جامعة محمد الصديق بن يحيى- جيجل -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عنوان المذكرة

المسؤولية المدنية الناشئة عن عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري

دراسة حالة ميناء جن جن

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص مهني: قانون بحري ومينائي

إعداد الطالبتين:

- بوجيت أحلام
- سلامنية خولة

إشراف الأستاذ:

د. موكة عبد الكريم

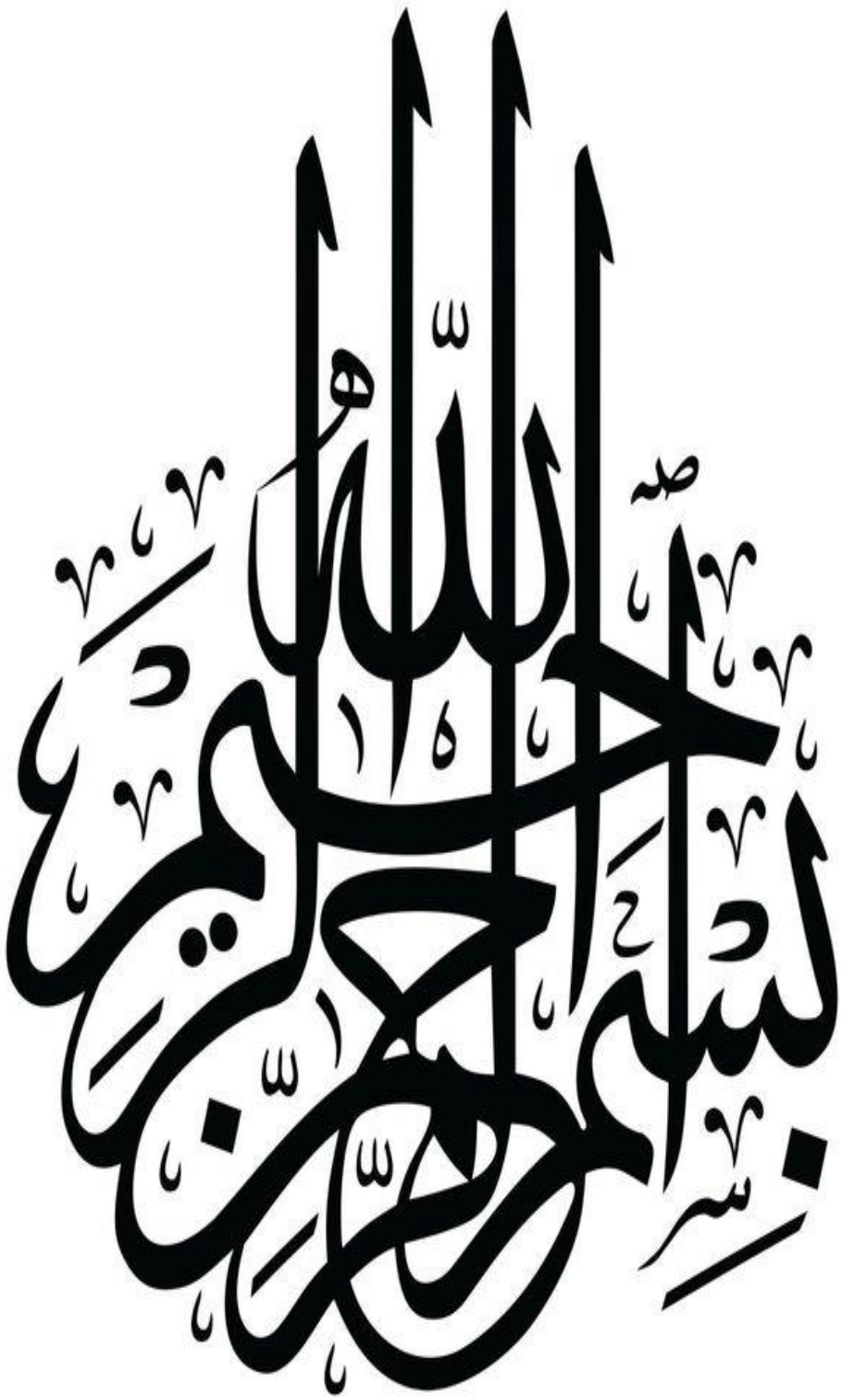
المشرف الميداني :

بوجردة مسعود

لجنة المناقشة:

اللقب والإسم	الرتبة	الجامعة	الصفة
د-عمار فيصل	أستاذ محاضر	جيجل	رئيسا
د.موكة عبد الكريم	أستاذ التعليم العالي	جيجل	مشرفا ومقررا
أ- بوقطوشة وردة	أستاذ مساعد	جيجل	ممتحنا

السـنـة الجـامعية : 2024/2023


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر و تقدير

الحمد لله الذي أعانني على إنجاز هذا العمل المتواضع ووفقني و سدد خطاي ، نحمد الله عز و جل الذي وفقنا في إتمام هذا البحث العلمي ، و الذي ألهنا الصحة و العافية و العزيمة .

فالحمد لله حمدا كثيرا .

أولا، و أتوجه بجزيل الشكر للأستاذ الدكتور المشرف ،

موكة عبد الكريم

على كل ما قدمه لنا من توجيهات و معلومات قيمة ساهمت في إثراء موضوع دراستنا في جوانبها المختلفة، فله جزيل الشكر و الامتنان ،

كما أتقدم بجزيل الشكر خاصة الى الأستاذ المشرف الميداني السيد :

بوجردة مسعود

الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته و معلوماته القيمة ، خاصة مجهوداته و إرشاداته التي ساعدتنا على إنجاز هذا العمل من الجانب التطبيقي من هذه المذكرة.

و أيضا أشكر الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم قبول مناقشة هذا البحث المتواضع .

و كل أساتذة كلية الحقوق و العلوم السياسية الذين كان لهم الفضل طيلة مسارنا الجامعي

2024

أحلام ، خولة.

الإهـــداء

أهدي هذا العمل المتواضع :

إلى الذين قال فيهم سبحانه و تعالى : و بالوالدين إحسانا .

إلى مصدر الامان و إلى من كانت الداعم الأول لتحقيق طموحي ،إلى من كانت ملجائى و يدي اليمنى في هذه المرحلة ،إلى من أبصرت بها الطريق حياتي و إعتزازي بذاتي ، إلى القلب الحنون إلى من كانت دعواتها تحيطني .

أهدي تخرجي لك

أمي الحبيبة

اهداء من إبنتك أحلام

إلى من مهد طريق العلم لي ،إلى من أنار دربي و في كل طريق حتى وصولي إلى هنا

إلى ملهمي و معلمي الأول

أبي العزيز.

شكرا على صبرك و على حبك الذي أستمد قوتي منه

شكرا على كل شيء قدمته لي

إبنتك أحلام.

إلى الحظن و الامان ... إخوتي، شيماء، كوثر، وأخي الوحيد ياسين .

أحـــلام

إهـــــداء

أهدي هذا العمل المتواضع :

إلى الذين قال فيهم سبحانه و تعالى : و بالوالدين احسانا .

إلى أغلى ما في الوجود، إلى أول ما نطق بها اللسان....

إلى نبع الحب و الحنان...

إلى التي دعت لي طيلة هذه السنين...

إلى أمي الحبيبة.

أهدي تخرجي لك .

إبنتك خولة.

لمن ساندني طوال مسيرتي الدراسية، إلى ملهمي و معلمي الأول

أبي الحبيب.

إلى أخوتي الأعزاء :شيماء،أسماء،إسراء،زكرياء.

خولـــة

قائمة المختصرات :

-باللغة العربية :

ص : الصفحة.

ج ر : الجريدة الرسمية.

ص ص : من الصفحة إلى الصفحة

-باللغة الفرنسية:

PAF : police de frontiéres.
PFSO :port facility security officer.
AQS :Algerian Qatari steel.

مقدمة

مقدمة:

يعتبر قطاع النقل البحري اهم قطاع اقتصادي بالنسبة للاقتصاديات الدولية، إذ يعتبر النقل البحري ركيزة أساسية يرتكز عليها الاقتصاد القومي.

يكون عقد النقل البحري للبضائع عند ابرامه بدون اساس حتى يتم ابرام معه عقد الشحن و التفريغ الذي يبدأ و ينتهي بهما غالبا عقد النقل البحري للبضائع إذ لا صادرات دون شحن و لا واردات دون تفريغ.

يتطلب عقد الشحن و التفريغ وجود مقاول محترف و مسؤول يقوم بالمهام الموكلة له على أكمل وجه، حيث نظم المشرع المناولة المينائية في الفصل الاول من الباب الخامس من التقنين البحري من المواد 912 إلى 919[1].

فحسب نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري:" المناولة المينائية عبارة عن عمليات شحن البضائع و رصها و فكها و إنزالها، و عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات و أخذها".

كما نصت المادة 913 من نفس القانون:" تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد و تقضي الى دفع مقابل"[2].

فالمقصود من هذا النص القانوني أن المناولة المينائية هي عبارة عن عقد ملزم للجانبين، يرتب حقوق و التزامات في ذمة الاطراف المتعاقدة (المقاول و المتعاقد معه).

حيث ترجع اهمية عقد المناولة المينائية الى انه في العصر الحديث أصبح لزاما على الناقل، الشاحن أو المرسل اليه طلب خدمات شخص متخصص في ميناء الشحن او التفريغ للقيام بعمليات الشحن، الفك و التفريغ، و بوجود مثل هذا الشخص الذي هو مقاول المناولة

[1]– كميلة أعراب، المناولة المينائية بين التنظيم القانوني و الواقع في الجزائر، ملتقى وطني افتراضي: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، ص 267.

[2]– أنظر المواد 912 ،913، من الأمر76–80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر، عدد 29، الصادر بتاريخ 10 جانفي 1977، معدل ومتمم.

و هو الذي يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة على ظهر السفينة أو انزالها منها، و قد يتولى الى جانب ذلك أعما قانونية متمثلة بالشحن و التفريغ لحساب الشاحن او المرسل اليه او الناقل، فيقصد بالشحن وضع البضاعة على ظهر السفينة اي رفعها من على الرصيف الى ظهر السفينة تمهيدا لوضعها في المكان المعد لها، اما التفريغ فيقصد به انزال البضائع من سياج السفينة الى البر تمهيدا لتسليمها الى المرسل اليه.

عقد المناولة الميناائية عقد رضائي يتكون من تقابل ارادتين فلا يشترط لانعقاده اية شكلية، و هو عقد ملزم لجانبين ينشئ التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين فمن بين الالتزامات مقاول المناولة القيام بمجموعة من الاعمال المادي المتمثلة في عملية الشحن و الرص، التستيف، الفك، و عملية التفريغ، و منها ما يعد اعمالا قانونية كالوكالة و الوديعة، في حين يلتزم المتعاقد معه سواء كان الناقل او الشاحن او المرسل اليه بدفع مقابل للخدمات التي طلبه.

إذا باشر مقاول المناولة الميناائية للاعمال المادية للشحن و التفريغ فهو مسؤول عن كل الاخطاء التي يرتكبها اثناء مناولة البضائع التي تقع عليه وفقا للعقد واجب القيام بشحنها و رصها و تستيفها و فكها و تفريغها، و ذلك مهما كان الفعل او الامتناع الذي يكون ذلك الخطأ و التزام المقاول في هذه الصورة هو التزام ببدل عناية، و من ثم يجب عليه اخذ كافة الاحتياطات اللازمة التي تقرها المهنة بالنسبة لكل بضاعة، و يتعين حتى تترتب مسؤولية المقاول ان يثبت المدعي خطأ المقاول في اداء الاعمال المادية في عقد المناولة[1].

يسأل المقاول عن الاعمال التي يتولاها بسبب خطئه او خطأ تابعيه، و من ثم فان سبيل المقاول لدفع مسؤوليته يكون في اثبات انه بدل العناية الواجبة و هي عناية الرجل العادي الحريص، و بمقتضى القواعد العامة للمسؤولية المدنية يعفى المدين من المسؤولية اذا كان الضرر قد وقع نتيجة سبب اجنبي لا يد له فيه، و اذا تمسك مقاول المناولة بالسبب

[1]– كميلة أعراب، مرجع سابق ، ص 271.

الاجنبي لدفع مسؤوليته يتوجب عليه اثبات ان وقوع الضرر الذي ادى الى هلاك البضاعة او تلفها او التاخير في عملية شحنها او تفريغها يرجع الى اسباب تتعلق بالبضاعة او اسباب اخرى خارجية[1].

تعتبر المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري موضوعا هاما يستحق الدراسة العميقة و التحليل الشامل نظرا لتاثيرها على العديد من الجوانب القانونية و الاقتصادية، تتطلب هذه القضية فهما دقيقا لاحكام القانون الجزائري المتعلقة بالمسؤولية و تطبيقها على عقود المناولة المينائية بما يضمن حماية حقوق جميع الاطراف المعنية و تحقيق تنظيم فعال في مجال النقل البحري.

تبرز اهمية الدراسة في تحليل الجوانب القانونية و التطبيقية للمسؤولية عن عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري من خلال تحديد الحقوق و الالتزامات التي يتحملها كل طرف في هذا النوع من العقود وفقا للتشريعات النافذة، كما تساعد الدراسة في رفع الوعي باهمية الامتثال للقوانين و الانظمة المحلية و الدولية في مجال النقل البحري لضمان تعزيز النشاط التجاري و الاقتصادي بطريقة قانوني و منظمة.

ومن أسباب إختيارنا لهذا الموضوع أن للمناولة المينائية أهمية في ظل قوة و حيوية التبادل التجاري في وقتنا الحالي، و تحديد المسؤولية الناشئة عنها في حالة وقوع ضرر او خطأ،و كذلك قلة الدراسات المتخصصة المتعلقة بالمناولة المينائية.

و أيضا الميول الشخصي حول هذه الموضوعات خاصة انه موضوع حيوي، و تطبيقي و عملي.

حيث يتمثل الهدف من دراسة هذا الموضوع فيما يلي:

[1] – مزعاش عبد الرحيم، المسؤولية المدنية لمقاول المناولة المينائية في ظل القانون البحري الجزائري، ملتقى وطني افتراضي: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، ص 320.

- تغطية النقص الموجود في مجال الدراسات المتعلقة بالنقل البحري بصفة عامة و عقد المناولة المينائية و المسؤولية الناشئة عنها بصفة خاصة، و اثراء المكتبة الجامعية بهذا النوع من البحوث.
- ابراز مكانة و مدى الحاجة الى عقد المناولة المينائية و دور المقاول فيما يخص نقل البضائع عن طريق المجال البحري، و بذلك البحث في الموضوع من كافة الجوانب النظرية و التطبيقية.

حيث واجهنا في دراستنا لهذا الموضوع لصعوبات منها ان المشرع الجزائري عالج احكام و قواعد المناولة المينائية في تسعة مواد فقط ، و كذا قلة المراجع فيما يخص هذا الموضوع لاسيما المراجع الجزائرية .

بغية الالمام و الاحاطة بمختلف جوانب موضوع المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية و شرح النصوص المتعلقة به، و عليه يمكن انجاز اشكالية الدراسة كالاتي:

ماهي احكام المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري ؟

و من خلال هذه الاشكالية سنقوم بطرح تساؤلات فرعية و هي كالاتي:

_ ماهي شروط و اسباب قيام مسؤولية مقاول المناولة؟

_ ماهي الطرق التي اقرها المشرع الجزائري لحماية المقاول من المسؤولية؟

للإجابة عن الاشكالية ارتأينا في دراسة موضوعنا الى اتباع المنهج التحليلي من خلال تحليل مختلف النصوص القانونية، كما اعتمدنا على المنهج الوصفي من خلال التطرق الى تحديد شروط قيام المسؤولية و اسبابها، و من خلال تحديد المسؤولية.

بالاستعانة ايضا الى المنهج التطبيقي يتضح من خلال الوقوف على الجانب العملي لمقاول المناولة المينائية في الجزائرو تحديد مسؤوليته على اساس ذلك.

في سبيل ذلك قسمنا هذه الدراسة الى فصلين:

الفصل الأول: المسؤولية العقدية الناشئة عن عمليات المناولة المينائية.

الفصل الثاني: مسؤولية مؤسسة ميناء جن جن كمقاول المناولة المينائية.

الفصل الأول:

المسؤولية العقدية الناشئة عن عمليات المناولة المينائية

الفصل الأول: المسؤولية العقدية الناشئة عن عمليات المناولة المينائية

أطراف عقد المناولة المينائية هما المقاول والمتعاقد معه والذي يكون بالضرورة أحد أطراف عقد النقل البحري، حيث يعتبر عقد الشحن والتفريغ من العقود الملزمة لجانبين بغرض التزامه على متقابلة على عاتق كلا المتعاقدين.

حيث تتمثل الوظيفة الأساسية لمقاول المناولة المينائية القيام بالعمليات المادية المتعلقة بشحن البضائع على السفن تمهيدا لنقلها أو تفريغها أو إنزالها من السفينةعند وصولها إلى الميناء تمهيدا لتسليمها للمرسل إليه وهذا ما يفهم من نص المادة 912 من التقنين البحري الجزائري." تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والغازات وأخذها". حيث تقع على ذمة مقاول المناولة الإلتزامات المتمثلة في شحن البضائع وتفريغها بما يتبع ذلك من عمليات رص البضائع وتستيفها، ويتضمن الشحن بجانب وضع البضاعة على ظهر السفينة عمليات سحب البضاعة من البر أو من الحظائر السابقة على الشحن، كما يتضمن التفريغ بجانب إنزال البضائع من السفينة عمليات وضع البضاعة على البر أو في الحظائر اللاحقة على التفريغ وذلك بالقدر اللازم لإتمام عملية التفريغ، أما رص وتستيف البضاعة يتمثل في وضعها في الأماكن المعدة لها في السفينة بطريقة تكفل سلامتها وسلامة غيرها من البضائع المشحونة، والرص أو التستيف يعني ترتيب وتنظيم البضاعة بما يحفظها من تلف وهلاك وكذلك يحفظ توازن السفينة، ومنها ما يعد التزامات قانونية والتي تتمثل في الوكالة والوديعة.

كما يلتزم المتعاقد مع مقاول المناولة المينائية سواء كان الناقل أو الشاحن أم المرسل إليه، فيؤدي له ما يستحقه من أجر وتمكينه من أداء العمل وتسليم العمل بعد إنجازه، إلتزام المتعاقد مع المقاول بدفع الأجر هو الإلتزام الأساسي على أنه يقوم بجانب هذا الالتزام إلتزاماته أخرى تختلف طبيعتها ومداها حسب الشخص.

فيكون مقاول المناولة مسؤول عن تنفيذ ما كلف به أمام من تعاقد معه وعلى ذلك يكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل، مما يؤدي إلى قيام مسؤولية المقاول.(المبحث الأول)

تحيل مسؤولية مقاول المناولة المرتبة الأولى بالنسبة للعقود التي تبعد في الميناء نظرا للمنازعات العديدة التي تعرض أمام القضاء والمتعلقة بالمناولة المينائية.

إذا ماتحققت مسؤولية مقاول المناولة عن الضرر اللاحق بالبضاعة فإنه يسأل عن تعويض كامل الضرر ، إلا أن القانون البحري أورد تحديد المسؤولية و هو ذات التحديد المقرر قانونا بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري و من ثم فما يصدق على تحديد مسؤولية الناقل البحري يصدق على تحديد مسؤولية مقاول المناولة .

ينطبق الإثبات القانوني للمسؤولية على جميع الدعاوى ضد مقاول المناولة عن الهلاك أو التلف أو التأخير سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أم على أساس المسؤولية التقصيرية .

كما أنه يقرر القانون أسباب يعفى فيها مقاول المناولة من المسؤولية إن كانت أسباب إعفاء قانونية تتعلق بالبضاعة أو أسباب خارجية كالقوة القاهرة و إما أسباب إتفاقية يتفق عليها في العقد.(المبحث الثاني)

المبحث الأول: قيام مسؤولية مقاول المناولة

تحكم مسؤولية مقاول المناولة المادة 915 من القانون البحري الجزائري فتنص على أنه "في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولا إتجاه من طلب خدماته".

ومفاذ هذا النص أن مقاول المناولة يكون مسؤولا فقط تجاه الشخص الذي كلفه بالعمل وأنه لا يكون لغير هذا الشخص توجيه دعوى المسؤولية إلى الناقل، ومعنى ذلك أنه

لا توجد رابطة قانونية إلا بين المقاول ومن كلفه بالعمل أي من تعاقد معه وهذا الحكم مجرد تطبيق لمبدأ نسبية أثر العقد.

فتبدأ مسؤولية مقاول المناولة من وقت تسلمه البضاعة التي اتفق بشأنها مع أحد أطراف عقد النقل البحري .

كما تحدد مسؤولية مقاول المناولة وفقا لشروط تتمثل في شروط قيام المسؤولية (المطلب الأول)، كما يجب تحديد أساس قيام المسؤولية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أركان قيام المسؤولية .

تناولت الإتفاقيات الدولية و التشريعات البحرية مسؤولية النقل البحري بتنسيق متبادل لحفظ خصوصية مجال الممارسة الموحد فاتفاقية بروكسل لسندات الشحن تناولت أحكام مسؤولية النقل البحري عما يلحق البضائع من هلاك أو تلف، ذلك دون التأخير في التسليم الذي تركته القواعد العامة مع تبيان الحالات التي يعفى منها الناقل من المسؤولية بموجب المادة 08 الفقرة الثالثة.

