

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



النظام القانوني لمهنة وكيل السفينة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

د / قنطار كوثر

من تقديم الطلبة:

- مرغم عبير
- بن ناصر سلاف

لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بوغازي مريم	أستاذ محاضر	رئيسا
د/ قنطار كوثر	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
أ / طوطاوي محمد أمين	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جوان 2024

الله أكبر

شكر وتقدير

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى: «لأن شكرتم لأزيدنكم» صدق الله العظيم.

بداية شكر خاص جدا وتحية تقدير وإحترام...
نتقدم بها إلى الأستاذة المشرفة "كوثر قنطار"

التي رافقتنا بتوجيهاتها ونصائحها القيمة

حيث وجهتنا حين الخطأ

وشجعتنا حين الصواب

فكانت بذلك نعم المشرفة ونعم الأستاذة.

والشكر أيضا موصول إلى لجنة المناقشة

على قبولهم مناقشة هذه المذكرة.

كما نشكر أيضا الأستاذ شيخي محمد أمين

والأستاذة قشيوش رحمونة

على تقديمهم يد المساعدة

إِهْدَانِي

"أشرف جميع ان يسكن في اسنان الى النجاة ويحصل عليه"

الى الذي وهبني كل مايملك لأحقق له أماله الى من كان يدفعني قدما نحو الأمام

لنيل المبتغى الى سندي في الحياة أبي الغالي أطل الله عمره.

الى من جعل الله الجنة تحت أقدامها و احتضني قلبها قبل يدها و سهلت لي
الشدائد بدعائها، الى من أضاءت في ليالي العتمة طريقي سر قوتي ونجاحي أمي

حبيبتي

الى مصدر قوتي الداعمين لي و الساندين أختي "قمر" و أخي "أنور"

الى من كان دائما مصدرا لدعمي الى الذي كان له الدور الأكبر في اتمام هذه

المذكرة الأستاذ "بوغازي بلال"

اهداء

...نلتها وعانقت اليوم مجدا عظيما ...

...فعلتها بعد أن كانت مستحيله...

..كانت دروبا قاسية وطرقا خسرت بها الكثير..

..ولكني "وصلت الحمد لله" ..

...ولهذا أهدي ثمرة جهدي إلى...

...خالق الروح والقلم...

...وبارئ الذر و النسم وخالق كل شيء من العدم..

...إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة... ونص الأمة...

...إلى نبي الرحمة ونور العالمين...

...إلى الأيادي الطاهرة التي أزلت من طريقي أشواك الفشل ...

...إلى من ساندني بكل حب عند ضعفي...

...إلى من رسموا لي المستقبل بخطوط من الثقة والحب...

...إلى صاحب السيرة العطرة...

... والفكر المستنير إلى من كلل العرق جبينه...

...وعلمني أن النجاح لا يأتي إلا بالصبر والإصرار... .. إلى من سعى... لأجل

راحتي ونجاحي ...

...إلى أعظم وأعز رجل في الكون...

... أبي العزيز حفظه الله ...

...إلى تلك العظيمة ذات القلب النقي

...إلى من أو صاني الرحمان بها برا وإحسانا

...إلى مأمني وأماني وإيماني وروحي وراحتي

...إلى تلك التي حين تبسم يشرق وجهها من هنا والشمس من هناك...

...أمي الغالية...

...إلى عائلتي من صغيرها إلى كبيرها...

...إلى من أشاركهم لحظاتي...

...إلى من يفرحون لنجاحي وكأنه نجاحهم...

..إلى جميع الأصدقاء والأحب الذين يساندونني طول تلك الأيام.

...إلى كل من رافقتني في مشواري الدراسي...

...وبالأخص صديقاتي ...

... "عبير" و"خولة" ...

...وإلى من أحمله في قلبي...

مقدمة

مقدمة

يعتبر النقل البحري من أهم القطاعات التي يعتمد عليها الاقتصاد الوطني، وقد كانت الملاحة البحرية قديماً تقوم على تكليف الربان بالعديد من المهام بحيث كان يقوم بحراسة المشحونة والمحافظة عليها وتسليمها إلى المرسل إليهم إضافة إلى تحصيل أجره النقل منهم ولكن مع تطور بناء السفن وتنامي حجمها وظهور الحاويات وانتظام الرحلات البحرية المحددة إضافة إلى ارتفاع تكاليف الاستغلال التجاري للسفن ومع التطورات الاقتصادية والمناذاة بالخصوصية من أجل الابتعاد عن إحتكار الدولة، اقتضى الأمر إعفاء هذا الأخير من مختلف العمليات التي كان يقوم بها سابقاً، لذلك فقد عمدت بعض شركات الملاحة البحرية إلى إنشاء فروع لها في الموانئ الهامة تحل محل الربان في تسليم البضائع وتحصيل أجره النقل على أن ينوب مديرو هذه الفروع عن المجهز في كافة العمليات التي يتولونها لحسابه وذلك بصفتهم تابعين بريين له يمثلونه ولا يسألون شخصياً إلا في حدود مسؤولية التابع طبقاً للقواعد العامة إلا أن إنشاء فروع في كل الموانئ والتي ترسو بها السفينة هذا الأمر ليس بالهين بل انه مكلف فكل هذه المساعي التي قامت بها شركات النقل الكبرى في العالم في الحقيقة ماهي سوى إجراءات لتفادي طول المدة التي يقضيها الربان لإتمام مهامه، علماً بأنه كلما طالت مدة رسو السفينة في الميناء، سيأثر لا محال على الحركة التجارية للسفينة من جهة وتعطيل تنفيذ عقد النقل البحري باعتباره أحد ركائز التجارة الدولية من جهة أخرى أيضاً، لذلك دعت الضرورات العملية إلى تعيين المجهز وكيلا عنه في مختلف الموانئ العالمية، كما يقوم بالأعمال التي يقوم بها المجهز في خدمة السفينة،¹ وقد يكلف بواجبات أخرى مما يدخل في إختصاص الربان كتموين السفينة بالأغذية والوقود والإصلاحات وإصدار سندات الشحن وتذاكر النقل، ويطلق على هذا الشخص إسم أمين السفينة أو الوكيل البحري أو وكيل السفينة.

أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية هذه الدراسة أنه مع التطور الذي عرفه النقل البحري ظهر كيان يسمى

¹ - عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1453هـ، 2014م، ص191.

بوكيل السفينة، هذا الأخير يقوم بالعديد من المهام، والتي كان يقوم بها الريان سابقا، ويلعب دورا هاما في إتمامه لسلسلة النقل البحري، وتهدف هذه الدراسة إلى معرفة كل ما يخص وكيل السفينة من مهام وحقوق وواجبات إضافة إلى معرفة مجمل الأحكام والقوانين التي تحكم هذه المهنة.

أسباب إختيار الموضوع:

إن دوافع وأسباب دراستنا لموضوع النظام القانوني لمهنة وكيل السفينة متعددة منها ما هي ذاتية ومنها ما هي موضوعية.

الأسباب الذاتية:

وتتمثل في الميل إلى تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية وكذلك الرغبة في دراسة مهن النقل البحري.

الأسباب الموضوعية:

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

هدف الدراسة:

إن هدف من دراستنا لموضوع وكيل السفينة هو التدقيق والغوص أكثر لمعرفة كل التفاصيل المتعلقة بهذه المهنة، وكذلك لتمييز هذه المهنة عن المهن الأخرى لمساعدتي النقل البحري، كما نتطرق إلى شروط الإلتحاق بمهنة وكيل السفينة وكذلك الآثار المترتبة عن ممارسة هذه المهنة، وفي الأخير نتطرق إلى أحكام المسؤولية المترتبة على وكيل السفينة والدعاوي الناشئة ضده.

صعوبات الدراسة:

لقد واجهتنا خلال رحلة البحث عدة صعوبات أهمها قلة المراجع المتعلقة بموضوع الدراسة خاصة المتخصصة منها، هذا ما دفعنا إلى الإعتماد على النصوص القانونية والإجتهاد في تحليلها.

