



## التكييف القانوني لعقد المناولة المينائية في القانون البحري الجزائري

Legal adaptation of the port handling contract in the Algerian maritime law

طيب إبراهيم ويس (\*)

جامعة سيدي بلعباس، الجزائر

[tayebbrahimouis@yahoo.fr](mailto:tayebbrahimouis@yahoo.fr)

تاريخ الإيداع: 2021/03/08 تاريخ القبول: 2021/05/18 تاريخ النشر: 2021/05/30

### الملخص:

ترجع أهمية عقد المناولة المينائية إلى أنه في العصر الحديث أصبح لزاما على الناقل، الشاحن أو المرسل إليه طلب خدمات شخص متخصص في ميناء الشحن أو التفريغ للقيام بعمليات الشحن، الفك التفريغ وبوجود مثل هذا الشخص الذي هو مقاول المناولة يساعد على سرعة انجاز تلك العمليات فمصلحة الناقل البحري الاقتصادية تستهدف بالدرجة الأولى تقصير مدة بقاء السفينة في الميناء انتظارا لإتمام عمليات المناولة المينائية إذ استطالة تلك المدة تعرض الناقل لخسارة جسيمة.

### الكلمات الدالة:

عقد، المناولة المينائية، الشحن، التفريغ، القانون.

### Abstract:

The importance of the port handling contract is due to the fact that in the modern era it has become necessary for the carrier, the shipper or the consignee to request the services of a person specialized in the port of loading or unloading to carry out the loading, unloading and unloading operations and in the presence of such a person who is the handling contractor helps to speed up the completion of these operations, the interest The economic marine carrier aims primarily to shorten the duration of the ship's stay in the port pending the completion of port handling operations, as prolonging that period exposes the carrier to a heavy loss.).

### Key Words:

Contract, port handling, charging, discharging, law.

\*\*\*\*\*

(\*) المؤلف المرسل: طيب إبراهيم ويس [tayebbrahimouis@yahoo.fr](mailto:tayebbrahimouis@yahoo.fr)



## مقدمة:

تنفيذ عقد النقل البحري أصبح يستتبع إبرام "عقد المناولة المينائية" فجانب كبير من التلّف يلحق البضائع المنقولة بحرا في العصر الحديث يحصل أثناء تداولها تنفيذا لعمليات المناولة المينائية و خلال فترة وجودها في الميناء، الأمر الذي لا شك فيه أن المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع تكون بسيطة إذا لم يوجد مقاول المناولة داخلها لكن الأمر أكثر تعقيدا مع عقد المناولة المينائية لأن النصوص المنظمة لم تظهر إلا حديثا و بعد أن كان مرد شكوى الفقيه **Thomas** " في عام 1923 : ( إن مهنة المناولة المينائية لم تحض إلا بدراسة ضئيلة، فقد أصبحت مثار شكوى في الآونة الأخيرة و هو قلة دراسات الفقه عن عقد المناولة المينائية و رغم السيل الوافر من أحكام القضاء التي صدرت في هذه المادة ذلك أن كتابات الفقه لم تتفق كما تضاربت أحكام القضاء ). (1) قبل التطرق لإشكاليات عقد المناولة المينائية لابد لنا من سد الفراغ القانوني الأول الذي ساد المجال الخاص بعقد المناولة المينائية ألا وما هي العمليات التي تدخل تحت نطاق هذا العقد حتى يمكن تحديد طبيعته؟ ذلك ما دفع الفقه للاجتهاد مستعينا بالمبادئ العامة والمحيط العملي لحصر العمليات التي تدخل تحت إطار هذا العقد ونجد نظرة فقهية ونظرة قانونية.

## 2. النظرية التقليدية.

كان الاهتمام بتحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية أمرا ليس بالهين، إذ يستمد العقد خصائصه الذاتية من العادات في الموانئ و هي عادات تنشأ دون ما اعتبار للقواعد العامة محل عقد المناولة المينائية يتضمن- على ما رأينا- عمليات ذات خصائص متباينة بحيث أن كلا منهما يمكن أن يندرج في نطاق عقد معين من العقود المعروفة، الآراء التي قيلت بشأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية إنما كانت تستهدف في الواقع ترتيب مسؤولية مقاول المناولة التي لا شك تختلف حسب الوصف الذي يعطى للعقد الذي يرتبط به و التعريف بالطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية يدور حول نظريتين، النظرية التقليدية و النظرية الحديثة. (2)

## 1.2 . نظرية عقد النقل:

اتجه جانب من الفقه والقضاء إلى القول بأن مقاول المناولة ناقل وأن العقد الذي يرتبط به مع الناقل البحري أو مع الشاحن أو المرسل إليه هو عقد نقل إذ كانت الأنشطة التي يقوم بها مختلطة، أي برية وبحرية فقد شبه تارة بناقل بحري وأخرى بناقل بري.



