

نشاط مقاول الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية

*Loading and unloading contractor activity in Algerian port*بوقدوم زينب^{1*}، لنكار محمود²¹ جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة (الجزائر)، z.boukadoum@univ-skikda.dz

مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر

² جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة (الجزائر)، m.lankar@univ-skikda.dz

مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر

تاريخ النشر: 04 / 11 / 2025

تاريخ القبول: 18 / 07 / 2025

تاريخ الإستلام: 30 / 05 / 2025

ملخص:

إن عملية نقل البضائع عن طريق البحر تعتمد على مجموعة من العمليات ممثلة في شحن وتفريغ البضاعة والتي يتولاها مجموعة من المتدخلين ومن بين هذه العمليات لدينا المناولة المينائية أو ما تسمى بعقد الشحن والتفريغ، والتي نظمت من خلال نصوص المواد 912 إلى 919 من القانون البحري الجزائري. إن الهدف من دراسة موضوع نشاط مقاول الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية هو معرفة الدور الحقيقي الذي يلعبه مقاول الشحن والتفريغ في تسهيل عملية النقل البحري للبضائع وهذا من خلال التعرض للالتزامات المترتبة على نشاط المقاول والمسؤولية الملقاة على عاتقه و أيضا تهدف الدراسة الى تحديد الاشكالات القانونية للمقاول من الناحية العملية. وتعتبر هذه النصوص أثناء تحليلنا لها بأنها في ظاهرها واضحة ولكن في الحقيقة فهي تطرح إشكالات كثيرة منها إشكالية التداخل بين دور مقاول الشحن والتفريغ ومقاول التشوين، وأيضا إشكالية تحديد متى تبدأ عمليات الشحن والتفريغ ومتى تنتهي، لكن الإشكال الجوهرى يتمثل في صعوبة تحديد التزامات مقاول الشحن والتفريغ والآثار المترتبة عنها، إضافة إلى هذا فإن النشاطات التجارية وبالأخص عمليات الشحن والتفريغ لا تزال محتكرة عمليا من طرف الميناء على الرغم من رفع الاحتكار من الناحية القانونية.

الكلمات المفتاحية: البضائع؛ الميناء؛ تفريغ؛ شحن.

Abstract:

The process of transporting goods by sea depends on many operations, mainly through loading and unloading goods, as the latter is carried out by a group of workers, including port handling operations, which are organized by the Algerian legislator in Maritime Code from the article 912 to article 919.

When we analyzed these texts, it became clear to us that, they appear clear to apply, but in fact, we found a lot of problems, such as overlapping responsibilities of stevedoring contractor and delivery contractor, There is also the problem of determining when the loading and unloading operations begin and when they end. However, the fundamental problem is that the obligations of the stevedoring contractor are difficult to determine. In addition to this, the commercial activities, especially loading and unloading operations, are still practically monopolized by the port, despite the legal lifting of the monopoly.

Keywords: cargo; loading; port; unloading

1. مقدمة

نظرا للأهمية الكبرى للنقل البحري والذي يقوم أساسا على عقد يطلق عليه عقد النقل البحري، فهذا الأخير متعلق بالضرورة بتنفيذ عقد الشحن والتفريغ إذ يعتبر نقطة بداية ونهاية لعقد النقل البحري وحتما لا يمكن أن تكون واردات بدون عملية التفريغ ولا صادرات دون عملية الشحن.

ان السير الحسن لعملية نقل البضائع بحرا تباشر خلالها عدة عمليات منها عملية الشحن والتفريغ وهذه الأخيرة تعرف بأنها مجموعة من العمليات المتسلسلة والمتتابعة تتكون من عمليات مادية من شحن البضائع ورصها وعمليات فك البضائع وتفريغها وعمليات قانونية كالوكالة والوديعة والمسؤول عن هذه العمليات هو شخص كفء، محترف ومسؤول يقوم بالمهام الموكلة إليه على أتم وجه، وهو مقاول المناولة المينائية أو مقاول الشحن والتفريغ ومحل دراستنا هو نشاط هذا الأخير من خلال القانون البحري وهل يا ترى له دور فعال في الموانئ الجزائرية.

ان الهدف من دراسة موضوع نشاط مقاول الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية هو معرفة الالتزامات المترتبة على نشاط المقاول والمسؤولية الملقاة على عاتقه و ايضا تهدف الدراسة الى تحديد الاشكالات القانونية للمقاول من الناحية العملية.

لقد اعتمدنا في دراستنا لهذا الموضوع المنهج الوصفي والتحليلي بحيث قمنا بوصف الموضوع من خلال تطرقنا الى مجموعة من المفاهيم المتعلقة بعقد الشحن والتفريغ والعمليات المرتبطة به ارتباطا وثيقا و اعتمدنا التحليل لنصوص تنظيمية المتعلقة بتنظيم مهنة مقاول الشحن والتفريغ والعمليات التي يقوم بها من خلال القانون البحري الجزائري.

من خلال ما تقدم ذكره ارتأينا أن نطرح الإشكالية التالية:

ما مدى المام المشرع الجزائري بالأحكام المنظمة لمقاول الشحن والتفريغ من حيث الالتزامات والمسؤولية اتجاه طالب خدماته نصا وتطبيقا ؟ وماهي المسؤولية الملقاة على عاتقه؟

سيتم الإجابة على التساؤلات المطروحة في محورين:

المحور الأول: التزامات وحقوق مقاول الشحن والتفريغ

المحور الثاني: الأحكام المتعلقة بمسؤولية مقاول الشحن والتفريغ

1.1. التزامات وحقوق مقاول الشحن والتفريغ

لم يقم المشرع الجزائري بتعريف عقد الشحن والتفريغ في القانون البحري الجزائري وإنما اكتفى بالنص على العمليات التي يتضمنها هذا العقد على خلاف التشريع المقارن كالفرنسي والمصري اللذين جمعا بين العمليات التي تدخل ضمن الشحن والتفريغ والعمليات التي تدخل في عقد التشوين في إطار عقد واحد يطلق عليه عقد الشحن والتفريغ.