إشكالية الدراسة:

إن مهمة وكيل السفينة لم تظهر إلا بعد التطور الذي طرأ في مجال النقل البحري، وهذا الأخير نظرا لأهميته فإنه يخضع للعديد من الأحكام والقوانين التي تنظم مهمته، وعليه فإن التساؤل الذي يطرح هنا هو:

هل وُفقَ المشرع الجزائري في بناء نظام قانوني فعال لمهنة وكيل السفينة؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية تساؤلين فرعيين هما:

كيف يتم الالتحاق بمهنة وكيل السفينة ؟

وفيما اثار ممارسة مهنة وكيل السفينة؟

مناهج الدراسة:

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

خطة الدراسة:

إتفقا مع منهجية البحث قمنا بتقسيم خطة الدراسة إلى فصلين، يتعلق الفصل الأول بالالتحاق بمهنة وكيل السفينة، حيث تطرقنا فيه إلى ماهية مهنة وكيل السفينة (المبحث

(الأول) وتنظيم مهنة وكيل السفينة (المبحث الثاني)، أما الفصل الثاني فخصصناه لدراسة آثار ممارسة مهنة وكيل السفينة حيث تعرضنا فيه إلى المركز القانوني لوكيل السفينة (المبحث الأول)، بالإضافة إلى المسؤولية المترتبة على وكيل السفينة (المبحث الثاني).

الفصل الأول

الفصل الأول: الإلتحاق بمهنة وكيل السفينة

يتطلب الاستغلال التجاري للسفن وجود عدد من الأشخاص يساعدون الربان في القيام بأعماله التجارية على ظهر السفينة وذلك أثناء الملاحة البحرية، وهم الطاقم البحري للسفينة بقيادة الربان، ومع ذلك فقد خلقت ظروف الاستغلال التجاري للسفينة في العصر الحديث الحاجة إلى أشخاص آخرين يساهمون في أداء الرسالة البحرية بعملهم الذي يتم في البر، أو على ظهر السفينة أثناء تواجدها في الميناء، وهذا العمل البري المؤدى في الموانئ أو على ظهر السفينة وهي متوقفة في ميناء من الموانئ من أجل التزود بما تحتاجه من مؤن ووقود وحاجات مختلفة و التي تحتاجها السفن من أجل مواصلة رحلتها البحرية. و يطلق على هؤلاء الأشخاص الوكلاء البريون للملاحة البحرية أو بالمجتمع البري للسفن تمييزا لهم عن الوكلاء البحريين أو المجتمع البحري، والذين يباشرون أعمالهم على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية.

و بما أن بقاء السفينة فترة طويلة في المرافئ بانتظار الانتهاء من الأعمال الإدارية والقانونية والمتعلقة باستلام وتسليم البضائع المشحونة، يكلف شركات النقل البحري مبالغ طائلة بسبب رسوم الموانئ المرتفعة ، اقتضى الأمر إلى إعفاء الربان من المهام التي كان يقوم بها، واقتصر دوره في الوظيفة الفنية فقط والمتمثلة في قيادة السفينة، وتم تعيين وكيل عنه يقوم بالأعمال التي كان يقوم بها في السابق متمثلا في وكيل السفينة.

وتعد هذه المهنة من مهن مساعدي النقل البحري و التي لقيت اهتماما واسعا نظرا للدور المهم الذي يقوم به هذا الأخير. ولمزولة هذه المهنة لابد من استيفاء العديد من الشروط.

ولتبيين الإطار المفاهيمي لمهنة وكيل السفينة نتطرق في هذا الفصل إلى:

- ماهية مهنة وكيل السفينة (المبحث الأول).

- تنظيم مهنة وكيل السفينة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: ماهية مهنة وكيل السفينة

بما أن السفينة التجارية أصبحت في الوقت الحاضر باهظة التكاليف، وهي عبارة عن رأس مال لا ينتج إلا إذا تحرك، فإن المشرع يكون قد أحسن صنعا حينما فكر في إيجاد أشخاص بربون ومن بينهم وكيل السفينة، والذي يؤدي دورا أساسيا في تنفيذه لعقد النقل البحري، إذ أنه ذلك الشخص الذي يتم اختياره من طرف مجهزة السفينة أو الريان بهدف مباشرة مهام الريان التجارية.

وللإمام أكثر بمهنة وكيل السفينة نعالج في هذا المبحث :

- ماهية مهنة وكيل السفينة (المطلب الأول).
- تمييز مهنة وكيل السفينة عن المهن الأخرى لمساعدتي النقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم وكيل السفينة

يرتبط ظهور وكيل السفينة الذي يعرف أيضا بالوكيل البحري عندما بدأت الحاجة ملحة إلى الإسراع من دورة الرحلات البحرية التي تقوم بها السفينة،¹ وفقد التطرق إلى مفهوم وكيل السفينة في كل من الفقه والتشريع وعليه سيتم التطرق إلى:

- تعريف وكيل السفينة (الفرع الأول).
- الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف وكيل السفينة

لقد اختلفت التعريفات وتداخلت فيما بينها، فالبحث في مفهوم وكيل السفينة دفعنا إلى التطرق إلى المفهوم الفقهي و المفهوم القانوني.

¹ - هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1995 ، بيروت، ص195.

أولاً: التعريف الفقهي لوكيل السفينة

لقد حاول الفقهاء إعطاء تعريف لوكيل السفينة كل حسب منظوره الخاص، وسنتطرق إلى تعريف وكيل السفينة عند الفقهاء العرب، و تعريف وكيل السفينة عند الفقهاء الفرنسيين.

أ- تعريف وكيل السفينة عند الفقهاء العرب:

يعرف وكيل السفينة بأنه شخص مستقل متخصص، و بالتالي ذو خبرة يعمل وبمقتضى العقد الذي يبرمه مع المجهز، وكيلا عنه في تسليم البضائع لأصحاب الحق في استلامها وتحصيل أجرة النقل¹.

وقد جاء في تعريف "مصطفى كمال طه"² بأن وكيل السفينة هو ذلك الشخص الذي يقوم لحساب المجهز بتسلم البضائع والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها و تحصيل الأجرة، وقد يكلف بواجبات أخرى مما يدخل في اختصاص الريان كتموين السفينة و إصدار سندات الشحن و تذاكر النقل³.

كما عرف الدكتور "عاطف محمد الفقي"⁴ وكيل السفينة بأنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي، يختاره المجهز أو الريان في الميناء الذي ترسو فيه السفينة ليتولى رعاية شؤون المجهز و سفنه في هذا الميناء بناء على عقد يبرم بينهما عادة لمدة معينة"⁵.

ب- تعريف وكيل السفينة عند الفقهاء الفرنسيين:

جاء في تعريف الفقيه الفرنسي "ANTOINE VIALARD" بأن وكيل السفينة هو ممثل للمجهز أو ريان السفينة، و ذلك في جميع العمليات التي يتولى القيام بها، و بالتالي فإنه يقوم باستلام البضائع في ميناء القيام، كما يتولى تسليمها إلى المرسل إليهم في ميناء الوصول⁶.

¹ - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 119.

² - الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه، أستاذ القانون التجاري و البحري بحقوق الإسكندرية وبيروت العربية، وعميد سابق في كلية الحقوق بجامعة الإسكندرية و بيروت.

³ - القانون البحري، مصطفى كمال طه دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص 238.

⁴ - الدكتور عاطف محمد الفقي، أستاذ مساعد بقسم القانون التجاري و البحري، مدير مركز التحكيم بكلية الحقوق، جامعة المنوفية.

⁵ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ص 245.

⁶ - ANTOINE VEALARD, Droit maritime, presse universitaire de France. Paris. 1997. P 213: « le consignataire de navire représente l'armateur ou le capitaine du navire pour

ويعرف كذلك وكيل السفينة (Agent Maritime) بأنه ذلك الشخص الذي يعينه المجهز في أحد الموانئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال والتصرفات القانونية لاستغلال السفينة، كالقيام بتسليم البضاعة إلى أصحابها عند الوصول وتحصيل أجره النقل المستحقة، وشراء المؤن و الأدوات اللازمة للسفينة، والتعاقد من أجل إجراء الإصلاحات التي تتطلبها السفينة¹.

