جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

دور الوكلاء البحرين في عملية النقل البحري(وكيل السفينة)

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطالبين:

- **مساسط يحي**
- **منيقر إسلام**

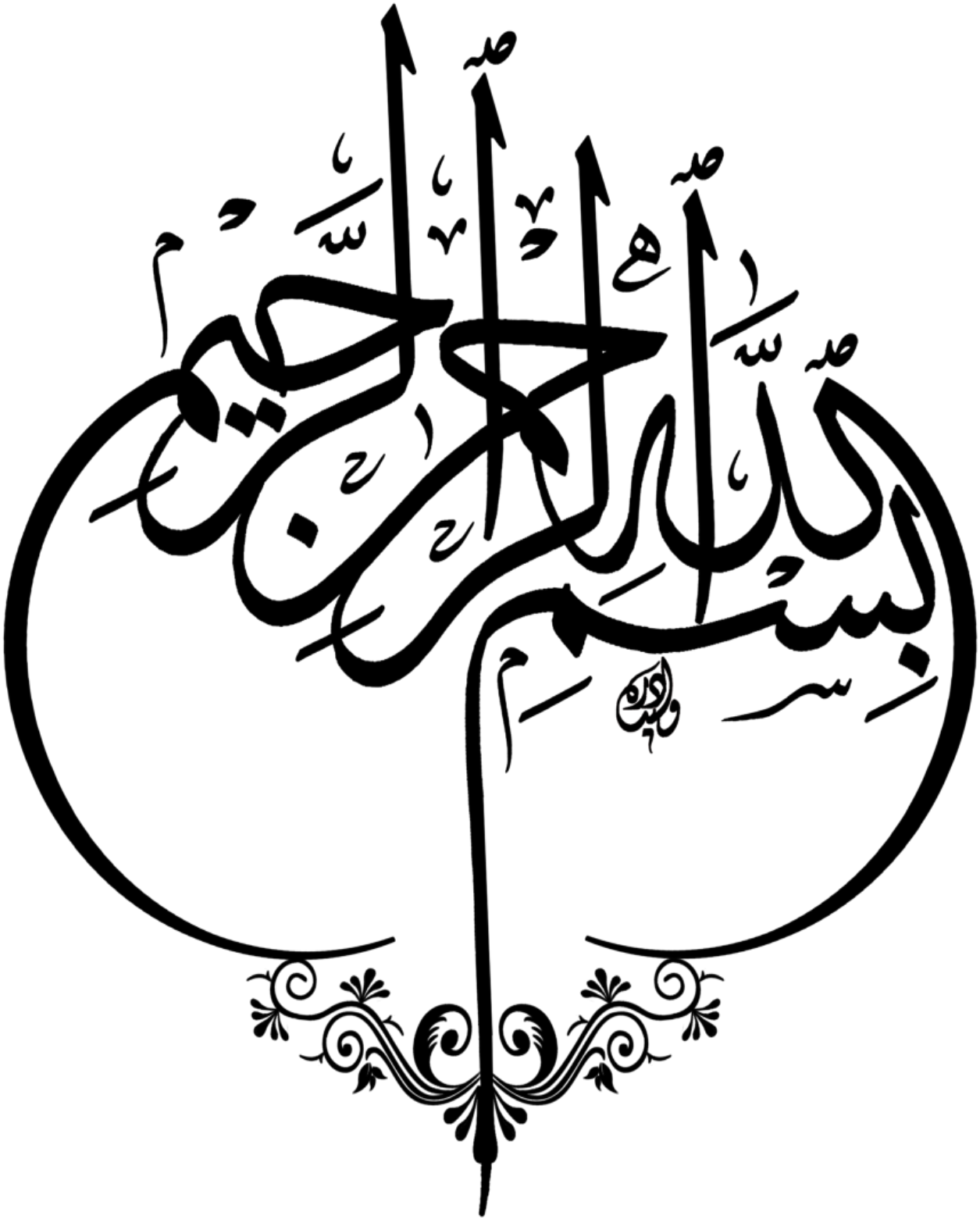
تحت إشراف الأستاذة:

د.لحواولة امال

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
• د.محمد الأمين مناجلي	أستاذ محاضر	رئيسا
• د.أمال لحواولة	أستاذة محاضر	مشرفا ومقررا
• د.مرابط وسيلة	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان2026


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر و تقدير

الشكر لله أولًا وآخرًا، والحمد لله الذي وفقنا لإتمام هذا العمل، ومنحنا القوة والصبر في مسيرتنا العلمية، ونسأله أن يجعله خالصًا لوجهه الكريم ونافعًا لنا ولغيرنا.

كما نتوجه بخالص الامتنان إلى الأستاذة المشرفة الدكتورة " لحواولة آمال" على إشرافها وتوجيهها في هذا العمل، والتي كانت خير معين ومرشد، فبفضل نصائحها وتوجيهاتها السديدة اكتمل هذا الجهد المتواضع.

ونعبر أيضًا عن تقديرنا العميق للأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة، الذين تفضلوا بقبول قراءة هذا العمل ومناقشته، ومنحونا من وقتهم وجهدهم ما أضاف له قيمة علمية ومعرفية كبيرة، فجزاهم الله عنا خير الجزاء.

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم، الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وبتوفيقه يُكتب النجاح.

أهدي هذا العمل:

- **إلى والديّ العزيزين، منبع الحنان والدعم، عرفانًا بجميلهما وتضحياتهما.**
- **إلى إخوتي الذين كانوا سندًا لي في مسيرتي.**
- **إلى أصدقائي الذين شاركوني لحظات التعب والفرح، لكم مكانة خاصة في هذا الإنجاز.**
- **وإلى نفسي التي صبرت وثابرت، أهدي هذا العمل ليكون بداية طريق جديد نحو مستقبل أفضل.**

إسلام

إهداء

إلى والديّ العزيزين اللذين أنارا دربي، حفظهما الله وأطال في عمرهما ومتّعهما بالصحة والعافية.

وإلى إخواني الأحباء رفقاء طريقي.

وإلى عائلتي الكريمة؛ من أجداد، وأعمام، وأخوال، وأبنائهم.

وإلى أصدقائي المخلصين الذين شاركوني مسيرتي..

أهديكم هذا العمل تقديرًا لوجودكم ودعمكم، فأنتم السند الذي أعتز به في كل خطوة.

يحي

قائمة المختصرات

الرمز	المعنى
ق.ب.ج	قانون بحري الجزائري
ق.م.ج	قانون مدني الجزائري
ق.ت.ج	قانون تجاري الجزائري
ج.ر	الجريدة الرسمية
ص	الصفحة

مقدمة

يعد النقل البحري الركيزة الأساسية التي تقوم عليها حركة التجارة الدولية في العصر الحديث فبالنظر إلى فاعليته وتكلفته، يتم عبره معظم المبادلات من إجمالي البضائع عالمياً، مما يجعله شرياناً حيوياً للتطور الاقتصادي ومحوراً ترتكز عليه السياسات التجارية الخارجية للدول.

وتجسيداً لهذه الأهمية، أحاط المشرع الجزائري عقد النقل البحري بعناية قانونية خاصة، حيث عرفه بأنه الاتفاق الذي يتعهد بموجبه الناقل بنقل بضائع معينة من ميناء إلى آخر مقابل أجرة حمولة يلتزم بها الشاحن وهو ما ذهب إليه الفقه أيضاً باعتباره رابطة تعاقدية بين طرفين: الناقل الذي قد يكون مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها والشاحن سواء كان مالك البضاعة أو وسيطاً.

وتتجلى خصوصية هذا العقد في المنظومة التشريعية الجزائرية من خلال المادة 571 من القانون البحري، التي كرست احتكار الدولة لهذا النشاط، مع حصر ممارسة الخواص له في إطار "عقود الامتياز" فقط، هذا التوجه جعل من عقد النقل البحري نموذجاً لـ عقود الإذعان التي يفرض فيها الطرف الأقوى شروطه، كما أنه يُصنف ضمن العقود الملزمة للجانبين، حيث تقع على عاتق طرفيه مجموعة من الالتزامات المتبادلة، تبرز فيها التزامات الناقل كحجر زاوية في هذه العلاقة نظراً لتعدد النزاعات القضائية المرتبطة بها ، وبالنظر إلى تعقد العمليات البحرية وتشعب الالتزامات الملقاة على عاتق أطراف العقد، برز دور الوكلاء البحريين كفاعلين لا غنى عنهم في هذه المنظومة فهم يمثلون الرابط الحيوي الذي يضمن انسيابية حركة الملاحة والتجارة، فباعتبار الناقل لا يمكنه الوجود الفعلي في كل الموانئ التي تقصدها سفنه، يقوم الوكيل البحري بالنيابة عنه في تنفيذ جملة من الإجراءات الإدارية، والتقنية، والقانونية، سواء تجاه السلطات المرفقية أو تجاه الشاحنين وأصحاب البضائع.

ولا يقتصر دور هؤلاء الوكلاء على الجانب الإجرائي فحسب، بل يمتد ليشكل ركيزة في حماية مصالح الأطراف وتقليل حدة النزاعات الناشئة عن عقد النقل، لذا فإن دراسة أحكام عقد النقل البحري في التشريع الجزائري لا تكتمل إلا بتسليط الضوء على النظام القانوني لهؤلاء الوسطاء، وتحديد طبيعة مسؤولياتهم، خاصة في ظل نظام الامتياز الذي تتبناه الدولة الجزائرية

والذي يفرض إطاراً دقيقاً لممارسة المهن المينائية والمرتبطة بالبحر، و من بين الأدوار المختلفة للوكلاء البحريين تبرز أهمية وكيل السفينة كطرف محوري في عملية النقل، فإذا كان الناقل هو المسؤول الأول عن الرحلة البحرية، فإن وكيل السفينة هو ممثله القانوني والعملي في الميناء، وتفرض طبيعة الملاحة البحرية ضرورة الاعتماد على أشخاص طبيعيين أو معنويين في موانئ الرسو، يكونون على دراية تامة بشؤون البلد ومستجداته، للقيام بمختلف الأعمال والخدمات لحساب السفينة ومن هذا المنطلق، يتولى وكيل السفينة القيام بكافة الاحتياجات الضرورية للسفينة والبحارة والرحلة، فضلاً عن كونه الواجهة التي تتعامل معها السلطات المينائية والشاحنون على حد سواء، وهو ما جعل منه موضوعاً رئيسياً لبحثنا.

أهمية دراسة الموضوع:

تظهر أهمية دراسة هذا الموضوع في ظل التطور الكبير والتوسع المستمر الذي يشهده قطاع النقل البحري، حيث أصبح وكيل السفينة عنصراً أساسياً لإتمام عملية النقل بكافة مراحلها، نظراً للصفة القانونية التي يحملها كنائب وممثل للناقل في الميناء، وتنبع هذه الأهمية من الحاجة إلى توضيح الأدوار الشاملة التي يقوم بها هذا الوكيل، وبيان مدى تأثيره المباشر على سير عملية النقل البحري بشكل عام.

هدف الدراسة:

يهدف هذا البحث إلى استغلال الفرصة العلمية المتاحة لدراسة موضوع وكيل السفينة بشكل دقيق ومفصل، من خلال تحديد مفهومه القانوني وتوضيح مكانته في عدة تشريعات، مع التركيز بشكل خاص على التشريع الجزائري، كما تهدف الدراسة بشكل أساسي إلى إبراز الحقوق والالتزامات المفروضة على هذا الوكيل أثناء ممارسة مهامه في الميناء، وتسليط الضوء على نظام مسؤولياته القانونية عند حدوث أي تقصير، مما يساهم في تقديم رؤية واضحة ومفهومة تساعد في ضبط هذا النشاط البحري المهم.

أسباب اختيار الموضوع: هناك أسباب شخصية وأسباب موضوعية

- نبدأ بالأسباب الشخصية حيث يعود اختيارنا لهذا الموضوع إلى رغبتنا الشخصية واهتمامنا الكبير بقطاع النقل البحري والأنشطة التي تتم داخل الموانئ. وقد جذب انتباهنا بشكل خاص الدور المهم الذي يقوم به وكيل السفينة في الميناء، مما جعلنا نشعر برغبة قوية في دراسة هذا الدور بشكل علمي ومنظم. ويهدف هذا البحث إلى فهم هذه المهنة وتوضيحها من الناحية القانونية، وتطوير معلوماتنا في هذا المجال البحري المهم.
- اما من الجانب الموضوعي يعود اختيارنا لهذا الموضوع إلى أسباب تتعلق في كونه من بين أهم المواضيع التي تجعلنا على معرفة و دراية بدور وكيل السفينة بالنسبة لعقد النقل البحري ومن اجل تسليط الضوء على نشاط وكيل السفينة و شروط مزاوله للراغبين في الالتحاق به، اتيحت لنا فرصة علمية مهمة للبحث في هذا الموضوع، ومحاولة التعمق في تفاصيله وجزئياته، لتقديم دراسة تساهم ولو بشكل موجز في توضيح هذا الدور القانوني المهم .
- **الصعوبات والعراقيل التي وجهناها**

واجهنا خلال إعداد هذا البحث عدة صعوبات شكلت عائقاً أمام التوسع في دراسة الموضوع كما كنا نأمل وتمثلت العقبة الأولى في تأخر الانطلاق الفعلي للبحث نتيجة لتعديل عنوان وتوجّه الدراسة من "دور الوكلاء البحريين في عملية النقل البحري" إلى تخصيصه ليكون دور وكيل السفينة في عملية النقل البحري ."كما واجهنا صعوبة كبيرة في قلة المراجع العلمية المتخصصة بوكيل السفينة، حيث تكتفي معظم المؤلفات المتوفرة بتقديم مفهوم عام له دون التعمق في تفاصيل وجزئيات مهنته بالإضافة إلى ذلك، واجهنا تحدي ضيق الوقت والضغط المستمر، نظراً لالتزاماتنا المهنية الخاصة، وتزامن فترة التربص الميداني مع الأسابيع الأخيرة الحساسة المخصصة لتسليم المذكرة، وهي ظروف مجتمعة حدّت من قدرتنا على الخوض في تفاصيل وإضافات كبرى كنا نود إثراء البحث بها.

إشكالية الدراسة:

وانطلاقاً من الدور الحيوي الذي يلعبه وكيل السفينة كحلقة وصل لتخفيف الأعباء الإدارية وتقليص مدة بقاء السفن في الموانئ، وبالنظر إلى شبكة العلاقات القانونية والتنظيمية التي تربطه بشركائه الفاعلين في عملية النقل البحري، يتحدد الدافع العلمي والعملي وراء طرحنا للاشكالية الاتية:

فيما يتجلى دور وكيل السفينة في إطار عملية النقل البحري؟

وهذه الإشكالية الرئيسية تتفرع عنها عدة اسئلة:

- فيما يتمثل الإطار التنظيمي لوكيل السفينة؟
- ما هو المركز القانوني لوكيل السفينة؟
- فيما تتمثل مسؤوليات وكيل السفينة؟

منهجية الدراسة:

اعتمدنا على المنهج التحليلي كمنهج رئيسي، وذلك من خلال تحليل وتفسير النصوص والمواد القانونية المنظمة للنشاط البحري، وإسقاطها على الواقع العملي لمهنة وكيل السفينة كما استعنا على المنهج المقارن في لمقارنة التعريفات في التشريعات الاجنبية

خطة الدراسة:

بناءً على المنهجية المعتمدة في هذا البحث، تم تقسيم خطة الدراسة إلى شقين أساسيين موزعين على فصلين، يركز الفصل الأول على الإطار التنظيمي لوكيل السفينة، وينقسم بدوره إلى مبحثين، يتطرق الأول لمفهوم وكيل السفينة ، ويعالج الثاني تنظيم مهنة وكيل السفينة، أما الفصل الثاني فقد تم تخصيصه للإطار القانوني لوكيل السفينة، حيث استعرضنا في المبحث الأول المركز القانوني لوكيل السفينة، بينما تطرقنا في المبحث الثاني الى مسؤولية وكيل السفينة.

