

## عقد المناولة بالموانئ: دراسة مقارنة على القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية

### *Contract for port handling: comparative study between domestic laws and international conventions*

إعداد: قندسي عبد النور: طالب باحث بسلوك الدكتوراه، تخصص الدراسات القانونية والفقهية والاقتصادية المقارنة وحدة: التشريع مناهجه وقضاياه، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة محمد الخامس بالرباط

KANDSI ABDENOUR

abdenour.kandsi@gmail.com

## المخلص:

هدفت الدراسة لبيان التكيف القانوني لعقد المناولة بالموانئ ، وذلك كدراسة مقارنة على القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية. ولذلك فقد استخدم الباحث المنهج القانوني لتحليل القرارات القضائية، بجانب استخدام المنهج المقارن للتعرف على واقع عقود المناولة بالمواني بين التشريع المغربي والتشريعات الأجنبية وتحليل مقتضيات والمشكلات التي صاغت الحاضر ثم استشراف التوصيات للمستقبل. وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها : مقتضيات اتفاقية هامبورج جاءت مخالفة لمقتضيات الترسنة الواردة في المادة البحرية المغربية خصوصا مايتعلق بالآجال ومعظم نصوص القانونية المتعلقة بالمادة البحرية بالمغرب أصبحت لاتتأير التطور في الميدان البحري إضافة إلى أنه منذ إحداث المحاكم التجارية بمقتضى القانون 53.95 وهي الواجبة التطبيق على المعاملات البحرية مع الإشارة إلى أن المشرع المغربي مزال بعيدا كل البعد عن التجارب المقارنة في المادة البحرية خاصة القانون الفرنسي الذي يستنبط منه القواعد القانونية أيضا إعطاء حلول سريعة للمنازعات المتعلقة بعقود التجارة البحرية عن طريق توضيح القوانين الواجبة التطبيق في المنازعات البحرية، كما أوصت بمجموعة التوصيات أهمها: ضرورة وجود قضاء مختص في القضايا البحرية على مستوى المحاكم التجارية والاستئناف التجارية ومحكمة النقض، وضرورة تشجيع القطاع الخاص للإستثمار وذلك عبر تبسيط المساطر الخاصة بالمادة البحرية.

**الكلمات المفتاحية:** المناولة بالموانئ، القوانين الداخلية، الاتفاقيات الدولية، شركة استغلال الموانئ، الناقل البحري

## Abstract:

The aim of the study was to demonstrate the legal adaptation of the port handling contract as a comparative study of domestic laws and international conventions. The researcher has therefore used the legal method to analyse judicial decisions, as well as the comparative method to identify the reality of port contracts between Moroccan and foreign legislation and to analyse the requirements and problems that have formulated the present and then look forward to the future. The study produced a series of findings, the most important of which. As we have said, the absence of

legislation regulating the port handling establishment creates considerable confusion on the part of the judiciary. This is also due to some of the requirements of the Hamburg Convention, also giving quick resolution to disputes relating to maritime trade contracts by clarifying the laws applicable in maritime disputes, both special laws and general lawssuch as the law of international obligations, contracts and conventions, and by clarifying the position of the judiciary, which also makes it possible to become a legislator in commercial law. I also recommended a set of recommendations.

the need for a competent maritime jurisdiction at the level of the Commercial Courts, Commercial Appeals and Court of Cassation, and the need to encourage investment by the private sector through the simplification of the Maritime Material Lines.

**keywords:** Port handling, domestic law, international conventions, Port Exploitation Corporation, ocean carrier

## المقدمة:

يرتبط الإنسان بالبحر ارتباطا كبيرا حيث سخر عز وجل البحر للإنسان بحيث لا يستطيع أن ينفك منه وهذا مظهر نعيشه يوميا حيث يأكل من خيراته ويسافر عبره، يقول سبحانه : «والفلك التي تجري في البحر بما ينفع الناس»<sup>1</sup>. فالله عز وجل هو الذي جعل للبحر القدرة على حمل هذه سفن المختلفة جريا بمصالح التجارية البحرية لناس، والتي يستخدمها في المتاجر والمكاسب والحصول على المنافع المجلوبة من دولة إلى أخرى. وهذا من تكريم الله تعالى للإنسان يقول جل جلاله «ولقد كرّمنا بني آدم وحملناهم في البر والبحر ورزقناهم من الطيبات وفضلناهم على كثير ممن خلقنا تفضيلا»<sup>2</sup>.

## مشكلة البحث:

<sup>1</sup> - سورة البقرة الآية 164.

<sup>2</sup> - سورة الإسراء الآية 70.

بالنظر إلى الخصوصية التي يتميز بها هذا الموضوع في الظرفية الراهنة، الأمر الذي يفرض علينا طرح إشكالية رئيسية تنصب أساسا حول حدود توفيق المشرع المغربي في وضع أحكام وإطار قانوني لعقد المناولة وتفاعل القضاء المغربي معها؟

يتفرع من التساؤلات الرئيسية مجموعة من التساؤلات الفرعية وهي:

- ماهي الطبيعة القانونية للعقد وما هو أيضا موقف المشرع المغربي والقضاء من ذلك؟
- ماهي الدواعي التي اعتمد عليها المشرع لتبني أحادية المناولة؟

### منهجية البحث:

لإخراج هذا البحث في حلته الأكاديمية المقبولة علميا كان علينا تتبع العديد من المناهج نذكر منها: المنهج القانوني لتحليل القرارات القضائية، أيضا المنهج المقارن للمقارنة بين تشريعاتنا والتشريعات الأجنبية وتحليل المقتضيات والمشكلات التي صاغت الحاضر ثم استشراف التوصيات للمستقبل.

### أهمية الموضوع:

الكتابة في موضوع عقد المناولة بالموانئ التي يعني ممارسة مجموع عمليات الشحن والإفراغ على ظهر السفينة وعلى الرصيف من طرف نفس المفاوض المينائي، هذا الموضوع يقتضي ويتطلب مجهودا خاصا يرقى إلى صف الواجب خاصة وأنه من المواضيع التي لا توجد فيها كتابات كثيرة رغم أن القانون دخل حيز التنفيذ في شتنبر 2007 إلى حدود الآن لا توجد كتابات في الموضوع وإن كانت بعض المقالات فهي غير متخصصة في مجال العقود التجارية البحرية بصفة عامة وعقد المناولة بالموانئ بصفة خاصة.

### المبحث الأول: تأصيل عقد المناولة بالموانئ

تلعب وسائل النقل البحري<sup>1</sup> دورا هاما في التنمية الاقتصادية للدول نظرا لإنخفاض تكاليفه بالمقارنة مع باقي وسائل النقل لأخرى أو تعتمد عليه مجموعة كبيرة من الدول في تجارتها الخارجية،

<sup>1</sup> - النقل البحري نوعان: نقل البضائع ونقل المسافرين وقد جرى العرف على إن عبارة النقل البحري تستعمل للدلالة على نقل البضائع بحرا.

