

مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات

مجدوب نوال⁽¹⁾

مقدمة :

يعد النقل وسيلة لتلاقي الشعوب و الأمم إذ لا يمكن لأي دولة مهما أوتيت من الثروات و أدوات التطور أن تعزل نفسها عن المجموعة الدولية .

هذا و يحتل النقل البحري مكانة الصدارة بين أنواع النقل الأخرى و لا أدل على ذلك من إirاده في ديباجة مشروع الاتفاقية التي أعدتها لجنة التجارة الدولية التي تحولت إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع⁽²⁾.

هذا و قد تطورت عمليات النقل بما يرافقها من شحن و تفرغ ، و بخاصة الطفرة الكبيرة التي بات مع استخدام الحاويات للنقل البحري ، فقد تطور بناء السفن لمواجهة هذا النوع من الحمولة المعبأة في الحاويات ، بحيث أم خطوط الملاحة البحرية بأكملها أخذت تعتمد النقل بالحاويات نظرا للايجابيات التي تحملها هذه الوسيلة في طياتها أين تكون البضاعة في مأمن و هي بداخلها من أي تلف⁽³⁾ أو ضرر .

فقد ظهرت الحاوية كوسيلة للنقل البحري قبل الحرب العالمية الثانية و قد عرفت عدة تطورات بفعل مجهزين اثنين للشحن و هما Us Sealand و Maston كالتالي :

فقد تم أول اختراع الحاوية من طرف رئيس وكالة الملاحة الأولى و المسمى **MALCOLM MC LEAN** ذلك سنة 1930 في حين تم وضع مقاييس عالمية للحاويات من طرف الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1957، بينما تم اختراع أول سفينة لنقل الحاويات و المسماة **KORINGA** في حين تم وضع مقاييس عالمية للحاويات من طرف المنظمة العالمية للتقييس و ذلك من طرف « **iso** » اللجنة التابعة لهيئة الأمم المتحدة و التي نتج عنها **iso/ 104** .

1 - أستاذة متعاقدة بقسم العلوم السياسية بكلية الحقوق و العلوم السياسية بجامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان-

2 - لطيف جبركوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، دار الثقافة ، الأردن ، 2001 ، الصفحة . 05.

3 - يعرف التلف على أنه كل عطب في مادة الشيء مما يؤثر على قيمته بحسب الاستعمال المعد الذي أعد له .

لمزيد من التفاصيل في هذا الصدد ، أنظر ، إبراهيم مكي ، الوسيط في القانون البحري الكويتي ، الجزء الأول ، دار القبس ، الكويت ، 1995 ، ص. 205.

في حين تم انعقاد ثالث اجتماع في «لاهاي» لطرح مشكل القطع المستعملة في زوايا الحاوية 1161/ iso و التي لها طابع تحمل الثقل و حمل الحاوية و ذلك سنة 1965 ، بينما تم وضع قطع زوايا الحاوية من طرف لجنة

اللمسات الأخيرة في موسكو و الذي أنجز عنه الحاويات ووضع ADHAC

ذات 10،20، 30، 40 قدم⁽¹⁾ و كان ذلك سنة 1967 و تأسيسا على ذلك ستحاول الباحثة من خلال هذه الورقة تحديد الإطار القانوني للنقل البحري عن طريق الحاويات مع تبيان أهم المتدخلين في حلقة النقل البحري عموما حتى يتسنى بالنتيجة تحديد مسؤولية كل متدخل في عملية النقل عن طريق الحاويات

و من ذلك نطرح الإشكال التالي :

فيما يتجسد الإطار القانوني لعملية النقل البحري عن طريق الحاويات و ما مدى مسؤولية كل متدخل حلقة النقل البحري عن طريق الحاويات .؟

ولدراسة هذه الإشكالية، سيتم الاعتماد على المحاور التالية :

المطلب الأول : الإطار القانوني لعملية النقل البحري عن طريق الحاويات

تعرف الحاوية طبقا لنص المادة الأولى فقرة ج من الملحق الثالث لاتفاقية اسطنبول لعام 1990 على أنها إحدى أنواع معدات النقل (سيارة رفع ، صهريج متحرك ، أو هيكل مماثل آخر مقفل جزئيا أو كليا ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع) ، مع ضرورة أن تكون مثبتة بشكل كاف و صالح للاستعمال المتكرر...و غيرها من الشروط .

هذا و تنقسم الحاويات إلى نوعين يضم النوع الأول الحاويات الخاصة لاحتواء البضائع عموما و هي تلك الحاويات المخصصة للاستعمال العام مع ضرورة أن تكون مسطحة و ذات قوائم و بدون جدران جانبية و مفتوحة من السقف ، في حين يتجسد النوع الثاني من الحاويات في الحاويات المبردة و كذا الحاويات المسخنة بما في ذلك حاويات الصهريج .