كما عرف الفقيه "René Rodière" وكيل السفينة بأنه ممثل لمجهز السفينة ونشأ دوره نتيجة الرغبة في ضمان عودة أسرع للسفن²، ويقوم باستلام البضاعة من الريان.

ويلتزم بالاعتناء بها إلى غاية تسليمها للمرسل إليهم³.

ثانيا: التعريف القانوني لوكيل السفينة

نظم المشرع الجزائري الأحكام القانونية المتعلقة بمهنة وكيل السفينة في القسم الأول من الفصل الثالث تحت عنوان "مساعدو التجهيز". وجاء في المادة 609 من القانون البحري الجزائري على أنه: (يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابه أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الريان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء).

هذا و قد يقوم وكيل السفينة بهذه المهمة لحساب مجهز واحد و بالنسبة لجميع السفن التابعة له كما قد يقوم بهذه المهمة لحساب عدة تجهزين و هذا هو الوضع الغالب عملا⁴.

ومن جهة أخرى نجد أن المشرع المصري هو الآخر قد عرف وكيل السفينة، حيث نص في المادة 145 من القانون التجاري البحري على أنه: "يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلاً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة".

toutes les opération que le capitaine n'accomplit pas lui-même. Ainsi . il procède a la réception de la marchandise ou port de départ et à délivrance aux destinataires au port de déchargement».

¹-ايمن فتحي الجميل، مقالتي الشحن و التفريغ ، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ، 2015، ص19.

²-René Rodière et Emmanuel du Pontavice ,Droit maritime, Dalloz,12eme édition.1997.p249

³.Ibid,p250

⁴ - عاطف محمد الفقي،المرجع السابق،،ص245.

ونجد أن المشرع الفرنسي قد تجاهل الحديث عن وكيل السفينة حيث أغفل الإشارة في أي نص إلى كلمة الوكلاء البحريين¹.

وللإشارة فإن عبارة وكيل السفينة لم تظهر في القانون الفرنسي إلا في مرسوم ديسمبر 1806 والمتضمن خدمة إرشاد السفن، ولم يرد لها ذكر في القانون التجاري الفرنسي الصادر في سنة 1807 سواء في المادة 285 من القانون المذكور والتي تنص على أنه: "كل وكيل بالعمولة أو وكيل يتلقى البضائع يكون ملزماً بتسليم إيصال بذلك لربان السفينة" أو في المادة 305 التي تقرر بأنه إذا رفض الوكيل المؤتمن استقبال البضائع، كان في استطاعة الربان أن يأمر قضائياً ببيعها، كي يدفع بثمنها أجره الشحن ويأمر الخزينة العامة بإيداع الفائض منها².

كما أن المشرع الأردني لم يتطرق لتعريف وكيل السفينة أو طبيعته، بل قامت محكمة التمييز الأردنية في أكثر من حكم ببيان مهام وكيل السفينة ومسؤولياته، حيث جاء في أحد أحكامها بأن الوكيل البحري لا يسأل عن تنفيذ عقد النقل، وإنما هو ملزم بتلقي البضاعة من الربان في ميناء التفريغ بعد انتهاء الرحلة البحرية، وكذلك هو ملزم بتسليم تلك البضاعة للمرسل إليه³.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة

يربط المجهز بوكيل السفينة عقد يسمى عقد وكالة⁴ السفينة أو عقد أمانة السفينة⁵، حيث يقوم المجهز أو الربان باختيار أمين السفينة ويرتبطان مع بعض بمقتضى عقد يسمى عقد وكالة السفينة، ولقد اختلف الفقهاء في تحديد طبيعة العقد الذي يحكم هذه العلاقة إذ هناك من يرى أن العقد الذي يربط بين المجهز و وكيل السفينة ما هو إلا عقد عمل، إلا أن هذا الرأي غير سليم، حيث أن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية، في حين أن وكيل السفينة يقوم

¹- بورطال أمينة، المركز القانوني لوكيل السفينة أثناء ممارسة نشاط النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 1، أكتوبر، 2019، ص 94

²-رددار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر سنة 2001/2000، ص 8.

³-عبد القادر العطير، المرجع السابق، ص 191.

⁴- عرفت المادة 571 من القانون المدني عقد الوكالة وهو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شئ لحساب الموكل وباسمه.

⁵- إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 22.

بأعمال قانونية لحساب المجهز¹، بالإضافة إلى أن عقد العمل تترتب عنه علاقة تبعية وخضوع بين العامل من جهة ورب العمل من جهة أخرى، في حين أننا نجد وكيل السفينة في عمله يتمتع بجانب كبير من الاستقلال، وقد يمكنه تولي عمليات وكالة لعدة مجهزين.

وهناك من يرى أن وكيل السفينة ما هو إلا سمسارا بحريا وتقع عليه المسؤولية بصرف النظر عن المكان الذي وقع فيه عيب أو فقدان للبضاعة. غير أن هذا الرأي لا يبدو سليما باعتبار أن الالتزامات التي تقع على السمسار مختلفة تماما عن الالتزامات التي تقع على وكيل السفينة، ولا يمكن لهذا الأخير أن يسأل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة عن الفترة السابقة لاستلامه لها.

وهناك رأي آخر يرى بأن وكيل السفينة هو مجرد وكيل للعمولة يتولى عملية تفريغ البضائع وكذلك تسليم البضائع لأصحابها، إضافة لتحصيل أجرة النقل. إلا أن هذا الرأي لا يمكن الأخذ به بيد أن الوكيل بالعمولة يعمل باسمه الخاص ولحساب موكله، أما وكيل السفينة فهو يعمل باسم و لحساب موكله.

لهذا فقد استقر الرأي على تكييف عقد وكالة السفينة و باعتباره عقد وكالة بأجر فهو وكالة تجارية، لأنه ينصب على القيام بأعمال التجارة البحرية ويمكن إثباتها بجميع طرق الإثبات.

و باستقراء المادة 609 من القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع الجزائري أخذ بهذا التكييف الذي يعتبر أن العقد الذي يربط بين المجهز ووكيل السفينة هو عقد وكالة بأجر. ويحدد أجر وكيل السفينة بموجب اتفاقية أو بموجب تعريفة، وعند انعدام ذلك بموجب العرف،² ويعتبر عقد الوكالة من العقود الرضائية الناتجة عن توافق إرادتين وينصب على محل و سبب، ولا يشترط فيه الشكلية أو الرسمية ويجب أن يتوفر في الوكالة الشكل الواجب توفره في العمل القانوني الذي يكون محل الوكالة ما لم يوجد نص يقضي بخلاف ذلك³، كما يعد عقد

¹ - عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص246.

² - المادة 618 من القانون البحري الجزائري.

³ - المادة 572 من القانون المدني الجزائري.

الوكالة من العقود الملزمة للجانبين، وهو عقد من عقود المعاوضات، كما أنه من العقود ذات الاعتبار الشخصي¹.

وتنتهي الوكالة بأحد أسباب الانتهاء العامة الواردة في القواعد العامة للعقود كما وتنتهي بأسباب مستمدة من طبيعتها وتتمثل هذه الأسباب في: إتمام العمل الموكل فيه أو انتهاء الأجل المعين للوكالة وتنتهي أيضا بموت الموكل أو الوكيل ومن النادر في يومنا هذا أن تكون وفاة الموكل أو الوكيل سببا لإنهاء العقد، لأن تجهيز السفن و الوكالة عليها يتولاها عموما أشخاص معنويون²، كما تنتهي الوكالة أيضا بعزل الوكيل أو بعدول الموكل³، وبناء على ذلك فإن المجهز يجوز له أن يقوم بإنهاء عقد الوكالة أو تقييدها ولو وجد اتفاق يخالف ذلك⁴ ويجب في هذه الحالة أن يقوم المجهز بتعويض الوكيل نتيجة للضرر الذي لحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب بغير عذر مقبول، وفي المقابل فإنه يجوز أيضا للوكيل أن يتنازل على الوكالة ولو وجد اتفاق يخالف ذلك ويلتزم الوكيل بتعويض كامل للضرر الذي لحق بالموكل من جراء التنازل⁵ في وقت غير مناسب أو بعذر غير مقبول.

