

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة –

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مسؤولية مقاول المناولة المينائية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية والبحرية

من تقديم الطالبتين:

• بوقرة شمس

• بولحية عادة

تحت اشراف:

• د. لكحل مخلوف

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. كريد محمد صالح	أستاذ مساعد	رئيسا
د. لكحل مخلوف	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
أ. نظور أحلام	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2026

شكر وتقدير

الحمد والشكر لله الحي القيوم أولا وأخيرا، وامتنالا لقوله صلى الله عليه وسلم:

«من لا يشكر الناس لا يشكر الله»

نتوجه بجزيل الشكر وجميل العرفان للدكتور «لكحل مخلوف» الذي تكرم بقبول الإشراف على مذكرتنا، وعلى جميع التوجيهات والملاحظات والنصائح.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بوافر التقدير والاحترام لأعضاء لجنة المناقشة، إلى الأستاذ «كريد محمد الصالح» رئيسا، وإلى الأستاذة «نطور أحلام» مناقشا، لتفضلهم بقبول مناقشة هذه المذكرة وإثرائها بملاحظاتهم العلمية القيمة.

ولا يفوتنا أن نتقدم بالشكر إلى كافة أساتذة وطاقم كلية الحقوق بجامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، على ما قدموه لنا طوال مسارنا الجامعي من علم وتوجيه.

كما نتوجه بالشكر إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل.



وَأَخِرُكُمْ بِالْحَمْدِ لِلَّهِ الْعَلِيِّ الْكَبِيرِ

إهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب المصطفى وآله ومن وفى أما بعد:

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضلته

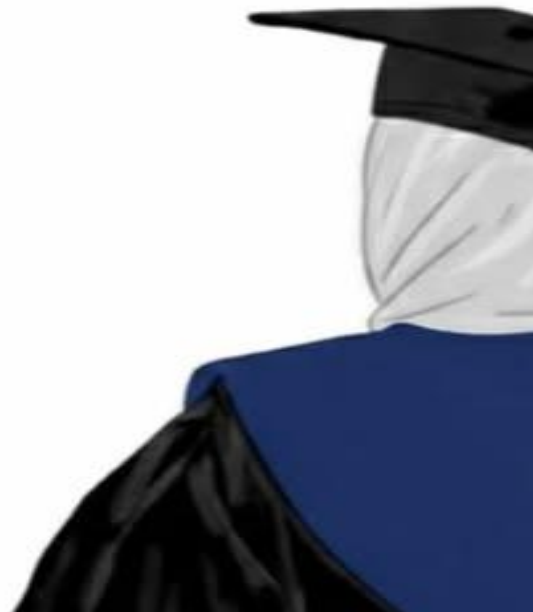
تعالى مهداة إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله وأدامهما نورا لدربي.

لكل العائلة الكريمة التي ساندتني ولا تزال من إخوة وأخوات، إلى رفيقات المشوار اللاتي قاسمنني لحظاته

رعاهم الله ووفقهم شمس وإيمان.

إلى قسم الحقوق.

بولحية غادة ♡





إهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين

الحمد لله الذي وفقني وأعانني على إتمام هذا العمل المتواضع، الذي أرجو أن يكون ثمرة جهد وصبر ومثابرة. أما بعد:

إلى الذي زين اسمي بأجمل الألقاب من علّمني أن الدنيا كفاح وسلاحه العلم والمعرفة، داعمي الأول في مسيرتي وسندي وقوتي وملأني بعد الله، إلى فخري واعتزازي أبي الغالي.
إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها واحتضني قلبها قبل يدها وسهلت لي الشدائد بدعائها، إلى القلب الحنون والشمعة التي كانت تضئ لي الليالي المظلمات، سر قوتي ونجاحي أمي الحبيبة.
إلى ضلعي الثابت وأمان أيامي إلى قرة عيني:

أختي الغالية الحنونة أميرة، إخوتي سمير، آدم، عبد الرؤوف، والمدلل رضا.

لكل من كان عوناً وسنداً في هذا الطريق من أصدقاء أوفياء ورفقاء السنين بالأخص صديقتي غادة ولكل من ساهم في هذا النجاح من قريب أو بعيد إلى عائلتي الكريمة.
أهديكم هذا الإنجاز وثمره نجاحي الذي لطالما تمنيته

ها أنا اليوم أكملت وأتممت أول ثمراته بفضلته سبحانه وتعالى لي، فالحمد لله دائماً وأبداً.



قائمة المختصرات

قائمة المختصرات

قائمة المختصرات

الرمز	الكلمة المختصرة
ص	صفحة
ط	طبعة
ق. ب. ج	قانون بحري جزائري
ق. م. ج	قانون مدني جزائري
ق. ع. ج	قانون عقوبات جزائري
ق. إ. م. إ. ج	قانون إجراءات مدنية وإدارية جزائري
ج. ر	جريدة رسمية
د. ط	دون طبعة

مقدمة

مقدمة:

تعتبر الموانئ البحرية من أهم المرافق الحيوية التي تقوم عليها حركة التجارة الدولية باعتبارها حلقة وصل أساسية بين مختلف الأنشطة الاقتصادية، حيث تساهم في تسهيل عملية نقل البضائع وتداولها بين الدول.

وقد أدى التطور المتسارع الذي شهده قطاع النقل البحري إلى بروز العديد من الأنشطة المرتبطة به ومن أبرزها نشاط المناولة المينائية الذي أصبح يحتل مكانة محورية داخل الميناء بالنظر إلى الدور الذي يؤديه في عمليات شحن البضائع وتفريغها ورسها وتخزينها باستعمال وسائل تقنية وبشرية متخصصة بما يضمن سرعة تداول السلع والمجازفة عليها أثناء وجودها بالميناء.

ونظرا لما يترتب على ممارسة هذا النشاط من آثار قانونية متعددة، فقد أحاطه المشرع بجملة من الأحكام المنظمة للعلاقات التي تنشأ بين مقاول المناولة وباقي المتعاملين داخل الميناء، خاصة فيما يتعلق بالالتزامات التي تقع على عاتقه والآثار المترتبة عن الإخلال بها. ويبرز في هذا الإطار المسؤولية الخاصة لنظام المسؤولية المدنية الذي يهدف إلى جبر الأضرار الناجمة عن عدم تنفيذ الالتزامات التعاقدية أو عن الأفعال الضارة المرتكبة أثناء ممارسة نشاط المناولة، وذلك من خلال تحديد أسس قيام المسؤولية وشروطها وآثارها القانونية، وكذا تنظيم أحكام التعويض وحدود المسؤولية وفقا للقواعد القانونية السارية.

غير أن مسؤولية مقاول المناولة المينائية لا تقتصر على الجانب الخاص المرتبط بجبر الأضرار وتعويض المتضررين، بل تمتد لتشمل جانبا آخر يتعلق بحماية النظام العام داخل الميناء وضمان احترام القوانين والتنظيمات المينائية، وهو ما يبرز من خلال المسؤولية العامة المتمثلة أساسا في المسؤولية الجزائية والإدارية والتأديبية.

قد يستدعي تدخل المشرع من زاوية أخرى أكثر صرامة، تتمثل في إقرار المسؤولية الجزائية متى توافرت أركان الجريمة القانونية، ذلك أن مجال المناولة المينائية قد يكون مجالا لارتكاب أفعال تمس بالبضائع أو بسلامة الأشخاص والمنشآت أو بالنظام العام داخل الميناء، وهو ما يقتضي تجريم هذه الأفعال وتوقيع العقوبات المناسبة على مرتكبيها حماية للمصلحة العامة وضمانا لأمن وسلامة النشاط البحري والتجاري، كما يمتد الإطار القانوني المنظم لنشاط مقاول المناولة المينائية ليشمل آليات الرقابة الإدارية والتأديبية التي تمارسها السلطات المختصة على

هذا النشاط، بالنظر إلى ارتباطه المباشر بحسن سير المرفق العام للميناء. ومن ثم تبرز أهمية القواعد القانونية التي تخول للإدارة سلطة متابعة مدى احترام مقال المناولة للالتزامات التنظيمية المفروضة عليه، واتخاذ الإجراءات والجزاءات المناسبة عند الإخلال بقواعد الأمن والسلامة أو مخالفة شروط الاعتماد وممارسة النشاط بما يكفل تحقيق الانضباط داخل الميناء وضمان استمرارية أداء خدماته بكفاءة وانتظام.

وتظهر أهمية البحث من خلال الأهمية النظرية التي يكتسبها موضوع مسؤولية مقال المناولة المينائية، باعتباره من المواضيع القانونية الحديثة التي تجمع بين أحكام القانون البحري والقانون المدني والقانون الإداري و القانون الجزائي ، إضافة إلى قلة الدراسات المتخصصة التي تناولت هذا الموضوع بصورة شاملة في التشريع الجزائري، كما تتجلى الأهمية التطبيقية للموضوع في الارتباط المباشر بنشاط المناولة المينائية بالحركة التجارية والاقتصادية، وما قد يترتب عن الأخطاء المرتكبة أثناء ممارسة هذا النشاط من أضرار تمس البضائع أو الأشخاص أو المرافق المينائية الأمر الذي يستوجب تحديد النظام القانوني للمسؤولية المترتبة عنها.

أما عن أسباب اختيار الموضوع، فتتمثل الأسباب الذاتية في الرغبة الشخصية في دراسة موضوع يرتبط بمجال النقل البحري والموانئ، لما يثيره من إشكالات قانونية وعملية تستحق البحث والتحليل، خاصة مع تزايد أهمية النشاط المينائي في الجزائر.

في حين تتمثل الأسباب الموضوعية في القيمة العلمية للبحث، بالنظر إلى أهمية تحديد الإطار القانوني لمسؤولية مقال المناولة المينائية، ومحاولة الإحاطة بمختلف صور هذه المسؤولية في ظل تداخل القواعد القانونية المنظمة لها.

ويهدف هذا البحث إلى إبراز الأحكام القانونية المنظمة لمسؤولية مقال المناولة المينائية في التشريع الجزائري، وبيان مدى كفاية النصوص القانونية الحالية في تنظيم هذه المسؤولية مع محاولة الوصول إلى حلول قانونية أسهمت في معالجة النقائص والإشكالات العملية التي يثيرها تطبيق القواعد العامة والخاصة المتعلقة بالمسؤولية المدنية والجزائية والإدارية والتأديبية لمقال المناولة المينائية.

إذا كان المشرع الجزائري قد تطرق لأحكام المناولة المينائية بشكل مقتضب في القانون البحري الجزائري مع الإحالة في بعض الجوانب إلى نصوص تنظيمية، فإنه لم يخص مسؤولية مقال المناولة بتنظيم واضح ودقيق، الأمر الذي يثير إشكالية جوهرية تتعلق بتحديد الطبيعة

القانونية لهذه المسؤولية وأنواعها وأساسها القانوني وحدودها؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية تم الاعتماد على المنهج الوصفي من خلال وصف الظواهر ووضع التعاريف والخصائص، كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة لنشاط المناولة المينائية، إلى جانب الاستعانة ببعض الآراء الفقهية والاجتهادات القضائية ذات الصلة بالموضوع.

وعليه تم تقسيم الموضوع إلى فصلين حيث تناولنا في الفصل الأول المسؤولية الخاصة لمقاول المناولة المينائية، والذي تم تقسيمه إلى مبحثين، خصص الأول لأساس المسؤولية المدنية لمقاول المناولة المينائية، بينما تناول المبحث الثاني تحديد مسؤولية مقاول المناولة المينائية.

أما الفصل الثاني الموسوم بالمسؤولية العامة لمقاول المناولة المينائية، فقد تم تقسيمه إلى مبحثين، خصص المبحث الأول للمسؤولية الجزائية لمقاول المناولة المينائية بينما تناول المبحث الثاني المسؤولية الإدارية والتأديبية لمقاول المناولة المينائية.

اعتمدنا في هذه الدراسة لتقسيم المسؤولية القانونية لمقاول المناولة المينائية إلى مسؤولية عامة وخاصة، استنادا إلى التقسيم التقليدي لفروع القانون إلى قانون خاص وقانون عام فالمسؤولية الخاصة تتمثل أساسا في المسؤولية المدنية التي تنشأ عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية أو إلحاق الضرر بالغير، وتعويض هذه الأضرار وهي تدخل في نطاق القانون الخاص.

أما المسؤولية العامة فتشمل المسؤولية الجزائية والإدارية والتأديبية، لارتباطها بحسن سير المرافق المينائية وحماية النظام العام وهو ما يجعلها تلتحق بنطاق القانون العام وبالتالي فإن هذا التقسيم ينسجم مع طبيعة الآثار القانونية لنشاط مقاول المناولة المينائية وتعدد الجهات المخولة بمساءلته ومتابعته قانونيا.

الفصل الأول

المسؤولية الخاصة لمقاوم المناولة المينائية

تُعد المناولة المينائية من أهم الحلقات الأساسية في سلسلة النقل البحري، حيث تتجسد من خلالها مختلف العمليات المرتبطة بشحن البضائع وتفريغها وتخزينها داخل الموانئ، ونظرًا لما تنطوي عليه هذه العمليات من مخاطر محتملة قد تُلحق أضرارًا بالبضائع أو بالأشخاص أو بالمعدات، فقد برزت الحاجة إلى تنظيم الإطار القانوني الذي يحكم مسؤولية مقاول المناولة المينائية، وتكتسي المسؤولية المدنية لمقاول المناولة المينائية أهمية بالغة، باعتبارها الآلية القانونية التي تكفل تعويض الأضرار الناتجة عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية أو عن الأفعال الضارة سواء في إطار العلاقة التعاقدية التي تربطه بالناقل أو الشاحن أو غيرهما، أو خارج هذا الإطار في حالة قيام المسؤولية التقصيرية، وعليه فإن دراسة المسؤولية المدنية لمقاول المناولة تقتضي التطرق لمختلف جوانبها من خلال بيان الأساس القانوني لهذه المسؤولية (المبحث الأول) بالإضافة للمسؤولية المحدودة لمقاول المناولة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: أساس المسؤولية المدنية لمقاول المناولة المينائية

تكتسي المسؤولية المدنية لمقاول المناولة المينائية أهمية بالغة، باعتبارها الآلية القانونية التي تكفل تعويض الأضرار الناتجة عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية، التي تنتج عنها المسؤولية العقدية لمقاول المناولة (المطلب الأول) والأفعال الضارة التي تصيب الغير الذي لا تربطه علاقة تعاقدية معه، فنكون أمام المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المسؤولية العقدية لمقاول المناولة

يتناول هذا المطلب دراسة المسؤولية العقدية لمقاول المناولة المينائية باعتبارها الإطار القانوني المنظم لالتزامه بتعويض الأضرار الناجمة عن نشاطه المهني داخل الميناء، ولإحاطة بهذا الموضوع سيتم التطرق إلى مفهوم مقاول المناولة المينائية (الفروع الأول)، مع تحديد أركان هذه المسؤولية (الفروع الثاني).

الفرع الأول: أساس قيام عقد المناولة المينائية

يعد عقد المناولة المينائية من العقود الحديثة التي فرضتها التطورات التي شهدتها النشاط البحري والتجاري داخل الموانئ، حيث أصبح يشكل أداة قانونية لتنظيم عمليات شحن البضائع وتفريغها ونقلها وتخزينها.

ونظراً لأهمية هذا العقد، فقد اهتم كل من التشريع والفقهاء بتحديد مفهومه، وعليه سيتم التطرق إلى تعريف المشرع الجزائري لعقد المناولة المينائية (أولاً) والتعريف الفقهي (ثانياً).

أولاً: تعريف المشرع الجزائري

لم يضع المشرع الجزائري تعريفاً دقيقاً لهذا العقد، ولكنه اكتفى بذكر مشتغلات المناولة المينائية بنص المادة 912 من القانون البحري الجزائري، التي تنص على أن: «تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسوها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها»¹.

واعتبرها تتم بموجب عقد مقابل أجر، وفقاً لما نصت عليه المادة 913 من القانون البحري الجزائري أن: «تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل»². وعليه يمكن تعريف عقد المناولة المينائية بأنه اتفاق يعهد بموجبه أحد أطراف عملية النقل البحري، سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، إلى مقاول مختص للقيام بعمليات شحن البضائع أو تفريغها أو مناولتها على السفينة أو خارجها مقابل أجر متفق عليه. ويقصد بعملية الشحن نقل البضائع من الرصيف إلى ظهر السفينة ووضعها في المكان المخصص لها تمهيداً لعملية النقل، في حين تتمثل عملية التفريغ في إنزال البضائع من السفينة إلى الرصيف يفرض تسليمها إلى المرسل إليه³.

ثانياً: التعريف الفقهي لعقد المناولة المينائية

يقصد بعقد المناولة المينائية ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضى مقاول المناولة بالقيام بعمليات شحن البضائع أو تفريغها أو نقلها داخل النطاق المينائي باستعمال وسائل بشرية وتقنية مقابل أجر متفق عليه⁴.

ومن خلال هذين التعريفين، يمكن القول إن عقد المناولة المينائية هو اتفاق يهدف إلى التكفل بالبضاعة مادياً، حيث يلتزم مقاول المناولة بالقيام بعمليات شحن البضاعة ورسوها وفكها

¹ المادة 912 من القانون البحري الجزائري، رقم 05/98، المؤرخ في 1998/06/25، المعدل والمتمم.

² المادة 913 من ق، ب، ج.

³ زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، سنة 2018/2019، ص 24.

⁴ محمد حسنين، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق، الجزائر، 1989، ص 214.

وإنزالها، فضلاً عن وضعها على السطوح الترابية والمخازن. وبالتالي فإن نطاق المناولة لا يقتصر على عمليتي الشحن والتفريغ فقط، بل يمتد ليشمل مختلف العمليات المرتبطة بالتعامل المادي مع البضائع، سواء على الأرصفة أو بجانب السفينة أو حتى في المخازن إلى غاية تسليمها أو انتظار شحنها¹.

ومن خلال التعريف السابق نستنتج أطراف عقد المناولة المينائية وهي:

1. مقاول المناولة المينائية (Stevedore)

يعرف مقاول المناولة بأنه الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يلتزم بموجب عقد ولحساب الطرف الآخر، بإنجاز عمليات مادية تتمثل في شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها مقابل أجر متفق عليه².

ويستعين المقاول في أداء مهامه بتجهيزات تقنية متخصصة وعمال مؤهلين للعمل تحت إشرافه وإدارته، والأصل في الاستعانة لمقاول المناولة أنها مسألة تخضع للإرادة التعاقدية للشاحن أو المرسل إليه، ومع ذلك فإن الواقع العملي يفرض اللجوء إليه نظراً لتعدد العمليات المينائية وحاجتها لآليات ضخمة لا يمتلكها أصحاب البضائع، حيث يربطه عقد مقولة مع الناقل والشاحن والمرسل إليه يتعهد بمقتضاه القيام بالعمليات المادية الخاصة بشحن البضائع أو تفريغها مقابل أجر، وعليه فإن عمله يقتصر على القيام بالأعمال المادية فقط لا دخل له في العمليات القانونية³، كما يمكن اختيار المقاول من قبل الشاحن أو المرسل إليه أو بمعرفة الناقل.