و يبقى من الضروري أن يطبع على الحاوية كل من بيان هوية صاحبها أو مستغلها الرئيسي⁽¹⁾ و كذا رمز البلد و هو أمر جوازي⁽²⁾ بما في ذلك وزنها مع تبيان البلد الذي تم فيه اعتماد الحاوية وفقا للمقاييس الدولية ، و كذا سنة الاعتماد و مثالها أن يرمز للاعتماد كالتالي :

DZ /46 /04 ، بمعنى شهادة اعتماد رقم 46 ، الصادرة عام 2004 ، الجزائر كما هو مبين في المخطط أدناه⁽³⁾ .

MODELE n°1-PLAQUE D'AGREMENT.

Plaque métallique :

Longueur :200mm -Largeur :100mm .

AGREE POUR LE TRANSPORT
SOUS SCELLEMENT DOUANIER.

DZ/36/04.

N° DE FABRICATION

TYPE(*)DU CONTENEUR.....

(*) seulement en cas d'agrément par
type de construction

و نظرا لكون استعمال الحاويات أخذ بعدا دوليا و خرج عن النطاق الداخلي فقد تم الاتفاق دوليا على إرضاء قواعد مشتركة ترمي لتنسيق و تسهيل المعاملات التجارية البحرية عن طريق الحاويات ، و ترجمت تلك الجهود بموجب جملة من الاتفاقيات الدولية ، و من ذلك نجد اتفاقية جنيف لعام 1972 هذه الأخيرة التي حددت معايير صنع الحاويات و كذا نظام التي سجلت ضمن أهم الاتفاقيات الرامية **TIR** اعتمادها و تسليحها⁽⁴⁾ ، بما في ذلك اتفاقية إلى تسهيل و تبسيط و تنسيق التعامل بالحوايات ، ناهيك عن اتفاقية اسطنبول لعام⁽⁵⁾ 1990

- 1- يتشكل رمز المالك من أربعة أحرف لاتينية كبيرة وفق ما هو منصوص عليه في التوصيات المرتبطة بالموضوع و المعمول بها في هذا الصدد ، مع ضرورة أن يكون الحرف الأخير **U** و مثالها الشركة العامة **CGMU** البحرية التي يرمز لها ب .
- 2- يبقى رمز البلد جوازي يتم إيرادها وفق النظام الجديد للمواصفات الدولية رقم 6166 لمنظمة التقييس في **ALGERIE** - حرفين و مثالها رمز بلاد أو دولة الجزائر يكون كالتالي :
- 3- من إنجاز الباحثة بالاعتماد على نماذج عملية .
- 4- تم إصدار هذه الاتفاقية بتاريخ 1972/12/02 على مستوى مجلس التعاون الجمركي و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 01/78 المؤرخ في 1978/01/21 ، الجريدة الرسمية ، العدد .04.
- 5- و من بين المبادئ التي جاءت بها هذه الأخيرة نجد تسهيل الإجراءات الجمركية للتبادل التجاري عن طريق الحاويات .

أما على المستوى الداخلي نجد جملة من المراسيم الرئاسية المصادقة على الاتفاقية السالفة و ذلك نجد المرسوم رقم 01/78 السالف الذكر و كذا المرسوم الرئاسي⁽¹⁾ رقم 03/98 مع التنويه إلى أحكام القانون الجمركي و من ذلك ما نصت عليه المادة⁽²⁾ 180 منه، بما في ذلك التعليمات⁽³⁾ و المذكرات المتخذة من طرف مكتب التشريع و التنظيم إلى جانب الديوان⁽⁴⁾.

المطلب الثاني : المتدخلين في عملية النقل البحري عن طريق الحاويات

إن الأصل أن أي عقد يضم ثلاثة أطراف على الأكثر ، البائع و الوسيط و المشتري غير أنه عندما يتعلق الأمر بعقد النقل البحري عن طريق الحاويات نجد كل من الشاحن و الناقل و المرسل إليه إلا أنه و نظرا لتطور التجارة الخارجية فقد اتسعت دائرة المتدخلين.

و على هذا الأساس و من أجل تحديد نطاق و مكان و زمان تدخل هؤلاء المتدخلين سنتطرق إلى كل متدخل على حدى و ذلك انطلاقا من مجال تدخلهم قبل التكفل بالبضائع من لدن الناقل.

(أولا)، و خلال عملية النقل (ثانيا)، و بعد تسليم البضائع (ثالث).

أولا : حلقة المتدخلين قبل التكفل بالبضائع من لدن الناقل

1- LE PROPRIETAIRE المالك

قد يكون للمالك صفة الناقل أو المجهز و قد يكون المالك صاحب وكالة خاصة لتأجير الحاويات و بالتالي فالمجهز⁽⁵⁾ مسؤول عن كل أعماله و أعمال وكلائه في البر و البحر الذين يساعده في استغلال الحاوية .

1 - المرسوم رقم 03/98 المؤرخ في 12/01/1998 ، المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26/06/1990، الجريدة الرسمية .