كما يجب الإشارة إلى أنه يجوز للطرفين إنهاء العقد فورا، وهذا في حالة الخطأ الجسيم.

المطلب الثاني: تمييز مهنة وكيل السفينة عن المهن الأخرى لمساعدى النقل البحري

بإمكان وكيل السفينة أن يقبل جميع المهام والنشاطات والتي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة، وهذا ما جاء في نص المادة 611 من القانون البحري الجزائري بقولها: "يجوز لوكيل السفينة أن يقبل من المجهز أو من الربان جميع المهام الأخرى التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة". ونتيجة للنشاطات المتعددة الذي يقوم بها هذا الأخير، فقد يجد نفسه مكتسبا لعدة

¹ - عبد الحميد مرسى عنبر، التوكيل البحري منذ نشأته حتى ضوابطه، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، 2009، ص 83.

² - دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 47.

³ - المادة 586 من القانون المدني الجزائري.

⁴ - انظر المادة 587 من القانون المدني الجزائري.

⁵ - المادة 618 من القانون البحري الجزائري.

صفات لشركاء آخرين متدخلين في عقد النقل البحري كوكيل الحمولة، مقاول المناولة، والسمسار البحري.

وفي هذا الصدد سنتطرق إلى:

- وكيل السفينة بصفته وكيل للحمولة (الفرع الأول).
- وكيل الحمولة بصفته مقاول للمناولة (الفرع الثاني).
- وكيل السفينة بصفته سمسار بحري (الفرع الثالث).
- وكيل السفينة بصفته عميل للنقل (الفرع الرابع).

الفرع الأول : وكيل السفينة بصفته وكيل للحمولة

لقد نظم المشرع الجزائري كلا من مهنتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة في القانون البحري الجزائري في الفصل الثالث تحت عنوان "مساعدو التجهيز" ويعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولصالح موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم¹، لا ويتبين لنا من خلال هذا التعريف أن وكيل الحمولة يقوم بنفس المهام التي يقوم بها وكيل السفينة ولكن بالنسبة للمرسل إليهم.

وعليه، يمكن لوكيل السفينة أن يجمع بين صفتين، الأولى باعتباره نائبا عن الناقل والثانية باعتباره وكيلا للحمولة، أي نائبا عن المرسل إليه، ولكن بشرط أن يتحصل وكيل السفينة على موافقة الناقل الذي أبرم معه عقد وكالة السفينة².

الفرع الثاني: وكيل السفينة بصفته مقاول للمناولة

مقاول المناولة أو كما يسمى بمقاول الشحن و التفريغ ويقوم بعمليات شحن البضائع ورسوها وفكها و إنزالها وعملياتي وضع البضائع على السطوح الترابية و المغازات وأخذها¹.

¹ - المادة 621 من القانون البحري الجزائري

² - بن الصغير شهرزاد، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص 83.

في سبيل تنفيذ وكيل السفينة لعقد الوكالة المبرمة مع المجهز أو الناقل يقوم بالتكفل بالبضائع عند تسليمها من الشاحن تحضيراً لعملية شحنها، أو التحضير لتفريغ البضاعة من السفينة، ويقوم وكيل السفينة بالتعاقد مع مقاول المناولة سواء عند الشحن أو عند التفريغ بحيث يصبح مقاول المناولة من التابعين لوكيل السفينة، و قد يجد وكيل السفينة نفسه يقوم بهذه العمليات إذا كان يمتلك عتاد و آلات الشحن والتفريغ، خاصة إذا كانت وكالة السفينة في شكل شخص معنوي أي مؤسسات خاصة تقوم بنشاطات أخرى إضافة إلى نشاطها الرئيسي كمؤسسة للشحن والتفريغ السفينة، و في الواقع العملي وخاصة في الجزائر نجد أنه لا يتولى عملية الشحن و التفريغ سوى المؤسسات العمومية التي تبسط حكرها على هذا النشاط ولا يقوم وكيل السفينة بأية عملية لها صلة بالتداول.

الفرع الثالث: وكيل السفينة بصفته سمسار بحري

مع انتشار التجارة و كثرة المبادلات البحرية، أصبح من المتعذر أن يبرم أي عقد بحري دون تدخل وسيط أو سمسار بحري²، فالسمسار هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي والذي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة، بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية³.

وقد يجد وكيل السفينة نفسه يمارس أعمال السمسرة في حالة ما إذا تلقى مهام من طرف المجهز أو الربان، تتمثل في التوسط لإبرام عقود النقل أو تنظيم دخول وخروج السفينة للميناء وإخضاعها لمصالح الجمارك⁴.

الفرع الرابع: وكيل السفينة بصفته عميل للنقل:

كان القانون التجاري وحده ينص على دور الوكيل بالعمولة للنقل و النظام القانوني الذي يخضع له¹، وقد عرفته المادة 37 من القانون التجاري على أنه: "يعتبر عقد العمولة للنقل

¹ -المادة 912 من القانون البحري الجزائري

² -العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص196.

³ -المادة 631 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الرابع، ص101.

اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر أن يباشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء ، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل .

ومع صدور المرسوم التنفيذي 20-348 فإن المشرع الجزائري قد صنف مهنة عميل النقل من ضمن مهن مساعدتي النقل البحري، وقد عرف بأنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يتعهد بموجب تفويض بنقل البضاعة بأي نمط نقل لحساب الزبون"²، بحيث يقع عليه التزام نقل البضاعة و يتعامل باسمه ولحساب موكله، على عكس وكيل السفينة الذي يتعاقد مع الغير باسم ولحساب موكله، فنجد أن معيار التعاقد الشخصي هو معيار التفرقة بينهما³.

المبحث الثاني: تنظيم ممارسة مهنة وكيل السفينة

قبل الخوض في شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة، يجب في البداية التطرق إلى مختلف النشاطات التي خولها له المشرع الجزائري القيام بها، وباعتبار أن مهنة وكيل السفينة من المهن التي تدرج ضمن مهن مساعدتي النقل البحري، فإنه يقوم بممارسة العديد من النشاطات والمهام المتمثلة في العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الريان، والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية، وكذلك القيام بإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد، كما أنه في حالة وقوع خلل في السفينة يلتزم بإسعافها أثناء رسوها في الميناء، وتموين الريان بالمال اللازم، والقيام بدفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء⁴، كما يجوز لوكيل السفينة أن يقبل من المجهز أو من الريان جميع المهام الأخرى المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة⁵، وبإمكان وكيل السفينة العمل لحساب طرف آخر على أن يوافق المجهز على ذلك⁶.

¹ - قماز ليلي، الوكالة بالعمولة للنقل نظام قانون لنقل متعدد الوسائط، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1 عدد 1، سنة 2014، ص 102.

² - المادة 3 من المرسوم التنفيذي 20-348.

³ - شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 101.

⁴ - المادة 610 من القانون البحري الجزائري.

⁵ - المادة 611 من القانون البحري الجزائري.

⁶ - المادة 612 من القانون البحري الجزائري.

