

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



## وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف الأستاذة:

قنطار كوثر

من تقديم الطالبان:

كعوان بلال

موسلي رضا

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. مناجلي أحمد أمين	أستاذ محاضر	رئيسا
أ. قنطار كوثر	أستاذة مساعدة	مشرفا ومقررا
أ. بودينار طارق	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جويلية 2021

# شكر وتقدير

نشكر الله عز وجل ونحمده على توفيقه لنا لإنجاز هذا العمل المتواضع.  
بداية نتقدم بأسمى عبارات الشكر والعرفان إلى الأستاذة المشرفة "قنطار كوثر"  
على إرشاداتها وتوجيهاتها السديدة طوال فترة إنجاز هذه المذكرة.  
الشكر موصول كذلك إلى الأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة الذين تفضلوا  
بقراءة هذه المذكرة.  
كما لا يفوتنا أيضا أن نشكر كل عمال جامعة سكيكدة أساتذة كانوا أم إداريين.  
أخيرا لا يسعنا إلا أن نتقدم بجزيل الشكر إلى كل من قدم لنا يد المساعدة من  
قريب أو من بعيد لإنجاز هذا العمل المتواضع في شكله ومحتواه.

# الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:

سماحة الوالدين الكريمين حفظهما الله ورعاهما

إلى كل أفراد العائلة بدون إستثناء

إلى روح أختي الكبيرة "حياة" رحمها الله

إلى روح شهداء نوفمبر المجيد

إلى أصحاب المهن الشاقة في كل مكان

إلى كل الأصدقاء الصادقين منهم والمزيين

إلى كل من ساهم في تربيتي وتلقيني ولو حرف في حياتي.

كعوان بلال

# الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:

سماحة الوالدين الكريمين حفظهما الله ورعاهما

إلى العائلة الصغيرة التي تحملت معي الصعاب وساندتني بكل عزيمة

إلى كل من يحمل إسم العائلة في كل مكان

إلى كل من لم يدخر جهدا في مساعدتي

موسلي رضا

مقدمة

يمثل النقل البحري أهم الأنشطة التجارية إنتشاراً، فهو المحرك الأساسي للإقتصاد العالمي في وقتنا الحاضر، خاصة مع التطور الذي عرفته وسائل النقل منذ عصر البخار وإلى عصرنا الحاضر بما فيه من تقدم وتطور خاصة في تكنولوجيا وفنون عمارة وبناء السفن.

كما يعتبر ميدان النقل البحري في الجزائر من أهم القطاعات الإقتصادية التي يعتمد عليها الإقتصاد الوطني، وبالرغم من سيطرة واحتكار الشركات الوطنية التي تنتمي إلى القطاع العام على هذا النشاط، فقد ألزمت التحولات الإقتصادية التي عرفتها الجزائر منذ تبنيها نظام الإقتصاد الحر بداية التسعينيات، فتح المجال للقطاع الخاص في بعض الأنشطة المينائية أملاً بدفع هذا القطاع نحو الأفضل وتشجيع الإستثمارات في مجال النقل البحري.

ولعب التطور الذي طرأ على الاستغلال التجاري من جهة إعتقاد خطوط النقل المنتظمة، بحيث أصبحت السفن مرتبطة برحلات بحرية بمواعيد محددة الى بعض الموانئ، إضافة الى تنامي حجم السفينة وظهور الحاويات وارتفاع كميات البضائع المراد تسليمها، وعدد الوثائق الواجب توفرها وملؤها، ومدى أهمية التموينات. كما أن بقاء السفينة فترة طويلة بالمرافئ بانتظار الإنتهاء من هذه الأعمال المتعلقة بتسلم أو تسليم البضائع المشحونة، والتي تكلف شركات النقل البحري مبالغ طائلة بسبب رسوم الميناء المرتفعة، بالإضافة الى الربح الفائت الناتج عن عدم عودة السفينة بالسرعة المطلوبة للقيام برحلة جديدة. الأمر الذي يتطلب وجود عدد من الأشخاص يساعدون الربان في القيام بأعماله التجارية.

وأمام عجز شركات الملاحة على إنشاء فروع لها في كافة الموانئ التي تمر عليها سفنها، فقد أصبح من الضرورة على هذه الشركات البحث عن شخص سواء كان طبيعي أو معنوي في كل ميناء له إلمام جيد بشؤون البلد ومعرفة باللغة وبأعراف وعادات الموانئ التي تتردد عليها سفنهم، يقوم بمختلف الأعمال المادية والقانونية التي هي في الأصل تدخل ضمن اختصاصات الربان. ويدعى هذا الشخص وكيل السفينة أو أمين السفينة غير أن الواقع العملي أطلق عليه إسم آخر هو الوكيل البحري الذي هو موضوع بحثنا.

## أهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذه الدراسة أنه مع التطور الحاصل في ميدان التجارة البحرية، أصبح وكيل السفينة يلعب دورا كبيرا في إتمام سلسلة النقل البحري. وذلك بحكم تعدد مهامه ووظائفه إلى درجة تداخلها مع عدّة صفات لمساعدين بحريين آخرين. وتبرز أهمية هذه الدراسة في التعرف على مدى تأثير وكيل السفينة في تنفيذ عقد النقل البحري، ومعرفة الأحكام والنصوص التي خصّصها له المشرّع الجزائري، وذلك بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري وبعض المراسيم التنفيذية ذات الصلة بموضوع الدراسة.

## أسباب اختيار الموضوع:

إنّ دوافع وأسباب دراستنا لموضوع وكيل السفينة في القانون الجزائري عديدة، منها الموضوعية ومنها الذاتية.

الأسباب الذاتية: تمثلت في الميل إلى دراسة مواضيع النشاط البحري، خاصة الأنشطة المينائية ذات الطابع العملي منها. بالتحديد مهن النقل البحري على غرار وكيل السفينة والذي يعتبر موضوع مهم وجب البحث فيه والتعمق في دراسة تفاصيله.

الأسباب الموضوعية: يكتسي موضوع وكيل السفينة جانب كبير من الغموض في التشريع الجزائري، ومؤدى ذلك عدم وجود نصوص وقوانين دقيقة تنظم الجانب الموضوعي لنشاط وكيل السفينة واكتفاء المشرع الجزائري بالتنظيم الإجرائي فقط. ممّا يُتيح لنا إمكانية الوقوف على كل جزئياته ولو بشكل موجز، لاسيما في ظل نقص الأبحاث والدراسات القانونية من قبل الباحثين الجزائريين، والتي تكاد أن تكون شبه معدومة.

## هدف الدراسة:

يهدف هذا البحث إلى القيام بدراسة مفصلة لمهنة وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري لنبيّن من خلالها مفهومه وطبيعته علاقتة مع الناقل البحري، ونميّزه عن باقي مساعدي النقل البحري الآخرين. كما نتطرق إلى تنظيم مهنة وكيل السفينة في الجزائر، وكذلك التعرف على

الحقوق والإلتزامات التي تقع على عاتقه. وفي الأخير نتطرق إلى أحكام المسؤولية المترتبة على وكيل السفينة والدعاوى الناشئة ضده.

### صعوبات الدراسة:

صادف إنجاز هذا البحث بعض الصعوبات والعراقيل، وكانت إمكانية الوصول أو الحصول على بعض المراجع المتعلقة بموضوع البحث صعبة جدا، نظرا لقلّة المراجع المتخصصة سواء في جامعتنا أو الجامعات المجاورة. كذلك التأخر الكبير الذي عرفته فترة التريصات التطبيقية على مستوى المؤسسة المينائية والذي فوّت علينا اكتساب المزيد من المعلومات والأفكار حول موضوع البحث.

### إشكالية الدراسة:

إنّ وكيل السفينة وهو أثناء ممارسته لمهامه في تنفيذ عقد النقل البحري فإنه يخضع لمجموعة من الأحكام والقوانين التي تنظم مختلف أنشطته، وعليه فإنّ التساؤل الذي يُطرح هنا هو: كيف نظّم المشرع الجزائري مهنة وكيل السفينة؟ ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية تساؤلات فرعية تتمثل في:

ما هو الإطار التنظيمي لمهنة وكيل السفينة؟

وفيما يتمثل النظام القانوني لوكيل السفينة؟

### مناهج الدراسة:

لقد اتبعنا خلال هذه الدراسة كل من المنهج التحليلي والمنهج المقارن على سبيل الإستئناس، المنهج التحليلي من خلال تحليل بعض المواد القانونية وتفسير المعلومات وكذلك الوضع القائم في الواقع العملي، وهو المنهج الأنسب لمثل هذه الدراسة. أما المنهج المقارن فحاولنا من خلاله مقارنة النصوص القانونية التي جاء بها المشرع الجزائري مع تشريعات أخرى، على غرار المشرع الفرنسي والمشرع المصري.

## خطة الدراسة:

اتساقا مع منهجية البحث قمنا بتقسيم خطة الدراسة إلى فصلين يتعلق الفصل الأول بدراسة الإطار التنظيمي لمهنة وكيل السفينة، حيث تطرقنا فيه إلى مفهوم وكيل السفينة (المبحث الأول)، وتنظيم مهنة وكيل السفينة في القانون الجزائري (المبحث الثاني). أما الفصل الثاني فخصصناه لدراسة النظام القانوني لوكيل السفينة، حيث تعرضنا فيه إلى المركز القانوني لوكيل السفينة (المبحث الأول)، بالإضافة إلى المسؤولية المترتبة على وكيل السفينة (المبحث الثاني).

# الفصل الأول:

## الإطار التنظيمي لمهنة وكيل السفينة

إن مالك السفينة أو تجهزها لا يستطيع أن يقوم بمتطلبات الإستغلال البحري إلا اعتمادا على الطاقم البحري برئاسة الربان، ومع ذلك فإن ظروف الإستغلال البحري دفعت إلى إيجاد أشخاص آخرين يشتركون فيه. وقد سمتهم بعض التشريعات العربية " الأشخاص البريون للملاحة البحرية " وهذا لأن عملهم يتم في البر أو على ظهر السفينة في الميناء.

فبالإضافة إلى ما أصبحت عليه السفن التجارية وتكاليفها المرتفعة، اقتضى الأمر إعفاء ربان السفينة من العمليات التي كان يقوم بها في السابق وذلك نظرا لبقاء السفينة في الميناء مدة طويلة، والبحث عن شخص طبيعي أو معنوي في كل ميناء يقوم لحساب المجهز بتسليم البضائع وحراستها والمحافظة عليها وتحصيل الأجرة، كما قد يكلف هذا الشخص بعمليات تدخل في اختصاص الربان كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن، حيث يسمى هذا الشخص وكيل السفينة<sup>1</sup>.

ويعتبر وكيل السفينة أحد المساعدين البحريين الذين يتدخلون في مجال النقل البحري، ولا يجوز له ممارسة نشاطه إلا بعد إستيفاء الشروط التي تنظم أعوان الوكلاء الملاحيين وحصوله على الترخيص اللازم حتى يستطيع ممارسة عمله بشكل قانوني. حيث يخضع للنصوص المتعلقة بالوكلاء التجاريين، تطبيقا لأحكام المادة 609 من القانون البحري الجزائري، وكذلك المرسوم التنفيذي 09-183 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

ولتبيين الإطار التنظيمي لمهنة وكيل السفينة نتطرق في هذا الفصل الى:

- مفهوم وكيل السفينة (المبحث الأول)
- تنظيم مهنة وكيل السفينة في القانون الجزائري (المبحث الثاني)

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2007، ص 238.

## المبحث الأول: مفهوم وكيل السفينة

يتطلب الإستغلال التجاري الأمثل للسفينة، الإستعانة بوكيل السفينة الذي يؤدي دوراً أساسياً في تنفيذ عقد النقل البحري، فهو الشخص الذي يتم إختياره من طرف مجهزة السفينة أو الربان ليقوم بمباشرة مهام الربان التجارية، حيث تتقاطع مهام وكيل السفينة مع أنشطة مساعدين آخرين للنقل البحري على غرار وكيل الحمولة ومقاول المناولة والسمسار البحري، ويقوم وكيل السفينة بممارسة نشاطه بموجب وكالة عن المجهز أو الربان في إطار القواعد العامة التي تحكم عقد الوكالة<sup>1</sup>.

فمن أجل الوصول إلى تحديد الطبيعة القانونية لمهنة وكيل السفينة نعالج في هذا المبحث:

- الطبيعة القانونية لمهنة وكيل السفينة (المطلب الأول)
- الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمهنة وكيل السفينة

ذهب المشرع الجزائري في المادة 609 من القانون البحري على غرار بعض التشريعات العربية والغربية إلى اعتبار وكيل السفينة ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي، الذي يلتزم بمقابل أجر عند وجود وكالة من المجهز أو من الربان من أجل القيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة وكذا العمليات المرتبطة برسو السفينة في الميناء.

ومن أجل توضيح مفهوم وكيل السفينة سنتطرق في هذا المطلب إلى:

- تعريف وكيل السفينة (الفرع الأول)
- تمييز وكيل السفينة عن المهن الأخرى لعقد النقل البحري (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: تعريف وكيل السفينة

لتوضيح تعريف وكيل السفينة نتناول:

<sup>1</sup> - بورطال أمينة، " المركز القانوني لوكيل السفينة أثناء ممارسة نشاط النقل البحري "، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، أكتوبر 2019، ص 93.

- التعريف الفقهي لوكيل السفينة (أولاً)

- التعريف القانوني (ثانياً).

### أولاً: التعريف الفقهي لوكيل السفينة:

عرف العديد من الفقهاء باختلاف جنسياتهم وكيل السفينة بأنه:

#### 1- وكيل السفينة عند الفقهاء العرب:

يرى الفقيه المصري "عاطف محمد الفقي" وكيل السفينة بأنه شخص طبيعي أو معنوي، يختاره المجهز أو الرّبان في الميناء الذي ترسو فيه السفينة ليتولى رعاية شؤون المجهز وسفنه في هذا الميناء بناءً على عقد يُبرم بينهما عادة لمدة معينة<sup>1</sup>.

وعرّفه كذلك الدكتور "مصطفى كمال طه" بأنه كل شخص يقوم لحساب المجهز بتسلم البضاعة وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة، وقد يكلف بواجبات أخرى مما يدخل في إختصاص الرّبان كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن وتذاكر النقل. ويطلق عليه أحياناً في العمل اسم الوكيل البحري<sup>2</sup>.

#### 2- وكيل السفينة في الفقه الفرنسي:

عرّف الفقيه الفرنسي "ANTOINE VIALARD"<sup>3</sup> وكيل السفينة بقوله: يُقصد بوكيل السفينة الممثل للمجهز أو ربان السفينة في جميع العمليات التي يتولى القيام بها، فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليهم في ميناء التفريغ. ويُعرف أيضاً على أنه الوكيل البحري (AGENT MARITIME) أو الشخص الذي يعينه المجهز في أحد الموانئ ل ينوب عنه في إجراء بعض الأعمال والتصرفات الضرورية لاستغلال السفينة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص245.

<sup>2</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص172.

<sup>3</sup> - ANTOINE VIALARD, Droit maritime, Presse universitaire de France, Paris, 1997, P 213.

<sup>4</sup> - محمد أمين شخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد4، صدر بتاريخ 01 مارس 2016، ص96.

بذلك يكون وكيل السفينة مندوب عن المجهز والمقيم في الميناء الذي يحتفظ بصلات دائمة مع كل هيئاته وإدارته، علاوة على خبرته في انتقاء أحسن الموردين والمتخصصين المحليين في كل ما يلزم السفن من مؤن ووقود وقطع غيار ومراكز الصيانة.... الخ<sup>1</sup>. وهكذا بإمكان الربان الإنصراف إلى القيام بوظيفته الفنية، وترك المشاكل القانونية المتعلقة بالتسلم والتسليم مع أصحاب العلاقة إلى شخص ذو خبرة للقيام بهذه الأعمال. مما يسمح للسفينة بمغادرة الميناء بأسرع وقت ممكن، فور تسليم البضاعة، وبالتالي التخفيف من الخسائر التي يتعرض لها مجهز السفينة بسبب توقفها لفترة طويلة في الميناء<sup>2</sup>.

### ثانياً: التعريف القانوني لوكيل السفينة

قامت العديد من التشريعات الوطنية المختلفة بوضع تعريف لوكيل السفينة، وبالرجوع إلى التشريع الجزائري نجد أن القانون البحري نظم مهام ومسؤوليات وكيل السفينة في المواد من 609 الى 620.

وعرفته المادة 609 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup> كالآتي: يعتبر وكيل السفينة، كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم، مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان، بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء.

ونجد أنّ المشرع المصري هو الآخر عرفه من خلال المادة 145 من القانون التجاري البحري بقوله: يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالاحتياجات المعتادة

<sup>1</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، اشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، القاهرة، طبعة أولى، 2010، ص264.

<sup>2</sup> - وهيب الأسبر، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص141.

<sup>3</sup> - نظم المشرع البحري الجزائري الأحكام القانونية المتعلقة بوكيل السفينة في القسم الأول من الفصل الثالث تحت عنوان مساعدو التجهيز تحت الباب الأول المعنون بالتجهيز من المادة 609 إلى 620 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، جريدة رسمية رقم 46 الصادرة في 18 أوت 2010 والمتضمن القانون البحري.

اللازمة للسفينة<sup>1</sup>. أما المشرع الأردني فإنه لم يتطرق لتعريف وكيل السفينة أو طبيعته على غرار تشريعات بعض الدول العربية الأخرى، بل قامت محكمة التمييز الأردنية في أكثر من حكم ببيان مهام الوكيل البحري ومسؤولياته<sup>2</sup>.

كما تجاهل المشرع البحري الفرنسي الحديث عن وكيل السفينة حيث أغفل الإشارة في أي نص إلى كلمة "الوكلاء البحريون" كمكلفون بريون وقد وصفه بالوكيل المأجور، من خلال المادة 51 من مرسوم 31 ديسمبر 1966 التي تنص على أن: وكيل السفينة يمثل الناقل وأنه مسؤول إزاءه بصفته وكيلا مأجوراً، عما يرتكبه من أخطاء<sup>3</sup>.