يرتب عقد الشحن و التفريغ كباقي العقود التزامات في ذمة كل من مقاول الشحن والتفريغ ومن طلب خدماته على حد سواء وهذا حسب المادة 921 من القانون البحري (قانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن القانون البحري).

1.2 التزامات مقال الشحن والتفريغ

عرف مقال الشحن والتفريغ من طرف الفقهاء على أنه الشخص الذي يعهد له عمليات الشحن والتفريغ للبضائع المتواجدة على متن السفينة و يقوم بمساعدته أشخاص متخصصين بأدوات عالية الجودة ومركبات خاصة مثل الروافع والصنادل (أعراب، 12022، صفحة 268).

إذن المناولة المينائية أو عقد الشحن والتفريغ يشمل العمليات الواقعة على البضاعة من شحن و رص وتفكيك وانزال، ايضا عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات حسب نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري و التي تنص على "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصها وفكها وانزالها و عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات و اخذها"

ومن خلال ما سيأتي سنقوم بتحديد الالتزامات الواقعة على عاتق مقال الشحن والتفريغ في فرعين التزامات مادية (فرع أول) والالتزامات قانونية (فرع ثان).

1.1.2 الالتزامات المادية لمقال الشحن والتفريغ

سنقوم بدراسة الالتزامات المادية لمقال الشحن والتفريغ كالتالي:

1.1.1.2 شحن البضاعة:

يقصد بعملية شحن البضاعة، تلك التي ترفع من على الرصيف وتوضع على ظهر السفينة وهنا لا يهم الوسيلة المستعملة لهذه العملية، ففي الغالب يتم شحن البضاعة من خلال ما يسمى بروافع السفينة (بن حمو، 2017، صفحة 310). ففي حالة السفينة قادرة على أن ترسو بالقرب من الرصيف، و يتم شحن البضاعة أيضا بأنواع عديدة من الوسائل منها الرافعات العائمة، الخراطيم، المرفأ إذا كانت البضاعة سوائل كالبترول أو النيبذ، أو يمكن أن تكون من خلال مصاعد خاصة في حالة شحن الفحم في بعض الموانئ الإنجليزية أما إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب كالقمح فهي تصب في السفينة مباشرة عن طريق أقماع خاصة وهناك وسائل جديدة للشحن استحدثت بظهور Lash, Mothers and daughters Pallet ships (ويس، 2017، الصفحات 178-179) أنواع جديدة للسفن منها

علاوة على ذلك استخدمت الحاويات في تحميل البضائع نتيجة لتطور صناعة السفن منذ النصف الأخير من القرن الماضي وهذا تمهيدا لشحن البضاعة على سطح السفينة ولهذا برزت سفن مختصة في مثل هذا النوع من النقل نظرا لإيجابياتها منها ما يتعلق بتقليل أو تخفيض نفقات النقل من حيث تغليف البضاعة وشحنها وتفريغها هذا من جهة، ومن حيث اختصار مدة الرحلة البحرية من جهة أخرى.

هذا وتنص المادة 50 من القانون الفرنسي لعام (القانون الفرنسي رقم 420/66 المؤرخ في 18 جوان 1966، 1966) على العمليات المادية التي يقوم بها مقال الشحن والتفريغ وهي كل العمليات التي تحقق وضع البضاعة على السطح وتفريغها، بما في ذلك وضعها على البر وفي الحظائر والتي تكون عمليات ضرورية سابقة أو لاحقة.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه المادة تطبق على كل من المشون و مقال المناولة في فرنسا من حيث ممارستها للأعمال المادية (آيت الغازي، 2013، صفحة 78)؛ أما عن الإجراءات المتبعة في شحن البضاعة ففي هذه الحالة

يقوم الشاحن بتقديم بيان قبل شحن البضاعة يسمى ببيان الشحن يتضمن النص على نوع البضاعة التي ستشحن والكمية والذاتية.

وبعدها يقوم الناقل أو ممثله القانوني (وكيله) بالاطلاع على بيان الشحن والتدقيق في المعلومات المسجلة، في الأخير يسلم الشاحن إذا بالشحن تخول له بأن يسلم البضاعة إلى الناقل أو وكيله على متن السفينة (زكراوي، 2019، صفحة 56)، وهذا الأخير يقوم بتسليم الشاحن بوثيقة تسمى الإيصال المؤقت، والتي تضم مجموعة من الأوراق محفوظة في دفتر مطبوع يطلق عليه تذكرة السطح وتستبدل وثيقة الإيصال المؤقت عند الإبحار بوثيقة تسمى سند الشحن مستوفية لجميع الشروط القانونية، وسند الشحن على نوعان إما سند شحن اعتيادي أو سند شحن مشحون.

توضع البضائع المشحونة في عنابر السفينة ولا يستعمل السطح من أجل وضع البضائع وهذا لعدة أسباب منها السرقة أو التلف أو السقوط في البحر وقد تتعرض السفينة لخطر فقدان التوازن يؤدي إلى غرقها. يمكن للناقل البحري شحن البضاعة من سطح السفينة إذا أذن الشاحن له بذلك كتابيا فيلجأ بالتالي أغلبية الشاحنون بطلب رص البضاعة على سطح السفينة من أجل التهرب من دفع أقساط تأمين أكبر وطمعا في أجور نقل أقل الأحوال العادية (زكراوي، 2019، صفحة 57).

