

أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ طبقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية

**The impact of obligations of the parties to the maritime transport contract on the
responsibility of the loading and unloading
contractor the Algerian maritime law and international agreements**

كريد مريم¹

كلية الحقوق جامعة قسنطينة 1

dockridmeriem@gmail.com

سمّار نصر الدين

تاريخ الوصول: 2019/02/19 القبول: 2020/05/03 /النشر على الخط: 2020/03/15

Received: 19/02/2019 / Accepted: 03/05/2020 / Published online : 15/03/2020

ملخص

عقد الشحن والتفريغ من العقود الملزمة لجانبين ينشئ التزامات متقابلة في ذمة متعاقديه، فمقاول الشحن والتفريغ يلتزم بشحن البضائع وتفريغها، وقد يعهد إليه أعمالا قانونية متصلة بهما، في حين يلتزم المتعاقد مع المقاول بإيفائه أجره، كما قد يترتب العقد في ذمة المتعاقد مع المقاول التزامات أخرى تختلف في طبيعتها حسب الشخص المتعاقد مع المقاول سواء كان ناقلا أو شاحنا أو مرسلا إليه، وتبدو أهمية دراسة التزامات أطراف عقد النقل البحري اتجاه مقاول الشحن والتفريغ في أثرها على قيام مسؤولية هذا الأخير في حالة حصول ضرر للبضاعة نتيجة إخلال المتعاقد بالتزاماته تؤدي إلى إعفاء المقاول من المسؤولية لأن الضرر كان بسبب أجنبي.

الكلمات المفتاحية: مقاول الشحن والتفريغ، الناقل، الشاحن، المرسل إليه، التزامات عقدية، المسؤولية.

Abstract :

the contract of loading and unloading of goods(the harbor handling) from binding contracts to two parts, creates corresponding obligations in the custody of the contractor is obliged to load and unload the goods, and may be entrusted with other related work, while the contractor is obliged to pay the contractor. the contract provides for other contractual obligations in the case of a contractor which vary according to nature of the person contacted with the contractor whether a carrier, a shipper or a consignee. the importance of studying the obligations of the parties to the contract of carriage in respect of the contractor because of the liability of the latter in the event of damage resulting from the breach of the obligations of contractor entails the exoneration of liability of the contractant because the damage results from a foreign reason .

keywords : stevedore, carrier, shipper, consignee, contractual obligations, the responsibility .

¹ المؤلف المرسل: مريم كريد الإيميل: dockridmeriem@gmail.com

مقدمة:

عقد الشّحن والتّفريغ هو ذلك العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري سواء الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه إلى مقاول متخصص القيام بعمليات شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها، ومنه حيث لا يوجد نص قانوني أمر فقد يلقي عقد النقل البحري عبء الشحن و التفريغ على أحد الأطراف ،و بالرجوع إلى أحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل البضائع بحرا(اتفاقية بروكسل لسنة 1924، واتفاقية هامبورغ لسنة 1978، قواعد روتردام لسنة 2009)، فقد نصت على من من أطراف عقد النقل البحري يلتزم بعملية الشحن و التفريغ، فطبقا لها يقع هذا الالتزام على عاتق الناقل البحري طبقا للنصوص التالية (المادة 2 من اتفاقية بروكسل، المادة 4/ف1 من اتفاقية هامبورغ، م13/ف1 من قواعد روتردام⁽¹⁾)، وهو بذلك من النظام العام لا يجوز نقل عبئها للشاحن، ولكن بالرجوع للفقرة 2 من المادة 4 من اتفاقية هامبورغ نجد أنّها أجازت للناقل و الشاحن أن يتفقا على أن يتولى الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه هاتين العمليتين و يشار إليه في العقد، أمّا بالنسبة للتشريع البحري الجزائري فقد نص المشرع في المادة 773 ق ب ج على أنّ الالتزام بالشحن و التفريغ يقع على عاتق الناقل ما لم يتفق على خلاف ذلك ، فهو ليس من النظام العام ، إذ يمكن تحميل الشاحن عبء الشحن و التفريغ، فالمشرع الجزائري وقف موقف وسط بين اتجاه اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ حيث جعل القاعدة القانونية تلزم الناقل بالشحن و التفريغ، إلّا أنّه أرادها مكاملة لإرادة الأطراف فأجاز تحميل عبء هذه العملية للشاحن إذا اتفقا على ذلك شرط أن يبلغ كتابيا هذا من الناحية القانونية ، أمّا من الناحية العملية أو التطبيقية فقد أصبح في العصر الحديث لزاما على أطراف عقد النقل البحري للبضائع طلب خدمات شخص متخصص وهو مقاول الشحن و التفريغ يقوم بعمليات الشّحن والتّفريغ لحساب من طلب خدمته، وهي عبارة عن عمليات مادية يطلق عليها اسم المناولة المينائية⁽²⁾، بالإضافة إلى ذلك أصبح يعهد لمقاول الشحن والتفريغ إلى جانب الأعمال المادية القيام بالأعمال القانونية والمتمثلة في عمليات التشوين⁽³⁾، حيث تشمل هاته الأخيرة عمليات استلام البضائع والتّعرف عليها في الياينة وحراستها إلى غاية شحنها أو تسليمها للمرسل إليه.

(1) نصت المادة 2 من اتفاقية بروكسل على أنه: "مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أنّ يقوم بشحن البضائع المنقولة وتشوينها و رصها ونقلها وحفظها و تفريغها بما يلزم لذلك من عناية و دقة"، وقد رددت المادة 3/ف2 التزامات الناقل وجاءت أحكامها ملزمة تتعلق بالنظام العام فلا يجوز مخالفتها ومنه لا يجوز لأطراف العقد الاتفاق على أن يلتزم الشاحن بعملية شحن البضائع وأن لا يكون عبء التفريغ على عاتق المرسل إليه.

أمّا اتفاقية هامبورغ فنص م4/ف1 على أنّ: "المسؤولية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء التفريغ".

أمّا قواعد روتردام فنصت في المادة 13 على أنّه: "يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته حسبما ورد في المادة 12 وهنا أحكام المادة 26 بتسليم البضائع تحميلها و مناولتها و تستيفها وحفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية".

(2) نصّت المادة 912 ق ب ج على أنّه: "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصّها وفكّها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها".