والظاهر أن المشرع الجزائري إستلهم هذا التعريف من أحكام المادة 11 من قانون 03 جانفي 1969 التي تنص على أن وكيل السفينة يتصرف كممثل للمجهز وينجز العمليات التي لا ينجزها ربان السفينة بنفسه، والتي تتعلق بإحتياجات السفينة ولحسابها، والبضائع المرسله. وبصفته وكيلا للسفينة وممثلا وحيدا للمجهز يقوم بتنفيذ العمليات المتعلقة بالبضائع والسفينة، ويتصرف حيال ذوي الحقوق والغير.

بالتالي فإن وكيل السفينة هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي المستقل، والمتخصص ذو الخبرة يتم تعيينه من قبل ملاك السفن في ميناء أو عدة موانئ والمكلف إما بصورة دائمة أو مؤقتة، بأن يتولى في الميناء بإسم المجهز أو الربان ولحساب السفينة، إنجاز العمليات التي لا يتولى ربان السفينة إنجازها بنفسه، سواء أمام الجهات الحكومية لتسهيل خدماتها في الميناء، أو أمام القضاء إذا ما كانت هناك حاجة لذلك<sup>4</sup>. وبصفته وكيلا للسفينة وممثلا وحيدا للمجهز يقوم بتنفيذ العمليات المتعلقة بالبضائع والسفينة، ويتصرف حيال ذوي الحقوق والغير.

تجدد الإشارة إلى أن:

1 - كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 256.

2 - عبد القادر العطير، شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص 191.

3 - دردار نعيمة، "وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري"، مذكرة ماجستير، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2001/2000، ص 40.

4 - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 61.

- مصطلح وكيل السفينة أو أمين السفينة يدعو للنقاش بحيث أنه غير صحيح لغويا حيث يُعقَّب عليه بأن هذا الأخير يجعل الموكل هو السفينة وهي جماد لا تقوم بتوكيل، إذ أن الأصح ان يقال وكيل المجهز، إلا أن الواقع العملي جرى على إطلاق اسم آخر هو الوكيل البحري<sup>1</sup>.
- يمكن القول أنّ وكيل السفينة هو قبل كل شيء يعتبر عون مساعد بصورة مؤقتة أو دائمة مقيم في أحد الموانئ ويتدخل لخدمة مصالح السفينة وما تنقله<sup>2</sup>.
- المشرع الجزائري سمح للخواص بممارسة هذا النشاط إلا أنه من حيث الواقع لازالت الشركات الوطنية هي المهيمنة على هذا النشاط، ونظرا لتطور التقنيات وشؤون الإقتصاد والتجارة البحرية، ازداد دور وكيل السفينة أهمية بتوسع نشاطه على حساب نشاط ريان السفينة بتخليه شيئا فشيئا عن وظائفه التجارية لكي يتفرغ للإدارة التقنية للسفينة والتكفل بالبضائع المرسله بحرا<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: تمييز وكيل السفينة عن المهن الأخرى لعقد النقل البحري

- إن إنجاز عملية النقل البحري يتطلب تدخل عدة أشخاص يساعدون في عملية السير الحسن لعملية النقل البحري. حيث أنه في الواقع العملي، لا يمكن أن تقتصر أعمال وكيل السفينة على الوكالة وحدها، فهو يتولى أعمالا أخرى تعود إلى مساعدين آخرين، ونتيجة لذلك فهو يتصف بصفات قانونية عديدة وذلك تلبية للطلب المتزايد للشاحنين على خدمات النقل<sup>4</sup>.
- ولتمييز مهنة وكيل السفينة عن بعض المهن الأخرى نتناول في هذا الفرع:

- وكيل السفينة بصفته وكيل للحمولة (أولا)
- وكيل السفينة بصفته مقاول المناولة (ثانيا)
- وكيل السفينة بصفته سمسار بحري (ثالثا)

1 - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 257.

2 - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص 97.

3 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 8.

4 - دردار نعيمة، المرجع نفسه، ص 34.

## أولاً: وكيل السفينة بصفته وكيل للحمولة

وكيل الحمولة أو أمين الحمولة هو ذلك الشخص الذي يعهد إليه المرسل إليه صاحب البضاعة المنقولة بتسلم هذه البضاعة من الریان أو من أمين السفينة لحسابه ودفع أجرة نقلها والمحافظة عليها، والأصل أن يكون لكل مرسل إليه وكيل حمولة، بيد أن العمل قد جرى فيما لو تعدد المرسل إليهم على أن يمثل هؤلاء جميعاً أميناً واحداً للحمولة، والحكمة من ذلك هو منع التزاحم والفوضى التي تؤدي إليها إشتراك أصحاب البضائع جميعاً في عمليات التسليم، وما يصاحبه من تأخر كل منهم في استلام بضاعته وتعطيل السفينة في الميناء<sup>1</sup>.

وقد يجمع الشخص بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة في نفس الوقت رغم تعارض الصفات باعتبار أن وكيل السفينة وكيل للمجهز في حين أن وكيل الحمولة وكيل المرسل إليهم، هو الأمر الذي يشكل خطورة بالغة إذا ما قام بتفضيل مصالح أحدهما إضراراً بمصالح الآخر<sup>2</sup>.

وذلك الجمع بين هذه الصفات هو أمر جائز يقره الفقه والقضاء، وهو وضع منتشر في العمل بشرط التسليم تحت الروافع أو شرط التفريغ السريع. حيث يكون الشخص مرتبطاً بعقدين في نفس الوقت، عقد وكالة مع المجهز وعقد وكالة مع المرسل إليه، والعقدان مستقلان، ومن ثم يكون له أن يطالب كلا من المجهز والمرسل إليه بمصروفات العمليات الداخلة<sup>3</sup>.

عملياً لا يمكن بأي حال من الأحوال في الجزائر أن يضم وكيل الحمولة إلى وظيفة وكيل السفينة، علماً بأن الوكالة على الحمولة مخولة لميناء الجزائر حتى الآن رغم عدم إمتلاك المؤسسة المينائية اعتماداً ملائماً يرخص لها لذلك، وعليه فإن الجمع بين الوظيفتين غير مرخص به<sup>4</sup>.

1 - محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 272.

2 - سحولي صلاح الدين، "دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري"، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، جامعة وهران، الجزائر، 2006-2007، ص 42.

3 - محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 70.

4 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 36.

## ثانيا: وكيل السفينة بصفته مقاول المناولة

يقوم المقاول البحري بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على ظهر السفينة أو تفريغها منها، ويجوز أن يعهد إلى المقاول البحري بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو بالتفريغ بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة<sup>1</sup>.

إن وكيل السفينة وهو في سبيل تنفيذ عقد الوكالة المبرمة مع المجهز أو الناقل يقوم بالتكفل بالبضائع عند تسليمها من الشاحن توطئاً لشحنها، أو التحضير لتفريغ البضاعة من السفينة، فيقوم بالتعاقد مع مقاول التناول<sup>2</sup> سواء عند الشحن أو عند التفريغ بحيث يصبح هذا الأخير من التابعين لوكيل السفينة. وقد يجد وكيل السفينة نفسه يقوم بهذه العمليات إذا كان له عتاد وآلات الشحن والتفريغ يمتلكها، خاصة إذا كانت وكالة السفينة في شكل شخص معنوي أي مؤسسات خاصة تقوم بنشاطات أخرى إضافة إلى نشاطها الرئيسي كوكيل السفينة وتقوم إضافة إلى نشاطها الرئيسي كمؤسسة للشحن<sup>3</sup>.

كما تجدر الإشارة أنه من الناحية العملية في الموانئ الجزائرية لا يتولى أعمال التناول سوى مؤسسة الميناء المحكرة لهذا النشاط، ولا يقوم وكيل السفينة بأية عملية لها صلة بالتناول.

## ثالثا: وكيل السفينة بصفته سمسار بحري

يعتبر السمسار البحري من المساعدين البحريين<sup>4</sup>، ومع انتشار التجارة وكثرة المبادلات التجارية، أصبح من الضروري أن يستعين مجهز السفينة بشخص يساعده في إبرام العديد من

1 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 277.

2 - لا يكتسب المقاول البحري صفة الناقل البحري في الحالات التي ترسو فيها السفينة بعيدا عن رصيف الميناء ويتم شحن البضاعة وتفريغها بواسطة الصنادل من الرصيف إلى السفينة أو العكس، وترتبط على ذلك لا يجوز للمقاول التمسك بالتقادم أو بتحديد المسؤولية المقررة للناقل البحري.

- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 277.

3 - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص 100.

4 - تحكم مسؤولية السمسار البحري باعتباره وسيط العمل بالوكالة، المادة 633 من القانون البحري الجزائري، فهي تلزمه بالعمل في حدود ما رسمه له الموكل من صالحيات وطبقا لبنود التعليمات المدونة بالوكالة. ومعنى ذلك أن يكون السمسار

العقود. فالسمسار البحري هو الشخص الذي يقوم بالتوسط بين أطراف العقود البحرية المختلفة والتقريب بين وجهات النظر.

كأن يتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري، أو بين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة وذلك لقاء أجر يحدد عادة بنسبة مئوية من أجرة النقل أو من الثمن.

ويستحق السمسار البحري أجره بمجرد إبرام العقد محل السمسرة، ولا يؤثر بعد ذلك عدم قيام الأطراف بتنفيذ العقد. كما يمكن أن يتعدى دور السمسار إلى القيام بمعاونة ربان السفينة وذلك بإتخاذ الإجراءات الإدارية لدى سلطات الميناء. ويتولى كذلك ترجمة الوثائق والمستندات المحررة بلغة أجنبية<sup>1</sup>. وبالتالي قد يجد وكيل السفينة نفسه يكتسب صفة سمسار بحري إذا تلقى من المجهز أو الربان مهام تتمثل في التوسط لإبرام عقود النقل أو تنظيم دخول وخروج السفينة للميناء وإخضاعها لمصالح الجمارك<sup>2</sup>. حيث أنه من الناحية العملية يمكن أن يضيف السمسار البحري لنشاطه أعمال وكيل السفينة ولا يوجد أي نص قانوني يمنعه من ذلك<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة

يرتبط المجهز بوكيل السفينة بمقتضى عقد يسمى "عقد وكالة السفينة". وهو عقد رضائي لا يشترط لانعقاده شكل معين كما أنه يكتسب الصفة التجارية بالنسبة لطرفيه باعتبار أن موضوعه هو القيام بأعمال تابعة للأعمال التجارية البحرية، ومن ثم يجوز اثباته بكافة طرق الإثبات<sup>4</sup>.

البحري مسؤولاً قبل الموكل عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه، وهو خطأ واجب الإثبات، ومسؤوليته تشمل التعويض عن كامل الضرر.

1 - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 71.

2 - وهيب الأسبر، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 148.

3 - محمد أمين شخخي، مرجع سابق، ص 101.

4 - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص 149.

5 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 227.

ولمعرفة الطبيعة القانونية لهذا العقد سوف نتطرق في هذا المطلب إلى:

- مفهوم عقد الوكالة على السفينة (الفرع الأول)
- إنشاء عقد الوكالة على السفينة (الفرع الثاني)
- إنقضاء عقد الوكالة على السفينة (الفرع الثالث)

### الفرع الأول: مفهوم عقد الوكالة على السفينة

يعتبر عقد وكالة السفينة من العقود غير المسماة. واختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد الوكالة، نظرا لغياب النصوص القانونية التي تنظمه. حيث إنقسمت آراء الفقهاء بين اتجاهين إثنين عموما هما:

- عقد وكالة السفينة هو عقد عمل (أولا)
- عقد وكالة السفينة هو عقد وكالة عادية (ثانيا).

### أولا: عقد وكالة السفينة عقد عمل

يرى أنصار هذا الإتجاه أن وكيل السفينة أو أمين السفينة يرتبط مع المجهز بموجب عقد عمل تحكمه القواعد العامة في العمل البري، بيد أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به، لأن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية في حين أن أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية، هذا إلى أن عقد العمل يفترض علاقة تبعية وخضوع بين العامل ورب العمل مع أن أمين السفينة يتمتع في عمله بقسط وافر من الاستقلال، وقد يتولى عمليات الأمانة لصالح مجهزين متعددين<sup>1</sup>. ويرى البعض الآخر بأن أمين السفينة يعتبر سمسارا بحريا ولذلك فإنه يعتبر مسؤولا بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه التعيب أو فقدان البضاعة. غير أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به لأن إلتزامات السمسار تختلف عن الموجبات التي تقع على عاتق وكيل السفينة. فلا يمكن مساءلته عن الأضرار التي تصيب البضاعة عن الفترة السابقة لإستلامه لها<sup>2</sup>. من جهة أخرى، وفي ظل غياب نصوص قانونية، اعتبر الفقه الفرنسي أن عقد الوكالة البحرية هو عقد عمولة لعدم قيام وكيل السفينة بعملية التفريغ لوحده، إنما يستعين بأعوان و بوسائل

<sup>1</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص172.

<sup>2</sup> - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص142،141.

معنية لهذا الغرض، ضف إلى أنه يتعاقد مع مقاولي التناول. وهناك من يعتبره وكيل بالعمولة مكلف من طرف المجهز أو من ربان السفينة للقيام لحسابهم في ميناء الرسو بتفريغ البضائع و تسليمها للمرسل إليهم، كما يقوم بتحصيل أجرة الشحن، وذلك بملاحظة أن الوكيل بالعمولة يتصرف باسمه، و لحساب موكله بينما وكيل السفينة لا يخفى مبدئياً أنه يتصرف لحساب المجهز، ويتعامل بإسم هذا الأخير. ويتكلف وكيل العمولة بتنظيم النقل من نقطة الشحن إلى نقطة التسليم، كما يضمن تنفيذ عقد النقل. بينما وكيل السفينة لا يتدخل إلا عند نقطة الإنطلاق أي الشحن أو عند نقطة الوصول أي التفريغ<sup>1</sup>.

### ثانياً: عقد وكالة السفينة عقد وكالة عادية

استقر الرأي على أن وكيل السفينة هو وكيل عن المجهز، ينوب عنه في تسليم البضاعة لأصحابها وتحصيل الأجرة وتنفيذ عقد النقل البحري، ولما كان عقد أمانة السفينة وكالة عادية، فإنه يجوز للمجهز أن يعزل الأمين في أي وقت وينهي الوكالة ولو وُجد اتفاق بخلاف ذلك. ويكون المجهز ملزماً بتعويض الأمين عن الضرر الذي يلحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول. ويجوز للوكيل بدوره أن يتنازل في أي وقت عن الوكالة ولو وُجد اتفاق بخلاف ذلك، مع إلزامه بتعويض الضرر الذي يلحق بالمجهز من جراء هذا التنازل<sup>2</sup>.

وفي التمييز بين الوكالة وعقد العمل، فنجد ضرورة الأجر في عقد العمل وعدم ضرورته في الوكالة وخضوع أجر الوكيل إن وجد إلى سلطة القاضي التقديرية، بالإضافة إلى عدم نيابة العامل عن رب العمل بينما ينوب الوكيل عن الموكل بالإضافة إلى عدم إنتهاء عقد العمل بموت العامل بينما الوكالة تنتهي بوفاة الموكل<sup>3</sup>.

وتنص المادة 571 من القانون المدني الجزائري أن: الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه.

1 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 41.

2 - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 173.

3 - قزدعلي أسماء، " الأساس القانوني للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية،

المجلد 05، العدد 01، 2018، ص 101.

حيث أنه ليس بالضرورة أن يكون أمين السفينة وكيلا من سفينة واحدة، إذ قد يتوكل عن عدة سفن<sup>1</sup>. فهذا العقد لا يكون عادة بخصوص رحلة بحرية معينة وإنما لسفينة أو سفن المجهز في ميناء معين، وقد يبرم الربان عقد وكالة السفينة بالنسبة لعملية معينة. فيعتبر وكيل السفينة صاحب عمل أي تاجر يعمل باسمه ولحساب الغير وبالتالي فهو يستطيع توجيه خدماته لعدد من المجهزين، لأنه مستقل في تنظيم أعماله ولا يخضع لتوجيهات أو إرشادات المجهز إلا في الحدود المقررة للعلاقة بين الموكل والوكيل وذلك تبعا للقواعد العامة<sup>2</sup>.

وبالتالي يمكن التوصل إلى خلاصة أن عقد الوكالة على السفينة ذو طابع تجاري بالنسبة إلى الطرفين لأن كلا منهما تاجر فالمجهز أو الناقل يستغل السفينة بهدف تحقيق ربح ووكيل السفينة يؤدي مهمته للغرض نفسه.

### الفرع الثاني: إنشاء عقد الوكالة على السفينة

إن عقد الوكالة التجارية يعد صورة من صور عقد الوكالة المدنية يخضع في إنعقاده وإبرامه وسائر أحكامه للقواعد العامة المتعلقة بعقد الوكالة المنصوص عليه في القانون المدني، فيما عدا ما يتضمنه القانون التجاري من أحكام خاصة به. حيث نتطرق في هذا الفرع إلى:

- إنشاء عقد الوكالة (أولا)

- إبرام عقد الوكالة (ثانيا)

#### أولاً: إنشاء عقد الوكالة

يخضع إنشاء عقد الوكالة على السفينة لمبدأ حرية التعاقد، فلا يوجد نص قانوني يجبر المجهز أو الناقل على تعيين وكيل لهما في الميناء الذي ليس لهما فيه ممثل معتمد، غير أن مصالحهما تتطلب اللجوء إلى شخص محلي لتمثيل التجهيز، ويتمتع المجهزون والناقلون بحرية كاملة في اختيار وكيلهما حيث أنه لإبرام عقد وكالة على السفينة يجب أن تكون للطرفين أهلية قانونية لممارسة التجارة ولهذا الغرض يجوز لكل شخص معنوي أو طبيعي، ذو أهلية تجارية ممارسة

<sup>1</sup> - لطيف جبر كومانى، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص 71.

