

أثر التزامات أطراف عقد النقل البحري للبضائع على مسؤولية مقاول الشحن والتغليف طبقاً لقانون 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

¹كريد مريم

كلية الحقوق جامعة قسنطينة 1

dockridmeriem@gmail.com

سمّار نصر الدين

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

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

ملخص

عقد الشحن والتغليف من العقود الملزمة لجانبين ينشئ التزامات مترادفة في ذمة متعاقديه، فمقاول الشحن والتغليف يتلزم بشحن البضائع وتغليفها ، وقد يعهد إليه أعمالاً قانونية متصلة بهما، في حين يتلزم المتعاقد مع المقاول بإيفائه أجره، كما قد يرتب العقد في ذمة المتعاقد مع المقاول التزامات أخرى تختلف في طبيعتها حسب الشخص المتعاقد مع المقاول سواء كان ناقلاً أو شاحناً أو مرسلاً إليه، وتبدو أهمية دراسة التزامات أطراف عقد النقل البحري اتجاه مقاول الشحن والتغليف في أثرها على قيام مسؤولية هذا الأخير في حالة حصول ضرر للبضاعة نتيجة إخلال المتعاقد بالتزاماته تؤدي إلى إعفاء المقاول من المسئولية لأن الضرر كان بسبب أجنبي.

الكلمات المفتاحية: مقاول الشحن والتغليف، الناقل، الشاحن، المرسل إليه، التزامات عقدية، المسئولية.

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 كрид الإيميل: dockridmeriem@gmail.com

مقدمة:

عقد الشحن والتغليف 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 آخر فقد يلقي عقد النقل البحري عباءة الشحن و التغليف على أحد الأطراف ، وبالرجوع 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 بعمليتي الشحن و التغليف ،فطبقا لها يقع هذا الالتزام على عاتق الناقل البحري طبقا للنصوص التالية (المادة2 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 المادة4 من اتفاقية هامبورغ بحد أقصى أجازت للناقل و الشاحن أن يتلقا 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 أن الالتزام بالشحن و التغليف يقع على عاتق الناقل ما لم يتلق على خلاف ذلك ، فهو ليس من النظام العام ،إذ يمكن تحويل الشاحن عباءة الشحن و التغليف، فالمشرع الجزائري وقف موقف وسط بين اتجاه اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ حيث جعل القاعدة القانونية تلزم الناقل بالشحن و التغليف، إلا أنه أرادها مكملة لإرادة الأطراف فأجاز تحويل عباءة 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 التغليف يقوم بعمليات الشحن والتغليف حساب من طلب خدمته، وهي عبارة عن عمليات مادية يطلق عليها اسم المناولة المينائية⁽²⁾، بالإضافة إلى ذلك أصبح يعهد مقاول الشحن والتغليف إلى جانب الأعمال المادية القيام بالأعمال القانونية والمتمثلة في عمليات التشوير⁽³⁾، حيث تشمل هاته الأخيرة عمليات استلام البضائع والتعرف عليها في اليابسة وحراستها إلى غاية شحنها أو تسليمها للمرسل إليه.

⁽¹⁾- نصت المادة2 من اتفاقية بروكسل على أنه: " مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة وتسويتها و رصها ونقلها وحفظها و تفريغها بما يلزم لذلك من عناية و دقة" ، وقد ردّدت 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 عباءة التغليف على عاتق المرسل إليه.

أمّا اتفاقية هامبورغ فتنص م4/ف1 على أنه : "المسؤولية تشمل المادة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء التغليف" . أمّا قواعد روتردام فنصت في المادة 13 على أنه: "يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته حسبما ورد في المادة 12 وهذا أحكام المادة 26 بتسليم البضائع تحميلاها و مناولتها و تستيفتها و حفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها على نحو ملائم و بعناية".

⁽²⁾- نصت المادة 912 ق ب ج على أنه: "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصها وفكّها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية واللغازات وأخذها" .

⁽³⁾- نصت المادة 920 ق ب ج على أنه: "يشمل تشويين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام و التأشير والتعرف في اليابسة 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 والتغليف، فاستطالة تلك المدة تعرض كل من أطراف عقد الشحن والتغليف لخسائر مادية جسيمة.