فبالرجوع إلى أحكام مسؤولية مقاول المناولة نرى أنها مبنية على نفس الأسس الخاصة بمسؤولية الناقل البحري نظرا لخصوصية مجال الممارسة لطرقين المتصل بالرحلة البحرية و تبعاتها الاستثنائية، حيث دافع البعض إلى تكييف عقد المناولة المينائية على أنه عقد نقل بحري، أما الخصوصية الثانية هي حرص التشريع على الحفاظ على التوازن مبدأ وحدة عقد النقل البحري، و تفادي الانقسام ما بين خصائص القانون البحري و القواعد العامة التي إن تم الأخذ بها كاملة سوف تؤثر على التوازن المرجو.

و من خلال استقراء نصوص المواد 915، 916، 917 من القانون البحري الجزائري يتضح لنا أن المسألة تنصب في المنهج الخاص بالناقل البحري إذ أن مقاول المناولة مسؤولا عن الأضرار و التلف الذي يصيب البضاعة و النقص اللاحق بها، كما أنه يكون مسؤولا بعد انقضاء الأجل التعاقدي عن الضرر الذي أحدثه بسبب التأخر في عمليتي الشحن و

التفريغ، يلتزم مقاول المناولة بعمليات الشحن و التفريغ، الرص و الفك ..... إلخ، خلال الزمن المتفق عليه فهو في التزامه هذا قد يتعرض لمخاطر و صعوبات معظمها يخرج عن إرادته لعوامل لا دخل له فيها كانت مسؤوليته متميزة عن المسؤولية في القواعد العامة.

فتبدأ مسؤولية مقاول المناولة من وقت تسلمه البضاعة التي اتفق بشأنها مع أحد أطراف النقل البحري، فيكون مسؤولا عن ضياعها الكلي أو الجزئي أو تلفها أو التأخير في تنفيذ الأعمال الخاصة بها، هذا ما أكدته المادة 917 من القانون البحري بأنه بعد إنقضاء الأجل التعاقدي يكون المقاول مسؤولا عن إذا ما ثبت خطأ المقاول (الفرع الأول) و سبب ذلك ضرر لطالب الخدمة (الفرع الثاني) بتوافر علاقة سببية بين هذا الخطأ و الضرر فتحققت مسؤوليته و إلتزامه بالتعويض (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الخطأ العمدي لمقاول المناولة

نصت المادة 176 من القانون المدني الجزائري على القاعدة العامة للمسؤولية العقدية، التي تجعل "المدين مسؤولا بمجرد عدم الوفاء، ما لم يثبت أن سبب أجنبي هو الذي حال بينه وبين الوفاء"[1]. ومن ثم فإن هذه المادة التي تحكم الخطأ العقدي في القانون المدني الجزائري، أما المادة 172 من القانون المدني الجزائري[2] فهي تختص بتحديد مدى الإلتزام ببذل عناية، وما يجب على المدين بذله من عناية مطلوبة في الوفاء به. وعليه فإن الخطأ العقدي في القانون المدني الجزائري هو عدم تنفيذ المدين لإلتزامه الناشئ عن العقد، أو تأخره في هذا التنفيذ ويستوي في هذا أن يكون عدم التنفيذ عن عمد أو عن إهمال أو فعل

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

[2]تنص المادة 172 على: " في الإلتزام سهل، إذا كان المطلوب من المدين أن يحافظ على الشيء أو أن يقوم بإرادته أو أن يتوخى الحيطة تنفيذ إلتزام فإن المدين..... من لا ينص القانون أو الإتفاق على خلاف ذلك"

يكون سببه مجهولا، سواء كان عدم التنفيذ كليا أو جزئيا، أو متأخرا أو معيب، وفي كل هذه الصورية اخر الخطأ العقدي قانون[1].

أولا: تعريف الخطأ العقدي لمقاول المناولة المينائية

هو عدم تنفيذ مقاول المناولة المينائية لإلتزامه الناشئ عن العقد على الوجه الوارد فيه سواء كان عدم تنفيذ كلي أو جزئي ويدخل في هذه الصورة الأخيرة التأخر في تنفيذه حسب المادة 176 من القانون المدني أنه "إذا استحال على المدين أن ينفذ الإلتزام عينيا حكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ إلتزامه، ما لم يثبت أن إستحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يدله فيه، ويكون الحكم كذلك إذا تأخر المدين في تنفيذ إلتزامه.[2]"

ويقابل هذا النص المادة 917 من القانون البحري الجزائري "يكون مقاول المناولة مسؤولا بعد إنقضاء الأجل التعاقدي عن الأضرار التلفيات التي تصيب البضاعة والنقص اللاحق بها"، ولا يهم درجة الخطأ سواء كان الخطأ اليسير وهو ما لايقع من الشخص المتوسط العناية أو الخطأ التالف، وهوما لا يمكن تلافيه إلا ببذل عناية فائقة[3].

من أمثلة الأخطاء الشائعة التي يؤتكبها المقاول:

- ضربات الخطاف في أجولة تسبب في فقد جزئي أو كلي لمحتوياتها، حيث بأن استخدام الخطاف في تداول أجولة القمح خلال عمليات الشحن أو التفريغ السفينة يكون إهمالا يسأل عنه القائم عندما تتم هذه العمليات بمعرفة وتؤدي إلى إحداث أضرار بالغير.

[1] خالد ضو، فاطمة معروف، "أركان المسؤولية العقدية وشروط قيامها –دراسة تأصيلية–"، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة برج بوعريريج ، مجلد 08، عدد 01، جوان 2023، ص 117.

[2] انظر المادة 176 من الأمر رقم 75–85.

[3] أنظر المادة 917 من الأمر رقم 76–80.

- نقص الإحتياطات عند تداول بضائع حساسة قابلة للكسر أو للإلتهاب وبصفة خاصة البضائع الخطرة[1].

ثانيا: إثبات الخطأ العقدي لمقاول المناولة المينائية

يجب توفر حالتين:

1/إثبات وجود الإلتزام: هذا الإثبات يقع لى عاتق طالب الخدمة.

2/اثبات عدم التنفيذ العيني: في هذه الحالة يجب على مقاول المناولة المينائية أن يثبت قيامه بالتنفيذ الصحيح، لكن في بعض الحالات يجب على الدائن إثبات أن النتيجة لم تتحقق إذا كان الإلتزام بتحقيق غاية أو أن المدين لم يبذل العناية التي فرضها العقد بإثبات الإهمال أو عدم الإحتياط من طرف مقاول المناولة المينائية إذا كان الإلتزام ببذل عناية.

إن مسألة إثبات خطأ مقاول المناولة المينائية يتوقف حسب الإلتزام المطلوب منه فإن كان الإلتزام بأداء الأعمال المادية فقط فعلى طالب الخدمة إثبات خطأ المقاول، أم في حالة الأعمال القانونية فالخطأ مفترض من جانبه فهو ملزم بدفعه[2].

ثالثا: مسؤولية مقاول المناولة عن فعل الغير

تظهر المسؤولية العقدية عن فعل الغير في مجال تنفيذ العقد عندما يستعين المقاول بالغير لتنفيذ إلتزامه ويترتب على ذلك عدم تنفيذ هذا الغير أو يأتي التنفيذ بصورة مغيبة مخالفة لما هو متفق عليه أو في غير الميعاد المتفق عليه يمكن القول أن الإستعانة بالغير (مساعد أو بديل) في تنفيذ الإلتزام لا يمكن أن يكون سبب لإعفاء المدين كما هو الحال بالنسبة لفعل الغير الذي يعتبر سبب أجنبي معفي عن المسؤولية بقوة القانون فهو مسؤول تعاقديا إتجاه المتعاقد الآخر.

[1]ROCCHESANI.PH, les transports de marchandise en vrac, mémoire de DESS en droit maritime, l'Université d`AIX Marseille, 2002, p66. [1]

[2]–طيب إبراهيم وبس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة وهران ،2009–2010،ص 95.

فالمدين هو نفسه المسؤول إذا أخل الغير في النطاق العقدي بإشراكه في تنفيذ العقد عليه فإنه قواعد المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها لا يمكن أن تطبق في المجال هذا لقيام هذه المسؤولية فإنه يلزم وجود عقد صحيح بين المتعاقدين، فالمدين مسؤول وضامن للشخص المكلف بالتنفيذ لأن هذا الأخير يمثله أي هناك علاقة تمثيل ضرورية يبن المدين عقديا والشخص المسؤول عنه المكلف بالتنفيذ[1].

إذا أخطأ المقاول في اختيار الغير كما لو كان الغير غي كامل الأهلية مهملا وليس من ذوي الخبرة والكفاءة الكافية للقيام بالعمل المطلوب أو تقديم الدلالات سيئة ومعنية أو تعهد المدين للدائن بتنفيذ الإلتزام شخصيا.

كما أن الغير الذي سيسأل عنهم المقاول هم أشخاص لا يمكن اعتبارهم أجانب عن موضوع العقد ومن ثم فيوجد المساعدون، وهم الذين يستعين بهم المدين إلى جانبه في تنفيذ العقد كالعمال الذين يعملون تحت رآسته هناك البديل، وهو يقوم بعملية تنفيذ العقد كليا بدلا من المدين أو ينفرد بجزأ منه لوحده، يختلف البديل عن المساعد من حيث أن الأول يقوم بالإنفراد في التنفيذ الالكلي أو الجزئي للعمل المطلوب منه وهو الآخر يمكنه الإستعانة بمساعدين في ذلك أم المساعد لا يقوم أكثر من المعاونة وهو عادة يعمل مع الآخرين تحت إدارة المدين[2].

كما أن الغير الذي سيسأل عنه المقاول لا علاقة له بالدائن فهو بالنسبة في مركز مستقل وينحصر دوره فقط في مساعدة المدين هذه المسؤولية تقوم ليس فقط على التابع أو المساعد أو البديل وإنما على كل من يدخله المدين إراديا في التنفيذ كما هو الحال بالنسبة للمساعدين غير التابعين للمقاول.

[1]–طيب إبراهيم وبس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق، ص95.

[2] Le TOURNEAU.PH, la responsabilité civile, 3 éme Edition DALOZ,Paris,1982, p68

إن المسؤولية العقدية عن فعل الغير لا تقوم إلا إذا كان قد حدث للدائن ضرر ناتج عن خطأ وقع له ولا يمكن للمقاول أن يتخلص من المسؤولية بإدعاء أن الضرر راجع لسلوك التابع أو المساعد أو إثبات عدم وجود خطأ بحيث لا يمكن أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثباته القوة القاهرة أو خطأ الضحية أو فعل الغير فالمسؤولية هي مقترضة.

يجب التفريق بين الإلتزامات من حيث أنها إلتزام ببذل عناية فلابد من إثبات خطأ التابع أو المساعد من حيث عدم بذله العناية المطلوبة. أما إذا كان الإلتزام بتحقيق نتيجة فيكفي إظهار عدم تحقيق النتيجة المتفق عليها لإثبات الخطأ العقدي من طرف الغير المسؤول عنه المدين[1].

الفرع الثاني: الضرر

لا يكفي لتحقيق مسؤولية مقاول المناولة أن يرتكب خطأ عقديا وهو عدم تنفيذ إلتزامه[2] بل يجب أن يترتب على الخطأ ضرر يصيب الدائن لعدم تنفيذ إلتزامه التعاقدي أو التأخير فيه[3].

أولا: تعريف الضرر

يعرف الضرر بأنه هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحة ذا قيمة مالية أو لم يكن[4].

ويستحق الدائن التعويض عن الضرر الذي لحقه من عدم تنفيذ مقاول المناولة لإلتزامه كليا أو جزئيا أو من تأخره من تنفيذه. يشترط في الضرر، سواء كان ضررا ماديا أو أدبيا أن يكون ضررا محققا . والضرر يكون محقق إذا كان حالا،والضرر يكون محقق إذا

[1]–طيب إبراهيم وبس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق، ص96.

[2]–رمضان أبو السعود، مصادر الإلتزام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007،ص 240.

[3]–محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للإلتزامات، دار الهدى، الجزائر، 2007، ص 314.

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

كان حالا، وقد يكون الضرر مستقبلا، أي لو يقع بعد وإنما يكون محقق الوقوع في المستقبل، فإذا كان في الإمكان تقدير الأضرار التي يمكن أن تقع بالفعل كان الدائن أن يطلب بالتعويض عن الضرر المستقبل.

يجب أن يكون الضرر مباشرا أي مرتبطا سببا بعدم تنفيذ العقد أي الخطأ العقدي، يعتبر الضرر مباشرا عندما يتحقق كنتيجة طبيعية للخطأ العقدي لعدم التنفيذ فعدم استلام البضاعة نتيجة لعدم تنفيذ عقد البيع من قبل البائع يسبب ضررا للمشترين وهو مرتبط بسبب بعد التنفيذ[1]. وعليه الضرر يترتب على خطأ المقاول في نطاق تنفيذ عقد المناولة المينائية، أي هلاك أو تلف البضاعة، أو بمجرد التأخير في تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ.

إذ ما ثبت خطأ مقاول المناولة وسبب ذلك الخطأ ضررا للمدعي، تحققت مسؤولية المقاول وجزاء تلك المسؤولية التعويض. ولا يكفي إثبات المدعي لخطأ المقاول حتى تتحقق مسؤولية الأخير بل يلزم أن يلحق بالمدعي ضرر من جراء ذلك الخطأ يلتزم بدوره بإثباته[2].

ثانيا: صور الضرر

1. **صورة الهلاك:** ويقصد بالهلاك أن تهلك البضاعة بحيث لا تعود موجودة كأن تحترق أو تسترق أو تغرق.

والهلاك قد يكون كلي يشمل كل البضاعة وقد يكون جزئي يشمل جزء من البضاعة يقصد به أن تصل البضاعة وهي تالفة وغير صالحة لاستخدامها فيما خصصت لأجله[3].

سيسأل مقاول المناولة عن هلاك البضاعة المطلوبة مناولتها عن طريق الشحن والتفريغ وعدم تسليمها سالمة لطالب الخدمة، كما يقصد به هو فناء البضاعة أو تدميرها أو

[1]–مصطفى العويجي، القانون المدني، الجزء الثاني (المسؤولية المدينة)، الطبعة الثانية ،منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004، ص61.

[2]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 311.

[33]–حموادي زكراوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018–2019، ص 119.

فقدانها وهذا الهلاك قد يكون كلي أو جزئي، إذن الهلاك الكلي هو الذي يتناول البضاعة كلها أو بأكملها كما لو سقطت في البحر أثناء ضربات الخطاف أو تمزق حبال الرفع وهبوط البضاعة على الأرض بقوة مما يعرضها للكسر خاصة إذا كانت بضاعة حساسة[1].

2. صورة التلف:

وهو عدم صلاحية البضائع محل المناولة للغرض الذي أعدت من أجله، فالبضاعة تفرغ أو تشحن كاملة من حيث وزنها أو عددها أو مقاسها، لكن تالفة أو متعفنة.

ومثالها عدم قيام المقاول عند تفريغ حاويات التبريد بوضعها في الأماكن المخصصة لها مما ينجم عنه عدم إيصالها بالطاقة الكهربائية فيعرض جزء من البضاعة أو كلها للتلف، مما يترتب عنه نقص في قيمة أو كفاءة البضاعة و يتعذر في كثير في الأحيان المتفرقة بين الهلاك الجزئي و التلف هو أنه في حالات الهلاك يصل الشيء ناقصا في وزنه أو عدده أو مقاسه [2].

كما يصعب إثبات التلف أو العجز، بعد إستلام الناقل للبضاعة عند القيام أو إستلام المرسل إليه لها عند الوصول ومعرفة ما إذا كان الضرر قد حصل من فعل الناقل أو المرسل إليه أو من فعل المقاول[3].

3. صورة التأخير

بمعنى قيام مقاول المناولة المينائية بعمليات الشحن والتفريغ، حيث أنه عقد المناولة المينائية إذا لو يتفق على ميعاد فالعبرة بالعرف في تحديد الميعاد المعقول للشحن أو التفريغ نوع معين من البضائع حيث الأمر يختلف بالنسبة للشحن والتفريغ للحاويات عن القيام بنفس العملية والوسائل المستعملة للتنفيذ[4].

---

[1]–طيب إبراهيم وبس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ،مرجع سابق، ص98.

[2]–سوزان علي حسن ،عقد النقل للبضائع بالحاويات ، دار الجامعة الجديدة للنشر ،2004، ص 106.

[3]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص 312.

[4]–مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الرابعة ، الدار الجامعية ، الإسكندرية، 1996، ص 240.

حالة التأخير فإنه يفترض أن البضاعة وصلت سليمة التأخير إلى عكس الهلاك أو التلف ليس ضرر بذاته وإنما يتمثل الضرر في النتائج التي تترتب عليه، لكن التأخير يكون بالضرورة اقتصاديا يتمثل في فوات الكسب وتدقق الخسارة، وإذا لم يقم المقاول بأداء العمليات في الميعاد المتفق عليه أو الميعاد المعقول كان مسؤولا عن هذا التأخير والضرر المسبب للناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، في أغلب الأحيان فإن مجهز السفينة هو المتضرر الأكبر من تأخر عمليات المناولة خاصة إذا كانت السفينة مؤجرة على أساس الرحلة أو لمدة معينة[1].

فمدة الشحن والتفريغ في عقد إيجار السفينة تحسب باليوم والساعة، فإذا تأخرت العملية قبل الإنتهاء من الشحن والتفريغ فيحق للناقل الإستفادة من المهلة الإضافية التي تكون باهظة التكاليف وتحسب هذه المهلة بالأيام والساعات المتتابعة، حيث يمكن أن تصل تكاليف المهلة الإضافية في حالة عدم الإتفاق بشأنها إلى زيادة 50% من معدل أجرة المهلة الإضافية[2].

لذلك يتدخل المشرع الجزائري في نص المادة 917 من القانون البحري وأقر مسؤولية مقاول المناولة عن التأخير في عمليات الشحن والتفريغ، كما أقر في الفقرة الثانية من نفس المادة على ضرورة إتفاق الأطراف على قيمة التعويض الناتج عن تجاوز أجل الشحن وتفريغ السفينة في عقد المناولة المينائية[3]. إذ أن المشرع يدرك أن عمليات الشحن والتفريغ لا يمكن أن تكون دائما متناسقة ومتواصلة نظرا لخصوصية كل بضاعة وتأثرها بالظروف المناخية.

[1]–طيب إبراهيم وبس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق، ص 99.

[2]–طيب إبراهيم وبس، ، مرجع نفسه، ص99.

[3]–تنص المادة 917 من القانون البحري الجزائري على: "بعد إنقضاء الأجل التعاقدي يكون مقاول المناولة مسؤولا على الضرر الذي أحدثه للسفينة بسبب أي تأخر في عمليتي الشحن والتفريغ، إلا إذا كان تجاوز الأجل لا يعزى إليه"

حيث أن عقود المناولة المينائية تتضمن غالبا شرط يقضيه بأن تدفع السفينة مبلغا للمقاول وفي حالة توقف عمليات الشحن والتفريغ نتيجة المطر أو الطقس السيء[1].

ثالثا: وسائل إثبات الضرر

عدم توجيه المرسل إليه للناقل بالتلف أو الهلاك في المواعيد المحددة قانونا، والتي تختلف حسب ما إذا كان التلف ظاهرا أو غير ظاهرا،يقوم قرينة على الناقل قد سلم البضاعة بالكمية الموصوفة في سند الشحن وأن عمل الإخطار في الموعد القانوني قرينة على حصول الضرر أثناء النقل، وأنها في الحالتين قرينة بسيطة[2].

وحتى ينجح المضرور في دعواه قبل مقاول المناولة (سواء كان المقاول يعمل لحساب الناقل أو مالك البضاعة) فإنه يقع عليه عبء إثبات أن الهلاك أو التلف الذي يدعيه حصل أثناء عمليات الشحن والتفريغ وذلك بإثبات الفرق بين البضائع التي تسلمها المقاول (للسفينة عند القيام وللمرسل إليه عند الوصول)[3].

هذا الفرق يتحدد بمقارنة المستندات التي تقع في مختلف مراحل النقل البحري من مستندات تحرر على البر وأخرى على ظهر السفينة، فتحرير المستندات الحضورية على البر لا يثير مشكلة بعكس الحال عند تحرير على سطح السفينة حيث أوضاع العمل (ضيق المكان وسرعة العمليات اليد العاملة) ذاتية وفاصلة، الأمر الذي غالبا ما تكون معه هذه المستندات محل منازعة[4].

---

[1]–حمودي زكراوي، مرجع سابق، ص 121.

[2]–تنص المادة 890 من القانون البحري الجزائري على: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا...."

[3]–كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ ، مرجع سابق، ص 313.

[4]GUAEZ. A, la Responsabilité du capitaine de Navire, mémoire de DESS du droit maritime , l'université D'AIX Marseille , 1997, p68

ومن أهم المستندات التي تصاحب عمليات الشحن والتفريغ وتحدد العلاقات بين المقاول والسفينة في الموانئ هي: أوراق المراجعة، كشوف الحالة، محضر المعاينة أو إثبات الحالة.