<sup>2</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص 266.

نشاط للوكالة على السفينة. ويظهر الوكلاء في الواقع العملي في أغلب الأحيان على شكل شركات أموال تمارس مهمة الوكالة البحرية، إذ أصبح القطاع العمومي ولا سيما في الجزائر لم يعد محتكرا لهذا النشاط<sup>1</sup>.

### ثانيا: إبرام عقد الوكالة على السفينة

لا يخضع عقد الوكالة على السفينة لأي شكلية، فالوكالة عبارة عن عقد رضائي ناتج عن توافق إرادتين، ينصب على محل وسبب<sup>2</sup>.

حيث تنص المادة 572 من القانون المدني الجزائري على أنه: يجب أن تتوفر في الوكالة الشكل الواجب توفره في العمل القانوني الذي يكون محل الوكالة ما لم يوجد نص يقضي بخلاف ذلك<sup>3</sup>.

لكن باعتبار أن وكيل السفينة تاجرا فإنه يقع عليه إلتزام القيد في السجل التجاري. فيكون عقد الوكالة على السفينة عقد تجاري يخضع لحرية الإثبات أي إثبات بكافة الوسائل، ومع ذلك تبقى الشكلية هي الأفضل لإقامة الدليل على العقد.

إن العقود المبرمة مع شركات النقل البحري ذات الخطوط المنتظمة، غالبا ما تكون من الناحية العملية مكتوبة، يحررها الموكل علما بأن المجهز حريص على إعطاء شكل موحد لعلاقاته مع كل ممثل من ممثليه. كما يقوم عقد الوكالة على السفينة بمجرد تحقق عنصر الرضا، أي موافقة الوكيل على العرض الذي اقترحه المجهز، شريطة ألا يعترى هذا الرضا عيوباً، وقد نص المشرع الجزائري عيوب الرضا المتمثلة في الغلط والإكراه والتدليس والغبن<sup>4</sup>.

1 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص44.

2 - محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2007-2008، ص346.

3 - الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، جريدة رسمية عدد78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، معدل و متمم.

4 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص46.

## الفرع الثالث: إنقضاء عقد الوكالة على السفينة

يقصد بإنقضاء العقد إزالة الرابطة العقدية التي تجمع بين طرفيه بعد قيامها، فالإنحلال يكون قبل تمام تنفيذ العقد أو قبل البدء في تنفيذه<sup>1</sup>. ونصت المادة 586 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: تنتهي الوكالة بإتمام العمل الموكل فيه أو بانتهاء الأجل المعين للوكالة، وتنتهي أيضا بموت الموكل أو الوكيل، كما تنتهي الوكالة أيضا بعزل الوكيل أو بعدول الموكل. وأضافت المادة 587 من نفس القانون: يجوز للموكل في أي وقت أن ينهي الوكالة أو يقيدها ولو وجد اتفاق يخالف ذلك، فإذا كانت الوكالة بأجر فإن الموكل يكون ملزما بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول.

ويتبين من نص المادة 586 كذلك أن الموكل يستطيع في أي وقت شاء أن يضع حدا نهائيا للوكالة التي منحها للغير، كما يستطيع أن يقيدها بما يراعي فيها مصالحه الشخصية، ولو سبق الاتفاق على ما يخالف ذلك. وتنتهي الوكالة طبقا للقواعد العامة في القانون للأسباب الآتية<sup>2</sup>:

إن إنقضاء العقد حسب القانون المدني الجزائري يتم بقيام الوكيل للمهمة الموكلة له، وينقضي عقد الوكالة على السفينة بإقفال حساب الرسو في الميناء، أو إنطلاق عملية تسليم البضائع، وكذلك عند فشل وكيل السفينة في تنفيذ وکالته، وفي حالة العقد ذي المدة المحددة يحصل الانقضاء بحلول انتهاء المدة، إلا إذا حصلت موافقة ضمنية على تمديدتها. وإذا كانت المدة غير محددة فإن العقد يعتبر مبرما لرحلة واحدة قابلة للتجديد عند كل رسو، لأن الوكالة على السفينة أنشأت في الأصل لضمان حسن سير مدة رسو السفينة في الميناء الذي ليس للمجهز فيه ممثل. وأخيرا فإن استحالة التنفيذ المادي (إذا زال موضوع العقد) أو القانوني (في

<sup>1</sup> - محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 346.

<sup>2</sup> - غيتري زين العابدين، " انتهاء الوكالة وحدود سلطة الموكل في إنهاءها في الشريعة والقانون"، مجلة البحوث العلمية والدراسات الإسلامية، العدد 08، 2015، ص 107.

إطار تعيين حارس قضائي)، يمكن أن تنهي الوكالة حسب القانون الجزائري، لكن عقد الوكالة على السفينة يمكن أن ينقضي بوفاة أحد الطرفين<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: تنظيم مهنة وكيل السفينة في القانون الجزائري

خصّص القانون البحري الجزائري في الكتاب الثاني الذي اسماه "الاستغلال التجاري للسفينة وفي الباب الأول من هذا الكتاب المعنون بالتجهيز وخصص الفصل الثالث منه لأعوان النقل البحري وذلك تحت عنوان مساعدو التجهيز، وذلك في المواد من 609 إلى 620 خصصت لوكيل السفينة. وصدر مرسوم تنفيذي 2009-183 بتاريخ 12 مايو سنة 2009 يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدتي النقل البحري وفي المادة الثانية منه يحدد بثلاث أصناف وهم: وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، فهنا ما هو ملاحظ أن النص التنظيمي قد غير تسمية مساعدتي التجهيز المذكورة في تقنين البحري بمساعدتي النقل البحري وأكد على عدم الجمع بين هذه المهن الثلاثة مع نشاطات أخرى مدفوعة الأجر.

وأغى كذلك المرسوم التنفيذي 01-286 الصادر في 24/09/2001 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري<sup>2</sup>. وقد نص كذلك المرسوم السابق الذكر على أن مهنة وكيل السفينة تكون مانعة لأي نشاط آخر مدفوع أجر، إضافة إلى ذلك يجب توفر مجموعة من الشروط حددها المرسوم من خلال المادة 10 منه وكان أهم شرط هو إثبات الوكيل لضمانات مالية كافية ناتجة عن كفالة دائمة وغير منقطعة تخصص لضمان إلتزاماته تجاه موكله<sup>3</sup>. ولتوضيح تنظيم مهنة وكيل السفينة في الجزائر نتطرق في هذا المبحث إلى:

- شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة (المطلب الأول)
- إجراءات طلب الإعتماد والمواعيد (المطلب الثاني)

1 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 47.

2 - قمرابي عز الدين، أعوان النقل البحري في الجزائر وفقا لآخر النصوص التنظيمية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 01، العدد 01، 2014، ص 54.

3 - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص 102.

المطلب الأول: شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة

حدّد المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي 09-183، شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري وحتى لا يسمح لأي شخص القيام بمهنة وكيل السفينة أو وكيل الحمولة أو سمسار البحري جعلها النص التنظيمي تمارس عن طريق اعتماد يمنح مسبقا من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والقيّد في السجل التجاري حسب نص المادة الثامنة من هذا المرسوم<sup>1</sup>. حيث نتطرق من خلال هذا المطلب إلى شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة:

- بالنسبة للأشخاص الطبيعيين (الفرع الأول)

- بالنسبة للأشخاص المعنويين (الفرع الثاني)

الفرع الأول: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين

حدّد المشرع الجزائري في المادة 10 من المرسوم التنفيذي 09-183 شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة، حيث اشترط في أي كان يطلب اعتمادا لممارسة مهنة مساعدي النقل البحري أن تتوفر فيه الشروط الآتية:

يجب بلوغ سن 25 سنة على الأقل بالإضافة إلى التمتع بالأخلاق والمصادقية، على ألا يكون العون ممنوع من ممارسة النشاط بسبب إدانته وألا يكون موضوع إفلاس قضائي، كما يجب عليه أن يقدم كفالة دائمة كضمان كافي لأداء التزامات موكله تكون محددة من قبل كل من الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير المالية. كما نصت المادة 29 من قانون 09/09 المؤرخ في 30 ديسمبر 2009 المتعلق بقانون المالية لسنة 2010 على ضرورة دفع رسم مقدر ب 5000 دج من أجل استخراج البطاقة المهنية لأعوان النقل البحري، كما يجب أن يثبت تأمين ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية، وقد اشترطت نفس المادة كفاءات وخبرات مهنية لها صلة بالنشاط.

<sup>1</sup> - مرسوم تنفيذي رقم 09-183، مؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1430، الموافق 12 مايو سنة 2009، يحدّد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 31، المؤرخة في 24 مايو 2009، ص 12.

والملاحظ من خلال هذا الشرط الأخير في هذا المرسوم التنفيذي هو أن يثبت تأهिला وخبرة مهنية لهما صلة مباشرة بالنشاط المطلوب، فالنص التنظيمي قد شرح ما معنى التأهيل والخبرة مهنية المقصودة فعددها بالنسبة لوكيل السفينة ووكيل الحمولة ووقف عند شهادة التعليم العالي في ميدان القانوني أو الاقتصادي أو التجاري أو المحاسبي أو التقني أو حيازة شهادة عليا في الميكانيكية البحرية وفي علم الملاحة البحرية وفي التسيير والإدارة البحرية وفي تسيير الموانئ وكذا في الميدان اللوجستيكي للنقل البحري.

ذلك أن النص التنظيمي قد استعمل " أو " فنفهم أنه يكفي توفر إحدى الشهادات العليا المذكورة للتقدم بالطلب بالإضافة إلى الخبرة المهنية التي تعادل على الأقل ثلاث سنوات متتالية في منصب أو وظيفة أو نشاط له صفة مباشرة بالنشاط المطلوب بشرط أن لا تكون هذه الخبرة قد انقطعت منذ ثلاث سنوات على الأقل بتاريخ إيداع الطلب.

فما يمكن قوله أن المرسوم التنفيذي 09-183 ركز على توفر شهادة التعليم العالي واكتفى بخمس ميادين وأما الشهادات العليا فقد حدد التخصصات وهذا بالنسبة لوكيل السفينة ووكيل الحمولة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري

اشترط المشرع الجزائري على الأشخاص المعنوية، أن لا تكون موضوع متابعات قضائية ويتوفرون على الشروط المنصوص عليها كما يجب أن تتوفر في الأشخاص لإدارة النشاط جميع الشروط المحددة أعلاه<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن:

النص التنظيمي وقف عند الأشخاص الطبيعيين من جنسية أجنبية والأشخاص المعنويين التابعين لأشخاص طبيعيين من جنسية أجنبية، والذين يطلبون ممارسة نشاط مساعدى النقل البحري، حيث يجب عليهم تقديم وثيقة تأسيسية تثبت حيازة الأشخاص الطبيعيين من جنسية جزائرية على 40% على الأقل من رأس المال، وهذا كله حتى لا يمارس الأجانب بصفة

<sup>1</sup> - قمرابي عز الدين، مرجع سابق، ص55.

<sup>2</sup> - المادة 10 من المرسوم 09-183.

إنفرادية مهنة مساعدو النقل البحري. فيجدر الإنتباه أن الأولوية قد منحت للشخص الطبيعي والمعنوي الجزائري لممارسة مهنة مساعدي النقل البحر<sup>1</sup>.

والجدير بالذكر كذلك أنه:

يشترط المرسوم التنفيذي 09-183 في المادة 12 منه، إمتلاك محلات ذات الاستعمال التجاري تتجاوب مع المهنة وبمساحة مناسبة<sup>2</sup>، ولكن من جهة في آخر المادة 13 يتراجع ويقول نسخة من عقد ملكية أو إيجار المحل<sup>3</sup>.

### المطلب الثاني: إجراءات طلب الإعتماد والمواعيد

إن الحصول على الإعتماد المسبق للممارسة مهنة مساعدي النقل البحري يجب أن يتم وفق إجراءات معينة نص عليها المرسوم التنفيذي 09-183، كما يجب أن تكون هذه الإجراءات ضمن الآجال القانونية المحددة في هذا المرسوم. ومن أجل معرفة وفهم هذه الإجراءات القانونية المتبعة والآجال المحددة لها، كذلك الجزاءات المترتبة عن مخالفة أحكام هذا المرسوم في موضوع طلب الإعتماد، نتطرق في هذا المطلب إلى:

- إجراءات طلب الإعتماد (الفرع الأول)
- الآجال والمواعيد القانونية لطلب الإعتماد (الفرع الثاني)
- الجزاءات المترتبة على مخالفة أحكام طلب الإعتماد (الفرع الثالث)

### الفرع الأول: إجراءات طلب الاعتماد

يسلم الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ إعتماد مساعدي النقل البحري، إلى كل شخص طلب ذلك إذا توافرت فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 10. حيث يجب على صاحب الطلب أن يودع طلب اعتماد بالبحرية التجارية<sup>4</sup>، ويسلم له مقابل ذلك وصل استلام. حيث يجب أن يرفق الملف بالوثائق التالية:

1 - قراوي عز الدين، مرجع سابق، ص56.  
 2 - المادة 12 من المرسوم التنفيذي 09-183.  
 3 - المادة 12 من المرسوم التنفيذي 09-183.  
 4 - المادة 13 من المرسوم التنفيذي 09-183.

أولاً: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

-مستخرج من شهادة الميلاد رقم 12

-مستخرج من صحيفة السوابق القضائية (البطاقة رقم 3) لا يتجاوز تاريخ إصدارها ثلاثة (3) أشهر

-الوثائق التي تثبت التأهيل والخبرة المهنيين،

-نسخة من عقد ملكية أو إيجار المحل.

ثانياً: بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري:

-نسخة من القانون الأساسي للشخص المعنوي،

-نسخة من النشرة الرسمية للإعلانات القانونية المتضمنة تشكيل الشركة،

-نسخة من المداولة التي عين من خلالها الرئيس، وعند الاقتضاء، المدير العام أو المسير إلا إذا كان هؤلاء معينين بموجب القانون الأساسي،

-الإثبات أن المدير العام أو المسير القانوني يستوفيان شروط التأهيل المحددة أعلاه.

وبعد قبول الملف من طرف لجنة الاعتماد التي نصت عليها المادة 27 من المرسوم التنفيذي 183-09 يجب على المترشح أن يستكمل ملفه بوثيقة تسلم من قبل البنك أو أية مؤسسة مالية معتمدة قانوناً تثبت إيداع الكفالة<sup>1</sup>. وحسب المادة 06 من القرار الوزاري المشترك<sup>2</sup> فإن مبلغ الكفالة لا يمكن أن يتغير أو يرد إلا في إطار القوانين والتنظيمات المعمول بها.

كما ذكرت المادة 07 من القرار الوزاري المشترك يمكن أن يسترجع مبلغ الكفالة إذا تمت معاينة توقف نشاط مساعدي النقل البحري ويثبت هذا بواسطة شهادة تسلم من طرف مصالح الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

<sup>1</sup> - المادة 07 من المرسوم التنفيذي 183-09.

<sup>2</sup> - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 29 يونيو سنة 2010 الجريدة الرسمية المؤرخة في 05 سبتمبر 2010، العدد 51، ص26.

الفرع الثاني: الآجال والمواعيد القانونية لطلب الإعتماد

تكلم النص التنظيمي 09-183 عن بعض المواعيد وهذا بخصوص طلب الإعتماد، إذ يجب على الوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يرد على صاحب الطلب في أجل شهر واحد من تاريخ استلام طلب الإعتماد، وفي حالة الرفض يمكن لصاحب الطلب أن يقدم طعنا كتابيا لدى الوزير المكلف بالبحرية وهذا في أجل شهر ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض. ويتعين على الوزير أن يفصل في ذلك في غضون الشهر الذي يلي استلام طلب الطعن. فهنا ما هو ملاحظ أن المرسوم قد تكلم عن الطعن الولائي ويعتبر جوازي وهذا باستعمال المادة 18 منه كلمة " يمكن " فلا مانع من أن يذهب الشخص الذي رفض طلبه إلى مجلس الدولة طبقا لقانون العضوي 98-01 والمواد من قانون الإجراءات المدنية والإدارية وهذا لرفع دعوى الإلغاء مباشرة لأننا أمام قرار إداري صادر عن سلطة مركزية<sup>1</sup>.

الجدير بالذكر أنه:

حسب نص المادة 16 من هذا المرسوم فإن الإعتماد يرفض إذا لم تتوفر في صاحب الطلب الشروط المطلوبة، إذا كان صاحب الطلب محل سحب نهائي للإعتماد، أو إذا كانت نتائج البحث المنصوص عليها في المادة 15 أعلاه غير مرضية.

حيث نصت المادة 15 على إمكانية قيام الوزير المكلف بالبحرية التجارية بعرض ملف طلب الإعتماد لتحقيق مدى التأهيل الذي تقوم به المصالح المختصة التابعة للدولة.<sup>2</sup>

فيما يخص الإعتماد يعتبر شخصي ولا يمكن التنازل عنه وهو لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد، ولا يمكن التنازل عنه أو ان يكون موضوع إيجار أيا كان شكله<sup>3</sup>. ويمكن أن يورث في حالة وفاة صاحبه بشرط أن يبلغوا ذوي الحقوق الوزير المكلف في أجل أقصاه شهران وأن يمتثلوا لأحكام هذا المرسوم في أجل أقصاه 12 شهرا من تاريخ الوفاة<sup>4</sup>.

1 - المادة 18، 14 من المرسوم التنفيذي 09-183.

2 - المادة 15، 16 من المرسوم التنفيذي 09-183.

3 - المادة 19 من المرسوم التنفيذي 09-183.