(3) نصّت المادة 920 ق ب ج على أنّه: "يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام و التأشير والتّعرف في الياينة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

ويمكن القول أنّ وجود هؤلاء المقاولين في الموانئ أصبح يساعد على سرعة إنجاز هذه العمليات وبالتالي تقصير مدة بقاء السفن في الميناء لانتظار إتمام الشحن والتفريغ، فاستطالة تلك المدة تعرض كل من أطراف عقد الشحن والتفريغ لخسائر مادية جسيمة.

وبالرجوع إلى عقد الشحن والتفريغ فهو من العقود الملزمة للجانبين يفرض التزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين وأهم تلك الالتزامات تلك التي تقع على عاتق المقاول المنوط به أداء العمل الذي هو جوهر العقد، فقد يكون مجرد عملا ماديا أو ماديا وقانونيا معا.

وعليه فإذا نظرنا إلى التزامات طرفي عقد الشحن والتفريغ وما يثيره ذلك العقد من مسائل نجد أنّ غالبية الالتزامات تقع على عاتق المقاول، كما أنّ أهم الموضوعات التي تثار في نطاق هذا العقد التزامات المقاول ومسؤوليته والدعوى التي يمكن الرجوع بها عليه، إذ نجد معظم الدراسات تنصب على التزامات المقاول، في حين نجد الدراسات قليلة وضئيلة فيما يتعلق بالالتزامات المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ فلم تحض بنصيب من الدراسة و هو السبب الرئيسي لاختيارنا هذا الموضوع، والمتمثل في التزامات الأطراف المتعاقدة مع المقاول سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، حيث يلتزم أحد هؤلاء بأن يؤدي للمقاول ما يستحقه من أجر مقابل القيام بعمليات الشحن والتفريغ، إذ يعتبر هذا الالتزام جوهريا وأساسيا بالنسبة للمتعاقد مع المقاول، كما توجد إلى جانب هذا الالتزام التزامات أخرى تختلف بطبيعتها أو مداها حسب الشخص المتعاقد مع المقاول، كما أنّ أغلب المنازعات ناشئة عن تنفيذ عقد الشحن والتفريغ وتعلق بمسؤولية المقاول في حالة هلاك البضاعة أو تلفها، ضف إلى ذلك المنازعات المتعلقة بعدم حصول المقاول على أجرته مقابل عمليتي الشحن والتفريغ وكيفية تحديدها، ومنه يمكن دراسة الموضوع من خلال طرح الإشكالية التالية:

- ماهو مضمون التزامات أطراف عقد النقل البحري اتجاه مقاول الشحن والتفريغ الذي طلب منه القيام بعمليات شحن وتفريغ البضائع وما أثارها على قيام مسؤولية مقاول الشحن و التفريغ طبقا للتقنين البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل البضائع بحرا؟

اتبعنا للإجابة على هذه الإشكالية، المنهج التحليلي الوصفي، كون الموضوع يندرج تحت المواضيع القائمة على الوصف والتحليل، وذلك لإعطاء قراءة تحليلية تفسيرية للنصوص القانونية ومدى مطابقتها للواقع، بالإضافة إلى المنهج المقارن من خلال المقارنة بين نصوص القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية.

المبحث الأول: الالتزام بدفع الأجرة لمقاول الشحن والتفريغ

يعتبر عقد الشحن والتفريغ من عقود المعاوضة⁽¹⁾، إذ ثمة أجر يتقاضاه المقاول مقابل ما يباشره من أعمال مادية أو قانونية أو كلاهما معا، وفي هذا الصدد نص القانون البحري الجزائري على ذلك في نص المادتين 913 و 921 منه حيث جاء في نص المادة 913 أنّه: "تجري عمليات المناولة بموجب عقد وتفضي إلى دفع مقابل"، كما نصّت المادة 921 ق ب ج على أنّه "تجري عمليات التشوين بموجب عقد يرم بالتفاوض الحر وتفضي إلى دفع مقابل".

(1) - د/ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 2002، ص 140.

- د/عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني- نظرية الالتزام-، الجزء الأول، بيروت، دار إحياء التراث العربي، ص166.

ويمكن القول أنّ عقد الشحن والتفريغ هو عقد تجاري بالنسبة للمقاول، فهذا الأخير يعمل لتحقيق غرض اقتصادي هو الربح، حيث توجد منشآت مادية ووسائل ضخمة تحت تصرفه للقيام بأعمال المناولة والتشوين، ضف إلى ذلك عنصر العمالة التي تستخدم لتنفيذ هذه العمليات، إذن فمقولة الشحن والتفريغ شأنها شأن مقولة النقل وكلاهما مقولة تجارية⁽¹⁾. وفي المقابل ف أطراف عقد النقل البحري ملزمين بدفع الأجرة أثناء طلب خدمات مقاول الشحن والتفريغ فهو التزام أساسي مشترك بينهم وهذا حسب من يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتفريغ. وستتناول بالدراسة في هذا المبحث ماهية الالتزام بدفع الأجرة (المطلب الأول)، و تتناول مقدار وأساس تحديد الأجرة، (المطلب الثاني)، و ضمانات الوفاء بالأجرة (المطلب الثالث).

المطلب الأول: ماهية الالتزام بدفع الأجرة.

الأصل في الالتزام بدفع الأجرة للمقاول سواء من قبل الناقل أو الشاحن يكون في ميناء الشحن أو المرسل إليه في ميناء التفريغ مرتبطا ارتباط وثيقا بالشروط الواردة في سند الشحن، فهاته الأخيرة هي التي تحدّد وتوضح ما إذا كانت الأجرة مستحقة الأداء بمعرفة الشاحن أو المرسل إليه، وعليه فقد يتحمّل الشاحن مصاريف الشحن ومنها أجرة المقاول رغم عدم التزامه بعملية الشحن، كما قد يتحمّل المرسل إليه مصاريف التفريغ ومنها أجرة المقاول رغم عدم التزامه بعملية التفريغ وهذا عندما يدرج في سند الشحن نص بتحمّل البضاعة مصاريف الشحن والتفريغ وهو ما يعرف بشرط "تحمل الشاحن أو المرسل إليه المخاطر والمصاريف" أو " شرط تحمل البضاعة مصاريف الشحن والتفريغ"⁽²⁾.

لذا لا بد على الأطراف احترام ما جاء في وثيقة أو سند الشحن، فإذا تضمنت شرط استحقاق أجرة الشحن ومنها أجرة المقاول في ميناء الشحن، فالمقاول يطلب الوفاء بهذه الأجرة من الشاحن حتى قبل بدء العملية، أمّا إذا تضمنت الوثيقة شرط استحقاق الأجرة في ميناء التفريغ، فالمقاول يلتزم بطلب الوفاء بالأجرة من المرسل إليه، أمّا إذا قام المقاول بتسليم البضاعة للمرسل إليه دون أن يتقاضى أجرة التفريغ، فلا يستطيع الرجوع إلى الشاحن للمطالبة بالوفاء بها.

