

الوكلاء البريون للملاحة البحرية

Land Agents of Maritime Navigation

زكراوي حمودي

جامعة طاهري محمد بشار (الجزائر) zekraouihamouadi1973@gmail.com

تاريخ النشر: 2022/04/27

تاريخ القبول: 2022/02/23

تاريخ الاستلام: 2021/08/14

ملخص:

تمر عملية نقل البضائع خلال تنفيذ عقد النقل البحري بمراحل عدة، بعضها يكون على مستوى الموانئ يشرف عليها عمال متخصصون يصطلح عليهم بالوكلاء البريون للملاحة البحرية، وهذا العمل البري المؤدى في الموانئ أو على ظهر السفينة وهي متوقفة في الموانئ من أجل التزود بما تحتاجه من مؤن ووقود وحاجيات مختلفة من أجل مواصلة رحلتها البحرية، يكون من عمال ليسوا جميعا تابعين للمجهز في العادة، وإنما منهم من يعمل لحساب الشاحنين ومنهم من يعمل لحساب شركات التأمين...إلخ، ويطلق على هؤلاء العمال، الأشخاص البريون للملاحة البحرية أو السفينة، أو المجتمع البري للسفن ومن أهم أشخاص المجتمع البري للسفن، والذين يساهمون في أداء الرسالة البحرية بعملهم الذي يتم في البر أو على ظهر السفينة وهي متوقفة في الميناء أو كبل السفينة، وكبل الحمولة، السمسار البحري، المفاوض البحري.

الكلمات المفتاحية: وكبل السفينة، وكبل الحمولة، السمسار البحري، المفاوض البحري.

Summary:

The process of transporting goods during the implementation of the maritime transport contract goes through several stages, some of which at the port level supervised by specialized workers who are called by the land community of ships, and these land works carried out in the ports or on boarding the ship while it is stationed in ports in order to provide what you need in terms of supplies, fuel and needs What ships need to continue their maritime journey, workers are not usually not all of them affiliated with the supplier, but some of them work for the shippers, and some of them work for the insurance companies...etc, and these workers are called land people for shipping or the ship, or The ship-land community is one of the most important people in the ship-land community, and those who contribute t to the accomplishment of the maritime mission by their work carried out ashore or on board the ship when it is stationed in the port

Keywords: The consignee of the cargo-The consignee of the ship-The shipping broker-handling.

1- مقدمة

يتطلب الاستغلال التجاري للسفن، وجود عدد من الأشخاص يساعدون الربان في القيام بأعماله التجارية على ظهر السفينة أثناء الملاحة البحرية، وهم الطاقم البحري للسفينة بقيادة الربان ومع ذلك فقد خلقت ظروف الاستغلال التجاري للسفينة في العصر الحديث الحاجة إلى أشخاص آخرين يساهمون في أداء الرسالة البحرية بعملهم الذي يتم في البر، أو على ظهر السفينة أثناء تواجدها في الميناء، وهذا العمل البري المؤدى في الموانئ أو على ظهر السفينة وهي متوقفة في ميناء من الموانئ من أجل التزود بما تحتاجه من مؤن ووقود وحاجيات مختلفة والتي تحتاجها السفن من أجل مواصلة رحلتها البحرية، يكون من أشخاص ليسوا جميعاً تابعين للمجهز في العادة، وإنما منهم من يعمل لحساب الشاحنين ومنهم من يعمل لحساب شركات التأمين... إلخ، ويطلق على هؤلاء الأشخاص، الوكلاء البريون للملاحة البحرية أو السفينة، أو المجتمع البري للسفن تمييزاً لهم عن الوكلاء البحريين أو المجتمع البحري، والذين يباشرون أعمالهم على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية وليس أثناء توقفها في ميناء من الموانئ وهم الربان والطاقم والمرشد البحري، ومن أهم الوكلاء البريون للملاحة البحرية، والذين يساهمون في أداء الرسالة البحرية بعملهم الذي يتم في البر أو على ظهر السفينة وهي متوقفة في الميناء هم وكيل السفينة، وكيل الحمولة والسمسار البحري والمقاول البحري.

وبما أن بقاء السفينة فترة طويلة في المرفأ بانتظار الانتهاء من الأعمال الإدارية والقانونية المتعلقة باستلام وتسليم البضائع المشحونة، يكلف شركات النقل البحري مبالغ طائلة بسبب رسوم المرفأ المرتفعة بالإضافة إلى الربح الفائت الناتج عن عدم عودة السفينة بالسرعة المطلوبة للقيام برحلة جديدة، من هنا تبدو الأهمية البالغة لخدمات الوكلاء البريون المقدمة للسفن.