وبالرجوع إلى عقد الشحن والتغليف فهو من العقود الملزمة للجانبين يفرض التزامات مترابطة في ذمة المتعاقدين وأهم تلك الالتزامات تلك التي تقع على عاتق المقاول المنوط به أداء العمل الذي هو جوهر العقد، فقد يكون مجرد عملاً مادياً أو مادياً وقانونياً معاً.

وعليه فإذا نظرنا إلى التزامات طرف عقد الشحن والتغليف وما يشيره 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 والداعوى التي يمكن الرجوع بها عليه، إذ نجد معظم الدراسات تنصب على التزامات المقاول ، في حين نجد الدراسات قليلة وضئيلة فيما يتعلق بالالتزامات المترابطة مع مقاول الشحن والتغليف فلم تحصل بنصيب من الدراسة وهو السبب الرئيسي لاختيارنا لهذا الموضوع، والمتمثل في التزامات الأطراف المترابطة مع المقاول سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، حيث يتلزم أحد هؤلاء بأن يؤدي للمقاول ما يستحقه من أجر مقابل القيام بعمليات الشحن والتغليف، إذ يعتبر هذا الالتزام جوهرياً وأساسياً 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 والتغليف وتعلق بمسؤولية المقاول في حالة هلاك البضاعة أو تلفها، ضف إلى ذلك المنازعات المتعلقة بعدم حصول المقاول على أجوره مقابل عمليات الشحن والتغليف وكيفية تحديدها ، ومنه يمكن دراسة الموضوع من خلال طرح الإشكالية التالية:

- ما هو مضمون التزامات أطراف النقل البحري اتجاه مقاول الشحن والتغليف الذي طلب منه القيام بعمليتي شحن وتغليف البضائع وما أثرها على قيام مسؤولية مقاول الشحن والتغليف طبقاً للتقنين البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل البضائع بحراً؟

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 والتغليف

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

(1)- د/ كمال حمدي، عقد الشحن والتغليف في النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية ،طبعة الثانية، سنة 2002، ص 140.
-د/ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني-نظريه الالتزام - ،الجزء الأول، بيروت، دار إحياء التراث العربي، ص 166.

ويمكن القول أنّ عقد الشحن والتغريم 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 فمقاؤلة الشحن والتغريم شأنها شأن مقاؤلة النقل وكلّاهما مقاؤلة تجارية⁽¹⁾. وفي المقابل فأطراف عقد النقل البحري ملزمين بدفع الأجرة أثناء طلب خدمات مقاؤل الشحن والتغريم فهو التزام أساسي مشترك بينهم وهذا حسب من يقع عليه عبء الالتزام بالشحن والتغريم.

وستتناول بالدراسة في هذا البحث ماهية الالتزام بدفع الأجرة (المطلب الأول)، وتناول مقدار وأساس تحديد الأجرة، (المطلب الثاني) ، وضمانات 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 التغريم مرتبطة ارتباط وثيقاً بالشروط الواردة في سند الشحن، فهاته الأخيرة هي التي تحدد 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 التغريم ومنها أجرة المقاول رغم عدم التزامه بعملية التغريم وهذا عندما يدرج في سند الشحن نص بتحمّل البضاعة مصاريف الشحن والتغريم وهو ما يعرف بشرط "تحمّل الشاحن أو المرسل إليه المخاطر والمصاريف" أو "شرط تحمل البضاعة مصاريف الشحن والتغريم"⁽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 التغريم، فالمقاول يتلزم بطلب الوفاء بالأجرة من المرسل إليه، أمّا إذا قام المقاول بتسلیم البضاعة للمرسل إليه دون أن يتلقى أجرة التغريم، فلا يستطيع الرجوع إلى الشاحن للمطالبة بالوفاء بها.

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

ونشير إلى نقطة هامة فعلى الرغم من شيوخ الشرط الخاص بتحمل البضاعة مصاريف الشحن والتغريم فإنه في حالة لم يدرج الشرط في سند الشحن فبديهيًا تدخل مصاريف الشحن والتغريم عند احتساب أجرة النقل⁽³⁾.

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

⁽²⁾ - د/ وحدى 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.

وخلالصة ما سبق ،عملية المناولة بما تتضمنه من شحن ورص البضاعة في ميناء الشحن وتفرغيها بعد الوصول (فكها وإنزالها) ووضعها على السطوح الترابية والمخازن كل هذه المصاريف تقع على عاتق البضائع والسفينة (الشاحن والمرسل إليه) فهما المتتكفلان بأجرة هذه العمليات وأجرة المقاول وهذا لا يعفي الناقل من المسئولية عند هلاك البضاعة .