وبالرجوع إلى نصوص القانون البحري الجزائري في مواده التالية (المادة 738، 791، 797) فقد نصّت على أنّ دفع الأجرة هو التزام أساسي وجوهري يقع على عاتق كل من الشاحن والمرسل إليه فهما بصريح العبارة مدينان، فالشاحن طبقا لنص المادة 738 ق ب ج ملزم بدفع الأجرة عند الشحن أو عند بداية الرحلة، والمرسل إليه كذلك ملزم طبقا لنص المادة 791 ق ب ج بدفعها وهذا بتوفر شرطين وهما: قبول استلام البضاعة و وجوب دفع الأجرة عند الوصول، أي الاتفاق على وجوب دفع أجرة التفريغ بما في ذلك أجر المقاول في ميناء الوصول.

ونشير إلى نقطة هامة فعلى الرغم من شيوع الشرط الخاص بتحمل البضاعة لمصاريف الشحن والتفريغ فإنّه في حالة لم يدرج الشرط في سند الشحن فبديهيّا تدخل مصاريف الشحن والتفريغ عند احتساب أجرة النقل⁽³⁾.

(1) - Chao (A) : Acconiers et destinataires, librairie technique , paris, 1971, No 25.

(2) - د/ وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان، الطبعة الأولى، 2011، ص 116.

(3) -Rodiere (R) : traité général de droit Maritime, Tome III , paris, 1970 No : 824.

وخلاصة ما سبق، عملية المناولة بما تتضمنه من شحن ورس البضاعة في ميناء الشحن وتفريغها بعد الوصول (فكها وإنزالها) ووضعها على السطوح الترابية والمخازن كل هذه المصاريف تقع على عاتق البضائع والسفينة (الشاحن والمرسل إليه) فهما المتكفلان بأجرة هذه العمليات وأجرة المكاوول وهذا لا يعني الناقل من المسؤولية عند هلاك البضاعة .

المطلب الثاني: مقدار وأساس تحديد أجرة مكاوول الشّحن والتّفريغ.

كما سبق ذكره فإنّ الأجرة التي تدفع لمكاوول الشّحن والتّفريغ هي جزء من أجرة النقل تدخل فيها فتكون مقابل الالتزام بعملية الشّحن والتّفريغ، إذ تخضع مثلها مثل أجرة النقل إلى اتفاق الأطراف، فلهم مطلق الحرية في اختيار الطريقة التي تحدّد بها⁽¹⁾ وهذا في حالة المكاوول الاختياري.

فقد جاء في نص المادة 797/1 ق ب ج السالفة الذكر، على أنّ مقدار وكيفية دفع أجرة الشحن أو الحمولة تحدّد بناء على اتفاق الأطراف، أمّا في حالة المكاوول الإجباري فإنّ مقدار الأجرة يتّحدّد من طرف السلطة العامة بمقتضى قرار تنظيمي لا يجوز الاتفاق على أقل منها ولا المطالبة بأجر أعلى، لكن بالرجوع إلى الواقع العملي نجد أنّ لكل مقاولات الشحن والتفريغ تعريف أجرة تحدّد الأجر المستحق وتمثل عادة الحد الأقصى للأجرة⁽²⁾.

ومنه فإنّ أجرة ومصاريف المقاول وأجرة المكاوول هي عبارة عن شروط تدرج في وثيقة الشحن، أمّا بالنسبة لتحديد مقدار الأجرة فتتحدّد فيه عدة اعتبارات وعوامل تختلف من حالة لأخرى نذكر منها نوع السفن التي يتّحدّد شحن البضائع على ظهرها، إذ توجد سفن دوارة، سفن اتفاقية، سفن حاويات⁽³⁾ بالإضافة إلى حجم البضاعة المشحونة والمفرغة، نوع البضاعة فهناك بضائع تتطلب عناية خاصة لشحنها.

كما يتّحدّد الأجرة على أساس الطن الحجمي أو الوزني⁽⁴⁾ (حجم أو وزن البضاعة) فيتّحدّد الاتفاق على مبلغ معين عن كل متر مكعب أو طن أو عن كلاهما وهو الأكثر ارتفاعاً، كما يمكن تحديد أجرة الشحن والتفريغ على أساس الوحدة أو القطعة كالسيارات والحيوانات الحية، كما تحدّد الأجرة بقيمة البضاعة وأهميتها كالجواهر واللّوحات الفنية⁽⁵⁾.

أمّا بالنسبة للحاويات فيتحدّد الأجر بطريقة جزافية أو على أساس الحاوية أو نوع البضاعة المشحونة، أو فقط على أساس الحاوية مهما كان نوع الحمولة وهذا هو المعمول به حالياً وتكلفته أكثر من الشحن العادي للبضاعة إلّا أنّه يضمن سلامة البضاعة⁽⁶⁾.

(1) د/ وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، سنة 2008، ص 186.

(2) د/ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 141.

(3) في هذا النوع من السفن يوجد مبلغ كحد أدنى للحمولة لا بد أن يدفع وتضاف له تعريفات خاصة مثل تعريف الطرود الثقيلة أو الطويلة أو التي تتطلب عناية خاصة وتعريف الربط .

(4) د/ يوسف حسن صرخوه: النقل والشحن والتأمين البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، الطبعة الأولى 2013، ص 17.

(5) د/ سميحة القليوبي: الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 367.

(6) - مصاريف عمليات مناولة الحاويات (شحنها وتفريغها) Terminal hand lin charges THC وتمثل العمليات التي تدخل في مصاريف الشحن والمناولة للحاويات THC : مصاريف استقبال الحاوية مشحونة أمام الباب النهائي، مصاريف فحص

و لقد أصبحت تسعيرة الشحن موحدة بالنسبة لجميع أنواع البضائع التي تشحن بالحاويات ويتقاضى عن الحاوية الواحدة مبلغا ثابتا دون النظر إلى محتواها.

ويدخل في تعريفه الأجرة كذلك، مصاريف أخرى مثاله: تطلب بعض البضائع آلات خاصة بالمناولة نظرا لخصائصها كالطرود الثقيلة والطويلة، مما يتطلب مصاريف إضافية.