والإشكال المطروح في هذا الصدد ما هو الدور الذي يؤديه الوكلاء البريون للملاحة البحرية في إنجاح عملية الاستغلال التجاري للسفن؟.

وللإجابة على هذه الإشكالية اتبعنا المنهج التحليلي لمختلف نصوص ومواد القانون البحري ذات العلاقة بموضوع الدراسة وذلك بإتباع عناصر الخطة التالية:

-المبحث الأول: وكيل السفينة وحمولتها.

-المبحث الثاني: السمسار البحري.

-المبحث الثالث: المقاول البحري.

2- وكيل السفينة وحولتها.

من يعمل لحساب السفينة يسمى في هذه الحالة أمين السفينة، أما من يعمل لحساب المرسل إليه فيعرف عندئذ بأمين الحمولة.

1-2 وكيل السفينة.

ونتناول فيه كل من مفهوم أمين السفينة وأهم الالتزامات الملقاة على عاتقه وكذا المسؤولية المترتبة في حالة خطأه.

أولاً - مفهوم وكيل السفينة

ويشتمل على تعريف أمين السفينة وتحديد مركزه القانوني

أ - تعريف وكيل السفينة.

كان الربان قديماً يقوم بعمليات تسليم البضائع للمرسل إليهم وتحصيل أجرة النقل منهم مما يستغرق وقتاً ليس بالقصير،¹ وبما أن السفينة التجارية أصبحت في الوقت الحاضر باهضة التكاليف، وهي رأس مال لا ينتج إلا إذا تحرك،² ونظراً لتعدد المرسل إليهم في الرحلة الواحدة، فقد روى أن استمرار الربان في توليه لمهمة تسليم البضاعة بنفسه عند الوصول من شأنه بقاء السفينة فترة طويلة في الميناء حتى يحضر المرسل إليهم ليسلمهم البضاعة ويحصل منهم على أجرة النقل، مما يعني تعطل السفينة عن الإستغلال، وما يستتبع ذلك من خسارة تلحق بمجهزها.³

ونظراً لكثرة الأعمال التي يجب القيام بها أثناء وجود السفينة بالميناء، من تفريغ وقبض أجرة النقل، والتزود بالوقود والمؤن للرحلة التالية، وإستلام بضائع وشحنها، بحث المجهز عن سبيل لتخفيف كاهل الربان.

فلجأ المجهز إلى شخص متخصص يعمل على وجه الإستقلال ليتولى عنه القيام بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة البحرية هذا الشخص المستقل هو أمين السفينة ويتمثل دوره في تسلم البضائع من الربان وتسليمها إلى أصحاب الشأن فيها، كما يتحمل عبء تزود السفينة بالوقود والمؤن ويرم عقود النقل والتأمين وعقود إستخدام البحارة، ويتسلم من الشاحنين بضائعهم لشحنها في السفينة ويصدر لهم سندات شحن.⁴

¹ - كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، 2006، ص177.

² - كمال حمدي، القانون البحري، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2000، ص362.

³ - محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص278.

⁴ - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، ص133.

عرفه القانون البحري الجزائري في المادة 609 على أنه " يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة بإحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لايقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء "

ب - المركز القانوني لوكيل السفينة.

يرتبط أمين السفينة بالمجهز بعقد يسمى عقد أمانة السفينة، وقد اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد.

فيري إتجاه على أنه عقد عمل تحكمه القواعد العامة في العمل البري، غير أن هذا الرأي لايمكن التسليم به لأن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية، في حين أن أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية، بالإضافة إلى أن عقد العمل يفترض وجود علاقة تبعية وخضوع في حين أن أمين السفينة يتمتع باستقلالية وقد يتولى العمل لعدة مجهزين.

بينما يرى البعض الآخر بأن أمين السفينة يعتبر سمسارا ولذلك فإنه يعتبر مسؤولا بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه التعيب أو فقدان البضاعة، غير أن هذا الرأي لايمكن التسليم به لأن إلتزامات السمسار تختلف عن الإلتزامات التي تقع على عاتق أمين السفينة.¹

ولذلك إستقر الرأي على أن أمين السفينة هو وكيل عن المجهز، وينوب عنه في تسلم البضاعة لأربابها وتحصيل الأجرة وتنفيذ عقد النقل البحري.²

ثانيا - إلتزامات وكيل السفينة.