1.1. المقاول المختار من قبل الشاحن أو المرسل إليه:

تتجلى هذه الحالة غالباً عندما تتعلق عملية الشحن أو التفريغ بـ "طرود ثقيلة" أو ذات قيمة عالية، حيث يفضل الشاحن (أو المرسل إليه) أن تتم المعالجة تحت إشراف مقاول يثق في إمكانياته الفنية.

كما تسود هذه الحالة في نمط النقل بواسطة السفن الجواله (Tramp Ship)، حيث يُعتبر الشحن والتفريغ جزءاً أصيلاً من تنفيذ عقد المناولة الذي يبرمه الشاحن مباشرة مع المقاول ليتمكن

¹ كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة منتوري، قسنطينة 01، 2020/2019، ص 162.

² كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 110.

³ مصطفى كمال طه، القانون البحري، (د.ط)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 248.

الناقل من تسلم البضاعة أو تسليمها¹.

ويترتب على هذا النوع من التعاقد أن الناقل يُعتبر من الغير بالنسبة لعقد المناولة المبرم بين الشاحن والمقاول، فلا تنشأ علاقة عقدية مباشرة بينهما، مما يجعل مسؤولية المقاول تجاه الناقل مسؤولية تقصيرية عن الأضرار التي قد يلحقها بالسفينة أو معداتها أثناء تنفيذ مهامه².

2.1. المقاول المختار بمعرفة الناقل:

هذا هو الوضع الغالب في التجارة البحرية، حيث يتم النص في سند الشحن على أن الناقل هو من يتولى اختيار مقاول المناولة والتعاقد معه، في هذه الحالة يقوم الشاحن بإيداع البضاعة في مخازن الناقل، ومن ثم يتولى الناقل (عبر وكيله السفينة) اختيار المقاول للقيام بعمليات الشحن³.

وفي هذا السياق يتم توثيق حالة البضاعة عند تسليمها للمقاول عبر "تذكرة السطح" (On deck shipment) التي تصدر باسم الناقل، ويشرف على عملية الجرد والملاحظة "المراجع" (Refernces) التابع للناقل، وعند الوصول تتم مراجعة حضورية بين مراجع المقاول وضابط السطح لتحريـر "كشف الحالة" قبل تسليم البضاعة للمرسل إليه مقابل تقديم "أمر التسليم" (De livery order)⁴.

حيث أن استعانة الناقل بمقاول مناولة لا تعفيه من التزاماته الأساسية، إذ يظل الناقل مسؤولاً في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه عن سلامة البضاعة منذ تسلمها الفعلي حتى تسليمها، ولا يمكنه التحلل من المسؤولية بحجة إهمال المقاول، وإن كان يحق له الرجوع على هذا الأخير فيما بعد⁵.

3.1. المقاول الإجباري:

تعد المناولة إجبارية عندما تلزم بها الأنظمة المعمول بها داخل الموانئ، إذ تنفرد المؤسسة المينائية بممارسة عمليات المناولة وتلتزم جميع السفن بالخضوع لهذا التنظيم. وعلى هذا الأساس يتم تسليم البضائع، بصيغة ملزمة، داخل ميناء الوصول إلى الشركة الوطنية المختصة التي

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 116.

² المرجع نفسه، ص 115.

³ نقلا عن: زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 17.

⁴ طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2010/2009، ص 34.

⁵ كريد مريم، المرجع السابق، ص 110.

تمارس نشاطها في إطار نظام الاحتكار، إذ لا يحضر المرسل إليه إلى الميناء إلا بعد أن يتم إشعاره من طرف الشركة قصد استلام بضاعته¹.

ويُعد هذا النظام معمولاً به لدى أغلب المؤسسات المينائية في الجزائر، حيث تتولى الشركة المحتكرة مباشرة أعمال المناولة إلى غاية تسليم البضاعة إلى المرسل إليه²، وإذ كانت عمليات المناولة تتم بصورة إجبارية، فإن التساؤل الذي يثور يتمثل في مدى اختبار خدمات مقاول المناولة الإجمالي سببا لانتهاك عقد النقل البحري؟

وقد تولت المادة 02/04 من اتفاقية هامبورغ لسنة 1972³، وكذا المادة 02 من اتفاقية روتردام لسنة 2009⁴.

وللإجابة عن هذا الإشكال إذ أقرنا أن السليم البضاعة داخل ميناء الوصول إلى شخص آخر وفقا للقواعد المعمول بها في ذلك الميناء، يؤدي إلى انقضاء عقد النقل البحري بمجرد انتقال البضاعة إلى مقاول المناولة، أما القضاء الجزائري فقد انقسم موقفه بخصوص ما إذا كان تدخل مقاول المناولة الإجمالي يؤدي إلى انتهاء عقد النقل البحري أم لا.

أ. موقف المحاكم والمجالس القضائية

اتجه القضاء الجزائري إلى اعتبار أن تدخل مقاول المناولة الإجمالي يُنهي عقد النقل البحري، وبالتالي تزول مسؤولية الناقل تجاه المرسل إليه، لتحل محلها مسؤولية المؤسسة المينائية المكلفة بعمليات المناولة، باعتبارها الجهة التي تتولى، في إطار الاحتكار، تسليم البضاعة إلى المرسل إليه⁵.

ب. موقف المحكمة العليا

أما المحكمة العليا فقد تبنت اتجاهاً مغايراً، إذ قضت بأن تدخل مقاول المناولة الإجمالي لا يؤدي إلى انقضاء عقد النقل البحري، بل يبقى الناقل البحري مسؤولاً عن البضاعة إلى غاية

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 22.

² طيب ابراهيم ويس، المرجع السابق، ص 34.

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

⁴ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، الموقعة في ديسمبر 2008، المسماة بقواعد روتردام.

⁵ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 22.

تسليمها الفعلي إلى المرسل إليه.

وقد تجسد هذا التوجه في القرار رقم 153230 الصادر بتاريخ 1997/07/22، والذي اعتبرت فيه المحكمة أن المؤسسة المينائية التي تتولى تفريغ البضائع لا تربطها أي علاقة تعاقدية بالمرسل إليه، لأنها ليست طرفاً في عقد النقل البحري، ومن ثم، فإن الناقل البحري يظل مسؤولاً عن الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة أثناء نقلها، بما في ذلك مرحلة التفريغ، إلى حين تسليمها إلى المرسل إليه¹.

2. طالب المناولة:

تقوم عملية المناولة المينائية على مجموعة من الأطراف وهي:

1.2. الناقل البحري

يعرف الناقل قانوناً بأنه الطرف الذي يتعاقد مع المقاول، إذ يقع على عاتقه تنفيذ عملية النقل البحري، كما عرفت اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لسنة 1924 المعدلة ببروتوكول 1968 في المادة الأولى الفقرة 02 الناقل على أن: «يشمل مالك السفينة أو مستأجر المرتبط مع الشاحن بعقد النقل»².

ويمكن استنتاج تعريفاً للناقل من خلال نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري حيث نصت على أن: «يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسمأة أجرة الحمولة»³.

كما أن الناقل قد لا يبرم العقد بنفسه، بل يتم التعاقد عبر أحد وكلائه القانونيين، إذ يجوز أن ينوب عنه الرابن، والذي يعد بموجب المادة 583 من القانون البحري الجزائري ممثلاً قانونياً للمجهز (الناقل).

كما يمكن أن ينعقد التصرف لحساب الناقل بواسطة وكيل السفينة، باعتباره وكيلاً عن المجهز وفق ما نصت عليه المادة 609 من ذات القانون.

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

² المادة الأولى الفقرة 02 من اتفاقية بروكسل 1924.

³ المادة 738، ق، ب، ج.

2.2. الشاحن أو المرسل إليه:

يتجلى هذا الوضع في الحالة التي يتم فيها الاتفاق على أن يقوم الشاحن أو المرسل إليه بعمليات الشحن والتفريغ مباشرة، بحيث يكون أحدهما هو الطرف المتعاقد مع المقاول بشأن هذه العمليات، التي تعد من قبيل الوكالة أو الوديعة، و في هذا الإطار إذا تم الاتفاق على أن يقوم المقاول بعمليات الشحن والتفريغ لصالح المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه، فإن هذا الأخير يكون هو الطرف المتعاقد مع المقاول في إطار تلك الأعمال، أما إذا كان التعاقد قد تم عبر وكيل السفينة أو وكيل الشحنة، فإنه يجب أن يكون هذا التعاقد مكتوباً بشكل صريح بين الأطراف وبذلك يكتسب المقاول شرعيته بناءً على هذا الاتفاق المكتوب¹.

وفي ختام ما سبق بأن عقد المناولة المينائية يتميز بجملة من الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، وتبرز طبيعته الخاصة ضمن عقود النشاط البحري حيث يتميز بأنه:

1. عقد المناولة المينائية عقد رضائي

يعتبر عقد المناولة المينائية من العقود الرضائية التي تتعقد بمجرد توافق إرادتي طرفيه² مقاول المناولة من جهة والمتعاقد الآخر من جهة أخرى، سواء كان ناقلاً أو شاحناً أو مرسلًا إليه ويتم التعبير عن هذا التراضي من خلال الإيجاب والقبول الصادرين عن الطرفين، كما يعد عنصر الرضا أساسياً لانعقاد هذا العقد، إذ لا يتطلب المشرع شكلاً معيناً لإبرامه، ما لم يجد نص قانوني يقضي بخلاف ذلك.

وبالتالي ينعقد العقد صحيحاً دون الحاجة إلى إجراءات شكلية خاصة³ بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري، تبين أن المشرع لم يفرض شكلية محددة يتعين على أطراف عقد المناولة المينائية اتباعها لصحة العقد، سواء تعلق الأمر بالكتابة أو بإفراغه في محرر رسمي، أو حتى بتحديد بيانات جوهرية أو ثانوية بشكل إلزامي، ومن ثم يمكن القول أن عقد المناولة المينائية يضل عقداً رضائياً، يكفي لانعقاده تلاقي الإرادتين، دون اشتراط أي شكلية خاصة، ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك⁴.

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 34.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 379.

³ المرجع نفسه، ص 138.

⁴ بن حمو فتح الدين، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية القانون البحري، العدد 05، ص 311.

2. عقد المناولة المينائية عقد ملزم لجانبين

العقد الملزم لجانبين هو ذلك الاتفاق الذي يفرض التزامات متبادلة على كلا الطرفين، في هذا الإطار يلتزم المقاول بتنفيذ الأعمال المسندة إليه، شحن البضائع ورصها و تفريغها، كما قد يتم تكليفه بأعمال قانونية في إطار عقد الوكالة أو الوديعة، في المقابل يلتزم الطرف الآخر بدفع الأجرة المحددة في العقد للمقاول¹.

3. عقد المناولة المينائية عقد معاوضة

يعتبر عقد المناولة من أنواع عقود المعاوضة، إذ يحصل كل من طرفيه على مقابل ما يقدمه للآخر، فمقاول المناولة يتولى مهام شحن البضائع وتفريغها، كما يقوم بتسليم البضائع إلى الناقل نيابة عن الشاحن، أو إلى المرسل إليه، وذلك مقابل أجر متفق عليه، وفقا لما ورد في المادة 913 من القانون البحري الجزائري.

أما الطرف الآخر فيستفيد من خدمات المقاول مثل الشحن والتفريغ والخدمات الناشئة عن الوكالة والنيابة، وذلك مقابل أجر كما يتضح في نص المادة 913 من القانون البحري الجزائري التي أشارت إلى مصطلح "خدماتي"².

4. عقد المناولة المينائية عقد تجاري

يكون عقد المناولة المينائية عقدا تجاريا بالنسبة للمقاول البحري وكذا عقدا تجاريا بالنسبة للناقل في حال كان هو الطرف المتعاقد مع المقاول البحري، أما إذا كان الطرف المتعاقد هو الشاحن أو المرسل إليه فيصبح العقد تجاريا بالنسبة لهما أيضا، بشرط أن يكون كل منهما تاجرا أو أن يدخل العقد في نطاق أعمالهما التجارية بشكل تبعي، كما يعتبر من عقود القانون الخاص حيث يخضع للقواعد المدنية والتجارية، ويتم التمييز بين حالتين:

- الأولى إذا كان العقد مدنياً أو تجارياً.
- الثانية إذا كان يحمل امتيازات إدارية، وبناءً على ذلك، تحدد قواعد الاختصاص القضائي بين القضاء المدني والإداري³.

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 103.

² كريد مريم، المرجع السابق، ص ص 25-26.

³ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 27.

5. عقد المناولة المينائية عقد فوري:

يعتبر عقد المناولة عقدا فوريا، إذ أن عنصر الزمن فيه ليس جوهريا بل يتحدد وفقا للاتفاق بين الطرفين، وعلى الرغم من أن عمليات الشحن والتفريغ تتطلب وقتا إلا أن تنفيذها بسرعة يرتبط بمصالح الأطراف، فالناقل الذي يمتلك السفينة في ميناء معين قد يتحمل تكاليف كبيرة مقابل الوقت الإضافي، بسبب التأخير في عمليات المناولة التي يقوم بها المقاول الذي يفتقر إلى المعدات الكافية.

كذلك فإن المقاول أو الشركة المتخصصة في الشحن والتفريغ تحقق أرباحا أكبر من خلال عملية الإنجاز مما يترجم هذه الكفاءة إلى فورية العقد، أما المرسل إليه فقد يتضرر من بقاء بضاعته في الميناء، وبالتالي فإن هذه الأعمال في المناولة تجعل من الضروري أن يتم تنفيذها على وجه السرعة، مما يضيف عليها طابع الفورية¹.

6. عقد المناولة المينائية عقد مقاول:

يكيف عقد المناولة المينائية على أنه عقد مقاوله ذلك أن المشرع الجزائري أطلق تسمية "المناولة"²، على مجموعة العمليات المرتبطة بشحن ورس وتفرغ البضاعة ومعالجتها داخل الميناء، ويتولاها مقاول مختص يمتلك الوسائل الفنية و البشرية اللازمة لإنجازها، ويترتب على هذا التكليف إخضاع عقد المناولة المينائية للقواعد العامة المنظمة لعقد المقاوله في القانون الخاص بما في ذلك الأحكام المتعلقة بالتزامات المقاول ومسؤولياته، باعتبار أن محل العقد يتمثل في إنجاز عمل معين مقابل أجر دون أن يكون المقاول خاضعا لتبعية صاحب العمل³.

الفرع الثاني: أركان قيام مسؤولية مقاول المناولة المينائية

تعد عمليات المناولة المينائية (الشحن، التفريغ، الرص، والتستيف) من الالتزامات التي تقع على عاتق مقاول المناولة، حيث يلتزم بتنفيذها وفقاً للمدة الزمنية المتفق عليها وضمن معايير السلامة المهنية، وتتميز هذه المسؤولية بخصوصية قانونية تجعلها تخرج أحيانا عن القواعد العامة للمسؤولية العقدية نظراً لطبيعة المخاطر المينائية.

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 29.

² المادة 912، ق، ب، ج.

³ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 26.

وتبدأ هذه المسؤولية من لحظة تسلم المقاول للبضاعة من الناقل البحري أو الشاحن وتستمر حتى تسليمها النهائي، حيث يكون مسؤولاً عن أي هلاك (كلي أو جزئي) أو تلف أو تأخير، إذا ما ثبت خطأ المقاول (أولاً) وسبب ذلك ضرر للمتعاقد معه (ثانياً) بتوافر علاقة سببية بين الخطأ والضرر (ثالثاً).

أولاً: الخطأ العقدي لمقاول المناولة المينائية

تنص المادة 176 من القانون المدني الجزائري على القاعدة العامة في المسؤولية العقدية والتي مفادها أن المدين يُسأل عن عدم تنفيذ التزامه، ما لم يثبت أن ذلك راجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه، ومن خلال هذا النص يتضح أن الخطأ العقدي يتمثل أساساً في الإخلال بالالتزام سواء بعدم التنفيذ أو التأخر فيه¹.

كما تقضي المادة 172 من نفس القانون بأن التزام المدين قد يكون التزاماً ببذل عناية أو لتحقيق نتيجة، وهو ما ينعكس مباشرة على معيار تقدير الخطأ وعليه، فإن الخطأ العقدي في مجال المناولة المينائية يتحقق كلما أخل مقاول المناولة بالتزاماته الناشئة عن العقد، سواء تمثل ذلك في الامتناع عن التنفيذ، أو التنفيذ الجزئي، أو التنفيذ المعيب، أو حتى التأخر في التنفيذ بغض النظر عن سبب هذا الإخلال².

1. تعريف الخطأ العقدي لمقاول المناولة المينائية

هو عدم تنفيذ مقاول المناولة لالتزاماته الواردة في العقد بالشكل المتفق عليه، سواء تمثل ذلك في الامتناع الكلي أو الجزئي عن التنفيذ، أو التأخير فيه، وقد اعتبرت المادة 917 من القانون البحري أن المقاول مسؤول عن الأضرار والنقص بمجرد انقضاء الآجال التعاقدية، ولا يعتد هنا بدرجة الخطأ (سواء كان يسيراً أو جسيماً)³.

2. إثبات الخطأ العقدي لمقاول المناولة المينائية

يقع عبء الإثبات مبدئياً على عاتق طالب الخدمة (الدائن)، ويتم ذلك عبر مسارين:

¹ المادة 176 من الأمر رقم 75-85، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر، عدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، معدل ومنمّم.

² خالد ضو، فاطمة معروف، أركان المسؤولية العقدية وشروط قيامها - دراسة تأصيلية -، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة برج بوعريّج، مجلد 08، عدد 01، جوان 2023، ص 17.

³ المادة 917، ق، ب، ج.

- إثبات وجود الرابطة التعاقدية: أي وجود عقد مناولة ساري المفعول.
- إثبات واقعة عدم التنفيذ: إذا كان التزام المقاول بتحقيق نتيجة (مثل تسليم البضاعة كاملة)، فإن مجرد النقص يُعد قرينة على الخطأ. أما إذا كان الالتزام ببذل عناية، فيجب على الدائن إثبات إهمال المقاول أو عدم اتخاذ الاحتياطات المهنية اللازمة.

3. مسؤولية مقاول المناولة عن فعل الغير

تمتد مسؤولية المقاول لتشمل الأفعال الصادرة عن الأشخاص الذين يستعين بهم لتنفيذ العقد (عمال، مساعدين)، هذه المسؤولية تقوم على أساس أن المقاول هو المسؤول قانوناً تجاه المتعاقد الآخر عن حسن سير العمل، ولا يمكنه التحلل من المسؤولية بادعاء أن الخطأ صدر من تابعه إلا إذا ثبتت القوة القاهرة.

ثانياً: الضرر

لا يكفي لتحقيق مسؤولية مقاول المناولة أن يرتكب خطأ عقدياً، بل يجب أن يترتب على هذا الخطأ ضرر يلحق بالدائن نتيجة عدم تنفيذ الالتزام أو التأخير فيه¹. ويُعرف الضرر قانوناً بأنه الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو مصلحة مالية مشروعة، سواء كان هذا الضرر مادياً أو أدبياً²، ويشترط لاستحقاق التعويض أن يكون الضرر محققاً، بمعنى أنه وقع فعلاً أو سيقع حتماً في المستقبل، فإذا كان الضرر محتملاً فلا يجوز التعويض عنه إلا إذا وقع³. كما يجب أن يكون الضرر مباشراً ومرتبباً بصورة طبيعية بالخطأ العقدي للمقاول⁴.

