

الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع

ملخص:

عقد الشحن و التفريغ هو عقد ناتج عن تنفيذ عقد النقل البحري فمن خلال هذا الأخير تمر البضائع بعدة مراحل تبدأ بتلقي الناقل البضاعة لشحنها على متن السفينة ، و تنتهي بتفريغ البضاعة و تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني .

تتم عملية الشحن و التفريغ بواسطة مقاولين مختصين في هذا المجال يمتلكون عمال و عتاد خاص بهم ، حيث يتم اختيارهم من قبل الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه للقيام بهذه العمليات ، و عليه فإن مقاول الشحن و التفريغ يقوم بمجموعة أعمال منها المادي و منها القانوني و محل الدراسة الأعمال المادية و يطلق عليها اسم المناولة المينائية ، إذ تتم هذه الأخيرة بموجب عقد يفرضي إلى دفع مقابل ، و تشمل هذه المناولة عمليات شحن البضائع و رصّها و فكّها و إنزالها و عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية و المخازن، حيث يسبق تنفيذ هذه الإلتزامات المادية مجموعة من الإجراءات الإدارية و ملئ الاستمارات .

الكلمات المفتاحية: شحن البضائع، الرص، التستيف، الرمي، الفك، التفريغ، الإلتزامات المادية.

مريم كريد

كلية الحقوق

جامعة الإخوة منتوري

قسنطينة I (الجزائر)

مقدمة:

بداية لا يبرم عقد الشحن و التفريغ إلا إذا كان هناك عقد نقل بحري، فمن خلال تنفيذ هذا الأخير تمر البضائع بعدة مراحل ، حيث يتلقى الناقل البضاعة من الشاحن فتشحن على متن السفينة في ميناء الشحن و تنقل إلى ميناء الوصول (ميناء التفريغ) حيث يتم تفريغها و تسليمها إلى المرسل إليه .

Abstract:

The cargo handling contract is contract resulting from the execution of the maritime transport, bay performing this Contract, goods go through different stages starting with the reception of goods by the carrier on board of the ship, till unloading goods and releasing them to the consignee or his legal representative.

The operations of harbor handling are carried by specialized contractors having their own cargo handlers and their own handling equipments. The contractor is chosen by the carrier or the shipper or the consignee to carry out these operations carried out by the stevedoring company.

The handling covers taking goods on board; stowing, undocking, disassembling, storing or removing cargo from the warehouses and storage areas, the operations of harbor handling represent the material actions and they are realized by virtue of a contract which stipulate a payment, these operations is preceded by the completion of some administrative procedures and filling of forms.

و مع تنوع البضاعة و ازدياد حمولة السفن و تضاعف وزنها و تطّلع أطراف عقد النقل البحري إلى سرعة تنفيذه أصبح من الصّعب على الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه مباشرة عمليات الشحن و التفريغ بواسطة عمّالهم و معدّاتهم الخاصة و التي عادة ما تكون غير كافية و غير متخصصة .
 و منه بات اللجوء إلى مقاولين متخصصين في هذا المجال أمرا ضروريا، فظهر ما يعرف بمقاول الشحن و التفريغ⁽¹⁾، و هو يقوم نيابة عن الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات الشحن و التفريغ بمعدّاته و عمّاله الخاصين المملوكين له أو المؤجرين من إدارة الميناء⁽²⁾.
 فمن الصعب أن يوفّر الناقل تلك الإمكانيات المادية و البشرية في كل ميناء تنطلق منه السفينة أو تصل إليه، حيث تكلف عملية شحن البضاعة و تفريغها نفقات باهظة بالإضافة إلأنّ بقاء السفن مدة طويلة في موانئ الشحن و التفريغ يكبل الناقل خسارة جسيمة و نفقات و تكاليف باهظة جراء الانتظار لإتمام عمليات الشحن و التفريغ .
 و منه يمكن تعريف العقد الذي يربط المقاول مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد الشحن و التفريغ، فيمقتضى هذا الأخير يعهد أحد الأطراف السابقين للمقاول المتخصّص بالقيام بعمليات شحن و تفريغ البضاعة.
 هذا التعريف يتناول العمليات المادية فقط التي يقوم بها المقاول، و هذا لا ينفي أنّه يمكن له القيام بالعمليات القانونية كذلك و المتمثلة في النيابة عن الناقل في استلام البضاعة، الوكالة الوديعة ... الخ.
 و قد سمّى المشرع الجزائري في القانون البحري رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 العمليات المادية التي يقوم بها مقاول الشحن و التفريغ " بالمناولة المينائية"⁽³⁾.
 و هي تشمل عمليات شحن البضائع و رصّها و فكّها و إنزالها و عملي وضع البضائع على السطوح الترابية و أخذها ، و هذا ما نصت عليه المادة⁽⁴⁾ 912 من القانون البحري الجزائري .
 أمّا العمليات القانونية فأهمها : الوكالة الوديعة و عبر عنها المشرع الجزائري ب: **التشوين**⁽⁵⁾ حيث يشمل كل العمليات الموجهة لتأمين الاستلام و التأشير و التعرف في اليباسة على البضائع المشحونة أو المفرغة و حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه المادة (920) و تتم هذه العمليات المادية بموجب عقد يبرم بالتفاوض الحر و يفضي إلى دفع مقابل حسب نص المادة 913 ق ب ج⁽⁶⁾.
 و منه فإنّ تدخل مقاول الشحن و التفريغ لتنفيذ مجموع هذه العمليات إنما يكون نفاذا لعقد يرتبط به مع أحد أطراف عقد النقل البحري وفقا لنصوص القانون أو لشروط سند الشحن بأدائها.
 و في حقيقة الأمر فإنّ العمليتان متكاملتان فالعمليات المادية تهدف إلى التّكفل بالبضاعة ماديا فهي لا تقوم فقط على الشحن و التفريغ و إنّما تتوسع لتشمل التّكفل بالبضاعة على الأرصفة أو بجانب السفينة و على السطوح الترابية و المغازات إمّا لانتظار شحنها أو تفريغها .
 أمّا العمليات القانونية فهي موجهة لتأمين الاستلام و التأشير و التعرف على البضائع المشحونة أو المفرغة في اليباسة و حراستها فهنا التّكفل قانونيا إلى غاية شحنها أو تسليمها للمرسل .
 و سنتناول في هذه المقالة العمليات المادية فقط التي يلتزم بها مقاول الشحن و التفريغ و ذلك حسب التقسيم التالي:

المبحث الأول: الالتزام بعملية شحن البضائع.