الفصل الأول:الاطار التنظيمي لوكيل السفينة

ارتبط ظهور وكيل السفينة، المعروف أيضًا بالوكيل البحري، بالحاجة المتزايدة إلى تسريع دورة الرحلات البحرية التي تقوم بها السفن، ذلك أن الاستغلال البحري يتطلب استثمارات مالية ضخمة، ولا يتحقق العائد المرجو منها إلا من خلال تكثيف عدد الرحلات البحرية وزيادة وتيرتها[1].

وتنظيم الملاحة البحرية بمقتضى عدم بقاء السفينة لفترة طويلة في الميناء، وذلك من خلال إعفاء الربان من المهام الإدارية المتعلقة بتسليم البضائع إلى أصحابها وتحصيل أجرة النقل، وهي إجراءات تستغرق وقتًا ملحوظًا وبذلك يتاح للربان أن يباشر الإبحار مجددًا فور الانتهاء من تفريغ الحمولة وتزويد السفينة بالمؤونة والوقود اللازمين[2] .

عمل المشرّع الجزائري على تأطير ممارسة مهنة الوكلاء البحريين من خلال جملة من المراسيم التنفيذية الوزارية. فقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 286/01 المؤرخ في 24 سبتمبر 2001، الذي حدّد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري. ثم أعقبه المرسوم التنفيذي رقم 183/09 الصادر بتاريخ 12 مايو 2009، والذي ألغى النص السابق. وفي مرحلة لاحقة، جاء القانون رقم 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 ليُلغي المراسيم السابقة ويُدخل تعديلات جوهرية، حيث وضع إطارًا قانونيًا متكاملًا يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، بما يضمن انسجام هذه المهنة مع متطلبات التنظيم البحري الحديث.

وسنتناول في هذا الفصل مبحثين، حيث نتطرق في (المبحث الأول) إلى مفهوم وكيل السفينة، أما في (المبحث الثاني) فسنعالج تنظيم مهنة وكيل السفينة:

[1] – هاني دويدار الوجيز في القانون البحري دار الجامعة العربية للنشر الإسكندرية ،2001ص133.

[2] –مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، منشورات الحلبي الحقوقية 2006، ص.171

المبحث الأول: مفهوم وكيل السفينة

دعت الضروريات العملية الى تعيين المجهز وكيلا عنه في مختلف الموانئ كي يقوم بالأعمال التي يقوم بها المجهز في خدمة السفينة كما تعاملت التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية مع السفينة ليس فقط كوسيلة مادية للنقل، بل ككيان قانوني له شخصية اعتبارية محدودة، ومن هنا جاء استعمال مصطلح "وكيل السفينة" ليعكس الدور الذي تؤديه السفينة كوحدة قانونية قائمة بذاتها، لها وكيل أو ممثل يتولى إدارة شؤونها، سواء فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأفعال التي ترتكب في البحر، أو فيما يخص الالتزامات الناشئة عن العقود البحرية[1].

إن هذا التصور القانوني لوكيل السفينة يهدف إلى تحقيق التوازن بين حماية مصالح الأطراف المتعاملة معها، وضمان استقرار النظام القانوني البحري، بما يتوافق مع القواعد الدولية التي أرسلتها اتفاقيات مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ولتوضيح دالك أكثر سنتناول تعريف وكيل السفينة في المطلب الأول، والطبيعية القانونية لعقد وكالة السفينة في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تعريف وكيل السفينة

اعتبر وكيل السفينة أحد الركائز الأساسية في مجال النقل البحري، اد يناط به تمثيل المجهز والقيام بالمهام المرتبطة به امام مختلف الجهات، فهو يتولى مسؤوليات متعددة تشمل التنسيق مع أصحاب البضائع من شاحنين ومستلمين من جهة، ومع السلطات المختصة في الموانئ وشركات الخدمات البحرية من جهة أخرى، ودلك في مجالات الشحن والتفريغ والتخزين وتداول الحاويات ومن خلال ما سبق سنتناول الموضوع في فرعين الفرع الأول سنعرض التعريف الفقهي لوكيل السفينة، أما في الفرع الثاني فسنتطرق الى التعريف القانوني له.

[1] –عبد القادر حسن العطر، الوسيط في شرح القانون التجارة البحرية، السفينة، اشخاص السفينة، استغلال السفينة مسؤولية الناقل البحري، الحوادث البحرية، كلية الحقوق، جامعة عمان الأصلية، ط1، السنة 1999 ص244.

الفرع الأول: التعريف الفقهي لوكيل السفينة

شهد مفهوم وكيل السفينة تعاريف مختلفة ضمن الأطر الفقهية مما ادى الى تنوع الآراء في تعريفها ومن هده الأخيرة برز عدت تعريفات تحظى بأهمية واسعة نظرا لدقتها وملاءمتها للواقع العملي، فالفقيه الفرنسي أنطوان فيالار أعطاه تعريف خاصا له، فهو الممثل للمجهز أو ربان السفينة في جميع العمليات التي يتولى القيام بها، فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليهم في ميناء التفريغ [1] .

أما الفقيه الفرنسي Rodiére فقد عرفها كالأتي:

« هو العقد الدي تكلف بمقتضاه مؤسسة بالقيام في ميناء التفريغ بالعمليات التي لا يتولى القيام بها ربان السفينةَ »[2].

وعرفه أيضا الفقيه المصري عاطف محمد الفقهي« هو كل شخص طبيعي او معنوي، يختاره المجهز أو الربان في الميناء التي ترسو فيه السفينة ليتولى رعاية شؤون المجهز وسفنه في هدا الميناء بناء على عقد يبرم بينهما عادة لمدة معينة» . [3]

ومن خلال ما سبق يتضح لنا أن وكيل السفينة يُنظر إليه باعتباره مؤسسة أو شخصاً، طبيعياً كان أو معنوياً، يُعهد إليه بمقتضى عقد القيام بالعمليات المرتبطة بالسفينة في ميناء التفريغ، والتي لا يتولى الربان القيام بها .كما يبرز من التعريف للفقيه محمد الفقهي المصري أن الوكيل لا يقتصر دوره على العمليات الفنية، بل يمتد ليشمل رعاية شؤون المجهز وسفنه في الميناء، بناءً على علاقة تعاقدية قد تكون محددة المدة. وبالتالي، فإن جوهر هذه التعاريف يجمع بين

[1] –شيخي محمد الأمين وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري العدد 04 صدر بتاريخ 1مارس 2016ص96.

[2] –اكلي ليندة، سماعيل جوهر، وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السابع العدد الأول ،2023/5/15، ص1489.

[3] –عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ،1996، ص245.

البعد الفني المتمثل في إنجاز الأعمال التي يعجز الربان عن القيام بها، والبعد القانوني المتمثل في العلاقة التعاقدية التي تربط الوكيل بالمجهز أو الربان.

الفرع الثاني: التعريف القانوني لوكيل السفينة:

نضرا لتباين التعاريف القانونية التي تناولت ماهية وكيل السفينة، وسعيا لتقديم صورة واضحة له سنتطرق إلى تعريف وكيل السفينة في التشريع الجزائري كعنصر أول، وفي بعض التشريعات الأخرى كعنصر ثاني.

أولا: تعريف وكيل السفينة في التشريع الجزائري:

عرف المشرع الجزائري عرف وكيل السفينة في المادة 609 من القانون البحري « يعتبر وكيلا للسفينة 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 شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء. » [1]

خلال نص المادة يمكن استخلاص أن المشرع اعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بأداء مهامه مقابل أجر، ويُعيَّن هذا الوكيل عادة من طرف المجهز أو الربان في الميناء الذي ترسو فيه السفينة، ليتولى رعاية شؤون المجهز وسفنه هناك، وذلك بموجب عقد يبرم بين الطرفين غالبًا لمدة محددة، ويقوم الوكيل بهذه المهمة إما لحساب مجهز واحد يشمل جميع سفنه، أو لحساب عدة مجهزين في آن واحد، وهو الوضع الأكثر شيوعًا في الممارسة.

[1] –أنظر لمادة609 قانون بحري الجزائري

ثانيا: التعريف القانوني لوكيل السفينة في بعض التشريعات الأخرى

وقد تناول المشرّع المصري تعريف وكيل السفينة في المادة (145) من القانون التجاري. البحري، بقوله « يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيال عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة لسفينة » [1] .

أما المشرع الفرنسي فقد تجاهل الإشارة الصريحة إلى وكيل السفينة، حيث أغفل ذكر هذه الصفة في التشريعات الحديثة، واكتفى بوصفه "الوكيل المأجور" في بعض النصوص. ولم يرد أي استعمال لمصطلح "الوكلاء البحريون" باعتبارهم مكلفين بمهام محددة، وهو ما يثير إشكالاً في تحديد الطبيعة القانونية لوظيفتهم. ويتضح ذلك من خلال المادة 51 من مرسوم 31 ديسمبر 1966 المتعلق بتحديد تنظيم نشاطات النقل البحري وإدارة السفن والموانئ، التي نصّت على أن: وكيل السفينة يمثل الناقل وانه مسؤول إزاءه بصفته وكيلا مأجورا عما يرتكبه من أخطاء[2].

وعرف وكيل السفينة في التشريع العماني في المادة الأولى من الفصل الأول من لائحة تنظيم عمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة في الفقرة الخامسة على انه : « الشخص الاعتباري المرخص له من قبل السلطة البحرية نيابة عن مالك او مستأجر او مجهز او مشغل السفينة في تقديم الخدمات المتعلقة بالسفن كالإمدادات ونقل الطاقم والتخلص من النفايات والإفراج عن البضائع وتسلمها وترتيبات الوصول والمغادر » [3].

[2] –عبد القادر العطير، شرح قانون التجارة البحرية (دارسة مقارنة) ، دار الثقافة للنشر التوزيع، عمان، ط5، 2014، ص191.

[3]– دردار نعيمة "وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجيستير، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر 2000–2001ص40.

[3]– المادة الأولى من القرار الوزاري من التشريع العماني رقم 2020/89 الخاص بإصدار لائحة تنظيم عمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة ، سنة 2020 ص16.

ويمكن استخلاص من هده المادة ان المشرع العماني اكد بأنه يُعترف للشخص الطبيعي أو المعنوي الحاصل على ترخيص من الجهة البحرية المختصة باعتباره ممثلاً رسمياً يعمل بالنيابة عن مالك السفينة أو مستأجرها أو مجهزها أو مشغلها، ويتكفل بتقديم الخدمات المرتبطة بالنشاط البحري، مثل تزويد السفينة بالاحتياجات الضرورية، وتنظيم انتقال أفراد الطاقم، والتصرف في النفايات وفق القواعد البيئية، والإشراف على إجراءات تسليم البضائع وإطلاقها، فضلاً عن تنسيق عمليات دخول السفينة إلى الميناء وخروجها بما يتماشى مع القوانين واللوائح السارية.

المطلب الثاني: التكييف القانوني لعقد وكيل السفينة

إن عقد وكالة السفينة من العقود الخاصة في القانون البحري، إذ يتصل بتنظيم عمليات الملاحة البحرية وما يرتبط بها من مصالح تجارية وقانونية.

ولتوضيح أكثر سنتطرق في الفرع الاول الى الطبيعة القانونية لعقد وكيل السفينة . وفي الفرع الثاني الصفات التي يأخذها وكيل السفينة

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد وكيل السفينة:

تتأرجح الطبيعة القانونية لوكيل السفينة بين عدة نظريات قانونية، فريق يرى أن عقد وكالة السفينة يعد عقد عمل يربط بين المجهز ووكيل السفينة، فريق آخر يعتبر أن العلاقة بين وكيل السفينة والمجهز لا تتجاوز كونها وكالة بالعمولة، بينما ذهب اتجاه ثالث إلى أنها مجرد وكالة عادية ويرتبط وكيل السفينة بعقد يُعرف في الفقه القانوني باسم «وكالة السفينة» أو «عقد وكالة السفينة» أو أحيانًا «عقد أمانة السفينة». ولا يُعد هذا العقد من عقود العمل[1]، إذ إن وكيل السفينة لا يباشر مهامه كعامل تابع، وإنما يقوم بأعمال ذات طبيعة قانونية، مع وجود علاقة تبعية تنظيمية بينه وبين المجهز، ويؤدي الوكيل عمله باستقلالية، الأمر الذي يجعل العقد المبرم بينه وبين المجهز يُصنف في حقيقته كعقد وكالة مأجورة[2].

كام جاء في المادة 609 من القانون البحري الجزائري على أنه « يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي او معنوي مقابل اجر» يباشر وكيل السفينة نشاطه باسم المجهز ولحسابه،

[1]– كمال حمدي، القانون البحري، مشاة المعارف الإسكندرية ,1998, ص393.

[2].– أ محمود شحماط. المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم النشر والتوزيع، ط1، سنة 2010، ص61 .

استناداً إلى وكالة صادرة عن المجهز أو الربان، مما يجعله خاضعاً مباشرة لأحكام عقد وكالة السفينة .وتترتب على ذلك نتائج قانونية تتمثل في خضوع الوكيل للقواعد المتعلقة بتكوين العقد وآثاره وانقضائه، بحيث لا يعمل لحسابه الخاص وإنما يمارس مهامه في إطار تمثيل قانوني محدد لصالح المجهز، وهذا يبرز الطبيعة التعاقدية للعلاقة ويؤكد أن وكالة السفينة تخضع للقواعد العامة لعقد الوكالة مع مراعاة خصوصيتها كعقد تجاري بحري[1].

كما يجوز لوكيل السفينة أن يمثل المجهز بصفته نائبًا عنه في الدعاوى التي يرفعها أو تلك التي تُقام ضده أمام القضاء. ويُعتبر موطن وكيل السفينة في الجزائر موطنًا قانونيًا للمجهز ذاته. وتبرز أهمية هذا النص في كونه يتيح لمن يرغب في القيام بالإعلان القضائي أن يجد شخصًا مقيمًا يمكن توجيه الإعلان إليه.

اما بالنسبة للتشريع الفرنسي فقد استقر اجتهاد محكمة النقض (الفرنسية) على ان، إذا كان الموطن الأصلي لشخص، سواء كان طبيعيًا أو اعتباريًا، موجودًا في الخارج، وكان يباشر نشاطا تجاريا في فرنسا، فإن المكان الذي يزاول فيه ذلك النشاط يُعد موطنا له بالنسبة لكل ما يتعلق بهذا النشاط، وبما أن لكل سفينة أجنبية تباشر نشاطًا تجاريًا وكيلا ملاحيًا ينوب عن مالكها، فإن عقد وكالة السفينة يُعتبر عقدًا تجاريًا بين طرفيه، ويجوز إثباته بجميع وسائل الإثبات القانونية، رغم أن هذا العقد غالبًا ما يُحرر في وثيقة مكتوبة أو يكون موضوعًا لمراسلات متبادلة بين الأطراف[2].

أما الاتجاه الاخر فيرى ان الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة يرتبط مع المجهز بعقد عمل يخضع للقواعد العامة لعقد العمل البري. غير أن هذا الرأي لا يمكن قبوله، لأن عقد العمل ينصرف أساسًا إلى الأعمال المادية، في حين أن وكيل السفينة يباشر أعمالًا قانونية. فضلًا عن ذلك، فإن عقد العمل يقوم على علاقة التبعية والخضوع بين العامل وصاحب العمل، بينما

[1] –انظر المادة 609من القانون البحري الجزائري .