يتولى أمين السفينة عن المجهز القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة، فيتسلم البضائع من الربان ويحافظ عليها قبل تسليمها إلى أرباب الشأن فيها، كما يعتبر ممثلا لمجهز السفينة لمعاينة البضاعة عند إستلامها فيقرر وجود نقص أو تلف في البضاعة ويكون هذا الإقرار ملزم للمجهز.

كما أنه يقوم بتزويد السفينة بالمؤن والمعدات والوقود ويبرم عقد النقل والتأمين ويتعاقد مع البحارة ويقوم بدفع أجرة المرشد.³

¹ - محمد نعيم علوة، القانون البحري، منشورات زين الحقوقية، 2012، ص157.

² - كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1996، ص180.

³ - وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص142.

فتشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء وتموين الربان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء.

ثالثا - مسؤولية وكيل السفينة.

يسأل أمين السفينة في حالة ارتكابه خطأ شخصيا، وهذا خلاف المجهر الذي تعتبر مسؤوليته مسؤولية موضوعية تقوم على أساس الخطأ المفترض.

وإن كان هناك من ينتقد هذا الحكم على أساس أن جعل قيام مسؤولية وكيل السفينة على الخطأ الشخصي هو حكم جاء على حساب البناء القانوني المتكامل لعقد النقل البحري وكل ما يحيط به والذي مفاده أن تطبق على كل من يتدخل في أي من عمليات النقل البحري، بدءا من استلام المجهر أو وكيله البضاعة في ميناء القيام حتى تمام التسليم في ميناء الوصول، ذات الأحكام.¹

2-2. وكيل الحمولة.

ونتناول فيه كل من مفهوم أمين الحمولة وكذا الالتزامات الناشئة عن عقد أمانة الحمولة، بالإضافة إلى مسؤولية أمين الحمولة.

أولا - مفهوم وكيل الحمولة.

ونتطرق فيه إلى التعريف بأمين الحمولة وتحديد مركزه القانوني.

أ - تعريف وكيل الحمولة.

أثناء نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول تكون السفينة مشحونة لفائدة أكثر من شخص واحد، ولتفادي بقاء الربان المطول في الميناء والذي ليست من مصلحة الاستغلال التجاري للسفينة، فقد جرت العادة أن ينوب المرسل إليهم شخصا يطلق عليه أمين الحمولة، يتولى نيابة عنهم استلام البضائع والتحقق من سلامتها واتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها.

ورغم أن أمين الحمولة هو وكيل عن المرسل إليهم وأمين السفينة هو أمين عن المجهر فإن العمل البحري يقر أن يكون الشخص الواحد وكيلا عن السفينة وعن الحمولة في نفس الوقت.²

¹ - العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص 117.

² - كمال حمدي، مرجع السابق، ص 368.

عرفه القانون البحري الجزائري في المادة 621 على أنه " يعد وكيلًا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة بإستلام البضائع بإسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم "

ب - الطبيعة القانونية لعقد الحمولة.

يرتبط أمين الحمولة مع أصحاب البضائع بعقد وكالة مأجورة وهو عقد تحكمه القواعد العامة، على أن وكيل الحمولة قد يكون وكيلًا بالعمولة إذا تعامل مع الربان بإسمه الخاص وتقدم إليه كما لو كان هو المالك الحقيقي للبضاعة ويكون ذلك إذا كان سند الشحن لحامله أو كان إذنيًا ثم تم تظهيره إليه تظهيرًا ناقلًا للملكية. بما يصبح معه وكيل الحمولة وكأنه المرسل إليه الأخير.

ثانيا - الإلتزامات الناشئة عن عقد الحمولة.

ونتناول فيه كل من إلتزامات وكيل الحمولة، وإلتزامات المرسل إليه.

أ - إلتزامات وكيل الحمولة.

يلتزم أمين الحمولة بإستلام البضائع وكيلًا عن المرسل إليه، وبالتالي عليه أن يحمي مصالحه في الإستلام، فيقوم بفحص البضائع والتأكد من سلامتها ومطابقتها لبيانات الشحن، كذلك يتولى الإشراف على تفريغ البضاعة وقد يتعاقد مع ذلك مع مقاول التفريغ.

كما يقوم أمين الحمولة بكافة الإجراءات الإدارية كالإجراءات أمام الجمارك، إضافة إلى توجيه التحفظات في المهلة المحددة قانونًا إذا كان بالبضاعة تلف، ويخطر المرسل إليه بما يتخذه من إجراءات حتى يستطيع رفع دعواه في الأجل المحدد، أخيرًا يقوم بدفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول.¹

ب - إلتزامات المرسل إليه.

