

دور مقاول التشوين في الميناء

حوباد حياة⁽¹⁾

مقدمة:

تخضع البضاعة عند شحنها أو تفريغها إلى مجموعة من العمليات التي يتولى القيام بها مجموعة من المتدخلين و لعل أهمها هي عمليات المناولة و إلى جانبها عمليات التشوين، و لقد جاءت هذه التفرقة بعد تدخل المشرع بموجب القانون 05-98 المعدل و المتمم للأمر 80-76 المتضمن القانون البحري الجزائري ، و ذلك بأن ألغى جميع الأحكام التي كانت تندرج تحت عنوان الشحن و التفريغ في الموانئ و ذلك من المادة 873 إلى المادة 887 .

إن العمليات القانونية أو التشوين نظم المشرع أحكامها من نص المادة 920 إلى المادة 926 من القانون البحري إذ هذه النصوص في ظاهرها تبدو واضحة و سهلة التطبيق ، غير أنه إذا ما قمنا بالتعمق في دراستها نجدتها تطرح مجموعة من الإشكاليات كالتداخل بين مهام المناول و المشون، صعوبة تحديد بداية هذه العمليات و نهايتها لكن الإشكال الجوهرى هو صعوبة تحديد طبيعة التزام المشون و ما سوف يترتب عنه من آثار سواء من حيث المسؤولية أو من حيث طبيعة الخطأ المرتكب ، خاصة و أن احتكار النشاطات التجارية مازال موجودا من الناحية العملية من طرف المؤسسة المينائية بالرغم من رفعه من الناحية التشريعية.

و عليه لتحديد دور مقاول التشوين في الميناء لابد من تحديد الالتزامات التي تقع على عاتقه، و ماهي طبيعتها وكذلك المسؤولية التي سوف تترتب في حالة الاختلال بها.

لكن قبل التعرف على دور مقاول التشوين لابد من تعريف عقد التشوين ، اذ عرفه المشرع من خلال تعداده للعمليات التي يتضمنها و ذلك في نص المادة 920 من ق.ب.ج⁽²⁾، و إذا كان موقف المشرع الجزائري واضحا فيما يخص التفرقة بين العمليات المادية و العمليات القانونية فان الأمر يختلف بالنسبة لباقي التشريعات و التي تعتبر أن الأصل هو العمليات المادية أي الشحن و التفريغ، أما العمليات القانونية ماهي إلا عمليات تبعية، ولقد عرفه -أي عقد التشوين-روني روديير على أن عمليات تأمين استلام البضائع و التعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة هي عمليات قانونية في حين أن حراسة البضائع إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه هي عمليات مادية ولها صبغة قانونية في نفس الوقت⁽³⁾.

1 أستاذة مساعدة - أ - كلية الحقوق جامعة وهران 2 محمد بن أحمد.

2 - تنص المادة 920 من ق.ب.ج ع على مايلي: «يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام و التأشير و التعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة و حراستها، إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه».

3 -René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 12 eme édition, Dalloz, 1997, p.207.

المبحث الأول: التزامات مقاول التشوين

تنص المادة 920 من ق.ب.ج على مجموعة من العمليات القانونية و التي على أساسها يتم تحديد التزامات مقاول التشوين، غير أنه إذا ما قمنا بالتمييز بين هذه العمليات، هناك عمليات يقوم بها بصفته و كيلا عن المرسل إليه، وعمليات أخرى يقوم بها باعتباره مودع عنده.⁽¹⁾

المطلب الأول: التزامات المشون كوكيل

إذا كان المشون يقوم بعمليات تأمين الاستلام و التأشير و التعرف على البضائع و تسليمها إلى المرسل إليه، فهنا يكيف عقد التشوين على أنه عقد وكالة لأن المشون يحل محل صاحب البضاعة، و بالتالي تقع عليه مجموعة من الالتزامات، حيث عليه التأكد من أن مواصفات البضاعة مطابقة لسند الشحن و ذلك بالتحقق من العلامات الموضوعة على الطرود أو الرزم أو الحاويات، وعددها ووزنها و التأكد كذلك من عملية التغليف.⁽²⁾

و عليه يلتزم المشون باستلام البضاعة لصالح من طلب خدماته و ذلك إما بأخذها من الناقل نيابة عنه أو عن المرسل إليه ووضعه على السطوح الترابية أو في المخازن، كما يكون المشون ملزما بالتحقق من البضاعة و فحصها، إذ تتم هذه العملية على الرصيف أو في مخازن الجمارك أو في المخازن العمومية.

