



جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

## دور المؤسسة المينائية في مجال مناولة البضائع

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات المينائية والبحرية

تحت إشراف:

د/ لكحل مخلوف.

من تقديم الطالبتين:

❖ إكرام درّاجي.

❖ نجاة زروال.

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ مناجلي أحمد لمين	أستاذ محاضر	رئيسا.
د/ لكحل مخلوف	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا.
د/ بوغازي مريم	أستاذ محاضر	مناقشا.

دورة جوان 2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



## شكر وتقدير

لا يسعنا في هذا المقام إلا ان نتقدم بجزيل الشكر والتقدير والامتنان إلى جميع الأساتذة الكرام ونخص بالذكر الدكتور " لكحل مخلوف " على قبوله الإشراف علينا ودعمنا بالملاحظات والتوجيهات، وتقديم يد المساعدة لإنجاز هذه المذكرة والذي لم يبخل علينا من جهده.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بالشكر الجزيل للعضوين المناقشين الدكتور الفاضل "مناجلي أحمد" لمين والدكتورة "بوغازي مريم".



## الإهداء

ما سلكنَا البدايات إلا بتسييره، وما بلغنا النهايات إلا بتوفيقه وما حققنا الغايات إلا بفضلِه.

فالحمد لله الَّذي تتمُّ بنعمته الصَّالحات.

أهدي، تخرّجني إلى نفسي الطَّموحة التي لم تخذلني أبداً...

إلى من جعل الجنّة تحت أقدامها وسهلت لي الشدائد بدعائها....

إلى الإنسانة العظيمة التي لطالما تمنّيت أن تقر عينها في يوم كهذا " أمّي الغالية "

إلى النور الذي أثار دربي والستراج الذي لا ينطفئ نوره بقلبي ...

من بذل الغالي والنَّفيس إلى قولي واعتزازي وفخري

" أبي الغالي "

إلى من شددت عضدي بهم فكانوا ينابيع أرتوي منها.

إلى قرّة عيني .... إخوتي

لكلّ من كان عوناً وسنداً في هذا الطَّرِيق.....

إلى من تمنوا رؤيتي في هذا المكان.

إليكم عائلتي.

ها أنا اليوم أكملت وأتممت مسيرتي بفضلِه تعالى.

قلت أنالها وإن أبت زعماً عنها أتيت بها.

فالحمد لله شكراً وحبّاً وامتناناً على البدء والختام

وآخر دعواهم أنّ الحمد لله ربّ العالمين

إكرام

## الإهداء

إلى روح والدي الحبيب المرحوم زروال موسى الذي رحل عن هذه الدنيا،  
لكنه لم يغب يوما عن قلبي وذاكرتي.

إليه أهدي ثمرة هذا العمل، عرفانا وتقديرا لما غرسه في من قيم، وما  
زرعه من حب للعلم والاجتهاد.

إلى والدتي الغالية "مومن سعاد" التي كانت ولا تزال رمزا للصبر  
والعطاء، لها كل الشكر على دعائها المتواصل ومساندتها الدائمة  
واحتضانها في كل لحظات التعب واليأس هذا الإنجاز هو ثمرة صبرك  
وجهودك.

إلى إخوتي الأعمام لنا، محمد وعبد الباسط لكم مني كل الامتنان، على  
ما قدمتموه من دعم وتشجيع، كنتم دوما العون والسند في رحلتي  
العلمية.

وأخيرا، إلى نفسي، أهدي هذا العمل المتواضع، تقديرا لكل لحظة تعب،  
ولكل تراجع لم يمنعني من النهوض من جديد، هذا الإهداء هو عربون  
فخر واعتراف بجهد لم يكن سهلا، لكنه تحقق بعزيمة وإيمان.

نجاة

## قائمة المختصرات

1\_ ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري.

2\_ د.ط: دون طبعة.

3\_ ص: الصفحة.

4\_ ط: طبعة.



مقدمة

## مقدمة:

تعد الموانئ من أهم المنشآت الحيوية التي تساهم في دعم الاقتصاد الوطني والدولي حيث تشكل نقطة التقاء رئيسية بين وسائل النقل البحري والبري، وتضطلع بدور محوري في تدفق السلع والخدمات بين الدول وفي قلب النشاط المينائي، تبرز عمليات مناولة البضائع باعتبارها من أبرز المهام التي تؤثر بشكل مباشر على فعالية وسرعة الحركة التجارية. هذا النشاط الحيوي بما يضمن إنسيابية العمليات، وتحقيق السلامة والجودة والنجاعة.

تتبع أهمية دراسة دور المؤسسة المينائية في مناولة البضائع من كونها تسلط الضوء على الفاعلية التشغيلية والإدارية، التي تقوم بها هذه المؤسسة لضمان تدفق سلس للبضائع. كما أن هذه الدراسة تمكن من فهم التحديات التي تواجه هذا القطاع الحيوي، خصوصا في ظل تزايد حجم التجارة الدولية، وتطور الوسائل التقنية المستخدمة في المناولة، مما يستوجب مواكبة فعالة من طرف المؤسسات المينائية لضمان التنافسية والجاذبية الاقتصادية.

ونظرا لأهمية هذا الموضوع هناك أسباب ذاتية وموضوعية تدفعنا للبحث عن هذا الموضوع، فمن الناحية الذاتية ينبع هذا الإختيار من إهتمام شخصي وميول علمي نحو المواضيع المتعلقة بالقانون البحري والنشاطات المينائية، نظرا لطابعها العملي الملموس وتطبيقاتها الواقعية. أما من الناحية الموضوعية، فإن تخصص القانون البحري والمينائي يعد من أبرز التخصصات القانونية وأكثرها حيوية، مما يجعل البحث فيه مجالا خصبا وغنيا بالمعلومات والمعطيات القانونية، خاصة في الجزائر.

تهدف هذه الدراسة إلى المساهمة في إثراء المعرفة داخل الجامعة الجزائرية من خلال النتائج التي يمكن أن يستفيد منها كل من الباحثين والمهتمين. كما تسعى الدولة الجزائرية إلى دعم العديد من القطاعات الحيوية، لاسيما القطاع الاقتصادي البحري، في إطار

جهودها لتعزيز المبادلات التجارية، ودعم وتطوير الاقتصاد الوطني، ليكون أحد الركائز للنمو المستقبلي.

في الجزائر، وبعد صدور القانون 98-05 المتضمن تعديل القانون البحري الجزائري<sup>1</sup> والذي من خلاله فتح المشرع الاستثمار في مجال خدمات مناولة البضائع أمام القطاع الخاص حيث انتقلت سياسة تسيير الموانئ في مجال الشحن والتفريغ من احتكار الدولة ممثلة في المؤسسات المينائية إلى تحريرها والاعتراف بالاستثمار الخاص.

إلا أن واقع عمليات المناولة على العكس من ذلك، أين تتجلى بوضوح هيمنة المؤسسات المينائية على هذا النشاط، وعليه نحاول من خلال المذكرة تسليط الضوء على دور المؤسسة المينائية في مجال المناولة، وهل تتوفر فيها شروط الكفاءة المهنية، التأهيل المطلوبين والمنصوص عليها في المادة 914 قانون بحري من جهة، والإمكانات المادية والبشرية اللازمة من جهة أخرى؟

أثناء إعداد هذه الدراسة واجهتنا مجموعة من الصعوبات، من أبرزها نقص المراجع وصعوبة الحصول على بيانات ميدانية دقيقة وحديثة نظرا للطابع الحساس لبعض المعلومات التشغيلية للموانئ، بالإضافة إلى قلة الدراسات المتخصصة في هذا المجال باللغة العربية ناهيك عن التحديات المتعلقة بفهم البنية القانونية والتنظيمية للمؤسسة المينائية والتي تتطلب قراءة معمقة في عدد من النصوص القانونية والتقنية.

لتحقيق أهداف هذه الدراسة والإجابة على الإشكالية المطروحة، تم اعتماد المنهج الوصفي القائم على وصف الأشياء والظواهر، وتحديد التعاريف والمفاهيم وعناصرها،

<sup>1</sup> القانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25-07-1998، المعدل للأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، العدد 47.

ودراسة النصوص القانونية والتنظيمية ذات الصلة، وتحليل واقع المؤسسة المينائية من خلال تقارير ودراسات ميدانية.

ووفقا لما سبق، سنتناول موضوع دور المؤسسة المينائية في مجال مناولة البضائع وفق فصلين، ونبين في الفصل الأول ماهية عقد مناولة البضائع، والذي يندرج تحته مبحثين اثنين نتطرق في المبحث الأول إلى مفهوم عقد مناولة البضائع، والمبحث الثاني تكوين عقد مناولة البضائع. أما الفصل الثاني، سنتناول فيه إجراءات مناولة البضائع عند الانطلاق وعند الوصول، ويندرج تحته مبحثين اثنين، نتطرق في المبحث الأول إلى إجراءات مناولة البضائع عند الانطلاق، وفي المبحث الثاني إلى إجراءات مناولة البضائع عند الوصول.

الفصل الأول:

ماهية عقد مناولة

البضائع

## الفصل الأول: ماهية عقد مناولة البضائع.

يعد عقد المناولة المينائية من العقود الأساسية التي تبرم داخل الموانئ، حيث يتم من خلاله تنظيم مختلف العمليات المرتبطة بنقل وتفريغ و شحن وتخزين البضائع. ويتميز هذا العقد بكونه عقدا مستقلا، تتوفر فيه جميع الأركان القانونية اللازمة من أطراف، وشروط وأحكام مما يجعله يتمتع بكيان قانوني خاص به.

تتبع أهمية عقد المناولة المينائية من جانبين رئيسيين: الجانب القانوني الذي يحدد الإطار التنظيمي للعلاقة بين الأطراف، والجانب العملي، الذي يعكس مدى تأثير هذا العقد على تسيير العمل داخل الميناء. ومن الناحية الاقتصادية، يعد هذا العقد عنصرا محوريا في تسريع حركة البضائع وتحقيق الفعالية في أداء الخدمات المينائية، مما يعود بالنفع على جميع الأطراف المتدخلة فيه، سواء كانوا مستغلين أو متعاملين اقتصاديين.

وتختلف أهداف الأطراف المتعاقدة بحسب طبيعة العمليات التي يشملها عقد المناولة إذ قد تشمل عمليات الشحن أو التفريغ أو النقل الداخلي أو التخزين، مما يضيف طابعا متنوعا على هذا العقد.

ونظرا لأهمية هذا الموضوع، سنخصص هذا الفصل لدراسة عقد مناولة البضائع من خلال التطرق أولا إلى مفهومه، وتحديد طبيعته القانونية، ثم التعمق في عناصر تكوينه وكيفية إثباته في المبحث الثاني.

## المبحث الأول: مفهوم عقد مناولة البضائع.

يعد عقد المناولة المينائية من العقود الأساسية في المجال البحري، نظرا لدوره المحوري في تنظيم عمليات شحن وتفريغ البضائع داخل الموانئ، ورغم أن هذا العقد يبرم وينفذ داخل حدود الدولة، بخلافه عقد النقل البحري، الذي يربط بين الدول، ويعد وسيلة للتجارة الدولية إلا أن له أهمية كبرى في تسهيل حركة البضائع وضمان سلامة العمليات المينائية.

ويختلف مفهوم وأحكام عقد المناولة من دولة إلى أخرى، تبعا لاختلاف القوانين الداخلية والأنظمة المينائية المعتمدة، كما أنه لا يخضع لتنظيم دولي موحد، وتتميز عقود المناولة بمجموعة من الخصائص التي تجعلها مختلفة عن باقي العقود البحرية، مما منحها طابعا خاصا واستقلالية قانونية.

وفي هذا السياق، سنتناول في هذا المبحث تعريف مناولة البضائع في المطلب الأول ثم نتطرق في المطلب الثاني إلى خصائص هذا العقد التي تميزه عن غيره من العقود.

## المطلب الأول: تعريف عقد مناولة البضائع.

رغم أن المشرع الجزائري لم يضع تعريفا دقيقا لعقد المناولة في إطار القانون البحري إلا أنه أشار إليه ضمنا في المادة 913 من القانون البحري، والتي تنص على أن "تجرى عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتقضي إلى دفع مقابل"<sup>1</sup>.

وهذا يدل على أن المناولة المينائية تخضع لتنظيم تعاقدية يربط بين أطراف محددة ويترتب عنه التزام مالي يتمثل في دفع أجر مقابل الخدمات المقدمة (1).

<sup>1</sup> جمال بلعابد، صلاح الدين كافي. المناولة المينائية في القانون البحري الجزائري، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، السنة الجامعية 2021، ص 40.

ويقصد بعقد المناولة المينائية، ذلك الإتفاق الذي يبرم بين أحد أطراف عقد النقل البحري سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، وبين مقول مختص في تنفيذ عمليات شحن أو تفريغ البضائع في الميناء، ويتعهد المقاول بموجب هذا العقد بأداء هذه العمليات الفنية مقابل أجر يتم الإتفاق عليه مسبقا وتعد هذه العمليات جزءًا أساسيًا من سلسلة النقل البحري، كونها تستعمل عملية انتقال البضائع من البر إلى البحر والعكس، مما يجعلها ضرورية لضمان حسن سير نشاط النقل البحري وتفاذي أي تأخير أو خلل في تسليم البضائع<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثاني: خصائص عقد مناولة البضائع.

#### أولاً: عقد رضائي:

عقد المناولة المينائية هو عقد يتم إبرامه بمجرد توافق إرادتين<sup>(3)</sup> دون الحاجة إلى إتباع شكل معين أو إجراءات رسمية.

ويقصد بذلك، أن ذلك العقد يعتبر صحيحا وناظدا بمجرد أن يتفق الطرفان على بنوده وهما عادة مقاول المناولة من جهة، والطرف الآخر، الذي قد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه من جهة أخرى.

ويتم التعبير عن هذا التوافق من خلال الإيجاب من أحد الطرفين، والقبول من الطرفين .

يعد رضا الطرفين، أي إرادتهما، والواضحة لإبرام العقد العنصر الأساسي لانعقاده.

---

(1) - بدر ابراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العربية للدراسات العليا، 2010، ص 11.

(2) \_ عبد المجيد عبادي، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2014، ص 142.

(3) \_ عبد الغاني بادي، القانون البحري، دراسة تحليلية لأحكام عقد النقل البحري والمناولة المينائية، دار هومة، الجزائر، ص 223.

ولأن عقد المناولة عقد، فهو لا يتطلب لتكوينه، أي شكلية معين مثل: الكتابة أو التوثيق بل يكفي مجرد اتفاق الطرفين على تنفيذ عمليات المناولة في الميناء، هذا ما يمنح هذا النوع من العقود مرونة كبيرة في التعاملات التجارية اليومية داخل الموانئ<sup>(1)</sup>.

### ثانياً: عقد ملزم للجانبين.

يعد عقد المناولة من العقود الملزمة للجانبين، أي أنه يرتب التزامات متبادلة بين الطرفين المتعاقدين.

فالمقاول من جانبه، يلتزم بتنفيذ مجموعة من الأعمال، التي يتم الاتفاق عليها في العقد، وتشمل هذه الأعمال عادة شحن البضائع، وترتيبها في وسائل النقل أو المستودعات وتفريغها، وأحياناً تفكيكها إن لزم الأمر، كما قد يكلف المقاول بأداء أعمال أخرى ذات طابع قانوني إذا نص العقد على ذلك، مثل مهام تدخل ضمن نطاق الوكالة أو الوديعة.

وفي المقابل، فإن الطرف الآخر المتعاقد مع المقاول والذي قد يكون صاحب البضاعة أو ممثله، يلتزم بدفع الأجر المتفق عليه نظير هذه الخدمات، ويتم تحديد هذا الأجر عادة في بنود العقد، ويعتبر دفعه التزاماً أساسياً يقع على عاتق هذا الطرف.

وبذلك يقوم عقد المناولة على أساس من التوازن بين الطرفين بين الحقوق والواجبات حيث لا يطالب أحد الطرفين بتنفيذ التزاماته، إلا إذا قام الطرف الآخر بما يقابلها، مما يعكس الطبيعة المتبادلة لهذا النوع من العقود<sup>(2)</sup>.

(1) \_كمال حمدي، نفس المرجع السابق ص 103.

(2) \_كمال حمدي، قانون بحري، ط 3، منشأة المعارف الإسكندرية 2003.

### ثالثا: عقد معاوضة:

يعتبر عقد المناولة المينائية من عقود المعاوضة، أي أنه عقد يحصل فيه كل طرف على مقابل لما يقدمه (1) من خدمات أو التزامات في هذا النوع من العقود، يلتزم مقاول المناولة المينائية بتنفيذ مجموعة من الأعمال، مثل شحن البضائع وتفريغها من الشحن، بالإضافة إلى تسليم البضاعة إلى الناقل نيابة عن الشاحن أو إلى المرسل إليه نيابة عن الناقل أو العكس كما يلتزم المقاول بحفظ البضائع وحراستها خلال فترة وجودها في الميناء مقابل هذه الأعمال والخدمات يحصل مقاول المناولة على أجر مالي محدد وهو ما يؤكد عليه نص المادة 913 من القانون البحري الجزائري (ق ب ج).

