

تاريخ الاستلام: 2020/10/19

تاريخ القبول: 2020/11/04

**ملخص:**

ترجع أهمية عقد المناولة المينائية إلى انه 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 إنتظارا لإتمام عمليات المناولة المينائية إذ استطالة تلك المدة تعرض الناقل لخسارة جسيمة، كما هو معلوم أن السفينة في ذاتها رأسمال لا ينتج إلا إذا تحرك و أنها تتحمل وهي قابعة في الميناء انتظارا لإتمام عمليات الشحن و التفريغ مثلا لكثير من النفقات و التكاليف.

الكلمات المفتاحية: المناولة المينائية، ميناء الشحن، النفقات، التكلفة، المدة.

**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 specialized person at 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 of the carrier Bahri Economic Committee aims primarily to shorten the length of stay of the ship in the port, as it is known that the ship itself does not produce capital unless it moves and it bears while it is sitting in the port awaiting completion of the loading and unloading operations, for example, for many expenses and costs.

**Keywords:** Port handling, port of shipment, charges, cost, duration.

## عقد المناولة المينائية كآلية اقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتحكم في

### نفقات النقل البحري للبضائع

*The port handling contract as an effective economic mechanism for developing Algerian port services to control the costs of shipping goods*

د. طيب إبراهيم ويس\*

tayebbrahimouis@yahoo.fr

جامعة سيدي بلعباس

( الجزائر )

## المقدمة:

كان الإهتمام بتحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية أمراً ليس بالهين، إذ يستمد العقد خصائصه الذاتية من العادات في الموانئ التجارية 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. 1.

والآراء التي قيلت بشأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية إنما كانت تستهدف في الواقع ترتيب مسؤولية مقال 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<sup>2</sup> :

### 1. النظرية التقليدية

#### 1.1.1. نظرية عقد النقل :

إتجه جانب من الفقه و القضاء إلى القول بأن مقال المناولة ناقل و أن 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 و بحرية فقد شبه تارة بناقل بحري و أخرى بناقل بري. 3

1.1.1. عقد المناولة المينائية عقد نقل بحري: مهمة مقال المناولة، تبدأ على الرصيف لتنتهي عليه و أن المقال ناقل بحري هو المعيار الذي يسمح بالتمييز بين نوعي النقل البحري و البري يتحدد بالمكان الذي يؤدي فيه النقل مما يوجب وضع عمليات المناولة المينائية ضمن العمليات الضرورية المرتبطة بالنقل البحري و التي تكون جزءاً لا يتجزأ من الرحلة البحرية<sup>4</sup>.

إستناداً 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 بأن الصندل البخاري لم يكن إلا استمراراً للسفينة و للرحلة البحرية<sup>5</sup> وإن الفرع يتبع الأصل فالمناولة المينائية عملية أساسية مرتبطة بالنقل البحري تكون جزءاً لا يتجزأ منه إذ المحل الأساسي لنشاط مقال المناولة هو نقل البضائع من السفينة إلى الرصيف و بالعكس وما عدا ذلك من عمليات تعتبر عمليات فرعية.

#### 1.1.2. عقد المناولة المينائية عقد نقل بري :

يرى أنصار النظرية إعتبر مقال المناولة ناقلاً برياً إذ أن نقل البضائع الذي يباشره مقال المناولة هو المحل الأساسي للعقد و أسسوا رأيهم على تماثل يقولون به قائم بين، مركز المجهز عندما يباشر بنفسه عمليات نقل البضائع خلال المراحل الغير البحرية للنقل و يعتبرونه كناقل بري و بين مقال المناولة الذي يؤدي نفس العمليات بدلاً من المجهز.