2 - حيث نصت المادة 180 من القانون الجمركي على أنه يقبل خاصة من أجل إعادة تصديره على حالته تحت نظام القبول المؤقت ما يلي.....الحاويات و الألواح.....

3 - و التي نذكر منها :

- المذكرة رقم 177/ م ج / م ف 3/ ت ت المؤرخة في 22/03/1978 المتعلقة بنقل البضائع بالحاويات .

- المذكرة رقم 21/ م ج / الديوان / 120 المؤرخة في 15/02/1995 ، المتعلقة بنظام القبول المؤقت للحاويات و الاستفادة من إجراء الحساب المفتوح .

- التعليمات رقم 21/ م ج / الديوان / 120 ، المؤرخة في 17/07/1995 . و المتعلقة بالقبول المؤقت للحاويات و الاستفادة من إجراء الحساب المفتوح .

4 - www.douane.gov.dz

5- يعرف المجهز على انه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال سفينة على اسمه إما بصفته مالكا - أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق في استعمال السفينة .

و على هذا الأساس تنحصر مهمة مالك الحاويات⁽¹⁾ في الوضع تحت تصرف الشاحن حاويات قصد استعمالها في عملية النقل البحري الدولي و هذا بناء على طلبه و تحت مسؤوليته.

2- LE CHARGEUR الشاحن

قد يكون الشاحن هو مالك البضاعة⁽²⁾ نفسه و قد يكون ممثله الشرعي، و يلتزم هذا الأخير بوضع البضائع تحت تصرف الناقل بهدف إيصالها للمشتري، كما يقع على عاتق الشاحن تحرير وثيقة الشحن⁽³⁾ و التي من دون شك تعد سند إثبات و دلالة على استلام الناقل للبضائع المدونة بالوثيقة بهدف نقلها عن طريق البحر، كما يعتبر سند لحيازة البضائع و كذا استلامها، كما يجوز للشاحن طلب أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة ناهيك عن اسم الحاوية و بيان تاريخ التحميل⁽⁴⁾.

3- منظم النقل وكيل النقل

L'ORGANISATEUR DU TRANSPORT

يتكفل هذا الأخير باسمه و تحت ضمانه و مسؤوليته بجميع العمليات المتعلقة بالتجارة الخارجية سواء تعلق الأمر بالنقل أو التأمين أو التخزين أو التوزيع و جمركة البضائع لحساب المرسل أو المرسل إليه بالاستعانة إلى الصلاحيات المفوضة له من طرف الشاحن، و على هذا الأساس فان تدخله قد يكون قبل و خلال و بعد عملية النقل البحري.

كما يصطلح عليه بالمجمع، المؤجر مع إمكانية أن يكون له دور مزدوج يجمع بين صفة مالك الحاويات و منظم النقل، عن طريق عرض خدمات النقل على الشاحن من جمركة للبضائع برسوم منخفضة و تحت مسؤوليته.

ثانيا : حلقة المتدخلين خلال عملية النقل البحري بواسطة الحاويات

تضم هذه الحلقة في نطاقها كل من الناقل و ربان السفينة و على هذا الأساس سنتطرق إلى كل متدخل في الحلقة على حدى كالتالي :

1 - يعرف مالك الحاويات في المادة الجمركية تحت تسمية « المشغل الرئيسي » أو ما يصطلح عليه بالفرنسية إذ يعتبر مالكا للحاوية كل مستعمل أو مستغل دائم للحاوية سواء كان مؤجر L exploitant principale أو مالك شريطة أن يكون ذلك لمدة طويلة .

2 - مالك البضاعة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يبرم شخصيا أو باسمه أو لحسابه عقد نقل للبضائع بواسطة الحاويات .

3 CONNAISSEMENT - أو ما يصطلح عليها بالفرنسية ب

4 - و هو ما نصت عليه المواد 749- 751 من القانون البحري الجزائري .

1- LE TRANSPORTEUR الناقل

و هو كل شخص مكلف بمهمة إيصال البضائع إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الشرعي في الميناء المتفق عليه⁽¹⁾، فالناقل إذن مسؤولاً عن البضائع المنقولة بواسطة الحاوية طيلة مدة النقل البحري⁽²⁾ ، كما أن مسؤوليته لا تنحصر فقط بفترة النقل بل إلى غاية محل المرسل إليه و تبدأ مهمته بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه و تنتهي بتسليمها⁽³⁾ للمرسل إليه أو ممثله القانوني⁽⁴⁾

2- LE CAPITAINE DU NAVIRE ربان السفينة

يتولى قيادة السفينة ربان يعين من ضمن الأشخاص المؤهلين قانونا و تتمركز مهامه في تمثيل المجهز خارج الأماكن التي تقع في دائرة مؤسسته الرئيسية و ذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة و الرحلة .

كما يقع على عاتق هذا الأخير حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة و التصرف في هذا الميدان و هذا طبقا لتعليمات المجهز ، كما يقوم بتمثيله أمام القضاء سواء كان مدعيا أو مدعى عليه فيما عدا الحالات التي يعين فيها المجهز ممثلا آخر عنه .

