جامعة مولود معمري –تيزي وزو-
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

النظام القانوني لعقد المناولة المنائية

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون
تخصص: قانون الأعمال

من إعداد الطالبتين:
- أيكم أنيسة
- لعريبي سكورة

تحت إشراف الأستاذة:
د. أعراب كميلة

لجنة المناقشة

د. عباشي كريمة، أستاذة محاضرة "ب"، جامعة مولود معمري.....رئيسا

د. أعراب كميلة، أستاذة محاضرة "أ" ، جامعة مولود معمري.....مشرفا ومقررا

د. سليماني حميدة، أستاذة محاضرة "أ"، جامعة مولود معمري.....ممتحنا

تاريخ المناقشة : 2025/06/23

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

الحمد والشكر لله، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

نحمد الله عز وجل أنه وفقنا على إنجاز هذا العمل المتواضع،

وفي هذا المقام يسعدنا أن نتوجه بخالص شكرنا وعظيم امتناننا إلى أستاذتنا الفاضلة المشرفة "**أعراب كملية**"، نشكرها على دعمها وتوجيهاتها القيمة، وجهودها المتفانية طوال فترة إعداد هذه المذكرة، ونسأل الله تعالى أن يجزيها خير الجزاء، وأن يجعل هذا البحث المتواضع في موازين أعمالها.

كما نتوجه بخالص التحية والاحترام للأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة، ونشكرهم على قبولهم مناقشة هذه المذكرة، وكل أساتذة كلية الحقوق الذين كان لهم الفضل طيلة مسارنا الدراسي، وإلى كل طلبة الحقوق، خصوصًا دفعة الماستر تخصص قانون الأعمال لسنة 2025.

وفقكم الله وجزاكم كل خير.

أنيسة سكورة

إهداء

ما أجمل أن يجود المرء بأغلى ما لديه، وللاجمل أن يهدي الغاليَ الأغلى.

هي ذي ثمرة جهدي أجنيها اليوم، هي هدية أهديها إلى من أفضلهم على نفسي، ولم لافلقد ضحوا ولم يدخروا جهدًا في سبيل إسعادي على الدوام، وكانوا منبع العطاء والدفء والحنان والسند القائم لي،

إلى أبي وأمي، حفظهما الله وأدامهما نورًا لدربي.

إلى الذين ظفرت بهم هدية من الأقدار، إخوة، فعرفوا معنى الدفئ الأخوي، أخي **أعمر**، وأخواتي الصغيرات **نبيلة ومليكة**، حفظهم الله من كل شر.

إلى جدي العزيز، يا أغلى من روحي، رحمة الله عليك، أتمنى أن يجعلك الله عز وجل في الفردوس الأعلى.

إلى كل عائلتي الكريمة صغيرها وكبيرها، وإلى كل من كان له أثر في حياتي، وكل من أحبهم قلبي وكانوا لي عونًا ودعمًاإلى طريق العلم،

أرجو أن يكون بحثنا سندًا خالصًا لوجه الله تعالى، وأن تكون فيه فائدة للأجيال القادمة، وأن يوفقنا ويكتبنا من أهل طلبة العلم اتباعًا لسنة نبيه الكريم عليه أفضل الصلاة والسلام.

أيكو أنيسة

إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا، ولم نكن لنصل لولا فضل الله علينا.

وبعد،

أهدي هذا العمل المتواضع إلى أمي وأبي العزيزين، أطال الله في عمرهما،

وإلى أخي الوحيد **مولود** الذين هم سندي في هذه الدنيا،

ولا أحصي لهم فضلًا.

إلى كل من قدم لي العون في سبيل إعداد هذه المذكرة.

لعربي سكورة

مقدمة

اصبحت الموانئ في عالم يتسارع فيه الإيقاع الاقتصادي وتتزايد فيه الحاجة إلى الكفاءة والفعالية بوابة الشعوب نحو التنمية والانفتاح، ولم تعد تقتصر وظيفتها على استقبال السفن وشحن البضائع، بل تحولت إلى فضاءات ديناميكية تشكل فيها المناولة المينائية حجر الأساس في سلسلة التجارة العالمية.

في الجزائر، لم تكن المناولة المينائية مجرد نشاط تقني أو عملي بل كانت مرآة عاكسة لتحولات سياسية واقتصادية عميقة، فمنذ الاستقلال مرت هذه الخدمة الحيوية بمراحل مختلفة، بدءًا من سيطرة الدولة الكاملة عليها في إطار النظام الاشتراكي، مرورًا بأزمات التسيير وضعف الأداء، وصولًا إلى مرحلة الانفتاح واعتماد اقتصاد السوق الذي سمح بمشاركة الخواص ومحاولة تحسين جودة الخدمات.

وسط هذه التحولات برزت الحاجة إلى تنظيم العلاقات بين مختلف الأطراف الفاعلة في نشاط المناولة المينائية، وفي قلب هذه العلاقة آلية قانونية أساسية تنظم الحقوق والالتزامات وتؤطر التعاملات بين المتدخلين تتمثل في عقد المناولة المينائية.

يُعتبر عقد المناولة المينائية في الجزائر عقدًا منظم بموجب القانون البحري ويشمل مجموعة من العمليات المتعلقة بشحن وتفريغ البضائع في الموانئ التجارية وهو عقد هام في النشاط المينائي، ويُعتبر عقدًا سنويًا مرتبطًا بالصفقات العمومية في بعض الأحيان، وهذا النشاط يمكن ممارسته من قبل أي شخص سواء كان طبيعيًا أو شخصًا اعتباريًا يخضع للقانون الجزائري وفقًا للشروط التي يحددها القانون، كما أنه عقد يشمل عمليات مادية من بينها الشحن والتفريغ، وعمليات قانونية مثل الوكالة والوديعة.

تتجلى أهمية اختيار هذا الموضوع من عدة جوانب أهمها الأهمية الاقتصادية للموانئ، حيث تعد شريانًا رئيسيًا للتجارة الدولية كما تمثل أيضًا نقطة ارتكاز في حركة الصادرات والواردات.

عقد المناولة المينائية هو أحد العقود الأساسية في تنظيم العمليات اللوجستية داخل الموانئ اذ هناك ندرة فيالدراسات القانونية متخصصة، حيث إن هناك ندرة نسبية في الدراسات القانونية التي تتناول عقد المناولة المينائية بشكل معمق مقارنة بعقود النقل أو التأمين البحري.

التوجه نحو خصخصة وتشغيل الموانئ في العديد من الدول بما في ذلك العربية، حيث أن هناك توجهًا متزايدًا لاشتراك القطاع الخاص في تشغيل الموانئ كذلك أيضًا من أسباب اختيار الموضوع ارتباطه بالتحولات التكنولوجية حيث إن مع دخول الرقمنة في عمل الموانئ، تظهر تحديات جديدة على مستوى العقود، ما يجعل دراسة النظام القانوني ذات طابع راهن وملح.

على هذا الأساس نعتمد الإشكالية التالية: ***فيما يتمثل النظام القانوني لعقد المناولة المينائية في القانون الجزائري؟***

وللإجابة على هذه الإشكالية المطروحة المتعلقة بالنظام القانوني لعقد المناولة المينائية، تم الاعتماد على المنهج الإستقرائي كونه الأنسب لدراسة هذه الإشكالية، حيث يقوم هذا المنهج على وصف وتحليل النصوص القانونية الوطنية والتنظيمية ذات صلة بعقود المناولة المينائية وتفكيك مضامينها من حيث الأركان، الالتزامات، والمسؤوليات القانونية المترتبة على أطراف العقد.

لدراسة هذا الموضوع اعتمدنا على التقسيم الثنائي، حيث قسمنا هذا الموضوع إلى فصلين،

حيث تناولنا فيه الاحكام العامة لعقد المناولة المينائية(**الفصل الأول**)، والمسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية (**الفصل الثاني**).

الفصل الأول

الأحكام العامة لعقد المناولة المينائية

يعد عقد المناولة المينائية من العقود المستحدثة الذي يحكم معظم المبادلات البحرية التي فرضها واقع النشاط البحري والتجاري الحديث، حيث أصبحت الموانئ محاور استراتيجية ضمن منظومة التجارة الدولية وبرزت الحاجة إلى تنظيم العمليات التي تتم داخلها.

على هذا الأساس أخضع المشرع الجزائري عقد المناولة المينائية لقواعد قانونية خاصة نظراً للمخاطر التي يتعرض لها هذا العقد، حيث خُصِص عقد المناولة المينائية بالمواد من 912 إلى 919 من الباب الخامس تحت العنوان "النشاطات المينائية" بموجب القانون البحري الجزائري[1].

عقد المناولة المينائية له أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية لما يترتب عليه من نقل وتبادل السلع بين مختلف الجهات المعنية، وهذا النشاط غير متوقف في حدود دولة واحدة وإنما يشمل عدة دول.

لإظهار الأحكام العامة لعقد المناولة المينائية، نتعرض إلى مفهوم عقد المناولة المينائية(**المبحث الأول**)، وبعد دراسة كل من تعريف عقد المناولة المينائية وخصائصه وتمييزه عن العقود الأخرى نتوصل إلى الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية(**المبحث الثاني**).

1-أنظر المواد من 912 إلى 919 من الباب الخامس من أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد 29 ، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977 (معدل ومتمم).

المبحث الأول

مفهوم عقد المناولة المينائية

يُعتبر عقد المناولة المينائية أداة قانونية ومن العقود التي أُعطيت له عدة مفاهيم، حيث يهدف إلى تحديد وتنظيم العلاقة بين مختلف الأطراف المتعاقدة بعملية الشحن والتفريغ، وعقد المناولة المينائية هو عقد ثنائي ملزم لجانبين، بالتالي فهو يتكون من أطراف متقابلة في مواجهة بعضها وهما المقاول والمتعاقد معه

المطلب الأول

التعريف بعقد المناولة المينائية

نجد أن عقد المناولة المينائية قد اختلف تعريفه ما بين التعريف الفقهي من ناحية، ومن ناحية أخرى تعريف القانون**(الفرع الأول)**، بالتالي عقد المناولة المينائية يتميز بمجموعة من خصائص خاصة **(الفرع الثاني)**، فمن خلال هذه الخصائص يظهر ما يميزه عن باقي العقود المشابهة له **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

المقصود بعقد المناولة المينائية

تعددت التعاريف المقدمة لعقد المناولة المينائية سواء من الناحية الفقهية **(أولا)**، أو من الناحية القانونية **(ثانيا)**.

أولاً: التعريف الفقهي لعقد المناولة المينائية

يعرف عقد المناولة المينائية بأنه ذلك العقد الذي يكون الهدف منه التكفل بالبضاعة ماديًا بحيث يقوم مقاول المناولة بشحن البضائع، ورصها، فكها، وإنزالها كما يلتزم بوضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها[1]، ويضيف أن المناولة لا تحتوي فقط على

1- حوباد حياة ،علاقة المرسل اليه باعوان النقل البحري (المناول،المشون)، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم ، تخصص قانون خاص ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد بن احمد وهران 2، 2017-2018، ص 11.

الشحن والتفريغ، وإنما تتوسع لتشمل التكفل بالبضاعة على الأرصفة أو بجانب السفينة أو في السطوح الترابية أو في المغارات وهي في انتظار شحنها أو تفريغها.

كما يعرف أيضًا بأنه ذلك العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري (الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه) إلى مقاول متخصص للقيام بعمليات شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها، كما يؤكد على أن محل عقد الشحن والتفريغ الأساسي هو القيام بالعمليات المادية للشحن والتفريغ، إلا أن ذلك لا ينفي أن العقد قد يتضمن قيام مقاول الشحن والتفريغ، إلى جانب هذه العمليات المادية، بعمليات قانونية متصلة بها.

أماعن تعريف عقد المناولة المينائية لدى الفقيه الفرنسي"**روني رودبير**"فيرى أن الوضع معقد نوعًا ما، وذلك راجع لاختلاف التسميات من جهة والمهام المرتبطة بها من جهة أخرى، حيث إنه في موانئ الشمال الفرنسي، المانش، والأطلنطي، يقوم مقاول الشحن والتفريغ بالأعمال المادية فقط، بينما يقوم في موانئ البحر الأبيض المتوسط[1]، إضافة إلى الأعمال المادية، بأعمال قانونية متمثلة في استلام البضائع وحفظها في المخازن حتى الشحن، وبعد التفريغ حتى التسليم للمرسل إليه.

بحسب رأي رودير، إذا كان المقاول يقوم فقط بالأعمال المادية، نسميه مقاول المناولة، أما إذا كان يقوم إلى جانب الأعمال المادية بأعمال أخرى قانونية، يطلق عليه تسمية المشون[2].

يعرف الفقيه كمال حمدي بدوره عقد المناولة المينائية كما يلي: "عقد يتضمن مجموعة من العمليات المادية المتقطعة، الأولى تبدأ في ميناء القيام حيث يتم تحويل البضاعة من مكان تخزينها بالميناء، أو المكان الذي وضعه فيها الشاحن لغاية رصيف الشحن،

1-حوباد حياة، المرجع السابق ،ص 11.

2-حوباد حياة، المرجع نفسه، ص 12

ووضعالبضاعة بواسطة الرافعات على ظهر السفينة، وإنزالها من ظهر السفينة إلى رصيف الميناء".

فحسب الفقيه كمال حمدي فإن عقد المناولة يتم بأحد الأسلوبين، الأسلوب الأول يسمى الأسلوب المباشر، يقوم بموجبه مقاول المناولة المينائية بعملية المناولة المباشرة من الرصيف إلى السفينة أو العكس، أما الأسلوب الثاني وهو الأسلوب غير المباشر، ويكون في الحالة التي تقف فيها السفينة بعيدًا عن الرصيف، والتي تتم فيه عمليات المناولة عن طريق استعمال قوارب التحميل[1].

نضيف بأن عقد المناولة المينائية هو ذلك العقد الذي يربط بين المقاول المينائي وأحد أطراف عقد النقل البحري، يلتزم من خلاله المقاول بالقيام بشحن وتفريغ البضائع من السفينة إلى الرصيف أو العكس، مقابل أجر يتم الاتفاق عليه مسبقًا[2].

ما يستخلص من هذا التعريف أن عقد المناولة المينائية يتضمن نوعين من العملياتعمليات الشحن والتفريغ وتتمثل في العمليات المادية، أي القيام بجميع الأعمال التي تسبق الشحن أو التفريغ، وكل الأعمال المرتبطة والممهدة كإخراج البضاعة من المخازن ووضعها فوق رصيف الميناء أو العكس، وعمليات الحراسة والتسليم والتي تعتبر أعمالًا ثانوية بالنسبة للمقاول، يتم تكليفه بها بموجب اتفاق بين الأطراف في عقد المناولة، فيمكن حصر هذه العمليات القانونية في:

- حراسة البضاعة قبل شحنها، بموجب تكليف من أحد أطراف عقد النقل البحري.
- حراسة البضاعة بعد تفريغها وتسليمها للمرسل إليه[3].

1-بن حقاف حورية، عميش مريم، نشاط مقاول المناولة المينائية بين التشريع والواقع، مذكرة لنيل شهادة ماستر فيالقانون تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أمحمد بوقرة، بودواو، 2020 – 2021، ص ص 8-9.

2-حوباد حياة، المرجع السابق، ص 12.

3-بن حقاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص 10.

ثانيًا: التعريف القانوني لعقد المناولة المينائية

عرف المشرع الجزائري عقد المناولة المينائية في القانون البحري، لكن يجب التمييز بين مرحلتين:

المرحلة الأولى: في ظل أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، تطرق المشرع الجزائري لأول مرة إلى موضوع المقاولة المينائية في الباب السابع من الكتاب الثاني تحت عنوان الشحن والتفريغ في الموانئ[1]، بداية من نص المادة 873 وما يليها.

تعرف المادة 873 المناولة المينائية كما يلي: «**تتم عمليات تحميل البضاعة في الموانئ ورصها وفكها وتفريغها وعمليات أخذ وإرجاع البضائع من وإلى العنبر أو اليابسة أو المستودعات، وكذلك حراسة وحفظ البضائع المنزلة، أو المعدة للتنزيل في الموانئ من طرف الهيئات المؤهلة لهذا الغرض**»، حيث تدخل عدة عمليات تحت هذا العقد مثل تحميل البضاعة وفكها وتفريغها[2].

من هنا يظهر لنا أن المشرع كان يجمع بين العمليات المادية والعمليات القانونية دون أي تمييز، وكلها تندرج ضمن عقد واحد، وهو عقد الشحن والتفريغ.

المرحلة الثانية: بعد صدور قانون رقم98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، كان ما جاء به هذا القانون المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري 76-80 هو إلغاء الباب السابع وتخصيص الباب الخامس من الكتاب الثالث، والذي بين فيه بين فصلين – الأول ينظم عقد المناولة المينائية، الثاني ينظم عقد التشوين[3].

نص المشرع الجزائري على أن المناولة تكون بموجب عقد وتقضي إلى دفع مقابل، وهذا ما تنص عليه المادة 913 من القانون البحري الجزائري: "**تُجرى عمليات المناولة المينائية بموجب عقد رضائي وتقضي إلى دفع مقابل**"، ويمكن القول بأنه عقد يعهد

1-حوباد حياة، المرجع السابق، ص 13

2- بن حقاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص10.

3-حوباد حياة، المرجع السابق، ص 13

بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري (الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه) إلى مقاول مختص للقيام بعمليات شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها[1].

وعليه، المشرع ميّز بين العمليات المادية وبين العمليات القانونية، على خلاف باقي التشريعات كالتشريع المصري والتشريع الفرنسي، حيث أنهما لم يتبنيا صراحة هذا التقسيم، وإنما جعلا من عمليات التشوين عمليات ثانوية وتابعة للعمليات المادية التي تعتبر هي الأصل.

يعتبر القانون الفرنسي، أول من تدخل وقام بتنظيم أحكام عقد الشحن والتفريغ في الموانئ، وذلك نتيجة للتضارب في الأحكام القضائية على مستوى المحاكم الفرنسية.

لقد ميّز المشرع الفرنسي في هذا القانون بين نوعين من العمليات التي يؤديها مقاول الشحن والتفريغ، حيث يدخل النوع الأول في صنف العمليات الأساسية، وهي الأعمال المادية المتمثلة في الشحن، الرص، الفك، والتفريغ، وبين نوع ثاني المتمثلة في العمليات القانونية.

بالرغم من التمييز الذي قام به المشرع الجزائري والفرنسي بين العمليات المادية والعمليات القانونية، إلا أنه لم يستعمل مصطلح التشوين بالنسبة للأعمال القانونية، وإنما اكتفى بمصطلح المناولة المينائية[2]

الفرع الثاني

خصائص عقد المناولة المينائية

يتميز عقد المناولة المينائية بمجموعة من الخصائص التي تتمثل في أنه عقد رضائي **(أولا)**، عقد ملزم لجانبين **(ثانيا)**، عقد معاوضة **(ثالثا)**، عقد فوري **(رابعا)**، من عقود القانون الخاصة **(خامسا)**، عقد مقاولة **(سادسا)**، عقد تجاري **(سابعا)**.

1-بريهموش أميمة، عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون بحري ومينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2021-2022، ص ص 8-9.

2-حوباد حياة، المرجع السابق، ص ص 14-15.

أولا: عقد المناولة المينائية عقد رضائي

يعتبر عقد المناولة المينائية عقدا رضائياً ينعقد بتطابق إرادتي الأطراف دون الحاجة لإجراء لاحق، وهو بالتالي ينشأ بمجرد تلاقي أو تقابل إرادتي الأطراف، والتي يجب أن تتحقق بالنسبة لعنصري العقد الأساسية وهما البضائع المشحونة أو المفرغة والأجرة[1]، وهو ما أكده المشرع الجزائري في المادة 913 من القانون البحري الجزائري التي تنص على: "**تُجرى عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتقضي إلى دفع مقابل**".

ما يمكن استخلاصه من هذه المادة أن عقد المناولة المينائية لا يتطلب أي شكلية معينة لانعقاده، ومنه فالكتابة غير مشترطة لانعقاده، وذلك لما تتطلبه عمليات المناولة المينائية من السرعة في التنفيذ[2]، ويُستفاد من تعريف عقد المناولة أنه عقد رضائي يتم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين وهما الشاحن والناقل، أي أن العقد ينعقد بتلاقي إرادتهما فلا يُشترط لانعقاده أي شرط آخر، والإثبات يكون بسند الشحن، خروجًا عن القاعدة التجارية الخاصة بحرية الإثبات[3].

ثانيًا: عقد المناولة المينائية عقد ملزم للجانبين

ينشئ عقد المناولة المينائية التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين، فالمقاول يلتزم بالأعمال المكلف بها والمتمثلة في شحن البضاعة، رصها، فكهاوتفريغها، وكذا ما قد يعهد إليه من أعمال قانونية في إطار عقد الوكالة والوديعة، أما المتعاقد مع المقاول فيلتزم بدفع الأجر المتفق عليه في العقد لصالح المقاول[4]، حيث يقع على عاتق كل من طرفيه التزامات محددة، يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة، بمعنى استلام البضاعة على سفينة صالحة للملاحة

1-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، التنظيم القانوني لعقد المناولة البحرية في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج ، البويرة، 2021 – 2022، ص 120.

2-حوباد حياة، المرجع سابق، ص ص20_21.

3-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 12.

4-بريهموش أميمة، المرجع السابق، ص 10.

البحرية، ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل، وذلك بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ويُعتبر عقد المناولة من العقود الملزمة للجانبين، لأنه من العقود التبادلية التي يلتزم فيها الناقل بنقل البضاعة بحرا، وفي المقابل يلتزم فيها الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها، فهذان الالتزامان متقابلان في العقد ومترابطان فيما بينهما، فإذا تخلّف الشاحن عن دفع الأجرة لا يكون العقد عقد مناولة[1]، وهذا حسب نص المادة 138 من القانون البحري الجزائريإذ يتعهد الناقل بإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول، ومن جهة أخرى، يتعهد الشاحن بدفع مكافأة له، والمسماة بأجر الحمولة.

ثالثًا: عقد المناولة المينائية عقد معاوضة

يُعد عقد المناولة المينائية من عقود المعاوضة، إذ يحصل المقاول على مقابل لما يقدمه من أعمال مادية أو قانونية أو مادية وقانونية معًا، وكذلك يعتبر عقد مقاولة[2]، إذ ثمة أجر يتقاضاه المقاول مقابل ما يباشره من أعمال سواء كانت مجرد أعمال مادية أم كانت أعمال قانونية[3]، إذ يتعهد فيه أحد الطرفين أن يؤدي عملًا مقابل أجر يتعهد له الطرف الآخر[4]، وهو بذلك عقد مقاولة نقال له طبيعته الخاصة، وهذا ما نصت عليه المادة 549 من القانون المدني الجزائري إلى المادة 570 من القانون المدني الجزائري[5].

رابعًا: عقد المناولة المينائية عقد فوري

يتميز عقد الشحن والتفريغ بأنه عقد فوري وليس عقدا زمنيا، فالاتفاق يتم على شحن أو تفريغ البضاعة وينفذ بدون توقف، ولا يخضع هذا العقد في إثباته للكتابة سواء كانت الأعمال مادية أو قانونية لاختلاف أطرافه، فقد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه،

1-أنظر المادة 138 من القانون البحري الجزائري.

2-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق ، ص 13.

3-بن حقاف حورية، عميش مريم – المرجع السابق، ص 13.

4-أيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 13.

5-أنظر المواد من 549إلى 570 من القانون المدني الجزائري.

ويُقدَّم طلب شحن أو تفريغ السفينة للسلطة المينائية من طرف وكيل السفينة أو المؤسسة المكلفة بالمناولة، وعندما يتعلق الأمر بحمولة لها نفس المالك يمكن أن يتم تقديمها من قبل صاحبها أو وكيل البضاعة[1]، حيث لا يكون الزمن عنصرًا جوهريًا، فتنفيذه يكون فوريًا ولو بتراضي على أجل أو توقيت معين، فالاتفاق يتم لشحن أو تفريغ البضاعة وينفذ بدون توقف، ولا يخضع هذا العقد في إثباته للكتابة سواء كانت الأعمال مادية أو قانونية لاختلاف أطرافه، فقد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه[2].

بالتالي فإن عقد المناولة المينائية هو عقد فوري رغم أن تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ يستغرق زمنًا معينًا، العقد الفوري يتحدد محله دون أن يتدخل فيه الزمن وإذا تدخل عنصر الزمن يكون عنصرًا عرضيًا لا جوهريًا بالنظر إلى اعتبار عقد المناولة عقدًا فوريًا أمر صائب، وذلك راجع إلى عدة نقاط وهي:

– عمليات المناولة المينائية المتمثلة في الشحن والتفريغ تتطلب السرعة في التنفيذ، وهذا راجع إلى مراعاة مصالح أطراف العقد، حيث أن الناقل الذي يعتبر مالك السفينة عند رسوها في ميناء معين قد يدفع مبالغ كبيرة عن كل وقت إضافي لرسو السفينة خارج النطاق العادي، والذي يكون سببه الإطالة في عمليات الشحن والتفريغ التي يقوم بها مقاول لا يمتلك المعدات والوسائل الكافية.