4 - المادة 20 من المرسوم التنفيذي 09-183.

فالنص التنظيمي تكلم عن أتعاب مساعدي النقل البحري في المادة 41 وأكد على أنهم يستفيدون من أجره محددة في اتفاقية أو عن طريق سعر معين حيث أن القانون البحري يقول بموجب تعريفه، وإن لم يوجد عن طريق العرف ويحق لهم المطالبة بالتعويض عن كل المبالغ المدفوعة من طرفه، كما أُعتبر وكيل السفينة مسؤولاً عن كل الأخطاء الناجمة عنه أثناء ممارسة مهنته وهذا في حدود التشريع المعمول به.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: الجزاءات المترتبة على مخالفة أحكام طلب الإعتماد

إن طلب الإعتماد يمكن أن يرفض لأسباب نصت عليها المادة 16 من نفس المرسوم تتمثل في حالة لا تتوفر في طالب الإعتماد الشروط المحددة في المادة 15 من هذا المرسوم، أو تم سحب الإعتماد نهائياً من صاحب الطلب أو كانت نتائج البحث المنصوص عليها في المادة أعلاه غير مرضية.

وفي فصل العقوبات الإدارية من هذا المرسوم نجده قد نص على إمكانية السحب المؤقت أو النهائي للإعتماد عند توافر الحالات المنصوص عليها في المادة 44 منه وهي:

-التنفيذ الجزئي وغير المبرر للالتزامات المتفق عليها مع موكله،

- عدم إحترام قواعد المهنة وأعرافها،

- المخالفة المتعمدة وبصفة خطيرة ومتكررة للالتزامات المسندة إليه أو إذا أصبحت الشروط الخاصة بالحصول على الإعتماد غير متوفرة،

- إذا كان تعليق أو توقيف النشاط غير مبرر،

كما يسحب أيضاً وجوباً إذا صدر حكم قضائي بسبب الغش الضريبي أو المخالفة التنظيم المتعلقة بالصرف أو في حالة ما إذا كان صاحب الإعتماد محل إفلاس قضائي.<sup>2</sup>

ومن خلال نظرة شاملة حول هذا المرسوم نلاحظ أنه يبقى ضيقاً من حيث نطاق تطبيقه، إذ نجده يحدد الجانب الإجرائي فقط، وذلك بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي

<sup>1</sup> - المادة 41،42 من المرسوم التنفيذي 09-183.

<sup>2</sup> - المادة 44 من المرسوم التنفيذي 09-183.

النقل البحري دون التطرق إلى الجانب الموضوعي من التزامات وحقوق كل من الوكلاء وممثليهم وخاصة وكيل السفينة باعتبار مهنته أوسع وأشمل من الوكلاء الآخرين.

كما أنه يتطرق إلى الجزاءات المترتبة عن الإخلال بالالتزامات التعاقدية وتحديد مختلف العلاقات لوكيل السفينة مع مختلف المتدخلين في عملية النقل البحري من جهة، والجهات الأخرى من مصلحة الموانئ والتأمين وبنوادي الحماية والتعويض... إلخ، ويسد الفراغ التشريعي الموجود على مستوى القانون البحري من هذه الناحية<sup>1</sup>.

نجد كذلك أن المشرع الجزائري، قد أهمل بعض الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري ولم يصنفهم ضمن أشخاص مساعدي النقل البحري من خلال المرسوم التنفيذي 09-183.

نذكر منهم الوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي يعرف بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي معتمد من قبل إدارة الجمارك يتولى القيام بالإجراءات الجمركية لصالح الغير قصد التصريح بالبضائع، وكذلك مقاول المناولة والتشوين<sup>2</sup>.

1 - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص 103.

2 - قزدعلي أسماء، مرجع سابق، ص 104.

## الفصل الثاني:

### النظام القانوني لوكيل السفينة

وكيل السفينة هو صلة وصل بين عالم البحر وعالم البر، مهمته تتعلق بكل ما يخدم الرحلة التي تهم السفينة، البضاعة والميناء. ولا يعتبر الوكيل هو العامل الذي يؤدي جميع الخدمات ذات صلة بالسفينة فحسب، بل والخدمات المرتبطة بالبضاعة ضمن المهمة التي يسندها إليه أمره، وعليه فهو يؤدي وظائف عديدة وقد تكون له صفتان اثنتان، فهو عامل مساعد لمجهز السفينة وعامل مساعد لناقل البضائع أو المسافرين بحرا، فيمكن القول أن وظائف وكيل السفينة ليست بسيطة ولا تتعلق إلا بالعناية بالبضائع، بل إن مهامه أكثر تعقيدا، وأنه من الصعب حتى على رجل في القانون غير المختص في القانون البحري تخيل تعدد الوثائق والأشخاص المتدخلين أثناء عملية الرسو والإقلاع للسفينة. ولهذا لإنجاز هذه العمليات، على وكيل السفينة إبرام عقود باسم موكله أي المجهز أو الناقل، وفي بعض الأحيان باسم الربان. ويمكن للمجهز أو الناقل طلب من وكيل السفينة القيام بالعمليات المعتادة الأخرى بالإضافة إلى مهامه المعروفة، وذلك لاستغلال السفينة على أحسن وجه<sup>1</sup>. في المقابل يلتزم المجهز بأن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه في عقد الوكالة، وكذلك المصروفات التي أنفقها في سبيل تنفيذ وکالته.

والواقع أن عقد وكالة السفينة يربط ما بين الناقل البحري أو المجهز من جهة والوكيل البحري من جهة أخرى، وهو مصدر المسؤولية العقدية لكل طرف تجاه الآخر. كذلك فإن وكيل السفينة وأثناء قيامه بالتزاماته تجاه موكله في تنفيذ عقد النقل البحري، فإنه يتعامل مع أشخاص من خارج عقد الوكالة الذي يربطه بالمجهز وقد يلحقهم ضرر بسبب أخطاءه أو أخطاء تابعيه، مما يستلزم البحث عن نوع آخر من المسؤولية تجاه هؤلاء ألا وهي المسؤولية التقصيرية.

كما أن التساؤل حول معرفة من يرفع دعوى ضد وكيل السفينة، يؤدي إلى التمييز بين دعوتين إثنين: دعوى تعاقدية ودعوى تقصيرية، فالدعوى الأولى لا تتسنى إلا لطرفين يربط بينهما عقد أي طرفي العقد.

<sup>1</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 22.

أما الدعوى الثانية فإنها تقوم على المبدأ الوارد في المادة 124 من القانون المدني الجزائري: كل عمل أيا كان يرتكبه المرء ويسبب ضررا للغير، يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض. حيث تقوم المسؤولية على الخطأ، الضرر، وعلاقة سببية.

ولدراسة النظام القانوني لوكيل السفينة ارتأينا أن نتطرق في هذا الفصل إلى:

- المركز القانوني لوكيل السفينة (المبحث الأول)

- مسؤولية وكيل السفينة (المبحث الثاني)

### المبحث الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة

يترتب على عقد وكالة السفينة حقوق والتزامات في ذمة طرفيه، وتبدأ الإلتزامات المترتبة على وكيل السفينة من حين رسو السفينة في الميناء، فيتوجب عليه استلام البضائع والمحافظة عليها قبل أن بتسليمها إلى المرسل إليه<sup>1</sup>. ويتولى كذلك القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة والرحلة البحرية من تجهيز السفينة بالمؤن والمعدات والوقود اللازمة ويبرم عقود النقل والتأمين بالإضافة الى تعاقد مع البحارة ودفع اجر المرشد والقيام بالإصلاحات الضرورية. من جهة أخرى يتوجب على المجهز أن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه عند التعاقد، كما يلتزم وفقا لأحكام الوكالة بأن يرد له كافة المبالغ التي أنفقتها في سبيل تنفيذ الوكالة كمصاريف تخزين البضائع والإصلاحات الضرورية التي يقوم بها.

ولتبيين المركز القانوني لوكيل السفينة نعالج في هذا المبحث:

- التزامات وكيل السفينة (المطلب الأول)

- حقوق وكيل السفينة (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: التزامات وكيل السفينة

يختلف نطاق عقد وكالة السفينة من بلد لآخر تبعا للعرف السائد في كل ميناء، ومن ثم فإن هذا العرف هو الذي يحدد الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة في حالة عدم النص عليها في العقد.

وقد حدّد القانون البحري مهام وكيل السفينة في نصين، أولهما هو نص المادة 609 الذي أورد أن وكيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة ولحسابها أثناء

<sup>1</sup> - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص142.

الرحلة والتي لا يقوم بها الربان وثانيها هو نص المادة 610 الذي أورد فيها بعض المهام والالتزامات الأخرى، وعليه فإن مهام والتزامات وكيل السفينة تحددها نصوص القانون وما قد يشتمل عليه العقد أو يجري عليه العرف<sup>1</sup>.

ولتوضيح التزامات وكيل السفينة نتطرق في هذا المطلب الى:

- التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة (الفرع الأول)
- التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة (الفرع الثاني)
- التزامات وكيل السفينة بتحصيل أجره الشحن (الفرع الثالث)
- التزامات وكيل السفينة اتجاه سلطات الميناء (الفرع الرابع)

### الفرع الأول: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة

تبرز مهام وكيل السفينة من خلال تلبية الإحتياجات اللازمة للسفينة، بحكم إقامته في البلد الذي ترسو فيه على دراية كاملة بالقوانين والأنظمة المحلية التي تنظم الملاحة البحرية والتغيرات الطارئة عليها، لذا فإن أغلب المجهزون يتركون الحرية الكاملة لوكيل السفينة في التعامل مع جميع الأطراف<sup>2</sup>. حيث نتطرق في هذا الفرع إلى التزامات وكيل السفينة:

- قبل وصول السفينة للميناء (أولاً)

- بعد رسو السفينة بالميناء (ثانياً)

### أولاً: قبل وصول السفينة للميناء

فيما يتعلق بإدارة الرسو، قبل وصول السفينة إلى الميناء بل وبمجرد الاقتراب من الميناء، يتصل المجهز أو الناقل بالوكيل ليعلمه بموعد وصول السفينة إلى الميناء ويطلععه على جميع المعلومات المتعلقة بالسفينة وبالحمولة. الذي بدوره يبعث برسالة إلى السلطات المينائية من أجل الحصول على موقع بالرصيف يلائم بقدر الإمكان حجم السفينة من طول وعرض والأهم هو العمق، ومن جهة أخرى يلائم حمولتها والبحث عن رصيف توجد فيه آلات الشحن الكبرى لتستطيع القيام بعملية التفريغ والشحن.

<sup>1</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 63، 62.

<sup>2</sup> - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص 104.

وبالتالي فكل هذه الإجراءات تتلخص في قيام وكيل السفينة بإعداد وثيقة الرسو التي تدون بها كل المعلومات حول السفينة من حجم السفينة وموطنها ودفتر تسجيلها، إضافة إلى المعلومات التي تخص السفينة وحمولتها، وكذا إسم المجره أو الناقل.

والمهم في هذه الوثيقة هو تدوين التاريخ والوقت عند رسو السفينة داخل الميناء لماله من أهمية كبيرة في تحديد أجرة الرسو، كما عليه أيضا أن يقوم بالتدابير اللازمة من أجل وصول السفينة إلى الميناء. وذلك من خلال إبرام جملة العقود مع كل من المرشد البحري ومجهز القطر، وتوقيع جميع العقود التي تتيح للسفينة دخول الميناء، بحيث تكون جميع التعاقدات تحت إشراف وكيل السفينة بإعتباره ممثل عن المجهز. لذلك يجب على وكيل السفينة أن يكون على إتصال دائم مع مجهز السفينة ليبلغه عن كل المعلومات الضرورية من أجل رسو السفينة<sup>1</sup>.

وقد يمثل وكيل السفينة المجهز لدى سلطات الميناء فيقوم بدفع رسوم الرسو والتراكي واستخراج التراخيص وإعداد ما يلزم لشحن البضائع وتفريغها. وعلى وكيل السفينة، وبوصفه وكيلا بأجر، أن يبذل في تنفيذ الوكالة عناية الرجل (الوكيل) المعتاد، طبقا للقواعد العامة<sup>2</sup>.

### ثانيا: عند رسو السفينة داخل الميناء

يجب على وكيل السفينة بمجرد وصول السفينة بالميناء أن يقوم بسداد مبالغ الارشاد والقطر وبتنظيم جميع العمليات التفتيش التي تتم من الجهات الخارجية بحيث تكون تحت اشرافه ومراقبته، كما عليه أيضا تقديم الخدمات اللازمة لطاقم السفينة مثل الخدمات الطبية وغيرها. كذلك عليه أيضا أن يقوم بحجز تذاكر السفن للركاب ومتابعة إجراءاتها والقيام بتخليص كل الرسائل الواردة من الجمارك. ويقوم كذلك وكيل السفينة بتجهيز السفينة بالمؤن والمعدات والوقود اللازمة لإتمام الرحلة البحرية، ويبرم عقود النقل والتأمين، بالإضافة الى تعاقدته مع البحارة ودفن أجر المرشد والقيام بالإصلاحات الضرورية<sup>3</sup>.

إن هذه المهام وتلك الالتزامات تتحصل في القيام بالأعمال القانونية المعتادة واللازمة للسفينة طوال الرحلة، والجدير بالملاحظة بشأن هذه المهام أنها في الأصل من اختصاص

<sup>1</sup> - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص105.

<sup>2</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص64.

<sup>3</sup> - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص142.

الربان، قد يقوم بها بنفسه أو يعهد بها إلى الوكيل، وهو الوضع الغالب في العمل لكثرة حاجات السفينة عند رسوها في الميناء وقصر المدة التي يقضيها فيه الأمر الذي يوجب إعداد حاجاتها مقدما ليحدها الربان جاهزة حاضرة عند الوصول<sup>1</sup>.

كما عليه أيضا منذ الرسو أن يقوم بإطلاع المجهز على جميع العمليات المتصلة برسو السفينة وذلك من خلال الإعلام والنصح وبتقديم المعلومات حول كل ما ينقص السفينة من تجهيزات ضرورية حتى يتفادى لجان التفتيش وبالتالي تفادي مخالفات التي تدونها لجان التفتيش، مع واجب إعلامه أيضا بكل العقود التي أبرمها ووقعها بإسم المجهز<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة

وكيل السفينة وكيل عن المجهز ينوب عنه في الميناء الذي يعمل فيه في حدود تنفيذ عقد النقل البحري، ومن ثم فقد يعهد إليه بتسليم البضائع توطئةً لشحنها عند القيام أو تسليمها للمرسل إليهم عند الوصول، وفي الحالتين يقع على وكيل السفينة واجب المحافظة على البضاعة والعناية بها<sup>3</sup>.

وتبرز أهمية وكيل السفينة تجاه البضائع منذ علمه بموعد وصول السفينة إلى الميناء، وبالتالي سنتطرق في هذا الفرع إلى:

- إلتزامات وكيل السفينة عند بداية عقد النقل البحري (أولا)
- إلتزامات وكيل السفينة عند نهاية عقد النقل (ثانيا)

### أولاً: إلتزامات وكيل السفينة عند بداية عقد النقل البحري

يلتزم وكيل السفينة بتسلم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو تسليمها للمرسل لأصحابها بعد تفرغها من السفينة عند الوصول، وشأنه شأن المجهز يلتزم أيضا بالمحافظة على البضائع خلال الفترة التي تتواجد فيها تحت حيازته، وهو في إلتزامه هذا يجب عليه بدل عناية الرجل المعتاد.

<sup>1</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 63.

<sup>2</sup> - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص 106.

<sup>3</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 63.

وإذا تقدم المرسل إليه لتسلم البضاعة في ميناء الوصول فإن وكيل السفينة يقوم بتسليمها له بعد فحصها أمامه ومراجعة كافة بيانات التحقق منها، ويحتج بنتيجة هذه المعاينة في مواجهة المجهز لاسيما إذا أقرّ وكيل السفينة بوجود تلف أو عجز بالبضاعة<sup>1</sup>.

وهذا الإقرار يكون بإدراج التحفظات في حالة وجود تلف أو نقص فيها، وفي حالة وجود بضائع خطيرة، يتعين على الوكيل أن يعتمد إلى التطبيق الدقيق للتنظيم الساري على نقل البضائع الخطرة بحرا وأن يقوم بجميع الاجراءات اللازمة وذلك من أجل حماية موكله. فعند الإتمام من التحقق من البضاعة يقوم وكيل السفينة بالتكفل بالبضائع لشحنها على السفينة وذلك بالإتصال مع مقاول المناولة لشحنها، وعند الإنتهاء من شحن البضائع غالبا ما يقدم وكيل السفينة للشاحن إيصال يثبت تكلفه بشحن البضائع على ظهر السفينة، وغالبا ما يكون إسم الوكيل مؤشر عليه في السندات على أنه هو من قام بعملية شحن البضائع داخل السفينة.

في الأخير يجب على الوكيل التحقق من جميع البيانات الشحن من بيانات الشاحن والمجهز أو الناقل وعدد الطرود ووزنها وحالة البضائع مع الإشارة في سند الشحن على التحفظات الخاصة و إبراز أهميتها و إحاطة الشاحن بها إن وجدت على أن يوقع بإسم المجهز أو الناقل عدد النسخ لسند الشحن المرخص له بذلك، وذلك من أجل تسليم نسخة للشاحنين أو ممثليهم وله والاحتفاظ بنسخة للمجهز أو الريان<sup>2</sup>.