و على هذا الأساس فالربان مسؤولاً عن كل ما تم تحميله على متن السفينة من حاويات مع ما تحويه هذه الأخيرة من بضائع و إيصالها إلى المرسل إليه على أحسن وجه .

ثالثا : حلقة المتدخلين بعد عملية النقل البحري عن طريق الحاويات

تتكون هذه الحلقة من كل من وكيل السفينة و كذا الوكيل المعتمد لدى الجمارك ناهيك عن مؤسسة الميناء و كذا المرسل إليه .

1- AGENT CONSIGNATAIRE وكيل السفينة

1 - محمد فريد العربي - محمد السيد الفقي ، قانون النقل ، منشورات الحلبي الحقوقية ، الطبعة الأولى ، بيروت ، 2011 ، الصفحة . 08 .

2 - نشير في هذا الصدد أنه يثبت عقد النقل البحري عن طريق البصك الذي يصدره الناقل إلى الشاحن عند تسلم البضاعة منه و يعرف بسند الشحن لهذا جرى العرف المقارن بتسمية العقد بعقد النقل بسند الشحن .

3 - يعد التسليم تصرف قانوني يلتزم بموجبه الناقل بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن .

4 - تنص المادة 738 من القانون البحري على انه يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البحري للبضائع بإيصال البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مع تعهد الشاحن بدفع مكافأة له و المسماة أجرة الحمولة .

تتجلى مهمة وكيل السفينة⁽¹⁾ في جميع العمليات المتعلقة باستلام و تسليم البضائع التي تم نقلها عن طريق الحاوية باسم الربان و كذا تنظيم العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية ، بما في ذلك إبرام عقود المعالجة و الإرشاد و كذا إسعاف السفينة متى رست في الميناء و هي محملة بالحاويات ، مع تموين الربان بالمال لدفع الحقوق و المصاريف و غيرها من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء وله القيام بكل المهام المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة ، كما يعد وكيل السفينة ممثلاً قانونياً لكل من الربان و المجهز ويبقى مسؤولاً عن كل الأخطاء التي يرتكبها في إطار أداء مهامه .

مما تضم هذه الوكالة في نطاقها الجانب التقني أي التكفل بالحاويات قبل الرحلة و كذا الجانب التجاري أي في غضون الرحلة ، بما في ذلك الجانب المالي أي بعد الرحلة .

2- الوكيل المعتمد لدى الجمارك أو العابر

LE COMMISSIONNAIRE EN DOUANES

يعد الوكيل المعتمد⁽²⁾ وسيط بين المرسل أي الشاحن و كذا الناقل أو ممثله و هو المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة و منح الحاويات إلى الناقل في حالة التصدير مع تكفله بها مقابل كفالة تدفع في حالة الاستيراد مع إمكانية أن يمنح الوكيل المعتمد استشارات أو توجيهات لزبونه حول الأنماط الأكثر نجاعة للتصدير أو الاستيراد و بأقل التكاليف و في اقرب الآجال مع أكبر الضمانات⁽³⁾ .

3- L'ENTREPRISE PORTIONNAIRE مؤسسسة الميناء

إن القاعدة أنه لا يمكن اعتبار مؤسسة الميناء متدخل في حلقة النقل البحري غير أنه نظراً للصلاحيات و الخدمات التي تقدمها هذه الأخيرة لباقي المتدخلين في حلقة النقل البحري جعلت لها دور لا يستهان به في الحلقة ، و تتجسد مهامها الرئيسية في ضمان خدمات عمومية لصالح الاقتصاد الوطني ، رغم اعتماد فكرة اقتصاد السوق. و ما زاد هذه المؤسسة أهمية هو إشرافها على ثلاث مهام تدخل ضمن صلاحيات السلطة العامة و التي نذكر من :

1 - يعرف وكيل السفينة على انه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من المجهز أو من الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة طوال الرحلة و التي لا يستطيع الربان القيام بها شخصياً و كذا العمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برصو السفينة في الميناء .

2 - يعتبر وكيلاً للممولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أج أو بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكلية و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و كذا توزيع البضائع .

3 - سمير جميل ، حسين الفنلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، 2001 ،

- وظيفة الأمن و الشرطة
- تسيير الملك العام الميناء
- الاستغلال و التنسيق

ناهيك عن تقديمها خدمات تجارية كالعبور و الشحن و التخزين و الإيداع بما في ذلك تفريغ الحاويات.

4 LE DESTINAIRE - المرسل إليه

يعد المرسل إليه آخر متدخل في حركة النقل البحري فهو صاحب البضاعة محل الاستيراد و يعمل على دفع أجر الوكيل المعتمد لدى الجمارك مع تحمله مصاريف النقل و الشحن و التفريغ كان هذا عموما عن جملة المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات غير انه يبقى كل متدخل مسؤولاً عن كل إخلال يقع من جهته.