كما يشترط في بعض سندات الشحن على الشاحن مبالغ إضافية كتعويض عن المهل الإضافية الممنوحة للمقاول للقيام بالشحن والتفريغ، بالإضافة إلى ساعات الانتظار التي لا يعمل فيها العمال، والساعات الإضافية وساعات الليل، وهي شروط قانونية لا يمكن الاحتجاج بها على المرسل إليه إلا إذا قبلها.

يمكن أن يدرج في العقد شرط مقتضاه أن السفينة تدفع مبلغا للانتظار إذا كانت توجد إعاقة مؤقتة لعملية الشحن والتفريغ بسبب الطقس وللمحكمة أن تتقيد بنطاق الشرط⁽¹⁾.

ويمكن المطالبة كذلك بمقابل الخطر إذا كانت عمليات الشحن والتفريغ تحوطهما الخطورة، فمجرد تخوف معقول من قبل عمال المقاول يقضي بهذا الشرط.

المطلب الثالث: ضمانات الوفاء بأجرة مقاول الشحن والتفريغ

لمقاول الشحن والتفريغ ضمانين للوفاء بددين أجرة الشحن والتفريغ في حالة امتناع المتعاقد معه من أدائه، وهما حق الامتناع عن التسليم إلى غاية قبض الأجرة وحق الامتياز⁽²⁾.

ففي حالة ما اتفق المقاول مع أحد أطراف العقد على تسديد أجرة الشحن والتفريغ عند بداية تنفيذ العقد فهنا لا يطرح أي إشكال⁽³⁾، إلا أنه إذا ما اتفقا على دفعها عند الوصول وامتنع الملتزم بها عن ذلك، فماهي الضمانات التي يقررها المشرع

الأختام والطابعات والتعريفات، تحرير وثائق ومستندات الاستلام، مصاريف إنزال الحاويات على الشاحنات أو المقطورات، مصاريف نقل الحاوية إلى أماكن ركنها، مصاريف إنزال الحاوية وتفريغها.

مصاريف وضع السفينة على الرصيف النهائي، مصاريف خروج الحاوية من مكان ركنها وتحريكها من وإلى أبواب الشحن، مصاريف الربط مع الروافع وتحريكها إلى غاية الحافة، مصاريف إنزال الحاوية في العنابر أو ظهر السفينة، مصاريف رص الحاوية وتثبيتها، مصاريف إقفال أبواب العنبر، وتضاف مصاريف أخرى خاصة بالإجراءات الإدارية، ومصاريف أخرى حسب الساعات الإضافية أو حسب ساعات العمل في العطل الأسبوعية.

راجع في ذلك: بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، السنة الجامعية 2011، 2012، ص 183.

(1) - د/ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 142.

(2) - د/ محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 1999، ص 364.

(3) - في هاته الحالة لا مجال للبحث عن ضمانات خاصة للمقاول من أجل استيفاء أجرة الشحن إذا كانت مستحقة عند الشحن .

- راجع في ذلك: د/ محمد فريد العريني ومحمد السيد قفي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى، سنة 2005، ص 327.

لمواجهة ذلك وهل للمقاول ضمانا لدينه، ضمان يرد على البضائع التي يقوم بشحنها، أو هل له حق امتياز على تلك البضائع أو السفينة أو أدواتها؟.

وبهذا الصدد أقر المشرع الجزائري للمقاول ضمانين: حق حبس البضاعة و حق الامتياز في حالة حفظها، فبالنسبة لحق حبس البضائع والامتناع عن تسليمها وبيعها، يحق للمقاول حبس البضاعة عن مستحقيها حتى يستوفي ما هو مطلوب له بسبب شحنها وتفريغها وذلك تطبيقا للقواعد العامة، يطلب من المحكمة بإيداعها عند غير أصحابها لحين دفع مستحقاته وعلى نفقة صاحب الحق لمدة شهرين فقط منذ الوصول إلى ميناء التسليم، وإلا فإنه يجوز بيع هذه البضائع بعد موافقة السلطات القضائية وهذا حسب ما جاء في نص المادة 795 ق ب ج⁽¹⁾.

كما يتمتع مقاول الشحن والتفريغ بامتياز على البضائع المشحونة المفرغة للحصول على أجرة الشحن والتفريغ بما فيها مبلغ التأخير في الشحن والتفريغ، أجرة المهل الإضافية، مصاريف إيداع البضاعة في المستودعات. ويبقى هذا الامتياز قائما بعد تفريغ البضاعة لمدة 15 يوما فإن لم يرفع المقاول دعواه يسقط حقه ويصبح دائما عاديا وينقضي الامتياز قبل نهاية هذه المدة إذا انتقلت البضاعة ليد غير أصحابها حسن النية، ويظل امتياز المقاول قائما ولو أفلس الشاحن أو المرسل إليه⁽²⁾.

خلاصة ما سبق أنّ الطرف أو الشخص الذي يطلب خدمة المقاول ملزم بدفع الأجرة عند الشحن، أي بعد انتهاء المقاول من أداء مهامه فلا تكون البضاعة بحوزته، ولا يحق له إذن حبس البضاعة المشحونة لاستيفاء دينه فلا يحتاج لضمانات لاستيفاء الأجرة إذا كانت مستحقة في ميناء التحميل.

أما في حالة ما كانت الأجرة مستحقة عند الوصول أو التفريغ وامتنع المتعاقد مع المقاول عن دفع الأجرة جاز لهذا الأخير حبس البضاعة التي تحت يده إلى أن يتسلم الأجرة.

وإذا كان المقاول أثناء تنفيذه لعمليات الشحن والتفريغ قد تحمّل مصاريف حفظ البضاعة فيكون له حق امتياز على البضائع التي قام بشحنها أو تفريغها وحفظها، وهذا بطلب من قاضي الأمور المستعجلة بإيداع البضائع.

أما في حالة ما كان المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ هو الناقل فإنّ مصاريف هاتين العمليتين تستحق على شركة الملاحة حتى ولو وقع عبثها في النهاية على مالك البضاعة إعمالا لشرط في سند الشحن، أما فيما يخص مصاريف الشحن لا يمنح المقاول حق حبس البضائع المشحونة، على عكس مصاريف التفريغ فيتمتع المقاول بحق حبس البضاعة المفرغة، كما يكون للمقاول حق الامتياز المقرر بالنسبة للمصاريف التي تحمّلها بهدف حفظ البضاعة أثناء عمليات الشحن والتفريغ⁽³⁾.

(1) - نصت المادة 795 ق ب ج على أنه: "إذا لم تسحب البضائع التي وضعت في المستودعات و لم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة، خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، يجوز للناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات المختصة، إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضائع...". نفس الحكم ينطبق على المقاول في حالة امتناع أو عدم دفع المرسل إليه أجرة المقاول.