وقد بلغت نسبة المبادلات نسبة مهمة<sup>1</sup>. وتركيز المغرب على النقل البحري<sup>2</sup> راجع لضخامة سفن البضائع وضائلة تكلفة النقل بالبحر عنه بالجو<sup>3</sup>. فإبرام عقد النقل البحري يصاحبه بالضرورة إبرام عقد الشحن وتفريغ (عقد المناولة بالموانئ) ويكون أطرافه إما المقاول والناقل وإما المقاول والشاحن وإما المقاول والمرسل إليه

### المطلب الأول: عقد المناولة بالموانئ

سنتطرق في هذه النقطة ل ماهية عقد المناولة بالموانئ (الفقرة الأولى)، ثم طبيعة عقد المناولة بالموانئ.

#### الفقرة الأولى: ماهية عقد المناولة بالموانئ

جدير بالذكر على انه في كل دراسة فقهية أو قانونية لابد من تعريف الموضوع محل البحث وهذا ما ينطبق على عقد المناولة بالموانئ (1) ثم التطرق للأهم النظريات (2) بعد ذلك.

#### 1: ماهية عقد المناولة بالموانئ

عقد الشحن والتفريغ هو العقد الذي يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري (الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه) إلى مقاول متخصص بعمليات شحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها، وقد أدرج الفقه على تسميته بعقد الشحن والتفريغ<sup>4</sup> رغم تغير التسمية مع القانون 15/02 (المناولة بالموانئ)

<sup>1</sup> سجلت الوكالة الوطنية للموانئ وارتفاعا في الرواج بالموانئ وتشير إحصائيات الوكالة إلى أن حجم البضائع التي عبر مختلف الموانئ وصل إلى 17,1 مليون طن سنة 2014 إذ مثلت:

– الواردات من الفحم سجلت ارتفاعا لتصل حجم 839 ألف طن مع متم قبراير 2014 أي بزيادة نسبة 5,6 في المائة مقارنة بنفس الفترة سنة 2013.

– وصلت واردات الحبوب إلى مليون و467 ألف و930 طن بزيادة نسبة 139 في المائة وقد تمت زيارة هذا الموقع بتاريخ 09/09/2021: <http://www.men.gov.ma/revue.presse/rp>

<sup>2</sup> عقد النقل البحري هو التزام الناقل أو وكيلة أو الناقل الفعلي بنقل البضاعة معينة أو غير معينة بحرا من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول.

<sup>3</sup> محمد بريدة غزبول "التصدير والاستيراد والإشكاليات القانونية دراسة وتطبيق منشورات دار ناشر المعرفة بالرباط الطبعة الثانية ص 139.

<sup>4</sup> محمد كمال حمدي، "عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري التعريف بالعقد طبيعة القانونية آثاره إثباته والدعوى التي تنشأ عن العقد"، دار المطبوعات الجامعة دون ذكر الطبعة السنة 1988، ص 74.

يتبين من هذا التعريف أن محل عقد المناولة بالموانئ هو القيام بعمليات الشحن والتفريغ.

والفقه الفرنسي أيضا عرف مقالول الشحن والتفريغ بأنه Acconier، والعقد الذي يرتبط به في هذه الحالة هو « contra de manutention » لأن عقد ل'acconge يتضمن بالضرورة عقد « Manutention »<sup>1</sup>.

والمشعر الفرنسي في قانون 18 يونيو 1966 ومرسوم 1966/12/31 أورد مقالول التشوين" للتعريف بالمقالول الذي يتولى عمليات الشحن والتفريغ<sup>2</sup>

وبخصوص المشعر المغربي، فإن القانون البحري لسنة 1919 لم يتطرق لعقد الشحن والتفريغ فبالأحرى عقد المناولة بالموانئ.

أما الفقه المغربي بقي دوره قاصرا في محاولة تأصيل عقد الشحن والتفريغ رغم الأهمية الكبرى التي يحتلها ضمن العقود التجارية البحرية عامة والعمليات والعقود التي تتم في إطار موانئنا الوطنية وما تؤدي إليه من حركية تجارية بشكل خاص.

### الفقرة الثانية: طبيعة عقد المناولة بالموانئ

بخصوص المقالة:

أولا: نظرية عقد طبيعة:

<sup>1</sup> – Le mot acconier provient des termes saccon. Désignant un petit bateau à fond plat qui avait été imaginé par Patric Walton vers 1239. Cemar in Irlandais naufragés vers le point d'Escale près du port d'Islandes (Charente maritime) aurait utilisé cette embarcation pour recueillir les coquillages qui l'empêchèrent de mourir de faim d'après Sophie PAJANA CCI, OP. cit. p.11 et suite.

<sup>2</sup> – أنشا بمقتضى قرار رقم 2 ب 3197 بعاشر رمضان 1391 / 30 أكتوبر 1971 الوزارة الأشغال العمومية والمواصلات.

Le professeur BONASSIES précise que « l'Entrepreneur de manutention est chargé de toute les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre pleine; qui en sont préalable ou la suite nécessaire.

هذا العقد نتناوله خمس نظريات أساسية سنبرزها وهي نظرية عقد النقل (أولاً)، نظرية عقد العمل (ثانياً) تم نظرية عقد الوديعة (ثالثاً) نظرية عقد الوكالة (رابعاً) ثم نظرية عقد النقل

تقوم على أساس أن العقد الذي يربط كل من المقاول والناقل البحري أو الشاحن أو المرسل إليه هو عقد نقل، وإذا كانت الأنشطة التي يقوم بها مختلفة فهي تارة بحرية وتارة أخرى برية، فقد شبه مرة بأنه نقل بحري، ومرة ثانية بأنه نقل بري.

إذ هذه النظرية تركز على الأماكن التي تم فيها النقل مما يعني أن عمليات الشحن والتفريغ إذا كان في البحر في نطاق النقل البحري<sup>1</sup> وإذا كان في البر في نطاق النقل البري.

### ثانياً: نظرية عقد العمل

تعتبر عقد المناولة بالموانئ عقد عمل أو إجازة أشخاص وغاية هذه النظرية هي جعل الناقل مسؤولاً في مواجهة أصحاب البضاعة عن الأضرار التي تحصل لها عند الشحن الذي يقوم به المقاول.

بدورها هذه النظرية لم تسلم من النقد وأهم انتقاد وجه إليها أنه لا يمكن اعتبار العقد الذي يربط المقاول بالناقل أو الشاحن أو المرسل إليه عقد عمل لأنه تتعدى فيه علاقة التبعية التي تتكون من عنصر السلطة الفعلية وعنصر الرقابة والتوجيه<sup>2</sup>.

### ثالثاً: نظرية عقد الوديعة بأجر

التي تعتبر أن الجزء الأكبر من عمل المقاول هو المحافظة على البضاعة وإبقائها لديه لحين تسليمها للناقل في عملية الشحن أولحين تسليمها للمرسل إليه في عملية التفريغ إلا أن أغلبية الفقه يرفض اعتبار عقد المناولة بالموانئ عقد وديعة لأن أساساً هذا العقد أو غايته لا تكمن في حفظ البضاعة وبالتالي الاقتصار على عملية ذات طابع ساكن وإنما الأمر هو أكثر من ذلك، إذ يتطلب عمليات من نوع ديناميكي.

<sup>1</sup> - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري م س، ص 46.