و عليه إذا اكتشف المشون أن هناك تلف أو ضرر لحق البضاعة، هنا يقع عليه التزام أساسي و الممثل في تحرير تحفظات و هو ما نصت عليه المادة 923 من ق.ب.ج بأن يتخذ مقاول التشوين جميع النقائص التي تمت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة و إلا يتحمل هو المسؤولية.⁽³⁾

و بالتالي يكون المشون ملزم بإخطار الناقل أو ممثله بهذه النقائص غير أن المشرع استعمل مصطلح التبليغ وليس الإخطار و في هذه الحالة نطبق الأحكام المنصوص عليها في المادة 790 من ق.ب.ج التي تنص على مايلي: «إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس

و إذا لم تكن الخسائر و الأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا استلام البضائع».⁽⁴⁾

و عليه إذا كانت الأضرار ظاهرة يوجه المشون إلى الناقل أو وكيله في ميناء التفريغ إخطارا مكتوبا دقيقا و كاملا

و ذلك قبل أو وقت التسليم أو خلال مهلة ثلاثة أيام تسري ابتداء من تاريخ التسليم إذا كانت الأضرار

- 1 - محمد بن عمار، المناولة المينائية و التشوين طبقا للأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، مجلة المحاكم المغربية، العدد 84، ص 04.
- 2 - مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية و مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2001-2002، ص 48.
- 3 - صرناق عبد الحميد، عقد شحن و تفريغ البضائع في الميناء، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2002-2003، ص 113.
- 4 - حوباد حياة، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2010-2011، ص 141.

خفية و هي نفس المدة التي نصت عليها المادة 3 فقرة 6 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924، و هذا على خلاف اتفاقية هومبورغ التي جعلت ميعاد إبداء التحفظات في أجل لا يتجاوز يومي العمل التاليين ليوم تسليم البضاعة، و إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر جاز تقديم الإخطار خلال الخمسة عشرة يوما التالية لتسليم البضاعة، غير أن ما يلاحظ هنا أن المدة التي حددتها اتفاقية هومبورغ فيما يخص الضرر غير الظاهر طويلة نوعا ما و لهذا جاءت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد روتردام معدلة لمدة الإخطار بسبعة أيام.

و بعد الانتهاء من تحديد التزامات المشون كوكيل سوف ندرس في المطلب الموالي التزاماته كمودع عنده.

المطلب الثاني: التزامات المشون كمودع عنده

إلى جانب الالتزامات التي يتحملها المشون كوكيل هناك التزام آخر يقع على عاتقه باعتباره حارس لهذه البضاعة، و هو ما نص عليه المشرع في الفقرة 2 من المادة 923 : « و هو ملزم باتخاذ جميع التدابير المجدية للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة تحت عهدهته».

و بمأن المشون ملزم بالحفاظ على البضاعة فهو يقوم بهذا العمل كمودع عنده مادام أن نص المادة 590 من القانون المدني الجزائري تجعل من التزامات المودع لديه الحفاظ على الشيء المودع.

وعليه يلتزم المشون بإعداد المخازن و التحقق من صلاحيتها و اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع حصول أضرار بالبضاعة وتأمين سلامتها، و ذلك باتخاذ لعدة احتياطات تم تفصيلها في المرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق باستغلال الموانئ و أمنها وهي كالآتي :

- الأخذ بعين الاعتبار عند إيداع البضائع في مساحات التخزين طبيعتها و طريقة توضيبيها بأن تكون البضاعة من نفس الشكل حتى يمكن رصها بشكل جيد، و أن تكون من نفس النوع و من نفس التغليف حتى تتحمل البضاعة بعضها البعض.

- يجب رص البضائع بدقة لتفادي أي ازدحام للمساحات و ألا يترك بين حملة البضائع المودعة إلا المساحة الضرورية للوصول إليها طبقا لمقاييس الأمن المفروضة.

أما عن مدة حراسة المشون للبضاعة يتم الاتفاق عليها في العقد دون أن تتعدى المدة المحددة قانونا، و قد يكون التسليم تحت الروافع و بالتالي لا تحتاج البضاعة إلى حراستها فهي تسلم مباشرة من على متن السفينة إلى المرسل إليه الذي يضعها على الشاحنات و ينقلها مباشرة إلى مخازنه الخاصة.⁽¹⁾

المبحث الثاني : مسؤولية مقال التشوين

من خلال هذا المبحث سنعالج فقط الأساس القانوني لمسؤولية مقال التشوين، و مدى استفادته من مبدأ تحديد المسؤولية و حالات الإعفاء المقررة .