- **أوراق المراجعة**

وهي تحرر عند شحن وتفريغ السفينة وذلك أولا بأول عند خروج الرزافع من السفينة أو دخولها إليها، إذ ثمة مندوب للمقاول يراجع البضائع وهي مراجعة يتعين أن تحصل تحت الروافع سواء على الرصيف أو على المنادل، ولكنها تحصل في الواقع على سطح السفينة[1].

وتتضمن هذه الأوراق في الغالب خانات يدون فيها عدد الطرود التي تشملها كل حمولة رافعة ومع عدد الطرود يلاحظ مندوب المقاول حالتها الخارجية مما يسهل هذه المراجعة الإطلاع على خطة الشحن، وهذه الأوراق يوقع عليها المقاول وربان السفينة كما يتم التحقق من حالة الطرود بطريقة أكثر دقة عندما تكون البضاعة على الرصيف[2].

- **كشوف الحالة**

وتحرر هذه الكشوف في العادة في المخازن عندما يتضح أن ثكة فروق بمقارنة البضائع المعتدة على مجموع أوراق المراجعة والبضائع الثابتة على المانيفست.

وبالنسبة لعمليات الشحن فإن كشف الحالة يبلغ بواسطة ممثل السفينة إلى المقاول وبالنسبة لعمليات التفريغ يحصل التبليغ بواسطة المقاول للسفينة أو ممثلها[3].

والهدف من هذه التبليغات هو تمكين ذوي الشأن عن مباشرة التحقيق والبحث عن البضائع التي أشير إلى اعتبارها فروقا.

[1]–كمال حمدي، مرجع نفسه ، ص 314.

[2]–طيب إبراهيم وبس، مرجع نفسه، ص 101.

[3]–حموادي زكراوي، مرجع سابق،ص 123.

وهذا هو السبب في أن شركات الملاحة تدرج عادة سندات الشحن شروطا تسمح لها شدة معينة لإعادة البحث في الطرود النافعة عند التفريغ في مختلف موانئ الرسو الخاصة بالسفينة حيث يمكن أن تكون قد أفرغت بطريق الخطأ[1].

وإذا لم تجدها وكانت أوراق المراجعة المحررة تحت الروافع تأكد الفرق فإنها أي شركات الملاحة تسلم المرسل إليه إذن بطرد ناقص يسمح للمذكور باقتصاء قيمة الطرد من شركة التأمين[2].

أما فيما يتعلق بحجية هذه المستندات وقوتها في الإثبات فإن أوراق المراجعة وكشف الحالة يعتد بها لإثبات وجود النقص وذلك حين تكون حضورية أي موقف عليها عن الطرفين[3]. وإذا لو يكن ثمة إختلاف بين أوراق المراجعة وكشف الحالة فإن أوراق المراجعة الموقع عليها من المقاول أو تابعيه تكفي لإجراء النقل البحري إذا ما حررت حضوريا بينه وبين المقاول إذا لم يشير فيها إلى أي تحفظ للأخير عن فقد أو خسارة[4].

وفي حالة التناقض بين كشف الحالة وأوراق المراجعة وكلها حضورية فإن القضاء يقدر بأن لكشف الحالة قوة أكبر في الإثبات لأنه ينشأ تحت رقابة الجمارك بعد الرجوع إلى سند الشحن وبعد فحص أكثر دقة للطرود يجب أن يبلغ كشف الحالة إلى كل طرف من ذوي الشأن في مواعيد معقولة. وتقدير كون أن ذلك الميعاد معقول أو مبالغ فيه مسألة واقع وإن كان على المحكمة أن تراعي الظروف التي يعمل فيها مقاول المناولة[5].

[1]–طيب إبراهيم وبس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق، ص 101.

[2]–كمال حمدي، مرجع سابق، ص314.

[3]–حموادي زكراوي، مرجع نفسه، ص 124.

[4]–كمال حمدي، مرجع سابق، ص 315.

[5]طيب إبراهيم وبس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق ، ص 102.

- **محضر المعاينة أو إثبات الحالة**

وهي تحرر عند تسليم البضائع إلى المرسل إليه ويشار فيها إلى ما قد يوجد من نقص أو تلف ويكون تحريرها في حضور ذوي الشأن.

وللمرسل إليه أن يلجأ إلى الخبرة لتقدير قيمة الضرر المادية وبيان أسبابه، وقد يكون ذلك عن طريق الخبرة القضائية برفعه دعوى إثبات حالة ومثل هذه الخبرة حجة في مواجهة الكافة طالما تحدث في حضور الأطراف ذوي الشأن[1].

وتقرر المحاكم أيضا بحجة الخبرة الودية التي يلجأ إليها لتجنب المصاريف القضائية طالما أن الخبير المذكور له سلفة في مواجهة الطرفين الذين حضروا مثلا أثناء مباشرته لأعماله[2].

أما الخبرة الودية الغير حضورية فإنه لا يعتد بها لإثبات دقيقة النقائص وإن كان يمكن للمحكمة أن تأخذ بها على سبيل الإستدلال. إن العملية الخاصة بإثباته الضرر تكون مقدما لأنه عند التفريغ يتقدم الناقل أو ممثله بكلب تفريغ البضاعة من السفينة إلى المقاول موضحا فيه الكميات المطلوب تفريغها ونوعها وعدد العناصر التي يريد شغلها ويرفق به صورا من خطة الشحن، إذا اكتشف قبل بدء العمل تلف ظاهري بالبضاعة المطلوبة تفريغها يصير على إثباتها بمعرفة مكتب معاينة ومراقبة البضائع أو شرطة الميناء بمعرفة مندوب الناقل ومندوب المقاول، نعني الأمر يتبع إذا اكتشف تلفيات أثناء عملية التفريغ اليومية[3].

الفرع الثالث: العلاقة السببية

لا يكفي لقيام المسؤولية أن يكون هناك خطأ وضرر، بل يجب أيضا أن يكون الخطأ هو الذي سبب الضرر أي أن يكون هناك علاقة بينهما، وهي علاقة سببية بين الخطأ

[1]–كمال حمدي، مرجع سابق، ص 316.

[2]–حموادي زكراوي، مرجع سابق، ص 125.

[3]–طيب إبراهيم وبس ،مرجع نفسه ، ص103.

والضرر، ومنه نقوم بتعريف العلاقة السببية ثم إثبات العلاقة السببية وفي الأخير يتطرق إلى نفي العلاقة السببية.

أولا: تعريف العلاقة السببية

عرفت العلاقة السببية بأنها: "تلك الصلة التي تربط الضرر بالخطأ، فتجعل الضرر نتيجة للخطأ، فإذا إنعدمت هذه الرابطة انتفت المسؤولية لإنعدام ركن من أركانها"[1].

تعتبر هذه العلاقة الركن الثالث في المسؤولية الناشئة عن عقد المناولة الميناائية، فلا يكفي أن يقع خطأ من مقاول المناولة هو أن يلحق الضرر حيث تقوم المسؤولية، بل لابد أن يكون هذا الخطأ هو السبب في الضرر وهذا ما يعبر عنه بالعلاقة السببية بين الخطأ والضرر [2]

ثانيا: إثبات العلاقة السببية

يقع على المضرور عبء اثبات العلاقة السببية بين عدم تنفيذ الإلتزام أو الخطأ العقدي، والضرر الذي لحق به. أما العلاقة السببية بين عدم تنفيذ الإلتزام وسلوك مقاول المناولة، فهي مفترضت في نظر المشروع الذي يفترض أن الخطأ راجع إلى الضرر.

وبالنظر إلى المادة 176 من القانون المدني الجزائري "إذا استحال على المدين أن ينفذ الإلتزام عينيا يحكم عليه بتعويض الضرر الناجم عن عدم تنفيذ إلتزامه، ما لم يثبت إستحالة التنفيذ بشأن عن سبب لا يد له فيه..."[3]

لا يكفي أن تثبت هذه العلاقة بوجود الخطأ في جانب المقاول وضرر لحق الدائن إذ يجب أن يكون هذا الضرر نتيجة لذلك الخطأ الصادر من المقاول أو أحد تابعيه لكي نقر

[1]–سهير محمد القصاة، سقوط المسؤولية المدنية (دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون المدني)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2020، ص 81.

[2]–محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 318.

[3]– أنظر المادة 176 من الأمر رقم 75–85.

بقيام المسؤولية فيما يخرج عن ذلك يبرأ ذمة المقاول[1].

ثالثا: نفي العلاقة السببية

لا يستطيع مقاول المناولة المينائية أن ينفي علاقة سببية إلا باثبات السبب الأجنبي، ويقصد به كل أمر غير منسوب إليه (لمقاول المناولة المينائية) أدى إلى حدوث الضرر الذي لحق الدائن ويختلف من ثم عن انعدام الخطأ، أهم صورة هي القوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو بفعل الدائن أو فعل الغير يكفي لانعدام الخطأ أن يتفق سلوك مقاول المناولة المينائية مع سلوك الرجل العادي.

حيث يجب لقيام السبب الأجنبي أن يستحيل على الرجل العادي أن يسلك سبيلا آخر غير الذي سلكه مقاول المناولة المينائية وأيضا يقصد بالسبب الأجنبي كل أمر غير منسوب إلى مقاول المناولة المينائية أدى إلى حدوث الضرر الذي لحق الدائن[2].

وقد أوضحت المادة 127 من القانون المدني الجزائري السبب الأجنبي بإيرادها أربعة أمور على أنها أمثلة وفيما يلي بيانها: القوة القاهرة، الحادث الفجائي، خطأ المضرور، خطأ الغير[3].

المطلب الثاني: أساس قيام مسؤولية مقاول المناولة المينائية.

عند تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع تمر بعدة مراحل، بحيث الناقل يتلقى البضاعة من الشاحن ثم شحن البضاعة على السفينة وتنقل إلى ميناء الوصول أين تفرغ وتسلع فيما بعد إلى المرسل إليه.

هذا المقاول يعرف بمقاول الشحن والتفريغ، أما المشرع الجزائري سماه تحت تسمية "المناولة المينائية"، هذا ما نصت عليه المادة 912 من القانون البحري الجزائري[1]، وهذه

[1]–طيب إبراهيم وبس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ،مرجع سابق، ص 104.

[2]–طيب إبراهيم وبس، مرجع نفسه، ص 105.

[3]–تنص المادة 127 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: "إذا أثبت الشخص الضرر قد نشأ على سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر..."

العمليات تجري بموجب عقد وذلك بدفع مقابل وأيضا بمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين، هذا ما نصت عليه المادة 914 من القانون البحري الجزائري[2].

يعني أن مقاول المناولة المينائية هو ذلك 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 في الفقه والقضاء، إذ هناك من يرى أن المقاول مجرد تابع للناقل، كما يرى البعض الآخر أنه يتمتع باستقلال محدد[3].

وعليه فإن مهمة مقاول المناولة هي شحن البضائع وتفريغها من السفينة بإستخدام أدوات خاصة لذلك مثل البراطيم والصنادل والروافع وغيرها، والاستعانة بعمال متخصصين في هذا المجال، ويرتبط مقاول المناولة مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد مناولة محله شحن أو تفريغ البضاعة من السفينة[4].

تحكم مسؤولية مقاول المناولة المادة 915 من القانون البحري الجزائري وهي تحدد في فقرتها الأولى الشخص الذي يكون مقاول المناولة مسؤولا في مواجهته فتنص على أنه "في حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولا تجاه من طلب خدماته"

وعلى ذلك إذا كلف المقاول من قبل الناقل فله وحده حق مسائلته بشرط اثبات خطئه ولا يجوز لشخص أخر غير الناقل كالشاحن والمرسل إليه توجيه دعوى المسؤولية إلى المقاول[5].

---

[1]– أنظر المادة 912 من الأمر 76–80.

[2]– أنظر المادة 914 من الأمر 76–80.

[3]–حورية بن حفاف، مريم عميش ، نشاط مقاول المناولة المينائية بين التشريع والواقع، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2020–2021، ص 16.

[4]–عقيل كريم زغير، النظام القانوني لعقد أمانة السفينة في القانون الجزائري والمقارن، مجلة دراسات البصرة العدد 50، ديسمبر 2023، ص215.

[5]–مصطفى كمال طه، مرجع نفسه، ص 212.

أما إذا كان الشحن والتفريغ على عاتق الشاحن وكان هو الذي أبرم العقد مع المقاول فإن هذا الأخير يعد مسؤولا قبل الشاحن مسؤولية عقدية عما يصيب البضاعة من هلاك أو تلف أثناء عملية الشحن أو عملية التفريغ هذا ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف راجع لفعل الناقل[1].

أما إذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه وقام الأخير باختيار مقاول، كان المقاول مسؤولا قبل المرسل إليه عن كل هلاك أو تلف يصيب البضاعة أثناء التفريغ ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف راجع لفعل الناقل[2].

وفي هذه الصور كلها يكون المقاول مسؤولا في مواجهة الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل عن أي تلف أو عوار يحدث أثناء عملية الشحن أو عملية التفريغ وكذلك عن هلاك أو ضياع البضاعة.

ومن خلال نص المواد 915 إلى 917 من القانون البحري الجزائري لنا مسألة تصب في النهج الخاص بالناقل البحري، إذ أن مقاول المناولة مسؤول بعد انقضاء الآجال التعاقدي عن الضرر الذي أحدثه بسبب تأخر في عملية الشحن والتفريغ يلزم المقاول المناولة بعمليات الشحن والتفريغ والرص والفك ... إلخ، خلال زمن معين المتفق عليه، فهو التزامه هذا قد يتعرض لمخاطر وصعوبات معظمها تخرج عن إرادته لعوامل لا دخل له فيها.

المقاول وسبب ذلك ضرر لطالب الخدمة، فتتحقق مسؤوليته بتوافر العلاقة السببية لهذا الخطأ والضرر فتحقق مسؤوليته والتزاماته بالتعويض[3].

الفرع الأول: مسؤولية مقاول المناولة كمقاول.

إذا باشر مقاول المناولة الأعمال المادية للشحن والتفريغ فهو مسؤول عن كل الأخطاء التي يرتكبها أثناء مناولة البضائع التي يقع عليه وفقا للعقد واجب القيام بشحنها

[1]–حموادي زكراوي ، مرجع سابق، ص 78.

[2]–مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ص 180.

[3]–حورية بن حفاف ، مريم عميش ، مرجع نفسه ، ص 73.

ورصها وتستيفها وفكها وتفريغها وذلك مهما كان الفعل أو الامتناع الذي يكون ذلك الخطأ والتزام المقاول في هذه الصورة هو التزام ببذل عناية[1]. ومن ثم يجب عليه اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة التي تقرها المهنة بالنسبة لكل بضاعة، ويتعين حتى تترتب مسؤولية المقاول أن يثبت المدى خطأ المقاول في أداء الأعمال المادية في عقد المقاولة.

فلا يكفي أن يقيم المدعي الدليل على أنه النتيجة المستوحاة لم تتحقق طالما أن التزام المقاول في هذا الصدد ليس التزاما بنتيجة[2]. ومن امثلة الخطأ الذي يعد إخلالا من المقاول بالتزاماته الحيطة والعناية بالبضاعة[3]:

- ضربات خطاف في أجولة تسببت في فقد جزئي أو كلي لمحتوياتها.
- حوادث الروافع الناشئة عن سوء استعمال الآلات أو استعمال حبال ضعيفة للغاية.
- نقص الاحتياطات عند تداول بضائع قابلة للكسر أو للالتهاب وبصفة خاصة البضاعة الخطرة.

ولا يهم في هذا الصدد درجة جسامة الخطأ، فلا يشترط الخطأ الجسيم، وأي خطأ مهما كان يسيرا يرتب في حالة ثبوت مسؤولية المقاول.[4]

يذهب الفقه إلى أبعد من ذلك في مسؤولية المقاول كمقاول إذ يرى أن التزام المقاول هو التزام بنتيجة يستخلص من كون أن المقاول يلتزم بحفظ البضائع التي يتداولها ويتعين عدم الخلط بين واجب الحفظ، إذ الالتزام بأداء هذا الواجب هو التزام بوسيلة والذي يرد على البضائع محل العمل وبين ما يتضمنه التزام المودع عنده وهو الحفظ والرد إذا الالتزام بالرد التزام بنتيجة.

---

[1]–حموادي زكراوي ، مرجع سابق، ص 79.

[2]–حموادي زكراوي ، مرجع نفسه ، ص 80.

[3]–كمال حمدي، القانون البحري (السفينة– أشخاص الملاحة البحرية)،منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، مصر 2003، ص 390.

[4]–كمال حمدي، مرجع سابق، ص 390.

يبين من دراسة الأحكام التي يستند إليها الفقه والتي ترتب في حق المقاول التزاما بنتيجة أنها في تقريرها لهذا النوع من الالتزام تنظر إلى المقاول باعتباره مودعا عنده فلا يتعلق الأمر بالنزاعات موضوع هذه الأحكام بالتزام المقاول في نطاق أدائه للأعمال المادية للشحن والتفريغ وحدها.

إذا كان التزام المقاول في أدائه للأعمال المادية التزاما بوسيلة فلا يوجد ثمة تفرقة في مجال إثبات إخلال المقاول بالتزامه ما إذا كان أساس الدعوى تعاقدي أو تقصيريا، إذ يقع على المدعي (الدائن) في الحالتين إثبات خطأ المقاول (المدين)[1].

لذا على المقاول أن ينجز العمل بالطريقة المتفق عليها في عقد المقاولة، وطبقا للشروط الواردة في هذا العقد، فإذا لم يكن هناك شروط متفق عليها، وجب اتباع العرف، وبخاصة أصول الصناعة والفن تبعا للعمل الذي يقوم به المقاول، وبذلك لا يستطيع المقاول التخلص من المسؤولية إلا باثبات السبب الأجنبي، وفي حالة عدم انجاز العمل المنصوص عليه في العقد يصبح ملزما بالتعويض حتى ولو كان الميعاد المنصوص عليه في العقد غير مناسب، وعلى المقاول التزام بتسليم الشيء لصاحب العمل عند انتهائه، وإذا كان التزام المقاول التزاما ببذل عناية فمعيار العناية المطلوبة منه هو عناية الشخص العادي، أما إذا كان التزام المقاول التزاما بتحقيق نتيجة فلا سبيل له لدفع مسؤوليته إلا بإثبات قيامه بتنفيذ التزامه أو بإثبات السبب الأجنبي الذي يقطع رابطة السببية، وذلك لأنه كان من الواجب عليه ألا يقبل تحديد المدة لا يستطيع انجاز العمل خلالها، وهو التزام بتحقيق غاية ويكون لصاحب العمل بعد اعذاره أن يطالبه بتعويض الضرر الذي لحقه من جراء عدم التنفيذ، مثلما يكون له أن يفتح العقد لعدم تنفيذه لالتزامه كما يعتبر اخلالا من فيل المقاول تصريحه

[1]–كمال حمدي ،عقد الشحن و التفريغ في القانون البحري، منشاة المعارف،الطبعة الثانية، مصر،2002، ص 181.

بأنه لن ينفذ العمل أو إذا اتخذ مسلكا من شأنه أن يتم عن نيته في عدم التنفيذ، أو أن يأتي بفعل من شأنه أن يجعل تنفيذ التزامه مستحيلا[1].

فقد يقدم صاحب العمل للمقاول موادا أو أدوات تستخدم في تنفيذ العمل موضوع المقاولة، وعلى المقاول الالتزام بالمحافظة على هذه الأشياء المسلمة إليه، وهذا التزام بوسيلة، فلا يتطلب منه سوى أن يبذل قدرا معينا من العناية في سبيل هذه المحافظة، ولما كان التزام المقاول بالمحافظة ليس مقصودا لذاته، وإنما هو التزام تابع لالتزام بالعمل، وكان هذا العمل يتم في مقابل أجر وليس مجانا، فإن المقاول يلتزم بأن يبذل في المحافظة عناية الشخص المعتاد[2]. لذلك فإن من عليه عبء الإثبات في حالة عدم تنفيذ الالتزام التعاقدي، يكونفي حالة الالتزام بنتيجة، فقدم تحققها يعني تحقق مسؤول المدين ما لم يثبت هو وجود القوة القاهرة أو السبب الأجنبي لذلك بعد هو مسؤول مسؤولية كاملة، أما في الالتزام ببذل عناية فتحقق مسؤولية المدين طالما كان سلوكه دون المستوى ولم يتحصل الوسائل التي كان عليه اتباعها وعلى سبيل المثال فقد نقل البضائع يقع على عاتق الناقل التزاما بتحقيق نتيجة وهي وصول البضاعة سليمة وفي الزمان والمكان المحددين[3].

الفرع الثاني: مسؤولية مقاول المناولة كوكيل.

إن مقاول المناولة يلتزم بالعمليات المادية فلا يقوم بالعمليات القانونية والمتمثلة في الاستلام وتسليم البضاعة إلا إذا عهد له المرسل إليه ذلك فيعتبر وكيلا عن الحمولة وأمينا عليها في نفس الوقت، ومنه فالالتزام الوكيل هو التزام بتحقيق نتيجة وهي غاية الرجل أو الشخص المعتاد إذا كانت الوكالة مأجورة، والعناية التي يبذلها في أعماله الخاصة إذا كانت

[1]–بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، دراسة مقارنة، أطروحة الدكتوراه، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010، ص 84.

