جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

النظام القانوني لوكيل الحمولة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية والبحرية

من تقديم:

- بوقروة أيمن
- شبل رياض
- لفافتة خولة

تحت إشراف:

- د/ يسعد فضيلة

لجنة المناقشة :

الإسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ/بوستيل نجوى	أستاذ مساعد	رئيسا
د/يسعد فضيلة	أستاذ محاضر	مشرفا و مقررا
أ/باسل سهام	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2022

أهدي هذا العمل إلى الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما، اللهم ارحمهما في الدنيا وأجعلهما من أهل الجنة، إلى أختي وأخي، أصدقائي إلى كل من يكن لي الاحترام شكرا.

أيمن.

أهدي ثمرة جهدي هذا إلى أعز وأغلى إنسانة في

حياتي إلى من منحتني القوة والعزيمة أمي الحبيبة.

إلى أبي الذي جند حياته لتربيتي ومنحني الثقة

إلى إخواني وأخواتي حفظهما الله.

إلى جميع أصدقائي.

رياض.

أتقدم بجزيل الشكر والامتنان وخالص العرفان

والتقدير إلى الأستاذة المشرفة يسعد فضيلة على

دعمها وتوجيهاتها القيمة.

وجهودها طوال فترة إعداد هدا البحث كما أشكر

لجنة أعضاء المناقشة على قبولهم هده الرسالة خاصة من

تحمل منهم عناء التنقل.

قائمة المختصرات:

قائمة المختصرات:

أولا: باللغة العربية

ع.....عدد

ط.....طبعة

ج.ر.....جريدة رسمية

ج.ر.ع.....جريدة رسمية عدد

ص.....صفحة

ف.....فقرة

ق ب ج.....قانون بحري جزائري

ق م ج .....قانون مدني جزائري

ق ت ب م.....قانون التجارة البحري المصري

ق ن ف .....قانون النقل الفرنسي

LISTE DES PRINCIPALES ABREVIATIONS

N : numéro

P : page

J.O : journal officiel

J.O.R .F : journal officiel de la république française

Obs. : observation

UE : union européenne

OP .CIT : oper citato . ouvrage précité

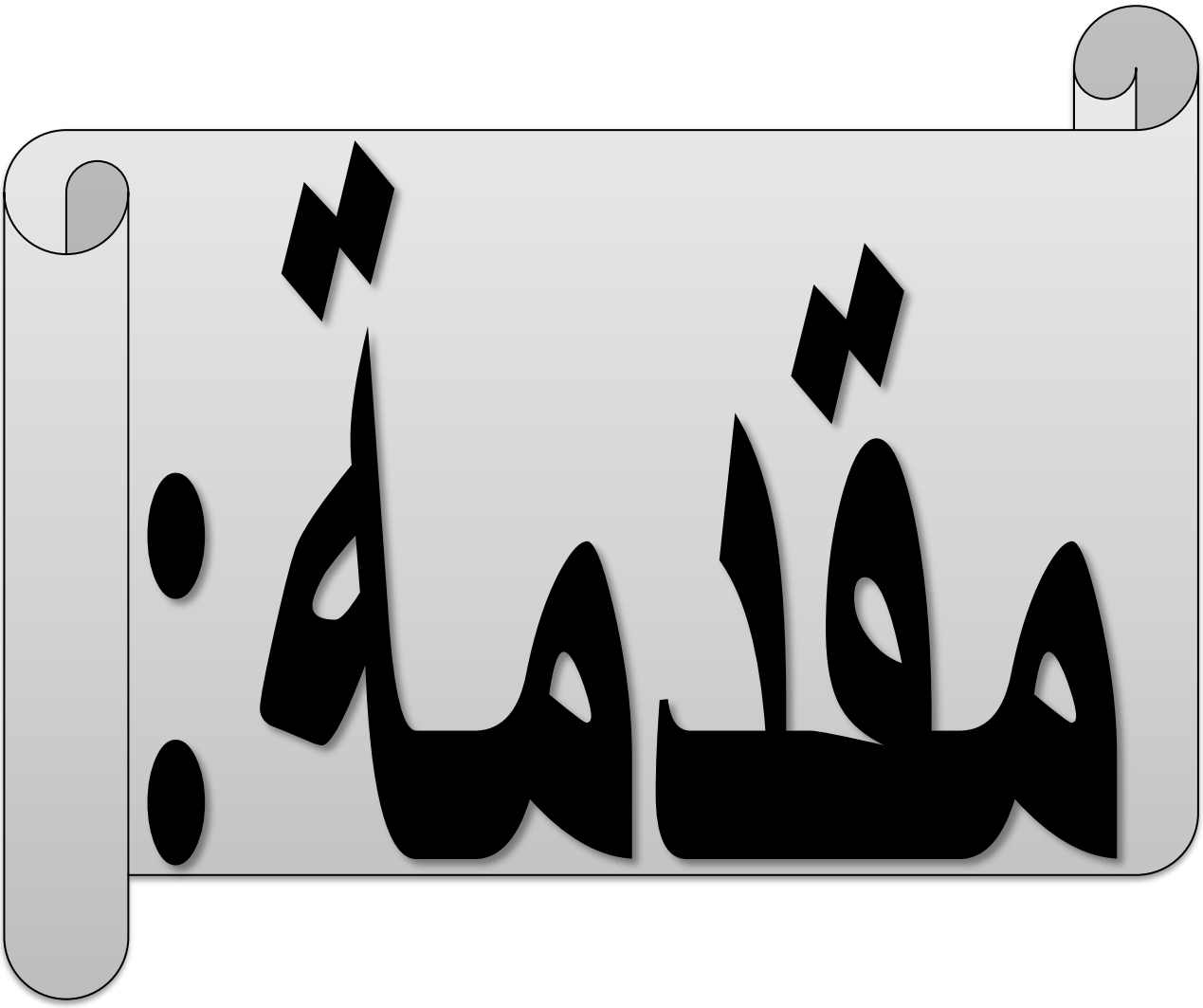
EDI : échange de données informatique

C .A : cours d'appel

A.F.D.M : l'association française du droit maritime

D .F.M : DROIT MARITIME FRANÇAIS

ART : article


مقدمة:

مقدمة:

يحتل النقل البحري مكانة هامة بين مختلف وسائل النقل الأخرى، نظرا للدور الكبير الذي يلعبه في مجال تطور اقتصاد الدول وتجارتها الخارجية، حيث يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى؛ البري والجوي في نقل التجارة العالمية، حيث يمثل نسبة 85 % من حجمها الإجمالي[1]، حيث أن احتياجات الدول للتبادل التجاري ضرورة لا مفر منها بسبب احتياج الدول الصناعية إلى المواد الخام، الأمر الذي جعلها مجبرة على استرادها من الدول النامية، وحاجة هذه الأخيرة إلى المواد المصنعة والغذائية يدعوها إلى استرادها من الدول الصناعية، فقد كانت الملاحة البحرية في القديم تقوم على تكليف الربان بجميع المهام، فقد كان بمجرد الوصول إلى الميناء يتولى بتسليم البضاعة المشحونة وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها إلى المرسل إليه وتحصيل أجرة الشحنة.

ومع تطور بناء السفن وانتظام الرحلات البحرية المحددة وارتفاع تكاليف الاستغلال التجاري للسفن، كان لابد من وجود عدد من الأشخاص يساعدون الربان في القيام بأعماله التجارية على ظهر السفينة أثناء الملاحة البحرية، ومع ذلك فقد خلفت ظروف الاستغلال التجاري للسفينة في العصر الحديث إلى الحاجة إلى أشخاص يفهمون في أداء الرسالة البحرية بعملهم الذي يتم برا، أو على ظهر السفينة أثناء رحلتها أو تواجدها في الميناء.

ومنه فقد أصبحت عملية نقل البضاعة من مكان إنتاجها إلى مكان الزبون تمثل سلسلة نقل تحتوي على مجموعة من الحلقات، ويقصد بهذه الحلقات عدد وافر من الأعوان يشتركون فيها ويتدخلون على مستويات مختلفة، تبدو الأهمية البالغة لخدمات الوكلاء البريون المقدمة للسفينة، ومن بين هؤلاء الوكلاء وكيل الحمولة الذي هو موضوع بحثنا.

وبما أن لكل ظاهرة قانونية قواعد تحكمها وبتطبيق ذلك على عقد النقل البحري للبضائع الذي يتعهد فيه وكيل الحمولة بأن يستلم بضاعة معينة وتوزيعها بين المرسل إليهم لقاء اجر وهذا ما تتضمنه المادة 621 من ق ب ج.

[1]– فاروق ملج، النقل متعدد الوسائط، الأوجه التجارية و القانونية، الشنهابي للطبيعة و النشر، 1996، ص9.

ويتضح مما تقدم أن عقد النقل يمكن أن يبرم بين طرفين هما الشاحن ووكيل الحمولة، غير أن هناك طرفا ثالثا يستفيد من هذا العقد دون أن يشترك في إنشائه وهو المرسل إليه[2]، فالوكيل هو ذلك الطرف الذي يلتزم بنقل البضاعة التي يسلمها له الشاحن لفائدة المرسل إليه بالرجوع إلى وثيقة الشحن أما الشاحن، هو الطرف الذي يقدم إلى الوكيل البضاعة مرفقة بتصريح بكافة بياناتها.

أما المرسل إليه فهو المستفيد من عقد النقل البحري، قد يكون معروفا عند إبرام العقد أو يكون محمولا، ذلك أن عقد النقل البحري ينشأ عادة لشخص معين أو لأمر أو لحامل، و يتضح مما سبق أن العقد هو عقد رضائي ولا يشترط لإنعقاده شكلا خاصا إلى انه يشترط الكتابة لإثباته، فأمام أهمية وكيل الحمولة، وأمام الخلط في استعمال اصطلاح وكيل الحمولة للإشارة إلى مساعدي النقل الآخرين وما يترتب على ذلك من أثار قانونية مهمة، كانت هي العناصر التي دفعتنا إلى القيام بهذه الدراسة المفصلة لوكيل الحمولة لنبين من خلالها مفهومه ونميزه عن باقي مساعدي النقل البحري، وكيل الحمولة، وكيل السفينة..... الخ، كما نشرح الدور الذي يلعبه في سلسلة النقل البحري والالتزامات التي يقوم بها، والمسؤولية التي تترتب عليه في حالة إخلاله بهذه الالتزامات.

ولقد رجعنا في بحثنا إلى القانون المصري الذي عرف وكيل الحمولة بصورة دقيقة وبين التزاماته وكذا مسؤوليته[3]، كما رجعنا كذلك في بحثنا هذا إلى اجتهادات القضاء الفرنسي لإلقاء الضوء على المفاهيم المبهمة وبعض النقاط الغامضة، وذلك لعدم عثورنا على اجتهادات القضاء الجزائري الخاصة بوكيل الحمولة، ويمكن الهدف من هدا البحث في تحديد النظام القانوني لوكيل الحمولة، وذلك بغية حل الصعوبات وحل جميع المشكلات التي تحدد هوية الوكيل بحمولة.

[2]– هاني دويدار، موجز القانون البحري، الدار الجامعة للنشر، سنة 1999، ص 147.

[3]– راجع القانون المصري، قانون رقم 8 الموافق 22 ابريل سنة 1990، المتعلقة بوكيل الحمولة.

وهذا مايقودنا إلى طرح الإشكالية التالية:

- ما هو الإطار القانوني المنظم لأحكام وكيل الحمولة؟

ولمعالجة هذه الإشكالية اعتمدنا على النمط الوصفي والتحليلي، للإجابة على هذه الإشكالية.

وتتطلب دراسة هدا الموضوع تقسيمه إلى فصلين، حيث نخصص "الفصل الأول " لأجل تحديد ماهية النظام القانوني لوكيل الحمولة، و نخصص "الفصل لثاني" للكشف عن الآثار القانونية لاكتساب صفة الوكيل.

الفصل الأول:

ماهية النظام القانوني لوكيل الحمولة

كان في القديم ربان السفينة هو من يقوم بتسليم البضاعة للمرسل إليه وتحصيل أجرة النقل منه، إلا انه في الوقت الراهن و مع التطورات الاقتصادية و المناداة بالخصوصية من اجل الابتعاد عن احتكار الدولة[1]، بالإضافة إلى ما أصبحت عليه السفن التجارية وتكاليفها الباهظة 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 و المحافظة عليها و تحصيل الأجرة، كما قد يكلف هذا الشخص بعمليات تدخل في اختصاص الربان، كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن، فيتمثل هذا الشخص إما في وكيل السفينة أو وكيل الحمولة بالإضافة إلى شخص أخر متمثل في السمسار البحري.

لقد نظم المشرع الجزائري أحكام وكيل الحمولة في المواد من 621 إلى 630 من القانون البحري، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 2009-183 المؤرخ في 17جمادى الأولى عام 1430 الموافق ل 12 مايو 2009[2] لذا سنتطرق إلى مفهوم وكيل الحمولة في (المبحث الأول) ثم نتطرق إلى أهميته في (المبحث الثاني).

[1]- قزد علي أسماء، الأساس القانوني للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد رقم 5، رقم 1، تاريخ 2018/06/30، ص 92-104.

[2]- مرسوم تنفيدي رقم 2009-183، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

المبحث الأول: مفهوم وكيل الحمولة

إذا كان مجهز السفينة سيستعين بوكيل السفينة ليتولى عنه العديد من الأعباء القانونية والمادية، فإن المرسل إليه سيستعين هو الآخر بشخص متخصص يتولى عنه الأعباء القانونية والمادية المتعلقة باستلام البضاعة التي نقلها بحرا، هذا الشخص يعرف بوكيل الحمولة الذي يقوم بالنسبة لصاحب البضاعة بنفس الدور الذي يقوم به وكيل السفينة بالنسبة للمجهز ، و ذلك إن صاحب البضاعة المنقولة قد يعهد بتسليم البضائع من الربان أو من وكيل السفينة ودفع أجرة نقلها و المحافظة عليها حتى يتقدم هو لتسليمها منه[1]، ويسمى هذا الصاحب الحق في البضاعة لاستلام البضائع عند و صولها إلى الميناء و استلامها من الربان أو وكيل السفينة بحسب الأحوال, بالإضافة إلى دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة عند الوصول[2]، لذا سنتطرق إلى المركز القانوني لوكيل الحمولة (في المطلب الأول) ثم نتطرق إلى شروط ممارسة مهنة مساعدي في النقل البحري في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المركز القانوني لوكيل الحمولة

يرتبط وكيل الحمولة مع صاحب الحق في استلام البضاعة بعقد وكالته، موضوع استلام تلك البضاعة و دفع ما قد يكون مستحقا من أجرة نقلها و المحافظة على حقوق موكله مقابل اجر، فوكيل الحمولة يعتبر وكيلا بأجر عن صاحب الحق في استلام البضائع وذلك إذا كان سند الشحن لحامله و قدمه المرسل إليه لوكيل الحمولة، بحيث يستلم البضاعة باسمه الشخصي و كأنه هو المرسل إليه[3]، و في هذه الحالة يكون لوكيل الحمولة باعتباره وكيلا بالعمولة على البضائع التي يحوزها لحساب المرسل إليه[4]، ويعتبر وكيل الحمولة وكيلا عاديا عن المرسل إليه ينوب عنه في تسليم البضاعة عند الوصول و دفع اجر النقل إذا

[1]– مصطفى كمال طه، (مقدمة، السفينة ،اشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة و النقل البحري)، ص 275.