<sup>2</sup> - عبد الكريم غالي: "القانون الاجتماعي المغربي مدونة الشغل وأنظمة الحماية الاجتماعية في ظل المستجدات الاقتصادية والتكنولوجيا الحديثة، منشورات دار القلم الرباط ط3، ص 161.

فعقد الوديعة ينصب على البضاعة وهي في حالة سكون، أما عقد مقاوله الشحن والتفريغ فهو ينصب على البضاعة في حالة حركة<sup>1</sup>.

إذن لا يمكن اعتبار العقد المبرم بين المقاول بالموانئ والشاحن أو المرسل إليه عقد وديعة.

ومن هذا المنطلق ذهب البعض إلى أن عقد المناولة بالموانئ هو عقد وكالة، وأن مقاول الشحن والتفريغ يعتبر وكيلًا بحريًا، حيث يتولى ولحساب الناقل أو المرسل إليه العمل ولحسابهما وبالتالي يقوم باستلام أو تسليم البضاعة<sup>2</sup>.

ذهب آخرون<sup>3</sup> إلى أن عقد المناولة بالموانئ الذي يبرم بين المقاول والمجهز أو الشاحن أو المرسل إليه ما هو إلا عقد مقاوله يتعهد المقاول بموجبه بالقيام بعمليات الشحن والتفريغ على وجه مستقل دون خضوع للجهة التي تعاقد معها ويكون له مطلق الحرية في اختيار طريقة العمل والأدوات المستعملة أو يكون ملزماً بتحقيق نتيجة وهو شحن البضاعة أو تفريغها في الوقت المتفق عليه.

وحسب لشروط المتفق عليها بينهما في عقد المقاوله ويقوم المقاول بعمله هذا لقاء أجر يدفعه لطرف الآخر<sup>4</sup>.

والملاحظ أن المشرع المصري وكذلك الفرنسي لسنة 1966 في تنظيمها لمهام ومسؤوليات مقاول الشحن والتفريغ يتفقان مع فكرة اعتبار عقد المناولة بالموانئ عقد مقاوله حيث عدد الأعمال المادية التي يعهد به إلى المقاول لبحري إضافة إلى قيامه بأعمال قانونية<sup>5</sup>.

### المطلب الثاني: تأطير عقد المناولة بالموانئ

نظرا لكون العقد الذي ندرسه من العقود غير المسماة فإنه من الأهمية تحديد مميزاته (الفقرة الأولى)، ثم تحديد مصادره القانونية (الفقرة الثانية).

#### الفقرة الأولى: مميزات العقد

<sup>1</sup> رفعت أبادير: "دروس في القانون البحري"، دار الفكر العربي القاهرة السنة 1974م، ص 235.  
<sup>2</sup> كمال ناصر برهم: "الوكلاء البحريون وكيل الباطرة ووكيل السجن"، رسالة لنيل دكتوراه في الحقوق جامعة القاهرة السنة 1981م، ص 91.  
<sup>3</sup> مصطفى كمال طه: القانون البحري الدار الجامعية للطباعة والنشر الإسكندرية السنة 1992 ص 207.  
<sup>4</sup> مروان بدري الإبراهيم م س، ص 20.  
<sup>5</sup> محمد كمال حمدي م س، ص 215.

يعد عقد المناولة بالموانئ عقدا رضائيا (Contratconsensuel) ينبني أساس على تقابل الإرادات الأطراف أحدهما بالإيجاب والأخرى بالقبول بحيث لا يلزم توافر أي شكل آخر إضافي مع عدم اشتراط التسليم او شكلية معينة فعنصر الكتابة أو الإشهاد غير ضروري.

ويعد من العقود الملزمة للجانبين بحيث نجد أن كلا من المتعاقدين يتحمل بالتزامات متقابلة، وهذا ما ينطبق على عقد المناولة بالموانئ.

وأیضا يعتبر من الأعمال التجارية بالنسبة للمقاول المينائي في ظل شركة استغلال الموانئ التي تعد شركة مساهمة تكتتب الدولة في مجموع رأسمالها وتقوم هذه الشركة بأنشطة تجارية في إطار من المنافسة مع الأشخاص المعنوية الأخرى المتدخلة في الميدان.

ويعتبر عقد المناولة بالموانئ عقد فوري ينتج آثاره القانونية لحظة إبرامه وقد يتأخر التنفيذ لآجال لاحقة إلا أن عنصر الزمن لا يعد شيئا أساسيا في هذا الصنف من العقود إذ أن الاتفاق يتم الشحن البضاعة أو تفريغها وينفذ بدون توقف.

إضافة إلى أنه من عقود المعارضة<sup>1</sup> (contra à titreonéreux) بحيث يهدف كل من أطرافه إلى تحقيق أغراضه التي خطط لها قبل إبرام العقد فأیضا عقد المناولة بالموانئ من عقود القانون الخص ولا يعتبر عقد إداريا.

#### الفقرة الثانية: مصادر عقد المناولة

لابد من الإشارة انه نظر التلاقي الموجود بين عقد النقل البحري وعقد المناولة بالموانئ فإن هناك تداخل في تنفيذه وبالتالي فمصادر هذا العقد لهي المصادر العامة للقانون البحري.

#### أولا: التشريع<sup>2</sup>

تجدر الإشارة إلا غياب نص تشريعي يتطرق إلى موضوع عقد المناولة بالموانئ. وحتى قانون 15-02 رغم تنصيص على مبدأ أحادية المناولة كمستجد هام يقضي على الاحتكار الذي كان في

<sup>1</sup> - قصد تكوين فكرة عامة عن عقود المعارضة انظر 5 et 73.p.cite. Omar azziman.op.

أيضا انظر: محمد لعروصي، المختصر في بعض العقود المسماة (لبيع والمقايضة والكراء) الإسماعيلية الطباعة والنشر والتوزيع، ط1، 2005م، ص21.

<sup>2</sup> - مصطفى شننصص المسؤولية المترتبة عن شحن البضائع وتفريطها في التشريع المغربي رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في القانون الخاص، جامعة الحسن الثاني الدار البيضاء لسنة 1991/1992، ص10.

ظل مكتب استغلال الموانئ إلا أنه لم يبين بشكل واضح كيفية تطبيق ذلك تاركة هذه المهمة للوكالة الوطنية للموانئ بمقتضى المادة السابعة وإلى دفتر التحملات الخاص بشركة استغلال الموانئ.

وفي ظل غياب نص قانوني خاص ينظم هذا العقد رغم شيوعه ما علينا إلا الاعتماد على النصوص العامة كقانون الالتزامات والعقود والقانون التجاري لنطرقها لمقتضيات تتعلق بموضوع القانون البحري.

ومن هذا المعطى في ظل غياب مشرعا عن تقنين عقد المناولة بالموانئ فإنه يمكن الاستئناس بالعوادات والأعراف المحلية الخاصة بالموانئ .

### ثانيا: الأعراف والعوادات

تعتبر الأعراف والعوادات من أهم مصادر القانون البحري وهي ترجع حتى على العمل القضائي وهذا ما ذهب إليه محكمة الاستئناف التجارية بالبيضاء حينما اعتبر «... أن العمل القضائي دأب على تحديد نسبة 2 بالمائة وما أقل والحال أن العمل القضائي، لا يمكنه أن يحل محل الأعراف البحرية من أجل تحديد نسبة خصاص معينة والقضاء لا يمكنه سوى معاينة وجود الغرف انطلاقا من المستندات والوثائق التي تعرض عليه».