وعلى وكيل السفينة قبل مباشرة مهامه أن تتوفر فيه جملة من الشروط وسنتطرق إلى:

- شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة (المطلب الأول).
- إجراءات طلب الاعتماد (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة

لقد نظم المشرع الجزائري شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة من خلال المرسوم التنفيذي رقم 20-348¹، حيث أنه حتى يتم ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري يجب الحصول على اعتماد مسبق إضافة إلى القيد في السجل التجاري وعليه يمنح اعتماد ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري بشروط منها ما يتعلق بالأشخاص الطبيعيين ومنها ما يتعلق بالأشخاص المعنويين، وسنتناول:

- الشروط المتعلقة بالأشخاص الطبيعيين (الفرع الأول).
- الشروط المتعلقة بالأشخاص المعنويين (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالأشخاص الطبيعيين

لقد نظم المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 20-348 الشروط الآتية:

- أن يكون من جنسية جزائرية، حيث يجب على الشخص الطبيعي التمتع بالجنسية الجزائرية أصلية كانت أو مكتسبة.
- أن يكون مقيما بالجزائر.
- أن يتمتع بالحقوق المدنية والوطنية.
- أن يثبت تأميناً ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية، وذلك بهدف تغطية المسؤولية المدنية المهنية.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 7 ربيع الثاني عام 1442 الموافق 23 نوفمبر سنة 2020، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

- أن يكون متحصلا على شهادة دراسات عليا، ولم يحدد المرسوم 20-348 مجال هذه الدراسات على عكس المرسوم 09-183 الذي كان يشترط في طالب الاعتماد أن يكون حائزا على شهادة التعليم العالي في الميدان القانوني أو الاقتصادي أو التجاري أو الحسابي أو التقني أو حيازة شهادة عليا في الميكانيكية البحرية وفي علم الملاحة البحرية وفي التسيير و الإدارة البحرية وفي تسيير الموانئ وكذا في الميدان اللوجستيكي للنقل البحري¹.
- أن يثبت خبرة مهنية تعادل، على الأقل، خمس (5) سنوات في مجال النقل البحري و/ أو مهنة مساعدي النقل البحري، غير أنه في السابق كانت مدة الخبرة مقدره بثلاثة (3) سنوات في مجال الوكالة البحرية وأن تكون متتالية في منصب أو وظيفة أو نشاط له صلة مباشرة بالنشاط المطلوب بشرط أن لا تكون هذه الخبرة قد انقطعت منذ ثلاثة (3) سنوات على الأقل بتاريخ إيداع الطلب².

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالأشخاص المعنويين

أن يكون كل من المسير والشركاء أو المدير العام والمساهمين من جنسية جزائرية على عكس ما كان عليه في المرسوم التنفيذي رقم 19-85، حيث كان يسمح للأشخاص المعنويين من جنسية أجنبية بممارسة نشاط وكيل السفينة مع ضرورة التقيد بشرط ألا وهو ضرورة تقديم وثيقة تأسيسية تثبت حيازة الأشخاص الطبيعيين من جنسية جزائرية على 40% على الأقل من رأسمالهم، حيث فتح الباب للأجانب للاستثمار. إلا أنه ومع صدور المرسوم التنفيذي 20-348 أصبحت ممارسة هذه المهنة مقتصرة على الأشخاص الاعتباريين ذوي الجنسية الجزائرية وذوي رؤوس الأموال جزائرية بالكامل.

- أن يتمتع بالحقوق المدنية والوطنية.
- أن يثبت تأميننا ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية.
- أن يكون المسير أو المدير العام متحصلا على شهادة دراسات عليا.
- أن يثبت المسير أو المدير العام خبرة مهنية تعادل، على الأقل، خمس (5) سنوات في مجال النقل البحري و/ أو في مهنة مساعدي النقل البحري.

¹-المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183.

²-المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 09-184.

- أن يكون المسير أو المدير العام مقيما بالجزائر.

المطلب الثاني: إجراءات ممارسة مهنة وكيل السفينة

إن ممارسة مهنة وكيل السفينة مرهون بالحصول على اعتماد المسبق، هذا الأخير يتم وفقا لعدة إجراءات تم التطرق إليها في المرسوم التنفيذي 20-348 وعليه سنتطرق إلى:

- إجراءات طلب الاعتماد (الفرع الأول).
- آجال طلب الاعتماد (الفرع الثاني).
- الجزاءات المترتبة على مخالفة أحكام طلب الاعتماد (الفرع الثالث).

الفرع الأول: إجراءات طلب الاعتماد

يعتبر الاعتماد صورة من صور الترخيص الإداري فهو تلك الموافقة المسبقة والتي يتحصل عليها الشخص بهدف مزاولة نشاط ما حيث أنه لممارسة نشاط وكيل السفينة يشترط تقديم طلب اعتماد على مستوى المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ ويسلم له مقابل ذلك وصل استلام¹، و يكون هذا الطلب مرفقا بالوثائق التالية:

أولا: بالنسبة للأشخاص الطبيعيين

- مستخرج من شهادة الميلاد.
- شهادة إقامة.
- نسخة من شهادة دراسات عليا.
- شهادة عمل تثبت الخبرة المهنية.

ثانيا: بالنسبة للأشخاص المعنويين

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

1- المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348

- نسخة من المداولة التي عين من خلالها الرئيس، وعند الاقتضاء، المدير العام أو المسير إلا إذا كان هؤلاء معينين بموجب القانون الأساسي.
- مستخرج من شهادة ميلاد المسير و الشركاء أو المدير العام و المساهمين.
- شهادة إقامة المسير أو المدير العام.
- نسخة من شهادة دراسات عليا للمسير أو المدير العام.
- شهادة عمل تثبت الخبرة المهنية للمسير أو المدير العام¹.

ويتعين على صاحب الطلب في حالة الحصول على رأي بموافقة اللجنة على طلب الاعتماد استكمال ملفه بعقد ملكية أو إيجار محل²، ويمكن للوزير المكلف عندما تقتضي الظروف أن يعرض ملف الطلب لتحقيق أخلاقي تقوم به الجهات المختصة بذلك³.

ويتم منح الاعتماد لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد ويكون هذا الاعتماد شخصيا وقابل للإلغاء ولا يمكن التنازل عنه أو أن يكون موضوع إيجار أيا كان شكله⁴.

كما تجدر الإشارة إلى أنه في حالة وفاة صاحب الاعتماد يمكن لذوي الحقوق أن يواصلوا ممارسة النشاط بشرط أن يبلغوا بذلك الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ في أجل أقصاه شهران، وأن يمتثلوا لأحكام هذا المرسوم في أجل أقصاه اثنا عشر (12) شهرا من تاريخ الوفاة⁵.

الفرع الثاني: آجال طلب الاعتماد

ألزم المرسوم التنفيذي 20-348 الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ بالرد على طالب الاعتماد وذلك خلال أجل شهر (01) ابتداء من تاريخ استلام طلب الاعتماد⁶، وفي حالة رفض الطلب فإن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ ملزم بتبرير قرار الرفض ويجب أن

2- المادة 6 المرسوم التنفيذي رقم 20-348

2- المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348

3- المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348

4- المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348

5- المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

6- المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

يبلغه إلى صاحب الطلب بكل وسائل الاتصال المناسبة¹، ولصاحب الطلب الحق في تقديم طعن كتابي لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ مرفقا بمعلومات أو مبررات جديدة قصد الحصول على دراسة إضافية²، ويجب أن يقدم الطعن في أجل شهر ابتداء من تاريخ التبليغ بالرفض ويجب على الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ أن يفصل في الطعن سواء بالقبول أو الرفض وذلك في غضون الشهر الذي يلي الطعن.

وتجدر الإشارة إلى أن المرسوم التنفيذي ذكر حالات رفض الاعتماد على سبيل الحصر بحيث يرفض الاعتماد إذا :

- لم تتوفر في صاحب الطلب الشروط المطلوبة.
- كان صاحب الطلب محل سحب نهائي للاعتماد.
- كانت نتائج التحقيق المنصوص عليها في المادة 11 أعلاه غير مرضية³.

الفرع الثالث: الجزاءات المترتبة على مخالفة أحكام طلب الاعتماد

لقد منح المرسوم التنفيذي 20-348 للمستفيد من الاعتماد مجموعة من الحقوق وف233 المقابل ألزمه بتأدية جملة من الالتزامات وفي حالة مخالفة المستفيد من الاعتماد لهذه الالتزامات فإنه يتعرض للجزاء.

وقد جاء المرسوم التنفيذي 20-348 بنوع واحد من الجزاء والمتمثل في سحب الاعتماد، ويعد هذا الأخير نوع من العقوبات الإدارية، وقد يكون سحب الاعتماد مؤقتا أو سحبا نهائيا أو سحبا وجوبيا، وسحب الاعتماد قد يكون كإجراء ردعي كما قد يكون إجراء ضبطي⁴.