2.1.1.2 الرص والتستيف:

تعرف عملية رص البضائع بتوزيعها وترتيبها وتستيفها في عنابر السفينة للحفاظ على توازن السفينة و تفاديا لخطر هلاك أو تلف البضاعة خلال الرحلة البحرية (طه، 2006، صفحة 136).

يقصد أيضا بعملية رص وتستيف البضاعة ترتيبها وتنظيمها في شكل جيد لوقايتها من خطر التلف أو الهلاك أثناء الرحلة البحرية ويأخذ بعين الاعتبار طريقة توزيعها في العنابر في الحالات السابقة الذكر أو على سطح السفينة في الحالات الأخرى التي يجوز فيها ذلك وهذا من أجل الحفاظ على توازن السفينة (آيت الغازي، 2013، صفحة 80).

و على الناقل أن يلتزم بذلك لأنه في الحالة التي تكون فيها عملية الرص مشيية بعيب، فهذا يحتمل أن تؤثر على توازن السفينة وسلامتها وبذلك تستطيع أن تسبب ضررا للبضاعة المشحونة وتجعل السفينة غير صالحة للسفر.

وتجدر الإشارة إلى أن عملية الرص تختلف حسب نوع البضاعة، فهناك بضائع وجب تهويتها جيدا وبضائع تحتاج إلى مكان بارد لرصها وبضائع أخرى يمكن رصها من خلال ربطها بالحبال أو بعضها ببعض دون الحاجة إلى عنابر، وهناك بضائع قابلة للكسر كالبراميل التي تتضمن زيتا أو عسلا أو غيرهما من السوائل تحتاج إلى قدر كبير من العناية في تستيفها.

في الأخير، إن عملية الرص ليست فقط عملية تكديس البضائع في عنابر السفينة بإحكام وترتيب بل يقصد بها الرص الآمن (آيت الغازي، 2013، صفحة 81).

تعتبر عملية الفصل بين البضائع بقطع خشبية أو وضع قماش سميك عليها من أجل الحفاظ عليها من اهتزازات السفينة أو مياه البحر أو حرارة الآلات من أجل عدم تلفها أو تضررها من العمليات التي تدخل ضمن عملية رص البضائع وهذه الأخيرة تعد من وظائف الربان الفنية الملزم بها مدة الرحلة البحرية بأكملها.

3.1.1.2 فك البضاعة:

يلتزم الناقل عند الوصول بفك البضاعة، وتندرج عملية فك البضاعة بين عمليات النقل البحري، ذلك أن تسليم المرسل إليه البضاعة وهو التسليم الذي ينتهي به عقد النقل البحري، يقتضي لحصوله تفريغ البضاعة من السفينة، وهذا التفريغ لا يتسنى إتمامه قبل فك البضاعة وإخراجها من العنابر، ففي ميناء الشحن تحصل عملية رص البضاعة و تستيفها في عنابر السفينة لتجنيبها خطر الهلاك أو التلف خلال المرحلة البحرية، وفي ميناء التفريغ تحصل العملية العكسية وهي فك البضاعة (آيت الغازي، 2013، صفحة 86).

4.1.1.2 تفريغ البضاعة:

يقصد بعملية تفريغ البضاعة و انزالها من على متن السفينة إلى رصيف الميناء أو الموانئ أو الصنادل وهذا على حسب نوع كل بضاعة، إذ بذلك تعد عملية التفريغ هي تلك العملية التي تقابل عملية الشحن التي تتم في ميناء الشحن، و عملية تفريغ البضاعة باعتبارها واقعة مادية، فإنها تثبت بكافة طرق الإثبات.

و الملاحظ أن هناك عملية أخرى مرتبطة بعملية التفريغ وهي فك البضائع، حيث أنه لا يمكن تفريغ البضاعة من السفينة بدون فكها وإخراجها من العنابر، وتقع على عاتق الناقل القيام بها، فعملية فك البضاعة تقابلها في ميناء الشحن رص البضاعة، بالإضافة إلى هذا فإن الأخطاء التي تقع أثناء فك البضاعة هي نفسها الأخطاء التي تقع أثناء رص البضاعة وتعد هذه الأخطاء مثلها مثل الأخطاء تجارية لا ملاحية.

في هذه المرحلة أي التفريغ، وجب ألا نخلط بينها وبين عملية التسليم، فالفرق أن الأول هو عمل مادي يتم به التسليم الفعلي للبضاعة، والثاني يعد عمل قانوني إذ ينقضي معه عقد النقل البحري (بن حمو، 2017، صفحة 311).

من الطبيعي أن يكون تفريغ البضائع المشحونة قبل تسليمها لكن يمكن عكس العملية وذلك بتسليم البضاعة قبل تفريغها وذلك باتفاق مسبق بين الشاحن والناقل وهذه العملية تتم تحت روافع السفينة مع التزام الشاحن بتفريغ البضاعة لكن هذه الصيغة من التعامل لم تجزها مجموعة من القوانين الداخلية واتفاقية بروكسل، لكن لا يجوز الاتفاق بين الناقل والشاحن على تسليم البضاعة قبل فكها وإخراجها من العنابر مع العلم أن عملية الفك عند التفريغ مقابلة لعملية الرص عند الشحن، إن عمليتي الشحن والتفريغ تقعان على عاتق الناقل حصرا ويعدان من النظام العام.

والملاحظ أنه إذا لم تكن عملية الشحن والتفريغ تمت بروافع السفينة، فإن هذه العملية تتم بواسطة مقاول الشحن والتفريغ و يعمل على وجه الاستقلال باتفاق مسبق بينهما (حاطوم، 2011، صفحة 91).