المطلب الثاني: مقدار وأساس تحديد أجرة مقاول الشحن والتفرغ.

كما سبق ذكره فإن الأجرة التي تدفع لمقاول الشحن والتفرغ هي جزء من أجرة النقل تدخل فيها فتكون مقابل الالتزام بعملية الشحن والتفرغ، إذ تخضع مثلها مثل أجرة النقل إلى اتفاق الأطراف، فالمطلق الحرية في اختيار الطريقة التي تحدد بها⁽¹⁾ وهذا في حالة المقاول الاختياري.

فقد جاء في نص المادة 797 / ف 1 ق ب ج السالفة الذكر، على أن مقدار وكيفية دفع أجرة الشحن أو الحمولة تحدد بناء على اتفاق الأطراف، أمّا في حالة المقاول الإيجاري فإن مقدار الأجرة يتم تحديده من طرف السلطة العامة بمقتضى قرار تنظيمي لا يجوز الاتفاق على أقل منها ولا المطالبة بأجر أعلى، لكن بالرجوع إلى الواقع العملي نجد أن لكل مقاولات الشحن والتفرغ تعريفة أجور تحدد الأجر المستحق وممثل عادة الحد الأقصى للأجرة⁽²⁾.

ومنه فإن أجرة ومصاريف المقاولة وأجرة المقاول هي عبارة عن شروط تدرج في وثيقة الشحن، أمّا بالنسبة لتحديد مقدار الأجرة فتتحكم فيه عدة اعتبارات وعوامل تختلف من حالة لأخرى نذكر منها نوع السفن التي يتم 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 يتم تحديد الأجرة على أساس الطن الحجمي أو الوزني⁽⁴⁾ (حجم أو وزن البضاعة) فيتم الاتفاق على مبلغ معين عن كل متر مكعب أو طن أو عن كلامها وهو الأكثر ارتفاعا، كما يمكن تحديد أجرة الشحن والتفرغ على أساس الوحدة أو القطعة كالسيارات والحيوانات الحية، كما تحدد الأجرة بقيمة البضاعة وأهميتها كالمجوهرات واللواحات الفنية⁽⁵⁾.

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

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

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

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

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

(٥)- د/ سمحة القليوبي: الموجز في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 367.

(٦)- مصاريف عمليات مناولة الحاويات (شحنها وتفرغيها) 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 مبلغًا ثابتًا دون النظر إلى محتواها.

ويدخل في تعرية الأجرة كذلك، مصاريف أخرى مثاله: تطلب بعض البضائع آلات خاصة بالمناولة نظراً لخصائصها كالطرويد الثقيلة والطويلة، مما يتطلب مصاريف إضافية.

كما يشترط في بعض سندات الشحن على الشاحن مبالغ إضافية كتعويض عن المهل الإضافية الممنوحة للمقاول للقيام بالشحن والتفرير ، بالإضافة إلى ساعات الانتظار التي لا يعمل فيها العمال، وال ساعات 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 مبلغًا للانتظار إذا كانت توجد إعاقة مؤقتة لعملية الشحن والتفرير بسبب الطقس وللمحكمة أن تقييد بنطاق الشرط⁽¹⁾.

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

المطلب الثالث: ضمانات الوفاء بأجرة مقاول الشحن والتفرير

لمقاول الشحن والتفرير ضمانين للوفاء بدين أجرة الشحن والتفرير في حالة امتناع المتعاقد معه من أدائه، وهما حق الامتناع عن التسلیم إلى غایة قبض الأجرة وحق الامتیاز⁽²⁾.

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

الأختام والطوابع والتعريفات، تحرير وثائق ومستندات الاستلام، مصاريف إنزال الحاويات على الشاحنات أو المقطورات، مصاريف نقل الحاوية إلى أماكن ركبتها، مصاريف إنزال الحاوية وتفريرها.

مصاريف وضع السفينة على الرصيف النهائي، مصاريف خروج الحاوية من مكان ركبتها وتحريكها من وإلى أبواب الشحن، مصاريف الربط مع الروافع وتحريكها إلى غایة الحافة، مصاريف إنزال الحاوية في العناير أو ظهر السفينة، مصاريف رص الحاوية وتشبيتها، مصاريف إغفال 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.