[2]– حسب نص المادة، رقم 145 قانون التجارة البحري المصري.

[3]– علي البارودي، العقود البحرية ص 124.

[4]– د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، السفينة أشخاص الملاحة البحرية.

كانت مستحقة،[1] و يترتب على اعتبار وكيل الحمولة وكيلا بالعمولة استفادته من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة على البضائع التي يحوزها لحساب المرسل إليه[2].

وبالرغم أن وكيل الحمولة وكيل عن المرسل إليه، ووكيل السفينة وكيل عن المجهز، فإن العمل البحري يعرف و يقر أن يكون الشخص الواحد وكيلا عن السفينة وعن الحمولة في ذات الوقت، و هذا ما سنتطرق له من خلال تعريف وكيل الحمولة في (الفرع الأول) و علاقته بالأطراف الأخرى في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف وكيل الحمولة

سنتطرق إلى تعريف وكيل الحمولة في التشريع الجزائري، إضافة إلى بعض التشريعات المقارنة.

أولا: في التشريع الجزائري

لقد عرف المشرع الجزائري وكيل الحمولة في المادة 621 من ق ب ج التي نصت على ما يلي:" يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي ومعنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة من دوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم"[3].

وما يمكن استخلاصه من خلال هذه المادة أن وكيل الحمولة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم باستلام البضائع باسم وحساب موكليه، وذلك بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة، كما يقوم بدفع أجره الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم، وإن وكيل الحمولة يتعين عليه أن يكمل التزاماته بعناية، وذلك تبعا لعقد الحمولة، كما يجب عليه أن يسهر على مصالح أصحاب الحقوق في البضائع وان يتخذ

[1]– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 356.

[2]– علي البارودي، جمال الذين عوض، النقل البحري للبضائع بند 46.

[3]– انظر المادة 621، من ق ب ج.

التدابير الضرورية لحفظ حقوقهم[1]، ويجوز لوكيل الحمولة أن يمتثل أمام القضاء بان يدعي أو يدافع عن أصحاب البضاعة وهذا إذا كان التمثيل يمنحه هذا الحق[2].

استنادا إلى نص المادة 624 من ق ب ج التي تنص على انه: "يجب على وكيل الحمولة إبداء تحفظاته اتجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط و المهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل، في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة وكمية البضاعة مع بيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل، وعند عدم إبداء هذه التحفظات يعد الوكيل قد استلم البضاعة في الحالة و الأهمية الموصوفتين بوثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى، حتى ثبوت العكس"[3].

واوجب المشرع الجزائري كقاعدة على وكيل الحمولة أن يبدي تحفظاته اتجاه الناقل أو من يمثله وهذا حسب الشروط المنصوص عليها في الحالات التي لا تتوافق فيها حاله وكميه البضاعة مع المعلومات ولبيانات الخاصة، بوثيقة الشحن أو المعلومات والوثائق الخاصة بالنقل وكاستثناء عند عدم إبداء هذه التحفظات، هذا الوكيل قد استلم البضاعة في الحالة والأهمية الموصوفة بوثيقة الشحن أو أي وثيقة نقل أخرى، حتى عند ثبوت العكس[4].

ويباشر وكيل الحمولة مهامه مقابل اجر محدد بموجب اتفاقيه أو تعريفه وعند انعدامها فبموجب العرف[5].

ووكيل الحمولة له الحق في أن يستوفي من وكيله المبالغ التي أنفقها على العمليات المعتادة والضرورية لاستلام البضائع، وهذا في الأجل والمدة المتفقه عليها مسبقا، كما يمكن وكيل الحمولة أن يطلب من وكيله دفع تطبيقات لتغطيه أجره الشحن ومصاريف العمليات عند استلام البضائع وهذا ما أكدته المادة 626 من ق ب ج، ويتحمل وكيل الحمولة

[1]– انظر المادة 622 ،من ق ب ج.

[2]– انظر المادة 623، من ق ب ج.

[3]– انظر المادة 624، من ق ب ج .

[4]– انظر المادة 624، من ق ب ج .

[5]– انظر المادة 625، من ق ب ج .

المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها خلال مسيرته المهني، بمقتضى أحكام القانون العام[1]، وعقد وكيل الحمولة يفسخ أو يلغى على غرار عقد وكيل السفينة[2]، وتتقادم الدعوى ناشئه من عقد وكاله الحمولة وهذا بانقضاء سنتين من تاريخ استحقاق الدين[3].

ثانيا: التشريعات المقارنة

فقد عرف المشرع المصري انه يتم إنابة أصحاب الشأن من طرف وكيل الحمولة، ودفع أجرة النقل عند تسليم البضاعة أي وصولها إن كانت مستحقه كلها أو بعضها[4]، ويلتزم وكيل الشحنة بالإجراءات والتدابير القانونية وذلك بالمحافظة قبل الناقل وإلا يفترض على انه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين في سند الشحن ومع جواز إثبات عكس هذه القرينة في العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل[5]، ويعتبر وكيل الحمولة على انه وكيل باجر بشرط إذا تسلم البضاعة من قبل أصحاب الشأن ويسال عنه، ويسري عليه الأحكام المنصوص عليها في المادة 147 من هذا القانون.

أما المشرع السعودي فقد عرف وكيل الحمولة على انه و الشخص الذي ينوب عن أصحاب البضاعة في التسليم عند الوصول ودفع أجره النقل[6].

الفرع الثاني: علاقة وكيل الحمولة بالأطراف الأخرى

سنتطرق إلى علاقة وكيل الحمولة بالأطراف الأخرى،بالنسبة لوكيل السفينة ووكيل بالعمولة.

---

[1]- انظر المادة 627، من ق ب ج .

[2]- انظر المادة 628، من ق ب ج .

[3]- انظر المادة 629، من ق ب ج .

[4]- حسب نص المادة 145، من قانون التجارة البحري المصري.

[5]- حسب نص المادة 146، من قانون التجارة البحري المصري.

[6]- القانون البحري السعودي، مكتب المحامي سليمان بن يونس العمري، قانون التجارة البحرية.

أولا: وكيل الحمولة بصفته وكيل السفينة

يقصد بوكيل السفينة هو الممثل للمجهز وربان السفينة في جميع العمليات التي يتولى القيام بها، فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليهم في ميناء التفريغ ويعرف أيضا على انه الوكيل البحري أو وكيل السفينة الشخص الذي يعينه المجهز بأحد الموانئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال والتصرفات والضرر لاستقبال السفينة كالقيام بتسليم البضائع لأصحابها عند الوصول وتحصيل أجره النقل والمستحقة وبالتالي من خلال إبرازنا لمفهوم وكيل السفينة ومهامه نجد انه لا يختلف كثيرا عن وكيل الحمولة بقدر ما يشترك معه في العديد من المهام[1].

ثانيا: وكيل الحمولة بصفته وكيل بالعمولة

يعتبر وكيلا بعمولة وكيل الحمولة إذا كان سند الشخص لحامله المرسل إليه لوكيل الحمولة بحيث يستلم البضاعة باسمه وكأنه هو المرسل إليه لوكيل الشعبة تطهير للملكية فأصبح وكأنه هو المرسل إليه الأخير في هذه الحالة تكون لوكيل الحمولة باعتباره وكيلا بالعمولة أن يستفيد من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة على البضائع التي يجوزها الحساب المرسل إليه[2].

المطلب الثاني: شروط ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري

وتنص مواد المرسوم التنفيذي رقم 185/09 على أنّ[3]:

لممارسة مهنة مساعدي النقل البحري الحصول المسبق على اعتماد يحدد نموذجه والقيد في النقل البحري والمسؤول الذي يسلم اعتماد مهنة مساعدي النقل البحري هو الوزير المكلف البحرية التجارية، وعليه لا يجوز لأي كان أن يطلب اعتماد لممارسة مهنة مساعدي النقل البحري ما لم تتوفر فيه جملة من الشروط وهي:

---

[1]- قماز ليلى، الوكيل بالعمولة لنقل متعدد الوسائط، ص 116.

[2]- المادة 37 من القانون التجاري الجزائري، رقم 02-05 و المؤرخ في 6 فبراير 2005، جريدة رقم 44 لسنة 2005.

[3]- المرسوم التنفيذي رقم 185/09، المؤرخ في12ماي 2009،المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر ع 31 الصادرة في24 ماي 2009، ص 12-16.

الفرع الأول: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين

لقد نضم المرسوم التنفيذي 09-183 المؤرخ في 12 ماي سنة 2009 الشروط التالية:

- يجب بلوغ سن 25 سنة على الأقل، بالإضافة إلى التمتع بالأخلاق و المصداقية، وان لا يكون ممنوع من ممارسة النشاط بسبب إدانته، وان لايكون موضوع إفلاس قضائي.

- أن يثبت ضمانات مالية كافية ناتجة عن كفالة دائمة غير منقطعة تخصص لضمان التزامه تجاه موكليه، مبلغ الكفالة وشكلها من طرف الوزيرين المكلفين بالمالية والبحرية.

- أن يثبت تأمينا ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية.

- أن يثبت تأهيلا وخبرة مهنية لها صلة مباشرة بالنشاط المطلوب ويقصد في مفهوم هذا المرسوم بالتأهيل أو الخبرة المهنية.

بالنسبة لوكيل السفينة ووكيل الحمولة

- حيازة شهادة التعليم العالي في الميدان القانون أو الاقتصاد أو التجاري أو المحاسبي أو التقني.

- حيازة شهادة عليا في الميكانيك البحرية في علم الملاحة البحرية وفي التسيير والإدارة البحرية وفي تسيير والإدارة البحرية وفي تسيير الموانئ ولذا في الميدان اللوجيستيكي للنقل البحري، بالإضافة إلى:

- خبرة مهنية تعادل على الأقل ثلاث نوات متتالية في منصب أو وظيفة أو نشاط له صلة مباشرة بالنشاط المطلوب بشرط أن لا تكون هذه الأخيرة قد انقطعت منذ ثلاث سنوات على الأقل بتاريخ إيداع الطلب.

الفرع الثاني: بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري

بالنسبة للأشخاص الخاضعين للقانون الجزائري فيتم تحديد كيفيات تنظيم برامج التكوين المتخصص ومدته ومحتواه وكذا قائمة مؤسسات التكوين المؤهلة، بموجب قرار من الوزير المكلف بالبحري التجارية والموانئ، بالإضافة إلى وجوب إعلام المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجاري والموانئ، في أجل لا يتجاوز شهرين بكل تعديل يطرأ على القوانين الأساسية للأشخاص المعنويين بعد حصولهم على الاعتماد.

ويجب على مساعد النقل الحري أثناء ممارسة مهنته القيام بقيد جميع العمليات التي ينفذها في سجل مرقم و مؤشر عليه من المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، يدعى "سجل عمليات الوكالة والسمسرة" بحيث يجب أن يكون هذا السجل في شكل ورقة وبصيغة رقمية.

ويجب الاحتفاظ بهذا السجل لمدة خمس سنوات على الأقل بعد قفله من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، وتقديمه مع الوثائق الأخرى لكل عون دولة مؤهل لمراقبتها.

ويتعين على صاحب اعتماد مساعد النقل البحري مزاولة نشاطه في آجل أقصاه (12) شهر ابتداء من تاريخ استلام الاعتماد في الآجال المذكورة أعلاه، يمكن للوزير المكلف بالبحرية أن يقرر حبه إلا إذا أثبت صاحب الاعتماد حالة القوة القاهرة.

المبحث الثاني: الوظائف المنوطة بوكيل الحمولة

تكمن أهمية وكيل الحمولة في انه وكيل المرسل إليهم في استلام البضاعة من الربان أو من وكيل السفينة لحساب الشاحنين وفي دفع الأجرة المستحقة عليهم، ويقوم وكيل الحمولة بالنسبة لصاحب البضاعة بنفس الدور الذي يقوم به وكيل السفينة بالنسبة للمجهز، وقد ينوب وكيل الحمولة عن شخص واحد أو عدة أشخاص، والغالب عنه أن ينوب عن جميع المرسل إليهم في الميناء منعا من تسابقهم وتزاحمهم الاستلام بضاعتهم ما يعرقل عملية التسليم ويؤخرها بالنسبة إلى كل منهم، فضلا عن تعطيل السفينة في الميناء وبعد وكيل الحمولة في هذه الحالة نائبا عن كل منهم في استلام البضاعة.

لذا سنتناول في هذا المبحث مطلبين على التوالي مهام وكيل الحمولة وذلك في (المطلب الأول) وعلاقة وكيل الحمولة بالإطراف المتدخلين في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مهام وكيل الحمولة

يساهم وكيل الحمولة في تنظيم عملية النقل البحري باسم ولصاحب موكليه على إعادة إرسال البضاعة بعد استلامها، حيث يقع على عاتق وكيل الحمولة أثناء مرحلتي استلام وإعادة إرسال البضاعة مجموعة من المهام تتنوع بين الأعمال المادية والقانونية، وتستوجب منه بدل العناية الكافية في أدائها حتى تقوم مسؤوليته التي لا يجوز إعفاءه منها إلا في حالة لم يثبت موكله أو يتوافر سبب الكافي أو وجود اتفاق بينهما.

لذا سنتطرق في هذا السياق إلى مهام وكيل الحمولة في استلام البضاعة في (الفرع الأول) ومهام وكيل الحمولة في مرحلة إرسال أو إعادة البضاعة في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: استلام البضاعة

يقوم وكيل الحمولة في مرحلة استلام البضاعة بالعمليات عند الاستلام، تتمثل في عملية استلام البضاعة في حد ذاتها، عملية مراقبة البضاعة، حراسة البضاعة وحفظها وتسديد الأجر عند الاستلام.