2.2 الالتزامات القانونية لمقاول الشحن والتفريغ

1.2.2 الوكالة:

يمكن الإنابة عن الناقل من طرف مقاول الشحن والتفريغ في أن يستلم البضاعة من الشاحن أو في تسليمها للمرسل إليه، بالإضافة لهذا يمكن لمقاول الشحن والتفريغ أن ينوب عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل (آيت الغازي، 2013، صفحة 80).

2.2.2 الوديعة:

يباشر مقاول الشحن والتفريغ بحفظ البضاعة ورقابتها وحراستها بموجب عقد الوديعة وفقا لاتفاق صريح، أو وفق ما سار عليه العرف في الميناء، وتشمل رقابة البضاعة ابتداء من إجراء الشحن عندما يتسلمها مقاول الشحن والتفريغ من الشاحن وصولا إلى عملية التفريغ أثناء تسليمها للمرسل إليه (آيت الغازي، 2013، الصفحات 94-95). نخلص إذن بأن عقد الوديعة بإمكانه أن يتحلل إلى عدة التزامات، ممثلة في حفظ البضائع ورقابتها وحراستها.

فبالتالي لا يجب الخلط بين واجب الحفظ الذي يعتبر التزاما يقع على عاتق مقاول الشحن والتفريغ أثناء أداءه لأعماله المادية هذا من جهة ومن جهة أخرى حفظ البضاعة باعتباره جزء من الوديعة وما يقتضيه من رقابة وحراسة البضاعة والذي يكون بالأساس هدف المتعاقدين.

إن الإلتزام بحفظ البضاعة مع قيام الوديعة يشمل جميع المراحل التي تمر عليها البضاعة من ميناء الشحن أثناء شحنها وصولا إلى ميناء التفريغ أثناء تفريغها وتسليمها للمرسل إليه.

وتجب الإشارة إلى أن المشرع الفرنسي كان واضحا في تحديد هذه الأعمال القانونية انطلاقا من المادة 51 من قانون 1966 والتي نصت على أنه يستدعي مقاول الشحن والتفريغ للقيام بعمليات لحساب السفينة والشاحن والمرسل إليه.

3.2 حقوق مقاول الشحن والتفريغ

إن مقابل الالتزامات المادية التي تقع على عاتق مقاول الشحن والتفريغ هو دفع مقابل ذلك من طرف كل من المتعاقدين مع مقاول الشحن والتفريغ إما ناقلا أو شاحنا أو مرسلا إليه.

1.3.2 تحصيل الأجر

إن مقاول الشحن والتفريغ كما ذكرنا سابقا يتقاضى أجر مقابل الخدمات المادية أو القانونية أو كلاهما معا المقدمة من طرفه، فبالتالي يعتبر عقد الشحن والتفريغ من عقود المعاوضة أي التزام أو عمل يقابله حق وهو الأجر، وهو ما جاء في نص المادتين 913 (المادة 913 من القانون البحري الجزائري 05/98): "تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتفضي الى دفع مقابل "و 921 (المادة 921 من القانون البحري الجزائري 05/98): من القانون البحري الجزائري والتي مفاده أن الأجرة تدفع من طرف الناقل والشاحن لمقاول الشحن والتفريغ في ميناء الشحن وتدفع من طرف المرسل إليه في ميناء التفريغ، وكيفية دفع الأجرة والاجراءات المرتبطة بها وجب أن تكون مذكورة في شروط سند الشحن، وهذا الأخير هو الذي يحدد ويوضح إذا كانت الأجرة المقدمة لمقاول الشحن والتفريغ مستحقة الأداء أم لا من طرف الشاحن أو المرسل إليه وهو ما يطلق عليه شرط "تحمل الشاحن أو المرسل إليه المخاطر والمصاريف" حيث يلتزم الأطراف باحترام كل ما جاء في وثيقة سند الشحن، فهذه الأخيرة إذا تضمنت شرط استحقاق أجرة الشحن والتي من بينها أجرة مقاول الشحن والتفريغ في ميناء الشحن، فللمقاول الحق في طلب الوفاء بالأجرة من قبل الشاحن حتى قبل بدأ عملية الشحن، وبالمقابل، ففي حالة ففي حالة تضمنت وثيقة سند الشحن شرط استحقاق الأجرة في ميناء التفريغ، فللمقاول الحق في طلب الوفاء بها من قبل المرسل إليه، أما في الحالة التي لا يتقاضى فيها مقاول الشحن والتفريغ أجره في ميناء التفريغ من قبل المرسل إليه أثناء تسليمه له البضاعة، لا يمكن له الرجوع على الشاحن في ميناء الشحن بطلبه الوفاء بالأجرة.

2.3.2. ضمان الحق في الأجر وامتياز

كما ذكرنا سابقا، يعتبر المتعاقد مع مقال الشحن والتفريغ ملزم بدفع الأجرة لهذا الأخير.

إن مقال الشحن والتفريغ يمكنه اللجوء إلى القضاء والمطالبة بحقه المتمثل في الأجر سواء في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل.

