

الأشخاص البريون للسفينة

زكراوي حموادي⁽¹⁾

مقدمة:

يتطلب الإستغلال التجاري للسفن، وجود عدد من الأشخاص يعاونون الربان في القيام بأعماله التجارية على ظهر السفينة أثناء الملاحة البحرية، هؤلاء الأشخاص هم الطاقم البحري برئاسة الربان ومع ذلك فقد خلقت ظروف الإستغلال البحري 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 جميعا تابعين للمجهز في العادة، وإنما منهم من يعمل لحساب الشاحنين ومنهم من يعمل لحساب شركات التأمين ومنهم السمسار البحري، ويطلق على هؤلاء الأشخاص، الأشخاص البريون للملاحة البحرية أو السفينة، تميزا لهم عن الأشخاص البحريين الذين يباشرون أعمالهم على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية وليس أثناء توقفها في ميناء من الموانئ وهم الربان والطاقم والمرشد البحري، ومن أهم الأشخاص البريون الذين يساهمون في أداء الرسالة البحرية بعملهم الذي يتم في البر أو على ظهر السفينة وهي متوقفة في الميناء هم أمين السفينة أو وكيل السفينة، وأمين الحمولة أو وكيل الشحنة، ومقاوول الشحن والتفريغ أو مقاوول المناولة، والسمسار البحري أو الوسيط البحري.

وبما أن بقاء السفينة فترة طويلة في المرافئ بانتظار الإنتهاء من الأعمال الإدارية والقانونية المتعلقة باستلام وتسليم البضائع المشحونة، يكلف شركات النقل البحري مبالغ طائلة بسبب رسوم المرافئ المرتفعة بالإضافة إلى الربح الفائت الناتج عن عدم عودة السفينة بالسرعة المطلوبة للقيام برحلة جديدة، فما هو الدور الذي يؤديه الأشخاص البريون في إنجاح عملية الإستغلال البحري للسفن.؟

للإجابة على هذه الإشكالية سنقوم بدراسة النقاط التالية .

أولا: الوكلاء البحريون.

الوكيل البحري يعمل إما لحساب المجهز ويسمى في هذه الحالة وكيل السفينة أو أمين السفينة، وإما لحساب المرسل إليه ويعرف عندئذ بوكيل الشحنة أو أمين الحمولة.

1-أمين السفينة.

1-1 مفهوم أمين السفينة

ا- تعريف أمين السفينة.

كان الربان قديما يقوم بعمليات تسليم البضائع للمرسل إليهم وتحصيل أجرة النقل منهم مما يستغرق

1 أستاذ مساعد - أ - كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة طاهراوي محمد - بشار -

وقتا ليس بالقصير،⁽¹⁾ وبما أن السفينة التجارية أصبحت في الوقت الحاضر باهضة التكاليف، وهي رأس مال لا ينتج إلا إذا تحرك،⁽²⁾ ونظرا لتعدد المرسل إليهم في الرحلة الواحدة، فقد روى أن إستمرار 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 مجهزها.⁽³⁾

ونظرا 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 ويبرم عقود النقل والتأمين وعقود إستخدام البحارة، ويتسلم من الشاحنين بضائعهم لشحنها في السفينة ويصدر لهم سندات شحن.⁽⁴⁾

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

ب- المركز القانوني لأمين السفينة.

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

ف يرى 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.⁽⁵⁾

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 العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص278.

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

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

ولذلك إستقر الرأي على أن أمين السفينة هو وكيل عن المجهز، وينوب عنه في تسلم البضاعة لأربابها وتحصيل الأجرة وتنفيذ عقد النقل البحري.⁽¹⁾

2-2 إلتزامات أمين 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 ممثلاً 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.⁽²⁾

فتشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة بإستلام وتسليم البضائع بإسم 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.

3-3 مسؤولية أمين السفينة.

يسأل أمين السفينة في حالة إرتكابه خطأ شخصياً، وهذا خلاف المجهز 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، بدءاً من إستلام المجهز أو وكيله البضاعة في ميناء القيام حتى تمام التسليم في ميناء الوصول، ذات الأحكام.⁽³⁾

2- أمين الحمولة.

1-1 مفهوم أمين الحمولة.