أولا :العمليات عند الاستلام

وتشمل هذه العمليات استلام البضاعة في حد ذاتها، مراقبة وحراسة وحفظ البضائع:

أ- عملية استلام البضاعة في حد ذاتها

في هذا الإطار فان وكيل الحمولة لا يمكنه استلام إلا البضائع الموجهة إليه، مع ضرورة احترام الآجال المتفق عليها:

- التزام وكيل حمولة باستلام البضاعة الموجهة إليه: إن وكيل الحمولة عند استلامه البضاعة يجب أن يتحلى بالحذر كي لا يتسلم بضاعة أخرى غير التي وجهت إليه. ويمكننا توضيح مما سبق بالرجوع إلى قرار مجلس الاستئناف بباريس الذي سبق له أن فصل في قضية مشابهة حصة مكونة من 3595 كيلوغرام من القماش مرسله من بلجيكا لتحويلها إلى سراويل بفرنسا، فكانت محل نزاع.

فبمقتضى الحكم الصادر في 1977.06.14 صرحت الغرفة الخامسة للمحكمة التجارية بباريس بحق وكيل الحمولة وهذا لم يرض الناقل مما جعله يستأنف[1].

- التزام المتعلق بالآجال المتفق عليها يجب على وكيل الحمولة بمجرد إشعاره بوصول البضاعة الموجهة إليه أن يحضر إلى أمكنة التسليم وفي حاله العكس فانه يتحمل تأخير استلام البضاعة أو رفعها إذا فواكه الحمولة يتحمل مسؤوليته في ما يتعلق بالأضرار النتيجة متأخر للبضاعة هذه الأضرار يمكنها أن تتطور من الإتلاف إلى ضياع الصفقة.

[1]- كحولة يمينة، وكيل العبور حلقة من حلقات النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير،جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان.

ب- عملية مراقبة البضاعة:

إن عملية المراقبة التي يقوم بها وكيل الحمولة تعني أساسا الحالة العامة للبضاعة من جهة وزنها وحجمها وعددها من جهة أخرى.

- المراقبة من حيث الوزن والحجم وكمية البضاعة: انه من الواجب على وكيل الحمولة عند تسلم البضاعة أن يتأكد من وزنها وحجمها قبل أن يسلمها من جديد للمرسل إليه، ويفترض أن يكون نقص لما وزن أو حجم المتسلمات يكونان فعلا مما هو مسجل في الوثائق المرافقة للبضاعة[1].

إذن فان وكيل الحمولة يعتبر مسؤولا في حالة ما إذا اخل بواجبه وزن وحجم. وفي هذا الإطار اعتبرت المحكمة التجارية la Seine في حكمها الصادر 16-11- 1962[2].

وكيل الحمولة فيما يتعلق بقضية نقص في عدد الطرود 26 طردا من 28 المفترض احتوائها في الحاوية ومما لا شك فيه أن نقص البضاعة أثناء النقل يجب أن يأخذ بعين الاعتبار بعض أنواع البضائع.

- المراقبة من حيث حالة البضاعة: عند الاستلام وعلاوة مراقبه البضاعة من حيث الوزن والحجم يجب على وكيل الحمولة أن يتأكد من حاله البضاعة لكي يكشف الإتلاف المحتمل وتعني هذه المعاينة كلا من السلعة نفسها والتغليف l'emballage الذي يوقيها.

إلا انه يجب التذكير بان على وكيل الحمولة أن يكون قادرا على اكتشاف العيوب بحيث تفرض المحاكم بان تكون العيوب ظاهره.

[1] -H.leopold , roleet mission de transitaire en matiere de transport, p 19.
[2]-tribunal de commerce la seine , 16-11-1962 B T 1963, p19.

ج- حراسة البضاعة وحفظها:

نقول بان البضاعة تبقى تحت حراسة وكيل الحمولة وقت استلامها لناقل الأول ووقت تسليمها لناقل الثاني، ويجب أن يتخذ كل التدابير المناسبة لضمان حفظها.

وإذا استلم وكيل الحمولة بضاعة دون إبداء تحفظات ثم ثبت أن هذه البضاعة سافرت في ظروف سليمة، ففي هذه الحالة تثبت مسؤوليته عن الإتلاف والأضرار الملاحظة عند التسليم للنقل الثاني[1].

- حراسة البضاعة: إن وكيل الحمولة يعتبرمسؤول عن البضاعة المفقودة ما دامت تحت حراسته، وهذا يشبه تطبيق الإجراءات الخاصة بالناقل، ويثبت وكيل الحمولة عدم إخلاله بالتزامه، و بالتالي عدم مسؤوليته، فيجب أن تكون الحراسة يوميه ودائمة ما دامت البضاعة موجودة تحت مراقبته، إذن، وكيل الحمولة المكلف بعمليات الحراسة لا يمكنه أن يدعي بان السرقة التي تقع في المخازن أو أثناء الشحن في الشاحنات تعتبر بالنسبة إليه حالة قوة قاهرة، هذا ما يظهر من قرار مجلس روان في 05-01- 1978 وعليه أن يتحمل العبء، لما يتعلق الأمر بنقائص كبيره يمكن إرجاعها إلى تقصير فادح[2].

ويجب الاشاره أيضا إلا انه لما يتسلم وكيل الحمولة طرودا مفتوحة وممزقة من مخازن الميناء بدون إبداء تحفظات، يكون مسؤول عن أي نقص او تلف، ويفترض في هذه الحالة أنها طرأت في الفترة التي كانت البضاعة تحت حراسته وذلك لأنه لم يبدي أي تحفظ[3].

- حفظ البضاعة: يجب على وكيل الحمولة أن يخصص العناية اللازمة قصد حفظ البضاعة التي توجد تحت حراساته، ومن المفروض بصفته مهنيا، يعرف التدابير المناسبة لكل نوع من المواد التي هي محل النقل، أن المحاكم تكون أكثر قسوة اتجاه وكيل الحمولة الذي يعمل دون احترام تعليمات موكله أو الاعتناء بالتعليمات المسجلة فوق الأغلفة، فوكيل

[1] - H. Lopolod, p 22.
[2] -C.A. d'Aix en Provence 8/09/1987 inédit.
[3]- C.A. d'Aix en Provence 13/05/1988 inédit.

الحمولة الذي يستلم براميل من الزيت مطالب بالعناية الكافية لاجتناب سكب هذا الزيت وذلك بإيداع البراميل في المخزن وتغطيتها ورشها أثناء الحرارة المرتفعة[1].

ويرتكب أيضا وكيل حمولة خطا لما يترك صناديق تحتوي قارورات من البلاستيك معرضة لحرارة الشمس وفي شهر أوت[2].

و كذلك قررت المحكمة التجارية بباريس في حكم 21-06-1977 ما يلي:" يرتكب وكيل الحمولة خطأ شخصيا، لما يسمح بالوضع على الرصيف ثم الشحن في الشاحنة ، لطرود من ورق مقوى تحويل اسماك متلجه تحت مطر غزير".

و يفترض في هذه الحالة أنها طرأت في الفترة التي كانت البضاعة تحت حراسته و ذلك لأنه لم يبدي أي تحفظ.

و من خلال ما سبق يمكن القول بان وكيل الحمولة ملزم ببدل العناية أكثر اتجاه البضاعة وذلك حسب ما تتطلبه طبيعة البضاعة، هذا هو شان البضاعة الهشة جدا والمواد القابلة للإتلاف بسرعة أو البضائع التي لا تقبل مساكنه مع بضائع أخرى.

وبالتالي، فان وكيل الحمولة الذي يقوم بوكالته بصفة قانونيه هو الذي يضع البضاعة في مستورد لتفادي نتائج إضراب عمال الشحن والتفريغ[3].

و نختم هذا الفرع بان مهمة ودور وكيل الحمولة لا تقتصر عند الاستلام على أعمال ماديه فقط بل أنها تشمل أيضا إجراءات قانونيه وبعبارة أخرى فانه يعتبر المحافظ لطعون موكله.

[1]- C.A paris 26/06/1979 inédit.
[2] - C.A. d'Aix en prévence 25/01/1985 inédit.
[3]-C.A. de Toulouse 31/03/1988 inédit.

ثانيا: تسديد الأجر عند الاستلام

بعد عمليات الإستلام يقوم وكيل الحمولة بتسديد أجرة النقل (أ)، وتسديد ثمن البضاعة (ب).

أ- تسديد أجرة النقل:

يصدر الموكل إلى وكيل الحمولة أمر التسديد أجرة النقل عند استلام البضاعة، وهذه الظاهرة عاديه جدا في ميدان بيع البضائع عند الإقلاع، وعاده ما تسمى(FOB) free on board التي ينتج عنها مباشره تحويل ملكيه البضاعة إلى المشتري، وكذلك أخطار النقل والمصاريف والتامين.

ونتساءل ما إذا كان وكيل الحمولة قد تلقى تعليمه من موكله لاستلام البضاعة وجمركتها، وقام أضافه إلى ذلك بتسديد أجره النقل؟

وجواب على ذلك هناك قرار مجلس استئناف باريس المؤرخ في 26 09 1979 : "لم يرتكب وكيل الحمولة أي خطا ويجب تعويضه عن المبالغ التي قدمها، بالرغم من انه لم يتلقى من موكله أي تعليمه ماعدا الأمر باستلام البضاعة وجمركتها"[1].

وكيل الحمولة وعند إقدامه على تسديد أجره النقل يجب أن لا يتجاوز السعر العادي مقارنه بالتعريفات السارية المفعول و في حاله العكس يعتبر مسؤولا بسبب دفعه لثمن أعلى.

ب- تسديد ثمن البضاعة:

إن وكيل الحمولة بقدر ما يمكن أن تكون من مهامه تسديد أجره النقل، فانه يمكن تكليفه بأمر من موكله بتسديد ثمن البضاعة عند استلامها، وهذا لما ينص عقد البيع على أن البضاعة يسدد ثمنها عند الاستلام، و في هذه الحالة فهو مكلف باستلام البضاعة مقابل تسديد ثمنها.

[1] - C .A. de paris arrêt du 26/09/1997, p 505.

الفرع الثاني: مهام وكيل الحمولة في مرحلة إرسال أو إعادة إرسال البضاعة

ويتمثل دوره في هذه المرحلة في القيام بمجموعه من العمليات والتي تتمثل في العناية الضرورية بالبضاعة، إبرام عقد النقل، وإبرام عقد التامين.

أولا: العناية الضرورية بالبضاعة

تتعلق هذه العناية بحال إعادة إرسال البضاعة و تعبئتها من جهة ،وشحنها ورصها وتغطيتها من جهة أخرى.

أ- آجال إعادة إرسال البضاعة:

إذا كان هناك اتفاق حول الأجل، ففي هذه الحالة وكيل الحمولة ملزم بشحن البضاعة في الأجل المتفق عليها تفاديا للتأخير، وبالتالي تحمله مسؤولية التأخير.

و في حالة عدم وجود اتفاق في ما يخص أجال إعادة إرسال البضاعة، فعلى وكيل الحمولة أن يسرع في إعادة إرسال البضاعة المستلمة من الناقل الأول، ومن ثم فانه يجب القيام بإرسال البضاعة آو إعادة إرسالها في أسرع وقت.

ب- تعبئة البضاعة:

توجد بعض أصناف البضائع التي تتطلب نوعيتها إعادة التعبئة قبل تسليمها، إذا فإن وكيل الحمولة بصفته مهنيا من المفروض أن يكون على دراية بهذه الأصناف المختلفة للبضائع، وفي غياب تعليمات دقيقه من موكله في هذا الميدان، فانه يجب عليه الاتصال به خاصة لما ظاهريا حاله البضاعة المعنية تكون معرضة للتدهور.

ج- تحميل البضاعة ورصها وتغطيتها:

عند تحميل البضاعة يقضي المبدأ بان يجبر وكيل الحمولة على القيام بمراقبه حقيقية للبضاعة التي يجب تحميلها،إذا و كما اشرنا إليه أعلاه، يكون وكيل الحمولة مسؤولا لما يتسلم البضاعة ويعيد إرسالها مجمعة.

وأثناء التحميل وكيل الحمولة يقوم بالتأكد من رص البضاعة وتغطيتها كيف ذلك؟

رص البضاعة وتغطيتها وفي هذا الإطار يجب على وكيل الحمولة ان يتأكد من رص البضاعة أثناء تحميلها، إذا فان وكيل الحمولة يعتبر مسؤولا عدم مراقبه الرسم الذي قام به الشاحن و كذا نظافة العربات التي طلبها[1].

المطلب الثاني: علاقة وكيل الحمولة بالأطراف المتدخلين

الأصل أن أي عقد يضم على الأقل طرفين فما أكثر، إلا أنه في عقد النقل البحري نجد كل من وكيل الحمولة، الناقل، الشاحن، و المرسل إليه و هذا نظرا لتطور التجارة الخارجية.

مما جعل دائرة المتدخلين واسعة و على هذا الأساس و من أجل تحديد نطاق مكان و زمان تدخل هؤلاء المتدخلين، سنتطرق إلى كل متدخل على حدا، و ذلك انطلاقا من مجال تدخلهم و علاقتهم بوكيل الحمولة في تكلفهم بالبضائع، و نتناول علاقة وكيل الحمولة بالناقل (الفرع الأول) و علاقة وكيل الحمولة بالمرسل إليه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: علاقة وكيل الحمولة بالناقل

يعتبر الناقل كل شخص مكلف بمهمة إيصال البضائع إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله الشرعي أي وكيل الحمولة، و ذلك في الميناء المتفق عليه، فالناقل إذن مسؤول عن البضائع المنقولة بواسطة الحاوية طيلة مدة النقل البحري، كما أن مسؤوليته لا تنحصر فقط بفترة النقل بل إلى غاية محل وكيل الحمولة أو المرسل إليه.

تعتبر بداية مهمة الناقل مجرد ما يقوم بأخذ البضائع على عاتقه و تنتهي بتسليمها للمرسل إليها أو ممثله القانوني و عبارة الناقل لا تنحصر على ناقل البضاعة فحسب، بل تمتد إلى كل شخص يتعهد بالقيام بعملية النقل، و يبقى عقد النقل عبارة عن أمر بنقل البضائع في الحاوية، سواء كانت الحاوية ملكا لمانح الأمر أو الناقل.

هذا وإذا كان نقل الحاويات إلى مكان الشحن هو التزام يقع على عاتق الناقل، فإن هذا الأخير ملزم أيضا بنقل الحاويات من مكان التوريد إلى مكان الشحن، و تبقى مسؤوليته

[1] - H. leopold, role et mission du transitaire en matière de transport martime, p 57.

قائمة إلى حين الوصول إلى الميناء المقصود، ليسلم البضائع لوكيل الحمولة وهنا تنتهي التزاماته في هذا العقد، لتستمر التزامات و مسؤولية وكيل الحمولة.

الفرع الثاني: علاقة وكيل الحمولة بالمرسل إليه

يعد المرسل إليه متدخل في حركة النقل البحري، فهو صاحب البضاعة محل الاستيراد ويعمل على دفع أجر وكيل الحمولة، مع تحمله مصاريف النقل والشحن والتفريغ.