[2]–بدر إبراهيم الملحم، مرجع سابق، ص 85.

[3]–بدر إبراهيم الملحم، مرجع نفسه ، ص86.

الوكالة غير مأجورة[1]، وهذا ما نصت عليه المادة 571 ق م ج[2] حيث نصت على أنه: "الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه."

منه يقع على الموكل إثبات خطأ الوكيل وهو خطأ عقدي نتيجة فخلاله بقيد التزامه أو القيام به على نحو معيب ونتج عنه ضرر على الوكيل أن ينفي عن نفسه المسؤولية بأن يثبت عدم تنفيذه لالتزامه كان بسبب أجنبي، وبالتالي يعتبر التزام الوكيل (المقاول) بتنفيذ الوكالة التزاما ببذل غاية لا التزاما بتحقيق غاية، وقد يتضمن التصرف القانوني محل الوكالة التزاما بتحقيق غاية كالبيع أو يتضمن التزاما ببذل غاية كالوديعة، ولكن التوكل في أي تصرف قانوني ولو كان يتضمن التزاما بتحقيق غاية ينشئ في جانب الوكيل (المقاول) التزاما بالقيام بهذا التصرف بقدر من اليقظة، ويكون دائما التزاما ببذل غاية[3].

في حالة ما إذا كان المقاول وكيلا عن المرسل إليه لغرض تلقي البضاعة فإنه ملزم ببذل جهد للمحافظة على حقوق موكله فإذا اكتشف المقاول الوكيل تلفا أو نقصا بالبضاعة عند استلامه لها من الناقل البحري فإن إغفاله عن اتخاذ التحفظات يكون خطأ في شؤون الوكالة[4]. قد تنعد بذلك المسؤولية السببية ولا يجوز تشديد مسؤولية الوكيل أو تخفيفها أو الإعفاء عنها، وعليه يجب على المقاول الوكيل في حالة اكتشافه لتلف أو نقص في البضاعة عند استلامها من الناقل أن يقوم باتخاذ وتدوين التحفظات الضرورية، ويجب أن يكون لتلك التحفظات أثر قانوني أي أن يتخذ وفق الشكل وفي المعاد قانونيا، والتزام الوكيل بتنفيذ الوكالة هو التزام ببذل عناية وليس التزام بتحقيق نتيجة وهي غاية الشخص المعتاد.

---

[1]–بريهموش أميمة، عقد المناولة المينائية في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2012–2022، ص 62.

[2]– أنظر المادة 571 من الأمر 75–85.

[3]–بدر إبراهيم الملحم، مرجع سابق، ص 86.

[4]–حموادي زكراوي ، مرجع سابق، ص 81.

يقع على المرسل إليه الموكل اثبات خطأ الوكيل والمتمثل فب اغفاله في اتخاذ التحفظات ضد الناقل على اعتبار أن التزام المقاول كوكيل هو التزام بوسيلة[1].وهنا يقع الموكل مطالبة الوكيل بالتعويض إذا أثبت الموكل خطأه العقدي، كما يمكن للوكيل أن ينفي مسؤوليته إذا كان السبب أجنبيا، كما يمكنه أن يثبت أنه نفذ التزامه عينيا، وفي الأخير يجوز الاتفاق على تشديد مسؤولية الوكيل أو تخفيفها أو الإعفاء منها[2].

مقتضى كون التزام المقاول التزام وسيلة أنه يقع على المرسل إليه (الموكل) اثبات خطأ المقاول (الوكيل) المتمثل في اغفاله اتخاذ التحفظات ضد الناقل على أن هذا دليل سلبي غير ممكن الاثبات عملا.

من ثم فإن المقاول في مواجهة الموكل يثبت خطأه بعجزه عن تقديم الدليل الإيجابي على أنه أخطر بالتحفظات الواجبة وتلك صورة لما تتطلبه ضرورات التقاضي حيث لا يتسنى للخصوم اتباع قواعد الاثبات لقسوتها[3]. ويترتب على استلام المقاول البضائع من الربان تالفة دون اتخاذ التحفظات ارتكابه خطأ في تنفيذ وكالته يترتب مسؤوليته، وبجعل للمرسل إليه حق في التعويض عن النتائج الضارة[4].

عليه تقوم مسؤولية الوكيل على أساس أن اتخاد هذه التحفظات يدخل في تنفيذ وكالته، فالمرسل إليه الحق في طلب التعويض عن الأضرار الناتجة عن هذا الخطأ، ومنه في حالة عدم إدراج التحفظات الواجبة في حالة النقص فيفترض ما لم يقم الدليل عكسي أن البضاعة سلمت للمقاول مطابقة للحالة المبينة في سند الشحن، فإذا لم يرد المقاول البضاعة بنفس الحالة فالمرسل إليه الحق بالتمسك بأن البضاعة كانت بين يدي المقاول، واثبات

[1]–بريهموش أميمة، مرجع سابق، ص 62.

[2]–حموادي زكراوي ، مرجع نفسه ،ص 82.

[3]–طيب إبراهيم وبس، مرجع سابق، ص 107.

[4]–حموادي زكراوي ، مرجع سابق، ص 83.

المقاول عكس قرينة التسليم المطابقة أي أن النقص حصل خلال المرحلة البحرية وليست البضائع بين يديه اثبات غير هين في جميع الأحوال[1].

يمكن إيجاز ما تقدم بأن جزاء الإهمال مقاول المناولة وكيل المرسل إليه في إخطار الناقل البحري بالهلاك أو التلف بالبضاعة في حالة وجود أي منهما إذا لم يستطع المرسل إليه فحص قرينة التسليم المطابق على تخلف الأخطار، هو أن يكون المقاول مسؤولا عن الأضرار التي لا يتسنى له إثبات أنها قد حصلت قبل استلامه البضاعة، ذلك أنه يصدق على مقاول المناولة في هذه الحالة أحد الغرضين[2]:

1. أن الأضرار كانت سابقة على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجبا عليه توجيه الإخطار بالهلاك أو التلف لتجنيب قرينة التسليم المطابق والتي تعذر دحضها لانعدام أدلة الإثبات.
2. إما أنه لم يكن ثمة ما يوجب إخطار الناقل ويعني ذلك أن أضرار قد حصلت والبضاعة بين يدي مقاول المناولة.

الفرع الثالث : مسؤولية مقاول المناولة كمودع عنده.

إن الالتزام الأساسي في عقد الشحن والتفريغ هو قيام المقاول بحفظ البضائع على الرصيف أو المخازن لحين تسليمها ويكون العقد بالتالي عقد وديعة بأجر.

ولعل النظر إلى العمليات السابقة على الشحن واللاحقة على التفريغ التي يباشرها المقاول وبلغة خاصة الحراسة على الرصيف هو الذي أدى بأصحاب هذا الاتجاه إلى اعتبار عقد الشحن والتفريغ عقد وديعة بأجر والمقاول مؤدى عنه بأجر.

[1]–حموادي زكراوي ،مرجع نفسه ، ص 83.

[2]–طيب إبراهيم ويس، مرجع سابق، ص 107.

في الغالب ثمة مهلة محددة مرسل إليه لاستلام البضاعة، فإذا انقضت تلك مهلة محددة للمرسل إليه لاستلام البضاعة، واعتبارا من تلك اللحظة تغدو الشركة بحق مودع عنده، غير أن وجهة النظر هذه تؤدي إلى القول بأنه إذا قام بالحفظ مقاول المناولة والمتعاقد مع الناقل وليس الناقل فإن المقاول يعتبر مودى عنده بأجر، ويذهب العميد رديير إلى أنه حيث يقوم المقاول بحفظ البضائع فإنه نوجد وديعة بأجر أو بالربح وديعة حفظ.[1]

تعرف الوديعة حسب نص المادة 590 من القانون المدني الجزائري بأنها" عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا إلى المودع لديه أن يحافظ عليه لمدة وعلى أن يرده عينا ".[2]

قد يكون العمل القانوني الذي يعهد به إلى مقاول المناولة هو الوديعة أي حفظ البضائع المفرغة أو الجاهزة لشحنها وردها، نعرض ليان طبيعة التزام المودع عنه وذي أحكام القانون المدني ثم لتكييفه حسب ترتيب الفقه لمسؤولية المقاول كمودع عنه، أما الوديعة عقد يسلم بمقتضاه المودع شيئا منقولا إلى المودع لديه على أن يحافظ عليه لمدة وعلى أن يرده عينا، فالالتزام المودع عنه بتسليم الشيء المودع، فإن المودع عنده يكون ملتزما بحفظ الشيء المودع ويرده عند انتهاء الوديعة.[3]

حتى تكون ثمة وديعة يجب أن يكون الغرض الأساسي للمتعاقدين هو تسلم المنقول لحفظ هذا المعيار الدقيق نلتمسه في قصد المتعاقدين فيشرط إذن أن يحصل التسليم (من المودع) والتسليم (من المودع عنده) تنفيذا لهذا إلى قصد الذي تكشف عند الظروف العقدية وملابساتها فإذا لم يتضح هذا القصد بوضوح عند كل المتعاقدين أوجب البحث عن وصف للعقد دعم تطبيق أحكام عقد الوديعة.

وإذا كان الالتزام بحفظ الشيء هو الالتزام الجوهري في عقد الوديعة فإن رد الشيء عند انتهاء الوديعة هو أيضا التزام يقع على عاتق المودع عنده والالتزام بالحفظ هو التزام

[1]–حورية بن حفاف، مريم عميش، مرجع سابق، ص29.

[2]– أنظر المادة 590 من الأمر 75–85.

[3]–طيب ابراهيم ويس، مرجع سابق، ص108.

بوسيلة أو ببدل عناية حال أن الالتزام بالرد هو التزام بنتيجة فحفظ الشيء وإن كان هو الغرض الأساسي لإبرام عقد الوديعة إلا أنه يصبح غير ذي معنى إذا امتنع المودع عنده عن رد ذلك الشيء عند انتهاء أجل الوديعة[1]

المبحث الثاني: نطاق مسؤولية مقاول المناولة المينائية.

ينطبق التحديد القانوني للمسؤولية على جميع الدعاوى ضد الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير، سواء أقيمت الدعوى على أساس المسؤولية العقدية أم على أساس المسؤولية التقصيرية، وقد بينت المادة 916 من القانون البحري الجزائري لمبدأ تحديد المسؤولية لمقاول المناولة (تحديد المسؤولية أي كان نوعها).

وتدخل عمليات الشحن والتفريغ في عداد العمليات اللازمة لتنفيذ عقد نقل البضائع بحرًا، لذا كثيرا ما يرجع سبب هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير وصولها إلى خطأ المقاول، ونظرا إلى أن المشرع يحدد مسؤولية الناقل حتى لو لم يرتكب غشا ولا خطأ غير مغتفر عن هلاك وتلف البضائع وتأخير وصولها، فإن العدل والمنطق يقضيان بمد نظام تحديد المسؤولية إلى المقاول.

المطلب الأول: ثبوت مسؤولية مقاول المناولة.

إذا ما تحقق مسؤولية مقاول المناولة عن الضرر اللاحق بالبضاعة فإنه يسأل عن تعويض كامل للضرر إلا أن القانون البحري أورد ثبوتا للمسؤولية وهو ذات الثبوت المقرر قانونا بالنسبة لمسؤولية الناقل البحري ومن ثم فما يصدق على ثبوت مسؤولية الناقل البحري من أحكام يصدق على ثبوت مسؤولية مقاول المناولة.

[1]– طيب ابراهيم ويس، مرجع نفسه ، ص108.

فالتحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة موحد أدى لما يمكن الاتفاق عليه وحد أعلى لما يمكن الحكم به ففي مادة النقل البحري يحدد القانون مبالغ قصوى لمسؤولية الناقل البحري.

ذلك التحديد هو المقابل لحرمان الناقل البحري من إدراج شروط إعفاء من المسؤولية في سند الشحن أو لتقرير المشرع أن التزامه بتحقيق نتيجة (قرينة المسؤولية)، ذلك كله حتى لا يقع الناقل تحت أعباء المسؤولية فيعجز عن مواصلة الاستغلال وتطويره.[1]

تقرر التشريعات لبعض تلك الاعتبارات لتحديد مسؤولية مقاول المناولة بحسبان أن إطلاق مسؤولية المقاول من شأنه تعريضه لمسؤولية ثقيلة قد تعجزه عن مواصلة العمليات بالإضافة إلى الرغبة في إرساء نظام قانوني متكامل لعقد النقل البحري (بدء من إستلام الناقل للبضاعة في ميناء القيام حتى تسليمها في ميناء الوصول).[2]

الفرع الأول: مفهوم ثبوت المسؤولية.

تعرض المشرع الجزائري لمبدأ تحديد مسؤولية مقاول المناولة بنص المادة 916 من القانون البحري الجزائري[3] التي تقضي أنه إذا حدثت الأضرار بالبضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل الذي استعملت فيه قوارب التحميل أو وسائل اخرى للشحن المينائي، فإن مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته وفق للشروط المحددة في أحكام الفصل الرابع من الباب الثالث من الكتاب الثاني من الأمر 76-80 المعدل والمتمم.

فالتحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة هو ذات التحديد القانوني المقرر لمسؤولية الناقل البحري، بموجب المادة المذكورة أعلاه، نظرا لإجتماع عدّة خصائص نجمع بين مقاول المناولة والناقل البحري فيما يخص الممارسة في الميدان البحري والمينائي ولمواجهة أخطار البحر كخطر الغرق بالنسبة للبضاعة أو العواصف البحرية..... إلخ.

[1]- حموادي زكراوي، مرجع سابق، ص97.

[2]- طيب ابراهيم ويس ، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق، ص122.

[3]- أنظر المادة 916 من الأمر 76-80 السالف الذكر.

نقطة الإرتكاز الثانية، فإن الحكمة من ورائها رغبة المشرع في توحيد الأحكام التي تطبق على عقد النقل البحري وكل العقود المحيطة به لتفادي أي خلل يعيق مهمة القضاء من جهة، ثم من جهة ثانية التعامل بروح العدالة بين مقاول المناولة والناقل البحري، طالما أن الأول يشترك مع الثاني في عدة نقاط ممارسة مشتركة، التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة هو الحد أعلى للمسؤولية ومن ثم فهو ليس تقريرًا جزافيا لقيمة الطرد أو وحدة الشحن.

ومن ثم يجب النظر إلى التحديد على أنه تعريض مستقل في الأسس والاعتبارات عن تلك التي يقوم عليها التعويض في القانون المدني تظهر هذه الاعتبارات رغبة المشرع في إقامة توازن بين مصالح المعاملين في المجال البحري، كذلك فإن التحديد القانوني لا يشفع للمضرور من عبئ اثبات مقدار الضرر الذي لحق به، لذلك وطبقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني، الضرر يشمل الضرر المادي والأدبي، فالأول يشمل مقدار الضرر الحاصل إذا أثبت المدعي مقدار الضرر فالأمر لا يخرج عن حالة من ثلاث:[1]

1-أن يكون مقدار الضرر يزيد من الحد الأقصى للتعويض، فلا يحصل المضرر إلى على ذلك الحد.

2-ويسري ذات الحكم المتقدم إذا كان الضرر مساوي للحد الأقصى للتعويض.

3-أن يكون مقدار الضرر أقل من الحد الأقصى للتعويض فلا يتحق المضرور إلا تعويض يعادل ما لحقه من ضرر دون أن يكون له الحق في المطالبة بالحد الأقصى للتعويض حتى لا يثرى على حساب مقاول المناولة.

أولا: مدى تعلق التحديد القانوني للمسؤولية بالنظام العام.

[1]- طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ،مرجع سابق، ص123.

تتعلق أحكام التحديد القانوني للمسؤولية بالنظام العام وكذلك على المحكمة أن تعمل بتحديد المسؤولية دون التوقف على تمسك المقاول بذلك، وإذا ما طالب المضرور بالتعويض دون بيان الضابط الذي يقرر على أساسه فإن على القاضي مراعاة الحد الأعلى للمسؤولية.

ومقتضى التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة من النظام عدم جواز الاتفاق على ما يغاير أحكامه على أنه يتعين في هذا الصدد التفرقة بين ما إذا كان أمر ذلك الاتفاق هو تحديد مسؤولية المقاول بأقل من ذلك الحد أم بما يزيد عنه.

أ- فإذا تضمن سند الاتفاق بين مقاول المناولة وطالب الخدمة شرطا مقتضاه أن يكون الحد الأقصى لمسؤولية المقاول أقل من الحد القانوني للمسؤولية فإن مثل هذا الاتفاق الذي تم قبل الحادث الذي نشأ عنه الضرر يكون باطلا بطلانا مطلقًا بحسبان أن مسؤولية مقاول المناولة من النظام العام وأنه روعي في التحديد القانوني للمسؤولية حماية مصلحة طالب الخدمة أيضا.

ب- أما إذا كان مقتضى الشرط الوارد في سند الشحن تحديد مسؤولية المقاول بأكثر من الحد الأقصى للمسؤولية المقررة قانون فمثل هذا الشرط صحيح ونافذ، فالمقاول أن ينزل عن كل أو بعض الحقوق والاعفاءات المقررة له. كما يجوز أن يزيد مسؤولية والتزاماته بشرط أن يذكر في سند الشحن ومرجع ذلك أن رعاية المقاول والتزاماته التي استهدفها تحديد المسؤولية هي ميزة وليست حماية، فيكون له أن يستفيذ منها أو يتركها ومن ثم فإن مثل هذا الاتفاق صحيح ولو بلغ حد إلغاء حدود المسؤولية أصلا حتى يغطي التعويض كل الضرر ومثل هذا الاتفاق بديهي أمر صحته إذا حصل بعد وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر، وخلاصة ما تقدم أن التحديد القانوني لمسؤولية المقاول وقد روعي فيه رعاية المقاول فإنه يكون حدا أقصى لما يمكن أن يحكم به، وإذا كان قد روعي فيه في الذات الوقت حماية الشاحن فإنه يكون حدا أدنى لما يمكن الاتفاق عليه.[1]

[1]- كمال حمدي ، عقد الشحن و التفريغ ،ص 223.

ومقتضى إعمال الأحكام سابقة البيان في تحديد مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ، نجد المعمول به هو ما يتضمنه عقد الشحن والتفريغ وليس سند الشحن نظرا لأن سند الشحن ينظم العلاقة بين الناقل والشاحن ولا شأن للمقاول بها.

يترتب على ذلك أنه إذا تضمن سند الشحن اتفاق تحديد مسؤولية الناقل بأكثر من الحد الأقصى فإن هذا الاتفاق يعد صحيحا في مواجهة الناقل، ولا أثر له على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ.

ثانيا: المسؤولية التي يسرى عليها التحديد القانوني للمسؤولية.

بالرجوع إلى نص المادة 916 من القانون البحري الجزائري فإنها تحيلنا على نص المادة 805من نفس القانون، فيما يخص تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل البحري والذي يشترك معه فيه مقاول المناولة بخصوص الإطار القانوني لكن هذا التطبيق يثير الإشكالات التالية:[1]

1- أن ذلك التحديد يسري بالنسبة للناقل البحري على المسؤولية أي كان نوعها، إلا أنه بخصوص مقاول المناولة فهي تخص المسؤولية العقدية دون التقصيرية، إذ الرجوع بالدعوى التقصيرية متاح فقط في حالة رجوع الغير الحقيقي أو المطلق (الذي ليس طرفا في عقد النقل البحري أو عقد المناولة المينائية) على المقاول وهو رجوع ليس للمقاول تحديد مسؤولية بصدده.

2- أن تحديد مسؤولية مقاول المناولة يسري على حالتي هلاك وتلف البضاعة دون حالة تأخره في تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ.

[1]- طيب ابراهيم ويس، مرجع سابق،ص123.

3- أن هناك أحكام بصدد نطاق مسؤولية الناقل البحري التي يرد عليها التحديد القانوني لمسؤولية مقاول الشحن و التفريغ ففي خصوص هلاك البضائع أو تلفها فإن مناط سريان التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري عنها أن يكون الضرر الذي لحق البضائع قد حصل خلال النطاق الزمني لمسؤوليته الذي يخضع فيه النقل لأحكام المسؤولية التي أتى بها القانون البحري الجزائري المحددة بين تسلم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق فيها، أما في المرحلة المنفصلة من عقد النقل البحري التي تسبق استلام الناقل للبضائع في ميناء الشحن أو تلك التي تلي تسليمه لها في ميناء التفريغ، فإننا نكون خارج نطاق المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري التي نظمها القانون البحري.

4- أن مقاول المناولة لا يحاج بسند الشحن المبرم بين الشاحن والناقل البحري، إذ مناط مسؤوليته –المقاول– إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد الشحن والتفريغ دون تلك التي يفرضها سند الشحن على الناقل البحري، ومن تم فذكر عدد الطرود أو وحدات الشحن التي تشملها الحاوية في سند الشحن واعتبار كل منها وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعين الحد الأعلى للمسؤولية حكم لا يسري حيث يتعلق الأمر بشحن الحاوية أو تفريغها كما أن الناقل الذي يزيد من مسؤولياته ويذكر ذلك في سند الشحن لا يمّس االمسؤولية المحدودة للمقاول.