### 1.1.2 عقد المناولة المينائية عقد نقل بحري.

مهمة مقال المناولة، تبدأ على الرصيف لتنتهي عليه وأن المفاوض ناقل بحري هو المعيار الذي يسمح بالتمييز بين نوعي النقل البحري والبري يتحدد بالمكان الذي يؤدي فيه النقل مما يوجب وضع عمليات المناولة المينائية ضمن العمليات الضرورية المرتبطة بالنقل البحري والتي تكون جزءا لا يتجزأ من الرحلة البحرية. إستنادا إلى حكم محكمة نانت قد إعتبرت أن الصنادل التي تنقل بها البضائع إلى السفينة كبداية للنقل البحري وأن محكمة بوردو في حكمها المؤرخ 1888/04/12 قضت بان الصندل البخاري لم يكن إلا استمرارا للسفينة و للرحلة البحرية وإن الفرع يتبع الأصل فالمناولة المينائية عملية أساسية مرتبطة بالنقل البحري تكون جزءا لا يتجزأ منه إذ المحل الأساسي لنشاط مقال المناولة هو نقل البضائع من السفينة إلى الرصيف وبالعكس وما عدا ذلك من عمليات تعتبر عمليات فرعية. (3)

### 2.1.2 عقد المناولة المينائية عقد نقل بري.

يرى أنصار النظرية اعتبار مقال المناولة ناقلا بريا إذ أن نقل البضائع الذي يباشره مقال المناولة هو المحل الأساسي للعقد وأسسوا رأيهم على تماثل يقولون به قائم بين، مركز المجهز عندما يباشر بنفسه عمليات نقل البضائع خلال المراحل الغير البحرية للنقل ويعتبرونه كناقل بري و بين مقال المناولة الذي يؤدي نفس العمليات بدلا من المجهز. أنه بالنسبة للعمليات التي يباشرها مقال المناولة خلال المرحلة البحرية البحثة فإنها لا تؤثر على الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية و الذي يظل بالنسبة لمجموعة العمليات (هو الجانب الغالب من هذه العمليات يتم في مراحل غير بحرية) غير أن عقد نقل بري طالما أنه يعكف على النقل و الانتقال البضائع على اليابسة و الأسطح الترابية فهو يستعين خلال هذه المرحلة بالرافعات المتحركة بالإضافة إلى الرافعة السيارة الموجهة بواسطة سائق محترف.

ويرى أغلب الفقه أن عقد المناولة المينائية ليس عقد نقل، ذلك أنه يجب لاعتبار العقد المذكور عقد نقل أن يكون نقل البضائع من الرصيف إلى السفينة و العكس هو العملية الأساسية للعقد و أن تكون باقي العمليات التي قد يتضمنها العقد مجرد عمليات فرعية للنقل ، في هذا يقرر العميد "رودير" في سخرية أنه إذا اعتبرنا عقد المناولة المينائية عقد نقل أخذنا بالمهام الفرعية بالنسبة للمهمة الأساسية التي يقوم بها مقال المناولة فإن ذلك يقودنا إلى القول بأن العقد الذي مقتضاه يشتري الشخص عليه سمك هو عقد نقل لأن البقال يحضر العلبه من مكانها على الرف إلى مكان تسليمها للمشتري. (4)



العمليات الرئيسية التي يلتزم بها مقاول المناولة عادت بإنجازها ويرى أنه وفقا لعقد المناولة المينائية فإن مقاول المناولة يلتزم أساسا بعمليات المناولة المينائية لاسيما الشحن والتفريغ وفي سبيل ذلك يقوم بما يلي:

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

\* وضع معدات الشحن والتفريغ في مكان العمل.

\* ترتيب البضائع بطريقة يمكن أن تحملها بها المعدات.

\* سحب البضائع من عنابر السفينة ووضعها على الرصيف وبالعكس التحقق من حالة البضائع وفرزها وتصنيفها.

\* العناية بالبضائع أثناء وجودها على الرصيف أو في حظائر وحمايتها من كل تلف.

## 2.2 نظرية عقد العمل

اتجه جانب من الفقه إلى اعتبار المقاول المناولة تابعا للنقل، ما دام يؤدي أعمالا مادية لحسابه مما يعني اعتباره عقد عمل أو إجازة أشخاص وغاية هذه النظرية جعل الناقل البحري مسئولا في المقام الأول قبل أصحاب البضاعة عن الأضرار التي تحصل خلال المناولة التي يباشرها مقاول المناولة (5). إن التبعية المقاول للناقل في أدائه لعملة تكون خاصة بالنسبة للعمليات التي يجريها على سطح السفينة (أي بين العنبر والروافع)، إن هذا الجزء من العقد لا يمكن تكليفه إلا بإجازة أشخاص حيث تظهر بجلاء رابطة التبعية التي تميز العلاقة بين المتبوع والتابع ذلك أن الرص يجب أن يباشر بدقة وفقا للبيانات المحددة بخطة الشحن حيث يقوم الربان أو الناقل بإمرة المقاول فيما يخص كل صغيرة وكبيرة فيما يتعلق خاصة بالشحن و الرص.