### ثانيا: إلتزامات وكيل السفينة عند نهاية عقد النقل البحري

على الوكيل أولا في هذه المرحلة إخطار المستلمين بأن البضائع ستصل إلى ميناء الوصول، ثم يتصل للإشراف على عملية تفريغ البضائع ثم يسهر على تلك البضائع كما يقوم بالحراسة عليها، لأنها لا تسلم في معظم الأوقات إلا لاحقا لصاحبها أو للوكيل على الحمولة. ومن السهل إخطار المرسل إليه عندما يتضمن وثيقة النقل وسند الشحن تعيين شخص بإسمه، لكن عندما يتعلق الأمر بسند شحن لحامل أو لأمر، يكون الإخطار عن طريق اتصال مباشر من وكيل السفينة للمرسل إليه بواسطة الإشعار بالوصول وذلك حسب ما هو معمول به في الجزائر.

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص269.

<sup>2</sup> - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص107،106.

والجدير بالذكر أنه لا يتضمن القانون البحري الجزائري أي نص يجبر الوكيل السفينة بإخطار المرسل إليهم شخصيا وفرديا، بوصول بضائعهم<sup>1</sup>. ولتوضيح إلتزامات وكيل السفينة عند نهاية عقد النقل البحري قمنا بالتطرق إلى:

- تنفيذ عملية التفريغ (01)
- حراسة البضاعة وحفظها (02)
- تسليم البضائع (03)

### 1- تنفيذ عملية التفريغ

يتولى وكيل السفينة تحضير عمليات التفريغ، ويقوم بذلك وفقا لنفس الطريقة المعمول بها عند إقلاع السفينة. فالتفريغ يجسد الوصول، أو يشكل فك حمولة السفينة والتفريغ هو تخصيص البضاعة على الرصيف تحت سقيفة أو داخل مستودعات متخصصة. حيث نلاحظ أن في حالة التفريغ يمكن لوكيل السفينة أن يغير صفته فيلعب عند وصول السفينة دور وكيل الحمولة بالتزامن مع وكيل السفينة، لكن لا يكون له ذلك إلا في الحالة التي يطلب منه القيام بهذا الدور حاملو سند الشحن، أو في الحالة التي لا يحضرون فيها عند وصول السفينة. وبشرط أن تتم عملية التفريغ مع عملية التسليم إذ أن هذا التحول من صفة إلى صفة أخرى يتم لحظة تسليم البضاعة<sup>2</sup>.

### 2 - حراسة البضائع وحفظها

يقع على وكيل السفينة إلتزام المحافظة على البضائع واتخاذ جميع التدابير اللازمة والتعامل معها بحذر، خاصة بعض البضائع الحساسة التي تتطلب العناية مثل بعض الفواكه ومشتقات الحليب... إلخ<sup>3</sup>. وبالتالي على وكيل السفينة أن يحافظ على البضائع حتى تمام تسليمها. وأن يتخذ كافة الإجراءات التحفظية اللازمة في مواجهة أصحاب البضاعة إذا تأخروا في استلامها، كأن يودع البضائع على مسؤولياتهم في مخازن الميناء، أو أن يستصدر أمرا من القاضي ببيعها بالمزاد العلني إذا كانت قابلة للتلف، فإذا تقدم إليه المرسل إليه أو صاحب الحق في البضاعة فعليه التحقق من شخصيته. وأن يقوم بفحص البضاعة ومراجعتها والتحقق

<sup>1</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص32.

<sup>2</sup> - دردار نعيمة، المرجع نفسه، ص32.

<sup>3</sup> - إيمان فتحي الجميل، مرجع سابق، ص229.

من علاماتها وأرقامها المميزة في حضوره، ذلك أن معاينة البضاعة في حضور الوكيل يُحتج بنتيجتها على المجهز. وإذا أقر الوكيل بوجود تلف أو عجز في البضاعة كان هذا الإقرار ملزما للمجهز كما لو كان صدر منه شخصيا. كما أن الاحتجاجات والإخطارات المتعلقة بحالة البضاعة يصح توجيهها الى وكيل السفينة ويُحتج بها على الناقل<sup>1</sup>.

حيث فإنه نادرا أن يحضر المرسل إليهم عند وصول السفينة لاستلام حمولاتهم، والوكيل في هذا الافتراض يجد نفسه مكلفا بجميع الأعمال المرتبطة بمعالجة البضائع ومنها حراستها وحسن رعايتها في مخازنه وفي مخازن موكله الناقل، ومخازن سلطات الميناء الجزائري. مع الملاحظة أن المناولة تبقى حكرا له ريثما يعاد هيكلة الموانئ الجزائرية. إذ أن حراسة البضائع وحفظها تقعان على عاتق الوكيل إلى أن يتم تسليمها إلى أصحابها المرسل إليهم، لكن حراسة البضاعة تعود بالإختصاص في الجزائر إلى مؤسسة الميناء، ولكنها تبقى تحت مسؤولية الناقل. بالمقابل فإن إيداع البضاعة لدى مؤسسة الميناء لا ينهي مهمة الحراسة والحفظ فممثل الناقل البحري الوكيل ملزم دائما بهذه العملية لأن عقد النقل لا ينتهي إلا بتسليم البضاعة تسليما فعليا لمتسلمها<sup>2</sup>.

### 3- تسليم البضائع

إن تسليم البضاعة عمل ذو أهمية قصوى في الواقع العملي وفي القانون. فالمرحلة النهائية من مراحل عقد النقل تدل على إنتهاء المهمة، وما من شك في أن هذه المرحلة تشكل عملية حاسمة بالنسبة إلى الناقل والوكيل على السواء، إذ فيها يتحرران نهائيا من التزاماتهما التعاقدية<sup>3</sup>. فالتسليم هو عملية قانونية تتم بوضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول، بحيث يتمكن هذا الأخير من استلامها فعلا ومعاينة حالتها.

فالمقصود بالتسليم إذا هو التسليم الفعلي الذي تسبقه عمليات فحص البضاعة ومعاينتها للتحقق من عددها ووزنها وكيلاها ومقاسها، والإلتزام بالتسليم الفعلي قائم على عاتق الناقل حتى ولو قام غيره بالتفريغ ما دام هذا التفريغ قد سبق عملية التسليم.

<sup>1</sup> - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 249.

<sup>2</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 33.

<sup>3</sup> - دردار نعيمة، المرجع نفسه، ص 34.

كما عرف المشرع الجزائري الالتزام بالتسليم في المادة 739 بأنه: التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن<sup>1</sup>.

فعند إنتهاء وكيل السفينة من تسلم البضائع من المجهز أو الناقل يبقى عليه سوى إنتظار أجل التسليم، فالتسليم هي العملية القانونية التي ينتهي بها عقد النقل. إذ نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري بقولها: يتعين على الناقل أو من يمثله تسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة وثيقة الشحن ولو كانت وحيدة وفي حالة عدم إصدار أي وثيقة، بناء على وثيقة نقل صحيحة<sup>2</sup>. كذلك المادة 610 من نفس القانون أكدت على أنه يجوز لوكيل السفينة تسليم البضائع عند تفرغها من السفينة عند الوصول<sup>3</sup>.

وعليه على وكيل السفينة التحقق من إسم المرسل إليه الحقيقي المذكور في سند الشحن، فإذا تحقق من ذلك وجب عليه تقديم البضائع لحامل سند الشحن هذا إذا ما كان سند الشحن إسمياً. أما إذا كان سند الشحن لحامله هنا يختلف الأمر بحيث لا يمكن لهذا النوع من السند أن يتم تظهيره، وهنا في هذه الحالة قد لا يكون في حوزة المرسل إليه سند الشحن بل قد يكون في حوزة وكيل الحمولة. وبالتالي على وكيل السفينة التحقق من سند الشحن وبمجرد التحقق يتم تسليم البضاعة مقابل إستلامه لسند الشحن. إلا أنه في بعض الأحيان يتم تسليم البضائع من طرف وكيل السفينة بموجب إستظهار من مرسل إليه بإذن التسليم، بحيث تكون هذه الوثيقة مطابقة إلى حد ما بسند الشحن، يعدها ويسلمها الناقل وذلك من أجل تسليم جزء من بضاعة مذكورة في تلك الوثيقة.

الجدير بالذكر أنه:

قد تكون هناك حالة وجود تلف أو خسائر أو نقص في البضاعة، هنا بطبيعة الحال المرسل إليه وجب عليه تفحص البضاعة فحصاً جيداً باعتباره محترف، فإذا اكتشف أي نقص

1 - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص55.

2 - الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

3 - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص107.

أو وجود تلف في البضائع جاز له تقديم التحفظات إلى وكيل السفينة دون أن ننسى أنه لا بد من مراعاة مواعيد الإخطار، وتكون الإخطارات كتابية، أما إذا كانت الخسائر والأضرار ظاهرة فلا داعي إلى التحفظ الكتابي، فهنا قرينة قاطعة لا مجال لإبراز التحفظات الكتابية فيها. أما إذا كانت الخسائر غير ظاهرة المرسل إليه له ثلاثة أيام عمل تبدأ حسابها من تاريخ تسليم البضائع للمرسل إليه باعتبار الجزائر منظمة إلى إتفاقية بروكسل 1924<sup>1</sup>. بحيث أعطت مهلة ثلاث أيام عمل من تاريخ التسليم للمرسل إليه لإبداء أي تحفظات حول البضاعة وهذا ما تجسد في القانون البحري من خلال المادة 790 منه.

مع العلم أن عدم قيام المرسل إليه بالتحفظات في الوقت المناسب أعتبر كأنه استلمها مطابقة لما هو مذكور في سند الشحن، ورغم ذلك تبقى مسؤولية الناقل أو ممثليه قائمة، فإن عدم وضع التحفظات ليست قرينة على انتفاء المسؤولية، بل يبقى المجهز أو وكيل السفينة مسؤولاً تجاه المرسل إليه، بحيث تكون هناك قلب لعبيء الإثبات، والمرسل إليه هو من يثبت الضرر أو التلف الحاصل للبضاعة<sup>2</sup>.

وبالمقابل فإن وكيل السفينة عليه القيام بخبرة على البضائع لتحديد المسؤولية وإتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لحماية موكله وإذا أقر وكيل السفينة بالعيب أو الضرر، إلترم المجهز بهذا الإقرار كما لو كان صادر منه شخصياً، كما يلتزم بالمحافظة على حقوق الناقل ومن ذلك يكون عليه إتخاذ جميع التدابير والإجراءات اللازمة التي كان للناقل أن يتخذها في مواجهة المرسل إليهم عند الإستلام<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث: إلتزامات وكيل السفينة بتحصيل أجرة الشحن

يلتزم وكيل السفينة طالما عهد إليه بذلك، بتحصيل أجرة نقل البضاعة من المرسل إليه إذا كانت مستحقة عند الوصول، ويتعين عليه، حفاظاً على حقوق المجهز، أن يحبس البضاعة ضماناً لاستيفاء هذه الأجرة.

<sup>1</sup> - إتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت 1924 والمتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن، ولها بروتوكولين معدلين لها الأول موقع بتاريخ 23/02/1968 ببروكسل ويتضمن قواعد فيسبي الذي دخل حيز التنفيذ يوم 23 جوان 1977 والثاني موقع بتاريخ 21 ديسمبر 1979 ودخل حيز التنفيذ في 14 فيفري 1984، انضمت الجزائر إلى إتفاقية بروكسل بموجب مرسوم 71 - 64 المؤرخ في 1964م ولم تنظم للبروتوكولين المعدلين لها.

<sup>2</sup> - محمد أمين شيخي، مرجع سابق، ص 108.

<sup>3</sup> - محمد أمين شيخي، المرجع نفسه، ص 109.

وتتم المطالبة بأجرة النقل إستنادا إلى أن أمين يعتبر وكيلًا عن المجهز، لذا فإن الدعوى التي يرفعها الوكيل ضد المرسل إليه إنما تكون باسم ولحساب المجهز وليست دعوى شخصية ومباشرة<sup>1</sup>.

ويدخل التزام وكيل السفينة بتحصيل أجرة الشحن ضمن الإلتزامات الرئيسية، حيث نصت عليه جل التشريعات والقواعد والأعراف التجارية تقر ذلك، وبالتالي نجد أن الوكيل يقوم بإستيفاء أجرة الشحن من المرسل إليه إذا كانت مستحقة كاملة أو جزء منها عند نهاية عقد النقل، إذ نجد أن المرسل إليه حامل سند الشحن هو من يقوم بدفع المبلغ، وأن أي تماطل في دفع أجرة الشحن يؤدي بالوكيل إلى عدم تسليم البضائع إلى جانب وضعها في المخازن، ومصاريف التخزين تبقى على عاتق المرسل إليه، وإذا رأى وكيل السفينة أن البضاعة سريعة التلف له أن يطلب من القاضي بيعها بالمزاد وإستيفاء جميع الحقوق له ولموكله<sup>2</sup>.

أما عن نطاق المطالبة بأجرة النقل فيكون من حق وكيل السفينة المطالبة بأجرة النقل باسم ولحساب المجهز، ولكن عليه إثبات صفته كوكيل عنه. وبالتالي فإن الدعوى التي يرفعها وكيل السفينة ضد المرسل إليه إنما تكون باسم ولحساب المجهز وليست دعوى شخصية مباشرة<sup>3</sup>.

### الفرع الرابع: التزامات وكيل السفينة اتجاه سلطات الميناء

يعد الوكيل بصفته عونًا مساعدًا للمجهز، المخاطب المفضل لدى مؤسسة الميناء، حيث يقوم بسداد الرسوم المينائية من رسوم مكوث وعبور للممرات المائية إلى جانب سداد قيمة كل ما يقدم من خدمات للسفينة أثناء تواجدها بالميناء<sup>4</sup>. كما يتولى الوكيل أمر تنظيف الرصيف عقب كل عملية شحن أو تفريغ. وتندرج هذه المهمة ضمن التزام الوكيل المتمثلة في حماية منشآت الميناء والبيئة، لكن وجوب التنظيف لا يعني بالضرورة أن يتحمل موكله المجهز المصاريف الناجمة عنه، إذ يمكن أن يتولى تسديدها الشاحن أو المستلم للبضاعة، حسب الشرط المدرج في سند الشحن. يجب على الوكيل كذلك أن يراقب دخول السفينة إلى الميناء

1 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 269.

2 - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 63.

3 - إيمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص 267.

4 - محمد غريب عبد العزيز، مرجع سابق، ص 62.

وخروجها منه، لأن كل مخالفة للتنظيم المينائي، أو كل ضرر تلحقه السفينة بالميناء، يؤدي حتما إلى متابعة الناقل أو المجهز عن الخسائر التي لحقت بالمرفق المينائي، إلا في حالة قوة قاهرة أو خطأ من إدارة الميناء. كما تفضل الإدارة الجمركية في الميناء التعامل مع وكيل السفينة عن ربانها، وذلك لهدف إنجاح كافة المساعي التي يبذلها وكيل السفينة مع هذه الإدارة. ويبدو هذا منطقيا يتماشى مع مهمة الوكيل التي يتحمل بموجبها إلتزامات تتعلق بالسفينة، كما يتحمل إلتزامات تتعلق بالبضائع<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: حقوق وكيل السفينة

إن تسوية المشاكل المرتبطة بحقوق وكيل السفينة تمر عن طريق تطبيق نصوص وردت في القانون المدني الجزائري. ففيما يتعلق بإلتزامات الموكل إزاء موكله فهذه النصوص تنص على أن مجهز السفينة أو الناقل البحري بإعتبارهما موكلين يجب عليهما دفع الأجر وكذلك أن يسدد له المصاريف التي أنفقها لحساب السفينة وما حملته أو نقلته. وعادة يكون الأجر نسبة مئوية من مجموع أجرة النقل، فإذا لم يتضمن العقد تحديدا للأجر إتبع في ذلك عرف الميناء الذي يعمل به وكيل السفينة<sup>2</sup>.

فإن لم يكن ثمة عرف كان تحديد الأجر متروكا للقضاء<sup>3</sup>. ونقصد هنا:

- الحقوق المالية لوكيل السفينة (الفرع الأول)
- ضمانات تحصيل ديون وكيل السفينة (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: الحقوق المالية لوكيل السفينة

تشتمل هذه الحقوق جانبين اثنين:

- أجر وكيل السفينة (أولا)
- تسديد المصاريف والتسبيقات التي أنفقها وكيل السفينة (ثانيا)

<sup>1</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص71.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص270.

<sup>3</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص64.

أولاً: أجر وكيل السفينة

يتوجب على المجهز أن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه عند التعاقد<sup>1</sup>. ويمكن أن يقرر الطرفان في عقد الوكالة على السفينة أن يكون الدفع عن طريق التحويل مثلاً إلى حساب مفتوح باستمرار بين المجهز ووكيله. كما أن وكيل السفينة لا يتلقى أجراً ثابتاً بل أتعاباً. فهو يعادل نسب مئوية تؤخذ وتحدد على العموم ضمن العقد على أجرة الشحن. وفي حالة عدم تحديده في عقد الوكالة يستند إلى الأعراف المينائية، أين يمارس الوكيل عمله. ويتم تسوية الحسابات عقب كل رسو للسفينة. وبمجرد ما يقوم الوكيل بمهمته بموجب عقد وكالة على السفينة، تعتبر وكالته وكالة غير مجانية، وهذا حسب القانون البحري الجزائري المادة 609 منه، إذ أنه يتصرف كوكيل مأجور<sup>2</sup>.

كما تجدر الإشارة بأن وكيل السفينة لا يمكنه أن يتلقى نفس النسبة المئوية عندما يكون أجر الشحن الذي يدفعه وكيل السفينة عند الوصول محسوباً على أساس أقل من الأساس المعمول به في السوق، بسبب أن المرسل إليه صاحب البضاعة قد وافق صراحة على أن يؤدي بنفسه الوكالة، وفي هذه الحالة لا يحصل الوكيل إلا على أجر ناقص أي أقل من المعتاد. لكن يختلف الأجر في الجزائر باختلاف ما إذا كان وكيل السفينة يقوم بعمله في خطوط بحرية منتظمة أو خطوط عارضة. وعندما يبحث وكيل السفينة عن شحن لموكله فإنه يستحق عمولة تساوي نسبة أجر الشحن.