1- تعريف أمين 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 الإستغلال التجاري للسفينة، فقد جرت العادة أن ينيب المرسل إليهم شخصاً يطلق عليه أمين الحمولة، يتولى نيابة عنهم إستلام البضائع والتحقق من سلامتها وإتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها.

ورغم أن أمين الحمولة هو وكيل عن المرسل إليهم وأمين السفينة هو أمين عن المجهز فإن العمل البحري

1 - كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1996، ص 180.

2 - وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 142.

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

يقر أن يكون الشخص الواحد وكيلا عن السفينة وعن الحمولة في نفس الوقت.⁽¹⁾

عرفه القانون البحري الجزائري في المادة 621 على أنه « يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وموجب 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 وكيلا بالحمولة إذا تعامل مع الربان بإسمه الخاص وتقدم إليه كما لو كان هو المالك الحقيقي للبضاعة ويكون ذلك إذا كان سند الشحن لحامله أو كان إذنيا ثم تم تظهيره إليه تظهيراً ناقلاً للملكية بما يصححه وكيل الحمولة وكأنه المرسل إليه الأخير.

2-2 الإلتزامات الناشئة عن عقد الحمولة.

أ- إلتزامات أمين الحمولة.

يلتزم أمين الحمولة بإستلام البضائع وكيلا 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 قانوناً إذا كان بالبضاعة تلف، ويخطر المرسل إليه بما يتخذه من إجراءات حتى يستطيع رفع دعواه في الأجل المحدد، أخيراً يقوم بدفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول.⁽²⁾

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 طبقاً 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.⁽³⁾

ج- مسؤولية أمين الحمولة.

يسأل أمين الحمولة عن إخلاله بتنفيذ أي من إلتزاماته الناشئة عن عقد أمانة الحمولة، كما لو تسلم البضاعة دون التحقق من كميتها أو سلامتها، أو لم يتخذ الإجراءات التحفظية اللازمة للمحافظة على حقوق المرسل إليه، وفي المقابل لايسأل أمين الحمولة عن الضرر الذي يصيب البضاعة إذا كان هذا الضرر وقع أثناء

1 - كمال حمدي، مرجع السابق، ص 368.

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

3 - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 285.

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 إستحقاق الدين.⁽¹⁾

ثانيا: السمسار البحري.

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⁾

2- إلتزامات السمسار البحري.

تقتصر مهمة السمسار البحري على التقريب بين طرفي العقد البحري حتى يصلا إلى إتفاق، فلا يكون هونفسه طرفا في العقد ولا وكيلًا في إبرامه، ويعمل السمسار بناء على تفويض من أحد الطرفين أو منهما معا. وتنتهي مهمته عند إتفاقها ولا يسأل عن تنفيذه إلا إذا نص صراحة على ذلك في عقد السمسرة على إلتزامه بضمان تنفيذ العقد البحري، ويستحق السمسار البحري أجره من الطرف الذي فوضه، كما يمكن أن يطالب بما أنفقه من مصروفات بناء على طلب عميله.

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

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 الإعتبار مصالح كل منهما.⁽⁴⁾

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.

4 - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 122.

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 يرم بواسطته ولا يكون مسؤولاً عن تنفيذه إلا إذا نص على ذلك صراحة في عقد السمسرة.⁽¹⁾

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.⁽²⁾

هذا وتتقدم كل دعوى ناشئة عن العلاقات القائمة بين السمسار البحري ووكيله بإنقضاء سنتين إبتداء من يوم إستحقاق الدين.⁽³⁾

ثالثاً: مقالول الشحن والتفريغ.**1- مفهوم مقالول الشحن والتفريغ.****1.1 تعريف مقالول الشحن والتفريغ.**

هو الذي يقوم بشحن البضاعة وتفريغها من السفينة، مستعيناً في ذلك بعمال متخصصين، وبأدوات ومركبات خاصة كالروافع والصنادل وغيرها.⁽⁴⁾

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.⁽⁵⁾

وتسند ممارسة أعمال المناولة 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.⁽⁶⁾

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 ورسها وفكها وإنزالها

1 - وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 148.

2 - العري بوكعبان، المرجع السابق، ص 124.