– كذلك بالنسبة للمقاول أو الشركات المتخصصة في الشحن والتفريغ، فإن قيامها بالشحن والتفريغ في وقت وجيز وسريع يجعلها تقوم بشحن وتفريغ عدد كبير من السفنبالتالي زيادة في العائدات المالية المكلفة بالشحن والتفريغ، هذا ما يُرجع تلك السرعة إلى فورية العقد.

1–زكراوي حموادي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018–2019، ص29.

2–آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق،ص ص13 14.

– أما بالنسبة إلى المرسل إليه، فقد يتضرر من جراء بقاء بضاعته في الميناء، بالتالي هذه الأعمال الخاصة بالمناولة تجعل حتمية القيام بها أن تكون فورية[1].

خامسا: عقد المناولة المينائية من عقود القانون الخاص:

تبرز أهمية معرفة ما إذا كان عقد المناولة المينائيةمن عقود القانون الخاص أو القانون العام، في الحالة التي يكون فيها مقاول المناولة مرفقًا عامًا يحدد القانون نظامه الأساسي، بحيث إذا كان العقد إداريًا فإن المنازعات الناشئة عنه تكون من اختصاص القضاء الإداري، أما إذا كان العقد من عقود القانون الخاص، فالاختصاص هنا للمحاكم العادية (مدنية أو تجارية)، ويخضع تفسيره لقواعد القانون المدني الخاص بتفسير العقود[2]، والوضع الغالب أن عقد المناولة المينائية من عقود القانون الخاص وليس من العقود الإدارية، وهذا بالرجوع إلى نص المادة 892 من القانون البحري الجزائري[3]، إلا أنه يوجد إشكال قانوني، فبالرجوع لنص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 متضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ[4]،تجد أنها تشترط إبرام عقد امتياز بين السلطة المينائية والمقاول المختار، فعقد الامتياز إذن هو عقد إداري يتعلق بالدولة ومنه فالقضاء الإداري هو المختص بالنظر في النزاع القائم[5].

1-جمال بلعايد، صلاح الدين كافي، المناولة المينائية في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون ، تخصص قانون النشاطات البحرية المينائية ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة 20 اوت 1955 ،سكيكدة ، ص 42.

2 -شايح الوجو كريمة، لهديرب أسية، زكيري ماجدة، مسؤولية مقاول المناولة، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون،تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022، ص 11.

3-تنص المادة 892 الفقرة 1من القانون البحري الجزائري على مايلي :"يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين نشاطات تجارية مينائية ويمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع لقانون الجزائري وذلك وفقا لشروط المحددة عن طريق التنظيم".

4مرسوم تنفيذي رقم 08-363، مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، يتضمن تحديد الشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة و التشوين في الموانئ، جريدة رسمية عدد 64، صادر بتاريخ 17 نوفمبر 2008.

5-كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2019 – 2020، ص 29

سادسا: عقد المناولة المينائية عقد مقاولة.

أطلق المشرع الجزائري على العمليات المتعلقة بالشحن والرص وفك البضاعة وتفريغها اسم المناولة المينائية، وذلك حسب نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: "**تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها**"، وتعرف كذلك باسم مقاولة الشحن والتفريغ والذي يقوم بها مقاول مختص.

إن تكييف المناولة المينائية عقد مقاولة يترتب عليه إمكانية تطبيق القواعد الخاصة بهذا العقد على المناولة المينائية الواردة في القانون الخاص[1].

سابعا: عقد المناولة المينائية عقد تجاري

يعتبر عقد المناولة المينائية عقدا تجاريا حيث يكون العقد تجاريا بالنسبة للمناول وكذلك بالنسبة للناقل، أما إذا كان مبرماً ما بين المناول من جهة والشاحن أو المرسل إليه من جهة أخرى فإن الأمر يكون مختلفاً، بحيث يكون تجارياً بالنسبة للمناول، أما بالنسبة للشاحن أو المرسل إليه فهذا يجب التمييز فيه بين ما إذا كان العقد يدخل في نطاق الأعمال التجارية أم لا[2].

فالمشرع الجزائري كان يعتبرها تجارية حسب الشكل، إذ نص عليها في المادة 3 الفقرة 5 من أمر 75 – 59 الصادر في 26 سبتمبر 1975 متضمن القانون التجاري التي تنص على ما يلي: "**يعد عملاً تجارياً بحسب شكله ..... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية**"[3]، باعتبارها عقوداً متعلقة بالتجارة البحرية بحسب الشكل.

1-بريهموش أميمة، المرجع السابق، ص 88.

2-حوباد حياة، المرجع السابق، ص 21.

3- أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن القانون التجاري، جريدة رسمية عدد 102 ،صادربتاريخ 30 سبتمبر 1996، المتعلق بالقانون التجاري، جريدة رسمية، العدد 77 الصادر بتاريخ 11 ديسمبر، (المعدل والمتمم).

لكن بصدور الأمر 96 – 27 الصادر في ديسمبر 1996 المعدل والمتمم للأمر 75– 59 المتضمن القانون التجاري، أصبحت العقود المتعلقة بالتجارة البحرية تجارية بحسب الموضوع[1].

يعتبر عقد المناولة المينائية عقدًا تجاريًا، وهذه الخاصية هي التي تحدد المحكمة المختصة نوعيًا في نظر النزاع الذي يمكن أن ينشأ بين الأطراف بسبب تنفيذ العقد، لكن يوجد إشكال قانوني فيما يخص هذه النقطة، ومن جهة يعتبر عقد المناولة المينائية نشاطًا تجاريًا مينائيًا حسب نص المادة 892 من القانون البحري الجزائري[2].

الفرع الثالث

تمييز عقد المناولة المينائية عن العقود المشابهة لها.

يتميز عقد المناولة المينائية عن بعض العقود التابعة لها مثل عقد الوكالة **(أولا)**، وعقد الوديعة **(ثانيا)**، وعقد النقل البحري للبضائع **(ثالثا)**، وعقد المناولة في الصفقات العمومية **(رابعا)**، وعقد التشوين **(خامسا)**.

أولًا: تمييز عقد المناولة المينائية عن عقد الوكالة.

تطرق المشرع الجزائري لعقد الوكالة في القانون المدني في نص المادة 571 بما يلي: "**الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخصٌ شخصًا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل باسمه**"[3]، فيمكن التمييز بين عقد الوكالة وعقد المناولة المينائية من حيث النقاط التالية:

1–أمر رقم 96 – 27 ، مؤرخ في9 ديسمبر 1996، متعلقبالقانون التجاري، جريدة رسمية ، العدد 77، صادر بتاريخ 11 ديسمبر1996،(المعدل والمتمم).

2–عفرة حياة، "**عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري**"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، عدد 12، 2017، ص 28.

3–أمر رقم 75–58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، جريدة رسمية عدد 78، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، (معدل ومتمم).

1- من حيث التكييف القانوني للعقد: إن كلا العقدين يلزمان بتأدية خدمات، وإن محل التزام المدين في كلا العقدين هو القيام بعمل لفائدة الدائن.

2 – من حيث الأجر: ففي عقد المناولة الموانئية دائمًا يكون مقابل أجر، أما في عقد الوكالة فيكون بدون أجر لأنه يعتبر من عقود التبرع ما لم يُتفق على خلاف ذلك.

3 – من حيث سلطة التمثيل: في عقد الوكالة يتمتع الوكيل بسلطة التمثيل سواء كان مأجورا أو غير مأجور، وسواء كان يتصرف باسمه أو باسم موكله، في حين أن المناول لا يتمتع مطلقًا بسلطة التمثيل للمقاول الأصلي[1].

ثانيا: تمييز عقد المناولة الموانئية عن عقد الوديعة

عُرفت الوديعة وفقًا لنص المادة 590 من القانون المدني التي تنص على ما يلي: "**عقد يُسلِّم بمقتضاه المودع شيئًا منقولًا إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لذمته وعلى أن يرده عينًا**"[2]، فعقد الوديعة هو العقد الذي يتم بمقتضاه قيام المودع بوضع شيء منقول لدى المودَع له، الذي يتكفل بالمحافظة عليه لمدة وعلى المودَع أن يرده، وهو يختلف عن عقد المناولةفهو يكون بمقابل – أي دفع الأجرة – في حين أن الوديعة مجانية كما أن عقد الوديعة يقتضي فقط حفظ الشيء الموقع، بينما الناقل في عقد المناولة لا يحفظ الشيء وإنما يقوم بنقله من ميناء إلى آخر[3].

ثالثا: تمييز عقد المناولة الموانئية عن عقد النقل البحري للبضائع

عند تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع تمر العملية بعدة مراحل حيث يتلقى الناقل البضاعة من الشاحن ثم تُشحَن على السفينة وتُنقَل إلى ميناء الوصولحيث تُفرَّغ وتُسلَّم فيما بعد إلى المرسل إليه، والملاحظ أن هذه الأمور كلها لا يمكن للناقل توفيرها في كل ميناء

1-مقراني اكرام، بوشريط بشرى، المناولة في الصفقة العمومية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون عام اقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2021/2020، ص 14.

2-أنظر المادة 590 من القانون المدني الجزائري.

3-آيت شيخ سارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص. 10.

تصل إليه السفينة، وإنما يجب الالتجاء إلى مقاول متخصص يقوم بذلك نيابة عن الشاحن أو المرسل إليه وذلك بمقابل أجر.

هذا المقاول يُعرف بمقاول الشحن والتفريغ، أما المشرع الجزائري فسماه بعمليات المناولة المينائية، وهذا ما نصت عليه المادة 912 من القانون البحري، فالمقاول لا يكون مسؤولاً عن الخسائر، وإنما يكون مسؤولًا فقط عن الخدمات التي قدَّمها أو يتكفل بها[1].

رابعا: تمييز عقد المناولة المينائية عن عقد المناولة في الصفقات العمومية

المناولة المينائية هي مجموعة من العمليات والتي تتمثل في شحن البضاعة ورصها وفكها وإنزالهاوعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها[2]، وذلك طبقًا للمادة 912 من القانون البحري الجزائري[3].

أما المناولة في الصفقات العمومية فقد عرّفها بعض الفقهاء بأنها:" تلك الفكرة التي يطلع بمحتواها المتعاقد الأصلي، الذي يختاره الإدارة بالدخول في علاقة قانونية مع طرفثالث لتنفيذ جزء من موضوع التعاقد، بحيث يظل المتعاقد الأصلي مسؤولًا عن تنفيذ العقد، وضامنًا لهذا الطرف الثالث الذي يُطلق عليه "المتعاقد من الباطن".

من خلال ما تقدم نجد أن هناك اختلافًا كبيرًا بين المصطلحين من حيث تعريفهما، وهذا من حيث عدة نقاط، والمتمثلة في:

- خضوع أحكام المناولة المينائية للقانون البحري الجزائري.
- خضوع المناولة في الصفقات العمومية إلى قانون الصفقات العمومية،بالتالي اختلاف من حيث نوع الدعاوى وكذلك من حيث الاختصاص القضائي.

1-زناجي آسية، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2014 – 2015، ص21.

2-بلعابد جمال، كافي صلاح الدين، المرجع السابق، ص. 33.

3-تنص المادة 912 من القانون البحري الجزائري على ما يلي :"تشمل المناولة المينائية عمليات تشمل شحن البضائع ورصها وفكها وانزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية المغازات وأخذها".

– المناولة المينائية تكون بموجب عقد بين الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه مع مقاول المناولة، أما المناولة في الصفقات العمومية فتكون بعقد بين الإدارةوالمتعاقد الأصلي[1]، وهذا الأخير يعهد بجزء من التزاماته إلى شخص ثالث، وبالتالي هناك اختلاف من حيث أطراف كل عقد، فمحل عقد المناولة المينائية يمكن أن يكون القيام بأعمال مادية، ويمكن أن يكون القيام بأعمال قانونية، ويمكن أن يكون المحل يتضمن الأعمال المادية والقانونية معًا، أما محل عقد المناولة في الصفقات العمومية فإنه يختلف باختلاف نوع الصفقة فقد تكون صفقة أشغال عمومية فيكون المحل إما البناء أو الصيانة أو الترميم، وغيرها من الصفقات العمومية كالتوريد والخدمات فيكون محل هذه العقود أعمال مادية.

إن غياب تطبيق امتيازات السلطة العامة بالنسبة إلى المناولة المينائية لأن هذه المؤسسة المينائية هي مؤسسة عمومية اقتصادية تخضع للقانون الخاص وليس للقانون العام (الإداري)وهذا كأصل عام، أما الاستثناء الذي يمكن أن يكون بالنسبة للمناولة المينائية هو بالنسبة للمقاول الإجباري الذي يمكن تطبيق هذه الامتيازات رغم خضوع المؤسسة للقانون الخاص، أما بالرجوع إلى المناولة في الصفقات العمومية، فتجد أحد أطراف العقد هي الإدارة والإدارة خوّل لها القانون استعمال هذه الامتيازات القانونية خاصة في مجال الصفقات العمومية[2].

خامسا: تمييز عقد المناولة المينائية عن عقد التشوين

نص المشرع الجزائري في المادة 912 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "**تمثل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمخازن وأخذها**".

1–بلعابد جمال، كافي صلاح الدين، المرجع السابق، ص ص 33– 34.

2–بلعابد جمال، كافي صلاح الدين، المرجع نفسه، ص. 34.

أما التشوين، فقد نص عليه في المادة 920 من القانون البحري الجزائري كما يلي: "**يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين استلام وتفريغ والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة، وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه**"[1].

من خلال نص المادتين، نستنتج أن عمليات المناولة المينائية تختلف عن عمليات التشوين، وبالتالي يوجد اختلاف في محل العقد، فمحل عقد المناولة المينائية يشمل أعمالًا مادية كالشحن والتفريغ والرّص وفك البضاعة وأعمالًا قانونية تشمل الوكالة أو الوديعة، ويُسمى الشخص الذي يقوم بهذه العمليات مقاول المناولة، أما فيما يخص عقد التشوين فيتمثل في أعمال قانونية فقط والمتمثلة في تأمين الاستلام والتخزين في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها، ويُسمى الشخص الذي يقوم بهذه العمليات مقاول التشوين[2].

إن أهم التزام يقع على عاتق المتعاقد مع مقاول التشوين سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه هو دفع مقابل عمليات التشوين، على خلاف عقد المناولة المينائية الذي يُحدد فيه أجر المقاول عن التعريفة فإن الأمر يختلف بالنسبة لأجر المشوّن، والسبب في ذلك يرجع إلى العمليات التي يقوم بها، وذلك بحسب طبيعة البضاعة، نوعها، كميتها، طريقة تغليفها، فالبضاعة الموجودة داخل الحاويات تختلف مثلًا عن الموضوعة في أكياس[3].

إن الإخلال بالالتزامات التعاقدية لكل من مقاول المناولة ومقاول التشوين يؤدي إلى قيام مسؤولية كل منهما، ويمكن أن تكون هذه المسؤولية ناتجة عن العقد ويمكن أن تكون

1-بريهموش أميمة، المرجع السابق، ص 12.

2-بريهموش أميمة، المرجع نفسه، ص 12.

3-حوباد حياة، دور مقاول التشوين في الموانئ الجزائرية بين التشريع والواقع العملي، مداخلة ملقاة في الملتقى الوطني الموسوم ب" خدمات النقل للبضائع في الجزائر، واقع وأفاق،كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 10 فيفري 2022، صص 260-261.

تقصيرية، فمقاول المناولة يمكن أن يُحدد مسؤوليته عند حدوث أضرار البضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل الذي استُعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي، وهذا حسب نص المادة 96 من القانون البحري الجزائري[1].

أما بالنسبة لمقاول التشوين، فإنه لا يستفيد من تحديد المسؤولية لأن بالرجوع إلى الأحكام المتعلقة بمسؤولية مقاول التشوين ، أما الاستثناء فيمكن لمقاول التشوين أن يستفيد من تحديد مسؤوليته في حالة الإخلال بالالتزامات التعاقدية، ولكي يستفيد من هذا التحديد لا بد أن يكون مقاول التشوين أحد مندوبي المجهز، وهذا حسب المادة 814 من القانون البحري الجزائري التي تنص على: "**إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة المادة 813 على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات والإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل**"[2].

سادسا: تمييز عقد المناولة المينائية عن عقد العمل

عقد العمل هو اتفاق يلتزم بموجبه أحد الأشخاص بالعمل لحساب صاحب عمل وتحت إشرافه وتوجيهه لمدة محددة أو غير محددة مقابل أجر معين ومحدد سلفا، ويُعد تابعا لرب العمل ويعمل تحت إشرافه وإدارته، بينما الناقل في عقد المناولة مستقل تماما عن الشاحن في تنفيذ التزاماته، فهو لا يعمل تحت إشرافه ومراقبته، فلكل منهما مركزه، وليس لأحدهما أن يوجه ويراقب الآخر، فكل طرف ملزم بتنفيذ التزاماته التعاقدية[3].

1-تنص المادة 96 من القانون البحري الجزائري: "يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك ان يحدد مسؤوليته على اساسه في كل حالة ، حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفا فيه"

2- بلعابد جمال، كافي صلاح الدين ، المرجع السابق ،ص ص 32-33.

3-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 14.

المطلب الثاني

أطراف عقد المناولة المينائية

يتم إبرام عقد المناولة المينائية بين طرف دائماً حاضراً ولا يغيب عنه، وهو الذي يتمثل في مقاول المناولة **(الفرع الأول)**، أما المتعاقد الآخر فقد يكون الناقل **(الفرع الثاني)** أو الشاحن **(الفرع الثالث)** أو المرسل إليه **(الفرع الرابع)**، كما نجد وكلاء بحريين في عقد المناولة المينائية **(الفرع الخامس)**.

الفرع الأول

مقاول المناولة المينائية

يُعرف مقاول المناولة المينائية بأنه الشخص الذي يقوم بالأعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة (الشحن)، أو إنزالها منها (التفريغ)، ويتمتع المقاول بالاستقلال في عمله، فلا سلطان لأحد عليه، فهذه النقطة كانت محل خلاف الفقه والقضاء، إذ هناك من يرى أن المقاول مجرد تابع للناقل، كما يرى البعض الآخر أنه يتمتع باستقلال محدود، كما يقوم مقاول المناولة في أحيان كثيرة بمباشرة وظائف أخرى عديدة والخاصة بالملاحة البحرية، كأن يكون مقاولاً أو أميناً للسفينة أو للحمولة أو أن يكون وكيلاً للعبور، كما يمكن أن يكون مسؤولاً عن عمليات حفظ وحراسة وتسليم البضاعة[1].

كما يُعرف أيضاً بأنه المقاول المكلف داخل الميناء بالقيام بكافة عمليات الشحن والتفريغ، وبالعمليات السابقة أو التي تليها مثل وضع البضاعة في المخازن أو الساحات غير المسقوفة، وهو مكلف أيضاً بقبول البضائع والتعرف عليها على الأرض، وكذلك المحافظة عليها إلى حين شحنها أو تسليمها لأصحابها، وللقيام بعمليات المناولة يجب أن تتوفر في المقاول شروط الكفاءة والتأهيل المطلوبين، وهذا حسب ما نصت عليه المادة 984 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: "**يجب أن تجري عمليات**

1- بن حقاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص 16.

المناولة المينائية طبقاً لمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين وتحدد شروط وكيفيات ممارسة هذا النشاط عن طريق التنظيم"[1].

تم تحديد كفاءات ممارسة نشاط مقاول المناولة في المادة 02 من مرسوم تنفيذي رقم08-363 المعدل لأحكام المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 06- 139 التي تنص على ما يلي: "**تُسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائريةأو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط»[2]**، حيث يتضح من خلال نص المادة أن الشروط التي يجب أن تتوفر في المقاول والمتمثلة فيما يلي:

- إذا كان شخصاً طبيعياً يجب أن يكون من جنسية جزائرية، وإذا كان شخصاً معنوياً يجب أن يكون خاضعاً للقانون الجزائري.
- أن يكون حائزاً على عقد امتياز[3].
- أن يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط.

-يخضع المقاول المختار إلى دفع مقابل مالي ويكون تقديره محل تفاوض بين المؤسسة المينائية المعنية والمقاول المختار على أساس مخطط أعمال يطابق تقاليد المهنة وأعرافها في ممارسة هذا النشاط، ويتمثل المقابل المالي من خلال مضمون المادة 09 من

1-بريهموش أميمة، المرجع السابق، ص ص 19 – 20.

2-مرسوم اتنفيذي 06- 139 مؤرخ في 15 أفريل 2006، محدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 24، صادر في 16 أفريل 2006، المعدل والمتمم بموجب مرسوم تنفيذي رقم 08- 363 مؤرخ في 10 نوفمبر 2008، جريدة رسمية العدد 64، مؤرخ في 17 نوفمبر 2008

3- سلطان أميرة، مسلاوي مروة، "تحديد مسؤولية مقاول المناولة"، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، ص 8.

المرسوم التنفيذي رقم 08 – 363 المعدل لأحكام المادة 09 من المرسوم التنفيذي 06–139 في:

حق الدخول يدفع مرة واحدة عند بداية سريان الامتياز، إتاوة سنوية ثابتة تتعلق باستعمال وشغل الأملاك العمومية المينائية، وإتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور النشاط الممارس[1].

الأصل أن الاستعانة بمقاول المناولة هي مسألة اختيارية يرجع تقريرها إلى الشاحن أو المرسل إليه، ولكن الواقع يفرض الاستعانة بهؤلاء المقاولين بسبب الطبيعة المعقدة لعمليات المناولة، وحاجة هذه العمليات إلى أجهزة ومعدات ضخمة يعجز أصحاب البضائع عن توفيرها، وتكون مسألة الاستعانة بمقاول المناولة مسألة اختيارية بأحد الأمرين:

يمكن لصاحب البضائع عدم الاتجاه إلى مقاول المناولة وتولي عمليات المناولة بنفسه بواسطة معداته وعماله، وهذا أمر غير وارد ومستبعد في التطبيق نظراً لخطورة هذه العمليات، كما أن النصوص المنظمة لأحكام المقاول وأعمال المناولة تدل على عدم وجود رغبة في السير بهذا الاتجاه.

على من يريد أن يشحن أو يفرغ الحمولة الخاصة به اللجوء إلى المقاول المحدد من قبل سلطة الميناء، نظراً إلى أنه لا يجوز لأي كان أن يمارس أعمال المقاول دون الحصول على رخصة نظامية تصدر من الدولة[2].

يفرق الفقه بين نوعين من المقاول، حيث نجد المقاول المختار من الشاحن أو المرسل إليه، ويكون ذلك عندما يتعلق الأمر بشحن أو تفريغ طرود ثقيلة جداً أو ذات أهمية بالغة، مما يدفع الشاحن أو المرسل إليه إلى أن يكون حاضراً بنفسه خلال عملية تداولها بين يدي مقاول لديه الإمكانيات الكافية.

1–سلطان أميرة، مسلاوي مروة، مرجع السابق، ص 9.

2–آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، صص 15–16.

نشير إلى أن تكليف المقاول من قبل الشاحن أو المرسل إليه هو القاعدة في حالة مشارطة النقل بالسفينة أو السفن الجوالة، كما أن الشحن والتفريغ هما جزء يندرج في تنفيذ عقد المناولة، فعلى الشاحنين أو المرسل إليه التعاقد مع مقاول المناولة، فيكلفونه بعملية الشحن والتفريغ ليتسنى للناقل استلام بضائعه وتسليمها لهما.

كما تجد أيضاً المقاول المختار بمعرفة الناقل بمعنى أن يتم التعاقد مع المقاول المختار من قبل الناقل، ويتم إسناد هذا الشرط وإدراجه في سند الشحن، بحيث يقوم بتسليم البضاعة ويتولى الناقل اختيار المقاول والتعاقد معه، ومن جهة أخرى، يمكن للشاحن أن يودع بضاعته في مخازن الناقل الذي سلمه سند الشحن، ومن ثم يتولى الناقل اختيار المقاول المتعاقد معه وذلك بمعرفة ممثله وكيل السفينة[1].

الفرع الثاني

الشاحن في عقد المناولة المينائية

لم يضع المشرع الجزائري تعريفاً للشاحن، لكن يمكن تعريفه بأنه ذلك الشخص الذي يلتزم بموجب عقد المناولة بالقيام بأعمال مادية وأعمال قانونية، قد يكون الشاحن شخصاً طبيعياً أو معنوياً، كالشركات التي تقدم أو تسلم البضائع للشحن.

وعرفت المادة 03 فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ الشاحن بأنه: "**شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه عقد مع الناقل، أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل، سواء تم ذلك التسليم بواسطته أو نيابة عنه، وكانت تتعلق بعقد النقل البحري**"[2]، فالشاحن هو الذي يقدم البضاعة إلى الناقل، وقد تكون ملكه أو ملكاً لغيره، من ميناء إلى آخر، سواء كان الشاحن شخصاً طبيعياً أو معنوياً، وقد يبرم الشاحن العقد مع الناقل الذي يكون مسؤولاً

1-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص ص 16-17

2-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع نفسه، ص 21.