ثانياً: تسديد المصاريف والتسبيقات التي أنفقها وكيل السفينة

يلتزم المجهز بأن يؤدي إلى وكيل السفينة ما أنفقه هذا الأخير من مبالغ في سبيل تنفيذ الوكالة التنفيذ المعتاد كحراسة البضاعة أو تخزينها وذلك مع فوائد هذه المبالغ من وقت الإتفاق طبقاً للقواعد العامة<sup>3</sup>.

ويترتب على رسو السفينة من الناحية الاقتصادية، حركات مالية عديدة ومتنوعة يتحملها وكيل السفينة، فهذا الوكيل ينفق أو يسبق أموالاً يجب أن تسدد إليه، وتصرف هذه النفقات أو التسبيقات لربان السفينة ولطاقمها أو بمناسبة إقامة السفينة والبضائع في الميناء.

<sup>1</sup> - وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 144.

<sup>2</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 79.

<sup>3</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 64.

ويقع على المجهز أو الناقل البحري تحمل المصاريف والتسبيقات التي سددتها وكيل السفينة، عند تنفيذ عقد النقل. ولا يدفع وكيل السفينة حقوق الميناء ومصاريف الإرشاد البحري والسحب فقط، بل يدفع كذلك أي مصاريف متنوعة أخرى تتعلق بأعمال السفينة، وإصلاحها وتموينها، ومصاريف الإستشفاء، وترحيل أعضاء الطاقم، والتناول .... إلخ.

حيث يعد الوكيل بمثابة عون مصرفي لفائدة موكله، وينطبق هذا خاصة على سفن خطوط الملاحة المنتظمة وأكثر من ذلك، فإن المومنين لا يبتغون في معاملاتهم عن الوكيل بديلا، خوفا أن يطول أمد إجراءات استرداد ديونهم حيال أي زبون أجنبي مثل المجهز. وفي هذه الحالة يلتزم الوكيل حيالهم شخصيا، ثم يطالب موكله بأن يسدد له ما دفعه، بيد أن الحال غير ذلك عندما يقوم وكيل السفينة بالشراء باسمه الشخصي، وهذا كثير الحدوث. أخيرا يمكن القول أن تسديد المصاريف أو التسبيقات سواء كانت مقدمة لربان السفينة أو مستعملة لإحتياجات السفينة يعد في جميع الأحوال، من الواجبات الواقعة على عاتق المجهز الذي يتعين عليه تسديد ما أنفقه الوكيل وذلك طبقا لنص المادة 582 من القانون المدني الجزائري<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: ضمانات تحصيل ديون وكيل السفينة

يستفيد وكيل السفينة من الإمتياز على السفينة وأجرة النقل عن المبالغ التي أقرضها للربان لحاجة السفينة<sup>2</sup>. وليس لوكيل السفينة حق إمتياز على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها، وإنما يثبت له هذا الحق ضمانا للمبالغ التي يكون قد أقرضها للربان لحاجات السفينة وكذلك للديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة بوصفه وكيل له طبقا لنص المادة 616 من القانون البحري<sup>3</sup>. ولتوضيح الضمانات المقررة لوكيل السفينة من أجل تحصيل ديونه نتطرق في هذا الفرع إلى:

<sup>1</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 81، 80.

- تنص المادة 582 من القانون المدني الجزائري على أنه "على الموكل أن يرد للوكيل ما أنفقه في تنفيذ الوكالة تنفيذا معتادا وذلك مهما كان حظ الوكيل من النجاح في تنفيذ الوكالة، فإذا اقتضى تنفيذ الوكالة أن يقدم الموكل للوكيل مبالغ للإنفاق منها في شؤون الوكالة، وجب على الموكل أن يقدم هذه المبالغ إذا طلب الوكيل ذلك"

<sup>2</sup> - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص 144.

<sup>3</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 64.

- إمتيازات وكيل السفينة (أولا)

- الحجز التحفظي على السفينة (ثانيا)

### أولاً: امتيازات وكيل السفينة

إن القانون البحري الجزائري نص على أنه تطبق أحكام الإمتيازات البحرية على السفن المستغلة من قبل مجهز غير مالك ومستأجر رئيسي، ومن المؤكد أن المستأجر لمدة معينة يندرج في ذلك أيضاً، وتبين المادة 73 من القانون الجزائري على سبيل الحصر طبيعة الديون التي يضمنها الامتياز البحري على السفينة.

ويمكن القول أنّ للوكيل دين مضمون بإمتياز بحري على السفينة شريطة أن يتعلق الأمر بطلبات أوصى عليها ربان السفينة<sup>1</sup>، وقد عمّت إتفاقية 1993 المتعلقة بالإمتيازات البحرية والرهون، إمتياز الديون الناجمة عن حقوق الرسو في الميناء وغيرها من الحقوق المماثلة ومصارييف الإرشاد الملاحي الوارد ذكرها في المادة 73 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري. وقد قيّدت إتفاقية 1993 هذا الامتياز الوارد في نظام إتفاقية سنة 1926 إذ كانت الإمتيازات البحرية تشمل السفينة وأجرة شحن الرحلة التي نشأت عنها الديون الممتازة، وتشمل كذلك ملحقات السفينة وأجرة الشحن المكتسبة منذ بداية الرحلة، أما إتفاقية سنة 1993 فإنها بالمقابل لا تسمح بأن تشمل إمتياز أجرة الشحن ولا توابع السفينة وملحقاته. كما تنقضي الإمتيازات البحرية بإنقضاء أجل سنة واحدة إبتداءً من نشوء الدين المضمون، وهذا حسب نص المادة 84 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>. وتجدر الملاحظة على وجود صعوبات عندما لا تكون السفينة مستغلة من مالكا ولا سيما في مجال إستئجار السفينة لمدة زمنية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 151 من القانون البحري: يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسببا من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة أو مترتبة عن إستغلالها.

<sup>2</sup> - المادة 84 من القانون البحري "تنقضي الإمتيازات البحرية بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشو الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة من طرف المنشئ أو المصلح، تبعا للحالة".

<sup>3</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 84.

### ثانيا: الحجز التحفظي على السفينة

يُشكل الحجز التحفظي بالنسبة إلى وكيل السفينة أنجح وسيلة على المجهز قصد الحصول على إسترداد ديونه، ويتم هذا الحجز دائما إستعجاليا لأن السفينة يكفي أن تغادر وتلحق بالبحر كي تفلت من دائئها.

وأمام التدهور الاقتصادي والدولي للنقل البحري، صارت ظاهرة الحجز تشغل بال وكيل السفينة أكثر فأكثر. ويتم الحجز على السفينة بموجب أمر على ذيل عريضة يصدره رئيس المحكمة طبقا لنص المادة 152 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>. ويمارس الحجز التحفظي على سفينة يملكها المدين، وهنا نجد أنفسنا أمام احتمالين: إما أن يكون المجهز للسفينة هو المدين الحقيقي وإما أن يكون مستأجر السفينة لمدة معينة هو المدين، ونضيف إلى ذلك حجز أنبار السفينة، وديون الشحن<sup>2</sup>.

### المبحث الثاني: مسؤولية وكيل السفينة

لا شك أن وكيل السفينة مسؤول قبل المجهز مسؤولية تعاقدية عن عدم بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ إلتزاماته الناشئة عن العقد المبرم بينهما، أما في مواجهة الغير فيكون وكيل السفينة مسؤولا مسؤولية تقصيرية عن أخطاءه الشخصية كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو تسليمها أو عدم المحافظة عليها وهي في حوزته<sup>3</sup>. حيث تنص المادة 617 من القانون البحري الجزائري على أنه: يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام.

هذا ومن المستقر عليه فقها وقضاء عدم مسؤولية وكيل السفينة شخصا عما يصيب البضاعة من تلف أو عجز أثناء النقل أو بسبب خطأ المجهز أو الربان. وتبرير ذلك أن وكيل السفينة لم يكن طرفا في عقد النقل حتى يُسأل عن عدم تنفيذه، كما أنه بوصفه وكيلًا عن المجهز فلا يمكن مساءلته إلا عن أخطاءه الشخصية التي تقع منه في تنفيذ وکالته<sup>4</sup>.

1 - المادة 152 مكرر 1 من القانون البحري " تتخذ السلطات المينائية والسلطات الإدارية البحرية جميع التدابير التي من شأنها منع السفينة المحجوزة من الإبحار "

2 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 85.

3 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 272.

4 - محمد السيد الفقي، المرجع نفسه، ص 272.

وفيما يتعلق بالدعوى التقصيرية أو الشبه التقصيرية فإن هذه الدعوى يمكن أن يرفعها أي شخص أجنبي عن عقد الوكالة، ألحقت به أضرار بسبب ارتكاب الوكيل لخطأ شخصي أو أخطاء تابعيه. أما فيما يخص التقادم فإن الدعاوى التي ترفع ضد الوكيل يجب رفعها خلال مدة زمنية معينة وإلا سقط الحق في المطالبة بالتعويض. وهذه المهلة الزمنية محددة في القانون الجزائري طبقاً لنص المادة 620<sup>1</sup> منه التي تفيد أن كل دعوى ناجمة عن عقد وكالة على السفينة تتقادم بمرور عامين ابتداء من يوم إستحقاق الديون. ولتوضيح المسؤولية المترتبة على وكيل السفينة نقوم بدراسة هذا الموضوع من خلال التطرق إلى:

- مسؤولية وكيل السفينة اتجاه المجهز (المطلب الأول)

- مسؤولية وكيل السفينة اتجاه الغير (المطلب الثاني)

### المطلب الأول: مسؤولية وكيل السفينة اتجاه المجهز

تعتبر المسؤولية العقدية أثراً للإلتزام، فهي تنشأ نتيجة الإخلال بالالتزام تعاقدية<sup>2</sup>. يُسأل وكيل السفينة في مواجهة المجهز مسؤولية عقدية وذلك عن الأضرار التي يسببها تخلفه في تنفيذ التزام من التزاماته، فهو وكيل ماجور يبذل في تنفيذ وکالته عناية الرجل المعتاد أو رب الأسرة الحريص<sup>3</sup>. وتطرح المادة 571 وما يليها من القانون المدني الجزائري مبدأ مسؤولية الوكيل حيال المتعاقد معه، وفي هذا الصدد يجب الرجوع إلى الأحكام المتعلقة بآثار الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري. عموماً تخضع مسؤولية وكيل السفينة للقانون العام وبعبارة أوضح فإن هذه المسؤولية في القانون الجزائري إنما تستند إلى عقد الوكالة<sup>4</sup>.

وتكون الدعوى ضد وكيل السفينة دعوى تعاقدية، فمسؤوليته التعاقدية لا يمكن إثارتها إلا من قبل من طلب خدماته، وهو عادة المجهز إذا كنا بصدد السفينة، أو صاحب البضاعة إذا كنا بصدد وكيل الشحنه وبالتالي فهو مسؤول اتجاه موكله، كما أن مسؤولية وكيل السفينة

1 - المادة 620 من القانون البحري الجزائري: " تتقادم كل دعوى ناشئة عن عقد وكالة السفينة بانقضاء سنتين، ابتداء من تاريخ استحقاق الدين "

2 - بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص16.

3 - إيمان فتحي حسن الجميل، مرجع سابق، ص273.

4 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص90.

لا تنفي مسؤولية المجهز بصفته موكلا، حيث توجه الدعوى ضد الناقل البحري كما يمكن توجيهها ضد وكيل السفينة بصفته وكيلًا عن المجهز خاصة عندما تكون الأضرار ذات أثر مستمر من الناقل إلى الوكيل<sup>1</sup>.

ولتوضيح مسؤولية وكيل السفينة اتجاه المجهز نتطرق في هذا المطلب إلى:

- طبيعة المسؤولية العقدية لوكيل السفينة (الفرع الأول)

- دعوى المسؤولية العقدية ضد وكيل السفينة (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: طبيعة القانونية لمسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز

تنص المادة 576 من القانون المدني الجزائري على: يجب دائما على الوكيل أن يبذل في تنفيذه للوكالة عناية الرجل العادي. وهذا النص هو الأساس الذي تستند إليه مسؤولية وكيل السفينة حيال موكله في القانون الجزائري.

ووفقا لنظام مسؤولية وكيل السفينة، فإنه يكون مسؤولا اتجاه المجهز عن إخلاله بعقد وكالة السفينة، وصور ذلك الخطأ عديدة في المجال العقدي<sup>2</sup>. وتترتب هذه المسؤولية عن عدم تنفيذه المهمة الموكلة إليه، أو عن سوء تنفيذها، كذلك فإن وكيل السفينة غير مسؤول عن تنفيذ عقد النقل لأنه ليس طرفا في هذا العقد، وليست له أية علاقة تربطه بالمرسل إليه. هذا المبدأ يقودنا إلى البحث عن:

- الحالات<sup>3</sup> التي تثير المسؤولية التعاقدية لوكيل السفينة (أولا)

- نطاق المسؤولية العقدية لوكيل السفينة<sup>4</sup> (ثانيا)

### أولا: الحالات التي تثير المسؤولية العقدية لوكيل السفينة

إنّ وكيل السفينة وأثناء مزاوله نشاطه الإعتيادي يمكن أن يرتكب أخطاء تقيم مسؤوليته الشخصية عند شحن البضائع، فالوكيل مثلا يمكن له أن يرتكب خطأ عندما لا يتخذ

<sup>1</sup> - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 142.

<sup>2</sup> - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 65.

<sup>3</sup> - يقصد بالخطأ العقدي عدم قيام المدين بتنفيذ التزامه التعاقدية، أو التأخير في تنفيذه، ويستوي في ذلك أن يكون عدم التنفيذ أو التأخير فيه عن عمد أو إهمال من المدين، بل أن الخطأ يتحقق حتى ولو كان عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة. غير أنه يلاحظ في هذه الحالة تنقطع علاقة السببية وبالتالي لا تقوم المسؤولية.

- محمد صبري السعدي، مرجع سابق، ص 311.

<sup>4</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 91.

الإحتياطات الكافية لتفادي سرقة الحمولة الموضوعة على الرصيف، وهذا التهاون يشكل خطأ من شأنه أن يقيم مسؤولية الوكيل إزاء الناقل البحري، أما الحراسة فإنها موكلة إلى مؤسسة الميناء الجزائر<sup>1</sup>.

ويمكن أن يسأل الوكيل الذي عينه المستأجر والذي أشير إليه بتلك الصفة في عقد إيجار السفينة لسوء تسيير شؤون موكله بتركه لمقاولة البضاعة هشة نسبيا في أنبار سفينة غير نظيفة، أو على إثر تناول عنيف للبضاعة غير مرصوفة، وفي مثل هذه الحالة فإن مؤسسة الميناء هي وحدها المطالبة بأن تتولى هذه العملية. كما يكون وكيل السفينة مسؤولا عند شحن البضاعة على سفينة أخرى غير السفينة المعينة في سند الشحن مثلا.

إن مسؤولية الوكيل يمكن أن تثار من طرف موكله عندما يقوم هذا الأخير بتعويض مالك بضاعة عن أضرار ألحقت بها، ويجد سبب قيام هذه المسؤولية تفسيره في كون الوكيل لم يبدي إعتراضا على التحفظات التي اتخذتها مؤسسة الميناء أو إدارة الجمارك، والتي تشير إلى وجود تلف أصاب البضاعة. والحال أن هذه البضاعة ربما ألحقت بأضرار عند مكوئها في مخزن مؤسسة الميناء، وهذا ما يمكن حدوثه في الواقع العملي.

ويرتكب الوكيل خطأ شخصيا عندما يعد فاتورة بمصاريف النقل لفائدة شركة أخرى غير الشركة المذكورة في سند الشحن. ويعود سبب قيام المسؤولية إلى تصرف الوكيل لصالحه لا لصالح موكله. ويمكن أن يرتكب وكيل السفينة خطأ عند تسليمه للبضاعة كأن يسلم قسيمة تسليم البضاعة لشخص غير الشخص الحامل فعلا لسند الشحن أو إذا سلم البضاعة إلى من أرسلت إليه دون سند شحن بحجة أن المجهز من عادته نقل هذا النوع من البضاعة، وأن العادة جرت بالقيام بمثل هذا من التسليم، إلا أن هذا التسليم غير قانوني، فضلا إذا تسبب في نفقات إضافية لحفظ البضاعة والتي لم يسلمها في الآجال المتفق عليها<sup>2</sup>.

### ثانيا: نطاق مسؤولية وكيل السفينة

لا شك أن وكيل السفينة مسؤول اتجاه المجهز مسؤولية تعاقدية عن عدم بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد المبرم بينهما. وقد ذهب بعض الفقه وبغرض حماية المرسل إليهم والتيسير عليهم، إلى الإعتراف للمرسل إليهم في حالة رحيل السفينة من

<sup>1</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 92.

<sup>2</sup> - دردار نعيمة، المرجع نفسه، ص 93.

الميناء دون إتمام تسليم البضائع بدعوى مباشرة ضد وكيل السفينة، استنادا إلى حلول الوكيل محل الريان وبالتالي قيام رابطة مباشرة بين وكيل السفينة والمرسل إليهم. ما لبث أن أدى بالمحاكم الى تقرير مسؤولية وكيل السفينة عن أخطاء المجهز والريان<sup>1</sup>.