### ثالثا: الاجتهاد القضائي

يعد القضاء مصدر مهم من مصادر القانون البحري بحيث في الغالب ما يأخذ التفسير شعار لتضييق نطاق القاعدة القانونية، أو التوسيع منها أو تطويرها وفق مقتضيات التطور.

وهذا ما دفع الفقه لاعتبار القضاء مصدرا رسميا للقانون البحري. والقضاء في هذه المادة كاد أن يكون مشرعا في نظري خاصة في حالة تنازع القوانين.

إذ أن القاضي المغربي وبالأستناد إلى الضوابط غير المتطابقة لتحديد القانون الواجب التطبيق في اتفاقية هامبورغ والقانون البحري يجد نفسه أمام صعوبات يتوجب عليها حلها وتطرح عليه العديد من الإشكاليات من بينها هل يصح القول بأن لكل من اتفاقية هامبورغ والقانون البحري مجاله الخاص؟ وأنه ليس هناك تنازع بين القانونين بل تكاملا بحيث ينحصر القانون الداخلي على النقل البحري الساحلي أي بين ميناءين بوجدان بالمغرب، بينما يخضع النقل البحري للبضائع لاتفاقية هامبورغ إذا كان النقل دوليا أي رابطا بين ميناءين أحدهما بالمغرب؟

والحقيقة أن القانون البحري لسنة 1919 لم يرد في صلبه أو في أي تعديل طارئ عليه ما يفيد أن مقتصر على النقل البحري الداخلي، إلا أنه من المنطبق القانون اعتبار اتفاقية هامبورغ بعد سريانه في المغرب تعتبر نصا جديدا يلغي ضمنا المقتضيات المتعلقة بالنقل البحري الدولي الواردة في القانون البحري باعتباره نص قديما يلغي ضمنا المقتضيات المتعلقة بالنقل البحري الدولي الواردة في القانون البحري<sup>1</sup>. وحتى دستور 2011 كرس هذا المبدأ حيث اعتبر الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها المملكة المغربية تعلوا على القوانين الوطنية.

#### رابعاً: العقود النموذجية

الأصل أن يتم إبرام العقد باتفاق طرفيه يعد مناقشتها للشروط الواردة فيه إلا أن شركات المناولة بالموانئ تضع هذه العقود وتحدد الشروط التي بواسطتها تتعامل مع الشاحنين والمرسل إليهم وغالبا ما تخدم هذه الشروط مصلحة الشركات. فغياب التشريع ساهم في ظهور هذه العقود فهي تبقى صحيحة وملزمة للمتعهدين مادامت لا تخالف نصا أمرا ولا تخالف النظام العام.

أما في إطار عقد النقل البحري فالمشرع تدخل للحد من إحجاف الناقلين في الفصل 264 من قانون التجارة البحرية المغربي حيث قال "يكون باطلا وعديم الأثر كل شرط مدرج في تذكرة الشحن أو في أي سند كان يتعلق بنقل بحري منشئ في المغرب أو بلد أجنبية تكون غايته مباشرة أو غير مباشرة إعفاء المجهز من مسؤوليته أو مخالفة قواعد الاختصاص أو قلب عبئ الإثبات"<sup>2</sup>.

#### المبحث الثاني: تكوين عقد المناولة بالموانئ.

في ظل غياب تشريع واضح لعقد المناولة فإننا وفي إطار تكوين هذا العقد سنتحدث فقط عن أطرافه والتزاماتهم مادام يصعب تجديد محل هذا العقد وإن كان قد حدد في إطار قانون النقل البحري لأن الهدف من إبرامه هو نقل البضائع مثلا من مكان لآخر لأغراض التجارة الدولية ومن ثم فإن محل العقد هو البضائع المنقولة

#### المطلب الأول: أطراف العقد

1- محمد المجذوبي الإدريسي نشرة قدرات محكمة النقض المتخصصة الغرفة التجارية السلسلة 2، سنة 2010، ص134.

2- المختار بكور، الوجيب في القانون البحري م س، ص100.

يتضح لنا أن أطراف عقد المناولة هما مقاول الشحن والتفريغ (الفرع الأول) والشخص الذي يلتزم معه (الفرع الثاني)<sup>1</sup> في إطار مجموعة من العمليات المتعاقبة المكونة لمجموع النقل البحري لشحن البضائع أو تفريغها بحيث أن هذا الشخص الذي يكون طرفا في عقد المناولة يكون هو نفسه في عقد النقل البحري<sup>2</sup>.

### الفقرة الأولى: المقاول المينائي l'entrepreneur de manutention

المقاول المينائي هو ذلك "شخص حديث برز في ميدان التجارة البحرية ويعهد إليه للقيام بعمليات تسبق أو تلحق عملية النقل البحري الصرف، وقد دعت الضرورة إلى وجوده بحكم التطور الكمي والكيفي لبضاعة وطرق شحنها وتفريغها مع اعتبار عامل الزمن خاصة بالنسبة للسفن"<sup>3</sup>

كما عرفه مصطفى كمال طه على أنه "ذلك الشخص طبيعيا كان أو معنويا الذي يرتبط مع المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه حسب الأحوال بعقد مقالة يتعهد بمقتضاه بان يقوم بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء اجر يتعهد به الطرف الآخر"<sup>4</sup>

### الفقرة الثانية: الشخص المتعاقد مع المقاول المينائي

في ظل غياب نص خاص بعقد المناولة بالموانئ لتحديد طبيعة الشخص الذي يتعاقد مع المقاول المينائي<sup>5</sup> هل هو الناقل أم الشاحن أم المرسل إليه خاصة وإن العمل القضائي والفقهاء لم يخصصوا حيزا للحديث عنه إلا عند الخوض في الكلام عن العلاقة بين المجهزين والشاحنتين أو المرسل إليهم.

إذن في ظل هذا الغموض في تحديد معنى الالتزام بالشحن والتفريغ لإبدالنا من الاستعانة القوانين الداخلية العامة. والقانون المقارن والاتفاقيات الدولية.

### أولا: موقف المشرع المغربي

- <sup>1</sup> - محمد كمال حمدي عقد الشحن والتفريغ م س، ص 93.
- <sup>2</sup> - محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ م س، ص 26.
- <sup>3</sup> - مصطفى شننيز، م س، ص 71 و 72.
- <sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان الأمين البحري، منشورات المجلس الحقوقي، ط 2006، ص 112.
- <sup>5</sup> - محمد كمال حمدي: أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف بالإسكندرية، ص 202.