يقوم على عاتق المرسل إليه بأن يدفع إلى أمين الحمولة الأجر المتفق عليه، وعادة ما يكون عبارة عن نسبة مئوية على أساس الحمولة أو طبيعتها، وفي حالة عدم الإتفاق يحدد الأجر طبقًا لعرف الميناء، كما يستحق أمين الحمولة المصروفات التي أنفقها أثناء قيامه بمهامه لحساب المرسل إليه كمصروفات التخزين والرسوم الجمركية ونفقات التحفظات، ولأمين الحمولة حق حبس البضائع التي بحوزته ضمان لإستيفاء ديونه من المرسل إليه.²

ثالثا - مسؤولية وكيل الحمولة. يسأل أمين الحمولة عن إخلاله بتنفيذ أي من التزاماته الناشئة عن عقد أمانة الحمولة، كما لو تسلم البضاعة دون التحقق من كميتها أو سلامتها، أو لم يتخذ الإجراءات التحفظية اللازمة

¹ - على البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية، ص 178.

² - محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 285.

للمحافظة على حقوق المرسل إليه، وفي المقابل لا يسأل أمين الحمولة عن الضرر الذي يصيب البضاعة إذا كان هذا الضرر وقع أثناء تنفيذ عقد النقل.

هذا ويجوز لأمين الحمولة إقامة دعواه على المرسل إليه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن أمين الحمولة كما أن دعوى المرسل إليه تنقضي بمرور سنتين من تاريخ استحقاق الدين.¹

3- السمسار البحري.

ونتناول فيه التعريف بالسمسار البحري في المطلب الأول ومهام والتزامات السمسار البحري في المطلب الثاني وفي المطلب الثالث نتطرق فيه لمسؤولية السمسار البحري.

3-1. تعريف السمسار البحري.

هو شخص يقوم بالتوسط في العلاقات التعاقدية البحرية من أجل التوفيق والتقريب بين أطرافها، وذلك لقاء حصوله على أجر، يطلق عليه العمولة، وتتمثل في نسبة مئوية من قيمة الصفقة المراد إبرامها، فهو من يحاول التقريب بين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري، وبين الناقل الشاحن في عقد النقل البحري.²

كما أنه لا يوجد مانع من أن يقوم بأعمال السمسرة شخص كأمين السفينة أو أمين الحمولة، قادر بحكم صلاته وعلاقاته في الميناء الذي يعمل به، على القيام بالوساطة والتقريب بين ذوي الشأن في العقود البحرية.³

3-2. التزامات السمسار البحري.

تقتصر مهمة السمسار البحري على التقريب بين طرفي العقد البحري حتى يوصلا إلى اتفاق، فلا يكون هو نفسه طرفا في العقد ولا وكيلا في إبرامه، ويعمل السمسار بناء على تفويض من أحد الطرفين أو منهما معا. وتنتهي مهمته عند اتفاقها ولا يسأل عن تنفيذه إلا إذا نص صراحة على ذلك في عقد السمسرة على التزامه بضمان تنفيذ العقد البحري، ويستحق السمسار البحري أجره من الطرف الذي فوضه، كما يمكن أن يطالب بما أنفقته من مصروفات بناء على طلب عميله.

كما يلتزم السمسار البحري عند تعاقد كوسيط، للعمل في حدود الصلاحيات الممنوحة إليه طبقا للتعليمات المدرجة في وكرالته ويحق له أن يستلم باسم موكله جميع المبالغ المستحقة عن كل تعاقد مبرم، إلا إذا اشترط ما يخالف ذلك في عقد الوكالة.

¹ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2007، ص 275.

² - محمد السيد الفقي، نفس المرجع، ص 279.

³ - على البارودي، هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 183.

مع الملاحظة أن السمسار البحري قد يقوم بأعمال وكيل السفينة أو وكيل الحمولة، مما يتعين معه الرجوع إلى العقد الذي يربطه مع الغير لتحديد مركزه القانوني لا الوصف الذي يخلعه هو على نفسه.

كما يجوز للسمسار أن يلتزم بالعمل لحساب طرفين متعاقدين إذا عين من قبلهما، وفي هذه الحالة يتعين عليه إعلام كل من الطرفين بأنه يتصرف لحسابهما، وبأنه يتعهد بالعمل بكل تجرد، مع الأخذ بعين الاعتبار مصالح كل منهما.¹

3-3. مسؤولية السمسار البحري.