أمامه عن تنفيذ العقد ونقل البضاعة عن طريق البحر، سواء كانت ملكه أو كان مستعملاً شرعياً لها، مقابل أجرة يتعهد بدفعها.

يقع على عاتق الشاحن في عقد النقل البحري للبضائع التزامات، حيث يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل ليقوم بشحنها ونقلها في الزمان والمكان المتفق عليه في هذا العقد، فتسري أحكام الاتفاق والعرف البحري وعادات الميناء في هذا الشأن، لكن عادة ما تُسلّم البضاعة في رصيف الميناء الى جانب السفينة، وعلى الشاحن أن يكون أمينًا وصادقًا في التصريح عن بيانات البضاعة، لأن إثارة شك الناقل بصدق هذه التصريحات يدفعه إلى إدراج عبارات التحفظ عن نوع، عدد، وزن، وحالة البضاعة، هذا ما يؤدي إلى إضعاف القيمة الائتمانية لسند الشحن في العلاقات التجارية، وإعاقة حركتها ما بين المصدر والمستورد، فالالتزام بتسليم البضاعة إلى الناقل يُوازيه بالضرورة التزام الناقل باستلام البضائع وانتقال حيازتها إليه فيكون مسؤولًا عنها[1].

أرسى القانون البحري مسؤولية على عاتق الشاحن في حالة التأخير عن تسليم البضاعة لما يترتب عنها آثار سلبية منها تعطيل الرحلة البحرية، بالنظر إلى أهمية الشحن وتأجيل شحنها إلى وقت لاحق، وإذا تأخر الشاحن عن تنفيذ هذا الالتزام أو لم يُقدّم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة، فإنه يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به، وألا تتعدى هذه التعويضات مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها، كذلك يُقِرّ القانون البحري واتفاقية بروكسل على أن الشاحن يكونمسؤولًا عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها، إذا كان الضرر ناتجًا عن فعله أو عن فعل تابعيه أو كان ناتجًا عن عيب في بضاعته[2].

1-زناجي أسية ، المرجع السابق ، ص 49.

2-زناجي أسية، المرجع نفسه، صص 49- 50

نصت المادة 773 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " **إذا اقتضت البضاعة عناية خاصة يجب أن يُبلغ الشاحن عن ذلك وأن يُبيّن ذلك كتابيًا على البضائع إذا أمكن**"[1]، لكن الشاحن عليه تقديم البضائع إلى الناقل محزومة، وعليها العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف، بمعنى أن يلتزم الشاحن بتسليم البضائع إلى الناقل فلا بد من قيامه بالعديد من العمليات لا سيما منها التعليب، وضع البطاقات على البضائع، الوزن أي التأكد من الوزن المصرح به ومقارنته فيما بعد عند التسليم، العدد، وتهيئة الوثائق التي يجب أن ترافق هذه البضائع[2].

الأصل أن الشاحن هو الملتزم بالأجرة في مواجهة الناقل، فالشاحن يلتزم بدفع أجرة النقل، لكنه قد يتم اتفاق الشاحن والناقل على أن المرسل هو الذي يقوم بدفع النولون، ويعني ذلك أجرة النقل، وهي تسمية ترددت كثيرًا في قانون التجارة البحرية العثماني.

عند تسلم البضاعة قد تُدفع الأجرة مقدمًا عند شحن البضاعة، إلا أنه لا مانع أن يتم الاتفاق على طريقة أخرى للدفع، ومثال ذلك كأن يُدفع جزء منها عند الشحن والباقي عند الوصول والانتهاء من تفريغ البضاعة، أو يتفق الشاحن والناقل على أن تُستحق الأجرة بعد التفريغ، وكما يمكن أن يتفق الشاحن والناقل على تسديد أجرة النقل عند بداية تنفيذ العقد، هنا لا يُطرح أي إشكال، لكن إذا اتفقا على دفعها عند الوصول وامتنع الملزم بها المشرع الجزائري وضع ضمانات لمواجهة ذلك كحق حبس البضاعة أي يستطيع الناقل رفض تسليم البضائع والعمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل البضائع وكذلك عن المساهمة في الخسائر المشتركة.

1- أنظر المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

2-زناجي أسية، المرجع السابق، ص ص 50 - 52

يتمثل ثاني ضمان في حق الامتياز، حيث يمنح الناقل امتيازًا على البضاعة المنقولة مقابل أجرة الحمولة وما في حكمها، مثل مصاريف التفريغ المترتبة على البضاعة وأجرة المهلة الإضافية، هذا الامتياز يبقى قائمًا بعد تفريغ البضاعة وذلك لمدة 15 يومًا[1].

الفرع الثاني

الناقل في عقد المناولة المينائية

لم يعرف المشرع الجزائري الناقل تعريفًا محددًا، يمكن تعريف الناقل البحري بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بنقل وإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجرة[2]، أما الاتفاقيات الدولية، فتجد أن بعض الاتفاقيات وضعت تعريف الناقل، حيث عرفت اتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن سنة 1924الناقل في المادة الأولى الفقرة الأولى على أنه: "**الناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد النقل.**"

نجد اتفاقية روتردام لسنة 2009 قد عرفت الناقل في المادة الأولى في فقرتها الخامسة على أنه: "...**الناقل يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن...**"، ومن خلال ما سبق، فإنه تم تعريف الناقل وفقًا لعقد النقل البحري وليس في إطار عقد المناولة، لذلك يتوجب وضع تعريف له في إطار عقد المناولة المينائية، حيث يمكن تعريفه على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يعهد إلى مقاول مناولة، بموجب اتفاق نقل بضائع من أجل شحنها أو تفريغها وحراستها وتسليمها إلى صاحبها مقابل أجر يدفعه للمقاول[3].

يلتزم الناقل بالتزام أساسي، هو نقل البضاعة المشحونة وتسليمها في الميعاد الزمني المحدد أو الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة بحيث يُسأل الناقل ويُعتبر مخلًا بالتزامه الناشئ عن عقد النقل في حالة عدم تحقق هذه النتيجة، فمسؤولية الناقل البحري إزاء الشاحن أو المرسل إليه هي مسؤولية

1-زناجي أسية، المرجع السابق، ص ص 53- 55.

2-بلعابد جمال، كافي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 48.

3-بريهموش أمينة، المرجع السابق، ص 24.

عقدية مصدرها عقد النقل، وليس ثمة ما يبرر اعتبارها مسؤولية تقصيرية طالما أن ارتباط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبته سند الشحن، وبذلك تكون مسؤولية عقدية تنشأ من الإخلال بالتنفيذ[1].

الفرع الرابع

المرسل إليه في عقد المناولة المينائية.

يعرف المرسل إليه بأنه طرف ذو مصلحة في العقد ويستمد هذا الحق في مواجهة الناقل باعتباره خلفًا للشاحن في ميناء الوصول بواسطة سند الشحن الذي يصدر باسمه، أي أن المرسل إليه الحقيقي يحق له ولو لم يكن مظهر السند، لأنه يكفي مجرد ورود اسمه بالسند، فالمرسل إليه هو الشخص المكلف باستلام البضاعة في ميناء الوصول، ما دام بيده ما يثبت ملكيته لهذه البضاعة وهو سند الشحن، ولم تنتقل إلى شخص آخر، وذلك حسب ما نصت عليه المادة 782 من القانون البحري، ويحق له رفع دعوى المسؤولية بالرغم من أنه أجنبي على العقد وذلك لكونه مرتبطًا مع الناقل برابطة قانونية تستند إلى عقد النقل، ولإثبات صفة المرسل إليه يقع عليه تقديم سند الشحن الذي يعتبر سندًا لحيازة البضائع واستلامها[2]، وفق ما قضت به المادة 749 من التقنين البحري[3]، وقد يكون اسميًا أو إذنيًا أو لحامله.

نجد أن اتفاقية روتردام لسنة 2009 قد عرفت المرسل إليه في الفقرة الحادية عشرة من المادة الأولى«... **المرسل إليه يعني الشخص الذي يحق له تسلم البضائع بمقتضى عقد النقل أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني»**[4].

1-رزاي نهاد، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري مينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، جيجل، 2021-2022، ص 8.

2-رزاي نهاد ،المرجع السابق ص 61.

3-تنص المادة 749 من القانون البحري الجزائري على مايلي :"تشكل وثيقة الشحن الاثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر ايضا كسند لحيازة البضائع و استلامها ".

4- بلعابد جمال ، كافي صلاح الدين ،المرجع السابق ، ص 22.

إن البحث عن المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري يثير العديد من التساؤلات بسبب وجود العديد من العناصر التي يجب مراعاتها، وأهمها هو أن للمرسل إليه حقوقًا اتجاه الناقل رغم عدم وجود أي علاقة تعاقدية بينهما، ففي عقد النقل البحري يمكن أن يكون المرسل إليه هو شخص الشاحن نفسه، أو يمكن أن يكون من الغير، أي شخصًا ثالثًا خارجًا عن العلاقة العقدية، ويمكن أن يكون المرسل إليه معروفًا ومحددًا وقت إبرام العقد أو يكون مجهولًا، وكل هذا لأن عقد النقل البحري عقد ثنائي الأطراف، محددين في كل من الناقل والشاحن، باعتبار أن عقد النقل البحري للبضائع هو عقد ثنائي الأطراف، وكما أن المرسل إليه هو شخص ثالث وأجنبي عن العلاقة العقدية، إلا أنه يستفيد من العقد مقابل أدائه للالتزاماتالتي يفرضها عقد الشحن والتفريغ على المرسل إليه[1].

المتعاقد مع المقاول قد يُنص عليها في العقد وتتمثل في توفير الساحات اللازمة والصالحة والمواجهة للرصيف الذي ترسو فيه السفينة من أجل استيعاب كل الكميات المفرغة، وإعداد وسائل النقل في مكان معين على الرصيف في حالة كانت مهام المقاول تمتد إلى وضع البضاعة على وسائل النقل التابعة للمرسل إليه، إخطار المقاول قبل موعد وصول السفينة المراد تفريغها بعدة معينة، وأثناء رسوها بجوار الرصيف واستعدادها للتفريغ، أن يؤدي إلى المقاول قيمة كسب الوقت أو نسبة مئوية منه والذي يتحقق طبقًا للتوقيت الذي يحدده المقاول على سداد العوائد والضرائب والرسوم الجمركية.

كما قد تكون هذه الالتزامات ضِمنية كالالتزام بتسليم المقاول سند الشحن أو إذن التسليم الذي يسلمه الناقل للمرسل إليه مقابل سند الشحن حتى يتمكن المقاول من الاستلام نيابة عنه، ومثل استيفاء ما تستلزمه الجهات الإدارية وسلطات الميناء من إجراءات عند

1-بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقًا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادةدكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 55-56

مباشرة التفريغ، هذا ويجب على المرسل إليه تعويض المقاول عن أية مصاريف تكبدها من أجل المحافظة على البضاعة بإعادة تغليف الطرود التي تمزقت أثناء الرحلة البحرية[1].

كما يمكن أن يحل محل المرسل إليه كل شخص طبيعي أو معنوي يسمح له القانون باستلام البضاعة، وما يترتب على هذا الاستلام من آثار في حدود الاتفاق المبرم بين الطرفين، ويمكن أن يمثل المرسل إليه كل من وكيل الحمولة، حيث يتولى نيابة عنهم استلام البضائع والتحقق من سلامتها واتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها، وقد أوجب القانون أن يقدم وكيل الحمولة تحفظات ضد الناقل حسب ما نصت عليه المادة 624 من التقنين البحري الجزائري، كما منحه حق تمثيل أصحاب الحقوق في القضاء، حيث نصت المادة 623 من التقنين البحري الجزائري على ما يلي: "**يجوز لوكيل الحمولة أن يدعي أو يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق**".

تعد أيضًا وكيل العبور كممثل للمرسل إليه، حيث يُكلف عادة من قبل أصحاب الحق في البضاعة بتسلمها من الناقل أو ممثله ويقوم بتسليمها لأصحابها، كما يقوم بجميع الإجراءات الضرورية لإخراج البضاعة في أسرع وقت ممكن، ويدفع الحقوق والرسوم المستحقة، كما يقوم عند تفقده البضاعة باتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة، كما أن الإخطار لا تستفيد منه إلا من أجراه[2].

كما يعد وكيل العبور أحد أهم المتدخلين الرئيسيين الذين يستعين بهم الشاحن أو المرسل إليه في عملية النقل، نظرًا لمهاراته المتعددة في التشغيل السلس للبضائع، وتجدر الإشارة إلى أن المشرع لم ينظم عقد وكالة العبور في التقنين البحري أو التجاري أو أي تنظيم خاص، وعليه تُطبق الأحكام العامة للوكالة[3]، وبالتالي نجد جانبًا من الفقه أسس حق المرسل إليه على فكرة النيابة الناقصة بمعنى أن الشاحن عندما يتعاقد مع الناقل فإنه يكون

1-زكراويحموادي، المرجع السابق، ص ص 75-76.

2-رزاي نهاد، المرجع السابق، ص 71.

3-رزاي نهاد، المرجع نفسه ،ص ص 71-72.

أصيلاً عن نفسه، ونائبًا عن المرسل إليه في نفس الوقت، والنقد الموجه هو أنه لا يُتصور أن يُمثل الشاحن نفسه وينوب عن المرسل إليه قد لا يكون معروفًا آنذاك، فلا يستقيم هذا التفسير عندما تتحدد شخصية الشاحن والمرسل إليه.

ويرى جانب آخر من الفقه الرجوع إلى نظرية ثلاثية أطراف عقد النقل البحري في تصرف آثار العقد الى المرسل إليه، فهو طرف في العقد منذ إبرامه إذ يُحدد العقد الشاحن والناقل والمرسل إليه، وذكر المرسل إليه في أحد بيانات سند الشحن يُعطيه حقًا ولو اتحد شخص الشاحن والمرسل إليه، لأن توافر ثلاث مراكز له أحكام خاصة، فالشاحن عندما يقوم بالشحن يأخذ المركز القانوني للشاحن، وعندما يتلقى الشحنة يأخذ مركز المرسل إليه[1].

الفرع الخامس

الوكلاء البحريون في عقد المناولة المينائية

إلى جانب الأطراف الأساسية في عقد المناولة المينائية والمتمثلة في مقاول المناولة والمتعاقدين معه، يوجد أطراف ثانوية أخرى تتمثل في الوكلاء البحريون، وهم أشخاص يشتركون في الاستغلال البحري لا يعملون على ظهر السفينة، وإنما عملهم على خط السير في الموانئ ويعرفون بالوكلاء البحريون فالوكيل البحري الذي يعمل لحساب الناقل أو المجهز يسمى وكيل السفينة[2].

بالرجوع إلى التشريع نجد أن المشرع الجزائري من خلال القانون البحري حدد مهام ومسؤوليات وكيل السفينة من المادة 609 إلى 690[3] منه، ويعطينا في المادة 609 منه تعريف وكيل السفينةكالآتي: "**يُعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يتقاضى مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات**

1-كريد مريم، المرجع السابق، ص 125-126

2-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 20.

3-انظر المواد من 609 الى 690 من القانون البحري الجزائري .

السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً، وكذلك العمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء".

يمكن القول أن وكيل السفينة هو قبل كل شيء عون مساعد إما بصورة مؤقتة أو دائمة، مقيم في أحد الموانئ ويتدخل لخدمة مصالح السفينة وما تنقله[1]، كما يقوم وكيل السفينة بمجموعة من الالتزامات.

حدد القانون البحري الجزائري مهام وكيل السفينة في نص المادة 609 [2]الذي أورد أن وكيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة للسفينة ولحسابها أثناء الرحلة البحرية، وأورد كذلك في نص المادة 610 منه أنه يجوز لوكيل السفينة أن يتكفل بالبضائع لشحنها عند القيام أو تسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول، وبتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري من خلال المادة 617 [3]منه، تقرر مسؤولية وكيل السفينة عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة الوكالة مهامها بمقتضى أحكام القانون العام، وبالتالي المشرع قد أحالنا على قواعد القانون العام، حيث يكون الوكيل مسؤول مسؤولية تعاقدية للمجهز، أما الغير فهو مسؤول مسؤولية تقصيرية[4].

أما إذا كان لحساب الشاحن أو المرسل إليه يُسَمى وكيل الشحن أو وكيل العبور[5]، حيث يعتبر وسيط موجود في العديد من الدول كالجزائر مثلاً، فإن لوكيل العبور أهمية كبيرة

1-شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، العدد 4، 2016 ص 97.

2-تنص المادة 609 من القانون البحري الجزائري على مايلي :"يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل اجر ،و بموجب وكالة من المجهز او الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها اثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الربان شخصيا و كذلك بالعمليات المعتادة الاحرى و المترتبة برسو السفينة في الميناء ".

3-تنص المادة 617 من القانون البحري الجزائري على ما يلي : " يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى احنام القانون العام".

4-شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص ص110-111.

5-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 23

في سلسلة النقل البحري، وهو حلقة وصل بين ناقلين يتدخل في الفترة التي تفصل بينهما، حيث يتلقى البضاعة من ناقل بحري إعادة إرسالها بمعرفة ناقل آخر، سواء بحرياً أو برياً، أي أنه يتخذ من الوسط البحري البيئة المناسبة لممارسة نشاطه.

نجد أن المشرع الجزائري لم ينظم عقد وكالة العبور، لا في التقنين التجاري كما فعل بالنسبة لعقد الوكالة بالعمولة للنقل، ولا في التقنين البحري، كما لم يخص وكيل العبور بتنظيم خاص مثلما فعل مع مساعدي النقل الآخرين[1].

إلى جانب هؤلاء الوكلاء البحريين، توجد مجموعة من المؤسسات الأخرى تشارك في عقد المناولة وهي: الجمارك، شركات التأمين، البنوك[2]

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية

الآراء التي قيلت بشأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية إنما كانت تستهدف في الواقع ترتيب مسؤولية مقاول المناولة المينائية، ولا شك أنها تختلف حسب الوصف الذي يعطى للعقد الذي يرتبط به[3].

هناك نظريتين تنازعت حول الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية النظرية التقليدية (المطلب الاول) والنظرية الحديثة(المطلب الثاني).

المطلب الأول

الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية حسب النظرية التقليدية

انقسمت النظرية التقليدية إلى أقسام من أجل تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية، فهناك من يعتبر عقد المناولة المينائية عقد نقل **(الفرع الأول)**، وهناك من يعتبرها

1-قرور شهيناز، النظام القانوني لوكيل العبور كمساهم في تنظيم عملية النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والسياسية المجلد 11، العدد 3،2020، ص 244.

2-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 23

3-أيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع نفسه، ص 27.

عقد عمل **(الفرع الثاني)**، والبعض يعتبرها عقد وديعة **(الفرع الثالث)**، وهناك من يعتبرها عقد وكالة **(الفرع الرابع)**.

الفرع الأول

نظرية عقد النقل

اتجه جانب من القضاء إلى القول بأنمقاول المناولة المينائية ناقل، وأن العقد الذي يربط به معالناقل البحري أو مع الشاحن أو المرسل إليه هو عقد نقل، وإذا كانت الأنشطة التي يقوم بها مختلطة، أي برية وبحرية، فقد شبهتارة بناقل بحري **(أولا)**، وتارة أخرى بناقل بري**(ثانيا)**.

أولا: عقد المناولة المينائية عقد نقل بحري

يرى هذا الاتجاه أن الرحلة البحرية والتي في إطارها تأتي مهمة مقاول الشحن والتفريغ تبدأ على الرصيف لتنتهي على الرصيف، وبذلك يكون المقاول ناقلاً بحرياً بما أن المكان الذي تتم فيه هذه العمليات هو البحر وليس البر.

يضيف صاحب هذا الاتجاه وهو الفقيه توماس أن الشحن والتفريغ عملية ضرورية مرتبطة بالنقل البحري فتشكل جزءاً من الرحلة البحرية، بالرغم من أن المقاول يؤدي خدمات أخرى تعهد بها إليه مثل فك وحراسة البضائع على الرصيف، وهي عملية فرعية تختلط بالعملية الأساسية وهي النقل[1].

إن مقاول الشحن والتفريغ ناقل بحري باعتبار أن أغلب نشاطه يتم في الميناء على الرصيف أو في المرفأ، وبالرغم من أن المقاول يتم على عاتقه عدة مهام أخرى إلى جانب نقل البضائع منها فك ورص البضائع، إلا أن ذلك لا يعتبر إلا من قبيل المهام الثانوية لمهمته الأساسية وهي النقل، فنظرية عقد النقل البحري تعتمد على فكرتين، الأولى أن الفرع يتبع الأصل، حيث أن الأصل هو نقل البضائع من الرصيف إلى السفينة أو العكس، أما

1-طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 21.

بقية الأعمال الأخرى فهي ثانوية، أما الفكرة الثانوية فهي أن الجانب الأكبر من أعماله يحصل في الميناء أو المرفأ، كما يتطلب الأمر عندما لا تكون السفينة راسية على الرصيف أو إذا كان الشحن أو التفريغ يتم من جانبي السفينة باستخدام المقاولين للصنادل أو القوارب[1].

ثانيًا: عقد المناولة المينائية عقد نقل بري

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن المقاول ناقلًا بريًا، فهم يتفقون مع الاتجاه الأول من حيث إن محل العقد الأساسي هو نقل البضائع، غير أنهم يرون أن المقاول ناقلًا بريًا لأنهم يُشبهون هذا المقاول بالمجهز الذي يباشر عمليات نقل البضائع خلال المراحل غير البحرية، وبالمثل فإن المقاول عندما يباشر نفس العمليات التي يباشرها المجهز خلال المراحل المذكورة سابقًا، فإنه يُعتبر ناقلًا بريًا مثل المجهز.

عليه، فإن هذا الاتجاه يرى أن أغلب العمليات التي يقوم بها المقاول تكون في المراحل غير البحرية.

يرى الفقيه "sauvage" أن المقاول هو الناقل الأخير من الناقلين المتتابعين، بقوله إنه لا يباشر فقط نقلًا ماديًا للبضاعة، أي نقل بمعنى الكلمة، ولكنه يقوم أيضًا بالتسليم، أي العمل النهائي في عقد النقل[2].

أما بالنسبة للعمليات التي يباشرها المقاول خلال الرحلة البحرية البحتة، فإنها لا تؤثر على الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ، والذي يظل عقد نقل بري، لأن الجانب الغالب من هذه العمليات يتم في المراحل غير البحرية[3].

1-كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري" أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون ، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 1، 2020 ص ص 40-41.

2-كريد مريم ،المرجع السابق، ص 41.

3-بن حفاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق ، ص 27.

غير أن عقد النقل البري طالما أنه يعكف على النقل وانتقال البضائع على اليابسة والأسطح الترابية، فهو يستعين خلال هذه المرحلة بالرافعات المتحركة، بالإضافة إلى رافعة السيارة الموجهة بواسطة سائق محترف.

يرى أغلب الفقه أن عقد المناولة المينائية ليس عقد نقل، ذلك أنه يجب لاعتبار العقد المذكور عقد نقل أن يكون نقل البضائع من الرصيف إلى السفينة والعكس هو العملية الأساسية للعقد، وأن تكون باقي العمليات التي قد يتضمنها العقد مجرد عمليات فرعية في النقلة.

في هذا يقرر العميد رودبير في أنه إذا اعتبرنا عقد المناولة المينائية عقد نقل، أخذاً بالمهام الفرعية بالنسبة للمهمة الأساسية التي يقوم بها مقاول المناولة، فإن ذلك يقودنا إلى القول بأن العقد الذي مقتضاه يشتري الشخص عليه سمك هو عقد نقل، لأن البقال يحضر العلبة من مكانها على الرف إلى مكان تسليمها للمشتري، والعمليات الرئيسية التي يلتزم بها مقاول المناولة عادة بإنجازها، ويرى أنه وفقاً لعقد المناولة المينائية، فإن مقاول المناولة يلتزم أساساً بعمليات المناولة المينائية، لاسيما الشحن والتفريغ، وفي سبيل ذلك يقوم بما يلي:

– رص وفك البضائع تبعاً لطبيعتها ووزنها وتغليفها، يبحث عن معدات الشحن والتفريغ التي تسمح بنقلها بأقصى سرعة ممكنة مع ضمان سلامة السفينة والمعدات والأشخاص القائمين بالعمل.

– وضع معدات الشحن والتفريغ في مكان العمل.

– ترتيب البضائع بطريقة يمكن أن تحملها بها المعدات، سحب البضائع من عنابر السفينة ووضعها على الرصيف وبالعكس، التحقق من حالة البضائع وفرزها وتصنيفها.

– العناية بالبضائع أثناء وجودها على الرصيف أو في حظائر وحمايتها من كل تلف[1].