تنتهي علاقة المرسل إليه بوكيل الحمولة عند تسلمه البضاعة، وبعد تنفيذ التزاماتهم الناشئة عن العقد، وذلك حسب ما نصت عليه المادة 622 ق.ب.ج "يجب على وكيل الحمولة أن يتمم التزاماته بعناية تبعا لعقد الحمولة وأن يسهر على مالح أصحاب الحقوق في البضائع وأن يتخذ التدابير الضرورية لحفظ حقوقهم" ، وذكر في المادة الآتية التزام المرسل إليه حيث نصت المادة 625 ق.ب.ج على أنّه "يستحق وكيل الحمولة أجرًا محددا بموجب اتفاقية أو تعريفة، وفي حالة انعدامها فيتوجب العرف".

خلاصة الفصل الأول:

يمكن الخلاص بالقول أن وكيل الحمولة شخص طبيعي كان أم معنوي، حسب ما إذا توفرت فيه الشروط المعمول بها في القانون الجزائري، فإنه يمارس جميع مهامه الملزم بها اتجاه البضاعة بصفته وكيل عن المرسل إليه، و بالإضافة لكونه وكيل حمولة يمكنه أخذ صفات أعوان آخرين كما توجد حالات معينة تمكن تدخل هؤلاء الأعوان في عقد النقل البحري، بصفتهم أطراف فيه .

الفصل الثاني:

الآثار القانونية لإكتساب صفة الوكيل

يرتب عقد وكالة الحمولة التزامات على عاتق كل من وكيل الحمولة وصاحب الحق في استلام البضاعة او المرسل إليه.

يرتبط وكيل الحمولة مع أصحاب البضائع بعقد وكالة مأجورة وهو عقد تحكمه القواعد العامة، فانه يسأل قبل أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلا بأجر.

وسنخصص بالدراسة في هذا الفصل لإلتزامات وكيل الحمولة والمرسل إليه في المبحث الأول، وللآثار القانونية لإكتساب صفة الوكيل في المبحث الثاني.

المبحث الأول: التزامات وكيل الحمولة والمرسل إليه

يرتب عقد وكالة الحمولة التزامات على عاتق كل من وكيل الحمولة و صاحب الحق في استلام البضاعة، فيلتزم وكيل الحمولة بصفة وكيلا عن المرسل إليه باستلام البضاعة بعد تفريغها من السفينة، و يقتضي ذلك أن يقوم وكيل الحمولة بالتثبت من حالة البضائع الخارجية و شكلها الظاهر، وعدد الطرود، أو الكمية أو الوزن، كما يلزم المرسل إليه بدفع الأجر المتفق عليه لوكيل الحمولة و المصروفات التي أنفقها في قيامه بمهامه لحساب المرسل إليه[1]، و بالتالي فإن إخلال وكيل الحمولة عند قيامه بالتزاماته أو سوء تنفيذها، يترتب عن ذلك إثارة المسؤولية. لذا سنتطرق إلى التزامات وكيل الحمولة و ذلك في (المطلب الأول) ثم نشرح تناول التزامات المرسل إليه باعتبارها حقوق لوكيل الحمولة و ذلك في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات وكيل الحمولة

يلتزم وكيل الحمولة و باعتباره وكيلا باجر بان يبدل في تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد عليها فالتزامات وكيل الحمولة تتمثل في استلام البضاعة من الناقل بعد تفريغها و تسليمها إلى موكليه المرسل إليهم، فيسلم وكيل الحمولة البضاعة للمرسل إليهم بالحالة التي يسلمها بها من الناقل، ويقتضيه ذلك التحقق من حالة البضاعة و شكلها و علاماتها الرئيسية، و عدد الطرود و الوزن و الكمية، و يكفي أن يتأكد من حالة البضاعة و سلامتها و مطابقتها للأوصاف الواردة في سندات الشحن مطابقة خارجية[2].

الفرع الأول: التزامه ببذل العناية

فقد أكدت المادة 622 من ق ب ج على وجوب إتمام وكيل الحمولة التزاماته بعناية حيث تنص قي هذا الإطار على انه " يجب على وكيل الحمولة أن يتمم التزاماته بعناية تبعا لعقد الحمولة و أن يسهر على مصالح أصحاب الحقوق في البضائع و أن يتخذ الإجراءات الضرورية لحفظ حقوقهم" ما يمكن استخلاصه من خلال هذه المادة انه يقع على وكيل

[1]– هاني دويدار، مرجع سابق، ص 322.

[2]– عادل علي المقدادية،(سفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، الحوادث البحرية، التامين البحري)، ص 245.

الحمولة واجب المحافظة على البضائع و حراستها لحين تسليمها لأصحابها و كذا المحافظة على حقوق المرسل إليهم و توجيه الإخطارات التي يجوبها القانون في الميعاد الذي فرضه إذا كان هناك هلاك أو تلف بالبضاعة عند استلامها ورفع دعوى إثبات الحالة إذا لزم الأمر و إخطار المرسل إليه بحالة البضاعة حتى يتمكن المرسل إليه برفع الدعوى و لا يلزم وكيل الحمولة برفع الدعوى على الناقل.

إن من أوجه العناية الواجبة على وكيل الحمولة هي قيامه بالإجراءات التدابير التي سيلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل، وواجه المشرع إهمال وكيل الحمولة في أداء هذا الواجب وعدم الأخطار كما يكون بالبضاعة من هلاك أو تلف عند الاستلام[1].

الفرع الثاني: الالتزام بالاستلام التسليم

يدخل هذا الالتزام ضمن الالتزامات الضرورية على وكيل الحمولة القيام بها حيث يقوم وكيل السفينة بتسلم البضائع من الربان مباشرة من الرصيف إذ لابد من فحصها و التأكد من سلامتها و خلوها من أي عيب فيها و مراجعة عددها ووزنها و التحقق من الأرقام و العلامات التي يميزها، إضافة إلى ذلك تقع مسؤولية المحافظة عليها و اتخاذ جميع التدابير اللازمة اتجاه البضائع و التعامل معها بحذر إيداعها في المخازن أو الميناء و عنايتها إلى حين حلول اجل التسليم[2].

عند انتهاء وكيل الحمولة من تسليم البضائع يبقى عليه سوى انتظار اجل التسليم، فالتسليم هي عملية قانونية التي بانتهائها بصورة صحيحة تنقضي التزامات الوكيل[3]، إذ نصت المادة 621 من ق ب ج بقولها" يعد وكيل الحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلزم مقابل اجر و بموجب وكالة من دوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم وحساب موكليه ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم" و عليه يبقى على وكيل الحمولة مجرد التحقق من اسم المرسل إليه الحقيقي

[1]– مصطفى كمال طه، النظرية العامة للقانون التجاري و البحري، 01 يناير 2012، ص 367.

[2]– المرجع نفسه، ص 337.

[3]– أمر رقم 76–80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 و يتضمن القانون البحري.

المذكور في سند الشحن، فإذا تحقق من ذلك وجب عليه تقديم البضائع لحامل سند الشحن[1]، و هذا إذا ما كان سند الشحن اسميا.

إلا انه وفي بعض الأحيان يتم تسليم البضائع من طرف وكيل الحمولة بموجب استظهار من المرسل إليه بإذن التسليم، بحيث تكون هذه الوثيقة مطابقة إلى حد ما لسند الشحن، بعدها و يسلمها الناقل وذلك من اجل تسليم جزء من البضاعة المذكورة في تلك الوثيقة.

الجديد بالذكر انه قد تكون هناك حالة وجود تلف أو خسائر أو نقص في البضاعة هنا بطبيعة الحال المرسل إليه وجب عليه تفحص البضائع جيدا، إذا اكتشف أي نقص أو وجود تلف في البضائع جاز له تقديم التحفظات إلى وكيل الحمولة.

الفرع الثالث: الالتزام بإبداء التحفظات

لقد نصت المادة 624 من ق ب ج على ما يلي " يجب على وكيل الحمولة إبداء تحفظات اتجاه الناقل أومن يمثله، ضمن الشروط و المهل المنصوص عليها من النظام البحري العمل به، في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة و كمية البضاعة مع البيانات وثيقة الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل.

وعليه وجب على وكيل الحمولة القيام بالإجراءات و التدابير التي يفرضها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل، وإلا افترض انه تسلم البضاعة بالحالة و الكمية المذكورتين في سند الشحن و يجوز إثبات عكس ذلك في العلاقة بين وكيل الحمولة و الناقل، فبصفته وكيل باجر يجب أن يبدل في تنفيذ الوكالة عناية الرجل المعتاد بوجه من وجوه و هذه العناية وهو المحافظة على حقوق صاحب الشحن في البضاعة لعمل التحفظات اللازمة إذا لوحظ ضياع جزء من البضاعة أو تأخير وصولها.

فبعد استلام البضائع من الشحن، يصدر وكيل الحمولة سند الشحن يتضمن وصفا للبضاعة المشحونة[2]، كل الاتفاقيات الدولية التي تحكم عقد النقل البحري للبضائع تنص على حق وكيل الحمولة إدراج تحفظاته بخصوص العلامات الرئيسية، الكمية، الطبيعة

[1]– مرسوم تنفيدي رقم 209–183 مؤرخ في 17 جمادى الأول عام 1430 الموافق 12 مايو سنة 2009.

[2]– مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، العدد الثاني، 2018.

العامة و حالة البضاعة، من و أي سند لا يتضمن أي ملاحظة يعتبر نظيفا لذلك فإن المهم أن نتفق على أهم الحالات التي يتم إدراج التحفظات فيها و المتمثلة:

أولا: التحفظات الخاصة بحالة البضاعة و مظهرها الخارجي

سند الشحن نظيف يعد أهم وثيقة تستخدم في تمويل البضاعة على ظهر السفينة بحالة جيدة، و رغم الاتجاه الغالب للفقه و القضاء في اعتبار سند الشحن خالي من أي تحفظ يتعلق من مظهر السفينة من الخارج إلا أن هذا السند لا يزال محل خلاف في نظر الأطراف المعنية[1].

ويقصد بحالة البضاعة المظهر الخارجي لها the extrémal and apparent condition دون حالتها الداخلية المتعلقة بالنوع أو الجودة، والتي لا يمكن للربان أن يدون ملاحظات عنها[2] فكلمة qualité تشير إلى الصفة الداخلية للشحنة في حين تشير كلمة condition للمظاهر الخارجية لها[3].

و عندما يتم تحديد حالة البضائع المشحونة بعبارة in good order condition فإن كلمة order تعني السمة العامة للشحنة وكلمة condition تصف كفاية المظهر الخارجي للشحنة فإذا خلا سند الشحن من هذه العبارة، بالبضائع ستكون بحالتها كما هي عند استلامها لغرض نقلها ما لم يدرج الربان أي حالات تحدد عيوب هذه البضائع، أما إذا كانت حالة البضائع بحالة ظاهرة جيدة وكان سند الشحن يحمل شروطا تتضمن شكوك حول حالتها فإنه يعد سند مقبولا، حتى لو تعرضت البضاعة للضرر أو التلف بعد الشحن وفي حالة الشحنة عبارة عن حاويات، فإن بيانات حالة البضائع تكون ظاهرية فالمعاينة تكون حسب المظهر الخارجي للحاوية. و الجديد بالملاحظة أن معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 لا تسمح لوكيل الحمولة شرط الاضطلاع بحالة البضاعة و شكلها الظاهر في سند الشحن و تلزمه دائما بالتحقق منها[4].

---

[1]– د. عزيز عبد الأمير العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع، دار النهضة العربية، القاهرة 1971، ص 528.

[2]– السيد محمد اليماني، الاعتماد المستمدي و الطبيعة القانونية للالتزام البنك، ص 236.

[3]- national petrolieum co. V. atheiviscount , 1934, 39 com cas. 227.A MAJID HK.

[4]– د. احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، ص 39.

المبدأ الأساسي هو انه إذا كان ضرر الشحنة ظاهرا بالفحص الخارجي و من إصدار سند الشحن النظيف فإن الوكيل لا يمكنه إنكار حالة البضائع عند شحنها و يكون مسؤولا عن الضرر.

ثانيا: التحفظات الخاصة بطبيعة البضاعة، علاماتها الرئيسية، عددها ووزنها و كميتها

سند الشحن يمثل البضائع، فهو يؤدي دورا مهما في عملية تخصيصها ضمن عقود البيع البحري. نظرا للبيانات التي يتضمنها من حيث نوع البضاعة، كميتها، علامتها، و عددها فوفقا لمعاهدة بروكسل 1924 في م/3-3 له الحق في عدم تحديد أو إظهار علامات أو عدد أو كمية أو وزن البضائع. أما في قواعد هامبورغ فهي تعطي قرينة قاطعة لحالة و مظهر البضائع[1].

وشكل طبيعة البضاعة العنصر الأكثر تعرضا لإمكانية تقديم بيانات غير صحيحة عنه، و لا يتحمل مسؤولية الوكيل إذا كان الهلاك أو التلف راجعا لعيب في الطبيعة.فضلا عن مخاطر الرحلة البحرية[2].

أما البيانات الخاصة بالعلامات الرئيسية توضع للتحقق من نوع البضاعة المشحونة المقدمة من الشاحن كتابة قبل بدأ عملية الشحن، الأمر الذي يتطلب وضعها بشكل ظاهر على البضائع الغير المغلفة ليتسنى سهولة قراءتها حتى نهاية الرحلة البحرية، فالشحنة التي لا تحمل علامات مختلفة عن تلك التي تم تحديدها في سند الشحن تسبب في قيام مسؤولية الوكيل لكن إدراجه للتحفظ في سند الشحن يؤدي إلى انتقاء مسؤوليته عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة بسبب هذه العلامات[3].

---

[1]- م ،3-3 من اتفاقية بروكسل 1924، و م، 1-15 من قواعد هامبورغ، 1978.

[2]- محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية ،ص 174.

[3] - mémoire ghada risk , la responsabilité du chargeur dans le domaine du transport maritime, p 17.

المطلب الثاني: التزامات المرسل إليه

يرتب القانون البحري الجزائري التزامين أساسيين يقعان على عاتق المرسل إليه اتجاه وكيل حمولة، وتتمثلان الالتزامين في تسلم البضاعة (الفرع الأول) ودفع أجرة الوكيل بحمولة في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزام المرسل إليه بتسلم البضاعة

إذا تم تنفيذ عقد النقل البحري بدقة وصلت البضاعة إلى المرسل إليه دون ضرر أو تلف، فان تسليمها لهذا الأخير بهذه الحالة دون تحفظ منه يمنع بالتأكيد نهاية عقد لعقد النقل والالتزامات وكيل الحمولة الناشئة عنه و يعتبر تسلم البضاعة من قبل المرسل إليه هو الهدف الأساسي والجوهري لعقد النقل، ويمكن تعريف الالتزام بالتسليم بأنه التصرف القانوني الذي بواسطته يضع وكيل الحمولة تحت تصرف المرسل إليه البضاعة المنقولة.