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

ولا شك أن المقاول يباشر عمله على وجه الاستقلال وله الحرية المطلقة في طريقة أداءه لعمله فإن الربان وإن كان يحدد للمقاول العمل الذي يجب عليه أن يؤديه في المكان



و الطريقة التي يجب أن ترص بها كل بضاعة في العنابر إلا أنه يترك للأول حرية اختيار الوسائل و الطرق لتنفيذ ذلك .

### 3.2 . النظرية الحديثة:

إتجه غالبية الفقه والقضاء، إلى إعتبار عقد المناولة المينائية عقد مقاوله " Contrat D'entreprise " فمحل عقد المناولة المينائية هو الأعمال المادية، إذ غاية المتعاقدين هو الشحن البضائع على السفينة أو رصها، فكها، تفرغها من السفينة والعقد الذي يتفق مع هذه العمليات هو عقد المقاوله لأن أهم خاصية لعقد المقاوله أن المقاول يعمل مستقلا عن رب العمل، أي أن هذا الأخير العمل يترك للمقاول حرية اختيار الطرق و الوسائل التي يستخدمها لتنفيذ العمل المطلوب. (6)

إن هذه الخاصية متوافرة في حالتنا الراهنة، إذ يتمتع مقاول المناولة بتلك الحرية بالنسبة لكافة عمليات مثلا الشحن والتفريغ، هذا وتسنى لنا في معرض نقد النظرية القائلة بأن عقد المناولة المينائية عقد عمل، التدليل على استقلال مقاول المناولة في أداء أعماله المطلوبة ولا يفقد العقد صفته كعقد مقاوله إذا ما أسند إلى المقاول بجانب الأعمال المادية محل عقد المقاوله عملا قانونية كالوكالة عن الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه وإنما يكون مقاول المناولة بجانب كونه مقاولا وفي خصوص هذا العمل الأخير صفة الوكيل.

#### 1.2.3 تجنب ما وجه إلي النظريات السابقة من نقد:

فاعتبار عقد المناولة المينائية كعقد مقاوله يجنبنا تكييف العقد وفق العمليات الفرعية (كما في نظرية عقد النقل) فهي ليست بحال من الأحوال الغاية التي يتوخاها أطراف العقد، فلا يكفي مجرد استعمال وسيلة الصنادل للشحن والتفريغ للجزم الخاطئ لأنها تعتبر مجرد وسيلة لتنفيذ إلتزامات مقاول المناولة. كما يجنبنا في هذا صدد تكييف العقد بأنه عقد عمل يتجاهل ما يتمتع به مقاول المناولة من استقلالية في كيفية أداء عمله، فله الحرية المطلقة في اختيار وسائل التنفيذ مع احترافية مجال المناولة، فتدخل الريان مجرد تنسيق في أجل سلامة الرحلة البحرية ولا يصل إلى درجة التبعية .

كما يجنبنا الاعتداد بأداء المقاول للعمل قانوني معين (وكالة أو وديعة) قد يعهد له إليه بجانب العمليات المادية للمناولة المينائية لإضفاء صفة ذلك العمل القانوني على كل عقد مناولة مينائية، قد رأينا بأن هذا التكييف يرهق المبادئ القانونية المستقر عليها منذ العصور و



يخلق تناقض كبير طالما أن أساس عقد الوكالة و الوديعة أعمال قانونية فقط فيستحيل مقاسها الفني لإلباس عقد المناولة المينائية.

### 2.2.3 اتفاق نظرية المقابلة مع واقع العمليات المناولة:

أساس محل عقد المناولة المينائية هو الأعمال المادية الخاصة بالشحن، الرص، الفك و التفرغ ... الخ، كون أن العقد قد يتضمن أيضا أداء المقاول لعمل قانوني معين كالوكالة أو الوديعة فإن المقاول في أداءه لذلك العمل القانوني تنطبق عليه الأحكام المقررة لذلك العمل، بمعنى أنه في صدد أداءه له يكون وكيلًا أو مودعا عنده، لكن عنصر المقابلة المتمثل في أداء الأعمال المادية هو الغالب دائما. (7) القانون البحري الجزائري في تنظيمه لمهام ومسؤوليات مقاول المناولة يعتنق فكرة اعتبار عقد المناولة المينائية كعقد مقابلة محله الأساسي القيام بالأعمال المادية الخاصة بالشحن، الرص، الفك والتفرغ .