5- أن مسؤولية مقاول المناولة التي تصح أن تكون محلا للتحديد القانوني للمسؤولية هي مسؤولية قبل المتعاقد معه دون الغير الذي قد يصيبه ضرر من جراء تنفيذ عقد المناولة مثلا إذا سقطت حمولة رافعة السفينة محل المناولة على بضائع للغير في الرصيف أحدثت أضرارًا للبضاعتين فإن التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة يسري فقط على مسؤولية المقاول عن البضائع التي على الرافعة دون التي كانت على الرصيف ، إذ رغم إدراك المشرع لخصوصية مجال الممارسة الدائر بين الميناء والبحر وتقريره لهذا الإمتياز إلا أنه

وضع حالات تستثنى العمل بمبدأ تحديد المسؤولية كما تحرم المقاول من الاستفادة من المبدأ.[1]

ثالثا: الحالات التي يحرم فيها المقاول من تحديد المسؤولية :

يقوم التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة على فكرة التوازن بين مصلحة المقاول وطالب الخدمة و يفترض إبتداء حسن النية من المقاول في تنفيذ إلنزاماته فإذا مابدر من المقاول أو نائبه أي سوء سلوك إرادي يتمثل في فعل أو إمتناع يخل بهذا التوازن كان حقا حرمانه من التمسك بتحديد مسؤوليته.

ذلك أن المسؤولية المحدودة ميزة قررت لتخفيف عبئ المسؤولية عن مقاول المناولة ومن المنطق ألا يفيد منها إلا المقاول الجدير بها ، و لا يكون المقاول كذلك إلا إذا خلا فعله من تعمد إحداث الضرر و من الإهمال الذريع الذي لا يغتفر[2] .

ذات النظر يصدق على تابع المقاول الذي يحوز له التمسك بالمبدأ ، و ينخذ هذا السلوك الناشئ إحدى الصور التالية : إما أن ينخذ صورة العمد (الغش) حيث يكون القصد من الفعل أو الإمتناع إحداث الضرر أو صورة عدم الإكتراث المصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث (الخطأ الغير المغتفر أو الغير الواعي)[3].

قد ورد في القانون البحري أنه لايحق للمقاول الإستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 من نفس القانون[4] ، إذ يتبين أن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع

[1]– حمودي زكراوي، مرجع سابق، ص102.

[2]– كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ، مرجع سابق، ص235.

[3]– طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مرجع سابق، ص 124.

[4]– أنظر المادة 805 من الامر 76–80 السالف الذكر.

ناتج عن عمل أو إهمال من المقاول سواء عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث الضرر[1].

فسوء السلوك الإرادي إذن قد يكون ناشئا عن عمد (بقصد إحداث الضرر) ، أو عن حدم الإكتراث (مصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث).

1/العمد : (الغش)

إذا قصد المقاول أو تابعه بفعله أو بإمتناعه الذي نشأ عنه الضرر إحداث ذلك الضرر فلا شك أننا نكون في مواجهة عمد أو غش و القاعدة أن الغش يفسد كل قواعد القانون[2] .

الغش في مفهومه الحديث مرادف للخطأ العمدي ، و هو إنصراف إرادة المقاول إلى إرتكاب فعل أو الإمتناع مع علمه التام بأن من شأن ذلك حصول ضرر و مع ذلك يقدم علا إرتكابه ، و لكن يشترط توافر قصد الإضرار بصاحب البضاعة بخلاف المفهوم التقليدي و هذا يقع على المضرور عبئ إثباته ، أي تقديم الدليل علا إنصراف أرادة المقاول أو نائبه أو أحد تابعيه إلى إرتكاب الفعل أو الإمتناع[3] .

2/عدم الإكتراث :

عبر عنه المشرع في نص المادة 809 بقرله :" المجازفة مع تيقن من حدوث ضرر على الأرجح "[4] ، يقابل تفسير هو علم المقاول بخطورة الفعل المقدم علية و الذي يؤدي حتما إلى وقوع الضرر مع ذلك يمارسه و مثال ذلك قيام المقاول بإستعمال رافعات لا تتناسب إطلاقا مع حجم البضاعة المراد تناولها ، فعدم الإكتراث ينطري على عنصرين :

[1]– حموادي زكراوي، مرجع سابق، ص 104.

[2]– طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية، مرجع سابق، ص 125 .

[3]– كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ، مرجع سابق، ص 238.

[4]– أنظر المادة 809 من الأمر 76–80 السالف الذكر.

-**العنصر الأول** : أن تنصرف إرادة المقاول إلى إرتكاب الفعل أو الإمتناع فإذا كان الفعل غير إرادي فإنه لا يعد عدم إكتراث ، و يعدو من حق المقاول التمسك بتحديد المسؤولية .

-**العنصر الثاني** : أن يكون المقاول لحظة إتيان الفعل أو الإمتناع على علم تام بإحتمال حدوث هلاك أو تلف أو تأخير وصول بضاعة[1].

الفرع الثاني: أثار تطبيق مبدأ ثبوت المسؤولية.

من آثار تطبيق مبدأ تحديد المسؤولية استفادة مقاول المناولة من أحكام التحديد المسؤولية المنصوص عليها في نص المادة 805 من القانون البحري الجزائري وما يليها بتحديد الأعلى للمسؤولية (خاصة أيضا بالناقل البحري)

أ) – الحد الأعلى للمسؤولية بالنسبة للطرد أو وحدة الشحن أو دون البضاعة.

إحتساب الحد الأعلى لمسؤولية المقاول يكون بالنظر إلى عدد الطرود أو وحدات الشحن التي هلك بمبلغ لا يزيد عن 10,000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى، وبمقدار 30 وحدة حسابية عن كل كيلو غرام يصاب بالخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق بمقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضاعة المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع لكن لا تزيد عن مجموعة أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

ويقصد بالوحدة الحسابية هنا وحدة حساب مشكلة من خمسة وستين مليغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية ويمكن أن تحول وحدات الحساب بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم.

[1]– كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ، مرجع سابق، ص 239.

ومن تم فإن الحد الأعلى لمسؤولية مقاول المناولة يحسب وفق هذا الأساس بالنظر إلى البضاعة محل المناولة، وإذا كان احتساب الحد الأعلى للمسؤولية على أساس الوزن لا يثير أية مشكلة بسبب أن النص حدد وحدة الوزن فإنه يبقى بيان المقصود من اصطلاحي الطرد ووحدة الشحن.[1]

1/الطرد: colis-package

يفترض الطرد وضع البضاعة في غلاف كالصندوق يحمل أرقاما أو علامات مميزة، فكل صندوق يعتبر في هذه الحالة طردًا.

فكلمة طرد تعني أن البضاعة قد شحنت بعد حزمها في حزمة واحدة أو أكثر، سواء تم تغليفها بورق أو ما شابه أو بوضعها في صندوق مثلا أو اكتفى بتحزيمها بأربطة بحيث تكون كل حزمة منها معينة بذاتها وهذه الطرود يذكر عددها في سند الشحن، وعلى أساسه يتحدد الحد الأقصى لمسؤولية مقاول المناولة عن هلاك البضاعة أو تلفها أثناء عمليات المناولة.[2]

2/وحدة الشحن: Unité-Unite

والوحدة تكون خاصة بالبضاعة التي شحن صبا من غير تغليف والتي لا يعرف إلا وزنها أو قياسها أو حجمها أو كليهما كغلال والأخشاب والفحم والبترول فالمقصود إذن بوحدة الشحن، الوحدة التي تتخذ عادة أساسا لتحديد أجرة المناولة سواء كانت طنا متريا أو كيلوغراما أو مترا مكعبا.

وإذا لم تكن البضاعة المناولة من قبيل الطرد أو الوحدة فإن مقاول المناولة يسأل عن تعويض الضرر كاملا ويتعطل بالتالي سريان التحديد القانوني للمسؤولية.

[1]- حموادي زكراوي، مرجع سابق، ص106.،

[2]- مرجع نفسه ، ص107.

ومثال ذلك: فإن السيارة المنقولة مكشوفة لا تعد طردًا أو وحدة حيث تنص المادة 04 فقرة 05 من معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 على : " لا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال لجهة الخسائر و الأضرار المتعلقة بالبضاعة و التي أصابتها بمبلغ يفوق المائة ليرة أسترالية عن كل رزمة أو وحدة قانونية ، أو بما يعادل هذا المبلغ من عملة أخرى ، إلا إذا صرح الشاحن عن نوع هذه البضاعة و قيمتها قبل شحنها و دون تصريحه في سند الشحن.

يشكل التصريح المدون في سند الشحن قرينة حتى ثبوت عكسها ، و لكنها لا تقيد الناقل الذي يمكنه الطعن بها .

يجوز بالإتفاق بين الناقل أو وكيله أو قبطان السفينة و الشاحن أن يكون الحد الأقصى للمبلغ المحدد في هذه الفقرة شرطا لا يقل عنه .

لا تترتب على الناقل و لا على السفينة أية مسؤولية عن الخسائر و الأضرار المتعلقة بالبضاعة أو التي لحقت بها إذا تعمد الشاحن في سند الشحن تصريحا كاذبابجهة نوع البضاعة و قيمتها"[1].

و منه نسنخلص أن الطرد يفترض أن تكون البضاعة مغلفة بحيث لا يتسنى للمقاول أن يتبين من طبيعتها أو قيمتها إلا بالرجوع إلى البيانات المدرجة في سند الشحن ولذلك يسأل المقاول عن قيمة السيارة كاملة ولكن لا يسأل عن ضياع ما بها من أمتعة ما لم يحط بعلمها[2].

[1]– المادة 04 فقرة 05 من إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن تعرف باسم قواعد لاهاي، مؤرخة في 1924/08/25 ، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 و عدلت بموجب بروتوكول سنة 1968 ، ثم عدلت مرة اخرى سنة 1989 ، انظمت الجزائر الى معاهدة بروكسل دون تعديلها، بموجب المرسوم رقم 71/64 مؤرخ في 1964/03/02 ، ج ر ،عدد 28.

[2]– حموادي زكراوي، مرجع سابق، ص108.

ب- الحد الأعلى للمسؤولية في حالة النقل بالحاويات.

يعتبر تقدير الحد الأعلى للمسؤولية على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن صعوبة في الفرض الذي تجمع فيه الطرود أو ووحدات الشحن في حاويات، هل تعتبر الحاوية التي قد بلغ حجمها عشرة أو عشرين مترا مكعبا ومليئة بالطرود أو وحدات الشحن مجرد طرد يؤدي المقاول عن تعويض لا يجاوز 10,000 وحدة حسابية.

من آثار مبدأ تحديد المسؤولية استفادة مقاول المناولة من مزايا المادة 805 من القانون البحري الجزائري، لما كانت أحكام تحديد المسؤولية تسري على تابعي الناقل فإنه يمكن لتابعي المقاول الاستفادة من ذات التحديد.[1]

ذلك أن الحكمة من التحديد تنتفي إذا تمكن المضرور من الالتفاف حول ذلك التحديد بالرجوع على تابعي المقاول لاقتضاء كامل التعويض عن الضرر الذي وقع منه إذ المقاول إما أن يجد نفسه مسؤولا أدبيا عن الوفاء بذلك التعويض نيابة عن تابعيه، وإما أن يجبر على ذلك اعمالا لنص في العقد الذي يربطه بتابعيه.

وشروط تحديد مسؤولية المتبوع عن الأعمال تابعة وفق مفهوم المادة 134من القانون المدني الجزائري:[2] – قيام علاقة التبعية و التي تعني أن يكون للمتبوع على التابع سلطة فعلية في الرقابة و التوجيه تخوله أن يصدر للتابع أوامره و تلزم الأخير بالإنصياع لهذه الأوامر ولم يكن المتبوع حرا في إختيار تابعه سواء كانت السلطة دائمة أو مؤقتة .

– أن يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع من كان واقعا منه حال تأدية وظيفته أو بسببها.

– ثبوت مسؤولية التابع .

---

[1]– حموادي زكراوي، مرجع سابق، ص109.

[2]– أنظر المادة 134 من الأمر 75–58 السالف الذكر .

-ثبوت أن الخطأ الذي إرتكبه التابع قد وقع حالة تأدية الوظيفة أو بسببها.

- يعني ما تقدم أنه تحققت مسؤوليته تابع مقاول المناولة ورجع عليه لمصدر بطلب التعويض عن هلاك البضائع أو تلفها كان لهذا التابع التمسك بأحكام تحديد المسؤولية المقررة لمقاول المناولة بشرط اثباته أن الخطأ الذي ارتكبه وقع حال تأدية وظيفته أو بسببها.

كذلك فإنه كان رجوع المضرر على كل من مقاول المناولة وتابعه فإنه وبغيت عدم إهدار الحكمة من تحديد المسؤولية، لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم له على المقاول وتابعه عن مقدار التحديد القانوني لمسؤولية مقاول المناولة[1].

المطلب الثاني: اعفاء مقاول المناولة من المسؤولية.

لكي تتحقق مسؤولية المقاول عقدية كانت أو تقصيرية يتعين أن تتوافر أركان تلك المسؤولية وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية ، وقد عدد القانون أسباب يترتب على قيام أي منها اعفاء المقاول، أسباب الاعفاء هذه كانت قانونية أو اتفاقية يستفيد منها مقاول المناولة، حيث قد يتفق أطراف العقد على اعفاء المدين من المسؤولية المترتبة عن خطئه وتسمى بأسباب الاعفاء الاتفاقية (فرع أول).

كما توجد أسباب تتعلق بالبضاعة وأسباب خارجية والتي تعد أسباب قانونية (فرع ثاني).

الفرع الأول: الأسباب الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية .

لم يقر القانون البحري الجزائري بطلان شروط اعفاء المقاول المناولة من المسؤولية، وبالتالي لا مناص من القول بوجوب الأخذ بالقواعد العامة في هذا الصدد والتي يمكن

[1]- حورية بن حفاف، مريم عميش، مرجع سابق، ص 76-77 .

الاتفاق على اعفاء مقاول المناولة من المسؤولية ولكن بتحفظ خاصة مع وجود مبدأ تحديد المسؤولية.[1]

أما بخصوص جواز تحديد مسؤولية مقاول المناولة، فإن الأمر يختلف، اذا ثمة قيد على هذا الاتفاق، حيث أقرت المادة 916 من القانون البحري الجزائري [2] سريان أحكام تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل البحري المنصوص عليها في المادة 805 من نفس القانون على مقاول المناولة والتي يسمح بها عقد المناولة المينائية[3].

ويترتب عن ذلك بطلان أي شرط بعقد المناولة المينائية يتضمن تحديد مسؤولية المقاول بأقل مما هو محدد قانونا، بالمقابل يجوز الاتفاق على تحديد المسؤولية بما يجاوز ما يفرضه القانون، كما أن تحديد المشرع أي اتفاق من شأنه تحديد مسؤولية المقاول بأقل مما محدد قانونا، لا يعني بالضرورة تحريم شروط الاعفاء من المسؤولية، على أساس أن المشرع قد أورد صراحة تحديد مسؤولية الناقل البحري، وكذا بطلان اعفائه من المسؤولية، أما بالنسبة لمقاول المناولة فقد اقتصر بصدده على تحديد المسؤولية دون ذكر بطلان شروط الاعفاء عن المسؤولية، وهذا يتناقض مع مبدأ المساواة مع الناقل البحري، اذ 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.[4]

---

[1]– مزعاش عبد الرحيم، ، مرجع سابق،324.

متاح على الرابط:a-mezaache@univ-boumerdes.dz على الساعة : 14:00

[2]– المادة 916 من القانون البحري الجزائري : " اذا حدثت الأضرار الملحقة بالبضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل.... فإن مقاول المناولة بإمكانه أن يحدد مسؤوليته...."

[3]– المادة 805 من القانون البحري الجزائري : " اذا لم يصرح الشاحن أو ممثله.... بموجب عقد النقل البحري".

[4]– مزعاش عبد الرحيم، مرجع نفسه، ص325.

كما يعد عقد المناولة المينائية عقد مستقل عن عقد النقل البحري إلا أنه يتداخل معه في التنفيذ و من ثمة إذا كان مقاول المناولة المينائية يقوم فعلا بتنفيذ بعض مراحل عقد النقل البحري ألا يحق له التمسك بأسباب الإعفاء و التحديد القانوني للمسؤولية المقررة جميعها قانونا للناقل البحري على النحو الذي أوردته أحكام الإتفاقيات الدولية و التشريع الوطني ، تلك هي مسألة حق مقاول المناولة في الإستفادة من شروط سند الشحن و من الإعفاءات و التحديد القانوني للمسؤولية المقررة للناقل البحري .

إن حالة رجوع المرسل إليه على الناقل وفقا لعقد النقل البحري و أدخل الناقل المقاول المتعاقد معه كضامن في الدعوى أو رجع عليه بدعوى ضمان أصلية فلا شك أن المقاول يستفيد بطريق غير مباشر من شروط سند الشحن ، و كما أن الإعفاءات و التحديد القانوني للمسؤولية المقررة قانونا للناقل البحري الرجوع على المقاول إلا بمقدار ما حكم عليه به .

و عادة عندما تعرض مسألة رجوع المرسل إليه على مقاول المناولة الذي يقوم بتنفيذ بعض مراحل عقد النقل البحري ، إذ يثير المقاول غالبا في مواجهة المرسل إليه شروط الإعفاء من المسؤولية و تحديدها المدرجة بسند الشحن و المقررة قانونا للناقل البحري تأسيسا على ذلك السند بما يحدده الإتفاق أو القانون من شروط هو سند النقل الذي يساهم المقاول و يشترك في تنفيذه[1].

الفرع الثاني: الأسباب القانونية للإعفاء من المسؤولية .

التزام المقاول وفق أحكام القانون البحري هو التزام ببذل عناية، وبالتالي فإنه يكون مسؤولا عن الأعمال التي يتولها بموجب عقد المناولة عن أخطائه وأخطاء تابعيه ومن أجل دفع هذه المسؤولية يتعين عليه أن يثبت بأنه بذل عناية واجبة وهي عناية الرجل العاديومن

[1]– حياة حامي، أثر إتفاقات عقد النقل البحري على مسؤولية مقاول المناولة، ملتقى وطني افتراضي: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر ،كلية الحقوق و العلوم السياسية بن يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، ص327 .

المقرر وفق القواعد العامة أن المدين يعفى من مسؤوليته أن استحالة التنفيذ نشأت عن سبب لا يد له فيه[1]، وهذا الأسباب قد تتعلق بالبضاعة وقد تكون أسباب خارجية.

أولا: الأسباب المرتبطة بالبضاعة للإعفاء من المسؤولية .

يتعين على الشاحن أن يقدم البضاعة خالية من العيوب التي تسبب هلاكها أو تلفها، كما يتعين عليه مراعاة كفاية التغليف الخاص بالبضاعة على النحو الذي يسمح له ليس فقط بتحمل مخاطر الرحلة البحرية، انما أيضا عمليات تداولها بمعرفة المقاول بغرض الشحن والتفريغ، كما يقضي واجب المحافظة على البضائع، أن يحمل الطرد علامات وبيانات تسمع للمقاول باتخاذ ما قد يستلزمه تداول بعض أنواع البضائع مع الاحتياطات كاستعمال أدوات تتلائم وطبيعة ووزن البضاعة.[2]

تلك في الواقع أهم الواجبات التي تقع على عاتق الشاحن والتي يعد اخلاله بها خطأ من جانبه، ومن ثم يترتب على ذلك ضرر للبضاعة من جانبه، فإن ذلك يقوم بسبب لاعفاء المقاول من المسؤولية.

كما يعد إخلال الشاحن بهذه الإلتزامات سببا لإعفاء المقاول من مسؤوليته ، بسبب العيب الذاتي للبضاعة أو لإنعدام أو عدم كفاية التغليف أو لعدم كفاية أو إتقان العلامات .

1/- العيب الذاتي للبضاعة:

يقصد بالعيب الذاتي للبضاعة أي شيء ناتج عن طبيعتها الداخلية يؤدي دون ما تدخل من المقاول إلى هلاك البضاعة أو تلفها ، و مثال ذلك حصول إشتعال تلقائي أو تخمر، فجانب من الفقه يعتبره عيب في البضاعة كونها هشة قابلة للكسر، هي نظرة معينة، ذلك أنه في حالة الكسر أو تهشم مثل هذه البضاعة فذلك يكون إما أنه رغم سلامة

[1]-أنظر المادة 176 من الأمر 75-85السالف الذكر.

[2]- طيب ابراهيم ويس، مرجع سابق ، ص110.