المحور الثالث: نطاق مسؤولية المتدخلين في حلقة النقل بواسطة الحاويات

صار موضوع مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات مطلب ملح لاسيما في ظل الخسائر الجسيمة التي تنجر عن الإخلالات بأحكام النقل البحري هذه الخسائر التي تقدر بمليارات الدولارات أين تتراوح تكاليف اليوم الواحد من الانتظار حسب العقد الموقع بين المستورد و صاحب السفينة بين ستة (06) آلاف دولار و عشرة (10) دولار بالنسبة للسفن المحملة ب 400 حاوية إلى 500 حاوية ، في حين تقدر بالنسبة للبواخر المحملة بالقمح بين 20- 25 ألف دولار يوميا ، أما عن تأخرها لمدة 10 أيام لتفريغ حمولتها فان التكاليف الإضافية التي يدفعها المستورد لصاحب السفينة المحملة بالحاويات تقدر ب 10 آلاف دولار أي 100 دولار يوميا أي ما يعادل المليار سنتيم بالنسبة للسفينة الواحدة⁽¹⁾.

يبقى السؤال المطروح في هذا الصدد :

كم هو عدد السفن التي تنتظر في عرض البحر حتى تصبح حمولتها غير صالحة للاستهلاك ؟ و إلى متى يبقى المستهلك الجزائري يدفع ثمن كل هذه التكاليف الباهضة بعد ارتفاع أسعار المواد و السلع التي يقتنيها دون سابق إنذار؟ .

1- يوسفى سمىة ، خسائر تفوق المليار يوميا لكل سفينة تنتظر في عرض البحر ، مقال منشور بجريدة الخبر الصادرة بتاريخ 18 مارس 2015 ، العدد 7735 ، الصفحة 15.

و انطلاقا من كل ما سلف تنطلق مصوبات فكرة مسائل كل متدخل في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات و نظرا لتعدددهم سنتطرق إلى كل متدخل على حدى مع تحديد مسؤوليته مستعنيين في ذلك بأحكام القانون البحري و كذا القانون الجمركي كالتالي :

1- مسؤولية الناقل

عملا بنص المادة 738 من القانون البحري⁽¹⁾ فان مسؤولية الناقل و التزاماته تجاه ما ينقل تقوم بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه ، في حين ينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى أحد ممثليه القانونيين . و على هذا الأساس فعبارة الناقل لا تنحصر على ناقل البضاعة فحسب بل تمتد إلى كل شخص يتعهد بالقيام بعملية النقل⁽²⁾، و يبقى عقد النقل عبارة عن أمر بنقل البضائع في الحاوية⁽³⁾ سواء كانت هذه الحاوية ملكا لمانح الأمر أو الناقل .

هذا و إذا كان نقل الحاويات إلى مكان الشحن هو التزام بقع على عاتق الناقل فان هذا الأخير ملزم أيضا بنقل الحاويات من مكان التوريد إلى مكان الشحن ، و تبقى مسؤوليته قائمة إلى حين الوصول إلى الميناء المقصود .

و نشير في هذا الصدد إلى مسألة تفريغ الحاويات أين يتوجب التمييز بين مسألتين هامتين تتجسد الأولى في كون أنه متى تم تفريغ الحاوية و هي على متن قاطرة النقل فان مسؤولية إعادة الحاوية إلى حظيرة الناقل البحري أو وكيل السفينة الذي يمثله قانونا تقع على عاتق الناقل البري، في حين إذا تم إنزال الحاويات من القاطرة و كذا تفريغها فان مسؤولية إعادة الحاويات تقع على عاتق الناقل البحري أو وكيل السفينة.

و في هذا الصدد جدير بنا التفرقة بين فكرتين جوهريتين و هما الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي و ذلك كالتالي :

- الناقل المتعاقد :

يعد الناقل المتعاقد أو الناقل الرئيسي الناقل الأول الذي إبرم عقد النقل البحري مع الشاحن و

1 الأمر رقم 76-80 . المؤرخ في 10 أبريل 1977 ، المتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية ، العدد 29 و المعدل بموجب القانون 05-98 ، المؤرخ في 27 يونيو 1998 ، جريدة رسمية عدد 47.

2 - قد تضم عبارة الناقل في فحواها أيضا الشاحن و كذا الناقل العادي .

3 - إن ما هو جاري عليه العمل في الموانئ الجزائرية أم مجهز السفينة ، الناقل هو الملتزم بإرجاع الحاوية . التي استوردها ، مما يجعل هذا الالتزام يبقى تحت عاتقه .

يسمى بالناقل المتعاقد هذا الأخير الذي يبقى مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة بغض النظر عن قيامه بالنقل شخصياً أو كلف ناقل آخر ، و يبقى مسؤولاً عن تنفيذ الاتفاق طوال الرحلة⁽¹⁾ كما يبقى الناقل المتعاقد مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع أثناء عملية النقل باعتباره وكيلًا مع بقاءه مسؤولاً حتى إذا سلم البضائع لناقل آخر⁽²⁾.