المطلب الأول: عملية الشحن.

المطلب الثاني : إجراءات الشحن و الوسائل المستعملة فيه .

المبحث الثاني : الالتزام بعملية الرّص و التّستيف.

المطلب الأول : عملية الرّص و التّستيف.

المطلب الثاني : الرّص أو الرمي على سطح السفينة.

المبحث الثالث : الالتزام بعملية فكّ و تفريغ البضائع.

المطلب الأول : عملية الفكّ و التفريغ .

المطلب الثاني : إجراءات التفريغ و الوسائل المستعملة فيه .

المبحث الأول : الالتزام بشحن البضاعة.

Le Chargement oul' embarquement / loading

و سنتناول في هذا المبحث كل من عملية الشحن و أهم مراحلها في (المطلب الأول) و الإجراءات و الوسائل المستعملة في تنفيذ هذه العملية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: عملية الشحن.

الشحن هو عملية مادية تعني وضع البضاعة على ظهر السفينة بعد تسلمها من الناقل أو ممثله القانوني (مقاول الشحن و التفريغ) من أجل التّكفل بها و نقلها بعناية تامة.(7) Lamiseencharge و كما سبق ذكره فإنّه مع ازدياد حمولة السفن و تضاعف وزنها ،أصبحت عملية الشحن البحري تتميز بضخامة حجم و سائط النقل المستخدمة من بواخر و سفن و هذا ما يعكس الإمكانيات الضخمة في تحميل مختلف الأوزان و الأحجام كما أنّ تطور صناعة السفن و المنشآت المينائية أدت إلى ظهور صور مختلفة لعمليات الشحن حسب حجم و نوع البضاعة(8).

و أدى ذلك كذلك إلى ظهور شركات دولية خاصة بعتاد متطور و عملاق لشحن و تفريغ البضائع تعمل بقدرة و كفاءة عاليتين ، حيث كانت سابقا عمليات الشحن و التفريغ تتطلب وقتا و جهدا طويلا يؤدي إلى بقاء السفن مدة طويلة في الموانئ حيث يتكبل أصحابها نفقات باهظة و خسائر جسيمة(9)، أما حاليا فأصبح الأمر العكس تماما مع وجود هذا النوع من الشركات فبواسطة القدرة و الكفاءة العالين للجانب البشري و المادي أصبحت عمليتي الشحن و التفريغ تتم في وقت أقصر، مما أدى إلى نقص ظاهرة بقاء السفن راسية في الموانئ .

وتمر عملية الشحن عبر عدة مراحل و هي :

- 1- مرحلة تحضير البضاعة.
- 2- مرحلة نقل البضاعة من المستودعات إلى ميناء الشحن .
- 3- مرحلة إتمام المعاملات القانونية و الجمركية.
- 4- مرحلة تحميل الشحنة على ظهر المركب .

و عليه فإنّ البضاعة تحضّر ثم يتم نقلها و تجميعها في مستودعات و تغلف و تنقل لميناء الشحن ، و المعمول به حاليا هو نظام الحاويات حيث تجمع البضائع في حاويات حماية لها من التآلف و الهلاك و الإنزلاق(10) ، فهذا النظام هو مصدر حماية و أمان للمصدّر رغم أنّه أكثر تكلفة و أكثر سرعة . بالرغم من أنّ القانون البحري الجزائري لم يتعرض لهذا النظام رغم أهميته غير أنّ الموانئ الجزائرية كلها تعمل بنظام الحاويات لذا من الضروري التطرق بالتنظيم القانوني لهذا النظام . بعد ذلك تأتي مرحلة التخليص الجمركي في ميناء الشحن و هذا حسب نوع البضاعة و ما تتطلبه سلطات الجمارك من مراقبة حيث يقدم الشاحن قبل شحن البضاعة:

- 1- بيان الشحن مستوفي للشروط القانونية التي يتطلبها القانون البحري الجزائري(11).
- 2- إذن بالشحن permis déchargement لوضع البضاعة على ظهر السفينة .
- 3- إيصال مؤقت بالبضاعة المشحونة ، و تجمع هذه الأوراق في دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح.(12) bill of loading / billet de bord ، حيث يستبدل سند الشحن بالإيصال المؤقت(انظر المطلب الثاني أكثر تفصيلا للإجراءات).

و في الأخير تأتي مرحلة شحن البضاعة من الرّصيف إلى ظهر السفينة بواسطة معدات خاصة حسب نوع البضاعة و طريقة تغليفها و حساسيتها(13) يقوم بها مقاول الشحن و التفريغ بواسطة عماله و معداته.

المطلب الثاني : إجراءات الشحن و الوسائل المستعملة فيه

لا بد أنّ تمر عملية شحن البضائع بمجموعة إجراءات هامة يتم من خلالها ملئ مجموعة من الاستمارات قبل شحن البضاعة و هي :

- تحرير الشاحن طلب بالشحن من خلال استمارة تقدم من طرف شركة الملاحة déclaration d'embarquement(14) يبين فيها نوع و طبيعة و كمية و وزن البضاعة ، عدد الطرود .. الخ .

- يحرر إذن بالشحن permis de chargement لوضع البضاعة على ظهر السفينة .
 - بعد أن يتسلم الناقل أو وكيله البضاعة يسلم الشاحن إيصال مؤقت بما تم شحنه . reçu provision .
 - توضع هذه الأوراق الثلاثة في دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح bill of loading / billet de bord (سند الشحن ، أو وثيقة الشحن) (15).