3 - المادة 637 قانون بحري جزائري.

4 - محمد فريد العريني، ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 286.

5 - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية، 2007، ص 110.

6 - 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.

وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها،⁽¹⁾ وتجري عمليات المناولة بموجب عقد ، بين الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه ، و مقاول المناولة.

ولم يشترط القانون شكلا خاص لهذا العقد، 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.⁽²⁾

2-2 الطبيعة القانونية لعقد الشحن والتفريغ.

جرت العادة في الموانئ أن يقوم مقاول الشحن والتفريغ، أو مقاول المناولة كما يفضل أن يسميه المشرع الجزائري في القانون 05/98 بالأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة وتفريغها ولا شأن له بالعمليات القانونية كتسليم البضاعة أو فحصها.

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

-**الإتجاه 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:** إنتقد هذا الإتجاه على أساس أن عقد النقل يشمل نقل بضاعة من مكان إلى مكان آخر في حين أن وظيفة مقاول المناولة تقتصر على شحن البضاعة على ظهر السفينة أو تفريغ هذه البضائع المشحونة على متن السفن.

-**الإتجاه الثاني:** يرى أن ما دام مقاول المناولة، يؤدي أعمالا مادية لحساب الناقل فهذا يعني أنه مجرد تابع للنقل، مما يعني أن عقد المناولة عقد عمل أو إجارة أشخاص.

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

الإتجاه 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 أعمالا قانونية كالوكالة من الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه

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

2 - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 125.

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- إلتزامات مقاول الشحن والتفريغ.

يقع على عاتق مقاول الشحن والتفريغ إلتزامات مادية، مثل شحن البضاعة ورسها وتستيفها على ظهر السفينة، وإلتزامات أخرى قانونية، مثل إستلام البضاعة من الشاحن من أجل شحنها على ظهر السفينة.

1-1 إلتزامات المقاول المادية:

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

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

وإذا كانت مهمة مقاول الشحن والتفريغ 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 مقاوله. لهذا يسمى من يقوم بهذه الأعمال بالمقاول البحري، أو مقاول المناولة المينائية كما سبقت الإشارة إليه سابقاً.

* رس 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.

كما يجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو قماش يقيها من ماء البحر، أما التستيف 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 والتستيف وإنما غايتها سلامة البضاعة فقط.⁽³⁾

2-2 إلتزامات المقاول القانونية

قد يكون المقاول وكيلًا عن الناقل أو عن الشاحن أو عن المرسل إليه فهو قد ينوب عن الناقل لإستلام البضاعة من الشاحن أو في تسليمها للمرسل إليه، وقد ينوب عن الشاحن في البضاعة للناقل، وقد ينوب

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

2 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 128.

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

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.⁽¹⁾

وقد يكون ثمة إتفاق صريح أو طبق لأعراف الميناء بأن يتولى مقاول الشحن والتفريغ عملاً قانونياً هو الودعية، بأن يعهد إليه بهذا العمل بإتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحن فيلتزم بموجبه بحفظ البضائع ورقابتها وحراستها بإتخاذ العدة سواء بإستأجار المخازن لمنع حصول الأضرار بالبضاعة وتأمين سلامتها ضد الحريق والسرقعة.

3- مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ.

يقع على عاتق الشاحن من حيث المبدأ عملية الشحن وبينما يتولى المرسل إليه عملية التفريغ، لذلك يكون إبرام العقد مع المقاول من الشاحن إلى 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 تعاقدا الناقل مع مقاول المناولة فيكون في هذه الحالة مسئولاً تجاه الشاحن أو المرسل إليه، وله أن يرجع على المقاول في الأضرار التي أصابت البضاعة بسبب خطأه أو تقصيره.⁽²⁾

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

1-1 مسؤوليته كمقاول.

إذا قام بالأعمال المادية فهو مسئول عن كل الأخطاء التي يرتكبها أثناء شحن البضائع ورسها وتستيفها وفكها وتفريغها، والالتزام المقاول هنا هو التزام بوسيلة أي ببذل عناية، ومن ثم يجب عليه اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة، ويتعين على المدعي أن يثبت خطأ المقاول في أداء الأعمال المادية محل عقد المناولة ومن أمثلة الخطأ الذي يعد إخلالاً من المقاول بالتزامه الحيطة والعناية بالبضاعة.⁽³⁾

- 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.

