؤوليّة الناقل البحري، وهذا بموجب المادة 739 ق.ب.ج، والتي تنصّ على: "يبدأ عقد النقل البحري بمجرد ما يأخذ الناقل البضاعة على

<sup>1</sup> - أنظر الفقرة 2 من المادة 4 من إتفاقية الأمم المتّحدة للنّقل البحري للبضائع لسنة 1978 "قواعد هامبورغ".

<sup>2</sup> - أنظر الفقرة 2 من المادة 12 إتفاقية الأمم المتّحدة المتعلقة بعقود النّقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة 2009 "قواعد روتردام".

<sup>3</sup> - طيّب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 37.

<sup>4</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 22.

عاقته وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني"، بالتالي تبدأ مسؤوليته عند بداية تنفيذ إلتزاماته، لكن تدخل المقاول الإجباري في مرحلة من مراحل عقد النقل البحري والتمثلة في عمليات المناولة بموجب لوائح وقرارات صادرة عن هيئات ذات سيادة فإن الناقل في هذه الحالة يُعتبر طرف ضعيف، بالتالي مقابل هذه الإمتيازات والسيادة مسؤوليات تقع على شركات الملاحة البحرية التي تقوم بعمليات التفرغ أو تقوم بها المؤسسة المينائية وليس على الناقل.

كذلك أنّ فعل إحتكار عمليات المناولة المينائية يجعل التسليم الفعلي يكون من قبل هذه الشركات أو من قبل المؤسسة المينائية إلى المرسل إليه وليس من الناقل إلى المرسل إليه.

ومن خلال استقراء قرارات المجالس القضائية فإن القضاء الجزائري يعترف بتطبيق مبدأ الإحتكار لعمليات المناولة المينائية من قبل الدولة، مما يفرض إجبارية تلك الخدمات المتعلقة بالمناولة المينائية ومثالها ميناء سكيكدة.

حيث في هذه الحالة يكون الناقل ملزم بتسليم البضاعة إلى الشركة الوطنية للملاحة أو المؤسسة المينائية، بالتالي هذا الإلتزام يجعل مسؤولية الناقل تتقضي<sup>1</sup>.

### ثانياً: موقف المحكمة العليا

أما المحكمة العليا فكان موقفها عكس ما أقرت به المحاكم أو المجالس القضائية حيث قضت أنّ الناقل البحري مسؤول عن البضاعة لغاية تسليمها إلى المرسل إليه، وهذا بموجب عقد النقل البحري في إطار الإلتزامات العقدية، أما تدخل المقاول الإجباري للقيام بعمليات المناولة المينائية لا يؤدي إلى انتهاء عقد النقل البحري، بالتالي بقاء مسؤولية الناقل البحري قائمة، وهذا ما جاء في قرارها رقم 15323 المؤرخ في 22/07/1997م: "حيث أنّ تدخل المؤسسة المينائية للقيام بعمليات المناولة تتم على أساس عقد بين الناقل

<sup>1</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 22.

البحري ومقاول المناولة (السلطة المينائية) علماً أنه لا ينتج ذلك العقد أي أثر قانوني إتجاه المرسل إليه لأنه لم يكن طرفاً فيه<sup>1</sup>.

ومن وجهة نظر خاصة حول هذه المسألة يمكن القول بأن حل هذه المسألة يتطلب دقة في تفاصيل المناولة المينائية، أي أن لابد من تحديد الطرف الذي يقوم بعدد كبير من عمليات المناولة كما يلي:

كما ذكرنا سابقاً أن المناولة المينائية تشمل عمليات الشحن والتفريغ والرّص وفك البضاعة وتخزينها في المخازن فإن عدد هذه العمليات هو الذي يحدّد هل يبقى الناقل مسؤول أثناء تدخّل مقاول المناولة الإجباري أو تتقضي.

**الحالة الأولى:** إذا كانت عمليات المناولة المينائية تشمل فقط التفريغ من قبل مقاول إجباري.

ففي هذه الحالة تكون مسؤولية الناقل قائمة، لكن يعدّ كلّ إخلال بأيّ إلزام ناتج عن عقد المقاول من قبل المقاول الإجباري يقع على عاتقه وليس على عاتق الناقل.

حيث أنّ بقاء مسؤولية الناقل قائمة في هذه الحالة كون أنّ أهمّ التزامات عقد النقل البحري لم تكتمل والمتمثلة في التسليم الفعلي، وكذلك تخزين البضاعة في حالة تأخر المرسل إليه وبالتالي عدد العمليات الواقعة على الناقل أكبر من عدد عمليات المقاول الإجباري والمتمثلة في التفريغ فقط، وبالتالي الناقل تكون مسؤوليته قائمة رغم تدخّل المقاول الإجباري.

**الحالة الثانية:** إذا كانت عمليات المناولة المينائية تشمل التفريغ والتّخزين والتّسليم.

في هذه الحالة تكون الشركة الوطنية للملاحة البحرية والتي تختصّ في الشحن والتفريغ وكلّ عمليات المناولة أو المؤسسة المينائية التي تقوم بهذه العمليات، أي بمجرد وصول البضاعة إلى الميناء يقوم الناقل بوضع البضاعة تحت تصرف المقاول الإجباري وهذا في إطار إحتكار أعمال المناولة، فالزامية الناقل وإجباره على عدم إمكانية القيام بالالتزامات النقل البحري الأخيرة والمتمثلة في: التفريغ والتّسليم الفعلي والتّخزين للبضاعة في حالة تأخر

<sup>1</sup> - طيّب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 38.

المرسل إليه لتسليمها، يحلّ المقاول الإجباري محلّ الناقل للقيام بهذه الإلتزامات، رغم أنّ هذه الإلتزامات يقوم بها الناقل والمنصوص عليها قانوناً فإنّ تدخّل المقاول الإجباري في هذه الحالة وقيامه بكلّ عمليات المناولة المينائية، يؤدي ذلك إلى انقضاء عقد النّقل البحري بالتّالي انتهاء مسؤوليّة الناقل البحري وسبب الانقضاء لمسؤوليته هو:

أنّ عقد المناولة الإجبارية التي بين الناقل والمقاول الإجباري يحدّ ويمنع تنفيذ الناقل لإلتزاماته في إطار عقد النّقل البحري، وذلك أنّ الناقل ملزم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، لكنّ مبدأ الإحتكار يجعل إلتزاماته في شكل متقطّع بسبب تدخّل شخص آخر للقيام بجزء من إلتزاماته وهيّ في الأصل من إلتزامات الناقل، ممّا يؤدي إلى انقضاء مسؤوليّة الناقل في هذه الحالة.

## المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للمناولة المينائية وتمييزها عن بعض المصطلحات المشابهة لها.

تعرف الطبيعة القانونية لأيّ عقد بأنها الوصف القانوني له، ممّا ينتج عن هذا الوصف خضوع هذا العقد إلى أحكام قانون معيّن، بالتّالي التقيّد بالنصوص القانونية المحدّدة لهذا العقد، وغياب الوصف القانوني للعقد يجعل أحكامه تأخذ من عدّة قوانين، بالتّالي ظهور صعوبات وثغرات في تنفيذ العقد وكذلك صعوبة الفصل في المنازعات الناشئة عنه وعدم معرفة القضاء المختصّ في الفصل في هذه النزاعات، قد يكون القضاء العادي هو المختصّ وقد يكون القضاء الإداري هو المختصّ، بالتّالي فإنّ تحديد الطبيعة القانونية لعقد معيّن يساعد في تحديد القضاء المختصّ وهذا بالنّظر إلى أطراف العقد وكذلك موضوع العقد كما هو الحال بالنّسبة لعقد المناولة المينائية التي كثرت الآراء الفقهيّة حول تحديد الطبيعة القانونية له، وانقسم الفقه إلى أقسام، القسم الأوّل يمثله النّظريّات التقليديّة والقسم الثاني يمثله النّظريّة الحديثة التي حدّدت بدقّة طبيعة عقد المناولة المينائية، ممّا أدى إلى حتميّة تمييز هذا العقد عن بعض العقود المتشابهة له، ومن خلال ما تقدم سنتطرّق إلى الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية في المطلب الأوّل وتمييز المناولة المينائية عن بعض المصطلحات المشابهة لها في المطلب الثاني.

### المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية

إنّ تجديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية هو أمر ليس بالهين، إذ يستمدّ العقد خصائصه الذاتية من العادات في الموانئ<sup>1</sup>، حيث أنّ تحديد الطبيعة القانونية لأيّ عقد أمر مهمّ وهذا من ناحية الإلتزامات والمسؤوليات والقانون الواجب التطبيق، الأطراف وكذلك الانقضاء، دون أن ننسى المحلّ الذي يختلف من عقد إلى عقد، لهذا لا بدّ من إعطاء الوصف القانوني الدقيق لعقد المناولة المينائية، وبهذا الصدد نجد اختلاف بين الفقهاء والقضاء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة وذلك راجع إلى اعتبارات منها:

- أنّ مهام ومسؤوليات عقد المناولة المينائية لم يتعرّض لها المشرّع إلا حديثاً، أي أنّ المناولة المينائية حديثة بالنسبة للتشريع الجزائري، وهذا من خلال النصوص القانونية رغم كونها نشأت قديماً.
- أنّ مركز المقاول غامض والذي يباشر نشاطه في نقطة اتصاله بين نطاقين وهما النطاق البحري والبرّي<sup>2</sup>.

ومن خلال استقراء النصوص القانونية للقانون البحري الجزائري فإننا نجد المشرّع الجزائري لم يحدّد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية، لكن عالج بعض الأحكام الخاصة بها، كالمعاملات التي تتكوّن منها المناولة وكذلك من ناحية المسؤولية.

وترجع الصّعوبة في تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية إلى موقف القضاء في هذا الصّدد، والذي لم يكن ليتردّد في تغيير موقفه حسب الواقعة التي يواجهها، كما كان يرتب مسؤولية المقاول دون أن يعني بأنّ يقول في وضوح لسنده في ذلك والنطاق الذي يعتبر فيه المقاول مسؤول<sup>3</sup>.

أمّا بالنسبة للأراء التي قيلت بشأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة إنّما كانت تستهدف في الواقع ترتيب مسؤولية مقاول المناولة والتي تختلف هذه المسؤولية وتتميّز حسب

1 - طيّب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 20.

2 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 150.

3 - المرجع نفسه، ص 152.

الوصف الذي يعطي للعقد الذي ترتبط به، ولقد انقسم الفقه والقضاء في هذا الخصوص إلى قسمين هما: <sup>1</sup> النظريات التقليدية في الفرع الأول والنظرية الحديثة في الفرع الثاني.

### الفرع الأوّل: النظريات التقليدية

وهذه النظريّة بدورها انقسمت إلى أقسام، فهناك من يعتبر أنّ عقد المناولة المينائيّة هو عقد نقل، وهناك من يعتبرها عقد عمل، والبعض الآخر يعتبرها عقد وديعة، وأخيرا هناك من يعتبرها عقد وكالة.

#### أوّلاً: عقد المناولة عقد نقل

لقد اتجه جانب من الفقه والقضاء إلى اعتبار مقال المناولة هو عبارة عن ناقل وأنّ العلاقة القائمة بين كل من المقال والناقل البحري ومع الشاحن أو المرسل إليه هي علاقة يحكمها عقد نقل وليس عقد مقاوله لأنّ المقال يقوم بأعمال بريّة في بعض الأحيان وأعمال بحريّة وفي بعض الأحيان تسمّى هذه الأعمال بالأعمال المختلطة، بالتالي حسب هذه النظريّة المقال هو ناقل بحري وفي أحيان أخرى هو ناقل بريّ <sup>2</sup>.

#### 1/ عقد المناولة المينائيّة عقد نقل بحري

إعتبر هذا الاتجاه مقال المناولة هو ناقل بحري، وهذا نتيجة لطبيعة المهام التي يقوم بها هذا المقال، إذ أنّ أعمال ومهام مقاوله المناولة تبدأ في الرّصيف وتنتهي به، وهذه الأعمال ضروريّة لإكمال عقد النّقل البحري والتي تعتبر من أهم مراحل عقد النّقل البحري والتي تشمل النّقرغ والتّسليم والتّخزين في حالات استثنائيّة، وبهذا الصّدّد نجد أنّ أحكام محكمة نانت قد اعتبرت أنّ الصنادل التي تستخدم في نقل البضائع إلى السفينة والتي تعتبر كبداية للنّقل البحري، وأنّ في محكمة بوردو في حكمها 1888/01/12 قضت بأنّ الصّندوق البخاري لم يكن إلّا استمرار للسّفينة وللرحلة البحريّة، حيث اعتبرت في هذه الحالة

<sup>1</sup> - طيّب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 20.

<sup>2</sup> - طيّب إبراهيم ويس، عقد المناولة المينائيّة كآلية إقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتّحكّم في نفقات النّقل البحري، مجلّة دراسات إقتصادية، المجلّد 18، العدد 3، 2020، ص 255.

المناولة هي عبارة عن فرع ضمن عقد النّقل البحري، بالتّالي الفرع يتبع الأصل، وهذه العمليّات ضرورية وأساسيّة ومرتبطة بالنّقل البحري بالتّالي هي جزء منه<sup>1</sup>.

## 2/ عقد المناولة عقد نقل برّي

ذهب أصحاب هذه النّظرية إلى القول بأنّ مقاول المناولة هو ناقل برّي بإعتبار أنّ نقل البضائع من طرف مقاول المناولة هو المحل الأساسي للعقد، وأساس رأيهم في إعتبار أنّ مقاول المناولة هو ناقل برّي ناتج عن التّمائل القائم بين مركز مجهز السّفينة عندما يقوم بعمليّات نقل البضائع خلال المراحل الغير بحريّة للنّقل، هذا من جهة، ومن جهة أخرى يعتبرونه ناقل برّي لأنّه يكون في مركز مقاول المناولة الذي يقوم بعمليّات هي نفس عمليّات المجهز، أي أنّ هذه النّظرية اعتبرت مقاول المناولة في هذه الحالة الأخيرة أنّ مهامه هي نفسها مهام مجهز السّفينة والناقل البرّي، بحيث أنّ أغلبيّة العمليّات التي يباشر فيها مقاول المناولة تتمّ في المراحل الغير بحرية بالتّالي فهوّ عقد نقل برّي<sup>2</sup>.

## نقد النّظرية

لم تسلم هذه النّظرية من النّقد لاعتبار أنّ عقد المناولة المينائية هو عقد نقل، وهذا الرّأي غير صائب لأنّ محلّ عقد النّقل البحري لا يقتصر على نقل البضاعة من الرّصيف إلى السّفينة فقط بل يشمل كل نقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر<sup>3</sup>.

ويرى الفقيه "بيكان" أنّ مقاول المناولة يقوم بأعمال الشّحن والتّفريغ، حيث يقوم برصّ وفكّ البضاعة تبعا لطبيعتها ووزنها وتغليفها.

- وضع معدّات الشّحن والتّفريغ في مكان العمل ويقوم بترتيب البضاعة
- انزال البضائع من عنابر السّفينة ووضعها على الرّصيف أو من الرّصيف إلى السّفينة.

<sup>1</sup> - طيب إبراهيم ويس ، عقد المناولة المينائية كآلية اقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتحكم في نفقات

النقل البحري، المرجع السابق، ص 255.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 154.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 155.

- التّحقّق من حالة البضائع المزعم شحنها أو تفرّغها والعناية بهذه البضائع أثناء تواجدها في زمن قِيَام المقاول بمهامه.

واعتبر "بيكان" كلّ هذه العمليّات هيّ عمليّات فرعيّة ولا يمكن إعتبار المناولة المينائيّة عقد نقل، لأنّ عقد النّقل البحري له محل يتمثل في نقل البضاعة من ميناء إلى ميناء ويكون له وقت محدّد ومعقول، وخط سير يتبع، عكس المناولة التي لا تشمل كل هذه العناصر السّالفة الذّكر<sup>1</sup>.

### ثانيًا: عقد المناولة عقد عمل

اتّجه فقهاء هذه النّظرية إلى إعتبار أنّ مقاول المناولة هو شخص تابع إلى النّاقّل، فهو يقوم بأعمال مادّيّة لحساب النّاقّل ممّا اعتبروه أنّه عقد عمل، وهذا راجع إلى إعتبار النّاقّل هو المسؤول الأوّل عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بما فيها المرحلة التي يباشر فيها مقاول المناولة أعماله.

والعلاقة بين المقاول والنّاقّل هي علاقة تبعيّة، أي أنّ المقاول يعمل وفقا للمهام الموكّلة له من قبل النّاقّل، ويلتزم المقاول بالتّفاصيل المقدّمة له من النّاقّل كإتباع الخريطة التي يقدّمها له النّاقّل لشحن البضاعة<sup>2</sup>.

### نقد النظرية

بالنّظر إلى عقد العمل نجده يقوم على عنصرين أساسيين وهما: عنصر السّلطة الفعليّة وعنصر الرّقابة والتّوجيه، فالمقاول يقوم بعمله على وجه الإستقلال وله الحرّيّة في طريقة أداء عمله حتّى وإن كان النّاقّل أو الرّبّان هو الذي حدّد له العمل الموكّل إليه، إلّا أنّه يترك له الحرّيّة في اختيار الوسائل للقيام بأعمال المناولة، بالتّالي لا يمكن إعتبار عقد المناولة عقد عمل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 40 - 41.

<sup>2</sup> - طيّب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 22.

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 23.

**ثالثاً: عقد المناولة المينائية عقد وديعة**

إنّ من بين الإلتزامات القانونيّة لمقاول المناولة هو قيامه بحفظ البضائع الموجودة على أرصفة الموانئ والمكّلف بها، أو الموجودة في الحظائر إلى غاية تسليمها، حيث أنّ هذا الإلتزام يندرج ضمن عقد الوديعة، والذي يكون مقابل أجر معيّن، لقد اعتبر هذا الاتجاه أنّ المناولة المينائية هي عقد وديعة كون المقاول له مهمّة وهي حفظ وحراسة البضائع على الرّصيف.

أمّا في الغالب تمّة مهلة محدّدة للمرسل إليه لاستلام البضاعة، فإذا انقضت هذه المهلة فإنّ المقاول يتقاضى مقابل لحفظ تلك البضاعة، ويكون في هذه الحالة مودعاً عنده لكنّ هذه الحالة الأخيرة هي إستثناء ناتج عن تخلف المرسل إليه في إستلام البضاعة<sup>1</sup>.

**نقد النظريّة**

إنّ غالبية الفقه رفض إعتبار المناولة المينائية أنّها عقد وديعة، وذلك راجع إلى كون حفظ البضاعة هي عمليّة فرعيّة تدخل ضمن المناولة المينائية، بالتّالي المناولة أوسع من حيث مجموع العمليّات المتمثّلة في الشّحن والتّفريغ ورصّ البضاعة وفكّها ووضعها على السّطوح التّرابيّة، وحفظ البضاعة يدخل في إطار عقد الوديعة فقط، بالتّالي لا يمكن مقارنة أعمال المناولة بعمل واحد يتعلّق بالوديعة<sup>2</sup>.

كذلك أنّ المناولة تشمل الأعمال الماديّة والأعمال القانونيّة، في حين أنّ حفظ البضاعة يعتبر من الأعمال القانونيّة ضمن عقد الوديعة، بالتّالي لا يمكن إعتبار عقد المناولة على أنّه عقد وديعة.

**رابعاً: نظريّة عقد الوكالة**

يرى جانب من الفقه والقضاء أنّ مقاول المناولة يمكن أن يكون وكيل عن الناقل في إستلام البضائع من الشّاحن، ويمكن أن يكون وكيل له في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه كما يمكن أن يكون وكيل عن الشّاحن في تسليم البضاعة إلى الناقل، حيث تكون هذه

<sup>1</sup> - طيّب إبراهيم ويس، عقد المناولة المينائية كآلية إقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائريّة للتّحكّم في نفقات النّقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 257.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 257.

الأعمال بموجب عقد وكالة، فالمقاول في هذه الحالة ما هو إلا وكيل عن الطرف الآخر في العقد سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، ووفقا لما سبق اعتبر أصحاب هذا الاتجاه أنّ عقد المناولة المينائية هو عقد وكالة<sup>1</sup>.

### نقد النظرية

لا يمكن إعتبار عقد المناولة المينائية عقد وكالة، لأنّ محلّ عقد الوكالة الأصلي في القانون الجزائري يكون دائما عملاً قانونيا، عكس عقد المناولة المينائية التي يكون محلّه الأعمال المادية والأعمال القانونية منها الوكالة<sup>2</sup>.