1. صور الضرر:

تعد الأضرار الناتجة عن نشاط المناولة المينائية من أبرز المنازعات التي تثير المسؤولية المدنية داخل الموانئ، بالنظر إلى الارتباط المباشر بسلامة البضائع وسرعة تداولها، وتتخذ هذه الأضرار عدة صور، أهمها هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً، أو تلفها نتيجة سوء المناولة أو الإهمال

¹ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 96.

² رمضان أبو السعود، مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 240.

³ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، دار الهدى، الجزائر، 2007، ص 314.

⁴ العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، التصرف القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 284.

إضافة إلى التأخير في تسليمها داخل الآجال المتفق عليها.

1.1. الهلاك:

يُقصد بالهلاك في هذا السياق انعدام وجود البضاعة مادياً، بحيث تخرج من حيز الوجود الفعلي نتيجة حوادث مثل الاحتراق، أو السرقة، أو الغرق في أعماق البحار. وقد يتخذ الهلاك طابعاً كلياً يشمل كامل الشحنة، أو جزئياً يقتصر على جانب منها، كما يمتد مفهوم الهلاك ليشمل الحالة التي تصل فيها البضاعة وهي تالفة تماماً وغير صالحة للاستخدام في الغرض الذي صُنعت من أجله¹.

في هذه الحالة، تترتب المسؤولية على مقاول المناولة إذا أخفق في تسليم البضاعة لمالكها بالحالة السليمة التي كانت عليها وقت الاستلام، سواء كان ذلك بسبب تلاشي المادة أو تحطمها ويدخل في حكم الهلاك سقوط البضاعة في البحر أثناء عمليات الرفع، أو تقطع حبال الشحن مما يؤدي لارتطامها بقوة بالأرض، وهو ما يسبب تفتت البضائع ذات الطبيعة الحساسة².

2.1. التلف:

يتمثل التلف في انخفاض جودة البضاعة أو فقدانها لصلاحيتها المعتادة للغرض المقصود رغم بقائها موجودة مادياً ويظهر ذلك في صور متعددة، كالنقص في الوزن، أو الخلل في المقاييس، أو فساد المادة،

كما في حالات التعفن³، ومثاله إهمال مقاول المناولة في وضع حاويات التبريد في الأماكن المهيأة لها، أو التقاعس عن توصيلها بالتيار الكهربائي، مما يؤدي إلى فساد المحتويات كلياً أو جزئياً⁴، هذا النوع من الضرر يؤدي حتماً إلى تدني القيمة الاقتصادية أو الكفاءة الوظيفية للشحنة. ومن الناحية العملية، قد يختلط الهلاك الجزئي بالتلف في بعض الأحيان، خاصة عندما تصل البضاعة ناقصة في عددها أو حجمها، وبصعب حينها تحديد المسؤول بدقة (الناقل أم مقاول المناولة) ما لم يتم إثبات الحالة بدقة لحظة التسلم والتسليم⁵.

¹ مصطفى العوجي، القانون المدني، ج2، (المسؤولية المدنية)، الطبعة 2، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004، ص 61.

² طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، المرجع السابق، ص 98.

³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 311.

⁴ حمودي زكراوي، المرجع السابق، ص 119.

⁵ سوزان علي حسن، عقد النقل للبضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004، ص 106.

3.1. التأخير:

يتحقق التأخير عندما لا يلتزم مقاول المناولة بإتمام عمليات الشحن والتفريغ في المواعيد المحددة قانوناً أو اتفاقاً، فإذا لم يوجد اتفاق صريح على الموعد، يتم الاحتكام إلى العرف المهني السائد، مع مراعاة نوع البضاعة والآليات المستخدمة في الميناء¹.
في حالة التأخير، يُفترض أن البضاعة قد وصلت سليمة من حيث المادة، لكن الضرر يكمن في النتائج الاقتصادية المترتبة على فوات الوقت، مثل فوات الكسب ولحوق الخسارة².
وغالباً ما يكون مجهز السفينة هو المتضرر الأكبر، خاصة إذا كانت السفينة مستأجرة لرحلة محددة أو لمدة معينة، حيث تُحسب فترات الشحن والتفريغ باليوم والساعة³.
وقد تدخل المشرع الجزائري في المادة 917 من القانون البحري الجزائري ليقر بوضوح مسؤولية مقاول المناولة عن أي تأخير يطرأ على عمليات الشحن والتفريغ، كما أكدت الفقرة الثانية من المادة ذاتها على ضرورة اتفاق الأطراف على تقدير التعويض الناتج عن تجاوز المواعيد نظراً لخصوصية كل بضاعة وتأثر العمليات بالظروف المناخية⁴.

المطلب الثاني: المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية

تقوم المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية عند إخلاله بواجب الحيلة والحذر أثناء ممارسته لعمليات المناولة، مما يؤدي إلى إلحاق ضرر بالغير، ولا تقتصر هذه المسؤولية على أفعاله الشخصية فقط، بل تمتد إلى الأضرار الناتجة عن أعمال تابعيه أو عن المعدات والأدوات المستعملة في نشاطه.

وتبرز أهمية هذه المسؤولية في حماية المتضررين وضمان حصولهم على التعويض وعليه سيتم دراسة صور المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة (الفروع الأولى)، ونحلل أركان هذه المسؤولية (الفروع الثانية).

الفرع الأول: صورة المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 240.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 312.

³ طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 99.

⁴ المرجع نفسه، ص 99.

1. المسؤولية الشخصية لمقاول المناولة:

تتحقق المسؤولية الشخصية لمقاول المناولة المينائية عند ارتكابه خطأ أثناء مزاوله عمله فالخطأ هو الانحراف عن سلوك الرجل المعتاد، ويكون ذلك في الإخلال بواجبات الحيطه والحذر أثناء التعامل مع البضائع أو المعدات في الميناء، ويعد هذا الخطأ أساساً للمسؤولية، سواء كان عمدياً أو ناشئاً عن إهمال أو تقصير.

تعتبر المسؤولية التقصيرية الأساس القانوني العام لمساءلة مقاول المناولة، خاصة في الحالات التي لا تربطه علاقة تعاقدية مباشرة مع المتضرر، حيث تنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري على أن: «كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض»¹.

2. مسؤولية مقاول المناولة عن أعمال التابع

إلى جانب مسؤوليته الشخصية، يسأل مقاول المناولة أيضا عن الأضرار التي يحدثها تابعوه أثناء تأدية وظائفهم، حيث تقضي المادة 136 من القانون المدني الجزائري بأن: «يكون المتبرع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها».

وبناء على ذلك، فإن مقاول المناولة يعد متبوعا، بينما يعتبر العمال والسائقون مشغلو الرافعات تابعين له، فإذا تسبب أحد هؤلاء في إتلاف البضائع أو إصابة الغير أثناء العمل، فإن المسؤولية تقع على عاتق المقاول، حتى ولو لم يرتكب خطأ شخصيا، وذلك على أساس مسؤولية المتبوع على أعمال التابع، وهذا الحكم يهدف إلى حماية المتضررين وتسهيل حصولهم على التعويض، باعتبار أن المقاول هو الأقدر ماليا وتنظيميا على تحمل تبعات النشاط².

3. مسؤولية مقاول المناولة عن الأشياء (المعدات والآلات)

تقوم مسؤولية مقاول المناولة أيضا على حراسة الأشياء، خاصة المعدات والآلات المستعملة في نشاطه، مثل: الرافعات، وآلات الشحن، ووسائل النقل، إذ أن هذه الأشياء قد تحدث أضرارا جسيمة في حالة سوء استعمالها أو اختلافها.

¹ المادة 124 من ق، م، ج.

² المادة 136 من ق، م، ج.

وفي هذا الإطار يسأل مقاول المناولة بصفته حارساً لهذه الأشياء، متى ثبت أن الضرر ناتجاً عن تدخله، حتى دون إثبات خطأ مباشر منه، ما لم يثبت السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المرور، ذلك استناداً بنص المادة 138 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أن: «كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير، والرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ويعفي من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية، أو عمل الغير، أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة»¹.

وتتجلى أهمية هذه المسؤولية في المجال المينائي، نظراً لخطورة المعدات المستعملة وكثرة الحوادث التي قد تتجم عنها، مما يبرز تشديد المسؤولية على عاتق المقاول لضمان سلامة الأشخاص والبضائع.

الفرع الثاني: أركان المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية

تجد المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية أساسها القانوني في المزاوجة بين القواعد العامة والخاصة، فباعتبارها مسؤولية مدنية، فهي تخضع للمبدأ العام المقرر في المادة 124 من القانون المدني الجزائري، الذي يلزم كل من ارتكب خطأ سبب ضرراً للغير بالتعويض، غير أن طبيعة النشاط المينائي فرضت صبغ هذا الركن بخصوصية مهنية جسدتها المادة 807 من القانون البحري الجزائري، والتي نقلت الخطأ من مفهومه التقليدي كإخلال بواجب عام، إلى مفهوم الخطأ المهني المتخصص.

وبناءً عليه فإن الخطأ في مجال المناولة لا يُقاس بسلوك الشخص العادي، بل بمدى التزام المقاول بالمعايير التقنية والأصول الفنية التي تفرضها مهنته أثناء مناولة البضاعة، هذا الترابط يجعل من الخطأ ركناً قائماً بذاته بمجرد إثبات إخلال المقاول بالتزاماته التعاقدية أو التنظيمية، مما يضع على عاتقه قرينة تقصيرية لا يمكن دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي وفقاً لمقتضيات المادة 814 من القانون البحري الجزائري.

أولاً: الخطأ التقصيري

يتمثل الخطأ في إخلال مقاول المناولة بالتزام قانوني يفرض عليه الحيطة والحذر أثناء

¹ المادة 138 من ق، م، ج.

عمليات الشحن، التفريغ، أو التستيف، وبما أن مقاول المناولة يعتبر "أميناً" على البضاعة بمجرد استلامها، فإن أي تقصير في الوسائل التقنية والبشرية يعد خطأ موجباً للمسؤولية¹.

يقصد بالخطأ كل إخلال بالتزام قانوني عام بعدم الإضرار بالغير، سواء كان ذلك بفعل إيجابي أو سلبي، ويتحقق الخطأ في مجال المناولة المينائية عند مخالفة مقاول المناولة للقواعد الفنية أو التنظيمية التي تحكم عمليات الشحن والتفريغ، أو عند الإهمال وعدم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لضمان سلامة البضائع أو الأشخاص.

ويأخذ الخطأ صوراً متعددة، كالإهمال في استعمال المعدات، أو سوء تنظيم العمل داخل الميناء، أو عدم احترام قواعد السلامة المهنية. ويؤكد إبراهيم ويس أن الخطأ في هذا المجال غالباً ما يكون خطأ مهنيًا مرتبطاً بعدم مراعاة الأصول الفنية للمهنة، مما يوسع من نطاق مسؤولية مقاول المناولة².

ثانياً: الضرر

يعد الضرر الركن الثاني لقيام المسؤولية، ويجب أن يكون ضرراً محققاً ومباشراً وفي نطاق المناولة المينائية، قد يتمثل الضرر في تلف البضائع، أو فقدانها، أو تأخر تسليمها، كما قد يشمل الأضرار التي تصيب الأشخاص أو المنشآت داخل الميناء، ويشترط أن يكون الضرر قابلاً للتعويض، سواء كان مادياً أو معنوياً، وأن يكون ناتجاً عن نشاط مقاول المناولة³.

ثالثاً: العلاقة السببية

يتعين لقيام المسؤولية التقصيرية وجود علاقة سببية بين الخطأ المرتكب والضرر الحاصل بحيث يكون الضرر نتيجة مباشرة للخطأ. فإذا انقطعت هذه العلاقة بسبب قوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور، انتفت مسؤولية مقاول المناولة.

وفي هذا السياق، يبرز دور القضاء في تقدير مدى توافر العلاقة السببية، خاصة في ظل تعدد المتدخلين في النشاط المينائي (ناقل، شاحن، مقاول مناولة...)، وقد أوضح إبراهيم ويس أن إثبات هذه العلاقة قد يكون معقداً في المجال المينائي بسبب تداخل المسؤوليات⁴.

¹ المادة 124 من ق، م، ج.

² طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 85.

³ المرجع نفسه، ص 92.

⁴ المرجع نفسه، ص 97.

المبحث الثاني: تحديد مسؤولية مقاول المناولة المينائية

يعد مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية في مجال النقل البحري والخدمات المينائية ميزة استثنائية أقرها المشرع لحماية الناقلين ومقاولي المناولة من التعويضات المفرطة التي قد تفوق قدراتهم المالية، وذلك مقابل حرمانهم من إدراج شروط الإعفاء التام من المسؤولية في سندات الشحن.

ويتمثل هذا التحديد في وضع سقف مالي أقصى (حد أعلى) للتعويض يلتزم مقاول المناولة بدفعه في حال تحقق مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضائع، بما يضمن استمرارية نشاطه المهني ومن خلال ذلك نتناول أحكام قيام مسؤولية مقاول المناولة المينائية (المطلب الأول) والتقدير القانوني لهذه المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أحكام تحديد مسؤولية مقاول المناولة المينائية

تبنى المشرع الجزائري في المادة 916 من القانون البحري الجزائري مبدأ التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة، وهو ذات النظام المقرر للناقل البحري، تهدف هذه الخصوصية القانونية إلى إيجاد توازن بين مصالح أطراف عقد النقل البحري، وحماية المقاول من مخاطر التعويضات الباهظة التي قد تفوق قدرته المالية، خاصة في ظل المخاطر البحرية والمينائية المحيطة بالبضائع.

وبموجب المادة 805 من القانون نفسه، لا يلزم المقاول بتعويض الضرر تعويضا كاملا في جميع الحالات، بل يقتصر التزامه على سقف مالي معين (حد أقصى) لا يمكن تجاوزه، ما لم يثبت ارتكابه لخطأ عمدي أو إهمال جسيم، وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب من خلال تحديد الشروط الواجب توافرها لتطبيق مبدأ تحديد مسؤولية مقاول المناولة (الفرع الأول) والتعويض عنها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الشروط الواجب توافرها لتطبيق مبدأ تحديد مسؤولية مقاول المناولة

لكي يستطيع مقاول المناولة التمسك بحقه القانوني في تحديد مسؤوليته، لا بد من استيفاء جملة من الشروط الجوهرية، إذ إنه في حال تخلف أي من هذه الشروط، يصبح المقاول ملزماً بجبر الضرر وتعويض الطرف المتضرر تعويضا كاملا وشاملا، وتتمثل هذه المتطلبات فيما يلي:

أولاً: عدم صدور إهمال عمدي أو مجازفة مع يقين حدوث الضرر من طرف المقاول يُشترط لتمسك المقاول بتحديد المسؤولية ألا يكون الضرر الواقع ناتجاً عن خطأ عمدي منه، أو إهمال ينطوي على مخاطرة جسيمة مع علمه المسبق باحتمالية وقوع الضرر، ذلك أن ارتكاب مثل هذه الأفعال يُسقط حقه في الإعفاء الجزئي أو تحديد نطاق مسؤوليته، وقد كُرس هذا المبدأ في المادة 809 من القانون البحري الجزائري، والتي نصت صراحة على أن أي تقصير أو مجازفة من جانب المقاول تؤدي إلى تضرر السلع، تترتب عليها خسارته للمزايا والحماية المتعلقة بحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 805 من ذات القانون.

ثانياً: يجب أن يدون تصريح الشاحن في وثيقة الشحن أو أي وثيقة مماثلة لا يُعتد بالتصريح إلا إذا كان مكتوباً وموثقاً في سند الشحن أو ما يقوم مقامه من وثائق رسمية، ففي غياب هذا التدوين الذي يحدد نوع وقيمة السلع، لا يمكن حرمان مقاول المناولة من حقه في تحديد المسؤولية.

وتعتبر وثيقة الشحن هي الدليل القاطع والمرجع الأساسي لتحديد طبيعة البضاعة، وعلى أساسها يقوم المرسل إليه بالمطالبة بالتعويضات عند المقارنة بين حالة السلع المسجلة في الوثيقة وحالتها الواقعية عند الاستلام، فإذا كان التصريح صحيحاً ومدرجاً، جاز المطالبة بالتعويض الكلي، ولا يحق للمقاول حينئذ الاحتجاج بالتحديد القانوني للمسؤولية¹.

الفرع الثاني: تقدير التعويض

لقد أقر المشرع الجزائري مجموعة من الشروط التي تتيح لمقاول المناولة التمسك بمبدأ تحديد المسؤولية في حال تحقق ضرر أو تلف للبضائع، التي سبق ذكرها، وعليه لا يُسأل عن الأضرار التي تلحق بالبضائع إلا في حدود السقف الأعلى للتعويض، فمهما بلغت القيمة الفعلية للبضائع المتضررة، فإن التعويض لا يمكن أن يتجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه في المادة 805 من القانون البحري الجزائري.

ويخضع تقدير هذا التعويض للسلطة التقديرية للقاضي المختص بالنزاع، استناداً إلى ما ورد في المادة 182 من القانون المدني الجزائرية، والتي تنص على أنه: «إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره، ويشمل ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص 235.

من كسب، بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر فيه. ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتجنبه ببذل جهد معقول»¹، تأسيساً على ما سبق وبما أن السقف الأعلى لمبلغ التعويض محدد قانوناً بموجب المادة 805 من القانون الجزائري، فإنه يتمتع على القاضي الحكم بمبالغ تتخطى هذا الحد، ويشمل هذا التعويض كافة أشكال الضرر التي قد تصيب البضاعة، سواء تمثلت في التلف أو الهلاك، وسواء وقع ذلك أثناء عمليات الشحن أو التفريغ.

1. تقدير التعويض عن الهلاك والتلف:

في الوقت الذي يغفل فيه الشاحن عن التصريح بنوعية وقيمة البضاعة قبل شحنها، أو لم يتم تدوين هذا البيان في وثيقة الشحن (أو ما يماثلها)، فإن مسؤولية المقاول عن الخسائر تتقيد بالحد الإجمالي، وهو 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن، أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المتضررة، أيهما يمثل الحد الأدنى المطبق، أما في حال تم ذكر القيمة والنوعية في وثيقة الشحن، فيمكن إثبات عكس ما ورد فيها بكافة الوسائل. وبالرجوع إلى نص المادة 807 من القانون البحري الجزائري، نجد أن المشرع منح للمقاول الحق في إثبات أن القيمة الحقيقية للبضاعة هي أقل مما هو مدون في وثيقة الشحن، مما يعني أن البيانات الواردة في الوثيقة لا تتمتع بحجية قاطعة.

ويتضح من خلال المادة 807 من القانون البحري، أن المشرع الجزائري أعطى للمقاول صلاحية منازعة القيمة المدونة، مما قد يمس بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه اللذين يتعاملان بناءً على وثيقة الشحن، لذا كان من الأنسب ترك هذه السلطة التقديرية للقاضي.

وبناءً على المادة 806 من نفس القانون، نتمكن من التمييز بين طريقتين لحساب قيمة البضاعة وتقدير التعويض: أن يتم تقييم التعويضات المتعلقة بالبضاعة الهالكة بناءً على قيمتها السوقية في زمان ومكان تفريغها وتسليمها.