وعليه نتوصل من خلال هذه التعريفات إلا إن التزام المرسل إليه بتسلم البضاعة يقابله التزام وكيل الحمولة بتسليم البضاعة وتتم كل هذه العمليات، بتسليم سند الشحن من المرسل إليه إلى وكيل الحمولة أو تحرير إيصال يفيد ذلك، من جهة أخرى يحدث أحيانا أن نرسل كمية من البضاعة بموجب سند شحن واحد ويقوم صاحبها ببيعها مجزأة، ولما كان من اددزلل تجزئة سند الشحن، فان هناك من التشريعات من أجازت لكل من له حق في استلام البضاعة بمقتضى سند الشحن أن يطلب من وكيل الحمولة إصدار إذن تسليم، تتعلق بكميات منها بشرط أن ينص على ذلك في سند الشحن.

الفرع الثاني: التزام المرسل إليه بالوفاء بالأجرة

لقد بقي المشرع على هذا الإلزام في المادة 625 من ق ب ج، والتي جاء فيها يستحق وكيل الحمولة أجرا محددا بموجب اتفاقية أو تعريفة، وفي حالة انعدامها فبموجب العرف. الأصل أن الوفاء باجرة وكيل الحمولة هو الالتزام الأساسي الذي يقع على المرسل إليه، وهو ما يؤكده نص المادة 626 ق ب ج التي نصت على انه يحق لوكيل الحمولة أن يستوفي من موكله خلال الآجال المتفق عليها، أنفقها عن العمليات المعتادة والضرورية لاستلام البضائع. ويمكنه أن يطلب من موكله..... له لتغطية أجرة الشحن ومصاريف العمليات خلال استلام البضائع.

المبحث الثاني: مسؤولية وكيل الحمولة

لاشك أن وكيل الحمولة يرتبط مع المرسل إليه بعقد وكالة و التي صرف الوكيل بجميع الأعمال سواء القانونية أو المادية، و بالتالي يعد مسؤولا حيال موكله عن عدم أو سوء تنفيذ تلك الالتزامات، فنجده فنجده مسؤول في مواجهه المرسل إليه مسؤولية عقديه أما في مواجهه الغير ومنهم الشاحنين أو الناقل. فهو يسال عن ما يصيب تلف أو هلاك للبضائع التي يتسلمها لتسليمها إلى المرسل إليه وبالرجوع إلى القانون البحري من خلال المادة 627 فان وكيل الحمولة يسال عن خطا به وخطا تابعيه وهو خطا واحد الإثبات كما يلتزم بتعويض كامل الضرر وعلى ذلك فان إخلال وكيل الحمولة بأي من الالتزامات المفروضة عليه يجعله مسؤولا عن تعويض المرسل إليه كما أصابه من ضرر وبالتالي المشرع قد أحالنا على قواعد القانون العام حيث يكون الوكيل مسؤول مسؤولية مدنيه في مواجهه المرسل إليه ومسؤولية جزائية في مواجهه الطرف اللآخرلذا سنتطرق إلى المسؤولية المدنية لوكيل الحمولة (المطلب الأول) ثم نعالج المسؤولية الجزائية في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المسؤولية المدنية

باعتبار وكيل الحمولة يتصرف ويقوم بالأعمال سواء القانونية أو المادية في إطار عقد الوكالة[1]، فان الوكيل المسؤولية مدنيه في مواجهه المرسل إليه، فالمسؤولية المدنية تقوم على الإخلال بالالتزام وتستوجب لقيامها طرفين احدهما هو المتضرر والآخر هو الذي على على الضرر الذي أحدثه أو سببه.

وهذا ما نصت عليه المادة 124 قانون البحري جزائري بقولها " كل فعل أي كان يرتكبه الشخص بخطئه، وبسبب ضرر للغير يلزم من كان سبب في حدوثه بالتعويض".

وبالتالي فان المتسبب يسال على ما سببه من ضرر ويتحمل عبئه في ماله، سيكون الملتزم قانون بالتعويض على ما أصابه وهذا الالتزام بالتعويض عن ضرر هو الذي تم التعريف به بالمسؤولية المدنية .

[1]- علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي القاهرة من دون سند نشر، ص 252.

حيث أن المرسل إليه هو الوحيد من يخول له مقاضاة وكيل الحمولة على أساس مسؤولية تعاقديه.ولقد أكدت على ذلك قرار المحكمة العليا[1].

وبالتالي تعتبر مسؤولية وكيل الحمولة عقديه إذا امتنع عن تنفيذ التزام ومسؤولية تقصيرية عن أخطائه وأخطاء تبيعيه.

وهذا ما سنتطرق إليه من خلال شرح المسؤولية العقدية (الفرع الأول) والتقصيرية في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية العقدية

تعتبر مسؤولية وكيل الحمولة مسؤولية عقديه تمتنع عن تنفيذ التزام تترتب في ذمته بموجب علاقة عقديه ولابد الاعتبار المسؤولية عقديه من أن يكون هناك عقد صحيح ومنتج لأثره القانوني، وان يكون الضرر الذي أصاب المتضرر قد وقع بسبب عدم تنفيذ هذا العقد. فإذا لم تتوفر هذه الشروط وكانت هناك مسؤولية فلا بد أن تكون مسؤولية تقصيرية[2]. فإذا تم إثبات وجود العقد من قبل المتضررة بعد أن أخلى وكيل الحمولة بالتزامه العقدي فان الأخير يتحمل عبء إثبات انه قام بالتزامه العقدي على أكمل وجه[3].

ويجب على الطرفين العاقدين التزام طرفهما بأمانه وحسن النية وكما يجب أن تهيمن هذه الأخيرة على العقد من بداية الإبرام في نهايته، وهذا ما جاء في نص المادة 107 من القانون المدني الجزائري "يجب تنفيذ العقد طبقا كما اشتمل عليه وبحسن نية"[4]. ويشترط من المسؤولية التعاقدية توافر أركان ثلاث قوامها الخطأ العقدي والضرر،والرابطة السببية بين الخطأ والضرر.

---

[1]– قرار رقم 461–711 المؤرخ 23–02–2011، عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2012.

[2]– خالد محمد المروني،اطروحة الدكتورة التحديد القانون لمسؤولية وكيل الحمولة 2009.

[3]– د. عبد الرزاق السنهوري، كتاب نظرية العقد 01 يناير 1998.

[4]– هذا المبدأ مطابق تماما لنص المادة (149–1) من القانون المدني السوري، و المادة (202–1) القانون المدني الأردني.

أولا: الخطأ العقدي

يتمثل بامتناع مالك السفينة عن تنفيذ عقده وهو المعيار في طلب التعويض. ونشير في هذا المجال إلى أن كيفيه إثبات هذا الخطأ تختلف بحسب نوع الالتزام الذي وقع الإخلال به. وما إذا كان هذا الالتزام بغاية أو مجرد بدل غاية.

أ- الالتزام بغاية:

يتمثل الالتزام بغاية بتحقيق نتيجة محدده هي موضوع العقد، وهي الهدف الذي يسعى إليه المتعاقدان حيث أقدما على التعاقد. فمالك السفينة مثلا في عقد النقل البحري يلتزم بغاية محدده وهي إيصال البضاعة كاملة وسليمة إلى المكان المرسل إليه، فالخطأ في الالتزام بغاية، يتحقق بمجرد عدم تحقيق الغاية الذي اتفق من اجلها ولا يبرا مالك السفينة من المسؤولية إلا إذا اثبت أن الضرر كان السبب أجنبي وليس بسبب خطاه، كان يكون بسبب قوه قاهرة[1].

ب- الالتزام ببدل غاية:

يقتصر على ضرورة يسعى مالك السفينة لتحقيق نتيجة معينه, وذلك ببذل الجهد الذي يبدله الشخص العادي. في مثل ظروف هذا العقد، فمالك السفينة يعتبر انه نفذ التزاماته بمجرد التزامه بذلك الجهد والغاية سواء تحققت النتيجة بعد ذلك إن لم تتحقق، وبذلك يتحقق الخطأ إذا لم يبدل المالك العناية المعتادة[2].

وبالتالي ترتبط المسؤولية التعاقدية بالضرورة بكل تقدير لأحد الفريقين في موجباته، ونشير في هذا المجال أن التزام مالك السفينة في معظم العقود البحرية هو بدل غاية لا إلزاما بغاية ولاسيما في إيجار السفن.

[1]- خالد محمد الماروني، المرجع السابق.

[2]- د. هشام فرعون، جامعة حلب، كلية الحقوق، القانون التجاري البحري.

ثانيا: الضرر

الضرر هو الأذى الذي يصيب الشخص في حق من حقوقه أو في مصلحه مشروعه له كثروته أو جسمه أو حياته أو صحته أو قدرته على الكسب، والضرر قد يكون ماديا أو أدبيا. ولكن يجب أن يكون مباشر، وعليه يقتصر التعويض في مجال مسؤولية مالك السفينة العقدية كما يلحق المتضرر من خسارة فعليه، ولا يشمل الارتفاع الذي يطرأ على ثمن البضاعة، وعليه فقد استقرت اجتهاد محكمه التمييز الأردنية على انه" إذا كانت العلاقة بين المدعي والمدعي عليهم هي علاقة عقديه فان الإخلال بأي التزام عقدي يرتب مسؤولية عقديه وفقا للمادة 363 ق م أردني بالتعويض عن الضرر الواقع فعلا".

ثالثا: رابطة سببية بين الخطأ والضرر

أي أن يكون الخطأ العقدي هو الذي أدى إلى وقوع الضرر[1]،والمفروض أن رابطة سببية ما بين الخطأ العقدي والضرر قائمة، فلا يكلف المتضرر إثباتها، بل أن مالك السفينة هو الذي يكلف بنفي هذه العلاقة إذا ادعى أنها غير موجودة. ومالك السفينة لا يستطيع نفي رابطة سببية إلا بإثبات الضرر ويرجع إلى قوة قاهرة أو حادث مفاجئ[2] ،فإذا ثبت أن الضرر اللاحق بالركاب أو البضائع ناتج عن خطا مالك السفينة العقدي وان هناك علاقة أو رابطة سببية بين خطأ المالك وذلك الضرر، إن مالك السفينة لا يستطيع أن يتمسك بتحديد مسؤوليته بمبلغ محدد قانونا[3].

[1]– عيسى غسان ربضي، مسؤولية النقل البحري و الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص، دراسة مقارنة، ص 153.

[2]– الواحد رشيد، أطروحة دكتورة، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، جامعة مولود معمري تيزي وزو.

[3]– د. تروث انيس الاسيوطي، مسؤولية الناقل البحري و الجوي للبضائع في القانون المقارن، الطبعة الأولى.

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية

المسؤولية التقصيرية هي الجزاء المترتب على مخالفة القانون العام الواجب على كل شخص، التي تؤدي إلى التسبب بضرر للغير أي أنها تقع حين يقوم شخص بعمل غير مشروع ينتج عنه ضرر للآخر مما يلزم الشخص تحمل المسؤولية عن فعله والتعويض عن الضرر المتسبب، وحسب ما نصت عليه المادة 124 من القانون المدني "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"، إذن فإن المسؤولية التقصيرية تكون مسؤولية الشخص عن الخطأ الذي ارتكبه وسبب ضررا للغير وهذا ما يلزمه بالتعويض عن هذا الضرر.

يتضح من ذلك أن أساس هذه المسؤولية هو وجود الخطأ الذي من الواجب على المتضرر إثباته حتى يتم تعويضه، و للقاضي الحق ف تقدير وقوع هذا الخطأ أو عدم وقوعه، لكن رغم هذا فإن القاضي يخضع لرقابة المحكمة العليا في عمله.

أولا: صور المسؤولية التقصيرية

حسب المواد من المادة 124 إلى المادة 140 مكرر 1 من القانون المدني:

أ- المسؤولية عن العمل الشخصي:

حسب المواد من 124 – 133 ، يقصد بها ذلك الفعل الذي يصدر عمن أحدث الضرر متضمنا تدخله مباشرة في إحداثه، دون وساطة شخص آخر، ومن تم لا يدرأ المسؤول هي المسؤولية عن نفسه إلا إذا أنفى العلاقة السببية بين الفعل والضرر المنسوب إليه، بإثبات السبب الأجنبي وهو يشتمل الحادث الفجائي والقوة القاهرة وخطأ المضرور وخطأ الغير.

ب- المسؤولية عن فعل الغير:

م. 134- 137، المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير هي التي لا يسأل فيها الشخص كما يحدثه بالغير من ضرر بفعله الشخصي، وإنما بموجب فعل ضار عن غيره سواء ممن تجب عليه رقابته أو أحد تابعيه.

ج- المسؤولية الناشئة عن الأشياء:

م. 138-140 مكرر1، تتمثل هذه المسؤولية في مسؤولية حارس الشيء، ويقصد بها كل شيء غير حي بغض النظر عن صفته أو نوعه أو المادة التي يتكون منها وأيضا مسؤوليته.

ثانيا: أركان المسؤولية التقصيرية

لقيام المسؤولية التقصيرية يجب توافر هذه الأركان:

أ- الخطأ:

يقوم الخطأ في المسؤولية التقصيرية على ركنين هما:

- مادي: التعدي أو الانحراف: هو عدم الالتزام بالقانون العام الذي يمنع الإضرار بالغير، أو الإهمال، وعدم الحيطة أي الانحراف عن السلوك المعتاد للشخص وتجاوز الحدود التي عليه أن يلتزم بها.

- معنوي: الإدراك و التمييز: حسب ما جاء في المادة 125 من القانون المدني الجزائري بأنه "لا يسأل المتسبب في الضرر الذي يحدثه بفعله أو امتناعه أو بإهمال منه أو عدم حيطته إلا إذا كان مميزا" فإن الخطأ الموجب للمسؤولية يجب أن يكون فيه الإدراك والتمييز.

وقد تضمن القانون الجزائري نصوصا تنفي فيها صفة التعدي وهي حالات انتقاء الخطأ هي:

– حالة الدفاع الشرعي: نصت المادة 128 ق.ب.ج على أنّه "من أحدث ضرر وهو ففي حالة دفاع شرعي عن نفه أو عن ماله، أو عن نفس الغير أو عن ماله، كان غير مسؤول على ألا يتجاوز في دفاعه القدر الضروري، وعند الاقتضاء يلزم بتعويض يحدده القاضي" إذن فإن حالة الدفاع الشرعي تنفي عن التعدي وصف الانحراف في السلوك وفيها صفة الخطأ، وهذا تطبيقا سليما لمعيار الرجل العادل، فالرجل العادي المعتاد كان سيأتي نفس الفعل لو تهدده خطر جسيم على ألا يتجاوز في دفاعه القدر الضروري لدفع الاعتداء.