(2) - د/يونس علي حسن، القانون البحري، القاهرة، 1963، ص 360 - 361.

(3) - د/ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 146.

- راجع كذلك: د/مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر العربي، سنة 2008، ص 171.

أما بالنسبة للامتياز المقرر للمقاول على السفينة وآلاتها وملحقاتها على اعتبار أنّ هذا الامتياز ضمانا لأجره، فإنّ ذلك الامتياز مقرر للأشخاص المستخدمين على السفينة دون غيرهم من التابعين الذي يعملون أعمال البر أو أعمال الشحن والتفريغ، كما لا يجوز له قبل الناقل حق توقيع حجز تحفظي على السفينة وملحقاتها، فهذا النوع من الحجز لا يجوز توقيعه إلاّ وفاء لدين بحري وأجر المقاول لا يتسم بهذه الصفة.

المبحث الثاني: الالتزامات المترتبة على عاتق الشاحن والمرسل إليه والناقل في عقد الشحن والتفريغ .

بالإضافة إلى الالتزام الأساسي والمتمثل في التزام المتعاقد مع مقاول الشحن والتفريغ بدفع الأجرة مقابل القيام بعملية الشحن والتفريغ لصالح هذا الأخير، تنشأ التزامات أخرى تختلف في طبيعتها ومداهما حسب الشخص المتعاقد سواء كان شاحنا أو ناقلا أو مرسلا إليه، وهي التزامات قد ينص على بعضها صراحة في عقد الشحن والتفريغ وقد تكون التزامات ضمنية يفرضها واقع العقد.

وتظهر أهمية هذه الالتزامات في أثرها على قيام مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في حالة ما تعرضت البضائع المشحونة أو المفرغة إلى أضرار جراء إخلال أحد أطراف عقد النقل البحري بالالتزامات المترتبة في ذمته، مما يؤدي إلى إعفاء مقاول الشحن والتفريغ.

وعليه سنتناول في هذا المبحث أهم الالتزامات التي يجب على الشاحن والمرسل إليه والناقل القيام بها اتجاه مقاول الشحن والتفريغ لتسهيل أداء مهامه وإتمام عمليتي الشحن والتفريغ، وذلك طبقا للتقسيم التالي:

المطلب الأول: التزامات الشاحن اتجاه مقاول الشحن والتفريغ.

يفرض عقد الشحن و التفريغ في حالة ما كان المتعاقد مع المقاول هو الشاحن مجموعة التزامات قد ينص عليها صراحة في العقد وقد تكون ضمنية وتمثل أهمها في:

أولاً: التزام الشاحن بتسليم البضاعة للمقاول وهو التزام يدرج صراحة في عقد الشحن والتفريغ، فتنفيذ هذا الأخير يبدأ بتسليم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل⁽¹⁾. وقد يتضمن عقد الشحن والتفريغ عادة في مضمونه اتفاق الأطراف على وقت محدد لتقديم البضاعة، ولهما أن يتفقا على إلزام الشاحن بإخطار المقاول مسبقا بموعد تسليم البضاعة حتى يستعد لذلك، خاصة إذا كانت هذه الأخيرة ذات طبيعة تحتاج إلى عناية خاصة، ويجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك كتابيا، وهذا ما نصت عليه المادة 773 ق ب ج⁽¹⁾.

(1) نصت المادة 772 ق ب ج: "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه تقديم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل".

وفي حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الوقت والمكان المحدد تقوم هنا مسؤولية الشاحن عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة و السفينة (م 772 ق ب ج) ، كما يدفع تعويضات للمقاول بقدر الخسائر التي لحقت به بأن لا تتعدى مبلغ أجرة الحمولة المتفق عليها لأن التأخير يسبب ضرر اقتصادي لمقاول الشحن و التفريغ.

ثانيا: يلتزم الشاحن بتغليف وتحميل البضاعة⁽²⁾ وذلك بوضعها داخل صناديق أو كراتين ولفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية كاهتزاز السفينة وحمايتها من البضائع المجاورة أثناء عمليات الشحن والتفريغ، ومنه يمكن القول أنّ التغليف ليس فقط للرحلة البحرية وإنما يسهل ويسرع عمليات المناولة، إذ يختلف نوع التغليف باختلاف نوع البضاعة وطبيعتها ونوع الرحلة ومدتها، فالبضائع الخطرة أو ذات طبيعة خاصة تتطلب تغليفا خاصا، وعليه يعد الشاحن مسؤولا عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة بسبب الخطأ في التغليف أو تعليم البضاعة (م 803 ق ب ج)، ويعفى مقاول الشحن و التفريغ من المسؤولية إذا كان الضرر الذي حصل للبضاعة أثناء الشحن أو التفريغ بسبب هذا الخطأ، و يشترط على المقاول للإعفاء من المسؤولية أن يثبت علاقة السببية بين عدم كفاية التغليف و الضرر الذي لحق بالبضاعة، وإن ساهم سبب آخر مع التغليف غير الكافي في إحداث الضرر قسمت بينهم المسؤولية.

ثالثا: يلتزم الشاحن بوضع العلامات على البضاعة (م 755 ق ب ج) بحيث تكون مدموغة و مختومة بشكل تبقى مقروءة، ومنه تقوم مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بسبب عدم كفاية أو إتقان العلامة ، و للمقاول الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية (م 803 ق ب ج، م 2/4 ف س اتفاقية بروكسل، م 1/30 قواعد روتردام).

أما التحزيم فهو إحاطة البضاعة التي تمّ تغليفها بأربطة بلاستيكية أو حديدية حتى يصمد التغليف أمام المصاعب وهو يلعب دور مهم أثناء شحن البضائع على السطح، وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنّ المشرع لم يفرق بين التغليف والتحزيم وقد أورد مصطلح Emballage للدلالة على التحزيم (المواد 752/أ، 756/ف 2، 803)⁽³⁾ بالإضافة إلى ذلك يلتزم الشاحن بوضع بطاقات على البضائع المرزمة تحمل بيانات البضاعة، و يجب أن تتضمن في بعض الأحوال عبارة خاصة "مواد خطرة"، أو سهولة التلف أو التكسير .

(1) نصت المادة 773 ق ب ج على أنه: "... ، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع، يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن".