وهنا يتوجب على القاضي تحويل قيمة التعويض إلى العملة الوطنية، معتمداً سعر الصرف السائد في تاريخ وصول السفينة وتفريغ حمولتها، أو يتم تقدير التعويض على أساس قاعدة الفرق بين قيمتها السوقية في الحالتين (أي بين حالتها الجيدة وحالتها بعد التلف)، إلا أن العرف الجاري

¹ كريد مريم، المرجع السابق، ص 280.

يميل غالبا نحو تحديد القيمة بناءا على سعر البضاعة من نفس الصنف والنوع وليس مجرد سعر السوق.

2. تقدير التعويض بالنسبة للضرر الناتج عن التأخير:

استندت اتفاقية هامبورغ في المادة 6 (بند ب، فقرة 1) إلى أن: «تحديد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم يكون بمبلغ يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز إجمالي أجره النقل المحددة في عقد النقل البحري».

وفي ذات السياق نصت المادة 805 من القانون البحري الجزائري على أن التعويض يكون: «... بمقدار يعادل مرتين ونصف أجره النقل المستحقة عن البضائع التي لم تسلم في الموعد المتفق عليه، أو في الوقت المنطقي الذي يسلم فيه الناقل الحريص، بشرط ألا يتعدى التعويض مجموع أجره النقل المستحقة بموجب العقد»¹.

ومن خلال هذا النص يتبين أن المشرع الجزائري اعتمد معيار "أجره النقل" كأساس، حيث يتم تقدير التعويض بمرتين ونصف من قيمة أجره نقل البضاعة التي تأخر المقاول في إيصالها أو شحنها أو تفريغها.

إن هذا التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الوارد في المادة 805 من القانون البحري الجزائري يسري أيضاً على تحديد مسؤولية مقاول المناولة في حالات الهلاك أو التلف، ومع ذلك فإن سريان هذا النص على واقعة "التأخير" يتطلب نصاً خاصاً لمقاول المناولة، لأن التأخير الوارد في المادة المذكورة يتعلق بالناقل البحري تحديداً².

المطلب الثاني: المقدار القانوني لتحديد مسؤولية مقاول المناولة المينائية

تتمحور مسؤولية مقاول المناولة في الواجهة القانونية حينما تكتمل الشروط الموضوعية لإعمال نظام المسؤولية المحدودة، وفي حال استيفائها يتعين على الجهة القضائية -بقوة الأنظمة القانونية- تفعيل معايير التحديد الواردة في التقنين البحري أو الاتفاقات الدولية ذات الصلة (كاتفاقية بروكسل) بحسب مقتضيات كل حالة.

وعليه فقد وضع المشرع حد أقصى لتعويضات مقاول المناولة لا يمكن تجاوزه، ويتم

¹ المادة 805، ق، ب، ج.

² سليم بودليو، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة باجي مختار عنابة، 2011، ص117.

احتساب هذا السقف بناءً على ركائز قانونية متفاوتة تختلف من نظام تشريعي لآخر، وسنفصل ذلك من خلال تبيان ضوابط تقدير سقف المسؤولية (الفرع الأول)، ثم تحديد الوحدة الحسابية المعتمدة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المعايير الموضوعية لتقدير سقف المسؤولية

إذا تحققت مسؤولية مقاول المناولة عن البضاعة التي تعهد بنقلها، وإيصالها سالمة، يكون ملزماً بدفع مبلغ تعويض محدد بعدد معين من الوحدات الحسابية والتي تختلف من نظام قانوني لآخر¹.

ومن استقراء أحكام اتفاقية بروكسل، نجد أنها اعتمدت في الأصل معيارين لحساب التعويض هما (الطرد والوحدة)، ثم جاء بروتوكول 1968 ليضيف معياراً ثالثاً وهو الوزن (الكيلوغرام)، وهو ما أكدته بروتوكول التعديل لسنة 1979، أما اتفاقية هامبورغ فقد تضمنت أساساً رابعاً وهو "أجرة النقل"، أما المشرع الجزائري فقد كان يتبنى ما نصت عليه اتفاقية بروكسل لسنة 1924 قبل تعديل القانون البحري، إلا أنه بموجب تعديل سنة 1998، أخذ بالمعايير الأربعة مجتمعة (الطرد، الوحدة، الوزن، وأجرة النقل)²، وسنفصل في هذه الأسس عبر الفرعين التاليين:

أولاً: الطرد ووحدة الشحن

وضع المشرع الجزائري محددات معينة عند تحققها نكون بصدد التحديد القانوني للمسؤولية، وعليه فاحتساب الحد الأعلى للمسؤولية يكون بالنظر إلى عدد الطرود ووحدات الشحن التي هلكت أو تلفت من البضاعة محل عقد المناولة.

1. تعريف الطرد:

يُعد الطرد من أهم الضوابط التي يتم على أساسها تقدير سقف مسؤولية المقاول في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، ويُعرف اصطلاحاً بأنه: «الطرد أو الرزمة أو الصرة التي تعد مسبقاً من أجل النقل أو المناولة اليدوية أو الميكانيكية وتجعلها في شكل مناسب يسهل مناولتها من يد إلى أخرى دون تعرض المحتويات للتلف».

أما ما ذهب إليه الفقه والقضاء، فإن اعتبار الشحنة "طرداً" يتطلب أن تكون مغلفة كلياً أو

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 319.

² مريم كريد، المرجع السابق، ص 241-242.

جزئياً، وأن يهدف هذا التغليف لتسهيل المناولة وحفظ البضاعة، مع ضرورة ظهور نية المتعاقدين في اعتبارها كذلك من خلال سند الشحن¹.

2. وحدة الشحن:

هي وحدة الوزن أو القياس أو الحجم المثبتة في وثيقة الشحن بالنسبة للبضائع التي تشحن دون ربط أو تغليف، والتي لا تتميز إلا بوزنها أو قياسها، وفي هذه الحالة تتخذ الوحدة المثبتة في وثيقة الشحن أساساً لتقدير التعويض.

وفي حالة استخدام الحاويات فإذا ذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات المعبأة داخلها، فإن إرادة المتعاقدين تكون قد انصرفت لاعتبار عدد الطرود هو الضابط، أما إذا لم يرد في سند الشحن إلا عدد الحاويات، فإن الحاوية الواحدة هي التي تُعتمد كأساس لتحديد سقف المسؤولية²، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للمقاول، اعتُبرت وحدة شحن مستقلة³.

ثانياً: الكيلوغرام وأجرة النقل

اكتفت اتفاقية بروكسل 1924 بضابطي الطرد والوحدة، بينما حرص واضعو بروتوكول 1968 على إدراج ضابط الوزن الذي يعد من الضوابط التي تقيم نوعاً من العدالة بين المقاول والشاحن، وبمقتضاه أصبح لا يستوي الطرد الكبير مع الطرد الصغير عند تحديد سقف المسؤولية أما اتفاقية هامبورغ والتقنين البحري فقد أضافا ضابطاً رابعاً يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن التأخير وهو "أجرة النقل"⁴.

1. الكيلوغرام:

طالبت الدول الشاحنة باللجوء لضابط الوزن بدلاً من الضوابط السابقة كأساس إضافي لتحديد التعويض، حتى يكون المبلغ متناسباً مع مقدار الضرر، ويُعتبر وزن البضاعة من البيانات التي يمكن إدراجها في سند الشحن، وهي بذاتها وحدة قائمة وتُقدر بالكيلوغرام، فإذا كان وزن البضاعة المفقودة وارداً في سند الشحن بالكيلوغرام، يتم إعمال ضابط الوزن بضرب الوحدة

¹ ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007، ص ص 224-

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 322.

³ ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 235.

⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 322.

الحسابية في عدد الكيلوغرامات الهالكة¹.

2. أجرة النقل:

جاءت مسألة تحديد هذه المسؤولية حيث ذهب البعض إلى اعتبار الضرر الناتج عن التأخير ما هو إلا نوع من التلف، ومن ثم وجب إتباع نفس الضابط الذي يسري على التلف وهو الطرد أو الوزن، بينما يرى آخرون ضرورة اعتناق ضابط أجرة النقل كأساس لحساب سقف المسؤولية لأنها مقياس عادل للتكاليف التي يتحملها المقاول، ولذلك يجب ألا تتجاوز المسؤولية مجموع الأجرة التي يحصل عليها من جراء نقل البضائع².

وفي هذا الشأن نصت المادة 805 من القانون البحري الجزائري على أن التعويض لا يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد، أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام، أو بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة عن البضاعة المتأخرة³.

الفرع الثاني: ضابط الوحدة الحسابية

بعد تحديد الضابط المادي، يتم اللجوء إلى تحديد القيمة النقدية للوحدة الحسابية، وكيفية تحويلها إلى العملة الوطنية، وهو ما يعرف بـ "العملات النقدية" التي اعتمدت تاريخياً على الجنيه الاسترليني والعملة الخيالية.

أولاً: الجنيه الإسترليني

أشارت المادة 04 فقرة (05) من معاهدة بروكسل لعام 1924 إلى عدم إلزام الناقل في كافة الظروف بدفع تعويض عن هلاك البضاعة أو تضررها يتجاوز مبلغ مائة جنيه إسترليني عن كل وحدة أو طرد، أو ما يعادل هذا المبلغ من العملات الأخرى. وقد منحت المادة 09 فقرة (02) من ذات المعاهدة للدول المتعاقدة خيار عدم استخدام الجنيه الإسترليني كعملة وطنية، أو إمكانية تحويل المائة جنيه ذهب إلى عملتها المحلية بكسور عشرية دقيقة.

¹ ملزي عبد الرحمان، المرجع السابق، ص 242.

² مريم كريد، ص ص 249-250.

³ ملزي عبد الرحمان، ص ص 246-247.

1. مقدار الوحدة الحسابية:

كشفت مداولات مؤتمر لاهاي لعام 1922 أن اقتراح اعتماد مائة جنيه إسترليني (أو ما يعادلها) كان محل قبول من ممثلي الوفود ليكون سقفاً لمسؤولية المقاول عن الأضرار اللاحقة بالبضائع وفقاً لاتفاقية بروكسل 1924¹.

2. قيمة الوحدة الحسابية:

يُستخلص من المادة 09 فقرة (01) من معاهدة بروكسل أن المقصود بالجنيه هو "الجنيه الذهبي"، وبناءً عليه يتم تقدير سقف المسؤولية على أساس القيمة الذهبية للإسترليني، ونتيجة للتغيرات التي طرأت على أسعار الذهب، جرت مراجعة الاتفاقية في عام 1977، حيث رُفِعَ سقف التحديد للطرد الواحد إلى 400 جنيه.

أما المشرع البحري الجزائري، فقد حدد قيمة الوحدة الحسابية لمسؤولية المقاول بمبلغ 100 جنيه إسترليني في النقل الدولي حتى عام 1998، بينما اعتمد نظام الفرنك الفرنسي الذهبي في النقل الداخلي².

ثانياً: العملة الخيالية

إثر تعديل معاهدة بروكسل بموجب بروتوكول 1968، تم تبني مفهوم «العملة الخيالية» التي تقاس بالذهب. وقد سار التقنين البحري الجزائري على هذا النهج في المادة 805 من القانون البحري الجزائري، حيث قُدرت مسؤولية مقاول المناولة بـ 10,000 فرنك فرنسي عن كل طرد أو وحدة، أو 30 فرنكاً عن كل كيلوغرام من البضائع المتضررة، ومع حلول عام 1979، تدخل المشرع الدولي عبر اتفاقية هامبورغ لاستبدال نظام الفرنك الذهبي بنظام "حقوق السحب الخاصة".

1. قاعدة الفرنك الفرنسي الذهبي:

مع تراجع النظام النقدي العالمي وتذبذب قيمة الجنيه الإسترليني، تم التحول إلى "الفرنك البوا نكاري"، وقد أوضحت المادة 02 فقرة (04) من بروتوكول 1968 أن هذا الفرنك يتكون من 65.5 مليغرام من الذهب (عيار 900 من الألف)، ويتم تحويله للعملة الوطنية، وهذا ما أكدته

¹ ملزي عبد الرحمان، ص ص 249-250.

² المرجع نفسه، ص ص 251-253.

المادة 805 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الرابعة من القانون البحري، حيث عرفت الوحدة الحسابية بأنها وحدة تتألف من 65.5 مليغرام من الذهب عيار 1000/900، مع وجوب تحويلها للعملة الوطنية بدقة عند صدور الحكم القضائي¹.

2. قاعدة حقوق السحب الخاصة:

في ظل غياب نص تشريعي صريح في بروتوكول 1968 والقانون البحري يحدد سعر صرف الفرنك البوا نكاري مقابل العملة الوطنية، ظهرت إشكالات تطبيقية، ولحل هذا التناقض، قدمت دراسات صندوق النقد الدولي عام 1974 "حقوق السحب الخاصة" كبديل لقاعدة الذهب، وتتحدد قيمة هذه الوحدة بناءً على سلة من العملات الرئيسية (كانت 16 عملة في البداية). وقد اعتمد هذا المبدأ في بروتوكول 1979 المعدل لبروتوكول بروكسل 1968، وكذلك اتفاقية هامبورغ 1978، حيث حددت المادة 06 منها مسؤولية المقاول بمبلغ يعادل 836 وحدة حسابية للطرد أو 2.5 وحدة للكيلوغرام. وعرفت المادة ذاتها الوحدة الحسابية بأنها حق السحب الخاص، كما يحدده صندوق النقد الدولي، ويتم التحويل للعملة الوطنية بناءً على قيمتها يوم صدور الحكم أو التاريخ المتفق عليه. ورغم أن بروتوكول 1979 حدد المسؤولية بـ 666.66 وحدة سحب خاصة، إلا أن المشرع الجزائري لم يتبنَ هذه القاعدة لعدم انضمامه لاتفاقية هامبورغ، مما أبقى إشكالية تحديد المعيار القائم لحساب سقف المسؤولية مستمرة².

¹ ملزي عبد الرحمان، ص ص 262-265،

² المرجع نفسه، ص ص 268-269.

ملخص الفصل الأول:

تناولنا في هذا الفصل دراسة المسؤولية الخاصة لمقاول المناولة المينائية باعتبارها الركيزة القانونية التي تضمن تعويض الأضرار الناشئة عن عمليات الشحن والتفريغ والتخزين داخل الموانئ، وقد تم تكييف عقد المناولة قانوناً بأنه عقد مقاوله رضائي وملزم لجانبين، يهدف إلى التعامل المادي مع البضائع مقابل أجر.

كما تم تفصيل أركان مسؤوليته التي تقوم على الخطأ العقدي أو التقصيري الناتج عن الإخلال بالالتزامات المهنية، والضرر الذي يتخذ صور الهلاك أو التلف أو التأخير، وصولاً إلى العلاقة السببية بينهما.

وتوصلت الدراسة في هذا الفصل إلى أن مسؤولية المقاول لا تقتصر على أفعاله الشخصية فحسب، بل تمتد لتشمل أفعال تابعيه ومسؤولية حراسة الآلات والمعدات المستخدمة في النشاط المينائي.

كما أبرز الفصل التباين القضائي في الجزائر حول أثر تدخل المقاول الإجمالي على انقضاء عقد النقل البحري، حيث يميل الاجتهاد القضائي الحديث للمحكمة العليا إلى إبقاء مسؤولية الناقل قائمة حتى التسليم الفعلي للبضاعة.

كما تناولنا في المبحث الثاني "النظام الاستثنائي" الذي أقره المشرع الجزائري والاتفاقيات الدولية لحماية المقاول، والمتمثل في مبدأ التحديد القانوني للمسؤولية؛ حيث يوضع سقف مالي أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه إلا في حالات الخطأ العمدي أو الجسيم.

كما بين الفصل المعايير الموضوعية المعتمدة لحساب هذا السقف، مثل عدد "الطرود" أو "وحدات الشحن" أو "الوزن بالكيلوغرام"، بالإضافة إلى اعتماد "أجرة النقل" كمعيار للتعويض عن التأخير. وانتهت الدراسة إلى توضيح إشكالية الوحدة الحسابية، حيث انتقل التنظيم القانوني من نظام الجنيه الإسترليني والفرنك الذهبي وصولاً إلى نظام "حقوق السحب الخاصة" الذي يضمن توازناً بين حقوق الشاحنين وحماية استثمارية نشاط مقاول المناولة.

الفصل الثاني

المسؤولية العامة لمقاول المناولة المينائية

لا تقتصر مسؤولية مقاول المناولة المينائية على المسؤولية الخاصة فقط، بل تمتد كذلك إلى المسؤولية العامة التي تفرضها طبيعة النشاط المينائي وما يرتبط به من اعتبارات أمنية واقتصادية وتنظيمية.

وتقوم هذه المسؤولية متى أخل بالالتزامات المفروضة عليه أثناء ممارسة نشاطه، سواء تعلق الأمر بارتكاب أفعال مجرمة قانوناً، كالتزوير أو الإضرار بالبضائع أو مخالفة قواعد الأمن والسلامة، مما يؤدي إلى قيام المسؤولية الجزائية، أو تعلق الأمر بمخالفة القواعد التنظيمية والمهنية التي تحكم نشاط المناولة المينائية، فتقوم بذلك المسؤولية الإدارية والتأديبية.

وتبرز أهمية هذه المسؤولية في كونها وسيلة قانونية تهدف إلى حماية النظام داخل الميناء وضمان حسن سير المرفق المينائي، إضافة إلى حماية الثقة في المعاملات التجارية البحرية.

وعليه سيتم التطرق في هذا الفصل إلى المسؤولية الجزائية لمقاول المناولة المينائية (المبحث الأول)، ثم المسؤولية الإدارية والتأديبية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: المسؤولية الجزائية لمقاول المناولة المينائية

تقوم المسؤولية الجزائية لمقاول المناولة المينائية متى ارتكب هذا الأخير أو أحد تابعيه أفعالا مجرمة قانوناً أثناء ممارسة نشاط المناولة داخل الميناء، سواء تعلق الأمر بالإضرار بالبضائع أو تزوير الوثائق أو مخالفة قواعد الأمن والسلامة المينائية وتزداد أهمية هذه المسؤولية بالنظر إلى الطبيعة الحساسة للنشاط المينائي الذي يرتبط بحركة التجارة الخارجية وحماية الأموال والأشخاص والمنشآت المينائية.

وعليه سيتم دراسة هذا المبحث من خلال مطلبين، نتناول الجرائم المتعلقة بنشاط مقاول المناولة المينائية (المطلب الأول)، ثم نتطرق لدراسة المظاهر القانونية لهذه الجرائم (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الجرائم المتعلقة بنشاط مقاول المناولة المينائية

يعتبر مقاول المناولة المينائية فاعلاً أساسياً في نشاط التجارة البحرية، غير أن طبيعة عمله التقنية والميدانية تجعله عرضة لارتكاب مخالفات تتجاوز نطاق المسؤولية المدنية لتشمل المسؤولية الجزائية، وتتجسد هذه التجاوزات، إما في أفعال تمس سلامة الأموال والبضائع الموضوعة في عهده (الفرع الأول)، أو في الاختلالات الماسة بالأنظمة الجمركية والبيئية (الفرع

الثاني الثاني).