كان المشرع الجزائري قبل تعديل القانون البحري لا يفرق بين العمليات المادية و القانونية لنشاط المناولة المينائية، إذ يعكف مقاول المناولة على عملية تحميل البضائع، رصها، فكها تفرغها وعمليات أخذ وإرجاع البضائع من وإلى العنابر أو اليباسة أو المستودعات، إضافة إلى عمليات قانونية كحراسة وحفظ البضاعة المنزلة أو المعدة للتزليل في الموانئ بموجب تعديل فصل 05/98 المشرع بين العمليات المادية و القانونية فالعمليات الأولى يمارسها شخص مستقل يسمى مقاول المناولة، أما العمليات الثانية فيختص بها مقاول التشوين شخص انظم إلى تعداد المتدخلتين في مجال عقد النقل البحري مهمته تأمين العمليات الموجهة للاستلام و حراسة البضائع .

### 3.2.3 موقع المناولة في القانون الجزائري:

انتهينا في نطاق دراسة الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية أنه يتماشى مع التكييف القانوني لعقد المقابلة و يضيف الفقه أن عقد المناولة المينائية ينتهي لعقود الخدمات لأن مقاول المناولة أثناء ممارسة عمليات المناولة المينائية فإنه يقدم خدماته لطالب الخدمة سواء (الناقل البحري، الشاحن أو المرسل إليه) إذ تتمثل هذه الخدمات في تمكين الأطراف السابقة الذكر من خدمات الشحن، الرص، الفك، التفرغ التخزين و يقوم مقاول المناولة بهذه الخدمة بشكل ممتن وقائم على إطار منتظم مع الجمع بين الوسائل المادية والاستعانة بالعنصر البشري، كما يستهدف المقاول في تقديم خدماته الحصول على مقابل مادي يتمثل في استهداف الربح و المضاربة بين العوامل المحيطة .



وقد تأثر النظام الخاص بعمليات المناولة المينائية بالمحيط الداخلي وما عرفته الجزائر، بالإضافة إلى تحولات المحيط الدولي بذلك:

أ- مرحلة احتكار الدولة لنشاط المناولة:

يعتبر أول تشريع خاص بالقانون البحري الجزائري، قد نظم عمليات المناولة المينائية تحت تسمية عمليات الشحن والتفريغ هذا وقد تأثر عقد المناولة المينائية خلال هذه الفترة بالتوجه الإستراتيجي للجزائر، فإذا كانت عمليات المناولة المينائية محتكرة من قبل المؤسسات العمومية، الأمر الذي انعكس على نوعية الخدمات المقدمة التي اتصفت بالرداءة واللامبالاة. مما أدى إلى إرتفاع تكلفه النقل البحري للبضائع نحو الجزائر من جراء تخوف الناقلين البحريين من مقاولات المناولة العمومية سببت لهم مختلف أنواع الأضرار كإتلاف البضاعة، التأخير... الخ.

ب/ -مرحلة رفع الاحتكار: جاء هذا القانون في ظل توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق والتفتح التجاري على العالم فقد فرق هذا القانون بين العمليات المادية والقانونية للمقاول المينائية فالعمليات الأولى ينفرد بها شخص يسمى «مقاول المناولة»، أما العمليات القانونية فينفرد بها مقاول التشوين . (9)

ولقد ذهب المشرع الجزائري الى تجسيد مضمون قانون 98 / 05 والخاص والذي يهدف الى تحرير الأنشطة المينائية عن طريق صدور المرسوم التنفيذي 06 / 139 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين حيث جاء بالمضمون التالي:  
أولاً: أسند ممارسة نشاطات المينائية كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة التي تطرحها وزارة النقل الممثلة بالسلطة المينائية شرط استيفاء دفتر الشروط.  
ثانياً: تحديد مدة الامتياز الى 20 سنة.

ثالثاً: إلزام مقاول المناولة أو المتعامل بتسديد مقابل مالي ممثل نوعين:

-أتاوة ثابتة خاصة باستعمال الأملاك العمومية.

-أتاوة ممارسة النشاط بين السلطة المينائية والمتعامل.

رابعاً: الزامية اكتتاب عقد التأمين امواجهة الأخطار المهنية كالحوادث الروافع، الحرائق التي تؤدي للمسؤولية المدنية مع الزامية تسليم نسخة من عقد التأمين الى السلطة المينائية.

خامساً: الأخطر في هذا المرسوم هو اعطاء وزير النقل صلاحية وقف مسار المنافسة دون تبرير قانوني وهذا تعسف يخدم مصالح شخصية أكثر من العامة.