(2) بمفهوم نص المادة 43 من القانون التجاري التي نصت على: "إذا كانت طبيعة الشيء تتطلب تحزيمه ، وجب على المرسل القيام بالتحزيم بشكل يكون واقيا من الضياع أو التلف و لا يؤدي إلى ضرر الأشخاص و المعدات أو غيرها من الأشياء المنقولة"، وعلى الرغم من أنّ النص خاص بالنقل البري إلا أنّ مفهومه أوسع فيما نصت عليه كما أنّها تؤكد ما تضمنه القانون البحري فيما يخص سند الشحن.

(3) - تنص المادة 752/ ف أ أنه: "... إذا كان طبع وختم هذه العمليات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها" - تنص المادة 756 ف 2 ق ب ج على أنه: "وإذا تمّ تسليم البضاعة وهي مخزومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنّه على غير علم بمحتواها"

- تنص المادة 803/ ف ح من ق ب ج على أنه: "ح- أخطاء الشاحن ولا سيما التحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع"

رابعاً: كما يلتزم الشاحن بتقديم جميع البيانات الخاصة بالبضاعة في وثيقة الشحن⁽¹⁾ وبالتالي تمكين مقاول الشحن والتفريغ من هذه الوثيقة، والتي يجب أن تتضمن العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضاعة، كتابة عدد الطرود والأشياء، كميتها وزنها، حالتها الظاهرة، وهذا ما نصت عليه المادة (752) ق ب ج والمادة 3/3 من اتفاقية بروكسل، م3/1 اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968، م15 قوعد هامبورغ، م36 قواعداً روتردام).

كما يلتزم الشاحن بتقديم بياناً صحيحاً⁽²⁾ عن جميع هذه المعلومات الواردة في سند الشحن سواء فيما يخص طبيعة البضاعة أو وزنها أو حتى الطريقة والوسائل التي يتبعها المقاول لشحن البضاعة، فعلى هذا الأساس يتم حساب أجرة الشحن والتفريغ كما سبق ذكره، لذا لا بد للشاحن أن يلتزم بالصدق في تصريحاته، فصحة البيانات تسهل على المقاول ترتيب البضاعة وشحنها و رصها بطريقة تحفظ سلامتها وسلامة السفينة و على أساسها يحسب مبلغ أجرة الشحن و التفريغ، لذا أجمعت النصوص القانونية الدولية والداخلية على النص على وجوب صدق الشاحن في تصريحاته، م31 من قواعداً روتردام، م753 ف2 ق ب ج، و الإشارة كتابياً إلى البضاعة التي تتطلب عناية خاصة و منها الخطيرة التي تتطلب إجراءات خاصة لشحنها وتفريغها فلا بد للمقاول العلم بخطورتها و نوعيتها وإدراج بيانات تنظيمية خاصة، ومنه فالشاحن مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بسبب عدم الصدق في تصريحاته، أمّا بالنسبة للمقاول فيختلف الأمر حسب حالتين:

- إذا اتجهت إرادة الشاحن لمخالفة الحقيقة، فهذا يعفي المقاول تماماً من المسؤولية.

- أمّا في حالة عدم تصريح الشاحن بطبيعة و قيمة البضاعة قبل شحنها فإنّ ذلك يجعل مسؤولية المقاول محدودة.

خامساً: يتوجب على الشاحن القيام بجميع الإجراءات الإدارية وتهيئة الوثائق التي يجب أن ترافق البضاعة والتي قد تعرقل المقاول في أداء عمله وتسبب له تأخير أو توقيف عمليات الشحن، وتتمثل هذه الوثائق في تلك التي توجبها مختلف الإدارات، الضرائب، الجمارك، الصحة... وهي إلزامية⁽³⁾.

و خلاصة ما سبق تقوم مسؤولية الشاحن في جميع المعاهدات الدولية و التشريع البحري الجزائري على الخطأ الواجب الإثبات فيقع على المدعي (المقاول) إقامة الدليل على صدور خطأ من الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه وعلاقة السببية بين الخطأ و الضرر.

المطلب الثاني: التزامات المرسل إليه اتجاه مقاول الشحن والتفريغ

في حالة ما تعاقد المرسل إليه مع مقاول الشحن والتفريغ يترتب على عاتقه مجموعة التزامات أهمها :

أولاً: التزام المرسل إليه بتوفير الساحات اللازمة وأرصفتها التراكي والسطوح الترابية لاستقبال واستيعاب البضائع المفروغة.

(1) - د/مصطفى طه، المرجع السابق، ص276.

(2) - tricia cordier ، jurisclasseur commercial, ventes maritime, obligations du vendeur relatives à la livraison de la marchandise, fascule1360, 1995, p7 .

(3) - Amar Zahi, droit des transports, tome II, office des publications universitaire, Ben Aknoun, Alger, p93-94.

ومنه في حالة ما اتفق المفاوض والمرسل إليه على استعمال وسائل معينة في المناولة وجب على هذا الأخير توفير كافة وسائل التفريغ، وفي حالة ما اتفق الطرفان على تفريغ البضائع في وسائل نقل معينة وجب على المرسل إليه توفيرها في مكان معين على الرصيف.

ثانياً: يلتزم المرسل إليه بإخطار المفاوض بموعد وصول السفينة المراد تفريغها قبل ذلك بمدة معينة لتسمح لهذا الأخير بالاستعداد للتفريغ، وفي حالة عدم تمام عملية تراكي السفينة أمام الرصيف للتفريغ يلتزم المرسل إليه كذلك بإخطار المفاوض. أما في حالة لم يوفر المرسل إليه هذه الشروط الواجبة لسير عملية التفريغ و المتمثلة كما سبق ذكره في توفير مساحات لتفريغ البضاعة أو نقص المعدات وعدم صلاحيتها، نقص إضاءة السفينة والرصيف، سوء الأحوال الجوية، يلتزم المرسل إليه اتجاه المفاوض بتسديد فترات توقيف وانتظار عمال المفاوض، فكلها عوامل خارجة عن نطاق المفاوض إذ تقع على عاتق المرسل إليه كل مصاريف التأخير، بالإضافة إلى ذلك استثناء كافة العوائد والضرائب والرسوم الجمركية.

ثالثاً: إلى جانب هذه الالتزامات يتوجب على المرسل إليه تسليم مفاوض الشحن والتفريغ وثيقة أو إذن التسليم الذي يسلمه الناقل للمرسل إليه مقابل سند الشحن كي يتمكن المفاوض من استلام البضاعة المفرغة نيابة عنه باعتباره وكيلاً عن المرسل إليه والقيام بجميع الإجراءات الإدارية عند تفريغ البضاعة.