يسأل السمسار عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ عقد السمسرة كما إذا أخفى معلومات جوهرية عن مجهزة السفينة، غير أنه لا يعتبر طرف في العقد الذي يبرم بواسطته ولا يكون مسؤولاً عن تنفيذه إلا إذا نص على ذلك صراحة في عقد السمسرة.²

فيعد السمسار البحري مسؤولاً عن أعماله طبقاً لأحكام القانون العام. بمعنى أنه يسأل عن أخطائه الشخصية أو أخطاء تابعيه وأن مسؤوليته عن تلك الأخطاء هي مسؤولية كاملة.³

هذا وتتقدم كل دعوى ناشئة عن العلاقات القائمة بين السمسار البحري ووكيله بانقضاء سنتين إبتداء من يوم استحقاق الدين.⁴

4- المقاول البحري.

ونبين في المطلب الأول مفهوم المقاول البحري، وفي المطلب الثاني التزاماته بينما نتطرق لمسؤولية المقاول البحري المطلب الثالث.

1-4. مفهوم المقاول البحري.

ونتناول فيه تعريف المقاول البحري في الفرع الأول وإلى تحديد الطبيعة القانونية للمقاول البحري في الفرع الثاني.

¹ - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 122.

² - وهيب الأسير، المرجع السابق، ص 148.

³ - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 124.

⁴ - المادة 637 قانون بحري جزائري.

أولا - تعريف المكاوالب البحري.

وفقا لقواعد القانون البحري الجزائري فقد يكون المكاوالب البحري مناوولا وفي هذه الحالة فإنه من يقوم بشحن البضاعة وتفريرها من السفينة، مستعينا في ذلك بعمال متخصصين، وبأدوات ومركبات خاصة كالروافع والصنادل وغيرها.¹

فهو يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة أو إنزالها منها، وقد يتولى بجانب ذلك أعمالاً قانونية متصلة بالشحن والتفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل.²

وفي حالات أخرى يكون المكاوالب البحري مشونا وفي هذه الحالة فإنه يقوم بالعمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه.³

وتسند ممارسة أعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على إمتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط التي تعلن عنها السلطة المينائية المعنية.⁴

ويتم اختيار المتعاملين أصحاب الامتياز، إما عن طريق المنافسة وإما في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني. ولا يمكن أن تتجاوز مدة الامتياز أربعين سنة، تحدد حسب أهمية النشاط والاستثمارات المقرر أن ينجزها صاحب الامتياز .

يعرف المشرع الجزائري المناولة المينائية، بأنها تشمل عمليات شحن البضائع وورصها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترايبية والمغازات وأخذها،⁵ وتجرى عمليات المناولة بموجب عقد ، بين الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه ، و مكاوالب المناولة.

أما عمليات التشوين المينائي فتجرى بموجب عقد يبرم بالتفاوض الحر ويفضي إلى دفع مقابل⁶

¹ - محمد فريد العربي، ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص286.

² - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية، 2007، ص110.

³ - أنظر في ذلك المادة 920 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - المادة 03 من المرسوم التنفيذي 139/06، المؤرخ في أبريل 2006 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ المعدل والمتمم.

⁵ - المادة 912 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

⁶ - أنظر المادة 921 من القانون البحري الجزائري.

ولم يشترط القانون شكلا خاص للعقد الذي يبرمه المقاول البحري، لذلك هو عقد رضائي يمكن إثباته بكافة وسائل الإثبات، وهو عقد تجاري حسب المادة 3/5 من القانون التجاري بالنسبة للمقاول أما بالنسبة للمتعاقد الآخر فإذا كان هو الناقل فيكون العقد تجاري، أما إذا كان مع الشاحن أو المرسل إليه فيكون تجاريا إذا كان يدخل في أعمالهم التجارية التبعية.¹

ثانيا - الطبيعة القانونية لعقد المناولة.

عقد المناولة البحري قد يكون عقد مناولة إذا أبرمه المناول مع الشاحن من أجل شحن البضاعة على متن السفينة وقد يبرمه مع المرسل إليه في الحالة التي تفرغ أو تنزل فيه البضاعة من السفينة إلى الرصيف أو مباشرة على متن وسائل النقل التي يعينها أصحاب الشأن في البضاعة.