وعلى عكس المشرع الجزائري الذي لم يتعرض لذلك، فقد عمد المشرع الفرنسي إلى وضع حلّين، فإما أن يفترض خطأ وكيل السفينة ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسؤوليته على غرار الناقل البحري، وإما أن يقيم المسؤولية على فكرة الخطأ واجب الإثبات ويجعلها شاملة لكل ضرر<sup>2</sup>. وبالتالي إنكار وجود أية رابطة عقدية بين المرسل إليهم ووكيل السفينة<sup>3</sup>. كما تجدر الإشارة إلى:

إن المشرع الجزائري متأثرا بالقانون الفرنسي، وفيما يتعلق بمسؤولية وكيل السفينة عن هلاك البضاعة وتلفها عندما يتسلمها لشحنها في السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها إلى أصحابها، يقيم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض ومن ثم يحددها على غرار مسؤولية الناقل البحري، وقد اتبع ذات المنهج بالنسبة لمسؤولية وكيل الحمولة والمقاول البحري<sup>4</sup>. كذلك يمكن للمرسل إليهم المتضررة بضائعهم أن يقاضوا الناقل على أساس المسؤولية التعاقدية عن طريق تكليف بالحضور يبلغ لوكيل السفينة باعتباره شخصا مؤهلا لتلقيها. إلا أنهم لا يجوز لهم مقاضاة وكيل السفينة شخصا<sup>5</sup>.

### الفرع الثاني: دعوى المسؤولية العقدية ضد وكيل السفينة

إن المجهز أو الناقل هو وحده صاحب الحق في رفع دعوى المسؤولية التعاقدية، حيث أكدت على ذلك المحكمة العليا في القرار رقم 711461 الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2011/02/23 الذي أقر أنه يتعامل وكيل السفينة في إطار عقد الوكالة بإسم ولصالح مجهز السفينة.

1 - إيمان فتحي الجميل، مرجع سابق، ص 174.

2 - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 65.

3 - إيمان فتحي الجميل، مرجع سابق، ص 174.

4 - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 65.

5 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 102.

ولا يترتب عن الوكالة أي التزام شخصي للوكيل ولا يكون وكيل السفينة مسؤولاً إلا عن أخطائه الشخصية، كما أنه لا يكون مسؤولاً إلا اتجاه المجهز الذي أعطاه الوكالة<sup>1</sup>.  
 وحصر المشرع الجزائري في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>2</sup> شرط قبول الدعوى في الصفة والأهلية والمصلحة<sup>3</sup>، ذلك مع مراعاة شروط خاصة قبل رفع دعوى المسؤولية ضد وكيل السفينة، وهي إحترام ميعاد إبداء الإحتجاجات ورفع الدعوى خلال أجل معين.

وتُحدد طبيعة الدعوى التي ترفع ضد وكيل السفينة الجهة القضائية المختصة نوعياً<sup>4</sup>. فالقانون الواجب التطبيق على العقود أو الأعمال التي يجريها الوكيل البحري هو قانون الميناء الذي تتم فيه هذه العقود والأعمال. وغالبا ما يكون الميناء الذي يوجد فيه موطن وكيل السفينة، فيكون القانون الوطني هو القانون الواجب التطبيق<sup>5</sup>.

حيث نصت المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية الجزائرية على أن المحكمة المختصة هي المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها موطن المدعى عليه، أي موطن الوكيل. غير أنه في الواقع العملي فإن الدعوى القضائية ترفع ضد المجهز أو الناقل المتعلقة بالبضاعة المسلمة أمام محكمة مقر إقامة الوكيل الذي قام بعملية التسليم. وذلك وفقا لأحكام المادة 613 من القانون البحري: يجوز لوكيل السفينة أن يدافع عن المجهز أمام القضاء إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق.

ويمكن تبليغ الإستدعاء لحضور الجلسة في مكاتب وكيل السفينة ونفس الشيء بالنسبة لتبليغ القرارات والأحكام القضائية.

<sup>1</sup> - قرار رقم 711461 المؤرخ 2011/02/23 عن الغرفة التجارية والبحرية للمحكمة العليا، مجلة المحكمة العليا، 2012، العدد الأول، ص 273.

<sup>2</sup> - قانون رقم 08-09، المؤرخ في 18 صفر 1429، الموافق 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية عدد 21، صادرة بتاريخ 23 فيفري 2008.

<sup>3</sup> - تنص المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية على أنه: لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة، وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون يثير القاضي تلقائيا انعدام الصفة في المدعي أو في المدعى عليه. كما يثير تلقائيا انعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون.

<sup>4</sup> - سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص 09.

<sup>5</sup> - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 224.

ويجب أن تطبق آجال المسافة في جميع الحالات المقررة في القانون لأن المجهز لا يعتبر كما لو كان مقيماً عند وكيل السفينة، كما يجب أن يتم إبلاغه بإعتبار وجود مقره خارج الوطن طبقاً للمادة 41 من القانون الإجراءات المدنية والإدارية.

وحسب قواعد هامبورغ فإن أجل تقادم الدعوى المتعلقة بنقل البضاعة بحراً هي سنتين بدلاً من سنة واحدة حسب معاهدة 1924 بروكسل، أما المشرع الجزائري وحسب المادة 620 من القانون البحري فحدّد مدة تقادم الدعوى بمرور سنتين، بيد أن مدة التقادم هذه طويلة لأن الدعوى في مجال الملاحة البحرية تتطلب حكماً عاجلاً<sup>1</sup>.

وميّز القانون البحري الجزائري بين حالتي تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل والدعوى الناشئة عن الوكالة البحرية، حيث حدده بسنة واحدة حسب نص المادة 61 من القانون التجاري<sup>2</sup> في الدعوى الناشئة عن عقد النقل وسنتين عن الدعوى الناشئة عن الوكالة البحرية. ولكنه لم يوحد نقطة الانطلاق لإحتساب أجل التقادم. فتقادم الدعوى المقامة على الناقل يحتسب ابتداءً من تسليم البضاعة، بينما لا يبدأ إحتساب أجل تقادم الدعوى المرفوعة ضد وكيل السفينة، إلا ابتداءً من اللحظة التي يستحق فيها الدين.

ووفقاً لنص المادة السالفة الذكر (المادة 620) فإن هذا التقادم قاصر على دعوى الموكل على الوكيل البحري، وذلك دون الدعوى التي يوجهها الوكيل البحري إلى الموكل أو صاحب العمل، إذ يسري على تلك الدعوى الأخيرة التقادم العادي. وهو قاصر أيضاً على الدعوى التي تستند إلى العقد ذاته دون الدعوى التصديرية التي يسري عليها تقادم خاص بها<sup>3</sup>.

وعملاً بعقد الوكالة، يضطر المجهز إلى تعويض حامل سند شحن، بسبب خطأ يرجع لوكيل السفينة ارتكبه في تنفيذ وكالته. وذلك كون المجهز يملك الحق في مطالبة هذا الأخير المعتبر بمثابة ممثل دون غيره لريان السفينة، بأن يسدد له ما أنفقه على سبيل التعويض نظيراً للأخطاء التي ارتكبتها في تنفيذ وكالته أي في حراسة البضاعة وتسليمها<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 95.

<sup>2</sup> - نصت المادة 61 من القانون التجاري على: كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد عمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة.

- الأمر 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

<sup>3</sup> - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 225.

<sup>4</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 95.

### المطلب الثاني: مسؤولية وكيل السفينة اتجاه الغير

من الثابت أن كل من الشاحن (المرسل) والمرسل إليهم هم أطراف في عقد النقل بنوعيه للبضائع والأشخاص، ولما كان جوهر التزام وكيل السفينة أو الوكيل البحري ينصب على تنفيذ عقد النقل الذي يتأثر به هؤلاء بطريقة أو بأخرى، وبالتالي فقد ينجم عن نشاط وكيل السفينة ضرراً يلحق بهم يستوجب التعويض.

ويكون وكيل السفينة مسؤولاً عن أخطائه الشخصية وأخطاء تابعيه تجاه الغير، كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو في تسليمها للمرسل إليهم أو عدم المحافظة عليها وهي في حوزته خلال الفترة من إستلامها الى تسليمها للمرسل إليهم<sup>1</sup>. وذلك طبقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية الواردة في القانون المدني (المواد من 124-140) كإستثناء على قيام مسؤوليته التعاقدية.

وتبقى هذه الأخطاء في كل الأحوال واجبة الإثبات وأن وكيل السفينة يلتزم في حال ثبوت خطئه أو خطأ تابعيه بتعويض كامل الضرر الناشئ عن ذلك الخطأ<sup>2</sup>. على أن مسؤولية وكيل السفينة عن أخطائه الشخصية لا تنفي مسؤولية المجهز عنها بصفته موكلًا يسأل عن الأخطاء التي تقع من الوكيل في تنفيذ وکالته وفقاً للقواعد العامة<sup>3</sup>.

ولتوضيح مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير نتطرق في هذا المطلب إلى:

- الطبيعة القانونية لمسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير (الفرع الأول)

- دعوى المسؤولية التقصيرية ضد وكيل السفينة (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة

إن لوكيل السفينة علاقة تعاقدية تربطه بموكله لا غيره من المتعاقدين من جهة، ومن جهة أخرى فإن الوكيل باعتباره ممثلاً للناقل البحري أو المجهز يعد مسؤولاً شخصياً اتجاه الغير عن الأخطاء التي يمكن له إرتكابها أثناء قيامه بمهمته. لذلك تقوم مسؤوليته التقصيرية

<sup>1</sup> - محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012، ص187.

<sup>2</sup> - كمال حمدي، مرجع سابق، ص228.

<sup>3</sup> - شيخي محمد أمين، مرجع سابق، ص 112.

في مواجهة الغير الذين قد يجدون أن مصلحتهم قد تضررت بسبب أخطائه أو إهماله هو وتابعيه<sup>1</sup>. ولتبيين طبيعة المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة نتطرق في هذا الفرع إلى:

- أساس المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة (أولاً)

- الحالات التي تثير المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة (ثانياً)

**أولاً: أساس المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة**

تستند فكرة مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير إلى فكرة عدم وجود علاقة تعاقدية بين الوكيل والغير الشاحن والمرسل إليه، وبعد بعض التردد إعترفت المحاكم بالإجماع بعدم وجود رابط تعاقدي بين الوكيل والشاحن والمرسل إليهم<sup>2</sup>.

ويمكن البحث عن مسؤولية الوكيل إزاء الغير عندما يرتكب خطأ يسبب ضرراً للغير، ونجدهم غالباً أصحاب الشأن في البضاعة أو إدارة الموانئ. فعندما يلحق وكيل السفينة ضرراً بالمرسل إليه، يحق لهذا الأخير رفع دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية. وذلك استناداً إلى المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تنص على أن: كل عمل أيا كان يرتكبه المرء ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض.

**ثانياً: الحالات التي تثير مسؤولية وكيل السفينة التقصيرية**

يعد إهمال وكيل السفينة خطأ منه يُسأل عنه، ويكون خطأ وكيل السفينة على العموم ذو طبيعة شبه تقصيرية لأنه لا نتصور أن يرتكب هذا العون خطأ عن عمد. ويتحمل وكيل السفينة مسؤولية تقصيرية اتجاه الغير عندما يرتكب أخطاء شخصية عند تنفيذه الوكالة لا سيما في حالة إرتكابه خطأ جسيماً عند توزيع البضائع المنقولة<sup>3</sup>. أو تأخره في تفرغ البضاعة أو تسليمها أو عدم المحافظة عليها وهي بحوزته في الفترة ما بين استلامها من الریان وتسلمها للمرسل إليه<sup>4</sup>. أو إغفال ملاحظة البضاعة على الرصيف فسروقت.

<sup>1</sup> - عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 192.

<sup>2</sup>-SARAH BOUKARBOUT, "le consignataire de navire et l'agent maritime", mémoire pour le master 2 "Droit Maritime et des Transports", Faculté de Droit et Sciences Politiques d'aix Marseille, 2008-2009, p 82.

<sup>3</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 99.

<sup>4</sup> - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 250.

كذلك تسليمه البضاعة تسليمًا معيبًا كما لو سلمها للمرسل إليه دون أن يكون بيد هذا الأخير وثيقة شحن<sup>1</sup>.

كما يمكن إعتبار الخطأ خطأ تقصيري إذا سلم وكيل السفينة سند شحن دون أن تصحبه عملية شحن البضاعة على السفينة، فهذه الوثيقة تسمح للشاحن برفع دعوى تقصيرية ضد الوكيل. أو عندما يتعاقد مع أعوان غير مؤهلين، وهذا الخطأ ذو طبيعة تقصيرية إزاء الغير يتمثل الخطأ في هذه الحالة في تلقي متعهد الشحن بضائع تالفة من قبل وكيل السفينة الذي أخطأ في إختيار أعوان غير أكفاء للقيام بالتفريغ<sup>2</sup>.

ولا يكفي للقول بمسؤولية وكيل السفينة هنا إثبات أنّ الضرر قد لحق البضاعة وهي بحوزته، وإنما يتعين لتقرير مسؤوليته إثبات خطئه في المحافظة على هذه البضاعة أو خطأ تابعيه<sup>3</sup>. وفي حالة ثبوت الخطأ من جانب وكيل السفينة أو من أحد تابعيه فإنه يلتزم بتعويض كامل الضرر الناشئ عن هذا الخطأ<sup>4</sup>.

على أن وكيل السفينة يبقى غير مسؤول عما لحق الغير من ضرر بسبب أخطاء منسوبة إلى المجهز أو الريان في تنفيذ عقد النقل البحري، وصورة ذلك أن يكون الضرر قد أصاب البضاعة خلال عملية النقل ذاتها، أي تنفيذ عقد النقل البحري إلا بوصفه وكيلا عن الناقل<sup>5</sup>. فيجب عدم الخلط هنا بين مسؤولية الناقل ومسؤولية وكيل السفينة فلا يسأل هذا الأخير عما لحق البضاعة من أضرار أثناء نقلها وعلى المضرور الرجوع على الناقل مباشرة. ذلك أن وكيل السفينة يتصرف بصفته وكيلا عن الناقل (المجهز) لا بصفته الشخصية<sup>6</sup>.

ولكن هناك رأي آخر للفقهاء يرى أن الأمر يتوقف على تفسير عقد الوكالة الذي يربط وكيل السفينة بالمجهز (الناقل)، فلا يوجد ثمة ما يمنع أن يتفق في العقد أن يحل وكيل السفينة محل المجهز في مسؤوليته المباشرة إزاء الغير. وهذا إتفاق صحيح يجعل وكيل السفينة في مركز الوكيل بالعمولة في مواجهة المرسل. وتكون مسؤوليته المباشرة مؤسسة على عقد النقل

1 - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 65.

2 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 66.

3 - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 250.

4 - إيمان فتحي الجميل، مرجع سابق، ص 275.

5 - محمود شحماط، مرجع سابق، ص 66.

6 - سحولي صلاح الدين، مرجع سابق، ص 40.

ذاته بما يتضمنه من شروط وما ينطبق عليه من أحكام. ثم يكون لوكيل السفينة بعدئذ أن يرجع على المجهز (الناقل) بما يلتزم بأدائه من تعويضات وفقاً للقواعد العامة<sup>1</sup>.

كذلك بالمقابل فإن مسؤولية وكيل السفينة عن أخطاءه الشخصية لا تنفي مسؤولية المجهز العقدية عن خطأ هذا الوكيل في تنفيذ وکالته طبقاً للقواعد العامة<sup>2</sup>.

ومن ثم فيكون له أن يتمسك نيابة عن موكله بشروط الإعفاء من المسؤولية وكذلك الدفع التي يقرها القانون البحري للناقل البحري أو تلك الواردة في سند الشحن<sup>3</sup>.

وتقريراً على ذلك، يجب الحكم بعدم قبول الدعوى التي توجه إلى وكيل السفينة بصفة شخصية بسبب العجز أو التلف الذي يصيب البضاعة أثناء النقل<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني: دعوى المسؤولية التقصيرية ضد وكيل السفينة

إن الغاية من وجود وكيل السفينة هي كي لا تبقى السفينة فترة طويلة في الميناء، لذلك تقوم مسؤوليته في مواجهة ذوي الحقوق أو الغير الذين قد يجدون أن من مصلحتهم متابعتهم قضائياً، نظراً لصعوبة تحصيل حقوقهم من المجهز أو الناقل، خاصة عندما يكون أجنبي ليس له مال يمكن التنفيذ عليه<sup>5</sup>. ولا يملك المتعاقد مع المجهز أو الناقل البحري الذي يعد من الغير لعقد الوكالة سوى مقاضاة وكيل السفينة على أساس المسؤولية التقصيرية. حيث نصت المادة 617 من القانون البحري على أن: يعد وكيل السفينة مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام. وبالتالي فإن المسؤولية التقصيرية يحكمها القانون العام، وعليه فإن المرسل إليه يمكنه أن يحمل الوكيل المسؤولية على هذا الأساس<sup>6</sup>.

ويكون للمرسل (الشاحن) أو المرسل إليهم (أصحاب الحق في البضاعة) أو إدارة الموانئ التي تمت فيها عملية النقل البحري الحق في رفع دعوى المسؤولية التقصيرية ضد وكيل

1 - علي البارودي وهاني الدويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 152.

2 - عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 251.

3 - كمال حمدي، مرجع سابق، ص 231.

4 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 242.

5 - وهيب الأسبر، مرجع سابق، ص 143.

6 - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص 101.

السفينة. ويتعين عليهم لقبول دعواهم أن يقيموا الدليل على وجود الخطأ، وعلى الضرر الذي لحق بهم، وقيام العلاقة السببية بينهما، فهي مسؤولية تقوم على الخطأ الواجب إثباته<sup>1</sup>. وعملا بالمبادئ العامة للإختصاص القضائي المقررة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، فإنه يمكن للغير أن يرفع الدعاوى على أساس المسؤولية التقصيرية أمام المحكمة التي يقيم في دائرة إختصاصها المدعى عليه أو المكان الذي وقع فيها الفعل الضار. ذلك وفقا للمادة 37 و39 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

فعندما يرفع المرسل إليه دعوى ضد وكيل السفينة إستنادا إلى المادة 124 من القانون المدني الجزائري<sup>2</sup>، يتعين عليه إثبات الخطأ. وإذا إستند في دعواه على المادة 138 من القانون المدني الجزائري<sup>3</sup> فإنه يفترض مسؤولية وكيل السفينة، وذلك عندما يتولى حراسة شيء سبب ضررا. ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا في حالة إثبات وجود القوة القاهرة، ويعتبر مسؤولا عن الخسارة نتيجة حادثة معينة تؤثر على بضاعة كانت تحت حراسته، وذلك لعدم إثبات لما يعفيه من تلك المسؤولية<sup>4</sup>.