[2] – محمود شحماط، المرجع السابق، ص61.

يتمتع وكيل السفينة بقدر كبير من الاستقلالية في أداء مهامه، وقد يتولى أعمالًا لصالح مجهزين متعددين[1].

ومن جانب آخر، اعتبر بعض الفقهاء أن وكيل السفينة يُعد سمسارًا بحريًا، وبالتالي يكون مسؤولًا عن البضاعة بغض النظر عن مكان وقوع العيب أو الفقد. إلا أن هذا الرأي أيضًا غير مقبول، لأن التزامات السمسار تختلف عن تلك الملقاة على عاتق وكيل السفينة، ولا يمكن مساءلته عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة قبل استلامها[2].

كما ذهب رأي ثالث إلى اعتبار وكيل السفينة وكيلاً بالعمولة، غير أن هذا التكييف محل انتقاد، لأن الوكيل بالعمولة يتصرف باسمه الخاص ولحساب موكله، بينما يعمل وكيل السفينة باسم ولحساب المجهز مباشرة.

وبناءً على ذلك، استقر الفقه والقضاء على أن عقد وكالة السفينة هو عقد وكالة مأجورة ذات طبيعة تجارية، باعتبار أن موضوعه يرتبط بأعمال التجارة البحرية. ويجوز إثبات هذا العقد بكافة وسائل الإثبات. أما المشرع الجزائري، فقد اكتفى ببيان مهام وكيل السفينة دون أن يحدد الطبيعة القانونية للعقد الذي يربطه بالمجهز، مما يجعله خاضعًا لأحكام عقد الوكالة في القواعد العامة من حيث التكوين والآثار والانقضاء[3].

وعقد وكالة السفينة يُعد من العقود الرضائية التي يكفي لانعقادها مجرد التراضي بين الأطراف، وهو عقد ملزم للجانبين، لا يتطلب شكلية أو رسمية خاصة، ويُصنف ضمن عقود المعاوضة ذات الاعتبار الشخصي. ومن ثم يجوز للمجهز عزل وكيل السفينة في أي وقت وإنهاء الوكالة باتفاق في بداية العقد[4].

---

[1] –شيخي محمد الأمين المرجع السابق ص 68

[2] –محمود شحماط المرجع السابق ص 62

[3] –محمد سيد الفقي، محمد فريد العريني، علي البارودي القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية ط1 , 2001 ص 289

[4] –محمد الأمين شيخي المرجع السابق,ص99

الفرع الثاني: الصفات التي يأخذها وكيل السفينة:

يعتبر وكيل السفينة أحد الفاعلين الرئيسيين في مجال النقل البحري، حيث يتولى مهام متعددة تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة. وقد نصّت المادة 611 من القانون البحري الجزائري صراحةً على أن: «يجوز لوكيل السفينة أن يقبل من المجهز أو من الربان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة»

هذا النص القانوني يفتح المجال أمام وكيل السفينة لتوسيع نطاق صلاحياته بما يتجاوز المهام التقليدية، إذ قد يجد نفسه مضطرا لاكتساب صفات أو أدوار أخرى مرتبطة بشركاء يتدخلون في عقد النقل البحري وهدا ما سنتطرق اليه من خلال ما يلي:

1. وكيل السفينة بصفته وكيل الحمولة:

يؤدي وكيل الحمولة وظائف مشابهة لتلك التي يقوم بها وكيل السفينة، غير أنّها تُمارس لصالح المرسل إليهم لا لصالح الناقل أو المجهّز، كما خصّ المشرّع الجزائري تنظيم مهام وكيل الحمولة ضمن المواد من 621 إلى 630 من القانون البحري. وتنص المادة 621 على« يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي او معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكليه ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم »، ومن خلال نص المادة يجوز لوكيل السفينة بناء على تفويض من المجهز او الربان ان يتولى جميع المهام الأخرى المرتبطة بالاستغلال التجاري للسفينة بما يضمن حسن إدارة النشاط البحري وتحقيق مصالح الأطراف المعينة.[1]

ولا يُناط بهذا الوكيل القيام بالأعمال المادية كالتسليم أو التخزين، بل تقتصر مهامه على الأعمال القانونية، مثل دفع أجرة النقل وإبداء التحفظات المتعلقة بالبضاعة. وتفرض صفته كوكيل عليه التحقق من الحالة الظاهرية للبضاعة ومطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن، واتخاذ ما يلزم لحماية حقوق موكله المرسل إليه. ومن ثمّ، يتضح أنّ وكيل الحمولة، رغم

[2] – أنظر المادة 621 من القانون البحري الجزائري

خصوصية دوره، لا يبتعد كثيرًا عن وكيل السفينة، إذ يشترك معه في العديد من الوظائف القانونية المرتبطة بالاستغلال التجاري البحري.[1]

يمكن الجمع بين صفة وكيل السفينة وصفة وكيل الحمولة، ورغم ما قد يبدو من تعارض بينهما، إذ يُعد وكيل السفينة ممثلاً للمُجهز بينما يُعتبر وكيل الحمولة ممثلاً للمرسل إليه، فإن هذا الجمع جائز ومُقرّ في الفقه والقضاء. وقد أصبح هذا الوضع شائعاً في الممارسة العملية نتيجة انتشار شرط التسمية تحت الروافع أو شرط التفريغ السريع[2] .

2. وكيل السفينة بصفته مقاول المناولة:

أشار المشرع الجزائري في نص المادة 612 من القانون البحري على أنّ المناولة المينائية تشمل عمليات شحن البضائع ورصّها وفكّها، إضافة إلى وضعها على السطوح الترابية أو في المخازن، وأخذها منها. وبهذا يتداخل دور وكيل السفينة مع مقاول المناولة الا ان نشاط المناولة يكون تقنيًا وماديًا يهدف إلى ضمان انتقال البضائع من وإلى السفينة بطريقة منظمة، بينما يظل دور وكيل السفينة في هذا المجال مرتبطًا أساسًا بالتعاقد والإشراف القانوني والإداري على هذه العمليات.[3]

كما يُعتبر وكيل السفينة، في إطار تنفيذ عقد الوكالة المبرم مع المجهّز أو الناقل، مسؤولًا عن التكفل بالبضائع منذ تسلّمها من الشاحن بغرض شحنها، أو التحضير لتفريغها عند وصولها. وفي هذا السياق، يتعاقد وكيل السفينة مع مقاول المناولة سواء عند الشحن أو التفريغ، بحيث يُعدّ هذا الأخير تابعًا لوكيل السفينة. وقد يباشر الوكيل بنفسه عمليات المناولة إذا كان يملك العتاد والآلات اللازمة، خاصة إذا كانت الوكالة في شكل شخص معنوي أو مؤسسة خاصة تمارس أنشطة إضافية إلى جانب نشاطها الرئيسي كوكيل للسفينة، مثل الشحن والتفريغ.[4]

---

[2] محمد الأمين شيخي المرجع السابق ، ص99

[3]–اكلي ليندة، سماعيل جوهر المرجع السابق، ص1491

[3] –أنظر المادة 612: من القانون البحري الجزائري

[4]– اكلي ليندة، سماعيل جوهر نفس المرجع، ص1490

وعمليًا، في الموانئ الجزائرية، تحتكر مؤسسة الميناء نشاط المناولة، فلا يتولى وكيل السفينة أي عمل مباشر في هذا المجال. أما في فرنسا، فليس من المعتاد أن يمارس وكيل السفينة وظائف مقاول المناولة، غير أنّه توجد مؤسسات تقوم أيضًا بمهام المناولة.[1]

3. وكيل السفينة بصفته سمسار بحريا:

أصبح من الصعب في الوقت الراهن إبرام العقود البحرية دون تدخل وسيط أو سمسار بحري، إذ يُعد هذا الأخير الشخص الذي يتولى التوسط بين أطراف العقود البحرية المختلفة وتقريب وجهات نظرهم، سواء تعلق الأمر بعقد النقل البحري بين المجهّز والشاحن، أو بعقد بيع السفينة بين البائع والمشتري.

وبناءً على ذلك، قد يجد وكيل السفينة نفسه يكتسب صفة السمسار البحري إذا أسند إليه المجهّز أو الربان مهام تتعلق بالتوسط لإبرام عقود النقل، أو تنظيم دخول السفينة إلى الميناء وخروجها منه، فضلًا عن إخضاعها لإجراءات الجمارك. ومن الجدير بالذكر أنّ السمسار البحري بدوره يستطيع أن يباشر بعض مهام وكالة السفينة، مما يعكس تقاطعًا وظيفيًا بين الدورين[2]

4. وكيل السفينة بصفته وكيلًا بالعمولة للنقل:

تتمثل وظيفة الوكيل بالعمولة للنقل في إبرام عقد النقل باسمه وتحت مسؤوليته، ولكن لصالح الموكل أو الزبون. ويُعد الالتزام الأساسي لهذا الوكيل هو تنفيذ عملية النقل كاملةً من الباب إلى الباب، باسمه الخاص ولحساب موكله. ويختلف بذلك عن وكيل السفينة الذي يتعاقد مع الغير باسم ولحساب موكله، حيث يُعتبر معيار الشخصية التعاقدية هو الأساس في التفرقة بينهما.

[1] –محمد الامين شيخي المرجع السابق ص100.

[2] –عرفت المادة 631 من القانون البحري الجزائري: يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية.

غير أنّه في بعض الحالات قد يتصرف وكيل السفينة باسمه الشخصي عند إبرام عقود النقل أو توقيع سندات الشحن تجاه الشاحن، مما يجعله يكتسب صفة الوكيل بالعمولة للنقل. وفي هذه الحالة يُعامل كناقل أمام الطرف المتعاقد معه، ويترتب على ذلك تشديد مسؤوليته ليصبح مسؤولًا عن مرحلة النقل بأكملها، وذلك كجزاء لخروجه عن القاعدة العامة التي تقضي بالتعاقد باسم موكله.

المبحث الثاني: تنظيم مهنة وكيل السفينة:

يعد نشاط مساعدي النقل البحري من الأنشطة التي يخضع لها كل من الأشخاص الطبيعيين والأشخاص المعنويين، ولا شك أن الولوج إلى هذه المهنة يستلزم توفر جهود معتبرة وكفاءات متخصصة، إضافة إلى شروط محددة تجعلها متميزة عن باقي المهن الأخرى في قطاع النقل البحري حرصًا على ضمان حسن سير مهنة مساعدي النقل البحري ونزاهتها، باعتبارها إحدى المهن الأساسية في مجال النقل البحري، سنّ المشرّع الجزائري عدة مراسيم تنفيذية لتنظيمها. فقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 91/522 المؤرخ في 22 ديسمبر 1991، والمرسوم التنفيذي رقم 286/01 المؤرخ في 30 سبتمبر 2001، والمتعلقان بتحديد شروط ممارسة نشاط المساعدين البحريين. وإضافة إلى ذلك، صدر المرسوم التنفيذي رقم 09/183 المؤرخ في 12 ماي 2009، الذي تناول بدوره تنظيم ممارسة هذا النشاط. غير أن المرسوم التنفيذي الأخير رقم 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 جاء ليعيد تنظيم مهنة الوكلاء البحريين بشكل شامل، ملغيًا بذلك المراسيم السابقة ذكرها، ومؤسسًا لإطار قانوني جديد أكثر انسجامًا مع متطلبات النقل البحري الحديثة.

ولتوضيح أكثر حيث سنتطرق في المطلب الأول إلى شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة وفي المطلب الثاني القيد في السجل التجاري والحصول على البطاقة المهنية.

المطلب الاول: شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة:

أتاح المشرّع الجزائري إمكانية ممارسة نشاط وكيل السفينة لكل من الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الخاضعين لأحكام القانون الجزائري، وذلك وفق مجموعة من الشروط والإجراءات المحددة التي يتعيّن استيفاؤها في الشخص.

سنتناول في هدا المطلب الى شروط الحصول على الاعتماد في الفرع الأول واجراءات الحصول على الاعتماد في الفرع الثاني:

الفرع الأول: شروط الحصول على اعتماد ممارسة مهنة وكيل السفينة

أولا–بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

حدد المشرع الجزائري، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20–348 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 والمتعلق بتنظيم شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، الإطار القانوني الخاص بالحصول على الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين. وقد نصت المادة 06 من هذا المرسوم على أن الاعتماد يمنح لممارسة مهنة مساعدي النقل البحري لكل طالب تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها قانوناً وهي:

- أن يكون من جنسية جزائرية.
- أن يكون مقيما في الجزائر.
- أن يتمتع بالحقوق المدنية والوطنية.
- أن يثبت تأمينا ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية.
- أن يكون متحصلا على شهادة دراسات عليا.
- أن يثبت خبرة مهنية تعادل على الأقل 5 سنوات في مجال النقل البحري.[1]

فالمشرع الجزائري وبموجب المرسوم التنفيذي رقم 20–348، جملة من الشروط الواجب توفرها في طالب الاعتماد من بين الأشخاص الطبيعيين، وذلك لضمان تنظيم ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري وفق ضوابط قانونية دقيقة لدى سنقوم بشرح تفصيلي لذلك.

1– شرط توفر الجنسية الجزائرية:

أقرّ المشرع الجزائري، ضمن المرسوم التنفيذي السابق دكره والمتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري،[2] شرط الجنسية الجزائرية كأحد المقومات الأساسية لممارسة هذا النشاط بالنسبة للأشخاص الطبيعيين. ويلاحظ أن هذا الشرط لم يكن منصوصاً عليه في

[1] –مادة 6 من المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري ج. رقم 72.

[2] –نفس المرجع مرسوم تنفيذي 348/20.

النصوص السابقة، مثل المواد 609 و621 و631 من القانون البحري،[1] ولا في المرسوم التنفيذي رقم 91-522، حيث لم يُدرج شرط الجنسية ضمن الشروط المطلوبة. غير أن المشرع تراجع عن هذا التوجه بموجب المرسوم التنفيذي رقم 01-286، الذي نص في مادته الثانية على ضرورة توفر الجنسية الجزائرية، وهو ما تم تأكيده لاحقاً في المادة 6 من المرسوم التنفيذي الجديد رقم 20-348، باعتباره شرطاً جوهرياً لممارسة مهنة مساعدي النقل البحري، الا ان المشرع لم يوضح ان تكون الجنسية اصلية او مكتسبة.

2- شرط التمتع بالحقوق المدنية والوطنية:

تعد الحرية وفقًا لمبادئ القانون الطبيعي حقًا أصيلًا ملازمًا لشخص الإنسان، فهي ترتبط مباشرة بكيانه الفردي داخل المنظومة الاجتماعية للدولة .ويُتيح هذا الحق للفرد إمكانية التصرف وفق إرادته، في حدود ما يكفله الدستور وما تضعه القوانين من ضوابط، بما يضمن التوازن بين حرية الفرد ومتطلبات النظام العام[2].

كما يشترط القانون أن يكون طالب الاعتماد لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري متمتعاً بحقوقه المدنية والوطنية. وتسقط هده الحقوق بموجب حكم قضائي، كما في حالة التاجر الذي يُعلن إفلاسه نتيجة عدم سداد ديونه. أما الشخص المعنوي فلا ينطبق عليه هذا الشرط لكونه لا يملك الحقوق المدنية أصلاً. وقد أدرج المشرع الجزائري هذا الشرط صراحة في المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348، باعتباره أحد الضوابط الأساسية التي يجب مراعاتها عند منح الاعتماد.[3]

3- شرط تقديم شهادة التأهيل والخبرة المهنية:

الزم المشرع الجزائري طالب الاعتماد بتقديم شهادة تأهيل وخبرة مهنية في مجال النقل البحري أو نشاطات مساعدي النقل البحري. وقد نص المرسوم التنفيذي رقم 20-348 على

[1] -انظر المواد.609.621.631 ، من القانون البحري الجزائري.