1 - عبد الحميد مرسي عنبر، أنظمة التفريغ في الميناء عمليا و قانونيا، مؤسسة شباب الجامعة، 1997، ص36.

المطلب الأول: أساس مسؤولية مقاول التشوين

إذا كان التزام مقاول المناولة التزاما ببذل عناية فإن الأمر يختلف بالنسبة لمقاول التشوين و هذا بالنظر إلى طبيعة الالتزامات الملقاة على عاتقه، فإذا كان يقوم بهذه الالتزامات بصفته وكبلا هنا يقع عليه التزام أثقل و هو الالتزام بتحقيق نتيجة⁽¹⁾، و هو ما يؤكد نص المادة 923 من ق.ب.ج. فقرة 1 .

حيث أن مقاول التشوين ملزم بتقديم التحفظات في حالة وجود خسائر بالبضاعة، و عليه في حالة عدم اتخاذه لهذه التحفظات يكون من المفترض أنه تسلم البضاعة بحالة مطابقة لما هو مذكور في سند الشحن، و عليه يكون مسئول على أساس الخطأ المفترض ، و بالتالي المرسل إليه يثبت فقط الضرر دون الخطأ.

لكن من جهة أخرى تنص المادة 922 من ق.ب.ج. على أن تتم عمليات التشوين بالكفاءة و التأهيل المطلوبين،

و تضيف الفقرة الثانية من المادة 923 من ق.ب.ج. على أنه ملزم باتخاذ جميع التدابير للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة في عهده.

من خلال المادتين و بمفهوم المخالفة يمكننا القول أن التزام مقاول التشوين المتعلق بحراسة البضائع أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة في عهده هو التزام ببذل عناية بصفته كمودع عه⁽²⁾ و على المرسل إليه في هذه الحالة إثبات خطأ مقاول التشوين.

ما يلاحظ على هذه النصوص أن التزام مقاول التشوين ببذل عناية يكون في حالة القيام بأعمال الوديعة أما الالتزام بتحقيق نتيجة يكون في حالة القيام بأعمال الوكالة.

غير أنه بالرجوع لنص المادة 924 من ق.ب.ج. نجدها تنص على أن: «و في حالة ارتكاب خطأ ثابت يكون مقاول التشوين مسئولا تجاه من طلب خدماته».

ما يستخلص من نص المادة أن مسؤولية مقاول التشوين قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات و الخطأ المفترض.

المطلب الثاني: مدى استفادة مقاول التشوين من مبدأ تحديد المسؤولية و حالات الإعفاء منها

إذا كان المشرع الفرنسي قد اتخذ موقفا صريحا فيما يخص مدى استفادة مقاول الشحن و التفريغ من مبدأ تحديد المسؤولية و حالات الإعفاء منها فإن الأمر يختلف بالنسبة للمشرع الجزائري.

إذ تنص المادة 925 من ق.ب.ج. على مايلي: «لا يمكن أن تتجاوز مسؤولية المقاول التعاقدية قيمة الضرر الذي ألحق فعلا بطالب الخدمات و لا يمكن في جميع الحالات أن تعزى إليه هذه المسؤولية إذا

1 -Boukhatmi Fatima, le régime juridique de la responsabilité de la manutention et de l'aconage dans le Cma, Le Phare N°31, novembre 2001, p 10.

2 - Haddoum Kamel, la prise en charge des activités commerciales portuaires en Algérie : un problème récurrent ! l'exemple de la manutention et de l'aconage, 2008,p74.

بقيت البضائع مدة تتعدى الآجال المسموحة، إلا في حالة وجود تنصيصات مخالفة»، كما تنص المادة 814 على أنه: «إذا أقيمت الدعوى المذكورة في المادة السابقة على أحد مندوبي الناقل، جاز لهذا المندوب التمسك بالتحديدات و الإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها بالاستناد لأحكام هذا الفصل».

إن أهم ما يمكن استخلاصه من نص المادتين أنه مبدئيا، وعلى خلاف مقال المناولة الذي يمكنه الاستفادة من مبدأ تحديد المسؤولية و حالات الإعفاء منها وذلك طبقا لنص المادة 916 من ق.ب.ج، فإن الأمر يختلف بالنسبة لمقاول التشوين أين تنص المادة 925 من ق.ب.ج صراحة على أنه يمكن لقيمة التعويض أن تكون مساوية لقيمة الضرر اللاحق بالبضاعة لكن دون أن تتعدى هذا الحد، و هو ما نجده يتعارض مع نص المادة 814 من ق.ب.ج والتي تنص على جواز الاستفادة مندوبي الناقل من التمسك بالتحديدات و الإعفاءات من المسؤولية التي يمكن للناقل أن يتمسك بها، غير أن الإشكال الذي يطرح هنا هو هل ينطبق مصطلح مندوب على مقال التشوين.