أما الطرف الآخر في العقد سواء كان الشاحن أو الناقل أو المرسل إليه، فهو يستفيد من هذه الخدمات المتعددة، التي يقوم بها الوكيل أو النائب وكل ذلك مقابل أجر محدد، ويتضح ذلك من خلال نص المادة 913 ق ب ج، إلا أن العلاقة بين الطرفين قائمة على تبادل المنفعة، حيث تشير إلى أن المقاول يقدم " خدماته مقابل مادي، مما يؤكد الطابع المعاوضي لهذا العقد.

### رابعا: عقد تجاري.

- يعد عقد المناولة من العقود التجارية في حالات معينة تختلف بحسب أطراف العقد:

إذا كان الناقل هو الطرف الذي تعاقد مباشرة مع المقاول، فإن هذا العقد يعتبر تجاريا لكل من الناقل والمقاول، وذلك لأن كلا الطرفين يقوم بعمل يدخل في إطار النشاط التجاري.

إما إذا كان الطرف المتعاقد مع المقاول هو الشاحن (المرسل) أو المرسل إليه، فإن صفة العقد تتوقف على طبيعة نشاط هذا الطرف، فإذا كان الشاحن أو المرسل إليه تاجرا، أو

(1) - عبد القادر بلعيز، "الوجيز في القانون البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 217.

كانت عملية النقل تندرج ضمن أعماله التجارية، فإن العقد يعتبر تجاريا بالنسبة له أيضا، حتى لو لم يكن هو الناقل أو المقاول مباشرة.

وبالتالي فإن الصفة التجارية لعقد المناولة لا تقتصر على طبيعته فحسب، بل تتأثر أيضا بهوية الأطراف المتعاقدة وطبيعة نشاطهم سواء كانوا تجارا أم لا، وما إذا كان العمل متعلقا بأعمالهم التجارية أو تابعا لها (1).

### خامسا: عقد فوري:

العقد الفوري هو العقد الذي لا يعد عنصر الزمن فيه عنصرا أساسيا إذ ينعقد في الوقت الذي يحدده اطرافه، ويحدد محله دون أن يكون الزمن عنصرا جوهريا فيه وإذا تدخل عنصر الزمن، فإن تدخله يكون عرضيا لا يؤثر في جوهر العقد (2).

وبالنظر إلى طبيعة عقد المناولة المينائية يعد هذا الأخير من العقود الفورية رغم أن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ قد يستغرق وقتا معينا، ويعزى هذا الوصف إلى عدة أسباب منها:

#### 1. السرعة في التنفيذ: تتطلب عمليات الشحن والتفريغ سرعة في الإنجاز، وذلك

حفاظا على مصالح أطراف العقد، فمثلا الناقل البحري (مالك السفينة) قد يتكبد تكاليفه إضافية نتيجة بناء السفينة في الميناء لفترة أطول من المعتاد وهو ما قد يحدث إذا كان المقاول غير مجهز لمعدات والوسائل الكافية لإنجاز العمليات في الوقت المناسب.

(1) - زكراوي حمودي، نظام المقاوله والتنشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2018، ص 27.

(2) - عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الإلتزام، دار النهضة العربية، ص 498.

2. مصلحة المقاول أو الشركة المتخصصة: إن إتمام عمليات الشحن والتفريغ بسرعة يتبع للمقاول التعامل مع عدد أكبر من الشحن، مما يؤدي إلى زيادة أرباحه وعائداته وهذا يعكس الطابع الفوري للعقد، إذ أن سرعة الإنجاز ترتبط مباشرة بتحقيق مكاسب اقتصادية.

3. مصلحة المرسل إليه: بقاء البضاعة في الميناء لفترة طويلة قد يتسبب في أضرار أو تكاليف إضافية للمرسل إليه، مما يجعله حريصا على تنفيذ عمليات المناولة بسرعة وبالتالي يعزز الطابع الفوري لهذه العمليات.

لذا، فإن طبيعة أعمال المناولة المينائية تفرض أن تنفذ بشكل فوري ما يبهر اعتبار عقد المناولة عقدا من العقود الفورية.

### سادسا: عقد من عقود القانون الخاص:

- عقد المناولة هو اتفاق يتم بموجبه قيام طرف معين يطلق عليه "المناول"، بإنجاز خدمات الشحن أو التفريغ أو غيرها من الأعمال المرتبطة بالموانئ لفائدة طرف آخر يكون غالبا جهة مستقلة للميناء أو مرتبطة به.
- والسؤال الذي يطرح في هذا الصدد، هل يعتبر عقد المناولة من العقود الإدارية أو من عقود القانون الخاص؟

وللإجابة على هذا السؤال يجب التفرقة بين حالتين: (1)

أ) الحالة الأولى: عندما لا يتضمن العقد شروطا استثنائية، إذا كان عقد المناولة لا يحتوي على شروط غير مألوفة أو استثنائية أي أنه يشبه في طبيعته وشروطه العقود المدنية أو التجارية العادية، فإن العقد في هذه الحالة يعد من عقود القانون الخاص،

(1) -كمال حمدي، نف المرجع السابق ص 115.

حتى لو كانت الجهة المتعاقدة مع المناول جهة عامة، مثل الدولة أو مؤسسة تابعة لها.

**ب) الحالة الثانية:** عندما يتضمن العقد شروطا استثنائية وغير مألوفة في بعض الظروف الاستثنائية، مثل حالة الحرب أو الطوارئ القصوى، قد يتضمن عقد المناولة شروطا غير معتادة في العقود المدنية لتشمل مثلا الحراسة تنفيذ مهام عسكرية. وفي هذه الحالة، يعد العقد عقدا إداريا، لأن طبيعته تتغير، ويصبح مرتبطا بمرفق عام يدار بأسلوب استثنائي، وهنا يكون القضاء الإداري هو المختص بالنظرية في النزاع.

غالبا ما تكون المؤسسات المينائية مؤسسات عمومية إقتصادية، لكنها تدار وفق نماذج شركات تجارية مثل: الشركات ذات المسؤولية المحدودة أو شركات المساهمة وهي بذلك تهدف إلى تحقيق الربح، وتعامل كتجار يخضع للقانون التجاري.

ونظرا لأن القانون التجاري يعتبر من فروع القانون الخاص، فإن العقود التي تبرمها هذه المؤسسات بما في ذلك عقد المناولة، تعد من عقود القانون الخاص، ويخضع النزاع بشأنها للقضاء العادي ولبس الإداري، مما لم يتضمن العقد شروطا استثنائية كما سبق.

### سابعا: عقد مقاول:

أطلق المشرع الجزائري على الأعمال المتعلقة بالشحن والتفريغ والرص وفك البضائع في الموانئ مصطلح "المناولة"، وهي في جوهرها تمثل نوعا من مقاولات الخدمات، تعرف أيضا باسم "مقاوله الشحن والتفريغ"، وتسد هذه المهام عادة إلى مقاول متخصص<sup>(1)</sup> يتمتع

(1) -علي البارودي: مبادئ القانون البحري، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية 1975، ص 127.

بالكفاءة الفنية والخبرة اللازمة في التعامل مع هذا النوع من العمليات ذات الطابع الفني واللوجستية الدقيق.

ويعد عقد المناولة من الناحية القانونية عقد مقاولة، حيث يتعهد، وهو هنا المتعامل أو الشركة التي تتولى أعمال الشحن والتفريغ بأداء عمل معين لحساب رب العمل، وهو مالك السفينة أو وكيله، مقابل أجر محدد، ويقوم هذا العقد على عنصرين أساسيين: التزام المقاول بتنفيذ العمل المتفق عليه، والتزام الطرف الآخر بدفع المقابل المالي.

وتكيف هذا العقد ضمن أحكام عقد المناولة كما هو منصوص عليه في القانون المدني الجزائري، يفتح المجال لتطبيق القواعد القانونية العامة المنظمة لعقود المقاولات علم عقد المناولة المينائية، وذلك في حال عدم وجود نصوص خاصة في التشريع البحري أو القوانين ذات الصلة تنظم هذه العلاقة بشكل مباشر.

ومن بين هذه العقود ما يتعلق بمسؤولية المقاول، وضمان جودة التنفيذ والمهل الزمنية وأحكام فسخ العقد أو إنهائه.

وبناء على ذلك، فإن اعتبار عقد المناولة المينائية عقد مقاولة ليس فقط توصيفا قانونيا دقيقا، بل يعد أيضا مدخلا ضروريا لتعديد الإطار القانوني المنظم للعلاقة بين الأطراف المتعاقدة في مجال النقل البحري، وتمكين الأطراف من ضمان حقوقهم والتزامهم وفق ضوابط قانونية واضحة ومحددة<sup>(1)</sup>.

(1) زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 26.

## المبحث الثاني: تكوين عقد مناولة البضائع.

تعد العقود من الوسائل القانونية الأساسية التي تنظم العلاقات والمعاملات بين الأفراد أو بين الأشخاص المعنوية، وتتميز بوجود أركان لا بد من توافرها لصحة العقود، مهما اختلفت أنواعها أو موضوعاتها، تقوم على ثلاثة أركان رئيسية هي: الرضا والمحل والسبب. كما تختلف العقود من حيث الأطراف، فقد يكون أطراف العقد أشخاصاً طبيعيين أو أشخاصاً معنويين، فبعض العقود تكون رضائية لا يتشترط فيها أي شكل خاص لإبرامها، بينما يتشترط في عقود أخرى توفر شكلية معينة، ويختلف إثبات عقد المناولة بحسب طبيعة النشاط الذي يتضمنه كما أنه يقوم على الأركان العامة للعقود لكنه يتميز ببعض الخصوصيات.

وبناء على ذلك، سنقوم في هذا البحث بتقسيم الموضوع إلى مطلبين أساسيين الأول نتناول فيه أركان عقد المناولة، والثاني نخصصه لدراسة طرق إثبات عقد المناولة.

### المطلب الأول: أركان عقد مناولة البضائع

لكي ينعقد عقد المناولة المينائية لا بد من توافر ثلاثة أركان أساسية والمتمثلة في الرضا وجود محل والسبب.

#### • أولاً: الرضا

يقصد بالرضا توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني، ويعتبر الرضا أحد العناصر الجوهرية التي لا يمكن الاستغناء عنها في تكوين العقد<sup>(1)</sup>، ففي عقد المناولة المينائية لا بد أن تتوافر إرادة مقاول المناولة مع إرادة الطرف الثاني سواء

(1) المادة 54 من الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، ويظهر هذا التوافق في شكل إيجاب يصدر عن أحد الأطراف كالناقل أو الشاحن أو المرسل إليه والقبول من قبل مقاول المناولة.

رغم أن توفر الرضا بين أطراف العقد يعد شرطاً أساسياً لانعقاد عقد المناولة المينائية، إلا أن الرضا وحده لا يكفي لصحة العقد. فلا بد أن تكون إرادة كل طرف قد تكونت بصورة سليمة وخالية من العيوب التي قد تؤثر على صحتها. وتتمثل هذه العيوب في عدة صور أهمها الإكراه، وهو الضغط على الطرف الآخر بطريقة تجعله يبرم العقد دون إرادة حرة، والتدليس الذي يعني استعمال طرق إحتيالية أو كذب معتمد لخداع الطرف الآخر ودفعه إلى التعاقد وكذلك الغلط حين يقع أحد الأطراف في خطأ جوهري يتعلق بالعقد أو شروطه، وهنا أيضاً الاستغلال، حين يستفيد أحد الأطراف من حاجة أو ضعف الطرف الآخر ليفرض عليه شروطاً مجحفة، وأخيراً، التصريح الكاذب، والذي يتجسد في الإدلاء، بمعلومات غير صحيحة عن قصد تؤثر على قرار الطرف الآخر في التعاقد<sup>(1)</sup>.

إلى جانب عنصر الرضا الذي يعد من الأركان الأساسية لانعقاد عقد المناولة المينائية لا بد من توافر الأهلية القانونية لدى أطراف العقد، حتى يكون العقد صحيحاً من الناحية القانونية، فالأهلية تعني قدرة الشخص على إبرام التصرفات القانونية وتحمل آثارها، وهي تختلف حسب ما إذا كان الطرف شخصاً طبيعياً أو معنوياً.

بالنسبة إلى الأشخاص الطبيعيين، فإنهم لا يعتبرون أهلاً لإبرام هذا النوع من العقود إلا إذا بلغوا السن القانونية، والتي حددت بـ : 19 سن كاملة، ويشترط أن يكون الشخص بالغاً وراشداً، أي قادر التمييز والتصرف بعقلانية في شؤونه المالي والقانونية، فإذا أبرم العقد من قبل شخص لم يبلغ هذا السن، أو كان ناقص الأهلية لأي سبب من الأسباب كالفقه والجنون أو العته، فإن العقد قد يكون قابلاً للإبطال أو غير منتج لآثاره القانونية، وفيما

(1) \_ أحمد محيو، النظرية العامة للإلتزامات، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 156.

يتعلق بالأشخاص الاعتباريين، فإنه من الضروري أن يكتسب الشخص الاعتباري الشخصية المعنوية، إذ تعد هذه الشخصية الأساس القانوني الذي يمكنه من مباشرة التصرفات القانونية المختلفة، ويترتب عليها آثار قانونية متعددة، تتمثل في تمتعه بحقوق وتحمله للالتزامات مستقلة عن الأشخاص الطبيعيين المكونين له وتكسبه هذه الشخصية القدرة على التعاقد، والتقاضي وامتلاك الأموال، كما تمنحه ذمة مالية مستقلة تتيح له الدخول في علاقات قانونية باسمه مما يضمن له استقلال قانونيا وتنظيما يمكنه من أداء دوره في الحياة القانونية والاقتصادية والاجتماعية بشكل فعال ومنظم وفقا لما تقرره القوانين والأنظمة المعمول بها<sup>(1)</sup>.

سنتطرق في هذا الركن إلى تحديد أطراف عقد المناولة، والشروط التي لا بد من توافرها في الأطراف.

عند الرجوع إلى أحكام "المادة 915 من القانون المدني الجزائري"، يمكننا الوقوف على موقف المشرع فيما يخص تحديد أطراف عقد المناولة المينائية، فقد استعمل المشرع في هذه المادة مصطلح "مقاول المناولة" وهو ما يدل بوضوح على أنه يعد الطرف الأول والأساسي في هذا النوع من العقود، حيث يسند إليه تنفيذ الأشغال أو تقديم الخدمات المرتبطة بالمناولة داخل الموانئ، كتحميل أو تفريغ البضائع، أو نقلها داخل أكرم المينائي، أما الطرف الثاني في هذا العقد، فيمكن استخلاص هويته من نفس المادة، حيث يشار إليه بـ "طالب" خدمات المقاول" والمقصود بهذا الطرف هو الشخص أو الجهة التي تلجأ إلى مقاول المناولة من أجل الحصول على خدماته المهنية وقد يكون هذا الطرف أحد المتعاملين في العمليات التجارية أو البحرية، مثل الناقل الذي يتولى نقل البضائع بحريا أو الشاحن الذي يرسل البضاعة أو حتى المرسل إليه الذي بتسليمها في ميناء الوصول، وبالتالي فإن العلاقة التعاقدية بين مقاول مختص في تقديم خدمات معينة داخل الميناء، وطالب لهذه

(1) المادة 40، القانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005، المعدل والمتمم للأمر 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري.

الخدمات له مصلحة مباشرة في إنجازها بشكل سليم وفعال وبالتالي فإن تحديد أطراف عقد المناولة بشكل دقيق مع تعريف كل طرف واستعراض الشروط القانونية المرتبطة به، يساعد في ضبط العلاقات التعاقدية لضمان حقوق والتزامات كل طرف، و للتفصيل أكثر فيما يخص أطراق عقد المناولة نتطرق إلى مقال المناولة وطالب المناولة

### • أولاً: مقال المناولة

يمثل الطرف الأول في عقد المناولة المينائية " مقال المناولة" الذي يعرف أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى تنفيذ مجموعة من الأعمال المينائية ذات الطابع المادي والمتقطعة، وتتمثل أساسا في شحن البضائع وتفريغها داخل المنشآت المينائية والمنشآت المينائية، ويستخدم في تنفيذ هذه المهام تتمثل في العمال، وتشكل هذه الأعمال منظومة قانونية متكاملة تعرف بأعمال الشحن والتفريغ<sup>(1)</sup>.

كانت عمليات المناولة في الموانئ محتكرة من طرف الدولة الجزائرية حيث كانت تمارس بشكل حصري من قبل شركات متخصصة في مجال الشحن والتفريغ، مثل شركة "سوناما" إلا أن هذا الاحتكار تم إنهاؤه، حيث تثبتت الدولة الجزائرية نظام السوق الحر وهو ما أتاح إمكانية ممارسة هذا النشاط من قبل أطراف متعددة<sup>(2)</sup>.

وقد تم تكريس هذا التوجه في "المادة 892 من القانون البحري الجزائري"، التي نصت صراحة على إمكانية تولي الأشخاص الطبيعيين الحاملين للجنسية الجزائرية، أو الأشخاص الاعتباريين الخاضعين للقانون الجزائري، القيام بعمليات المناولة المينائية شريطة الالتزام

(1) \_فتح الدين بن حمو، أثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، 1مارس 2017 ص 309.