وبالنظر إلى العمليات التي يقوم بها مقاول المناولة نجد أنّ أغلبيتها تكون أعمال مادية وليس أعمال قانونية وهذا ما تضمنته المادة 912 من ق.ب.ج<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: النظرية الحديثة

#### أولا: نظرية عقد المقاول

اتّجه غالبية الفقه والقضاء إلى إعتبار عقد المناولة المينائية على أنّها عقد مقاول، لأنّ محلّ عقد المناولة هو الأعمال المادية، والتي تتمثل في شحن البضائع على السفينة أو تفرغها منها، وبالتالي العقد الذي يتفق مع هذه العمليات هو عقد المقاول، لأنّ أهم خصائص عقد المقاول هي أنّ المقاول يعمل مستقلاً عن رب العمل، أي له الحرّية في القيام بالأعمال المنوط بها، وتترجم تلك الحرّية في كيفية اختيار المقاول طريقة الشحن والتفريغ، وكذلك من خلال حرّية اختياره للوسائل والرافعات للقيام بأعمال المناولة المينائية<sup>4</sup>.

ويقوم المقاول في إطار عقد المقاول كذلك بأعمال قانونية، وهذا إذا أسندت إليه هذه الأعمال، كأن يكون وكيل عن الناقل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وقد يكون وكيل من الناقل في إستلام البضاعة من الشاحن وكما يمكن أن يكون شخص مودع عنده بضائع

1 - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 48-74.

2 - المرجع نفسه، ص 49.

3 - أنظر المادة 912 ق.ب.ج.

4 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 169-170.

معينة، وبالتالي يكون محلّ المناولة يتضمّن أعمال قانونية وهي الوكالة والوديعة ولا يفقد صفة عقد المقاوله رغم وجود أعمال قانونية.

ويستخلص ممّا سبق أنّ المناولة المينائية تكون بموجب عقد وتم تكييفه على انه عقد مقاوله، بحيث يمكن أن يتضمّن أعمال مادية وأعمال قانونية معاً<sup>1</sup>.

إنّ إعتبار عقد المناولة المينائية عقد مقاوله هو الرّأي الأقرب إلى الصّواب والذي نأخذ به، فيحقّق في تقدير الفقه والقضاء اعتبارين هامّين هما:

- تجنّب الانتقادات التي وجّهت إلى النظريّات السابقة، التي دارت بين عقد النّقل وعقد العمل، وعقد الوديعة، وعقد الوكالة.

- الأمر الثّاني أنّه يتّفق مع واقع عمليّات المناولة المينائية وذلك على النّحو التالي: تجنّب ما وُجّه إلى النظريّات السابقة من نقد.

إنّ إعتبار عقد المناولة المينائية عقد مقاوله يجنّبنا تكييف العقد وفق العمليّات الفرعية كما تطرّقنا إليها سابقاً في نظرية عقد النّقل.

والذي يعتبر أصحاب هذا الاتجاه أنّ القيام بعمليّات نقل البضاعة في الصّناديل هو الذي يجعل عقد المقاوله هو عقد نقل وليس مقاوله، إنّ إستعمال الصّناديل ماهيّ إلا وسيلة لتنفيذ إلتزامات مقاول المناولة<sup>2</sup>.

إضافة إلى ذلك أنّ تكييف عقد المناولة المينائية على أنّه عقد مقاوله يجعلنا نستعيد نظرية عقد العمل التي تجعل المقاول خاضع إلى الشّخص الذي تعاقد معه، سواء كان الشّاحن أو الناقل أو المرسل إليه، بل بالعكس فإنّ المقاول يتمتّع باستقلالية في القيام بمهامه وبكلّ حرّية، وبالتالي غياب علاقة التبعية هنا بين المقاول والطرف الثاني.

كما يجنّبنا الأخذ بنظريّتي عقد الوكالة وعقد الوديعة باعتبارهما من الأعمال القانونية والتي يعهد بهذه المهام كلّ من الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه إلى هذا المقاول، وبالتالي

<sup>1</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 170.

<sup>2</sup> - طيّب إبراهيم ويس، التّظيم القانوني لعمليّة المناولة المينائية، المرجع السابق، ص 25.

فإنّ محلّ عقد المناولة المينائية يتضمّن أعمال مادّية أكثر من الأعمال القانونية، بالتّالي فإنّ تكييف عقد المناولة المينائية على أنّه عقد مقاوله هو الرّأي الرّاجح<sup>1</sup>.

### ثانياً: تقييم النّظرية

من خلال ما سبق يمكن القول أنّ تكييف عقد الوكالة المينائية هو عقد مقاوله أنّه الأقرب للواقع كذلك قانونياً، لأنّ هناك إتفاق وتطابق بينهما من حيث ركن المحلّ<sup>2</sup>، فمحلّ المناولة المينائية يتمثّل في أعمال مادّية وهذا بالنّظر إلى المادّة 912 من ق.ب.ج<sup>3</sup>.

فكلّ هذه الأعمال هي أعمال مادّية تتطابق مع نظرية المقاوله، لكن يمكن أن يقوم المقاول بعمليات قانونية كالوكالة والوديعة، وبالتالي فإنّ المقاول عند قيامه بهذه الأعمال فإنّه تطبّق عليه أحكام الوديعة وأحكام الوكالة وهذا حسب العمل الذي يقوم به<sup>4</sup>.

أمّا بالنّسبة إلى موقف المشرّع الجزائري فإنّنا نجدّه قد أخذ بهذا الاتجاه والذي يعتبر أنّ عقد المناولة المينائية هو مقاوله، حيث نجده استعمل كلمة مقاول في نصوص عدّة من القانون البحري الجزائري منها المادّة 915 والتي تنصّ على: " في حالة خطئه، يكون مقاول المناولة مسؤولاً إتجاه من طلب خدماته." والمادّة 916 والتي تنصّ على: " إذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشّحن والتّفريغ والنّقل الذي استعملت فيه قوارب التّحميل أو وسائل أخرى للشّحن المينائي، فإنّ مقاول المناولة بإمكانه أن يحدّد مسؤوليته وفقاً للشّروط المحدّدة في أحكام الفصل الرّابع من الباب الثالث الكتاب الثاني من الأمر رقم 76-80 المؤرّخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه." والمادّة 917 والتي تنصّ على: " بعد انقضاء الأجل التعاقدية يكون مقاول المناولة مسؤولاً على الضّرر الذي أحدثه للسّفينة بسبب أيّ تأخّر في عمليّتي الشّحن والتّفريغ إلّا إذا كان تجاوز الأجل لا يعزى عليه"، ومن خلال هذا نستنتج أنّ عقد المناولة تمّ تكييفه على أنّه عقد مقاوله.

1 - طيب إبراهيم ويس ، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، المرجع السابق ص 25.

2 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 171.

3 - أنظر المادّة 912 ق.ب.ج.

4 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 171.

## المطلب الثاني: تمييز المناولة عن بعض المصطلحات المشابهة لها

إنّ تمييز العقود عن بعضها البعض يجعل العقد الذي كان محلّ التّمييز ينفرد بأحكام خاصّة به وتزيد من استقلاليته بالتّالي يصبح قائم بذاته ويكون له الوصف الدّقيق ما يمنع تطبيق أحكام أخرى لا يخضع لها هذا العقد، وهذا التّمييز ضروري، حيث يمكن اعتباره الحدّ الفاصل في استقلاليّة العقد، وهذا من خلال التّطرّق إلى أوجه الاختلاف الجوهرية والأساسية في العقد، لأنّ العنصر الجوهري في العقد هو الذي يقوم عليه التّمييز، ومن بين هذه العقود المناولة المينائية كعقد الذي نظمّ أحكامه القانون البحري الجزائري وهو محلّ دراستنا في هذا المطلب الذي نخصّصه إلى تمييز عقد المناولة المينائية عن عقد التّشوين وهذا في الفرع (الأول) وتمييز عقد المناولة المينائية عن عقد المناولة في الصّفات العمومية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: تمييز عقد المناولة عن عقد التّشوين

أولاً: من حيث العمليّات التي يتكوّن منها العقد ومحلّه

لقد نصّ المشرّع الجزائري في المادّة 912 من القانون البحري على أنّ المناولة تشمل شحن البضائع ورصّها وفكّها وإنزالها وعملياتي وضع البضائع على السّطوح التّرابية والمغازات وأخذها.

أمّا التّشوين فنصّ عليه في المادّة 920 والتي تنصّ على: " يشمل تشوين البضائع العمليّات الموجهة لتأمين الاستلام والتّأشير والتّعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها، إلى أن يتمّ شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

فمن خلال نصّ المادّة 912 المتعلّقة بالمناولة المينائية والمادّة 920 التي نصّت على التّشوين، نجد أنّ عمليّات المناولة المينائية تختلف عن عمليّات التّشوين، بالتّالي اختلاف في محلّ العقد.

فمحلّ عقد المناولة يشمل أعمال مادية تتمثّل في الشحن والتّفريغ والرّص وفكّ البضاعة، أمّا الأعمال القانونيّة فتشمل الوكالة كأن يكون المقاول وكيل عن الناقل أو

الشّاحن أو المرسل إليه، أو سيكون مودع عنده بموجب عقد وديعة، ويسمّى الشّخص الذي يقوم بهذه العمليّات بمقاول المناولة حسب المادّة 916<sup>1</sup>.

أمّا محلّ عقد التّشوين فيتمثّل في أعمال قانونيّة فقط، والمتمثّلة في: عمليّات تأمين الاستلام والتّأشير في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزّلة وحراستها، ويسمّى الشّخص الذي يقوم بهذه العمليّات بمقاول التّشوية وهذا حسب المادّة 924 من ق.ب.ج، والتي تنصّ على: "في حالة إرتكاب خطأ ثابت، يكون مقاول التّشوين مسؤولاً إتّجاه من طلب خدماته، ولا يتحمّل مسؤولية الخسائر أو الأشياء النّاقصة التي تبث بموجب خبرة حضوريّة أنّها حدثت قبل و/أو بعد العمليّة التي تكفّل بها".

### ثانياً: من حيث طبيعة الإلتزام

عند إبرام النّاقل البحري أو الشّاحن أو المرسل إليه عقد مع مقاول المناولة فإنّه ينتج إلتزامات متقابلة بين أطراف هذا العقد، فيقوم المقاول بتنفيذ الإلتزامات المكفّف بها والمتمثّلة في: الشّحن أو التّفريغ والرّص، أو أعمال قانونيّة كالوكالة والوديعة، بالتّالي فإنّ طبيعة العقد هيّ التي تحدّد نوع الإلتزام، قد يكون هذا الإلتزام هو إلتزام بتحقيق نتيجة، وقد يكون إلتزام ببذل عناية.

ولتحديد نوع الإلتزام بالنّسبة لمقاول المناولة لا بدّ أن نفرّق بين نوع العقد وطبيعة الأعمال الموكّلة إليه.

### 1/ إذا كان العقد يتضمّن أعمال مادّيّة فقط

في هذه الحالة يقوم المقاول بتنفيذ الإلتزامات المتعلّقة بالأعمال المادّيّة وتشمل هذه الأعمال في الشّحن والتّفريغ أو الرّص، فيكون إلتزام مقاولة المناولة في هذه الحالة هو إلتزام ببذل عناية، أي أنّه يبذل العناية الواجبة لتنفيذ إلتزاماته وسيكون في مقام الرّجل العادي<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادّة 916 ق.ب.ج.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، المرجع السّابق، ص 203.

## 2/ إذا كان العقد يتضمن أعمال قانونية

إذا تم إبرام عقد بين مقاول المناولة والشاحن أو الناقل أو المرسل إليه وكان هذا العقد يتضمن أعمال قانونية كالوكالة والوديعة، فإن مقاول المناولة تتحدد له التزامات يتعين عليه تنفيذها في إطار العقد.

فإذا كان العقد هو عقد وكالة فإن المقاول يكون نائب أو وكيل عن الناقل في إستلام البضاعة من الشاحن وقد يكون وكيل المرسل إليه في تسلّم البضاعة من الناقل كما يمكن أن يكون وكيل عن الشاحن في تسليم البضاعة إلى الناقل، فكل وكالة يقوم بها تنبثق عنها التزامات، حيث ستكون التزامات المقاول في هذه الحالة هي إلتزام ببذل عناية، كذلك بالنسبة لعقد الوديعة فإن المقاول يكون مُودع عنده بضائع معينة فهو مُلزم بحفظ ورد البضائع الموجودة على أرصفة الموانئ أو الموجودة في المخازن إلى غاية تسليمها<sup>1</sup>.

بالتالي فإن المقاول كذلك في هذه الحالة هو مطالب ببذل عناية وتحقيق نتيجة يكون بمثابة الرّجل العادي والرّجل الحريص، وفي الحالة التي يقوم فيها مقاول المناولة بالأعمال المادية والأعمال القانونية فإن طبيعة الإلتزام يكون إلتزام ببذل عناية بالنسبة للأعمال المادية، وإلتزام بتحقيق نتيجة بالنسبة للأعمال القانونية<sup>2</sup>.

أما بالنسبة لعقد التّشوين فإن مقاول التّشوين يقوم بمجموعة من العمليات القانونية والمتمثلة في تأمين الاستلام والتأشير والتّعرّف في اليابسة على البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه.

من خلال ما سبق يمكن القول بأن مقاول التّشوين يمكن أن يكون وكيل عن الناقل أو وكيل عن المرسل إليه، وهذا في الحالات التي يقوم بالالتزامات المتعلقة بتأمين الاستلام والتّعرّف على البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه، وبموجب هذه الوكالة فإن طبيعة الإلتزام هو الإلتزام بتحقيق نتيجة<sup>3</sup>.

1 - طيّب إبراهيم ويس، التّنظيم القانوني لعمليّة المناولة المينائية، المرجع السابق، ص 257.

2 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 203.

3 - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 199.

ويمكن أن يكون مقاول التّشوين مودع عنده، حيث يقوم بحراسة البضاعة، ويمكن أن تكون عمليّات الحراسة على الأرصفة إلى غاية شحنها أو الحراسة إلى غاية تسليمها للمرسل إليه، بالتّالي فهو ملزم بتحقيق نتيجة وهي أن يحفظ البضاعة ويحرسها ويسلمها إلى المرسل إليه، فيكون مقاول التّشوين في هذه الحالة سواء بموجب عقد وكالة أو عقد وديعة بمثابة الرّجل الحريص.

نستنتج ممّا سبق أنّ طبيعة إلّتزام مقاول المناولة يمكن أن يكون ملزم ببديل عناية وأن يكون ملزم بتحقيق نتيجة، عكس مقاول التّشوين الذي يكون إلّتزامه هو إلّتزام بتحقيق نتيجة فقط<sup>1</sup>.

### 3/ من حيث تحديد المسؤوليّة

إنّ الإخلال بالإلّتزامات التّعاقديّة لكل من مقاول المناولة ومقاول التّشوين يؤدّي إلى قيام مسؤوليّة كل منها، ويمكن أن تكون هذه المسؤوليّة ناتجة عن العقد ويمكن أن تكون تقصيريّة.

لكن هناك اختلاف جوهري من حيث تحديد المسؤوليّة بالنّسبة لمقاول المناولة ومقاول التّشوين، فمقاول المناولة يمكن أن يحدّد مسؤوليّته عند حدوث أضرار للبضائع خلال عمليّات الشّحن والتّفريغ والنّقل الذي استعملت فيه قوارب التّحميل أو وسائل أخرى للشّحن المينائي، وهذا حسب نصّ المادّة 916 ق.ب.ج<sup>2</sup>.

أمّا بالنّسبة لمقاول التّشوين فإنّه لا يستفيد من تحديد المسؤوليّة، لأنّه وبالرجوع إلى الأحكام المتعلّقة بمسؤوليّة مقاول التّشوين والتي تضمّنتها المادّة 924 والمادّة 925 التي تنصّ على: " لا يمكن أن تتجاوز مسؤوليّة المقاول التّعاقديّة قيمة الضّرر الذي ألحق فعلا بطالب الخدمات ولا يمكن في جميع الحالات أن تعزى إليه هذه المسؤوليّة إذا بقيت البضائع

<sup>1</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السّابق، ص 202-203.

<sup>2</sup> - أنظر المادّة 916 ق.ب.ج.

تتعدّى الآجال المسموحة، إلّا في حالة وجود تنصيصات مخالفة"، نجد غيَاب أيّ عبارة أو مصطلح يدلّ على التّحديد وهذا كأصل عام<sup>1</sup>.

أمّا الإستثناء فيمكن لمقاول التّشوين أن يستفيد من تحديد مسؤوليّته في حالة الإخلال بالالتزامات التّعاقديّة، ولكي يستفيد من هذا التّحديد لا بدّ أن يكون مقاول التّشوين أحد مندوبي المجهز<sup>2</sup>، وهذا حسب المادة 814 ق.ب.ج، التي تنصّ على: "إذا أقيمت الدّعوى المذكورة في المادّة السّابقة (المادّة 813) على أحد مندوبي النّاقّل، جاز لهذا المندوب التّمسك بالتّحديدات والإعفاءات من المسؤوليّة التي يمكن للنّاقّل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل".

### الفرع الثّاني: تمييز المناولة المينائية عن المناولة في الصّفات العموميّة

إنّ مصطلح المناولة في الصّفات العموميّة هو الذي يجعلنا نخصّص هذا الفرع للتمييز بين المناولة المينائية والمناولة في الصّفات العموميّة من ناحية المصطلح فقط بالتالي نحدد اوجه الاختلاف بينهما .

المناولة المينائية هي مجموعة من العمليّات والتي تتمثل في شحن البضاعة ورضّها وفكّها وإنزالها وعملياتي وضع البضائع على السّطوح الترابيّة والمغازات وأخذها<sup>3</sup>.

أمّا المناولة في الصّفات العموميّة فقد عرّفها بعض الفقهاء بأنّها: "تلك الفكرة التي يطّلع بمحتواها المتعاقد الأصلي، الذي اختارته الإدارة بالدخول بعلاقة قانونيّة من طرف ثالث لتنفيذ جزء من موضوع التّعاقد، بحيث يظلّ المتعاقد الأصلي مسؤول عن تنفيذ العقد برّمته، وضامنا لهذا الطّرف الثّالث الذي يُطلق عليه المتعاقد من الباطن"<sup>4</sup>.

1 - أنظر المادّة 924 ق.ب.ج.

2 - زكراوي حمودي، المرجع السّابق، ص 219.

3 - أنظر المادّة 912 ق.ب.ج.

4 - علي عبد الأمير قبلان، أثر القانون الخاص على العقود الإداريّة، الجزء الثّاني، دون دار النشر ، بيروت، 2011، ص 211.

من خلال ما تقدّم نجد أنّ هناك اختلاف كبير بين المصطلحين من حيث تعريفهما وهذا من حيث عدّة نقاط والمتمثلة في:

- خضوع أحكام المناولة المينائية للقانون البحري الجزائري.
- خضوع المناولة في الصّفات العموميّة إلى قانون الصّفات العموميّة 247/15.
- بالتّالي اختلاف من حيث نوع الدّعاوى وكذلك من حيث الاختصاص القضائي.
- المناولة المينائية تكون بموجب عقد بين الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه مع مقاول المناولة، أمّا المناولة في الصّفات العموميّة تكون بعقد بين الإدارة والمتعاقد الأصلي، وهذا الأخير يعهد بجزء من إلتزاماته إلى شخص ثالث، وبالتالي هناك اختلاف من حيث أطراف كلّ عقد.

### من حيث المحلّ

اختلاف محلّ عقد المناولة المينائية عن عقد المناولة في الصّفات العموميّة، فمحلّ عقد المناولة المينائية يمكن أن يكون القيام بأعمال مادّية ويمكن أن يكون القيام بأعمال قانونيّة، ويمكن أن يكون المحلّ يتضمّن الأعمال المادّية والقانونيّة معاً.

أمّا محلّ عقد المناولة في الصّفات العموميّة فإنّه يختلف باختلاف نوع الصّفة، فقد تكون صفة أشغال عموميّة فيكون المحلّ إمّا البناء أو الصّيّانة أو التّرميم، وغيرها من الصّفات العموميّة كالنّوريد والخدمات، فيكون محلّ هذه العقود أعمال مادّية<sup>1</sup>.

غياب تطبيق إمتيازات السّلطة العامّة بالنّسبة إلى المناولة المينائية لأنّ هذه المؤسّسة المينائية هيّ مؤسّسة عموميّة إقتصاديّة تخضع للقانون الخاص وليس للقانون العام (الإداري)، وهذا كأصل عام أمّا الإستثناء، الذي يمكن أن يكون بالنّسبة للمناولة المينائية هو بالنّسبة للمقاول الإلجباري والذي يمكن تطبيق هذه الإمتيازات رغم خضوع المؤسّسة للقانون الخاص، أمّا بالرجوع إلى المناولة في الصّفات العموميّة، فنجد أحد أطراف العقد هيّ

<sup>1</sup> - غازي خالد أبو العرابي، المقالة من الباطن في ضوء أحكام القضاء والتّشريع، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، عمان، 2009، ص 151-152.

الإدارة، والإدارة خوّل لها القانون إستعمال هذه الإمتيازات القانونية خاصّة في مجال الصّفات العموميّة.