أ- في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه (مالك البضاعة): لا يحق لمقال الشحن والتفريغ أن يحبس البضاعة المشحونة لاستيفاء حقه في الأجر وهذا في حالة المصاريف المتعلقة بعملية الشحن، لأن هذه الأخيرة لا تستحق إلا عند الشحن معناه عندما ينتهي المقال من التزامه ولا تكون في حيازته ولكن في الحالة التي يجوز للمقال نسخ سند الشحن موقع عليها من الريان، فللمقال الحق في عدم تنفيذ العقد ورفض تسليم وثيقة سند الشحن للشاحن إلى غاية دفعه للأجرة، وبهذا فإن المقال لا يحتاج إلى ضمانات من أجل استيفاء أجرة الشحن إذا كانت مستحقة الوفاء خلال شحن البضاعة بسبب حصول المقال على الأجرة مسبقا أو في حالة حصول مقال الشحن والتفريغ الأجرة عند ميناء التفريغ وهذا في حالة اتفاق بينهما على أن يدفع جزء من الأجرة مسبقا والجزء الباقي يدفع عند الوصول، وفي حالة تقاعس الطرف المتعاقد مع المقال، يمكن لهذا الأخير أن يحبس البضاعة التي بحوزته إلى غاية تسلمه للأجرة وهذا بسبب حق الامتياز على البضاعة التي قام بشحنها وتفريغها ويكون هذا عن طريق طلب إذن بإيداع البضاعة من قاضي الاستعجال والعكس في حالة مصاريف التفريغ، فإن المقال له حق الامتناع عن تسلم البضاعة أي له الحق في الحبس وحق الامتياز لأن البضاعة هنا تكون في يد المقال.

فيما يخص حق الحبس، فمقال الشحن والتفريغ له الحق في حبس البضاعة في ميناء التفريغ إلى حين استيفاء دينه، ويحق له الامتناع عن تسليم البضاعة المفرغة للمرسل إليه إلى حين تسلمه للأجرة، ويتم تنفيذ حق الحبس في مستودعات خارج السفينة.

أما فيما يخص حق الامتياز، فإنه بالنظر إلى فحوى نص المادة 201 قانون مدني جزائري، نجد أنه إذا كان مقال الشحن والتفريغ تحمل مصاريف إضافية وهذا حفاظا على البضاعة أثناء قيامه بعمليات الشحن والتفريغ، يكون له حق الامتياز، علاوة على ذلك يمكنه بيع البضاعة ولكن قبل وضعها في المستودعات وهذا قبل انقضاء مدة شهرين طبقا لنص المادة 795 ق ب ج والتي تنص على "يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة ويمكن كذلك بيع البضائع غير المطالب بها قبل وضعها في المستودع وقبل انقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف ايداعها تزيد عن قيمتها" وفي حالة قابلية البضاعة للتلف أو قيمة البضاعة حين ايداعها تفوق قيمتها الأصلية، وبالمقابل فإن الدعوى المتعلقة بقيمة أجرة الحمولة أو البضاعة تتقادم بمرور سنتين ابتداء من اليوم الواجب فيه تسليم البضاعة، وحق الامتياز معرض للبطلان في حالة عدم رفع الشخص الذي يطالب بحق الامتياز دعوى قضائية في مدة 15 يوم من إجراء التفريغ وهذا قبل أن تصبح البضاعة المفرغة من السفينة في يد الغير (كريد، 2020، صفحة 159).

ب- في حالة تعاقد المقال مع الناقل: في هذه الحالة مصاريف عملية الشحن والتفريغ واجبة الأداء من طرف الناقل البحري حتى في حالة وقوع عبثها على مالك البضاعة في نهاية عملية الشحن والتفريغ بسبب شرط حدده سند الشحن مسبقا (ويس، 2017، صفحة 93).

III. الأحكام المتعلقة بمسؤولية مقاول الشحن والتفريغ

سنقوم بتحديد المسؤولية الواقعة على عاتق مقاول الشحن والتفريغ وذلك بالنظر إلى نوع وطبيعة الالتزامات الموكلة له، فتقوم إذن مسؤوليته إما أثناء قيامه بأعمال المقاول أو الوكالة أو الوديعة.

1.3 أساس قيام مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ

إن قيام مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ تقوم إما على أساس أنه مقاول (فرع أول) أو وكيل (فرع ثاني)، أو مودع عنه (فرع ثالث)

1.1.3 قيام مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ باعتباره مقاول

في حالة قيام مقاول الشحن والتفريغ بالعمليات المادية الملزم القيام بها، فيعد بالتالي مسؤول عن كل الأخطاء التي يرتكبها أثناء قيامه بتلك العمليات المادية من شحن، رص، تستيف، فك، تفريغ مهما كان الخطأ المرتكب (فعل أو امتناع) و يعتبر التزام مقاول الشحن والتفريغ في هذه الحالة هو التزام ببذل عناية أي أنه لا يحقق النتيجة المرجوة ولكن وجب عليه الأخذ بكل الاحتياطات اللازمة من أجل القيام بالعمليات المادية على أكمل وجه، أيضا على المدعي أن يثبت خطأ مقاول الشحن والتفريغ ومسؤوليته أثناء قيامه بالعمليات المادية (زكراوي، 2019، صفحة 80).

2.1.3: قيام مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ باعتباره وكيل

في حالة ما إذا وكل مقاول الشحن والتفريغ عن المرسل إليه في تلقي البضاعة يجب بذل جهد من أجل المحافظة على حقوق موكله، فإذا ما تم اكتشاف تلف أو نقص في البضاعة من طرف المقاول أثناء استلامها من عند الناقل وإغفاله عن التبليغ واتخاذ تحفظات أثناء اكتشاف النقائص يعد خطأ في شؤون الوكالة. ويجب أن تتخذ التحفظات وفق الشكل والميعاد المحدد قانونا ويعتبر التزام الوكيل أثناء تنفيذ عقد الوكالة التزاما ببذل عناية وليس التزاما بتحقيق نتيجة، وبالتالي إذا أثبت الموكل خطأ العقدي يحق له المطالبة بالتعويض.

وإذا كان السبب أجنبي يمكن للمقاول الوكيل نفي مسؤوليته، ويمكن له أيضا إثبات تنفيذ الالتزام عينيا. يجوز كذلك الاتفاق على التشديد من مسؤولية المقاول الوكيل أو التخفيف منها أو إعفائه كليا من المسؤولية.