أنه بالنسبة للعمليات التي يباشرها مقاول 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<sup>6</sup> ويرى أغلب الفقه أن عقد المناولة المينائية ليس عقد نقل، ذلك أنه يجب لإعتبار العقد المذكور عقد نقل أن يكون نقل البضائع من الرصيف إلى السفينة و العكس هو العملية الأساسية للعقد<sup>7</sup> و أن تكون باقي العمليات التي قد يتضمنها العقد مجرد عمليات فرعية للنقل ، في هذا يقرر العميد "روديير" في سخرية أنه إذا إعتبرنا عقد المناولة المينائية عقد نقل أخذنا بالمهام الفرعية بالنسبة للمهمة الأساسية التي يقوم بها مقاول 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.8

و العمليات الرئيسية التي يلتزم بها مقاول المناولة عادت بإنجازها و يرى أنه وفقا لعقد المناولة المينائية فإن مقاول المناولة يلتزم أساسا بعمليات المناولة المينائية لاسيما الشحن والتفريغ<sup>9</sup> وفي سبيل ذلك يقوم بمايلي :

\* رص وفك البضائع، وتبعا لطبيعتها و وزنها و تغليفها يبحث عن معدات الشحن والتفريغ التي تسمح بنقلها بأقصى سرعة ممكنة مع ضمان سلامة السفينة و المعدات والأشخاص القائمين بالعمل.

\* وضع معدات الشحن و التفريغ في مكان العمل.

\* ترتيب البضائع بطريقة يمكن أن تحملها بها المعدات.

\* سحب البضائع من عنابر السفينة ووضعها على الرصيف و بالعكس التحقق من حالة البضائع و فرزها وتصنيفها.

\* العناية بالبضائع أثناء وجودها على الرصيف أو في حظائر و حمايتها من كل تلف .<sup>10</sup>

## 2.1 نظرية عقد العمل:

وإنه جانب من الفقه إلى إعتبار المقاول المناولة تابعا للنقل، ما دام يؤدي أعمالا مادية لحسابه مما يعني إعتباره عقد عمل أو إجازة أشخاص و غاية هذه النظرية جعل الناقل البحري مسئولا في المقام الأول قبل أصحاب البضاعة عن الأضرار التي تحصل خلال المناولة التي يباشرها مقاول المناولة . 11

وإن التبعية المقاول للناقل في أدائه لعملة تكون خاصة بالنسبة للعمليات التي يجريها على سطح السفينة (أي بين العنبر و الروافع) ، إن هذا الجزء من العقد لا يمكن تكييفه إلا بإجازة أشخاص حيث تظهر بجلاء رابطة التبعية التي تميز العلاقة بين المتبوع و التابع ذلك أن الرص يجب أن يباشر بدقة وفقا للبيانات المحددة بخطة الشحن حيث يقوم الريان أو الناقل بإمرة المقاول فيما يخص كل صغيرة و كبيرة فيما يتعلق خاصة بالشحن و الرص.

و 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 و هذه العلاقة تتكون من عنصرين هما : عنصر السلطة الفعلية وعنصر الرقابة و التوجيه.12

و لا شك أن المقاول يباشر عمله على وجه الإستقلال وله الحرية المطلقة في طريقة أداءه لعمله فإن الربان و إن 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 إختيار الوسائل و الطرق لتنفيذ ذلك .

### 3.2 نظرية عقد الوديعة:

إن الالتزام الأساسي في عقد المناولة المينائية و هو قيام مقاول المناولة بحفظ البضائع على الرصيف أو في الحظائر لحين تسليمها ، يكون العقد بالتالي عقد وديعة بأجر و لعل النظر إلى العمليات السابقة على الشحن و التفريغ التي يباشرها المقاول و بصفة خاصة الحراسة على الرصيف هو الذي أدى بأصحاب هذا الرأي إلى إعتبار العقد عقد وديعة بأجر فالمقاول مودع عنده بأجر13.