- كما يملأ الشاحن استمارات أخرى تسلم من قبل المؤسسة المينائية la mise a quai بموجبها يتحصل على إذن من قبل هذه الأخيرة لإدخال البضاعة .

و بعدها تأتي كما ذكر سابقا مرحلة التخليص الجمركي و هذا حسب نوع البضاعة و ما تتطلبه سلطات الجمارك من مراقبة ، فتقدم موافقتها على الشحن بعد التأكيد من تطابق البيانات الواردة في طلب الشحن ، وتُدفع مصاريف الشحن عن طريق شيكات إذا كان لديه حساب لدى مؤسسة الميناء أو الدفع نقدا في حالة عدم وجود حساب ، بعدها يحجز مكان للبضاعة على الرصيف أو المخازن (16).
 وتملاً بعدها استمارات أخرى état d'embarquement تدون فيها رقم طلب الشحن ، اسم الشاحن ، تاريخ الموافقة ، طبيعة البضاعة ، الوزن ، عد الطرود ، توقع من طرف العون ممثل المؤسسة المينائية و ممثل السفينة و الضابط الثاني لها .

- بعد الانتهاء من الإجراءات الإدارية تأتي عملية شحن البضاعة على ظهر السفينة من الرصيف إلى سطح السفينة (17)، يقوم بها أشخاص متخصصون تابعون لمقاول الشحن و التفريغ الذي يكلفه الناقل و يسمون ب stevedores أو les acconiers (18).

يحضر الشحن الشاحن أو ممثل عنه، المراجع le pointeur المقاول، الناقل و مراجعه حيث يوجد مراجع على الرصيف يعمل لحساب المقاول و الآخر يعمل لحساب الناقل على السطح و تتم عملية الشحن في الميناء وفي الوقت المتفق عليهما (19).

و تشير إلى أن الوضع الغالب في عملية الشحن هو أن يقوم الناقل بإرساء السفينة للقيام بهذه العملية بمحاذاة الرصيف المتفق عليه إذا كان للسفينة مرسى معتاد و في حالة عدم الاتفاق على ذلك يتم إثبات عادات الميناء ، و هذا ما نصت عليه المادتين 772 ق ب ج ، 773 (20).

و في حالة تعذر رسو السفينة أمام الرصيف بسبب ازدحام السفن أو عدم كفاية مستوى المياه للرسو يقوم عدد من الأشخاص Les acconiers بنقل البضاعة في القوارب أو عائمات إلى مكان السفينة حيث يقوم هؤلاء بعمل مادي لحساب الناقل و هم يرتبطون معه بعقد بري و ليس بحري لأنه لا يتجاوز حدود الميناء (21).

و تتطلب عملية الشحن إعداد و تجهيز السفينة و أقسامها التي تحفظ فيها البضاعة و قد نصت المادة 770 ق ب ج (22) على هذه النقطة خاصة غرف التبريد الخاصة ، و توفير درجة الحرارة الملائمة لنوع كل شحنة قبل بدء الرحلة حيث أن العيب في آلات التبريد الذي يتم كشفه أثناء انطلاق الرحلة يكون نتيجة لعدم صلاحية الآلات، فالناقل كي لا تقع عليه مسؤولية تلف الشحنة لا بد أن يثبت أنه قد بذل جهد كفاية (23).

أما بالنسبة للوسائل المستعملة في عملية الشحن فهي متنوعة ، فقديما كانت البضائع تحمل على ظهور العمال فقد كان لليد العاملة و القوة العضلية دورا هاما ، ففي الجزائر مثلا كان شحن و تفريغ مادة الفلين تتطلب سواعد الجزائريين و مع مرور الوقت و التطور التكنولوجي ظهرت معدات و آلات أكثر حداثة و تطور و أصبحت اليد العاملة أكثر خبرة و تأهل، حيث أصبح هذا المجال الحيوي يتطلب كفاءات بشرية ذوي شهادات و خبرات و ليس مجرد عمال يعتمد على قوتهم العضلية .

هذا بالنسبة للإمكانيات البشرية و المتمثلة كما سبق ذكره في المقاولين و المتخصصين في عملية الشحن و التفريغ فهم الضامنون لعملية الشحن و التفريغ إلى جانب الجهات الإدارية التي تسهل الإجراءات الإدارية لعملية الشحن و التفريغ .

أما بالنسبة للوسائل المادية فهي تنقسم إلى نوعين: (24)

1- وسائل عمومية : الآلات و الأجهزة التابعة للمؤسسة المينائية

2- وسائل خاصة : تكون تابعة لأصحاب الشركات الخاصة

و نشير إلى أنّ أهم المعدات و الأجهزة التي تلعب دورا هاما في عملية الشحن و التفريغ هي "معدات الرّصيف" و من أهمها : الرافعات الخاصة و رافعات الرّصيف les grues و هذا لا يعني التقليل من أهمية الرافعات التابعة للسفينة ، فكلما زاد عدد الرافعات كلما كانت عملية الشحن أسرع(25) ، و كان ذلك لصالح السفن التي تقصد الميناء لشحن الصادرات و تفريغ الواردات .
و من أهم المعدات المستعملة في عملية الشحن و الموجودة على أرصفة الموانئ ماييلي :

• **معدات المناولة :**

- 1_ رافعات شوكية ذات حمولة متنوعة و أخرى مجهزة لرفع الحاويات .
- 2_ رافعة الحبوب (250 طن / سا) كما توجد تقنية الصب عن طريق خرطوم تصل من المستودعات إلى صهاريج السفينة أو بواسطة أقماع لشحن الحبوب .
- 3_ الرافعات المينائية لحمولة 64طن .
- 4_ رافعات تلسكوبية 60 . 90 . 120طن .
- 5_ الجرارات ، جارفات ، مقطورات نصفية ، مركبات شوكية.
- 6_ آلات و معدات خاصة بالضحخ و الشفط ، أنابيب les canalisations بالنسبة للسوائل المشحونة كالبنترول و أخرى خاصة بشحن الفحم و المصاعد .
- 7_ آلات خاصة بشحن الوحدات المتحركة كالسيارات و تكون عن طريق الدرجات .