وفيما يتعلق بمدة التقادم فقد حددها المشرع الجزائري بسنتين ابتداء من تاريخ استحقاق الدين سواء كانت الدعوى على أساس المسؤولية التقصيرية أو العقدية طبقا لنص المادة 620 من القانون البحري الجزائري.

وباعتبار أن وكيل السفينة ممثلا للناقل فيمكن الرجوع إلى المادة 743 من القانون البحري التي تناولت تقادم الدعاوى ضد الناقل البحري أو معاهدة بروكسل. حيث حددت مدة التقادم بسنة واحدة وذلك طبقا لنص المادة 61 من القانون التجاري، تسري من تاريخ التسليم، أو من التاريخ الذي يجب أن يتم فيه التسليم. وإن كانت المادة 743 من القانون البحري الجزائري<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص28.

<sup>2</sup> - تنص المادة 124 من القانون المدني على: كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير، يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض.

<sup>3</sup> - تنص المادة 138 من القانون المدني على: كل من تولى حراسة شيء وكانت له قدرة الاستعمال والتسيير والرقابة، يعتبر مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء.

<sup>4</sup> - دردار نعيمة، مرجع سابق، ص102.

<sup>5</sup> - المادة 743 من القانون البحري: تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة إلى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى.

لم تتضمن ذلك صراحة، ويختلف بدء سريان التقادم في حالة التسليم الجزئي عنه في حالة الهلاك الكلي للبضاعة.

كما أن المشرع الجزائري أجاز تمديد مدة التقادم باتفاق الأطراف من سنة واحدة المحددة في المادة 743 الخاصة بالنقل البحري بموجب وثيقة شحن إلى سنتين، بشرط أن يتم ذلك بعد وقوع الحادث وليس قبله، كما يختلف مع نص المعاهدة الذي لم يحدد مدة التمديد المتفق عليه بل اكتفى بالإشارة إليه فقط تاركا هذه المسألة للقوانين الوطنية للدول الأعضاء<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 171.

خاتمة

من خلال كل ما تطرقنا إليه في دراستنا حول وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري يتضح في الأخير أن وكيل السفينة يلعب دوراً بارزاً بالنسبة لعقد النقل البحري. حيث أصبح من الضروري البحث عن هذا الشخص من طرف شركات الملاحة البحرية أو المجهزون لما له من دراية بكل التغيرات والأعراف السائدة في موانئ الرسو، والتي لا يعرفها ويجهلها كل من المجهز أو الناقل. فأمام تنوع الأنشطة وصعوبتها التي يقوم بها الوكيل البحري من خلال عقد وكالته على السفينة مقارنة بأجرته، فيمكن القول إن الواقع العملي يفرض اللجوء إلى هذا المساعد من أجل دوران أسرع للسفن عبر الموانئ وبالتالي السرعة في تنفيذ عقد النقل البحري.

ومما سبق نخلص إلى مجموعة من النتائج بخصوص وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري لعل أبرزها:

- إن وكيل السفينة يؤدي دور بالغ الأهمية في تنفيذ عقد النقل البحري، فهو يمارس عمله من خلال عقد وكالة السفينة والذي يعتبر عقد وكالة تجارية.
- يتصرف وكيل السفينة نيابة عن الناقل البحري أو المجهز فقط لا المرسل إليه على عكس وكيل الحمولة الذي ينوب عن الشاحن أو المرسل إليه، مع أنه يمكن لنفس الشخص أن يجمع بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة حينما يكلفه الناقل والمرسل إليه في الوقت نفسه فيكتسب الصفتين معا.
- إن أعمال وكيل السفينة في الجزائر مفتوحة أمام جميع الأشخاص والمؤسسات الذين تتوفر فيهم شروط ممارسة هذه المهنة المنصوص عليها في المرسوم 09-183 إلا أنه لا يمكن حالياً لوكيل السفينة أن يمارس نشاط مقاول التناول الذي بقي حكراً للقطاع العام بانتظار إعادة هيكلة الموانئ.

- اتفق أغلب الفقهاء على أن مصطلح وكيل السفينة يدعو للنقاش، بحيث عقبوا عليه أنه يجعل الموكل هو السفينة وهي تعتبر جماد لا تقوم بأي توكيل، حيث كان الأصح أن يدعى وكيل المجهز أو الوكيل البحري.

- يلتزم وكيل السفينة بالقيام بجميع الإلتزامات والأعمال التي يفترض على الناقل البحري القيام بها والمنصوص عليها في عقد الوكالة المبرم بينهما وذلك مقابل استحقاقه لأجر محدد، ويجوز للناقل أو لمجهز السفينة إمكانية عزل وكيل السفينة وإنهاء الوكالة حتى ولو وُجد اتفاق على غير ذلك، وبموجب المواد 586 و587 من القانون المدني الجزائري فإذا تم عزل الوكيل تعسفا يلتزم الموكل بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحق به جزاء هذا العزل التعسفي.

- وأسفر بحثنا عن تحقق مسؤولية وكيل السفينة عند إخلاله بأحد أو جميع الإلتزامات العقدية بنطاقها المادية والقانونية، التي توجبها عقد وكالة السفينة الذي يربطه بالمجهز.

- كما أن أساس مسؤولية الوكيل مبنية على قرينة الخطأ الواجب الإثبات استنادا للأحكام المنظمة للعقد محل البحث هو التزام ببذل عناية الشخص المحترف، ولا يكفي لإستحقاق التعويض إثبات خطأ وكيل السفينة فحسب، بل لابد من تحقق الضرر والعلاقة السببية بينهما.

- ويتحمل وكيل السفينة نوع آخر من المسؤولية تجاه أطراف عقد النقل البحري (المرسل والمرسل إليه) في إطار عقد النقل البحري، وهي مسؤولية تقصيرية مبنية على قرينة الخطأ الناجم عن الإخلال بالالتزام قانوني يصدر من وكيل السفينة أو أحد تابعيه، على أنه يستطيع التخلص من هذه المسؤولية بإثبات بذل العناية الواجبة في تنفيذ أعمالهم.

- ترفع الدعاوى القضائية ضد المجهز أو الناقل والتي تتعلق بالبضاعة المسلمة أمام محكمة مقر إقامة الوكيل الذي قام بعملية التسليم وذلك عملا بالمبادئ العامة لقانون الإجراءات المدنية والإدارية.

- تتقدم كل دعوى ناشئة عن عقد الوكالة بإنقضاء سنتين ابتداء من تاريخ استحقاق الدين طبقا لنص المادة 620 من القانون البحري الجزائري.

مما سبق نستنتج جملة من التوصيات والإقتراحات من أجل المزيد من التنظيم والحماية لمهنة وكيل السفينة منها:

-أظهرت الدراسة أن المشرع الجزائري أقرّ لوكيل السفينة مجموعة من الضمانات لإستيفاء حقوقه من الموكل في شكل إمتيازات ديون بحرية والحجز التحفظي على السفينة، غير أن هذه الضمانات جاءت غير واضحة وعصية الفهم مع استنزاف الكثير من الوقت. لذلك نأمل من المشرع الجزائري تدارك هذا الوضع وذلك بتعديل المادة 151 من القانون البحري، أو إستحداث قاعدة قانونية جديدة تنص صراحة على إقرار ضمانات واضحة لوكيل السفينة وتسهيل إجراءات الحصول عليها من خلال التنظيم.

-نظرا لأهمية المركز القانوني والإقتصادي للمرسل إليه في عقد النقل البحري، وكونه يعتبر الطرف الضعيف مقارنة مع أطراف عقد النقل البحري الآخرين (الناقل والشاحن)، إرتأينا حماية لهذا المركز القانوني أن نقترح على المشرع الجزائري كذلك تعديل المادة 617 من القانون البحري الجزائري، وذلك بإضافة فقرة ثانية تنص على: يُسأل وكيل السفينة تجاه المرسل إليه عن هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً أو تلفها أو التأخير في تسليمها أثناء عقد النقل البحري، ويجوز إقامة الدعوى عليه مباشرة. وذلك بهدف منع الناقل البحري من التملص من المسؤولية، فكونه مرتبط مع وكيل السفينة بعقد الوكالة فإن آثار مسؤولية وكيل السفينة سوف تنتقل إليه مباشرة.

-إن تطور وإزدهار ميدان النقل البحري في الجزائر في الآونة الأخيرة، ساهم في زيادة عدد وكلاء السفن المعتمدين في الجزائر سواء وكلاء عن الناقلين أو المجهزين. لذلك نقترح عليهم إستحداث فيدرالية وطنية لوكلاء السفن الجزائريين على خطى وكلاء سفن بعض الدول الرائدة في ميدان النقل البحري. وذلك بغرض الوقوف والعمل على زيادة تنظيم هذه المهنة في الجزائر، وحلّ مختلف المشاكل والعراقيل التي تعترض السير الحسن لأنشطتهم على مستوى الموانئ الجزائرية.

انتهى بعون الله.

# قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولاً: باللغة العربية:

أ - الكتب :

- 1- إيمان فتحي حسن الجميل، اشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، القاهرة، طبعة أولى، سنة 2010.
- 2- بلحاج العربي، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 1999.
- 3- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2008.
- 4- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 1998.
- 5- عبد القادر العطير، شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2014.
- 6- علي البارودي وهاني الدويدار، مبادئ القانون البحري (السفينة ملكيتها ونظامها القانوني الخاص - أشخاصها - الرحلة البحرية - النقل البحري - البيوع البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2003.
- 7- كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة)، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2000.
- 8- لطيف جبر كوماني، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، سنة 2004.
- 9- محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة - النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2007.
- 10- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، الجزء الأول، الطبعة الرابعة، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، سنة 2008.
- 11- محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، سنة 2004.

- 12- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، سنة 2012.
- 13- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، سنة 2010.
- 14- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، سنة 2006.
- 15- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، سنة 2007.
- 16- وهيب الأسبر، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، سنة 2008.

II - المقالات :

- 1- بورطال أمينة، " المركز القانوني لوكيل السفينة أثناء ممارسة نشاط النقل البحري "، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، سنة النشر 2019.
- 2- محمد أمين شيخي، "وكيل السفينة في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، نشر بتاريخ 01-03-2016.
- 3- قزديلي أسماء، " الأساس القانوني للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، سنة النشر 2018.
- 4- قمرأوي عز الدين، أعوان النقل البحري في الجزائر وفقا لآخر النصوص التنظيمية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 01، العدد 01، سنة النشر 2014.
- 5- غيتري زين العابدين، " انتهاء الوكالة وحدود سلطة الموكل في إنهاءها في الشريعة والقانون"، مجلة البحوث العلمية والدراسات الإسلامية، العدد 08، سنة النشر 2015.

III - مذكرات الماجستير :

- 1- دردار نعيمة، "وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري"، مذكرة ماجستير، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، السنة الجامعية 2001/2000.

2- سحولي صلاح الدين، "دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري"، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، جامعة وهران، الجزائر، السنة الجامعية 2006/2007.

3- الواحد رشيد، "مسؤولية الناقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة)"، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، السنة الجامعية 2012-2013.

#### IV- النصوص القانونية :

##### أولاً: المعاهدات والإتفاقيات الدولية:

##### أ: الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر:

1- اتفاقية بروكسل الدولية الموقعة في 25 أوت 1924 والمتعلقة بتوحيد نظام سندات الشحن، انضمت الجزائر إلى اتفاقية بروكسل بموجب المرسوم 71-64 المؤرخ في 1964م.

##### ب: الإتفاقيات الدولية التي لم تصادق عليها الجزائر:

1- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، الموقعة بهامبورغ في 31

مارس 1978، المسماة بقواعد هامبورغ.

2- اتفاقية 1993 المتعلقة بالإمتيازات والرهون البحرية.

##### ثالثاً: النصوص التشريعية والتنظيمية:

##### أ/ النصوص التشريعية:

1- الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، جريدة رسمية رقم 46 الصادرة في 18 أوت 2010 والمتضمن القانون البحري.

2- الأمر رقم 59-75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن القانون التجاري، جريدة رسمية عدد 101، مؤرخة في 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم.

3- الأمر رقم 58-75 متضمن القانون المدني، معدل ومتمم بقانون رقم 05-07 مؤرخ في 13 مايو 2007، جريدة رسمية عدد 31 صادرة بتاريخ 13 مايو 2007.

4- قانون رقم 08-09، المؤرخ في 18 صفر 1429، الموافق 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، جريدة رسمية عدد 21، صادرة بتاريخ 23 فيفري 2008.

ب/ النصوص التنظيمية:

1- مرسوم تنفيذي رقم 09-183، مؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1430، الموافق 12 مايو سنة 2009، يحدّد شروط ممارسة نشاطات مساعدتي النقل البحري، الصادر بالجريدة الرسمية عدد 31، المؤرخة في 24 مايو 2009.

2- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 29 يونيو سنة 2010 يحدد مبلغ الكفالة وشكلها لممارسة نشاطات مساعدتي النقل البحري، الجريدة الرسمية المؤرخة في 05 سبتمبر 2010، العدد 51.

VI- القرارات القضائية:

1- قرار المحكمة العليا (الغرفة التجارية والبحرية) بتاريخ 23 فيفري 2011، ملف رقم 711461، مجلة المحكمة العليا، الجزائر، العدد الأول، سنة 2011.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

I- OUVRAGES :

1- ANTOINE VIALARD, Droit maritime, Presse universitaire de France, Paris ,1997.

II- MEMOIRES :

1- SARAH BOUKARBOUT, "le consignataire de navire et l'agent maritime", mémoire pour le master 2 "Droit Maritime et des Transports", Faculté de Droit et Sciences Politique d'aix Marseille, 2008-2009.

# الفهرس

02	مقدمة
07	الفصل الأول: الإطار التنظيمي لمهنة وكيل السفينة
08	المبحث الأول: مفهوم وكيل السفينة
08	المطلب الأول: الطبيعة القانونية لوكيل السفينة
09	الفرع الأول: تعريف وكيل السفينة
09	أولاً: التعريف الفقهي
09	1- وكيل السفينة عند الفقهاء العرب
09	2- وكيل السفينة في الفقه الفرنسي
10	ثانياً: التعريف القانوني
12	الفرع الثاني: تمييز وكيل السفينة عن المهن الأخرى لعقد النقل البحري
12	أولاً: وكيل السفينة بصفته وكيل للحمولة
13	ثانياً: وكيل السفينة بصفته مقاول مناولة
14	ثالثاً: وكيل السفينة بصفته سمسار بحري
15	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة
16	الفرع الأول: مفهوم عقد الوكالة على السفينة
16	أولاً: عقد الوكالة عقد عمل
17	ثانياً: عقد وكالة السفينة عقد وكالة عادية
18	الفرع الثاني: إنشاء عقد الوكالة على السفينة
18	أولاً: إنشاء عقد الوكالة
19	ثانياً: إبرام عقد الوكالة

19	الفرع الثالث: إنقضاء عقد الوكالة على السفينة
21	المبحث الثاني: تنظيم مهنة وكيل السفينة في الجزائر
21	المطلب الأول: شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة
22	الفرع الأول: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين
23	الفرع الثاني: بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري
24	المطلب الثاني: إجراءات طلب الإعتماد والمواعيد
24	الفرع الأول: إجراءات طلب الإعتماد
24	أولا: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين
25	ثانيا: بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري
25	الفرع الثاني: الآجال والمواعيد القانونية لطلب الإعتماد
27	الفرع الثالث: الجزاءات المترتبة على مخالفة أحكام طلب الإعتماد
30	الفصل الثاني: النظام القانوني لوكيل السفينة
31	المبحث الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة
31	المطلب الأول: إلتزامات وكيل السفينة
32	الفرع الأول: إلتزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة
32	أولا: قبل وصول السفينة للميناء
33	ثانيا: عند رسو السفينة داخل الميناء
34	الفرع الثاني: إلتزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة
34	أولا: إلتزامات وكيل السفينة عند بداية عقد النقل البحري
35	ثانيا: إلتزامات وكيل السفينة عند نهاية عقد النقل البحري
36	1- تنفيذ عملية التفريغ

36	2- حراسة البضائع
37	3- تسليم البضائع
39	الفرع الثالث: إلتزامات وكيل السفينة بتحصيل أجرة الشحن
40	الفرع الرابع: إلتزامات وكيل السفينة اتجاه سلطة الميناء
41	المطلب الثاني: حقوق وكيل السفينة
41	الفرع الأول: الحقوق المالية لوكيل السفينة
42	أولاً: أجر وكيل السفينة
42	ثانياً: تسديد المصاريف والتسبيقات التي أنفقها وكيل السفينة
43	الفرع الثاني: ضمانات تحصيل ديون وكيل السفينة
44	أولاً: إمتيازات وكيل السفينة
45	ثانياً: الحجز التحفظي للسفينة
45	المبحث الثاني: مسؤولية وكيل السفينة
46	المطلب الأول: مسؤولية وكيل السفينة اتجاه المجهز
47	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية وكيل السفينة اتجاه المجهز
47	أولاً: الحالات التي تثير المسؤولية العقدية لوكيل السفينة
48	ثانياً: نطاق مسؤولية وكيل السفينة
49	الفرع الثاني: دعوى المسؤولية العقدية ضد وكيل السفينة
51	المطلب الثاني: مسؤولية وكيل السفينة اتجاه الغير
52	الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة
53	أولاً: أساس المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة

53	ثانيا: الحالات التي تثير المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة
55	الفرع الثاني: دعوى المسؤولية التقصيرية ضد وكيل السفينة
58	خاتمة
62	قائمة المراجع
67	الفهرس