(١) - د/ كمال حمي، المرجع السابق، ص 142.

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

(٣) - في هذه 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 ضماناً لدینه، 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، بالنسبة لحق حبس البضائع والامتناع عن تسليمها وبيعها، يحق للمقاول حبس البضاعة عن مستحقاتها حتى يستوفي ما هو مطلوب له بسبب شحنها وتفریغها وذلك تطبيقاً للقواعد العامة ، بطلب من المحكمة بإيداعها عند غير أصحابها لحين دفع مستحقاته وعلى نفقة صاحب الحق مدة 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 والتفریغ بامتياز على البضائع المشحونة المفرغة للحصول على أجرة الشحن والتفریغ بما فيها مبلغ التأخير في الشحن والتفریغ، أجرة المهل الإضافية، مصاريف إيداع البضاعة في المستودعات.

ويقى هذا الامتياز قائماً بعد تفریغ البضاعة مدة 15 يوماً فإن لم يرفع المقاول دعواه يسقط حقه ويصبح دائناً عادياً وينقضى الامتياز قبل نهاية هذه المدة إذا انتقلت البضاعة ليد غير أصحابها حسن النية، ويظل امتياز المقاول قائماً 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 لاستفاء الأجرة إذا كانت مستحقة في ميناء التحميل.

أما في حالة ما كانت الأجرة مستحقة عند الوصول أو التفریغ وامتناع 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 والتفریغ قد تحمل مصاريف حفظ البضاعة فيكون له حق امتياز على البضائع التي قام بشحنها أو تفریغها وحفظها، وهذا بطلب من قاضي الأمور المستعجلة بإيداع البضائع.

أما في حالة ما كان المتعاقد مع مقاول الشحن والتفریغ هو الناقل فإن مصاريف هاتين العمليتين تستحق على شركة الملاحة حتى ولو وقع عبئها في النهاية على مالك البضاعة إعمالاً لشرط في سند الشحن، أما فيما يخص مصاريف الشحن لا يمنع المقاول حق حبس البضائع المشحونة، على عكس مصاريف التفریغ فيتهم المقاول بحق حبس البضاعة المفرغة، كما يكون للمقاول حق الامتياز المقرر بالنسبة للمصاريف التي تحملها بهدف حفظ البضاعة أثناء عمليات الشحن والتفریغ⁽³⁾.

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

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

(٣) - د/ كمال حمدي، المراجع السابق، ص 146.

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

أما بالنسبة للامتياز المقرر للمقاول على السفينة والاتها وملحقاتها على اعتبار أنّ هذا الامتياز ضماناً لأجره، فإنّ ذلك الامتياز مقرر للأشخاص المستخدمين على السفينة دون غيرهم من التابعين الذي يعملون أعمال البر أو أعمال الشحن والتغليف ، 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 والتغليف .

بالإضافة إلى الالتزام الأساسي والمتمثل في التزام المتعاقد مع مقاول الشحن والتغليف بدفع الأجرة مقابل القيام بعمليتي الشحن والتغليف لصالح هذا الأخير، تنشأ التزامات أخرى تختلف في طبيعتها ومداها حسب الشخص المتعاقد سواء كان شاحناً أو ناقلاً أو مراسلاً إليه، وهي التزامات قد ينص على بعضها صراحة في عقد الشحن والتغليف وقد تكون التزامات ضمنية يفرضها واقع العقد.

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

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

المطلب الأول: التزامات الشاحن اتجاه مقاول الشحن والتغليف.

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

أولاً: التزام الشاحن بتسليم البضاعة للمقاول وهو التزام يدرج صراحة في عقد الشحن والتغليف، فتنفذ هذا الأخير بيدأ بتسليم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل⁽¹⁾.

وقد يتضمن عقد الشحن والتغليف عادة في مضمونه اتفاق الأطراف على وقت محمد لتقديم البضاعة، ولهما أن يتفقا على إلزام الشاحن بإخطار المقاول مسبقاً بموعيد تسليم البضاعة حتى يستعد لذلك، خاصة إذا كانت هذه الأخيرة ذات طبيعة تحتاج إلى عناية خاصة، ويجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك كتابياً، 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 وسفينة (م 772 ق ب ج) ، كما يدفع تعويضات للمقاول بقدر الخسائر التي لحقت به بأن لا تتعدي مبلغ أجراً حمولة المتفق عليها لأن التأخير يسبب ضرر اقتصادي لمقاول الشحن والتغليف.