• **المعدات البحرية :**

السحبّات ، قوارب القيادة (الإرشاد) قوارب الرسو و التّحميل حيث يتم شحن البضاعة بواسطة قوارب التّحميل les allégés و تنقل البضاعة من الرّصيف إلى السفينة بواسطة روافع السفينة أو الروافع القائمة في الرّصيف وترفع إلى سطح السفينة .

المبحث الثاني : الالتزام بعملية الرّص و التّستيف و التّحريم

سنتناول في هذا المبحث كل من التزام مقاول الشحن و التفريغ بكل من عملية الرّص و التّستيف للبضائع في عنابر السفينة و كيفية القيام بها كقاعدة عامة (المطلب الأول)، و سنتناول كل من عملية الرمي على سطح السفينة كاستثناء على القاعدة العامة و هي الرّص و التّستيف في عنابر السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول : عملية الرّص و التّستيف arrimage

يقصد بعملية الرّص و التّستيف توزيع البضائع و تستيفها و ترتيبها داخل عنابر السفينة بطريقة تحميها من الهلاك و التّلف أثناء الرحلة البحرية ، و يكون ذلك بفصل البضاعة عن بعضها بواسطة فواصل و تغطى بقطع خشبية أو أقمشة لحمايتها من مياه البحر و تتم عملية رص البضائع و تستيفها وفقا لمخطط معين و بطريقة فنية مدروسة و في أماكن محدودة داخل عنابر السفينة حيث تضمن للسفينة توازنها(26) أثناء الرحلة .

و قد جرى العمل أن تتم هذه العملية طبقا لما هو متفق عليه في العقد أو طبقا لعادات الميناء(27) و تعد عملية الرّص عملية فنية دقيقة تتم وفق قواعد فنية تفرضها طبيعة البضاعة ، نوعها و حجمها ، لذا فهي تتم بواسطة خبراء متخصصين يسمون بخبراء التّستيف مهمتهم معاينة البضاعة بحيث يحزرون محضر يثبت سلامة البضاعة ، و منه فإنّ عملية الرّص و التّستيف التّزام قانوني يقع على عاتق مقاول الشحن و التفريغ وفقا لكل من معاهدة بروكسل سنة 1924 و قواعد هامبورج سنة 1975 و أحكام القانون الجزائري(28).

و عليه فإنّ الرّص الرديء يؤثر على سلامة البضاعة و توازن السفينة و استقرارها لذا يراه البعض من الفقهاء(29) عبارة عن خطأ ملاحى لتعلقه بسلامة و توازن لسفينة .
في حين يرى البعض الآخر أنّ الرّص و التّستيف المعيب أو الرديء من طرف الرّبان هو خطأ تجاري لتعلقه بالمحافظة على البضاعة و حمايتها و هو الرأي الغالب(30).

فهذه العملية يلتزم بها كل من الناقل و الرّبان أو الممثل عنه (مقاوم الشحن و التفريغ) بموجب عقد النقل البحري ، فالأول يلتزم بالحفاظ على سلامة البضاعة و الثاني يلتزم بالحفاظ على توازن السفينة ، و يستمر هذا الالتزام طوال امتداد الرحلة البحرية إلى غاية الوصول، فأى ضرر يصيب البضاعة بسبب الأمواج و الاهتزازات أو خطأ في الرّص يثبت بكافة الطرق على أنه أثناء التفريغ كانت البضاعة غير معيبة ، و عليه فإنّ الإخلال بهذا الالتزام يرتب على عاتق الناقل مسؤولية عقابية ، و في حالة وصول البضاعة تالفة فلدفع المسؤولية يجب على هذا الأخير إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى التلف .
أما بالنسبة لنظام النقل بالحاويات فإنّ رّص و تستيف هذه الحاويات المتضمنة للبضائع تتخذ طريقة فنية دقيقة و معقدة حيث يقوم بوضع هذه الحاويات على سطح السفينة و هي غالبا ما تكون سفن عملاقة يتمّ الشحن على متن هذه الأخيرة بطرق و تقنيات تكنولوجية إلكترونية عالية
فهنا الرّص و التّستيف يتطلب الدقة للحفاظ على توازن هذه السفن العملاقة ، فالشحن و التفريغ يكونا بناء على خطط دقيقة و محكمة و يراعى فيها حجم السفن و عدة اعتبارات أخرى.
و منه فإنّ عملية الرّص سواء في عنابر السفينة أو الحاويات هي من مهام الناقل أو وكيله مقاوم الشحن و التفريغ و لا علاقة للشاحن بذلك فهما المسؤولان على عملية الرّص و التّستيف(31).

المطلب الثاني : الرّص أو الرّمي على سطح السفينة :

Le chargement sur le pont du navire

القاعدة العامة كما سبق ذكره أنّ الرّص و التّستيف يتمّ بوضع البضاعة داخل عنابر السفينة .
و منه فالرّص أو الرّمي على سطح السفينة غير جائز و هذا ما تؤكده المادة 774 من القانون البحري الجزائري(32) و كذلك معاهدة بروكسل و معظم القوانين المقارنة .
فحسب هذه القوانين لا يجوز رص البضائع على سطح السفينة لأنّ هذا الأخير ليس معد لذلك و إنّما ترص هذه البضائع في عنابر السفينة و ذلك تجنباً للمخاطر المحدقة بها أثناء الرحلة مثل الاهتزازات و السقوط في البحر ، و إصاباتهما بالبلل بالإضافة إلى التأثير على توازن السفينة(33).