- الناقل الفعلي :

و هو الناقل التالي أو المتتالي الذي اتفق مع الناقل المتعاقد لتنفيذ كل أو جزء من عملية النقل ، و يبقى هذا الأخير مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تصيب البضائع و يقع تحت مسؤوليته تعويض الشاحن أو المرسل إليه، متى تعهد القيام بتنفيذ كل عملية النقل⁽³⁾.

أما إذا تعهد بتنفيذ جزء من عملية النقل فيبقى مسؤولاً عن الأضرار الماسة بالبضائع أو التلف الذي قد يصيبها خلال تلك المرحلة ما لم يكن ذلك راجع لسبب لا يد له فيها و ذلك وفقاً لما نصت عليه المادة 765 من القانون البحري الجزائري⁽⁴⁾.

و عموماً يبقى الناقل الفعلي مسؤولاً عم كل أو جزء من عملية النقل التي تعهد القيام بتنفيذها ، و يبقى متضامناً مع باقي الناقلين و ذلك تجاه الناقل المتعاقد ، و بالتالي و بموجب إضفاء المسؤولية التضامنية على هؤلاء يعتبر كل واحد منهم ناقلاً مما يخول المتضرر الرجوع عليهم أو على أحدهم .

و انطلاقاً من كل ما سلف بالقول أن مهام الناقل تتجسد في نقل البضائع إلى المكان المحدد⁽⁵⁾ و كذا تسليمها للمرسل إليه مرفقة بسند شحنها و كذا إعادة الحاويات لمالكها في الزمان و المكان المحددين و المتفق عليهما .

2- مسؤولية وكيل النقل :

يلتزم وكيل النقل بتحرير سند شحن⁽⁶⁾ مباشر فهو مسؤولاً بصورة مزدوجة طيلة الرحلة فتارة

1 - محمد فريد العربي - محمد سيد الفقي ، المرجع السابق ، الصفحة 302.

2- هاني محمد دويدار ، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 1996 ، الصفحة 69.

3- أحمد غنيم ، إشكالية نظافة سند الشحن البحري مع منهج مقترح للحل ، الطبعة الثامنة ، الإسكندرية ، الصفحة 33.

4 لا يلتزم الناقل البحري بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية بمعناها الفني و إنما يبدأ هذا الالتزام من لحظة استلامه البضائع من الشاحن و يمتد حتى تمام تسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول

5- علي البارودي - هاني محمد دويدار ، القانون البحري ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، بدون سنة نشر ، الصفحة 243.

6 - لسند الشحن دور ثلاثي يتجسد في كونه سند استلام النقل ، و كذا سند إثبات لعقد النقل ، و كذا سند

يسأل عن عمله الشخصي (كناقيل رئيسي) و تارة أخرى يسأل عن أعمال من ينوب عنه (كعون لحساب شخص آخر) .

مع الإشارة انه متى تم وضع وثيقة شحن مباشرة لا يمكن للناقلين المتعديين إصدار وثائق شحن مباشرة لمسافات النقل المتتممة من طرفهم إلا متى احتوت هذه الوثائق على عبارة واضحة تشير إلى أن البضائع التي تم نقلها بواسطة وثيقة شحن مباشرة .

مع عدم إمكانية الاحتجاج بالاشتراطات و التحفظات المدرجة في وثائق الشحن المنفصلة إلا بين الناقلين المتعاقدين كما سلفت الإشارة .

و عموما تنحصر مسؤولية وكيل النقل البحري الذي حرر وثيقة النقل المباشرة في تنفيذ كل الالتزامات المترتبة على الناقل خلال المسافة التي تقطعها البضائع إلى حين تسليمها إلى المرسل، أو إلى ممثله القانوني .

3- مسؤولية متعهد الشحن أو التفريغ

الأصل أن الشاحن أو المرسل إليه بحسب الأحوال يكون ملتزم بشحن و تفريغ الحاويات ما لم يتفق على غير ذلك ، و مؤدى ذلك أن التزام الشاحن بالشحن و التفريغ لا يتعلق بالنظام العام و بالتالي قد تقوم مسؤولية متعهد الشحن بناء على كونه ممثل قانوني مكلف باستلام البضائع التي تنقل بالحاويات .

هذا و تقوم مسؤوليته بناء على أخطائه المرتكبة أثناء عملية الشحن و التفريغ أو التخزين ، و يبقى من الضروري إثبات خطأه مادام الأمر يتعلق بسلوك مادي مع الإشارة أنه يسهل إثبات الخطأ في هذه الصورة بموجب وثيقة الشحن و التفريغ التي يتم التعامل بها في هذا الصدد كما هو مبين في الوثيقة الملحقة أدناه⁽¹⁾.