التغليف فإن تداولها قد تم بطريقة معيبة بما يجعل المقاول مسؤولا، وإما نتيجة إهمال من الشاحن إذ عهد بالبضاعة إلى المقاول بغير تغليف أو دون أن يبين على غلافها الخارجي تلك الطبيعة، هذا الاهمال يستبعد معه خطأ المقاول.[1]

ويعفى المقاول من المسؤولية إذا أثبت العيب الذاتي للبضاعة والعلاقة السببية بينه وبين الضرر اللاحق بالبضاعة وان كان ذلك لا ينفي أنه يقع على المقاول واجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على البضاعة كما يكون على الشاحن اخطار المقاول حتى يتطلب الأمر اتخاذ احتياطات خاصة.[2]

2/- انعدام أوعدم كفاية التغليف:

يعتبر خطأ من جانب الشاحن أو يصدر بضاعة مغلفة تغليف معيب أو دون تغليف كاف فوجود كفاية التغليف ليس فقط لضمان حفظ البضاعة وإنما أيضا لحمايتها خلال الرحلة البحرية وأثناء تداولها خلال عملياته الشحن والتفريغ.[3]

والتغليف يختلف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها وطبيعة الرحلة ومدتها، فما يعتبر تغليف كافيا بالنسبة لنوع معين من البضاعة قد لا يعتبر كذلك بالنسبة لنوع آخر، كما يجب أن يكون التغليف من الصلابة بحيث يتحمل ما قد يتعرض له عندالرص في العنابر من البضائع المجاورة أو ما قد يتعرض له من التغيرات الجوية أثناء الرحلة البحرية.[4]

على أن المقاول لا يعفى من المسؤولية إلا اذا تعلق الأمر بضعف تغليف غير عادي مثل إستعمال أكياس بالية أو صناديق مفككة و ذلك دون التغليف الذي حتى لو كان ناقصا فإنه يتفق مع عادات التجارة (تعبئة الاسمنت في أكياس ورقية)، ويقع على المقاول

[1]- طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق، ص111.

[2]- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص194.

[3]- طيب ابراهيم ويس، مرجع نفسه ، ص112.

[4]- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع نفسه، ص134.

في هذه الأحوال اتخاذ الوسائل الضرورية لتجنب التلف بقدر الإمكان ويكون مسؤولا إذا أهمل هذه الاحتياطات.[1]

وحتى يعفى المقاول من المسؤولية عليه اثبات عدم كفاية التغليف والعلاقة السببية وبينه وبين الضرر الذي لحق البضاعة ولا شك أنه يستفيد من التحفظات الكتابية المثبتة في سند الشحن والتي يكون الناقل قد دونها لتفادي قرينة التسليم المطابق ومثالها أن الصناديق مفككة أو غير محكمة أو محتوياتها ظاهرة وأن الأكياس غير محكمة الربط أو الحياكة .[2]

ويحمل غالبا أن تعتبر المحكمة سبب الهلاك أو التلف يرجع في جانب منه إلى خطأ المقاول، ومن ثم تقسم المسؤولية بين الشاحن والمقاول بقدر ما يساهم خطأ كل منهما في إحداثه الضرر أي أن اثبات المقاول للسبب الأجنبي في هذه الحالة يعفيه جزئيا من المسؤولية.[3]

3/- عدم كفاية أو اتقان العلامات:

نصت المادة 752 من القانون البحري الجزائري على البيانات التي تذكر في سند الشحن على الأخص البيانات الضرورية والرئيسية للتعريف بالبضائع، عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها، على أساس التصريح الكتابي للشاحن ويعد ضامنا للناقل صحة تصريحه فيما يخص العلامات وعدد وكمية ووزن البضائع.[4]

حيث تنص المادة 15 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978 المعروفة بقواعد هامبورغ على مايلي :" يجب أن يتضمن سند الشحن فيها يتضمن التفاصيل التالية : (أ) الطبيعة العامة للبضائع، العلامات الرئيسية اللازمة للتعريف

[1]- طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق ، ص113.

[2]- كمال حمدي، مرجع سابق، ص135.

[3]- حموادي زكراوي، مرجع سابق، ص88.

[4]- المادة 752 من الامر 76-80 تنص على: " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه: أ- العلاقات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع..... ج- الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة ".

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 تطبيق للبيانات التي يقدمها الشاحن".[1]

كما تنص المادة الثالثة ف3/(أ) من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة سندات الشحن على أن : "03-على الناقل أو عميله أو قائد السفينة بعد إستلام البضاعة و أخذها على عاتقه أن يسلم الشاحن بناء على طلبه، سند شحن يتضمن بتوع خاص :

أ- العلامات الرئيسية الضرورية للتعرف على البضاعة كما سلمها الشاحن قيل البدء بالشحن ، شرط أن تطبع هذه العلامات أو تلصق بأي شكل أخر و بصورة واضحة على البضاعة غير الموضبة أو على الصناديق أو أوعية التوضيب المحتوية على البضاعة و أن تظل قرائتها ميسورة حتى نهاية الرحلة".[2]

ومن ثم فإن عدم كفاية أو اتقان العلامات المسند إلى الشاحن يؤدي إلى إعفاء المقاول من المسؤولية، إذا ما ترتب على ذلك هلاك البضاعة أو تلفها ويتعين على المقاول اثبات عدم كفاية أو إتقان العلامات وعلاقة سببية بين الضرر اللاحق بالبضاعة، وهو اعفاء تام في حالة عدم وجود أي خطأ من جانب المقاول وجزئي في الحالة العكسية.[3]

ثانيا: الأسباب الخارجية للإعفاء من المسؤولية .

وهي أسباب إعفاء لا تتعلق بالبضاعة، تحصل في ذات الأوجه التي يتكون منها السبب الأجنبي وهي:

[1]-المادة 15 من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا المعروفة الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ لسنة 1978، دخلت حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 1992 .

[2]-المادة 03 من إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، السالفة الذكر.

[3]- كمال حمدي، مرجع سابق، ص197.

1- **القوة القاهرة:** لابد من توافر ثلاث شروط في القوة القاهرة لكي يعفى مقاول المناولة المينائية من المسؤولية وهي:

أ- عدم إمكانية التوقع:

فيجب أن تكون القوة القاهرة غير متوقعة وإذا أمكن توقع الحادث فلا يعتبر كقوة قاهرة أو حادث مفاجئ، وعدم إمكانية التوقع يجب أن يكون من جانب أشد الناس حيطة.[1]

كما أن عدم القدرة على التوقع لا يتصور فقط في الحوادث التي لم تقع مسبقا، بل حتى في الحوادث الواقعة مسبقا غير أنه لأي يعرف متى قد تقع مرة أخرى والمعيار المعمول به هنا معيار موضعي.[2]

فيجب أن يكون عدم التوقع مطلقا لا تسبيب فيكفي في المسؤولية العقدية عدم إمكان التوقع وقت التعاقد حتى لو أمكن توقعه بعد التعاقد وقبل التنفيذ.[3]

- أن يكون مستحيل الدفع:

لا يمكن اعتبار الحادث الواقع قوة قاهرة أو حادث فجائي لمجرد عدم التوقع حدوثه، بل لابد أن يكون مستحيل الرد، وأن يجعل من تنفيذ الإلتزام المترتب عن العقد مستحيل التنفيذ، بل يكفي أن تكون مادية أو معنوية.[4]

ويقع على عاتق مقاول المناولة المينائية اثبات توفر حالة القوة القاهرة والتي تسببت في عدم الوفاء بإلزاماته وعليه تنتهي العلاقة المبدئية بين الخطأ والضرر ولا يتحقق بذلك مسؤولية اتجاه طالب الخدمة.

---

[1]- نسيمة أمال حفيزي، الحالات المستثنية لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة ماجستير، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2011، ص26.

[2]- أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للإلتزام، الطبعة الأولى، النهضة العربية، بيروت، 1983، ص337.

[3]- محمود جمال الدين زكي ، مشكلات المسؤولية المدنية ، الجزء الأول، دار النهضة العربية للنشر ، القاهرة ،1990، ص46.

[4]- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول ، نظرية الإلتزام بوجه عام، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية للنشر ، مصر، 2011، ص879.

ب- أن يكون الحادث خارجي:

تكون القوة القاهرة سبب من أسباب اعفاء مقاول المناولة المينائية من المسؤولية يجب أن يكون فعل من الضار هو متسبب في الضرر خارجي ارادة مقاول المناولة.

حيث تنص المادة 803 من القانون البحري الجزائري يعتبر كل من الحريق وأخطار وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة البحرية، وكذا الاضطرابات واغلاق المستودعات أو المصانع في وجه العمل أو إعاقته كليا أو جزئيا مهما كانت الأسباب.[1]

الحريق:

الحريق كثير الوقوع على الأرصفة و هو لا يكون بذاته قوة قاهرة و لا يؤدي بالتالي إلى إعفاء المقاول من المسؤولية[2] إلا إذا أثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه .

يجب على مقاول المناولة المينائية إثبات أن سبب الحريق يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن منعه من أجل إعفاء من المسؤولية وفي حالة عجزه عن إثبات سبب الحريق لا يمكن اعتباره حادثا مفاجئا وفي هذه الحالة فإن مقاول المناولة المينائية يكون مسؤول أمام من تسبب له في الضرر.

لا يكفي للناقل البحري أن يبرأ من مسؤوليته إلا في حالة يكون الحريق حالة عرضية بحتة ويثبت أنه لم يحدث عن طريق الخطأ أو الإهمال.[3]

ج- الإضراب:

يعتبر الإضراب أو الإغلاق أو الإيقاف من العوائق التي تمنع مقاول المناولة من ممارسة نشاطاته جزئيا أو كليا وهذا ما يؤكد إلى عدم تنفيذ لإلتزاماته أو التأخر في تنفيذها.

---

[1]- انظر المادة 803 من الأمر 76-80 السالف الذكر .

[2]- كمال حمدي ، عقد الشحن و التفريغ ، مرجع سابق ،ص 200.

[3]- حورية بن حفاف، مريم عميش، مرجع سابق، ص86.

كما أن الإضراب لا يعفي المقاول من المسؤولية إذا كان لم يفعل ما في مقدوره لتنبه أو كان راجعا إلى خطئه.[1]

الإضراب من حيث المبدأ هو لا يعتبر من حالات القوة القاهرة لأنه من النادر جدا أن يأخذ هذا الأمر جميع خصائص القوة القاهرة، لكي يكون عاما، أي يمتد ليشمل جميع عمال الرصيف ويكون فجأة لا يستطيع المرء التنبؤ به أو مواجهته، وفي حالة تطبيق القواعد العامة يمكن إعفاء المقاول من المسؤولية بشرط بدل قصارى جهده لتجنبه.[2]

د- الحروب:

تكون الحرب وما ينجم عنها من إحداث ومن أزمات اقتصادية ما دامت مستحيلة الدفع وغير متوقعة الذي يجب أن يستحيل توقعه ودفعه ليس هو الحرب ذاتها فالحرب بذاتها لا تعد قوة قاهرة تعفي مقاول المناولة من تنفيذ إلتزاماته، إنما تعفيه وقائع الحرب المحددة التي لها خصائص القوة القاهرة فعلية إثباته أن الظروف الناشئة عن الحرب ، و التي جعلت التنفيذ مستحيلا غير ممكن توقعها أو دفعها .[3]

2- فعل المضرور:

إذا وقع الضرر بفعل المضرور لا يكون ثمة مسؤول إذا المضرور هو الذي ألحق بنفسه الضرر وكذا بفعله سواء كان هذا الفعل خطأ أو غير خطأ أما إذا وقع من المدعى عليه خطأ ثابت أو مفترض فإنه لكي يعفى من المسؤولية يتعين أن يكون فعل المضرور مكونا لخطأ وأن يكون له شأن في إحداث الضرر.[4]

---

[1]- NAVAL.H, L`ACCOMIER MONOPALISTIQUE, Mémoire de DESS en Droit Maritime. L'Université DAIY MARSEILLE, 2001.

[2]- حورية بن حفاف، مريم عميش، مرجع سابق ، ص86.

[3]- يحيى سعيد، مسؤولية الناقل البحري وفق لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية، 1983،ص86.

[4]- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، مرجع سابق، ص201.

وإذا استغرق خطأ المدعى عليه خطأ المضرور كانت مسؤولية المدعى عليه كاملة وإذا كان العكس فإن مسؤولية المدعى عليه ترتفع لإنعدام السببية أما إذا لم يستغرق أحد الخطأين الخطأ الآخر فتكون أمام ما يسمى بالخطأ المشترك.[1]

وتكون مسؤولية كل من المدعى عليه والمضرور بالتساوي وإذا تعدد المدعين عليهم توزع المسؤولية عليهم وعلى المضرور بحسب تعدد الرؤوس وفي هذا تطبيق خاص لقاعدة تعدد المسؤولين وفي هذه الحالة يقول القضاء الفرنسي أن المضرور يتجرد من حقه في التعويض بنفس المقدار الذي يكون هو نفسه فيه مسؤول عن الضرر.[2]

3- فعل الغير:

إن كان فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداثه الضرر فإنه إن كان خطأ كان الغير وحده المسؤول وإن لم يكن خطأ كان من قبيل القوة القاهرة فلا يكون أحد مسؤولا.[3]

وثمة مجال لإشتراك فعل الغير مع فعل المدعى عليه في إحداث الضرر، كما قد يشترك المضرور أيضا في إحداثه وهو ما يعرف بالتعدد المسؤولين كما قد يستغرق أحد الخطأ بين خطأ الآخر.[4] على أنه يجب للإعتداد بخطأ الغير كسب للإعفاء من المسؤولية هو ألا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يعتبر المدعى عليه مسؤولا عنهم وتطبيقا لذلك قضى بأنه ليس لمقاول الشحن والتفريغ أن يحتمي خلف خطأ تابعيه وينصرف هذا الحكم حيث يتعلق الأمر بمسؤولية المقاول عامة أي سواء عقدية أو تقصيرية.[5]

[1]- حمودي زكراوي، مرجع سابق، ص94.

[2]- محمد شتا أبو سعد، الخطأ المشترك، دار الفكر الجامعي، مصر، 1998، ص70.

[3]- حمودي زكراوي، مرجع نفسه ، ص94.

[4]- كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ ، مرجع سابق ، ص202.

[5]- طيب ابراهيم و يس، التنظيم القانوني لعملية المناولة المينائية ، مرجع سابق، ص113.

خلاصة:

نستخلص من هذا الجزء الأول من الدراسة الذي تمحور حول المسؤولية الناشئة عن عمليات المناولة المينائية، حيث عالجنا في المبحث الأول (قيام مسؤولية مقاول المناولة) ، التي تطرقنا إلى أن مسؤولية مقاول المناولة تحكمها المادة 915 من القانون البحري الجزائري ، وأنه يكون مسؤولا تحمها اتجاه من طلب خدماته ، وأن مسؤوليته تبدأ من وقت تسلمه البضاعة التي اتفق بشأنها مع أحد أطراف عند النقل البحري ، تطرقنا لمعرفة أهم شروط قيام المسؤولية (خطأ –الضرر –العلاقة السيئة)، أيضا تكلمنا عن أساس قيام مسؤولية مقاول المناولة الجنائية أين يختلف حسب كل أداء طلب منه ، يعني يختلف مسؤولياته حسب طبيعة الإلتزام المطلوب منه أثناء مناولة البضائع ، أو حسب ما جاء في طبيعة عقد المناولة المينائية المبرم بين مقاول المناولة والمتعاقد معه.

الفصل الثاني:
مسؤولية مؤسسة ميناء جن جن كمقاول المناولة المينائية

الفصل الثاني: مسؤولية مؤسسة ميناء جن جن كمقاول المناولة المينائية.

مؤسسة ميناء جن جن هي مؤسسة اقتصادية عمومية ذات طابع تجاري، أذ بدأت الاشغال في إنجاز ميناء جن جن سنة 1984 وانتهت سنة 1994، الا انها تعد أكبر مؤسسة في ولاية جيجل، حيث يقع ميناء جن جن في الجهة الشرقية لمدينة جيجل في منطقة أشواط يبعد عن مقر الولاية بعشرة كيلومتر، وأربعين كيلومتر عن الشركة الجزائرية القطرية للحديد و الصلب، تعتبر مهمة مؤسسة ميناء جن جن تسيير و استغلال املاك الدولة و التي تعتبر املاك عمومية، تهدف الى تحقيق الربح و هذا عن طريق تقديم عدة خدمات[1].

حيث ان أصل الميناء لكي يعمل كما كان و ممر للعبور، لانه المبادلات التجارية الخارجية لعمليات البيع و الشراء لمختلف العملاء 90 بالمئة منها تمر عبر البحر و الباقي البر و الجو.

يعتبر الميناء همزة وصل بين هذه المعاملات و مختلف المراحل البرية و البحرية للقيام بعمليات النقل البحري.

و من اهم الخدمات التي يقدمها ميناء جن جن خدمة المناولة المينائية المتمثلة في شحن و تفريغ مختلف البضائع و السلع، حيث يعتبر ذو اهمية بالغة و دور مهم في عمليات الشحن و التفريغ و التي تفتح المجال في مختلف المهام.

و لكي يعمل الميناء بشكل منظم تتدخل مصالح الجمارك بالتعاون مع شرطة الحدودPAF و ضباط السواحل GARDE COTE و ذلك ما يجعله يخضع لاجراءات معقدة و عديدة[2].

[1]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود، رئيس دائرة التشوين يعمل على مستوى مديرية العمليات، بتاريخ 2024/03/25 ، بالمؤسسة المينائية جن جن، على الساعة 10:30 صباحا.

[2]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود بتاريخ 2024/03/25، على الساعة 11:30 صباحا.

حيث أصل هذه المبادلات عملية البيع و الشراء، فعليه يوجد طرفان بائع و مشتري، مصدر و مستورد باتفاق بين الطرفين و التفاهم عند حصول الاتفاق الإيجاب و القبول، فننتقل الى عملية النقل البحري و التي توجب اختيار ناقل بحري مناسب و هذا العقد كله ما يسمى ب CHART PARTY ، و الذي يحدد طريقة النقل البحري حسب البيوع البحرية الدولية، كما انه يمكن للناقل البحري اثناء الرحلة البحرية أن لا يملك سفينة و عليه يمكنه استئجار سفينة لنقل البضاعة و يسمى مستأجر AFRITEUR ، و عليه يعتبر وكيل حمولة و ليس وكيل سفينة فوكيل الحمولة يمثل البضاعة و وكيل السفينة يمثل السفينة.

فالمناولة المينائية تعتبر من اهم و اساس النشاطات التي يرتكز عليها ميناء جن جن، حيث تحتل المركز الاول من حيث مداخيل الميناء و تحقق ارباح لفائدة المؤسسة كون أن عملية الشحن و التفريغ تعتبر من الاعمال التجارية و التي بدورها لها أهمية كبيرة في الإقتصاد مما يؤدي الى تشجيع الاستثمارات الداخلية و الخرجية خاصة، وفق أجراءات محددة و منظمة لتسيير عملية المناولة المينائية، حيث يتميز ميناء جن جن بالعمق الذي يجعله يستقبل بواخر من النوع الكبير، و المساحة الكبيرة التي تجعله يخزن أكبر كمية من البضائع.

و عليها تحدد و تقوم المسؤولية الناشئة عن عمليات المناولة المينائية و هو موضوع دراستنا من الناحية التطبيقية حيث تطرقنا إلى إجراءات عمليات الشحن و التفريغ (المبحث الأول) و المسؤولية الناشئة عن الإخلال بإحدى هذه الإجراءات (المبحث الثاني)[1].

[1]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود، بتاريخ 2024/05/02 ، على الساعة 10:00 صباحا.

المبحث الأول: الاجراءات اللازمة لسير عمليات المناولة المينائية

للقيام بعمليات الشحن و التفريغ يجب اتباع مجموعة من الاجراءات و التي تستوفي كافة الشروط القانونية سواء في عملية الشحن التي تكون عند التصدير، أو عملية التفريغ التي تكون عند الاستيراد، حيث تختلف الإجراءات المتبعة في عملية الشحن عن الإجراءات المتبعة في عملية التفريغ.

و ذلك باستعمال وسائل و معدات متخصصة لعملية المناولة المينائية و التي تختلف حسب البضاعة المشحونة أو البضاعة المفرغة.

للقيام بعملية الشحن و التفريغ يجب اتباع مجموعة من الإجراءات و التي تستوفي كافة الشروط القانونية سواء في عملية الشحن التي تكون عند التصدير، أو عملية التفريغ التي تكون عند الإستيراد، حيث تختلف الإجراءات المتبعة في عملية الشحن عن الإجراءات المتبعة في عملية التفريغ.

و ذلك باستعمال وسائل و معدات متخصصة لعمليات المناولة المينائية و التي تختلف حسب نوعية البضاعة المشحونة أو البضاعة المفرغة.

المطلب الأول: الإجراءات اللازمة لسير عملية الشحن .

لسير عملية الشحن يجب إتباع شروط و خطوات معينة للسير الحسن و المنظم لعملية الشحن.

حيث سنتطرق لشرح عملية الشحن بصفة عامة (الفرع الأول)، و كذلك الخطوات المتبعة لسير عملية الشحن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: عملية الشحن

الشحن هو عملية مادية تعني وضع البضاعة على ظهر السفينة بعد تسلمها من الناقل أو ممثله القانوني (مقاول الشحن و التفريغ) من اجل التكفل بها و نقلها بعناية تامة.

حيث تقوم مؤسسة ميناء "جن جن" بشحن البضائع لتصديرها، و ذلك لما يتميز به ميناء جن جن من قدرة و كفاءة عاليتين للجانب البشري و المادي حيث يوجد ثلاث أنواع للشحن في ميناء جن جنexploitation :

أولا: عملية شحن المادة الأصلية أي تصدير المادة المصنعة في الجزائر كالحديد أو الإسمنت clinker .