إن مضمون التزام المقاول هو التزام بتحقيق نتيجة أي يقع على المرسل إليه (الموكل) عبء إثبات خطأ المقاول (الوكيل) وهذا في حالة اغفال هذا الأخير في اتخاذه تحفظات ضد الناقل ويعتبر هذا دليل لا يمكن اثباته عمليا.

وبالتالي فإن مقاول الشحن والتفريغ يثبت خطأه في مواجهة موكله بعدم تقديم دليل على أنه قام بالتحفظات (زكراوي، 2019، صفحة 82). إن استلام المقاول البضائع من طرف الرّبان وهي تالفة ودون اتخاذه للتحفظات اللازمة تحمله المسؤولية ويعد بأنه ارتكب خطأ أثناء تنفيذه للوكالة وبالتالي يحق للمرسل إليه المطالبة بالتعويض عن النتائج الضارة التي لحقت ببضاعته.

وكنتيجة لذلك يفقد الموكل حق الرجوع على الناقل، لأن التحفظات في حالة عدم اتخاذه في وقتها المناسب والمفروض أن تكون البضاعة سلمت في حالتها المطابقة لشروط سند الشحن للمقاول، وبهذا يمكن

للمرسل إليه إثبات النقص الذي حصل للبضاعة وهي بين يدي المفاوض ويمكن لهذا الأخير أن يثبت العكس ويحتج بأن النقص الذي حصل، قد حصل للبضاعة خلال المرحلة البحرية وليس أثناء استلامه من طرف موكله.

3.1.3 قيام مسؤولية مفاوض الشحن والتفريغ باعتباره مودع عنده

يمكن أن يعهد لمفاوض الشحن والتفريغ عمل قانوني يطلق عليه اسم الوديعة معناها حفظ البضاعة وردها، وتعرف أيضا الوديعة على أنها عقد يلتزم به شخص بأن يسلم له آخر شيء ويقوم بحفظه ويرده كما هو. وحتى نقول بأنه هناك وديعة يجب أن يحصل التسليم من المودع والتسلم من المودع عنده وهذا هو القصد أو الهدف من عقد الوديعة، وفي حالة عدم اتضاح هذا القصد بشكل جيد عند كلا المتعاقدين فيطبق عقد آخر غير عقد الوديعة.

يقع على المتعاقدين على حد سواء التزامين، الأول يلتزم بحفظ البضاعة والثاني يلتزم برد البضاعة ولكن نوع الإلتزام الأول هو إلتزام ببذل عناية في حين الثاني هو التزام بتحقيق نتيجة (زكراوي، 2019، الصفحات 83-84).

2.3 الإشكالات المترتبة على تطبيق أحكام مسؤولية مفاوض الشحن والتفريغ من الجانب العملي

إن تطبيق أحكام مسؤولية مفاوض الشحن والتفريغ تطرح مجموعة من التساؤلات من الجانب العملي نذكرها فيما يلي:

1.2.3 حالات اعفاء مفاوض الشحن والتفريغ من المسؤولية ومن مبدأ تحديدها

تعد حالات الإعفاء من المسؤولية تلك التي إذا توافرت احداها، تؤدي بالتالي لقيام مسؤولية مفاوض الشحن والتفريغ وهذه الحالات تكون إما قانونية أو اتفاقية. أما عن المقصود بمبدأ تحديد المسؤولية فمعناه تحديد سقف التعويض حتى ولو تجاوزت قيمة الضرر ذلك التعويض.

أولاً: حالات قانونية

وفق نصوص القانون البحري، يعتبر التزام مفاوض الشحن والتفريغ هو التزام ببذل عناية، وبذلك فإنه يكون مسؤولاً عن الأعمال التي يقوم عن أخطائه وأخطاء التابعين له تحت عقد الشحن والتفريغ. ومن أجل دفع هذه المسؤولية يتعين على مفاوض الشحن والتفريغ أن يثبت بأنه بذل عناية وهي عناية الرجل العادي (ويس، 2017، صفحة 107).

وفق القواعد العامة، يعفى المدين من مسؤوليته إذا أثبت عدم امكانيته التنفيذ راجعة لأسباب لا يد له فيها. وهذه الأسباب قد تكون مرتبطة بالبضاعة وقد تكون لأسباب خارجية.

أ-أسباب متعلقة بالبضاعة ذاتها:

يجب تقديم البضاعة خالية من العيوب التي يمكن التسبب في هلاكها أو تلفها من طرف الشاحن، كما يجب عليه الحرص على تغليف البضاعة جيداً على نحو يسمح لها بتحمل مخاطر الرحلة البحرية وعمليات تداولها بمعرفة مفاوض الشحن و التفريغ (زكراوي، 2019، صفحة 85).

ب-أسباب خارجية:

هي أسباب لا تتعلق بذاتية البضاعة وإنما مرتبطة بأسباب خارجية أو أجنبية متمثلة بالأساس في فعل المضرور، فعل الغير، القوة القاهرة حيث تعد هذه الأخيرة سببا أجنبيا لإعفاء مقاول الشحن والتفريغ من المسؤولية وهذا عندما يتوفر في القوة القاهرة أو الحادث الفجائي شرطين أساسيين وهما أن يكون الحادث الفجائي غير ممكن التوقع وأن يكون غير ممكن الدفع وهذا أخذاً بما جاءت به محكمة النقض المصرية، إضافة إلى هذا يجب أن يكون عدم التوقع مطلقاً وليس نسبياً.

يدخل في نطاق القوة القاهرة، الحالات التالية: الحوادث الطبيعية، الإضراب، الحريق، الحرب؛ أما فيما يخص فعل المضرور فقد يلحق ضرر بالبضاعة بسبب هذا الأخير سواء عن طريق الخطأ أو غير الخطأ (زكراوي، 2019، صفحة 90).

ثانيا: حالات اتفاقية.