وفي حالة ما تمزقت الطرود في نهاية الرحلة وقام المفاوض بإعادة تغليفها⁽¹⁾ يلتزم المرسل إليه بتعويض هذا الأخير عن المصاريف التي تكبدها وجميع النفقات إذا كانت نافعة وضرورية، أما بالنسبة لمصاريف عملية التفريغ يتحملها المرسل إليه طبقاً لشرط يدرج في سند الشحن.

المطلب الثالث: التزامات الناقل اتجاه مفاوض الشحن والتفريغ.

يتداخل تنفيذ عقد الشحن والتفريغ في تنفيذ عقد النقل البحري إذن فالغاية الأساسية هي تنفيذ هذا الأخير، وبما أنّ الناقل طرفاً أساسياً في العقد، فهو ملزم بنقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ⁽²⁾، وتسليمها لصاحبها، وعليه فإنّ شحن وتفريغ البضاعة ليس أمراً سهلاً دون تدخل ومساعدة الناقل⁽³⁾، ويمكن القول بأنّها مفروضة على الناقل حتى ولو كان المتعاقد مع المفاوض هو صاحب البضاعة.

وتتمثل التزامات الناقل اتجاه المفاوض في:

أولاً: الالتزام بإعداد السفينة كي تكون صالحة أولاً لشحن البضائع على متنها والتستيف والرّص في عنابرها وأخذ جميع الاحتياطات الضرورية في السفينة من تنظيف وترتيب أقسامها لشحن البضائع وحفظها بالإضافة إلى نظافة العنابر وسلامة معدات التبريد والتهوية وسلامة التستيف⁽⁴⁾.

(1) - د/كمال حمدي، المرجع السابق، ص 147-148.

(2) - د/ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 307.

(3) - د/ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 148.

(4) - د/ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998 بند 167.

وهذا ما نصت عليه المادة 770 من ق ب ج⁽¹⁾، ويلاحظ من خلال نص المادة أنّ المشرع الجزائري لم ينص فقط على إعداد سفينة صالحة من الوجهة الملاحية أي جعلها قادرة على الإبحار بل نص على إعدادها من الوجهة التجارية أي ملائمتها لتلقي البضائع من حيث تهيئة العنابر و وسائل التبريد، وهذا ما نصت عليه المادة 3/ف1 ج من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، فهي تفرض على الناقل بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل وعند بدء الرحلة فقط فإذا أصبحت السفينة غير صالحة أثناء الرحلة فإنّ الناقل لا يسأل عن ذلك إذا لم يكن عدم صلاحية السفينة للملاحة أثناء الرحلة راجعا إلى عدم صلاحيتها قبل أو عند بدء الرحلة.

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

ثانيا: لا يكفي إحظار سفينة صالحة للملاحة إنّما يجب إحظار السفينة في الوقت المحدد للشحن المتفق عليه، وإلاّ يكون الناقل قد أحل بالتزامه المتمثل في وضع السفينة تحت تصرف المقاول في الزمان و المكان المتفق عليه و يسأل اتجاه المقاول عن الأضرار الناتجة عن التأخير في الشحن و التفريغ مما يترتب دفع رسوم إضافية عن البضائع.

ثالثا: يلتزم الناقل بوضع الآلات والروافع التابعة للسفينة تحت تصرف المقاول، ويجب أن تكون في حالة جيدة، إذ يشرف بنفسه على عملية شحن و رص وتستيف البضائع على ظهر السفينة، وعليه فإنّ عمل مقاول الشحن يكون تحت إشراف الناقل ومسؤوليته، إذ يجب على هذا الأخير تمكين المقاول من خطة الشحن وله أن يقوم بمراجعة البضاعة مع مندوب المقاول، وإذا كان هذا الأخير وكيلا عن المرسل إليه يجب على الناقل أن يمتنع المقاول من التحقق من البضاعة وحالتها، وفي حالة رفض الناقل تمكين المقاول من التحقق يعد مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالمرسل إليه وللمقاول هنا إبداء تحفظه مفاده أنّ الناقل لم يسمح بالتحقق من البضاعة والمرسل إليه إثبات الهلاك، وبالتالي يعد رفض الناقل غير قانوني ولصاحب البضاعة إذن طلب التعويض على ذلك.

أما في حالة عدم إبداء المقاول تحفظاته على رفض الناقل القيام بالتحقق باعتباره وكيلا عن المرسل إليه، هنا يكون قد ضيع حقوق موكله، ويصبح الأمر صعب وقد يكون هناك مجال لأعمال قرينة التسليم المطابق في حالة عدم إبداء تحفظات⁽²⁾.

-د/ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة) منشورات المحامي الحقوقية، الطبعة الأولى، 2006، ص 224.

(1) - تنص المادة 770 ق ب ج على أنّه: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يأتي:

أ - وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،

ب - تزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب.

ت - تنظيف وترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة جيدة لاستقبالها ونقلها وحفظها".

(2) - د/ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 149.

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

خاتمة:

خلصنا في هذا البحث إلى أنّ نقل البضائع بحراً تنظمه عمليات عديدة تبدأ باستلام الناقل البضاعة من الشاحن وتنتهي بتسليم الناقل لها للمرسل إليه، وقبل الاستلام وبعد التسليم تجري عمليات الشحن والرّص والتّستيف وبعدها فك البضاعة وتفريغها وحراستها وهي ما تعرف بعمليات المناولة المينائية والتشوين، وهي عمليات مادية وقانونية، وحيث لا يوجد نص قانوني أمر فقد يلقي عقد النقل البحري عبء الشحن أو التفريغ على أحد أطرافه سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه. غير أنّ هذا الأمر أصبح حالياً نادر الوقوع وذلك لازدياد حجم السفن والبضائع التي أصبحت تتطلب معدات خاصة وضخمة لشحنها وتفريغها، ضف إلى ذلك ضرورة وجود عمالة كافية ومؤهلة، وهي أمور لا تتوافر لدى أطراف عقد النقل البحري، لذا بات من الضروري اللجوء إلى مقاول متخصص يقوم بأداء هذه العمليات بواسطة عمّاله ومعدّاته الخاصة أو التابعة لإدارة الميناء مقابل أجر معين، ويتم ذلك بموجب عقد يرتبط به المقاول مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه إذ يترتب على عاتق طرفيه التزامات متقابلة.