في نهاية هذا الفصل وبعد استعراض الإطار المفاهيمي للمناولة المينائية، نستخلص بأنّ المناولة المينائية نشأت قديماً وليس حديثاً، وتتكون المناولة المينائية من أعمال مادّية تتمثّل في شحن البضاعة ورفضها ورفعها وتقريرها ووضعها على السّطوح الترابية، كما تشمل أعمال قانونية تتمثّل في الوكالة والوديعة، بالتّالي فهيّ مجموعة من الأعمال المادّية والقانونية يقوم بها شخص يسمّى مقاول المناولة، ويمكن أن يكون هذا المقاول مقاول اختياري من قبل الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه، ويمكن أن يكون مقاول إجباري يخضع له الجميع سواء كانوا ناقلين أو شاحنين أو مرسل إليهم، وتكون عمليّات المناولة بموجب عقد يسمّى عقد المناولة المينائية، حيث ظهر خلاف فقهيّ حول تحديد الطّبيعة القانونية لعقد المناولة، حيث يرى البعض بأنّ عقد المناولة هو عقد نقل والبعض الآخر يرى بأنّه عقد عمل وجانب آخر يرى بأنّه عقد وكالة وعقد وديعة، وبعد هذه الآراء السابقة ظهر إتّجاه آخر إعتبر بأنّ عقد المناولة هو عقد مقاولة، وهذا الرّأي هو الأقرب إلى الصّواب، ومن خلال ما سبق يتبيّن بأنّ عقد المناولة هو عقد قائم بذاته، فهوّ يختلف عن العقود الأخرى كعقد التّشوين وعقد المناولة في مجال الصّفات العموميّة.

## الفصل الثَّاني: أحكام عقد المناولة المينائيَّة

## الفصل الثّاني: أحكام عقد المناولة المينائيّة

تُشكّل بعض النّشاطات البحريّة المينائيّة دوراً رئيسيّاً في إتمام العمليّات النّاتجة عن عقد النّقل البحري، والتي بموجبها يبدأ وينتهي عقد النّقل البحري، ومن بين هذه النّشاطات نشاط المناولة المينائيّة والتي تتكوّن من مجموعة من العمليّات الماديّة والقانونيّة، وتُباشر بموجب عقد يسمّى عقد المناولة المينائيّة، والذي يمكن أن يكون أطرافه من دولتين مختلفتين، كما يمكن أن يكون أطرافه من دولة واحدة، ولعقد المناولة المينائيّة أهميّة بالغة تكمن في تقديم خدمات متعدّدة، وهذا نظراً للوظيفة الإقتصاديّة التي يقوم بها من خلال تحصيل مبالغ ماليّة من العملة الصّعبة، ممّا يؤدّي إلى البحث عن طرق ووسائل لتحسين تنفيذ عمليّات المناولة المينائيّة وتحقيق المنافسة بين باقي الموانئ نتيجة الخدمات النّوعيّة في مجال المناولة، ولتحقيق هذه النّوعيّة من الخدمات لأبد من تخصيص لهذا العقد أحكام قانونيّة تتماشى مع الواقع العملي للمناولة المينائيّة من أجل مواكبة التّطوّرات المتعلّقة بهذا النّشاط، وتقتصر دراستنا في هذا الفصل على ماهيّة عقد المناولة المينائيّة وهذا في المبحث الأوّل، وآثار عقد المناولة المينائيّة في المبحث الثّاني.

### المبحث الأول: ماهية عقد المناولة المينائية

يعتبر عقد المناولة المينائية من العقود التي تُنفَّذ في المؤسسات المينائية، وهو عقد قائم بذاته، مكتمل أحكامه وأركانه وأطرافه، وله أهمية كبيرة من الناحية القانونية والناحية العملية، وهذه الأخيرة هي التي تبين أهمية عقد المناولة المينائية من الناحية الإقتصادية كما يلعب دور في تلبية أهداف أطراف العقد، وتختلف هذه الأهداف باختلاف العمليات التي تتكوّن منها المناولة المينائية، وعقد المناولة المينائية هو محلّ دراستنا والذي يتطلّب منّا بيانه وتحديد كفيّة إثباته، وسنتناول مفهوم عقد المناولة المينائية في المطلب الأول، وتكوين عقد المناولة المينائية في المطلب الثاني.

### المطلب الأول: مفهوم عقد المناولة المينائية

إنّ عقد المناولة المينائية يعتبر موضوع جدّ هام في المجال البحري، والذي تختلف أحكامه ومفهومه باختلاف التشريعات الداخليّة والدوليّة، وتباشر عمليّاته في معظم دول العالم، لكنّه لا يربط بين الدول عكس عقد النّقل البحري الذي يعتبر همزة وصل بين الدول، ويتميّز عقد المناولة بخصائص تختلف عن باقي العقود الأخرى وهذا ما يجعله مستقلاً بذاته، ونخصّص هذا المطلب إلى تعريف عقد المناولة المينائية في الفرع الأول وخصائص عقد المناولة المينائية في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: تعريف عقد المناولة المينائية

لم يعرف المشرّع الجزائري عقد المناولة في القانون البحري، لكنّه أكّد على أنّ المناولة تكون بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل، وهذا ما نصّت عليه المادّة 913: "تجري عمليّات المناولة المينائية بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل".

يمكن تعريف عقد المناولة المينائية بأنّه عقد يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النّقل البحري، سواء كان النّاقل أو الشّاحن أو المرسل إليه إلى مقاول مختصّ للقيام بعمليّات شحن البضائع على السفينة أو تفرّغها منها مقابل أجر<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: خصائص عقد المناولة المينائية مقدمة صغيرة

#### أولاً: عقد المناولة المينائية عقد رضائي

أيّ أنّه ذلك العقد الذي ينعقد بمجرد توافق إرادتي<sup>2</sup> مقاول المناولة والمتعاقد الآخر سواء كان هذا المتعاقد هو النّاقل أو الشّاحن أو المرسل إليه، ويعبّر عن هذه الإرادة بالإيجاب والقبول من قبل أطراف هذا العقد، ويكون عنصر الرضا ضروريّاً للإنعقاد بحيث أنّ عقد المناولة المينائية لا يشترط لإنعقاده أيّ شكلية معيّنة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - بدر إبراهيم الملحم، مسؤوليّة مقاول الشّحن والتّفرّغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة عمّان العربيّة للدراسات العليا، 2010، ص 11.

<sup>2</sup> - محمد صبري السّعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، دار الهدى، الطّبعة الرابعة، عين مليلة، الجزائر ص 54.

<sup>3</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 103.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري في اطار أحكام المناولة المينائية في القانون البحري نجد أنه لم يضع أي نص قانوني يلزم أطراف عقد المناولة المينائية من إتباع إجراءات معينة أو شكلية معينة من أجل صحة هذا العقد سواء كانت هذه الشكلية تتمثل في الكتابة أو في شكل المحرر الذي يصدر فيه هذا العقد أو البيانات الجوهرية والثانوية التي لا بد من وضعها في هذا المحرر، من خلال ما سبق يمكن القول بأن عقد المناولة هو عقد رضائي يكفي لإنعقاده توافق إرادة أطرافه فقط.

### ثانياً: عقد المناولة عقد ملزم للجانبين

العقد الملزم للجانبين هو ذلك العقد الذي ينشأ بالتزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين فالمقاول يلتزم بالأعمال المكلف بها والمتمثلة في شحن البضاعة ورصّها وفكّها وتفريغها وكذا ما قد يعهد إليه من أعمال قانونية في إطار عقد الوكالة والوديعة، أما المتعاقد مع المقاول فيلتزم بدفع الأجر المتفق عليه في العقد لصالح المقاول<sup>1</sup>.

### ثالثاً: عقد المناولة المينائية عقد معاوضة

عقد المعاوضة هو العقد الذي يحصل فيه كلّ من المتعاقدين على مقابل ما يقدمه<sup>2</sup>. فمقاول المناولة يقوم بشحن البضائع وتفريغها، كذلك يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل نيابة عن الشاحن أو تسليمها إلى المرسل إليه نيابة عن الناقل أو تسليم البضاعة إلى الناقل نيابة عن المرسل إليه، كما يقوم بحفظها وحراستها، في مقابل هذه الأعمال يأخذ أجر معين وهذا ما نصت عليه المادة 913 ق.ب.ج<sup>3</sup>.

أما الطرف الثاني في عقد المناولة فإنه يستفيد من خدمات هذا المقاول كخدمات الشحن والتفريغ والخدمات الناتجة عن عقد الوكالة والنيابة مقابل الأجر، وهذا ما يمكن استخلاصه من المادة 913 ق.ب.ج، التي تضمنت مصطلح خدماته.

### رابعاً: عقد المناولة المينائية عقد تجاري

حيث يعتبر عقد تجاري بالنسبة للمقاول وعقد تجاري بالنسبة للناقل إذا كان هذا الناقل هو المتعاقد مع المقاول، أما إذا كان المتعاقد مع المقاول هو الشاحن أو المرسل إليه يكون

1 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 103.

2 - محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 64.

3 - أنظر المادة 913 ق.ب.ج.

العقد تجاريًا بالنسبة لهما إذا كان كلٌّ منهما تاجرًا أو يدخل ضمن نطاق الأعمال التجارية بالتبعية بالنسبة لهما<sup>1</sup>.

#### خامسًا: عقد المناولة المينائية عقد فوري

العقد الفوري هو العقد الذي لا يكون عنصر الزمن فيه أساسيًا فينعقد في الوقت الذي يحدده أطراف العقد، بالتالي فإنَّ عقد المناولة المينائية هو عقد فوري رغم أنَّ تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ يستغرق زمنًا معيَّن، العقد الفوري يتحدّد محلّه دون ان يتدخّل فيه الزمن وإذا تدخّل عنصر الزمن يكون عنصرًا عرضيًا لا جوهريًا<sup>2</sup>.

بالنظر إلى إعتبار عقد المناولة عقد فوري أمر صائب وذلك راجع إلى عدّة نقاط وهي:

- عمليات المناولة المينائية المتمثلة في الشحن والتفريغ تتطلب السرعة في التنفيذ وهذا راجع إلى مراعاة مصالح أطراف العقد، حيث أنَّ الناقل الذي يعتبر مالك السفينة عند رسوها في ميناء معيَّن قد يدفع مبالغ كبيرة عن كلِّ وقت إضافي لرسو سفينة خارج النطاق العادي والذي يكون سببهُ الإطالة في عمليات الشحن والتفريغ التي يقوم بها مقاول لا يمتلك المعدات والوسائل الكافية.
- كذلك بالنسبة للمقاول أو الشركات المتخصصة في الشحن والتفريغ، فإنَّ قيامها بالشحن والتفريغ في وقت وجيز وسريع يجعلها تقوم بشحن وتفريغ عدد كبير من السفن، بالتالي زيادة في العائدات المالية المكلفة بالشحن والتفريغ، هّا ما يترجم تلك السرعة إلى فورية العقد.
- أمّا بالنسبة إلى المرسل إليه قد يتضرّر من جرّاء بقاء بضاعته في الميناء، بالتالي فإنَّ هذه الأعمال الخاصة بالمناولة تجعل حتمية القيام بها أن تكون فورية.

#### سادسًا: عقد المناولة المينائية عقد من عقود القانون الخاص

يقصد بعقود القانون الخاص بالعقود التي لا تكون الدولة أو الولاية أو البلدية أو أيّ شخص معنوي عام طرفًا في العقد، والذي يختصّ القضاء العادي في الفصل في المنازعات الناشئة عن هذه العقود، حيث أنَّ البعض يتساءل عن كون عقد المناولة المينائية عقد من

<sup>1</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 27.

<sup>2</sup> - محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 68.

عقود القانون الخاص أو من العقود الإدارية في الحالة التي يتدخل فيها المقاول الإجباري للقيام بعمليات المناولة المينائية، ففي هذه الحالة نميّز بين حالتين<sup>1</sup>:

**الحالة الأولى:** إذ لم يتضمّن عقد المناولة المينائية شروطاً مألوفة في القانون الخاص، ففي هذه الحالة حتى لو كانت الإدارة أو الشركة المتخصصة في الشّحن والتّفريغ والتي تكون تابعة للدولة طرفاً في العقد فإنّ العقد يبقى من عقود القانون الخاص، وفي حالة حدوث نزاع يتعلّق بعقد المناولة فإنّ القضاء المختصّ هو القضاء العادي وليس الإداري.

**الحالة الثانية:** إذا تضمّن عقد المناولة شروطاً غير مألوفة في القانون الخاص، فإنّ هذه الحالة تفسّر على أنّها إستثناء مثل حالة الحرب والتي يقوم فيها المقاول الإجباري بالشّحن والتّفريغ والحراسة والقيام بمهام حربيّة، فيكون في هذه الحالة وصف عقد المناولة المينائية على أنّه عقد إداري<sup>2</sup>.

بالنظر إلى طبيعة المؤسسة المينائية على أنّها مؤسسة عموميّة إقتصاديّة والتي تكون لشركة مساهمة في شكل شركة مادّيّة أو شركة ذات المسؤوليّة المحدودة، فإنّها تعتبر تاجرة وتهدف إلى تحقيق أرباح، بالتالي فإنّها تخضع إلى القانون التجاري، القانون التجاري هو قانون خاصّ ممّا يجعل العقود التي تبرمها هي عقود خاصّة وليست إداريّة، والقضاء العادي هو المختصّ في الفصل في النزاعات التي تنشأ عن هذه المؤسسة.

#### سابعاً: عقد المناولة المينائية عقد مقاول

لقد اطلق المشرّع الجزائري على العمليات المتعلقة بالشّحن والرّصّ وفكّ البضاعة وتفريغها إسم المناولة<sup>3</sup>، وتعرف كذلك باسم مقولة الشّحن والتّفريغ، والذي يقوم بها مقاول مختصّ<sup>4</sup>.

إنّ تكييف عقد المناولة المينائية عقد مقاوله يترتّب عليه إمكانيّة تطبيق القواعد الخاصّة بهذا العقد على المناولة المينائية، الواردة في القانون الخاص<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 115.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 115.

<sup>3</sup> - أنظر، المادّة 912 ق.ب.ج.

<sup>4</sup> - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 127.

<sup>5</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 26.

### المطلب الثّاني: تكوين عقد المناولة المينائية

تتشابه العقود فيما بينها من ناحية الأركان، فكلّ العقود تقوم على ثلاثة أركان، وتختلف ركن من الأركان يؤدي إلى زوال العقد، كما تختلف من حيث الأطراف، يمكن أن يكون أطراف العقد إمّا أشخاص طبيعياً أو أشخاص معنوية.

والعقود منها ما تكون عقود رضائية لا تتطلب أيّ شكلية ومنها ما يتطلب شكلية معينة، كذلك تختلف من حيث المحلّ والسبب، منها عقد المناولة الذي يقوم على الأركان السابقة، ويختلف إثبات عقد المناولة باختلاف نوع العقد، فإذا كان عقد المناولة المينائية يكتف على أنه عقد تجاري فإنه يثبت بطرق الإثبات التجارية، أمّا إذا كان عقد المناولة يتضمن أعمال مدنية فإنه يثبت بطرق الإثبات المدنية، سنخصّص هذا المطلب لتحديد أركان عقد المناولة المينائية في الفرع الأوّل، وإثبات عقد المناولة المينائية في الفرع الثّاني.

### الفرع الأوّل: أركان عقد المناولة المينائية

لكي ينعقد عقد المناولة المينائية لا بدّ من توافر أركان معينة والمتمثلة في الرضا والمحلّ والسبب.

#### أوّلاً: الرضا

يقصد بالرضا توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين، ويعتبر الرضا أساس العقد، ففي عقد المناولة المينائية لا بدّ أن تتوافق إرادة مقاول المناولة مع إرادة الطرف الثّاني سواء كان الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه، يترجم هذا التوافق والتطابق إلى إصدار الإيجاب من الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه والقبول من قبل مقاول المناولة<sup>1</sup>.

وجود الرضا يكفي لإنعقاد العقد لكن لا يكفي لصحته، إذ لا بدّ أن تكون إرادة أطراف عقد المناولة المينائية خالية وسليمة من العيوب وتتمثل عيوب الإرادة في الإكراه والتدليس والغلط والإستغلال والتّصريح الكاذب<sup>2</sup>.

إضافة على عنصر الرضا لا بدّ أن تتوفر في أطراف عقد المناولة المينائية الأهلية القانونية، بالنسبة إلى الأشخاص الطبيعيّة لا بدّ من بلوغ السنّ القانونية المحدّدة بـ 19 سنة

1 - محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 76.

2 - المرجع نفسه، ص 76.

عند إبرام عقد المناولة، أمّا بالنسبة للأشخاص الاعتبارية لا بدّ أن يكتسب الشخص الاعتباري للشخصية المعنوية التي تنتج عنها آثار قانونية المتمثلة في الحقوق والالتزامات. سنتطرق في هذا الركن كذلك إلى تحديد أطراف عقد المناولة والشروط التي لا بدّ من توافرها في الأطراف.

بالرجوع إلى موقف المشرع الجزائري حول تحديد أطراف عقد المناولة المينائية في المادة 915، والتي من خلالها نجد أنّه استعمل مصطلح مقاول المناولة والذي يعتبر الطرف الأول في العقد، أمّا الطرف الثاني في العقد والذي نستخلصه من نفس المادة وهو طالب خدمات المقاول، ويمكن أن يكون هذا الأخير الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه. إنّ تحديد أطراف عقد المناولة المينائية أمر مهمّ جدّاً، بحيث لا يتصور أن ينشأ عقد بدون أطرافه، ولا يمكن أن تُقام مسؤولية شخص ليس طرف في العقد أي طرف المناولة لهذا سنتطرق إلى أطراف عقد المناولة المينائية ومحاولة وضع تعريف لكل طرف وكذلك الشروط التي وضعها المشرع الجزائري لممارسة نشاط المناولة المينائية.

#### أولاً: الطرف الأول في العقد

يتمثّل الطرف الأول في عقد المناولة المينائية في مقاول المناولة، والذي عرفناه في الفصل الأول بأنّه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بمجموعة من الأعمال المادية والمتمثلة في شحن البضاعة وتفريغها داخل مؤسسة تسمى الميناء ويستعين في ذلك بوسائل مادية من رافعات وأدوات الشحن ووسائل بشرية متمثلة في العمّال، إضافة إلى قيامه بأعمال قانونية متّصلة بالشحن والتفريغ<sup>1</sup>.

بعدما كانت عمليات المناولة المينائية محتكرة من قبل الدولة والتي كانت تمارس من قبل شركات متخصصة في الشحن والتفريغ مثل سوناما وكنان، فقد تمّ رفع هذا الإحتكار بموجب تبني الدولة الجزائرية لنظام السوق<sup>2</sup>، حيث نجد المادة 892 ق.ب.ج والتي جاء في مضمونها إمكانية قيام الأشخاص الطبيعيّة التي تتمتع بالجنسية الجزائرية أو الأشخاص الإعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري بممارسة عمليات المناولة المينائية، لكن وفقاً لشروط

1 - فتح الدين بن حمو، المرجع السابق، ص 309.

2 - طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 27.

معيّنة، وبموجب هذه المادّة أصبح الخواص لهم إمكانيّة القيام بعمليات المناولة المينائية بموجب عقد إمتياز.

وللقيام بأعمال المناولة لابد أن تتوفر في المقاول شروط الكفاءة والتأهيل المطلوبين وهذا حسب المادة 914 التي نصّت على: "يجب أن تجري عمليات المناولة المينائية طبقا لمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين.

تحدد شروط وكيفيات ممارسة هذا النشاط عن طريق التنظيم".

لقد نظّم المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدّل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المتضمّن شروط ممارسة نشاط المناولة المينائية، الشّروط التي لا بدّ أن تتوفر في الشّخص الذي يقوم بأعمال المناولة المينائية وبعض الشّروط الأخرى المتعلّقة بهذا المجال.

### 1/ الشّروط المتعلّقة بالمقاول

لقد نصّت المادّة 2 من المرسوم التنفيذي 08-363 المعدّل لأحكام المادّة 3 من المرسوم التنفيذي 06-139 على: "وتسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كلّ شخص طبيعي من جنسيّة جزائريّة أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوفى شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقيّة ودفتر الشّروط. يتم اختيار المتعاملين أصحاب امتياز النشاطات المذكورة أعلاه حسب الحالة، إمّا عن طريق المنافسة وإمّا في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطّلب ومساهمته التسييريّة والتّقنيّة وفائدة استثماره بالنّسبة للاقتصاد الوطني".

من خلال هذه المادّة نستخلص الشّروط التي لا بدّ أن تتوفر في المقاول وهي:

- أن يكون شخص طبيعي من جنسيّة جزائريّة أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري.

- أن يكون هذا المقاول حائز على إمتياز ويستوفى شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقيّة ودفتر الشّروط.

### 2/ شروط اختيار المتعاملين

لقد تضمّنت المادّة 2 من المرسوم التنفيذي 08-363 والذي بموجبه تمّ تعديل نصّ المادّة 3 من المرسوم التنفيذي 06-139 على كفيّة اختيار المقاول وتتمثّل في:

- يتم اختيار المتعاملين (المقاولين) إما عن طريق المنافسة وإما عن طريق تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني.