غير أنّه يرد على هذه القاعدة أو الأصل استثناءان :

أ - لا يجوز التّحميل و الرّص على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي تحدّ من أمن الرحلة البحرية ، و يجب أن يكون التّحميل في هذه الحالة نظاميا ، لذا فإنّ هذا الاستثناء جاء استجابة لما تفرّضه طبيعة بعض المواد الخطرة و حجمها كالخشب مثلا.....

ب - يجوز الرّص على السطح في حالة حصول الناقل أو مقاوم الشحن و التفريغ على إذن من الشاحن بموجب اتفاق بين الطرفين المادة 774 ف 2 ، فهنا المشرع لم يوضح كيفية الحصول على الإذن كتابي أم شفوي ، على عكس ما جاء في معاهدة بروكسل عام 1924 إذ أخرجت من نطاق تطبيقها البضائع التي يتمّ رصها على سطح السفينة .

حيث نصت المادة الأولى فقرة (ج) من معاهدة بروكسل .

"...المشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة و تكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة "

ج - إذا كان الرّص على سطح السفن الساحلية و ذلك لأن مثل هذه السفن لا تتعرض لأخطار أعالي البحار.

و عليه فإنّ أي عملية رص بدون اتفاق الشاحن و الناقل تعدّ إخلالا بعقد النقل لكل بضاعة تشحن على السطح خلافا للاتفاق وإذا تعرضت للهلاك ، يلتزم الناقل بالتعويض عنها دون حقه في التمسك بتحديد المسؤولية أو الإعفاء منها ، حتى ولو كان الضرر بفعل قوة قاهرة .

و يكون الرّص أحيانا بناء على طلب الشاحن طمعا في الحصول على أجور شحن منخفضة أو أن الرّص يناسب بعض الحمولات الحجمية التي لا تتناسب مع عنابر السفينة ، أو الرّص على السطح دون ذكره في سند الشحن ، تهربا من دفع أقساط التأمين المرتفعة على الأقساط المعتادة.

أما بالنسبة للنقل بالحاويات فالأمر مختلف تماما ، حيث يجوز الرّص على سطح السفن أو تحتها ، و ذلك لطبيعة تصميم هذه السفن العملاقة ، فيسمح بالرّص على سطحها حتى و لو لم يوجد اتفاق بين الأطراف فهو ما نصت عليه المادة 9 / 1 من قواعد هامبورغ حيث أجازت النقل على السطح باتفاق مع الشاحن أو وفقا لما تجيز به العادة في تجارة معينة .

المبحث الثالث : الالتزام بعملية فك و تفريغ البضائع :

Le désarrimage et le déchargement des marchandises

سنتناول في هذا المبحث التزام مقاول الشحن و التفريغ بعملية فك البضائع و إخراجها من عابرة السفينة لتفريغها و هذا في المطلب الأول ، أما المطلب الثاني فسنتناول أهم الإجراءات و الوسائل المستعملة لإتمام عملية التفريغ .

المطلب الأول : عملية الفك و التفريغ .

عملية فك البضاعة هي عملية مادية يقوم بها الناقل أو مقاول الشحن و التفريغ بمجرد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ، فهي تسبق عملية التفريغ ، حيث يتم تفكيك البضاعة وإخراجها من عابرة السفينة و تعتبر عملية فك البضائع للتفريغ الوجه العكسي لعملية الرّص و التّستيف على ظهر السفينة أثناء الشحن ، فالأولى تتم في ميناء الوصول أو التفريغ و الثانية تتم في ميناء الشحن أو التّحميل كما أن الغاية و الهدف من فك البضائع ليس الحفاظ على توازن السفينة كما هو في عملية الرّص و التّستيف⁽³⁴⁾ ، بل الحفاظ على سلامة السفينة ، حيث أنّ عملية الرّص و التّستيف تتطلب خريطة لشحن البضاعة داخل عابرة السفينة بطريقة متوازنة و دقيقة حفاظا على توازنها و سلامة البضاعة⁽³⁵⁾، على عكس عملية التفريغ فتتم بطريقة عادية و من دون مخطط بل يراعي في هذه العملية الحفاظ على سلامة البضاعة و السفينة ، إذ تتم العملية بكل عناية و هذا ما نصّ عليه المشرع الجزائري في نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري⁽³⁶⁾، كما نصت المادة 3 / 2 من معاهدة بروكسل⁽³⁷⁾، على أن الالتزام يقع على عاتق الناقل أو من يمثله إذن فحسب القانون البحري الجزائري و معاهدة بروكسل فإن الالتزام بفك و تفريغ البضائع هو التزام مادي يقع على عاتق الناقل أو مقاول الشحن و التفريغ ، إلا أنه يجوز الاتفاق على قيام الشاحن أو المرسل إليه بهذه العملية ، و كذلك بأن يعهد هذا الأخير إلى مقاول الشحن و التفريغ للقيام بهذه العملية بواسطة معادته و عماله أي لحساب من يقع عليه الالتزام بالتفريغ⁽³⁸⁾ كما أنّ هذا الالتزام لا يمنع من الاتفاق على تحميل الشاحن أو المرسل إليه بنفقات التفريغ .

و من جهة أخرى فإنه في حالة ما كان الالتزام يقع على عاتق الناقل فإنه لا يمكن له وضع شروط تخالف هذا الالتزام خاصة منها شروط تحديد أو الإعفاء من المسؤولية⁽³⁹⁾ .

و يتم إثبات عملية التفريغ بكافة الطرق باعتبارها عملية مادية⁽⁴⁰⁾ محضة ، فهي بذلك تختلف عن عملية التسليم ، الذي يعد عملية قانونية يتم بمقتضاها وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن⁽⁴¹⁾ بعد فحصها و التّأكد من حالتها و مقدارها .