لقد جاء في المادة 218 من القانون البحري، على أن عمليات الشحن والتفريغ هناك ما يتم على اليابسة وعمليات تتم على ظهر السفينة، فالالتزام بالشحن يقع على عاتق الشاحن بينما الالتزام بالتفريغ يقع على عاتق المرسل إليه، ويجب أن تكون السفينة جاهزة في الميعاد المتفق عليه لتلقي البضائع في مكان الشحن العادي ويجب على الربان أن يتسلم البضائع على حافة السفينة على نفقة المجهز وان يضعها في ميناء الوصول تحت الرافعات تحت تصرف المرسل إليهم. ونشير الانتباه هذا إلى أن النص السالف الذكر يتكلم على أن الربان هو الذي يتسلم البضائع على حافة السفينة فإن هذه البضائع توضع بالقرب من السفينة لتتمكن روافعها أو روافع الميناء من نقلها إلى داخل السفينة ويستفاد بان عمليات النقل من السفينة إلى الرصيف أو العكس يقوم بها الناقل البحري، ومن هذا المنطلق يتضح أن الالتزام مع المقاول المينائي الذي يقع على اليابسة يكون إما من طرف الشاحن أو المرسل إليه. أما الذي يقع على ظهر السفينة فيكون بين المقاول المينائي والناقل البحري، إلى أنه في البيوع البحرية قد يتحمل الناقل البحري كل العمليات إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه<sup>1</sup>.

وبالإطلاع على المادة 42 من قانون المنظم للمقاولة بالموانئ وإنشاء شركة استغلال الموانئ ويتبين أن مهمتها هي مزاولة استغلال الأنشطة بالموانئ بموازاة مع الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام أو الخاص والحاصلة على رخص الامتياز والاستغلال.

فشركة استغلال الموانئ هي شركة مساهمة تخضع للقانون 95/17 وأحكام القانون رقم 15.02 والمقتضيات المنصوص عليها في نظامها الأساسي الذي يجب أن يتضمن وصفا للحصص العينية وتقيما لها، بناء على تقرير ملحق بالنظام الأساسي يعده تحت مسؤوليته مراقب أو عدة مراقبين للحصص يعينهم المؤسسون.

## ثانيا: الاتفاقيات الدولية

سنتصدى بالحديث عن الاتفاقيات الدولية لاتفاقية بروكسيل لعام 1924 المتضمنة لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978.

### 1: اتفاقية بروكسيل

تطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل البحري التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في علمية نقل بحري وميناء التفريغ في علمية النقل

<sup>1</sup> - مصطفى شنيض: المسؤولية المترتبة عن شحن البضائع وتفريغها في التشريع المغربي، م س، ص 86.

البحري، ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين، إذا كان أي من الأماكن التالية يقع وفقا لعقد النقل، في دولة متعاقدة.

وتتطبق هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية المركب أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي أطراف أخرى ذات مصلحة ويستثنى من تطبيق هذه الاتفاقية العقود التالية:

- مشاركة الاستئجار.

- العقود الأخرى المتعلقة باستخدام سفينة أو أي حيز عليها.

ولا تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل الملاحي غير المنتظم إلا عندما لا تكون مشاركة استئجار أو عقد آخرين الطرفين لاستخدام سفينة أو أي جزء عليها.

وتنص المادة الثالثة في فقرتها الثانية على ما يلي "مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة ومناولتها ورسها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفرغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة.

## 2: اتفاقية "هامبورغ"

تجدر الإشارة انه في ظل غياب مدونة خاصة بالنقل البحري وتعدد القوانين الداخلية التي لها اتصال مباشر أو غير مباشر بهذا المجال، مع الاختلاف في تراتبيتها أو أولويتها في التطبيق له تبعاته على العمل القضائي، ومما يعمق من هذا الإشكال أن القضاء المختص بالقضايا التجارية هو نفسه المختص بالقضايا البحرية<sup>1</sup>.

غير انه مما يخفف من تنازع القوانين بهذا الخصوص هو الحرص الذي يبديه القضاء التطبيق القانون باعتباره نصا خاصا مقدما على غيره من القوانين<sup>2</sup> والتي لا يتم الرجوع إليها إلا عند عدم تعارضها مع القانون البحري.

وغني عن البيان أن القانون البحري لسنة 1919<sup>3</sup> هو السائد في التطبيق على النقل البحري للبضائع منذ تاريخ إصداره، غير أن الوضع تغير ابتداء من فاتح نونبر 1991، وهو التاريخ الذي

<sup>1</sup> محمد المجذوبي الإدريسي، إشكالية القوانين الواجبة التطبيق، نشرة قرارات المجلس الأعلى المتخصصة، الغرفة التجارية، السلسلة 3، سنة 2010، ص 142.

<sup>2</sup> المقصود بالقوانين قانون الالتزامات والعقود ومدونة التجارة وقانون المسطرة المدنية.

<sup>3</sup> محمد المجذوبي الإدريسي، م س، ص 143.

دخلت فيه اتفاقية المم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحر السنة 1978 المعروفة اختصارا بقواعدها هامبورغ حيز التنفيذ على الصعيد الدولي وأيضاً الوطني، حيث ان المغرب بادر بعد الاستقلال إلى التوقيع عليها و أدخلها حيز التنفيذ في فاتح نونبر 1991.

والمغرب هدف من خلال الانضمام إلى هذه الاتفاقية<sup>1</sup> إقرار حماية قانونية وقضائية أفضل للشاحنتين بافتراض المسؤولين في حق الناقلين البحريين عن الهلاك او التلف الذي يصيب بالبضاعة المنقولة او التأخير في تسليمها دون الحاجة إلى إثبات الخطأ من طرفهم وهو أمر يبدو طبيعياً إذا ما علما أن المغرب يعتبر من دول الشاحنين بالاعتماد بشكل كبير على الأساطيل الأجنبية في استيراد وتصدير بضائعه وذلك على خلاف الدول البحرية الكبرى ذات الأساطيل البحرية الهامة التي سعت من خلال أعمالها لقواعد لاهاي ورفضها الانضمام إلى اتفاقيات إلى حماية فئة الناقلين البحريين في الارتكاز في عقد النقل البحري لسلطان إرادة المتعاقدين، من نتيجته، أن الناقلين البحريين يكونون الأقر على فرض شروطهم في عقد النقل البحري، وبصفة خاصة ما يتعلق بأجرة النقل والإعفاء من المسؤولية كما يمكن للأعوان البحريين المسجلين في سجلات الملاحة التجارية ووسطاء العبور المسجلين في سجلات الجمارك مزاوله أنشطتهم داخل الميناء إلا بعد تقديم تصريح كتابي إلى الوكالة.

ما يتبين أن التزام الناقل يشمل كافة العمليات الحاصلة منذ تلقيه البضاعة من الشحن حتى تسليمها للمرسل إلهي، ويندرج الشحن والتفريغ ضمن هذه العمليات<sup>2</sup>

فحدود المسؤولية كما أشرنا أعلاه تفوق ما هو وارد في الفصل 266 ق ت ب م ما دامت تحمي حقوقه أمام القضاء الوطني.

ونحن نعلم انه في السابق قبل دستور 2011 لم يكن هناك أي نص يرجح تطبيق الاتفاقية الدولية على القانون الوطني وبالتالي كان القضاء يطبق القوانين الوطنية جنبا إلى جانب مع الاتفاقيات الدولية بالتساوي.