### 3/ الشروط المتعلقة بمدة الإمتياز

بالرجوع إلى نص المادة 3 من المرسوم التنفيذي 08-363 والذي بموجبه تم تعديل المادة 5 من المرسوم التنفيذي 06-139 الشروط المتعلقة بمدة الإمتياز، حيث نصت على: "لا يمكن أن تتجاوز مدة الإمتياز أربعين (40)، وتحدد هذه المدة خصوصا حسب أهمية النشاط موضوع الإمتياز والاستثمارات المقرر أن ينجزها صاحب الإمتياز". ما يُستفاد من هذه المادة هل أن مدة الإمتياز محددة قانونا ب 40 سنة، وهذه المدة مرتبطة بنشاط موضوع الإمتياز أي يمكن أن يتم تحديد المدة ويمكن أن لا يتم تحديد مدة الإمتياز.

### 4/ الشروط المتعلقة بالجانب المالي

تقع على عاتق مقاول المناولة أعباء مالية عند قيامه بنشاطات المناولة بموجب عقد الإمتياز، حيث نجد المادة 5 من المرسوم التنفيذي 08-363 والذي بموجبه تم تعديل المادة 9 من المرسوم التنفيذي 06-139 تنص على: "يخضع المتعامل المختار إلى دفع مقابل مالي يتكون مما يأتي:

- حقّ الدخول يدفع مرّة واحدة عند بداية سريان الإمتياز.
  - إتاوة سنوية ثابتة تتعلق بشغل الأملاك العمومية المينائية واستعمالها.
  - إتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور حجم النشاطات الممارسة وتكون مشتملات الأتاوى الخاصة بالإمتياز المذكورة أعلاه محلّ تفاوض بين السلطة المينائية المعنية والمتعاملين المختارين على أساس مخطّط أعمال يطابق نموذجة تقاليد المهنة وأعرافها في ممارسة النشاطات المذكورة أعلاه"
- تتمثل الشروط المالية التي يدفعها المقاول لمباشرة أعمال المناولة في مجموعة من الأتاوى تتعلق بأتاوى الدخول وتدفع مرّة واحدة وهناك أتاوى ثابتة ومتغيرة ويمكن أن تكون هذه الأتاوى محلّ تفاوض بين السلطة المينائية ومقاول المناولة.

بعد توفر وتطابق الشروط السابقة في مفاول المناولة يمكنه القيام بأعمال المناولة المينائية بموجب إتفاقيّة الإمتياز.

### ثانياً: الطّرف الثاني في عقد المناولة المينائية

يتمثّل الطّرف الثاني في عقد المناولة المينائية والذي يمكن أن يكون الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه، وسنتطرق إلى تعريف كل من الناقل والشّاحن والمرسل إليه.

#### 1/ الناقل

لقد نصّت المادّة 572 ق.ب.ج على: "يعتبر مجهّزا كلّ شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إمّا بصفة مالكا للسّفينة وإمّا بناءً على صفات أخرى تخولّه الحقّ باستعمال السفينة".

من خلال هذه المادّة نستنتج أنّ الناقل يمكن أن يكون هو مجهّز السفينة، وهذا بالنظر إلى عبارة بناءً على صفات أخرى.

ولقد نصّت المادّة 754 على: "إذا لم يذكر إسم الناقل في وثيقة الشّحن عدّ المجهّز التي تحمل البضاعة على متنها، وكذلك الحال عندما يذكر إسم الناقل في وثيقة الشّحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

كذلك نجد المادّة 783 من ق.ب.ج والتي نصّت على: "يتعهّد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معيّنة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهّد الشّاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة.

من خلال هذه المواد يمكن تعريف الناقل البحري بأنّه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بنقل وإيصاله بضاعة معيّنة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجرة.

أمّا الإتفاقيات الدّوليّة فنجد بعض الإتفاقيات وضّحت تعريف الناقل عن إتفاقيّة هامبورغ لسنة 1978 والتي عرّفت الناقل في مادّتها الأولى "في هذه الإتفاقيّة يقصد بمصطلح الناقل هو كلّ شخص أبرم عقداً أو أبرم بإسمه عقد مع الشّاحن لنقل بضائع بطريق البحر..."<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر الفقرة 1 من المادّة 1 من إتفاقيّة هامبورغ لسنة 1978.

كذلك نجد إتفاقية روتردام لسنة 2009 عرّفت الناقل في المادة الأولى في فقرتها الخامسة على أنه: "... الناقل يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن..."<sup>1</sup>. بالنظر إلى ما سبق فإنّه تمّ تعريف الناقل وفقا لعقد النقل البحري وليس في إطار عقد المناولة، لهذا يتوجّب علينا وضع تعريفا له في إطار عقد المناولة المينائية، ويمكن القول بأنّه كلّ شخص طبيعي أو معنوي يعهدّ إلى مقاول مختصّ وبموجب إتفاق نقل بضائع من أجل شحنها أو تفريغها وحراستها وتسليمها إلى صاحب الحقّ فيها مقابل أجر يدفعه لهذا المقاول.

## 2/ الشاحن

لم يضع المشرّع الجزائري تعريف للشاحن، لكن ويمكن تعريفه بأنّه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بأعمال ماديّة وأعمال قانونيّة، والذي يمكن أن يتقلّد أكثر من صفة، كأن يكون هو المرسل إليه صاحب البضاعة المنقولة بموجب عقد النقل.

وعرّفته إتفاقية هامبورغ 1978 في فقرتها الثالثة من المادة الأولى "يقصد بمصطلح "الشاحن" كل شخص أبرم عقد أو أبرم بإسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل بضائع بطريق البحر أو كل شخص يسلم لبضاعة إلى الناقل أو تسلّم بالفعل البضائع بإسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري..."<sup>2</sup>.

أما إتفاقية روتردام 2009، فقد عرّفته في فقرتها الثامنة من المادة الأولى بأنّه: "الشاحن" يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل..."<sup>3</sup>.

من خلال التّعريف الخاصّة بالمقاول والشاحن نجد أنّ بعض أعمال الشاحن هي نفسها أعمال المقاول كالشحن بإعتباره عمل مادي، وهذا ما يستنتج من مصطلح الشاحن وكذلك أنّه يقوم بأعمال قانونيّة، ومن خلال هذا يطرح السؤال: هل يمكن أن يكون الشاحن هو نفسه المقاول؟ وماهي غاية المشرّع من إستعمال مصطلحين مختلفين وهما الشاحن والمقاول ولهما نفس الأعمال تقريبا.

1 - أنظر الفقرة 5 من المادة 1 من إتفاقية روتردام لسنة 2009.

2 - أنظر الفقرة 3 من المادة 1 من إتفاقية هامبورغ لسنة 1978.

3 - أنظر الفقرة 8 من المادة 1 من إتفاقية روتردام لسنة 2009.

للإجابة عن السؤال الأول المتعلق بإمكانية أن يكون الشاحن هو نفسه المقاول سنجيب عليه من خلال التطرق إلى بعض أعمال الشاحن وهذا من خلال استقراء بعض نصوص القانون البحري الجزائري.

لقد نصت المادة 751 على "يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة "مشحونة" وكذلك إسم السفينة وبيان وتاريخ التّحميل".

من خلال هذه المادة يتبين لنا أنّ الشاحن يقوم بأعمال ماديّة تتمثل في شحن البضاعة، وهو نفس العمل الذي يقوم به مقاول المناولة المتمثل في الشحن، أمّا الأعمال القانونية للشاحن يمكن استنتاجها من نصّ المادة 748 ق.ب.ج والمادة 772 ق.ب.ج. تنصّ المادة 748 ق.ب.ج على: "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناءً على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

كما نصت المادة 772 ق.ب.ج على: "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضاعة في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التّحميل وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها...".

من خلال المادتين السابقتين يتبين أنّ الشاحن من يقوم بأعمال قانونية كالتسليم، أي أنّه يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل أو من يمثله، وهذا لا يمنع ان يكون الشاحن وكيل عن المرسل إليه في تسليم البضائع إلى الناقل، كما يمكن أن يكون مودع عنده بضائع معينة. ومن وجهة نظر خاصة ربّما تكون أعمال مقاول المناولة أكبر من أعمال الشاحن لكن الشاحن يمكن أن يقوم بنفس عمليات مقاول المناولة وذلك لإستحالة وجود في ميناء واحد شخصين لهما نفس العمل وبالتالي تسمية المقاول وتسمية الشاحن تختلف باختلاف النظام القانوني لكلّ دولة ولكلّ ميناء.

وأما غاية المشرّع من وضع مصطلحين مختلفين وهما الشاحن والمقاول رغم قيامهما بنفس الأعمال هو حتمية الأخذ بمضمون الإتفاقيات الدوليّة التي وقّعت عليها الجزائر

وصادقت عليها كاتفاقية بروكسل لسنة 1924<sup>1</sup> ، مما يجعل المشرع الجزائري يأخذ بعض مصطلحات هذه الإتفاقيات الدولية التي لها علاقة بالقانون البحري وقام بإدراجها في نصوص القانون البحري الجزائري من أجل مواكبة ومسايرة المصطلحات المتعلقة بالتشريعات الدولية في المجال البحري.

### ثانياً: المرسل إليه

لقد نصت المادة 782 ق.ب.ج على: "يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطلب باستلامها بناءً على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناءً على وثيقة نقل صحيحة".

من خلال هذه المادة يمكن استخلاص تعريف للمرسل إليه وهو كل شخص طبيعي أو معنوي والذي يتم إبرام عقد النقل لمصلحته، ويكون هو مالك البضاعة المنقولة.

وعرّفته كذلك إتفاقية هامبورغ لسنة 1978 في الفقرة الرابعة من المادة الأولى بأنه: "يقصد بمصطلح "المرسل إليه" الشخص الذي له الحق في تسلّم البضاعة..."<sup>2</sup>.

أما إتفاقية روتردام لسنة 2009 فقد عرّفت المرسل إليه في الفقرة الحادية عشر من المادة الأولى: "...المرسل إليه" يعني الشخص الذي يحقّ له تسلّم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني..."<sup>3</sup>.

فالمرسل إليه يمكن أن يكون هو الطرف الثاني في عقد المناولة المينائية وهذا إذا قام بطلب خدمات مقاول مناولة معيّن من أجل الشحن أو التفريغ للبضائع أو للقيام بأعمال قانونية، ويمكن أن يكون المرسل إليه هو الشاحن نفسه، وهذا عندما تكون مثلاً شركات تجارية عالمية لها فروع في مختلف دول العالم ويكون لها موانئ تقوم بشحن البضاعة في الميناء الرئيسي لهذه الشركة وهو ميناء القيام بإرسالها إلى فرع لها في دولة معينة، ويكون

<sup>1</sup> - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، تعرف باسم قواعد لاهاي، المؤرخة في 25 أوت 1924، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931، وعدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968، ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28.

<sup>2</sup> - أنظر الفقرة 4 من المادة 1 من إتفاقية هامبورغ 1978.

<sup>3</sup> - أنظر الفقرة 11 من المادة 1 من إتفاقية هامبورغ 1978.

لهذا الفرع ميناء في تلك الدولة والذي يقوم بعمليات التفرغ، وبالتالي يكون الشاحن هو مالك للبضاعة وهو نفسه المرسل إليه.

ويمكن أن لا يكون المرسل إليه هو نفسه الشاحن، مما يجعل المرسل إليه يبرم عقد مناولة مع شخص يسمّى مقاول المناولة من أجل شحن أو تفرغ بضاعة معينة مقابل أجر.

### ثانياً: المحلّ

المحلّ وهو الركن الثاني في عقد المناولة المينائية ويتمثل المحلّ في هذا العقد القيام بالعمليات المادية للمناولة المينائية المتمثلة في شحن البضائع ورسّها وفكّها وتفرغها، إلا أنّ ذلك لا ينفي أنّ العقد قد يتضمّن قيام مقاول المناولة المينائية بجان هذه العمليات المادية بعمليات قانونية<sup>1</sup>.

إنّ محلّ عقد المناولة المينائية هو محلّ مزدوج والذي يتكوّن من أعمال مادية وأعمال قانونية، ويتحدّد محلّ عقد المناولة بالنظر إلى نوع الأعمال، فإذا طلب الناقل مثلاً من المقاول شحن البضاعة فقط يكون المحلّ هنا هو القيام بعمليات مادية فقط.

أمّا إذا طلب الناقل أو أحد أطراف عقد المناولة من المقاول القيام بأعمال قانونية كالوكالة والوديعة فيكون محلّ عقد المناولة في هذه الحالة هو أعمال قانونية فقط، ويمكن أن يجتمع كل من الأعمال المادية والقانونية في عقد المناولة المينائية فيكون المحلّ مزدوج.

لابدّ أن تتوفر شروط في محلّ عقد المناولة المينائية والمتمثلة في:

- أن يكون محلّ عقد المناولة المينائية ممكناً غير مستحيل.
- أن يكون معيناً أو قابل للتعيين.
- أن يكون موجود أو محتمل الوجود
- أن يكون مشروعاً<sup>2</sup>.

### ثالثاً: السبب

يمكن تعريف السبب بأنّه الغاية المباشرة أو الغرض المباشر الذي يستهدف الملتزم تحقيقها نتيجة إلتزامه، ففي عقد المناولة نجد أنّ سبب إلتزام المقاول بشحن البضاعة أو تفرغها وكذلك قيامه بأعمال قانونية هو الحصول على أجر مقابل هذه الأعمال.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 76.

<sup>2</sup> - محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 205.

وسبب إلتزام الطّرف الثاني في عقد المناولة المينائية سواء قام الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه بدفع الأجر هو إلتزام المقاول بشحن وتفرّغ البضاعة وإلتزامه بالقيّام بأعمال قانونية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: إثبات عقد المناولة المينائية

بالرجوع إلى خصائص عقد المناولة المينائية نجد أنّ عقد المناولة عقد تجاري بالنسبة لكلّ من المقاول والناقل، وأتّه قد يكون تجاريًا أو مدنيًا بالنسبة للشّاحن والمرسل إليه فبالنسبة للعقود التجارية يمكن إثباته بمختلف طرق الإثبات، أمّا إذا كان العقد مدنيًا فإنه يتم إثباته بطرق الإثبات المدنية .

ويثبت عقد المناولة المينائية بتسليم البضائع للمقاول عند القيام بإيصال الشّحن الصّادر من المقاول، أمّا في ميناء الوصول يثبت بتقديم أمر التّسليم<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - محمد صبري السّعدي، المرجع السّابق، ص 217.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، المرجع السّابق، ص 107-108.

### المبحث الثّاني: آثار عقد المناولة المينائيّة

سبق وأن أشرنا إلى أنّ عقد المناولة المينائيّة أنّه من العقود الملزمة للجانبين، إذ يترتب إلتزامات على عاتق الطّرف الأوّل وهو المقاول كما يترتب إلتزامات على عاتق المتعاقد مع المقاول والذي يمكن أن يكون النّاقل أو الشّاحن أو المرسل إليه، وتختلف هذه الإلتزامات باختلاف محلّ عقد المناولة، والتي يمكن أن تكون هذه الإلتزامات إلتزامات مادّية أو إلتزامات قانونيّة، ويترتب عن الإخلال بهذه الإلتزامات قيام المسؤوليّة العقديّة، كما لو هُلكَت البضاعة أو تُلفت أثناء عمليّات الشّحن والتّفريغ وتقوم كذلك في حالة التّأخير في تنفيذ الإلتزامات النّاشئة عن عقد المناولة المينائيّة، بالتّالي فكلّ خطأ يسبّب ضرر فإنّه يستلزم التّعويض في هذه الحالة سواء كان التّعويض على أساس المسؤوليّة العقديّة أو على أساس المسؤوليّة التّقصيريّة، ونقسّم هذا المبحث إلى إلتزامات أطراف عقد المناولة المينائيّة في المطلب الأوّل والمسؤوليّة النّاشئة عن عقد المناولة المينائيّة في المطلب الثّاني.

### المطلب الأول: إلتزامات أطراف عقد المناولة المينائية

جوهر عقد المناولة المينائية هو إلتزاماته المتنوعة والتي يمكن أن تكون إلتزامات مادّية أو قانونية، وتكون هذه الإلتزامات هي إلتزامات عقديّة بالتّالي تكون بمقابل، ممّا يعني وجود طرفين أو أكثر في عقد المناولة المينائية ممّا يؤدي إلى إرتباط مصلحة المقاول مع مصلحة المتعاقد معه، وهذه الإلتزامات تختلف باختلاف العقد، فيكون على المقاول مجموعة من الإلتزامات المُلزم بتنفيذها على أكمل وجه دون الإخلال بها، كما تنشأ إلتزامات للمتعاقد مع المقاول، وبهذا الخصوص سنتطرّق إلى إلتزامات مقاول المناولة في الفرع الأوّل وإلتزامات المتعاقد مع المقاول في الفرع الثاني.

### الفرع الأوّل: إلتزامات مقاول المناولة المينائية

تختلف الإلتزامات التي يقوم بها مقاول المناولة المينائية باختلاف العقد الذي يكون طرفاً فيه، فيمكن أن يتضمّن العقد القيام بعمليات مادّية ويمكن أن يتضمّن القيام بعمليات قانونية، وسنتطرّق خلال هذا الفرع إلى الأعمال المادّية لمقاول المناولة المينائية أولاً ثم الأعمال القانونية ثانياً.

#### أولاً: الأعمال المادّية

لقد تضمّنت المادّة 912 ق.ب.ج العمليات المادّية التي تتكوّن منها المناولة المينائية والمتمثلة في عمليات شحن البضاعة ورصّها وكذلك فكّ البضاعة وتفريغها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية وأخذها، فمن خلال هذه العمليات تتحدّد إلتزامات مقاول المناولة المتمثلة في شحن البضاعة وتفريغها إضافة إلى قيامه ببعض العمليات اللاحقة للشحن المتمثلة في رصّ البضاعة وعمليات سابقة لعملية التفريغ المتمثلة في فكّ البضاعة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادّة 912 ق.ب.ج.

## 1/ شحن البضاعة ورصّها

## أ/ شحن البضاعة

شحن البضاعة عمليّة مادّيّة يقصد بها رفع البضاعة من الرّصيف ووضعاها على ظهر السفينة، ويحصل ذلك بواسطة الرّافعات أو الآلات أو الأنايبب أو المضخّات حسب طبيعة البضاعة المراد شحنها<sup>1</sup>.

وقبل التّطرق إلى الأمور التّفصيليّة لعمليّة شحن البضاعة فإنّ هناك بعض الأعمال التي يلتزم بها مقاول المناولة من أجل الاستعداد لمباشرة عمليّة الشّحن، يقوم المقاول بمجموعة التّحضيرات السّابقة للشّحن وتتمثّل في:

- إخراج البضاعة من المخازن وهذا في الحالة التي تكون البضاعة مخزّنة.
- نقل البضائع المخزّنة إلى جانب الرّصيف المحدّد والأقرب إلى مكان رُسو السفينة.
- ترتيب البضاعة على الرّصيف ووضعها بطريقة تضمن سهولة مناولتها.
- تعيين الوسائل والمعدّات المخصّصة لهذه العمليّة كتحديد عدد الرّافعات.
- تحديد عدد العمّال الذين يقومون بهذه العمليّة، لأنّ عمليّات المناولة المينائيّة تكون عادة بعدد من الأفواج.

بعد القيام بهذه الأعمال التّحضيريّة يقوم المقاول بشحن البضاعة، فعمليّة الشّحن تكون بموجب خريطة يقدّمها النّاقل أو من يمثّله إلى مقاول المناولة، حيث أنّ هذه الخريطة تبين مكان وضع البضاعة سواء في عابرها أو على سطح السفينة.

إذا كان الشّحن في العنابر فإنّنا نجد خريطة الشّحن تحتوي على عدد العنابر وكلّ عنبر مخصّص لنوع من البضاعة، حيث يلتزم هذا المقاول بإتباع هذه الخريطة، والشّحن في العنابر هو الأصل في عمليّات الشّحن، أي أنّ البضاعة تُشحن في العنابر وهذا هو المتعارف عليه.

أمّا إذا كانت عمليّة الشّحن على سطح السفينة فإنّ خريطة الشّحن نجدها توضّح أماكن وضع وترتيب البضاعة، وتعتبر عمليّة الشّحن على ظهر السفينة إستثناء عن الأصل

<sup>1</sup> - بدر إبراهيم الملحم، المرجع السّابق، ص 55.