ثانياً: يلتزم الشاحن بتغليف وتحزيم البضاعة⁽²⁾ وذلك بوضعها داخل صناديق أو كراتين ولفها بشكل يقيها من المؤثرات الخارجية كاهتزاز السفينة وحمايتها من البضائع المجاورة أثناء عمليات الشحن والتغليف، ومنه يمكن القول أن 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 تغليفاً خاصاً، وعليه يعد الشاحن مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق البضاعة بسبب الخطأ في التغليف أو تعليم البضاعة (م 803 ق ب ج)، وبعفي مقاول الشحن والتغليف من المسؤولية إذا كان الضرر الذي حصل للبضاعة أثناء الشحن أو التغليف بسبب هذا الخطأ ، ويشترط على المقاول للإعفاء من المسؤولية أن يثبت علاقة السببية بين عدم كفاية التغليف والضرر الذي لحق البضاعة، وإن ساهم سبب آخر مع التغليف غير الكافي في إحداث الضرر قسمت بينهم المسؤولية.

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

أما التّحزيم فهو إحاطة البضاعة التي تم 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 التّحزيم (الماد 752/أ، 756/ف2، 803)⁽³⁾ بالإضافة إلى ذلك يلتزم الشاحن بوضع بطاقات على البضائع المرزمه تحمل بيانات البضاعة ، و يجب أن تتضمن في بعض الأحوال عبارة خاصة "مواد خطرة" ، أو سهلة 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 كتابياً على البضائع إذا أمكن".

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

⁽³⁾- نص المادة 752/ ف آ أنه: "... إذا كان طبع وختم هذه العمليات واضحًا وبائيًا بشكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تزييمها - نص المادة 756 ف 2 ق ب ج على أنه: "إذا تم تسليم البضاعة وهي محرومة لأجل نقلها، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى أنه على غير علم بمحتواها"

- نص المادة 803/ ف ح من ق ب ج على أنه: "ح- أحاطء الشاحن ولا سيما التّحزيم أو تكييف أو تعليم البضائع"

رابعاً: كما يلتزم الشاحن بتقديم جميع البيانات الخاصة بالبضاعة في وثيقة الشحن⁽¹⁾ وبالتالي تمكين مقاول الشحن والتغريم 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، م/3 اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968، م 15 قواعد هامبورغ، م 36 قواعد 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 أجراً الشحن والتغريم كما سبق ذكره، لذا لا بد للشاحن أن يلتزم بالصدق في تصريحاته، فصحة البيانات تسهل على المقاول ترتيب البضاعة وشحنها ورصها بطريقة تحفظ سلامتها وسلامة السفينة و على أساسها يحسب مبلغ أجراً الشحن والتغريم ،لذا أجمع النصوص القانونية الدولية والداخلية على النص على وجوب صدق الشاحن في تصريحاته، (م 31 من قواعد روتردام ، م 753 ف 2 ق ب ج)، و الإشارة كتائباً إلى البضاعة التي تتطلب عناية خاصة و منها الخطيرة التي تتطلب إجراءات خاصة لشحنها وتغريغها فلا بد للمقاول العلم بخطورتها و نوعيتها وإدراج بيانات تنظيمية خاصة، ومنه فالشاحن مسؤول عن الأضرار التي تلحق البضاعة بسبب عدم الصدق في تصريحاته، أمّا بالنسبة للمقاول فيختلف الأمر حسب حالتين:

-إذا اتجهت إرادة الشاحن لمخالفة الحقيقة، فهذا يعني المقاول تماماً من المسئولية.

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

خامساً: يتوجب على الشاحن القيام بجميع الإجراءات الإدارية وتحمئة الوثائق التي يجب أن ترافق البضاعة والتي قد تعرقل المقاول في أداء عمله وتسبب له تأخير أو توقيف عمليات الشحن، وتمثل هذه الوثائق في تلك التي توجهها 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 والتغريم

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

أولاً: التزام المرسل إليه بتوفير الساحات الالزمة وأرصفة الترaklı و السطوح الترابية لاستقبال واستيعاب البضائع المفرغة.

⁽¹⁾ - د/مصطفى طه، المراجع السابق، ص 276.