(2) \_أحمد بن ناصر، "تحرير قطاع الموانئ في الجزائر"، مجلة القانون والاقتصاد"، جامعة الجزائر، العدد 15، 2010، ص 85.

بالشروط القانونية والتنظيمية المعمول بها، وبموجب هذه المادة أصبح الخواص لهم إمكانية القيام بعمليات المناولة المينائية بموجب عقد امتياز.

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

تحدد شروط وكيفيات ممارسة هذا النشاط عن طريق التنظيم.

لقد نظم المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363، المتضمن شروط ممارسة نشاط المناولة المينائية المناولة التي يجب أن تتوفر في الشخص الذي يقوم بأعمال المناولة المينائية وبعض الشروط الأخرى المتعلقة بهذا المجال<sup>(1)</sup>.

### 1. الشروط المتعلقة بالمقاول:

نصت المادة 02 من المرسوم التنفيذي 08-363 المعدل لأحكام المادة 03 من المرسوم التنفيذي 06-139 على وتستند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية او شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوب ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط، يتم اختيار المتعاملين أصحاب امتياز النشاطات المذكورة أعلاه حسب الحالة، إما عن طريق المنافسة وإما في إطار تفوض مباشرة على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره

(1) \_المرسوم التنفيذي 06-139 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، المعدل بموجب المرسوم التنفيذي 08-363، الجريدة الرسمية 64، المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

بالنسبة للاقتصاد الوطني من خلال هذه المادة نستخلص الشروط التي لا بد أن تتوفر في المقاول وهي:

- أن يكون شخص طبيعي من جنسية جزائرية او شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري.
- أن يكون هذا المقاول حائز على إمتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط.

## 2. شروط اختيار المتعاملين:

لقد تضمنت المادة 2 من المرسوم التنفيذي 08-363 والذي بموجبه تم تعديل نص المادة 3 من المرسوم التنفيذي 06-139 على كيفية اختيار المقاول وتتمثل في:

- يتم اختيار المقاولين عن طريق المنافسة أو عن طريق تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتهيئة وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني.

## 3. الشروط المتعلقة بمدّة الاختيار:

بالرجوع إلى نص المادة 3 من المرسوم التنفيذي 08-363 والذي بموجبه تم تعديل المادة 5 من المرسوم التنفيذي 06-139 الشروط المتعلقة بمدى الامتياز، حيث نصت على: " لا يمكن أن تتجاوز الامتياز أربعين، وتحدد هذه المدّة خصوصا حسب أهمية النشاط موضوع الامتياز والاستثمار المقرر أن ينجزها صاحب الامتياز يثار التساؤل حول ما إذا كانت هذه المادة تقر بتحديد مدّة الامتياز قانونا بـ: 40 سنة، أم أن المدّة ترتبط بطبيعة نشاط موضوع الامتياز.

#### 4. الشروط المتعلقة بالجانب المالي:

تقع على عاتق مقاول المناولة أعباء مالية نتيجة قيامه بنشاطات المناولة بموجب عقد الامتياز، حيث أن المادة 05 من المرسوم التنفيذي 08-363 والذي بموجبه تم تعديل المادة 09 من المرسوم التنفيذي 06-139 تنص على: " يخضع المتعامل المختار إلى دفع مقابل مالي يتكون مما يأتي:

- حق الدخول بدفع مرة واحدة عند بداية سريان الامتياز.
- إتاوة سنوية ثابتة تتعلق بشغل الأملاك العمومية المينائية استعمالها.
- إتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور حجم النشاطات الممارسة، وتكون مشتملات الأتاوى الخاصة بالامتياز المذكورة أعلاه محل تفاوض بين السلطة المينائية المعينة المتعاملين المختارين على أساس مخطط أعمال بطابق نمودجه تقاليد المهنة وأعرافها في ممارسة النشاطات المذكورة أعلاه.

تتمثل الشروط المالية التي يدفعها المقاول لبدء أعمال المناولة في مجموعة من الرسوم المتعلقة بحق الدخول، والتي تدفع مرة واحدة وهناك رسوم أخرى يمكن أن تكون ثابتة أو متغيرة وقد تكون هذه الرسوم محل تفاوض بين الجهة المانحة والمقاول.

بعد توفر وتطابق الشروط يمكنه القيام ومباشرة أعمال المناولة المينائية بموجب اتفاقية الامتياز.

## ثانياً: طالب المناولة المينائية

الطرف الثاني في عقد المناولة المينائية قد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، وسنقوم بتعريف كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه.

**1. الناقل:** في القانون البحري، لا يوجد تعريف صريح للناقل، ولكن يمكن استخلاص تعريفه من المواد والاتفاقيات التالية.

حيث نصت المادة 572 من ق ب ج على: " يعتبراً مجهزة كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفة مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

كما نص المشرع في المادة 754 في ق ب ج على: " إذ لم يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن على المجهز التي تحمل البضاعة على متنها، وكذلك الحال عما يذكر اسم الناقل في وثيقة الشحن بشكل غير دقيق أو غير صحيح".

و كذلك جاء في نص المادة 783 من ق ب ج: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".

من خلال هذه المواد يمكن تعريف الناقل البحري بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي سواء كان فرداً أو شركة أو مؤسسة يقوم بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ مقابل أجرة متفق عليها.

اتفاقية هامبورغ لسنة 1978، والتي عرفت الناقل في مادتها الأولى " يقصد بمصطلح الناقل هو كل شخص أبرم عقد أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل بضائع بطريق البحر..."<sup>(1)</sup>

اتفاقية روتردام لسنة 2009، عرفت الناقل في المادة الأولى في الفقرة الخامسة على أنه " الناقل يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن..."<sup>(2)</sup>

نستنتج مما سبق أنه تم تعريف الناقل وفقا لعقد النقل البحري وليس في إطار عقد المناولة المينائية، ويمكن تعريفه بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتعهد مع مقاول مختص وبموجب عقد نقل بضائع من أجل شحنها أو تفريغها وتسليمها إلى صاحبها مقابل أجر يدفعه لهذا المقاول<sup>(3)</sup>.

## 2. الشاحن:

إن المشرع الجزائري لم يضع تعريفا صريحا للشاحن، ولكن يمكن تعريفه بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بأعمال مادية وأعمال قانونية، ويمكن أن يتقلد أكثر من صفة مثل المرسل إليه أي صاحب البضاعة المنقولة بموجب عقد النقل.

(1) \_ الفقرة 01 من المادة 01 من إتفاقية هامبورغ بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، 31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1992.

(2) \_ الفقرة 05 من المادة 01 من إتفاقية روتردام بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر "الطرف المنفذ" 23 سبتمبر 2009.

(3) \_ بو كعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر، وهران، 2004، ص 101.

كما عرفته اتفاقية هامبورغ 1978 في فقرتها الثالثة من المادة الأولى " الشاحن كل شخص أبرم عقد أو أبرم بإسمه يسلم البضاعة إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع بإسمه نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري<sup>(1)</sup>.

أما إتفاقية روتردام 2009، فقد عرفه في فقرتها الثامنة من المادة الأولى بأنه " الشاحن يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الناقل"<sup>(2)</sup>.

ويقوم الشاحن حسب المادة 751 من القانون البحري الجزائري على " يستطيع الشاحن بعد تحميل البضائع على متن السفينة أن يطالب بأن تتضمن وثيقة الشحن عبارة " مشحونة وكذلك إس السفينة وبيان وتاريخ التحميل".

من خلال هذه المادة، يتضح أن الشاحن يباشر أعمالا مادية تتمثل في عملية الشحن، أما الأعمال القانونية التي يباشرها، فيمكن استخلاصها من خلال نص المادة 748 ق ب ج على " بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيود الهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.

كما نصت المادة 772 ق ب ج على: يجب على الشاحن او من ينوب عنه أن يقدم البضاعة في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، يدفع

---

(1) \_ الفقرة 03 من المادة 01 من إتفاقية هامبورغ بشأن نقل البضائع عن طريق البحر 31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1992.

(2) \_ الفقرة 08 من المادة 01 من إتفاقية روتردام بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر، "الشاحن هو الذي يبرم العقد"، 23 سبتمبر 2009.

تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها...".

بالاعتماد على المادتين السابقتين، يتضح أن الشاحن يقوم بأعمال قانونية من أبرزها تسليم البضاعة إلى الناقل أو من ينوب عنه، ولا يمنع ذلك من أن يكون الشاحن وكيلا عن المرسل إليه في عملية التسليم، كما يمكن أن توضع لديه البضائع بصفته جهة حافظة لها.

ومن زاوية خاصة، قد تبدو مهام مقاولة المناولة، نظرا لاستحالة وجود شخصين يؤديان نفس المهام داخل نفس الميناء، وبالتالي فإن الاختلاف في التسمية بين " الشاحن " ومقاول المناولة يرتبط بالنظام القانوني المعتمد في كل دولة وكل ميناء.

أما فيما يخص لجوء المشرع إلى استخدام مصطلحين الشاحن والمتناول رغم تشابه المهام بينهما، فذلك يرجع إلى التزام الجزائر بالمضمون الاصطلاحي للاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها وصادقت عليها، على غرار اتفاقية بروكسل لسنة 1924<sup>(1)</sup> وهذا ما دفع المشرع الجزائري إلى اعتماد بعض المصطلحات الواردة في تلك الاتفاقيات وإدراجها ضمن تشريعاته البحرية، بهدف توافيقها مع التطورات والمفاهيم القانونية الدولية المعمول بها في مجال القانون البحري.

(1) \_معاهدة بروكسل الخاصة لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن تعرف باسم قواعد لاهاي المؤرخة في 25 أوت 1924، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931، وعدلت بموجب بروتوكول في سنة 1968، ثم عدلت مرة أخرى في سنة 1969.

## ثانياً: المرسل إليه.

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 على نسخة من وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، فبناء على وثيقة نقل صحيحة".

من خلال هذه المادة يمكن تعريف المرسل إليه هو كل شخص طبيعي أو معنوي والذي يتم إبرام عقد النقل لمصلحته، ويكون هو مالك البضاعة المنقولة كما عرفته إتفاقية هامبورغ لسنة 1978<sup>(2)</sup> في المادة الأولى الفقرة الرابعة أنه: " الشخص الذي له الحق في تسلم البضاعة....".

أما إتفاقية روتردام لسنة 2009<sup>(1)</sup> عرفت المرسل إليه في الفقرة الحادية عشر من المادة الأولى: " المرسل إليه يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو ستسند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

فالمرسل إليه يمكن أن يكون الطرف الثاني في عقد المناولة المينائية إذا قام بطلب خدمات مقاول مناولة معين من أجل القيام بعمليات الشحن أو التفريغ أو القيام بأعمال قانونية، ويمكن أن يكون هو نفسه الشاحن، وهذا عندما تكون شركات تجارية لها فروع في دول مختلفة ويكون لها موانئ تقوم بشحن البضاعة في الميناء الرئيسي لهذه الشركة، وهو ميناء القيام بإرسالها إلى فرع لها في دولة معينة، ويكون لهذا الفرع ميناء في تلك الدولة

(2) \_ الفقرة 04 من المادة 01 من إتفاقية هامبورغ بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، 31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1992.

(1) \_ الفقرة 11 من المادة 01 من إتفاقية روتردام بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر، 23 سبتمبر 2009.

والذي يقوم بعمليات التفريغ، وبالتالي يكون الشاحن هو مالك البضاعة وهو نفسه المرسل إليه.

وقد لا يكون المرسل إليه هو نفسه الشاحن، مما يجعل المرسل إليه وقد لا يكون المرسل إليه هو نفسه الشاحن، مما يجعل المرسل إليه يبرم عقد مناولة مقابل المناولة من الأجل القيام بالأعمال المادية مثل الشحن والتفريغ مقابل أجر.

### ثانياً: المحل.

يعد المحل الركن الثاني في عقد المناولة المينائية، ويتمثل في تنفيذ الأعمال المادية المينائية التي يتفق عليها الطرفان، مثل شحن البضائع، تفريغها، نقلها وغيرها من العمليات ويشترط في هذا العقد أن يكون المحل محددًا وواضحًا، بحيث لا يصح العقد دون وجود التزام من المقاول بأداء هذه الأعمال المادية<sup>(1)</sup>.

بعد عقد المناولة المينائية محلاً مزدوجاً، يجمع بين أعمال مادية وأخرى قانونية، ويحدد ذلك بحسب نوع العمل المطلوب تنفيذه فعلى سبيل المثال، إذ طلب الناقل من المقاول شحن البضاعة فقط، فإن المحل يقتصر على العمليات المادية، أما إذا طلب تنفيذ أعمال قانونية مثل التمثيل أمام السلطات أو الجهات الرسمية (كالوكالة أو الوديعة) فإن محل العقد يصبح قانونياً.

(1) \_ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الإلتزام بوجه عام، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 203-215.

(2) \_ كمال حمدي، المرجع السابق، ص76.

وفي بعض الحالات، قد يجتمع في محل عقد المناولة نوعان من الأعمال المادية والقانونية ليصبح المحل مزدوجا، ويتشترط في محل عقد المناولة المينائية توفر الشروط التالية<sup>(2)</sup>:

- أن يكون محل عقد المناولة المينائية ممكنا غير مستحيل.
- أن يكون معينا أو قابل للتعيين.
- أن يكون موجودا أو محتمل الوجود.
- أن يكون مشروعاً.

### ثالثا: السبب:

يعرف السبب بأنه الغاية المباشرة أو الهدف الأساسي الذي يسعى الملتزم إلى تحقيقه من وراء التزامه ففي عقد المناولة، يتمثل سبب التزام المقاول شحن أو تفريغ البضاعة، وكذا قيامه بأعمال قانونية، في حصوله على الأجر المتفق عليه مقابل هذه الخدمات ومن ناحية أخرى فإن التزام الطرف الثاني في العقد، سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه يدفع الأجرة يعود سببه إلى التزام المقاول بتنفيذ عمليات الشحن والتفريغ، إلى جانب قيامه بالأعمال القانونية المرتبطة بذلك<sup>(1)</sup>.

---

(1) \_ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية العقد، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 467-475.

## المطلب الثاني: إثبات عقد مناولة البضائع.

عند الرجوع إلى خصائص عقد المناولة المينائية، نجد أنه يعد من العقود التجارية بالنسبة لكل من المتعاقدين، أي المقاول والناقل، ويعتبر تجارياً سواء من جهة الشاحن أو الجهة المستقبلية (المرسل إليه)، وبما أن العقود التجارية تُثبت بكافة وسائل الإثبات، فيمكن إثبات هذا العقد باستخدام مختلف الطرق القانونية، أما إذا كان العقد مدنياً، فهنا يتشترط إثباته بالطرق المدنية للإثبات.

ويتم إثبات عقد المناولة المينائية عند تسليم المقاول البضاعة إلى الجهة الناقلة من خلال إيصال الشحن الصادر عن المقاول، أما عند تسليم البضاعة في ميناء الوصول، فيثبت ذلك بموجب إيصال التسليم، في هذا المطلب سوف نقوم بالتطرق إلى حرية الإثبات في المواد التجارية في الفرع الأول وطرق الإثبات المعتمدة من طرف المؤسسة المينائية في الفرع الثاني.

## الفرع الأول: حرية الإثبات في المواد التجارية

تتميز الأعمال التجارية عن غيرها من الأنشطة بسرعة التعامل وضرورة الإئتمان من طرف لآخر فهي تتطلب أدوات مرنة تسهم في تسهيل الدفع وتنشيط الحركة التجارية، ويعد هذا الابتعاد عن الشروط الشكلية الصارمة التي تميز المعاملات المدنية أحد أبرز خصائص الأعمال التجارية. ومن هنا فإن تنظيم المسائل التجارية يعتمد بشكل رئيسي على مبادئ خاصة تتناسب مع طبيعتها<sup>(1)</sup>.

لاشك أن الإثبات في المواد التجارية يستند إلى القاعدة العامة التي تتيح حرية الإثبات بكافة الوسائل، دون التقيد بشكل معين ولذلك، فإنه يسمح بإثبات التصرفات القانونية

(1) \_ فيلالي رضوان، حرية الإثبات في المواد التجارية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، السنة الجامعية 2018، ص 07.

التجارية بأي وسيلة متاحة مثل الشهود، المراسلات والفواتير وغيرها من الطرق، دون إشتراط الكتابة أو وجود مستند رسمي.

ويعود هذا التيسير في الإثبات إلى طبيعة الحياة التجارية التي تتطلب السرعة في إنجاز المعاملات، وتبسيط الإجراءات بما يساهم في تسهيل التبادل التجاري بين الأطراف.

ويلاحظ في هذا السياق أن الحياة التجارية تختلف تماما عن المعاملات المدنية التي تعرف بطابعها البطيء، حيث يسعى التاجر لتحقيق الربح السريع من خلال نشاط مكثف ومخاطر عالية، ولهذا فإنه يحتاج إلى مرونة في التعامل، مما يجعل سرعة التصرف أمرا ضروريا في بيئة التجارة، حيث يعتبر الوقت عنصرا ثمينا لا مجال لإهداره.