صراحة لم ينص المشرع الجزائري على أنه يجوز الاتفاق على إعفاء المقاول من المسؤولية، ولكن نجد نص المادة 917 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه يقع باطلا أي شرط في عقد المناولة المينائية مقتضاه تحديد مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ بأقل مما هو محدد قانوناً.

يمكن إعفاء مقاول الشحن والتفريغ إذا تم الاتفاق في العقد صراحة على ذلك أو نصت بنود العقد على تقييد التعويض في حالة عدم التزام المقاول بتنفيذ التزاماته التعاقدية.

بالمقابل فإنه يجوز الاتفاق على أن يتحمل المدين الآثار المترتبة عن الحادث الفجائي أو القوة القاهرة وهذا طبقاً لنص المادة 178 فقرة 01 من القانون المدني الجزائري (الأمر رقم 58-75 المتضمن القانون المدني الجزائري، المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975).

لقد تناول المشرع في القانون البحري الجزائري أيضاً مبدأ تحديد المسؤولية لمقاول الشحن والتفريغ والتي مفادها أنه يمكن لمقاول الشحن والتفريغ أن يحدد مسؤوليته في حالة حدوث أضرار وخسائر بالبضاعة خلال عمليات الشحن والنقل والتفريغ وهذا عندما يستخدم فيها وسائل الشحن وقوارب التحميل وهذا وفقاً لشروط محددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث من الكتاب الثاني من الأمر 80/76 (الأمر 80/76 المؤرخ في 10/10/1976) المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري.

أما عن الحالات التي لا يكون لمقاول الشحن والتفريغ الحق في تحديد مسؤوليته أو بعبارة أخرى يحرم من تحديدها، فهنا يكون التحديد القانوني لمسؤولية المقاول مبني على فكرتين وهما: فكرة التوازن بين مصلحة كل من طالب الخدمة والمقاول والفكرة الثانية هي افتراض حسن النية من قبل المقاول وهو بصدد تنفيذه لالتزاماته و في حالة العكس أي قيام المقاول أو من ينوبه بسلوك إرادي سيء (فعل أو امتناع) يؤدي إلى الاختلال بالتوازن، ففي هذه الحالة لا يحق للمقاول أن يتمسك بتحديد المسؤولية ويحرم منها (حمدي، 2002،،، صفحة 235).

2.2.3 التداخل بين مسؤولية الناقل البحري ومقاول الشحن والتفريغ

الأصل أن الالتزامات هي في الأصل للناقل البحري ولكن هذا الأخير يعهد لها لمقاول الشحن والتفريغ والنتائج المترتبة على هذا التداخل نوردتها كما يلي:

أولاً: بالنسبة لصاحب الحق في البضاعة (حرمانه من دعوى مباشرة ضد مقال الشحن والتفريغ).

رغم كونه طرفاً في عقد النقل البحري للبضائع يحرم المرسل إليه من دعوى مباشرة ضد مقال الشحن والتفريغ، إذا لحقت بالبضاعة خسائر، وبموجب خبرة تثبت بأنها وقعت فعلاً أثناء العمليات التي تكفلها، إلا في حالة ما نص أنه هو نفسه المتعاقد مع المقال صراحة.

من الناحية العملية، فإن المرسل إليه أي صاحب البضاعة يرجع على الناقل، على اعتبار أنه المتعاقد معه و هذا بسبب أن عقد النقل البحري للبضائع، يبدأ سريانه من التكفل بالبضاعة من قبل الناقل إلى حين تسليمها للمرسل إليه أو من يمثله قانوناً، إضافة إلى هذا وبعد إثبات وقوع الأضرار والخسائر وهذا بالرجوع إلى نص المادة 802 من القانون البحري الجزائري التي مفادها أن الناقل تقوم مسؤوليته المفترضة ولا يمكنه التملص منها حتى ولو يثبت إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في المادة 803 من القانون البحري الجزائري، يدفع بتحديد المسؤولية استناداً إلى المادة 805.

بعد تحديد المسؤولية، ودفع الناقل مبلغ التعويض عن الأضرار التي لحقت بالبضاعة إلى شخص المرسل إليه أو صاحب الحق فيها، يرجع الناقل البحري على مقال الشحن والتفريغ بدعوى تسمى دعوى الرجوع، إلا في حالة تقديم مقال الشحن والتفريغ ما يثبت بأنه لم يتعاقد مع الناقل البحري أصلاً (مبروك، 2002، صفحة 175).

ثانياً: بالنسبة للناقل البحري (يسند له خسائر أو أضرار تسبب فيها مقال الشحن والتفريغ).

بالإضافة إلى حرمان المرسل إليه، صاحب الحق في البضاعة أصلاً، من دعوى مباشرة ضد مقال الشحن والتفريغ، في حالة وقوع خسائر أو أضرار للبضاعة، رغم كونه صاحب المصلحة في الدعوى الأصلية، من النتائج السلبية لتداخل مسؤولية المقال مع الناقل، إسناد خسائر وأضرار قد يكون الأول هو المتسبب فيها وليس الثاني.

فأثناء قيامه بعمليات المناولة المينائية، غالباً ما تصاب البضائع بخسائر وأضرار، خاصة عمليات الشحن والتفريغ التي تدخل ضمن نطاق عقد النقل البحري للبضائع سواء في القانون البحري الجزائري، أو معاهدة بروكسل الدولية لسنة 1924 أو قواعد "هامبورغ" لسنة 1978.