ثانيا: عملية إعادة التصدير réexploitation أي مادة مصنعة في الخارج تدخل للميناء من أجل إعادة تصديرها على أساس مكوث مؤقت une admission temporaire .

ثالثا: حالة الحاويات restitution أي استعمال حاوية لإنزال البضاعة من الحاوية ثم ترجع الحاوية الى مالكها اي لا يوجد طلب لوضع البضاعة على الارضيات[1].

الفرع الثاني: الخطوات المتبعة لسير عملية الشحن

تتمثل الخطوات المتبعة لسير عملية الشحن فيما يلي:

01- تعيين الوكيل البحري للباخرة المناسبة لطبيعة البضاعة و ذلك بعد اتصاله بالشاحن.

02- تقديم الشاحن طلب خطي موقع الى القيادة المينائية للمصادقة عليه، إذ يعتبر هذا الطلب كرخصة لقبول وضع البضاعة في الميناء في انتظار القيام بعملية الشحن و تسمى هذه الوثيقة ب: (demande a mise a quai)[2] ، و الذي يعتبر طلب من أجل وضع البضاعة في مخازن الميناء من أجل التصدير و عليه يرسل قائمة بنوع البضاعة و

[1]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود، ، بتاريخ 2024/05/22 ، على الساعة 09:30 صباحا.

[2]: انظر الملحق رقم 01.

عددها و وزنها، كما يقدمها أيضا لمصلحة الجمارك للمصادقة عليها (PFSO+ DOUANE) .

كما أنه لمدة 10 أيام من وضع البضاعة في المخازن لا يدفع ثمنها بعد 10 أيام يبدأ بالدفع و ذلك لتشجيع الصادرات و الاستثمارات.

03- عند وصول الباخرة الى خليج الميناء و قبل بدء عملية عملية الشحن تقوم الفرق التابعة لادارة الجمارك بمعاينة بعض البضائع من حيث مدى مطابقتها و التاكد من صحة الوثائق المرفقة كلها توضع في ملف و ترسل الى مصلحة الفصائل الموجودة بمدينة جيجل، عند مطابقتها تقوم مصلحة الجمارك بالمصادقة على وثيقة la déclaration de la cargaison[1]و تحرر هذه الوثيقة في عدة نسخ:

- نسخة ترسل الى ادارة الجمارك
- نسخة ترسل إلى الوكيل البحري[2]

04- بعد دفع تكاليف جمركة السلعة و إتمام كل الاجراءات يقوم المقاول (مصلحة الشحن و التفريغ)، بتوفير المعدات المناسبة لطبيعة البضاعة و الفرق العمالية حيث تتكون من عمال يدويين و سائقين للرافعة و عمال مسؤولين عن ربط البضاعة و ذلك حسب العدد المصرح به في سند الطلب (bon de commande)[3] ، المقدم و الموقع من طرف الشاحن الى المصلحة عند دخول السفينة الى الميناء، كما تقوم المصلحة بوضع مسجلين مينائيين (les pointeurs) يتناسب عددهم مع عدد الفرق العمالية بهدف حسب كمية البضاعة الموضوعة للشحن.

[1] : انظر الملحق رقم 02 .

[2]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود، بتاريخ 2024/05/09 ، على الساعة 10:30 صباحا.

[3] : انظر الملحق رقم 03.

05: بعد التفرغ من عملية الشحن يقوم المقاول (مصلحة الشحن و التفريغ)، بتحرير وثيقة timesheet[1]، التي تتم فيها تسجيل الفرق العمالية و المعدات المستعملة و كذا عدد ايام الشحن و الفترات توقع من طرف المقاول (مصلحة الشحن و التفريغ) و ربان السفينة و ترسل الى مصلحة الفوترة (service de facturation)، إضافة الى جدول التحفظات (bordereau de réserve)[2]، الذي يعتبر كشف للاختلاف في حالة وجود نقص او ضرر اذا كان و مدى مطابقتها للمعطيات فيوقع من طرف:

- مصلحة الشحن و التفريغ
- ربان السفينة
- المصدر[3]

و يحرر نسخ ترسل للأطراف الثلاثة السابقة بالإضافة الى وكيل السفينة.

حيث ان عملية الشحن تختلف عن عملية التفريغ بكونها تتم دائما بحضور خبير خاصة في حالة المواد التي لا يمكن معالجتها بالعين المجردة الا من طرف متخصصين (clinker)، و الذي يعينه الناقل أو المرسل إليه في ميناء الشحن، و ذلك من اجل تحديد كمية البضاعة المرسلة و ذلك بوحدة draftsurvey و يستعمل في البضاعة التي لا يمكن حسابها كالحبوب (en vrac) و باستعمال ميزان الميناء و الذي يعتبر أحسن طريقة[4].

المطلب الثاني: الاجراءات اللازمة لسير عملية التفريغ

للسير المنظم و الحسن لعملية التفريغ يجب اتباع اجراءات معينة حيث سنتطرق لشرح عملية الفك و التفريغ بصفة عامة (الفرع الاول)، بعدها نحدد الخطوات المتبعة لسير عملية التفريغ و التسليم (الفرع الثاني).

[1] : انظر الملحق رقم 04.
[2] : انظر الملحق رقم 05.
[3]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود، بتاريخ 2024/05/09 ، على الساعة 11:00 صباحا.
[4]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/09، على الساعة 11:30 صباحا.

الفرع الاول: عملية الفك و التفريغ

تعتبر عملية الفك و التفريغ عملية مادية يقوم بها الناقل او مقاول الشحن و التفريغ بمجرد وصول السفينة الى ميناء التفريغ، حيث يتم تفكيك البضاعة و اخراجها من عنابر السفينة بعدها الزامها الى ارضية الميناء او الرصيف.

كما انه الغاية من فك البضاعة للتفريغ هو الحفاظ على سلامة السفينة و يتم اثبات عملية التفريغ بكافة الطرق و ذلك باعتبارها عملية مادية محضة[1].

الفرع الثاني: الخطوات المتبعة لسير عملية التفريغ و التسليم

إن عمليتي التفريغ و التسليم تتم بإتباع خطوات محددة مسيرة عمليا داخل الميناء، إذ لابد من التطرق لها.

أولا: عملية التفريغ

تتمثل الخطوات المتبعة لسير عملية التفرغ فيما يلي:

01- عند انطلاق السفينة من ميناء الشحن و قبل وصولها الى ميناء التفريغ يقوم مالك السفينة بارسال فاكس او عبر الانترنيت المعلومات و الوثائق اللازمة للسفينة و البضاعة الى ميناء التفريغ، و التي تتضمن معلومات عن السفينة من حيث الطول، العرض، العمق المائي، الوزن الصافي و الاجمالي، الجنسية، اسم و عنوان مالك السفينة، و المعلومات الخاصة بالبضاعة التي تتضمن نوعية البضاعة، عددها، وزنها، ملكيتها، وكذا تتضمن تاريخ الانطلاق من ميناء القيام الى ميناء الوصول وكذا اسم الزبون.

و عليه كل الخصائص المتعلقة بالسفينة و البضاعة يجب ان ترسل الى ميناء التفريغ و الذي يقوم الوكيل البحري بابلاغ الزبون بوصول المعلومات الى ميناء التفريغ، حيث انه

[1]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 14:30 صباحا.

في حالة عدم اختيار وكيل للسفينة يستطيع الزبون ان يتطلع على قائمة الوكلاء البحريين المتواجدين بالجزائر عبر الانترنت و يتم اختيار الوكيل البحري الذي يناسبه[1].

كما انه يجب معرفة اي نظام لتفريغ البضاعة فان كانت البضاعة sous palan فلا تخزن في مستودعات و لا تبقى في رصيف الميناء يتم نقلها مباشرة خارج المؤسسة المينائية و خاصة في حالة البضاعة الخطيرة التي سيجب فيها تصريح لادارة الجمارك فيطلب منه الميناء ان يخرج البضاعة خاج الميناء مباشرة و ذلك لعدم توفر ميناء جن جن على مكان مخصص لتخزين البضاعة الخطيرة (parc a feu) اما في حالة البضاعة التي توضع على ارضيات الميناء (sur terre plein) و التي يجب ان تكون لا تتاثر بالعوامل المناخية و الغير معرضة للتلف.

واخيرا البضاعة التي تفرغ لتخزن في مستودعات و مخازن الميناء (sous hangar) و التي تكون معرضة للتلف، كما انه في حالة البضاعة sous hangar و sur terre plein البضاعة تحت الرقابة الجمركية حتى استكمال كافة الاجراءات و عليه يجب للميناء معرفة اي نظام لتفريغ البضاعة[2].

02- يقوم الوكيل ابحري بتحرير وثيقة الطلب مكان الرسو في الرصيف (demande de poste a quai)[3] ، التي تحتوي على كافة المعلومات المتعلقة بالسفينة و بالبضاعة يقوم بوضع ختمه عليها و يوقعها و يرسلها الى مديرية القيادة المينائية و الى شرطة الحدود الجزائرية و الة ادارة الجمارك و الى المستورد، بمجرد وصول طلب مكان الرسو في الرصيف يحظر مقاول المناولة من اجل دخول سفينة معينة بحمولة و محددة.

03- عند وصول الباخرة يسجل la rade كل صباح على الساعة 11:00 مراقبة يومية ممثلين البواخر مع مديرية العمليات و مديرية القيادة المينائية و التي تعتبر لجنة المعاينةمن

[1]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 15:00 صباحا.

[2]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 15:30 صباحا.

[3]: انظر الملحق رقم 06

اجل تنظيم حركة مرور السفن و التي تشرف عليها مديرية القيادة المينائيةاي تنظيم و تسيير السفن كل سفينة و المكان المخصص لرسوها[1].

04- قبل انزال البضاعة يجب القيام بفحص اولي (une visite préliminaire) بالتعاون مع مصالح الجمارك و شرطة الحدود و ضباط السواحل مع مديرية القيادة المينائية و رئيس المخازن (chef magasinier)، بمعاينة البضاعة و مدى صحة الوثائق المتعلقة بالسفينة و البضاعة كل واحد منهم بإجراءات، و عليه يعد رئيس المخازن محضر معاينة لإتمام جمركة السلعة.

كما انه قبل انزال البضاعة يجب معرفة المعلومات الخاصة بها و التي تحدد عن طريق التصريح بالحمولة (cargo manifest)[2] ، و لتسهيل معرفة موضعها في السفينة عن طريق مخطط السفينة (cargo plan) و الذي يبين أمكنة البضاعة و كيفية ترتيبها في السفينة.

05-لإتزال البضاعة من السفينة في ميناء التفريغ يجب وثيقة و التي تتمثل في سند الطلب و الذي يعتبر عقد تجاري من اجل تأدية خدمات و الميناء هو المسؤول عنها، كما انه يمكن دفع سند الطلب فارغ (vierge) لا يحتوي على الخدمات في حالة عدم معرفتها (bon de commande)[3] ، كما انه رئيس المخازن هو الذي يعطي الامر بانزال البضاعة[4].

06- عند اتمام كل الاجراءات و اعداد وثيقة تثبت جمركة السلعة من طرف الوكيل البحري[5](déclaration de cargaison) و ترسل نسخة الى مديرية القيادة المينائية، و نسخة الى مصلحة الشحن و التفريغ، و نسخة الى ادارة الجمارك.

---

[1]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/09، على الساعة 11:30 صباحا.

[2]: انظر الملحق رقم 02.

[3]: انظر الملحق رقم 03.

[4]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/09، على الساعة 12:00 زوالا.

[5]: انظر الملحق رقم 02.

07- يقوم مقاول المناولة بتوفير التجهيزات المناسبة لطبيعة البضاعة و الفرق العمالية اللازمة و ذلك حسب سند الطلب، حيث تصعد الفرق العمالية للسفينة كل فريق و تخصصه في الباخرة، فمثلا بضاعة تتطلب 02 رافعات اذا 02 فرق كل فريق يهتم برافعة اي كل رافعة يعمل معها فريق، حيث ان العمال اليدويين يتكونون من فريق كل فريق لديه رئيس فريق و سائقين للرافعة بالإضافة الى العمال المسؤولين عن ربط البضاعة.

تقسم هذه الفرق الى مجموعات كل مجموعة لديها رئيس مجموعة و يرؤسهم رئيس الرصيف، بالنسبة للعتاد و الوسائل و الرافعات و الآلات الشوكية لديهم رئيس، كما ان سائقي الرافعات الشوكية لديهم رئيس، و كذلك سائقي الرافعات المينائية و سائقي الشاحنات.

يتم وضع مسجلين مينائيين حسب الفرق العمالية للقيام بحساب البضاعة التي تم تفريغها كل يوم و معاينة حالتها و ذلك بحضور الوكيل البحري و رئيس المخازن و المستورد، فيسجلون كمية البضاعة، نوعها، حالتها، و ذلك حسب كل زبون.

كما انهم يعملون بدوريات (shift system) كل ستة ساعات، مجموعة اولى تعمل صباحا ست ساعات عمل بعدها مجموعة و ثانية تعمل ست ساعات عمل مساءا و المجموعة التي تعمل مساءا تعمل ليلا و ذلك لدخول البواخر الكبيرة[1].

و المسجل المينائي الذي ياتي صباحا يقوم بملء وثيقة التنقيط (fiche de pointage) عند الانتهاء منها يقدمها لرئيس المخازن الذي بدوره يقوم بتسجيل المعلومات في سجل المناولة (registre de manutention) .

08/ بعد الانتهاء من عملية التفريغ و انزال البضاعة تقوم مصلحة المناولة بأعداد وثيقة (timesheet)[2] و التي يتم فيها تسجيل عدد ايام التفريغ و فترات عمل الفرق العمالية و عددهم، و كذلك المعدات و الوسائل المستعملة في عملية التفريغ من اجل فوترتها و التي توقع من طرف:

[1]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 16:00 مساءا.

[2]:انظر الملحق رقم 04

- مصلحة الشحن و التفريغ
- وكيل السفينة
- المستورد

حيث انه و بعد ثلاثة ايام من وضع البضاعة على ارضيات الميناء و في مخازن الميناء يتم دفع ثمن فواتير و ضريبة العبور و تخزين السلعة، كما انه في عملية الاستيراد البضاعة المستوردة اذا بقيت في الميناء مدة شهرين و عشرة ايام يمكن للجمارك بيعها في المزاد العلني[1].

ثانيا: عملية التسليم

عند استكمال اجراءات التفريغ تأتي بعدها اجراءات عملية التسليم. حيث انه عند استلام البضاعة يرسل وكيل السفينة للزبون اشعار بالوصول(un avis d'arrivé[2]) بأن البضاعة وصلت الى ميناء جن جن .

من اجل البدء في اجراءات خروج البضاعة من الميناء، و عليه يقوم بتعيين وكيل عبور (transitaire) و الذي يكون لديه شهادة مصادق عليها من طرف وزارة المالية التي تمكنه من التعامل مع مصالح الجمارك و الذي بدوره يمثل الزبون في مرحلة التسليم، فالزبون لا يمكنه التعامل مع الجمارك لذلك يجب تعيين وكيل عبور يمثله لإنهاء الاجراءات الجمركية.

1- يتصل وكيل العبور بوكيل الباخرة من اجل استرجاع جميع وثائق البضاعة حيث انه لجمركة السلعة يجب توفير كافة الوثائق المتعلقة بالبضاعة من فاتورة، سند التسليم (bon de livraison)[3]، و الذي على اساسه تحرر مصلحة الجمارك سند لخروج البضاعة من الميناء (le bon d'enlevé)[4] و الذي بموجبه يمكن اخراج السلعة من الميناء[5].

[1]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/22، على الساعة 10:00 صباحا.

[2]: انظر الملحق رقم 07 .

[3]: انظر الملحق رقم08 .

[4] : انظر المحلق رقم 09 .

[5]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 16:30 مساءا.

وبالتالي يقوم بتسليم وثيقة لوكيل العبور (bon a délivré) و التي تبين ان الاجراءات منتهية مع الوكيل البحري[1].

02-عند التاكد من صحة الوثائق و المعلومات من طرف مصلحة الجمارك تحرر وثيقة كوصل يبين ان الاجراءات الجمركية تمت و صحيحة و ذلك من خلال انهاء الاجراءات مع البنك من خلال وصل تسديد الثمن يحرر (bon d'enlevé) من اجل تسليم البضاعة و خروجها من الميناء[2].

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن نشاط مقاول المناولة

عند القيام بعمليات الشحن و التفريغ من طرف مقاول المناولة (ميناء جن جن) يمكن ان تقوم المسؤولية نتيجة وجود عيب في البضاعة او تلف او نقص في البضاعة او في حالة استبدال سلعة بسلعة اخرى او حالة وقوع هلاك للسلعة: و التي يمكن اكتشافها اثناء معاينة البضاعة من طرف رئيس المخزن فوق سطح السفينة.

كما أنه يمكن الا تقوم المسؤولية في حالة خطأ مقاول المناولة نتيجة الاهمال و عدم الاكتراث اثناء مباشرته لعمليات المناولة المينائية.

حيث ان البضاعة الموضوعة للتصدير في ميناء جن جن ليست بضاعة حساسة لذلك ناذرا ما يحصل ضررا للبضاعة لتحديد المسؤولية، فيمكن ان يحدث نقص في مادة الاسمنت و لكن الميناء غير مسؤول و ذلك بتوفر الميناء على الميزان، لدينا ايضا مادة الحديد التابعة للشركة الوطنية القطرية الجزائرية (AQS) فلا يمكن لمادة الحديد ان يحدث لها ضرر خلال عملية الشحن[3].

[1]: انظر الملحق رقم 10 .

[2]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 17:00 مساءا.

[3]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/22، على الساعة 10:30 صباحا.

المطلب الأول: قيام مسؤولية ميناء جن جن كمقاول المناولة

ترجع المسؤولية على مقاول المناولة في عدة حالات نذكر منها ما يلي: حالة خطأ المقاول و اهماله (الفرع الاول) و حالة تعرض البضاعة للسرقة و استبدالها (الفرع الثاني).

الفرع الاول: خطأ مقاول المناولة

تقوم مسؤولية مقاول المناولة عن عمليات التفريغ و كل الخدمات التي يقدمها في حالة ثبوت الضرر من خلال تقرير الخبرة.

حيث تبدأ مسؤولية مقاول المناولة من لحظة البدأ في عملية التفريغ و تنتهي مسؤولية الناقل.

حيث انه يمكن ان يحدث تلف او هلاك للبضاعة بسبب الاهمال الناتج عن خطأ المقاول اثناء القيام بعمليات التفريغ.

يمكن ان يكون سبب الهلاك او التلف في البضاعة ناتج عن سوء استعمال المعدات و الروافع الخاصة بعملية المناولة.

او في حالة تفريغ بضاعة معرضة للتلف و وضعها على ارضيات الميناء رغم انه يجب تخزينها في المستودعات.

ومثال ذلك: وضع الخشب MDF على الارضيات رغم انه يجب ان يوضع في المستودعات فتم وضعه على الرصيف و تغليفه و ربطه بأحكام الا انه حدث اضطراب جوي رياح و أمطار قوية مما أدى الى تمزق الغطاء فتبللت البضاعة مما ادى الى تلفها، في هذه الحالة يجب القيام بالاجراءات اللازمة و ذلك بارسال رسالة تحفظ (une lettre de réserve) على حالة البضاعة و التلف الواقع الى مصلحة المنازعات للوكيل البحري فيتم تعيين خبير من طرف الزبون و خبير من طرف الميناء و ذلك من اجل القيام بخبرة مزدوجة (pour une expretisecontradictoire) ثم يقومون بتقييم و تحديد الأضرار و تقدير قيمة التعويض من طرف شركة التأمين.

ايضا حالة عدم ملاحظة المسجلين المينائيين ان البضاعة تالفة او فاسدة مهما كان الضرر صغيرا او كبيرا و نتيجة اهماله لم يدونه في جدول التحفظات (Bordereau de réserve)[1]

و عليه في حالة عدم التدوين في جدول التحفظات تحسب المسؤولية على الميناء، فيقوم رئيس دائرة المناولة و التشوين بكتابة ملاحظة على رسالة التحفظ (Lettre de réserve)[2]، و تعني انه الفساد المصرح به من طرف وكيل الزبون او الزبون يقبل رسالة تحفظ من طرف ميناء و لكن بشرط بتحفظ انه يجب تعيين خبير من طرف المؤسسة المينائية توضع كشرط و يوقع عليها (sous réserve d`un constat contradictoire)، و في الأخير تقوم شركة التامين بتقدير قيمة التعويضات.[3]

حيث انه تسجيل في جدول التحفظات كل المعلومات الخاصة بالبضاعة و حالاتها يحمي ويعفي الميناء من المسؤولية و العكس صحيح[4]

الفرع الثاني: حالة استبدال و سرقة البضاعة

مسؤولية مقاول المناولة على البضاعة هي التزامه ببدل عناية و حفظ البضاعة و حراستها.

تبقى المسؤولية قائمة في حالة بقائها على الرصيف و ذلك من خلال اتخاذ كافة الاحتياطات و التدابير و الاجراءات الامنية اللازمة للحفاظ على البضاعة، في حالة اهماله للإجراءات الرقابة يمكن ان تحدث السرقة للبضاعة و التي لا تعتبر قوة قاهرة فتقع المسؤولية على عاتق مقاول المناولة.