1 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 132.

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

3 - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 287.

2-2 مسؤولية المفاوض الوكيل.

يترتب على استلام المفاوض الوكيل للبضائع من الرهان تالفة أو ناقصة دون اتخاذ تحفظات، ارتكابه خطأ في تنفيذ وكالته يترتب مسؤوليته، ويجعل للمرسل إليه حق في التعويض، ما لم يقيم الدليل، أن البضائع سلمت للمفاوض مطابقة للحالة الموصوفة في سند الشحن.⁽¹⁾

وهنا يصدق على مفاوض المناولة أحد فرضيتين :

إما أن الأضرار كانت سابقة على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجبا عليه توجيه إخطار للآخر 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 المفاوض.

3-3 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 مفاوض 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 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 مفاوض الشحن والتفريغ أما الحالات التي يعفى فيها من المسؤولية فهي متعددة- وتتمثل في مايلي:

- **العيب الذاتي للبضاعة:** ومثال ذلك حصول اشتعال تلقائي، ونتيجة لان العيب الذاتي في البضاعة بطبيعته غير ظاهر فإنه لا يكشف عند بداية الرحلة ولا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن، ويعفى المفاوض من المسؤولية إذا أثبت العيب الذاتي للبضاعة والعلاقة السببية بينه وبين الضرر اللاحق بالبضاعة.⁽²⁾
- **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 للمفاوض، وحتى يعفى المفاوض من المسؤولية عليه أن يثبت عدم كفاية التغليف وعلاقة السببية بينه وبين الضرر الذي لحق بالبضاعة.⁽³⁾
- **القوة القاهرة:** ويشترط أن تكون غير متوقعة وغير ممكن الدفع، وهذا يقع على عاتق المفاوض إثبات القوة القاهرة، وإذا أثبت القوة القاهرة إنتفت العلاقة السببية بين الخطأ والضرر ولا تتحقق المسؤولية طالما كانت القوة القاهرة السبب الوحيد في حدوث الضرر.⁽⁴⁾

1 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص181.

2 - كمال حمدي، نفس المرجع، ص193.

3 - كمال حمدي، نفس المرجع، ص194.

4 - كمال حمدي، نفس المرجع، ص197.

- **الإضراب:** أخذت الإضرابات في العصر الحديث صفة العمومية والفجائية مما جعل المحاكم تعتبرها قوة قاهرة، كما أن الإضراب لا يعفي المفاوض من المسؤولية إذا كان لم يفعل ما في مقدوره لتجنبه أو كان راجعا إلى خطئه.⁽¹⁾
- **الحريق:** والحريق كثير الوقوع على الأرصفة، وعلى المفاوض أن يثبت أنه يرجع إلى سبب غير متوقع لا يمكن التغلب عليه أو منعه، ومقتضى ذلك أن يثبت المفاوض سبب الحريق فكل حريق مجهول السبب لا يمكن اعتباره حادثاً مفاجئ وبالتالي فإنه يشغل مسؤولية المفاوض.⁽²⁾

الخاتمة:

بما أن السفينة التجارية أصبحت في الوقت الحاضر باهضة التكاليف وهي عبارة عن رأس مال لا ينتج إلا إذا تحرك، ونظرا لكثرة الأعمال التي يجب القيام بها أثناء وجود السفينة بالميناء، ومن أجل الإستثمار الأمثل للسفينة بإعتبارها رأس مال، فإن المشرع يكون قد أحسن صنعا حينما فكر في إيجاد أشخاص بريون يعاونون الربان في القيام بأعماله التجارية سواء العمليات المتعلقة بإستلام وتسليم البضائع بإسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وكذا إبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة وتموين الربان بالمال والتي يضطلع بها أمين 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 أمين الحمولة، أو الوساطة في العقود التي تتعلق بالتجارة البحرية التي يشرف عليها السمسار البحري، أو عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات وأخذها والتي هي من مهام مفاوض الشحن والتفريغ.

1 - كمال حمدي، نفس المرجع، ص 199.

2 - كمال حمدي، نفس المرجع، ص 200.