أما في الغالب ثمة مهلة محددة للمرسل إليه لإستلام البضاعة، فإذا إنقضت تلك المهلة فإن شركة الملاحة تتقاضى مقابلا لحفظ البضاعة فإعتبارا من تلك اللحظة تغدو الشركة بحق مودعا عنده ، غير أن وجهة النظر هذه تؤدي إلى القول بأنه إذا قام بالحفظ مقاول المناولة المتعاقد مع الناقل البحري و ليس الناقل فإن المقاول يعتبر مودعا عنده بأجر .

يذهب الفقه إلى أنه حيث يقوم مقاول المناولة بحفظ البضائع فإنه توجد وديعة بأجر أو بالأصح وديعة حفظ " Dépôt

### 14 . "De Garde

-يرفض غالبية الفقه إعتبار عقد المناولة كعقد وديعة و واقع الأمر أن العيب في هذه النظرية يكمن في أنها تجعل من مجرد حفظ البضائع بعد وضعها على الرصيف و هي عملية فرعية لا تحدث في جميع الأحوال العنصر الذي يحدد طبيعة العقد 15، من المقرر أن العقد لا يعد وديعة إذا لم تكن الغاية النهائية من تسليم الشيء المودع عنده هي حفظ الشيء وليس الأمر كذلك بالنسبة لعقد المناولة المينائية.

### 3.4 نظرية عقد الوكالة:

يرى أنصار النظرية أن مقاول المناولة يعتبر كوكيل، قد يكون وكيلا عن الناقل حيث يعهد إليه الأخير بأن يؤدي لحسابه و بدلا منه بعض العمليات جعلها عقد النقل على عاتقه، أو وكيلا عن الشاحن أو المرسل إليه عندما يباشر لحسابه عمليات الشحن أو التفريغ بمقتضى عقد المناولة المينائية المبرم بينهما أو بين مقاول المناولة و الناقل البحري ، يبرمه هذا الأخير بمقتضى وكالة صريحة أو ضمنية من المرسل إليه 16.

-واقع الأمر أن إجتهد الفقه و القضاء في إعتبار المقاول المناولة وكيلا كان بغية تقرير دعوى للمرسل إليه قبل المقاول ، فمحل الوكالة الأصلي في القانون الجزائري يكون دائما عملا قانونيا ، القول

بأن الوكالة تتسع أيضا للأعمال المادية قول يدعوا إلى النظر فمحل عقد المناولة هو عمل مادي حسب نص المادة 912 من القانون البحري الجزائري إذا كانت ثمة عقود تحمل ذلك أوجب إعطاء نظرة تحليلية و تغليب العقد الصحيح .  
قد يعهد للمقاول المناولة في نطاق العقد بأداء عمل قانوني معين لحساب المرسل إليه أو طالب الخدمة مثل التحقيق من البضاعة و توجيه الإحتياج لناقل البحري عما يكون قد لحق البضاعة من تلف أو هلاك و حراستها لحساب الشاحن حتى القيام بالشحن أو بعد التفريغ لحساب المرسل إليه حتى إستلام الأخير لها و ذلك كله دون أن ينقلب العقد إلى وكالة أو وديعة 17.

## 2. النظرية الحديثة

### 2.1 نظرية عقد المقاول: (النظرية المختارة) 18

إتجه غالبية الفقه و القضاء ، 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، تفريغها من السفينة و العقد 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 إختيار الطرق و الوسائل التي يستخدمها لتنفيذ العمل المطلوب وإن هذه الخاصية متوافرة في حالتنا الراهنة، إذ يتمتع مقاول المناولة بتلك الحرية بالنسبة لكافة عمليات مثلا الشحن و التفريغ، هذا و تسنى لنا في معرض نقد النظرية القائلة بأن عقد المناولة المينائية عقد عمل ،التدليل على إستقلال 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 و في خصوص هذا العمل الأخير صفة الوكيل 19.