الفرع الأول: الجرائم الواقعة على الأموال والبضائع في عهدة مقاول المناولة المينائية

قد يرتكب مقاول المناولة المينائية عدة جرائم بمناسبة ممارسته لنشاطه داخل الميناء وتختلف هذه الجرائم، بحسب طبيعة الفعل المرتكب والنتائج المترتبة عنه فمنها ما يمس الأموال والبضائع، ومنها ما يمس الثقة وسلامة الميناء، ومن أهم هذه الجرائم جريمة خيانة الأمانة (أولا) وجريمة التزوير في الوثائق المينائية (ثانيا)، وجريمة الإهمال والإخلال بقواعد الأمن والسلامة (ثالثا).

أولا: جريمة خيانة الأمانة

تقوم هذه الجريمة في مجال المناولة المينائية عندما يتسلم مقاول المناولة المينائية البضائع أو الحاويات أو المعدات المودعة لديه على سبيل الأمانة أو الحراسة أو من أجل القيام بعمليات الشحن والتفريغ، حيث يقوم باستغلالها بسوء نية تصرف المالك كاختلاسها أو استعمالها لغير الغرض المخصص لها، وتظهر هذه الجريمة في نشاط المناولة المينائية حيث ان المقاول يكون في مركز قانوني يتيح له السيطرة المادية على البضائع اثناء وجودها داخل الميناء حيث تفرض عليه التزامات قانونية بالمحافظة عليها أو تسليمها للجهة المحددة قانونا¹.

حيث تتحقق هذه الجريمة عندما يعمد مقاول المناولة المينائية إلى تحويل جزء من البضائع لفائدته أو لفائدة الغير، والامتناع عن تسليمها رغم وجود وثائق مينائية رسمية، وهذا ما يسبب فقدان الثقة في مجال المناولة المينائية، ولقيام هذه الجريمة يجب توافر القصد الجنائي المتمثل في الإضرار أو نية التملك بصاحب البضاعة، وهذا ما يميزها عن الإهمال أو الخطأ المهني².

ثانيا: جريمة التزوير في الوثائق المينائية

عندما يقوم مقاول المناولة المينائية بتغيير حقائق الوثائق المستعملة في مجال المناولة المينائية كسندات الشحن أو أوامر التسليم أو التصريحات المتعلقة بالبضائع، وذلك لاستعمالها في غرض آخر لتحقيق منفعة غير مشروعة أو إخفاء مخالفات لها علاقة بعمليات المناولة وبالتالي

¹ عبد العزيز سعد، الجرائم الواقعة على الأموال في قانون العقوبات الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2010، ص 112.

² أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري الخاص، الجزء الأول دار هومة، الجزائر، 2017، ص 289.

تتحقق جريمة التزوير، حيث تكتسي هذه الجريمة خطورة خاصة بالنظر إلى اعتماد الميناء على الوثائق في مراقبة البضائع¹.

كما يمكن أن يتم التزوير باستعمال وثائق مزورة مع العلم بحقيقتها أو إثبات وقائع غير حقيقية في السجلات المينائية، وقد يلجأ مقاول المناولة المينائية إلى وضع بيانات غير صحيحة تتعلق بكمية البضائع أو نوعها أو وجهتها أو أصحابها، كما يقوم بتضليل الجهات الجمركية أو السلطة المينائية بتعديل البيانات الأصلية للوثائق بعد تحريرها².

ثالثا: جريمة الإهمال والإخلال بقواعد الأمن والسلامة

يلتزم مقاول المناولة المينائية باحترام قواعد الأمن والسلامة داخل الميناء أثناء استعمال الآلات والمعدات وعمليات نقل البضائع وتخزينها، يؤدي إخلاله بهذه الالتزامات إلى قيام مسؤوليته الجزائية متى ترتب عن ذلك وقوع أضرار للأشخاص أو المنشآت أو البضائع، كما يجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع الحوادث المهنية أو البحرية³.

ومن صور الإهمال المينائي مخالفة تعليمات السلامة المتعلقة بنقل المواد القابلة للاشتعال أو الانفجار، أو تكليف عمال غير مؤهلين بعمليات خطيرة أو تشغيل معدات غير صالحة للاستعمال، أو تجاهل الأنظمة الوقائية المفروضة داخل الموانئ أو الإخلال في عدم توفير وسائل الحماية للعمال⁴.

ويترتب عن هذا الإهمال في كثير من الحالات وقوع إصابات جسدية أو خسائر مادية جسيمة، وهو ما يبرر تدخل المشرع الجزائري لتجريم هذه الأفعال حماية للأمن المينائي وسلامة الأشخاص والمنشآت⁵.

الفرع الثاني: الجرائم الماسة بالأنظمة الجمركية والبيئية

تعد الجرائم المرتبطة بالنشاط المينائي من الجرائم التي أولى لها المشرع الجزائري أهمية

¹ أحسن بوسقيعة الوجيز في القانون الجزائري الخاص، الجزء الثاني، دار هومة، الجزائر، 2018، ص 97.

² عبد الحديد الشواربي، التزوير والتزيف في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 41.

³ نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون العقوبات الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2015، ص 233.

⁴ من المادة 54 إلى 57 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بتنظيم الموانئ واستغلالها وأمنها.

⁵ المادة 288، من الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات الجزائري، ج ر، العدد 49، الصادر في 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم.

كبيرة بالنظر إلى خطورتها على الاقتصاد الوطني والأمن العام والبيئة البحرية، خاصة وأن الموانئ تعتبر فضاء حيويًا تمر عبره مختلف عمليات الاستيراد والتصدير.

ويظهر دور مقاول المناولة المينائية في هذا المجال باعتباره متدخلًا أساسيًا في عمليات شحن وتفريغ ونقل البضائع داخل الميناء، الأمر الذي قد يجعله محل مساءلة جزائية بل ترتبط نشاطه بالمشاركة في التهريب الجمركي (أولاً)، أو بالتلوث البحري أثناء عملية المناولة (ثانياً) بالإضافة إلى ارتباط نشاطه بمخالفه القرارات والأنظمة المينائية (ثالثاً).

أولاً: جريمة المشاركة في التهريب الجمركي

يساهم مقاول المناولة المينائية في ارتكاب جريمة التهريب الجمركي مستغلاً موقعه داخل الميناء وطبيعة المهام التي يمارسها أثناء عملية المناولة، من خلال تسهيل إدخال أو إخراج البضائع بطرق غير شرعية، وتتحقق هذه الجريمة عندما يقوم المقاول بإخفاء البضائع محل التهريب أو تقديم مساعدات مادية تؤدي إلى تجاوز الرقابة الجمركية¹.

ومن أبرز صور المشاركة في جريمة التهريب الجمركي قيام مقاول المناولة المينائية بإخفاء البضائع داخل الحاويات، أو نقلها إلى أماكن تخزين غير مصرح بها، أو الإدلاء ببيانات غير صحيحة تتعلق بطبيعتها أو كميتها، أو المساهمة في تمريرها عبر الميناء دون استيفاء الإجراءات الجمركية المقررة قانوناً.

كما تقوم الجريمة متى ثبت علمه بواقعة التهريب ومشاركته في تنفيذها أو تسهيل ارتكابها بأي وسيلة من الوسائل المؤدية إلى تحقيق الغرض الإجرامي².

ثانياً: جريمة التلوث البحري أثناء عملية المناولة المينائية

تتحقق جريمة التلوث البحري أثناء عمليات المناولة المينائية عندما يتسبب مقاول المناولة المينائية عمداً أو نتيجة الإهمال في تسرب مواد ملوثة إلى البيئة البحرية أثناء الشحن أو التفريغ أو التخزين داخل الميناء، وبالتالي هذه الجرائم تهدد التوازن البيئي البحري وتؤثر على الثروة البحرية³.

¹ محمد الصغير بعلي، الجرائم الجمركية في القانون الجزائري، الجزائر، 2009، ص 156.

² المادة 342 من الأمر رقم 79-07 المتضمن قانون الجمارك الجزائري، المعدل والمتمم.

³ المادة 47 القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

وتتمثل صور هذه الجريمة في عدم احترام التدابير الوقائية المفروضة قانوناً لمعالجة المواد الخطيرة أو رمي النفايات الصناعية داخل المياه المينائية أو تسرب الزيوت والمواد الكيميائية من الحاويات أو السفن نتيجة سوء المناولة المينائية¹.

وقد أقر المشرع الجزائري عدة نصوص لحماية البيئة البحرية، خاصة من خلال قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الذي فرض التزامات صارمة على مختلف المتدخلين في النشاطات الصناعية والمينائية، ومن بينهم مقاول المناولة المينائية².

وتتجلى صور التلوث البحري في مجال المناولة المينائية في التخلص غير المشروع من النفايات الناتجة عن السفن داخل الحيز المينائي، أو رمي المواد الكيميائية في المياه البحرية، أو تسرب الزيوت أثناء شحن المحروقات، وبالتالي تؤدي إلى انتشار التلوث خارج الميناء وامتداده إلى المناطق السياحية المجاورة.

كما أن حماية البيئة البحرية أصبحت مرتبطة للالتزامات دولية تفرض على مختلف المتعاملين داخل الموانئ احترام قواعد الأمن والسلامة البيئية، ولذلك يلتزم مقاول المناولة المينائية باتخاذ الإجراءات التقنية والتنظيمية الدقيقة الخاصة بالبيئة البحرية أثناء أداء نشاطه.

ثالثاً: جريمة مخالفة القرارات والأنظمة المينائية

تقوم هذه الجريمة نتيجة مخالفة مقاول المناولة المينائية للقواعد التنظيمية والقانونية الصادرة عن السلطة المينائية المتعلقة بتنظيم عملية المناولة داخل الميناء، وتعد هذه المخالفات من الجرائم التي تهدف إلى ضمان السير الحسن للمرفق المينائي والنظام داخله³.

وقد تتمثل هذه المخالفات في الامتناع تنفيذ أوامر سلطات الميناء المتعلقة بالأمن والتنظيم وعدم احترام أوقات القانونية للعمل ومخالفة تعليمات الدخول والخروج، أما مخالفة القواعد التقنية تتمثل في استعمال المعدات والآلات المينائية ويترتب عن هذه المخالفات عرقلة التجارة البحرية.

المطلب الثاني: المظاهر القانونية للجرائم الناشئة عن نشاط مقاول المناولة المينائية

يعد نشاط مقاول المناولة المينائية ركيزة أساسية في حركة الملاحة البحرية، غير أن هذا

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 318.

² عبد الرحمان خلفية، القانون البيئي الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2016، ص 154.

³ المادتين 54 و55 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بتنظيم الموانئ واستغلالها وأمنها.

الدور الحيوية قد يصاحبه انحراف سلوكي يفرز جرائم تمس باستقرار الاقتصادي والأمني للموانئ ولتحديد المظاهر القانونية لهذه الجرائم وتكييفها التشريع، يقتضي الأمر تفكيك بنيتها القانونية. وبناءا عليه، نتناول أركان الجرائم الواقعة على الأموال والبضائع في عهدة مقاول المناولة المينائية (الفرع الأول)، على أن نخصص دراسة أركان الجرائم الماسة بالأنظمة الجمركية والبيئية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أركان الجرائم الواقعة على الأموال والبضائع في عهدة مقاول المناولة المينائية

تكتسي عهدة مقاول المناولة المينائية على البضائع طابعا قانونيا خاصا، غير أن هذه العهدة قد تتعرض لأفعال مجرمة من بينها المساس بالبضائع أو الإضرار بقيمتها، ولتحديد المسؤولية الجزائية الناشئة عن هذه الأفعال يستوجب دراسة أركان جريمة خيانة الأمانة (أولا)، ثم أركان جريمة التزوير في الوثائق المينائية (ثانيا)، لنخصص دراسة أركان جرائم الإهمال والإخلال بقواعد الأمن والسلامة (ثالثا).

أولا: أركان جريمة خيانة الأمانة بالنسبة لمقاول المناولة المينائية

1. الركن الشرعي:

يقوم الركن الشرعي لجريمة خيانة الأمانة على نص المادة 376 من قانون العقوبات الجزائري التي سبيل الوديعة أو الأمانة¹، ويظهر إسقاط هذا النص على مقاول المناولة المينائية باعتباره يتسلم البضائع والمعدات والحاويات من أجل المناولة.

2. الركن المادي:

يتحقق الركن المادي لهذه الجريمة عندما يقوم مقاول المناولة المينائية بالتصرف في البضائع بسوء نية أو استعمالها لغرض غير مخصص لها كالاستلاء على السلع أو جزء منها أثناء عملية التفريغ أو التخزين².

¹ المادة 376، ق، ع، ج.

² أحسن بوسقيعة، المرجع السابق، ص 348.

3. الركن المعنوي:

تعتبر جريمة خيانة الأمانة من الجرائم الهندسة التي تتطلب توفر القصد الجنائي، المتمثل في علم مقاول المناولة المينائية بأنه يحوز البضائع والله على سبيل الأمانة وتقدم إرادته اختلاسها¹.

ثانيا: أركان جريمة التزوير في الوثائق المينائية بالنسبة لمقاول المناولة المينائية

تنتم جريمة التزوير في الوثائق المينائية بخصوصية متكبيرة خاصة بارتباطها بنشاط مقاول المناولة المينائية، نظرا لكونه الطرف الأساسي في إدارة حركة البضائع داخل الميناء، فإن قيام مسؤوليته الجزائية عن هذه الجريمة يقتضي الطرق إلى أركانها وفقا لما يلي:

1. الركن الشرعي:

يستند الركن الشرعي لهذه الجريمة إلى المادة 32 من القانون 02-24 المتعلق بمكافحة التزوير واستعمال المزور، التي تعتبر تزويرا كل تغيير للحقيقة في محرر من شأنه إحداث ضررا². كما نصا المادة 31 من نفس القانون على العقوبات المقررة للتزوير في المحرمات الرسمية³.

2. الركن المادي:

يتحقق الركن المادي لهذه الجريمة بقيام مقاول المناولة المينائية بالتزوير وتغيير مضمون الوثائق المينائية، مثل تعديل التصريحات الجمركية أو تزويرا البيانات المتعلقة بالسلع والحمولة أو تغيير طبيعة البضائع المشحونة⁴.

4. الركن المعنوي:

باعتبار مقاول المناولة مهنيا (Professionally)، فإن القصد الجنائي لديه مرتبك بطبيعة العمل الذي يقوم به.

¹ أحسن بوسقيعة، المرجع السابق، ص 145.

² المادة 214، ق، ع، ج.

³ المادة 216، ق، ع، ج.

⁴ بوخاتم فاطمة، نظام الحاويات في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة

أبي بكر - بلقايد، تلمسان، 2018، ص 91.

- العلم: يفترض أن يكون مقاول المناولة على علم بأن التغيير في وثائق الشحن هو فعل مختلف للقانون ولأخلاقيات المهنة.
- الإرادة: تنصرف إرادة مقاول المناولة استخدام الوثيقة المزور أمام إدارة الميناء والجمارك أو شركة التأمين للاحتجاج بها بهدف التخلص من المسؤولية المدنية عن ضياع أو تلف البضاعة أو لإخفاء جريمة أخرى كخيانة الأمانة¹.

ثالثاً: أركان جريمة الإهمال والإخلال بقواعد الأمن والسلامة

تقوم المسؤولية الجزائية في هذه الحالة على ثلاث أركان تتمثل فيما يلي:

1. الركن الشرعي:

يستند الركن الشرعي لجريمة الإهمال والإخلال بقواعد الأمن والسلامة إلى المادة 288 من قانون العقوبات الجزائي التي تعاقب كل من تسبب بخطئه أو إهماله في إلحاق ضرر بالغير². إضافة إلى المرسوم التنفيذي رقم 01 - 02 المتعلق باستغلال الموانئ وتنظيمها وأمنها³.

2. الركن المادي (فعل الإهمال أو الإخلال):

- يمثل الركن المادي لجريمة الإهمال والإخلال بقواعد الأمن والسلامة بسلوك سلبي أو إيجابي يتنافى مع مبدأ المحيطة والحذر الذي يتطلبه نشاط المناولة وبأخذ الصور التالية:
- الإهمال والتقصير: كإهمال فحص الأسلاك والحبال مما يؤدي لسقوط الحاويات.
- عدم الانتباه: ويقصد به الخطأ في تقدير المخاطر تعريف المواد الخطيرة، أو سريعة الاشتعال دون اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة.
- عدم مراعاة التزم والقوانين: وهو الركن الأكثر وضوحاً في مجال المناولة المينائية، ويتحقق بمخالفة المقاول القواعد التقنية النصوص عليها في النظام العام، لاستغلال الموانئ أو الاتفاقيات الدولية، معظم توفير ملابس الوقاية للعمال، أو تجاوز الحمولة المسموم بها⁴.

¹ أحسن بوسقيعة، المرجع السابق، ص 175.

² المادة 288، ق، ع، ج.

³ المرسوم التنفيذي رقم 01 - 02، المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير 2002.

⁴ بوخاتم فاطمة، المرجع السابق، ص 149.

- النتيجة الإجرامية والرابطة السببية: لا تكتمل هذه الجريمة إلا بوقوع ضرر ناتجا عن فعل ما مثل (تلف حسين في البضائع أو حريق في المهام)، ويجب أن تكون هذه النتيجة هي الأثر المباشر لإهمال مقاول المناولة أي وجود تقصير منه¹.

3. الركن المعنوي (الخطأ العمدي):

- على خلاف جريمة التزوير وخيانة الأمانة لا تقوم هذه الجريمة على القصد الجنائي، بل تقوم على الخطأ الجزائي الذي يتكون من عنصرين:
- الإدراك والتوقع: أن يكون من واجب مقاول المناولة المينائية باعتباره مهنيا متخصصا توقع حدوث الضرر نتيجة لإهماله لقواعد السلامة.
- الإرادة: هي إصرار إرادة المقاول إلى الفعل (الإهمال) دون النتيجة (الحادث)، بسبب تقصيره في اتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنعه².

الفرع الثاني: أركان الجرائم الماسة بالأنظمة الجمركية والبيئية

لا يقتصر النطاق العقابي لنشاط مقاول المناولة المينائية على جرائم الأموال، بل يمتد ليشمل خرق القواعد الآمرة التي تحمي للمصلحة المالية والبيئية الدولة داخل الميناء، ولتحديد هذه المقومات القانونية لهذه الجرائم وتكييفها التشريعي، نتناول أركان المشاركة في التهريب الجمركي (أولا)، ثم ننتقل لتحليل أركان جريمة التلوث البحري أثناء عملية المناولة المينائية (ثانيا)، وأخيرا أركان مخالفة القرارات والأنظمة المينائية (ثالثا).

أولا: أركان جريمة المشاركة في التهريب الجمركي

تتحقق هذه النتيجة عندما يتوسط مقاول المناولة المينائية عبر عماله أو وسائله في تمرير بضائع مهربة داخل أو خارج الوسط المينائي (الوسط الجمركي).

1. الركن الشرعي:

يستند التجريم هنا إلى أحكام قانون الجمارك الجزائري (الأمر رقم 76-105 المعدل والمتمم)، لاسيما المواد المتعلقة بالمشاركة في المخالفات والجنح الجمركية بالإضافة إلى الأمر

¹ أحسن بوسقيعة، المرجع السابق، ص 45.

² المرجع نفسه 46.