– حالة تنفيذ أمر الرئيس: نصت المادة 129 على أنه "لا يكون الموظفون والأعوان العموميون مسؤولين شخصيا عن أفعالهم التي أضرت بالغير إذا قاموا بها تنفيذا لأوامر صدرت إليهم من رئيس، متى كانت إطاعة هذه الأوامر واجبة عليهم".

فتنفيذ أوامر صادرة من رئيس يجعل التعدي عملا مشروعا وذلك إذا توفرت هذه الشروط:

– أن يكون مرتكب الفعل موظفا عموميا.

– أن يكون هذا الموظف قد قام بالفعل تنفيذا لأوامر صار إليه من رئيس وأن تكون طاعة هذا الأمر واجبه.

وهي لا تكون كذلك إلا إذا كان العمل مشروعا.

– أن يثبت الموظف العام أنه راعى في عمله جانب الحيطة والحذر.

– حالة الضرورة: نصت المادة 130 على أنه "من سبب ضررا للغير ليتفادى ضررا أكبر محدقا به أو بغيره فينبغي ألا يكون ملزما إلا بالتعويض الذي يراه القاضي مناسبا".

وتعرضت المادة إلى الحالة الثالثة التي إذا استطاع الشخص المسؤول بالتعويض أو يقيم الدليل على انه وقت ارتكاب التعدي كان في حالة الضرورة، أن يتخلص من مسؤوليته وذلك وفق هذه الشروط:

- أن يكون هناك خطر حال يهدد مرتكب الفعل أو الغير في النفس أو المال.

- أن يكون مصدر هذا الخطر أجنبيا ويرجع إلى الشخص المتضرر ولا لمحدث الضرر.

- أن يكون الخطر المراد تفاديه أشد بكثير من الضرر الذي وقع.

وبشكل عام وردت هذه الحالات على سبيل المثال وليس الحصر.

ب- الضرر:

لقيام المسؤولية التقصيرية لابد من وقوع ضرر ناتج عن الخطأ المرتكب بحق الشخص، و هو نوعان:

- ضرر مادي: وهو الأذى الذي يصيب الشخص المتضرر في جسمه أو في ماله وله شرطان هما، أن يفرق حق مالي للمتضرر وأن يتحقق الضرر فعلا.

- ضرر أدبي: وهو الأذى الذي يصيب الشخص في حقوقه أو مصالحه غير المالية كإلحاق الضرر في كرامته أو سمعته أو شرفه وغيرها من الحقوق، وحسب ما نصت عليه المادة 122 مكرر "يشمل التعويض عن الضرر المعنوي كل مساس بالحرية أو الشرف أو السمعة".[1]

ت- علاقة السببية:

وتعني وجود علاقة مباشرة بين خطأ الشخص المسؤول وبين الضرر الذي وقع بالمتضرر وهو ما نصت عليه المادة 124 ق.ب.ج "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"[2]، فقد وردت عبارة "ويسبب ضررا للغير" وهي إشارة واضحة على العلاقة السببية، ومثال ذلك عدم إبداء التحفظات عن البضاعة من قبل وكيل الحمولة اتجاه الناقل وهذا ما قد يسبب ضرر للمرسل إليه.

[1]- د. عسالي الصياح، أركان المسؤولية التقصيرية القانون المدني.

[2]- مصادر الالتزام، جامعة زيان عاشور، الجلفة.

المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية

هي صلاحية الشخص العاقل الواعي واستحقاقه لتحمل نتيجة أفعاله فيما تعهد القيام أو الامتناع عنه، إن أخل بذلك فيلتزم بالخضوع للجزاء الجنائي و تحمل العقوبة التي نص عليها القانون.

وبهذا سنتطرق تحديدا إلى فرعين نذكر فيها الجرائم المرتكبة، بـ (فرع أول) والعقوبات المترتبة عنها في (فرع ثاني).

الفرع الاول: أنواع الجرائم المرتكبة من طرف وكيل الحمولة

تتعدد الجرائم التي قد يرتكبها وكيل الحمولة لتشمل الغش (أولا)، ثانيا (عدم الإكتراث)، ثالثا (الخطأ الجسيم).

أولا: الغش

لقد طرحت مسالة الغش والخطأ الجسيم في ظل اتفاقيه بروكسل لعام،1924 بحيث أثارت المادة الرابعة منها إشكالية مدى أمكانية استفادة وكيل الحمولة. من تحديد المسؤولية في حاله ارتكابه لغش أو خطا جسيم، فهل بإمكانه التمسك بهذا التحديد أم انه يحرم من ذلك ويلتزم بالتعويض الكامل اتجاه الشاحن أو المرسل إليه.

لقد استقر الفقه والقضاء على عدم استفادة وكيل الحمولة من حالة الغش والخطأ الجسيم، لان الغش يفسد كل شيء[1]، بحيث يلتزم بتعويض كامل الضرر متى ما اثبت الشاحن غش النقل.

وإذا كان الغش لم يثر أي مشكلة تتعلق بتحديد مسؤولية وكيل الحمولة، إلا أن الخطأ الجسيم قد أثار خلافا حول مدى تأثيره على حرمان وكيل الحمولة من الاستفادة من تحديد المسؤولية، بحيث ذهب جانب من الفقه أن وكيل الحمولة يستطيع أن يتمسك بتحديد المسؤولية إذا تعلق الأمر بحاله الخطأ الجسيم طبقا الاتفاقية بروكسل وذلك لعموم نص

[1]– حماد مصطفى عزب، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، العدد 23، 2000، ص 277.

المادة الرابعة منها وذلك لاستعمالها عبارة "في أي حال من الأحوال"، لاسيما وانه يصعب التمييز بين الخطأ الجسيم والخطأ اليسير، حين يذهب جانب من الفقه إلى أن وكيل الحمولة يفقد حقه في تحديد المسؤولية في حالة ارتكابه لخطأ جسيم، لأن الخطأ الجسيم يلحق بالغش.

تنص اتفاقيه هامبورغ، بعدم استفادة وكيل الحمولة من ميزه التحديد القانوني للمسؤولية إذا صدر منه الغش أو خطأ جسيم[1]، في الغش والخطأ الجسيم الذي يصدر من وكيل الحمولة يعتبر سببا في سقوط حقه بالتمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية ويتوجه في هذه الحالة على الشاحن إثبات غش أو خطأ وكيل الحمولة الذي كان السبب في هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وعند ذلك يستطيع الحصول على التعويض الكامل من طرف وكيل الحمولة.

فلا مجال لافتراض الغش في النقل البحري للبضائع، فحسن النية عبارة عن أمر مفترض سواء من جهة وكيل الحمولة في إيصال البضاعة والمحافظة عليها وما يتفرع عنها من التزامات أخرى، أو من جهة الشاحن، فعل المضرور إثبات تحقق الغش والذي صدر من طرف وكيل الحمولة، فالاتجاه الحديث استوجب إقامة الدليل على أمرين وهما[2]:

- إقامة الدليل على اتجاه إرادة وكيل الحمولة إلى القيام بالفعل أو الإمتناع.
- انصراف إرادة وكيل الحمولة إلى إلحاق الضرر بالبضائع بإهلاكها وإتلافها.

أما الاتجاه التقليدي فلا يكفي إثبات العنصرين السابقين، بل يجب تقديم الدليل على سوء نية الناقل في الإضرار بالبضاعة عبارة عن أمر صعب للإثبات، فهو موضوع ذاتي يدور حول البحث في النية أو القصد بخلاف الخطأ على تعدد أنواعه[3]، و الذي يقاس بمعيار موضوعي مجرد وهو معيار الرجل المعتاد، وبالتالي فان تقدير الغش لا يمكن أن يكون فيه المعيار إلا شخصيا لان الغش منشأه سوء النية مما يتحتم على القاضي.

---

[1]- حسب الفقرة الأولى من المادة 8، لاتفاقية هامبورغ.

[2]- قرارية قويدر، اثر الغش الخطا الجسيم على التعويض في النقل البحري للبضائع، ص 101.

[3]- غانم شريف محمد، ص 35.

أما بخصوص العمد أو الغش فهو إذا قصد وكيل الحمولة أو مستخدمه أو وكيله بفعله أو امتناعه الذي نشا عنه الضرر إحداث ذلك الضرر، فلا شك أننا في مواجهه عمد أو غش. والغش في مفهومه الحديث مرادف للخطأ العمدي خاصة بعد ظهور فكره الخطأ غير المغتفر[1]. انصراف إرادة وكيل الحمولة إلى ارتكاب فعل أو امتناع، مع علمه التام إن من شان ذلك حصول ضرر ومع ذلك يقدم على ارتكابه، ولكن لا يشترط توافر قصد الأضرار بصاحب البضاعة، وذلك بخلاف المفهوم التقليدي الذي كان يتطلب في تعريفه لفكره الغش توافر نية الإضرار[2].

إذا كان الغش لا يفترض في وكيل الحمولة، فانه يقع على المضرور عبء إثباته، أي تقديم الدليل على انصراف أراده وكيل الحمولة إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، والى النتيجة المترتبة على الفعل أو الامتناع وهي هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها، ومتى اثبت المضرور غش وكيل الحمولة حرم هذا الأخير من ميزه التحديد القانوني للمسؤولية.

قدر المشرع المصري مدى صعوبة إثبات المضرور لغش وكيل الحمولة أو نائبه أو احد تابعيه، ومن ثم نص على حالتين يفترض فيهما انصراف نية وكيل الحمولة إلى إحداث الضرر، فنصت في الفقرة الثانية من المادة 241 من قانون التجارة البحرية المصرية على أنه:

" يفترض اتجاه قصد وكيل الحمولة إلى إحداث الضرر في الحالتين الآتيتين:

(أ) إذا اصدر سند الشحن خالي من التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند وذلك بقصد الإضرار بالغير حسن النية.

(ب) إذا شحنت البضاعة على سطح السفينة بالمخالفة لاتفاق صريح يوجب شحنها في عنابر السفينة"[3].

[1] -villar antoine , op- cit , 1994, p 24.

[2] – هاني دويدار، النقل البحري الجوي المرجع السابق، ص 283.

[3] – عبد الفضيل محمد احمد، مرجع سابق، ص 232.

كما قدرت اتفاقيه هامبورغ مدى صعوبة إثبات المضرور لغش النقل، ومن ثم نصت على حالات افترضت فيها انصراف نية وكيل الحمولة إلى إحداث الضرر[1]، و حرمته بالتالي من التمسك بتحديد المسؤولية[2]، وهذه الحالات هي:

1- شحن البضائع على سطح السفينة بما يخالف اتفاقا صريحا على نقلها في عنابر السفينة.

2- إصدار سند خال من التحفظات مقابل خطاب ضمان بقصد الأضرار بالغير.

3- إدراج شروط مخالفه لأحكام الاتفاقية في عقد النقل وعدم ذكر خضوع النقل لأحكام الاتفاقية.

ثانيا: عدم الاكتراث

تتحقق فكره عدم الاكتراث عندما يعلم وكيل الحمولة بأنه من المحتمل وفقا لمجريات الأمور أن تترتب على فعله أو امتناعه الإرادي، هلاك أو تلف أو تأخير وصول البضاعة محل عقد النقل، ويقدم مع ذلك على ارتكاب الفعل أول الامتناع غير مكترث بالضرر الذي سوف يحدث، فهو ينطوي إذا على عنصرين[3].

1- أن تتصرف اراده وكيل الحمولة إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع، فإذا كان الفعل غير إرادي فلا يعد عدم اكتراث ويحق للناقل أن يتمسك بتحديد المسؤولية.

2- أن يكون وكيل الحمولة وقت قيامه بالفعل علي يقين باحتمال وقوع الضرر و فيصل التفرقة بين العمد وعدم الاكتراث، يكمن في أن وكيل الحمولة يعلم على وجه أكيد بحدوث الضرر في حاله العمد، حاله عدم الاكتراث فان وكيل الحمولة يعلم باحتمال وقوع الضرر وفقا لمجريات الأمور.

[1] -jean pierre remery, droit maritime, édition francis lefebvre, 1999, p .593

[2] - martin remand guilloud , droit maritime 2eme édition, A,Pedone, paris 1993, p 386.

[3]- هادف محمد صالح، مرجع سابق، ص 136.

ثالثا: الخطأ الجسيم

يختلف الخطأ الجسيم عن الغش في طبيعته، فبينما يكمل الغش في اراده الإخلال بالالتزام، وإدراك الضرر الذي ينجم عنه، لا ينطوي الخطأ الجسيم عن سوء القصد، إذ لا يتعمد المدين، الذي يرتكبه، عدم تنفيذ الالتزام فلا يخرج عن كونه إهمالا أو عدم احتياط[1]، ولم يرده ولم يقصده على وجه الخصوص، ويعتبر في الجملة خطا غير عمدي، لا يختلف عن بقيه الأخطاء الغير العمدية[2]، إلا انه لا ينبغي التسوية بينهما في الآثار بحيث يقترب كثيرا من الفعل العمدي والغش الذي يكون قصد وكيل الحمولة واضحا إذ يسعى إلى إحداث الضرر،كيل الحمولة يقوم بالفعل أو يمتنع عنه وهو متيقن تماما بأنه سيحدث ضررا بالشاحن أو المرسل إليه و كمثال على الغش تدوين تصريحات كاذبة لها علاقة بالبضاعة في سند الشحن سواء تعلق الأمر بقيمتها أو بطبيعتها.

فالخطأ الجسيم وليد عدم اكتراث بالتزامات، يقترب في خطورته على العلاقات القانونية، من الخطأ العمدي ويتعين ثم إخضاعها لنظام واحد. فإذا كان الفرق كبيرا من الناحية الخلقية، بين مسؤولية الناقل الذي يرتكب غشا ووكيل الحمولة الذي يرتكب خطا جسيمان، فإنهما يقتربان من الناحية الاجتماعية، ويتعين من ثم, في التسوية بينهما في القواعد القانونية.

(أ) انتفاء الغش والخطأ الجسيم من جهة تابعي وكيل الحمولة البحري للبضائع:

يحرم تابعين نقل البحري من الاستفادة من ميزه تحديد المسؤولية في حاله ارتكابهم للغش أو الخطأ الجسيم، وذلك من اجل تكريس النزاهة في مجال تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، فهو عبارة عن قيد منطقي وواقعي بالنسبة للاستفادة من حدود المسؤولية. إلا أن تشريعات دأبت على تمكين وكيل الحمولة البحري من الاستفادة من ميزه المسؤولية المحدودة في حاله الغش والخطأ الجسيم الصادرين من قبل التابع إذا كان وكيل الحمولة لا يعلم بذلك الغش أو الخطأ الجسيم، إلا أن الأمر لا يخدم الشاحن البحري، وبالتالي إعادة النظر في هذه المسألة.