يقصد بمندوبي الناقل تابعيه، مما يعد تطبيقا محضا للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير و بالتحديد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه و هذا طبقا لنص المادة 136 من القانون المدني الجزائري⁽¹⁾، إذ هذه الأخيرة بعد تعديلها أصبح يكفي أن يكون التابع يعمل لحساب المتبوع و لو لم يكن المتبوع حرا في اختيار تابعه مما يجعل من مصطلح مندوب ينطبق على مقال التشوين و بالتالي يستفيد من حالات الإعفاء من المسؤولية التي تتلاءم مع طبيعة مهامه.

وعليه طبقا لنص المادة 925 فإن المشون يحرم من مبدأ تحديد المسؤولية بالرغم من أن نص المادة 814 من ق.ب.ج يقضي بخلاف ذلك و عن موقف المحكمة العليا من هذا التعارض بين النصين هو غير واضح وذلك لسبب بسيط هو قيام المؤسسة المينائية بجميع هذه المهام و في حالة وجود ضرر يرجع المرسل إليه على الناقل و هذا الأخير يرجع على المؤسسة المينائية في حدود ما دفعه للمرسل إليه.

غير أنه إذا أراد المشون التخلص من المسؤولية عليه أن يثبت أن البضائع التي في عهده تعدت الآجال المسموحة و المحددة بموجب الأمر 40/75 المتضمن أجل بقاء البضائع في الموانئ، و عليه حتى و لو تم الاتفاق في العقد على مدة معينة فيجب ألا تتجاوز الآجال المحددة قانونا و ذلك بحسب نوع البضاعة، غير أن المشرع يضيف عبارة «...إلا في حالة وجود تنصيصات مخالفة».

كما يمكنه أن ينفي مسؤوليته بنفي علاقة السببية بين الخطأ المفترض و الضرر بإثبات بموجب خبرة حضورية أن الخسائر أو الأضرار أو النقص اللاحق بالبضاعة وقع قبل و/ أو بعد العمليات التي تكفل بها و هذا طبقا لنص المادة 924 فقرة 2 من ق.ب.ج.

1 -تنص المادة 136 من ق.م.ج على مايلي: «يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةها»

الخاتمة:

إن أهم ما يمكن استخلاصه من هذه الدراسة أن المشرع بتعديله للقانون البحري في سنة 1998 كان له مجموعة من الأهداف و لعل أهمها هو تحرير النشاطات التجارية على مستوى الموانئ مما دفعه إلى إلغاء الأحكام السابقة المتعلقة بعمليات الشحن و التفريغ ووضع نظام قانوني خاص و ذلك بالفصل بن العمليات المادية و العمليات القانونية تحت تسمية عقد المناولة المينائية و عقد التشوين.

غير أن ما يؤخذ على هذا التعديل هو وجود خلط بين مهام كل من مقال المناولة و مقال التشوين مما ينعكس على مسؤولية كل منهما،بالإضافة إلى وجود نوع من التعارض بين النصوص القانونية كما تم توضيحه أعلاه ولهذا لا بد من إعادة النظر في هذه الأحكام ومحاولة التوحيد بين النظامين القانونيين حتى يكون هناك تجسيد حقيقي لمبدأ وحدة عقد النقل البحري.

قائمة المصادر:

- محمد بن عمار، المناولة المينائية و التشوين طبقا للأحكام الجديدة للقانون البحري الجزائري، مجلة المحاكم المغربية، العدد 84.
- عبد الحميد مرسي عنبر، أنظمة التفريغ في الميناء عمليا و قانونيا، مؤسسة شباب الجامعة، 1997.
- مروك جميلة، الاستغلال المينائي في الموانئ البحرية الجزائرية و مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، مذكرة ماجستير جامعة الجزائر ، 2001-2002.
- صرصاد عبد الحميد، عقد شحن و تفريغ البضائع في الميناء، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 2002-2003.
- حوباد حياة، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2010-2011.
- الأمر رقم 58-75 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري معدل ومتمم.
- الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1369 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 05/25/1998.
- Boukhatmi Fatima, le régime juridique de la responsabilité de la manutention et de l'acconage dans le Cma, le Phare N°31, novembre 2001.
- Haddoum Kamel, la prise en charge des activites commerciales portuaires en algerie : un probleme recurrent ! l'exemple de la manutention et de l'acconage, 2008.