[1] : أنظر الملحق رقم 05.
[2] : أنظر الملحق رقم 11.
[3]:مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/22، على الساعة 11:00 صباحا.
[4]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/22، على الساعة 11:30 صباحا.

يمكن ايضا حدوث استبدال للبضاعة و غالبا ما تحدث في عملية التسليم، في حالة ان يقوم زبون بتقطيع العلامة او البطاقة من على البضاعة فتصبح غير معروفة و يقوم بأخذها على اساس انها ملكه او يقوم بأخذ سلعته الحقيقية بالإضافة الى انه يقوم بتقطيع علامة او اسم سلعة اخرى و اخذها.

حيث انه يجب القيام بمعاينة الشاحنة بعدد الرزم المصرح بها و عدد الرزم الموجودة[1].

المطلب الثاني: إعفاء مؤسسة ميناء جن جن من المسؤولية

يعفى مقاول المناولة من المسؤولية الناتجة عن وجود تلف او هلاك للبضاعة على سطح السفينة قبل انزالها و تفريغها (الفرع الاول)، وحالة وجود نقص في البضاعة (الفرع الثاني)، و ايضا حالة استبدال السلعة بالنسبة للسلع المتشابهة و الغير معروفة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: حالة تلف و هلاك البضاعة فوق سطح السفينة

عند رسو السفينة في الرصيف يقوم رئيس المخازن و اعوان الجمارك بالتعاون مع القيادة المينائية و شرطة الحدود للصعود على متن السفينة، من اجل التفتيش و المعاينة و التحقق من البضائع و اجراء معاينة و فحص اولي للبضائع الموجودة على سطح السفينة او الموجودة داخل العنابر المخصصة لها.

عند ملاحظة رئيس المخازن وجود تلف كلي او جزئي للبضاعة بسبب الرحلة البحرية او لانعدام او لعدم كفاية التغليف او وجود عيب ذاتي بالبضاعة، فيقوم رئيس المخازن بتحرير محضر معاينة يتضمن كمية و نوع التلف او الهلاك.

في حالة البضاعة فاسدة يستطيع ان يحرر الزبون رسالة تحفظا ويحررها الوكيل البحري او يعين خبير، حيث انه في هذه الحالة قام بتعيين خبير من اجل تحرير رسالة

[1]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/09، على الساعة 12:00 زوالا.

تحفظية للميناء، حيث يقوم الخبير بأخذ صور فوتوغرافية في موضع تلف للبضاعة[1].

وعليه يقوم الميناء بمراجعة جدول التحفظات فلوحظ انه تم تدوين حالة البضاعة و موضع التلف و عدد البضاعة التالفة و موقع عليها من طرف الوكيل البحري، و عليه يقوم رئيس دائرة المناولة و التشوين بتدوين ملاحظة على رسالة التحفظ بان البضاعة تالفة و الاضرار مدونة على جدول التحفظات و ترسل نسخة الى:

- ربان السفينة
- المرسل اليه
- مصلحة الشحن و التفريغ

يقوم الزبون بالإجراءات اللازمة فتقوم شركة التامين الخاصة به بإرسال رسالة للناقل بان السلعة فاسدة.

و عليه لا يسأل مقاول المناولة عن سبب التلف او الهلاك في البضاعة و يعفى من المسؤولية و من التعويض[2].

الفرع الثاني: حالة وجود نقص في البضاعة

بعد الانتهاء من عملية تفريغ البضاعة، يقوم رئيس المخازن بالتدقيق و التأكد من صحة الوثائق و البيانات المتعلقة بالبضاعة حسب ما جاء بح في تصريح الحمولة، فهناك مسجلين مينائيين يحرسون على عملية التفريغ، يقومون بحساب البضاعة المنزلة و يقومون بتخزينها بمختلف الآلات و المعدات و يستفونها حسب كل زبون و يراعون حالة البضاعة ان كانت مضرورة ام لا، و ذلك بالرجوع الى الكمية و العدد المصرح به في سند الطلب، كما يراعون النقص في الكمية في حالة ان الزبون احضر كمية و لكن عند انزال البضاعة

[1]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/09، على الساعة 12:15 زوالا.

[2]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 17:30 زوالا.

لوحظ نقص، هنا المسؤولية تقع على عاتق مقاول المناولة لأنه قام بتسجيل النقص في جدول التحفظات و بعدها يقوم بتسجيلها في سجل المناولة.

فبوجود جدول التحفظات يعفى مقاول المناولة من المسؤولية.

في حالة البضاعة التي لا يمكن حسابها كالحبوب و القمح فللحماية من المسؤولية تثبت كميتها بالميزان، كما انه عند خروج البضاعة بعدد ثابت و متفق عليه (confort) لا يمكن الاحتجاج بعدها بنقص البضاعة[1].

الفرع الثالث: حالة استبدال السلعة المتشابهة و الغير معروفة

حيث يمكن للبضاعة اثناء الرحلة البحرية او اثناء شحنها او اثناء تفريغها ان تفقد البطاقات و العلامات المميزة لها فتصبح غير معروفة، و ذلك بشرط ان تكون البضاعة غير معروفة ولكن متشابهة يمكن ان تختلف في الجودة لكن المنتوج هو نفسه فيمكن ان يحدث استبدال للبضائع يمكن ان يلاحظها الزبون عند الخروج من الميناء، فعند استكمال اجراءات جمركة السلع لا يمكن استرجاع البضاعة عن طريق الجمارك كانه حدث غش او خداع يعاقب عليه من طرف الجمارك.

فيقوم الميناء بمحاولة الصلح بين الزبائن و باسترجاع كل منهما البضاعة الخاصة به لكن خارج الميناء، و عليه يعفى الميناء من المسؤولية في حالة الاستبدال[2].

[1]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 18:00 مساءا.

[2]: مقابلة مع السيد: بوجردة مسعود ، بتاريخ 2024/05/14، على الساعة 18:15 مساءا.

خلاصة:

ما يمكن التوصل اليه في هذا الفصل، انه للهيئات البحرية المتكونة من القيادة المينائية ومديرية العمليات وشرطة الحدود ومصلحة الجمارك دور مهم في تسيير عمليات المناولة المينائية، وذلك باتباع اجراءات وخطوات معينة ومحددة في عملية الشحن و عملية التفريغ والتي توجب اشخاص متخصصين للسير الحسن المنظم لعملية المناولة المينائية.

بموجب هذه الاجراءات تحدد المسؤولية حيث يوجد أسباب تؤدي الى قيام مسؤولية مقاول المناولة (ميناء جن جن)، وهناك اسباب يعفى فيها المقاول من المسؤولية ولا يسأل عنها.

الخاتمة

الخاتمة

ينشأ عن عقد المناولة المينائية التزامين رئيسيين و هما الالتزام بشحن البضاعة على السفينة في ميناء الشحن و تفريغها منها في ميناء الوصول، و المحافظة عليها و تسليمها على الحال الذي استلمت عله لطلب الخدمة.

مقاول المناولة مسؤول عن الاعمال التي يتولاها طبقا للمادة 912 و ما يليها من القانون البحري عن خطئه و خطأ تابعيه المترتب عن عدم تنفيذ المقاول لالتزاماته الناشئة عن العقد و عليه تقوم مسؤولية مقاول المناولة المينائية عن كل الاخطاء التي يرتكبها اثناء عملية شحن البضائع على السفينة و تفريغها منها، رغم ذلك يوجد حالات يعفى فيها مقاول المناولة من المسؤولية.

بعد دراسة هذا الموضوع من جميع الجوانب، توصلنا الى النتائج فالتالية:

– التزامات مقاول المناولة اما اعمال مادية و تشمل الالتزام بشحن البضاعة و رصها و تستيفها و تفريغها او اعمال قانونية و تشمل الوكالة و الوديعة، اما بالنسبة للمتعاقد مع المقاول فيلتزم بان يؤدي له ما يستحقه من اجر و تمكينه من اداء العمل و تسليمه.

– الاخلال بإحدى هذه الالتزامات يؤدي الى قيام و تحديد المسؤولية.

– حدد المشرع الجزائري مسؤولية مقاول المناولة حسب نص المادة 915 من القانون البحري و ان المقاول يكون مسؤولا امام من طلب خدماته.

– لقيام مسؤولية مقاول المناولة يجب توفر شروط و التي تتمثل في الخطأ العقدي لمقاول المناولة و الضرر كالهلاك او التلف و العلاقة السببية بينهما.

– يوجد حالات لأساس قيام مسؤولية مقاول المناولة المينائية فتقوم مسؤولية مقاول المناولة كمقاول او كوكيل او كمودع عنده.

_ يسأل مقاول المناولة المينائية بمجرد تضرر بضاعة اثناء عملية الشحن و التفريغ و لكي ينفي المقاول عنه المسؤولية يجب ان يثبت تحقيق حالات معينة، من جهة اسباب قانونية

نص عليها القانون، و من جهة اخرى اسباب اتفاقية من خلالها يمكن الاتفاق على اعفاء مقاول المناولة من المسؤولية.

_ تتمثل اسباب اعفاء المقاول من المسؤولية بأسباب تتعلق بالبضاعة كالعيب الذاتي للبضاعة، انعدام او عدم كفاية التغليف، عدم كفاية او عدم اتقان العلامات.

_ تتمثل اسباب اعفاء المقاول من المسؤولية في اسباب خارجية كالقوة القاهرة، فعل المضرور، فعل الغير.

قائمة الملاحق

الملحق01:demande de mise a quai

الملحق 02:dèclaration de la cargaison(cargo manifest)

الملحق03:bon de commande

الملحق 04:time sheet

الملحق 05: bordereau de reserve

الملحق 06:demande de poste a quai

الملحق 07:un avis d’arrivé

الملحق 08:bon de livraison

الملحق 09:le bon d`enlevé

الملحق 10:bon a délivré

الملحق 11:lettre de reserve

قائمة المراجع

قائمة المراجع :

أولا : الكتب باللغة العربية

1/ الكتب :

- أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزام، الطبعة الاولى، النهضة العربية، بيروت، 1983.
- العربي بلحاج، النظرية العامّة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول التصرف القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر ،1999 .
- يحي سعيد، مسؤولية الناقل البحري وفق الإتّفاقيات الأمم المتّحدة لنقل البضائع بحرا ، المكتب العربي الحديث، الاسكندرية، 1983 .
- كمال حمدي، عقد الشحن والتّفريغ في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007 .
- كمال حمدي ، القانون البحري (المكتبة- أشخاص الملاحة البحرية)، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2003 .
- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النّظرية العامّة للالتزامات، دار الهدى، الجزائر، 2007 .
- محمود جمال الدّين زكي، مشكلات المسؤوليّة المدنية، الجزء الأول، دار النّهضة العربية للنّشر ، القاهرة، مصر، 1990 .
- محمد شتا أبو سعد، الخطأ المشترك، دار الدّكر الجامعي، مصر ، 1998 .
- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطّبعة الرّبعة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1996.
- مصطفى العويجي، القانون المدني، الجزء الثاني، المسؤولية المدنية، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004 .

- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية ، 2012 .
- سمير محمّد القضاة، سقوط المسؤولية المدنية، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون المدني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2020.
- سوزان علي حسين، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004 .
- عبد الرّزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية للنشر، مصر، 2011.
- علي البارودي ومحمد فريد العريبي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001 .
- رمضان أبو سعود، مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007.

2/ <u>الرسائل والمذكرات الجامعية :</u>

1-<u>أطروحات الدكتوراه</u> :

- بدر ابراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، رسالة مقدّمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، 2010 .
- حموادي زكراوي، نظام المناولة والتشوين في القانون البحري الجزائري، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019 .

2-2 - رسائل الماجيستير :

- طيب ابراهيم ريس، التّنظيم القانوني لعملية المنازلة السياسية ، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2009-2010 .
- نسيمة أمال حفيزي، الحالات المستثنية لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير، تخصّص قانون الأعمال المقارنة، كلّية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2010-2011 .

2-3- مذكرات الماستر:

- آسية زناجي، عقد النّقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، تخصّص عقود مسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة آكلي محمد أولحاج ، البويرة، 2014-2015 .
- بريهموش أميمة، عقد المناولة في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون البحري و المينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل،2020-2021.
- حورية بن حفاف ومريم عميش، نشاط مقاول المناولة المينائية بين التّشريع والواقع، مذكرة مقدّمة لاستكمال متطلّبات نيل شهادة الماستر في العلوم القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2020-2021 .

3/ المقالات والمداخلات والمقابلات:

3-1- المقالات :

- عقيل كريم زعير، النّظام القانوني لعقد أمانة السفينة في القانون الجزائري والمقارن، مجلة دراسات البصيرة، العدد 50، ديسمبر 2023 ، ص 210-ص 222.

- فتح الدين بن حمو، آثار عقد المنازلة المينائية، المجلة الجزائري للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 01 مارس 2011 ، ص 307-ص319.
- خالد ضو، فاطمة معروف، أركان المسؤولية العقدية وشروط قيامها، دراسة تأصيلية، مجلة البيان للدراسات القانونية والسياسية، كليّة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة برج بوعريريج، المجلد8 العدد 1، جوان 2023، ص 108- ص131 .

3-2- <u>المداخلات</u> :

- حياة حامي، أثر اتفاقيات عقد النقل البحري على مسؤولية مقاول المناولة المينائية، ملتقى وطني افتراضي: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ص 327 – ص337 .
- كميلة أعراب، المناولة المينائية بين التنظيم القانوني والواقع في الجزائر، ملتقى وطني افتراضي: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، ص 226 – ص275 .
- مزعاش عبد الرحيم، المسؤولية المدنية للمقاول للمناولة المينائية في ضل القانون البحري الجزائري، ملتقى وطني افتراضي: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر ،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2022، ص 315-ص 326 .

3-3 - <u>المقابلات:</u>

- مقابلة مع السيّد بوجردة مسعود، رئيس دائرة التشوين، يعمل على مستوى مديرية العمليات، بتاريخ 25 مارس 2024، بالمؤسسة المينائية جن جن، على الساعة 10:00 صباحا.

4-الاتفاقيات الدولية :

- اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلّقة بسندات الشّحن، تعرف بقواعد لاهاي، مؤرّخة في 25 أوت 1924، دخلت حيّز النّفاد عام 1931 وعدّلت بموجب بروتوكول سنة 1968، ثمّ عدّلت مرة أخرى سنة 1979، انضمّت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلها، بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرّخ في 02 مارس 1964، ج ر عدد 28 .
- اتفاقية الأمم المتّحدة لنقل البضائع بحرا الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ دخلت حيز النفاد 1نوفمبر 1892.

5-النّصوص القانونية :

- أمر رقم 75-58، مؤرّخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمّن القانون المدني جريدة رسمية عدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، معدّل ومتمّم .
- أمر رقم 76-80، مؤرّخ في 30 أكتوبر 1976، يتضمّن القانون البحري جريدة رسمية عدد 29، بتاريخ 10 جانفي 1977، معدّل ومتمّم .

ثانيا : الكتب باللغة الأجنبية:

A/OUVRAGES :

1-LE TOURNEAU-PH ,LA RESPONSABILITE CIVILE,3EME EDITION DALOZ,PARIS,1982.

B/MEMOIRES :

1-GUAEZ.A.,LARESPONSABILITE DU CAPITAINE DE NAVIRE,MEMOIRE DE DESS DU DROIT MARITIME,LUNIVERSITE D AIX,MARSEILLE,1997.

2-NAVAL,HL ACCOMIER MONOPALISTIQUE,MEMOIRE DE DESS EN DROIT MARITIME,L UNIVERSITE DAIY MARSEILLE,2001.

2-ROCCHESANI-PH,LES TRANSPORT DE MARCHANDISE EN VRAC,MEMOIRE DE DESS EN DROIT MARITIME,LUNIVERSITE D AIX MARSIELLE,2002.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
شكر وعرفان	
اهداء	
مقدمة	أ-ب-ج
الفصل الأول: المسؤولية الناشئة عن عمليات المناولة المينائية	
المبحث الأول: قيام مسؤولية مقاول المناولة	**08**
المطلب الأول: شروط قيام المسؤولية .	**09**
الفرع الأول: الخطأ العمدي لمقاول المناولة	**10**
أولا: تعريف الخطأ العقدي لمقاول المناولة المينائية	**11**
ثانيا: إثبات الخطأ العقدي لمقاول المناولة المينائية	**12**
ثالثا: مسؤولية مقاول المناولة عن مساعديه	**12**
أولا: تعريف الضرر	**14**
ثانيا: صور الضرر	**14**
1. صورة الهلاك	**15**
2.صورة التلف	**16**
3.صورة التأخير	**16**
ثالثا: وسائل اثبات الضرر	**18**
الفرع الثالث: العلاقة السببية	**21**
أولا: تعريف العلاقة السببية	**22**
ثانيا: إثبات العلاقة السببية	**22**

ثالثا: نفي العلاقة السببية	**23**
المطلب الثاني: أساس قيام مسؤولية مقاول المناولة الميناائية	**23**
الفرع الأول: مسؤولية مقاول المناولة كمقاول	**29**
الفرع الثاني: مسؤولية مقاول المناولة كوكيل	**32**
الفرع الثالث : مسؤولية مقاول المناولة كمودع عنده	**35**
المبحث الثاني: نطاق مسؤولية مقاول المناولة الميناائية	**36**
المطلب الأول: ثبوت مسؤولية مقاول المناولة	**37**
الفرع الأول: مفهوم ثبوت المسؤولية	**37**
أولا: مدى تعلق التحديد القانوني للمسؤولية بالنظام العام	**39**
ثانيا: المسؤولية التي يسرى عليها التحديد القانوني للمسؤولية	**40**
ثالثا: الحالات التي يحرم فيها المقاول من تحديد المسؤولية	**42**
1/العمد : (الغش)	**43**
2/عدم الإكتراث	**43**
الفرع الثاني: أثار تطبيق مبدأ ثبوت المسؤولية.	**44**
1/الطرد: colis–package	**45**
2/وحدة الشحن: Unité–Unite	**45**
المطلب الثاني: اعفاء مقاول المناولة من المسؤولية	**48**
الفرع الأول: الأسباب الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية	**48**
الفرع الثاني: الأسباب القانونية للإعفاء من المسؤولية	**50**

أولا: الأسباب المرتبطة بالبضاعة للإعفاء من المسؤولية	**51**
1/- العيب الذاتي للبضاعة	**51**
2/- انعدام أو عدم كفاية التغليف	**52**
3/- عدم كفاية أو اتقان العلامات	**53**
ثانيا: الأسباب الخارجية للإعفاء من المسؤولية	**54**
القوة القاهرة	**55**
2- فعل المضرور	**57**
3- فعل الغير	**58**
خلاصة	**59**
الفصل الثاني: مسؤولية مؤسسة ميناء جن جن كمقاول المناولة المينائية	
المبحث الأول: الاجراءات اللازمة لسير عمليات المناولة المينائية	**63**
المطلب الأول: الإجراءات اللازمة لسير عملية الشحن	**63**
الفرع الأول: عملية الشحن	**64**
الفرع الثاني: الخطوات المتبعة لسير عملية الشحن	**64**
المطلب الثاني: الاجراءات اللازمة لسير عملية التفريغ	**66**
الفرع الاول: عملية الفك و التفريغ	**67**
الفرع الثاني: الخطوات المتبعة لسير عملية التفريغ و التسليم	**67**
أولا: عملية التفريغ	**67**
ثانيا: عملية التسليم	**71**
المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن نشاط مقاول المناولة	**72**

المطلب الأول: قيام مسؤولية ميناء جن جن كمقاول المناولة	**73**
الفرع الاول: خطأ مقاول المناولة	**73**
الفرع الثاني: حالة استبدال و سرقة البضاعة	**74**
المطلب الثاني: إعفاء مؤسسة ميناء جن جن من المسؤولية	**75**
الفرع الأول: حالة تلف و هلاك البضاعة فوق سطح السفينة	**75**
الفرع الثاني: حالة وجود نقص في البضاعة	**76**
الفرع الثالث: حالة استبدال السلعة المتشابهة و الغير معروفة	**77**
خلاصة	**78**
الخاتمة	**80**
قائمة الملاحق	**82**
قائمة المصادر والمراجع	**83**
فهرس المحتويات	**89**
الملخص	**94**

ملخص:

تشمل المسؤولية الناشئة عن عمليات المناولة المينائية تمييز مقاول المناولة عن الأطراف المعنية الأخرى .

تتضمن مسؤولية الوكيل البحري الذي يعمل كوسيط دون التدخل في في تكوين العقد، يلعب الناقل البحري ، المسؤول عن نقل البضائع عن طريق البحر ، دورا حاسما في تحديد الطرف المسؤول ، و تجنب الخلط مع المشاركين الأخرين في عملية النقل البحري.

يتطرق الإطار القانوني المحيط بأنشطة المناولة في الموانئ إلى إلتزامات ودور المساهمين ، مما يضمن الوضوح و المساءلة .

Abstract

The liability arising from port handling operations involves distinguishing the maritime carrier from other involved parties .

It includes the responsability of the maritime broker . who acts as an intermediary without engaging in contract formation . the maritime carrier . responsible for transpoting goods by see . plays a crucial role indefining the liable party . avoiding confusion with other participants in the maritime transport process.

The legal framwork surrounding port handling activies devles into the obligations and roles of those involved . ensuring clarity and accountaility .