[1]- محمود جمال الذين زكي، مرجع سابق ، ص 577.
[2]- المرجع نفسه، ص 577.

الفرع الثاني: العقوبات المترتبة عن الجرائم المرتكبة

لتقرير وسن العقوبات يجب أن يكون هناك فعل مجرم قام به شخص وتقع عليه المسؤولية في الخضوع لعقاب معين حسب نوع الجريمة المرتكبة، فتوجد عدة عقوبات تختلف باختلاف نوعية الجرائم، ونحن في بحثنا سنتطرق للعقوبات الإدارية والجزائية التي تقع على مساعدي النقل البحري وبالخصوص وكيل الحمولة.

أولا: العقوبات الإدارية

هي نوع من أنواع القرار الإداري التنفيذي أي القرار الذي يتضمن في حد ذاته أثار قانونية خاصة به، فإن القاعدة العامة هي وجوب صدورها عن سلطة إدارية، واستثناءا يمكن أن تصدر عن هيئات خاضعة مبدئيا لقانون الخاص، وفي عقد الوكالة بحمولة تطرقنا إلى ق ب ج الذي تضمن هذه العقوبات وجاءت في المرسوم التنفيذي رقم 08/ 57 المؤرخ في 13 فبراير سنة 2008، والمتمثلة في:

– إلغاء رخصة استغلال المتعلقة بالنشاط وذلك بعد أعذاره من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية بسبب إخلال التزاماته القانونية، ويكون مدة بدأ النشاط في أجل لا يتجاوز شهرا واحدا منذ إعذاره وهذا ما نصت عليه المادة 64 من ق.ب في ق ب ج ، وأيضا نصت هذه المادة على:

– تعليق رخصة الاستغلال مؤقتا و ذلك في حالة عدم احترام مستغلي النشاطات المقررة بعد الإعذار.

– وفي نفس السياق حول إلغاء الرخصة، يتم إلغاؤها في حالة توقف مستغل النشاط من النشاطات المقررة عن استغلال نشاطه لسبب من الأسباب دون مبررات مقبولة وبدون وجود حالة قوة قاهرة.

عمومًا تحدد هذه الأحكام عند الحاجة وعن طريق التنظيم المسندة إليه.

ثانيا: العقوبات الجزائية

تعتبر العقوبات الجزائية جزاء جنائي يتضمن إيلاما مقصودا يقرره المشرع ويوقعه القاضي على من تثبت مسؤوليته عن الجريمة وفي عقد الوكالة بحمولة لدينا هذه العقوبات عبارة عن مخالفات بحرية من الدرجة الأولى والثانية، بالإضافة إلى الجنح والجنايات البحرية:

أ- مخالفات من الدرجة الأولى والثانية:

حسب ما نصت عليه المادة 477 من قانون رقم 98/05 المؤرخ في 1998/06/25" يعاقب بالحبس من 10 عشرة أيام الى شهر واحد وبغرامة مالية من 1.000 دج إلى 10.000 دج كل شخص راكب أو عضو طاقم يرتكب أحد الأعمال الآتية:

- عصيان بسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الامتثال لإنذار رسمي صادر عن مسؤول من رتبة أعلى.

- السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام وخارج الخدمة.

- عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.

وأيضا ما نصت عليه المادة 478 من نفس القانون على أنّه "يعاقب بالحبس من عشرة (10) أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2.000 دج إلى 20.000 دج، كل شخص راكب على متن السفينة أو عضو الطاقم يرتكب أحد الأعمال الآتية:

- كل مخالفة أخرى من الدرجة الأولى ترتكب خلال نفس الإركاب من قبل كل شخص راكب.

- كل خطأ يرتكب خلال ممارسة المهنة من شأنه الإضرار بأمن السفينة.

- رفض الامتثال أو عدم الإذعان لكل أمر يتعلق بالخدمة بعد إنذار رسمي من شخص أعلى رتبة إلى بحار أو من طرف الربان إلى أحد الرّكاب.

- السكر على متن السفينة مع إحداث فوضى.

- عدم احترام من هو أعلى رتبة أو شتم مباشر للمرؤوس على متن السفينة أو على اليابسة.
- الإهمال في النوبة أو الحراسة، لا يسما النوم خلال الخدمة.
- إشعال النار دون إذن أو التدخين في الأماكن التي يمنع فيها التدخين.
- استعمال غير مرخص به لمركبة تابعة للسفينة دون ضياعها أو إتلافها أو إهمالها.
- إتلاف العتاد بصفة غير إرادية.
- الشجار بدون اعتداء.

ب- الجنح والجنايات البحرية:

نصت المادة 480 من قانون 98/05 المؤرخ في 1998/06/25 على أنّه" يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس(5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج، كل شخص على متن السفينة يعمد إلى اختلاس أو تخريب أو بيع أشياء ضرورية للملاحة أو للمناورة أو لأمن السفينة أو شحن وتفريغ السفينة، أو يتلف أو يبيع المواد الغذائية المشحونة بغرض تموين أشخاص على متن السفينة، كذلك يعاقب على السرقة على متن السفينة طبقا لأحكام قانون العقوبات حيث نصت المادة 481 على أنّه "يعاقب بالإعدام كل شخص يعمد بأي وسلية كانت إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف أي سفينة بقصد إجرامي".

إضافة إلى ذلك تعاقب المادة 483 من قانون العقوبات بالحبس من ستة أشهر إلى خمس(5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج، أو بإحدى العقوبتين كل ربّان أو ضابط أو قائد أو أي عضو آخر من الطاقم تسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية، أو أي فعل آخر من الإهمال تسبب لسفينة أو لسفينة

أخرى في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف، أو تسبب في عطب للسفينة أو لحمولتها، أو في مساس بالبيئة[1].

[1]– مرسوم تنفيذي رقم 98/05 المؤرخ في 1998/06/25.

خلاصة الفصل الثاني:

يمكن الخلاص بالقول أن إلتزام وكيل الحمولة الأساسي الذي ينتهي به عقد النقل البحري يكمن في عملية تسليم البضاعة للمرسل إليه، بعد القيام بجميع التزاماته السابقة المتمثلة في حماية البضاعة و التأكد من سلامتها ومطابقتها لبيانات سند الشحن، بالإضافة إلى توجيه تحفظات في المهلة المحددة قانونيا، إذا كان بالبضاعة تلف في حي يقع على عاتق المرسل إليه بأن يدفع إلى وكيل الحمولة الأجر المتفق عليه، وتسلم بضاعته ليتحقق الإلتزام النهائي لنهاية العقد، ففي حالة إخلال أي من الإلتزامات السابق ذكرها تقع مسؤوليات مدنية و عقدية على عاتق الطرف المخل بالعقد.

خاتمة:

خاتمة:

في ختام هذه الدراسة نخلص إلى أن نشاط وكيل الحمولة في عقد النقل البحري للبضائع في تطور مستمر، حتي اصبح له دور أساسي، لايستغني عنه المرسل اليه، نظرا للتسهيلات التي تطال هذا الأخير.

إن النظام القانوني لوكيل الحمولة عبارة عن أثار ومفاهيم نظمها المشرع في المواد 621- 630 من ق ب ج، بالاظافة الى التعريفات في التشريعات المقارنة، ويمارس وكيل الحمولة مهامه بتوافره على شروط معينة تخوله الحصول على اعتماد من قبل الوزير المكلف، عند الحصول على هذا الاعتماد تنشئ علي عاتقه التزامات ومسؤوليات، كما تقر له حقوق يتمتع بها سواء كان شخص طبيعي أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري، واهم ما يميز نشاط وكيل الحمولة التزامه بحماية بضاعة المرسل إليه وإبداء تحفضاته حولها، كونها تحت تصرفه إلى حين موعد تسلمها من قبل المرسل إليه.

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا لمجموعة من النتائج تتمثل في:

- وكيل الحمولة وسيط مستقل، يختلف نشاطه عن باقي المتدخلين في عملية النقل البحري لاسيما وكيل السفينة.

- مهنة وكيل الحمولة بمجموعة من الشروط يحددها المشرع في المرسوم التنفيذي

أما بالنسبة للتوصيات فتتمثل في:

- من المستحسن على المشرع الجزائري آن يفرد نصوص قانونية تتعلق بوكيل بحمولة بصفة مفصلة للمهام.

- نتمنى اصدار قانون ينظم مهنة وكيل الحمولة تحدد فيه شروط ممارسة هذه المهنة و التي تتركز أساسا علي الكفاءة الكبيرة، كمتا تحدد فيه أيضا التزاماته ومسؤولياته.

الملاحق:

بذاصدر القرار ووقع
بتاريخ الحادي عشر من
المحكمة العليا الغرفة الـ

مستيري أناطمة
براراحي خالد
سليماني نور الدين
سليماني نور الدين
معلم اسماعيل
صحراوي علي

بحضور السيد:
بالبط اسماعيل
وبمساعدة السيد:
حمدي عبد الحميد
رئيسة قسم مقررة

226

بتاصدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الحادي عشر من شهر جويلية سنة ألفين ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية والمتركبة من السادة :

مستيري فاطمة	رئيسة قسم مقررة
براوحي خالد	المستشار
سليماني نور الدين	المستشار
سليماني نور الدين	المستشار
معلم اسماعيل	المستشار
صحراوي علي	المستشار

بحضور السيد:

باليط اسماعيل — المحامي العام.

وبمساعدة السيد :

حمدي عبد الحميد — كاتب الضبط.

رئيسة قسم مقررة — كاتب الضبط.

ملف رقم 242808 قرار بتاريخ 2001/02/13

قضية : م. م. ج. ضد : ش. ج.

الموضوع : وكيل الحمولة – عقد وكالة – فاتورة تسديد المصاريف – نقص البضاعة – مسؤولية مؤسسة الميناء – لا.

المبدأ :

لقد أخطأ قضاة الموضوع في تطبيق القانون البحري عندما اعتبروا فاتورة تسديد المصاريف التي حررتها مؤسسة ميناء الجزائر الطاعنة للمرسل إليه عند سحب البضاعة، بمثابة عقد وكالة وحملوها عبء مسؤولية نقص البضاعة في حين أن الناقل مسؤول عن البضاعة المنقولة بحرا منذ تكلفه بها الى غاية تسلمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني والأمر غير كذلك في قضية الحال.

مما استوجب نقض القرار المنتقد.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقر المحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960 – الأبيارين عكنون – الجزائر.

بعد المداولة القانونية، أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد : 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية:

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ : 1999/12/04 .

بعد الإستماع إلى السيدة / مستيري فاطمة رئيسة قسم المقرر في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد/ باليط إسماعيل المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

حيث طعنت بالنقض مؤسسا
بتاريخ 1999/07/12 عن مجلس
الحكم المستأنف الذي قضى
التعويضات الناتجة عن ضيا
الحمولة وقدمت عريضة مؤر
الأستاذ : بايسي بوعلام تعرضت
وأثارت وجها وحيدا للنقض.

حيث أرسلت عريضة طعن الى

حيث قدمت النيابة طلباتها ال

حيث استوفى الطعن أوضاعه

حيث استندت الطاعنة الى وج

الوجه المثار : مأخوذ من ال
المادة : 621 وما يليها من الق
الأسباب هذا الوجه في ثلاثة فرو

الفرع الأول : الخطأ في تطبيق
القانون البحري بدعوى أن قضاة
المحررة من طرف الطاعنة لكي يس
بين الطاعنة والمطعون ضده وفق
القانون البحري غير أن اكتساب
عقد محدد فيه التزامات الطرفين
تمثل مصاريف ايداع البضاعة عل
تاريخ سحبها ولم تتضمن القيام ب
الطاعنة يدخل ضمن عملها كوكيل

حيث بمراجعة القرار المنتقد و
الموضوع قد استخلصوا قيام علا
فاتورة المصاريف التي حررتها
سحبه البضاعة وعلى أساسها
للحمولة وحملوها الالتزامات النا

حيث طعنت بالنقض مؤسسة ميناء الجزائر في القرار الصادر بتاريخ 1999/07/12 عن مجلس قضاء الجزائر القاضي بتأييد الحكم المستأنف الذي قضى بإلزام ميناء الجزائر بتسديد التعويضات الناتجة عن ضياع البضاعة موضوع عقد وكالة الحمولة وقدمت عريضة مؤرخة في 1999/12/04 بواسطة الأستاذ : بايسي بوعلام تعرضت فيها لوقائع الدعوى وإجراءاتها وأثارت وجها وحيدا للنقض.

حيث أرسلت عريضة طعن الى المطعون ضده وفقا للقانون.

حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة طالبة نقض القرار.

حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية مما يتعين قبوله شكلا.

حيث استندت الطاعنة الى وجه وحيد التدعيم طعنها بالنقض.

الوجه المثار : مأخوذ من الخطأ في تطبيق القانون في نص المادة : 621 وما يليها من القانون البحري وانعدام وتناقض الأسباب هذا الوجه في ثلاثة فروع.

الفرع الأول : الخطأ في تطبيق القانون / المادة 621 وما يليها من القانون البحري بدعوى أن قضاة المجلس قد اعتمدوا على الفاتورة المحررة من طرف الطاعنة لكي يستخلصوا قيام علاقة وكالة حمولة بين الطاعنة والمطعون ضده وفقا لنص المادة : 621 وما يليها من القانون البحري غير أن اكتساب صفة وكيل الحمولة يستلزم إبرام عقد محدد فيه التزامات الطرفين في حين الفاتورة المستدل بها تمثل مصاريف ايداع البضاعة على الرصيف من تاريخ تفريغها الى تاريخ سحبها ولم تتضمن القيام بحفظها وصيانتها وأن ما قامت به الطاعنة يدخل ضمن عملها كوكيل تفريغ.

حيث بمراجعة القرار المنتقد والملف الإجرائي تبين بأن قضاة الموضوع قد استخلصوا قيام علاقة قانونية بين الطرفين من خلال فاتورة المصاريف التي حررتها لطاعنة الى المرسل اليه بتاريخ سحبه البضاعة وعلى أساسها اعتبروا مؤسسة الميناء وكيلا للحمولة وحملوها الالتزامات الناشئة عن عقد وكيل الحمولة ومن

ضمنها حفظ البضاعة وحراستها وبالتالي ألزموها مسؤولية نقض البضاعة.