أما الآن وفي ظل ما نص عليه دستور 2011 وجعل الاتفاقيات الدولية، كما صادق عليها بالمغرب، وفي نطاق أحكام الدستور، وقوانين المملكة، وهويتها الوطنية الراسخة، تسمو فور نشرها، على التشريعات الوطنية.

<sup>1</sup> محمد المجذوبي الإدريسي نشرة قرارات النقض، م س، ص 144.

<sup>2</sup> محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ، م س، ص 121.

فبعد أن كان الأمر يثير إشكال، وكان القضاء قد أسال الكثير من الحبر بخصوص هذا التنازع خاصة في عهد استغلال الموانئ، أما في زمن أحادية المنازلة وخاصة فترة ما بعد 2011، أصبح هذا التنازع لا محل له.

### 3: اتفاقية روتردام

تجدر الإشارة إلى أنها أحدث اتفاقية وتهتم بعقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريقة البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام).

ومن أهم ما جاءت به هو أنها وسعت من المدلول القانوني لمدة التزام النقال على اعتبار أن مدة التزام الناقل في معاهدة بروكسيل كان يتحدد بين شحن البضاعة في السفينة وبين تفريغها منها، أي تنطبق على الرحلة البحرية التي تفصل بين الشحن والتفريغ. ولما جاءت اتفاقية هامبورغ سنة 1978 وسعى بعض الشيء من مدة التزام الناقل بحيث تشمل المدة التي تكون فيها بالبضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل في ميناء التفريغ. أما اتفاقية روتردام في مادتها 3/12 فقد وسعت أكثر من هذه المدة حيث أرجعتها لإرادة طرفي عقد أي الناقل والشاحن وأوردت شرطين ما نعين في غاية الأهمية:

- أن لا يكون وقت تسليم الناقل للبضاعة لاحقا لبدء تحصيلها الأول بمقتضى عقد النقل.
  - ألا يكون وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.
- لكن رغم ما يمكن تسجيله من محاسن هذه الاتفاقية فهي لم تدخل حيز التنفيذ بعد.
- وبعد التطرق بالتحليل للاتفاقيات الدولية سننتقل إلى محاولة تحديد التزامات أطراف عقد المناولة بالموانئ (المطلب الثاني).

### المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد المناولة

من الأهمية بمكان في إطار عقد المناولة بالموانئ التطرق للالتزامات التي تقع على عاتق المكاوول المينائي والمتعاقد معه (الفقرة الأولى)، ثم التطرق إلى مسؤولية الناقل (الفقرة الثانية).

### الفقرة الأولى: التزامات المكاوول المينائي والمتعاقد معه.

المكاوول المينائي هو ذلك شخص الذي يعهد إليه للقيام بعمليات تسبق أو تلحق عملية النقل البحري، وقد إستدعت الضرورة تواجده.

يلقى على عاتق المناول المينائي الالتزام بشحن البضاعة منذ استلامها تحت روافع السفينة مروراً بنقلها عبر حاجز السفينة وحتى توضع داخل العنبر المعدل لاستقبالها أو على السطح إذا اتفق على ذلك<sup>1</sup>.

ويقضي القانون الفرنسي لعام<sup>2</sup> 1966 في مادته 50 على أن العمليات التي يقوم بها مقاول التشوين هي كل العمليات التي تحقق وضع البضاعة على السطح وتفرغها، بما في ذلك وضعها على البروفي الخطأ والتي تكون عمليات ضرورية سابقة أو لاحقة<sup>3</sup>.

ويتم الشحن بشكل جدي تقف السفينة بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة حتى ترفع وتوضع على ظهر السفينة، والغالب تتم بواسطة رافعات السفينة أو رافعات الرصيف أو بواسطة الرافعات العامة أو أنابيب إذا تعلق المر بوسائل كالبترو، حيث تشحن السوائل مباشرة بواسطة خرطوم تصل مستودعها على الرصيف بصهاريج في السفينة، وتستخدم في ذلك شفتات سفينة أو مضخات الميناء كما يمكن أن يتم الشحن بواسطة مصاعد خاصة كما هو الحال بالنسبة لشحن الفحم في بعض الموانئ الإنجليزية<sup>4</sup>.

وإن كانت البضاعة صبا كالحبوب فإنها تصب في بالسفينة مباشرة وتسمى السفن المعدة لاستقبال الحبوب على هذا النحو وتستخدم الدرجة بالنسبة للوسائل والوحدات المتحركة كالسيارات وعربات الصهاريج، وتتم العملية بسحب هذه الوسائل أو الوحدات المتحركة من مناطق التخزين المكشوفة أو الحظائر إلى السفينة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - نجاه بضراني القانون البحري، ج 1 السفينة نظامها القانوني ملكيتها، الحقوق العينية التبعية الواردة عليها، أشخاصها، العقود البحرية المرتبطة باستغلالها، عقد الإيجار، عقد النقل، البيوع البحرية دون ذكر ط س 1993 ص 255.

<sup>2</sup> - L'article 50 : « l'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises ; y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont la préalable ou la suite nécessaire ».

<sup>3</sup> - MARTIN NDENDE et KARINE LE COUVIOUR, Manutention Maritimes, Op.cité p5

<sup>4</sup> - Sophie PAJAMACCI. ACCONIER et Steve dore, op. cit, p.28

<sup>5</sup> - محمد كمال حمدي، م س، ص 38.

أما بخصوص الرص والتستيف فيتم تنظيم وترتيب البضاعة وتوزيعها في العنابر أو على سطح السفينة في حالة إذا كانت تحفظ للسفينة توازنها<sup>1</sup> رغم أن في ما يخص رص البضاعة على السطح غير جائزة كقاعدة عامة وذلك بسبب انه يعرض البضائع للتلف نتيجة التبلل بمياه البحر، وكذا تعريضها لخطر عدم دخولها كأصل عام في حساب الخسارات البحرية المشتركة وضياع قيمتها على صاحبها نهائيا إذا اضطر الربان للتضحية بها بإلقائها في البحر لإنقاذ باقي الشحنة المنقولة، وغالبا ما يبرز هذا الخطر نتيجة زحزة البضاعة من جراء عاصفة..مما يؤدي إلى اختلال توازن السفينة وتعريضها للغرق<sup>2</sup>.

وفيما يتعلق بالالتزام بالحفاظ على البضاعة هو التزام يكون على عاتق الناقل وهو التزم بتحقيق نتيجة.

والربان على عكس الناقل فالتزامه يكون ببذل عناية ما لم يتم تضمين ذلك في سند الشحن<sup>3</sup>.

وبعد ذلك تفريغ البضاعة أي إنزالها من سراج السفينة إلى البر أو إلى الصنادل التي تحملها إلى البر ويعتبر هذا التفريغ جزء من عقد النقل البحري<sup>4</sup>.

أما بخصوص كيفية التفريغ فيه تتم على الرصيف حتى يتسنى لناقل تنفيذ التزامه المتعلق بالتسليم، ويتم هذا التسليم على طول السفينة وينزل البضاعة على طول السفينة حيث يقوم المرسل إليه بإنزال البضاعة من ظهر السفينة وإعداد البضائع لهذا الغرض<sup>5</sup>، ويتم هذا التفريغ بواسطة المستخدمين الذين يزاولون مهامهم بمكتب استغلال المونئ حسب النشاط الذي يزاولونه، إما إلى الوكالة أو إلى الشركة.