إعتبار عقد المناولة المينائية عقد مقاوله هو الرأي الذي نأخذ به ، فيحقق في تقدير الفقه و القضاء اعتبارين هامين، أولهما تجنب الإنتقادات التي وجهت إلى النظريات السابقة التي دارت بين عقد النقل، عقد العمل، عقد الوديعة و عقد الوكالة، ثم هو يتفق مع واقع عمليات المناولة المينائية وذلك على النحو التالي :

### 2.1.1 تجنب ما وجه إلى النظريات السابقة من نقد :

فإعتبار 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 إستعمال وسيلة الصنادل للشحن و التفريغ للجزم الخاطئ لأنها تعتبر مجرد وسيلة لتنفيذ إلتزامات مقاول المناولة.

وكما يجنبنا في هذا صدد تكييف العقد بأنه عقد عمل يتجاهل ما يتمتع به مقاول المناولة من إستقلالية في كيفية أداء عمله، فله الحرية المطلقة في إختيار وسائل التنفيذ مع إحترازية مجال المناولة، فتدخل الريان مجرد تنسيق فني لأجل سلامة الرحلة البحرية ولا يصل إلى درجة التبعية .

و يجنبنا الإعتداد 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. 20.

### 2.2.1 إتفاق نظرية المقاولة مع واقع العمليات المناولة :

أساس محل عقد المناولة المينائية هو الأعمال المادية الخاصة بالشحن ، الرص ، الفك و التفريغ ... 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 المقاولة المتمثل في أداء الأعمال المادية هو الغالب دائما. 21.

والقانون البحري الجزائري في تنظيمه لمهام و مسؤوليات مقاول المناولة يعتنق فكرة إعتبار عقد المناولة المينائية كعقد مقاولة محله الأساسي القيام بالأعمال المادية الخاصة بالشحن ، الرص ، الفك و التفريغ. 22

وكان 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 تفريغها وعمليات أخذ وإرجاع البضائع من وإلى العنابر أو اليايسة أو المستودعات، إضافة إلى عمليات قانونية كحراسة وحفظ البضاعة المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ بموجب تعديل 05/98 فصل المشرع بين العمليات المادية و القانونية فالعمليات الأولى يمارسها شخص مستقل يسمى مقاول المناولة، أما العمليات الثانية فيختص بها مقاول التشوين شخص إنظم إلى تعداد المتدخلتين في مجال عقد النقل البحري مهمته تأمين العمليات الموجهة للإستلام و حراسة البضائع.23.

### 3. موقع المناولة في القانون الجزائري :

إنتهينا في نطاق دراسة الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية أنه يتماشى مع التكييف القانوني لعقد المقاولة ويضيف الفقه أن عقد المناولة المينائية ينتمي 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، التفريغ التخزين و يقوم مقاول المناولة بهذه الخدمة بشكل ممتن وقائم على إطار منتظم مع الجمع بين الوسائل المادية والإستعانة بالعنصر البشري، كما يستهدف المقاول في تقديم خدماته الحصول على مقابل مادي يتمثل في استهداف الربح و المضاربة بين العوامل المحيطة. 24 .

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

### 3.1.1.1 مرحلة إحتكار الدولة لنشاط المناولة:

يعتبر أول تشريع خاص بالقانون البحري الجزائري، قد نظم عمليات المناولة المينائية تحت تسمية عمليات الشحن و التفريغ هذا وقد تأثر عقد المناولة المينائية خلال هذه الفترة بالتوجه الإشتراكي للجزائر، فإذا كانت عمليات المناولة المينائية محتكرة من قبل المؤسسات العمومية ، الأمر الذي إنعكس 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. 25

3.1.2.2 **مرحلة رفع الإحتكار:** جاء هذا القانون في ظل توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق والتفتح التجاري على العالم فقد فرق هذا القانون بين العمليات المادية والقانونية للمقاولة المينائية فالعمليات الأولى ينفرد بها شخص يسمى «مقاول المناولة»، أما العمليات القانونية فينفرد بها «مقاول التشوين». 26

لقد ذهب المشرع الجزائري الى تجسيد مضمون قانون 05 / 98 والخاص والذي يهدف الى تحرير الأنشطة المينائية عن طريق صدور المرسوم التنفيذي 139/ 06 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين حيث جاء بالمضمون التالي:

**أولاً:** أسند ممارسة نشاطات المينائية اكل 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:** الزام مقاول المناولة أو المتعامل بتسديد مقابل مالي ممثل نوعين:

-أتاوة ثابتة خاصة باستعمال الأملاك العمومية.