ويقوم هذا العقد على التزامين جوهرين وأساسين هما: قيام مقاول الشحن والتفريغ بعمليات الشحن والتفريغ وما يستتبعها من عمليات أخرى متصلة، مقابل التزام المتعاقد مع المقاول بأن يؤدي له ما يستحقه من أجر، بالإضافة إلى تمكينه من أداء العمل وتسليمه بعد إنجازها، ويتم تحديد مقدار الأجر باتفاق الأطراف وبالنظر إلى عدة اعتبارات وأسس مختلفة سواء تعلق الأمر بحجم البضاعة أو وزنها أو طبيعتها أو قيمتها.

وعادة ما تكون هذه الأجرة مستحقة عند الشحن، وقد يتفق الأطراف على أن الأجرة تستحق عند الوصول وفي حالة ما امتنع المتعاقد مع المقاوّل عن دفعها عند الوصول (مصاريف الشحن والتفريغ) هنا يتمتع المقاوّل بحق حبس البضاعة المفرغة، كما له في حالة ما قام بحفظها حق الامتياز المقرر بالنسبة للمصروفات التي صرفها بغرض الحفظ. و إلى جانب التزام المتعاقد مع مقاوّل الشحن و التفريغ بأداء الأجر ثمة التزامات أخرى بعضها ينص عليه صراحة في العقد، و الأخرى ضمنية يفرضها واقع العقد و تهدف إلى تمكين المقاوّل من أداء عمله على أكمل وجه. ومن أهم النتائج التي توصلنا إليها هي:

-التزامات أطراف عقد النقل البحري اتجاه المقاوّل هي التي تحدد مسؤولية هذا الأخير والتي تقوم على أساس الخطأ و الضرر ورابطة السببية ، وفي حالة انتفاء هذه الأخيرة لا تقوم مسؤوليته .

- جاء القانون بمجموعة أسباب في حالة توافرها يعفى المقاوّل من المسؤولية ، كما يمكن للأطراف الاتفاق على إعفاء المقاوّل من المسؤولية على خطئه وهي أسباب اتفاقية ، فقد نصّت كل من الاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري على عدة حالات من الإعفاء من المسؤولية يمكن للمقاوّل التمسك بها لدفع المسؤولية عما قد يلحق البضاعة من أضرار وهي كما سبق و ذكرنا إخلال أطراف العقد بالتزاماتهم العقدية ، لذا فوفقا للنصوص القانونية فمقاوّل الشحن والتفريغ إذا أراد دفع المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه أو تابعيه فيثبت أنّ الخطأ ليس شخصا.

توصيات:

-إنّ التطور المذهل في ميدان الشحن و التفريغ يحتاج إلى أن يواكبه تطور مماثل في التشريع البحري لتنظيم العلاقات القانونية بين أطراف عقد النقل البحري و القوائم بالشحن و التفريغ وذلك بتبسيط الإجراءات في نشاط الشحن و التفريغ و مراجعة القوانين و القرارات المنظمة لهذا النشاط في الجزائر بما يتناسب مع التحديات التي تواجه القطاع .

-سن تشريع حديث عصري يواكب ثورة الحاويات و ظهور ما يعرف بالشحن الإلكتروني و التحكم في هذا النشاط عن طريق التكنولوجيا وتطبيق فن وعلم اللوجستيات فأغلب الموانئ الكبرى للدول المتقدمة اختصرت عن طريق التطور التكنولوجي وقت شحن و تفريغ السفينة الواحدة لساعات قليلة ، وهذا يسهل للأطراف القيام بالتزاماتهم و التقليل من الأضرار الحاصلة أثناء الشحن و التفريغ و بالتالي حصر مسؤوليات الأطراف والتقليل منها ، ومنه نقول أنّ هذا التشريع الحديث ضرورة لا بد منها خاصة و أن الجزائر مقبلة على الانضمام لمنظمة التجارة العالمية فهذا النشاط سيكون محدود إذا لم يوفر له نظم قانونية أكثر فعالية خاصة مع ارتفاع وتيرة الشحن و التفريغ خاصة و أن المتعامل مع المقاوّل لم يصبح يعتمد على مصلحته الاقتصادية فقط بل أصبح يبحث عن الضمانات القانونية من قوانين واضحة و فعالة تنظم التزامات ومسؤولية الأطراف.

قائمة المراجع:

باللغة العربية:

- 1- أحمد محمود حسني، عقدا لنقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005 .
- 2- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ،رسالة دكتوراه، جامعة بلقايد سليمان ،تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012.
- 3- سميحة القليوبي، الموجز في القانون البحري ،دار النهضة العربية ،القاهرة،1999.
- 4- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني-نظرية الالتزام-، الجزء الأول بيروت، دار إحياء التراث العربي.
- 5- عبد القادر العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، القاهرة،1984.
- 6- كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري ،منشأة المعارف الإسكندرية ، الطبعة الثانية ،سنة 2002.
- 7- محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري ،دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،2005.
- 8- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى،2005.
- 9- محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية،1999.
- 10- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر العربي، سنة2008.
- 11- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري -دراسة مقارنة- ،منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى،2006.
- 12- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، سنة2011.
- 13- وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، سنة 2008.
- 14- يونس علي حسن ،القانون البحري ،القاهرة،1963.
- 15- يوسف حسن صرخوه، النقل و الشحن و التأمين البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية الطبعة الأولى 2013.

الاتفاقيات الدولية:

الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أوت 1924، معاهدة بروكسل، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 64-71 المؤرخ في 1964 ج ر رقم 1924/28.

الاتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائر:

-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بمابورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ.
-اتفاقية الأمم المتحدة الموقعة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لسنة 2009 المسماة بقواعد روتردام.

القوانين و الأوامر:

-القانون رقم 10-04 المؤرخ في 11 أوت 2010 المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر ،سنة 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج .ر عدد 46 المؤرخة في 18 أوت سنة 2010.

-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يتضمن القانون البحري الجزائري ، ج.ررقم 29 سنة 1976 ، و ج.ررقم 47 سنة 1998 .

-الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم.

المراجع الأجنبية:

- 1-Amar Zahi ,Droit des transports, tome1,office des publications universitaires, ben aknoun Alger.
- 2 - Chao A, Acconiers et destinataires , librairie technique, paris 1971 .
- 3-Francis, Shertenlie, la garantie du paiement du fret, étude de droit maritime comparé français américain, wimms imprimerie , ILGSA,1970 .
- 4-Rodiére R,traité Général de droit maritime ,tome 3,paris 1970.
- 5- patricia cordier, jurisclasseur commercial ,ventes maritime ,obligation du vendeur relative à livraison de la marchandise.