رقم 05-06 المتعلق بمكافحة التهريب ، وتحديد المواد التي تعاقب الشركاء بنفس عقوبة الفاعل الأصلي، إذا ثبت تسهيلهم العملية الجمركية الغير مشروعة¹، كما تتقاطع مع المبادئ العامة الواردة³ في قانون العقوبات الجزائري المادة (42- 43).

2. الركن المادي:

يتجسد الركن المادي لهذه الجريمة في نشاط إيجابي يقوم بيه مقاول المناولة المينائية أو من يمثلته، في تقديم مساعدات مادية لتسهيل عملية دخول وخروج البضاعة المرعبة دون الموضوع للإجراءات الجمركية، ومن صور هذه الأفعال إخفاء بضائع محظورة داخل الحاويات أو تفريغ البضائع في أماكن ممنوعة غير مخصصة للتفريغ داخل الميناء، بالتواطئ مع أصحاب البضائع².

3. الركن المعنوي (القصد الجنائي المشترك):

وهو الركن الأهم والأكثر دقة ويتطلب توافر عنصرين:

- العلم: يجب إثبات أن مقاول المناولة المينائية على علم بأن البضاعة التي في حوزته محل تهريب جمركي وإذا أثبت جهله بطبيعة البضاعة أثناء عملية المناولة المينائية انتفى القصد لديه.

- الإرادة (نية المساعدة): يجب إثبات نية التواطؤ بين إرادة المقاول إلى تقديم المساعدة للمهرب الأصلي لتجاوز الخط الجمركي بنجاح ومجرد الإهمال في التفتيش لا يعد مشاركة في التهريب³.

وفقا للتشريع الجزائري المادة 30 من قانون الجمارك الجزائري والمادة 02 من قانون العقوبات الجزائري، فإن المشترك في التهريب يعاقب بنفس عقوبة الفاعل الأصلي، أما بالنسبة لمقاول المناولة المينائية فيجب أن يتحلى باليقظة اتجاه الوثائق والبضائع التي نمر تحت إشرافه.

ثانيا: أركان جريمة التلوث البحري أثناء عملية المناولة المينائية

تعتبر جريمة التلوث البحري من الجرائم البيئية التي خصها المشرع الجزائري بتنظيم قانوني

¹ أحسن بوسقيعة، المنازعات الجمركية، دار هومة، الجزائر، ط1، 2020، ص 45.

² بوخاتم فاطمة، المرجع السابق، ص 112.

³ أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري الخاص، المرجع السابق، ص 515.

خاص، لاسيما من خلال أحكام قانون حماية البيئة والقانون البحري، نظرا لما تخلفه من أضرار جسيمة على الوسط البحري والموارد الطبيعية، وتثور مسؤولية مقاول المناولة المينائية عن هذه الجريمة متى تسببت أنشطته في تسرب أو طرح مواد ملوثة أثناء عمليات الشحن أو التفريغ أو التخزين داخل الميناء، وتقوم هذه الجريمة بتوافر أركانها القانونية والمادية والمعنوية، مع مراعاة خصوصية الجرائم البيئية التي قد تتحقق حتى في حالة الخطأ غير العمدي الناتج عن الإهمال أو عدم الاحتياط.

1. الركن الشرعي:

يستند الركن الشرعي لهذه الجريمة إلى المادة 84 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، والتي النص على أنه يتمتع كل طرح أو تفريغ أو إغراق المواد التي من شأنها الإضرار بالبيئة البحرية¹.

حيث جرم المشرع كل عملية تتمثل في التفريغ أو طرح تؤثر على التوازن البيئي والصحة العامة، وتقوم مسؤولية مقاول المناولة متى تعلق نشاطه في إحداث هذا التلوث.

2. الركن المادي (فعل التلويث):

يتمثل الركن المادي لجريمة التلوث البحري أثناء عملية المناولة المينائية في طرح أو تسرب مواد خطيرة في الوسط المينائي أو البحري بالنسبة لمقاول المناولة يتجسد ذلك في:

• **الفعل الإيجابي:** مثل طرح نفايات كيميائية أو زيوت في الحوض المينائي، أو سوء الرفع للحاويات يؤدي إلى كسرها أو تلفها وبالتالي تسرب محتواها.

• **السلوك السلبي (الامتناع):** كامتناع مقاول المناولة عن اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة أثناء عملية التفريغ لمنع تسرب السلع السائبة².

• **النتيجة الإجرامية والرابطة السببية:** تتحقق النتيجة الإجرامية متى نتج عن السلوك المرتكب إحداث تلوث بالوسط البحري من شأنه المساس بجودة المياه أو الإضرار بالموارد البيولوجية البحرية والبيئة المينائية بصفة عامة، ويقتضي ذلك قيام علاقة سببية مباشرة بين الضرر البيئي الحاصل وخطأ مقاول المناولة المينائية، سواء تمثل هذا الخطأ في سوء تنفيذ

¹ المادة 84 من القانون 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

² أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي الخاص، المرجع السابق، ص 530.

عمليات الشحن والتفريغ أو في الإهمال والتقصير في صيانة التجهيزات المستعملة، الأمر الذي يؤدي إلى تسرب المواد الملوثة وحدوث الأضرار المترتبة عنها¹.

3. الركن المعنوي (القصد أو الخطأ الجزائي):

تتخذ جريمة التلوث البحري أثناء عملية المناولة المينائية صورتين:

- **الجريمة العمدية:** كأن يقوم مقاول المناولة بالتخلص من النفايات أو المواد الملوثة عن طريق رميها في البحر، دون إخضاعها لعملية المعالجة وذلك لتوفير تكاليف المعالجة (قصد جنائي مباشر).
- **الجريمة غير العمدية:** وتحقق هذه الجريمة نتيجة عدم احترام للأنظمة والقوانين المينائية الخاصة بحماية البيئة البحرية أو إهمال أو تقصير ناتج عن الفاعل².

ثالثا: أركان جريمة مخالفة القرارات والأنظمة المينائية

تعد جريمة مخالفة القرارات والأنظمة المينائية من الجرائم التنظيمية التي تهدف إلى حماية النظام داخل الموانئ وضمان حسن سير النشاطات المينائية لا سيما نشاط المناولة المينائية التي يرتبط بأمن الميناء وسلامة الأشخاص والبضائع والمنشآت وتقوم هذه الجريمة على توافر أركانها الثلاثة:

1. الركن الشرعي:

يقوم الركن الشرعي للجريمة على وجود نص قانوني أو تنظيمي سابق يجرم السلوك محل المتابعة ويحدد الجزاء المقرر له، وذلك تطبيقا لمبدأ الشرعية الجنائية الذي يعد من المبادئ الأساسية في القانون الجنائي، وانسجاما مع هذا المبدأ، وضع المشرع الجزائري إطارا تنظيميا خاصا بالنشاطات المينائية، بما فيها نشاط مقاول المناولة المينائية، من خلال سن قواعد وأحكام تتعلق بأمن الموانئ واستغلالها والمحافظة على نظامها الداخلي، بحيث يترتب على مخالفتها قيام المسؤولية القانونية وفقا لما تقرره النصوص السارية³.

¹ شوقي سمير، "الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي"، المجلة الجزائرية العلوم القانونية والسياسية، المجلد 57، العدد 1، 2020، ص 246.

² أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري الخاص، المرجع السابق، ص 535.

³ أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، المرجع السابق، ص 57.

كما جاء المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ليحدد الالتزامات المفروضة على مقاول المناولة المينائية، بما فيها إجراءات الأمن والسلامة وتنظيم حركة البضائع والأشخاص داخل الميناء.

2. الركن المادي:

يتمثل الركن المادي لجريمة مخالفة القرارات و الأنظمة المينائية في سلوك إيجابي أو سلبي يصدر عن مقاول المناولة المينائية بالمخالفة للأنظمة المينائية المعمول بها داخل الميناء¹ وبالتالي حتى ولم يترتب عنه ضرر فعلي فإن الجريمة تتحقق بمجرد ارتكاب الفعل المخالف². ومن صور السلوك الإجرامي في هذه الجريمة:

- مخالفة تعليمات السلامة أثناء عمليات الشحن والتفريغ.
- عدم احترام الأنظمة الخاصة بعمليات تخزين البضائع الخطيرة.
- عدم الامتثال لتعليمات المؤسسة المينائية.
- استعمال عتاد غير مرخص به داخل الميناء. ويشترط كذلك وجود علاقة سببية بين السلوك المرتكب والإخلال الذي أصاب النظام العام للميناء³.

3. الركن المعنوي:

ويقصد بالركن المعنوي بأن تقدم إرادة الجاني إلى ارتكاب الخطأ أو الفعل المجرم مع علمه بأن هذا الفعل مختلف للأنظمة و القرارات المينائية⁴، ويتوفر في هذا الركن العلم والإدارة، فالعلم يتمثل في التفطن لوجود قواعد منظمة للميناء، يحكم ممارسته لنشاط منظم يخضع لترخيص ورقابة مستمرة من السلطة المينائية، أما الإرادة فتتحقق عندما يتعمد عن مخالفة القرارات والأنظمة أو يمتنع عن تنفيذه رغم علمه بالزاميتها⁵.

¹ عبد العزيز سعد، الجرائم الواقعة على الأموال والنظام العام، دار هومة، الجزائر، ص 91.

² أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، المرجع السابق، ص 121.

³ المادة 26 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير 2002.

⁴ بلحاج خديجة، "النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران 02، المجلد 4، العدد 1، 2017، ص 27.

⁵ أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، المرجع السابق، ص 134.

قد يتخذ القصد الجنائي صورة العمد متى تعتمد مقاول المناولة المينائية مخالفة الأنظمة والقواعد المينائية بغرض تحقيق منفعة معينة، كالإسراع في عمليات المناولة أو تقليل التكاليف. كما يمكن أن تقوم المسؤولية الجنائية على الخطأ غير العمدى، إذا ترتب عن الإهمال أو عدم الاحتياط ارتكاب مخالفة للتنظيمات المينائية، وذلك في الحالات التي يقرر فيها القانون إمكانية مساءلة الفاعل عن هذا النوع من الخطأ¹.

المبحث الثاني: المسؤولية الإدارية والتأديبية لمقاول المناولة المينائية

في إطار تنظيم النشاط المينائي وضمان السير الحسن لعمليات المناولة داخل الموانئ، لا يقتصر تنظيم مسؤولية مقاول المناولة المينائية على الجانب الجزائي فقط، بل يمتد ليشمل صوراً أخرى من المسؤولية ذات طابع إداري وتأديبي بالنظر إلى الخضوع لهذا النشاط لرقابة دقيقة من قبل السلطات المينائية والإدارية المختصة.

وتبرز أهمية هذه المسؤولية في كونها تهدف إلى ضمان احترام القواعد التنظيمية والتدابير الإدارية المفروضة داخل الميناء، وكذا فرض الانضباط المهني على مقاول المناولة وتابعها أثناء أداء مهامهم.

وتتجلى المسؤولية الإدارية في مجموعة من الجزاءات والتدابير التي تتخذها الإدارة المينائية أو الجهات الوصية عند الإخلال بالالتزامات التنظيمية، سواء تعلق الأمر بترخيص النشاط أو شروط ممارسته أو احترام قواعد الأمن والسلامة داخل الميناء.

في حين تتمثل المسؤولية التأديبية في الإجراءات والعقوبات التي تسلط على مقاول المناولة أو أعوانه في إطار علاقة الانضباط المهني، نتيجة ارتكاب مخالفات مهنية تمس حسن أداء الخدمات المينائية.

وعليه سوف نتناول في هذا الفصل المسؤولية الإدارية (المطلب الأول)، ثم الانتقال إلى دراسة المسؤولية التأديبية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المسؤولية الإدارية لمقاول المناولة المينائية

في إطار خضوع نشاط مقاول المناولة المينائية لرقابة القضاء الإداري، تبرز المسؤولية الإدارية كآلية قانونية تهدف إلى ضمان مشروعية القرارات والتدابير الصادرة عن الإدارة المينائية

¹ عبد العزيز سعد، الجرائم الواقعة على الأموال والنظام العام، المرجع السابق، ص 96.

وتمكين المتضررين من الطعن فيها وفق الضوابط التي يقرها القانون وتقوم هذه المسؤولية على أساس تمكين الأفراد والمتعاملين من مواجهة القرارات الإدارية غير المشروعة، سواء عن طريق إلغائها أو المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناتجة عنها. وتتجسد أهم صور الرقابة القضائية في مجال المنازعات الإدارية من خلال دعوى الإلغاء (الفرع الأول)، ودعوى القضاء الكامل (الفرع الثاني).

الفرع الأول: دعوى الإلغاء

تحتل دعوى الإلغاء مكانة محورية ضمن الآليات القضائية التي أقرها المشرع الجزائري كضمانة أساسية لحماية مبدأ المشروعية وتعرف على أنها وسيلة قانونية تخول للأفراد حق الطعن في القرارات الإدارية المشوبة بعيب عدم المشروعية أمام القضاء الإداري المختص، مستهدفة ذلك إعدام هذه القرارات ومحو آثارها القانونية بأثر رجعي، وتعد هذه الدعوى تجسيدا لرقابة القضاء على أعمال الإدارة العامة، وبما يكفل خضوع السلطة الإدارية لسيادة القانون وتوطيد أركان "دولة القانون"¹.

وتتسم دعوى الإلغاء بطبيعة قانونية خاصة باعتبارها دعوى عينية (موضوعية)، إذ تنصب خصومتها بصفة أصلية على مشروعية القرار الإداري في حد ذاته، بغض النظر عن المركز القانوني الشخصي للمدعي،

وبناء عليه يتحدد دور القاضي الإداري في هذه الدعوى بفحص مدى مطابقة القرار المطعون فيه للقواعد القانونية المحددة له، دون أن يمتد اختصاصه بالفصل في طلبات التعويض أو الحماية المباشرة للحقوق الشخصية الذاتية²، حيث نتناول تعريف مفهوم دعوى الإلغاء (أولا) بالإضافة إلى إجراءات هذه الدعوى (ثانيا)، وأخيرا دعوى الإلغاء في مجال المناولة المينائية (ثالثا).

أولا: مفهوم دعوى الإلغاء

تتحدد دعوى الإلغاء باعتبارها الخصومة القضائية العينية التي يحركها ذو الصفة

¹ المادة 800، من القانون رقم 08-09 المتضمن الإجراءات المدنية والإدارية المبرخ في 18 صفر 1429، الموافق ل 25 فيفري 2008، المعدل والمتمم بالقانون رقم 22-13 المبرخ في 12 يوليو 2022، الجريدة الرسمية، العدد 48، 2022.

² عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص 340.

والمصلحة أمام جهات القضاء الإداري المختصة، مستهدفة إعدام قرار إداري نهائي شابه عيب من عيوب عدم المشروعية؛ سواء تمثل ذلك في عيب عدم الاختصاص، عيب الشكل والإجراءات، مخالفة القانون، أو الانحراف بالسلطة¹.

وفي سياق المناولة المينائية، تتجسد القرارات الإدارية القابلة للطعن بالإلغاء في تلك التصرفات الانفرادية الصادرة عن السلطة المينائية أو الإدارة الوصية المعنية، كالقرارات المتضمنة رفض منح الاعتماد لمقاول المناولة، أو سحبه أو تعليق النشاط، فضلا عن التدابير التنظيمية التي تؤثر مباشرة على ممارسة النشاط المهني، هذا المركز يمنح مقاول المناولة مصلحة قانونية قائمة ومشروعة للطعن بالبطلان، طالما ألحق القرار الإداري مساسا بمركزه القانوني المكتسب أو بمصالحه المشروعة². ولقبول هذه الدعوى يجب توافر مجموعة من الشروط الشكلية:

• وجود قرار إداري نهائي قابل للطعن القضائي.

• توافر الصفة والمصلحة في رافع الدعوى.

• احترام ميعاد الطعن المحدد قانونا.

• رفع الدعوى أمام الجهة القضائية الإدارية المختصة إقليميا ونوعيا³.

وتعتبر للمصلحة في دعوى الإلغاء شرطا أساسيا لقبولها ، إذ لا ينعقد قبول الدعوى على مجرد الادعاء المجرد بمخالفة مبدأ المشروعية ، بل يشترط القاضي الإداري أن يكون الطاعن في مركز قانوني خاص تأثر سلبا وبشكل مباشر بالقرار المطعون فيه، ولو كان هذا التأثر محتملا أو مستقبليا⁴.

ثانيا: إجراءات رفع دعوى الإلغاء

ترفع دعوى الإلغاء بموجب عريضة مكتوبة ومستوفية للشروط الشكلية المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، يتم إيداعها لدى كتابة ضبط الجهة القضائية الإدارية المختصة، مع إلزامية تدعيمها بالوثائق والمستندات المثبتة لدفع وأوجه الطعن المثارة من قبل

¹ ريم عبيد، "دعوى الإلغاء في ظل قانون الإجراءات الإدارية"، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 46، مارس 2017، ص 292.

² عمار عوابدي، نظرية القرارات الإدارية بين علم الإرادة العامة والقانون الإداري، دار هومة، الجزائر 2010، ص 228.

³ المادتين 800، 801 ق، إ م إ، ج.

⁴ ريم عبيد، "دعوى الإلغاء في ظل قانون الإجراءات الإدارية"، المرجع السابق، ص 295.

الطاعن¹.

ويعد قيد الدعوى، يقوم القاضي الإداري بممارسة رقابته على مشروعية القرار الإداري محل الطعن، من خلال فحص أوجه العيب التي قد تشويه، والتي يمكن أن تؤدي إلى إلغائه كلياً أو رفض الطلب في حالة انتفاء المخالفة القانونية².

ينتج عن القضاء بإلغاء القرار الإداري سريان أثر رجعي يمتد إلى لحظة اتخاذ القرار الصادر عن السلطة الإدارية، مما يفرض زواله بأثر مستقبلي ومستند في آن واحد، هذا المحو الكامل للآثار القانونية وتكريس مبدأ إعادة الحالة إلى ما كانت عليه، يمثل المظهر العملي لقوة الأحكام القضائية الإدارية وفعاليتها في حماية مبدأ المشروع.

ثالثاً: دعوى الإلغاء في مجال المناولة المينائية

تكتسي دعوى الإلغاء أهمية خاصة في مجال المناولة المينائية، بالنظر إلى الطابع التنظيمية النشاط المينائي واعتماده على قرارات إدارية تنس مباشرة نشاط المتعاملين الاقتصاديين وعلى رأسهم مقاول المناولة المينائية.

كما يمكن لمقاول المناولة المينائية الطعن بالإلغاء في القرارات الصادرة عن السلطة المينائية خاصة المتعلقة بالاعتماد أو يحب الترخيص أو تعليق النشاط أو فرض قيود إدارية غير كبيرة قانوناً، متى كانت هذه القرارات مشوبة بعيب من عيوب عدم المشروعية³، والقضاء الإداري ضمانة أساسية لتحقيق التوازن بين مقتضيات المرفق العام المينائي من جهة وحماية حقوق المتعاملين الاقتصاديين من جهة أخرى، بما يضمن شفافية وشرعية القرارات الإدارية⁴.