-أتاوة ممارسة النشاط بين السلطة المينائية والمتعامل.

**رابعاً:** الزامية اکتتاب عقد التأمين لمواجهة 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.

و 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 أمن جنسية جزائرية وهذا ما يتعارض مع نص المادة 40 من اتفاق الشركة المبرم مابين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و المجموعة الأوروبية. 27

## عقد المناولة المينائية كآلية اقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتحكم في نفقات النقل البحري للبضائع

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

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

1/- طريق المنافسة بايداع 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 ماتؤكدته المادة 06 التي تعطي للوزير وحده اطلاق التفاوض المباشر .<sup>28</sup>

**ثالثا:** رفع مدة الامتياز في حدود 40 سنة كأقصى مدة ممكنة.

**رابعا:** إضافة التزامات مالية للمتعاقد مع السلطة المينائية :

- حق الدخول يدفع جزافيا عند بداية الامتياز .

-أتاوة استغلال الأملاك العمومية.

-أتاوة سنوية تحدد حسب حجم النشاط.

ولتجسيد التنظيم الخاص بالتحجير الانشطة المينائية اصدر رئيس الحكومة تعليمته الواردة تحت رقم 224 والمؤرخة في 27 /09/ 2008 لتفعيل 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 ويحتوى تقرير الاتفاق البروتوكول الخاص بطريقة تسيير الشركة الموكل لها عقد الشراكة.

وتضمن العقد مبلغ استثمار يتكفل به الشريك 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 بروتوكول 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.

ويوزع ذلك المبلغ كالاتي 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 ارزيو 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 "مواني دبي العالمية" حيث يبلغ رأس مال الشركة الجديدة مليار و 881 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 الجديتين 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 مواني دبي:

1/- المرحلة الأولى من الشراكة بين مواني دبي العالمية وميناء الجزائر العاصمة مدتها 7 أعوام تخصص كلها لتطوير إدارة مناولة الحاويات في إطار عملية شاملة تتدرج ضمن ما يعرف بـ «التسيير المدمج للمواني» 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 وصولا إلى عمليات الإدارة والتسيير وتطوير الموارد البشرية وتحديث نظم السلامة والأمن وهي العناصر التي تمكن فعلا من نقل الخبرة والمعرفة إلى ميناء الجزائر العاصمة، وفي مرحلة ثانية وبالكيفية نفسها إلى ميناء جنجن شرق البلاد.

2/- التزام مواني دبي العالمية على تطوير محطة الحاويات في ميناء الجزائر ورفع طاقته السنوية إلى 760 ألف حاوية نمطية (قياس 20 قدما)، خلال السنوات الخمس المقبلة مقارنة بنحو 600 ألف حاوية نمطية في العام 2008 و 350 ألفا العام 2005، وبلوغ مستوى مناولة مليون حاوية سنويا على المدى البعيد حسب اتفاق الشراكة المبرم بين الطرفين .

3/- التزام مواني 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 مواني دبي العالمية.

## عقد المناولة المينائية كآلية اقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتحكم في نفقات النقل البحري للبضائع

4/- 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 شخصا من مختلف المستويات والتخصصات المهنية والفنية والإدارية والعمل على رفع هذا الرقم إلى 760 عاملا بمجرد بلوغ عدد الحاويات التي يتم مناولتها سنويا إلى 700 ألف حاوية من مختلف الأحجام.