⁽²⁾ - tricia cordier ، jurisclasseur commercial, ventes maritime, obligations du vendeur relatives à la livraison de la marchandise, fascule 1360, 1995, p 7 .

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

ومنه في حالة ما اتفق المقاول 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 المقاول 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 المقاول. أمّا 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 المقاول بتسييد فترات توقيف وانتظار عمال المقاول، فكلّها عوامل خارجة عن نطاق المقاول إذ تقع على عاتق المرسل إليه كل مصاريف التأخير، بالإضافة إلى ذلك استفادة كافة العوائد والضرائب والرسوم الجمركية.

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

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

المطلب الثالث: التزامات الناقل اتجاه مقاول الشحن والتفريغ.

يتداخل تنفيذ عقد الشحن والتفريغ في تنفيذ عقد النقل البحري إذ 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 المقاول هو صاحب البضاعة.

وتشتمل التزامات الناقل اتجاه المقاول في:

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

⁽¹⁾- د/كمال حمي، 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 حمي، 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 الملائحة أي جعلها قادرة على الإبحار بل نص على إعدادها من الوجهة التجارية أي ملائمتها لتلقي البضائع من حيث تكثيّة العناير ووسائل التبريد، وهذا مانصت عليه المادة 3/ف 1 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.

أمّا اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 فإنّها تنص على التزام الناقل بممارسة العناية الواجبة لجعل السفينة صالحة للملاحة ولاستقبال البضائع بشكل عام ، فالمعاهدة لم تنص على أنه مسؤول عن ما يصيب البضاعة من ضرر ما لم يثبت أنه اخذه الإجراءات الالزمة لتجنب وقوع الحادث ونتائجـه مما يعني أنّ العناية الواجبة مطلوبة في جميع الأوقات عند الشحن والرص والنقل والتفریغ.

ثانياً: لا يكفي إحضار سفينة صالحة للملاحة إنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن المتفق عليه ، وإنّما يكون الناقل قد أخل 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 التفریغ مما يتطلب دفع رسوم إضافية عن البضائع.

ثالثاً: يلتزم الناقل بوضع الآلات والروافع التابعة للسفينة تحت تصرف المقاول، ويجب أن تكون في حالة جيدة، إذ يشرف بنفسه على عملية شحن ورص وتستيف البضائع على ظهر السفينة ، وعليه فإنّ عمل مقاول الشّحن 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 وكيلـا عن المرسل إليه يجب على الناقل أن يمكنـ المقاول من التّتحقق من البضاعة وحالتها، وفي حالة رفض الناقل تمكين المقاول من التّتحقق يعد مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالمرسل إليه وللمقاول هنا إبداء تحفظه مفاده أنّ الناقل لم يسمح بالتحقق من البضاعة وللمرسل إليه إثبات الالـاك، وبالتالي يعد رفض الناقل غير قانوني ولصاحب البضاعة إذن طلب التعويض على ذلك.

أمّا في حالة عدم إبداء المقاول تحفظاته على رفض الناقل القيام بالتحقق باعتباره وكيلـا عن المرسل إليه، هنا يكون قد ضيـع حقوق موكلـه، ويصبح الأمر صعب وقد يكون هناك مجال لأعمال قرينة التسلـيم المطابـق في حالة عدم إبداء تحفظـات⁽²⁾.

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

(1)- تنص المادة 770 ق ب ج على أنه: "يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية الالزمة بما يأتي:
أ - وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة،

ب - تزويدـها بالتسليـح والتجهـيز والتمـوين بشـكل منـاسب.

ت - تنـظيف وترـتـيب ووضـع جـمـيع أـقـسـام السـفـينة الـتـي سـتـوضـع فـيـها البـضـاعـة وجـعـلـها بـحـالـة جـيـدة لـاستـقـبـالـها وـنـقلـها وـحـفـظـها".

(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 عناير 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 السندي 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 أن نقل البضائع بحرا 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 فالبضاعة وتفریغها وحراستها وهي ما تعرف بعمليات المناولة المينائية والتشوين، وهي عمليات مادية وقانونية، وحيث لا يوجد نص قانوني آخر فقد يلقي عقد النقل البحري عباء الشحن أو التفریغ على أحد أطرافه سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه. غير أن هذا الأمر أصبح حاليا نادر الواقع وذلك لازدياد حجم السفن والبضائع التي أصبحت تتطلب معدات خاصة وضخمة لشحنها وتفریغها، ضف إلى ذلك ضرورة وجود عماله كافية ومؤهلة، وهي أمور لا تتوفر لدى أطراف عقد النقل البحري، لذا بات من الضروري اللجوء إلى مقاول متخصص يقوم بأداء هذه العمليات بواسطة عماله ومعداته الخاصة أو التابعة لإدارة الميناء مقابل أجر معين، ويتم ذلك بموجب عقد يرتبط به المقاول مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه إذ يتربّع على عاتق طرفه التزامات متقابلة.