[2] مصطفى بن جلول، علي غربي، الحقوق والحريات العامة وحدود ممارستها في التشريع الجزائري، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد07، العدد02، تاريخ النشر 2020ص755

[3]انظر المادة 6من مرسوم تنفيذي 348/20 السابق دكره

أن الخبرة يجب ألا تقل عن خمس سنوات، دون تحديد تخصص معين في الدراسات العليا، مكتفياً بشرط الخبرة العملية. كما أكد المرسوم التنفيذي رقم 09-183 في المادة 10 على ضرورة توفر التأهيل والخبرة المهنية لدى الشخص الطبيعي، على أن تكون مرتبطة مباشرة بالنشاط المراد ممارسته بالنسبة للأشخاص المعنويين.[1]

4- تقديم شهادات دراسات عليا:

يشترط للحصول على الاعتماد لممارسة نشاط الأعوان التجاريين في مجال النقل البحري، تقديم شهادة الدراسات العليا بالنسبة للشخص الطبيعي، أو الممثل القانوني للشخص المعنوي. غير أن المرسوم التنفيذي رقم 348/20، المحدد لشروط ممارسة نشاط وكيل السفينة، لم يبيّن التخصص المطلوب، واكتفى باشتراط خبرة مهنية لا تقل عن خمس سنوات في مجال النقل البحري. وهذه المدة الطويلة قد تؤدي عملياً إلى إقصاء عدد كبير من طالبي الاعتماد.

5- شرط النزاهة لممارسة النشاط:

تنص المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 20/348، المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، على أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، باعتباره الجهة المخولة قانوناً بمنح الاعتماد، يتمتع بسلطة تقديرية في عرض ملف طالب الاعتماد سواء كان شخصاً طبيعياً أو الممثل القانوني لشخص معنوي، وذلك بغرض التحقق من أخلاقياته .ويُحيل هذا النص صراحةً إلى شرط النزاهة الذي يُعد من الشروط الجوهرية لممارسة أي نشاط، أياً كان موضوعه، انسجاماً مع مقتضيات النظام العام والآداب العامة، وبهدف حماية الحريات والحقوق والمصالح المشروعة للأشخاص وممتلكاتهم[2]

[1] –المادة 10 من المرسوم تنفيذي رقم 09/ 183،المؤرخ في 12 ماي 2009المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

[2] –مادة 11من المرسوم التنفيذي 20_348السابق ذكره

6- شرط المحل لممارسة النشاط:

اشترط المشرّع الجزائري، بموجب المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 348/20، ضرورة توفر جملة من الشروط للحصول على اعتماد لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، ومن أبرز هذه الشروط أن يمتلك صاحب الطلب محلًا مخصصًا للاستعمال التجاري يتناسب مع طبيعة المهنة، وأن يكون بمساحة ملائمة تسمح بممارسة النشاط بشكل مناسب ومعقول، إضافة إلى ضرورة تجهيزه بوسائل الاتصال الضرورية.

كما نصت المادة 12 من نفس المرسوم على حالات يمكن أن تؤدي إلى رفض طلب الاعتماد، وتتمثل في ما يلي:

- عدم استيفاء طالب الاعتماد للشروط المحددة في المادة 07.
- سبق سحب الاعتماد نهائيًا من صاحب الطلب.
- صدور نتائج بحث وتحري غير مرضية. وفي هذه الحالة، يحق للمعني تقديم طعن إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، وذلك في أجل أقصاه شهر واحد من تاريخ تبليغ قرار الرفض[1].

كما يتعيّن على الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أن يقدّم تبريرًا واضحًا لقرار الرفض، وأن يقوم بتبليغه إلى المعني بالأمر باستخدام جميع وسائل الاتصال المناسبة والمتاحة.[2]

يعتبر الاعتماد في مجال نشاط مساعدي النقل البحري اعتمادًا شخصيًا، قابلًا للإلغاء، ولا يجوز التنازل عنه أو تأجيره. ويُمنح هذا الاعتماد لمدة عشر سنوات قابلة للتجديد وفقًا للشروط القانونية المحددة. وفي حالة وفاة صاحب الاعتماد، يحق لذوي الحقوق الاستمرار في ممارسة النشاط، شريطة إبلاغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ في أجل لا يتجاوز شهرين من تاريخ الوفاة، مع الالتزام بأحكام المرسوم التنفيذي خلال فترة انتقالية مدتها اثنا عشر شهرًا ابتداءً من تاريخ الوفاة[3].

[1] –أنظر المادة 7و12من المرسوم التنفيذي رقم 20/348السابق ذكره

[2] –أنظر المادة13و14من المرسوم التنفيذي رقم 348/20السابق ذكره

[3] – أنظر المادة16،15من المرسوم التنفيذي رقم 348/20السابق ذكره

ثانيا: بالنسبة للأشخاص المعنويين

ينص المرسوم التنفيذي رقم 348/20، في الفصل الثاني المادة السادسة الفقرة الثانية، على أن منح الاعتماد للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري لممارسة مهنة مساعدي النقل البحري، مشروط باستيفاء جملة من المتطلبات القانونية والتنظيمية. وتشمل هذه المتطلبات إثبات الوضعية القانونية السليمة، توفير الوسائل المادية والبشرية الكافية، والالتزام بالمعايير المهنية التي تضمن حسن سير النشاط وفق التشريعات الوطنية حيث نصت على ما يلي« أن يكون كل من المسير والشركاء أو المدير العام والمساهمين من جنسية جزائرية

_ أن يتمتع بالحقوق المدنية والوطنية.
_ أن يثبت تأمينا ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية.
_ أن يكون المسير أو المدير العام متحصل على شهادة دراسات عليا.
_ أن يثبت المسير أو المدير العام خبرة مهنية تعادل على الأقل الخمس (5) سنوات في مجال النقل البحري أو في مهنة مساعدي النقل البحري.
_ أن يكون المسير أو المدير العام مقيما بالجزائر[1] " .»

تتضمن الشروط التي نص عليها المرسوم التنفيذي رقم 348/20 والمتعلقة بمنح الاعتماد للأشخاص المعنويين، جملة من الضوابط التي تهدف إلى ضمان نزاهة الممارسة واستقرارها. إذ يشترط ألا يكون المسير أو المدير العام محل متابعات قضائية أو خاضعًا لإجراءات إفلاس نتيجة عدم تسديد الديون، وأن يتمتع بالنزاهة والأخلاق والسمعة الحسنة. كما ألزم المشرع الجزائري أن يكون المسير أو المدير العام من جنسية جزائرية، وأن يقيم داخل التراب الوطني .إضافة إلى ذلك، فرض المرسوم ضرورة اكتساب الشخص المعنوي تأمينًا يغطي المسؤولية المدنية والمهنية، باعتباره ضمانة أساسية لحماية الأطراف المتعاملة معه[2].

[2]–مادة 6من الفقرة الثانية المرسوم التنفيذي رقم 348/20 السابق دكره.

[2] –بشوش مهدي، الاستثمار في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الطور الثالث في القانون تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزوو 2020/2021، ص 38.

الفرع الثاني: اجراءات الحصول على الاعتماد:

يعد نشاط مساعدي النقل البحري من الأنشطة المنظمة والخاضعة للقيد في السجل التجاري، ولا يمكن ممارسته إلا بتوافر شروط محددة لدى الشخص الطبيعي أو المعنوي. غير أن استيفاء هذه الشروط وحده لا يكفي، إذ يتعين على المعنيين الامتثال لجملة من الإجراءات القانونية المقررة في التشريع الجزائري بغية الحصول على الاعتماد الرسمي. وقد نص المشرع الجزائري على هذه الإجراءات في المرسوم التنفيذي رقم 20-348، الذي يحدد بدقة شروط وكيفيات ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، وقد نصت المادتان 6 و7 من هذا المرسوم على الضوابط الأساسية التي يجب توفرها لدى الأشخاص الطبيعيين والمعنويين الراغبين في الحصول على الاعتماد لممارسة هذا النشاط.

أولا- الوثائق الواجب تقديمها في طلب الاعتماد:

نص المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 348-20، على أنه يجب على صاحب الطلب أن يحتوي ملفه على الوثائق التالية:

بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

- مستخرج من شهادة الميلاد.
- شهادة الإقامة.
- نسخة من شهادة دراسات عليا.
- شهادة عمل تثبت الخبرة المهني.

بالنسبة للأشخاص المعنويين

- نسخة من القانون الأساسي للشخص المعنوي حيث يملك الجزائريون جميع رأس مال الشركة.
- نسخة من النشرة الرسمية للإعلانات القانونية المتضمنة إنشاء الشركة.

_ نسخة من المداولة التي عين من خلالها الرئيس، وعند الاقتضاء المدير العام أو المدير إلا إذا كان هؤلاء معنيون بموجب القانون الأساسي.

_ مستخرج من شهادة ميلاد المسير والشركاء أو المدير العام والمساهمين.

_ شهادة إقامة المسير أو المدير العام.

_ نسخة من دراسات عليا للمسير أو المدير العام.

_ شهادة عمل تثبت الخبرة المهنية للمسير أو المدير العام.

ثانيا- دراسة الحصول على الامتياز:

بعد إحالة ملف طلب الاعتماد إلى اللجنة المكلّفة بدراسة وإبداء الرأي في طلبات اعتماد مساعدي النقل البحري، تتولى هذه اللجنة فحص الملفات المقدّمة من طرف المترشحين، وقد نصّ المرسوم التنفيذي رقم 09-183 ، في مادته 32، على أن اللجنة ملزمة بالتداول حول هذه الطلبات وفقاً للإجراءات القانونية والتنظيمية المعمول بها في هذه اللجنة لدراسة تقديم اعتماد مساعدي النقل البحري، كما على هذه اللجنة تتداول على الملف بحضور ثلثي (3/2) من أعضائها على الأقل إذا لم يكتمل النصاب تجتمع اللجنة في الأيام الثمانية الموالية حيث تصبح مداولاتها جائزة مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين"

وتتكون لجنة الاعتماد حسب نص المادة 27 من المرسوم التنفيذي 183-09 من مدير الموانئ بوزارة النقل، مدير الموارد البشرية والتقنين بوزارة النقل، ممثل عن وزير الداخلية والجماعات المحلية مثل الوزير المكلف بالمالية ممثل عن وزير المكلف بالتجارة ويمكن للجنة الاستعانة بأي شخص يمكنه بحكم كفاءته ان يفيدها في اشغالها والجماعات المحلية، يقوم الوزير المكلف بالبحرية التجارية بتعيين أعضاء اللجنة بقرار بناء على اقتراح السلطات التي يتبعونها لمدة ثلاث سنوات، وفي حالة توقف أحد الأعضاء المعينين يستخلف بنفس الأشكال وقد حددت المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 183 -09 مهام اللجنة التي تتمثل في:

_ دراسة طلبات مساعدي النقل البحري وأبداء الرأي فيها.

_ دراسة كل ملف لسحب اعتماد مساعدي النقل البحري الذي يعرض عليها من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية وابداء الرأي فيه.

_ النظر في كل مسألة مرتبطة بمساعدي النقل البحري التي يعرضها عليها الوزير المكلف بالبحرية الجزائرية.

ثالثا: الرد على طلب الاعتماد:

بعد اتمام دراسة ملف الاعتماد يتعين على الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، بالرد على الطلب وذلك في أجل مدته شهر واحد كما أكدت على ذلك المادة 10 من المرسوم التنفيذي 348–20 التي نصت « يتعين على الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ الرد على الطلب في اجل أقصاه شهر واحد من تاريخ استلام الملف المكتمل» .

المطلب الثاني: القيد في السجل التجاري والحصول على بطاقة مهنية

ألزم المشرّع الجزائري مساعدي النقل البحري الحاصلين على اعتماد من الهيئة المختصة بجملة من الالتزامات، إذ تُعد هذه الالتزامات الأساس الذي يمنحهم صفة "مساعد النقل البحري"، وقد تجلّى ذلك في المرسوم التنفيذي رقم 348/20، الذي نصّ من خلال مواده على كيفية القيد في السجل التجاري، وكذا على ضرورة الحصول على بطاقة مهنية تُعتبر حقًا أصيلًا للمُعتمدين، وتمكّنهم من ممارسة نشاطهم في إطار قانوني منظم في هذا المطلب سيتم دراسة ما ورد في المرسوم التنفيذي رقم 348/20 المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري.

سنتطرق الى القيد في السجل التجاري في الفرع الأول و الحصول على البطاقة المهنية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: القيد في السجل التجاري

في إطار الإصلاحات التشريعية المتعلقة بتنظيم مهن مساعدي النقل البحري، أكد المشرّع الجزائري على ضرورة ضبط كيفية ممارسة هذا النشاط بما ينسجم مع متطلبات الشفافية والرقابة القانونية. وقد ألزم الأشخاص الحاصلين على الاعتماد لمزاولة نشاط مساعدي النقل البحري بالتسجيل في السجل التجاري الخاص بمساعدي النقل البحري، وذلك وفقًا لما نصّت

عليه أحكام المرسوم التنفيذي رقم 286/01، ثم المرسوم التنفيذي رقم 183/09، وصولًا إلى المرسوم التنفيذي الأحدث رقم 348/20، الذي يُعدّ النص التنظيمي الساري المفعول حاليًا.

ولقد نصت المادة الأولى من القانون التجاري الجزائري تنص على أن: "يعد تاجراً كل من يباشر عملاً تجارياً ويتخذه حرفة معتادة له، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك". وهذا النص هو الأساس الذي يحدد صفة التاجر في الجزائر ويضع الإطار القانوني لممارسة الأنشطة التجارية[1]

أشار المرسوم التنفيذي رقم 15/111 المؤرخ في 03 ماي 2015 المتعلق بتحديد كيفيات القيد والتعديل والشطب في السجل التجاري كل شخص طبيعي أو معنوي ملزم به، طبقا للتشريع المعمول به[2]"

أما المرسوم التنفيذي رقم 18/112، المؤرخ في05 أفريل 2008، والمتعلق بتحديد النموذج الخاص بمستخرج السجل التجاري الصادر عبر إجراء إلكتروني، فقد نصّت مادته رقم02 على ما يلي « يتم إدراج رمز إلكتروني في جميع مستخرجات السجل التجاري الخاصة بالتجار، سواء كانوا أشخاصًا طبيعيين أو معنويين » يُسمى هذا الرمز السجل التجاري الإلكتروني "س.ت.إ"، وهو يُستخدم كمعرّف فريد لكل سجل تجاري عند إصداره إلكترونيًا.

والغرض من هذا التشريع هو تسهيل الرقابة والإجراءات الإدارية وضمان أن يكون كل سجل تجاري صادر عن النظام الإلكتروني موثوقًا وقابلًا للتحقق بسهولة من قبل الجهات المختصة.

لقد نصت المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 20/348 على ما يلي: « يقيد مساعد النقل البحري المعتمد طبقا لأحكام هذا المرسوم في سجل مساعدي النقل البحري المفتوح لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ »، اي بمعنى أن مساعد النقل البحري، بعد حصوله على الاعتماد وفقًا لأحكام المرسوم التنفيذي، لا يُسمح له بمباشرة نشاطه إلا بعد القيد في

[1] –المادة 01 من الامر رقم 75/59 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 الذي يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 101، الصادرة في 19سبتمبر 1975

[2] –المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 15/111 المؤرخ في 03 ماي 2015 يحدد كيفيات القيد والتعديل والشطب في السجل التجاري الجريدة الرسمية العدد 24 ص .5

سجل رسمي خاص بمساعدي النقل البحري، والذي يُفتح ويُدار من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، ويُعتبر هذا القيد إجراءً تنظيميًا ذا طبيعة إلزامية، يهدف إلى ضبط المهنة وتحديد الأشخاص المصرح لهم بممارستها، كما يُرتب آثارًا قانونية تتمثل في الاعتراف الرسمي بالشخص كمساعد نقل بحري معتمد، ويُخضعه في الوقت ذاته للرقابة الإدارية والقانونية من قبل السلطة الوصية، بما يضمن الشفافية في القطاع ويحول دون الممارسات غير المشروعة.