¹ - المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

² - المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

³ - المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

⁴ - ناجي زهرة، مداخلة بعنوان مساعدي النقل البحري نشاط مقنن في المرسوم التنفيذي 20-348، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وفاق، 10 فيفري 2022، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، ص188.

السحب المؤقت للاعتماد: وهو عقوبة إدارية تقضي بسحب الاعتماد بصفة مؤقتة، وذلك لمدة لا تتجاوز ستة 06 أشهر، ويكون في حالتين نصت عليهما المادة 33 من المرسوم التنفيذي 20-348 وهما:

- في حالة عدم احترام قواعد المهنة و أعرافها.
- إذا لم يحترم صاحب الاعتماد الالتزامات المنصوص عليها في المادتين 32 و35 من هذا المرسوم.

السحب النهائي للاعتماد: وهو عقوبة إدارية تقضي بسحب الاعتماد بصفة نهائية، وبذلك لا يمكن في أي حال من الأحوال العودة إلى ممارسة النشاط، على عكس السحب المؤقت الذي بموجبه يمكن للشخص العودة إلى ممارسة نشاطه بعد مرور ستة 06 أشهر.

و يصدر الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموائئ السحب النهائي للاعتماد:

- إذا خالف صاحب الاعتماد عمدا وبصفة خطيرة و متكررة الالتزامات المسندة إليه.

- إذا أصبحت الشروط الخاصة بالحصول على الاعتماد غير متوفرة.

- إذا كان تعليق أو توقيف النشاط غير مبرر ولم يعلن عليهما في أجل اثني عشر 12 شهرا.

السحب الوجوبي للاعتماد: ويكون في حالتين:

- في حالة صدور حكم قضائي بسبب الغش الضريبي¹ أو مخالفة التنظيم المتعلق بالصرف.

- إذا كان صاحب الاعتماد محل إفلاس أو تسوية قضائية².

- ويكون هذا النوع من السحب تلقائيا كأثر من آثار صدور حكم قضائي في حق صاحب

الاعتماد، ويكون مصاحبا أو ملازما لشطب صاحب الاعتماد من السجل التجاري يتم شطبه

¹ الغش الضريبي هو محاولة الشخص عدم دفع الضريبة المستحقة عليه كليا أو جزئيا باتباع طرق، وأساليب مخالفة للقانون و تحمل طابع الغش وغيره. انظر: قريش محمد، دراسة ظاهرة التهرب و الغش الضريبي و آثارها على إيرادات الدولة *دراسة حالة ولاية تلمسان* مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان، 2008-2009، ص57.

² المادة 34 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

من السجل التجاري ومن سجل مساعدي النقل البحري، كما يتم سحب رخصة منح الاعتماد منه وذلك بصفة تلقائية¹.

¹ - ناجي زهرة، المرجع السابق، ص188.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: آثار ممارسة مهنة وكيل السفينة:

إن النقل البحري يعتبر من أهم القطاعات التي يعتمد عليها الاقتصاد الوطني، وبالرغم من سيطرة الشركات الوطنية التي تنتمي إلى القطاع العام، فقد أصبحت التحولات الاقتصادية، التي شهدتها الجزائر عند تبنيها اقتصاد السوق وفتح مجال الخوصصة تتطلب ضرورة تدخل العديد من أشخاص الملاحة البحرية بهدف دفع عجلة التنمية الاقتصادية نحو الأفضل، وتشجيع الاستثمار البحري عن طريق الاستناد إلى مساعد بحري متميز يمثل في وكيل السفينة حيث انبثق ظهور هذا الأخير إلى الوجود تماشياً مع التطورات التي شهدتها قطاع النقل البحري¹.

حيث يجسد وكيل السفينة رابطة بين البر والبحر لأجل ضمان سرعة تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، بعدما كان يقتصر أداء الالتزامات المتفرعة عن ذلك في القدم على قائد أو ربان السفينة الذي أوكلت له هذه المهام لأجل ضمان حسن تنفيذ العقد²، هذا لما له من مركز قانوني مهم لأن مهامه ليست بسيطة بل أكثر تعقيداً.

في حين عند إخلال بهذه المهام سيتحمل المسؤولية سواء مسؤولية عقدية التي تكون بين من تربطهم معه في عقد وكالته أو تقصيرية التي تكون بين من تربطهم علاقة ولتبيين آثار ممارسة مهنة وكيل السفينة سنتطرق في هذا الفصل إلى:

- المركز القانوني لوكيل السفينة (المبحث أول).
- مسؤولية وكيل السفينة (المبحث الثاني).

¹- دردار نعيمة، المرجع السابق، ص46.

²- بورطال أمينة، المرجع السابق، ص92.

المبحث الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة

- إن عقد الوكالة على السفينة لا يلزم من حيث المبدأ إلا وكيل السفينة والمجهز والناقل البحري فكل منهما ملزم حيال الآخر، إذ يجب على كل وكيل السفينة تنفيذ الوكالة المسندة إليه وفقا لشروط عقد الوكالة وعليه كذلك مراعاة الأعراف البحرية المعمول بها في المكان الذي يمارس فيه مهمته¹.

وفي مقابل ذلك يحظى وكيل السفينة بعد من الحقوق التي لها صلة أساسا بالأجر الذي يتلقاه ولهذا سنتطرق في هذا المبحث إلى:

- التزامات وكيل السفينة (المطلب الأول).
- حقوق وكيل السفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات وكيل السفينة

تتمثل مختلف الالتزامات التي يقوم بها وكيل السفينة وجميع المهام والنشاطات التي يقوم بها هي تمثيل المجهز في إتمام عقد النقل البحري في الميناء الذي يعمل فيه لما يقوم به من أعمال تتفرق بكل ما يخدم المرحلة التي تهم السفينة والبضاعة والميناء².

وقد حدد القانون البحري مهام وكيل السفينة في نص المادة 609 الذي أورد أن وكيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة ولحسابها أثناء المرحلة البحرية والتي لا يقوم بها الربان وثانيها هو نص المادة 610 التي أورد فيها بعض المهام الأخرى وعليه فإن مهام والتزامات وكيل السفينة تحددها نصوص القانون ويشتمل عليه العقد أو يجري عليه العرف وهذه الالتزامات تتمثل في التزامات عامة والتزامات خاصة.

ولتوضيح التزامات وكيل السفينة نتطرق في هذا المطلب إلى:

- التزامات وكيل السفينة العامة (فرع أول).
- التزامات وكيل السفينة الخاصة (فرع ثاني).

¹- دردار نعيمة، المرجع السابق، ص66.

²- شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص104.

الفرع الأول: التزامات وكيل السفينة العامة

يقع على عاتق وكيل السفينة مجمل من الالتزامات وتدرج ضمن الالتزامات العامة والتي نص عليها المرسوم التنفيذي رقم 20-348 وتمثل في:

أولاً: الالتزام بالقيد في السجل التجاري

يلتزم كل مساعد نقل بحري بالقيد في السجل التجاري وهذا وفقاً لما نصت عليه المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348 والمقصود بالقيد في السجل التجاري هو تصريح الشخص الراغب في ممارسة المهنة لدى المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية، أما المقصود بالسجل التجاري فهو نظام و الغرض منه جمع المعلومات عن التجار والمحلات التجارية حتى يتمكن الغير من الاطلاع عليها.

ويقيد مساعد النقل البحري في سجل يطلق عليه بـ "سجل مساعدي النقل البحري" والمفتوح لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ¹

- ويحتوي سجل مساعدي النقل البحري على العديد من البيانات والمتمثلة في
 - 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 ورقمي التلكس والفاكس الخاص بهم.
- أية معلومات أخرى تراها الإدارة مفيدة²

ويكون سجل مساعدي النقل البحري ذا غلاف من لون أسود وبأبعاد أربعين (40) سنتيمترا طولا وثلاثين (30) سنتيمترا عرضاً، ويحتوي على ثلاثمائة (300) ورقة و تحتوي كل ورقة من السجل على وجهتيها الأمامية والخلفية، بالإضافة إلى الخط المخصص للعناوين، على عشرة (10) خطوط أخرى يبلغ كل واحد منها سنتيمترين (02) عرضاً تخصص لقيد مساعدي النقل البحري.