الذي ذُكِرَ سابقًا، وثمّ اللّجوء إلى شحن البضاعة على ظهر السفينة لعدّة أسباب والمتمثّلة في:

- تطوّر وسائل النّقل البحري كالسّفن، حيث وصل طول بعض السّفن إلى أكثر من 400 متر، وهذا يؤدّي إلى حتميّة استغلال سطح السفينة بأكمله نظرا إلى ارتفاع تكلفة عمليّة النّقل البحري.
- إنشاء سفن متخصّصة في نقل البضائع على ظهر هذه السفن وليس في عابرها.
- تزايد حجم البضائع وكثرة الطّلبات والاحتياجات الخاصّة بالأفراد.
- ظهور أنظمة جديدة تساعد على تخزين البضائع المجزّأة كنظام الحاويّات.
- وجود تقنيّات متطوّرة للتحكّم في توازن السفينة وهي جعل البضاعة في حدّ ذاتها هي أحد العوامل التي تساعد على توازن السفينة.

لكن في مقابل شحن البضاعة على ظهر السفينة لابدّ من إتباع مجموعة من النّقاط والمتمثّلة في:

لقد نصّت المادّة 774 ق.ب.ج على هذه النّقاط بنصّها على أنّه: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلّا ضمن الشّروط التي لا تحدّ من أمن الرّحلة وعندما يكون التّحميل في هذه الحالة نظاميًّا ومتعارفًا عليه بوجه العموم. وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على النّاقل إعلام الشّاحن بذلك ما عدا في حالة ما غذا كان التّحميل قد تمّ بالإتفاق مع الشّاحن".

ما يستفاد من هذه المادّة أنّه لابدّ من شروط لشحن البضاعة على سطح السفينة وهي:

- ألاّ يشكّل شحن البضاعة على ظهر السفينة عائقا أو خطرا لأمن الرّحلة البحريّة ممّا قد يؤدّي إلى فقدان هذه البضائع أو هلاكها.
- أن تكون عمليّة شحن البضائع على ظهر السفينة بطريقة منتظمة ومتعارف عليها بوجه العموم.
- أن يلتزم النّاقل بإعلام الشّاحن بأنّ عمليّات الشّحن تكون على ظهر السفينة وليس في عابرها.

## ب/ رصّ البضاعة وترتيبها

يقصد برصّ البضاعة أي وضعها على السفينة مرتّبة وفقا لقواعد وأصول فنيّة معيّنة تضمن حمايتها من مخاطر الهلاك أو التّلف وتحفظ للسّفينة توازنها أثناء الرّحلة البحريّة<sup>1</sup>.

لقد نصّت المادّة 773 ق.ب.ج على: "يقوم النّاقل بالعناية التّامة على تحميل ورسّ البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها ويخصّ البضائع بعناية عاديّة حسب الإتّفاقيّة بين الاطراف وحسب أعراف ميناء التّحميل، وإذا اقتضت عناية خاصّة بالبضائع يجب أن يبلغ الشّاحن عن ذلك وأنّ يبيّن ذلك كتابيًّا على البضائع إذا أمكن".

من خلال هذه المادّة نجد أنّ المشرّع جعل إلّزام رصّ البضاعة وتحميلها على عاتق النّاقل أو من يمثّله وهذا كأصل عام، لكن يمكن أن يعهد النّاقل أو من يمثّله هذه الاعمال المادّيّة إلى مفاوض المناولة للقيام بها وهذا كإستثناء عن الأصل السّابق الذّكر.

وتبرز أهمّيّة عمليّة الرّصّ في:

- حماية البضاعة وضمان وصولها إلى وجهتها دون حصول أيّ فقدان لها.
- الرّصّ يحفظ السفينة من تعرّضها لأخطار بحريّة، فعدم كفاءة عمليّة الرّصّ يمكن أن تودّي إلى غرق السفينة.

من خلال ما تمّ التّطرّق إليه من أعمال مادّيّة المتمثّلة في شحن البضاعة ورسّها يمكن القول بأنّ هناك بعض الحالات التي تتم فيها عمليّة الشّحن والرّصّ في نفس الوقت كما هوّ الحال بالنّسبة لشحن الحاويّات، فالحاويّة هي عبارة عن وعاء تعبئة، صنعت خصيصًا لنقل البضائع المجزّاة وفي إطار تصميم هذه الحاويّات تمّ جعل الحاويّة هيّ بمثابة وسيلة تربط بين الحاويّة الأولى والحاويّة التي توضع فوقها.

وهناك حالات نجد فيها أنّ عمليّة الشّحن تكون أوّلا ثمّ تليها عمليّة رصّ البضاعة والتي تكون منفصلة عنها.

<sup>1</sup> - محمد فريد العريني ومحمد السيّد الفقي، القانون البحري والجويّ، د. ط ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010 ص 331.

ويمكن أن تتم عملية الرّصّ خلال الرّحلة البحريّة الواحدة أكثر من مرّة، حيث يتم رصّها أوّل مرّة في ميناء القيّام بعد شحنها، ويمكن أن يتم إعادة رصّها خلال الرّحلة البحريّة كأن تواجه السفينة أخطار بحريّة تؤدّي إلى تحرك بعض البضائع من مكانها، ممّا يستلزم إعادة رصّها مرّة ثانية<sup>1</sup>.

ولقد اختلفت الآراء الفقهيّة حول تكييف الخطأ في عملية الرّصّ، حيث يرى البعض أنّ الخطأ في الرّصّ هو خطأ ملاحي لأنّه يتعلّق بسلامة وتوازن السفينة، أمّا البعض الآخر فقد اعتبر أنّ الخطأ في الرّصّ هو خطأ تجاري لأنّه يتعلّق بالمحافظة على البضاعة وحمايتها<sup>2</sup>. ويُعتبرُ هذا الرّأي الأخير الأقرب إلى الصّواب لأنّ من بين إلّتزامات النّاقّل أن حافظ على البضاعة طيلة الرّحلة البحريّة، ممّا يؤدّي إلى قيّام المسؤوليّة العقديّة نتيجة الإخلال بالإلّتزامات.

## 2/ فكّ البضاعة وتفرّيغها

أ/ فكّ البضاعة: وتُعتبر هذه العمليّة على أنّها عمليّة مادّيّة يقوم بها النّاقّل أو يقوم بها مقلول المناولة إذا عهد إليه هذا النّاقّل عمليّة فكّ البضاعة وتفرّيغها، وتتمّ هذه العمليّة في ميناء الوصول، فيتمّ فكّ البضاعة تحضيراً للعمليّة التي تليها وهي التّفرّيغ، وتعتبر عمليّة فكّ البضاعة هيّ العمليّة العكسيّة لعمليّة رصّ البضاعة، حيث أنّ هذه الأخيرة تتمّ في ميناء القيّام والتي تهدف إلى الحفاظ على توازن السفينة، أمّا عمليّة فكّ البضاعة فهيّ تكون في ميناء الوصول وتهدف إلى سلامة البضاعة<sup>3</sup>.

ب/ تفرّيغ البضاعة: عمليّة التّفرّيغ هيّ عمليّة مادّيّة يقصد بها إخراج وإنزال البضاعة من السفينة إلى الرّصيف في ميناء الوصول<sup>4</sup>.

1 - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 59.

2 - مريم كريد، المرجع السابق، ص 397.

3 - كمال حمدي، القانون البحري، الطّبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندريّة، 2003، ص 448.

4 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، د. ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندريّة، 2009، ص 309.

لقد نصّت المادّة 780 ق.ب.ج.ع. على: " بعد وصول السّفينة إلى مكان الوصول المتّفق عليه، يبدأ النّاقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادّة 607 أعلاه، المتعلّقة بتحميل البضائع ومع مراعاة أعراف ميناء التّفريغ".

من خلال هذه المادّة نستنتج أنّ عمليّة التّفريغ هيّ إلّزام يقع على النّاقل البحري، كما يمكن أن يقوم بعمليّة التّفريغ مقابل المناولة وهذا إذا عهد إليه النّاقل البحري ذلك، بالتّالي فإنّ الإلّزام بعمليّة التّفريغ ينتقل من النّاقل إلى المقاول.

### ثانيًا: الأعمال القانونيّة

إضافة إلى الأعمال المادّيّة التي يقوم بها مقاول المناولة فإنّه يمكن أن يقوم بأعمال قانونيّة أخرى والتي تكون بموجب عقد، وتتمثّل هذه الأعمال القانونيّة في الوكالة والوديعة.

#### 1/ الوكالة

أيّ أنّ المقاول يمكن أن يكون وكيل عن النّاقل أو الشّاحن أو المرسل إليه، فهو قد ينوب عن النّاقل في استلام البضاعة من الشّاحن أو تسليمها للمرسل إليه، وقد ينوب عن الشّاحن وتسليم البضاعة للنّاقل وفي حالات أخرى يمكن أن ينوب عن المرسل إليه في استلام البضاعة من النّاقل، حيث يختلف أطراف عقد الوكالة باختلاف الشّخص الذي طلب الوكالة من المقاول، وتطبّق أحكام الوكالة التي تخضع للقواعد العامّة على هذا العقد المبرم بين المقاول والطرف الثّاني سواء كان النّاقل أو الشّاحن أو المرسل إليه، كما يلتزم المقاول بتنفيذ الإلّتزامات النّاشئة عن هذه الوكالة والواقعة على عاتقه دون أن يتجاوز حدود الوكالة<sup>1</sup>.

عندما يكون المقاول هو وكيل عن المرسل إليه في إستلام البضاعة تنشأ إلتزامات عن هذه الوكالة من بينها أنّ المقاول يستلم البضاعة بإسمه و... المرسل إليه، كذلك أن يتحقّق من البضاعة ومدى مطابقتها لسند الشّحن، فإذا لاحظ هذا المقاول نقص في عدد البضاعة أو أنّها هالكة أو تالفة فإنّه يقوم بإبداء التّحفّظات حول حالة البضاعة المستلمة، وإذا لم يقوم بإبداء التّحفّظات فإنّ مسؤوليّته تقوم نتيجة الإخلال بالإلتزامات النّاتجة عن عقد الوكالة، كما يمكن أن يقوم هذا المقاول بتخزين البضاعة في المستودعات إذا تضمّنت الوكالة هذا

<sup>1</sup> - كمال حمدي، عقد الشّحن والتّفريغ في النّقل البحري، المرجع السّابق، ص 132.

العمل<sup>1</sup>، كذلك هو نفس الأمر بالنسبة للنّاقِل أو الشّاحن والذي يكون المقاول هو وكيل لهما في إطار عقد الوكالة فإنّه يلتزم بالأعمال الموكلة إليه وتنفيذها على أكمل وجه وأيّ تجاوز لحدود عقد الوكالة يؤدّي إلى قيام مسؤوليّة مقاول المناولة.

للكّالة أحكام وشروط للقيام بالالتزامات الناشئة عن هذا العقد وعادة ما يكون لأطراف العقد الحرّية في اختيار الوكيل للقيام بأعمال معيّنة، لكن هناك حالة تثير إشكال حول حرّية التعاقد وتنفيذ عقد الوكالة، وهي تدخّل مقاول المناولة الإجمالي للقيام بالالتزامات الناشئة عن عقد الوكالة، فهل يُعتبر العقد هنا عقد وكالة أو عقد إذعان؟

هناك من يعتبر أنّ تدخّل مقاول المناولة للقيام بالأعمال القانونيّة المتمثلة في الوكالة والتي يكون المقاول وكيل عن النّاقِل أو الشّاحن أو المرسل إليه، لا يعتبر عقد وكالة بل هو عقد إذعان لأنّ كما قلنا بأنّ للوكالة شروط واحكام متعلّقة بها<sup>2</sup>.

وهناك من يرى أنّ تدخّل المقاول الإجمالي للقيام بأعمال قانونيّة كالوكالة لا يمكن تكييفه بأنّه عقد وكالة، لأنّ المقاول الإجمالي إنّما يوجد بإرادة المشرّع أو السّلطة العامّة وفقا لنصوص تشريعيّة وتنظيميّة يخضع له الكافة سواء كانوا شاحنون أو ناقلون أو مرسل إليهم بالتّالي لا يكون هناك خيار أمام هؤلاء سوى وضع البضاعة تحت تصرّف هذا المقاول الإجمالي للقيام بالأعمال الماديّة والقانونيّة، فيحلّ هذا المقاول مباشرة محلّ المرسل إليه أو الشّاحن أو النّاقِل في تسليم واستلام البضاعة نيابة عنهم<sup>3</sup>.

## 2/ الوديعة

للقّيام بالأعمال النّاتجة عن عقد الوديعة لابدّ أن يكون هناك إتّفاق صريح أو متعارف عليه في الميناء بين أطراف عقد الوديعة وهما المقاول من جهة والشّاحن والنّاقِل والمرسل إليه من جهة أخرى، وتتمثّل الإلتزامات الناشئة عن عقد الوديعة في حفظ البضاعة والذي يمتد هذا الإلتزام منذ استلام المقاول البضاعة من الشّاحن عند ميناء القّيام حتى شحنها ومنذ

1 - كمال حمدي، عقد الشّحن والتّفريغ في النّقل البحري، المرجع السابق، ص 133.

2 - بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 67.

3 - المرجع نفسه، ص 67.

تفريغها عند الوصول حتى تسليمها إليه، كذلك تشمل الإلتزام برقابة البضاعة وحراستها إلى حين تسليمها للطرف الثّاني في العقد<sup>1</sup>.

### الفرع الثّاني: إلتزامات المتعاقد مع مقاول المناولة

#### أوّلاً: الإلتزام بدفع الأجر

في مقابل إسناده طالب المناولة والذي يمكن أن يكون الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه من خدمات المقاول فإنّه يقع على طالب المناولة تنفيذ إلتزامه والمتمثل في دفع المقابل المستحق لهذا المقاول، وهذا ما تضمّنته المادّة 913 ق.ب.ج<sup>2</sup>.

ويتمثّل في هذا المقابل في أجر معيّن يستحقّه المقاول عند تنفيذ إلتزاماته، حيث يحدّد مقدار الأجر، أي يكون هناك إتّفاق بين أطراف عقد المناولة على أجر للقيام بهذه العمليّات وهذا بالنّسبة للمناولة الإختياريّة، أمّا بالنّسبة للمناولة الإلزاميّة فإنّ السّلطة العامّة هيّ التي تحدّد مقدار الأجر ويكون هذا التّحديد بموجب قرار تنظيمي صادر عن السّلطة المينائيّة والذي يحدّد فيه للحدّ الأقصى للتعريف<sup>3</sup>.

ويتمّ تحديد مقدار الأجر أو التعريف نظراً لمجموعة من العناصر والمتمثّلة في:

- حالة تكديس البضائع في الميناء.
- كذلك طبيعة العمليّة والتي يمكن أن تكون هيّ عمليّة شحن للبضاعة أو تفريغ البضاعة.
- إستعمال وسائل أخرى للقيام بهذه العمليّات كاستعمال الصّناديل إذا كانت السّفينة لا يمكنها الوصول إلى رصيف الميناء.
- النّظر إلى نوع البضاعة ووزنها ومدى العناية التي تتطلبها هذه البضاعة عند مناولتها.

<sup>1</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 65-66.

<sup>2</sup> - أنظر المادّة 913 ق.ب.ج.

<sup>3</sup> - طيّب إبراهيم ويس، التّنظيم القانوني لعمليّة المناولة المينائيّة، المرجع السابق، ص 46.

كما يمكن أن يحسب في بعض الأحيان على أساس الوحدة كما هو الحال بالنسبة للسيارات أو على أساس قيمة البضاعة مثل البضائع الثمينة، ويمكن احتساب الأجر حسب الطنّ أو السفينة أو الطول، كما يمكن أن يزيد هذا الأجر بالنظر إلى عوامل منها: ساعات الانتظار التي لا يعمل فيها العمّال، وكذلك الساعات الإضافية التي تستغرقها عملية المناولة المينائية وساعات العمل ليلاً.

كما يمكن لأطراف عقد المناولة المينائية الإتّفاق على مقابل الخطر إذا كانت عمليات المناولة المينائية تحيط بها خطورة، يستحقّ المقابل سواء تحقّق الخطر أو لم يتحقّق<sup>1</sup>.

## 2/ ضمان الأجر

بعد قيام المقاول بالتزاماته يكون على المتعاقد معه دفع أجرة العمليات التي قام بها المقاول، وإذا امتنع هذا المتعاقد عن تسديد أجرة الشّحن أو التّفريغ أو أجرة عقد الوكالة والوديعة يمكن للمقاول أن يلجأ إلى القضاء للمطالبة بحقه.

وقبل لجوء هذا المقاول إلى القضاء يطرح التساؤل: هل يمكن أن تكون البضاعة التي كانت محلّ شحن أو تفرّغ محل ضمان الأجرة؟ وكذلك ما إذا كان للمقاول حقّ إمتياز على هذه البضائع؟<sup>2</sup>.

للإجابة عن الأسئلة السابقة لا بدّ أن نفرّق بين حالتين:

**الحالة الأولى:** إذا كان المتعاقد مع مقاول المناولة هو مالك للبضاعة (الشّاحن أو المرسل إليه).

إذا كان عمل المقاول هو القيام بعمليات شحن، فإنّ المقاول يستحقّ الأجر عند شحن البضاعة على ظهر السفينة، بالتالي لا يمكن أن تكون البضاعة ضمان للأجر لأنها ليست بحوزته.

<sup>1</sup> - طيّب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، المرجع السابق، ص 46.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، عقد الشّحن والتّفريغ في النّقل البحري، المرجع السابق، ص 143-144.

أما إذا كانت عملية المناولة تتمثل في تفريغ البضاعة ولم يقيم الشاحن أو المرسل إليه بدفع أجرة التفريغ، فإن لهذا المقاول حق حبس البضاعة، لأن البضاعة في هذه الحالة تكون بحوزته.

وفي حالة قيام المقاول بعمليات مادية وقانونية كالوديعة يكون المتعاقد مع المقاول ملزم بدفع مبلغ إضافي نظرا لحفظ البضاعة ويكون للمقاول حق إمتياز وعلى البضاعة.

### الحالة الثانية: المتعاقد مع المقاول هو الناقل

في هذه الحالة فإن المقاول يستحق الأجر حتى لو كان هذا الأجر يدفعه مالك البضاعة، وهذا عملا بشروط سند الشحن، ففي عملية الشحن لا يمكن للمقاول حبس البضاعة لأن الإلتزام بعملية الشحن لم تُنفذ، أما في عملية التفريغ فإنه يمكن حبس البضاعة<sup>1</sup>.

ما يمكن الإشارة إليه أنّ المشرع الجزائري لم ينص على مقدار الأجر أو حتى الشروط والعناصر التي يقاس عليها هذا الأجر، وكذلك لم يتطرق إلى ضمانات تمنح المقاول إستيفاء أجره في حالة إمتناع الطرف المتعاقد عن دفع الأجر.

بالنسبة للمقاول الإجباري في الجزائر ربّما يمكنه إستيفاء الأجر بمختلف الطرق، لأنّ المؤسسات المينائية أصبحت هي التي تقوم بعمليات المناولة المينائية، ففي حالة إمتناع المتعاقد عن دفع الأجر فإنّ هذه المؤسسة تمتلك إمتيازات قانونية من أجل إستيفاء حقّها رغم عدم كون هذه المؤسسات مرافق إدارية، وهذه الإمتيازات تستمد قوتها منها والتمثلة في المراسيم الصادرة عن السلطة العليا في الدولة، وكذلك القرارات وهذا راجع إلى أهمية هذه المؤسسات العمومية الإقتصادية كالميناء.

أما بالنسبة إلى المقاول الإختياري فهو لا يملك ما تملكه الدولة في مواجهة الأشخاص الطبيعية مما يجعله يلجأ إلى القضاء لإستيفاء حقه.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 144-145

### المطلب الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية

تحتلّ مسؤولية مقاول المناولة المينائية أهمية بالغة في إطار موضوعات القانون البحري، فهي تحتلّ المراتب الأولى بالنسبة للمسؤولية الناشئة عن العقود التي تنفّذ في الميناء، وهذا نظرا للمنازعات العديدة التي تعرض أمام القضاء والمتعلقة بالمناولة المينائية وهذا راجع إلى تعدّد الإلتزامات الناشئة عن هذا العقد من شحن وتفريغ، كذلك القيام بأعمال قانونية، وخلال هذه العمليات يمكن أن يلحق البضاعة أضرار مما يؤدي إلى قيام مسؤولية المقاول إتجاه المتعاقد معه وكذلك إتجاه الغير، بالتالي يمكن أن تُقام عليه دعوى من قبل الطرف الثاني في العقد أو من قبل الغير الذي له مصلحة في البضائع، لكن يمكن أن يكون هذا المقاول محلّ إعفاء من المسؤولية إذا كان الضرر اللاحق بالبضاعة ليس هو المتسبب فيه، سنتناول في هذا المطلب أساس مسؤولية مقاول المناولة في الفرع الأول وأسباب إعفاء مقاول المناولة من المسؤولية في الفرع الثاني.

#### الفرع الأول: أساس مسؤولية مقاول المناولة المينائية

بالرجوع إلى نصّ المادة 912 ق.ب.ج فإننا نجد أنّ المشرع أسند إلى مقاول المناولة مجموعة من الأعمال المادية والتمثلية في الشحن والتفريغ والعمليات اللاحقة والسابقة لكلّ من الشحن والتفريغ، ولم يتطرق إلى الأعمال القانونية لهذا المقاول، وفي حالة إخلال المقاول بإلتزاماته الناشئة عن عقد المناولة تؤدي إلى قيام مسؤوليته العقدية<sup>1</sup>.