الفرع الثاني

نظرية عقد العمل

اتجه جانب من الفقه إلى اعتبار مقاول المناولة تابعًا للناقل ما دام يؤدي أعمالًا مادية لحسابه، مما يعني اعتباره عقد عمل أو إجارة أشخاص، وغاية هذه النظرية جعل الناقل البحري مسؤولًا في المقام الأول قبل أصحاب البضاعة عن الأضرار التي تحصل خلال المناولة التي يباشرها المقاول.وإن تبعية المقاول للناقل في أدائه لعمله تكون خاصة بالنسبة للعمليات التي يُجريها على سطح السفينة، (أي بين العنبر والروافع).

إن هذا الجزء من العقد لا يمكن تكييفه إلا بإجارة أشخاص، حيث تظهر بجلاء رابطة التبعية التي تميز العلاقة بين المتبوع والتابع، ذلك أن الرص يجب أن يُباشر بدقة وفقًا للبيانات المحددة بخطط الشحن، حيث يقوم الربان أو الناقل بأمر المقاول فيما يخص كل صغيرة وكبيرة، فيما يتعلق خاصة بالشحن والرَصّ[2].

ولكي يستقيم القول بأن العقد الذي يربط المقاول بالناقل (أو الشاحن والمرسل إليه) عقد عمل، وأن المقاول تابع للناقل، يتعين توافر التبعية بين المقاول والناقل، وهذه العلاقة تتكون من عنصرين هما: عنصر السلطة الفعلية، وعنصر الرقابة والتوجيه.

لا شك أن المقاول يُباشر عمله على وجه الاستقلال، وله الحرية المطلقة في طريقة أدائه لعمله، فإن الربان وإن كان يُحدد للمقاول العمل الذي يجب عليه أن يُؤديه، والمكان

1–طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون خاص ، جامعة وهران، كلية الحقوق،2009–2010 ، ص ص 21–22.

2–طيب ابراهيم ويس ، المرجع نفسه، ص ص 22–23.

والطريقة التي يجب أن تُرص بها كل بضاعة في العنابر، إلا أنه يترك للأول حرية اختيار الوسائل والطرق لتنفيذ ذلك[1].

يرى الفقيه "**Scape**" أن المقاول في علاقاته مع الناقل وبالنسبة لجانب من نشاطه مؤجر لتقديم عمل أو خدمة، بينما يرى "**JAUFFET**" أنه لما كان الناقل مسؤولًا عن الأضرار التي تحصل لحملات الروافع فإن المقاول إنما يتدخل كتابع للسفينة.

في حين يرى "**GILLES**" أن تبعية المقاول للناقل في أدائه لعمله تكون خاصة بالنسبة للعمليات التي يجريها على سطح السفينة، أي بين العنابر والروافع، وأن هذا الجزء من العقد لا يمكن تكييفه إلا بإجارة الأشخاص، حيث تظهر بجلاء رابطة التبعية التي تميز العلاقة بين المتبوع والتابع، ذلك أن الرص يجب أن يُباشر بدقة وفقًا للبيانات المحددة بخطة الشحن[2].

إن كان للربان أن يُراقب المقاول أو حتى أن يُبدي له ملاحظات، فإنه ليس له حرية اختيار الوسائل والطرق لتنفيذ ذلك.

وأخيرًا، توقيعه مع الناقل على كشف الحالة أثناء المراجعة الحضورية يفيد أن المقاول ينوي أن يكون في مواجهة الناقل من كل الأضرار التي يمكن أن يُحدثها للبضاعة التي يتداولها[3].

الفرع الثالث

نظرية عقد الوديعة

إن الالتزام الأساسي في عقد المناولة المينائيةهو قيام مقاول المناولة بحفظ البضائع على الرصيف أو في الحظائر لحين تسليمها، يكون العقد بالتالي عقد وديعة بأجر،لعل النظر إلى العمليات السابقة على الشحن والتفريغ التي يباشرها المقاول بصفة خاصة الحراسة

1-طيب إبراهيم ويس، نفس المرجع السابق، ص ص 22-23.

2-أيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص ص30-31

3-أيت شيخ سارة، أكساس سيليا، المرجع نفسه، ص ص 30-31.

على الرصيف هو الذي أدى بأصحاب هذا الرأي إلى اعتبار العقد عقد وديعة بأجر، فالمقاول مودع عنده بأجر.

أما في الغالب، ثمة مهلة محددة للمرسل إليه لاستلام البضاعة، فإذا انقضت تلك المهلة، فإن شركة الملاحة تتقاضى مقابلا لحفظ البضاعة، فاعتبارا من تلك اللحظة تغدو الشركة بحق مودعا عنده، غير أن وجهة النظر هذه تؤدي إلى القول بأنه إذا قام بالحفظ مقابل المناولة، يعتبر مودعا عنده بأجر.

يذهب الفقه إلى أنه حيث يقوم مقاول المناولة بحفظ البضائع، فإنه توجد وديعة بأجر أو بالأصح "وديعة حفظ" **dépôt de garde**.[1]

يرفض غالبية الفقه اعتبار عقد المناولة عقد وديعة، فالمجهز أو المرسل إليه عندما يطلب من المقاول أخذ البضاعة من سطح السفينة فليس ذلك لكي يحفظها على الرصيف أو أحد المخازن، بل لكي يضعها على البر ليتسنى للمرسل إليه استلامهاوبالمثل عندما يعهد الناقل أو الشاحن بالبضاعة إلى المقاول قبل شحنها، فذلك بالتأكيد بغية وضعها على سطح السفينة وليس قصدها لحفظها.

كما توجد اختلافات جوهرية بين عقد الشحن والتفريغ وبين عقد الوديعة، فالسند الذي يسمح للمرسل إليه بالمطالبة بالبضاعة والرجوع على المقاول ليس بإيصال الإيداع ولكن إذا التسليم الذي يسلمه الناقل مقابل سند مؤشرا عليه بالتخلص[2].

كما أن العقد لا يُعد وديعة إذا لم تكن الغاية النهائية من تسليم الشيء المودع عنده هي حفظ الشيء، وليس الأمر كذلك بالنسبة لعقد المناولة المينائية[3].

1-طيب إبراهيم ويس، نفس المرجع السابق، ص 23.

2-أيت الشيخ سارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 32.

3-أيت الشيخ سارة، أكساس سيليا، المرجع نفسه، ص 32.

الفرع الرابع

نظرية عقد الوكالة

يرى أنصار النظرية أن مقاول المناولة يعتبر كوكيل، قد يكون وكيلاً عن الناقل حيث يعهد إليه هذا الأخير بأن يؤدي لحسابه وبدلاً منه بعض العمليات جعلها عقد النقل على عاتقه، أو وكيلاً عن الشاحن أو المرسل إليه عندما يباشر لحسابه عمليات الشحن أو التفريغ بمقتضى عقد المناولة المينائية المبرم بينهما أو بين مقاول المناولة والناقل البحري، يبرمه هذا الأخير بمقتضى وكالة صريحة أو ضمنية من المرسل إليه.

واقع الأمر أن اجتهاد الفقه والقضاء في اعتبار مقاول المناولة وكيلاً كان بغية تقرير دعوى للمرسل إليه قبل المقاول فمحل الوكالة الأصلي في القانون الجزائري يكون دائماً عملاً قانونياً.

القول بأن الوكالة تتسع أيضاً للأعمال المادية قول يدعو إلى النظر، فمحل عقد المناولة هو عمل مادي حسب نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري، إذا كانت ثمة عقود تحمل ذلك، أوجب إعطاء نظرة تحليلية وتغليب العقد الصحيح.

قد يُعهد للمقاول بالمناولة في نطاق العقد بأداء عمل قانوني معين لحساب المرسل إليه أو طالب الخدمة، مثل التحقيق من البضاعة وتوجيه الاحتياج للنقل البحري عما يكون قد لحق البضاعة من تلف أو هلاك وحراستها لحساب المرسل إليه حتى استلام الأخير لها، وذلك كله دون أن ينقلب العقد إلى وكالة أو وديعة[1].

يرى الفقيهبيللي أن المقاول وكيل تجاري موكل من قبل الناقل وصاحب البضاعة، مع مباشرة أعمال مادية وقانونية، أي أن تمت وكالة مزدوجة (طبقا للمادة 571 من القانون المدني الجزائري)، وأن الوكالة التجارية يمكن أن تقوم بجانب عقد المقاولة أو العمل، وهي عقود تستهدف أعمالاً مادية، كما أنه يمكن الجمع بين وكالتين متميزتين مثال مصالح متعارضة

1-طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 24.

كتلك الخاصة بالناقل وصاحب البضاعةوفي مجال العمل البحري أمثلة لتعدد الأدوار التي يؤديها نفس الشخص، كحالة السمسار البحري وحالة الجمع بين الصفتين: وكيل السفينة والحمولة[1].

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية حسب النظرية الحديثة

إضافة إلى النظريات التقليدية لعقد المناولة المينائية، توجد النظرية الحديثة والتي تعتبر عقد المناولة المينائية عقد مقاولة **(الفرع الأول)**، كما أن المشرع الجزائري موقف في هذا الشأن **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

نظرية عقد المقاولة

اتجه غالبية الفقه والقضاء إلى اعتبار عقد المناولة المينائية عقد مقاولة **(ContratD'entreprise)**، فمحل عقد المناولة المينائية هو الأعمال المادية، إذ غاية المتعاقدين هو شحن البضائع على السفينة أو رصها، فكها، تفريغها من السفينة، والعقد الذي يتفق مع هذه العمليات هو عقد المقاولة، لأن أهم خاصية لعقد المقاولة أن المقاول يعمل مستقلاً عن رب العمل، أي أن هذا الأخير يترك للمقاول حرية اختيار الطرق والوسائل التي يستخدمها لتنفيذ العمل المطلوب، وأن هذه الخاصية متوفرة في حالتنا الراهنة، إذ يتمتع مقاول المناولة بتلك الحرية بالنسبة لكافة العمليات مثل الشحن والتفريغ[2].

1-بن حفاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص 30.

2-طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 25.

في الحقيقة هناك صعوبة في تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية وعقد التشوين، لأنهما يحتويان على عدة عمليات لكن اعتبار أعمال المناولة المينائية أعمال مادية يمكن تكييف هذا العقد على أنه عقد مقاولة[1]

اعتبار عقد المناولة المينائية هو الرأي الذي تأخذ به فيحقق في تقدير الفقه والقضاء اعتباريين هامين، أولهما تجنب الانتقادات التي وُجّهت إلى النظريات السابقة من نقد **(أولا)**، واتفاق نظرية المقاولة مع واقع عمليات المناولة المينائية**(ثانيا)**.

أولاً: تجنب ما وُجّه إلى النظريات السابقة من نقد

اعتبار عقد المناولة المينائية كعقد المقاولة يجنبنا تكييف العقد وفق العمليات الفرعية (كما في نظرية عقد النقل)، فهي ليست بحال من الأحوال الغاية التي يتوخاها أطراف العقد، فلا يكفي مجرد استعمال وسيلة الصنادل للشحن والتفريغ للجزم الخاطئ، لأنها تُعتبر مجرد وسيلة لتنفيذ التزامات مقاول المناولة، كما يجنبنا الاعتداد بأداء المقاول لعمل قانوني معين (كوكالة أو وديعة)، قد يُعهد إليه بجانب العمليات المادية للمناولة المينائية لإضفاء صفة ذلك العمل القانوني على كل عقد مناولة مينائية.

ثانياً: اتفاق نظرية المقاولة مع واقع عمليات المناولة

أساس محل عقد المناولة المينائية هو الأعمال المادية الخاصة بالشحن، الرص، الفك، والتفريغ...الخ، كون أن العقد قد يتضمن أيضاً أداء المقاول لعمل قانوني معين كالوكالة أو الوديعة، فإن المقاول في أدائه لذلك العمل القانوني تنطبق عليه الأحكام المقررة لذلك العمل، بمعنى أنه في صدد أدائه له يكون وكيلاً أو مودعاً عنده، لكن عنصر المقاولة المتمثل في أداء الأعمال المادية هو الغالب دائماً.

1-عفرة حياة، المرجع السابق، ص 32.

القانون البحري الجزائري في تنظيمه لمهام ومسؤوليات مقاول المناولة يعتنق فكرة اعتبار عقد المناولة المينائية كعقد مقاولة محله الأساسي القيام بالأعمال المادية الخاصة بالشحن، الرص، الفك، والتفريغ[1].

تُعتبر نظرية عقد المقاولة النظرية الأكثر واقعية وملائمة مع عقد المناولة المينائية، بحيث تجنبت كل الانتقادات التي وُجّهت إلى النظريات السابقة، لذلك أقرها الفقهاء فحسب هذه النظرية لا يمكن تكييف عقد المناولة المينائية إلا وفق عقد المقاولة التي تتفق أحكامه مع هذا العقد، فمحله الأساسي هو القيام بأعمال مادية متمثلة في شحن البضاعة ورصّها عند القيام،

وفكّها وتفريغها عند الوصول، وهي كلها عمليات مادية نصّ عليها القانون البحري الجزائري بخلاف الأعمال القانونية المتمثلة في فحص البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليهاالتي يقوم بها مقاول التشوين.

بالرجوع إلى مختلف الانتقادات الموجهة إلى النظريات السابقة، نجد أن المقاول يعمل في ظروف معينة، فهي استقلاله عن رب العمل، وهذا باختياره للوسائل والطرق الممكنة لتنفيذ عمله ومن هنا يتبين أن المقاول يعمل بشكل مستقل عن رب العمل، وهي أهم خاصية يتمتع بها عقد المقاولة، وهي متوفرة في عقد المناولة المينائية، وهذا ما يدل على أنه عقد مقاولة[2].

1-طيب إبراهيم ويس، المرجع سابق، ص ص 25-26.

2-عطرة حياة، عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، كلية الحقوق، بودواو، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2017.

الفرع الثاني

موقف المشرع الجزائري

نجد أن المشرع الجزائري بالنسبة لموقفه فيما يخص الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية، أخذ بالاتجاه الذي يعتبر أن عقد المناولة المينائية هو مقاولة، حيث نجد أنه استعمل كلمة "مقاول" في نصوص عدة من القانون البحري الجزائري، منها المادة 915 والتي تنص على ما يلي: "**في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولاً اتجاه من طلب خدماته**"، كما أنه عدد عمليات المناولة المينائية في نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري، وهي خدمات تدخل ضمن عقود المقاولة (الشحن، الرص، والفك)[1].

أما المادة 916 والتي تنص على ما يلي: "**إذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل الذي استُعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل أخرى للشحن المينائي فإن مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفقاً لشروط محددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث، الكتاب الثاني من الأمر رقم 76-80 المؤرخ 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه.**"

والمادة 917 والتي تنص على ما يلي: "**بعد انقضاء الأجل التعاقدي يكون مقاول المناولة مسؤولاً عن الضرر الذي أحدثه للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن والتفريغ، إلا إذا كان تجاوز الأجل لا يُعزى إليه.**"

نستنتج من خلال هذا أن عقد المناولة تم تكييفه على أنه عقد مقاولة[2].

كان المشرع الجزائري قبل تعديل القانون البحري لا يفرق بين العمليات المادية والقانونية لنشاط المناولة المينائية، إذ يُكلّف مقاول المناولة على عملية تحميل البضائع، رصّها، فكّها، تفريغها، وعمليات أخذ وإرجاع البضائع من وإلى العنابر أو اليابسة أو

1-تنص المادة 912 من القانون البحري الجزائري على ما يلي :"تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها و انزاتها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها".

2-بريهموش أميمة، المرجع سابق، ص 36.

المستودعات، إضافة إلى عملية قانونية كحراسة وحفظ البضاعة المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ.

بموجب تعديل 98-05، فصل المشرع بين العمليات المادية والقانونية، في العمليات الأولى يمارسها شخص مستقل يسمى "مقاول المناولة"، أما العمليات الثانية فيختص بها "مقاولالتشوين"، شخص انضم إلى تعداد المتدخلين في مجال عقد النقل البحري، مهمته تأمين العمليات الموجهة لاستلام وحراسة البضائع[1].

انتهينا في نطاق دراسة الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية، أنه يتماشى مع التكييف القانوني لعقد المقاولة، ويضيف الفقه أن عقد المناولة المينائية ينتمي لعقود الخدمات، لأن مقاول المناولة أثناء ممارسة عمليات المناولة المينائية فإنه يقدم خدمات لطالب الخدمة، سواء الناقل البحري، الشاحن، أو المرسل إليه، إذ تتمثل هذه الخدمات في تمكين الأطراف السابقة الذكر من خدمات الشحن، الرص، التفريغ، والتخزين.

يقوم مقاول المناولة بهذه الخدمة بشكل منتظم وقائم على إطار منتظم، مع الجمع بين الوسائل المادية والاستعانة بالعنصر البشري، كما يستهدف المقاول في تقديم خدماته الحصول على مقابل مادي يتمثل في استهداف الربح والمضاربة بين العوامل المحيطة[2].

1-بريهموش أميمة، المرجع السابق ، ص 37.

2-طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 35.

الفصل الثاني

آثار عقد المناولة المينائية

يبرز مقاول المناولة المينائية كأحد الأركان الأساسية في ديناميكية الموانئ الحديثة، فهو ليس مجرد فاعل تقني يقوم بتحريك الحاويات أو شحن البضائع وتفريغها بل هو شريك خفي يحمل على عاتقه مسؤوليات جسيمة ويدير أعمالًا، حيث يقوم بأعمال مادية وقانونية في آن واحد.

نظرًا للدور المزدوج لهذا المقاول نجد الأعمال المادية التي تُنفذ داخل الميناء، كما نجد التزامات المقاول حين يوقّع عقد المناولة والتي تتطلب منه احترام معايير دقيقة من السلامة والجودة(المبحث الاول)، وقد تنشأ في حالة الإخلال بهذه الالتزامات مسؤولية، سواء تجاه صاحب البضاعة أو أطراف أخرى.

ونظرًا لحجم المهام الملقاة على عاتق المقاول وطبيعة المخاطر التي يواجهها داخل بيئة الميناء، فقد مُنحت له مجموعة من الإعفاءات، وذلك بهدف دعمه وتمكينه من أداء مهامه في ظروف أفضل(المبحث الثاني).

المبحث الأول

التزامات أطراف عقد المناولة الموانئية

يعد عقد المناولة الموانئية من العقود التجارية ذات الطبيعة الخاصة، فإن أطراف عقد المناولة الموانئية يتحملون مجموعة من الالتزامات المتبادلة التي تهدف إلى ضمان سير العمليات بكفاءة وسلامة واحترام قواعد السلامة والأمن الموانئي، إضافة إلى الحفاظ على البضائع.

عليه فإن أبرز الالتزامات الناتجة عن عقد المناولة الموانئية تقع على عاتق مقاول المناولة الموانئية **(المطلب الأول)**، ونجد التزامات المتعاقد مع المقاول **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

التزامات مقاول المناولة الموانئية

من خصائص عقد المناولة الموانئية أنه من العقود الملزمة لجانبين، أي تُعرض التزامات على عاتق أطراف عقد المناولة الموانئية، ومن بين هذه الالتزامات نجد تلك التي تقع على عاتق مقاول المناولة الموانئية فهو مطالب بالقيام بأعمال مادية **(الفرع الأول)**، وأيضاً بأعمال قانونية **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

الأعمال المادية لمقاول المناولة الموانئية

يقوم مقاول المناولة الموانئيةبأعمال مادية بحتة قد يتفق الطرفان في العقد على أن يقوم بها المقاول كلها أو بعض منها فقط خلال الأجل المتفق عليه بناءً على عقد المناولة الذي يربطه بالناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، ويقوم المقاول بعمليات شحن البضائع **(أولا)**، رصها على سطح السفينة أو داخل العنابر**(ثانيا)**، فك البضائع **(ثالثا)**، إنزالها من

السفينة أي تفريغها ووضعها في المخازن وأخذها منها(**رابعا**)، مستعملاً آلات وأجهزة متنوعة[1]، ويستوجب على المقاول الالتزام بالمحافظة على البضائع (**خامسا**)، حيث ذكرت المادة 912 من القانون البحري الجزائري الأعمال المادية والمتمثلة في شحن البضائع ورصها وفكها، وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات[2]، وأخذها وسنشرح هذه العمليات فيما يلي.

أولاً: شحن البضائع على متن السفينة

يمكن القول بأن الشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة[3] وتمر عملية الشحن عبر عدة مراحل وهي:

- مرحلة تحضير البضاعة
- مرحلة نقل البضاعة من المستودعات إلى مبنى الشحن
- مرحلة إتمام المعاملات القانونية والجمركية
- مرحلة تحميل الشحنة على ظهر المركب

إذا، فإن البضاعة تُحضّر ثم يتم نقلها وتجميعها في مستودعات وتُغلّف وتُنقل لميناء الشحن [4]، والمعمول به حالياً هو نظام الحاويات حيث تُجمع البضائع في حاويات حماية لها من التلف والهلاك والانزلاق، فهذا النظام هو مصدر حماية وأمانللمصدر رغم أنه أكثر تكلفة وأكثر سرعة، بالرغم من أن القانون البحري الجزائري لم يتعرض لهذا النظام رغم أهميته غير أن الموانئ الجزائرية كلها تعمل بنظام الحاويات.

1-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا. المرجع السابق، ص 49

2-سلطان أميرة ، مسلاوي سيليا، المرجع السابق ،ص16.

3-بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص القانون الخاص، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010، ص 55

4-كريد مريم، "**الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع**"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد أ، عدد 50، 2018، ص 395.

لذا من الضروري التطرق بالتنظيم القانوني لهذا النظام، بعد ذلك تأتي مرحلة التخليص الجمركي في ميناء الشحن وهذا حسب نوع البضاعة وما تتطلبه سلطات الجمارك من مراقبة، حيث يقدم الشاحن قبل شحن البضاعة بيان الشحن مستوفياً للشروط القانونية التي يتطلبها القانون البحري الجزائريإضافة إلى وضع البضاعة على ظهر السفينة، وإيصال مؤقت بالبضاعة المشحونة، وتُجمع هذه الأوراق في دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح، حيث يُستبدل سند الشحن بالإيصال المؤقت، وعملية الشحن لابد من أن تمر بمجموعة من الإجراءات الهامة قبل تحضير البضاعة وتذكر بعضها تحرير الشاحن طلباً بالشحن من خلال استمارة تقدم من طرف شركة الملاحة يُبين فيها نوع وطبيعة وكمية ووزن البضاعة، عدد الطرود، ويحرر إذن بالشحن لوضع البضاعة على ظهر السفينة.

بعد أن يتسلم الناقل أو وكيله البضاعة يُسلم الشاحن إيصالاً مؤقتاً بما تم شحنه، وكما توضع هذه الأوراق الثلاثة في دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح كما يملأ الشاحن استمارات أخرى تُسلَّم من قبل المؤسسة المينائية بموجبها يتحصل على إذن من قبل هذه الأخيرة لإدخال البضاعة[1]، حيث توضع البضاعة في الميناء المتفق عليه في العقد تمهيداً لنقلها إلى ميناء الوصول وتدخل ضمن التزامات الناقل[2] حسب المادة 713 من القانون البحري الجزائري والتي يعهد بها إلى مقاول المناولة[3]، وفي حالة عدم الاتفاق على ذلك يتم اتباع عادات الميناء، وعند تعذر رسو السفينة أمام الرصيف بسبب ازدحام السفن أو عدم كفاية مستوى المياه للرسو، يقوم عدد من الأشخاص بنقل البضاعة في القوارب أو العائمات إلى مكان السفينة، حيث يقوم هؤلاء بعمل مادي لحساب الناقل وهم يرتبطون معه بعقد بري وليس بحري لأنه لا يتجاوز حدود الميناء.

1-كريد مريم، المرجع السابق، ص ص 395- 396.

2-تنص المادة 713 من القانون البحري الجزائري على ما يلي :" تجرى عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتقضي الى دفع مقابل".

3-سلطان أميرة،مسلاوي مروة، المرجع السابق، ص 17.

كما أن عملية الشحن تتطلب إعداد وتجهيز السفينة وأقسامها التي تُحفظ فيها البضاعة، وقد نصت المادة 770 من القانون البحري الجزائري على هذه النقطة[1]. خاصة غرف التبريد الخاصة، وتوفير درجة الحرارة الملائمة لنوع كل شحنة قبل بدء الرحلة، حيث أن العيب في آلات التبريد الذي يتم كشفه أثناء انطلاق الرحلة يكون نتيجة لعدم صلاحية الآلات، فالناقل كي لا تقع عليه مسؤولية تلف الشحنة لا بد أن يثبت أنه قد بذل جهداً كافياً[2]، أما الوسائل المستعملةفي عملية الشحن وهي متنوعة، فقديمًا كانت البضائع تُحمل على ظهور العمال، فقد كان للبيئة العاملة والقوة العضلية دورًا هامًا، ومع مرور الوقت والتطور التكنولوجي ظهرت معدات وأدوات أكثر حداثة وتطور، وأصبحت الأيدي العاملة أكثر خبرة وتأهيلاً، حيث أصبح هذا المجال الحيوي يتطلب كفاءات بشرية ذوي شهادات وخبرات وليسوا مجرد عمال يعتمدون على قوتهم العضلية.