\*نظرا لعدة معطيات اجتماعية واقتصادية تم اللجوء الى تعديل المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه بالمرسوم رقم 08/ 363 الذي جاء بمايلي:

أولاً: تعديل نص المادة 03 حيث حصر المرسوم ممارسة النشاطات المينائية فقط بالنسبة للأشخاص الطبيعية امن جنسية جزائرية وهذا ما يتعارض مع نص المادة 40 من اتفاق الشركة المبرم ما بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و المجموعة الأوروبية .

-كما منح المرسوم ممارسة النشاطات المينائية للأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الجزائري كشرط جوهري لتفدي اللجوء الى تطبيق القانون الأجنبي على أساس أن الجزائر فتية المجال التشريعي الذي يحكم ذلك مما يدفع الأطراف لتطبيق قانون أعمق.

ثانياً: يضيف نص المادة 02/03 على كيفية منح الامتياز الذي يتم بطريقتين:

-1/ طريق المنافسة بإيداع العروض واختيار العرض الأفضل.

-2/ طريقة التفاوض المباشر على أساس سمعة المترشح.

\*الطريقة الثانية تبقى محل تحفظ بالنسبة لنا لأنها تمنح وزير النقل سلطة منح الامتياز بطريقة معيبة كما هو الشأن بالنسبة لموانئ دبي وهو ما تؤكد المادة 06 التي تعطي للوزير وحده اطلاق التفاوض المباشر .

ثالثاً: رفع مدة الامتياز في حدود 40 سنة كأقصى مدة ممكنة. (10)

رابعاً: إضافة التزامات مالية للمتعاقد مع السلطة المينائية:

-حق الدخول يدفع جزافيا عند بداية الامتياز.

-أتاوة استغلال الأملاك العمومية.

-أتاوة سنوية تحدد حسب حجم النشاط .

لتجسيد التنظيم الخاص بالتحجير الانشطة المينائية أصدر رئيس الحكومة تعليمته الواردة تحت رقم 224 والمؤرخة في 27 /09/ 2008 لتنفيذ اتفاق الشراكة مع الشركة العالمية "موانئ دبي" بشأن تسيير نهائي حاويات ميناء العاصمة وميناء جن جن بجيجل بعد استكمال عملية المفاوضات واستدعى وزير النقل في مراسلته رقم 429 المؤرخة في 21 /10/ 2008 مسؤولي شركة مساهمة الدولة "سوجيبور" للتوقيع على اتفاق الشراكة النهائي ويحتوي تقرير الاتفاق البروتوكول الخاص بطريقة تسيير الشركة الموكل لها عقد الشراكة.

تضمن العقد مبلغ استثمار يتكفل به الشرك الإماراتي قدره 96.25 مليون أورو مع استحداث 260 منصب شغل على مدى 30 سنة وبرنامج تكوين بمبلغ 5 ملايين أورو ودخول



في الشراكة بالتساوي- 50 بالمائة من الأسهم- مقابل 16 مليون أورو تحصلها وزارة النقل بصفتها السلطة المينائية وتوضح وثيقة برتوكول الاتفاق- عقد الشراكة- المتبع فيها القانون التجاري والمدني على التزام شركة "موانئ دبي بالتكفل بتخصيص مبلغ استثماري قدره 96 مليون و250 ألف و100 أورو ثابتة خارج قيمة الاستثمارات المتجددة. (11) ويوزع ذلك المبلغ كآلاتي 40 مليون و752 ألف و600 أورو للأشغال وما يزيد عن 53 مليون أورو للتجهيزات و2.5 مليون أورو لنظام التسيير بالإعلام الآلي حيث أعلن رسميا عن إنشاء شركة "دي بي وورلد جن جن" و"جزائر بوروالد" عبر مكتب توثيق الذي حدد هوية المساهمين والمهام المسندة لكل شركة والتي ستقوم بمزاولة نشاطها لمدة 30 سنة، وعليه تم تأسيس شركتين هما:

1- شركة "دي بي وورلد جن جن" مهمتها هي الاستغلال وترقية وتنمية نشاط نهائي الحاويات من خلال ممارسة كل النشاطات المرتبطة بحركة الحاويات المتعلقة بشحن البضائع والتفريغ وتحميل السفن بالإضافة إلى السهر على عمليات نقل الحاويات لمواقع المراقبة والتخزين والشحن والرفع داخل الميناء مع ضمان المراقبة والحراسة.

وكما تم تحديد المساهمين في الشركتين حيث ستكون كل مؤسسات ميناء جن جن، ميناء الجزائر ميناء اريزو كمساهمين دائمين بشركة "دي بي وورلد جن جن" برأس مال مشترك يصل إلى 50 بالمائة كما تساهم الشركة التابعة لإمارة دبي بالإمارات العربية المتحدة "مواني دبي العالمية" بـ 50 بالمائة المتبقية من رأس مال الشركة الذي يبلغ 386 مليون دج مقسمة إلى 3860 سهما بقيمة 100 ألف دينار للسهم الواحد تم الاكتتاب بها في مجموعها وسددت قيمتها نقدا في حدود 25 بالمائة من طرف كل المساهمين.