و باعتبار أن متعهد الشحن هو شخص ذو كفاءة و مؤهلات قانونية فانه يقوم بأعمال لحساب الناقل و كذا لصاحب الحق على البضائع المحملة على متن السفينة ، مما يدفعنا للقول أن مسؤوليته تعاقدية تجاه متعاقديه .

يمثل قيمة البضاعة .

1 - الوثيقة من انجاز الباحثة بعد الاطلاع على النماذج العملية المتحصل عليها من المديرية الجهوية للجمارك تلمسان .

مع الإشارة أن التزام الشاحن بالتفريغ يثير عدة إشكالات لأنه يترتب على تراخي هذا الأخير في

تنفيذ التزامه الإضرار بمصالح الناقل نظرا لتعطيل السفينة

IMMEDIAT. DEMANDE D'ENLEVEMENT

Identité du demandeur

(Nom et raison sociale)

**Je soussigné.....sollicite l'autorisation de
procéder à l'enlèvement immédiat à quai des marchandises désignées
ci-après :**

Nature des emballages (conteneurs, caisses ,sac,...).

Espèce des marchandises.

Nombre de colis

Localisation des marchandises(Magasin quai)

Lieu de destination

(adresse exacte du local)

**Je m'engage à conduire directement les
marchandises susvisées dans le locale désigné ci-dessus où elles
seront placées sous douane, à ne les en retire qu'après dédouanement,
à leur assigner un régime douanier avant le.....et à les
soumettre à toutes les mesures de contrôle jugées utiles par le service
des douanes.**

A.....le.....

**NB : Cet engagement sera utilisé aussi bien pour les marchandises
transportées en conteneurs que pour les autres types d'emballage.¹**

4- مسؤولية وكيل السفينة :

يسأل وكيل السفينة عن جميع أخطائه التي يرتكبها أثناء أداء مهامه ، مع الإشارة أن التزام هذا الأخير هو التزام بتحقيق نتيجة تجاه وكيله لا فقط بذل عناية و مصدرها العقد الذي يجمعه بموكله أي المجهز .

- و نظرا للتطورات التي عرفتها عملية النقل البحري للبضائع عن طريق الحاويات فقد تم تحويل وكيل السفينة صلاحيات جديدة تحت تسمية « عون بحري » مما أدى لاتساع مسؤوليته لتشمل :

- الأعمال التقنية مثل عمليات استقبال البضائع وإيجار السفن و كذا رصوها بما في ذلك تحرير سندات الشحن بعد تلقي الوثائق اللازمة من طرف مجهز السفينة أو ربان السفينة⁽¹⁾.

- الأعمال التجارية كالتكفل بالحاويات و كذا تسليم البضائع لمالكها .

- الأعمال المالية كمسك ميزانية النفقات و الإيرادات الخاصة بالسفينة .

5- مسؤولية المرسل إليه - مالك البضاعة :

تتجسد المهام الرئيسية لمالك البضائع أو ممثله القانوني في استلام الحاويات و البدء المباشر في عملية التفريغ من المحتوى و ذلك بعد إتمام الإجراءات الخاصة بالجمركة .

و يبقى مالك البضاعة مسؤولاً عن المخالفات الجمركية المرتبطة بالبضائع ، كما يقع على عاتق المرسل إليه إعادة الحاويات للمكان المحدد بموجب الاتفاقية ووضعتها تحت تصرف الناقل الموكل من طرف وكيل السفينة .

6- مسؤولية مقاول المناولة المينائية :

مما لاشك فيه أنه لا يسع الناقل البحري القيام بجميع أعمال الملاحة البحرية من إنزال ، شحن ، تفريغ في وقت محدد دون الاستعانة بذوي كفاءة في ميدان الملاحة البحرية و الشحن و التفريغ ناهيك عن عدم تكبدها لمصاريف باهظة من جراء ذلك .

و نجد في هذا الصدد المقاول⁽²⁾ و الذي يبقى مسؤولاً عن جميع الإخلالات التي ارتكبتها تجاه من كلفه بها سواء كان شاحن أو مرسل إليه و ذلك فقط و حصراً أثناء القيام بالمهام الموهودة إليه، كما يسأل عن كل هلاك مس البضائع تجاه طالب الخدمة ، بغض النظر عن كونه ناقل أو شاحن....كما يبقى مسؤولاً عن التأخر في تنفيذ التزاماته من شحن و تفريغ للحاويات ، إلا متى أثبت أن التأخر راجع لسبب أجنبي لا يد له فيها⁽³⁾ .

7- مقاول التشوين :

حددت المادة 920 من القانون البحري التزامات مقاول التشوين و بالتالي يفهم من خلال نص

1- كمال حمدي اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، الإسكندرية ، 2001 ، الصفحة 40.

2 - نصت عليه المادة 912 من القانون البحري الجزائري .

3- مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الإسكندرية ، 1991 الصفحة 249 .

المادة أن مسؤولية المشون تقوم تجاه طالب الخدمة ، مع عدم مسؤوليته عن الأضرار و الخسائر التي تطال البضائع قبل شروعه في تنفيذ التزامه أو بعد تنفيذه .