كلما تسارعت الحركة التجارية، زادت الحاجة إلى الثقة وسرعة التعامل، لذلك نصت المادة 30 من القانون التجاري الجزائري على إثبات العقود التجارية ويمكن أن يتم بكافة وسائل الإثبات، ومنها<sup>(1)</sup>:

- 1\_ الوثائق الرسمية.
- 2\_ الوثائق العرفية.
- 3\_ الفواتير المقبولة من الطرف الآخر.
- 4\_ المراسلات المتبادلة.
- 5\_ دفاتر التاجر المنتظمة.
- 6\_ أية وسيلة أخرى تراها المحكمة مناسبة وقابلة للإقناع.

(1) \_ المرجع السابق، ص 08.

أما فيما يتعلق بالأعمال المدنية، فيشترط فيها الإثبات بالكتابة إذا تجاوزت قيمة التصرف القانوني 100.000 دينار جزائري، وذلك تطبيقاً لأحكام المادة 333 من القانون المدني الجزائري.

### الفرع الثاني: طرق الإثبات المعتمدة من طرف المؤسسة المينائية

تعتمد في المؤسسة المينائية عدة طرق لإثبات مختلف المعاملات والعمليات التي تتم داخل الميناء، سواء تعلق الأمر بإثبات تنفيذ عقد المناولة، أو إثبات حصول الضرر للبضائع أو تأكيد قيام طرف معين بواجباته. وتتمثل أبرز طرق الإثبات المعتمدة فيما يلي:

تعتبر المستندات والمحركات الرسمية، مثل سندات الشحن، والفواتير، والتقارير الفنية من أهم وسائل الإثبات، إلى جانب المراسلات الإلكترونية بين الأطراف، وخاصة في ظل التحول الرقمي الذي تشهده المؤسسات المينائية.<sup>(1)</sup> كما تعتمد المؤسسة على الشهادات الصادرة عن أعوان الميناء، كالمراقبين أو مسؤولي الأرصفة، إلى جانب محاضر المعاينة التي تحرر عند وقوع حادث أو نزاع. ولا يغفل دور الصور الفوتوغرافية والتسجيلات التي قد تكون دليلاً بصرياً على وقوع الضرر أو طريقة التنفيذ، هذا بالإضافة إلى إمكانية الاستعانة بخبراء لتقديم تقارير فنية دقيقة خاصة في حال وقوع نزاع تقني. وفي بعض الحالات، يمكن اعتماد القرائن القضائية المستخلصة من سياق الوقائع والوثائق المتاحة، إلى جانب الإثبات بشهادة الشهود إذا سمح القانون بذلك، وخاصة في المعاملات ذات الطابع التجاري.<sup>(2)</sup>

في نهاية هذا الفصل وبعد إستعراض ماهية عقد مناولة البضائع وخصائصها، وكيفية

تكوين عقد مناولة البضائع وطرق إثباته، نتطرق في الفصل الثاني إلى دور المؤسسة

(1) أنظر الملحق رقم 05، محضر إثبات تحفظات أو كشف التحفظات، ص 68.

(2) مقابلة مع السيد عزيز سراج رئيس مصلحة تخطيط وحركة البضائع، يوم 19 جوان 2025، على الساعة 10 صباحاً، المؤسسة المينائية.

المينائية والإجراءات المعمول بها والمتمثلة في الأعمال المادية الشحن، الرص، التفكيك،  
التفريغ والتخزين .

**الفصل الثاني:**

**إجراءات مناولة البضائع عند**

**الانطلاق وعند الوصول**

## الفصل الثاني: إجراءات مناولة البضائع عند الإنطلاق وعند الوصول

تعد مناولة البضائع في مرحلتي الإنطلاق والوصول من أهم مراحل تنفيذ عملية النقل البحري، لما لها من أثر مباشر على سلامة البضاعة وكفاءة وسلاسة التوريد. ففي ميناء الإنطلاق تبدأ الإجراءات بشحن البضاعة وتوثيق حالتها، ثم رصها داخل السفينة بطريقة تضمن حمايتها طوال الرحلة. أما عند الوصول تستكمل العملية عبر فك وتفريغ البضاعة ووضعها في المخازن.

وتختلف هذه الإجراءات من حيث طبيعتها والمسؤوليات المترتبة عنها، كما تخضع لضوابط تنظيمية وقانونية، تهدف إلى ضمان سلامة البضائع، وحماية حقوق الأطراف المتعاقدة لذا فإن فهم الإجراءات بدقة يعد ضروريا لتحقيق الجودة اللوجيستية في عمليات النقل، وتفادي النزاعات المتعلقة بالخسائر والتلف.

ونظرا لأهمية هذا الموضوع سنتطرق في هذا الفصل إلى إجراءات مناولة البضائع عند الإنطلاق (المبحث الأول)، وإجراءات مناولة البضائع عند الوصول (المبحث الثاني).

## المبحث الأول: إجراءات مناولة البضائع عند الانطلاق

تمثل إجراءات مناولة البضائع عند الإنطلاق الخطوة الأولى في سلسلة عمليات النقل البحري، حيث تبدأ البضاعة رحلتها من الميناء إلى السفينة وتشمل هذه المرحلة شحن البضائع ثم رصها داخل عنابر السفينة بطريقة منظمة وأمنة، ويعد كل من الشحن والرص عمليتين أساسيتين لضمان إستقرار البضائع أثناء الرحلة البحرية، وتجنب تعرضها للتلف أو الإنزلاق ولذلك يتم تنفيذ هذه الإجراءات وفق معايير فنية دقيقة، وتحت إشراف متخصصين لضمان سلامة الشحنة وكفاءتها في النقل.

وسنتطرق في هذا المبحث إلى شحن البضاعة (المطلب الأول)، ورص البضاعة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: شحن البضاعة

يقصد بعملية شحن البضاعة في القانون البحري تلك المرحلة التي يتم فيها تحميل البضائع فعليا من أرصفة الميناء إلى متن السفينة المخصصة لنقلها، سواء داخل مخازن السفينة أو على سطحها، وذلك تمهيدا لانطلاقها نحو وجهتها المحددة وتعد هذه العملية من أهم وأدق مراحل النقل البحري، لأنها تشكل نقطة التحول من الحياة المادية للبضاعة من قبل الشاحن إلى مسؤولية الناقل وتنشأ عنها آثار قانونية مهمة تؤثر على العلاقة التعاقدية بين الطرفين<sup>(1)</sup>.

وتتميز واقعة شحن البضاعة بأنها واقعة مادية ملموسة، مما يعني أنه يمكن إثباتها بكافة وسائل الإثبات المتاحة قانونا، سواء من خلال المستندات أو الشهود أو الصور أو أي

(1) \_ محمد الأمين شرفي، القانون البحري الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2016، ص 125.

دليل آخر يثبت أن البضاعة قد تم تحميلها بالفعل على السفينة، ومع ذلك فإن الوسيلة الأكثر استخداما لإثبات عملية الشحن<sup>(1)</sup>.

هي سند الشحن وهي وثيقة تصدر عادة من قبل الناقل أو من يمثله، وتشكل الإثبات الرسمي والأساسي لإتمام الشحن. سند الشحن لا يعتبر فقط دليلا على حصول الشحن بل هو وثيقة ذات طابع قانوني وتجاري متعدد الوظائف، فهو من جهة يعد إيصال باستلام البضاعة ومن جهة ثابتة تمثل عقد نقل بين الشاحن والناقل. كما يمكن استخدامه كوسيلة ملكية البضاعة للغير في بعض الأحيان، لذلك ينظر إلى سند الشحن على أنه حيز الأساس في القانونية بين الأطراف.

ويحمل القانون البحري في المادة 733 مسؤولية شحن البضاعة إلى الناقل البحري ويعتبر ذلك من أبرز التزاماته، ولكن الناقل لا ينفذ هذه العملية بنفسه في العادة بل يفوضها إلى جهات متخصصة تعرفه باسم مقاولي المناولة، وهم عبارة عن شركات أو جهات فنية تعمل داخل الموانئ، وتكون مهمتها تنفيذ أعمال الرفع والتفريغ والتخزين، وذلك تحت إشراف أو تنسيق مع الناقل أو وكيله، ويفترض في هذه الجهات أن تملك الخبرة الفنية والمعدات المناسبة لضمان تنفيذ عملية الشحن بشكل سليم وآمن.<sup>(2)</sup>

ومن النقاط القانونية الهامة في موضوع شحن البضاعة ما يتعلق بالحالات التي يتم فيها تحميل البضائع على سطح السفينة بدلا من مخازنها الداخلية، وقد اهتم المشرع بهذا النوع من الشحن نظرا لما يطرحه من مخاطر إضافية، وأخضعه لعدة شروط ضرورية لضمان صحته القانونية وسلامة العملية وهي كما يلي:

(1) أنظر الملحق رقم 02، بطاقة شحنة السفينة أو إستمارة حمولة السفينة، ص 65.

(2) راجع المادة 773، القانون البحري الجزائري.

**أولاً:** ألا يشكل شحن البضاعة على السطح خطراً على سلامة الرحلة البحرية يجب أن يتم تحميل البضاعة بطريقة لا تؤدي إلى الإخلال بتوازن السفينة أو التأثير على قدرتها على الإبحار بأمان فالبضائع الموضوعة على السطح قد تكون أكثر عرضة للتأثر بالعوامل الجوية مثل: الرياح الشديدة الأمطار، الأمواج، أو أشعة الشمس المباشرة، وقد تعرض السفينة للخطر إذا لم تحمل بشكل مدروس ولهذا يمنع الشحن على السطح إذا كانت فيه أي مخاطر تهدد سلامة الرحلة.

**ثانياً:** أنه يكون شحن البضاعة على السطح أمراً متعارفاً عليه ومألوفاً في الأعراف البحرية. بمعنى أن يكون هذا الأسلوب في الشحن مستخدماً بشكل معتاد في النقل البحري، خاصة بالنسبة لأنواع معينة من البضائع التي لا يمكن وضعها داخل العنابر مثل المعدات الثقيلة أو الحاويات الكبيرة أو البضائع الخطرة التي تتطلب تهوية مستمرة، فإذا لم يكن هذا الأسلوب معترفاً به عرفاً في الظروف المشابهة. فإن الناقل يعتبر مخالفاً لما هو متوقع منه بحكم العرف والعادة ويعمل تبعات ذلك قانوناً.

**ثالثاً:** أن يكون هناك اتفاق كتابي بين الناقل والشاحن يسمح بتحميل البضاعة على سطح السفينة. ويجب أن يكون هذا الاتفاق واضحاً وصريحاً، ويفضل أن يذكر بشكل مباشر في سند الشحن أو يضمن في عقد منفصل أو في أي وثيقة مكتوبة أخرى، ويشترط أن يكون الشاحن على علم وموافقة مسبقة على هذا النمط من الشحن، فإذا لم يوجد هذا الاتفاق الكتابي فإن القانون لا يجيز للناقل أن يحمل البضاعة على السطح من تلقاء نفسه. موافقته الصريحة وإذ لم يبلغ الناقل الشاحن أو تجاهل الحصول على موافقته، فإنه يتحمل المسؤولية عن أي ضرر يصيب البضاعة نتيجة هذا التصرف.

هذه الشروط الثلاثة تمثل ضمانات قانونية مهمة للشاحن، وتفرض على الناقل واجب الالتزام بالشفافية والدقة والحرص أثناء تحميل البضائع، كما تضمن ألا يستغل الشاحن،

خاصة إذا كان لا يملك الخبرة الكافية في الشؤون البحرية، وتُجبر الناقل على غلى اتخاذ تدابير تحفظ حقوق الأطراف وتقلل من فرض نشوء نزاعات قانونية.<sup>(1)</sup>

ويعد إلتزام الناقل بالتصريح الكتابي أو الإعلام المسبق عند الشحن على السطح امرا جوهريا، لأن طبيعة هذا النوع من الشحن قد ترفع احتمال تلف البضاعة أو فقدانها كليا أو جزئيا، خاصة أثناء الظروف المناخية القاسية في عرض البحر، ولهذا فإن المسؤولية القانونية تقع على الناقل إذا قام بالشحن بهذه الطريقة دون علم أو موافقة الشاحن.

ومن الجدير بالذكر أن هذه الشروط لا تتبع فقط من التشريعات المحلية، بل هي مستمدة أيضا من الإتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري<sup>(2)</sup>، مثل قواعد لاهاي فيسبي وقواعد هامبورغ، والتي تؤكد كلها على ضرورة احترام إرادة الشاحن وضمان سلامة البضاعة، وتوزيع المسؤوليات وفقا لقواعد عادلة ومتوازنة.

وبالتالي فإن شحن البضاعة لا يعد مجرد إجراء تقني بل هو نقطة محورية في العلاقة القانونية بين الناقل والشاحن، وتبنى عليه مسؤوليات متعددة تبدأ من لحظة تسلّم البضاعة وتستمر إلى غاية تسليمها في ميناء الوصول وكل تقصير أو تجاوز في هذه المرحلة قد يؤدي إلى التزامات مالية وتعويضات قانونية تقع على عاتق الناقل.

ويتضح أن علمية شحن البضاعة في القانون البحري خاصة في حالة الشحن على السطح تحتاج إلى قدر كبير من الدقة والتنظيم والتنسيق والشفافية بين جميع الأطراف، مع

(1) \_ نقلا عن بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية، أطروحة

دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، 2011-2012، ص128

(2) \_ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع عن طريق البحر (قواعد هامبورغ)، المواد من 05 إلى 09 المتعلقة

بمسؤولية الناقل.

مراعاة الشروط القانونية والفنية، والحفاظ على حقوق ومصالح كل من الشاحن والناقل بما يضمن نجاح عملية النقل البحري بشكل آمن ومنظم<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني: رص البضاعة.

رص البضاعة وهو العملية التي يتم فيها تنظيم وترتيب الحمولة على ظهر السفينة أو داخل عابرها بطريقة علمية ومنظمة. والهدف من الرص هو ضمان سلامة البضائع والمحافظة على توازن السفينة أثناء الملاحة، وتتم عملية الرص وفقا لخطة دقيقة تراعي طبيعة البضائع، وزنها، حجمها وأماكن تفريغها، والرص لا يعني فقط وضع البضائع داخل السفينة بل يشمل تثبيتها جيدا حيث لا تتحرك أثناء الرحلة.

تقوم السفينة فور الإنتهاء من التحميل بعملية الرص تحت إشراف ضابط مختص يعرف بالضابط الملاحي، حيث يتعاون الضابط الملاحي مع ربان السفينة الذي يتحمل المسؤولية الكاملة عن سلامة السفينة والبضائع، والرص يتم حسب قواعد تقنية تراعي توزيع الأوزان بالتوازن بين الجوانب الأمامية والخلفية واليمنى واليسرى للسفينة<sup>(2)</sup>.

البضائع الثقيلة توضح في القاع والخفيفة في الأعلى لتفادي انقلاب الحمولة، حيث تستخدم أدوات ووسائل مساعدة في عملية الرص، مثل الألواح الخشبية، الحبال، الكتل المطاطية والوسادات الواقية.

أما البضائع الحساسة أو القابلة للتلف يتم رصها بعناية خاصة مع مراعاة التهوية والحماية من الرطوبة، عملية الرص تشمل أيضا الفصل بين البضائع المتضادة (مثل المواد

(1) \_مقابلة مع السيد عزيز سراج، رئيس مصلحة تخطيط وحركة البضائع، يوم 23 أبريل 2025، على الساعة 14:30، في المؤسسة المينائية.

(2) \_نقلا عن بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع، وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية، أطروحة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012، ص 128.

## الفصل الثاني: إجراءات مناولة البضائع عند الانطلاق وعند الوصول

الكيميائية والغذائية)، كما ترتب البضائع وفق تسلسل موانئ التفريغ، حيث لا تضطر السفينة إلى إعادة ترتيب الحمولة لاحقاً، ويعتبر الرص الجيد عنصراً أساسياً في نجاح الرحلة البحرية وسلامة البضائع.

وأي تقصير أو خطأ في عملية الرص قد يؤدي إلى تلف البضائع أو سقوطها أو انقلابها، وفي حالات شديدة، قد يؤدي سوء الرص إلى اختلال توازن السفينة بالكامل، لذلك يعد الرص مسؤولية فنية وقانونية بالغة الأهمية<sup>(1)</sup> قانونياً يتحمل الناقل البحري (أو مالك السفينة) المسؤولية الأولى عند رص وتثبيت البضائع، وهذه المسؤولية لا يمكن للناقل التنازل عنها أو تحويلها إلى الشاحن إلا في حالات نادرة، حيث يظل الناقل ملتزماً بتحقيق سلامة البضائع من لحظة استلامها حتى تسليمها، وبالتالي فإن الإخلال بعملية الرص يعدّ إخلالاً بعقد النقل البحري، وفي حالة تلف أو فقدان البضاعة بسبب رص غير سليم يمكن للشاحن المطالبة بالتعويض ويقع عبء الإثبات على الناقل لإثبات أنه لم يكن مخطئاً أو أن الضرر ناتج عن قوة قاهرة.