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

6/- التزام موانئ دبي باعادة 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 المقدرة 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 الـ13 ارتفاعا كبيرا في أسعار خدمات الشحن البحري في الجزائر، حيث بلغ على المثال 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.

7/- 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 شركتا 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 اطلاق 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 إستراتيجية 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.

## الخاتمة:

المناولة المينائية مهمة جدا في تخفيض تكلفة النقل البحري نحو الموانئ الجزائرية، الأمر الذي تداركه مجلس الوزراء الجزائري في شهر سبتمبر حيث تولي الجزائر الآن أهمية بالغة للعملية حيث أن التحليل الذي وصلنا إليه أن التحكم في عمليات المناولة المينائية يمكن من مايلي:

1- تخفيض تكلفة النقل البحري نحو المواني الجزائرية.

2- تخفيض تكلفة وصول البضاعة للمستهلك لأن بقاء السفينة في الموانئ بسبب طول العملية ينعكس على تكاليف الرحلة البحرية.

3- تحديد المسؤولية عن الخسائر التي تمس البضائع.

4- تفعيل حركية البضائع عبر الموانئ الجزائرية نحو بلدان الجنوب الإفريقي.

وقد أخذت الجزائر المبادرة في ذلك بمجلس الوزراء المنعقد في 2020/08/25 لغعادة بعث حركة الموانئ البحرية الجزائرية لتخفيض تكلفة النقل البحري التي تنعكس أساسا على ثمن البضاعة ويدفع المستهلك ذلك وتؤثر على الحركية الاقتصادية .

## قائمة الهوامش:

<sup>1</sup> -RODIERE R , AFFRETEMENTS & TRANSPORTS , TOME III , DALLOZ , 1970 P 20

<sup>2</sup> - GAILLE .M , LE STATUT JURIDIQUE DES ACCONIERES , LIBRAIRIE GENERALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE, 1954,P12

<sup>3</sup> -JARRIN.A ,LA CLAUSE DE PRISE EN CHARGE ET DE LIVRISON SOUS PALAN , MèMOIRE DE DESS EN DROIT MARITIME ,L'UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE 1997 p 19

4 - حمدي (كمال) ، أشخاص الملاحة البحرية ، منشأة المعارف ، 1993 ص 154

5 - GAILLE M. OP.CIT ,P44

6 - عبد القادر حسين ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة عمان، 1999 ص 42 .

7 - حمدي (كمال) ، عقد الشحن و التفريغ في عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثانية 2002 . ص 156

8 - حمدي (كمال) ، أشخاص الملاحة، المرجع السابق ص 203.

9 - JARRIN.A ,OP,CIT,P 26

10 - عباس مصطفى مصري، المركز القانوني للمرسل إليه لعقد النقل البحري دار الجامعة 2002، ص 301.

11 - كمال حمدي، عقد الشحن، المرجع السابق، ص 158 .

12 - حمدي (كمال)، القانون البحري، منشأة المعارف، 1994 ، ص 203 .

13 - سوزان (علي حسن) ، عقد النقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2004. ص 58.

14 - عباس مصطفى المصري ، المرجع السابق ، ص 340.

15 - كمال حمدي عقد الشحن، المرجع السابق، ص 161

16 - المادة 572 من القانون المدني الجزائري .

17 - كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ص 204

## عقد المناولة المينائية كآلية اقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتحكم في نفقات النقل البحري للبضائع

18 - سوزان حسن علي المرجع السابق ، ص 60.

19 - كمال مصطفى طه ، المرجع السابق ، ص 300 .

20 - RODIERE.R ,TRAITE GENERAL DE DROIT MARITIME, TOM3, LIBRAIRIE DALLOZ 1971

P20.

21- كمال حمدي أشخاص الملاحة ، المرجع السابق ، ص 204.