من أهم المعدات المستعملة في عملية الشحن والموجودة على أرصفة الموانئ ما يلي:

1- معدات المناولة: رافعات شوكية ذات حمولة متنوعة، وأخرى مجهزة لرفع الحاويات، الرافعات المينائية لحمولة 64 طن، آلات ومعدات خاصة بالضخ والشفط، أنابيب بالنسبة للسوائل المشحونة كالبترول، وأخرى خاصة بشحن الفحم، والمصاعد، آلات خاصة بشحن الوحدات المتحركة كالسيارات، وتكون عن طريق الدحرجة.

2- المعدات البحرية:السحبات، قوارب القيادة (الإرشاد)، قوارب الرسو والتحميل، حيث يتم شحن البضاعة بواسطة قوارب التحميل، وتنقل البضاعة من الرصيف إلى السفينة بواسطة روافع السفينة أو الروافع القائمة في الرصيف، وتُرفع إلى سطح السفينة[3].

1- تنص المادة 770 من القانون الجزائري على ما يلي:"يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة ، السهر على العناية اللازمة بما يلي :
أ-وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة
ب-تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب .
ج- تنظيف وترتيب ووضع جميع اقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفضها ".

2-كريد مريم، المرجع السابق، ص 396.

3-كريد مريم، المرجع نفسه، ص 337.

ثانيًا: رص وتستيف البضائع داخل السفينة:

يقصد بهذه العمليات ترتيب البضاعة بطريقة تحميها من خطر الهلاك أثناء الرحلة البحرية، على أن تكون في العنابر في حالة تحفظ للسفينة توازنها، كما يجب أن تُغطى البضائع بقطع خشبية أو قماش يقيها من ماء البحر، وكذلك وضع فواصل بين البضائع وجسم السفينة لمنع الضرر[1].

تتم عملية الرص تحت حضور وإشراف ضابط ملاحي وربان السفينة على سطح السفينة، ويتم إثباته بكافة طرق الإثبات، وقد وصف القضاء الجزائري الخطأ في الرص بأنه خطأ تجاري وليس ملاحي، في قرار المحكمة العليا مؤرخ في 22 يونيو 1991، ملف رقم 73657، وما جاء فيه إن الناقل حاول التهرب من التزامه بالرص والتثبيت بإثارة القوة القاهرة، وقررت المحكمة العليا أنه يشترط لوجود القوة القاهرة أن يثبت الناقل عدم القدرة على التوقع وعدم القدرة على المقاومة[2].

تعد عملية رص البضاعة وتستيفها عملية فنية دقيقة تتم وفق قواعد فنية تفرضها طبيعة البضاعة وحجمها، لذا فهي تتم بواسطة خبراء متخصصين يسمون بخبراء التستيف، مهمتهم معاينة البضاعة بحيث يحررون محضرًا يثبت سلامة البضاعة.

منه، فإن عملية الرص والتستيف التزام قانوني يقع على عاتق مقاول الشحن والتفريغ، وفقًا لكل من معاهدة بروكسل سنة 1924 وقواعد هامبورغ سنة 1978، وأحكامالقانون الجزائري[3]، فهذه العملية يلتزم بها كل من الناقل والربان أو الممثل عنه (مقاول الشحن والتفريغ) بموجب عقد النقل البحري، فالأول يلتزم بالحفاظ على سلامة البضاعة، والثاني يلتزم بالحفاظ على توازن السفينة، ويستمر هذا الالتزام طوال امتداد الرحلة البحرية إلى غاية الوصول، فأي ضرر يصيب البضاعة بسبب الأمواج والاهتزازات أو خطأ في الرص يثبت

1-شايع الوجوكريمة، لهدريب اسية، زكيري ماجدة، المرجع السابق، ص 24.

2-سلطان أميرة، مساوي مروة، المرجع السابق، ص 17.

3-بن حقاق حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص 57.

بكافة الطرق على أنه أثناء التفريغ كانت البضاعة غير معيبة، وعليه فإن الإخلال بهذا الالتزام يرتب على عاتق الناقل مسؤولية عقدية، وفي حالة وصول البضاعة تالفة يجب على هذا الأخير إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى التلف.

أما بالنسبة لنظام النقل بالحاويات، فإن رص وتستيف هذه الحاويات المتضمنة للبضائع تتخذ طريقة فنية ودقيقة ومعقدة، حيث يقوم بوضع هذه الحاويات على سطح السفينة، وهي غالبًا ما تكون سفنًا عملاقة، يتم الشحن على متن هذه الأخيرة بطرق وتقنيات تكنولوجية إلكترونية عالية، وهنا الرص والتستيف يتطلبان الدقة للحفاظ على توازن هذه السفن العملاقة.

منه، فإن عملية الرص سواء في عنابر السفينة أو الحاويات هي من مهام الناقل أو وكيله (مقاول الشحن والتفريغ)، ولا علاقة للشاحن بذلك، فهما المسؤولان عن عملية الرص والتستيف[1].

تعتبر عملية الرص تدخل في التزامات الناقل بموجب عقد النقل البحري، كما تدخل في وظائف الربان لأجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة، فهي وظيفة لا تنتهي في ميناء الشحن بل تستمر أثناء الرحلة البحرية، إذ أن رص البضاعة قد يختل بسبب اهتزازات السفينة الناجمة عن أمواج البحر، حيث يثبت الخطأ في الرص بكافة الطرق.

فقد يتوقع الربان منازعة عند الوصول في سلامة العرض إذا لحق بالبضاعة تلف، فعادة الربان يسعى لوصوله إلى الميناء المقصود بهدف الحصول على شهادة سلامة الرص قبل تفريغ البضاعة، والتي يحررها فنيون، أي مختصون يسمون بخبراء التستيف، بحيث لا تكون لها حجية إلا إذا حررت بحضور المرسل إليه أو وكيله، فإن محاضر هؤلاء المختصين تخضع لتقدير قاضي الموضوع، وشأنها شأن كل أعمال الخبرة[2].

1-بن خفاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق ، ص 58.

2-زناجي آسية، مرجع سابق، ص 61.

ثالثا: فك البضائع .

يتم في ميناء التفريغ فك البضائع وإخراجها من العنابر، وهي لا تستهدف توازن السفينة كما هو الحال في عملية الرص والتستيف، وإنما غايتها سلامة البضاعة فقط[1]، فتُعتبر عملية فك البضاعة عملية مقابلة لعملية الرص والتستيف على ظهر السفينة، وبذلك لا يتسنى تفريغ البضائع قبل فكها وإخراجها من العنابر[2].

نص القانون البحري الجزائري في المادة 780 على ما يلي: « **بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه، يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 أعلاه المتعلقة بتحميل البضائع، مع مراعاة أعراف التفريغ كما تتم عملية فك البضاعة تحت مسؤولية الربان الذي يقوم بها نيابة عن الناقل**"[3].

يتبين من خلال ما سبق أن على الناقل بعد وصول السفينة أن يبدأ بعملية فك وإنزال البضاعة بنفس الإجراءات المادية والقانونية التي عرفها في بداية الشحن والرص[4].

رابعا: تفريغ البضائع

يمكن تعريف عملية تفريغ البضائع على أنها إنزالها من سياج السفينة إلى الرصيف، أو إنزالها إلى الصنادل التي ستحملها بدورها إلى الرصيف، وكما عرفها البعض الآخر على أنها إنزال البضائع من سياج وسيلة النقل على متن العربات أو المركبات التي تُعد لنقل البضائع بواسطتها، أو أنها عملية مادية تتمثل في إنزال البضاعة من السفينة.

1-زكراويحموادي، **الأشخاص البريون للسفينة**، "مجلة الجزائرية للقانون البري والنقل"، العدد 11، 2022، ص 1016.

2-سلطان أميرة، مسلاوي مروى، المرجع السابق، ص 17.

3-أنظر المادة 780 من القانون البحري الجزائري.

4-زناجي آسية، المرجع السابق، ص 76.

الملاحظ أن جميع التعريفات اختلفت في تحديد المكان الذي ستوضع فيه البضاعة بعد إنزالها من السفينة، إلا أنه يتحدد في حقيقة الأمر بحسب اتفاق الأطراف أو بحسب أعراف وعادات ميناء التفريغ[1].

تُعد عملية تفريغ البضاعة عملية مادية يُقصد بها إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء، ويُجرى التفريغ بعد أخذ موافقة السلطات المختصة في ميناء الوصول، وقد نصت المادة 03 الفقرة 02 من معاهدة بروكسل على أن الالتزام يقع على عاتق الناقل أو من يمثله، فحسب معاهدة بروكسل، فإن الالتزام بفك وتفريغ البضاعة يقع على عاتق الناقل أو مقاول الشحن والتفريغ[2]، أي يلتزم الناقل البحري أثناء عملية التفريغ وإنزالها ببذل نفس العناية التامة التي بذلها من أجل تحميل وربط البضاعة وتثبيتها داخل السفينة أو على سطحها.

عملية تفريغ البضاعة وإنزالها من السفينة عكس عملية الشحن، ذلك أن عملية الشحن هي رفع البضاعة من أرض الميناء إلى متن السفينة، أما التفريغ فهو إخراجها من السفينة إلى أرض الميناء، والتي تستعمل نفس الوسائل القانونية والمادية المستعملة في ميناء الشحن، إلا إذا اختلفت عادات وأعراف ميناء التفريغ عن الموجودة في ميناء الشحن أو اختلاف عتاد الشحن عن عتاد التفريغ.

إلا أن كلًّا منهما يعد عملية مادية مرتبطة بتنفيذ عقد النقل البحري، فالتزام تفريغ البضاعة هو التزام شخصي متعلق بالناقل من حيث الأصل، وهذا طبقاً للمادة 180 من التقنين البحري الجزائري والفقرة 2 من المادة 3 من اتفاقية بروكسل، والمادة 13 من اتفاقية روتردام[3]، إلا أنه لا يعد هذا الالتزام من النظام العام، فيجوز للطرفين الاتفاق على أن يتولى الشاحن أو المرسل إليه عملية إنزال البضاعة وأن التزام الناقل بتفريغ البضاعة لا يتعارض

1-بشوس يوسف، المرجع السابق، ص 118.

2-سلطان أميرة، مسلاوي مروة، المرجع السابق، ص 18.

3-بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 118

مع تحميل أصحاب الحق في البضاعة تكاليف عملية التفريغ، ولتعقّد عملية التفريغ وتشعبها، بالإضافة إلى أنها تستدعي إمكانيات ووسائل جد حديثة ومتطورة، فعادة ما يعهد الناقلون البحريون مهمة عملية تفريغ البضائع لمقاولات الشحن والتفريغ، لأنها هيئات متخصصة ومستقرة بالموانئ ومتوفرة على كل الوسائل اللازمة والخبرة، إذ كلما قامت بهذه العملية وفّرت تفريغًا جيدًا وفي زمن وجيز، ومع ذلك يبقى الناقل مسؤولًا عن أعمال هذه الهيئات عند عملية التفريغ في مواجهة أصحاب الحق في البضاعة.

كما يكون مسؤولًا أمام الشاحن أو المرسل إليه عن كل الأضرار والخسائر التي تصيب البضاعة والناجمة عن عملية التفريغ سواء قام بها بنفسه أو سواء بواسطة وكيل الشحن والتفريغ، غير أنه إذا تولى أصحاب الحق في البضاعة مهمة تفريغها، تنتقل مسؤولية الهلاك والتلف إلى عاتقهم[1]، وحسب المادة918من التقنين البحري الجزائري إذا تعذر على الناقل تفريغ البضائع في ميناء الوصول[2]، يمكنه إنزالها في أقرب ميناء أو إرجاع البضائع إلى ميناء التحميل، مع تحمله مصاريف إعادة البضائع إلى ميناء الشحن بما فيها مصاريف التفريغ، إلا إذا كان الامتناع عن التفريغ ناتجًا عن قوة قاهرة، ففي هذه الحالة يتولى الشاحن أو المرسل إليهمصاريف النقل والتفريغ[3].

خامسًا: الالتزام بالمحافظة على البضائع:

تعتبر عملية المحافظة على البضائع من الأعمال المادية التي تستوجب بالضرورة حفظ البضاعة بما يستوجب ذلك من عناية ورقابة بالقدر اللازم لإتمام عمليات الشحن

1-بشوش يوسف، المرجع السابق ، ص 119

2-تنص المادة 918 : 'يكون الجانب الذي يعزى اليه توقف عماليات المناولة مسؤولا بوجه خاص على النفاقات المترتبة عن ذلك الا في حالة وجود قوة قاهرة'.

3-بشوش يوسف، المرجع السابق، ص120.

والتفريغ، فحيازة المقاول البحري المادية للبضائع هي التي توجب عليه حفظها ورقابتها خشية حدوث أي ضرر أو تلف بها وذلك مهما قصرت مدة بقاء البضائع تحت يديه[1].

عليه يمكن القولأذا أن وجود البضاعة بين يدي المقاول وحيازته لها تستوجب عملية الحفاظ عليها إلى غاية شحنها أو تسليمها لصاحبها إذا عهد له بذلك، وفي هذا الصدد يتخذ المقاول جميع الاحتياطات والتدابير اللازمة وبذل العناية الواجبة لحفظ وتأمين سلامة البضاعة، وذلك بفصل البضاعة عن بعضها البعض وترك المسافة بينها وتغطيتها وحمايتها من كل الظروف[2].

إن تسلم البضائع من المخول بالتسليم سواء حال الشحن أو التفريغ موجب على المقاول الحفاظ على البضائع، وبذلك يكون على المقاول أن ينهي ما ابتدأ حسب الأصول المرعية، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة، وهي إما نقل البضائع إلى السفينة أو إلى الرصيف أو إلى مكان آخر من ذات السفينة، وحيازة مقاول الشحن والتفريغ المادية للبضائع هي التي توجب عليه حفظها ورقابتها تفاديًا لحدوث ضرر أو تلف بها، وذلك مهما طالت مدة بقاء تلك البضائع بين يديه، ويلتزم المقاول في هذا الصدد باتخاذ الاحتياطات اللازمة وبذل العناية الواجبة لحفظ وتأمين سلامة البضاعة بما يقتضيه ذلك من فصل البضائع التي تحتمل أن تعطب إذا اتصلت بغيرها، ووضع قواعد خشبية بين البضاعة والأرض من حيث يخشى عليها من البلل[3]، وعليه يمكن القول أن وجود البضاعة بين يدي المقاول يستوجب عليه الحفاظ على البضاعة إلى غاية شحنها أو تسليمها لصاحبه إذا عهد له بذلك[4].

1-بن حمو فتح الدين، "**آثار عقد المناولة الموانئية**"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2014، ص 315.

2-بريهموش أميمة، المرجع السابق، ص 46.

3-بدرا إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 58.

4-سلطان أميرة، مسلاوي مروة، المرجع السابق، ص 18.

الفرع الثاني

الأعمال القانونية لمقاول المناولة الميناائية

الأصل أن مهمة مقاول المناولة الميناائية مسؤول عن أعمال مادية كما بينا سابقًا، ولكن من الممكن أن يُكلف بأعمال قانونية، فهي في الحقيقة ليست للمقاول ولكن تسهيلاً وتفاديًا لفائدة عملية أطرافها، أُجيز للمقاول أن يقوم بهذه الأعمال[1] التي تتمثل في الوكالة **(أولاً)** والوديعة **(ثانيًا)**.

أولاً: الوكالة

العمل الذي تتضمنه الوكالة هو استلام المقاول للبضاعة وتسلمها نيابة عن المتعاقد معه، فقد يستلم الشحنة من الشاحن بصفته وكيلاً عن الناقل أو يسلمها للمرسل إليه نيابة عن الناقل، وقد ينوب عن الشاحن في تسليم البضاعة للناقل أو عن المرسل إليه في استلام البضاعة عن الناقل[2]، أي أن المقاول يمكن أن يكون وكيلاً عن الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، فهو قد ينوب عن الناقل في استلام البضاعة من الشاحن أو تسليمها للمرسل إليه، وقد ينوب عن الشاحن في تسليم البضاعة للناقل، وفي حالات أخرى يمكن أن ينوب عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل، حيث يختلف أطراف عقد الوكالة باختلاف الشخص الذي طلب الوكالة من المقاول.

تُطبق أحكام الوكالة التي تخضع للقواعد العامة على هذا العقد المبرم بين المقاول والطرف الثاني سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، كما يلتزم المقاول بتنفيذ الالتزامات الناشئة عن هذه الوكالة والواقعة على عاتقه دون أن يتجاوز حدود الوكالة، فعندما يكون المقاول هو وكيل عن المرسل إليه في استلام البضاعة تنشأ التزامات عن هذه الوكالة من بينها أن المقاول يستلم البضاعة باسمه واسم المرسل إليه.

1-بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 59

2-شايحالوجو كريمة، لهديرب أسية زكيري ماجدة، المرجع السابق، ص 25

كذلك أن يتحقق من البضاعة ومدى مطابقتها لسند الشحن، فإذا لاحظ هذا المقاول نقصًا في عدد البضاعة، أو أنها هالكة أو تالفة فإنه يقوم بإبداء التحفظات حول حالة البضاعة المستلمة، وإذا لم يقم بإبداء التحفظات فإن مسؤوليته تقوم نتيجة الإخلال بالالتزامات الناتجة عن عقد الوكالة، كما يمكن أن يقوم هذا المقاول بتخزين البضاعة في المستودعات إذا تضمنت الوكالة هذا العمل، كذلك هو نفس الأمر بالنسبة للناقل أو الشاحن والذي يكون المقاول هو وكيل لهما في إطار عقد الوكالة[1]، فإنه يلتزم بالأعمال الموكلة إليه وتنفيذها على أكمل وجه وأي تجاوز لحدودعقد الوكالة يؤدي إلى قيام مسؤولية مقاول المناولة[2] في حالة نقص في البضاعة أو عيب ما، يكون للموكل الحق في أن يبدي تحفظه بذكر السبب في سند الشحن، وإلا اعتبر أنه استلم البضاعة بحالة جيدة ومطابقة للبيانات الواردة من الناقل، وفي حالة حصول خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابة من ميناء التحميل قبل أو حين تسليم البضاعة، ويكون الإخطار مكتوبًا ومحددًا، أي بذكر الضرر على وجه التحديد، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضاعة مسلمة حسب ما تم وصفها في وثيقة الشحن، لغاية ثبوت العكس[3].

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة، فيُبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل، اعتبارًا من استلام البضائع، ولا جدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققًا فيها حضوريا عند استلامها، وتعتبر باطلة كل الشروط التعاقدية الخاصة على التكاليف الزائدة بالنسبة لمن أرسلت إليه البضائع[4]

ثانيًا: الوديعة

1-جمال بلعابد، صلاح الدين كافي، المرجع السابق، ص ص 60-61.

2-جمال بلعابد، صلاح الدين كافي، المرجع نفسه، ص 61.

3-سلطان أميرة ، مسلاوي مروة ، المرجع السابق، ص 19.

4-آيت شيخ صبارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 52.

للقيام بالأعمال الناتجة عن عقد الوديعة لابد أن يكون هناك اتفاق صريح أو متعارف عليه في الميناء بين أطراف عقد الوديعة وهما المقاول من جهة، والشاحن والناقل والمرسل إليه من جهة أخرى[1]، وأحكام الوديعة تخضع للقواعد العامة والحكم الخاصة بالوديعة في القانون المدني، حيث نصت المادة 590 من القانون المدني الجزائري على مايلي:«**الوديعة عقد يُسلّم بمقتضاه المودع شيئًا منقولًا إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمنفعة وعلى أن يرده عينًا**».

تكونالوديعة بموجب عقد يربط مقاول الشحن والتفريغ بأطراف عقد النقل البحري[2]، ويترتب على هذه الوديعة مجموعة من الالتزامات القانونية كالحفظ والحراسة والرقابة، وحيث يقوم المقاول بحفظ البضاعة أثناء شحنها أو بعد تفريغها، فهي أعمال قانونية مرتبطة بأعمال مادية، فيجب أن يكون الحفاظ عليها بعناية الرجل المعتاد، حسب نص المادة 2/592 من القانون المدني الجزائري، وذلك باتخاذ مجموعة إجراءات كتوفير وإعداد المخازن بدائرة الميناء أو استئجارها والتأكد من صلاحيتها للتخزين، وذلك تفاديًا لأي ضرر قد يصيب البضاعة سواء تلفها أو هلاكها بواسطة حريق أو سرقة، ويمارس مقاول المناولة الرقابة على البضائع بصفة منتظمة إلى غاية استلامها كبضاعة، وفي حالة انتهاء المهلة فإن شركةالملاحة تتقاضى أجرًا مقابل حفظ تلك البضاعة وتتحول هي إلى مودع لديها، وهناك اختلاف فقهيًا وقضائيًا حول اعتبار عقد المناولة المينائية عقد وديعة[3].

المطلب الثاني

التزامات المتعاقد مع مقاول المناولة المينائية

يترتب على عاتق المتعاقد مع مقاول المناولة المينائية مجموعة من الالتزامات، بحيث تختلف هذه الأخيرة في طبيعتها ومداها حسب الشخص المتعاقد مع المقاول، فيلتزم المتعاقد

1-جمال بلعابد، صلاح الدين كافي، المرجع السابق، ص 61.

2-بريهموش أميمة، عقد المقاولة المينائية ، المرجع السابق، ص 48.

3-آيت شيخ صبارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 54- 54.

مع المقاول الالتزام بدفع الأجرة باعتباره التزاما أساسيا ومشتركا بين الأطراف **(الفرع الأول)** والتزامات أخرى خاصة بالناقل، الشاحن، والمرسل إليه **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

الالتزام بدفع الأجرة

يشترط لانعقاد المقاولة أن تتجه إرادة المقاول إلى تقاضي أجر في مقابل العمل الذي يقوم به، وأن تتجه إرادة صاحب العمل إلى دفع ذلك الأجر، فإذا اتجهت إرادة الطرفين إلى أن يتم العمل مجانا بلا مقابل، فإن العقد وإن انعقد إلا أنه لا يكون مقاولة بل عقدا مجانيا غير مسمى[1].

يلتزم المتعاقد مع مقاول المناولةالمينائية بأن يؤدي للمقاول أجره، ومن ثم فقد يؤدي هذا الأجر الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، مع ذلك حسب الشرط المدرج في سند الشحن أو على من يقع عبء الالتزام بعمليات المناولة المينائية التي يتعاقد مع المقاول بعينه تنفيذ ذلك الالتزام.

قد ظهر لنا من دراسة الشروط أو الاشتراطات المتعلقة بالمناولة المينائية كيف أن المرسل إليه قد يتحمل مصاريف المناولة المينائية ومنها أجر المقاول بالخصوص[2].

يلتزم المتعاقد مع مقاول المناولة المينائية بدفع أجر هذا الأخير، ويكون هذا المتعاقد أحد أطراف عقد النقل البحري، الناقل، الشاحن، أو المرسل إليه، حسب من يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتفريغ، وكقاعدة عامة، فإن من يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتفريغ يقوم بهذه العملية للمقاول، ويشمل مصاريف الشحن أو التفريغ، فإنه يتحمل أجر مقاول الشحن والتفريغ، والأمر الغالب أن يلتزم الشاحن في ميناء الشحن بدفع أجرة النقل، ومنها

[1]–بريهموش أميمة، المرجع السابق، ص 49.

[2]–بن حفاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص 65.

أجرة مقاول الشحن إذا طلب الشاحن خدمة هذا الأخير، ويمكن أن يتفق الأطراف على أن يكون دفع الأجرة في ميناء الوصول حيث يلتزم بأدائها من له الحق في استلام البضاعة[1].

قد ظهر لنا فيما تطرقنا له سابقًا كيف للمرسل إليه أن يتحمل مصاريف التفريغ، ومنها أجره المقاول، رغم عدم التزامه بعملية التفريغ، وأن الشاحن قد يتحمل مصاريف الشحن ومنها أجره المقاول رغم عدم التزامه بعملية الشحن، وذلك حيث ينص سند الشحن على تحمل البضاعة مصاريف الشحن والتفريغ، وفي حساب أجرة النقل التي تظهر في سند الشحن، فإن المجهز يدون مصاريف الشحن أسفل مصاريف النقل، على أن البضاعة تتحمل المصاريف المعتادة للمناولة المينائية، أما النفقات الزائدة نتيجة خطأ تابع للمجهز فيتحملها المجهز وفي حالة عدم وجود هذا الشرط يدخل المجهز في اعتباره عند احتساب أجرة النقل[2].

يعتبر عقد الشحن والتفريغ من عقود المعاوضة، إذ ثمة أجر يتقاضاه المقاول مقابل ما يباشره من أعمال مادية أو قانونية أو كليهما معا، وفي هذا الصدد نص القانون البحري الجزائري على ذلك في نص المادتين 913 و921 منه، حيث جاء في نص المادة 913 أنه:« **تجري عمليات المناولة بموجب عقد وتقضي إلى دفع مقابل»**، كما نصت المادة 921 من القانون البحري الجزائري على أنه:«**تجري عمليات التشوين بموجب عقد يبرم بالتفاوض وتقضي إلى دفع مقابل»**.