وبالتسليم الفعلي تنتقل إليه حيازتها و بذلك تنتهي مسؤولية الناقل أو مقاول الشحن و التفريغ و ينقضي عقد النقل البحري و يكون بذلك الناقل قد نفذ الالتزام الأساسي الملقى على عاتقه⁽⁴²⁾ و في المقابل تنتهي التزامات مقاول الشحن و التفريغ المادية ، و ذلك بمجرد التسليم .

و قد عرف المشرع الجزائري التسليم بأنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع اعتماد قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن ، (نص المادة 739 ق ب ج) ، فالأصل التسليم يكون بعد التفريغ لكن قد يكون سابقا لعملية التفريغ و هذا

في حالة ما أدرجت⁽⁴³⁾ ، شروط التسليم تحت الروافع في سند الشحن la livraison sous plan

كما قد يكون التفريغ تلقائيا و ذلك بإدراج شرط في سند الشحن و هو شرط التفريغ التلقائي و يكون في حالة تأخر المرسل إليه باستلام البضاعة ، فيقوم الناقل بالتعاقد مع مقاول الشحن و التفريغ لحساب المرسل إليه و على نفقته و مسؤوليته لتفريغ البضاعة .

المطلب الثاني : إجراءات التفريغ و الوسائل المستعملة فيه :

بعد دخول السفينة و رسوها على الرصيف المحدد لها من طرف إدارة الميناء يتم تثبيتها أو ربطها بالحبال و تبدأ بعدها عملية التفريغ (44) ، و هذا بعد تخليص البضائع و مرورها على مصالح الجمارك و دفع الضرائب الجمركية و كافة المصاريف .

و كما سبق ذكره فالأصل أن عملية التفريغ تكون على عاتق الناقل في حالة النقل بموجب سند شحن ، فيعهد هذا الأخير إلى مقاول الشحن و التفريغ القيام بهذه العملية باعتباره شخص متخصص و لا يمكن التنازل عن هذا الالتزام بأي حال من الأحوال .

تمر عملية التفريغ بمجموعة إجراءات هامة ، فقبل الشروع في هذه العملية تقوم لجنة خاصة بتنظيمها من خلال التطرق إلى نوع السفينة ، طبيعة البضاعة، حجمها ، و يتم إعلام رئيس المخازن لوضع مخطط لإيداع واستلام البضائع ، فبمجرد الرسو يقوم هذا الأخير بفتح دفتر الفهارس يسجل فيه البضائع المفرغة و مكان واتجاه كل بضاعة داخل المخازن أو السطوح الترابية ، و هذا ما نصت عليه المادة : 31 من المرسوم التنفيذي رقم 02- 01 (45).

و بعدها يتم فتح عنابر السفينة بحضور مقاول الشحن و التفريغ و نشير هنا إلى أن عملية الرّص أو تستيف البضاعة مشتركة بين عمليتي الشحن و التفريغ حيث تتم أثناء شحن البضاعة و أثناء تفريغها . و تعابن الطرود و الصناديق المكسورة و المتفرقة من قبل رئيس المخزن و بحضور المرسل إليه و الناقل أو مقاول الشحن و التفريغ و تتخذ الإجراءات اللازمة ، حيث يتم بعدها إحصاء البضائع بإحكام ، تبلغ أرقام الحاويات و الطرود في كشف الإحصاء la fiche de pointage يقوم القائم بالإحصاء بذلك بشكل مفروء و تحت الملاحظة الجمركية إذ يحق لمصلحة الجمارك الاطلاع على دفاتر قيد الموارد . ويتضمن الكشف :

- اسم و إمضاء الشخص المشرف على العملية .

- اسم و إمضاء رئيس المخزن .

و بعدها تبدأ عملية استلام البضائع في المخازن حيث تحزم و تجمع داخل المخازن .

و لا بد من الإشارة هنا إلى أن تفريغ البضائع أنواع :

1/ - هناك بضائع تفرغ على الرصيف منها ما يخزن في المخازن و منها ما تسلم لصاحبها و تنقل للتشوين في الساحات .

أما الحاويات المتضمنة للبضائع فهي تسلم في ساحات الحاويات .

2/ - بضائع تفرغ في الصنادل و المواعين : و هي البضائع الخطيرة و البضائع القابلة للالتهاب و البضائع ذات العبوات النمطية المتجانسة ، إذ يحظر تفريغ هذه البضائع في الأرصفة لخطورتها .

3/ - بضائع تفرغ في وسائل النقل للسحب المباشر ، تسلم تحت الروافع ، أو بضائع خطيرة قابلة للتلف السريع و التي يتطلب تفريغها و تخزينها احتياطات خاصة .

أما بالنسبة للوسائل المستعملة في عملية التفريغ و التخزين هي نفسها الوسائل المستعملة في عملية الشحن ، فهي كما سبق ذكره ، رافعات شوكيه ، رافعات ذات حمولة متنوعة ، رافعات خاصة لرفع الحاويات ، رافعات الحبوب ، تقنية الصب ، آلات خاصة بالضح ، و الشفط ، أنابيب ، آلات خاصة بالتفريغ ، وحدات متحركة ، ساحبات ، قوارب القيادة ، قوارب الرسو و التّحميل .