من بين الالتزامات الالتزام بالتسليم وهي تلك العملية القانونية التي يلتزم بها الناقل بتسليم البضاعة التي قام بنقلها إلى صاحب الحق فيها والذي يقبلها بحالتها التي وصلت عليها، وعملية

<sup>1</sup> حسن الشريف ربان أعالي البحار شحن تفريغ السفن الأصول والقواعد الفنية منشآت المعارف الإسكندرية دون ذكر ط.

<sup>2</sup> محمد غريب عبد العزيز النظام القانوني للنقل البحري للحاويات دار الكفر الجامعي، الإسكندرية، س 2006.  
انظر أيضا للمزيد من التفاصيل: عبد القادر حسين العطير، الحاويات وآثارها في تنفيذ عقد النقل البحري مايو 1983.

<sup>3</sup> - نجا بشارني، م س ص 261.

<sup>4</sup> - عبد القادر حسين المطير الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة مكتبة دار الثقافة س 1999 ص 358.

<sup>5</sup> - فريد الحاتمي، م س، ص 218.

التسليم ذات أهمية بالغة لأنها تثبت بما لا يدع مجال للشك أن الناقل قد نفذ المهمة الموكولة له. كما تضع نهاية طبيعية لعقد النقل البحري.

ويعتبر تحديد الوقت الذي تم فيه التسليم من الأهمية بمكان في احتساب سريان مدة التقادم.

حيث ذهبت محكمة الاستئناف التجارية بالبيضاء في أحد قراراتها<sup>1</sup> لاعتبار أن الفصل 263 من القانون البحري، والفصل 5 من دفتر التحملات، واعتبرت أن الفصل 263 من القانون البحري يتعلق بأطراف عقد النقل ولا علاقة له بالطالبة لكونها ليست طرفا في العقد المذكور، وكذلك الأمر بالنسبة للفصل 262 من نفس القانون... وبالتالي ليس لها الحق في الدفع بالتقادم إلا أن هذا القرار تعرض للنقض بدوره.

حيث اعتبرت محكمة النقض في قرار لها<sup>2</sup> "غير أن نص الفصل 263 المشار إليه يتكلم عن تقادم جميع الدعاوى المتعلقة التعويض سواء الموجهة ضد الربان وأصحاب البضائع أو ضد مقاول الشحن والربان ادخل الطالبة في الدعوى لتحل محله في تحمل مسؤولية العوار باعتبارها معنية بالنزاع، مما يعطيها الحق في الدفع بالتقادم استنادا إلى الفصل 263 المذكور وكذا الفصل 262 الذي ينص "انه لا تقبل أي دعوى بالتقادم استنادا إلى الفصل الذي ينص "انه لا تقبل أي دعوى تعويض بسبب عوار خصوصي أو هلاك جزئي ضد الربان والمجهز أو أصحاب البضائع، إذا لم يقع تنظيم احتجاج معلن وتبليغه داخل أجل لا يزيد عن ثمانية أيام غير محسوب ضمنها أيام العطل ابتداء من تاريخ اليوم الذي وضعت فيه البضائع فعليا تحت تصرف المرسل إليه ولم يتبع هذا الاحتجاج بدعوى قضائية داخل أجل تسعين يوما..." كما استبعدت تطبيق دفتر التحملات بعبارة "أن الأمر يهم التقادم ولا يهم تطبيق اتفاقية أو عقود. وإن التقادم المطبق في النازلة هو المنصوص عليه مدونة التجارة التي ألغت أجل 90 يوما المنصوص عليه في دفتر التحملات "دون أن تبني السند القانوني الذي اعتمدته في هذا الخصوص، وأهملت قرار المجلس الأعلى عدد 46 الصادر بتاريخ 2009/11/14 الذي صدر بعد دخول مدونة التجارة حيز التنفيذ، كما تنكرت لدفتر التحملات كنص خاص باعتباره الإطار القانوني الذي ينظم علاقة الطالبة مع أطراف عقد النقل البحري.

<sup>1</sup> - قرار صادر عن محكمة الاستئناف التجارية بالبيضاء، رقم 2013/1189 بتاريخ 2013/02/27 في الملف عدد د 2012/1424 (غير منشور).

<sup>2</sup> - قرار صادر عن محكمة النقض عدد 1/454، المؤرخ في 2014/09/25، ملف تجاري عدد 2013/1/3/939 غير منشور.

ومن ثم كانت المحكمة على صواب لما اعتبرت في النص القانوني الواجب التطبيق في النازلة هو المادة الخامسة من مدونة التجارة التي تحدد أجل تقادم الدعاوى بخصوص المنازعات القائمة بين التجار أو بنبيهم وبين غير التجار في خمس سنوات.

أما بخصوص التزامات المتعاقد مع المقاول المينائي فإن من أهم الالتزامات التي قوم بها هي: الالتزام بدفع الأجر على اعتبار أن عقد المناولة بالموانئ من عقود المعاوضه، وتحديد مقدار الأجر يرجعه للأطراف لهم كامل الحرية في تحديده حيث يؤدي المتعاقد أجرا إلى المقاول وهذا الدفع يكون حسب الاتفاق أو عادات الميناء إما قبل بدء العمل، أو إتباعا بمقدار ما ينجزه من عمليات أو عند تسليمه البضاعة<sup>1</sup>.

على خلاف التشريع الفرنسي الذي عمل على تحديد الرسوم المستحقة لعمليات المناولة بالموانئ وفقا لإرادة الأطراف وبكل حرية وذلك ابتداء حيث تحدد هذه الرسوم بحسب طبيعة البضاعة ونوعية المناولة والمعدات المستعملة<sup>2</sup>.

## الخاتمة:

عقد المناولة بالموانئ من المواضيع التي لم تلقى الاهتمام اللائق به نظرا لشيوعها وكثرة التعامل معها رغم الأهمية التي يكتسبها عقد المناولة بالموانئ في النشاط الاقتصادي للموانئ المغربية وفي إطار عقد النقل البحري بصفة خاصة ، بحيث إن القانون المذكور لم ينظم هذا العقد بشكل الكامل.

## النتائج:

- مقتضيات إتفاقية هامبورج جاءت مخالفة لمقتضيات الترسانة الواردة في المادة البحرية المغربية خصوصا مايتعلق بالأجال.
- معظم نصوص القانونية المتعلقة بالمادة البحرية بالمغرب أصبحت لاتتأير التطور في الميدان البحري.
- مازال المشروع المتعلق بمدونة الملاحة البحرية التي أعدته الحكومة لنسخ القانون البحري لم ترى النور

<sup>1</sup> - محمد كمال حمدي، م س، ص 172.

- منذ إحداث المحاكم التجارية بمقتضى القانون 53.95 وهي الواجبة التطبيق على المعاملات البحرية .
- المشرع المغربي مزال بعيدا كل البعد عن التجارب المقارنة في المادة البحرية خاصة القانون الفرنسي الذي يستنبط منه القواعد القانونية .