22 - المادة 915 من نفس القانون البحري الجزائري .

23- علي بن غانم ، الوجيز في القانون التجاري و قانون الأعمال، موفم لنشر، 2000 ص85

24 - BOUKHATMI - F - LES NOUVELLES ,OP,CIT,P1040

25 - المرسوم التنفيذي رقم 139/06، المؤرخ 2006/06/15، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة و التشوين، جريدة رسمية رقم

24، ص 18 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 363/08 المؤرخ في 2008/11/08 جريدة رسمية رقم 64.

26- الاتفاق الأوربي المتوسطي ، بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و المجموعة الأوربية، الموقع بفالنسيا في 2002/06/22 و المصادق عليه بتاريخ

2005/04/27 جريدة رسمية رقم 27.

27- المادة "05" من المرسوم التنفيذي رقم 363/08 المؤرخ في 2008/11/08 جريدة رسمية رقم 64 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي 139/06.

28 - Kamel haddoum.la prise en charge de activités portuaires en droit algérien/manutention et

l'acconage .communication en journée d'étude problèmes récurrent de droit maritime Algerian ,

L'UNIVERSITE D'Oran le 22/04/2006.

- قائمة المراجع والمصادر:

1/ باللغة العربية:

- حمدي (كمال) ، أشخاص الملاحة البحرية ، سنة النشر 1993 ، منشأة المعارف ، مصر.

- عبد القادر حسين ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، سنة النشر 1999 ، دار الثقافة عمان،الأردن.

- حمدي (كمال) ، عقد الشحن و التفريغ في عقد النقل البحري، سنة النشر 2002، منشأة المعارف، مصر.

- عباس مصطفى مصري، المركز القانوني للمرسل إليه لعقد النقل البحري ، سنة النشر 2002 دار الجامعة ،مصر.

- حمدي (كمال)، القانون البحري، سنة النشر 1994 ، منشأة المعارف، 1994 ، مصر.

- سوزان (علي حسن) ، عقد النقل البضائع بالحاويات ، سنة النشر 2004 ، ندار الجامعة الجديدة للنشر، مصر.

- المادة 572 من القانون المدني الجزائري .

- المادة 915 من نفس القانون البحري الجزائري .

- علي بن غانم ، الوجيز في القانون التجاري و قانون الأعمال، سنة النشر 2000 ، موفم لنشر، الجزائر.

- المرسوم التنفيذي رقم 139/06، المؤرخ 2006/06/15، المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة و التشوين،

جريدة رسمية رقم 24، ص 18 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 363/08 المؤرخ في 2008/11/08 جريدة رسمية رقم 64.

- الاتفاق الأوربي المتوسطي ، بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و المجموعة الأوربية، الموقع بفالنسيا في 2002/06/22 و المصادق

عليه بتاريخ 2005/04/27 جريدة رسمية رقم 27.

- المادة "05" من المرسوم التنفيذي رقم 363/08 المؤرخ في 2008/11/08 جريدة رسمية رقم 64 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي

139/06

- RODIERE R , AFFRETEMENTS & TRANSPORTS , TOME III , DALLOZ , 1970 .
- RODIERE.R ,TRAITE GENERAL DE Droit MARITINE, TOM3, LIBRAIRIE DALLOZ 1971 .
- GAILLE .M , LE STATUT JURIDIQUE DES ACCONIERES , LIBRAIRIE GENERALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE, 1954.
- JARRIN.A, LA CLAUSE DE PRISE EN CHARGE ET DE LIVRISON SOUS PALAN, Mémoire DE DESS EN DROIT MARITIME ,L'UNIVERSITE D'AIX MARSEILLE 1997 .
- Kamel haddoum.la Prise en charge de activités portuaires en droit Algérien/manutention et l'acconage. Communication en journée d'étude problèmes récurrent de droit maritime Algerian, L'UNIVERSITE D'Oran le 22/04/2006.