حيث جاء في المرسوم التنفيذي رقم 20/348 تحديد دقيق للبيانات الواجب تضمينها في السجل التجاري الخاص بمساعدي النقل البحري، حيث نصّت المادة 18 منه على ضرورة أن يحتوي هذا السجل على معلومات أساسية تُعرّف بالشخص المعتمد وتُحدد وضعه القانوني والمهني. وقد أكد المشرّع من خلال هذه المادة على إلزامية احترام الشروط والبيانات المحددة، باعتبارها وسيلة لضبط المهنة وضمان الشفافية في ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، إذ لا يُعتد بالقيد في السجل إلا إذا استوفى جميع البيانات المطلوبة وفقًا لما ورد في النص التنظيمي الجديد سنذكرها فيما يلي

- الرقم التسلسلي وتاريخ قيد مساعدي النقل البحري.
- لقب واسم مساعدي النقل البحري أو اسم شركتهم.
- عنوان مساعدي النقل البحري أو مقرهم الاجتماعي.
- رقم هاتف مساعدي النقل البحري ورقم الفاكس الخاص بهم.
- أية معلومات أخرى تراها الإدارة المفيدة[1] .

سجل مساعدي النقل البحري لا بد أن يكون خاضعا للشروط، والمبادئ التي قررها المرسوم التنفيذي رقم 20/348 حيث يجب أن يحتوي هذا السجل حسب المادة 19 من هذا المرسوم على ما يلي:

[1] –المادة 18من مرسوم تنفيذي رقم 348/20السابق ذكره.

يكون سجل مساعدي النقل البحري ذو غلاف من لون أسود وبأبعاد (40) سنتمترا طول وثلاثين (30) سنتمتر عرضا ويحتوي على ثلاثمائة (300) ورقة[1]

وفقًا لأحكام هذه المادة، يُعد السجل التجاري وثيقة ذات مواصفات محددة ينبغي على مساعد النقل البحري المعتمد الالتزام بها بدقة، إذ إن أي مخالفة لهذه المواصفات تؤدي إلى فقدان الاعتراف بالسجل. ويؤكد المرسوم التنفيذي رقم 348/20على ضرورة أن تتضمن كل ورقة من هذا السجل وجهين، أمامي وخلفي، مع تخصيص خط خاص بالعناوين التي يحملها سجل مساعدي النقل البحري. إضافة إلى ذلك، يجب أن يحتوي السجل على عشرة (10) أسطر، يبلغ عرض كل منها سنتيمترين (02)، مخصصة حصريًا لتقييد بيانات مساعدي النقل البحري[2].

كما يلتزم مساعد النقل البحري كذلك بمسك دفتر يُعرف بـ "دفتر الاحتجاجات"، والذي يُوضع تحت تصرف الزبائن. ويُشترط أن يكون هذا الدفتر مرقمًا ومؤشرًا من قبل المصالح المختصة التابعة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، ضمانًا لمصداقيته وتنظيم استعماله[3], ويجب على مساعدي النقل البحري ان يحتفظ على السجلات لمدة تقدر بعشر (10) سنوات على الأقل[4].

وحددت المادة 24من الفقرة الخامسة من المرسوم التنفيذي رقم 20/348 نماذج الأوراق المتعلقة بسجل مساعدي النقل البحري كما يلي « يرفق نموذج أوراق سجل عمليات الوكالة وعمليات السمسرة وعمليات التجميع – التفكيك في الملحق الرابع بهذا المرسوم » والمغزى من هدا الإجراء لضمان توحيد الصيغ المعتمدة وتسهيل عملية التنظيم والرقابة[5]

[1] – المادة 19من مرسوم تنفيذي رقم 348/20السابق ذكره

[2] – تنص المادة 19 من المرسوم التنفيذي 20/348 الفقرة الثانية " ... زيادة على الخط المخصص للعناوين يبلغ عرض كل واحد منها سنتمترين (2) عرضا تخصص لقيد مساعدي النقل البحري.

[3]– نصت المادة 25 من المرسوم التنفيذي رقم 20/348:"... ويجب أن يمسك دفتر الاحتجاجات الذي يوضع تحت تصرف الزبائن ويكون مرقما ومؤشرا عليه من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ،

[4] – نص المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 20/348 الفقرة الرابعة على:" يجب الاحتفاظ بهذه السجلات لمدة 10 سنوات على الأقل لكل عون دولة مؤهل لمراقبتها ".

[5] – المادة 24 الفقرة الخامسة من المرسوم التنفيذي رقم 348/ 20السابق ذكره

يمكن التأكيد مما عالجنا في هد الفرع على أن مرحلة القيد في السجل التجاري تُعد من أبرز الالتزامات المفروضة على الأشخاص المعتمدين من قبل وزير النقل البحري التجاري والموانئ، سواء كانوا أشخاصًا طبيعيين أو معنويين، وذلك عند رغبتهم في ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، باعتباره من الأنشطة المقننة التي تستوجب احترام الضوابط القانونية والتنظيمية.

الفرع الثاني: الحصول على البطاقة المهنية

يترتب على عملية التسجيل في السجل التجاري حصول المعني بالأمر على بطاقة مهنية تعرف ببطاقة "مساعد النقل البحري". وقد أكدت المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 348/20 هذا الإلزام، حيث نصت على ما يلي « يقضي القيد في السجل مساعدي النقل البحري إلى تسليم بطاقة مهنية، تسمى في صلب النص " بطاقة مساعدي النقل البحري ». ويجب ان تحتوي البطاقة المهنية على البيانات الأتية:

- نوع النشاط.
- اسم الشركة وعنوان مساعدي النقل البحري.
- الرقم التسلسلي المطابق للرقم المذكور في السجل المتعلق به.

ويفهم من هذا النص أن المشرّع أراد أن يجعل من عملية التسجيل شرطًا جوهريًا لممارسة النشاط، حيث لا يقتصر أثر القيد على مجرد الاعتراف القانوني بالنشاط، بل يمتد ليُنتج أثرًا عمليًا يتمثل في منح بطاقة مهنية تُعد بمثابة ترخيص رسمي لمزاولة المهنة، ومن ثم، فإن المادة تُظهر بوضوح توجه المشرّع نحو تنظيم قطاع النقل البحري وضبطه من خلال آلية إدارية وقانونية تضمن المراقبة والشرعية، بما يعزز الثقة في الممارسين ويحد من الممارسات غير النظامية.

ملخص للفصل:

تطرقنا في هذا الفصل التعريف بوكيل السفينة مع إبراز الطبيعة القانونية لعقد الوكالة الذي يربط بين وكيل السفينة والمجهز ومبيّنين الصفات القانونية التي يكتسبها الوكيل من خلال ممارسته لمهامه، وفي المبحث الثاني عالجنا تنظيم مهنة وكيل السفينة، حيث تم بيان الشروط والإجراءات القانونية للحصول على الاعتماد وفقًا للمرسوم التنفيذي رقم 09/183 الى ان استحدث المرسوم التنفيذي رقم 20/348 المتعلق بتنظيم ممارسة مهنة الوكلاء البحريين، وصولًا إلى القيد في السجل التجاري الخاص بهذه المهنة والحصول على البطاقة المهنية التي تخوّل الوكيل مزاولة نشاطه بصورة قانونية.

الفصل الثاني:الإطار القانوني لوكيل السفينة

يعتبر عقد وكالة السفينة شأنه شأن باقي العقود، إذ يتولد عنه حقوق والتزامات متبادلة بين الأطراف، وعلى هذا الأساس قام المشرّع الجزائري بتحديد مهام وكيل السفينة في مجموعة من النصوص القانونية قصد تمكينه من القيام بالأعمال المخوّلة له ضمن إطار منظم وواضح يباشر وكيل السفينة الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة ولحسابها أثناء الرحلة البحرية، وهي أعمال لا يقوم بها الربان عادةً، كما يجوز له القيام بتسلم البضاعة لشحنها عند القيام أو تسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول، إضافة إلى تحصيل أجرة الشحن المستحقة للمجهز .[1]

ومن ثم فإن مهام والتزامات وكيل السفينة تحددها النصوص القانونية وما قد يشمله عقد الوكالة، فضلًا عما يجري عليه العرف البحري، وهو ما يؤدي إلى ترتيب التزامات متبادلة على عاتق كل من وكيل السفينة والمجهز، بما يضمن التوازن في العلاقة القانونية بين الطرفين .

سنتناول في هذا الفصل مبحثين رئيسيين حيث نتطرق في المبحث الأول إلى المركز القانوني لوكيل السفينة، أما في المبحث الثاني مسؤولية وكيل السفينة.

المبحث الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة.

يعتبر عقد وكالة السفينة من العقود الملزمة للجانبين، إذ يُنشئ التزامات متبادلة بين دمة الاطراف بحيث يلتزم الوكيل بأداء المهام الموكلة إليه وفقًا لشروط العقد، في حين يلتزم الموكل بتنفيذ ما يقابله من التزامات مالية أو تنظيمية، ويترتب على هذا العقد حقوق وواجبات متقابلة تستند إلى أحكام القانون البحري والقواعد العامة.

[1] –عرب صبحي ودرّدار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق – جامعة الجزائر، 2013، ص. 112.

وانطلاقا من ذلك سنعالج في هذا المبحث التزامات وكيل السفينة في المطلب الأول، وحقوق وكيل السفينة في المطلب الثاني.

المطلب الاول: التزامات وكيل السفينة

تبرز أهمية وكيل السفينة في علاقته بالبضائع منذ اللحظة التي يتلقى فيها إشعارًا بموعد وصول السفينة إلى الميناء، حيث يبدأ دوره الفعلي في تنظيم العمليات المرتبطة بالنقل البحري. ويترتب على ذلك أن الوكيل يتحمل التزامات قانونية متباينة تبعًا لمراحل عقد النقل؛ إذ تقع على عاتقه التزامات محددة عند بداية العقد، مثل الإشراف على تفريغ البضائع والتأكد من سلامة الإجراءات، كما تترتب عليه التزامات أخرى عند انتهاء العقد، تتمثل أساسًا في ضمان التسليم الصحيح للبضائع إلى أصحابها أو وكلائهم وفقًا للقواعد القانونية والأنظمة المينائية.[1]

لدى سنتناول في الفرع الاول التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة.

وفي الفرع الثاني التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة:

الفرع الأول: الالتزامات المتعلقة بالبضاعة

إن الوكيل البحري لا يتحمل مسؤولية تنفيذ عقد النقل البحري ذاته، وإنما يقتصر دوره على استلام البضائع من الربان في ميناء التفريغ بعد انتهاء الرحلة البحرية، ثم القيام بتسليمها إلى المرسل إليه وفقًا لما يقتضيه القانون والاتفاقيات المنظمة للنقل البحري. وبذلك يتحدد نطاق التزاماته في مرحلة ما بعد الرحلة، حيث يضطلع بمهمة الوسيط القانوني بين مجهز السفينة والمرسل إليه، دون أن يمتد دوره إلى تنفيذ العقد الأصلي للنقل.[2]

[1] شيخي محمد الامين، المرجع السابق، ص106

[2] عبد القادر حسين العطر، المرجع السابق، ص225

أولا– الالتزامات عند بداية عقد النقل:

تتمثل التزامات وكيل السفينة تجاه البضائع عند عملية التصدير او بالأحرى عند بداية عملية عقد النقل في تسليم البضاعة من الشاحنين وهدا ما اكدته المادة 610من القانون البحري الجزائري حيث اورد انه يجوز ان يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها عند القيام بالاستلام او بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة.[1]

كما يُعتبر وكيل السفينة وكيلاً عن مجهزها، إذ ينوب عنه في الميناء الذي يباشر فيه نشاطه ضمن حدود تنفيذ عقد النقل البحري. ويُعهد إليه بمهمة تسليم البضائع التي يتولى شحنها عند القيام بالاستلام أو تسليمها إلى المرسل إليهم عند الوصول، وفي كلتا الحالتين يلتزم وكيل السفينة بواجب أساسي يتمثل في المحافظة على البضائع والعناية بها، بما يضمن سلامتها واحترام القواعد القانونية والتنظيمية التي تحكم عمليات النقل البحري[2].

وعندما يتقدم المرسل إليه لتسلم البضاعة، يقوم وكيل السفينة بحضوره بفحصها ومراجعة عددها ووزنها، فضلاً عن التحقق من الأرقام والعلامات المميزة لها، وتتم هذه المعاينة بحضور أمين السفينة، بحيث تُعتبر نتيجتها حجة على المجهز، وإذا أقر أمين السفينة بوجود تلف أو نقص في البضاعة، فإن هذا الإقرار يلزم المجهز ويعد كما لو كان صادر عنه شخصيًا، بما يترتب عليه من آثار قانونية في إطار عقد النقل البحري[3].

كما يلتزم بإثبات أي تحفظات في سند الشحن عند وجودها، مع بيان أهميتها وإحاطة الشاحن بها. ويوقع الوكيل باسم المجهز أو الناقل على النسخ المقررة من سند الشحن، وفقًا للصلاحيات الممنوحة له. وتُسلَّم نسخة للشاحن أو ممثليه، فيما يحتفظ المجهز أو الربان بنسخة أخرى، ضمانًا لدقة الإجراءات وحماية حقوق الأطراف المتعاقدة[4].

[1] انظر المادة 610 ،قانون بحري جزائري

[2] محمود شحماط المرجع السابق ،ص63

[3] مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 183

[4] شيخي محمد الامين المرجع سابق، ص107

ثانيا– الالتزامات عند نهاية عقد النقل:

يلتزم وكيل السفينة بتلقي البضاعة من الربان وتسليمها الى المجهز اد يقع على عاتقه التزام تسليم البضائع سواء عند شحنها في ميناء القيام أو عند تفريغها في ميناء الوصول، مع وجوب بذل عناية الرجل المعتاد في أداء هذه المهام، وعند حضور المرسل إليه لاستلام البضاعة، يتولى أمين السفينة تسليمها بعد إجراء الفحص اللازم ومراجعة البيانات للتأكد من مطابقتها، وتعتبر نتيجة هذه المعاينة ملزمة للمجهز، خاصة إذا تضمنت إقرارًا بوجود تلف أو نقص في البضاعة، إذ يحتج بهذا الإقرار عليه كما لو صدر عنه مباشرة.[1]

بعد أن ينتهي وكيل السفينة من استلام البضائع من المجهز أو الناقل، يظل ملتزمًا بانتظار أجل التسليم، إذ تُعد هذه العملية القانونية المرحلة التي ينتهي بها عقد النقل البحري. وقد نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري على أن الناقل أو من يمثله ملزم بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه أو من ينوب عنه، بناءً على نسخة من وثيقة الشحن، كما أكدت المادة 610 من نفس القانون على جواز قيام وكيل السفينة بعملية التسليم عند تفريغ البضائع من السفينة في ميناء الوصول، مما يبرز الدور القانوني لوكيل السفينة في إتمام عقد النقل وضمان حقوق الأطراف[2].