- (1) -د/ محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 1997، ص 409.
- المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 08/11/2008 تنص: "تسند ممارسة نشاطات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز و يستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة و يلتزم باحترام الاتفاقية و دفتر الشروط "
- (2)- K.Haddoum " le nouveau code maritime algérien la nouvelles perspectives pour les ports, annuaire de droit maritime et océanique, tome XVII , 1996 p 114
- د/سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، السنة الجامعية 2011/2012. جامعة تلمسان، ص37.
- (3)- المناولة المينائية = la manutention portuaire
- (4)- و قد نصت المادة 912 من القانون البحري رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 على هذه العمليات ب:
- " تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصها و فكها و إنزالها و عمليتي وضع البضائع على السطوح و المغازات و أخذها
- (5) -التشوين = l'acconage
- و قد نصت المادة 920 من القانون البحري الجزائري على هذه العمليات:
- " 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 "
- المرسوم التنفيذي رقم 08 - 363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008 المعدل للمرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في 15 أبريل 2006، يحدد شروط و كفاءات قطر السفن و أعمال المناولة و التشوين في الموانئ ج. ر. العدد رقم 64 المؤرخة في 17 نوفمبر 2008.
- (6)- تنص المادة 913 من القانون البحري الجزائري على أنه:
- "تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد و تفضي إلى دفع مقابل."
- (7)- تنص المادة 773 من القانون البحري الجزائري على أنه:
- " يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها و يخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف و حسب أعراف ميناء التحميل و إذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك و أن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن "
- (8)-د/ سعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 118.
- (9)-مثال عن هذا النوع من الشركات ، شركة دبي العالمية و التي تستثمر في الجزائر و موانئها حيث تتولى هذه الأخيرة عمليات الشحن و التفريغ في كل من ميناء جيجل و وهران الجزائر.
- (10)-د/ فريد العريني ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان ، الطبعة الأولى ، ص 331.
- (11)- تنص المادة 752 من القانون البحري الجزائري على أنه :
- " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه :
- أ-العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع إذا كان طبع و ختم هذه العلامات واضحا بأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها .

- ب- عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن و ذلك حسب كل حالة .
- ج- الحالة و التكييف الظاهر للبضاعة ."
- (12)- د/ محمد كمال حمدي، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري ، منشأة المعارف الإسكندرية ، طبعة 2002 ، ص 26.
- (13)- د/ علي حسين يونس ، القانون البحري ، القاهرة سنة 1965 ، بند 215
- (14)- د/ محمد كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 26.
- (15)- تنص المادة 748 من القانون البحري الجزائري على أنه :
- " بعد استلام البضائع ، يلتزم الناقل أو من يمثله ، بناء على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها و عناصر الرحلة الواجب إتمامها و أجره الحمولة الواجب دفعها "
- (16)- تنص المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 02 - 01 المؤرخ في 6 يناير 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها على ما يلي : " لا يسمح بعبور البضائع بميناء إلا بترخيص من السلطة المينائية التي ينبغي احترامها حسب أحد أشكال العبور و المذكورة في المادة 18 أعلاه دون المساس بعمليات المراجعة "
- (17)- تنص المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 السابق على أنه :
- " يعني عبور البضاعة انتقال هذه الأخيرة من وسيلة نقل بحري إلى وسيلة نقل بري أو عكس سواء مكثت أو لم تمكث على السطوح الترابية أو في المخازن و المباني و المنشآت المتخصصة أو تم تفريغها مباشرة بواسطة نقل بري أو شحنها مباشرة على السفينة .
- تدخل أيضا ضمن عمليات العبور عمليات نقل البضائع من السفينة إلى أخرى و التي تتم في الحدود الإدارية للميناء "
- (18) – G. Ripert Droit maritime, traité élémentaire de droit commercial éd 3, tome1, LGDJ , 1954 , N°18 P350 .
- (19)- تنص المادة 23 من المرسوم رقم 01/02 السابق على أنه " طبقا لنظام العمل المطبق في الموانئ و هو نظام التوقيت المستمر ينبغي أن تتم عمليات الشحن و التفريغ فور إرساء السفينة بدون انقطاع.
- و يجب أن تنجز هذه العمليات حسب تنظيم و توقيت العمل و كذا في ظروف التوقيت و الحمولة و الأمن المحددة في النظام الخاص بكل ميناء.
- تطبق نفس الأحكام على جميع عمليات سحب البضائع و استلامها داخل حصن الموانئ "
- (20) - تنص المادة 772 ق ب ج على أنه :
- " يجب على الشاحن أو من ينوب عنه أن يقدم البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل. و في حالة عدم تقديم الشاحن البضائع في الأوقات و الأمكنة المحددة ، يدفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى مبلغ أجره الحمولة المتفق عليها "
- (21)- د/ علي جمال عوض ، القانون البحري ، دار النهضة العربية القاهرة ، طبعة 1987 ، بند 267.
- (22) - تنص المادة 770 ق ب ج على أنه : " يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة ، السهر على العناية اللازمة بما يأتي :
- أ-وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة ،
- ب-تزويدها بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب ،
- ج-تنظيف و ترتيب و وضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها "

- (23) د/ محمد كمال حمدي ، مسؤولية الناقل البحري ، منشأة المعارف الإسكندرية ، سنة 1995 ، بند 20.
- (24) - تنص المادة 45 من المرسوم رقم 01/02 السابق على أنه :
" أثناء عمليات شحن البضائع أو تفريغها يفضل استعمال الآلات و المنشآت المينائية الموجودة على باقي الوسائل التي تمتلكها السفن و التي قد تستعملها و إلا في حالات ضعف مردودها .
- (25) د-/ مختار السويفي ، أساسيات النقل البحري و التجارة الخارجية، مطابع مذکور القاهرة 1981 ، ص381.
- (26) د- /مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الجامعة ،الإسكندرية 2006 ، بند 236
- د/ علي جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 353.
- (27) د- /عبد الرحمن سليم، شروط الإعفاء من المسؤولية، رسالة دكتوراه جامعة الإسكندرية 1956 ص 153.
- (28) - تنص المادة 913 من القانون البحري الجزائري رقم 05/89 مؤرخ في 25 جوان 1998 ، على أنه :
" تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد و تقضي إلى دفع مقابل "
- (29) - Chavaudret (I) : la responsabilité du transporteur maritime
D'après la loi du 2 avril 1996, paris, p4 .
- (30) - د / سميحة القليوبي، القانون البحري ، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، سنة 1997 ، ص 354.
- (31) - د/ عبد القادر العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ص 214.
- (32) - نصت المادة 774 من القانون البحري الجزائري على أنه " لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة و عندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا و متعارف عليه بواجه العموم .
و في حالة تحميل البضائع على السطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن "
- (33) د-/ علي البارودي ، مبادئ القانون التجاري و البحري، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، سنة 1977 ، ص 165 .
- (34) - د/ جمال علي عوض، المرجع السابق، بند 492 .
- (35) - د/ كمال حمدي ، المرجع السابق، ص 29 .
- (36) - نصت المادة 780 من القانون البحري الجزائري على أنه : " بعد وصول السفينة إلى مكان الوصول المتفق عليه ، يبدأ الناقل بعمليات فك و إنزال البضائع بنفس العناية حسب ما جاء في المادة 607 المتعلقة بتحميل البضائع و مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ
- (37) - نصت المادة 3/ ف 2 من معاهدة بروكسل :
"le transporteur , sous réserve des dispositions del'article 4 procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement à la manutention , à l'arrimage , au transport , à Lagarde auxsoins et au déchargement des marchandises transportée"
- (38) - د/ محمد سمير الشراوي، القانون البحري القاهرة سنة 1978، ص 265 .