¹- المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

²- المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

يرفق نموذج هذه الأوراق في الملحق الثاني بهذا المرسوم¹. ويرقم سجل مساعدي النقل البحري ويؤشر عليه من طرف مدير البحرية التجارية والموانئ لوزارة النقل².

ثانيا: الالتزام بحمل البطاقة المهنية

يترتب عن القيد في سجل مساعدي النقل البحري إلى تسليم بطاقة مهنية تسمى في صلب النص "بطاقة مساعدي النقل البحري" ويجب على وكيل السفينة أثناء ممارسته لمهنته حمل هذه البطاقة بصفة دائمة³

ويجب أن تحتوي البطاقة المهنية على المعلومات الآتية:

- نوع النشاط.
- اسم ولقب أو اسم الشركة وعنوان مساعدي النقل البحري.
- الرقم التسلسلي المطابق للرقم المذكور في السجل المتعلق به.
- ويرخص لصاحب البطاقة المهنية، في إطار تأدية مهامه و ممارسة مهنته، بالدخول في كل وقت إلى كل المنشآت المينائية

ثالثا: الالتزام بمسك دفتر الاحتجاجات

يجب على كل مساعد نقل بحري أثناء ممارسة مهنته أن يمسك دفتر الاحتجاجات و الذي يوضع تحت تصرف الزبائن، وهذا ما جاءت به المادة 25 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348 إضافة إلى ذلك يجب أن يكون دفتر الاحتجاجات مرقما ومؤشرا عليه من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

¹المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

² المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

³ - المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

رابعاً : الالتزام بمسك سجل عمليات الوكالة

وفيه تقيد جميع العمليات التي ينفذها وكيل السفينة و تكون هذه السجلات مرقمة و مؤشر عليها من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية و الموانئ، و يجب أن يكون هذا السجل في شكل ورق و بصيغة رقمية، و تتكون السجلات التي تكون في شكل ورق و طولها أربعون (40) سنتيمترا و عرضها ثلاثون (30) سنتيمترا، من ثلاثمائة (300) ورقة مرقمة من 001 الى 300، و تحتوي كل ورقة، زيادة على الخط المخصص للعناوين، على عشرة (10) خطوط أخرى، يبلغ عرض كل واحد منها سنتيمترين (2) تخصص لتقيد العمليات.

و يجب الاحتفاظ بهذه السجلات لمدة عشر (10) سنوات، على الأقل بعد قفلها من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية و الموانئ و تقديمها مع الوثائق الأخرى لكل عون دولة مؤهل لمراقبتها¹.

خامساً: التقيد بالسر المهني

يقع على عاتق مساعد النقل البحري أثناء ممارسته لنشاطه وفي علاقته من الزبائن التقيد بالسر المهني والمتمثل في عدم إفشاء أسرارهم التجارية والمهنية، وذلك لحمايتهم من خطر المنافسة غير المشروعة².

الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة الخاصة

يقع على عاتق وكيل السفينة، أثناء إبرامه عقد الوكالة مع المجهز مجموعة من الالتزامات الخاصة. بحيث يتولى وكيل السفينة عن المجهز القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة، بحيث يستلم البضاعة ويحافظ عليها إلى حين تسليمها إلى أرباب الشأن فيها ، كما

¹ المادة 24 من المرسوم التنفيذي، رقم 20-348.

² تاجي زهرة، المرجع السابق، ص186.

يعتبر ممثلاً لمجهز السفينة لمعاينة البضاعة عند استلامها فيقرر وجود نقص أو تلف في البضاعة ويكون هذا الإقرار ملزم للمجهز¹.

وتشمل الالتزامات الخاصة ما يلي:

- التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة، التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة، التزامات وكيل السفينة بتحصيل أجره الشحن، التزامات وكيل السفينة بإعداد حساب الرسو.

الفرع الأول: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة

إن مهام وكيل السفينة تبرز من خلال تلبية هذا الأخير للاحتياجات اللازمة للسفينة، ذلك بحكم إقامته في البلد الذي ترسو فيه السفينة، إضافة إلى أنه على دراية كاملة بالقوانين و الأنظمة المحلية، و التي تنظم الملاحة البحرية و التغييرات التي تطرأ عليها، لذلك فإن أغلب المجهزون يتزكون لوكيل السفينة الحرية المطلقة في التعامل مع جميع الأطراف سواء كان ذلك قبل وصول السفينة للميناء أو بعد رسو السفينة بالميناء².

وسنتطرق في هذا الفرع إلى التزامات وكيل السفينة قبل وصول السفينة للميناء (أولاً) وبعد رسو السفينة بالميناء (ثانياً)

أولاً: التزامات وكيل السفينة قبل وصول السفينة للميناء

يتعين على وكيل السفينة قبل وصول السفينة إلى الميناء، أن يعلم المجهز أو الناقل بموعد وصول السفينة إلى الميناء، هذا الالتزام يتم في خضم الاجتماع المنعقد على مستوى المؤسسة المينائية، بحيث أن وكلاء السفن ملزمون بالحضور كل يوم على الساعة العاشرة صباحاً على مستوى المؤسسة المينائية لحضور هذا الاجتماع والذي يتسم بالطابع الإلزامي، و يتم التطرق في هذا الاجتماع إلى موعد وصول السفينة ونوع البضاعة التي تحملها و مساحة وطول هذه السفينة و المساحة اللازمة لرسوها³ و بالتالي فإن كل هذه الإجراءات

¹ زكراوي حمودي، المرجع السابق، ص 61.

² شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 104.

³ مقابلة شخصية مع مدير قيادة الميناء، بن رابح عمر، مقابلة أجريت على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة بتاريخ 03 أبريل 2024.

تلخص في قيام وكيل السفينة بإعداد وثيقة تسمى بوثيقة الرسو و التي تدون بها كل المعلومات المتعلقة بالسفينة من حجم السفينة و موطنها و دفتر تسجيلها و حمولتها الي غير ذلك من المعلومات التي تخص السفينة و حمولتها اضافة الي تدوين اسم المجهز و الناقل و ماهو مهم في هذه الوثيقة هو تدوين تاريخ و وقت رسو السفينة داخل الميناء لما له من أهمية في تحديد الأجرة المسماة بأجرة الرسو، كما يلتزم وكيل السفينة بالقيام بالتدابير اللازمة من أجل وصول السفينة الى الميناء و يتجلى ذلك من خلال ابرامه لجملة من العقود مع المرشد البحري من جهة و مجهز القطر من جهة أخرى، و كذلك توقيعه لجميع العقود و التي تسمح بدخول السفينة للميناء¹.

ثانياً، التزامات وكيل السفينة عند رسو السفينة داخل الميناء

عندما تكون المصالح المعنية على علم بوصول السفينة يكون في الإمكان معرفة مصاريف التناول، و حقوق الإرشاد و السحب في الميناء و حقوق المرافعة و الواجبة دفعها للإدارة²، و يتولى وكيل السفينة تنظيم جميع عمليات التفتيش و التي تتم من طرف الجهات الخارجية بحيث تكون تحت إشرافه و مراقبته، كما يتولى وكيل السفينة تقديم الخدمات اللازمة لطاقم السفينة كالخدمات الطبية و غيرها³، كما يقع على عاتق وكيل السفينة بصفته ممثلاً للمجهز واجب الإعلام و النصح الذي يلزمه باطلاع مجهزه منذ رسو السفينة على قدرات كل عون من مختلف الأعوان، و على مضمون العقود التي يمكن توقيعها⁴، كما يجب عليه القيام بحجز تذاكر السفن لفائدة الريان و متابعة إجراءاتها، وكذلك يجب على وكيل السفينة التقدم إلى مكتب الجمارك وهذا خلال 24 ساعة من وصول السفينة إلى الميناء⁵.

¹ شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص105.