الخاتمة :

إن ما نخلص إليه كنتيجة هو أن عقد النقل البحري عن طريق الحاويات هو عقد ذو ذاتية و خصوصية تميزه عن باقي العقود المألوفة في ظل القواعد العامة ، هذه الخصوصية التي أضفت على أحكام المسؤولية ذاتية جعلتها هي الأخرى متميزة عن نظيرتها في ظل القواعد العامة .

غير أنه و في ظل غياب نصوص قانونية دقيقة تحدد مسؤولية كل متدخل في عملية النقل البحري للبضائع بواسطة الحاويات لاسيما مع تعددهم ، و كذا احتكار الدولة ممثلة بمؤسسة الميناء لعمليات التفريغ و الشحن و التخزين مما يؤدي لدفع مسؤولية الناقل بمجرد وضع البضائع على رصيف الميناء ، لاسيما مع احتشام الجزائر من فكرة الانضمام إلى اتفاقية هومبورغ لسنة 1978 و المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل ، و في ذات السياق جدير بنا التنويه لعدم وجود نصوص دقيقة تحدد بوضوح العقوبات الموقعة في حالة استعمال الحاويات لغرض الغش.

أما عمليا فنخلص لعدم وجود متابعة فعلية للحاويات البحرية مما يؤدي إلى اختناق الموانئ بالحاويات بعيدا عن أي نمط من أنماط التنظيم مع انعدام الوسائل المساعدة على مراقبة الحاويات و الاكتفاء باستعمال جهاز سكانير قديم الصنع و الخاصيات ، كما نلمس في هذا الصدد جهل المتعامل الاقتصادي لحقوقه و كذا التسهيلات الممنوحة له في إطار استعمال الحاويات لنقل البضائع.

و انطلاقا من كل ما سلف نخلص إلى أنه آن الأوان لعصرنة النصوص القانونية لتأطير استعمال الحاويات و بسط مراقبة تقنية من خلال تبني كل إفرازات العولمة في جانبها المعلوماتي المتقدم لمراقبة كل دخول أو خروج للحاويات ، مع السعي لتنمية الموانئ الجزائرية.

كما آن الأوان لتبني إجراءات سلسلة و غير معقدة قوامها إقامة التوازن بين الالتزامات و التسهيلات ، مع ضرورة تكييف النصوص القانونية المنظمة لعملية النقل البحري عن طريق الحاويات مع التحديد الدقيق لكل طرف متدخل في العملية مع ضرورة اعتماد نظام متطور، وذلك للعمل بتقنية

الرواق **ANALYSE DES RISQUE ET CIBLAGE** للتحليل الأخطار

الأخضر و تطبيق الرقابة اللاحقة و لاسيما في ظل مشروع انضمام الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة .

الهوامش :

القوانين و المراسيم :

- الأمر رقم 76 - 80 ، المؤرخ في 10 أبريل 1977 ، المتضمن القانون البحري ، الجريدة .، العدد 29 و المعدل بموجب القانون 05-98 ، المؤرخ في 27 يونيو 1998 ، جريدة رسمية عدد. 47.

- المذكرة رقم 177/ م و ج / م ف 3/ ت المؤرخة في 1978/03/22 المتعلقة بنقل البضائع بالحاويات .

- المذكرة رقم 21 / م ع ج / الديوان / 120 المؤرخة في 1995/02/15 ، المتعلقة بنظام القبول المؤقت للحاويات و الاستفادة من إجراء الحساب المفتوح .

- التعليم رقم 21 / م ع ج / الديوان / 120 ، المؤرخة في 1995/07/17 ، و المتعلقة بالقبول المؤقت للحاويات و الاستفادة من إجراء الحساب المفتوح .

- المرسوم رقم 03/98 المؤرخ في 1998/01/12 ، المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول. المراجع :

- 1- أحمد غنيم ، إشكالية نظافة سند الشحن البحري مع منهج مقترح للحل ، الطبعة الثامنة ، الإسكندرية .
- 2- إبراهيم مكي ، الوسيط في القانون البحري الكويتي ، الجزء الأول، دار القبس، الكويت، 1995.
- 3 - لطيف جبركوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، دار الثقافة ، الأردن ، 2001 .
- 4- محمد فريد العربي - محمد السيد الفقي، قانون النقل، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، 2011.
- 5- سمير جميل ، حسين الفنلاوي ، العقود التجارية الجزائرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، 2001 .
- 6- هاني محمد دويدار، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1996.
- 7 - علي البارودي - هاني محمد دويدار ، القانون البحري ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، بدون سنة نشر .
- 8 - مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث الإسكندرية ، 1991 .
- 9- كمال حمدي اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع ، الإسكندرية ، 2001 .

مواقع الانترنت :

www.douane.gov.dz

- جريدة الخبر ، الصادرة في 18 مارس 2013 ، العدد 7735.