2- شركة "جزائر بور وارلد" فالشركة الجزائرية المساهمة الوحيدة بها هي مؤسسة ميناء الجزائر بنسبة 50 بالمائة وشركة "موانئ دبي العالمية" حيث يبلغ رأس مال الشركة الجديدة مليار و881 مليون دج مقسمة إلى 18818 سهما بقيمة 100 ألف دينار للسهم الواحد وقد تم الاكتتاب بها وسددت قيمتها نقدا في حدود 25 بالمائة على طاولة النقاش فضلا عن مراعاة مطالب ممثلي العمال، علما أن الشركتين الجديدتين ملزمتين كما يوجب العقد بتحسين وتيرة وحجم عمليات النقل بالحاويات تدريجيا من 288 ألف حاوية هذه السنة إلى 643 ألف حاوية مع نهاية السنة القادمة وأكثر من 750 ألف نهاية 2015.

-التزامات شركة موانئ دبي:

- المرحلة الأولى من الشراكة بين موانئ دبي العالمية وميناء الجزائر العاصمة مدتها 7 أعوام تخصص كلها لتطوير إدارة مناولة الحاويات في إطار عملية شاملة تندرج ضمن ما يعرف بـ «التسيير المدمج للموانئ» بهدف تطوير مساحة تخزين ومعالجة الحاويات وتحديث المعدات والآليات في «ميناء الجزائر» وإعادة نظر شاملة في طريقة تسيير عمليات دخول وخروج الحاويات وإدارة البوابات ورفع مستوى البنى التحتية والمنشآت الفنية والأراضي والمباني وصولاً إلى عمليات الإدارة والتسيير وتطوير الموارد البشرية وتحديث نظم السلامة والأمن وهي العناصر التي تمكن فعلاً من نقل الخبرة والمعرفة إلى ميناء الجزائر العاصمة، وفي مرحلة ثانية وبالكيفية نفسها إلى ميناء جنجن شرق البلاد. (11)

- التزام موانئ دبي العالمية على تطوير محطة الحاويات في ميناء الجزائر ورفع طاقته السنوية إلى 760 ألف حاوية نمطية (قياس 20 قدماً)، خلال السنوات الخمس المقبلة مقارنة بنحو 600 ألف حاوية نمطية في العام 2008 و350 ألفاً العام 2005، وبلوغ مستوى مناولة مليون حاوية سنوياً على المدى البعيد حسب اتفاق الشراكة المبرم بين الطرفين.

- التزام موانئ دبي باستثمارات بقيمة 85 مليون دولار (5.9 مليار دينار جزائري) خلال السنوات الثلاث الأولى وتوزع على تحديث المعدات والآليات الموجودة في محطة الحاويات في الميناء وإقامة إنشاءات جديدة وتطوير نظم المعلومات وإطلاق برنامج لتكوين الموارد البشرية وفق أحدث الأنظمة المنتهجة من طرف مجموعة موانئ دبي العالمية.

- التزام موانئ دبي على تحويل العقود المؤقتة التي كانت تربط العمال مع إدارة ميناء الجزائر العاصمة إلى عقود دائمة لجميع العاملين في موانئ دبي العالمية الجزائر البالغ عددهم 654 شخصاً من مختلف المستويات والتخصصات المهنية والفنية والإدارية والعمل على رفع هذا الرقم إلى 760 عاملاً بمجرد بلوغ عدد الحاويات التي يتم مناولتها سنوياً إلى 700 ألف حاوية من مختلف الأحجام.

- التزام موانئ دبي بوضع خطة لرفع مساحة التخزين الحالية من 12 هكتاراً إلى 18 هكتاراً قبل نهاية السنة الجارية فضلاً عن تعزيز نظام إدارة الحاويات ووضع نظام تخطيط محكم وهو ما لم يكن موجوداً من قبل حيث تم إرسال موظفين للاستفادة من دورات تدريبية لمدة شهرين في مينائي داكار (السنغال) وجيبوتي ودبي (الإمارات العربية).