حيث جرت العادة في الموانئ أن يقوم المناول بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة وتفريغها ولا شأن له بالعمليات القانونية كتسليم البضاعة أو فحصها.

غير أنه يجوز للمناول القيام بعمليات استلام البضائع والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها للمرسل إليهم بشرط أن يكلف بهذا العمل صراحة، لذلك اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة، هل هو عقد نقل، أم عقد وكالة أم عقد من نوع لآخر؟

- الاتجاه الأول: يرى بأن الشخص الذي يقوم بشحن البضائع على متن السفن ويتولى تفريغها يعد ناقلا، وأن العقد الذي يربطه مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه هو عقد نقل.

- نقد: انتقد هذا الاتجاه على أساس أن عقد النقل يشمل نقل بضاعة من مكان إلى مكان آخر في حين أن وظيفة المناول تقتصر على شحن البضاعة على ظهر السفينة أو تفريغ هذه البضائع المشحونة من السفن.

- الاتجاه الثاني: يرى أنه ما دام المناول، يؤدي أعمالا مادية لحساب الناقل فهذا يعني أنه مجرد تابع للناقل، مما يعني أن عقد المناولة عقد عمل أو إجارة أشخاص.

- نقد: يعاب على هذا الاتجاه أنه صحيح أن الناقل يحدد للمناول العمل الذي يجب أن يؤديه والطريقة ومكان رص البضاعة في العنابر، إلا أن مقاول المناولة يتمتع بحرية واستقلالية في اختيار الوسائل والطرق لتنفيذ عمله، في حين أن عقد العمل يفترض وجود علاقة تبعية وخضوع بين العامل وصاحب العمل.

¹ - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 125.

الاتجاه الثالث: الرأي الراجح، عقد المناولة أو عقد الشحن والتفريغ هو عقد مقاول، ذلك أن محله الأساسي هو الأعمال المادية المتعلقة بشحن البضائع أو تفريغها من السفن، والعقد الذي يتفق مع هذه العمليات هو عقد المقاول.

وكون أن العقد قد يتضمن مع ذلك أداء أعمالاً قانونية كالوكالة من الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه فإن المقاول في أدائه لتلك الأعمال يخضع لأحكام الوكالة، دون أن ينقلب العقد إلى عقد وكالة، وإنما يكون لمقاول المناولة صفة أخرى هي صفة الوكيل.¹

2-4. التزامات المقاول البحري.

يقع على عاتق المناول التزامات مادية، مثل شحن البضاعة ورصها وتستيفها على ظهر السفينة، والتزامات أخرى قانونية، مثل استلام البضاعة من الشاحن من أجل شحنها على ظهر السفينة.

أولاً - التزامات المناول المادية:

وتشمل كل من عمليات شحن ورص وتستيف وفك وإنزال البضاعة من السفينة.

أ - شحن وتفريغ البضائع: يتضمن الشحن وضع البضاعة على ظهر السفينة، ويتضمن التفريغ إنزال البضاعة من السفينة ويرتبط مقاول الشحن والتفريغ مع المجهز بعقد مقاول يلتزم بمقتضاه بأن يقوم بشحن البضاعة على متن السفينة أو تفريغها مقابل أجر يتعهد به الطرف الآخر.

وإذا كانت مهمة المناول قاصرة من حيث المبدأ على القيام بالأعمال المادية المتعلقة بالشحن والتفريغ، فلقد درجت العادة أن يقوم هؤلاء بكافة الأعمال القانونية المرتبطة بهذه العملية.²

لهذا السبب يذهب البعض إلى اعتبار عقد الشحن والتفريغ، في حالة الاتفاق على القيام بالأعمال المادية والقانونية معاً، فإنه يكون عقداً غير مسمى، أما إذا اقتصر الاتفاق على الشحن والتفريغ فقط فيكون عقد الشحن والتفريغ عقد عمل، غير أن الراجح هو أن عقد الشحن والتفريغ هو عقد مقاول. لهذا يسمى من يقوم بهذه الأعمال بالمقاول البحري، أو مقاول المناولة المينائية كما سبقت الإشارة إليه سابقاً.

ب - رص وتستيف وفك البضائع:

ويقصد بهذه العمليات ترتيب البضاعة وبطريقة تحميها من خطر الهلاك أثناء الرحلة البحرية، على أن تكون في العنابر في حالة تحفظ للسفينة توازنها.

¹ - إيمان الجميل، مقاولي الشحن والتفريغ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ص 88.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 128.