الفرع الثاني: دعاوى القضاء الكامل

تعتبر دعاوى القضاء الكامل من أهم الدعاوى التي يختص بها القضاء الإداري، إذ تنتج سلطة واسعة للقاضي الإداري تتجاوز مجرد إلغاء القرار الإداري غير المشروع إلى الفصل في الحقوق الشخصية للمتقاضين والحكم بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن النشاط الإداري.

¹ المواد من 815 إلى 819، ف، إ م، ج.

² عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، المرجع السابق، ص 345.

³ بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، المرجع السابق، ص ص 24-27.

⁴ المرجع نفسه، ص ص 28-29.

وتتجلى أهمية هذه الدعوى بالنسبة لمقاول المناولة المينائية عندما يعترض لضرر بسبب القرارات الصادرة عن الإدارة المينائية أثناء ممارسة نشاطه داخل الميناء، كرفض تحديد الاعتماد أو سحبه أو فرض جزاءات إدارية غير مشروعة يترتب عنها ضرر مادي أو مهني، يخول له بالتعويض أمام القضاء الإداري¹.

وعليه سنتطرق في هذا الفرع إلى مفهوم دعاوى القضاء الكامل (أولاً)، ثم شروط رفع هذه الدعاوى في مجال المناولة المينائية (ثانياً)، لننتقل بعد ذلك إلى بيان سلطات القاضي الإداري في دعاوى التعويض وتعديل العقد الإداري (ثالثاً).

أولاً: مفهوم دعاوى القضاء الكامل

تعرف دعاوى القضاء الكامل بأنها تلك الخصومة القضائية التي يباشرها صاحب المصلحة أمام جهات القضاء الإداري استناداً لأحكام المادتين 800 و 801 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، بغية الاعتراف بمركز قانوني ذاتي أو المطالبة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن النشاط الإداري.

وفي هذا السياق يتمتع القاضي الإداري بولاية واسعة تشمل فحص الوقائع، تكيف المسؤولية وتقدير جبر الضرر المناسب، وهو ما يكرس تمايز هذه الدعاوى عن دعاوى الإلغاء من حيث النطاق والغاية، إذ تنصرف الأخيرة إلى مراقبة مشروعية القرارات، في حين تستهدف دعاوى القضاء الكامل حماية الحقوق الشخصية واستدراك الآثار الضارة للقرارات والأعمال المادية الصادرة عن الإدارة الإدارية².

وأحد دعاوى القضاء الكامل أساسها في أحكام قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري الذي منح الجهاز القضائي الإدارية الاختصاص بالفصل في دعاوى المسؤولية والتعويض المرفوعة ضد الأشخاص المعنوية العامة، متى ثبت وجود ضرر وعلى سببية تربطه بالنشاط الإداري³.

إن دعاوى القضاء الكامل تشكل وسيلة قانونية لمقاول المناولة المينائية لحماية حقوقه المالية والمهنية متى ترتب عن نشاط الإدارة المينائية أو قراراتها أضرار تعرقل ممارسته لنشاط

¹ عمار بوضياف، القضاء الإداري في الجزائر، جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، ط2، 2017، ص 229.

² محمد الصغير بعلي، القضاء الإداري: دعوى الإلغاء ودعاوى القضاء الكامل، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2019، ص 213.

³ المادة 807، ق، إ م، إ، ج.

المناولة داخل الميناء.

ثانيا: الشروط الإجرائية لرفع دعاوى القضاء الكامل في مجال المناولة المينائية

يتوقف قبول دعاوى القضاء الكامل في المنظومة الإجرائية الإدارية الجزائرية على الامتثال لمجموعة من الضوابط الهيكلية والشروط الموضوعية المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وتحديدًا ما يتصل بالصفة و المصلحة، والأهلية لمختلف أشخاص القانون العام والخاص¹.

وتجدر الإشارة هنا إلى خصوصية إجرائية تميز دعاوى القضاء الكامل عن دعوى إلغاء القرارات الإدارية لتجاوز السلطة، إذ لا يشكل شرط القرار الإداري المسبق قيدا وجوبيا متصل بالنظام العام في هذا السياق.

وبالتبعية فإن منازعات المسؤولية والتعويض والنزاعات العقدية ترتبط ارتباطا وثيقا بطبيعة الخصومة المرفوعة²، غير أن ذلك لا يعفي من وجوب احترام شرط الميعاد القانوني لرفع الدعوى. ويعد هذا الميعاد ركيزة جوهرية فرضها المشرع لتحقيق الاستقرار الاقتصادي والتجاري، لا سيما في المعاملات الحيوية كالمعاملات المينائية وضمان السير المنتظم للمرفق العام³، تماشيا مع التوجهات القضائية المقارنة والمعايير الدولية التي تسعى للتوفيق بين توفير الحماية القانونية للمتضررين وتمكينهم من ولوج القضاء الكامل بمرونة، وبين كفالة استقرار المراكز القانونية دون قيود تعسفية تعيق جبر الأضرار⁴.

ثالثا: سلطات القاضي الإداري في دعاوى التعويض وتعديل العقد الإداري

تتجلى الخصوصية الكبرى لدعاوى القضاء الكامل في اتساع سلطات القاضي الإداري، إذ لا يقف دوره عند حد إعدام القرارات المشوبة بعيب عدم المشروعية، بل يملك ولاية كاملة تمكنه من تقدير قيمة التعويض العادات والازم لجبر الأضرار المادية والتجارية التي لحقت بالمتعاملين

¹ محمد الصغير بعلي، الوجيز في الإجراءات القضائية الإدارية، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 125.

² عمار عوابدي، نظرية المسؤولية الإدارية (دراسة تأصيلية وتحليلية ومقارنة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط2، 2007، ص 22.

³ عمار بوضياف، النظام القانوني للمحكمة الإدارية في القانون الجزائري، دار ربحانة، الجزائر، 2004، ص 41.

⁴ Janneke Gerards, "Judicial Review and Full Jurisdiction Under the ECHR," *SSRN Electronic Journal*, 2012, p. 14

مع الميناء جراء حوادث الشحن والتفريغ¹، يملك القاضي في منازعات العقود المينائية سلطة تعديل الالتزامات التعاقدية، أو إعادة التوازن المالي للعقد أو حتى الحكم بفسخ العلاقة التعاقدية بين سلطة الميناء ومقاول المناولة إذا ثبت إخلاله الجسيم بملف الشروط ودفاتر الالتزامات الإدارية².

المطلب الثاني: المسؤولية التأديبية لمقاول المناولة المينائية

تعد المسؤولية التأديبية لمقاول المناولة المينائية إحدى أهم صور الرقابة القانونية والإدارية المفروضة على نشاط المناولة داخل الموانئ، بالنظر إلى خصوصية هذا المرفق الحساس الذي يرتبط مباشرة بحركة التجارة الخارجية وسلامة البضائع والأشخاص.

وقد أقر المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل والمتمم، منظومة تنظيمية صارمة تحدد التزامات مقاول المناولة المينائية، وترتب جزاءات تأديبية عند الإخلال بها ومن الجديد بالذكر أن مقاول المناولة المينائية قد يتخذ شكل شخص طبيعي أو شخص معنوي، إذ لا يقتصر الأمر على الأفراد فقط إذ لا يقتصر الأمر على الأفراد فقط بل يشمل أيضا الشركات والمؤسسات التي تمارس نشاط المناولة داخل الموانئ، وهو ما أكدته التنظيمات المينائية الحديثة باعتبار أن العبرة بطبيعة النشاط وليس بالشخص القائم به³. وتتجسد هذه المسؤولية في صورتين الأولى تتعلق بالمخالفات التأديبية لمقاول المناولة المينائية (الفرع الأول)، والثانية تتعلق بالعقوبات التأديبية المقررة لمقاول المناولة المينائية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المخالفات التأديبية لمقاول المناولة المينائية

تتعدد المخالفات التأديبية التي يمكن أن تصدر عن مقاول المناولة المينائية، وهي ترتبط أساسا بالإخلال بالالتزامات التنظيمية للمرفق المينائي (أولا)، والإخلال بقواعد الأمن والسلامة المينائية (ثانيا)، وكذلك مخالفة شروط الاعتماد وممارسة النشاط (ثالثا).

¹ المادة 804 ق، إم إ ج.

² Jürgen Schwarze, *European Administrative Law*, (London: Sweet & Maxwell, 2006), p. 245.

³ المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006 المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، المعدلة والمتممة بالمادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 64، الصادر بتاريخ 17 نوفمبر 2008.

أولاً: الإخلال بالالتزامات التنظيمية للمرفق المينائي

يقع على عاتق مقاول المناولة المينائية واجب الامتثال لمجموع النصوص القانونية والتنظيمية التي تحكم وتضبط الأنشطة التجارية واللوجستية داخل المحيط المينائي، نظراً لصفته فاعلاً أساسياً في إدارة وتسيير هذا المرفق الحيوي وضمان ديمومة خدماته.

ويترتب على هذا الواجب ضرورة تقييد المقاول بالقرارات والتوجيهات الصادرة عن السلطات المينائية المختصة، فضلاً عن احترام القواعد المنظمة للعمل، والالتزام بالاستغلال الأمثل للمنشآت والتجهيزات المينائية وفقاً للأغراض المحددة لها، إذ إن أي إخلال بهذه الضوابط من شأنه التأثير سلباً على السير المنتظم والمستمر للمرفق العام المينائي¹.

وفي هذا السياق، يتخذ الإخلال بالالتزامات التنظيمية مظاهر متعددة، كامتناع مقاول المناولة عن تطبيق القرارات الصادرة عن إدارة الميناء، أو التسبب في عرقلة وتأخير عمليات الشحن والتفريغ، أو حجب البيانات والوثائق القانونية المطلوبة من قبل السلطات المعنية تكيف هذه الأفعال قانوناً على أنها مخالفات تأديبية، تمنح الإدارة المختصة الصلاحية الكاملة لاتخاذ التدابير والإجراءات القانونية الردعية والمناسبة ضد المقاول المخالف.

وقد ألزم المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المعدل والمتمم، مقاول المناولة باحترام الشروط التنظيمية والتقنية المرتبطة بممارسة النشاط، تجعل من مخالفتها سبباً لاتخاذ تدابير إدارية وتأديبية قد وصل إلى تعليق النشاط أو يجب الاعتماد عند الاقتضاء².

ثانياً: الإخلال بقواعد الأمن والسلامة المينائية

تشكل قواعد الأمن والسلامة أحد أبرز الالتزامات القانونية المفروضة على مقاول المناولة المينائية، بالنظر إلى طبيعة وخصوصية الأنشطة المنجزة داخل المحيط المينائي، وما قد يصاحبها من مخاطر حقيقية تهدد سلامة الأشخاص، الممتلكات، والبيئة البحرية، ومن هذا الأساس ألزم المشرع المقاول باتخاذ كافة التدابير الوقائية الضرورية التي تضمن حماية العمال وتكفل سلامة البضائع، السفن، والمنشآت المينائية المختلفة³.

¹ عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2017، ص 328.

² المواد من 08 إلى 10 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، المحدد لشروط ممارسة نشاط المناولة المينائية، المعدل والمتمم.

³ المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، المحدد لشروط ممارسة نشاط المناولة المينائية، المعدل والمتمم.

وتتجسد هذه المخالفة التأديبية في عدة مظاهر واقعية، كإهمال المقاول أو توفير وسائل الحماية الفردية للعمال، أو الاعتماد على آليات وتجهيزات غير مطابقة للمواصفات ومعايير السلامة المعتمدة، أو الامتناع عن تطبيق التعليمات الخاصة بالتعامل مع المواد الخطرة ونقلها مما يؤدي إلى تعريض الأرواح والممتلكات للخطر داخل الميناء¹.

وتأسيسا على ذلك يعد الالتزام بمتطلبات الأمن والسلامة شرطا جوهريا لاستمرار النشاط المينائي، وهو ما دفع المشرع إلى منح الإدارة المينائية المختصة سلطة توقيع الجزاءات وتفعيل الإجراءات التأديبية ضد كل مقاول يثبت تقصيره في تطبيق هذه القواعد، وذلك بغرض حماية النظام العام المينائي وضمان السير المنتظم للمرفق العام.

ثالثا: مخالفة شروط الاعتماد وممارسة النشاط

أخضع المشرع الجزائري ممارسة نشاط المناولة المينائية لنظام الترخيص الإداري المسبق المتمثل في الاعتماد، وذلك لتمكين الإدارة من التحقق من استيفاء المتعامل الراغب في الاستثمار للشروط المهنية والتقنية، والمالية الضرورية.

وبناء على ذلك يشكل هذا الاعتماد السند القانوني الأساسي والشرط الإلزامي لمباشرة النشاط وضمان استمراريته في إطار مشروع².

وتتحقق المخالفة التأديبية في هذا الصدد عندما يباشر مقاول المناولة مهامه دون مراعاة الالتزامات التي منح الاعتماد على أساسها، أو في حالة استمراره في النشاط بعد زوال أحد الشروط القانونية الإلزامية، وكذا عند انحرافه بالاعتماد واستعماله في غير الأغراض المخصصة له، أو التنازل عنه للغير بطرق غير مشروعة تخالف النصوص التشريعية والتنظيمية المعمول بها³.

وترتيبا على ذلك يؤدي ارتكاب هذه المخالفات الجسيمة إلى تفعيل سلطة الإدارة الردعية والتي قد تصل إلى توقيف النشاط مؤقتا أو سحب الاعتماد نهائيا، خاصة إذا تبين أن استمرار المقاول في العمل من شأنه الإضرار بحسن سير المرفق العام المينائي، أو المساس بمتطلبات الأمن والسلامة داخل المحيط المينائي.

¹ محمد الصغير بعلي، القانون الإداري التنظيم الإداري، المرجع السابق، ص 215.

² المواد من 04 إلى 07 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، المحدد لشروط ممارسة نشاط المناولة المينائية، المعدل والمتمم.

³ عمار، بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، المرجع السابق، ص 331.

الفرع الثاني: العقوبات التأديبية المقررة لمقاول المناولة المينائية

يستند النظام القانوني للعقوبات التأديبية المطبقة على مقاول المناولة المينائية إلى قاعدة التناسب بين المخالفة والعقوبة، مما يتيح للإدارة تفعيل عقوبات تتدرج بتدرج خطورة الفعل المرتكب وأثره على انتظام المرفق العام.

وقد حدد المشرع الجزائري في النصوص التنظيمية المعدلة والمتممة حزمة من التدابير الردعية، الغاية منها حماية القواعد التنظيمية، وتأمين المحيط المينائي، وكفالة ديمومة واستمرار الخدمات العمومية المينائية.

وتتنوع هذه العقوبات بين الإنذار (أولاً)، ثم التوقيف المؤقت للاعتماد (ثانياً)، وصولاً إلى سحب الاعتماد أو إلغاء الترخيص (ثالثاً).

أولاً: الإنذار

يمثل الإنذار التدبير التأديبي الأولي والأخف جسامة ضمن قائمة الجزاءات التي تملك الإدارة المينائية سلطة توقيعها على مقاول المناولة، ويتخذ هذا الإجراء عادةً مظهر قرار إداري مكتوب يوجه إلى المتعامل المخالف، وتكمن الغاية الأساسية منه في تنبيه المقاول إلى وجود تقصير أو إخلال بالالتزامات المهنية والتنظيمية المفروضة عليه قانوناً، ودعوته لتسوية وضعيته الإجرائية في أقرب الآجال¹.

ويتميز هذا الجزاء بخصيصة وقائية تتجاوز طابعه الردعي، إذ لا يترتب عليه حرمان المقاول من مواصلة نشاطه التجاري، وإنما يستهدف تقويم السلوك المهني وضمان الامتثال التام للنصوص التنظيمية دون الحاجة للجوء إلى جزاءات أشد خطورة، ولذلك ينحصر نطاق تطبيق الإنذار غالباً في المخالفات البسيطة التي لا تشكل تهديداً مباشراً لانتظام سير المرفق المينائي. وتتعدد الأمثلة الواقعية المبررة لهذا الإجراء، كالتأخر غير المبرر في إنجاز بعض العمليات المينائية، أو حدوث إخلالات شكلية في مسك السجلات المهنية، فضلاً عن عدم الالتزام بالتعليمات التنظيمية ذات الطابع الثانوي التي لا تؤثر مباشرة على الأمن المينائي أو سلامة البضائع المشحونة².

¹ عمار عوابدي، القانون الإداري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2018، ص 291.

² محمد الصغير بعلي، القانون الإداري، التنظيم الإداري والنشاط الإداري، المرجع السابق، ص 20.

إضافة ذلك يكتسي الإنذار أهمية قانونية بالغة باعتباره يشكل سابقة إدارية تتيح للإدارة الاعتماد عليها لإثبات حالة تكرار المخالفة مستقبلا حيث يتحول هذا التدبير المخفف إلى ظرف مشدد عند تقدير الجزاءات التأديبية اللاحقة، لا سيما إذا أبدى المقاول تعنتا ولم يمثل للقرار بتصحيح اختلالات نشاطه رغم تنبيهه المسبق.

ثانيا: التوقيف المؤقت للاعتماد

يصنف التوقيف المؤقت للاعتماد ضمن الجزاءات التأديبية متوسطة الشدة، ويقصد به حرمان مقاول المناولة المينائية من ممارسة نشاطه المعتاد لفترة زمنية محددة تقرها الجهة الإدارية المختصة، وذلك إثر ارتكابه تجاوزات أو مخالفات جسيمة تتجاوز حدود المخالفات البسيطة التي تستوجب الإنذار فحسب.

وعادة ما يلجأ إلى تطبيق هذا التدبير الردعي في الحالات التي تمس بوضوح تنظيم الميناء وسير المرفق المينائي كإخلال المقاول بقواعد الأمن والسلامة، أو تكراره للمخالفات رغم تلقيه إنذارات سابقة، أو امتناعه عن تنفيذ القرارات الصادرة عن السلطة المينائية المعنية. ويرتب قرار التوقيف المؤقت أثارا قانونية مباشرة على ذمة المقاول، أبرزها تجميد كافة عمليات المناولة التي يباشرها، ومنعه من إبرام أي عقود جديدة طوال مدة العقوبة¹. زيادة على ذلك قد يقترن هذا الإجراء باشتراط إعادة تقييم وضعية المقاول المهنية قبل السماح له باستئناف نشاطه مجددا.

وتتجلى الغاية الأساسية من هذا الجزاء في تحقيق توازن بين الوظيفة الردعية والإصلاحية، إذ يسعى المشرع من خلاله إلى دفع المقاول للالتزام بمسؤولياته القانونية والتنظيمية، وفي الوقت ذاته حماية المرفق المينائي من الاضطرابات التشغيلية التي قد تنجم عن استمرار الأنشطة في ظل وجود مخالفات جسيمة.

ثالثا: سحب الاعتماد أو إلغاء الترخيص

يعتبر الاعتماد أو الترخيص الإداري الوسيلة القانونية الأساسية التي تخول لمقاول المناولة المينائية ممارسة نشاطه داخل الموانئ الجزائرية، إذ لا يمكنه البدء في العمل إلا بعد استيفاء حزمة من الشروط التنظيمية والمهنية والمالية التي تحددها السلطات المختصة.

¹ أحمد محيو، محاضرات في المؤسسات الإدارية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص 265.