السؤال المطروح لمن تسند المسؤولية؟

نفرد هنا بين حالتين نوردتهما في نقطتين: الحالة الأولى هي حالة اتخاذ مقال الشحن والتفريغ تحفظات ضد الناقل والحالة الثانية هي الحالة العكسية أي عدم اتخاذ المقال لتحفظات ضد الناقل

الحالة الأولى/ حالة اتخاذ مقال الشحن والتفريغ تحفظات ضد الناقل البحري

يتخذ مقال الشحن والتفريغ جميع التحفظات على السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضورياً. إذا تعاقد المقال مع الناقل فيكون في هذه الحالة الناقل فيكون مسؤولاً تجاه الشاحن أو المرسل إليه وله أن يرجع على المقال في الأضرار التي أصابت البضاعة بسبب خطاه أو قصيره. (مبروك، 2002، صفحة 175).

الحالة الثانية/ حالة عدم اتخاذ المقال تحفظات ضد الناقل البحري

لقد نصت المادة 790 من القانون البحري الجزائري على انه في حالة حصول خسائر او اضرار للبضاعة فان المرسل اليه او ممثله يقوم بتبليغ الناقل او من يمثله كتابيا وهذا يحصل في ميناء التحميل اما قبل او في وقت تسليم البضاعة وفي حالة عدم وجود هذا الاجراء فتعد البضاعة مستلمة كما جاءت في وثيقة الشحن الى حين ثبوت العكس.

١٧. خاتمة:

يعد موضوع نشاط مقاول الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية من أهم المواضيع التي نص عليها تعديل القانون البحري الجزائري سنة 1998 والتي تناول فيه العمليات المادية والقانونية التي يقوم بها مقاول الشحن والتفريغ ومن خلال دراسة هذا الموضوع توصلنا لمجموعة من النتائج أهمها:

- لقد ميز المشرع الجزائري بين مهام مقاول الشحن والتفريغ و مهام مقاول التشوين إلا أنه لاحظنا من خلال تحليلنا للنصوص القانونية بأن مهام كل منهما متداخلة و يصعب التمييز بينهما.
- حدد المشرع الجزائري لمقاول الشحن والتفريغ حالات يعفى فيها من المسؤولية .
- استفادة مقاول الشحن والتفريغ من مبدأ تحديد المسؤولية على أساس أن الأعمال التي يقوم بها هذا الأخير هي من صميم أعمال الناقل البحري وبالتالي مادام هذا الأخير يستفيد من هذا المبدأ فنفس الشيء ينطبق على مقاول الشحن والتفريغ.
- التداخل بين مسؤولية الناقل البحري ومقاول الشحن والتفريغ ومن النتائج المترتبة على هذا التداخل هو حرمان صاحب الحق في البضاعة من دعوى مباشرة ضد مقاول الشحن والتفريغ و اسناد خسائر و أضرار للناقل البحري على أساس أن مقاول الشحن والتفريغ هو المتسبب فيها.

التوصيات:

- وجب على المشرع الجزائري الفصل حقيقة في نشاط كل من مقاول الشحن والتفريغ ومقاول التشوين.
- وجب على المشرع عدم إحالة النصوص القانونية في حالات اعفاء مقاول الشحن والتفريغ من المسؤولية إلى النصوص التي تخص الحالات المقررة للناقل البحري.
- سن نصوص قانونية تحمي الطرف المتعاقد من مقاول الشحن والتفريغ من التمسك بعدم مسؤوليته عن الأخطاء التي يقوم بها أثناء القيام بعمله.
- انصاف مقاول التشوين فيما يخص مسألة تحديد المسؤولية مثله مثل مقاول الشحن والتفريغ مادام لا يمكن التفرقة والتمييز بين العمليات التي يقوم بها وهما بصدد تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع.

المراجع:

المادة 921 من القانون البحري الجزائري 05/98: (بلا تاريخ).
حمودي زكراوي. (2019). نظام المناولة والتشوين في القانون البحري. رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية. تلمسان، بجامعة أبي بكر بلقايد.

الأمر 80/76 لمؤرخ في 1976/10/23. (بلا تاريخ). الجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة في 10 أبريل 1977.
الأمر رقم 58-75 المتضمن القانون المدني الجزائري، المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975. (بلا تاريخ). الجريدة الرسمية، 78.

القانون الفرنسي رقم 420/66 المؤرخ في 18 جوان 1966. (1966). عقود الإيجار والنقل البحري . *الجريدة الرسمية*، 5026.

المادة 913 من القانون البحري الجزائري 05/98: (بلا تاريخ).

جميلة مبروك. (2002). الاستغلال المينائي في الموانئ ومسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة. *مذكرة ماجستير*. كلية القانون، جامعة الجزائر.

طبيب ابراهيم ويس. (2017). النظام القانوني للمناولة البحرية. *مجلة المحامي*، 08.

فاطمة آيت الغازي. (2013). -عقد المناولة المينائية بين الإطار التشريعي والواقع العملي-، دراسة مقارنة. الدار البيضاء، المغرب: دار الآفاق المغربية للنشر والتوزيع.

فتح الدين بن حمو . (2017). آثار عقد المناولة المينائية. *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، 04(05).

قانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن القانون البحري. (بلا تاريخ). *الجريدة الرسمية*. 45.

كمال حمدي. (2002). *عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري* (الإصدار الطبعة الثانية). الإسكندرية: منشأة المعارف.

كميلة أعراب. (12022). المناولة المينائية بين التنظيم القانوني والواقع في الجزائر. *الملتقى الوطني الافتراضي بخدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق*.

مريم كريد. (2020). 3 النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري. *أطروحة دكتوراه*، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 01، .

مصطفى كمال طه طه. (2006). *مبادئ القانون البحري* (الإصدار الطبعة الثانية). الإسكندرية: دار الجامعة.

وجدي حاطوم. (2011). *النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية* (الإصدار الطبعة الأولى). المؤسسة الحديثة للكتاب، .