يمكن القول أن عقد الشحن والتفريغ هو عقد تجاري بالنسبة للمقاول، فهذا الأخير تعمل لتحقيق غرض اقتصادي هو الربح، حيث توجد منشآت اقتصادية ووسائل ضخمة تحت تصرفه للقيام بأعمال المناولة والتشوين، ضف إلى ذلك عنصر العمالة التي تستخدم لتنفيذ هذه العمليات، إذًا فمقاولة الشحن والتفريغ شأنها شأن مقاولة النقل وكلاهما مقاولة

[1]–آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 54.

[2]–آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع نفسه، ص 55.

تجارية وفي المقابل فأطراف عقد النقل البحري ملزمون بدفع الأجرة أثناء طلب خدمات مقاول الشحن، فهو التزام أساسي مشترك بينهم، وهذا حسب ما يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتفريغ[1].

يحدد الاتفاق مقدار الأجر في حالة مقاول المناولة المينائية الاختياري، وتحدده السلطة العامة في حالة مقاول المناولة المينائية الإجباري، وإذا كان هذا هو الأصل، إلا أن واقع الأمر أن لكل مقاولات المناولة تعريفة أجور تحدد من قبل السلطة المينائية بقرار تنظيمي، تمثل التعريفة الحد الأقصى للأجر، بمعنى أنه وإن كان يجوز الاتفاق على أجر أقل، إلا أنه لا يجوز المطالبة بأجر أعلى.

التحديد الذي تقرره تعريفة الأجور يختلف حسب حالة تكدس البضائع في الميناء، وحسب طبيعة عملية الشحن أو التفريغ، ثم يُحسب ما إذا كانت العملية تمت باستعمال الصنادل من عدمه[2]، كذلك يختلف الأجر بالنظر لنوع البضاعة ووزنها والعناية اللازمة في مناولتها، فيُحسب في بعض الأحوال على أساس الوحدة كما في حالة السيارات، أو على أساس قيمة البضاعة كما هو الحال بالنسبة للأشياء الثمينة كالمجوهرات والفضة، يكون احتساب الأجر حسب الطن أو السعة أو الطول.

فالمقاول أضاف زيادة في الأجر لساعات الانتظار التي لا يعمل فيها عماله، بالإضافة إلى ساعات العمل الإضافية وساعات الليل، كل هذه الزيادة تتماشى مع أوضاع تحديد أجرة عمل المقاول، لكن عادة يدرج بعقد المناولة المينائية شرط مقتضاه أن السفينة تدفع مبلغًا للانتظار إذا ما كانت تمت إعاقة مؤقتة لعمليات المناولة المينائية بسبب المطر أو الطقس السيء أو ما شابه.

---

[1]–كريد مريم، أثر"**التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقًا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية**"، مجلة المعيار، مجلد 24، العدد 52، 2020، ص ص 565–566.

[2]– طيب ابراهيم ويس، مرجع سابق، ص 46.

على المحكمة أن تتقيد بنطاق الشرط، وحيث يوجد اتفاق، فإنما يعرف بمقابل الخطر، يمكن أن يُطالب به إذا كانت عمليات المناولة المينائية تحيطها الخطورة، فقُضي بأن مثل هذا الأجر الإضافي يُستحق حتى ولو لم يوجد خطر[1].

يختلف أساس تقدير الأجرة باختلاف طبيعة البضاعة المشحونة، فقد يتم حساب الأجرة على أساس وزن البضاعة أو حجمها أو عدد وحداتها، وقد تُحدد على أساس القطعة أو القيمة كما هو الحال بالنسبة للبضائع الثمينة كالمجوهرات وما يماثلها، وعادة ما يتولى الناقل البحري تحديد تعريفة نقل مختلف البضائع، ولا يكون أمام الشاحن إلا قبولها، بل إن إبرام العقد لا يتم إلا على أساس هذه التعريفة[2].

إن تحديد الأجرة أصلًا يخضع للاتفاق الجاري بين الناقل والشاحن في عقد النقل، كما أن للطرفين مطلق الحرية في تحديد هذه الأجرة، فعدم تحديدها لا يؤدي إلى إعفاء الشاحن منها، إنما في هذه الحالة يتم الرجوع إلى الأعراف الجارية في ميناء الشحن.

نظرًا لقيام المؤسسة بقبض الأجور، فالراجح أنه لا يمكن الخروج عن التعريفة المعلقة في نظام المناولة لسنة 2001، وأنه وإن كان هذا هو الأصل، إلا أن واقع الأمر أن لكل مقاول الشحن والتفريغ تعريفة أجور تحدد الأجر المستحق، تصدرها السلطة العامة بمقتضى قرار تنظيمي، ومن ثم بينت المادة 16 من نظام المناولة أنه لا يجوز الحصول على أي أجور خلاف المنصوص عليها في نظام المناولة ما لم يكن ذلك بموافقة كتابية مسبقة من المؤسسة، ويتم التحصيل على النحو الذي تقرره المؤسسة، وإلا كان مسؤولًا عن ذلك وعن كافة ما يترتب عليه من آثار، وبالتالي لا يجوز لمقاول الشحن والتفريغ كطرف في العقد أن يتفق على أجر أقل أو أكثر من المقرر له في نظام المناولة المعمول به، مع استثناء ما جاء في المادة 2 من نظام المناولة لسنة 2001 الصادر عن مؤسسة الموانئ الكويتية[3].

---

[1]–طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 46.

[2]–مصطفى حسين، المرجع السابق، ص 40.

[3]–بدر إبراهيم الملحم، مرجع سابقن ص 73.

لمقاول الشحن والتفريغ ضمانان للوفاء بدين أجرة الشحن والتفريغ في حالة امتناع المتعاقد معه من أدائها، وهما حق الامتناع عن التسليم إلى غاية قبض الأجرة، وحق الامتياز، ففي حالة ما إذا اتفق المقاول مع أحد أطراف العقد على تسديد أجرة الشحن والتفريغ عند بداية تنفيذ العقد، فهنا لا يُطرح أي إشكال، إلا أنه إذا ما اتفق على دفعها عند الوصول وامتنع الملتزم بها عن ذلك، فما هي الضمانات التي أقرها المشرع لمواجهة ذلك وهل للمقاول ضمانًا لدينه ضمان يرد على البضائع التي يقوم بشحنها أو هل له حق الامتياز على تلك البضائع أو السفينة أو أدواتها.

بهذا الصدد، أقر المشرع الجزائري للمقاول ضمانين حق حبس البضاعة وحق الامتياز في حالة حفظها.

بالنسبة لحق حبس البضائع والامتناع عن تسليمها وبيعها، يحق للمقاول حق حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفي ما هو مطلوب له بسبب شحنها وتفريغها، وذلك تطبيقًا للقواعد العامة بطلب من المحكمة بإيداعها عند غير أصحابها لحين دفع مستحقاته، وعلى نفقة صاحب الحق، لمدة شهرين فقط منذ الوصول إلى ميناء التسليم، وإلا فإنه يجوز بيع هذه البضائع بعد موافقة السلطات القضائية[1]، وهذا حسب ما جاء في نص المادة 795 من القانون البحري الجزائري[2].

خلاصة ما سبق إن الطرف أو الشخص الذي يطلب خدمة المقاول ملزم بدفع الأجرة عند الشحن، أي بعد انتهاء المقاول من أداء مهامه، فلا تكون البضاعة بحوزته، ولا يحق له

---

[1] كريد مريم، المرجع السابق، ص 569.

[2] –تنص المادة 795 من القانون البحري الجزائري على ما يلي :'إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستوداعاتولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين إبتدا من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز لناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة، الا إذا قدمت كفالة من صاحب الحق في البضاعة.

ويمكن كذلك بيع البضائع غيز المطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل إنقضاء شهرين إذا كانت قابلة لتلف بسرعة أو أو كانت مصاريف إداعها تزيد عن قيمتها.

إذن حبس البضاعة المشحونة لاستيفاء دينه، فلا يحتاج لضمانات لاستيفاء الأجرة إذا كانت مستحقة في ميناء التحميل، أما إذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول أو التفريغ وامتنع المتعاقد مع المقاول عن دفع الأجرة، جاز لهذا الأخير حبس البضاعة التي تحت يده إلى أن يتسلم الأجرة[1].

إذا كان المقاول أثناء تنفيذه لعمليات الشحن والتفريغ قد تحمل مصاريف حفظ البضاعة، فيكون له حق امتياز على البضائع التي قام بشحنها أو تفريغها أو حفظها، وهذا يُطلب من قاضي الأمور المستعجلة بإيداع البضائع.

أما في حالة ما كان المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ هو الناقل، فإن مصاريف هذه العملية تستحق على شركة الملاحة، حتى ولو وقع عبئها في النهاية على مالك البضاعة، عملًا بشرط في سند الشحن.

أما فيما يخص مصاريف الشحن، لا يُمنح المقاول حق حبس البضائع المشحونة، على عكس مصاريف التفريغ، فيتمتع المقاول بحق حبس البضاعة المفرغة[2]، كما يكون للمقاول حق الامتياز المقرر بالنسبة للمصاريف التي تحملها بهدف حفظ البضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ.

أما بالنسبة للامتياز المقرر للمقاول على السفينة وآلياتها وملحقاتها على اعتبار أن هذا الامتياز ضمانًا لأجرة، فإن ذلك الامتياز مقرر للأشخاص المستخدمين على السفينة دون غيرهم من التابعين الذين يعملون أعمال البر أو أعمال الشحن والتفريغ، كما لا يجوز له قبل الناقل حق توقيع حجز تحفظي على السفينة وملحقاتها، فهذا النوع من الحجز لا يجوز توقيعه إلا وفاءً لدين بحري، وأجرة المقاول لا تتسم بهذه الصفة[3].

[1]– كريد مريم، المرجع نفسه، ص ص 569_670.

[2]–كريد مريم، المرجع سابق، ص 569–570

[3]–كريد، مريم، المرجع نفسه، ص 569–570

تقدم الامتيازات على البضائع المذكورة في هذا الباب على كل امتياز آخر عام أو خاص، فالناقل يتمتع بامتياز على البضائع المنقولة من أجل الحصول على أجرة النقل وملحقاتها، وتشمل الأجرة مصاريف السفر وهبة الربان، والمبلغ الذي يستحق الناقل نظير التأخير في الشحن والتفريغ لأنه يعتبر أجر إضافي، ويدخل فيها الحصة التي تقرر للناقل على الشاحن بسبب الخسارة العمومية، والمصاريف التي أنفقها الناقل على البضائع المشحونة[1] ويكون لاحقًا في المرتبة لبعض الديون وهي المصاريف القضائية، مصاريف حفظ البضاعة أو بيعها أو توزيع ثمنهامصاريف التنفيذ، مصاريف إنقاذ البضائع، ومكافأة الإسعاف، ومبالغ المساهمة في الخسائر المشتركة، والتعويضات عن الضرر الذي لحق البضاعة، يبقى هذا الامتياز قائمًا بعد تفريغ البضاعة لمدة 15 يومًا، فإن لم يرفع دعواه يسقط حقه ويصبح دائمًا عاديًا، وينقضي الامتياز قبل نهاية هذه المدة إذا انتقلت البضاعة ليد غير أصحابها حسن النية لا يعلم بامتياز الناقل، ويظل امتياز الناقل قائمًا ولو أفلس الشاحن أو المرسل إليه[2].

الفرع الثاني

الالتزامات الأخرى الخاصة بالناقل والشاحن والمرسل إليه

بعد التطرق إلى التزامات المتعاقد مع مقاول المناولة المينائية السالفة الذكر، خصصنا هذا الفرع للالتزامات الأخرى الخاصة بالناقل المتمثلة في إعداد السفينة وإنجاز عملية الشحن بمراحلها، والإشراف على عملية الشحن **(أولا)**، وإلى جانب هذه الأخيرة توجد التزامات للشاحن المتمثلة في التغليف وحزم البضائع وتقديمها للمقاول في الأوقات والأماكن المحددة

[1]–مصطفاى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الاقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، 2016، ص 42

[2]–مصطفاي حسين، المرجع السابق، ص 42–43.

(ثانيا)، كما تتمثل التزامات المرسل إليه بتوفير الساحات اللازمة لاستقبال البضائع واستلامها **(ثالثا)**.

أولا: التزامات الناقل

إن تنفيذ عقد المناولة المينائية لا يكون متيسّرًا دون معاونة الناقل للمقاول، والأصل أن المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ هو الناقل، فإن معاونة هذا الأخير للمقاول في أداء مهامه أمرٌ ضروري[1]، وبما أن الناقل طرفٌ أساسي في العقد، فهو ملزمٌ بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وتسليمها لصاحبها، وعليه فإن شحن وتفريغ البضاعة ليس أمرًا سهلاً دون تدخل ومساعدة الناقل، ويمكن القول بأنها مفروضة على الناقل حتى ولو كان المتعاقد مع المقاول هو صاحب البضاعة، وتتمثل التزامات الناقل اتجاه المقاول في:

– الالتزام بإعداد السفينة كي تكون صالحة أولاً لشحن البضائع على متنها والتستيفوالرص في عنابرها، وأخذ جميع الاحتياطات الضرورية في السفينة من تنظيف وترطيب أقسامها لشحن البضائع وحفظها، بالإضافة إلى نظافة العنابر وسلامة معدات التبريد والتهوية وسلامة التستيف.

وهذا ما نصت عليه المادة 770 من القانون البحري الجزائري، ويلاحظ من خلال نص المادة أن المشرّع الجزائري لم ينص فقط على إعداد سفينة صالحة من الوجهة الملاحية، أي جعلها قادرة على الإيجار، بل نص على إعدادها من الوجهة التجارية، أي ملاءمتها لتلقي البضائع من حيث تهيئة العنابر ووسائل التبريد، وهذا ما نصت عليه المادة 3 فقرة 1 ج من اتفاقية بروكسيل لسنة 1924، فهي تفرض على الناقل بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند بدء الرحلة فقط، فإذا أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة

[1]–آيت شيخ، صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 59.

فإن الناقل لا يُسأل عن ذلك إذا لم يكن عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة راجعًا إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة[1].

أما اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فإنها تنص على التزام الناقل بممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة واستقبال البضائع بشكل عام، فالمعاهدة لم تنص على أنه مسؤول عما يصيب البضاعة من ضرر ما لم يثبت أنه اتخذ الإجراءات اللازمة لتجنب وقوع الحادث ونتائجه، مما يعني أن العناية الواجبة مطلوبة في جميع الأوقات عند الشحن والرص والنقل والتفريغ.

– لا يكفي إحضار سفينة صالحة للملاحة، إنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن المتفق عليه، وإلا يكون الناقل قد أخلّ بالتزامه المتمثل في وضع السفينة تحت تصرف المقاول في الزمان والمكان المتفق عليه، ويسأل اتجاه المقاول عن الأضرار الناتجة عن التأخير في الشحن والتفريغ مما يترتب عليه دفع رسوم إضافية عن البضائع.

– يلتزم الناقل بوضع الآلات والرافعات التابعة للسفينة تحت تصرف المقاول، ويجب أن تكون في حالة جيدة، إذ يشرف بنفسه على عملية شحن ورص وتستيف البضائع على ظاهر السفينة، وعليه، فإذا عمل مقاول الشحن يكون تحت إشراف الناقل ومسؤوليته، إذ يجب على هذا الأخير تمكين المقاول من خطط الشحن، وله أن يقوم بمراجعة البضاعة مع مندوب المقاول، وإذا كان هذا الأخير وكيلاً من المرسل إليه، يجب على الناقل أن يُمكن المقاول من التحقق من البضاعة وحالتها، وفي حالة رفض الناقل تمكين المقاول من التحقق يُعد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالمرسل إليه، وللمقاول هنا إبداء تحفظه مفاده أن الناقل لا يسمح بالتحقق من البضاعة وللمرسل إليه إثبات الهلاك، وبالتالي يُعد رفض الناقل غير قانوني ولصاحب البضاعة إذن طلب التعويض عن ذلك.

[1]–كريد مريم، المرجع السابق، ص 574.

أما في حالة عدم إبداء المقاول تحفظاته على رفض الناقل للقيام بالتحقق باعتباره وكيلاً عن المرسل إليه، هنا يكون قد ضيّع حقوق موكله ويصبح الأمر صعبًا، وقد يكون هناك مجال لإعمال قرينة التسليم المطابقة في حالة عدم إبداء تحفظات.

– نفس الأمر بالنسبة لكيفية شحن البضائع، فمن بين التزامات الناقل إخطار المقاول بنوع الشحن، سواء كان في عنابر السفينة أو على سطحها، ويكون ذلك سواء في سند الشحن ذاته أو على سند مستقل، أي تمكين المقاول من إذن الشحن في حالة تحصل عليه من الشاحن، وذلك حماية للغير حامل السند حتى يعلم بشحن البضائع بهذه الكيفية[1]، ومنه، أي أضرار تلحق البضاعة أثناء الشحن نتيجة عدم علم المقاول بكيفية الشحن، يُعد الناقل مسؤولاً عنها لعدم إخطار المقاول بطريقة الشحن[2].

ثانيًا: التزامات الشاحن

يُعتبر الشاحن طرفًا أساسيًا في عقد نقل البضائع بحرًا، إذ هو الذي يتعاقد مع الناقل البحري من أجل نقل بضائع خاصة به أو بغيرهن يُرتب عقد نقل البضائع بحرًا على الشاحن باعتباره طرفًا أساسيًا في هذا العقد التزامين، إذ يقع على عاتقه التزامات متعلقة بالبضائع محل العقد، وكذا التزامه بدفع أجرة النقل البحري، وهذا كله من أجل تمكين الناقل البحري من الوفاء بالتزاماته.

– التزام الشاحن بتجهيز البضاعة، بحيث يقوم بتجهيزها تجهيزًا كاملاً، وذلك بتغليفها وتعليمها، حيث انفردت قواعد روتردام لسنة 2009 بالتطرق إلى التزام الشاحن بعملية تغليف البضائع قبل تسليمها للناقل، بموجب المادة 27 الفقرة الأولى منها، دون غيرها من الاتفاقيات الدولية، إلا أنه يُفهم من نص المادة 4 الفقرة الثانية من اتفاقية بروكسيل حول توحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924، أنها تُلزم الشاحن بتغليف البضائع، حيث

[1]–كريد مريم، المرجع السابق، ص 574.

[2]–كريد مريم، المرجع نفسه،ص ص 574–575.

تنص على ما يلي:"**لا يُسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن عدم كفاية التغليف**".

يقوم الشاحن بتغليف البضائع محل عقد نقل البضائع بحرًا إذا كانت طبيعتها تقتضي تغليفها لغرض نقلها بكيفية تقيها الهلاك أو التلف، فتُعتبر عملية تغليف البضائع وتحزيمها أحد الأسباب الأساسية لتأمين حمايتها أثناء مرحلة النقل البحري[1].

– يلتزم الشاحن بوضع العلامات على البضاعة (المادة 755 من القانون البحري الجزائري)، بحيث يكون التحزيم هو إحاطة البضاعة التي تم تغليفها بأربطة بلاستيكية أو حديدية حتى يُجمّد التغليف أمام المصاعد، وهو يلعب دورًا مهمًا أثناء شحن البضائع على السطح، وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري، نجد أن المشرع لم يُفرّق بين التغليف والتحزيم، وقد أورد مصطلح emballage للدلالة على التحزيم (المواد 752 فقرة أ، 756 فقرة 2، المادة 803).

بالإضافة إلى ذلك، يلتزم الشاحن بوضع بطاقات على البضائع المحزّمة تحمل بيانات البضاعة، ويجب أن تتضمن في بعض الأحوال عبارة خاصة مثل: "**مواد خطرة**" أو "**سهلة التلف أو التكسير**"[2]

– يلتزم الشاحن بتقديم جميع البيانات الخاصة بالبضاعة في وثيقة الشحن، وبالتالي تمكين مقاول الشحن والتفريغ من هذه الوثيقة، والتي يجب أن تتضمن العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضاعة، كتابة عدد الطرود والأشياء، كميتها، وزنها، حالتها الظاهرة، وهذا ما نصت عليه (المادة 752 من القانون البحري الجزائري، والمادة 3 فقرة 3 من اتفاقية بروكسل، والمادة الأولى فقرة 3 من اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968، والمادة 15 من قواعد هامبورغ، والمادة 36 من قواعد روتردام).

---

[1]–أعراب كميلة، النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،صص 300–301.

[2]–كريد مريم، المرجع السابق، ص 571.

– كما يلتزم الشاحن بتقديم بيان صحيح عن جميع هذه المعلومات الواردة في سند الشحن، سواء فيما يخص طبيعة البضاعة أو وزنها، أو حتى الطريقة والوسائل التي يتبعها المقاول لشحن البضاعة.

يتوجب على الشاحن القيام بجميع الإجراءات الإدارية وتهيئة الوثائق التي يجب أن ترافق البضاعة، والتي قد تعرقل المقاول في أداء عمله وتسبب له تأخيرًا أو توقيف عمليات الشحن، وتتمثل هذه الوثائق في تلك التي توجبها مختلف الإدارات الضرائب، الجمارك، الصحة، وهي إلزامية[1].

– يلتزم الشاحن في مواجهة الناقل بالتصريح بجميع البيانات اللازمة المتعلقة بالبضائع المحتويات محل النقلة، حتى يتسنى للناقل معرفة نوع البضائع ومواصفاتها قبل القيام بعملية النقل البحري وعند تسليمها للمرسل إليه، ثم يقوم الناقل بعد ذلك بتسجيل ما ورد عن الشحن من بيانات في وثيقة الشحن[2].

ثالثًا: التزامات المرسل إليه

يُبرم عقد النقل البحري من حيث الأصل بين الناقل والشاحن، إلا أن آثار العقد قد تنصرف إلى طرف ثالث، ويكون في حالة ما إذا كان المرسل إليه شخصًا من الغير وليس بشخص الشاحن، ففي هذه الحالة تُرسل البضائع باسم ولحساب الطرف الثالث، ويكون مستفيدًا من العقد[3].

بعد إتمام الناقل البحري كل التزاماته العقدية يتدخل المرسل إليه بدوره من أجل استلام البضاعة والتزامه أيضا بعملية فحص البضاعة ومدى مطابقتها للأوصاف التي هي على حالها في وثيقة الشحن، ومع هذا يمكن له إبداء تحفظات عليها في حالة ظهور عيب أو

[1]–كريد مريم، المرجع السابق، ص 572.

[2]–عزايز إلهام، "**أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن**"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 5، العدد 1، 2018،ص ص 79–91.

[3]–بشوش يوسف، مرجع سابق، ص 131.

نقص أو هلاك أو تلف، غير أنه يتعين عليه دفع أجرة الحمولة في حالة عدم استفائها من الشاحن في ميناء الانطلاق، هذا ولأنه يجوز لطرفي عقد النقل أن يتفقا على أن يتم استيفاء أجرة النقل في ميناء الوصول، وبالتالي يلتزم المرسل إليه بعد قبوله استلام البضائع أداء أجرة النقل للناقل[1].

يمكن الاعتقاد أن تحديد السند القانوني لأساس التزام المرسل إليه بعقد نقل البضائع بحرا أمر نظري لا تكون له نتائجه العملية والقانونية ذات الأثر محل الاعتبار، لكن هذا الاعتقاد غير صحيح، فتحديد هذا السند هو من الأهمية.

استقر الفقه والقضاء منذ فترة طويلة على الاعتراف بحق خاص للمرسل إليه في مواجهة الناقل البحري مباشرة، رغم أنه ليس طرفا في عقد نقل البضائع بحرا في الحقيقة، وله حق مقاضاة الناقل ومطالبته باستلام البضائع والتعويض عن الهلاك والتلف[2].

رتب القانون البحري الجزائري التزامين أساسيين يقعان على عاتق المرسل إليه اتجاه الناقل، وذلك في حالة ما إذا قبل البضاعة وقرر استلامها، ويتمثل هذان الالتزامان في الإخطار من جهة، والوفاء بأجرة النقل إذا لم يفِ بها الشاحن من جهة أخرى.

يمثل الإخطار أولى التزامات المرسل إليه، فهو ملزم بتقديم تحفظات للناقل بشأن الخسائر اللاحقة بالبضاعة في الأجل المحدد لذلك، وتجدر الإشارة إلى أن ميعاد الإخطار يُحسب ابتداء من تاريخ التسليم وليس التفريغ[3]، وهو ما أكدته المحكمة العليا في عدة مناسبات، فإذا تم تنفيذ عقد النقل البحري بدقة ووصلت البضاعة إلى ميناء المرسل إليه دون أضرار أو تلف، فإن تسليمها لهذا الأخير بهذه الحالة ودون تحفظ منه يضع بالتأكيد نهاية

[1]–بشوش يوسف، المرجع السابق، ص 131.