كما يجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو قماش يقيها من ماء البحر، أما التسقيف فيكون بإقامة فواصل بين البضائع وجسم السفينة، وآلات السفينة لمنع الضرر وللحفاظ على توازن السفينة، وفي ميناء التفريغ يتم فك البضائع وإخراجها من العنابر، وهي لا تستهدف توازن السفينة كما هو الحال في عملية الرص والتسقيف وإما غايتها سلامة البضاعة فقط.¹

ثانيا - التزامات المناول القانونية

قد يكون المقاول وكيلا عن الناقل أو عن الشاحن أو عن المرسل إليه فهو قد ينوب عن الناقل لاستلام البضاعة من الشاحن أو في تسليمها للمرسل إليه، وقد ينوب عن الشاحن في البضاعة للناقل، وقد ينوب عن المرسل إليه في استلام البضاعة من الناقل ويلتزم الوكيل وفق عقد الوكالة بتنفيذ الوكالة دون أن يتجاوز حدودها، فإذا قام المقاول باستلام البضاعة نيابة عن المرسل إليه، فللمقاول التحقق من البضاعة، وتوجيه الإخطارات بخصوص هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها.²

وقد يكون ثمة إتفاق صريح أو طبق لأعراف الميناء بأن يتولى مقاول الشحن والتفريغ عملا قانونيا هو الوديعة، بان يعهد إليه بهذا العمل باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة فيلتزم بموجبها بحفظ البضائع ورقابتها وحراستها باتخاذ العدة سواء باستئجار المخازن لمنع حصول الأضرار بالبضاعة وتأمين سلامتها ضد الحريق والسرقة.

3-4. مسؤولية المقاول البحري.

يقع على عاتق الشاحن من حيث المبدأ عملية الشحن وبينما يتولى المرسل إليه عملية التفريغ، لذلك يكون إبرام العقد مع المقاول من الشاحن أو المرسل إليه.

وبالتالي فإن المقاول يكون مسؤولاً تجاه الشاحن أو المرسل إليه، عن كل هلاك أو تلف يصيب البضاعة أثناء الشحن أو التفريغ، ما لم يقيم الدليل على أن الهلاك أو التلف لا يعود إليه، أما إذا تعاقد الناقل مع مقاول المناولة فيكون في هذه الحالة مسؤولاً تجاه الشاحن أو المرسل إليه، وله أن يرجع على المقاول في الأضرار التي أصابت البضاعة بسبب خطأه أو تقصيره.³

¹ - إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، ط1، الإسكندرية، 2010، ص 429.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 132.

³ - محمد نعيم عليوه، المرجع السابق، ص 162.

وإذا كان الخطأ العقدي هو عدم تنفيذ المقاو لالتزاماته الناشئة عن العقد، فإن أهم ما يثار بصدد هذه المسؤولية في الواقع هو نوع الالتزام الذي يقع على المقاو هل هو الالتزام بأداء نتيجة أم التزام بوسيلة؟
هنا ننظر إلى نوع الأعمال التي يقوم بها المقاو فإذا كانت أعمال مادية فإنه يسأل عنها طبقاً لأحكام عقد المقاولة، أما إذا كانت إلى جانبها أعمال قانونية فإن مسؤوليته تكون حسب نوع العمل القانوني فإن كان وكالة فيسأل وفق أحكام عقد الوكالة .

أولاً- مسؤوليته كمقاو.

إذا قام بالأعمال المادية فهو مسئول عن كل الأخطاء التي يرتكبها أثناء شحن البضائع وحرصها وتسييفها وفكها وتفريغها، والتمزام المقاو هنا هو التزم بوسيلة أي ببذل عناية، ومن تم يجب عليه اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة، ويتعين على المدعي أن يثبت خطأ المقاو في أداء الأعمال المادية محل عقد المقاولة ومن أمثلة الخطأ الذي يعد إخلالاً من المقاو بالتزامه الحيطه والعناية بالبضاعة.¹

- حوادث الروافع الناشئة عن سوء استعمال الآلات أو استعمال حبال ضعيفة للغاية.
- نقص الاحتياطات عند تداول بضائع قابلة للكسر أو للالتهاب وبصفة خاصة البضائع الخطرة.

ثانياً- مسؤوليته كوكيل.