وقد اعترف القضاء بأن عملية الرص يمكن إثباتها بكافة وسائل الإثبات، ومنها التقارير الفنية، الصور، الشهادات، بوليصة الشحن أو محاضر الخبرة، تطرق القضاء الجزائري إلى مسألة الخطأ في الرص في قرار المحكمة العليا ملف رقم 73657 بتاريخ 22 يونيو 1991<sup>(2)</sup> ومما جاء في قرارها ما يلي:

" إن الناقل التهرب من التزامه بالرصد والتثبيت بإثارة القوة القاهرة، إلا أن عليه يثبت عدم القدرة على المقاومة يفهم من هذا القرار أن مجرد الادعاء بوجود قوة قاهرة غير كافي

(1) \_ المرجع السابق، ص 128.

(2) \_ نقلاً عن قرار المحكمة العليا الجزائرية، ملف رقم 73657، بتاريخ 22 جوان 1991، حيث قضت المحكمة بوجود التزام الناقل البحري باتخاذ التدابير الفنية لضمان سلامة البضاعة أثناء الشحن، لاسيما من خلال توثيق عملية الرص والتثبيت وتحمله المسؤولية في حال الإخلال بتلك الإجراءات، ولو تعذر إثبات الإهمال المباشر من طرفه.

بل يعيد على الناقل أن يثبت أن لم يكن ممكن التوقع بأي وسيلة، كما يجب أن يثبت أنه لم يكن بمقدوره مقاومة آثار هذا الحدث حتى باستخدام أقصى درجات الحذر، وهذا لم يتمكن الناقل من إثباته في تلك القضية باعتبار مخطئا ومسؤولا".

وما يميز هذا القرار القضائي، هو أنه اعتبر الخطأ في الرص خطأ تجاريا لا ملاحيا، والخطأ الملاحى يعفى الناقل، والخطأ الملاحى هو الخطأ المرتبط بالقيادة التقنية، الملاحه، التوجيه أو الاصطدام، بينما الخطأ التجاري يشمل الرص، التخزين، التثبيت، والتأخير في التسليم وهذا ما يجعل الناقل لا يستطيع التملص منه بحجة أنه خطأ ملاحى.

يفرض القرار القضائي على الناقل واجبا مزدوجا.

- القيام بالرقم على لوحة المطلوب.

- وتحمل التبعية القانونية إذا أحل بها الواجب.

أهمية هذا القرار، أنه يعزز مبدأ حماية الشاحن وحقوقه، كما يلزم الناقل بتوفير الشروط الفنية والتقنية لضمان النقل الآمن للبضائع، ويمنع الناقل من استخدام القوة القاهرة كذريعة للتملص من مسؤولياته المهنية، من الناحية العملية، يعيد على الناقل توثيق عملية الرص بدقة كأن يحتفظ بتقارير يومية، صور فنية أو سجلات رقمية، كما يجب عليه استخدام عمالة مؤهلة وخبراء رص وتثبيت كل ذلك لأجل إثبات حسن أدائه أمام القضاء عند الحاجة، وفي حال وجود تأمين بحري شركة التأمين قد ترفض التعويض إذا ثبت أن الضرر ناتج عن رص سيئ لذلك تتحقق مسؤولية الناقل تجاه الشاحن وشركة التأمين معا (1).

(1) -نقلا عن قرار المحكمة العليا الجزائرية، ملف رقم 73657، بتاريخ 22 جوان 1991، والذي قرر أن الناقل البحري ملزم بإتباع الشروط الفنية أثناء الشحن، وأن الإخلال بها يؤدي إلى تحمل المسؤولية القانونية، حتى دون وجود نية تقصيرية.

## الفصل الثاني: إجراءات مناولة البضائع عند الانطلاق وعند الوصول

وتختلف طرق وأساليب رص البضائع حسب نوع التقنية، فهناك سفن للحاويات وسفن للبضائع العامة، وسفن السوائل وكل نوع له خصائصه في الرص، في سفن الحاويات يتم الرص باستخدام نظم رقمية، لتحديد مواقع الحاويات على السطح أو داخل العنابر، أما في السفن التقليدية يتم الرص يدويا، مع الحاجة لعناية خاصة في التثبيت والتوزيع.

وإذا لم تترص بشكل صحيح، قد تتسبب في ميل السفينة أو فقدانها للإتزان، مثال ذلك إذا تم وضع البضائع الثقيلة في أحد الجوانب فقط قد يؤدي ذلك إلى غرق السفينة في الحالات القصوى، وقد حصلت حوادث بحرية كثيرة، نتيجة رص غير متوازن عند استخدام الحاويات يجب توزيع الأوزان بشكل متجانس، كما يمنع وضع الحاويات الخطرة بالقرب من البضائع الغذائية أو القابلة للاستغلال كل هذا ضمن مسؤوليات الناقل، وعلى الناقل التأكد من أن عملية الرص تتم وفقا للمعايير الدولية مثل:

1- كود الرص والتثبيت الدولي (CSS Code).

2- إتفاقيات منظمة الملاحة البحرية الدولية (IMO).

3- قواعد الأمن والسلامة البحرية (SOLAS).

وهذه المعايير تفرض على الناقل اتباع خطوات فنية دقيقة لتفادي الحوادث، كما تلزم السفن بعمل وثائق تثبت إجراءات الرص<sup>(1)</sup>.

---

(1) \_الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (solas)، 1974، الفصل السادس، المواد المتعلقة بتثبيت البضائع، و كود الرص والتثبيت (css code)، الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (Imo)، الذي يشترط توثيق إجراءات الرص و التثبيت بشكل دقيق.

ومن الناحية القانونية، يعتبر عقد النقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة، وهي توصيل البضائع سليمة، فإذا ثبت أن التلف نتج عن رص سيء، فالمسؤولية تقع على عاتق الناقل مباشرة، ولا يكفي أنه بذل الجهد، بل يجب أن يثبت أنه ابتغى الإجراءات السليمة.

وفي بعض الحالات، يوكل الرصّ إلى شركات متخصصة، لكنّ المسؤولية تبقى على عاتق الناقل. إذ لا يعفى من مسؤوليته بتفويض العمل لطرف ثالث، ما لم يبرم اتفاق صريح مع الشاحن على ذلك.

والبضاعة التي يتم رصّها دون تثبيت جيد يمكن أن تتحرك بفعل الأمواج أو الرياح وتسبب تلقاً لبقية البضائع وقد تؤدي إلى اصطدام داخل العنابر أو تسرب أو حتى حريق.

وفي بعض القضايا ثبت أن استخدام مواد تثبيت رديئة مثل (حبال تالفة أو خشب غير معالج) تسبب في تلف البضائع، وهنا يعتبر القضاء أنّ الناقل أخل بواجب العناية.

أمّا إذا تسببت قوة خارجية كالعواصف الشديدة في تحريك البضائع رغم التثبيت الجيد فيمكن إعفاء الناقل إذا أثبت تطبيق معايير كاملة، وهذا ما يعرف بالإثبات المزدوج.

- إثبات اتخاذ جميع الاحتياطات الفنية.
- إثبات أنّ الضرر كان لا يمكن مقاومته.

حيث يعتبر القضاء الفرنسي والمصري والمغربي، كذلك أن الرص والتثبيت مسؤولية الناقل ولا يعفى منها إلا بإثبات خارق<sup>(1)</sup>. وفي بعض قرارات المحاكم الجزائرية، تم اعتبار تأخير وتفريغ البضائع بسبب غير منتظم خطأ تجارياً يوجب التعويض. لأن سوء الرص يؤدي إلى تعقيد عملية التفريغ مما يحمل الشاحن تكاليف إضافية، والبوليصة البحرية (بوليصة الشحن) قد تتضمن ملاحظات عند الرص مثل: " ثم رصها على مسؤولية الشاحن"

(1) \_أحمد علي، مسؤولية القاضي المدنية عند الإخلال بواجباته، (بيروت: دار المنارة للنشر، 2021)، ص 38.

لكن مثل هذه العبارات لا تعفي الناقل، إلا إذا ثبت أن الشاحن أشرف فعلا على عملية الرص، وفي الممارسة العلمية يفضل أن يرافق الشاحن أو ممثله عملية الرص لضمان سلامة بضائعه، لكن مثل هذه العبارات لا تعفي الناقل إلا إذا ثبت أن الشاحن أشرف فعلا على عملية الرص، وفي الممارسة العملية، يفضل أن يرافق الشاحن أو ممثله عملية الرص لضمان سلامة بضائعه، لكن إذا لم يحضر يبقى الناقل مسؤولا عن الترتيب الصحيح والأمن للبضائع.

وينصح بتصوير عملية الرص وتوثيقها بالفيديو لحماية الحقوق في مجال وقوع نزاع لاحق كما يجب على الأطراف توثيق، نوع التثبيت المستخدم والموارد المستعملة في ذلك.

من الجدير بالذكر، أن بعض البضائع تتطلب نوعا خاصا من الرص مثل الزجاج، الأدوية أو الأجهزة الإلكترونية<sup>(1)</sup>، ويعد الإخلال بهذه الشروط تقصيرا في الالتزام التعاقدية. ففي القانون البحري الجزائري، تعمل المواد التنظيمية الناقل مسؤولية سلامة الحمولة أثناء الرحلة بأكملها، ومن ضمن ذلك الرص.

أما في القانون الدولي، فتفرض غرامات أو عقوبات على السفن التي لا تحترم قواعد الرص إذا تسببت في حوادث أو تلوث بحري، والرص لا يعد فقط من مسؤوليات السلامة، بل من وسائل احترام العقد البحري وتحقيق العدالة في التنفيذ، ولهذا تعد عملية الرص جوهرية في تحديد مسؤولية الناقل، وتستخدم كعنصر رئيسي في التحقيقات البحرية بعد وقوع حوادث<sup>(2)</sup>.

(1) \_أنظر الملحق رقم 07، ورقة تسجيل الحاويات أو كشف تتبع الحاويات، ص70.

(2) \_بلقاسم سلطانية، المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004، ص 145.

## المبحث الثاني: إجراءات مناولة البضائع عند الوصول.

تعد مناولة البضائع عند وصول السفن إلى الموانئ من المراحل الأساسية في دورة النقل البحري، حيث تبدأ عملية انتقال البضائع من السفينة إلى البر إذ أنها تبدأ بمرحلة جديدة و التي تتضمن ثلاث عمليات مترابطة فك البضائع، وتفريغها، ووضعها في المخازن، وتنفذ هذه العمليات وفق إجراءات دقيقة، تهدف إلى ضمان سلامة البضائع وتسليمها إلى أصحابها أو إلى الجهات المختصة بأقل قدر من التلف أو الفقد، تبدأ العملية بفك البضائع والتي تعني إزالة وسائل التثبيت والربط التي تم استخدامها أثناء الشحن لحماية البضائع من الحركة أو التلف خلال الرحلة البحرية، تلي ذلك مرحلة التفريغ، وهي العملية يتم فيها نقل البضائع فعلياً من عنابر السفينة إلى الرصيف باستخدام وسائل الرفع المناسبة كالروافع أو الرافعات الجسرية، مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة وظروف المناولة، أما المرحلة الأخيرة فهي الوضع في المخازن، حيث تنقل البضائع من الرصيف إلى المستودعات أو ساحات التخزين المؤقتة مع تسجيلها وتوثيق حالتها بدقة استعداداً لتسليمها.

تدار هذه العملية تحت إشراف مشترك بين سلطات الميناء وشركات المناولة والجهات الجمركية وغالباً ما تكون محكومة باتفاقيات وقوانين بحرية تنظم العلاقة بين جميع الأطراف وتعد الدقة والسرعة والسلامة عناصر أساسية في نجاح هذه الإجراءات لما لها من أثر على كفاءة الميناء، وتقليل التكاليف، وتسريع حركة التجارة البحرية.

وسنتطرق في هذا المبحث إلى فك وتفريغ البضاعة (المطلب الأول)، الوضع في المخازن (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: فك وتفريغ البضاعة

### أ) فك البضاعة:

فك البضاعة هو أحد الأعمال الأساسية التي تتم عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول، ويقصد بفك البضاعة عملية إخراج البضائع من داخل السفينة بعد أن كانت مشغولة في عنابرها خلال الرحلة البحرية<sup>(1)</sup>، هذه العملية تتم تحت إشراف الناقل البحري وغالبا ما يتولاها ريان السفينة أو من ينوب عنه، ويعتبر الريان ممثلا عن الناقل في هذه المهمة، حيث يعمل على ضمان سلامة البضائع أثناء إنزالها. عند وصول السفينة إلى الميناء المقصود<sup>(2)</sup>، تبدأ عملية تفريغ الشحنة وهذه العملية ليست مجرد روتين، بل هي جزء مهم من عقد النقل البحري، يجب أن تتم هذه العملية بحذر شديد، نظرا لأن البضائع قد تكون حساسة أو قابلة للتلف، كما أن بعض البضائع تحتاج إلى معاملة خاصة أثناء فكها، مثل البضائع القابلة للكسر أو البضائع المبردة، يقوم طاقم السفينة بفك البضائع من أماكنها التي رصت فيها بدقة داخل العنابر، وغالبا ما يستخدمون أدوات، ومعدات مخصصة لتسهيل عملية الفك وضمن سلامة الشحنة، ويتم تنفيذ هذه العملية بناء على الترتيب المسبق الذي وضعت عليه البضائع أثناء الشحن. فعملية رص البضاعة، هدفها الرئيسي يختلف إذ يتركز على ضمان عدم تلف البضائع أو ضياعها، ففك البضاعة لا يهدف إلى تحقيق التوازن البحري كما هو الحال عند رصها، بل يهدف إلى الحفاظ على سلامة الشحنة، ومن هنا تظهر أهمية الفصل بين العاملين، فرص البضائع يهتم بالتوازن والسلامة الملاحية للسفينة، بينما فك البضائع يهتم بسلامة الشحنة

(1) \_ عبد القادر بلعروسي، شرح القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 213.

(2) \_ المادة 787 من القانون البحري الجزائري(الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976)، التي تحدد دور

الريان في الإشراف على البضاعة أثناء عمليات الشحن والتفريغ.

وإيصالها كما هي إلى أصحابها، تتم عملية الفك في الميناء الذي يحدده عقد النقل البحري، وفي أغلب الأحيان تكون هذه العملية من مسؤوليات الناقل.

لكن في بعض الحالات، قد يتفق على أن يتحمل المرسل إليه مسؤولية فك البضاعة وهنا يجب الرجوع إلى شروط العقد لتحديد من يتحمل تلك المسؤولية بدقة، كما يجب التنويه إلى أنه فك البضاعة قد يختلف، حسب نوع البضائع المنقولة فالبضائع السائلة كالمواد النفطية تحتاج إلى معدات خاصة لتفريغها. أما البضائع الصلبة أو الجافة، فقد يتم استخدام الرافعات أو الأحزمة الناقلة أو غيرها من الوسائل، وكل ذلك يهدف إخراج البضائع من السفينة بشكل منظم وآمن، وفي بعض الأحيان قد تحدث أضرار أثناء عملية الفك<sup>(1)</sup>، وهنا تطرح مسألة المسؤولية.

إذا ثبت أن الضرر ناتج عن إهمال في عملية الفك فإن الناقل قد يكون مسؤولاً قانوناً، ولكن إذا كان الضرر بسبب طبيعة البضاعة نفسها، أو بفعل قوة قاهرة، فقد يعفى الناقل من المسؤولية<sup>(2)</sup>.

من الناحية الفنية، يبدأ طاقم السفينة بفتح العنابر بعناية، ثم يتم تحديد ترتيب تفريغ البضائع بحسب أولويات المرسل إليهم، ويجرى ذلك بالتنسيق مع سلطات الميناء و فرق التفتيش والجمارك، وفي كل مرحلة من مراحل الفك، تسجل البيانات اللازمة حول البضائع التي تم إخراجها، ويتم المطابقة هذه البيانات مع مستندات الشحن والفواتير الخاصة بكل شحنة، فأبي اختلاف أو نقص يجب أن يسجل رسمياً، حتى تنشأ منازعات لاحقاً، وفي نهاية

(1) \_الملحق رقم 04، تقرير العمل أو تقرير مهني، ص 67.

(2) \_مقابلة مع السيد عزيز سراج رئيس مصلحة تخطيط وحركة البضائع يوم 24 أبريل 2025 على 09:30 صباحاً، في المؤسسة المينائية سكيكدة.

عملية الفك يتم تسليم البضائع إلى أصحابها أو من ينوب عنهم ويتم ذلك بعد التأكد من سلامة البضاعة ومطابقة الكميات. وفي بعض الموانئ الحديثة، تستخدم تقنيات متطورة لتسريع وتسهيل عملية فك البضاعة مثل استخدام الحواسيب لتسجيل البيانات والرافعات الآلية وأنظمة التتبع الإلكتروني<sup>(1)</sup>. ويمكن القول إن عملية فك البضائع تمثل جزءاً لا يتجزأ من عملية النقل البحري، فهي حلقة الوصل الأخيرة بين السفينة والمستلم النهائي للبضاعة ولذلك يجب أن تنفذ بدقة وتنظيم نقل لما على حقوق جميع الأطراف المعنية، فالناقل يتحمل مسؤولية قانونية وأخلاقية تجاه أصحاب البضائع وريان السفينة هو اليد المنفذة لتلك المسؤولية بصفته ممثلاً للناقل في الميناء، ويجب أن يتم كل شيء وفق الأصول القانونية والمعايير الفنية المتعارف عليها في النقل البحري.