[2]–إعراب كميلة، المرجع السابق،ص ص 339–340.

[3]–دحمان وسام، كريمة بوعادل، "عقد النقل البحري للبضائع على ضوء الاتفاقية الدولية والتشريع الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص معمق، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة بومرداس، 2021–2022، ص 39.

لعقد النقل البحري والتزامات الناقل الناشئة عنه، لكن قد يحدث أن تلحق بالبضاعة أضرار سواء أثناء نقلها أو أثناء تفريغها، إذ يجب على المرسل إليه بعد الانتهاء من فحص ومعاينة البضاعة توجيه تحفظاته الخاصة بحالة البضاعة إلى الناقل، وتعد تلك التحفظات الوسيلة القانونية التي يتمكن من خلالها المرسل إليه من حفظ حقوقه في مواجهة الناقل إذا ما أراد الرجوع بدعوى المسؤولية على هذا الأخير.

نصّ المشرع الجزائري على التزام المرسل إليه بالإخطار وذلك بإبداء تحفظاته بشأن الخسائر[1]، لكنه لم يستعمل مصطلح اللاحقة بالبضاعة من خلال المادة 790 من القانون البحري الجزائري، وإنما مصطلح تبليغ، وهذه المادة تقابلهاالمادة 3 من معاهدة بروكسل 1924.[2]

المبحث الثاني

المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية

بناء على ما سبق التطرق إلى التزامات أطراف عقد المناولة المينائية، حيث من خلال القيام بهذه الالتزامات يمكن أن يلحق بالبضاعة أضرار، أي هلاكها أو تلفها، مما يؤدي إلى قيام مسؤولية مقاول المناولة المينائية اتجاه المتعاقد معه واتجاه الغير(**المطلب الأول**)، وكما يمكن للمقاول أن يُعفى من المسؤولية بتوفر أركان تلك المسؤولية(**المطلب الثاني**).

المطلب الأول

أساس مسؤولية المقاول

تنعقد المسؤولية بعدة طرق وتتنوع حسب الأسباب المؤدية إلى هذه المسؤولية عند قيام المقاول بعملية المناولة، فقد يكون المقاول مسؤولاإما بصفته مقاول (**الفرع الأول**)، أو بصفته وكيل (**الفرع الثاني**)، أو كمن أودعت عنده البضاعة (**الفرع الثالث**).

[1]_دحمان وسام، كريمة بوعادل، المرجع السابق، ص39.

[2]–دحمان وسام، كريمة بوعادل، المرجع نفسه ، ص 39.

الفرع الأول

مسؤولية مقاول المناولة المينائية كمقاول

تقوم مسؤولية مقاول المناولة المينائية عن كل الأخطاء التي يرتكبها أثناء عملية شحن البضائع على السفينة وتفريغها منها، وفقا لعقد المناولة، سواء عند القيام بشحنها أو رصها، تَستيفها، فكها وتفريغها، سواء اتخذ شكل امتناع عن القيام بالفعل أو التنفيذ بصورة معينة أو تم التنفيذ في غير الميعاد المتفق عليه.

نجد بالرجوع إلى المادة 914 من القانون البحري أن المشرع الجزائري قد أخذ بنظام تكييف عقد المناولةالمينائية على أساس أنه عقد مقاولة[1]، وأن الالتزام الناجم عنه هو التزام ببذل عناية الرجل الحريص، الذي يتوجب عليه اتخاذ كافة التدابير اللازمة التي تقرها المهنة بالنسبة لكل بضاعة[2].

يرى الفقيه رودير أن مقاول الشحن والتفريغ يعد مقاولا عاديا، فهو غير مسؤول عن الأخطاء إلا إذا تم إثبات ذلك ضده، فالتزامه هو التزام ببذل العناية، ولكي تقوم مسؤولية المقاول فعلى المدعي إثبات خطأ المقاول أثناء القيام بالأعمال المادية، ولا يهم درجة وجسامة الخطأ لإثبات مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ، إذ يكفي إثبات أي خطأ مهما كان يسيراً حتى تقوم مسؤولية هذا الأخير.

من بين هذه الأخطاء إخلال المقاول بالتزامه باتخاذ الحيطة والعناية بالبضائع، كالحوادث التي تسببها الروافع الناتجة عن سوء استعمال الحبال، النقص في الاحتياطات عند تداول البضائع القابلة للكسر أو الالتهاب، والبضائع الخطيرة.

1-مزعاش عبد الرحيم، المسؤولية المدنية لمقاول المناولة المينائية في ظل القانون البحري الجزائري، مداخلة ملقاة في الملتقى الوطني "خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وأفاق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1، 10 فيفري 2022، ص 318.

2-مزاعش عبد الرحيم، المرجع نفسه، ص 318.

يفرق المشرع بصدد أساس مسؤولية المقاول بين العمليات المادية والقانونية، فبالنسبة للأولى فالتزام المقاول بصددها هو التزام ببذل عناية، ويُسأل عن الأضرار الناشئة عنها، فخطؤه هنا خطأ واجب الإثبات، أما العمليات القانونية كالوكالة والوديعة، فيفترض تسليم البضاعة بنفس الحالة التي أعلن عليها المودِع، فالمقاول ملزم بنتيجة، هي رد البضاعة كما سلمت له[1] ، وللمقاول تفويض هذه القرينة وإعفاء نفسه من المسؤولية بإثبات أن الأضرار راجعة لحالة من الحالات المستثناة التي جاءت بها المادة 53التي تنص أنه على المقاول أن يُنجز العمل بالطريقة المتفق عليها في عقد المقاولة وطبقاً للشروط الواردة في هذا العقد، فإذا لم يكن هناك شروط متفق عليها وجب اتباع العرف، وبخاصة أصول الصناعة والفن تبعاً للعمل الذي يقوم به المقاول.

بذلك لا يستطيع المقاول التخلص من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي، وفي حالة عدم إنجاز العمل في الميعاد المنصوص عليه في العقد، يصبح ملزماً بالتعويض، حتى لو كان الميعاد المنصوص عليه في العقد غير مناسب.

على المقاول التزام بتسليم الشيء لصاحب العمل عند انتهائه، وإذا كان التزام المقاول التزاماً ببذل العناية، فمعيار العناية المطلوبة منه هو عناية الشخص العادي، أما إذا كان التزام المقاول التزاماً بتحقيق نتيجة، فلا سبيل له لدفع مسؤوليته إلا بإثبات قيامه بتنفيذ التزامه أو بإثبات السبب الأجنبي، الذي يقطع الرابطة السببية، وذلك لأنه كان من الواجب عليه ألا يقبل تحديد مدة لا يستطيع إنجاز العمل خلالها، وهو التزام بتحقيق غاية، ويكون لصاحب العمل بعد إعذاره أن يطالبه بتعويض الضرر الذي لحقه جراء عدم التنفيذ، مثلما يكون له أن يفسخ العقد لعدم تنفيذه لالتزامه[2].

1-كريد مريم، المرجع السابق، ص 183.

2-بدر إبراهيم الملحم، مرجع سابق،ص ص 83-84.

نستخلص أن المقاول مسؤول فقط عن أخطائه التي يقوم على ثبوتها دليل، فالتزامه التزام ببذل عناية، كما يعتبر المقاول مسؤولاً عن الخطأ الذي يرتكبه تابعوه، والذي يتعين كذلك على المتضرر إثباته.

أما القانون الجزائري، فلم يُميز المشرع بين العمليات المادية والقانونية للشحن والتفريغ، وإنما اشترط إثبات الخطأ ضد المقاول، فيكون هذا الأخير طبقاً لنص المادتين 915 و 920من القانون البحري الجزائري[1]مسؤولاً في حالة ارتكاب خطأ ثابت اتجاه من طلب خدماته، ولا يتحمل المسؤولية تجاه الخسائر أو النقص الذي ثبت بموجب خبرة بحضوره أنها حدثت قبل أو بعد العملية التي تكفل بها.

بالرجوع لنص المادة 914 من القانون البحري الجزائري، يتبين أن التزام مقاول الشحن هو التزام ببذل عناية، وفي حالة وجود خطأ، يتعين على المتعاقد مع المقاول إثبات أن هذا الأخير ارتكب خطأ إلا أن هذا المعنى ليس هو المقصود أو الموجود في المادة 915، حيث إنه في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولا اتجاه من طلب خدمته[2].

الفرع الثاني

مسؤولية مقاول المناولة الميناائية كوكيل

إن مقاول المناولة لا يقوم بالعمليات القانونية والمتمثلة في الاستلام وتسليم البضاعة[3]، إلا في حالة ما إذا كان المقاول وكيلاً عن المرسل إليه لغرض تلقي البضاعة، فإنه ملزم ببذل جهد للمحافظة على حقوق موكله[4]، بالإضافة إلى التحقق وفحص البضاعة، واتخاذ

1-كريد مريم، المرجع السابق، ص 184.

2-كريد مريم، المرجع نفسه، ص 184.

3-شايح الوجو كريمة، لهدريب آسية، زكيري ماجدة، المرجع السابق، ص 42.

4-زكراويحموادي، المرجع السابق، ص 81.

التحفظات في حال اكتشاف نقص أو تلف، ويجب أن تكون لتلك التحفظات أثر قانوني، أي أن تتخذ وفق الشكل وفي الميعاد المقرر قانونا[1].

التزام الوكيل بتنفيذ الوكالة هو التزام ببذل عناية، وليس التزاماً بتحقيق نتيجة وعناية الشخص المعتاد، وهنا يقع على الموكل مطالبة الوكيل بالتعويض إذا أثبت الموكل خطأه العقدي، كما يمكن للوكيل أن ينفي مسؤوليته إذا كان السبب أجنبياً، كما يمكنه أن يثبت أنه نفذ التزامه عينيا[2]، حيث يقع عبء الإثبات على عاتق مقاول المناولة، والذي يثبت بأن الضرر الناتج عن تلك البضاعة أنه ليس له يد فيه، والذي يمكن أن يكون ناتجاً عن سبب أجنبي[3].

منه فإن التزام الوكيل هو التزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة، وهي عناية الرجل أو الشخص المعتاد إذا كانت الوكالة مأجورة، والعناية التي يبذلها في أعماله الخاصة إذا كانت الوكالة غير مأجورة، وهذا ما نصت عليه المادة 571 من قانون البحري الجزائري.

الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب موكله وباسمه، وقد يتضمن التصرف القانوني محل الوكالة التزاماً بتحقيق غاية كالبيع، ولكن التوكيل في أي تصرف قانوني ولو كان يتضمن التزاماً بتحقيق غاية، ينشأ في جانب الوكيل التزام بالقيام بهذا التصرف بقدر معين من اليقظة، ويكون دائماً التزاماً ببذل عناية.

لهذا يُسأل أمين الحمولة أو وكيل الشحنة (المقاول) قبل أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلاً بأجر، ومؤدى ذلك أن يكون مسؤولاً قبل المرسل إليه عن عدم بذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزامه، إن جزاء إهمال مقاول المناولة في إخطار الناقلة

1-شايح الوجو كريمة، لهدريب آسية، زكيري ماجدة، المرجع السابق، ص 42.

2-زكراوي حمادي، المرجع السابق، ص 82.

3-بلعابد جمال، صلاح الدين كافي، المرجع السابق، ص 68.

البحرية بالهلاك أو تلف البضاعة، يعد المقاول مسؤولاً عن الأضرار التي يُستَنتج أنها قد حصلت قبل استلامه للبضاعة، وبذلك يُصدق المقاول في هذه الحالة على أحد الفرضين هما أن الأضرار كانت سابقة على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجباً عليه توجيه الإخطار للأخير بالهلاك أو التلف لتجنب قرينة التسليم المطابق والتي تعذر دحضها لانعدام الأدلة،أو أنه لم يكن ثمة ما يوجب إخطار الناقل، ويعني ذلك أن أضراراً قد حصلت والبضاعة بين يدي مقاول المناولة[1].

يجوز الاتفاق على تحديد مسؤولية الوكيل أو تخفيضها أو الإعفاء منها ويفقد الموكل حق الرجوع إلى الناقل، لأنه إذا لم تُتخذ التحفظات اللازمة يُفترض أن البضائع سُلِّمت للمقاول في الحالة المدرجة في سند الشحن، وبالتالي يُصدَّق المرسل إليه أن النقص حصل للبضاعة بين يدي المقاول، وإثبات المقاول عكس قرينة التسليم المطابقة، أي النقص حصل خلال المرحلة البحرية ولم تكن البضائع بين يديه، إثبات غير هين في جميع الأحوال[2].

عليه نقول إن مسؤولية الوكيل تقوم على أساس أن اتخاذ هذه التحفظات يدخل في تنفيذ وكالته، فللمرسل إليه الحق في طلب التعويض عن الأضرار الناتجة عن هذا الخطأ، ومنه في حالة عدم إدراج التحفظات الواجبة في حالة النقص يُفترض، ما لم يقم دليل عكسي، أن البضاعة سُلِّمت للمقاول مطابقة للحالة المبينة في سند الشحن، فإذا لم يرد المقاول البضاعة بنفس الحالة، فللمرسل إليه الحق بالتمسك بأن البضاعة كانت بين يدي المقاول[3].

1-شايح الوجو كريمة، لهدريب آسية، زكيري ماجدة، المرجع السابق، ص 43.

2-شايح الوجو كريمة، لهدريب آسية، زكيري ماجدة، المرجع نفسه، ص ص 43-44.

3-بريهموش أميمة، المرجع السابق، ص 63.

الفرع الثالث

مسؤولية مقاول المناولة كمودع

يكون العمل القانوني الذي يُعهد به إلى مقاول المناولة هو الوديعة، أي حفظ البضائع المُفرغة أو الجاهزة لشحنها وردّها، وحتى تكون ثمة وديعة يجب أن يكون الغرض الأساسي للمتعاقدين هو تسليم منقول لحفظه، فيُشترط أن يحصل التسليم من المودع والتسلُّم من المودَع عنده تنفيذًا لهذا القصد الذي تكشف عنه ظروف العقد وملابساته.

إذا كان الالتزام بحفظ الشيء هو الالتزام الجوهري في عقد الوديعة، فإن رد الشيء عند انتهاء الوديعة هو أيضًا التزام يقع على عاتق المودَع عنده، والالتزام بالحفظ هو التزام ببذل عناية، بينما الالتزام بالرد هو التزام بتحقيق نتيجة، وفقًا لأحكام المادة 592 من القانون المدني[1]، حيث تتمثل أهم الالتزامات الناشئة عن عقد الوديعة في حفظ البضاعة وردّها، وهذا باعتبار مقاول المناولة شخصًا مودَعًا عنده بموجب عقد الوديعة.

حيث يعتبر حفظ البضاعة هو التزام ببذل عناية ويكون الخطأ الناتج عن الإخلال بهذا الالتزام هو خطأ واجب الإثبات، أي البينة على من ادعى، ويكون المقاول بمقام الرجل العادي، فإذا أخل المقاول بالتزام حفظ البضاعة مما قد يؤدي إلى هلاكها أو سرقتها أو تلفها، فإنه قد يكون مسؤولًا أمام الطرف الثاني في عقد الوديعة على أساس المسؤولية، مثاله لم يقم بحفظ أو رد البضاعة نتيجة لهلاكها أو تلفها، هنا يمكن له التخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه قد بذل العناية المطلوبة منه.

أما الالتزام الثاني، والذي يعتبر كذلك أساسي في عقد الوديعة، والمتمثل في رد البضاعة، فهو التزام بتحقيق نتيجة وليس ببذل العناية، ويكون الخطأ الناتج عن الإخلال بهذا الالتزام هو خطأ مفترض، ويقع عبء الإثبات على المتعاقد مع المقاول، ويكون المقاول في هذه الحالة في مقام الرجل الحريص وليس الرجل العادي، فإذا أثبت المتعاقد مع المقاول

1-مزعاش عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 319.

أن الضرر بسبب إخلال المقاول بالتزاماته فإن مسؤوليته تقوم وتُطبَّق عليه أحكام المسؤولية العقدية[1].

انقسم الفقهاء حول مدى ارتباط الالتزامين، فجانب يتجه إلى أن الالتزام بالحفظ جزء لا يتجزأ من الالتزام بالرد، وهناك من لا يرى مانعًا من القول بأن المودَع عنده يلتزم بالالتزامين في نفس الوقت[2]، الحفظ والرد، فالأول التزام بوسيلة، والثاني التزام بتحقيق نتيجة، ومنه في حالة عدم وفاء المودَع عنده بأحد الالتزامين، مثاله لم يقم بحفظ ورد البضاعة نتيجة لهلاكهما أو تلفهما، هنا يمكن له التخلص من المسؤولية إذا أثبت أنه قد بذل العناية المطلوبة منه، أو أنه أثبت أن هلاك أو تلف البضاعة كان لسبب أجنبي[3].

تقوم المسؤولية التقصيرية لمقاول المناولة المينائية باعتباره مقاولًا أو وكيلًا أو مودَعًا عنده، عندما يقوم المقاول أو تابعيه بأعمال غير مشروعة، والتي تكون خارج نطاق الالتزامات التعاقدية، وهذا في الحالات التي يرتكب فيها المناول أعمال غش أو إهمال أو تقصير، مما يستلزم التعويض على أساس المسؤولية التقصيرية، وليس على أساس المسؤولية العقدية[4].

بالتالي، فإن المودَع عنده يلتزم التزامًا بنتيجة، أي رد البضاعة في الحالة التي تسلمها، فعند تسلمه للبضاعة دون تحفظات يُفترض أنه تسلمها بالحالة أو الكمية الموصوفة في سند الشحن، فالقرينة هنا بسيطة، وإذا لم يثبت عكسها يكون مسؤولًا عن البضائع، ولكي يُعفى من المسؤولية يجب أن يقدم الدليل على الحادثة المفاجئة أو القوة القاهرة[5].

1-جمال بلعابد، صلاح الدين كافي، المرجع السابق، ص 69

2-كريد مريم، المرجع السابق، ص 186

3-كريد مريم، المرجع نفسه ، ص ص 186-187

4-جمال بلعابد، صلاح الدين كافي، المرجع السابق، ص 69

5-شايح الوجو كريمة، لهدريب آسية، زكيري ماجدة، المرجع سابق، ص 45

المطلب الثاني

إعفاءات مقاول المناولة المينائية من المسؤولية

يعد مقاول المناولة المينائيةمسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع، حيث يُسأل المقاول عن خطئه سواء على أساس المسؤولية العقدية أو التقصيرية، ومع ذلك نجد حالات قانونية يُعفى فيها المقاول من المسؤولية **(الفرع الأول)** ،كما يجوز للأطراف الاتفاق على إعفاء أحدهم من المسؤولية وهو ما يُعرف بأسباب الإعفاء الاتفاقية**(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

الإعفاءات القانونية من المسؤولية لمقاول المناولة المينائية

يعتبر التزام المقاول وفق أحكام القانون البحري هو التزام ببذل عناية، فإنه يسأل عن الأعمال التي يباشرها بموجب عقد المناولة المينائية، فيكون مسؤولاً عن أخطائه وخطأ تابعيه من ثم فإن سبيل المقاول لدفع مسؤوليته يكون بإثبات أنه بذل العناية الواجبة، وهي عناية الشخص العادي (المقاول العادي)، من المقرر وفق أحكام القواعد العامة أن المدين يُعفى من مسؤوليته إذا كان الضرر قد وقع نتيجة سبب أجنبي لا يد له فيه فيكون غير ملزم بتعويض هذا الضرر طبقاً لنص المادة 176 من القانون المدني الجزائري، حيث يتمسك مقاول المناولة بالسبب الأجنبي لدفع مسؤوليته فإنه يتعين عليه إثباته، بالإضافة إلى ذلك إثبات أن وقوع الضرر يرجع إلى سبب لا يد له أو لأحد تابعيه فيه[1]، فثمة أسباب إعفاء من المسؤولية ترجع إلى ذات البضاعة **(أولا)**، وأخرى خارجية أي يعود الضرر إلى سبب أجنبي **(ثانيا)**.

أولاً: أسباب الإعفاء التي تتعلق بالبضاعة

يتعين على الشاحن أن يقدم البضاعة خالية من العيوب التي تسبب هلاكها أو تلفها، كما يتعين عليه مراعاة كفاية تغليف البضاعة على وجه يسمح لها ليس فقط بتحمل مخاطر

1-طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق ،ص 109.

الرحلة البحرية وإنما أيضاً عمليات تداولها بمعرفة مقاول المناولة، كما يقتضي واجب المحافظة على البضاعة أن تحمل الطرود علامات وبيانات كافية حتى يتسنى للمقاول اتخاذ ما قد يستلزمه تداول بعض أنواع البضائع من احتياطات، واستعمال أدوات تصلح لطبيعة ووزن البضاعة، وبعد إخلال الشاحن بهذه الالتزامات سببا لإعفاء المقاول من مسؤوليته، بسبب العيبالذاتي للبضاعة[1]، أو لانعدام وعدم كفاية التغليف، أو لعدم كفاية أو إتقان العلامات.

1- العيب الذاتي للبضاعة:

يُقصد بعيب البضاعة أي شيء ناشئ عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون تدخل من المقاول إلى هلاك البضاعة أو تلفها، مثل الاشتعال التلقائي أو التخمر، وجانب من الفقه يعتبر عيباً في البضاعة كونها هشة قابلة للكسر، لأنه قد يكون تداولها تم بطريقة معيبة بما يجعل المقاول مسؤولاً، وإما نتيجة إهمال من الشاحن، عندما يعمد بالبضاعة إلى المقاول بدون تغليف أو دون أن يبيّن على غلافها الخارجي تلك الطبيعة، وهو إهمال يستبعد معه خطأ المقاول.

يُعفى المقاول من المسؤولية إذا أثبت العيب الذاتي للبضاعة والعلاقة السببية بينه وبين الضرر اللاحق بالبضاعة، وإن كان ذلك لا ينفي أنه يقع على المقاول واجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة، كما يكون على الشاحن إخطار المقاول حين يتطلب الأمر اتخاذ احتياطات خاصة[2]

2- انعدام وعدم كفاية التغليف:

يُعتبر خطأ من جانب الشاحن أن يُصدر بضاعة مغلفة تغليفاً معيباً أو دون تغليف كافي، فوجوب وكفاية التغليف ليس فقط لضمان حفظ البضائع، وإنما أيضاً لحمايتها خلال

1-زكراو يحموادي، المرجع السابق، ص 85.

2-زكراو يحموادي، المرجع نفسه، ص ص 85-86.

المرحلة البحرية أثناء تداولها خلال عمليات الشحن، التفريغ، الرص، الفك، فالتغليف يختلف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وطبيعة الرحلة ومدتها، فما يعتبر تغليفاً كافياً بالنسبة لنوع معين من البضاعة قد لا يُعتبر كذلك بالنسبة لنوع آخر، كما يجب أن يكون التغليف من الصلابة والمتانة بحيث يتحمل ما قد تتعرض له عند الرص في العنابر من البضائع المجاورة، أو قد يتعرض له من التغيرات الجوية التي تحدثأثناء الطريق، مثلا صناديق الكرتون تعتبر غير كافية للبضائع، حيث تؤثر عليها رطوبة الجو أثناء عمليات الشحن والتفريغ التي تحصل في الميناء[1].

المقاول لا يُعفى من المسؤولية إلا إذا تعلق الأمر بضعف التغليف غير العادي مثل استعمال أدوات قديمة أو صناديق مفككة، وذلك دون التغليف الذي، حتى لو كان ناقصاً، فإنه يتفق مع عادات التجارة فيقع على المناول في مثل هذه الأحوال اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلفيات بقدر الإمكان، كاستعمال طبلية لتفريغ أجولةالأسمنت بدلاً من الخطأ، فيكون مسؤولاً إذا أهمل هذه الاحتياطات الخاصة.

لإعفاء المقاول من المسؤولية لا بد من إثبات عدم كفاية التغليف وعلاقة السببية بينه وبين الضرر الذي لحق البضاعة، لا شك أنه يستفيد في هذا الصدد من التحفظات الكتابية المثبتة على سند الشحن والتي يكون الناقل دونها لتفادي قرينة التسليم المطابق، مثلها أنالصناديق مفككة أو غير محكمة أو أن محتوياتها ظاهرة أو أن الأجولة غير محكمة الربط أو الحياكة، فيحصل غالباً أن تعتبر المحاكم سبب الهلاك هو عيب التغليف، في جانب آخر إلى خطأ المقاول، فتقسم المسؤولية بين الشاحن والمقاول بقدر ما ساهم كل منهما في إحداث الضرر، أي أن إثبات المقاول للسبب الأجنبي في هذه الحالة إنما يعفيه جزئياً من المسؤولية[2].

1- طيب إبراهيم ويس، المرجع السابق، ص 111.

2- طيب إبراهيم وبس، المرجع نفسه ، ص ص 111-112.

نصت المادة 752 من القانون البحري على البيانات التي تذكر في سند الشحن، على الأخص البيانات الضرورية والرئيسية للتعريف بالبضائع، عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها، على أساس التصريح الكتابي للشاحن، وبعد ضمانا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع.