1–تحصيل اجرة الشحن:

تعتبر أجرة الشحن من الالتزامات الأساسية التي يتحملها وكيل السفينة، إذ يلتزم هذا الأخير بتحصيلها من المرسل إليه متى كانت مستحقة كليًا أو جزئيًا عند إبرام عقد النقل. ويعتبر المرسل إليه، بصفته حامل سند الشحن، هو الطرف الذي يقوم بدفع المبلغ المطلوب. وفي حال تأخره أو امتناعه عن السداد، فإن الوكيل يمتنع عن تسليم البضائع ويقوم بإيداعها في المخازن، لتبقى مصاريف التخزين على عاتق المرسل إليه. أما إذا كانت البضاعة من النوع

[1] محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، قسم القانون التجاري والبحري كلية الحقوق جامعة الإسكندرية ،2007، ص269

[2] شيخي محمد الامين، المرجع سابق، ص107

سريع التلف، فيحق لوكيل السفينة أن يتقدم بطلب إلى القاضي لبيعها بالمزاد العلني، وذلك بغرض استيفاء كافة الحقوق المستحقة لموكله[1].

2- إعداد حساب الرسو:

يقوم وكيل السفينة، عند مغادرة السفينة للميناء، بإعداد ما يُعرف بـ حساب الرسو (compte d'escale)، وهو سجل يتضمن كافة المصاريف المرتبطة بالخدمات المينائية مثل: مصاريف الرسو، الإرشاد، القطر، الإرساء، الوساطة، والحراسة. كما يشمل أيضًا النفقات المتعلقة باللوازم والمعدات، كأعمال التصليح والتجهيزات، إضافة إلى المصاريف الخاصة بالطاقم، مثل التسبيقات الممنوحة لقائد السفينة، المؤونة، ومصاريف عودة أفراد الطاقم. ويُعتبر حساب الرسو جامعًا لمختلف النفقات التي ترتبط بعملية توقف السفينة في الميناء[2].

ويلتزم وكيل السفينة بإعداد هذا الحساب خلال فترة زمنية تتراوح بين 04 إلى 08من تاريخ مغادرة السفينة، على أن يتم إقفال الحساب نهائيًا في أجل أقصاه 45 يومًا بعد عملية الرسو. ويُعد هذا

الإجراء ضمانًا للشفافية في إدارة النفقات، وحمايةً لحقوق الأطراف المتعاقدة في إطار عقد النقل البحري[3].

الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة

تتمثل مهمة وكيل السفينة في تلبية مختلف الحاجيات المرتبطة بالسفينة داخل الدولة التي يقيم فيها والتي ترسو فيها السفينة، وتكمن الحكمة من ذلك في أن وكيل السفينة يكون على دراية شاملة بالقوانين المنظمة للملاحة البحرية، مما يتيح للمجهزين منحه صلاحيات واسعة

[1] –اكلي ليندة، اسماعيل جوهر، المرجع سابق، ص1494.

[2] –شيخي محمد الأمين، المرجع سابق، ص109.

[3]– عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون لنشر والتوزيع، المنصورة مصر، ط.1 ،2011، ص 273.

وحرية كاملة في التعامل مع جميع الأطراف، سواء قبل وصول السفينة إلى الميناء أو بعد رسوها فيه.[1]

أولا–قبل وصول السفينة الى الميناء:

فيما يتعلق بإدارة عملية الرسو، فإنه وقبل وصول السفينة إلى الميناء، بل حتى عند اقترابها منه، يقوم المجهز أو الناقل بالتواصل مع وكيل السفينة لإخطاره بموعد الوصول وإمداده بجميع البيانات المتعلقة بالسفينة وحمولتها. ويتولى الوكيل بدوره مخاطبة السلطات المينائية بغرض الحصول على موقع مناسب بالرصيف يتلاءم مع أبعاد السفينة من طول وعرض، والأهم من ذلك عمق المياه، فضلاً عن ملاءمته لطبيعة الحمولة. كما يسعى الوكيل إلى اختيار رصيف مجهز بآلات الشحن الكبرى التي تتيح تنفيذ عمليات التفريغ والشحن بكفاءة.

وتتجسد هذه الإجراءات في إعداد وكيل السفينة لوثيقة الرسو، التي تتضمن كافة المعلومات الجوهرية عن السفينة، مثل حجمها، موطنها، دفتر تسجيلها، وحمولتها، إضافة إلى بيانات المجهز والناقل، وتكتسب هذه الوثيقة أهمية خاصة من خلال تدوين تاريخ ووقت رسو السفينة داخل الميناء، لما لذلك من أثر مباشر في تحديد أجرة الرسو.

وإلى جانب ذلك، يتعين على وكيل السفينة اتخاذ التدابير اللازمة لدخول السفينة إلى الميناء، وذلك عبر إبرام العقود مع المرشد البحري ومجهز القطر، وتوقيع كافة الاتفاقيات التي تتيح للسفينة مباشرة عملياتها داخل الميناء، وتتم جميع هذه التعاقدات تحت إشراف وكيل السفينة باعتباره الممثل القانوني للمجهز، مما يفرض عليه أن يكون على اتصال دائم بالمجهز لإبلاغه بجميع المعلومات الضرورية المتعلقة بعملية الرسو".[2]

[1] –بن نونة رحمونة، بونوارة خيرة، مساعدي النقل البحري على ضوء التشريع الجزائري، مدكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص، جامعة عين تموشنت بلحاج بوشعيب ،2022. 223.ص38.

[2] –شيخي محمد الامين، المرجع السابق ص 105.

ثانيا– عند رسو السفينة في الميناء

تشمل مهام وكيل السفينة مختلف الأنشطة المرتبطة بالعلاقات الإدارية بين السفينة والسلطات المحلية، بما في ذلك إبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد، وتقديم المساعدة اللازمة أثناء رسو السفينة في الميناء، كما يتولى الوكيل تزويد الربان بالمال المطلوب لتسيير شؤون السفينة، ودفع الرسوم والمصاريف المترتبة عليها، إضافةً إلى تغطية ما يستجد من تكاليف واجبة الأداء بمناسبة توقفها في الميناء[1].

كما يتعين على وكيل السفينة كذلك القيام بحجز تذاكر السفر الخاصة بالركاب ومتابعة إجراءاتها، فضلاً عن تخليص جميع الرسائل الواردة من الجمارك .وبمجرد الانتهاء من هذه العمليات، يلتزم الوكيل بتوفير كافة المستلزمات الضرورية لإنطلاق الرحلة البحرية، بما في ذلك إبرام العقود والتأمينات اللازمة، والتعاقد مع البحارة، إضافةً إلى الإشراف على تنفيذ الإصلاحات الضرورية لضمان جاهزية السفينة.[2]

المطلب الثاني: حقوق وكيل السفينة

نصت المادة 616 من ق ب ج في الفقرة الأولى على أن « يجب على المجهز خلال المهلة المتفق عليها أن يسدد الى وكيل السفينة الاموال المقدمة منه الى الربان والمصاريف المنفقة منه بمناسبة رسو السفينة في الميناء. » ، يتبين لنا من نص المادة ان المجهز ملزم بسداد الأموال التي يقدمها وكيل السفينة للربان والمصاريف المرتبطة برسو السفينة في الميناء، وهدا يهدف إلى حماية الوكيل من تحمل أعباء مالية دائمة وضمان سير العمليات البحرية بسلاسة، كما يعكس مبدأ توزيع المسؤوليات المالية بين الأطراف البحرية بشكل منظم و الإخلال بهذا الالتزام قد يؤدي إلى نزاعات قانونية أو مسؤولية مدنية على المجهز، وبذلك حرص المشرع الجزائري في القانون البحري على تحقيق التوازن بين مصالح المجهز والوكيل

[1] –زكراوي حمداوي، الوكلاء البريون للملاحة البحرية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد1، المجلد 15 ، 2022، ص1009.

[2] –شيخي محمد الامين، المرجع السابق، ص.105

لضمان استقرار النشاط الملاحي لدى سندرس التزامات المجهز في فرعين الحق في الأجرة في الفرع الأول ،و دفع سائر المصروفات في الفرع الثاني.

الفرع الاول: الحق في الاجرة

يقع على عاتق المجهز ان يدفع اجر وكيل السفينة ولقد أكدت على ذلك المادة 609 من القانون البحري الجزائري، ويلتزم مجهز السفينة بدفع أجر وكيل السفينة لأنه يستفيد من خدماته في إدارة شؤون السفينة داخل الميناء، هذا الالتزام يقوم على أساس "العمل مقابل الأجر"، حيث يؤدي الوكيل مهام ضرورية مثل دفع الرسوم، تنظيم عمليات الرسو، والتنسيق مع السلطات. وبالمقابل، يجب على المجهز أن يعوضه ماليًا عن هذه الخدمات ضمن المهل المتفق عليها الهدف من دلك هو ضمان حقوق الوكيل وعدم تحميله أعباء مالية دون مقابل. بذلك يتحقق التوازن بين الطرفين ويستمر النشاط البحري بشكل منظم ومستقر[1].

كما نصت مع دلك المادة 41 من المرسوم التنفيذي 09/183 المتعلق بتنظيم ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري، أن وكيل السفينة يستفيد من أجر محدد، إما بموجب اتفاقية صريحة بينه وبين مجهز السفينة أو وفقًا لسعر متفق عليه، وفي حال عدم وجود اتفاق مكتوب فإن تحديد الأجر يتم بالرجوع إلى العرف البحري السائد في الميناء الذي يمارس فيه الوكيل نشاطه. أما إذا لم يكن هناك عرف معمول به، فإن الأمر يُترك للقضاء ليحدد مقدار الأجر بما يتناسب مع طبيعة الخدمات المقدمة وظروف كل حالة، تحقيقًا لمبدأ العدالة وضمانًا لحقوق الأطراف. هذا التدرج في تحديد الأجر «الاتفاق، ثم العرف، ثم القضاء » [2] يعكس مرونة القواعد البحرية في تنظيم العلاقات التعاقدية، ويؤكد على أهمية حماية الوكيل من أي غموض أو تعسف في تقدير حقوقه المالية.

[1] –تنص المادة 609 من القانون البحري الجزائري على ان .« يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، »

[2] – أنظر المادة 41 من المرسوم التنفيذي 09/183 المتعلق بتنظيم مهنة مساعدي النقل البحري.

الفرع الثاني: دفع سائر المصروفات التي أنفقها وكيل السفينة

يلتزم مجهّز السفينة وفقًا للقواعد العامة، بأن يردّ إلى أمين السفينة جميع النفقات التي أنفقها في سبيل تنفيذ الوكالة الموكلة إليه، وتشمل هذه النفقات ما يرتبط بتخزين البضائع أو وزنها، أو العناية بها أثناء وجودها في عهدته، وذلك ضمانًا لحسن سير العملية البحرية وحماية مصالح الأطراف المتعاقدة. ويُضاف إلى هذه النفقات الفوائد القانونية المستحقة ابتداءً من وقت الاتفاق، باعتبار أن هذه المصروفات قد أُنفقت لحساب المجهّز ولخدمة السفينة والبضائع على حد سواء[1].

ويتمتع أمين السفينة، ضمانًا لاستيفاء حقوقه، بحق التمسك بالمقاصة في مواجهة المجهّز، بحيث يخصم من أجرة النقل التي يتسلمها لحساب المجهّز ما يستحقه من أجر ومصروفات. ويُعتبر هذا الحق وسيلة قانونية فعّالة تكفل له الحصول على مستحقاته دون الحاجة إلى إجراءات قضائية معقدة، ما دام أن المقاصة تتم بين ديون متقابلة ومتماثلة في طبيعتها.

كما يملك أمين السفينة، وفقًا للقواعد العامة، حق حبس البضائع التي تكون في حيازته إلى حين استيفاء ما له من حقوق مالية ناشئة عن تنفيذ الوكالة. ويُعد هذا الحق من الضمانات القانونية التي تمنحه سلطة مباشرة على البضائع، بحيث يمتنع عن تسليمها إلى أصحابها أو إلى المجهّز إلا بعد الوفاء بما هو مستحق له.

إلى جانب ذلك، يتمتع أمين السفينة بامتياز خاص على السفينة نفسها وعلى أجرة النقل، وذلك ضمانًا للمبالغ التي قد يقرضها الربان لحاجة السفينة أثناء الرحلة البحرية .ويُعتبر هذا الامتياز من الحقوق العينية التبعية التي تتيح لأمين السفينة أولوية في استيفاء ديونه مقارنةً بباقي الدائنين، نظرًا لارتباط هذه الديون مباشرةً بمصلحة السفينة واستمرار نشاطها.

ويظهر هذا التنظيم القانوني حرص المشرّع على تحقيق التوازن بين مصالح المجهّز وأمين السفينة، إذ يضمن للأول استمرار نشاطه البحري دون تعطيل، ويكفل للثاني استيفاء حقوقه المالية بشكل عادل وسريع. كما أن هذه الضمانات، سواء كانت مقاصة أو حبسًا أو امتيازًا،

[1] –بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال البحري التأمين البحري، مكتبة الشرق القاهرة،1984، ص143.

تعكس الطبيعة الخاصة للعلاقات البحرية التي تتطلب حلولًا قانونية مرنة تتناسب مع طبيعة النقل البحري وما يطرحه من تحديات عملية.

وبذلك يتضح أن المشرّع لم يكتفِ بمجرد تقرير التزامات على عاتق المجهّز، بل منح أمين السفينة مجموعة من الوسائل القانونية التي تُمكّنه من حماية حقوقه وضمان تنفيذ الوكالة على نحو يحقق العدالة ويصون مصالح الأطراف كافة[1].

[1] –محمد سيد الفقي، المرجع السابق،ص270

المبحث الثاني: مسؤولية وكيل السفينة

لا يُسأل وكيل السفينة أمام الشاحنين أو المرسل إليهم عن هلاك البضائع أو تلفها سواء أثناء تسلّمها بغرض شحنها على متن السفينة أو عند تفريغها لتسليمها إلى أصحابها، إلا إذا كان الضرر ناشئًا عن خطأ شخصي منه أو من أحد تابعيه وفقًا لأحكام القانون العام. وتقوم مسؤولية وكيل السفينة بشأن البضائع في مرحلتين أساسيتين: الأولى عند تسلّمها لشحنها، والثانية بعد تفريغها لتسليمها إلى أصحابها. وانطلاقًا من ذلك، سنعالج في هذا البحث مطلبين: المطلب الأول يتناول مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهّز.

بينما يخصص المطلب الثاني لدراسة مسؤوليته تجاه الغير:[1]

المطلب الأول: مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهّز

تقوم مسؤولية الوكيل على ما يرتكبه من أخطاء أثناء أدائه لمهامه، حيث يتحمل تبعة هذه الأخطاء في إطار المسؤولية العقدية الناشئة عن علاقة الوكالة، وتمتد هذه المسؤولية لتشمل أيضًا ما قد ينجم عن أخطاء تابعيه أو مساعديه الذين يعملون تحت إشرافه، إذ يُسأل عن تصرفاتهم باعتبارها متصلة بتنفيذ الالتزامات العقدية. ويترتب على ذلك تحمله للأعباء الإضافية، مثل النفقات اللازمة لحفظ البضاعة التي يتسلمها، في حال إخلاله أو إخلال تابعيه بالآجال المحددة للتسليم ،لدى سندرس أساس مسؤولية وكيل السفينة في الفرع الاول ومسؤولية وكيل السفينة عن خطأ تابعيه في الفرع الثاني.

الفرع الاول: أساس مسؤولية وكيل السفينة

تقوم مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز على أساس قواعد الوكالة، إذ إن هذه العلاقة التعاقدية تُرتب على الوكيل التزامًا بتنفيذ مهامه وفق ما يقتضيه عقد الوكالة، ويُسأل وكيل السفينة أمام المجهز، باعتباره وكيلاً بأجر، عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء تنفيذ مهام وكالته.[2]

[1] –محمود شحماط، المرجع السابق ص64.