### ب) تفريغ البضاعة:

يقصد بتفريغ البضاعة في السياق البحري عملية إخراج البضاعة من السفينة، وهذه العملية تتم عادة عندما تصل السفينة إلى الميناء المقصود، يتم نقل البضائع من السفينة إلى رصيف الميناء مباشرة، أو قد يتم تفريغها أولاً في مراكب صغيرة تعرف " بالصنادل " ثم تنقل،<sup>(2)</sup> لا تستطيع السفينة الرسو بجوار الرصيف، مثلاً إذا كانت السفينة كبيرة جداً أو كان الرصيف مشغولاً في الأصل يتحمل الناقل البحري مسؤولية تفريغ البضاعة، أي أن شركة

(1) مقابلة مع السيد ميباركى لمين، مهندس إعلام الي، مسؤول عن قاعدة البيانات، يوم 24 أبريل 2025، على الساعة 13:15، في المؤسسة المينائية.

(2) المادة 02 من إتفاقية هامبورغ بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، 31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1992.

النقل أو مالك السفينة هو من يقوم بالتفريغ لكن هذا الأمر ليس دائما إلزاميا. فقد يتم الإتفاق بين الأطراف على توزيع مختلف لهذه المسؤولية ويمكن أن يتفق على أن يتحمل الشاحن مصاريف للتفريغ، أو يمكن أن توضع هذه المصاريف على عاتق المرسل إليه والاتفاق بين الأطراف هو الذي يحدد المسؤول المالي عن التفريغ، هذا الإتفاق قد يكون صريحا أو ضمن شروط سند الشحن، أحيانا يشترط على المرسل إليه أن يقوم بنفسه بعملية التفريغ، وفي هذه الحالة لا يكون الريان أو الناقل مسؤولا عن التفريغ بل تقع المسؤولية مباشرة على المرسل إليه، عندما يكون المرسل إليه هو من يتولى التفريغ، يتم إخطاره بذلك، يقوم الريان أو ممثل السفينة بإعلامه بوصول السفينة<sup>(1)</sup>، ويطلب منه أن يبدأ في تفريغ البضائع في الوقت المحدد، من المهم أن يحضر المرسل إليه فور وصول السفينة، حيث لا يحدث تأخير في عملية التفريغ<sup>(2)</sup>، لأن التأخير قد يترتب عليه آثار قانونية أو مالية، من هذه الآثار: إلزامه بدفع تعويضات أو غرامات خاصة إذا تسببت في تعطيل السفينة عن مواصلة رحلتها، ويحدث أحيانا أن يتضمن سند الشحن ما يعرف بشرط " التفريغ التلقائي"، هذا الشرط ينفي على أن الريان سيقوم بتفريغ البضائع بنفسه. ولكن على نفقة المرسل إليه لا على نفقة الناقل ويشترط هذا الشرط أيضا أن يكون المرسل إليه قد تأخر عن الحضور أي أنه إذا لك يأتي المرسل إليه في الوقت المطلوب، يتحرك الريان للتفريغ لكن التكلفة تقع على عاتق المرسل إليه، هذا يحمي مصلحة الناقل من الخسائر الناتجة عند التأخير كما يضمن استمرار عمل الميناء دون تعطيل، فالسفن لا يفترض أن تبقى في الميناء لفترة طويلة. التفريغ السريع ضرورية لدورة الشحن العالمية والتأخير يسبب اختناقا في الموانئ وتكاليف إضافية، لذلك نجد أن القانون البحري يشجع على التنظيم المسبق للتفريغ، ويتم ذلك إما باتفاقات مباشرة أو بشروط في سندات الشحن، كما أن العرف التجاري البحري يلعب دورا كبيرا في هذا

(1) \_المادة 913 من القانون البحري الجزائري، الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية العدد

102.

(2) \_الملحق رقم 06، إذن بالخروج أو وصل بالخروج، ص 69.

المجال<sup>(1)</sup>، ففي بعض الموانئ العرف هو أن يتولى الناقل التفريغ دائما، وفي موانئ أخرى يكون التفريغ من مسؤولية المرسل إليه غالبا، لذلك يجب على الشاحن والمرسل إليه فهم العرف السائد في الميناء، وأيضا الاطلاع على شروط سند الشحن بدقة لأنه الوثيقة الأساسية التي تنظم العلاقة بين الأطراف، سند الشحن قد يتضمن أيضا تفاصيل عند توقيت التفريغ، مثل عدد الأيام المتاحة للتفريغ دون دفع رسوم وتعرف هذه المدة باسم " أيام السماح" أو " الليلي المجانية"<sup>(2)</sup>. إذا تجاوز المرسل إليه هذه الفترة قد يدفع ما يسمى " غرامة التأخير" والغرامة تحتسب على أساس عدد الأيام الزائدة وقد تكون مرتفعة حسب نوع البضاعة أو حجمها، أما إذا تم التفريغ بسرعة قد يحصل المرسل عليه على " مكافأة تعجيل"، أي أن القانون البحري لا ينظم فقط المسؤوليات بل يحفز الأداء أيضا، يجب التفريق بين مصاريف التفريغ ومسؤولية التفريغ فالمصاريف تشير إلى من سيدفع المال، أما المسؤولية فتشير إلى من سينفذ العمل نفسه، قد يكون الشاحن مسؤولا عن التفريغ لكنه لا يدفع المصاريف أو العكس: قد يتحمل المرسل إليه التكاليف، لكن لا ينفذ العملية لذلك، العقود وسندات الشحن يجب أن تكون دقيقة لتجنب النزاعات عند الوصول إلى الميناء، وغالبا ما يتم التفريغ بمساعدة عمال الميناء المتخصصين وهم يعرفون كيفية التعامل مع البضائع المختلفة، فهناك بضائع تحتاج إلى معدات خاصة للتفريغ مثل: الحاويات الضخمة أو البضائع السائلة. وفي حالات معينة، يتم تفريغ البضاعة بحضور الجمارك خاصة إذا كانت هناك بضاعة تحتاج إلى فحص خاص أو كانت خاضعة للرسوم الجمركية، كل هذه

(1) \_ أحمد عوض الله، التزامات الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الإسكندرية، 2015، ص 212 .

(2) \_ بوكرمه سمير، مناولة البضائع في الموانئ الجزائرية، منشورات جامعة الجزائر 1، 2019، ص 103.

التفاصيل تعتبر جزءاً من عملية التفريغ ولذلك فإن تفريغ البضاعة عملية لوجستية وقانونية في نفس الوقت تحتاج إلى تنظيم وتخطيط وتعاون بين أطراف متعددة<sup>(2)</sup>.

الميناء نفسه يضع قواعد لتوقيت وآلية التفريغ، ويحدد ساعات العمل المتاحة للتفريغ وقد يفرض رسوماً خاصة على التأخير أيضاً، سلامة البضائع أثناء التفريغ مسؤوليته كبيرة، فإذا حدث تلف أثناء التفريغ تسأل الجهة المسؤولة سواء كان الناقل أو المرسل إليه، أو شركة الشحن حسب ما هو منصوص عليه في العقود وغالباً ما يؤدي التفريغ بسجلات رسمية تتضمن هذه السجلات الكمية والحالة وتوقيت التسليم، ويتم توقيع هذه السجلات من قبل الأطراف المعنية مثل: الريان أو ممثل المرسل إليه، أو موظف الميناء وقد تستخدم هذه الوثائق لاحقاً في أي نزاع قانوني، لذلك يجب الحفاظ عليها بدقة وشفافية<sup>(1)</sup>.

أيضاً إذا تبين أثناء التفريغ أن البضاعة تالفة، يجب الإبلاغ فوراً ويحرر محضر رسمي يسمى "محضر إثبات الحالة"<sup>(2)</sup>، قد يستخدم لاحقاً للمطالبة بالتعويض، وبهذا يتضح أن تفريغ البضاعة ليس مجرد عمل مادي، بل هو مرحلة قانونية مهمة في رحلة البضاعة البحرية تتقاطع فيها مسؤوليات قانونية ومالية وتنظيمية، لذا يجب الاستعداد لها مسبقاً من جميع الأطراف، فالشاحن عليه أن يحدد من سيتولى التفريغ والمرسل إليه عليه أن يكون مستعداً عند وصول السفينة، والناقل عليه أن يلتزم بما نص عليه في العقد، كما يجب التنسيق مع إدارة الميناء لتفادي المشاكل، لأنه أي خلل في هذه المرحلة قد يؤدي إلى خسائر كبيرة، لذلك يعد شرط التفريغ التلقائي وسيلة حماية للناقل، كما أنه يحمل المرسل إليه المسؤولية في حالة التأخير. هذه الشروط تعزز الانضباط وتقلل من النزاعات، كما تساعد

(2) \_ سعيد محمد، القانون البحري والنقل الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 132-135.

(1) \_ عبد العزيز سعد، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، ط 02، ص 253.

(2) \_ المادة 914 من القانون البحري الجزائري، الأمر 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الجريدة الرسمية، العدد

على تسريع دورة النقل والتفريغ، وفي بعض الحالات، يتم تفريغ البضاعة على دفعات وهذا يحدث إذا كانت الكمية كبيرة أو متنوعة، فيتم تفريغ كل جزء على حدى حسب الترتيب، وقد يكون هناك إشراف من جهات رقابية حكومية مثل: الجمارك أو سلطات السلامة، كل هذه الأمور يجب أن تكون مفهومة للطرفين، ويفضل كتابة كل التفاصيل في العقد أو في سند الشحن، حتى لا تكون هناك مفاجآت عند الوصول، فتفريغ البضاعة أيضا يرتبط بمفهوم "نهاية مسؤولية الناقل" أي أن مسؤولية الناقل تنتهي غالبا بعد التسليم إلى الرصيف<sup>(1)</sup> لذلك يجب أن يكون هناك وضوح في تحديد لحظة التسليم. هل التسليم عند إخراج البضاعة من السفينة؟، أم بعد توقيع المرسل إليه على استلامها؟

كل هذه الأسئلة يجب أن تكون واضحة في العقد، لأن لها آثار قانونية كبيرة في حال حدوث ضرر أو تلف أيضا، عند تفريغ البضاعة، ثم يتم تصنيفها أو فحصها للتأكد من مطابقتها الوثائق الشحن، وفي بعض الأحيان تكتشف أخطاء في الكمية أو النوع، وهنا يبدأ النزاع حول من يتحمل الخطأ. لذلك الحضور الشخصي للمرسل إليه عند التفريغ مهم جدا. يمكنه من متابعة كل شيء والتأكد من حالة البضاعة، أيضا يفضل دائما وجود تأمين يغطي مرحلة التفريغ، لأن احتمالية الخطر فيها لا تقل عن مرحلة النقل البحري وأخيرا، يجب على جميع الأطراف التعاون بمرونة، لأن عملية التفريغ تتطلب تنسيقا بين أطراف عدة مثل: الطاقم البحري، إدارة الميناء، الجمارك والمرسل إليه<sup>(2)</sup>. إن فهم كل طرف لدوره يقلل من النزاعات ويحقق سلاسة في إنهاء دورة النقل البحري، كما يجنب الأطراف خسائر التأخير أو التلف ولذلك. فإن تفريغ البضاعة يعد من أهم مراحل العملية البحرية، ويجب أن يمنح الاهتمام الكافي تنظيميا وقانونيا، ويعد أيضا جزءا من العلاقة التعاقدية بين الشاحن والناقل

(1) مقابلة مع السيد عزيز سراج، رئيس مصلحة تخطيط وحركة البضائع، يوم 28 أبريل 2025 على الساعة 9:30 في المؤسسة المينائية.

(2) المرجع السابق.

ويمثل الحلقة الأخيرة في دورة نقل البضائع وله آثار مباشرة على المرسل إليه من حيث التكلفة والسرعة.

ويجب أن تراعي فيه القوانين الوطنية والدولية بما في ذلك إتفاقيات الشحن البحري كقواعد هامبورغ أو لاهاي، التي تتناول حقوق التزامات الاطراف عند التفريغ<sup>(1)</sup>.

كما ينصح دائما باللجوء إلى شركات متخصصة بالتفريغ عند الحاجة لتوفير معدات السلامة والعمالة المدربة، وأيضا الالتزام بالإجراءات الجمركية والبيئة وفي النهاية لا بد من إدراك أن "تفريغ البضاعة ليس مجرد عملية بسيطة بل هو إجراء قانوني، تجاري، وتنظيمي مهم للغاية، ويجب ترتيبه مسبقا لضمان نجاح العملية البحرية، وضمان حقوق جميع الأطراف المعنية وبهذا قد تكون تناولنا تفريغ البضاعة من كافة الجوانب<sup>(2)</sup>.

من حيث المفهوم، المسؤوليات، التكاليف والمخاطر، أوضحنا أهمية التنسيق بين الناقل والشاحن والمرسل إليه، وضرورة وضوح الشروط والاتفاقات المكتوبة وأكدنا أن التنظيم المسبق هو مفتاح النجاح التي تعتمد على الدقة والسرعة.

### المطلب الثاني: وضع البضاعة في المخازن

بعد تفريغ البضاعة من السفينة، تبدأ مرحلة جديدة ومهمة، هذه المرحلة تعرف باسم " وضع البضاعة في المخازن" وهي الخطوة التالية لعملية الشحن البحري والتفريغ، وتعتبر من المراحل الأساسية في دورة نقل البضائع.

ويقصد بها، نقل البضائع من رصيف الميناء إلى المخازن المعدة للتخزين، هذه المخازن، قد تكون تابعة للميناء نفسه، أو قد تكون مستودعات خاصة تابعة للمرسل إليه،

(1) \_ المواد 02 و 03 من إتفاقية لاهاي 1924، إلتزامات الناقل تجاه الشاحن في حالة فقدان أو تلف البضاعة أثناء النقل البحري.

(2) \_ بن حمو إدريس، القانون البحري الجزائري، دار هومة، ط02، ص 312.

وأحيانا ينقل جزء من البضاعة إلى مخازن مؤقتة إذا لم تكن المخازن الدائمة جاهزة أو متاحة بعد. الهدف من وضع البضاعة في المخازن هو حفظها بشكل آمن، وحتى يتم فرزها، فحصها أو توزيعها لاحقا، كما أن البضائع تحتاج إلى تخزين خاص حسب طبيعتها، فالبضائع القابلة للتلف تحتاج إلى تخزين خاص حسب طبيعتها تحتاج إلى عزل وسلامة خاصة، أيضا بعض البضائع يجب حمايتها من الرطوبة أو الحشرات، لذلك تجهيزات المخازن تختلف حسب نوع البضائع وقبل تخزين البضائع يجب تسجيلها في سجلات دقيقة، تشمل هذه السجلات، الكمية الوزن، رقم سند الشحن، وتاريخ الوصول، كما يجب توثيق حالة البضاعة عند دخول المخزن وإذا كانت هناك ملاحظات على البضاعة، تسجل فوراً مثل: التلف، النقص أو العبوات المفتوحة، بعد ذلك يتم ترتيب البضائع داخل المخزن بطريقة منظمة، إما حسب نوعها، أو حسب المستورد، أو حسب وجهة التوزيع، تستخدم أنظمة حديثة في بعض المخازن لإدارة التخزين مثل: أنظمة حديثة في بعض المخازن لإدارة التخزين<sup>(1)</sup>.

مثل أنظمة الباركود والمساحات الإلكترونية أو برامج الحاسوب المتخصصة في إدارة المستودعات، هذه الأنظمة تساعد في تتبع البضائع داخل المخزن، وتقلل من احتمالية ضياع أو خلط البضائع، وأيضا تستعمل عملية الجرد لاحقا. في كثير من الأحيان، يتم التعاقد مع شركات لوجستية متخصصة تتولى مهمة هل البضاعة من الرصيف إلى المخزن، وتشرف على عملية التخزين شكل كامل، وتضمن سلامة البضائع من التلف أو الضياع، كما أن عملية التخزين تتطلب عما لا ذوي خبرة خاصة في تحميل، إنزال، وترتيب البضائع داخل المخازن وتراعى دائما قواعد السلامة المهنية المخازن مثل: تجنب تكديس الصناديق الثقيلة فوق الضعيفة، أو ترك مساحات بين صفوف البضائع لسهولة الحركة، أو استخدام الرافعات بطريقة آمنة، ويتم تحديد مسؤولية وضع البضائع في المخازن في العقد، فالمسؤول

(1) \_ليبض بن زغبة الأمين، القانون البحري الجزائري، دار هومة، ط 2002، ص 312.

عن التخزين قد يكون الناقل، أو المرسل إليه، أو شركة الشحن الوسيطة، حسب الإتفاق، وإذا لم ينص على ذلك، يرجع للعرف السائد في الميناء، وأحياناً، يتم فرض رسوم تخزين على المرسل إليه تحسب حسب عدد الأيام التي تبقى فيها البضاعة في المخزن، وتزيد هذه الرسوم إذ تجاوز المرسل إليه فترة السماح المجانية. هذه الفترة تحدد سلطة الميناء أو الشركة المالكة للمخزن، وغالباً ما تتراوح بين 03 إلى 7 أيام بعد التفريغ بعد هذه الفترة تبدأ رسوم التخزين بالزيادة، لذلك ينصح بالسرعة في استلام البضائع من المخازن<sup>(1)</sup>.