توجب المادة 15 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978 المعروفة بقواعد هامبورج أن يتضمن سند الشحن فيما يتضمن الطبيعة العامة للبضائع، العلامات اللازمة للتعريف بالبضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة للبضائع إن كانت لها هذه الصفة وعدد الطرود أو القطع ووزن البضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر وكل ذلك تطبيقا للبيانات التي يقدمها الشاحن، كما توجد اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، في المادة الثالثة منها أن يتضمن بيانات سند الشحن العلامات الرئيسية اللازمة للتحقيق من نوع البضاعة، وذلك طبقا لما يقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدء في شحن هذه البضائع، على أن تكون هذه العلامات مطبوعة أو موضوعة بأية طريقة أخرى ظاهرة على البضائع غير الملتصقة أو على الصناديق أو الأغلفة المعبأة فيها البضائع، بحيث تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر، ومن ثم فإن عدم كفاية أو إتقان العلامات المسند إلى الشاحن يؤدي إلى إعفاء المقاول من المسؤولية إذا ترتب على ذلك هلاك البضاعة أو تلفها، ويتعين على المقاول إثبات عدم كفاية أو إتقان العلامات وعلاقة السببية بينذلك الضرر اللاحق بالبضاعة، وهو إعفاء تام في حالة عدم وجودأي خطأ من جانب المقاول وجزئي في الحالة العكسية[1].

ثانيا: أسباب الإعفاء الخارجية.

هي أسباب إعفاء لا تتعلق بذات البضاعة، ومنها القوة القاهرة، فعل المضرور، وفعل الغير.

1-زكراوي حموادي، المرجع السابق، ص ص 88-89.

1- القوة القاهرة.

تعتبر القوة القاهرة كل أمر لا يمكن توقعه ولا يمكن دفعه ويجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، بحيث يشترط حتى يكون الحدث قوة قاهرة أن يكون غير ممكن التوقع وغير ممكن الدفع، وبالنسبة للشرط الأول وهو عدم إمكانية التوقع، فإنه إذا أمكن توقع الحادث حتى لو استحال دفعه لم يكن قوة قاهرة أو حادثًا فجائيًا، ويجب أن يكون عدم التوقع وقت العقد حتى ولو أمكن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ، أما الشرط الثاني فهو يتمثل في استحالة الدفع، فإنه إذا أمكن دفع الحادث حتى لو استحال توقعه لم يكن قوة قاهرة أو حادثًا فجائيًا، كما يجب أن يكون من شأن الحادث أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، وأن تكون الاستحالة مطلقة ولا يشترط أن تكون الاستحالة مادية بل يمكن أن تكون معنوية.

يقع على المدين إثبات القوة القاهرة، وتقدير ما إذا كانت الواقعة المدعى بها تعتبر قوة قاهرة، هو تقدير موضوعي تملكه محكمة الموضوع ما دامت قد أقامت قضاءها على أسباب مبررة، وإثبات القوة القاهرة يقع على عاتق الناقل، ومن ثم فإنه في حالة تحققها يُعفى الناقل بقوة القانون[1]، من الأسباب التي يدفع بها المقاول عادة المسؤولية عن نفسه ما يلي:

الحوادث الطبيعية: وهي الظروف الجوية كالمطر، الرياح واضطراب البحر، والتي تحصل بصفة دورية وفي مواعيد معلومة لا تعد قوة قاهرة باعتبار أنه ليس لها خصائصها، ومن ثم لا تعفي المقاول من المسؤولية، قضت المحكمة العليا الجزائرية بأن العاصفة البحرية التي لا تتعدى 7 درجات على سلم بوفور وفقًا للخبرة القضائية لا تعتبر من حالات القوة القاهرة[2].

- الاضراب: لا يعتبر الاضراب في ذاته قوة قاهرة ما دام كان من الممكنتوقعه ولو كان من شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام صعبًا، والإضراب في الأصل هو مجرد نزاع بين

1-آيت شيخ صارة، أكساس سيليا، المرجع السابق، ص 74.

2-زكراوي حموادي، المرجع السابق، ص 101.

صاحب العمل والعمال، يشب غالبًا بعد مفاوضات طويلة يمكن إنهاؤها بتنازلات مالية، كما أن الإضراب لا يعفي المقاول من المسؤولية إذا كان لم يفعل ما في مقدوره لتجنبه أو كان راجعًا إلى خطئه.

– الحريق: الحريق كثير الوقوع على الأرصفة، هو لا يكون بذاته قوة قاهرة ولا يؤدي بالتالي إلى إعفاء المقاول من المسؤولية، إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه، لذلك يجب على المقاول أن يثبت سبب الحريق، فكل حريق مجهول السبب لا يمكن اعتباره حادثًا مفاجئًا، بالتالي فإنه يؤدي إلى مسؤولية المقاول.

– الحرب: الحرب بذاتها لا تعد قوة قاهرة تعفي المقاول من تنفيذ التزاماته، وإنما تعفيه وقائع الحرب المحددة التي لها خصائص القوة القاهرة، وعليه إثبات أن الظروف الناشئة عن الحرب والتي جعلت التنفيذ مستحيلاً غير ممكن توقعها أو دفعها[1].

2 – فعل المضرور:

إذا وقع الضرر بفعل المضرور لا يكون ثمة مسؤول إذ المضرور هو الذي ألحق بنفسه الضرر وكان هذا بفعله، سواء كان هذا الفعل خطأ أو غير خطأ، أما إذا وقع من المدعى عليه خطأ ثابت أو مفترض، فإنه لكي يُعفى من المسؤولية يتعين أن يكون فعل المضرور مكونًا لخطأ وأن يكون له شأن في إحداث الضرر[2].

إذا استغرق خطأ المدعى عليه خطأ المضرور كانت مسؤولية المدعى عليه كاملة، أما إذا لم يستغرق أحد الخطأ بين الخطأ والآخر فتكون أمام ما يسمى بالخطأ المشترك، فتكون مسؤولية كل من المدعى عليه والمضرور بالتساوي، إذا تعدد المدعى عليهم توزع المسؤولية عليهم وعلى المضرور بحسب تعدد الرؤوس[3]

3– فعل الغير:

1–زكراوي حموادي، المرجع السابق ، ص ص 92–93.

2–بريهموش أميمة، المرجع السابق، ص 70.

3–بريهموش أميمة، المرجع نفسه،ص ص 70–71.

إذا كان فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر يكون هو المسؤول عنه حتى وإن لم يكن الخطأ من قبل الغير سببًا للإعفاء من المسؤولية، ويجب الاعتداد بخطأ الغير كسبب لإعفاء المقاول نص عليه القانون، ألا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه مسؤولًا عنهم[1].

الفرع الثاني

الإعفاءات الاتفاقية لمقاول المناولة من المسؤولية.

يمكن إعفاء مقاول المناولة إذا تم الاتفاق في العقد صراحة على ذلك أو نصت بنود العقد على تنفيذ التعويض في حالة عدم التزام المقاول تنفيذ التزاماته التعاقدية، غير أنه لا يجوز للمدين أن يشترط إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم، عليه فإن حسب المادة 178 فقرة 1 مدن القانون المدني الجزائري، لا يجوز لمقاول المناولة المينائية أن يشترط إعفاءه من المسؤولية الناجمة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من أشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه اتجاه طالب الخدمة[2]، لم يقر القانون البحري الجزائري بطلان شروط إعفاء مقاول المناولة من المسؤولية بالتالي لا مناص من القول بوجوب الأخذ بالقواعد العامة في هذا الصدد والتي يمكن الاتفاق على إعفاء مقاول المناولة من المسؤولية ولكن يتحفظ خاصة مع وجود مبدأتحديد المسؤولية، أما بخصوص جواز تحديد مسؤولية مقاول المناولة، فإن الأمر يختلف، إذ ثمة قيد على هذا الاتفاق، حيث أقرت المادة 916 من القانون البحري سريان أحكام تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل البحري المنصوص عليها في المادة 805 من نفس القانون البحري الجزائري على مقاول المناولة المينائية والتي يسمح بها عقد المناولة المنائية، يترتب عن ذلك بطلان أي شرط يعقد المناولة المينائية تتضمن تحديد مسؤولية المقاول بأقل مما هو محدد قانونا.

1-مزعاش عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 324.

2-بن حفاف حورية، عميش مريم، المرجع السابق، ص ص 190-191.

بالمقابل يجوز الاتفاق على تحديد المسؤولية بما يجاوز ما يفرضه القانون، كما أن تحريم المشرع أي اتفاق من شأنه تحديد مسؤولية المقاول بأقل مما حدد قانونا، لا يعني بالضرورة تحريم شروط الإعفاء من المسؤولية، على أساس أن المشرع قد أورد صراحة تحديد مسؤولية الناقل البحري، وكذا بطلان إعفائه من المسؤولية أما بالنسبة لمقاول المناولة فقد اقتصر بصدده على تحديد المسؤولية دون ذكر بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية، وهذا يتنافى مع مبدأ المساواة مع الناقل البحري، إذ من غير المعقول أن يستفيد المقاول من مبدأ تحديد المسؤولية التي أقرها المشرع للناقل البحري، بالمقابل يحق للمقاول أن يضع بند في العقد يعفيه من المسؤولية بينما لا يحق للناقل البحري فعل ذلك[1].

فالأصل إذن هو حرية المتعاقدين في تعديل قواعد المسؤولية العقدية، وذلك في حدود القانون والنظام العام والآداب العامة، للمدين أن يعفي نفسه من المسؤولية العقدية، على أن مثل هذا الاتفاق غير جائز إذا كان عدم تنفيذ المدين للالتزام التعاقدي ناشئا عن غشه أو عن خطئه الجسيم، إذ يعد ذلك اتفاقا مخالفا للنظام العام ولكن يجوز للمدين أن يعفي نفسه من المسؤولية عن عمل الغير حتى لو كان هذا العمل غشا أو خطأ جسيما[2].

1-مزعاش عبد الرحيم، المرجع السابق ، ص ص325-324.

2-زكراوي حموادي، مرجع سابق، ص 96.

خاتمة

موضوع عقد المناولة المينائية موضوع ذو أهمية بالغة، إذ يحتل مكانة مرموقة في مجال التجارة العالمية، فهو بمثابة عصب التجارة البحرية للدول سواء على النطاق الدولي نظراً لحجم السلع وكميات المبادلات التجارية التي تتم بين مختلف الدول من خلال عقد المناولة المينائية، والمشرع الجزائري قد أخذ في القانون البحري غالبية مواده من اتفاقية بروكسل والقانون الفرنسي في خصوص مهام ومسؤوليات مقاول المناولة المينائية.

بالرجوع الى النظام القانوني المنظم لعقد المناولة المينائيةيتضح ان طبيعة هذا العقد تستلزم تحديد دقيق لمهام المقاول المينائي ومسؤولياته تجاه باقي الأطراف اذ يناط به تنفيذ عملية الشحن و التفريغ و النقل داخل الميناء،وفق التزامات محددة تختلف باختلاف طبيعة البضائع و وسائل المناولة المستعملة .ويكتسي هذا التحديد أهمية بالغة في ضبط العلاقة التعاقدية و توزيع المسؤوليات القانونية بما يضمن سلامة الأداء و تحقيق التوازن بين الأطراف المتعاقدة .

ومن بين أهم النتائج التي تم التوصل إليها من خلال دراستنا لهذا الموضوع هي:

– أن عقد المناولة المينائية هو عقد رضائي زمني يجمع بين التزامات الأطراف، هم المقاول، الشاحن، والناقل البحري، والمرسل إليه، وهو من العقود الملزمة للجانبين، لأن التزامات الناقل بالاستلام والشحن والرَصّ والتفريغ والنقل ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن، وهو يعد عقداً تجارياً بالنسبة للناقل ومدنياً بالنسبة للشاحن ما لم يكن الشاحن تاجرا.

– كما أنه عقد يثبت بسند الشحن، وقد اشترط المشرع أن يتضمن هذا السند مجموعة من البيانات لتكون حجة قانونية بين طرفيه أو الغير الذي آل إليه هذا السند بطرق مشروعة وقانونية.

– عقد المناولة المينائية يتم بين الأطراف، هم المقاول والمتعاقد مع المقاولة الذي قد يكون الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه.

– تعددت النظريات بشأن الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية، فذهبت النظرية الأولى إلى اعتباره عقد نقل، وذلك بالنظر للأنشطة التي يقوم بها المقاول مختلطة، أي برية وبحرية، فيشبهه تارةً بناقل بحري وتارةً بناقل بري، وذهبت النظرية الثانية إلى أن هذا العقد يعتبر عقد عمل، وأن المقاول يعتبر ناقلاً تابعاً للناقل، واعتبرت النظرية الثالثة أن العقد عقد وديعة، بينما اتجهت الرابعة إلى القول بأنه عقد وكالة، وذهبت نظرية أخرى إلى القول بأنه عقد مقاولة، وهذه الأخيرة هي التي أخذ بها أغلبية الفقه والقضاء، وهي التي تتفق مع واقع عقد المناولة المينائية.

–التزامات مقاول المناولة إما أعمال مادية وتشمل الالتزامات بشحن البضاعة ورصّها وتستيفها وتفريغها، أعمالقانونية وتشمل الوكالة والوديعة، أما بالنسبة للمتعاقد مع المقاول فيلتزم بأن يؤدي له ما يستحقه من أجر، وتمكينه من أداء العمل وتسليمه.

– كما أن المشرع الجزائري حدد مسؤولية مقاول المناولة، أنها مسؤولية حسب نص المادة 915 من القانون البحري الجزائري، وأن المقاول يكون مسؤولاً أمام من طلب خدماته.

ومن أهم الاقتراحات التي نقترحها في هذا الموضوع:

– على المشرع الجزائري تعديل بعض النصوص وتدارك بعض النقائص وسن قوانين تتماشى مع الحركة الاقتصادية، بالإضافة إلى الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية كاتفاقية هامبورغ، خاصة أن الجزائر من الدول الشاحنة، ومواكبة التطور الحاصل في ميدان التجارة البحرية.

– يجب على المشرع الجزائري وضع تعريف دقيق لعقد المناولة المينائية، كما على المشرع الجزائري إضافة مواد أخرى لتنظيم أحكام عقد المناولة المينائية كونها من العقود المهمة التي تبرم على مستوى الموانئ.

– تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ كالشحن والتفريغ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.

– يجب تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة بشكل واضح لتفادي التأويلات مع مراعاة الخصوصية المزدوجة بين القانون العام والخاص.

– تحديث المنظومة القانونية البحرية والمينائية بشكل مستمر لمواكبة التحديات المستجدة.

قائمة المراجع

أولاً: الرسائل والمذكرات الجامعية

1-رسائل الدكتوراه:

1-أعرب كميلة ،النظام القانوني لعقد نقل البضائع بحرا دراسة مقارنة ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون ،تخصص قانون ،جامعة مولود معمري ،كلية الحقوق و العلوم السياسية ،تيزي وزو ، 2025.

2_بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010.

3- بشوش يوسف، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع وفقًا للقانون الجزائري والاتفاقية الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

4- حوباد حياة، علاقة المرسل إليه بأعوان النقل البحري (المناول – المشون)، رسالة دكتوراه في العلوم، تخصص القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 2، 2017-2018.

5- زكراويحموادي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018-2019.

6- كريد مريم، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، 2020.

2- المذكرات الجامعية :

أ-مذكرات الماجستير:

1-مقراني اكرام ،بوشريط بشرى، المناولة في الصفقات العمومية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، تخصص قانون عام اقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، 2020-2021.

2- طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.

ب- مذكرات الماستر:

1- أيت شيخ صارة، أكساس سيليا، التنظيم القانوني لعقد المناولة البحرية في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون ، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج البويرة، 2021-2022.

2- بلعابد جمال، كافي صلاح الدين، المناولة المينائية في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2021.

3- بن حفاف حورية، عميش مريم، نشاط مقاول المناولة المينائية بين التشريع والواقع، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، 2020-2021.

4- بريهموش أميمة، عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون بحري ومينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2021-2022.

5- دحمان وسام، كريمة بوعادل، عقد النقل البحري للبضائع على ضوء الاتفاقية الدولية والتشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون خاص معمق، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة بومرداس، 2021-2022.

6- رزاي نهاد، مسؤولية الناقل في عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري ميناء، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2021.

7- زناجي آسية، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أكلي محند أولحاج، البويرة، 2014-2015.

8- شايح الوجه كريمة، لهدريب أسية، زكيري ماجدة، مسؤولية مقاول المناولة، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2022.

9- سلطان أميرة، مسلاوي مروة، تحديد مسؤولية مقاولة المناولة، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2023.

10- مصطفاي حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماستر في القانون، تخصص قانون اقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي سعيدة، 2015-2016.

ثانياً: المقالات

1- بن حمو فتح الدين، "**آثار عقد المناولة المينائية**"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2014، ص ص 307 – 320.

2- زكراويحموادي، "**الأشخاص البريون للسفينة**"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 5، 2017، ص ص 59 – 70.

3- شيخي محمد أمين، "**وكيل السفينة في عقد النقل البحري**"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، 2016، ص ص 95 – 113.

4- عزايز إلهام، "**أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن**"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 5، العدد 1، 2018، ص ص 79 – 91.

5- عفرة حياة، "**عقد المناولة المينائية في ظل التعديلات الواردة على التشريع البحري الجزائري**"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، 2017، ص ص 24 – 52.

6- قرور شهيناز، "**النظام القانوني لوكيل العبور كمساهم في تنظيم عملية النقل البحري**"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 11، العدد 3، 2020، ص ص 240 – 263.

7- كريد مريم، "**الالتزامات المادية لمقاولة الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع**"، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 50، 2018، ص ص 393 – 405.

8- كريد مريم، "**أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقًا للقانون الجزائري والاتفاقية الدولية**"، مجلة المعيار، المجلد 24، العدد 52، 2020، ص ص 563 – 578.

ثالثًا: المداخلات

1- حوباد حياة، "دور مقاولة التشوين في الموانئ الجزائرية بين التشريع والواقع العملي"، مداخلة ملقاة في الملتقى الوطني الموسوم بـ"خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق"، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 10 فيفري 2022.

2- مزعاش عبد الرحيم، "المسؤولية المدنية لمقاولة المناولة المينائية في ظل القانون البحري الجزائري"، مداخلة ملقاة في الملتقى الوطني "خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1، 10 فيفري 2022.

رابعا:النصوص القانونية

أ-النصوص التشريعية

1- أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ،يتضمن القانون المدني ،جريدة رسمية عدد 75،صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975(معدل و متمم).

2-أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 يناير 1975 ،يتضمن القانون التجاري ،جريدة رسمية عدد 101،صادر بتاريخ 19ديسمبر 1975 (معدل ومتمم).

3-أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976،يتضمن القانون البحري ،جريدة رسمية عدد 29 ،صادر بتاريخ 10 أبريل 1977(معدل و متمم).

4-أمر رقم 96-27 مؤرخ في 09 ديسمبر 1996، متعلق بالقانون التجاري ،جريدة رسمية عدد77،صادر بتاريخ 11 ديسمبر 1996(معدل و متمم).

ب-النصوص التنظيمية

-مرسوم تنفيذي رقم 08-363 مؤرخ في 08 نوفمبر 2008، يتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة و التشوين في الموانئ ،جريدة رسمية عدد 64، صادر بتاريخ 17نوفمبر 2008.

كلمة شكر	
إهداء	
مقدمة:	01
الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد المناولة الميناءية	03
المبحث الأول: مفهوم عقد المناولة الميناءية	04
المطلب الأول: التعريف بعقد المناولة الميناءية	04
الفرع الأول: المقصود بعقد المناولة الميناءية	04
أولا: التعريف الفقهي لعقد المناولة الميناءية	04
ثانيا:التعريف القانوني لعقد المناولة الميناءية	07
الفرع الثاني: خصائص عقد المناولة الميناءية	08
أولا:عقد المناولة الميناءية عقد رضائي	09
ثانيا:عقد المناولة المنائية عقد ملزم لجانبين	09
ثالثا:عقد المناولة الميناءية عقد معاوضة	10
رابعا:عقد المناولة الميناءيةعقد فوري	10
خامسا :عقد المناولة الميناءية من عقود القانون الخاص	12
سادسا:عقد المناولة الميناءية عقد مقاولة	13
سابعا:عقد المناولة الميناءية عقد تجاري	13
الفرع الثالث: تمييز عقد المناولة الميناءية عن العقود المشابهة لها	14
أولا:تمييز عقد المناولة الميناءية عن عقد الوكالة	14
ثانيا :تمييز عقد المناولة الميناءيةعن عقد الوديعة	15
ثالثا :تمييز عقد المناولة الميناءية عن عقد النقل البحري للبضائع	15
رابعا:تمييز عقد المناولة الميناءية عن عقد المناولة في الصفقات العمومية	16

خامسا :تمييز عقد المناولة الميناائية عن عقد التشوين	17
سادسا:تمييز عقد المناولة الميناائيةعن عقد العمل	19
المطلب الثاني: أطراف عقد المناولة الميناائية	20
الفرع الأول: مقاول المناولة الميناائية	20
الفرع الثاني: الشاحن في عقد المناولة الميناائية	23
الفرع الثالث: الناقل في عقد المناولة الميناائية	26
الفرع الرابع: المرسل إليه في عقد المناولة الميناائية	27
الفرع الخامس: الوكلاء البحريون في عقد المناولة الميناائية	30
المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لعقد المناولة الميناائية	32
المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد المناولة الميناائية حسب النظرية التقليدية	32
الفرع الأول: نظرية عقد النقل	33
أولا :عقد المناولة الميناائية عقد نقل بحري	33
ثانيا:عقد المناولة الميناائية عقد نقل بري	34
الفرع الثاني: نظرية عقد العمل	36
الفرع الثالث: نظرية عقد الوديعة	37
الفرع الرابع: نظرية عقد الوكالة	39
المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد المناولة الميناائية حسب النظرية الحديثة	40
الفرع الأول: نظرية عقد المقاولة	40
أولا:تجنب ماوجه الى النظريات السابقة من نقد	41
ثانيا :اتفاق نظرية المقاولة مع واقع عمليات المناولة	41
الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري	43
الفصل الثاني: **آثار عقد المناولة الميناائية**	45
المبحث الأول: التزامات أطراف عقد المناولة الميناائية	46
المطلب الأول: التزامات مقاول المناولة الميناائية	46

الفرع الأول: الأعمال المادية لمقاول المناولة المينائية	46
أولا :شحن البضائع على متن السفينة	47
ثانيا:رص وتستيف البضائع داخل السفينة	50
ثالثا:فك البضائع	52
رابعا:تفريغ البضائع	52
خامسا :الالتزام بالمحافظة على البضائع	54
الفرع الثاني: الأعمال القانونية لمقاول المناولة المينائية	56
أولا :الوكالة	56
ثانيا :الوديعة	57
المطلب الثاني: التزامات المتعاقد مع مقاول المناولة المينائية	58
الفرع الأول: الالتزام بدفع الأجرة	59
الفرع الثاني: الالتزامات الأخرى الخاصة بالناقل والشاحن والمرسل إليه	65
أولا:التزامات الناقل	66
ثانيا:التزامات الشاحن	68
ثالثا :التزامات المرسل اليه	70
المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية	72
المطلب الأول: أساس مسؤولية المقاول	72
الفرع الأول: مسؤولية مقاول المناولة المينائية كمقاول	73
الفرع الثاني: مسؤولية مقاول المناولة المينائية كوكيل	75
الفرع الثالث: مسؤولية مقاول المناولة المينائية كمودع	78
المطلب الثاني: إعفاءات مقاول المناولة المينائية من المسؤولية	80
الفرع الأول: الإعفاءات القانونية من المسؤولية لمقاول المناولة المينائية	80
أولا :أسباب الاعفاء التي تتعلق بالبضاعة	80
ثانيا: أسباب الاعفاء الخارجية	81
الفرع الثاني: الإعفاءات الاتفاقية لمقاول المناولة من المسؤولية	86

خاتمة	88
قائمة المراجع	91
الفهرس	96

الملخص

في ظل التحولات الاقتصادية وتطور حركة النقل البحري اصبحت المناولة المينائية جزءا اساسيا من دور حياة البضائع داخل الموانئ، حيث تتكفل بها مؤسسات متخصصة تعمل على ضمان السرعة والفعالية في عمليات الشحن والتفريغ والنقل داخل الميناء ومن هنا برزت اهمية تنظيم هذا النشاط من خلال عقد المناولة المينائية.

لا يعتبر عقد المناولة المينائية مجرد إتفاق تقني، بل هو إطار قانوني معقد يجمع بين الجوانب الإدارية التجارية والفنية وهو ما يتطلب تنظيما دقيقا يضمن التوازن بين الأطراف، كما أن تطوير هذا العقد يتطلب تحديثا للتشريعات المينائية وتعزيز رقابة الدولة والتكوين الفني للمقاولين من أجل تحسين أداء الموانئ وتسهيل حركة التجارة البحرية.