[2] –هشام فرعون، منشورات جامعة حلب كلية الحقوق، القانون التجاري البحري، مديرية لكلية المطبوعات الجامعية، الطبعة02، 1985ص133.

في إطار المسؤولية الشخصية لوكيل السفينة عن خطئه فيما يتعلق بالعجز أو التلف الذي يلحق بالبضاعة برز اتجاهان، الاتجاه الأول يرى وجود اتفاق ضمني بين وكيل السفينة والمرسل إليه، يقضي بحلول الوكيل محل الربان في التزاماته ومسؤولياته، غير أن هذا الرأي محل انتقاد إذ من غير المنطقي مساءلة الوكيل عن عقد لم يكن طرفًا فيه، بما أن عقد النقل يربط المرسل إليه بالربان أو المجهز دون أن يشمل الوكيل. أما الاتجاه الثاني فيذهب إلى أن وكيل السفينة، باعتباره ممثلًا للمجهز، يسأل عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء ممارسة مهامه في إطار تنفيذ وكالته[1].

كما نجد التطبيق العملي للاتجاه القائل بمسؤولية وكيل السفينة عن أخطائه الشخصية من خلال قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 03 فبراير 2011 في القضية المرفوعة من شركة س.م.ا.س.ج.م ضد شركة ذ.م.م غارفارة ومن معها، حيث قضت المحكمة بأن وكيل السفينة لا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية. وقد استندت المحكمة في حكمها إلى نص المادتين 609 و613 من قانون البحري الجزائري، مؤكدة أن مساعدي النقل لا يُعتبرون أطرافًا في عقد النقل البحري، وبالتالي لا يمكن مساءلتهم على أساس هذا العقد. وإنما تقوم مسؤوليتهم في إطار عقد الوكالة البحرية المبرم مع المجهز أو المرسل إليه، وهو ما يعكس الطبيعة الخاصة لمسؤولية وكيل السفينة التي تُبنى على أساس الخطأ الشخصي الواجب الإثبات[2].

كما ذهب البعض إلى توسيع نطاق تفسير عقد الوكالة الذي يربط وكيل السفينة بالمجهز، معتبرًا أنه لا يوجد ما يمنع من إدراج اتفاق صريح أو ضمني يقضي بحلول الوكيل محل المجهز في مسؤوليته المباشرة تجاه الغير. ويُعد هذا الاتفاق صحيحًا من الناحية القانونية، إذ يضع وكيل السفينة في مركز قريب من مركز الوكيل بالعمولة في مواجهة المرسل، بحيث تتحقق مسؤوليته المباشرة على أساس عقد النقل ذاته، لا على أساس الوكالة فحسب. ويعكس

[1] –قزد على أسماء، الاعوان التجاريون لعملية النقل البحري، شهادة الدكتوراه جامعة وهران ، 2025–2024 ،ص96.

[2] –قرار المحكمة العليا في الملحق والصادر في 03/02/2011، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 711461مجلة المحكمة العليا، العدد الأول 2012.

هذا التوجه رغبة في تعزيز حماية المرسل وضمان فعالية العلاقة القانونية البحرية من خلال مساءلة الوكيل مباشرة عند وقوع خطأ شخصي أثناء ممارسة مهامه.[1]

كما يجوز لوكيل السفينة، بعد أدائه ما حُكم به من تعويضات، أن يرجع على المجهز أو الناقل وفقا للقواعد العامة. ولا يمكن مساءلته عن تنفيذ عقد النقل البحري إلا بصفته ممثلًا للناقل، حيث تقتصر مسؤوليته على الأخطاء الشخصية التي يرتكبها في حدود وكالته. ويُعتبر الناقل البحري الطرف الأصلي الملزم بتسليم البضاعة، وتُرفع عنه المسؤولية بمجرد تسليمها سليمة إلى المرسل إليه أو من ينوب عنه قانونًا. غير أن وكيل السفينة قد يُعهد إليه بمهمة التسليم نيابة عن الناقل، فإذا وقع هلاك أو تلف للبضاعة وهي في حيازته، جاز له التمسك بحالات الإعفاء من المسؤولية، تأسيسًا على أن التسليم القانوني للبضاعة لم يتم بعد[2].

وبالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري، وبخاصة المادة 617 منه، يتضح أن مسؤولية وكيل السفينة تُقرر عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء ممارسته لمهامه، وذلك وفقًا للقواعد العامة، وقد أحال المشرّع في هذا السياق إلى أحكام القانون العام، بحيث تُعتبر مسؤولية الوكيل ذات طبيعة تعاقدية في مواجهة المجهز، وتقوم على أساس الخطأ الشخصي الذي يُثبت ارتكابه خلال مباشرة أعمال الوكالة البحرية.[3]

ومن خلال ما تقدم من اراء يكون وكيل السفينة مسؤول مسؤولية شخصية عن اخطائه وفقا لأحكام العامة وهدا ماكدته المادة 124معدلة من القانون المدني الجزائري حيث نصت «على الفعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض ».

ومن استقراء نص المادة القاعدة العامة في المسؤولية المدنية على أن كل من يرتكب خطأً يسبب ضررًا للغير يلتزم بالتعويض، ويُفهم من هذا المبدأ أن المسؤولية تقوم على أساس الخطأ

[1] –عبد الحميد مرسي عنبر، التوكيل البحري، الإسكندرية مصر، ط1، 2009، ص104.

[2] –قزدعلي اسماء، مرجع سابق، ص96.

[3] –المادة 617 من القانون البحري الجزائري «يعد وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام. »

الشخصي المقرون بعلاقة سببية مع الضرر وفي هذا السياق، يُدرج وكيل السفينة ضمن الأشخاص الذين يمكن مساءلتهم إذا ارتكبوا خطأ أثناء ممارسة مهامهم، سواء تعلق الأمر بالعجز أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أو أي تصرف آخر يضر بالغير، ما يلزم وكيل السفينة بمقتضى عقد الوكالة أن يؤدي مهامه وفق معيار العناية التي يبذلها الرجل المعتاد، وهو ما يشكل الأساس القانوني لمساءلته عند الإخلال بالتزاماته فإذا تقاعس أو أهمل في تنفيذ ما أوكل إليه، قامت مسؤوليته التعاقدية تجاه المجهّز، الذي يعد الطرف الوحيد المخول قانونا بمباشرة الدعوى ضده على أساس هذه المسؤولية، انسجاما مع القواعد العامة للوكالة في القانون البحري .[1]

الفرع الثاني: مسؤولية وكيل السفينة عن خطأ تابعيه:

في إطار مسؤولية وكيل السفينة عن خطأ تابعيه نرجع للقواعد العامة حيث تعددت الآراء حول أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع، فيرى البعض أن مسؤولية المتبوع هي مسؤولية شخصية ويبنون فكرتهم على أساس فكرة الخطأ المفترض أو على فكرة تحمل التبعية.

فبالنسبة للخطأ المفترض كان الرأي السائد في الفقه يقيم مسؤولية المتبوع على أساس الخطأ المفترض في جانبه حيث هذا الخطأ لا يقبل إثبات العكس، إلا أن هذه النظرية انتقدت، فلو كانت المسؤولية أساسها الخطأ المفترض لاستطاع المتبوع التخلص من المسؤولية بنفي العلاقة السببية بين خطئه المفترض والضرر وهذا انتقده الفقه والقضاء حتى لو بنيت المسؤولية على فكرة الخطأ توجب استبعاد مسؤولية المتبوع غير المميز أن الخطأ لا ينسب إليه[2].

وعلى ضوء المادة 617 من القانون البحري الجزائري المشار اليها سابقا يتضح أن وكيل السفينة يُسأل عن الأعمال التي يرتكبها تابِعوه أثناء ممارسة مهامهم، وهو ما أكده المشرّع الجزائري أيضًا في المادة 136 من القانون المدني[3] .

---

[1] شيخي محمد الامين، المرجع السابق، ص111

[2] قزد علي اسماء، مرجع سابق ص98

[3] –نظر المادة 136 من القانون المدني الجزائري.

حيث نصت على : « يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها» بمعنى اخر تقرر مسؤولية الشخص عن الأضرار الناجمة عن أفعال أعوانه أو مستخدميه متى ارتُكبت في إطار الوظيفة أو الخدمة. وبذلك فإن مسؤولية وكيل السفينة لا تنحصر في أخطائه الشخصية فحسب، بل تمتد لتشمل الأخطاء التي يرتكبها من يعملون تحت إشرافه، مما يعكس انسجامًا بين أحكام القانون البحري والقواعد العامة في المسؤولية المدنية.

المطلب الثاني: مسؤولية وكيل السفينة اتجاه الغير

إن وكيل السفينة يتحمل تجاه موكله مسؤولية ذات طبيعة تعاقدية، فإن هذه المسؤولية يمكن أن تمتد لتشمل الجانب التقصيري تجاه الغير، الذين يكونون عادةً أصحاب المصلحة في البضاعة أو إدارة الموانئ. ومن ثمّ، فإن الوكيل يُسأل مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية وأخطاء تابعيه، مثل التأخر في تفريغ البضاعة أو تسليمها، أو تسليمها بحالة معيبة، أو تسليمها دون سند شحن صحيح، أو الامتناع عن تسليمها لمن يثبت له الحق في سند الشحن. ومع ذلك، فإن مسؤولية الوكيل عن أخطائه الشخصية لا تُعفي المجهز من المسؤولية، باعتباره الموكل الذي يسأل وفقاً للقواعد العامة عن الأخطاء التي يرتكبها الوكيل أثناء تنفيذ وكالته[1].

ولا يسأل أمين السفينة شخصياً أمام الشاحنين أو المرسل إليهم عن الأضرار التي قد تلحق بهم نتيجة خطأ صادر عن المجهز أو الربان أثناء تنفيذ عقد النقل، إذ إن مسؤوليته في هذا السياق منتفية. غير أنه يبقى مسؤولاً، كما سبقت الإشارة، عن أخطائه الشخصية وأخطاء تابعيه، وذلك فيما يتعلق بأي هلاك أو تلف يصيب البضاعة وهي تحت حيازته، وذلك وفقاً للقواعد العامة.[2]

كما ذهب ال بعض إلى اعتبار أن وكيل السفينة يتحمل شخصياً المسؤولية عن أي عجز أو تلف يصيب البضاعة أثناء عملية النقل. ويستند هذا الرأي إلى أن السفينة لو بقيت في الميناء، لكان بإمكان المرسل إليه رفع دعوى مباشرة ضد الربان المسؤول، مع إمكانية توقيع الحجز

[2]–مصطفى كمال طه المرجع السابق ص 174.

[2] محمد سيد الفقي، المرجع السابق،ص171

التحفظي أو التنفيذي على السفينة. غير أن مغادرة السفينة للميناء تجعل من الصعب على المرسل إليه مباشرة دعواه ضد الربان أو توقيع الحجز على السفينة، الأمر الذي قد يعرقل مصالحه، ولتفادي هذا التعطيل، يعرض وكيل السفينة على المرسل إليه أن يحل محل الربان في التزاماته ومسؤولياته، بحيث يصبح هو المسؤول شخصياً عن الأضرار أو النقص الذي يلحق بالبضاعة. وبذلك، فإن أساس مسؤولية وكيل السفينة وفقاً لهذا الاتجاه، يقوم على اتفاق ضمني بينه وبين المرسل إليه، يقضي بموافقة الأخير على سفر السفينة مقابل التزام الوكيل بتحمل المسؤولية عوضاً عن الربان[1].

ومن خلا ما سبق، سنعالج الموضوع في فرعين رئيسيين:

في الفرع الأول سيتم تخصيص الدراسة للحالات الخاصة التي تقوم فيها مسؤولية وكيل السفينة على أساس المسؤولية التقصيرية، وذلك بالنظر إلى الأوضاع التي يترتب فيها على الوكيل التزام مباشر نتيجة أفعال أو إهمال غير مشروع.

أما الفرع الثاني فسيتناول قيام مسؤولية وكيل السفينة على أساس الخطأ الواجب الإثبات، حيث يتعين على المرسل إليه أو المتضرر أن يثبت وجود خطأ محدد ارتكبه الوكيل، كان سبباً مباشراً في إلحاق الضرر أو العجز بالبضاعة.

الفرع الاول: أساس المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة

يعتبر الخطأ الذي يرتكبه وكيل السفينة أثناء أداء مهامه بمثابة خطأ صادر عن الناقل البحري نفسه، ومن أبرز صور هذه الأخطاء تلك المتعلقة بالهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع الموضوعة تحت عهدته، وذلك وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في القانون المدني، باعتبارها استثناءً على قيام المسؤولية التعاقدية. ومن الأمثلة العملية على

[1] شيخي محمد الامين، المرجع السابق،ص112

ذلك إغفال الوكيل تسجيل وجود البضائع على رصيف السفينة، مما يجعلها عرضة لمخاطر السرقة أو الضياع.[1]

كما تقوم المسؤولية التقصيرية وفقاً للمادة 124 من القانون المدني الجزائري، التي تنص على أن: «كل عمل أياً كان يرتكبه المرء ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض». وبناءً على ذلك، يجوز لوكيل السفينة أن يرفع دعواه ضد المجهز أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطنه أما بالنسبة لدعوى المجهز ضد وكيل السفينة، فإنها تخضع للقواعد العامة للاختصاص القضائي، بما يضمن احترام المبادئ الإجرائية المقررة في القانون المادة 124ق م ،كما يمكن مساءلة وكيل السفينة على أساس المسؤولية التقصيرية متى ارتكب خطأً ترتب عنه ضرر للغير، كإلحاق الأذى بالمرسل إليه أو بالشاحنين، حيث يحق لهؤلاء رفع دعوى استناداً إلى أحكام المسؤولية التقصيرية. ويتحمل الوكيل هذه المسؤولية تجاه الغير عند ارتكابه أخطاء شخصية أثناء تنفيذ الوكالة، ولاسيما في حالة ارتكاب خطأ جسيم أثناء عملية توزيع البضائع المنقولة، مما يؤدي إلى الإضرار بحقوق أصحابها.[2]

الفرع الثاني: الحالات الخاصة لمسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة

يمكن تقديم تصوريين أولهما الحالة التي يظهر فيها وكيل السفينة بمظهر الناقل البحري، وما يترتب على ذلك من التزامات ومسؤوليات، أما الثاني فيتعلق بوضعية وكيل السفينة في مخالفة المسالك الكبرى.

أولا–المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة كناقل بحري:

قد يظهر وكيل السفينة أحياناً أمام من يتعامل معه في صورة الناقل البحري، وهي وضعية قد تنشأ في حالتين أساسيتين:

[1] –بورطال امينة، المركز القانوني لوكيل السفينة اثناء ممارسة النشاط البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 6، العدد1، اكتوبر 2019، ص99.

[2] –اكلي ليندة، سماعيل جوهر، المرجع السابق، ص1496.

الحالة الأولى: عندما يُعتبر وكيل السفينة ناقلاً بحرياً في الظاهر، وذلك كاستثناء لمبدأ المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في سند الشحن.

الحالة الثانية: إذا لم يكشف الوكيل عن صفته الحقيقية كوكيل، مما يؤدي إلى تحميله المسؤولية التعاقدية تجاه الغير.