وتسمى هذه الرسوم أحياناً "رسوم أرضية"، وهي تختلف من ميناء إلى آخر حسب نظامه.<sup>(2)</sup> إذ لم يتم المرسل إليه باستلام بضاعته، قد تعرض في المزاد بعد إخطار قانوني وتحذير رسمي. ويحدث ذلك في حال لقاء البضاعة لفترة طويلة دون استلام، أو إذا كانت هناك رسوم أو ديون غير مدفوعة. وهذا ينطبق على البضائع المهجورة أو المرفوضة<sup>(3)</sup>.

كما قد تفرض غرامات إضافية إذا تسببت البضاعة في ضرر مثل: تسرب مواد خطيرة أو تلف في البضائع الأخرى، من المهم أيضاً التأمين على البضائع أثناء التخزين لأن المخاطر لا تنتهي عند وصول البضائع إلى الميناء، بل تستمر طالما أن البضاعة لم تسلم نهائياً.

المخاطر تشمل السرقة، الحريق، التلف الطبيعي أو الكوارث، لذلك ينصح بالتأمين التجاري المناسب لفترة التخزين، أيضاً في بعض الحالات قد يتم فحص البضاعة أثناء وجودها في المخزن خاصة إذا كانت البضاعة خاضعة لإجراءات رقابية مثل: الموارد، الغذائية، أو الأدوية أو الأجهزة الإلكترونية.

(1) \_ المرجع السابق .

(2) \_ محمد سامي عبد الحميد، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 280.

(3) \_ عيسى أحمد عبد الرحمن، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 198.

الجهات المختصة قد تطلب عينات للتحليل أو المراجعة، ويُمنع التصرف بالبضاعة إلا بعد اجتياز الفحص، وفي بعض الدول يمنع التخزين في الميناء لأكثر من مدة معينة ويلزم المرسل إليه بنقل البضاعة إلى مخازنه الخاصة، أو إلى منطقة جمركية مرخصة، وقد يمنع تخزين بعض الأنواع من البضائع في الموانئ مثل: المواد المتفجرة أو المشعة<sup>(1)</sup>.

هذه البضائع تخزن في مناطق مخصصة بعيدا عن البضائع العامة، أيضا يتم تقسيم المخازن حسب درجة الحرارة والرطوبة، فهناك مخازن مبردة، وأخرى جافة، وأخرى مغلقة تماما.

وهذا التقسيم يهدف إلى حماية البضائع حسب طبيعتها ومن الأمثلة: الفواكه، الأدوية الألبان، أو المنتجات القابلة للاشتعال، فبعض المخازن مزودة بأنظمة إنذار ضد السرقة والحريق، وأجهزة مراقبة لضمان الأمن، وتعمل هذه الأنظمة على مدار الساعة، كما تؤمن دورية لهذا الغرض. ويتم تعقيم بعض المخازن قبل استقبال البضائع. خاصة مخازن الأغذية والمنتجات الحساسة، أما البضائع الكبيرة الحجم مثل: الآلات والسيارات، فتخزن ساحات مكشوفة، ولكن مع تغطية مناسبة لحمايتها من العوامل الجوية، وقد تستخدم حاويات ضخمة كحوادث تخزين مؤقتة<sup>(2)</sup>، حيث تترك البضائع داخلها حتى وقت التسليم، ويتم ذلك لتوفير رسوم النقل أو لتسريع إجراءات التسليم، وهناك أيضا ما يعرفه "المخازن الجمركية"، وهي مخازن تستخدم جمركيا قبل إنهاء الإجراءات، وتدار هذه المخازن بإشراف مباشر من الجمارك، كما تحدد فيها شروط التخزين بدقة. مثل: مدى البقاء وطبيعة البضاعة، وإجراءات التفتيش، يسمح أحيانا ببيع البضائع من المخازن الجمركية بعد موافقة الجمارك، وتعرف هذه العمليات بـ: "البيع من المنطقة الحرة"<sup>(3)</sup>.

(1) \_ عبد الكريم بحري، النقل البحري والتجارة الدولية، دار هومة، الجزائر، 2015، ص 225.

(2) \_ أنظر الملحق رقم 01، تصريح بحادث، ص 64.

(3) \_ بن عيسى محمد، القانون الجمركي و التجارة الدولية، ط2، دار الهدى، الجزائر، 2015، ص 142.

يستخدم هذا النوع من التخزين لتأجيل دفع الرسوم أو لتسهيل إعادة تصدير البضائع لدول أخرى كما توجد مخازن مشتركة بين عدة مستوردين تعرف بـ: مخازن التجمع، تستخدم لتخزين البضائع الموجهة لنفس المنطقة الجغرافية، مما يقلل من تكاليف النقل لاحقاً، أما بالنسبة للمخازن المؤقتة، فهي تستخدم عند الاكتظاظ، وتوضع فيها البضائع بشكل مؤقت قبل نقلها النهائي، ولا تكون مجهزة مثل المخازن الدائمة، لكنها تعتبر بديلاً سريعاً عن الحاجة، يتم تحديد موقع التخزين عبر تنسيق مسبق بين الأطراف. إما من خلال شركة النقل، أو من خلال وكيل الشحن، ويتم إخطار المرسل إليه بعنوان وموقع المخزن ويطلب منه مراجعة المكان لتسلم البضاعة لاحقاً. وأحياناً يتم تخزين البضائع بطلب خاص من المرسل إليه<sup>(1)</sup>.

إذا لم يكن جاهزاً لتسلم البضاعة فوراً، وهذا التأخير قد يكون بسبب عدم توفر مكان في مستودعاته أو تأخر في تصاريح التوزيع أو البيع، أيضاً في بعض الحالات، قد تكون البضائع مخصصة للبيع بالجملة. فيتم تخزينها بانتظار التعاقد مع موزعين، أو لتوزيعها على فروع متعددة لذلك، التخزين جزء من التخطيط التجاري وليس فقط من النقل ويؤثر على سرعة التسويق وتوافر المنتج في السوق. كما أن مدة التخزين تؤثر على تكاليف التشغيل، فكل يوم تخزين يحسب ضمن التكاليف النهائية للبضاعة، مما يؤثر على سعر البيع وريح المرسل إليه.

لذلك تفضل الشركات، تقليل مدة التخزين قدر الإمكان، عبر تحسين التنسيق والتخطيط، كما تستخدم الآن تقنيات " التخزين الذكي"، باستخدام الروبوتات، والأرفف الآلية

(1) \_المرجع السابق.

والطائرات دون طيار، لتقليل التكاليف وتسريع عمليات الجرد والنقل. هذه الأساليب أصبحت شائعة في المخازن الكبرى والموانئ الدولية<sup>(2)</sup>.

وأخيرا يجب أن يكون وضع البضاعة في المخازن مستندا لعقد واضح، يتضمن مسؤولية كل طرف، ومدة التخزين والتكاليف، حتى لا تنشأ خلافات لاحقا بين الشاحن، الناقل والمرسل إليه، ويفضل دائما تدوين كل حركة للبضائع في سجلات مفصلة تشمل تاريخ الدخول موقع التخزين، والتحويلات بين المواقع لتسهيل المتابعة وتقليل الأخطاء كما يجب أن تكون المخازن مطابقة للمعايير القانونية، وتخضع للتفتيش الدوري من الجهات المختصة مثل: الدفاع المدني ووزارة التجارة، والجهات البيئية، وأي مخالفة قد تؤدي إلى إغلاق المخزن أو مصادرة البضائع لذلك الاهتمام بالتخزين هو استثمار في سلامة البضاعة وربحيته، لأنه يحافظ على القيمة السوقية للبضاعة، ويجنب الأطراف أي خسائر متوقعة، وبهذا يتبين أن وضع البضاعة في المخازن ليس إجراء بسيطاً، بل هو عملية متكاملة تتطلب البضاعة في المخازن ليس إجراء بسيطاً بل هو عملية متكاملة تتطلب إدارة دقيقة وتنسيق جيد بين أطراف الشحن والميناء والمخازن والسلطات الرسمية، ويعتبر التخزين أحد أعمدة التجارة البحرية واللوجيستية الحديثة ويكمل دورة وصول البضاعة من المصنع إلى المستهلك بنجاح<sup>(1)</sup>.

وفي نهاية هذا الفصل، نستنتج أن إجراءات مناولة البضائع عند الانطلاق تبدأ بمرحلة استقبال البضاعة في الميناء و تسجيلها، ثم يتم شحنها الى السفينة وفقا لخطة تحميل دقيقة تراعي التوازن والسلامة.بعد ذلك، ترص البضائع و تثبت باحكام داخل السفينة.

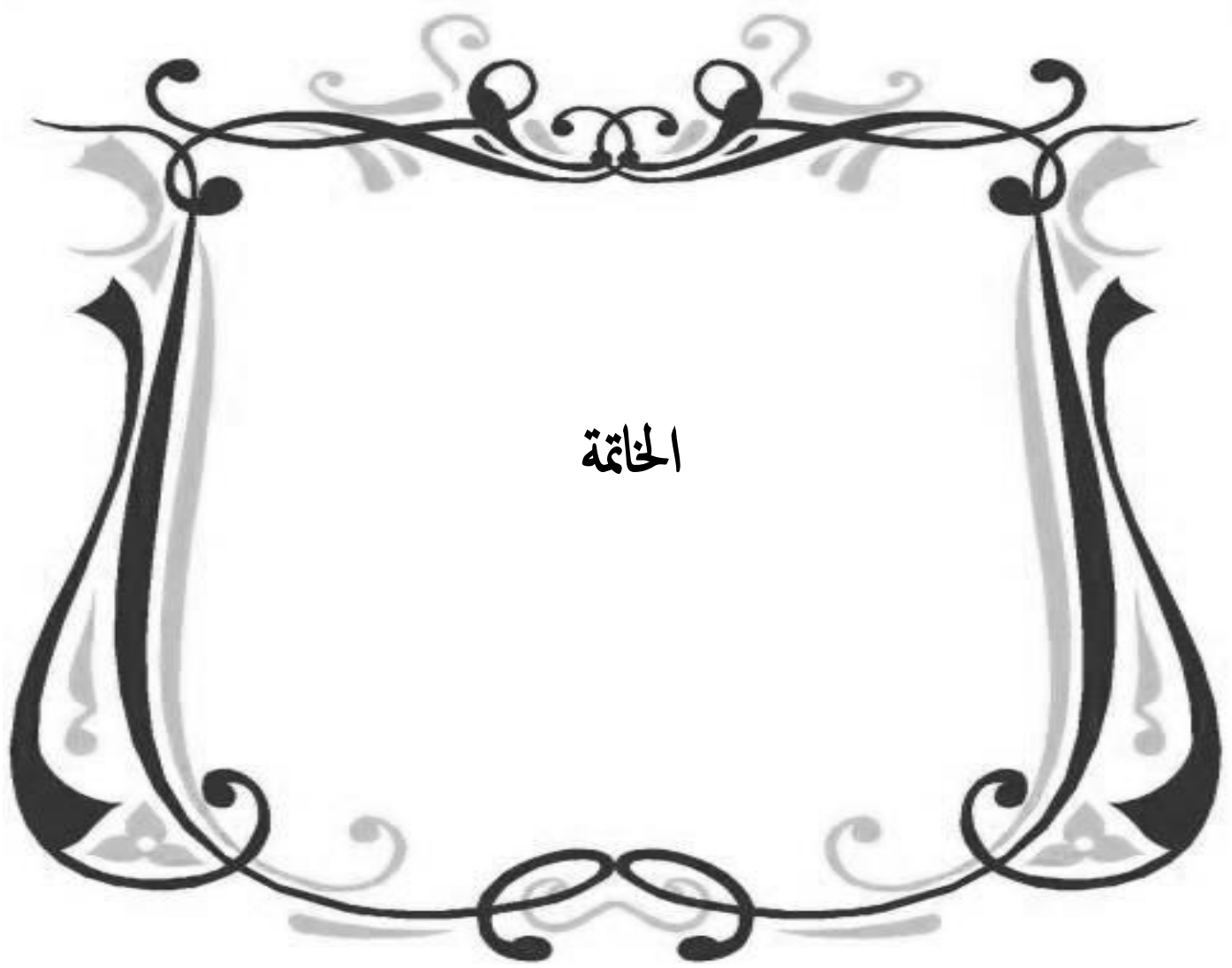
(2) \_عبد القادر بن عيسى، مشكلات التوريد والتخزين في المؤسسات الاقتصادية، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 01، 2021-2022، ص 45.

(1) \_نفس المرجع السابق، ص 52.

## الفصل الثاني: إجراءات مناولة البضائع عند الانطلاق وعند الوصول

---

عند الوصول، تفك تابضائع وتفريغ من السفينة اما مباشرة الى الرصيف او الى وسائط نقل أخرى. أخيراً، تنقل الى المخازن أو تسلّم للمرسل اليه وفقاً للإجراءات الجمركية المعتمدة.



الخاتمة

## الخاتمة:

يتضح من خلال دراستنا لموضوع مناولة البضائع في الموانئ الجزائرية، أن الجهود التشريعية التي قام بها المشرع، لاسيما القانون 98-05، قد أسست لإطار قانوني يسمح بإنفتاح هذا القطاع الحيوي أمام المبادرة الخاصة، وذلك بهدف تحسين الأداء، رفع الكفاءة وضمان تنافسية الموانئ الجزائرية على المستويين الوطني والدولي. غير أن الواقع العملي أفرز مفارقة واضحة، تمثلت في إستمرار هيمنة المؤسسات المينائية العمومية على عمليات الشحن والتفريغ، مما يطرح تساؤلات جدية حول مدى فعالية هذا الإنفتاح ومدى تحقيقه لأهدافه.

وقد بينت الدراسة أن المؤسسة المينائية، رغم دورها المحوري لاتزال بحاجة إلى تعزيز كفاءتها المهنية وتطوير قدراتها التأهيلية، بما يتماشى مع الشروط المنصوص عليها في المادة 914 من القانون البحري الجزائري. كما أظهرت المعطيات أن العديد من المؤسسات المينائية تواجه صعوبات فيما يتعلق بتوفير الموارد البشرية المؤهلة والوسائل المادية الكافية، مما قد يعيق تحسين جودة خدمات المناولة.

ومن خلال التحليل والدراسة توصلنا إلى جملة من النتائج من أبرزها:

- تعد المؤسسة المينائية فاعلا محوريا في تنظيم عمليات دخول وخروج البضائع، من خلال التنسيق بين مختلف المتدخلين في سلسلة المناولة.
- تساهم المناولة السلسة والفعالة في تقليص زمن بقاء السفن في الميناء، مما ينعكس إيجابا على تقليل التكاليف وتحسين الإنتاجية.
- تعتمد جودة خدمات المناولة على مدى توفر تجهيزات حديثة وكفاءة اليد العاملة داخل الميناء.

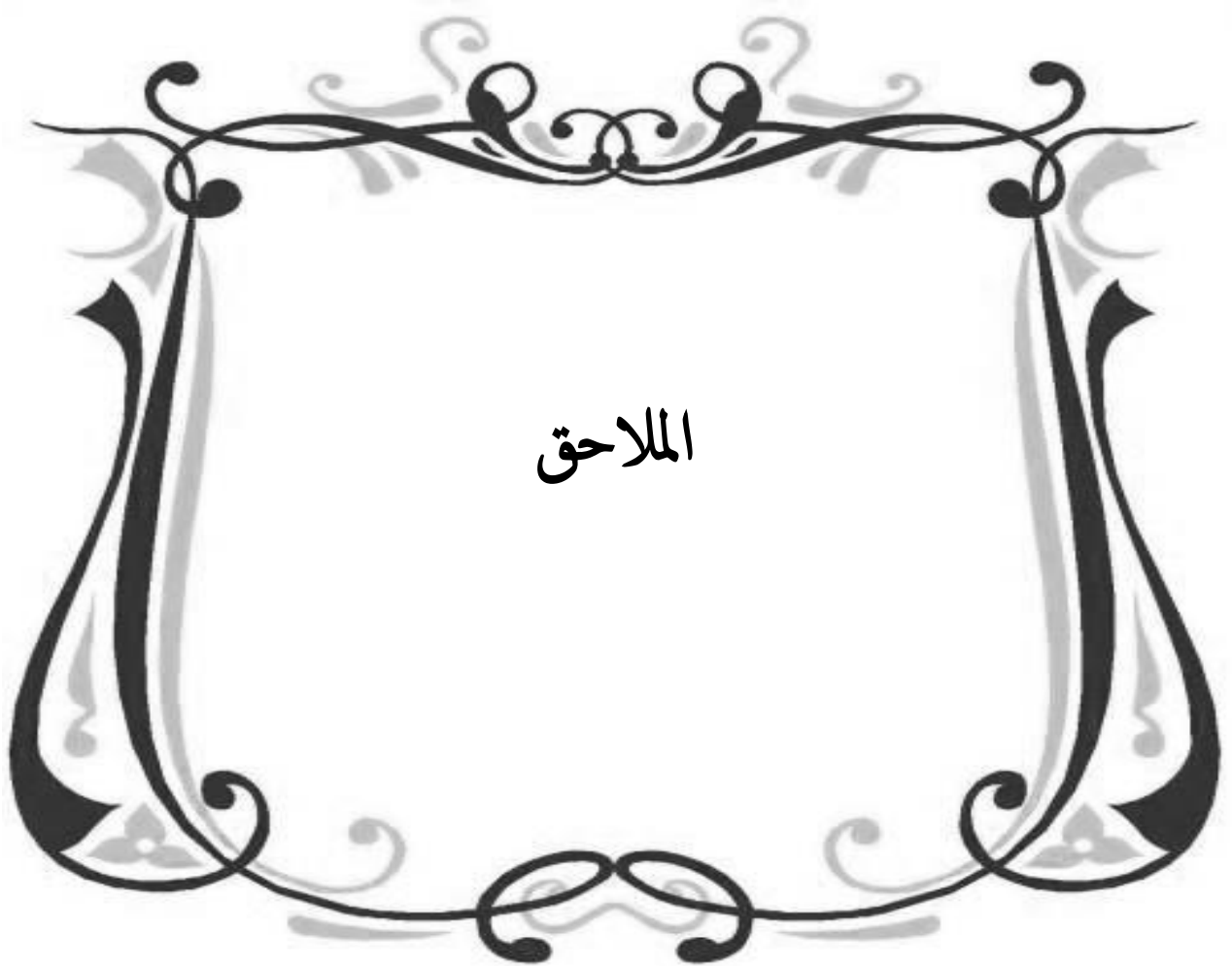
- تواجه المؤسسة المينائية تحديات متعلقة بتأخر بعض الفاعلين الاستجابة للإجراءات، ما يؤدي إلى اختناقات لوجيستكية.
- ضعف التنسيق بين الجهات المتدخلة في مجال المناولة المينائية من شأنه أن يؤثر على جودة عمليات الشحن والتفريغ.
- تناول المشرع الجزائري المناولة المينائية بشكل مقتضب زيادة على ذلك تشتت الاحكام المنظمة لعمليات المناولة بين المواد المنظمة لعقد النقل البحري والمراسيم التنفيذية الأمر الذي يؤدي إلى صعوبة الإحاطة بمختلف الأحكام القانونية والتنظيمية.
- الاستثمار في البنية التحتية المينائية عامل أساسي لضمان عمليات مناولة آمنة وفعالة وسريعة.