ويقوم هذا العقد على التزامين جوهرين وأساسين هما: قيام مقاول الشحن والتفریغ بعمليتي الشحن والتفریغ وما يستتبعها من عمليات أخرى متصلة، مقابل التزام المتعاقد مع المقاول بأن يؤدي له ما يستحقه من أجر، بالإضافة إلى تمكينه من أداء العمل وتسلیمه بعد إنجازه، 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 المقاول عن دفعها عند الوصول (مصاريف الشحن والتغليف) هنا يتمتع المقاول بحق حبس البضاعة المفرغة، كما له في حالة ما قام بحفظها حق الامتياز المقرر بالنسبة للمصروفات التي صرفها بعرض الحفظ.

و إلى جانب التزام المتعاقد مع مقاول الشحن و التغليف بأداء الأجر ثمة التزامات أخرى بعضها ينص عليه صراحة في العقد، والأخرى ضمنية يفرضها واقع العقد و تهدف إلى تمكين المقاول من أداء عمله على أكمل وجه.

ومن أهم النتائج التي توصلنا إليها هي:

-الالتزامات أطراف عقد النقل البحري اتجاه المقاول 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 يعفي المقاول من المسؤولية ، كما يمكن للأطراف الاتفاق على إعفاء المقاول من المسؤولية على خطيئته وهي أسباب اتفاقية ، فقد نصت كل من الاتفاقيات الدولية و القانون البحري الجزائري على عدة حالات من الإعفاء من المسؤولية يمكن للمقاول التمسك بها لدفع المسؤولية عما قد يلحق البضاعة من أضرار وهي كما سبق و ذكرنا اخلال أطراف العقد بالتزاماتهم العقدية ، لذا فوفقا للنصوص القانونية فمقابل الشحن والتغليف إذا أراد دفع المسؤولية وجب عليه إثبات السبب الأجنبي الذي لا يد له فيه أو تابعيه فيثبت أن الخطأ ليس شخصيا.

توصيات:

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

-من تشريع حديث عصري يواكب ثورة الحاويات وظهور 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 تغليف السفينة الواحدة لساعات قليلة ، وهذا يسهل للأطراف القيام بالتزاماتهم و التقليل من الأضرار الحاصلة أثناء الشحن و التغليف و بالتالي حصر مسؤوليات الأطراف والتقليل منها ، ومنه نقول أن هذا التشريع الحديث ضرورة لابد 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 التغليف خاصة و أن المتعامل مع المقاول 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- سعيد مزاد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراه، جامعة بلقайд سليمان ، تلمسان، السنة الجامعية 2011-2012.
- 3- سمحة القليوبي، الموجز في القانون البحري ،دار النهضة العربية ،القاهرة، 1999.
- 4- عبد الرزاق السنهاوري ، الوسيط في شرح القانون المدني -نظيرية الالتزام-،الجزء الأول بيروت ، دار إحياء التراث العربي.
- 5- عبد القادر العطير، الحاويات و أثراها 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 العربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان ،الطبعة الأولى،2005.
- 9- محمود مختار بربيري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 1999.
- 10- مصطفى كمال طه، العقود التجارية، دار الفكر العربي ، سنة 2008.
- 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، سنة 2011.
- 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 71-64 المؤرخ في 1964 ج ر رقم 1924/28.

الاتفاقيات الدولية التي لم تصادر عليها الجزائر:

-اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بجامبورغ في 31 مارس 1978 المسماة بقواعد هامبورغ.

-اتفاقية الأمم المتحدة الموقعة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة 2009 المسماة بقواعد روتردام.

القوانين والأوامر:

-القانون رقم 04-10 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 05-98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يتضمن القانون البحري الجزائري ،ج.ر رقم 29 سنة 1976 ، و ج.ر رقم 47 سنة 1998 .

-الأمر رقم 59-75 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.