يترتب على استلام المقاو الوكيل للبضائع من الربان تالفة أو ناقصة دون اتخاذ تحفظات، ارتكابه خطأ في تنفيذ وكتالته يترتب مسؤوليته، ويجعل للمرسل إليه حق في التعويض، ما لم يقيم الدليل، أن البضائع سلمت للمقاو مطابقة للحالة الموصوفة في سند الشحن.²

وهنا يصدق على مقاو المناولة أحد فرضيتين :

إما أن الأضرار كانت سابقة على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجبا عليه توجيه إخطار للأخير بالهلاك أو التلف لتجنب قرينة التسليم المطابق والتي تعذر دحضها لانعدام أدلة الإثبات وإما أنه لم يكن ثمة ما يوجب إخطار الناقل ويعني ذلك أن الأضرار قد حصلت والبضاعة بين أيدي المقاو.

ثالثاً- التحديد أو الإعفاء من المسؤولية.

إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة، فلا يعد مقاو الشحن والتفريغ مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها. بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى

¹ - محمد فريد العربي، محمد السيد الفقهي، مرجع سابق، ص 287.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 181.

أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة، وتشكل الوحدة الحسابية من خمسة وستين مليغراما ونصف من الذهب على أساس تسعمائة من الألف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب إلى العملة الوطنية ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة يوم تاريخ النطق بالحكم.

هذا عن تحديد مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ أما الحالات التي يعفى فيها من المسؤولية فهي متعددة وتتمثل في ما يلي:

أ- العيب الذاتي للبضاعة: ومثال ذلك حصول اشتعال تلقائي، ونتيجة لان العيب الذاتي في البضاعة بطبيعته غير ظاهر فإنه لا يكتشف عند بداية الرحلة ولا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن، ويعفى المقاول من المسؤولية إذا أثبت العيب الذاتي للبضاعة والعلاقة السببية بينه وبين الضرر اللاحق بالبضاعة.¹

ب- انعدام وكفاية التغليف : يعتبر خطأ من جانب الشاحن أن يصدر بضاعة مغلفة تغليفا معيبا أو غير كاف، وانعدام التغليف أو عدم كفايته سبب للإعفاء من المسؤولية بالنسبة للمقاول، وحتى يعفى المقاول من المسؤولية عليه أن يثبت عدم كفاية التغليف وعلاقة السببية بينه وبين الضرر الذي لحق بالبضاعة.²

ج- القوة القاهرة: ويشترط أن تكون غير متوقعة وغير ممكن الدفع، هذا ويقع على عاتق المقاول إثبات القوة القاهرة، وإذا أثبت القوة القاهرة انتفت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تتحقق المسؤولية طالما كانت القوة القاهرة السبب الوحيد في حدوث الضرر.³

د- الإضراب: أخذت الإضرابات في العصر الحديث صفة العمومية والفجائية مما جعل المحاكم تعتبرها قوة القاهرة، كما أن الإضراب لا يعفى المقاول من المسؤولية إذا كان لم يفعل ما في مقدوره لتجنبه أو كان راجعا إلى خطئه.⁴

هـ- الحريق: والحريق كثير الوقوع على الأرصفة، وعلى المقاول أن يثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه، ومقتضى ذلك أن يثبت المقاول سبب الحريق فكل حريق مجهول السبب لا يمكن اعتباره حادثاً مفاجئ وبالتالي فإنه يشغل مسؤولية المقاول.⁵

¹ - أنظر في ذلك المادة 803 فقرة 3- من القانون البحري الجزائري.

² - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 194.

³ - أنظر في ذلك المادة 803 فقرة 5- من القانون البحري الجزائري.

⁴ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 199.

⁵ - أنظر في ذلك المادة 803 الفقرة 3- ج من القانون البحري الجزائري.

5- الخاتمة:

ما أن السفينة التجارية أصبحت في الوقت الحاضر باهظة التكاليف وهي عبارة عن رأس مال لا ينتج إلا إذا تحرك، ونظرا لكثرة الأعمال التي يجب القيام بها أثناء وجود السفينة بالميناء، ومن أجل الاستثمار الأمثل للسفينة باعتبارها رأس مال، فإن المشرع يكون قد أحسن صنعا حينما فكر في إيجاد وكلاء بريون يساعدون الربان في القيام بأعماله التجارية سواء العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وكذا إبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة وتموين الربان بالمال والتي يضطلع بها وكيل السفينة، أو عمليات إبداء التحفظات تجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط والمهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل، في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة وكمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل والتي يقوم بها وكيل الحمولة، أو الوساطة في العقود التي تتعلق بالتجارة البحرية التي يشرف عليها السمسار البحري، أو عمليات شحن البضائع ورفضها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها والتي هي من مهام المقاول البحري.