وبناء على ما سبق نقدم التوصيات التالية:

- فتح المجال أمام الإستثمار الوطني والأجنبي من أجل إستقطاب رؤوس الأموال والإستفادة من الخبرات الأجنبية.
- ضرورة تطوير وتحديث التجهيزات والآليات المستخدمة في عمليات المناولة لمواكبة التطور التكنولوجي العالمي.
- تعزيز التكوين والتكوين والتدريب المستمر للموارد البشرية العاملة في مجال المناولة لرفع مستوى الكفاءة والمهنية.
- العمل على وضع إطار قانوني موحد وواضح ينظم بطاقة عمليات المناولة داخل الميناء ويحدد المسؤوليات بجلاء تشجيع التنسيق والتعاون بين مختلف المتدخلين المينائيين (المؤسسة المينائية، الجمارك، الوكلاء، الملاحيين، شركات الشحن... إلخ) من أجل ضمان سلاسة العمليات.


لا يمكن الحديث عن فاعلية الأداء المينائي دون الإشارة إلى مناولة البضائع باعتبارها القلب النابض لأي ميناء فهي تشكل حلقة وصل حيوية بين البحر والبر، وبين السفينة والمستودع، وبين التصدير والاستيراد.

إن تحسين مناولة البضائع لا يساهم فقط في تسريع الدورة الاقتصادية، بل يرفع من جاذبية الميناء التنافسية على الصعيد الوطني والدولي، لذلك فإن إيلاء هذا الجانب العناية اللازمة، سواء من حيث البنية التحتية أو التسيير، هو مفتاح نجاح الموانئ وتحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة.



الملاحق

الملحق رقم (01): تصريح بحادث

 E.P.SKIKDA	DECLARATION D'ACCIDENT (1)	REF : FORM - ST - 05 - 03
	Parc à conteneur : .....Magasin : .....Terre - plein : ..... ( 2 )	

L'agent de L'Entreprise Monsieur : .....  
 Fonction : .....  
 Signale avoir constaté le : ..... à .....

L'avarie causé à : ( 1 )

- La marchandise : .....
- Conteneur N° : .....
- Entreposé au niveau de : .....
- Appartenant à ( 2 ) : .....
- Le conteneur objet de l'accident est : visité - non visité ( 1 )

Déclare que L'avarie : ( 1 et 2 )

- est causé par l'engin N°.....Appartenant à ( 2 ) : .....
- à une origine inconnue.

Circonstance de l'accident : .....

Dégats apparents causés

- à la marchandise : .....
- au conteneur : .....
- à l'engin: .....
- Nom du Navire: ..... Date : .....

Visa du Conducteur ou de L'Agent

Visa du Cef de Service

(1) Rayer la mention inutile

(2)Indiquer si possible le propriétaire de la marchandise ou de l'engin

الملحق رقم (02): بطاقة شحن السفينة أو استمارة حمولة السفينة.



E P S SKIKDA

NAVIRE :

Date Arrivée :

Poste a Quai :

Magasin N° :

Nom de L'importateur (selon manifeste) :

**FICHE DE CARGAISON**  
**DU NAVIRE**

Désignation M / ses	Nombre colis	Tonnage	Observations
M / ses en sacs			
M / ses en big bag			
M / ses en caisses et cartons			
M / ses en palettes			
M / ses en balles			
M / ses en fardeaux			
Conteneur 20			
Conteneur 40			
Camions			
Véhicules			
Remorques			
Colis			
Produit dangereux			

LE CHEF MAGASINIER

Référence  
Form - MJ - 7 - 01

الملحق رقم (03): ترخيص بالدخول إلى الميناء للبضائع المخصصة للتصدير  
(حاويات متنوعة).

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA



المؤسسة المينائية لسكيكدة

FORM-MJ-06-03-08	AUTORISATION D'ACCES AU PORT DES MARCHANDISES DESTINEES A L'EXPORT CONTENEURS ET DIVERS
------------------	--

Le Client (opérateur).....  
 Le Transitaire.....  
 Type de conditionnement.....  
 Nombre de colis ou conteneur.....  
 Nature de la marchandise.....  
 Destination.....  
 Numéros des conteneurs à embarquer (CF liste annexée).....  
 .....  
 Tonnage.....  
 Date d'embarquement..... Navire.....  
 Autorisation d'accès au port à compter du .....  
 Lieu d'entreposage.....

Skikda le.....

(Griffe et Visa) Client

Avis et Visa Du Responsable Acconage

Opération autorisée le :.....

Société par actions au capital de 9 Milliards de Dinars, filiale du Groupe services portuaires "SERPORT Spa"  
 Adresse : Petite zone industrielle près embouchure oued SAFSAF, BP.65-21 000 Skikda — Algérie  
 Tél : 038.75.23.95-038] 5.22.00 Fax : 038.75.20.15-038.75.22.55  
 Email : [eg@skikda@skikda-port.com](mailto:eg@skikda@skikda-port.com) Web : <http://www.skikda-port.com>



## الملحق رقم (04): تقرير العمل أو تقرير مهني.



EP SKIKDA

## RAPPORT DE TRAVAIL

FORM-M.J-06-03-04

Nom du navire : ..... Date d'arrivée : .....

Journée du : ..... Shift : M - S - N      Nombre d'hommes : .....

Treuil : ..... Grue électrique : ..... Grue auto : ..... Stackeur : .....

Chariot Élévateur : ..... Tracteur Ro / Ro : ..... Benne : ..... Vigant : .....

Tonnage	Nombre de colis	Mode de conditionnement	Débarquement Embarquement

### TEMPS MORTS

Attente Matériels : .....	Attente Causes Pluies : .....
Attente Installation Grue : .....	Attente Causes Ressac : .....
Attente Panne Grue : .....	Attente Instructions Bord : .....
Attente Engins : .....	Attente Camions : .....
Attente Panne Engins : .....	Attente Wagons : .....
Attente Navire : .....	Attente Aliments : .....
Attente Ouverture de cale : .....	Attente Formalités Douanes : .....
Attente Fermeture de cale : .....	Attente par le Réceptionnaire : .....
Attente Mouvement : .....	Attente Fin d'opération : .....
Attente Dessaisis sage : .....	
Attente Manipulation Bord a Bord : .....	

Le Chef Magasinier

Le Contre Maitre

## الملحق رقم (05): محضر تحفظات " أو كشف التحفظات "

E.P.S CONTENTIEUX		BORDEREAU DES RESERVES			VOYAGE N° .....	
		PRISES { A L'ENSEMBARQUEMENT (1) } DU NAVIRE : .....				
		{ AU DÉBARQUEMENT (2) }				
		(1) : ....., Le : .....20.....			Destination ou provenance	
		ARRIVE A (1) (1)Biffer la mention inutile				
01	Marques	Numéros	QUANTITÉ		NATURE DES MARCHANDISES	RESERVES
			Nombre de Colis	Sur partie De		
02						
03						
04						
05						
06						
07						
08						
09						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

<u>Le chef Magasinier</u>	<u>Le capitaine</u>
---------------------------	---------------------


الملحق رقم (06): إذن بالخروج أو "وصل خروج".

المؤسسة المينائية لسكيدة  
شركة مساهمة ذات رأسمال 9.000.000.000,00 دج  
BON DE SORTIE









قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

• المصادر:

I. القوانين:

(1) \_ الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، العدد 47، المعدل للقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق 25-07-1998.

(2) \_ الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

(3) \_ الأمر 75-58 المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم للقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005.

•القرارات:

1 \_ قرار المحكمة العليا الجزائرية، الملف رقم 73657، بتاريخ 22 جوان 1991.

II. الإتفاقيات الدولية:

(1) \_ إتفاقية هامبورغ بشأن نقل البضائع عن طريق البحر، 31 مارس 1978، دخلت حيز النفاذ 01 نوفمبر 1992.

(2) \_ إتفاقية روتردام بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر" الطرف المنفذ" 23 سبتمبر 2009.

- (3) \_ معاهدة بوركسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن تعرف باسم قواعد لاهاي المؤرخة في 25 أوت 1924، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 وعدلت بموجب بروتوكول في سنة 1968، ثم عدلت مرة أخرى سنة 1969.
- (4) \_ الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (solas)، 1974، الفصل السادس المواد المتعلقة بتثبيت البضائع، وكود الرص و التثبيت (cas code)، الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (imo)، الذي يشترط توثيق إجراءات الرص والتثبيت بشكل دقيق.

### III. المراسيم:

- (1) \_ المرسوم التنفيذي 139/06 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ المعدل بموجب المرسوم التنفيذي 363/08 الجريدة الرسمية 64، المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

#### • الكتب :

- 1\_ أحمد بن ناصر، تحرير قطاع الموانئ في الجزائر، مجلة القانون والإقتصاد، جامعة الجزائر، العدد 15، 2010.
- 2\_ أحمد علي، مسؤولية القاضي المدنية عند الإخلال بواجباته (بيروت، دار المدارة للنشر، 2021).

- 3\_ أحمد عوض الله، إلتزامات الناقل البحري في عقد النقل البحري للبضائع، منشأة المعارف الإسكندرية، 2015.
- 4\_ أحمد محيو، النظرية العامة للإلتزامات، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1992
- 5\_ بلقاسم سلاطينية، المسؤولية في عقد النقل البحري للبضائع، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2004.
- 6\_ بن حمو إدريس، القانون البحري الجزائري، دار هومة، ط 2.
- 7\_ بن عيسى محمد، القانون البحري والتجارة الدولية، ط 2، دار الهدى الجزائر، 2015.
- 8\_ بوكريمة سمير، مناولة البضائع في الموانئ الجزائرية، منشورات جامعة الجزائر 1 2019.
- 9\_ بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر، وهران 2004.
- 10\_ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الإلتزام، دار النهضة العربية.
- 11\_ عبد القادر بلعروسي، شرح القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2005.

- 12\_ عبد القادر بلعزیز، " الوجیز فی القانون البحري "، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2015.
- 13\_ عبد العزيز سعد، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، ط 2.
- 14\_ عبد الغاني بادي، القانون البحري، دراسة تحليلية لأحكام عقد النقل البحري والمناولة المينائية، دار هومة، الجزائر.
- 15\_ عبد الكريم بحري، النقل البحري والتجارة الدولية، دار هومة، الجزائر 2015.
- 16\_ عبد المجيد عبادي، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر 2014.
- 17\_ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، د ط، منشأة المعارف، الإسكندرية 1975.
- 18\_ عيسى أحمد عبد الرحمان، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة 2014.
- 19\_ سعيد محمد، القانون البحري والنقل الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة 2018.
- 20\_ فتح الدين بن حمو، أثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، 1 مارس 2017.
- 21\_ كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف الإسكندرية 2003.

22\_ لبيض بن زغبة الأمين، القانون البحري الجزائري، دار هومة، 2002.

23\_ محمد الامين شرفي القانون البحري الجزائري دار هومة الجزائر، 2016.

24\_ محمد سامي عبد الحميد، القانون البحري الجزائري، دار الجامعة الجديدة

الإسكندرية، 2007.

#### مقالات الدكتوراه:

1\_ بدر إبراهيم الملح، مسؤولية مقال الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة

الدكتوراه كلية الحقوق جامعة عمان العربية للدراسات العربية العليا، 2010

2\_ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري والاتفاقيات الدولية

أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2011

-2012.

3\_ جمال بلعابد، صلاح الدين كافي، المناولة المينائية في القانون البحري الجزائري، قسم

الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، السنة الجامعية 2021.

4\_ زكراوي حمودي، نظام المقاوله والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان 2018.

5\_ عبد القادر بن عيسى، مشكلات التوريد والتخزين في المؤسسات الاقتصادية، مذكرة

ماستر، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 1، 2021-2022.

6\_ فيلاي رضوان، حرية الإثبات في المواد التجارية، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 20 أوت 1955 سكيكدة، السنة الجامعية 2018.

• المقابلات الميدانية :

(1) \_مقابلة مع السيد مباركي لمين مهندس إعلام آلي مسؤول عن قاعدة البيانات في ميناء سكيكدة.

(2) \_مقابلة مع السيد عزيز سراج رئيس مصلحة التخطيط وحركة البضائع بميناء سكيكدة.



# فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

الصفحة	العنوان
-	شكر وتقدير
-	الإهداءات
	قائمة المختصرات
أ-ج	مقدمة.
<b>الفصل الأول: ماهية عقد مناولة البضائع</b>	
06	المبحث الأول: مفهوم عقد مناولة البضائع.
06	المطلب الأول: تعريف عقد مناولة البضائع.
07	المطلب الثاني: خصائص عقد مناولة البضائع.
14	المبحث الثاني: تكوين عقد مناولة البضائع.
14	المطلب الأول: أركان عقد مناولة البضائع.
28	المطلب الثاني: إثبات عقد مناولة البضائع.
28	الفرع الأول: حرية الإثبات في الموارد التجارية.
30	الفرع الثاني: طرق الإثبات المعتمدة من طرف المؤسسة المينائية.
<b>الفصل الثاني: إجراءات مناولة البضائع عند الإنطلاق وعند الوصول</b>	

33	المبحث الأول: إجراءات مناولة البضائع عند الانطلاق.
33	المطلب الأول: شحن البضاعة.
37	المطلب الثاني: رصّ البضاعة.
43	المبحث الثاني: إجراءات مناولة البضائع عند الوصول.
44	المطلب الأول: فكّ وتفرّغ البضاعة.
51	المطلب الثاني: وضع البضاعة في المخازن.
61-59	الخاتمة.
70-63	الملاحق.
77-72	قائمة المصادر والمراجع.
81-80	فهرس الموضوعات.
83	الملخص.



ملخص

## ملخص:

تعد المؤسسة المينائية فاعلا رئيسيا في عملية مناولة البضائع، لما تضطلع به من مهام تنظيمية ولوجيستية تضمن انسياب عمليات الشحن والتفريغ داخل الميناء. وعلى الرغم من تبني الجزائر سياسة تحرير هذا القطاع وفتح المجال امام الاستثمار الخاص بموجب القانون 98-05، لا تزال المؤسسات المينائية تحتفظ بدور مهيمن في هذا المجال، نظرا لما تمتلكه من خبرة، إمكانيات مادية وموارد بشرية مؤهلة. وتكمن أهمية هذه المؤسسة في كونها همزة وصل بين مختلف المتدخلين في سلسلة النقل البحري، مما يجعل تقييم كفاءتها ومدى التزامها بالمعايير المهنية والتقنية أمرا ضروريا لقياس فعالية أداء الموانئ.

## Summary :

The port authority plays a key role in cargo handling operations, as it is responsible for the organizational and logistical tasks that ensure the smooth flow of loading and unloading within the ports. Although Algeria has adopted a policy of liberalizing this sector and opening into private investment under Law No. 98-05 ports authorities still maintain a dominant position due to their expertise, material resources, and qualified human capital. The importance of the port authority lies in its role as a vital link between the various actors in the maritime transport chain, making the assessment of its efficiency and compliance with professional and technical standards essential to evaluating the performance of Algerian ports.