لقد تضمّنت المواد من 915 إلى المادة 918 مسؤولية مقاول المناولة والنتيجة عن عقد المناولة ولم يتطرق إلى مسؤوليته بإعتباره وكيل أو مودع عنده لأنّ عقد المناولة يتضمّن أعمال مادية وهذا الأصل، ولكن يمكن للمقاول أن يقوم بأعمال قانونية إلى جانب الاعمال المادية، سنتطرق إلى مسؤولية مقاول المناولة الناتجة عن عقد المناولة أولاً ثم مسؤولية مقاول المناولة الناتجة عن الأعمال القانونية المتمثلة في الوكالة والوديعة.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 912 ق.ب.ج.

**أولاً: مسؤولية مقاول المناولة كمقاول**

يعتبر مقاول المناولة الطرف الأول في العقد، وينشئ هذا العقد إلتزامات في ذمة هذا المقاول، ويؤدّي أيّ إخلال أو عدم تنفيذ هذه الإلتزامات التّعاقديّة إلى قيام مسؤولية مقاول المناولة.

ولمعالجة مسؤولية مقاول المناولة لا بدّ من تحديد طبيعة مسؤوليته وكذلك بنيان أساس هذه المسؤولية.

**1/ طبيعة مسؤولية مقاول المناولة**

سبق وأن أشرنا إلى أنّ إلتزام مقاول المناولة هو إلتزام يبذل عناية وهذا في إطار عقد المناولة الذي يتضمّن شحن البضاعة وتفريغها، حيث يلتزم ببذل الجهد المعقول سواء تحققت النتيجة أو لم تتحقّق، ويسأل مقاول المناولة وتقوم مسؤوليته عند عدم تنفيذ الإلتزامات الموكلة إليه في إطار عقد المناولة سواء كانت ناتجة عن عدم التنفيذ أو التأخير في التنفيذ وتكون مسؤوليته في هذه الحالة مسؤولية عقديّة وهذا ما يُستفاد من نصّ المادة 915 ق.ب.ج التي تضمّنت أنّه في حالة خطأ مقاول المناولة يكون مسؤول إلتجاه من طلب خدماته، فيكون أطراف العقد هم المقاول والمتعاقد معيه وتكون هذه الخدمات بموجب عقد وإنّ أيّ إخلال بالإلتزامات لهذا العقد الذي ينتج عنه ضرر للطرف الثاني تكون مسؤولية المقاول قائمة ممّا يستلزم التعويض.

بعد تحديد طبيعة مسؤولية مقاول المناولة والمتمثّلة في المسؤولية العقديّة، هذا لا يمنع من قيام المسؤولية التقصيريّة له والناتجة عن خطأه والتي لا تكون بموجب عقد، وهذا عندما يتضرّر شخص آخر ليس طرف في عقد المناولة المينائية، ممّا يؤدّي، إلى قيام مسؤولية المقاول التقصيريّة.

**2/ أسباب مسؤولية مقاول المناولة**

حتى تقوم المسؤولية العقديّة لمقاول المناولة لا بدّ أن تتوفّر على أركان والمتمثّلة في: الخطأ والضرر والعلاقة السببيّة بن الخطأ والضرر. إنّ ركن الخطأ والذي يعتبر أساس المسؤولية العقديّة كمقاول المناولة والذي يختلف باختلاف نوع الإلتزام، حيث أنّ مقاول

المناولة يقع على عاتقه إلتزام ببذل عناية ممّا يجعل أساس مسؤوليته هو الخطأ الواجب الإثبات وليس الخطأ المفترض.

وهذا الخطأ المتعلق بالمسؤولية العقدية يمكن أن ينتج عن فعل المقاول ويمكن أن يكون ناتج عن تابعة.

أ/ خطأ مقاول المناولة: عند قيام المقاول بالأعمال الناشئة عن العقد يمكن أن يتسبب في إحداث أضرار للبضاعة نتيجة تنفيذ إلتزامه كعدم تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ في الوقت المحدد في العقد ممّا قد يؤدي إلى هلاك البضاعة نظرا لما تتطلبه من عناية لازمة لها.

ب/ أخطاء تابعة: يمكن أن ينشأ عن تنفيذ إلتزامات عقد المناولة أخطاء من طرف تابعي مقاول المناولة نتيجة خضوع هؤلاء إلى الأوامر والتوجيهات التي يوجهها لهم هذا المقاول هؤلاء التابعين ملزمين بتنفيذ كل الأوامر الموجهة إليهم، ويعتبر كل خطأ ناتج عن هذه الأوامر أنه يدخل في إطار المسؤولية العقدية.

ولقيام مسؤولية المقاول العقدية لابد أن ينتج عن هذا الخطأ ضرر يلحق بالمتعاقدين.

يُعتبر ركن الضرر الركن الثاني للمسؤولية، ويمكن تعريفه بأنه الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له أو بحق من حقوقه<sup>1</sup>، في عقد المناولة المينائية إذا نتج عن خطأ المقاول ضرر للمتعاقدين الآخر كهلاك البضائع أثناء شحنها أو تفريغها ممّا يستلزم التعويض عن الأضرار المباشرة والمتوقعة.

أما العلاقة السببية بين الخطأ والضرر في عقد المناولة المينائية فتتمثل في خطأ مقاول المناولة في تنفيذ الأعمال المادية وهو سبب الضرر الذي يلحق للطرف الآخر، فيقع على مقاول المناولة إثبات أن الضرر الذي لحق بالطرف الأني لم يكن له يد في إحداثه<sup>2</sup>.

كما يمكن ان يتقوم مسؤولية مقاول المناولة عن الضرر الناتج عن التأخير في القيام بعملية المادية المتمثلة في الشحن والتفريغ وهذا ما تضمنته المادة 917 ق.ب.ج، وإذا أثبت

<sup>1</sup> - محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 314.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 317-318.

المقاول في هذه الحالة بأن سبب التأخير في القيام بعمليات الشحن والتفريغ راجع إلى أسباب أخرى لا علاقة له بها فيكون غير مسؤول عن هذا الضرر، وهذا ما أكدته المادة 917 ق.ب.ج بقولها: "إلا إذا كان تجاوز الأجل لا يعزى إليه".

من خلال ما سبق نستنتج بأن مسؤولية مقاول المناولة المينائية هي مسؤولية عقدية أساسها الخطأ المفترض الناتج عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية وهذا كأصل عام، أما الاستثناء فيمكن أن تقوم مسؤولية المقاول التقصيرية نتيجة أعماله الغير المشروعة والتي ألحقت ضرر بالغير الذي له مصلحة في البضائع المشحونة أو المفرغة.

وكما أشرنا إليه سابقاً بأن أعمال مقاول المناولة هي أعمال مادية محضة، وهذا لا يمنع من قيامه بأعمال قانونية والتمثلة في الوكالة والوديعة، ويُعدّ الإخلال بالالتزامات عقد الوكالة بمثابة قيام مسؤولية مقاول المناولة وهو نفس الأمر بالنسبة لعقد الوديعة، سنتطرق إلى مسؤولية المقاول كوكيل ومسؤولية المقاول كمودع عنده.

### ثانياً: مسؤولية المقاول كوكيل

يتمثل أطراف عقد الوكالة في المقاول كطرف أول والناقل والشاحن والمرسل إليه كطرف ثاني، وينشأ عن عقد الوكالة إلتزامات متقابلة منها ما يقع على عاتق المقاول ومنها ما يقع على عاتق الطرف الثاني.

يقع على عاتق المقاول إلتزامات في إطار عقد الوكالة، حيث يمكن أن يكون وكيل في استلام البضاعة سواء من الشاحن، أو من الناقل وتسليم البضاعة سواء إلى الناقل أو المرسل إليه وكذلك إلتزامات متعلقة بحفظ البضاعة وإلتزام بإبداء التحفظات.

إن إلتزام الوكيل عند تنفيذه لعقد الوكالة هو إلتزام ببذل عناية أي يكون في مقام الرجل العادي وليس الحريص، ويقع عبء الإثبات على عاتق مقاول المناولة والذي يثبت بأن الضرر الناتج عن هلاك البضاعة أنه ليس له يد فيه والذي يمكن أن يكون ناتج عن سبب أجنبي.

إذا تبث أن المقاول أخلّ بالتزامه الناتج عن عقد الوكالة فإنّ مسؤوليته تكون قائمة وتكفي على أنها مسؤولية عقدية تستلزم التعويض، سواء كان الإخلال بالتزامات عقد الوكالة ناتج عن خطأ شخصي من المقاول أو ناتج عن خطأ من قبل تابعيه<sup>1</sup>.

### ثالثاً: مسؤولية المقاول المودع عنده

تتمثل أهمّ الإلتزامات الناشئة عن عقد الوديعة في حفظ البضاعة وردها وهذا بإعتبار مقاول المناولة شخص مودع عنده بموجب عقد الوديعة، حيث يُعتبر حفظ البضاعة هو الإلتزام بدل عناية ويكون الخطأ الناتج عن الإخلال بهذا الإلتزام هو خطأ واجب الإثبات، أي البيّنة على من ادّعى، ويكون المقاول بمقام الرّجل العادي، فإذا أخلّ المقاول بالإلتزام حفظ البضاعة ممّا قد يؤدي إلى هلاكها أو سرقتها أو تلفها فإنّه يكون مسؤول أمام الطّرف الثاني في عقد الوديعة على أساس المسؤولية العقدية.

أمّا الإلتزام الثاني والذي يعتبر كذلك أساسي في عقد الوديعة والمتمثل في رد البضاعة فهو الإلتزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية ويكون الخطأ الناتج عن الإخلال بهذا الإلتزام هو خطأ مفترض ويقع عبء لإثبات على المتعاقد مع المقاول، ويكون المقاول في هذه الحالة في مقام الرّجل الحريص وليس الرّجل العادي، فإذا أثبت المتعاقد مع المقاول أنّ الضّرر بسبب إخلال المقاول لإلتزاماته فإنّ مسؤوليته تقوم وتطبّق عليه أحكام المسؤولية العقدية<sup>2</sup>.

وتقوم المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية بإعتباره مقاول أو وكيل أو مودع عنده عندما يقوم المقاول أو تابعيه بأعمال غير مشروعة والتي تكون خارج نطاق الإلتزامات التعاقدية وهذا في الحالات التي يرتكب المناول أعمال غشّ وإهمال أو تقصير ممّا يستلزم التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية وليس على أساس المسؤولية العقدية.

وفي الأخير يكون المقاول مسؤول مسؤولية عقدية عندما يقوم بالإخلال بالإلتزامات الناشئة عن عقد المناولة والتي تتضمن أعمال مادية وأعمال قانونية المتمثلة في عقد الوكالة وعقد الوديعة، يؤدي إلى قيام المسؤولية العقدية دون التقصيرية والتي تقوم على الأركان التي

<sup>1</sup> - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 186.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 186

سبق ذكرها، ومن بين هذه الأركان ركن الخطأ والذي يختلف باختلاف الالتزام التعاقدية، أي إذا كان المقاول ملزم بتحقيق نتيجة فإنّ الخطأ هنا يسمّى بالخطأ المفترض الذي يثبتُهُ الطرف الثاني في العقد، ويكون المقاول في هذه الحالة في مقام الرّجل الحريص، إمّا إذا كان الإلتزام هو بذل عناية فإنّ الخطأ يسمّى بالخطأ الواجب الإثبات والذي يقع على عاتق مقاول المناولة، ويكون مقاول المناولة بمثابة الرّجل العادي، وفي حالة وجود خطأ من قبل المقاول أو تابعيه في إطار عقد المناولة المينائية ولم يحدث هذا الخطأ ضرراً للطرف الثاني في العقد فإنّ مسؤوليّة المقاول لا تقوم سواء كانت عقديّة أو تقصيريّة.

### الفرع الثاني: أسباب إعفاء مقاول المناولة والدّعوى الناشئة من المسؤوليّة

في مقابل قيام مسؤوليّة مقاول المناولة عند إخلاله بالإلتزامات التعاقدية فهناك حالات ترفع عنه هذه المسؤوليّة رغم وجود ضرر لحق بالبضاعة المشحونة أو المفرغة، لكن هذا الضّرر يرجع إلى أسباب قد تكون ناتجة عن سبب أجنبي أو عن قوّة قاهرة وكذلك يمكن أن تكون ناتجة عن خطأ للغير أو خطأ المضرور، فكلّ هذه الحالات السّالفة تعفي مقاول المناولة من المسؤوليّة بشرط أن يثبت بأنّ الضّرر الحاصل ليس هو المتسبّب فيه، وإذا لم يستطع الإثبات فيمكنه تحديد مسؤوليته في حدود معيّنة، وتلك الأضرار التي لحقت بالمتعاقدين الآخر يمكن أن تكون محلّ دعوى قضائية من قبل هذا المتعاقد لإستيفاء حقّه، سنتناول أسباب إعفاء مقاول المناولة أولاً ثمّ الدّعوى الناشئة عن هذه المسؤوليّة ثانياً.

#### أولاً: أسباب إعفاء مقاول المناولة المينائية

تتعدّد أسباب إعفاء مقاول المناولة منها ما يتعلّق بأسباب الإعفاء القانونيّة، ومنها ما يتعلّق بالبضاعة.

#### 1/ أسباب الإعفاء القانونيّة

نظّم المشرّع الجزائري في القانون البحري بعض الأسباب التي تعفي مقاول المناولة من المسؤوليّة، لكنّ هذا الإعفاء يكون بالنسبة للمسؤوليّة العقدية دون التقصيريّة، فالأخطاء الناتجة عن عمل غير مشروع بفعل تقصير من المقاول أو أحد عمّاله لا تشملها حالة الإعفاء وهذا ما يستنتج من المادّة 915 والمادّة 917 والمادّة 918 التي تنص على "يكون

الجانب الذي يعزى إليه توقف عمليات المناولة مسؤولاً بوجه خاص على النفقات المترتبة عن ذلك إلا في حالة وجود قوة قاهرة".

نصت المادة 915 ق.ب.ج عن الحالة الأولى التي يعفى بموجبها مقاول المناولة والمتمثلة في إثبات مقاول المناولة أن الخسائر أو النقص الذي يحدث قبل أو بعد العملية التي يتكفل بها سواء إذا كانت هذه العملية هي عملية شحن أو عملية رص أو عملية فك أو عملية تفريغ للبضاعة بموجب خبرة حضورية، وعادة ما يقوم بهذه الخبرة شخص يسمى بالخبير البحري، ويقوم هذا الأخير بإعداد محضر مكتوب وتتدرج في هذا المحضر الحالة الموجودة عليها البضاعة قبل تنفيذ المقاول بالتزاماته وكذلك نوع الضرر الذي لحق بهذه البضاعة وأسبابه، ويمكن كذلك إدراج في هذا المحضر النقائص الموجودة في هذه البضائع والتي تخالف ما يتضمّنه سبب الشحن ويتكوّن هذا المحضر من عدّة عناصر منها إسم المقاول ومقرّ إقامته وهل هو شخص طبيعي أو معنوي، إسم الطرف الثاني في العقد، نوع العملية، تاريخ المعاينة، مكان المعاينة والمتمثّل في الميناء، إسم الخبير إضافة إلى عناصر أخرى.

فبموجب هذا المحضر الذي يعدّ بمثابة حجة قويّة في الإثبات والذي يعفي المقاول بموجبه من الخسائر التي لحقت بالبضائع أو نقصها قبل قيامه بالمهام أو بعد قيامه بالمهام المتفق عليها في العقد، بالتالي يكون المقاول في هذه الحالة معفي من المسؤولية<sup>1</sup>.

أما المادة 917 فقد نصت على حالة أخرى لإعفاء المقاول والتي تتعلق بتجاوز الأجل التعاقدى لسبب لا يعزى إلى المقاول.

من خلال هذه المادة نجد أن المشرّع الجزائري لم يحدّد السبب يجعل تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ لا تتم في الوقت المحدّد في العقد والذي لا يكفي المقاول هو التّسبّب في هذا التأخير.

إنّ عبارة "لا يعزى إليه" هي عبارة واسعة المعنى، حيث يمكن أن يكون سبب التأخير في القيام بعمليات المناولة راجع إلى عدّة نقاط وهي:

<sup>1</sup> - أنظر المادة 915 ق.ب.ج.

يمكن أن يكون الطرف الثاني في عقد المناولة المينائية هو سبب التأخير في تنفيذ عمليات المناولة المينائية سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، كأن يتم تحديد وقت لعملية شحن أو تفريغ بين الناقل والمقاول فيكون الناقل هو المتسبب في التأخير نظرا لأسباب ترجع إلى الناقل مع عدم وصول السفينة إلى الميناء في الوقت المنفق عليه، بالتالي يكون المقاول غير مسؤول عن هذا التأخر ويكون معفى من المسؤولية، كذلك هو نفس الأمر بالنسبة للشاحن أو المرسل إليه.

كما يمكن أن يكون سبب التأخير في تنفيذ الإلتزام راجع إلى سبب أجنبي لا يد للمقاول فيه كخطأ الغير ومثاله أن المقاول تمّ تحديد له وقت لتنفيذ الإلتزامه إذ بالمؤسسة المينائية تصدر أوامر بتأجيل العمليات المتعلقة بالمناولة إلى تاريخ آخر، أو يمكن أن يكون راجع إلى خطأ المضرور والذي يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه ويكون سبب التأخير راجع إليه كما أشرنا سابقا، كما يمكن أن تكون القوة القاهرة هي السبب في التأخير<sup>1</sup>.

أما حالة الإعفاء بموجب القانون وهي الحالة الثالثة لإعفاء المقاول والتي تضمنتها المادة 918 ق.ب.ج والمتعلقة بالقوة القاهرة ومن خصائص القوة القاهرة هي أنها لا يمكن توقعها ولا يمكن دفعها، فإذا تحقّق العنصر الأول أو الثاني للقوة القاهرة كالتوقع تصبح ليست قوة القاهرة لزوال صفة أساسية فيها، فهي حالة القوة القاهرة التي تؤدي إلى توقّف تنفيذ الإلتزام الخاص بالمقاول يركون المقاول مُعفى من المسؤولية.

من خلال مما تقدّم يكون المقاول مُعفى من المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن أسباب لا تعزي إليه أو قوة القاهرة إذا أثبت بأن الضرر ناتج عن الأسباب السابقة ولا يد للمقاول في حدوث الضرر<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر المادة 917 ق.ب.ج.

<sup>2</sup> - أنظر المادة 918 ق.ب.ج.

## 2/ أسباب الإعفاء المتعلّقة بالبضاعة

## أ/ العيب الذاتي للبضاعة

بالرجوع إلى النّصوص المتعلّقة بالمناولة المينائيّة نجد أنّ المشرّع لم يتضمّن أيّ نصّ يتعلّق بإعفاء مقاول المناولة لأسباب متعلّقة بالبضاعة لكن يمكن لأطراف العقد الإتّفاق علة ذلك.

يمكن أن تكون البضاعة سبب إعفاء المقاول وهذا كونها معيبة، ويعتبر العيب الذاتي ليس طارئاً على البضاعة وإنّما هو خاصيّة في طبيعتها تودّي إلى إفسادها مع مرور الوقت أي أنّ طبيعتها الداخليّة تودّي إلى هلاك البضاعة أو تلفها دون تدخّل مقاول المناولة ومثاله حدوث إشتعال تلقائي لبضاعة معيّنة، أو تتلف البضائع عندما تفقد العوامل المساعدة على بقائها كعامل الحرار والبرودة، ويمكن أن يكون هلاك البضاعة بصفة كليّة أو جزئيّة وكذلك بالنسبة للتلف.

حيث هذه الحالة يكون المقاول غير مسؤول عن الضّرر اللاحق بالبضاعة نتيجة العيب الذاتي بالبضاعة بالتالي يستفيد من الإعفاء من المسؤوليّة<sup>1</sup>.

## ب/ انعدام وعدم كفاءة التّغليف

في بعض الأحيان نجد أنّ هناك بضائع تتطلّب العناية بها سواء أثناء شحنها ورسّها أو أثناء فكّها وتفريغها، كما هو الحال بالنسبة إلى تغلف البضاعة، حيث نجد أنّ الشّاحن من بين إلّزاماته أن يقوم بتغليف البضاعة من اجل ضمان سلامتها، فعد كفاية التّغليف يودّي إلى هلاك البضاعة أثناء عمليّات الشّحن والتّفريغ ممّا ينتج عنه ضرر لهذه البضاعة فعند قيام المقاول بشحن البضاعة أو تفريغها تكون هذه البضاعة غير مغلّفة تغليفاً كافياً ومعيباً تكون مسؤوليّة هلاك البضاعة أو تلفها على عاتق الشّاحن وليس على عاتق المقاول<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 106-107.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 110.