حيث أن قضاة الموضوع بقضائهم هذا قد خالفوا القانون في المواد 621 وما يليها من القانون البحري لأن فاتورة تسديد المصاريف عند سحب البضاعة من طرف المرسل اليه لا يمكن تكييفها على أنها عقد وكيل الحمولة الذي يشترط فيها أساسا ان يبرم بين طرفيه وفي الوقت المناسب أي قبل تفريغ البضاعة لكي يستلمها وكيل الحمولة نيابة عن المرسل اليه طبقا لنص المادتين 621 –782 من القانون البحري بصفته الممثل القانوني له ولكي يقوم بكل التحفظات على الأضرار التي يلاحظها بالبضاعة طبقا لنص المادتين : 622 – 624 من نفس القانون ويكون مسؤولا اتجاه المرسل اليه طبقا لنص المادة 627 من نفس القانون.

وبناء عليه فإن قضاة الموضوع بفصلهم كما فعلوا قد خالفوا القانون في نصوص المواد : 621–622–624–627–782 من القانون البحري وعرضوا قرارهم للنقض.

الفرع الثاني : مأخوذ من مخالفة القانون في نص المواد : 739 – 780 – 802 – 873 من القانون البحري.

تعيب الطاعنة على القرار المنتقد القضاء بتحميلها مسؤولية النقض الذي لحق بالبضاعة على أساس أن مسؤولية الناقل انتهت بانتهاء عملية التفريغ وابتداء مسؤولية الطاعنة مباشرة الى تسليم البضاعة الى المرسل اليه مخالفة للنصوص القانونية التي تحدد مسؤولية الناقل لغاية تسليمها الى صاحبها.

حيث بالرجوع إلى القرار المنتقد تبين فعلا بأن قضاة المجلس قد اعتبروا فاتورة المصاريف المسددة من طرف المرسل اليه حين سحب البضاعة عقد وكيل الحمولة ونتيجة لذلك قرروا خطأ تحميل الطاعنة النقض في البضاعة في حين أن مبدأ المسؤولية في عملية النقل البحري للبضائع يقرر تحميلها للناقل منذ استلام البضاعة

لغاية تسليمها الى المرسل اليـ
الدعوى لم يثبت وجود ممثل
البضاعة بدله بمقتضى وكالة
القرار دون حاجة لمناقشة الفو

لهذه

تقضي المحكمة العليا

بقبول الطعن شكلا وموضو

وبنقض وابطال القرار المـ
الجزائر بتاريخ 1999/07/12
نفس المجلس مشكلا من هيئة
للقانون مع إبقاء المصاريف ال

بذاصدر القرار ووقع التصر
بتاريخ الثالث عشر من شهر فيـ
قبل المحكمة العليا الغرفة
السادة :

مستيري فاطمة
سلمياني نور الدين
صحراوي علي
معلم اسماعيل
براركي خالد

بحضور السيد: باليط اسما
وبمساعدة السيد : حمدي عبد ا

رئيسة قسم المقررة

حراستها وبالتالي ألزموها مسؤولية

ع بقضائهم هذا قد خالفوا القانون في
القانون البحري لأن فاتورة تسديد
ضاعة من طرف المرسل اليه لا يمكن
الحمولة الذي يشترط فيها أساسا ان
المناسب أي قبل تفريغ البضاعة لكي
ية عن المرسل اليه طبقا لنص المادتين
حري بصفته الممثل القانوني له ولكي
الأضرار التي يلاحظها بالبضاعة طبقا
من نفس القانون ويكون مسؤولا اتجاه
دة 627 من نفس القانون.

موضوع بفصلهم كما فعلوا قد خالفوا
واد : 621–622–624–627–782 من
رارهم للنقض.

من مخالفة القانون في نص المواد :
ن القانون البحري.

ار المنتقد القضاء بتحميلها مسؤولية
ة على أساس أن مسؤولية الناقل انتهت
اء مسؤولية الطاعنة مباشرة الى تسليم
مخالفة للنصوص القانونية التي تحدد
يها الى صاحبها.

ر المنتقد تبين فعلا بأن قضاة المجلس
ف المسددة من طرف المرسل اليه حين
لحمولة ونتيجة لذلك قرروا خطأ تحميل
ة في حين أن مبدأ المسؤولية في عملية
ر تحميلها للناقل منذ استلام البضاعة

لغاية تسليمها الى المرسل اليه او ممثله القانوني، غير أنه في هذه الدعوى لم يثبت وجود ممثل قانوني كلفه المرسل اليه باستلام البضاعة بدله بمقتضى وكالة، لهذا فالفرع مؤسس ويتعين نقض القرار دون حاجة لمناقشة الفرع الثالث.

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا

بقبول الطعن شكلا وموضوعا.

وبنقض وابطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 1999/07/12 وبإحالة القضية والأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد طبقا للقانون مع إبقاء المصاريف القضائية على المطعون ضده.

بذاصدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثالث عشر من شهر فيفري سنة ألفين وواحد ميلادية من قبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية والمتركبة من السادة :

مستيري فاطمة	رئيسة قسم المقررة
سلمياني نور الدين	المستشار
صحراوي علي	المستشار
معلم اسماعيل	المستشار المقرر
براركي خالد	المستشار

بحضور السيد: باليط اسماعيل المحامي العام.
وبمساعدة السيد : حمدي عبد الحميد كاتب الضبط.

رئيسة قسم المقررة أمين الضبط.

ملف رقم 248238 قرار بتاريخ 2001/4/10

قضية : ق. م. ضد : ح. ر.

الموضوع : عقد إيجار – إخلاء المحل المتنازع عليه – إعادة بناء العمارة – حق الأولوية في الإيجار – تبليغ المالك – مهلة ثلاثة أشهر – عدم الإجابة على الدفع – خرق القانون.

المبدأ :

إن عدم التفات قضاة الموضوع لدفع الطاعن المتعلق بعدم احترام الإجراءات المنصوص عليها في المادة 179 من القانون التجاري التي توجب على المستأجر إبداء رغبته في الاستفادة بحق الأولوية في الإيجار بعد إعادة بناء العمارة خلال أجد ثلاثة أشهر من تاريخ الإخلاء فإنهم يعرضون قرارهم للنقض.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقر المحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960 – الأبيارين عكنون – الجزائر.

بعد المداولة القانونية، أصدرت القرار الآتي نصه :

بناء على المواد : 231، 233، 239، 244، 257 وما بعدها من قانون الإجراءات المدنية.

بعد الإطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ : 2000/02/28 .

بعد الإستماع إلى السيدة / مستيري فاطمة رئيسة قسم المقررة في تلاوة تقريره المكتوب وإلى السيد/ باليط إسماعيل المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة.

قائمة المراجع:

قائمة المراجع:

أولا: باللغة العربية

أ- المولفات:

1- ثروث أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل البحري والجوي للبضائع في القانون المقارن، الطبعة الأولى.

2- حماد مصطفى عزب، مجلة الدراسات القانونية، كلية الحقوق جامعة أسيوط، العدد 23، سنة 2000.

3- د. احمد محمود حسني عقد النقل البحري بدون سنة النشر.

4- د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية.

5- د. عزيز عبد الأمير العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع، دار النهضة العربية، القاهرة 1971.

6- د. عسالي الطياح، أركان المسؤولية التقصيريه القانون المدني.

7- د. هشام فرعون، جامعة حلب، كلية الحقوق، جاري البحري.

8- عبد الرزاق السنهوري كتاب نظريه العقد 1 يناير 1995.

9- عبد الفضيل محمد، الإرشاد البحري، حراسه مقارنه، مكتب الجلاء الجديدة، المنصورة مصر.

10- علي البارودي، العقود البحرية بدون سنه نشر ص 124 عادل علي المقدادي، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري.

11- علي البارودي، جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع بند 16.

12- عيسى ريضي، مسؤولية النقل البحري والجوي على الضرر الواقع عن الأشخاص، دراسة مقارنة.

قائمة المراجع:

13- غانم شريف محمد، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008 لنقل البضائع دوليا عبر البحر ط 1، الاسكندريه، دار الجامعة الجديدة، 2012.

14- فاروق ملح، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، للطبيعة، والنشر 1996.

15- قراريه قويدر، اثر الغش، الخطأ الجسيم على تعويض النقل البحري.

16- قزد علي أسماء، الأساس القانوني للأعوان التجارية لعمليه النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد رقم5، رقم1، تاريخ 2018/06/30.

17- محمد عبد الفاتح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية.

18- محمود جمال الدين زكي، مشكلات المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع تاريخ 1978/01/01.

19- مصادر الالتزام، جامعة زيان عاشور الجلفة، هاني دويدار، موجز القانون البحري، الدار الجامعة للنشر، سنة 1999.

20- مصطفى كمال طه، النظرية العامة، من القانون التجاري والبحري، منشورات الحلبي الحقوقية، تاريخ الإصدار.

21- مصطفى كمال طه، مقدمه، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل البحري، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، مجلد1، عدد1.

22- مكتب المحامي سليمان بن يونس العمري، قانون البحر السعودي، قانون التجارة البحرية.

ب- الرسائل العلمية:

1- خالد محمد المروني، اطروحه الدكتوراه التحديد القانوني لمسؤولية وكيل الحمولة 2009 .

2- الواحد الرشيد اطروحه دكتورة مسؤولية الناقل البحري للبضائع، مولود معمري تيزي وزو.

ج- المجلات :

1- حماد مصطفى عزب، مجله الدراسات القانونية، كليه الحقوق جامعه أسيوط، العدد 23، 2000.

2- مجله العلوم القانونية، القانون، جامعة بغداد العدد الثاني، 2018.

د- النصوص القانونية:

1- إتفاقية هامبورغ.

2- أمر رقم 80.76 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 10 أكتوبر سنة 1976 ويتضمن القانون البحريني.

3- ق ت ج، رقم02،05 والمؤرخ في 06 فبراير 2005 جريدة رقم 44 سنة 2005.

4- القانون التجاري البحري المصري قانون رقم 8 الموافق 22 ابريل سنه 1990 المتعلقة بوكيل الحمولة.

5- القانون المدني السوري.

6- القانون المدني الأردني.

7- قرار رقم 711.461 المؤرخ في 2011.02.23 عن الغرفة البحرية للمحكمة.

8- المرسوم التنفيذي رقم 03 .98 المؤرخ في 12.01.1996 المتضمن المصادقة على الاتفاقية قبل قبول المؤقت المبرمة في اسطنبول تاريخ 1990/06/26.

9- المرسوم التنفيذي رقم 98.05 المؤرخ في 1998/06/25

10- مرسوم تنفيذي رقم 209، 183 مؤرخ في 17 جمادى الأول عام 1430 الموافق 12 مايو سنه 2009 .

ثانيا: باللغة الفرنسية

1- H .leopold_voleet mission de transitaire en matière de transport.

2- H.leopold- rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime.

3- Jean pierre remey –droit maritime Francis le Febvre , 1999.

4- Mémoire ghada risk ,la responsabilité chargeur dans le domaine du transport maritime.

5- National petroleum co.v. atheiviscount,1934, A majid .

6- Martin remand guillout ,droit maritime 2éme édition , paris 1993.

7- C.A paris 26-06-1979 inédit.

8- C .A d'Aix en Provence 08-09-1987 inédit.

9- C.A de Toulouse 31-03-1988 inédit.

10- C.A d'Aix en Provence 13-05-1988 inédit.

11- C .A de paris arrêt 26-09-1997.

الفهرس:

الفهرس:

الموضوع	الصفحة
بسملة.....	
إهداء.....	
شكر وعرفان.....	
قائمة المختصرات.....	
مقدمة.....	1
الفصل الأول: ماهية النظام القانوني لوكيل الحمولة.....	5
المبحث الأول: مفهوم وكيل الحمولة.....	7
المطلب الأول: المركز القانوني لوكيل الحمولة.....	7
الفرع الأول: تعريف وكيل الحمولة.....	8
الفرع الثاني: علاقة وكيل الحمولة بالأطراف الأخرى.....	10
المطلب الثاني: شروط ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري.....	11
الفرع الأول: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين.....	12
الفرع الثاني: بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري.....	13
المبحث الثاني: الوظائف المنوطة بوكيل الحمولة.....	14
المطلب الأول: مهام وكيل الحمولة.....	14
الفرع الأول: استلام البضاعة.....	15
الفرع الثاني: مهام وكيل الحمولة في مرحلة إرسال أو إعادة إرسال البضاعة.....	20
المطلب الثاني: علاقة وكيل الحمولة بالأطراف المتدخلين.....	21
الفرع الأول: علاقة وكيل الحمولة بالناقل.....	21
الفرع الثاني: علاقة وكيل الحمولة بالمرسل إليه.....	22
خلاصة الفصل الأول.....	23

الفهرس:

الفصل الثاني: الآثار القانونية لإكتساب صفة الوكيل.....	24
المبحث الأول: التزامات وكيل الحمولة والمرسل إليه.....	26
المطلب الأول: التزامات وكيل الحمولة.....	26
الفرع الأول: التزامه ببذل العناية.....	26
الفرع الثاني: الالتزام بالاستلام التسليم.....	27
الفرع الثالث: الالتزام بإبداء التحفظات.....	28
المطلب الثاني: التزامات المرسل إليه.....	31
الفرع الأول: التزام المرسل إليه بتسلم البضاعة.....	31
الفرع الثاني: التزام المرسل إليه بالوفاء بالأجرة.....	32
المبحث الثاني: مسؤولية وكيل الحمولة.....	33
المطلب الأول: المسؤولية المدنية.....	33
الفرع الأول: المسؤولية العقدية.....	34
الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية.....	37
المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية.....	41
الفرع الاول: أنواع الجرائم المرتكبة من طرف وكيل الحمولة.....	41
الفرع الثاني: العقوبات المترتبة عن الجرائم المرتكبة.....	46
خلاصة الفصل الثاني.....	50
خاتمة.....	51
الملاحق.....	53
قائمة المراجع.....	59
الفهرس.....	64

الملخص:

وكيل الحمولة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يختاره المرسل إليه أو صاحب الحق في البضاعة بإستلام البضاعة وتوزيعها بين المرسل إليهم، بعد التحقق من سلامتها واتخاد الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب البضائع، وذلك بموجب وكالة ومقابل أجرة، وينتهي عقد النقل البحري بمجرد قيام وكيل الحمولة بجميع التزاماته، وفي حال إخلاله بأي من الإلتزامات المفروضه عليه تقع عليه مسؤوليات مدنية وجزائية.

الكلمات المفتاحية:

وكيل الحمولة، المرسل إليه، عقد النقل البحري.

Abstract:

The cargo agent is every natural or legal person chosen by the consignee or the owner of the right to the goods to receive the goods and distribute them among the consignees, after verifying their safety and taking the necessary measures to preserve the rights of the owners of the goods, under an agency and for a fee, and the maritime transport contract ends as soon as the cargo agent In the event of a breach of any of the obligations imposed on him, he shall bear civil and penal responsibilities.

Key words:

payload agent, consignee, Shipping Contract.