وعلى العموم، فإن وكلاء السفن غالباً ما يستعملون سندات شحن تحمل في أعلاها اسم الناقل أو ربان السفينة، باعتبارهما الممثلين القانونيين للناقل البحري .غير أن بعضهم قد يصدر سندات شحن تحمل عناوينهم الخاصة دون الإشارة إلى صفتهم كوسطاء. ومع ذلك، فإن مجرد عدم ذكر صفة الوكيل في سند شحن يتعلق ببضاعة تالفة لا يكفي للاعتراف له بصفة الناقل في الظاهر، خاصة إذا أوضح ختم "Humide" أن توقيعه يتم بصفته عوناً فقط، أو إذا تضمّن أحد الأختام اسم المجهز وصفته. وهذه العناصر مجتمعة تكفي لاستبعاد دعوى المسؤولية التي قد يرفعها الشاحن أو البائع ضد الوكيل، وبالتالي تُستبعد عنه صفة الناقل في الظاهر.[1]

ثانيا– وضعية وكيل السفينة في مخالفة المسالك الكبرى:

إن تحميل وكيل السفينة المسؤولية الشخصية عن مخالفة المسالك البحرية الكبرى التي تتسبب فيها السفينة، قد يؤدي إلى خلط غير دقيق بين مهام الوكيل ومهام الربان. فالتسيير التقني للسفينة يدخل ضمن صلاحيات الربان وحده، بينما يظل المجهز باعتباره مالك السفينة هو المسؤول المباشر عن الأضرار الناجمة عن تشغيلها.

ويعتبر المجهز مسؤولًا قانونيًا عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية نتيجة ما تحمله السفينة من محروقات سائلة، إذ أن هذه الحمولة قد تتسبب في تلوث مياه البحر عند وقوع حادث أو مخالفة للمسالك الكبرى. وبالتالي، فإن المسؤولية الأساسية تقع على عاتق المجهز باعتباره صاحب المصلحة الاقتصادية والمالك القانوني للسفينة، بينما يقتصر دور وكيل السفينة على تمثيل المجهز أمام السلطات المينائية والإدارية دون أن يمتد إلى التسيير التقني أو الملاحي[2]

---

[1]– CA aix En provence 05/06/1981 DMF 1988, P.539, (1), Revue Scapel 1981, P. 17.

[2] –برويطة مولود، وكيل السفينة، في القانون البحري الجزائري، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة الصديق بن يحي جيجل، سنة 2023/2022، ص53

ملخص الفصل:

لقد تطرقنا في هذا الفصل مبحثين، حيث خصصنا المبحث الأول لدراسة المركز القانوني لوكيل السفينة، متطرقين إلى التزامات هذا الأخير التي تتوزع بين ما يتعلق بالبضاعة عند بداية النقل وعند نهايته، بما في ذلك تحصيل أجرة الشحن وإعداد حساب الرسو، إضافة إلى الالتزامات المرتبطة بالسفينة قبل وصولها إلى الميناء وعند رسوها فيه. كما وقفنا عند حقوق وكيل السفينة التي تتمثل أساسًا في حقه في الأجرة واسترداد المصروفات التي أنفقها أثناء قيامه بمهامه. أما المبحث الثاني فقد تناولنا فيه مسؤولية وكيل السفينة، حيث عرضنا لمسؤوليته عن أخطائه الشخصية، ومسؤوليته عن أخطاء تابعيه، فضلًا عن مسؤوليته تجاه الغير، وذلك في إطار إبراز اساس هذه المسؤولية وحدودها العملية.

خاتمة

من خلال دراستنا تبين لنا الدور الكبير الدي يقوم به وكيل السفينة في عملية النقل البحري حيث يشكل ركيزة أساسية في النظام القانوني البحري، إذ يضطلع بدور محوري في ضمان تنفيذ عقد النقل البحري على نحو يحقق التوازن بين مصالح الأطراف المتعاقدة ويحافظ على استقرار المعاملات البحرية. فوظيفته لا تقتصر على مجرد القيام بإجراءات شكلية أو إدارية، بل تمتد لتشمل مسؤوليات قانونية دقيقة تتداخل فيها الالتزامات التعاقدية مع المسؤوليات التقصيرية، مما يجعله طرفاً فاعلاً في حماية الحقوق وضمان سير العمليات التجارية وفقاً للقانون.

وقد بيّنت الدراسة أن المشرّع حرص على إحاطة وظيفة وكيل السفينة بإطار قانوني منظم نذكر منها:

- من خلال اشتراط التسجيل والحصول على الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين والمعنويين الراغبين في ممارسة هذا النشاط، وذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20/348 الذي حدّد شروط منح الاعتماد .
- يترتب في الحصول على الاعتماد والقيد في السجل التجاري الخاص بمهنة مساعدي النقل البحري الحصول على البطاقة المهنية لوكيل السفينة ومباشرة المهام.
- لم يحدد المشرع الصفة القانونية للشخص المعنوي.
- يتمتع وكيل السفينة بمرونة واسعة في أداء دوره، إذ يمكنه الجمع بين مهام متعددة ففي بعض الحالات يباشر نشاط مقاول المناولة، وفي حالات أخرى يعمل كسمسار بحري، أو كوكيل بالعمولة، أو كوكيل حمولة بما يعكس أهمية هذه المهنة في تحقيق الأمن القانوني والاقتصادي. كما أن الدور الذي يؤديه وكيل السفينة يتجاوز البعد الفردي ليصبح جزءاً

من منظومة النقل البحري العالمية، حيث يسهم في تعزيز الثقة بين المتعاملين ويضمن احترام القواعد القانونية التي تحكم التجارة الدولية .

_ إن اكتساب صفة وكيل السفينة يترتب عليه آثار قانونية متعددة، تتمثل أساسًا في التزامات يتعين على الوكيل احترامها والوفاء بها، مقابل ما يُمنح له من حقوق وضمانات أثناء ممارسته لنشاطه. وبذلك يجمع وكيل السفينة بين واجبات محددة تفرضها طبيعة وظيفته، وبين امتيازات قانونية تكفل له ممارسة مهامه في إطار منظم ومتوازن.

_ يترتب على اكتساب صفة وكيل السفينة قيام مسؤوليته القانونية، إذ يتحمل المسؤولية التعاقدية عند الإخلال بالتزاماته تجاه المجهّز، كما قد تثور في مواجهته المسؤولية التقصيرية إذا ألحق ضررًا بالغير خارج نطاق العقد.

التوصيات:

_ تأسيس نقابة أو هيئة مهنية لوكلاء السفن تتولى تنظيم المهنة الدفاع عن مصالحهم، وضمان التزامهم بالقوانين.

_ تقليص مدة منح لاعتماد من 05 سنوات إلى فترة أقصر (سنتين أو ثلاث سنوات)، مع إمكانية التجديد وفق معايير الكفاءة والالتزام، لضمان المرونة وعدم تعطيل النشاط البحري.

قائمة المصادر والمراجع

قامة المصادر المراجع:

أولا: المصادر

1. النصوص التشريعية

- الامر رقم 75/59 المؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975 الذي يتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 101، الصادرة في 19سبتمبر 1975 .
- الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 78، الصادر 1975.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أفريل 1977

2. النصوص التنظيمية:

- من المرسوم تنفيذي رقم 183/ 09،المؤرخ في 12 ماي 2009المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري .
- المرسوم التنفيذي رقم 15/111 المؤرخ في 03 ماي 2015 يحدد كيفيات القيد والتعديل والشطب في السجل التجاري الجريدة الرسمية العدد 24 ص 5.
- المرسوم التنفيذي 20/348المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري .

3. مصادر اجنبية

- القرار الوزاري من التشريع العماني رقم 2020/89 الخاص بإصدار لائحة تنظيم عمل وكلاء السفن ووكلاء الحمولة ، سنة 2020

4. القرارات القضائية:

- قرار المحكمة العليا في الملحق والصادر في 03/02/2011، الغرفة التجارية والبحرية، ملف رقم 711461مجلة المحكمة العليا، العدد الأول 2012

ثانيا:المراجع

باللغة العربية

1. الكتب

- بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، السفينة اشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال البحري التأمين البحري، مكتبة الشرق القاهرة،1984
- عاطف محمد الفقهي، قانون التجارة البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ،1996،
- عبد الحميد مرسي عنبر، التوكيل البحري، الطبعة الأولى، الإسكندرية مصر، سنة 2009
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون لنشر والتوزيع، المنصورة مصر، ط.1 ،2011
- عبد القادر العطير، شرح قانون التجارة البحرية (دارسة مقارنة) ، دار الثقافة للنشر التوزيع، عمان، ط5، 2014.
- عبد القادر حسن العطر، الوسيط في شرح القانون التجارة البحرية، السفينة، اشخاص السفينة، استغلال السفينة مسؤولية الناقل البحري، الحوادث البحرية، كلية الحقوق، جامعة عمان الأصلية، ط1، السنة 1999
- كمال حمدي، القانون البحري، مشاة المعارف الإسكندرية ,1998.

- محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، قسم القانون التجاري والبحري كلية الحقوق جامعة الإسكندرية ،2007.
- محمد سيد الفقي، محمد فريد العريني، علي البارودي القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية ط1 , 2001
- محمود شحماط. المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم النشر والتوزيع، ط1، سنة 2010،
- مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، السفينة، اشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، منشورات الحلبي الحقوقية 2006.
- هاني دويدار الوجيز في القانون البحري دار الجامعة العربية للنشر الإسكندرية ،2001.
- هشام فرعون، منشورات جامعة حلب كلية الحقوق، القانون التجاري البحري، مديرية لكلية المطبوعات الجامعية، الطبعة02، 1985

2. **المقالات:**

- اكلي ليندة، سماعيل جوهر، وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري ،مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السابع العدد الأول، 2023/5/15، ص1489
- بورطال امينة، المركز القانوني لوكيل السفينة اثناء ممارسة النشاط البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 6، العدد1، اكتوبر 2019
- زكراوي حمداوي، الوكلاء البريون للملاحة البحرية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، العدد1، المجلد 15 ، 2022،
- شيخي محمد الأمين وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري العدد 04 صدر بتاريخ 1مارس 2016ص96

- مصطفى بن جلول، علي غربي، الحقوق والحريات العامة وحدود ممارستها في التشريع الجزائري مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد07، العدد02، تاريخ النشر 2020

3. الرسائل والمذكرات:

أ) الرسائل:

- بشوش مهدي، الاستثمار في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه الطور الثالث في القانون تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزوو 2020/2021،
- قزد على أسماء، الاعوان التجاريون لعملية النقل البحري، شهادة الدكتوراه جامعة وهران ، 2024/2025

ب) مدكرات الماجيستير:

- دردار نعيمة "وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مدكرة ماجيستير، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر 2000.2001
- عرب صبحي ودرّدار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مدكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق – جامعة الجزائر، 2013، ص. 112

أ) مذكرات الماستر

- بن نونة رحمونة، بونوارة خيرة، مساعدي النقل البحري على ضوء التشريع الجزائري، مدكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون خاص، جامعة عين تموشنت بلحاج بوشعيب ،2022
- برويطة مولود، وكيل السفينة، في القانون البحري الجزائري، مدكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، جامعة الصديق بن يحي جيجل، سنة 2023/2022.

باللغة الفرنسية

1 CA Aix En provence 05/06/1981 DMF 1988, P.539, (1), Revue Scapel 1981

فهرس الموضوعات

فهرس الموضوعات

الشكر والتقدير .....

الإهداء .....

مقدمة 1

الفصل الأول: الاطار التنظيمي لوكيل السفينة..... 6

المبحث الأول: مفهوم وكيل السفينة 7

المطلب الأول: تعريف وكيل السفينة 7

الفرع الأول: التعريف الفقهي لوكيل السفينة..... 8

الفرع الثاني: التعريف القانوني لوكيل السفينة:..... 9

أولا: تعريف وكيل السفينة في التشريع الجزائري: 9

ثانيا: التعريف القانوني لوكيل السفينة في بعض التشريعات الأخرى 10

المطلب الثاني: التكييف القانوني لعقد وكيل السفينة..... 11

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد وكيل السفينة: 11

الفرع الثاني: الصفات التي يأخذها وكيل السفينة:..... 14

المبحث الثاني: تنظيم مهنة وكيل السفينة:..... 18

المطلب الاول: شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة: 18

الفرع الأول: شروط الحصول على اعتماد ممارسة مهنة وكيل السفينة..... 19

أولا-بالنسبة للأشخاص الطبيعيين: 19

1- شرط توفر الجنسية الجزائرية:..... 19

2- شرط التمتع بالحقوق المدنية والوطنية: 20

3- شرط تقديم شهادة التأهيل والخبرة المهنية: 20

4- تقديم شهادات دراسات عليا: 21
5- شرط النزاهة لممارسة النشاط:..... 21
6- شرط المحل لممارسة النشاط: 22
ثانيا: بالنسبة للأشخاص المعنويين 23
الفرع الثاني: اجراءات الحصول على الاعتماد: 24
أولا- الوثائق الواجب تقديمها في طلب الاعتماد: 24
ثانيا- دراسة الحصول على الامتياز: 25
ثالثا: الرد على طلب الاعتماد: 26
المطلب الثاني: القيد في السجل التجاري والحصول على بطاقة مهنية..... 26
الفرع الأول: القيد في السجل التجاري 26
الفرع الثاني: الحصول على البطاقة المهنية..... 30
ملخص للفصل: 31
الفصل ثاني: الإطار القانوني لوكيل السفينة.....Error! Bookmark not defined
المطلب الاول: التزامات وكيل السفينة..... 34
الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة..... 37
أولا-قبل وصول السفينة الى الميناء: 38
ثانيا- عند رسو السفينة في الميناء 39
المطلب الثاني: حقوق وكيل السفينة 39
الفرع الاول: الحق في الاجرة 40
الفرع الثاني: دفع سائر المصروفات التي أنفقها وكيل السفينة..... 41
المطلب الأول: مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهّز 43
الفرع الثاني: مسؤولية وكيل السفينة عن خطأ تابعيه: 46

الفرع الاول: أساس المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة 48

الفرع الثاني: الحالات الخاصة لمسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة..... 49

ملخص الفصل: 51

خاتمة.....Error! Bookmark not defined

فهرس الموضوعات..... 63

ملخص الدراسة.....

ملخص الدراسة:

تسلط هذه المذكرة الضوء على "دور الوكلاء البحريين في عملية النقل البحري (وكيل السفينة)"، حيث يعد هذا الوكيل همزة الوصل الأساسية التي تربط بين السفينة والميناء لتسهيل حركة التجارة الدولية. تهدف الدراسة إلى شرح مهام وكيل السفينة، وتوضيح حقوقه وواجباته، بالإضافة إلى تسليط الضوء على مسؤوليته القانونية والمدنية عند تنفيذ المهام الموكلة إليه، وقد خلصت المذكرة إلى أن دور وكيل السفينة ليس مجرد دور تنظيمي بسيط، بل هو ممثل قانوني مهم جداً لنجاح الرحلة البحرية، مما يتطلب تحديث القوانين الحالية لتنظيم عمله بشكل أفضل وحماية حقوق جميع الأطراف.

الكلمات المفتاحية :النقل البحري، وكيل السفينة، الميناء، همزة وصل، الواجبات والحقوق، المسؤولية القانونية.

Abstract:

This thesis highlights "The Role of Maritime Agents in Maritime Transport (Ship Agent)", emphasizing the agent as the vital link connecting the ship and the port to facilitate international trade. The study aims to explain the ship agent's tasks, clarify their rights and duties, and shed light on their legal and civil liability while executing their delegated duties. The thesis concludes that the ship agent's role is not merely organizational; rather, they are a crucial legal representative for the success of the maritime voyage. This necessitates updating current laws to better regulate their work and protect the rights of all involved parties.

Keywords: Maritime transport, Ship agent, Port, Vital link, Duties and rights, Legal liability.