## ج/ عدم كفاية أو إتفاق العلامات

من بين البيانات التي تُذكر في سند الشّحن صفة البضاعة وطبيعتها، وعدد الطّرد ووزنها أو حجمها، والعلامات المميّزة الموضوعة عليها، وغيرها من البيانات، نجد أنّ وضع العلامات من إلتزامات الشّاحن وهذه العلامة لها دور مهمّ حدّا لمعرفة هل هذه البضائع تتطلّب عناية كبيرة أم عناية أقل، وكذلك تحدّد مدى خطورة البضائع المراد شحنها أو تفريغها، فإذا أخلّ الشّاحن بهذا الإلتزام المتمثّل في وضع العلامات على البضائع أو أخطأ في وضعها في المكان المناسب قد يُؤدّي إلى هلاك البضاعة وتلفها عند قيام مقاول المناولة ممّا قد يلحق ضرر بالبضاعة وضرر بصاحبها والذي يستلزم التّعويض<sup>1</sup>.

باعتبار أنّ الإلتزام بوضع العلامات هو إلتزام على عاتق الشّاحن فإنّ هذا الإلتزام يقابله مسؤوليّة الإخلال به، بالتّالي رغم قيام المقاول بعمليات الشّحن أو التفريغ وتضررت البضاعة نتيجة عدم إتقان العلامات كتعرضها للإحترق يكون الشّاحن هو المسؤول، بالتّالي يكون المقاول خارج نطاق المسؤوليّة وداخل في إطار أسباب الإعفاء المتعلقة بالبضاعة.

إذا لم يثبت مقاول المناولة أنّه ليس له علاقة في هلاك البضاعة أو تلفها ممّا أدّى إلى إلحاق ضرر بها فإنّ مسؤوليته تقوم دون إعفاء، إلّا أنّه يمكن أن يستفيد من تحديد المسؤوليّة وهذا ما تضمّنته المادّة 916 ق.ب.ج والتي تكون عند إحداث الأضرار المتعلقة بالبضائع خلال عمليات الشّحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التّحميل أو وسائل أخرى للشّحن المينائية<sup>2</sup>، حيث جعل المشرّع الجزائري تحديد مسؤوليّة مقاول المناولة هي نفسها مسؤوليّة الناقل.

حيث أحالتنا المادّة السّابقة إلى المادّة التي تحدّد مسؤوليّة الناقل وهي المادّة 805 والتي تنصّ على: " إذا لم يصرّح الشّاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدوّن هذا التّصريح في وثيقة الشّحن أو أيّة وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعدّ الناقل مسؤول عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلّق بها بمبلغ يزيد على 10.000 وحدة حسابيّة عن كلّ طرد أو وحدة شحن أخرى، أو 30 وحدة حسابيّة عن

<sup>1</sup> - كمال حمدي، عقد الشّحن والتفريغ في النّقل البحري، المرجع السابق، ص 196.

<sup>2</sup> - أنظر المادّة 916 ق.ب.ج.

كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق وبمقدار يعادل مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلّم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجره النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

في حالة استخدام حاوية أو أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أيّ المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري، وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة الناقل تعتبر وحدة شحن أخرى.

يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حساب متمثلة من خمسة وستين مليغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهائية، ويمكن أن تُحوّل وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.

مما يستخلص من هذه المادة أنّ الأحكام التي طبقت على الناقل البحري في تحديد المسؤولية تطبق على مقاول المناولة.

والحكمة من هذا التّحديد هي رغبة المشرّع في توحيد الأحكام التي تُطبّق على عقد النقل وكل ما يحيط به، أي تكون أحكام تحديد مسؤولية الناقل هي نفس أحكام تحديد مسؤولية المقاول<sup>1</sup>، والتّحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة هو حدّ أدنى كما يمكن الإتّفاق عليه وحدّ أعلى كما يمكن الحكم به.

وهذا التّحديد هو مقابل لحرمان الناقل البحري من إدراج شروط إعفاء من المسؤولية في سند الشحن لتقري المشرّع أنّ إلتزامه إلتزام بتحقيق نتيجة، وهذا حتّى لا يقع الناقل تحت أعباء المسؤولية ويعجز عن مواصلة القيام بعمليات نقل، كذلك هو نفس الأمر بالنسبة لمقاول المناولة فإنّ تحمّل المقاول المسؤولية كاملة يمكنه أن يكون سبب في عدم قدرته على القيام بعمليات الشحن والتّفريغ.

<sup>1</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 98.

ويعتبر التّحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة من النظام العام، أي لا يجوز مخالفته أو الإتفاق على مخالفته<sup>1</sup>.

ويكون تطبيق أحكام تحديد المسؤولية وفقا لعقد المناولة التي يكون المقاول طرفا فيه وليس بموجب وثيقة الشّحن التي تنظم العلاقة بين الناقل والشّاحن<sup>2</sup>.

ما يعاب على المشرّع الجزائري في موضوع تحديد مسؤولية مقاول المناولة وجعلها نفس أحكام تحديد مسؤولية الناقل البحري هو أنّ الناقل البحري إلزامه هذا إلزام بتحقيق نتيجة وهذا ما يتعارض مع إلزام المقاول وهو إلزام ببذل عناية كأصل عام، لكن الإستثناء يمكن أن يكون إلزام المقاول هو إلزام بتحقيق نتيجة وهذا في حالات قليلة جدًا.

### ثانياً: الدّعاوي الناشئة عن عقد المناولة المينائية

تقتصر الدّعاوي الناشئة عن الإخلال بالتزامات عقد المناولة المينائية على أساس دعوى المسؤولية العقدية، وهذا ما تضمّنته المادة 913 السّالفة الذكر التي تضمّنت أنّ مقاول المناولة يكون مسؤول إتجاه من طلب خدماته.

كما فصلنا سابقا أنّ عمليّات الشّحن والتّفريغ تكون بموجب عقد بين المقاول والطرف الثاني سواء كان الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه أنّ كلّ طرف له إلزام، بالتالي أيّ إخلال بالتزامات التّعاقديّة يؤدي إلى قيام المسؤولية، فإخلال المقاول بالتزاماته يستلزم تعويض الطرف الثاني نتيجة الضّرر الذي لحق به، وللمتعاقد مع المقاول الحقّ في اللّجوء إلى القضاء لإستيفاء حقّه.

تتمثّل أطراف دعوى المسؤولية في هذه الحالة في مقاول المناولة والذي يعتبر المدّعي عليه، والمتعاقد مع المقاول سواء كان الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه والذي يكون المدّعي.

ولرفع الدّعى لابدّ أن تتوفّر شروط لرفعها وهي الصّفة المصلحة والتي لابدّ أن يتمتّع أطراف الدّعى بالصّفة والمصلحة، وهناك شروط أخرى تتعلّق بالدّعى في حدّ ذاتها وهي احترام آجال رفعها، والتي تختلف هذه الآجال باختلاف نوع الدّعى.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، عقد الشّحن والتّفريغ في النّقل البحري، المرجع السابق، ص 228.

<sup>2</sup> - زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 100.

ويمكن أن تكون الدّعى التي رفعها المدّعي على المقاول أنّها دعوى تعويض أو دعوى الرّجوع والتي تكون بموجب عقد الحلول، حيث يحل محلّ المدّعي شخص آخر للمطالبة بحقّه الذي دفعه للمدّعي مسبقاً، وعادة ما تكون شركات التّأمين هي التي تقوم برفع دعوى الرّجوع، ويمكن أن تكون دعوى الرّجوع من الناقل على المقاول إذا قام الناقل بدفع ثمن الضّرر إلى المرسل إليه، فيحلّ الناقل محلّ المرسل إليه في حقّ الحصول على التّعويض.

كما أنّه في حالات معيّنة تقوم مسؤوليّة المقاول التّقصيريّة والتي يمكن أن تنتج عنها دعوى ناشئة عن المسؤوليّة التّقصيريّة.

أما بالنسبة لمدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد المناولة المينائية فقد حدّتها المادّة 919 التي تنصّ " تنقضي الأعمال المترتبة عن عقد المناولة بعد سنة ابتداء من يوم انتهاء آخر عمليّة منصوص عليها في هذا العقد".

ما يمكن التوصل إليه في هذا الفصل هو أنّ المشرّع الجزائري سمّى العقد الذي يتضمّن عمليّات المناولة المينائية بعقد المناولة المينائية والذي يُعرف بأنّه عقد يعهد بمقتضاه الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه إلى مقاول المناولة مجموعة من الأعمال الماديّة والقانونيّة للقيام بها مقابل أجر، وهذا العقد يتميّز بمجموعة من الخصائص منها أنّه عقد تجاريّ، وأنّه عقد فوريّ، وأنّه عقد معاولة، وأنّه عقد من عقود القانون الخاص، وأنّه عقد ملزم للجانبين، وهذه الخصائص تجعله يختلف عن العقود الأخرى، ويُعتبر عقد المناولة عقد رضائيّ ينعقد بمجرد توافق إرادتي المقاول مع المتعاقد معه، ويشترط لإنعقاده توفّر ثلاثة أركان وهي: الرّضا والمحلّ والسبب، فهو يرتّب إلّاتزامات بين أطرافه، وهذه الإلتزامات تختلف باختلاف طبيعة العمل، أي يمكن أن يكون عمل ماديّ ويمكن أن يكون عملاً قانوني وهذا بالنسبة للمقاول كطرف أوّل أمّا الطرف الثاني فيقع عليه إلتزام بدفع الأجر نتيجة هذه الخدمات، يدفع هذا الأجر إمّا من قبل الناقل أو الشّاحن أو المرسل إليه، ويترتّب الإخلال بهذه الإلتزامات قيام المسؤوليّة العقديّة، إضافة إلى قيام المسؤوليّة التقصيريّة الناتجة عن العمل الغير المشروع، وهذا لا يمنع من رفع دعوى قضائيّة للمطالبة بالتعويض من الأضرار التي لحقت بالمضروور.

خاتمة

## خاتمة

بعد التطرق لموضوع المناولة المينائية فإن أهم ما يمكن استخلاصه من هذه الدراسة لهذا لموضوع هو أنّ عمليات المناولة المينائية لها أهمية كبيرة بالنسبة للإقتصاد الوطني، فلا يكاد يخلو أي ميناء تجاري من هذه العمليات، حيث أنّ توقّف عمليات الشحن والتفريغ يؤدي إلى توقّف بعض العمليات الأخرى كالنقل البحري للبضائع، ورغم هذه الأهمية البالغة للمناولة إلا أنّ المشرع لم يعطيها أهمية بالغة من حيث أحكامها، حيث أنّه لم يكن ملماً بجميع الجوانب المتعلقة بها، والمناولة المينائية تشمل أعمال مادية وأخرى قانونية، وتكون بموجب عقد يسمّى عقد المناولة ويتمثل أطرافه في المقاول كطرف أول والطرف الثاني والذي قد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، حيث أنّ المقاول الذي يقوم بأعمال المناولة المينائية يمكن أن يكون مقاول اختياري أو مقاول إجباري، وعقد المناولة مثل العقود الأخرى يترتب آثار قانونية تتعلق بالالتزامات والمسؤولية.

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا إلى بعض النتائج والاقتراحات المتعلقة بالمناولة كما

يلي:

### أولاً: النتائج

- المناولة المينائية تتضمن أعمال مادية وأعمال قانونية بالتالي يمكن أن يكون الإلتزام الذي يقوم به المقاول هو الإلتزام ببذل عناية أو الإلتزام بتحقيق نتيجة وهذا مرتبط بنوع العمل.
- أنّ عمليات المناولة المينائية تكون بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل.
- يتمثل أطراف عقد المناولة المينائية في مقاول المناولة كطرف أول والناقل أو الشاحن أو المرسل إليه كطرف ثاني.
- رغم الخلاف الفقهي حول الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية إلا أنّه تمّ تكييفه بأنّه عقد مقاوله وهذا الرّاجح والأقرب إلى الصّواب.
- لقد حدّد المشرع الجزائري مسؤولية مقاول المناولة بأنّها مسؤولية عقدية وهذا بالنظر إلى نصّ المادّة 915 ق.ب.ج، وأنّ المقاول يكون مسؤول أمام من طلب خدماته لكن هذا لا يمنع قيام المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة.

- يمكن أن يكون مقاول المناولة محلّ دعوى قضائية نتيجة الضرر الذي لحق بالطرف الثاني في العقد أو من قبل الغير.

### ثانياً: الاقتراحات

يستحسن على المشرع الجزائري إعادة تعديل الأحكام المتعلقة بالمناولة المينائية وهذا راجع إلى عدة أسباب:

- أنّ عمليات المناولة المينائية تتماشى مع التطورات العملية والتطبيقية بالتالي لابد أن تكون القاعدة القانونية متزامنة مع هذا التطور.
- أنّ المشرع لم يفصل في أحكام المناولة تفصيلاً كافياً عكس الأحكام الأخرى كأحكام عقد النقل البحري.
- أنّه جعل أعمال المناولة المينائية من إلتزامات الناقل كأصل عام وليس للمقاول بالتالي إعادة النظر في المواد المنظمة لكلّ من إلتزامات الناقل وإلتزامات المقاول.
- قام بتوحيد نظام تحديد المسؤولية بالنسبة للناقل والمقاول وهذا يثير إشكال كبير حيث أن إلتزام الناقل هو إلتزام بتحقيق نتيجة أمّا إلتزام المقاول هو إلتزام ببذل عناية كأصل عام والاستثناء هو التزم بتحقيق نتيجة.
- انه لم يرد اي نص قانوني يتضمن الضمانات القانونية للمقاول من اجل استيفاء أجره الاعمال التي يقوم بها في اطار عقد المناولة المينائية.

ملاحق

## ملاحق

## ملحق رقم 01: الإجراءات الداخلية المتعلقة بالمؤسسة المينائية.



E.P. SKIKDA

PROCEDURE EMBAUCHE DES EQUIPES DE MANUTENTION		
Référence	Version	Page
PROC-MJ-06 -01	E	2/10

3. Champs d'application :

Cette procédure s'applique au niveau du département manutention.

4. Références :

- ISO 9001 : 2015 « Système de management de la qualité : Exigences » ;
- ISO 14001 : 2015 « Système de management environnemental : exigences et lignes directrices pour son utilisation » ;
- ISO 45001 : 2018 « Système de management de la santé et de la sécurité au travail : Exigences et lignes directrices pour leur utilisation ».
- Ordonnance N° 76/80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée par la loi N° 98/05 du 25 juin 1998 portant code maritime algérien notamment les articles (912, 913 ,914, 915, 916, 917, 918 ,919) ;
- Convention collective de l'entreprise (composition des équipes de manutention) ;
- Procédures HSE.

5. Définitions et abréviations :

Le bon de commande client, est un document externe par lequel le client commande de l'entreprise portuaire de Skikda ses besoins en équipes et moyens de manutention.

Time sheet : est la récap- de toutes les prestations de manutention fournies au navire.

SSTE : Système intégré de management qualité santé sécurité et environnement.

6. Contenu :6.1 déroulement des opérations d'embauche :6.1.1 commande :

L'embauche d'équipe de manutention doit faire l'objet d'un bon de commande à déposer auprès du service planification, et suivi des opérations, soit par le consignataire, l'importateur ou le transitaire.

Ce bon de commande équivaut à engagement à payer, la facture doit être libellée à l'adresse de l'émetteur du bon de commande.

Le chef de service planification, et suivi des opérations avant l'engagement des équipes de manutention doit s'assurer que l'opérateur (émetteur du bon de commande) est en compte auprès de l'entreprise, le cas contraire un rapprochement avec le service recouvrement de l'entreprise s'impose (dépôt de chèque, quitus ...).

6.1.2 Priorité :

La satisfaction des besoins se fera dans l'ordre de priorité suivant :

1. Affectation d'une équipe par navire de lignes régulières et navires accostés au quai à divers du nouveau port ;

## ملحق رقم 02: الشروط المتعلقة بشحن وتفريغ السفن.

En cas de non respect de cette obligation et après mise en demeure adressée au propriétaire, les marchandises concernées sont transférées d'autorité vers les zones extra portuaires et aires de dédouanement prévues à cet effet, dans le respect des modalités et procédures établies et aux frais, risques et périls du destinataire.

Sans préjudice du délai de séjour autorisé, l'autorité portuaire peut décider d'office, en cas d'encombrement ou de risque d'encombrement, du transfert de toutes les marchandises ou de certaines catégories de marchandises.

Art. 22.- Durant toute la durée autorisée de séjour au port, le gardiennage et la conservation de la marchandise jusqu'à sa livraison sont à la charge de l'acconier qui assure, en outre, sa réception et sa reconnaissance.

### *Section 3 : Des conditions de chargement et de déchargement des navires*

Art. 23.- Conformément au régime de travail applicable dans les ports qui est celui de l'horaire continu, les opérations de chargement et de déchargement doivent s'effectuer dès l'accostage des navires et ce sans discontinuité.

Elles doivent être exécutées selon l'organisation et l'horaire de travail ainsi que dans les conditions de temps, de tonnage et de sécurité fixées par le règlement particulier de chaque port.

Les opérations d'enlèvement et de réception des marchandises dans les enceintes portuaires sont soumises aux mêmes obligations.

Art. 24.- Il doit être employé aux opérations de manutention, tant à bord des navires qu'à terre, un personnel qualifié et un matériel adéquat de façon à satisfaire, dans les meilleures conditions aux exigences techniques et de sécurité de chaque manutention et de respect des délais prescrits pour ces opérations.

Art. 25.- Dans le cadre de leur mission de veille au bon déroulement des opérations, les agents légalement habilités de l'autorité portuaire peuvent procéder inopinément à tout contrôle, tant à bord des navires qu'à terre, et prendre l'ensemble des mesures nécessaires pour remédier aux insuffisances relevées.

Art. 26.- A la fin de chaque opération de chargement ou de déchargement, le capitaine du navire est tenu de procéder ou de faire procéder au nettoyage de la partie de la zone utilisée et des espaces attenants.

Toutefois, en cas de nécessité, les services habilités de l'autorité portuaire peuvent exiger que le nettoyage de la zone en question soit opéré pendant les opérations même.

S'il n'est pas satisfait à ces prescriptions, il y est pourvu d'office par les services, concernés de l'autorité portuaire aux frais de celui à qui incombe l'opération et ce sans préjudice des poursuites prévues pour infraction aux règles de police de la conservation et de l'exploitation.

Art. 27.- Les emballages et les autres moyens de conditionnement détériorés pendant les opérations de chargement ou de déchargement des marchandises doivent être immédiatement réparés et les marchandises répandues accidentellement doivent être ramassées et rangées avec soin.

Art. 28.- Durant les opérations de chargement ou de déchargement des navires, toutes les précautions doivent être prises afin d'éviter tout dommage et toute dégradation à la chaussée et à l'environnement immédiat.

Art. 29.- A la fin de chaque période de travail, les matériels mobiles de manutention utilisés durant les opérations doivent être rangés de manière à ne pas gêner la circulation et les manœuvres sur les quais, terre-pleins et plans d'eau.

Dans tous les cas, sauf dérogation accordée par l'autorité portuaire, les engins de levage sur rails ou sur pneus doivent être placés de façon à libérer l'avant, de tout navire de vingt cinq (25) mètres au minimum et les flèches, des grues doivent être tournées du côté terre.

### **Chapitre III : Des conditions d'entreposage, d'enlèvement des marchandises et d'exploitation des hangars et des terre-pleins portuaires**

#### *Section 1 : De l'entreposage, des marchandises*

Art. 30.- Les marchandises doivent être entreposées aux emplacements préalablement délimités et matérialisés par une identification appropriée, affectés à cet effet par l'Autorité portuaire.

Art. 31.- Le dépôt des marchandises sur les aires d'entreposage doit s'effectuer en tenant compte de la nature de la marchandise, son mode de conditionnement et conformément aux marques des colis ainsi qu'aux règles de sécurité, d'empilage, de gerbage et des charges admissibles, édictées en la matière par le règlement particulier du port concerné.

Art. 32.- Dans tous les cas, les marchandises doivent être convenablement empilées et gerbées afin de limiter l'encombrement des surfaces sans qu'il puisse en résulter un danger.

Quand leur nature le permet, les marchandises doivent être entreposées sur palettes ou sur tout autre moyen approprié, pour les préserver et faciliter leur manipulation ultérieure.

Sauf dans les installations conçues à cet usage, les marchandises ne doivent pas être appuyées sur les parois des bâtiments et hangars tant à l'intérieur qu'à l'extérieur et la charge au sol ne doit pas dépasser celle prescrite, dans ce cadre par l'autorité portuaire.

Art. 33.- Il ne doit être laissé entre les lots de marchandises entreposées que l'espace nécessaire pour pouvoir y accéder, répondant aux normes de sécurité prescrites.

La signalisation au sol lorsqu'elle existe doit être respectée.

ملحق رقم 03: سند الطلب لتخصيص رصيف رسو السفينة والبيانات المتعلقة بالسفينة .