- التزام موانئ دبي بإعادة النظر في كيفية دخول وخروج الحاويات والسيارات الخاصة إلى الميناء قبل نهاية سنة 2009 بالتعاون والتنسيق الكاملين مع الطرف الجزائري الشريك وتهدف الخطة

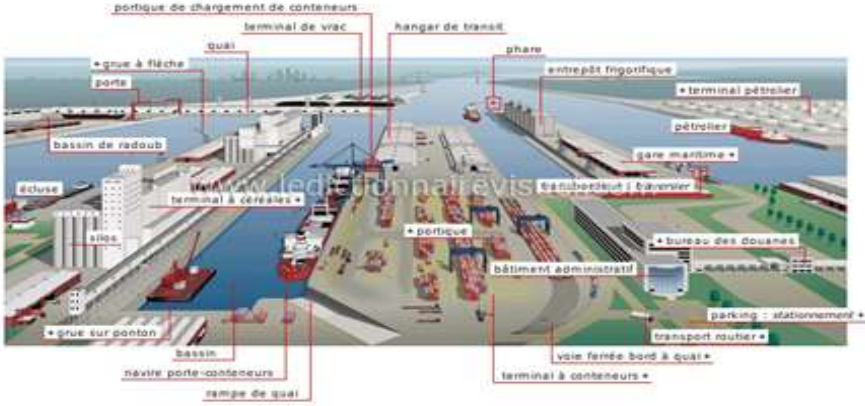


إلى انطلاق بالعمل بشكل يومي طيلة أيام الأسبوع على مدار الساعة من أجل الحد من خسائر ميناء الجزائر العاصمة المقدره سنويا بـ250 مليون دولار (17.5 مليار دينار جزائري) نتيجة نظام التسيير المتأخر للميناء الذي يمثل 70 % من عمليات التجارة الخارجية للجزائر سنويا. والسبب عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ الجزائرية 13 ارتفاعا كبيرا في أسعار خدمات الشحن البحري في الجزائر، حيث بلغ على المثل سعر نقل الحاوية من ميناء مرسيليا في فرنسا الى ميناء الجزائر العاصمة السنة الماضية 750 دولارا للحاوية مقابل 325 دولارا لنقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية مع الأخذ في الاعتبار أن المسافة البحرية بين مرسيليا الفرنسية ونيويورك تقدر بـ7000 كيلومتر، وهو ما يعادل 10 مرات المسافة بين مرسيليا والعاصمة الجزائر. (12)

- التزام موانئ دبي برفع كفاءة العاملين الجزائريين على أساس أنها مشغل الموانئ الوحيد في العالم الذي لديه معهد لتدريب العاملين ومنح شهادات معترف بها عالميا في تخصصات مختلفة ومنها إدارة الحاويات والمناولة وتسيير نشاطات الموانئ وستعمل شركتنا موانئ دبي العالمية الجزائر وموانئ دبي العالمية جنجن على إفادة جميع الموظفين من دورات تدريبية وتقييم الأداء ورفع مستوى السلامة الوظيفية والمهارات الإبداعية من خلال اطلاع الموظفين على جميع التخصصات والوظائف الموجودة في ميناء الحاويات.

8- التزام موانئ دبي على تحويل ميناء جنجن إلى ميناء «ترانزيت» متكامل بإمكانه منافسة موانئ منطقة البحر المتوسط بعد الانتهاء من تنفيذ استراتيجية تطوير مشابهة تماما لما تم القيام به في ميناء الجزائر العاصمة في إطار خطة تهدف الى مناولة 1.5 مليون حاوية سنويا مقابل 80 ألفا حاليا ما يمكنه من الدخول بقوة إلى منطقة البحر المتوسط.

الشكل 1: مسار البضاعة عبر الميناء (13)



### 3. خاتمة:

بعد أن قمنا بدراسة عقد المناولة المينائية ورأينا كيف عان ولسنوات طويلة من الإهمال فإنه يتعين أن نرصد بعض ما كشفت عنه هذه الدراسة ولعل أهم ما عرضنا له أهمية التوحيد الدولي لأحكام عقد المناولة المينائية لارتباطه الوثيق بعمليات النقل البحري وقد حضي عقد النقل البحري بتوحيد دولي لجانب كبير من أحكامه وذلك في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 و اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لسنة 1978 وإذا كان هذا التوحيد الدولي للمناولة لم يكتب له النجاح التام فإن الأمل ما زال معقودا على بلوغه في ظل قواعد روتردام التي تلقى دعما دوليا. وقد أخذ المشرع الجزائري في القانون البحري في غالبية موادها باتفاقية بروكسل و القانون الفرنسي في خصوص مهام ومسؤوليات مقاول المناولة المينائية ومن ثم كانت دراستنا لعقد المناولة المينائية تستند دوما إلى الفقه والقضاء في فرنسا في مادة المناولة المينائية لثراء هذه الفقه وغزارة ذلك القضاء وبالرجوع إلى التنظيم القانوني لعقد المناولة المينائية ضمن الأمر 80/76 من حيث تحديد مهام المقاول وطبيعة التزاماته عليه الرجوع التعاقدية على المقاول لم يكن منطقيا حيث تتبع المقاول في مهامه ومسؤولياته دون العناية بالنظر لعقد المناولة المينائية ذاته.