- د/ سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، دار الحداثة للطباعة و النشر ،بيروت ، الطبعة الأولى، سنة 1969 ، بند 465.
- (39)-د/محمد السيدالفي، د/ المعتمد بالله الغرياني، أساسيات القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2008 ، ص 286.
- (40)-د/محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ ، ص 34 .
- (41)-د/محمد سمير الشرقاوي، المرجع السابق ،ص 338 و ما بعدها .

(42)- D/(G). Ripert, droit maritime, traité élémentaire de droit commercial, tome1, 3éd, LGDJ, 1954n°1865, P456.

(43)- D/(R).Rodière, traité général de droit maritime ,affrètement et transport ,les contrats de transport de marchandises, éd ;daloz ,paris,1968 ;n506,p40 .

- (44)-نص المادة 778 من القانون البحري الجزائري السابقة الذكر .
- (45)-تنص المادة 31 من المرسوم التنفيذي رقم 02 / 01 المؤرخ في 6 يناير 2002 على أنه " يجب أن يتم إيداع البضائع في مساحات التخزين مع الأخذ في الحسبان طبيعة البضاعة و طريقة توضيها طبقا لعلامات الطرود و كذلك قواعد الأمن و الرص و الرزم و الحمولات المسموح بها المنصوص عليها في النظام الخاص بالميناء المعني"

قائمة المراجع :

أولا: الكتب العامة والخاصة:

- 1-د /سميحة القليوبي:موجز القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الحداثة للطباعة و النشر، سنة 1969 .
- د /سميحة القليوبي: القانون البحري الطبعة الثانية،دار النهضة العربية ، سنة 1997.
- 2-د /علي البارودي:مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجامعية،الإسكندرية،سنة 1977.
- 3-د /علي جمال عوض: القانون البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة، طبعة 1987 .
- 4-د /علي حسن يونس، القانون البحري، القاهرة، سنة 1965.
- 5-د/محمد فريد العريني،د/محمد السيد الفقي :القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية،لبنان الطبعة الأولى، سنة 2005 .
- د /محمد السيد الفقي،د/ المعتمد بالله الغرياني:أساسيات القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة ،سنة 2008 .
- 6-د /محمد كمال حمدي : القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية ، سنة 1997 .
- د /محمد كمال حمدي:مسئولية الناقل البحري منشأة المعارف الإسكندرية، سنة 1955.
- د /محمد كمال حمدي : عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية سنة 2002 .
- 7-د /محمد سمير الشرقاوي: القانون البحري، دار المعارف، القاهرة ،سنة 1978.
- 8-د /مختار السويفي :أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية، مطابع مذكور،القاهرة 1981.
- 9-د /مصطفى كمال طه:مبادئ القانون البحري، الطبعة الثانية، دار الجامعة الإسكندرية 2006

ثانيا: الرسائل:

- 1-د/سعید مراد:عقدا لنقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه ،بجامعة تلمسان ،سنة 2012
- 2- د /عبد الرحمن سليم : شروط الإعفاء من المسؤولية، رسالة دكتوراه ، جامعة الإسكندرية، سنة 1956

3- د /عبد القادر العطير: الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري،رسالة دكتوراه ،جامعة القاهرة

ثالثا:النصوص القانونية:

أ-الاتفاقيات الدولية:

1-الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64 – 70 المؤرخ في 02 مارس سنة 1964 جريدة رسمية رقم 28 1964) اتفاقية بروكسل (.

ب -النصوص القانونية الوطنية:

القوانين والأوامر:

-القانون رقم 10 – 4 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل والمنظم للأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري،جريدة رسمية عدد 46 المؤرخة في 18 أوت سنة 2010.
-الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يتضمن القانون البحري ،ج. ر ، رقم 29 سنة 1977 ، ج. ر. رقم 47 سنة 1998 .
-المرسوم التنفيذي رقم 02 - 01 المؤرخ في 6 يناير 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.
-المرسوم التنفيذي رقم 08 – 363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008 المعدل للمرسوم التنفيذي رقم 06 – 139 المؤرخ في 15 أبريل 2006 ،يحدد شروط وكيفيات قطر السفن وأعمال المناولة و التشوين في الموانئ ج. ر ، العدد رقم 64، المؤرخة في 17 نوفمبر 2008 .

رابعا:المراجع بالأجنبية :

- 1.CHavaudret (I) : la responsabilité du transporteur maritime d'après la loi du 2 avril 1996, paris .
2. (G).Ripert : Droit maritime Traité élémentaire de droit commercial, tome1, 3éd, LGDJ, 1954.
3. (K).Haddoum : ‘ ‘ le nouveau code maritime algérien, de nouvelles perspectives pour les ports, annuaire de droit maritime et océanique, tome XVII.
4. (R).Rodière, traité général de droit maritime , affrètement, et transport, les contrat de transport de marchandises ,éd Dalloz , paris ,1968, N°506.