**SARL GASS / GENERAL ALGERIAN SHIPPING SERVICES**

PORT AGENT - SHIP BROKER & MARITIME CONSULTANT

SARL AU CAPITAL DE 5.511.000 DA

Siège Social : Cité ZOUTNA N° 93 ,Kouba - Alger

RC N° : 16/00-0993392B13 NIF : 001316099339226A.I : 16188454052 NIS : 001316090144456 Agri N° :13/0157

RAISON SOCIALE :..... GASS SARL.....  
REGISTRE DE COMMERCE :... 16/00-0993392B13.....  
ADRESSE : Cité Zouitna N° 93, Kouba, Alger.  
TELEPHONE : 038 751312 .....FAX : / .

**BON DE COMMANDE DE POSTE A QUAI**  
**(Lettre d'engagement)**

Je soussigne : Représentant de la Sarl : GASS.  
Qualité : Agence Maritime.  
Activité principale : Consignation des navires.  
Commande à l'E.P. Skikda sise route Ilot des chèvres Skikda BP 65 Skikda, les prestations de remorquage, pilotage, lamanage et divers liées à l'escale du navire :  
Nom du navire :..... M/V ARKLOW MILL .....Pavillon: ...IRELAND....  
TJB du navire :..... 9758 T.....  
DWT du navire :..... 14744.50 T.....  
Longueur hors toute du navire :... 136,47 m..... Largeur Max : ...21,00 m .....  
Tirant d'eau Avant à l'arrivée : ..... 04,35m.....  
Tirant d'eau Arrière à l'arrivée : .....05,20 m.....  
Marchandises et tonnages à bord : SUR L'EST .....  
Date et heure d'arrivée : .....24/06/2021 A 06H00.....

On s'engage à payer la totalité des frais d'escale sus citée conformément au barème en vigueur.

**LE RESPONSABLE HABILITE**

## Arklow Mill General Ship's Particulars



Class Notation				
I + Hull + Mach, General Cargo ship Heavy Cargo, Unrestricted navigation, +Aut-Ums, Mon-Shaft, Inwatersurvey				
Port of Registry	Yard	Year of Build	Class	P&I
ARKLOW	Daesun Shipbuilding	2010	BUREAU VERITAS	NORTH OF ENGLAND
Call Sign	IMO Number	Class Number		Official Number
EI-JD-9	9440265	12642T		404069
Email	Contact Number	Sat Phone	MMSI	
amill@arkship.ie	+353 87 924 3597	+402 44816	250002045	

Length OA	Length BP	Breadth Mid	TPC
136.47m	128.50m	21.00m	25.52
Summer Load Draft	Summer Deadweight	Winter Load Draft	Winter Deadweight
8.881m	14744.50	8.696	14242.09
GT/NT	Min air draft	Ballast draft	Min coaming ht above waterline
9,758t/5,240t	29.1m	6.50m	9.2m

Hold Capacities	No.1 Hold	No. 2 Hold	No.3 Hold	No.4 Hold	Total
Grain & Bale M <sup>3</sup>	3132	5762	5628	3587	18110
Grain & Bale Ft <sup>3</sup>	110600	203480	198742	126668	639490
Hatch Dimensions	15.4m x 12.6m	23.1m x 17.8m	23.1m x 17.8m	15.4m x 17.8m	

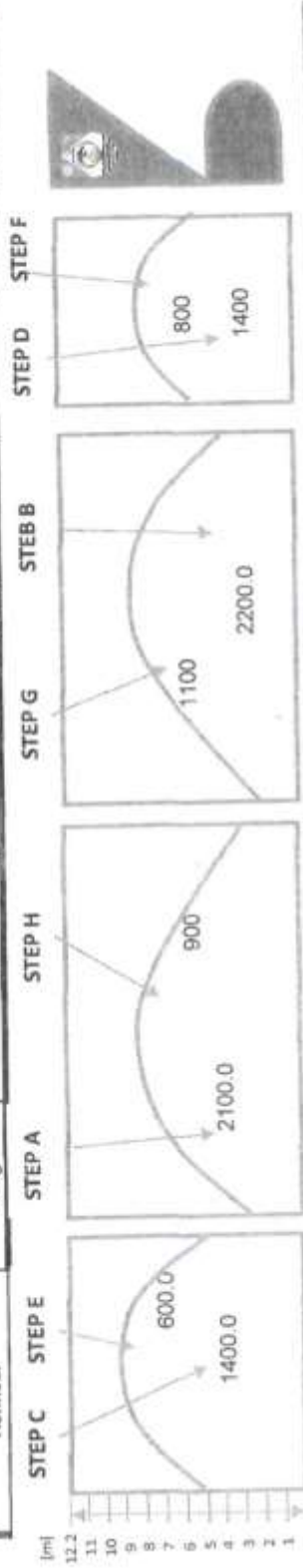
Mechanical Ventilation	Max Load on Hatches	Max Load on tank top	Hatch type
6 changes per hour in empty holds	1.8mt/m <sup>2</sup>	20mt/m <sup>2</sup>	Sehoe Folding type

Other		
Co2 Fire Suppression in Cargo Holds	ER fitted with CO <sub>2</sub> and flexi fog	Electric Bowthruster 750kW

E. & O.E

Arklow Mill PRELIMINARY Loading Plan

Loading Plan version No.		Date: 24.05.2021		Vessel: Arklow Mill		Voyage No. 54121	
Load Port: Skikda		Cargo: Clinker		Stowage Factor: 28 ft <sup>3</sup> /ton		Ballast pumping rate: 700 tph	
To Port: Honfleur		Last cargo: Slag		No of loaders/dischargers: 1		Load / discharge rate: 500 Lp.h.	
				Dock water density: 1.025		Max draught available (HW): 9.87	
						Min draught available (LW): 5.18	



Pour No.	Cargo		Ballast operation	Time Required (hours)	Comments	Calculated Values			Calculated Values			CH Air draught From railing to water level	
	Hold No.	Tonne				Fwd	AR	Maximum	Draught	Air Draught	Trim		
A	3	2100.0	Arrival	4.2	BM & SF sea cond@1.025	4.35	5.18	86	82	30.24	4.77	0.63	9.87
B	2	2200.0	4DB 4WT	4.4		4.48	5.66	78	69	26.93	5.07	1.18	8.95
C	4	1400.0	3DB 3WT	2.8		5.28	5.60	78	69	29.56	5.44	0.32	9.20
D	1	1400.0	SWT	2.8		5.00	6.62	68	58	29.19	5.81	1.62	8.83
E	4	600.0	2DB 2WT 1CT	1.2		5.44	6.52	61	60	29.02	5.98	1.08	8.66
F	1	800.0	STRIPPING	1.6		5.25	7.26	58	56	28.75	6.26	2.01	8.38
G	2	1100.0	FP	2.2		5.48	7.27	77	52	28.63	6.38	1.79	8.26
H	3	900.0	STRIPPING	1.8		6.49	7.23	65	49	28.14	6.86	0.74	7.78
Total		10500.0	Departure	21.0	6.91	7.55	43	44	27.77	7.23	0.64	7.41	
					BM & SF sea cond@1.025	6.91	7.55	43	44	27.77	7.23	0.64	7.41

**STRICTLY:** Lower the grabs as much as possible down to the tank-top prior to releasing the cargo, to avoid creating excessive dust.

Signed Terminal:

Signed Ship:

Remarks: Be careful not to damage the handrails.

**TIME-SHEET (DIVERS)**

N° ESCALE: 00558/2021

NAVIRE: NACIYEK  
ARRIVE-LE : 16/06/2021  
CONSIGNATAIRE :  
POSTE : AP10  
CLIENT:

DATE	QT	OPERATION	1 <sup>er</sup> Shift	2 <sup>ème</sup> Shift	3 <sup>ème</sup> Shift	4 <sup>ème</sup> Shift
<b>Travaux Effectues</b>						
17/06/2021	1	Equipe Bord/Terre	06h00-12h00	12h30-18h30		
18/06/2021	1	Equipe Bord/Terre	06h00-12h00			
<b>Treuiliste</b>						
17/06/2021	1	Homme de chaine	06h00-12h00	12h30-18h30		
18/06/2021	1	Homme de chaine	06h00-12h00			
<b>Pointeur</b>						
17/06/2021	1	Pointeur	06h00-12h00	12h30-18h30		
18/06/2021	1	Pointeur	06h00-12h00			
<b>Magasinier</b>						
17/06/2021	1	Magasinier	06h00-12h00	12h30-18h30		
18/06/2021	1	Magasinier	06h00-12h00			
<b>ENGIN</b>						
17/06/2021	1	Engin de 28T000	06h00-12h00	12h30-18h30		
18/06/2021	1	Engin de 28T000	06h00-08h00			
<b>Grue Automobile</b>						
17/06/2021	1	Grue à Treillis P. Manutention Navires	06h00-12h00	13h00-18h30		
18/06/2021	1	Grue à Treillis P. Manutention Navires	06h00-08h00			
<b>Hommes supplémentaires</b>						
17/06/2021	5	Ouvrier Manutentionnaire	06h00-12h00	12h30-18h30		
18/06/2021	5	Ouvrier Manutentionnaire	06h00-12h00			
<b>Enlèvement détritux</b>						
16/02/2021	1	Enlèvement détritux		12h30-18h30		
<b>Balayage à quai</b>						
18/02/2021	2	Balayage à quai	06h00-12h00			
<b>Fin d'opération</b>						
18/02/2021	1	Fin d'opération	06h00-08h00			

LE CHEF DU SERVICE OPERATIONS NAVIRE

LE CAPITAINE

Matin: 06h00/12h00  
Soir: 12h30/18h30  
Nuit: 19h00/01h00  
Equipe: A-B

**BON DE COMMANDE ENGIN DE MANUTENTION**

**JOURNEE DU: 23/06/2021**  
**Shift: Matin**

REFERENCE:  
FORM-ML-06-01-02

EPS  
DMA

POSTES	NAVIRES	Manutention		Relevage		OBS
		Chariots	Grues	Chariots	Grues	
CH VERT /S						
CH VERT /N						
MAR est						
MAR ouest						
N 03 APS						
N 04 APN						
N 05 AP	TASSILI	7xCHAUFFEUR+1xELCTRICIEN+3xCHAUFFEUR SCANNER				
N 06 AP						
N 07 AP						
N 08 AP						
N 09 AP						
N 10 AP	STAD		1xG45T+1xG45T A TERRE			
N 11 AP						
N 12 AP						
N 13 AP	ELLAS	1xCHARGEUR A BORD				
N PORT						
18 HECTAR						
N PORT 2						

CARISTE

CHEF SECTION GRUE

LE CHEF DE SERVICE PLANIFICATION ET SUIVI DES OPERATIONS

ملحق رقم 06: توقعات توزيع عمال الشحن والتفريغ والعتاد.

PREVISION EMBAUCHE  
JOURNEE DU: 23/06/2021  
Shift: Matin

N	NAVIRE	Poste à Qual	Nombre d'équipe	CM BORD	CE TERRE	OMS	HC	OM BORD	OM TERR	
1	STAD	N 10 AP	1	1	2	1	1	12	6	
2	TASSILI	N 05 AP	1	1	1			2	2	
3	ELLAS	N 13 AP	1	1	1	1	1	8	2	
TOTAL			2	3	4	1	1	22	10	
TOTAL GENERAL			2	3	5	2	2	32		
TOTAL PERSONNEL										42

LE CHEF DE SERVICE

ملحق رقم 07: اشعار بالمردودية المتعلق بالسفينة.

FCRM-MU-06-01-04



E.P. SKIKDA

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA

DIRECTION DE LA MANUTENTION ET L'ACCONAGE ( Dpt Manutention )

NOTIFICATION DE RENDEMENT PAR NAVIRE

Norme à respecter : .....

Nom et Matricule ( CM ) / .....

Navire : ..... Pote à quai : .....

Date : .....

Shift : MATIN / SOIR / NUIT / 4eme SHIFT.

Equipes : N° / ..... Nombre d'hommes : .....

CE : .....

OMS : .....

OM : N° .....

.....

.....

.....

Moyen utilisé / MB / GT / GM / RO-RO / VIGAN ( EPS-OAIC ).

Marchandise : .....

NBR de Colis débarqué : .....

Marchandise : .....

NBR de Colis Embarqué : .....

Le Contre Maître

Le Chef de quai

## TEMPS MORTS

TEMPS MORT EPS	TEMPS MORT BORD	TEMPS MORT RÉCEPTIONNAIRE
Attente Panne Grue	Attente Navire	Attente Camion
A / Installation Grue	A / Ouverture de Cale	A / Panne Vigan
A / Mouvement de Grue	A / Fermeture de Cale	A / Formalités Douane
A / Engin	A / Mouvement Navire	A / Formalités Police
A / Panne Engin	A / Dessaisissage	A / Fin d'opération
A / Gaz oïl	A / Manipulation Bord a Bord	A / Par Réceptionnaire
A / Trémie	A / Manipulation Bord a Terre	A / Expertise
A / Panne Trémie	A / Manipulation Terre a Bord	A / Cause Pluies
A / Matériel	A / Installation Treuil	A / Cause Ressac
A / Mafi / Douglas	A / Panne Treuil	A / Rapprochement .TC
A / Benne. Panne Benne	A / Accident au Bord	A / Shift Ramadan
A / Dégagement Terrain	A / Changement de Cale	A / Documents
A / L'équipe	A / Instruction de Bord	A / Barrotagage

Le Contremaître

Le Pointeur

## Chapitre 4. Tarifs spéciaux

### 4.1 Chargement ou déchargement des colis lourds à la tonne avec utilisation des moyens propres de l'entreprise :

➤ **Colis de 20 tonnes et plus = 2000 DA HT/Tonne.**

- La grue de l'entreprise sera facturée en sus conformément aux tarifs en vigueur.
- Le shifting à bord d'un colis est facturé comme un chargement ou déchargement d'un colis.
- Le shifting bord-terre, terre-bord d'un colis est facturé comme un déchargement et chargement d'un colis.

### 4.2 Chargement ou déchargement des colis lourds à la tonne avec utilisation des moyens du navire :

➤ **Colis de 20 tonnes et plus = 1000 DA HT/Tonne.**

### 4.3 Chargement ou déchargement des conteneurs pleins :

4.3.1 / Chargement ou déchargement d'un conteneur 20' plein = 9500 DA.

4.3.2 / Chargement ou déchargement d'un conteneur 40' plein = 14000 DA.

4.3.3 / Shifting à bord d'un conteneur plein : il est facturé comme un chargement ou déchargement d'un conteneur plein.

4.3.4 / Shifting bord-terre, terre-bord d'un conteneur plein : il est facturé comme un déchargement et chargement d'un conteneur plein.

### 4.4 Chargement ou déchargement des conteneurs vides :

4.4.1 / Chargement ou déchargement d'un conteneur 20' vide = 4500 DA.

4.4.2 / Chargement ou déchargement d'un conteneur 40' vide = 6000 DA.

4.4.3 / Shifting à bord d'un conteneur vide : il est facturé comme un chargement ou déchargement d'un conteneur vide.

4.4.4 / Shifting bord-terre, terre-bord d'un conteneur vide : il est facturé comme un déchargement et chargement d'un conteneur vide.

### 4.5 Déchargement des vrac liquides:

#### 4.5.1 / Bitume

- Bord à camion et camion à bord : 32,00 DA/Tonne.
- Par pipe direct : 16,00 DA/Tonne.

#### 4.5.2 / Huiles

- Bord à camion et camion à bord : 32,00 DA/Tonne.
- Par pipe direct : 16,00 DA/Tonne.

### 4.6 Déchargement des vrac solides :

Les tarifs ci-après ne comprennent pas les opérations particulières telles que définies dans le chapitre extra-frais.

# قائمة المصادر والمراجع

## قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر

### I. الاتفاقيات الدولية

- 1- إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، تعرف باسم قواعد لاهاي، المؤرخة في 25 أوت 1924، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931، وعدّلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968، ثمّ عدّلت مرّة أخرى سنة 1979، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28.
- 2- إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ لسنة 1978.
- 3- إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام" لسنة 2009.

### II. الأوامر والمراسيم

الأوامر

- 1- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، عدد 29 الصادرة بتاريخ 10/01/1977، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 ب عدد 47، الصادر بتاريخ 27/06/1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، جريدة رسمية عدد 46 الصادرة في 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري

المراسيم

- 1- المرسوم التنفيذي 06-139 مؤرخ في 15 أبريل 2006، الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن واعمال المناولة والتشوين في الموانئ، جريدة رسمية عدد 24 مؤرخ في 16 أبريل 2006 معدل بموجب المرسوم التنفيذي 08-3636 مؤرخ في 8 نوفمبر 2008، جريدة رسمية عدد 64 مؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

## ثانياً: المراجع باللغة العربية

### I. الكتب

- 1- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية 1975.
- 2- علي عبد الأمير قبلان، أثر القانون الخاص على العقود الإدارية، الجزء الثاني، دون دار نشر بيروت، 2011.
- 3- غازي خالد أبو العرابي، المقالة من الباطن في ضوء أحكام القضاء والتشريع، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، عمان، 2009.
- 4- كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف الإسكندرية، 2003.
- 5- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الأولى، منشأة المعارف الإسكندرية 2002.
- 6- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، دار الهدى، الطبعة الرابعة، عين مليلة، الجزائر، 2006-2007.
- 7- محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.
- 8- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دون طبعة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2009.

### II. المقالات والمجلات

- 1- طيب إبراهيم ويس، عقد المناولة المينائية كآلية إقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتحسين في نفقات النقل البحري، مجلة دراسات إقتصادية، المجلد 18 العدد 3 2020.
- 2- فتح الدين بن حمو، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد 05، دون تاريخ وسنة النشر.
- 3- مريم كريد، الإلتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد أ، العدد 50، ديسمبر 2018.

### III. أطروحات دكتوراه وماجستير

- 1- بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010.
- 2- زكراوي حمودي، نظام المقابلة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-201.
- 3- طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، أطروحة ماجستير في القانون الخاص كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.

### IV. المواقع الإلكترونية

- 1- [Articledroit.blogspot.com](http://Articledroit.blogspot.com)

# فهرس الموضوعات

## فهرس الموضوعات

إهداء

شكر وتقدير

قائمة المختصرات

2.....	مقدمة
7.....	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للمناولة المينائية
8.....	المبحث الأول: ماهية المناولة المينائية
9.....	المطلب الأول: مفهوم المناولة المينائية
9.....	الفرع الأول: نشأة المناولة المينائية
11.....	الفرع الثاني: تعريف المناولة المينائية
12.....	المطلب الثاني: صور المناولة المينائية
12.....	الفرع الأول: المقاول الإختياري
15.....	الفرع الثاني: المقاول الإجباري
	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للمناولة المينائية وتمييزها عن بعض المصطلحات
20.....	المشابهة لها
21.....	المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية
22.....	الفرع الأول: النظريات التقليدية
26.....	الفرع الثاني: النظرية الحديثة
29.....	المطلب الثاني: تمييز المناولة عن بعض المصطلحات المشابهة لها
29.....	الفرع الأول: تمييز عقد المناولة عن عقد التشوين
33.....	الفرع الثاني: تمييز المناولة المينائية عن المناولة في الصفقات العمومية
38.....	الفصل الثاني: أحكام عقد المناولة المينائية
39.....	المبحث الأول: ماهية عقد المناولة المينائية

المطلب الأول: مفهوم عقد المناولة المينائية	40
الفرع الأول: تعريف عقد المناولة المينائية	40
الفرع الثاني: خصائص عقد المناولة المينائية مقدمة صغيرة	40
المطلب الثاني: تكوين عقد المناولة المينائية	44
الفرع الأول: أركان عقد المناولة المينائية	44
الفرع الثاني: إثبات عقد المناولة المينائية	53
المبحث الثاني: آثار عقد المناولة المينائية	54
المطلب الأول: إلتزامات أطراف عقد المناولة المينائية	55
الفرع الأول: إلتزامات مقاول المناولة المينائية	55
الفرع الثاني: إلتزامات المتعاقد مع مقاول المناولة	62
المطلب الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية	65
الفرع الأول: أساس مسؤولية مقاول المناولة المينائية	65
الفرع الثاني: أسباب إعفاء مقاول المناولة والدعاوى الناشئة من المسؤولية	70
خاتمة	80
ملاحق	83
قائمة المصادر والمراجع	96
فهرس الموضوعات	100

المنولة المينائية هي نشاط يمارس في الموانئ التجارية، وتتضمن مجموعة من العمليات وهذه العمليات تنقسم بدورها إلى عمليات مادية وتشمل شحن البضاعة ورسها وفكها وتفريغها، وعمليات قانونية تشمل الوكالة والوديعة.

## Résumé

La manutention portuaire est une activité pratiquée dans les ports commerciaux, elle comprend un ensemble d'opérations, ces opérations sont à leur tour divisées en opérations physiques, y compris le chargement, l'empilage, le déchargement et le déchargement des marchandises, et les opérations légales qui incluent la concession et le dépôt.