الغريب في الأمر أن تشريعا واحدا يعرض بالتفصيل لأحكام عقد النقل البحري ثم حيث يتعلق الأمر بعمليات يقوم بها المقاول سواء كانت عمليات الشحن أو التفريغ... أو عمليات



السابقة للشحن أو اللاحقة للتفريغ نجده يحيد عن الطريق السوي الذي كان يسير عليه ليضع أحكاما خاصة بالمقاول وليس بعقد المناولة المينائية وكأنما تناسي أن المقاول لا يباشر عمله إلا وفق عقد. فعرض "بول سكايل" لرغبة مقاول المناولة في أن يكون لهم تشريعا خاصا مستقلا بهم وفي نفس الاتجاه يطالب العميد "شوفو" بحصول تدخل تشريعي مبسط مستقل عن عقد النقل البحري ولو كانت القواعد التي يأتي بها لا تحقق العدالة الكاملة التي يحلم بها البعض. لا شك لدينا أن تدخل المشرع الجزائري لتحديد مهام ومسؤوليات مقاول المناولة كان أمر حتميا إذ كانت المفارقة صارخة بين حالة ما إذا كان الناقل من تولى بنفسه عمليات المناولة المينائية وبين ما إذا عهد بها لمقاول المناولة كما كان من غير المقبول إخضاع عقد يتداخل في تنفيذه مع عقد النقل البحري لقواعد غريبة كلية ومختلفة عن أحكامه فجاء تعديل 05/98 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري الذي حقق المزايا الآتية:

- التناسق بين مسؤولية المقاول ومسؤولية الناقل البحري بحيث أصبح لا يهم المرسل إليه الرجوع على المقاول دون الناقل بعد أن توحد نظام الدعوى وما يقتضيه في الحالتين.  
- الوحدة القانونية لعقد النقل البحري إذ أصبح يخضع في كل مراحلها سواء نفذها الناقل بنفسه (التنفيذ الوظيفي) أو عهد بها لمقاول المناولة لأحكام قانونية واحدة.  
- تخطي حالة الاضطراب التي كانت سائدة من قبل الأمر 80/76 بمن يكون له الرجوع التعاقدية على المقاول بما قرره المادة المتعاقد مع المقاول والذي يكون له وحده الرجوع عليه وهي قاعدة تتسم بالبساطة الموجودة ومبنية على مبدأ نسبية آثار العقد.  
- تحقيق توازن بين مصالح ذوي الشأن في البضاعة ومصالح المقاول بإقرار استفادة المقاول من مبدأ التحديد المسؤولية والتقدم وهو أمر يعود عليه بفائدة اقتصادية.  
الهوامش:

1-LANY TRANSPORT, TOM2 , AOUT 1999.p15.

2-HUET. TRAITE DE DRAIT CIVIL, LIBRAIRIE GENERAL DE DRAIT ET DE JURISPRUDENCE, PARIS 1996.p96.

3-ZAHIA. , LE DRAIT DES TRANSPORTS TOM1, OFFICE DE PUBLICATION UNIVERSITAIRE, ALGER, 1991. p80

4-RODIERE.R .TRAITE GENERAL DE DRAIT MARITIME ,L'ARMEMENT ,LIBRAIRIE DALLOZ, 1976.p28.

5-LAMBERT.G .COURS DE Droit CIVIL, MAISON NEUVE, 1971.p20

6-LALOU.H .LA RESPONSABILITE CIVIL ,DALLOZ, 1928.p66



- 7-CHERIF.F .L'ACTIVITE PARTUAIRE ET MARITIME DE L'ALGERIE .OFFICE DE PUBLICATION  
UNIVERSITAIRE .ALGER, 2004.p40
- 8-LE TOURNEAU PH LA RESPONSABILITE CIVIL, 3EME EDITION DALOZ .PARIS 1982.p87.
- 9-RODIERE.R .TRAITE GENERAL DE DRAIT MARITINE .TOM3, LIBRAIRIE DALLOZ 1971.p25.
- 10-GAILLE.M .LE STATU JURIDIQUE DES ACCANIERI .LIBRAIRIE GENERAL DE DRAIT ET DE  
JURISPRUDENCE .p37.
- 11-JARRIN.A LA CLAUSE DE PRISE EN CHARGE ET DE LIVRAISON SOUS PLAN, MEMOIRE DE DESS  
EN DROIT MARITIME, L'UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE, 1997. P120.
- 12-GUEZ.A, LA RESPONSABILITE DU CAPITAINE DE NAVIRE, MEMOIRE DE DESS EN DROIT  
MARITIME, L'UNIVERSITE D'AIX MARSIELLE, 1998.p118.
- 13-PAJANACCI.S, ACCONIER ET STEVEDORE, MEMOIRE DE DESS EN DROIT MARITIME,  
L'UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE, 1999p99.
- 14-CHELLY.E, LE CONNAISSEMENT ELECTRONIQUE, MEMOIRE DE DESS EN DROIT MARITIME,  
L'UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE, 1999.p77.