### التوصيات:

- ضرورة تكوين قضاة أكفاء يفقهون العلم بالقانون وخاصة أحكام الاتفاقيات الدولية حيث تكون واجبة التطبيق في حالة تعارضها مع القوانين الداخلية حسب دستور 2011
- ضرورة التعجيل بإخراج مدونة الملاحة التجارية البحرية تجمع بين أحكام القانون الداخلي والاتفاقيات الدولية وملائمة هذه الأخيرة مع ذلك.
- ضرورة وجود قضاء مختص في القضايا البحرية على مستوى المحاكم التجارية والاستئناف التجارية ومحكمة النقض.
- ضرورة مراعاة الوضعية القانونية لعمال الشحن والتفريغ بالنظر لدورهم الكبير في تنفيذ عقد المناولة بالموانئ.
- ضرورة تشجيع المستثمرين عن طريق تبسيط المساطر في هذا المجال البحري المهم لأن بلدنا له واجهتين بحريتين وجب استغلال ذلك في تنمية البلد .

### قائمة المراجع

#### الكتب:

- محمد برادة غزيول: رئيس غرفة لمحكمة الاستئناف بفاس: التصدير والاستيراد والإشكاليات القانونية مطبعة المعارف الجديدة.
- المختار بكور: الوجيز في القانون البحري، دون ذكر المطبعة، مطبعة بابل، السنة 1997.
- حسن الشريف ربان أعالي البحار: شحن وتفريغ السفن، الاصول والقواعد الفنية، الناشر منشأة المعارف بالاسكندرية، دون ذكر السنة.
- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة المقارنة، مكتبة دار الثقافة، السنة 1999.

- علي البارودي: مبادئ القانون البحري، الإسكندرية، السنة 1975.
  - علي جمال الدين عوض: القانون البحري، القاهرة، السنة 1970، دون ذكر الطبعة.
  - محمد البزاز: "وكلاء العبور مهنة التجارة البحرية" دار إسهامات في أدبيات المؤسسة، السنة 1998.
  - محمد لعروصي: "المختصر في بعض العقود المسماة (البيع والمقايضة والكراء)، المؤسسة الاسماعيلية للطبع والنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، السنة 2005.
  - مصطفى كمال طه: "القانون البحري" الدار الجامعية للطباعة والنشر الاسكندرية، السنة 1993.
  - مصطفى كمال طه: "أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري الحوادث البحرية، الضمان، الامين البحري، منشورات المجلس الحقوقي، طبعة 2006.
  - نجاة بضراني: "القانون البحري، الجزء الاول/ السفينة، نظامها القانوني، ملكيتها، الحقوق العينية التبعية الواردة عليها، أشخاصها، العقود البحرية المرتبطة باستغلالها، عقد الايجار، عقد النقل، البيوع البحرية... دون ذكر الطبعة، السنة 1993
  - محمد كمال حمدي. " عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، التعريف بالعقد، طبيعته القانونية، آثاره والدعاوى التي تنشأ عن العقد"، دار المطبوعات الجامعية، دون ذكر الطبعة السنة 1988.
  - محمد كمال حمدي: " القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، ايجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر والارشاد". الطبعة الثالثة، السنة 2003.
  - محمد كمال حمدي. " عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، التعريف بالعقد، طبيعته القانونية، آثاره، اثباته والدعاوى التي تنشأ عن العقد" دار المطبوعات الجامعية، دون ذكر الطبعة، السنة 1988.
  - مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة) أشخاص الملاحة البحرية النقل البحري الحوادث البحرية، الضمان الامين البحري، منشورات المجلس الحقوقي طبعه 2006.
- الرسائل والاطروحات الجامعية**
- فريد الحاتمي: " عقد النقل البحري للبضائع على ضوع التشريع المغربي". رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في القانون الخاص. كلية الحقوق الدار البيضاء 1982-1983.

- مصطفى شنضيف، المسؤولية المترتبة عن شحن البضائع وتفريغها في التشريع المغربي، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة في القانون الخاص، جامعة الحسن الثاني الدار البيضاء، السنة 1991-1992.

#### المقالات

- محمد المجذوبي الادريسي اشكالية القوانين الواجبة التطبيق، نشرة قرارات محكمة النقض المتخصصة الغرفة التجارية السلسلة 3، الجزء 11، سنة 2013.

#### المجلات

- مجلة نشرة قرارات محكمة النقض، الغرفة التجارية السلسلة 1، الجزء السنة 2009.
- مجلة نشرة قرارات محكمة النقض المتخصصة الغرفة التجارية السلسلة 2، الجزء 5، 2010.
- مجلة نشرة قرارات محكمة النقض المتخصصة الغرفة التجارية السلسلة 3، الجزء 11، السنة 2013.

#### النصوص القانونية

- اتفاقية بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 وبروتوكول تعديلها لسنة 1968.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المعروفة بقواعد هامبورغ لسنة 1978.
- اتفاقية روتردام لسنة 2009 المتعلق بنقل البضائع.
- الظهير الشريف الصادر بتاريخ 28 يونيو جمادى الثانية 1337 والموافق لـ 31 مارس 1919 المتعلق بالقانون البحري.
- الظهير الشريف الصادر تحت رقم 194184- بتاريخ 15 ربيع الأول 1405 الموافق 28 دجنبر 1984 والمتعلق بإحداث مكتب استغلال الموانئ.
- الظهير الشريف الصادر تحت رقم 96.831. الصادر بتاريخ 15 ربيع الأول 1417 الموافق لفتح أغسطس 1996 والمتعلقة بمدونة التجارة.
- الظهير الشريف رقم 05.1461. الصادر بتاريخ 20 شوال 1426 والموافق لـ 23 نوفمبر 2005 المتعلق بتنفيذ القانون رقم 02-15 المتعلق بالموانئ وإحداث الوكالة الوطنية للموانئ وشركة استغلال الموانئ.

- ظهور 12 غشت 1913 المتعلق بقانون الالتزامات والعقود.
- مشروع القانون البحري لسنة 2002.
- القانون البحري المصري لسنة 1990.

#### سابعا: الأحكام والقرارات

- قرار صادر عن محكمة النقض عدد 1/454 المؤرخ في 2014/09/25 ملف تجاري عدد 2013/1/3/939.
- قرار الصادر عن محكمة النقض عدد 1/269 المؤرخ في 2014/05/22 ملف تجاري عدد 2012/1/3/1483.
- قرار صادر عن محكمة النقض عدد 1/63 المؤرخ في 2013/02/14 ملف تجاري عدد 2012/1/3/1005.
- 10- قرار محكمة النقض عدد 652 المؤرخ في 2012/06/14 ملف تجاري عدد 212/1/3/453 .
- قرار صادر عن محكمة النقض عدد 1/173 المؤرخ في 2014/03/27 ملف تجاري عدد 2013/1/3/420.

#### المواقع الالكترونية:

[www.ashaqarlawast.com](http://www.ashaqarlawast.com)

[www.leconomiste.com](http://www.leconomiste.com)

[www.dockerumt.org.ma](http://www.dockerumt.org.ma)

[www.cdt.ma/monistré/proj.loi2.doc](http://www.cdt.ma/monistré/proj.loi2.doc)