ويهدف هذا النظام إلى كفالة أمن الاستغلال المينائي وضمان سلامة المرفق العام غير أن استمرار الاستفادة من هذا الامتياز يظل مشروطا باحترام المقاول الدائم لالتزاماته القانونية مما يعطي الإدارة صلاحية سحب الاعتماد أو إلغاء الترخيص في حال ارتكاب تجاوزات جسيمة أو الإخلال بالشروط التي منح على أساسها¹.

ويصنف سحب الاعتماد كأخطر العقوبات التأديبية الإدارية نظرا لآثاره الردعية، حيث يترتب عليه حرمان المقاول من مواصلة نشاطه المينائي بصفة مؤقتة أو نهائية تبعا لدرجة خطورة المخالفة². وتستند الإدارة في توقيع هذا الجزاء إلى فكرة حماية المصلحة العامة وتأمين المرفق المينائي، خاصة عندما يشكل استمرار التعامل خطرا على أمن الميناء أو يخل بالمنظومة القانونية المنظمة للمهنة (وفقا للمرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 08-363).

وتتعدد الحالات المبررة للسحب، ومن أبرزها: تقاعس المقاول عن تطبيق قواعد الأمن والسلامة، التوقف غير المبرر عن العمل، العجز عن توفير الوسائل البشرية والتقنية الضرورية، أو خرق الضوابط التنظيمية الخاصة باستغلال المرفق المينائي³.

وبالمقابل فإن سلطة الإدارة في سحب الاعتماد ليست مطلقة، بل قيدها المشرع بمجموعة من الضمانات القانونية المستمدة من مبادئ المشروعية وحماية حقوق الدفاع، إذ يلتزم الجهاز الإداري بتمكين المقاول المعني من الاطلاع على المخالفات المنسوبة إليه وتقديم توضيحاته وملاحظاته قبل اتخاذ القرار النهائي، ما لم تكن هناك حالة استعجال قصوى تقتضي التدخل الفوري لحماية الأشخاص والبضائع. كما أوجب القانون أن يكون قرار السحب معللا تعليلا كافيا يوضح الأسباب الواقعية والقانونية التي بني عليها، لتمكين صاحب الشأن من ممارسة حقه في الطعن القضائي أمام الجهات المختصة⁴.

بالإضافة إلى ذلك يحدث صدور قرار السحب آثارا قانونية ومالية ومهنية بليغة في مواجهة المقاول، حيث يؤدي مباشرة إلى وقف كافة عمليات المناولة ومنعه من تقديم خدماته، فضلا عن

¹ عمار عوابدي، القانون الإداري، المرجع السابق، ص 337.

² المرجع نفسه، ص 341.

³ المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139، المحدد لشروط ممارسة نشاط الشحن والتفريغ والمناولة بالموانئ، المعدل والمتمم

⁴ محمد الصغير بعلي، القضاء الإداري، المرجع السابق، ص 214.

احتمال فسخ العقود المرتبطة بنشاطه وفقدان الاستثمارات المخصصة للمشروع¹. ومع ذلك تظل هذه الآثار القاسية مبررة قانونا بالنظر إلى أن حماية المرفق العام والمصلحة الجماعية تتقدم أولويتها على المصلحة الخاصة للمتعاقل المخالف. ومن ثم يمثل سحب الاعتماد تجسيدا صارما لرقابة المشرع الجزائري على الأنشطة المينائية، بغرض تحقيق التوازن بين حرية ممارسة النشاط الاقتصادي وتأمين سير المرفق العام بانتظام وفعالية².

¹ عمار بوضياف، القضاء الإداري في الجزائر، المرجع السابق، ص 286.

² محمد الصغير بعلي، القضاء الإداري، المرجع السابق، ص 217.

ملخص الفصل الثاني:

تناولنا في هذا الفصل المسؤولية العامة لمقاول المناولة المينائية التي فرضتها طبيعة النشاط الذي يقوم به مقاول المناولة داخل الميناء والمتمثلة في المسؤولية الجزائية والمسؤولية الإدارية والتأديبية، حيث خصصنا المبحث الأول لدراسة المسؤولية الجزائية لمقاول المناولة المينائية التي تقوم في حق المقاول سواء تعلق الأمر بالإضرار بالبضائع أو تزوير الوثائق أو مخالفة النظام العالمي للأمن و السلامة المينائية، تناولنا في المطلب الأول الجرائم المتعلقة بنشاط مقاول المناولة المينائية وخصصنا المطلب الثاني المظاهر القانونية لهذه الجرائم.

في المبحث الثاني تناولنا المسؤولية التأديبية لمقاول المناولة المينائية باعتبارها الركيزة الأساسية لضمان الانضباط وحسن سير هذا المرفق الاقتصادي الحساس وفقا للتشريع الجزائري، حيث خصصنا المطلب الأول للمسؤولية الإدارية وخضوع نشاط المقاول لرقابة القضاء الإداري، وتطرقنا فيه لآليتين قضائيتين لحماية المقاول والمتعاملين: الأولى هي دعوى الإلغاء كدعوى موضوعية، والثانية هي دعوى القضاء الكامل، ثم انتقلنا في المطلب الثاني إلى دراسة المسؤولية التأديبية وفقا للمرسوم التنفيذي 139-06 المعدل والمتمم، حيث فصلنا أولا في المخالفات التأديبية والتي حصرناها في ثلاثة مظاهر رئيسية: الإخلال بالالتزامات التنظيمية للمرفق، والإخلال بقواعد الأمن والسلامة المينائية، ومخالفة شروط ممارسة النشاط والاعتماد.

ثم تناولنا العقوبات التأديبية المقررة والتي تقوم على مبدأ التدرج بحسب جسامة الخطأ، تبدأ بالإنذار كإجراء وقائي، وتتصاعد إلى التوقيف المؤقت للاعتماد كجزاء ردعي، لتصل إلى سحب الاعتماد أو إلغاء الترخيص.

خاتمة

خاتمة:

من خلال هذه الدراسة الموسومة بمسؤولية مقاول المناولة المينائية، يتضح أن المشرع الجزائري أعطى نشاط المناولة المينائية أهمية قانونية خاصة بالنظر إلى الدور الحيوي الذي تؤديه عملية المناولة المينائية، وما قد يترتب عنها من أضرار تمس البضائع أو الأشخاص أو المنشآت المينائية، الأمر الذي استوجب تنظيم مسؤولية مقاول المناولة بمختلف صورها المدنية والإدارية والتأديبية.

ففي الفصل الأول المتعلق بالمسؤولية الخاصة لمقاول المناولة المينائية، تبين أن هذه المسؤولية تقوم سواء على أساس عقدي عند الإخلال بالالتزامات الناشئة عن عقد المناولة، أو على أساس تقصيري عند إلحاق الضرر بالغير خارج العلاقة التعاقدية.

كما اتضح أن المشرع الجزائري أخضع هذه المسؤولية لجملة من الأحكام الخاصة، لاسيما ما تعلق بتحديد المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير، مع محاولة تحقيق التوازن بين حماية أصحاب البضائع وضمان استمرارية نشاط المقاول.

أما الفصل الثاني المتعلق بالمسؤولية العامة لمقاول المناولة المينائية، فقد أظهر أن نشاط المناولة قد يفرز العديد من الأفعال المجرمة التي تمس سلامة البضائع والأشخاص وأمن الموانئ، وهو ما دفع المشرع إلى تقرير جزاءات جنائية ضد المقاول أو تابعيه عند ارتكاب مخالفات أو جرائم أثناء ممارسة نشاطهم المهني، خاصة في حالة الإهمال الجسيم أو مخالفة قواعد الأمن والسلامة أو المساس بالنظام العام داخل الميناء في إطار المسؤولية الجزائية بالمسؤولية الإدارية والتأديبية لمقاول المناولة المينائية، تبين أن المشرع أخضع هذا النشاط لرقابة إدارية صارمة نظرا لارتباطه بالمرفق العام المينائي، حيث يلتزم المقاول باحترام القوانين والتنظيمات والتعليمات الصادرة عن السلطات المينائية، ويترتب عن مخالفتها توقيع عقوبات إدارية وتأديبية قد تصل إلى سحب الاعتماد أو توقيف النشاط، وذلك حفاظا على حسن سير المرفق المينائي وضمان سلامة الملاحة البحرية حسن تتدرج تحت ما يسمى بالمسؤولية الإدارية والتأديبية لمقاول المناولة المينائية، ومن خلال ما سبق نستخلص النتائج التالية :

- تقوم مسؤولية مقاول المناولة المينائية على أساس عقدي أو تقصير حسب طبيعة العلاقة القانونية.
- تمتد مسؤولية مقاول المناولة إلى أعمال تابعيه والمعدات المستعملة في نشاطه.

خاتمة

- يخضع نشاط المناولة المينائية لرقابة إدارية وتنظيمية مستمرة وبناءا على ما سبق يمكن تقديم التوصيات الآتية:
 - وضع أحكام قانون موحدة المسؤولية مقاول المناولة لاسيما فيما يتعلق بتحديد المسؤولية وتقادي الإشكالات التي تثيرها الإحالة إلى أحكام تحديد مسؤولية الناقل البحري.
 - ضرورة تدخل المشرع الجزائري بتنظيم عقد المناولة المينائية بصورة أكثر تفصيلا ضمن القانون البحري.
 - تعزيز الرقابة على الشركات والمناولة المينائية لضمان احترام معايير السلامة والأمن داخل الموانئ.
- وفي الختام يبقى موضوع مسؤولية مقاول المناولة المينائية من المواضيع القانونية المتجددة التي تثير العديد من الإشكالات العملية والقانونية، خاصة مع التطور المتسارع الذي يشهده القطاع البحري والموانئ، مما يفتح المجال أمام دراسات مستقبلية تتناول أثر الرقمنة والتكنولوجيا الحديثة على تنظيم مسؤولية مقاول المناولة المينائية في التشريع الجزائري.

قائمة المراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أ) المصادر:

أولاً: الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية اتفاقية الأمم المتحدة لعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا الموقعة 5 ديسمبر 2008، المسماة بقواعد روتردام.
2. اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا الموقعة بهامبورغ في مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

ثانياً: النصوص القانونية

1. الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات الجزائري، ج ر، العدد 49، الصادر في 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم.
2. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، ج ر، العدد 78، المعدل والمتمم.
3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، الصادر في 10 جانفي 1977، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر، العدد 29، المعدل والمتمم.
4. القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج ر، عدد 43، الصادرة في 20/07/2003، الموافق ل 20 يوليو 1424.
5. القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فبراير سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر، العدد 21، الصادر في 23 أبريل 2008، المعدل والمتمم.

ثالثاً: المراسيم

1. المرسوم التنفيذي 06 - 139 المؤرخ في 15 أبريل 2006، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات الملاحة، قطر السفن وأعمال المناولة والتموين في الموانئ، ج ر، عدد 24 مؤرخة في 16 أبريل 2006، المعدل بموجب المرسوم التنفيذي 08 / 363 المؤرخ في 09 نوفمبر 2008، ج ر، عدد 64 المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.

2. المرسوم التنفيذي رقم 02 - 01، المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 01، الصادرة بتاريخ 06 يناير 2002.

رابعاً: القرارات التنظيمية

1. القرار رقم 153230، المؤرخ في 22 جويلية 1997، الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، المجلة القضائية، عدد خاص لسنة 2001.

ب) المراجع

أولاً: الكتب

1. أحسن بوسقيعة، المنازعات الجمركية، دار هومة، الجزائر، طبعة 2022.
2. أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري الخاص، الجزء الثاني، دار هومة، الجزائر، 2018.
3. أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، الجزء الأول، دار هومة، الجزائر، 2017.
4. رمضان أبو السعود، مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
5. سوزان علي حسن، عقد النقل للبضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004.
6. عبد الحميد الشواربي، التزوير والتزيف في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
7. عبد الرحمان خلفي، القانون البيئي الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2016.
8. عبد العزيز سعد، الجرائم الواقعة على الأموال في قانون العقوبات الجزائري، دار هومة، الجزائر، 2010.
9. عبد العزيز سعد، الجرائم الواقعة على الأموال والنظام العام، دار هومة، الجزائر.
10. عمار بوضياف، القضاء الإداري في الجزائر، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة الثانية، 2017.
11. عمار بوضياف، النظام القانوني للمحكمة الإدارية في القانون الجزائري، دار ريحانة، باتنة، 2004.
12. عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002.
13. عمار بوضياف، الوجيز في القانون الإداري، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2017.

14. عمار عوابدي، القانون الإداري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2018.
15. عمار عوابدي، نظرية القرارات الإدارية بين علم الإدارة العامة والقانون الإداري، دار هومة، الجزائر، 2010.
16. عمار عوابدي، نظرية المسؤولية الإدارية (دراسة تأصيلية وتحليلية ومقارنة)، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 2، 2007.
17. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 2000.
18. كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 2007.
19. محمد الصغير بعلي، القضاء الإداري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
20. محمد الصغير بعلي، المنازعات الجمركية، دار العلوم، الجزائر، 2009.
21. محمد الصغير بعلي، الوجيز في الإجراءات القضائية الإدارية، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
22. محمد حسنين، القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1989.
23. محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، التصرف القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
24. مصطفى العوجي، القانون المدني، الجزء الثاني (المسؤولية المدنية)، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004.
25. مصطفى كمال طه، القانون البحري، (د.ط)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
26. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الرابعة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1996.
27. نبيل صقر، الوسيط في شرح قانون العقوبات الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2015.

ثانيا: أطروحات الدكتوراه والماجستير

1. بوخاتم فاطمة، نظام الحاويات في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقاوي، تلمسان، 2018.
2. زكراوي حمودي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018.

3. سليم بودليو، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، جامعة باجي مختار عنابة، 2011.
4. كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة منتوري 1، قسنطينة، 2019-2020.
5. ملزي عبد الرحمان، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007.
6. طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة ماجيستر، جامعة وهران، 2010/2009.

ثالثا: المجلات

1. بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران 2، المجلد 4، العدد 1، 2017.
2. بن حمو فتح الدين، آثار عقد المناولة المينائية، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد 5، دون تاريخ، ودون سنة النشر.
3. خالد ضو، فاطمة معروف، أركان المسؤولية العقدية وشروط قيامها، دراسة تأصيلية، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة برج بوعرييج، مجلد 03، عدد 01، جوان 2023.
4. ريم عبيد، دعوى الإلغاء في ظل قانون الإجراءات الإدارية، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 46، مارس 2017.
5. شوقي سمير، "الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 57، العدد 1، 2020.

المراجع باللغة الأجنبية:

1. Janneke Gerards, "Judicial Review and Full Jurisdiction Under the ECHR," SSRN Electronic Journal, 2012, p. 14
2. Jürgen Schwarze, European Administrative Law, (London: Sweet & Maxwell, 2006), p. 245

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
	كلمة شكر وتقدير
	الإهداء
	قائمة المختصرات
أ-د	مقدمة
الفصل الأول: المسؤولية الخاصة لمقاول المناولة المينائية	
06	المبحث الأول: أساس المسؤولية المدنية لمقاول المناولة المينائية
06	المطلب الأول: المسؤولية العقدية لمقاول المناولة
06	الفرع الأول: مفهوم عقد المناولة المينائية
14	الفرع الثاني: أركان قيام مسؤولية مقاول المناولة المينائية
18	المطلب الثاني: المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية
19	الفرع الأول: صور المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية
20	الفرع الثاني: أركان المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية
22	المبحث الثاني: تحديد مسؤولية مقاول المناولة المينائية
22	المطلب الأول: أحكام تحديد مسؤولية مقاول المناولة المينائية
22	الفرع الأول: الشروط الواجب توفرها لتطبيق مبدأ تحديد مسؤولية مقاول المناولة
23	الفرع الثاني: تقدير التعويض
25	المطلب الثاني: المقدار القانوني لتحديد مسؤولية مقاول المناولة المينائية
26	الفرع الأول: المعايير الموضوعية لتقدير سقف المسؤولية
28	الفرع الثاني: ضابط الوحدة الحسابية
31	ملخص الفصل الأول
الفصل الثاني: المسؤولية العامة لمقاول المناولة المينائية	
33	المبحث الأول: المسؤولية الجزائية لمقاول المناولة المينائية

33	المطلب الأول: الجرائم المتعلقة بنشاط مقاول المناولة المينائية
34	الفرع الأول: الجرائم الواقعة على الأموال والبضائع في عهدة مقاول المناولة المينائية
35	الفرع الثاني: الجرائم الماسة بالأنظمة الجمركية والبيئية
37	المطلب الثاني: المظاهر القانونية للجرائم الناشئة عن نشاط مقاول المناولة المينائية
38	الفرع الأول: أركان الجرائم الواقعة على الأموال والبضائع في عهدة مقاول المناولة المينائية
41	الفرع الثاني: أركان الجرائم الماسة بالأنظمة الجمركية والبيئية
46	المبحث الثاني: المسؤولية الإدارية والتأديبية لمقاول المناولة المينائية
46	المطلب الأول: المسؤولية الإدارية لمقاول المناولة المينائية
47	الفرع الأول: دعوى الإلغاء
49	الفرع الثاني: دعاوى القضاء الكامل
52	المطلب الثاني: المسؤولية التأديبية لمقاول المناولة المينائية
52	الفرع الأول: المخالفات التأديبية لمقاول المناولة المينائية
55	الفرع الثاني: العقوبات التأديبية المقررة لمقاول المناولة المينائية
59	ملخص الفصل الثاني
61	خاتمة
64	المراجع
69	فهرس المحتويات
71	الملخص

الملخص

يرتكز نشاط مقاول المناولة المينائية في الجزائر على ثنائية الالتزام بالأداء المادي والضبط التنظيمي، فبناء على رخصة تمنحها له السلطة المينائية يتولى المقاول القيام بالأعمال المادية المتمثلة في شحن وتفريغ وتخزين البضائع بموجب عقد يضمن عدم المساس بالنظام العام واستمرار سير المرفق المينائي.

وتترتب على هذه الأنشطة مسؤولية مدنية تلزمه بضمان سلامة الشحنات منذ تسلمها حتى تسليمها، ويسأل عن تعويض أي تلف أو هلاك يلحق بها ما لم يثبت وجود قوة قاهرة، خطأ من الشاحن أو عيب ذاتي في البضاعة، بحيث يواجه عقوبات ردعية وإدارية صارمة تصل إلى سحب الاعتماد في حال ثبوت مساهمته في أي جرائم تمس بسلامة المنشآت، كالتزوير في المحررات البحرية، تسهيل التهريب، أو التسبب في التلوث البحري.

الكلمات المفتاحية: المقاول، المناولة المينائية، الشحن والتفريغ.

Abstract

The activity of a port handling contractor in Algeria is based on a dual obligation: physical performance and regulatory compliance. Based on a license granted by the port authority, the contractor undertakes the physical work of loading, unloading, and storing goods under a contract that ensures public order and the continued operation of the port facility.

These activities entail civil liability, obligating the contractor to guarantee the safety of shipments from receipt to delivery. The contractor is responsible for compensating for any damage or loss unless force majeure, shipper error, or an Inherent defect in the goods is proven. Furthermore, the contractor faces strict deterrent and administrative penalties, including the revocation of accreditation, if found to have contributed to any crimes affecting the safety of port facilities, such as forgery of maritime documents, facilitating smuggling, or causing marine pollution.

Key words: Contractor, Port Handling, Loading and Unloadin.