² دردار نعيمة، المرجع السابق، ص33.

³ شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص105.

⁴ دردار نعيمة، المرجع السابق، ص68.

⁵ مقابلة شخصية مع مدير قيادة الميناء ، بن رابح عمر، مقابلة أجريت على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة بتاريخ 03 أبريل 2024.

الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة

وكيل السفينة وكيل عن المجهز ينوب عنه في الميناء الذي يعمل فيه في حدود تنفيذ عقد النقل البحري، ومن ثم فقد يعهد إليه بتسليم البضائع توطئة لشحنها عند القيام أو بتسليمها للمرسل إليهم البضاعة والعناية بها¹.

أولاً: التزامات وكيل السفينة عند بداية عقد النقل البحري

يلتزم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها في السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفرغها من السفينة عند الوصول²، مع الإشارة إلى أنه يلتزم وكيل السفينة بتسليم البضاعة لوكيل الحمولة عندما يكون مفوضاً من قبل الشاحن، كما يمثل الناقل البحري والشاحن في ذات الوقت فيجري التسليم إليه³، ويتعين على وكيل السفينة بأن يحافظ على البضائع حتى تمام تسليمها⁴.

و إذا تقدم المرسل إليه لتسليم البضاعة في ميناء الوصول، فإن وكيل السفينة يتعين عليه فحص البضاعة أمام المرسل إليه و مراجعة كافة بياناتها للتحقق منها⁵، فإذا أقر بوجود نقص أو تلف بالبضائع المشحونة، فإن إقراره هذا يلزم المجهز كما لو كان صادراً منه شخصياً⁶.

ويكون هذا الإقرار بإدراج التحفظات و ذلك في حالة وجود تلف أو نقص في البضاعة، و في حالة وجود بضائع خطيرة، يجب على وكيل السفينة أن يلجأ إلى التطبيق الدقيق للتنظيم الساري على نقل البضائع الخطيرة بحراً، و كذلك يتعين عليه القيام بجميع الإجراءات اللازمة و ذلك بهدف حماية موكله.

¹ - محمود شحات، المرجع السابق، ص 58-59.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 240.

³ بورطال أمينة، المرجع السابق، ص 96.

⁴ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 248.

⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 269.

⁶ - وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 142.

وعند النهاية من عملية التحقق من البضاعة، يتعين على وكيل السفينة أن يتكفل بالبضائع لشحن هذه الأخيرة على السفينة و ذلك بالاتصال مع مقاول المناولة لشحنها.

وعند الانتهاء من عملية شحن البضائع، غالبا ما يقدم وكيل السفينة للشاحن إيصال، هذا الإيصال يثبت عملية شحن البضائع على ظهر السفينة، و في الغالب يكون اسم وكيل السفينة مؤشر عليه في السندات على أنه هو الذي قام بعملية شحن البضائع داخل السفينة

وعند الإتمام من عملية الشحن، يتعين على وكيل السفينة أن يتحقق من جميع بيانات الشحن من بيانات الشاحن و المجهز أو الناقل و كذلك عدد الطرود ووزنها و حالة البضائع كما يُجدر أن يشير في سند الشحن على التحفظات الخاصة مع إبراز أهميتها و إحاطة الشاحن بها، إن وجدت على أن يوقع باسم المجهز أو الناقل، عدد النسخ لسند الشحن و المرخص له بذلك، و ذلك بهدف تسليم نسخة للشاحنين أو ممثليهم و يتعين عليه الاحتفاظ بنسخة للمجهز أو الربان¹، وللإشارة فإنه لا يستطيع حامل نسخة من وثيقة الشحن، الحصول على البضاعة خارج مكان وصول البضاعة، إلا بعد إرجاع جميع النسخ الأخرى لوثيقة الشحن و الصادرة تأمينا للمطالبات التي يمكن أن يتمسك بها حاملو نسخ وثيقة الشحن المتداولة تجاه الناقل².

ثانيا: التزامات وكيل السفينة عند نهاية عقد النقل البحري

يلعب وكيل السفينة دور بارز و هام في نهاية عقد النقل البحري، أي في مرحلة الاستيراد³، و يتعين على الوكيل في هذه المرحلة القيام بإخطار المستلمين بأن البضائع ستصل إلى ميناء الوصول. ثم يتصل للإشراف على عملية تفريغ البضائع من السفينة و يلتزم بحراستها إذ أنها في معظم الأوقات لا تسلم إلا لصاحبها أو للوكيل بالحمولة و لتوضيح التزامات

¹ شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 106، 107.

² المادة 783 من القانون البحري الجزائري.

³ شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 107.

وكيل السفينة عند نهاية عقد النقل البحري سنتطرق الى تنفيذ عملية التفريغ(1)، حراسة البضائع(2)، تسليم البضائع(3).

1- تنفيذ عملية التفريغ:

التفريغ هو عملية مادية و يتم بموجبها تخصيص البضاعة على الرصيف تحت سقيفة أو داخل مستودعات متخصصة و يقع على وكيل السفينة تنفيذ هذا الالتزام وفقا لنفس الطريقة المعمول بها عند إقلاع السفينة إذ أن التفريغ يجسد الوصول أو يشكل فك لحمولة السفينة.

و ما هو ملاحظ أن وكيل السفينة أثناء قيامه بعملية التفريغ فإنه بإمكانه تغيير صفته إذ أنه عند وصول السفينة يلعب دور وكيل الحمولة تزامنا مع وكيل السفينة و ذلك في حالة ما إذا طلب منه القيام بهذا الدور من طرف حاملو سند الشحن أو في الحالة التي لا يحضرون فيها عند وصول السفينة و بشرط أن تتم عملية التفريغ مع عملية التسليم بحيث يتم هذا التحول من صفته وكيل السفينة إلى صفته وكيل الحمولة لحظة تسليم البضاعة¹.

2- حراسة البضائع وحفظها:

يتعين على وكيل السفينة أن يقوم بحراسة البضائع و حفظها حيث أنه من النادر أن يحظر المرسل إليهم لاستلام حمولاتهم عند وصول السفينة و في هذه الحالة فإن وكيل السفينة يجد نفسه مكلفا بجميع الأعمال المرتبطة بمعالجة البضائع²، و يتم إيداع البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة و تبعة المرسل إليه، وإذا لم تسحب البضائع التي وضعتها في المستودعات ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة خلال شهرين ابتداء من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ يجوز لناقل بيع البضاعة بموافقة السلطات القضائية المختصة كما أنه يمكن بيع البضائع الغير مطالب بها قبل وضعها في

¹دردار نعيمة، المرجع السابق، ص32.

²المرجع نفسه، ص32.

المستودع و قبل انقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها¹.

3-تسليم البضائع:

لقد عرف المشرع الجزائري الالتزام بالتسليم في نص المادة 739 من القانون البحري بأنه تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو الى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن، ولإنجاز عملية التسليم يتعين على وكيل السفينة اتباع منطق الأعراف و العادات اذ أنه لا يوجد نص قانوني يحدد أو يضبط كيفية التسليم وعليه فإن الطرفين في عقد التنقل يمكنهما أن يحددا الزمن الذي يتم فيه التسليم².

وللإشارة فإن المادة 610 من القانون البحري الجزائري نصت على أنه يجوز لوكيل السفينة تسليم البضائع عند تفرغها من السفينة عند الوصول.

وعليه يبقى على وكيل السفينة سوى التحقق من اسم المرسل إليه الحقيقي و الوارد في سند الشحن فإذا تحقق من ذلك وجب عليه تقديم البضائع لحامل سند الشحن في حالة ما إذا كان سند الشحن اسميا، أما إذا كان سند الشحن لحامله هنا يختلف الأمر إذ أن هذا النوع من السند يمكن تظهيره³، ويملك الشخص الذي نقلت وثيقة الشحن باسمه حق التصرف بالبضاعة المعينة و استلامها⁴.

وفي بعض الأحيان يتم تسليم البضائع من طرف وكيل السفينة مقابل استظهار المرسل إليه لإذن التسليم، فهذه الوثيقة تعد بمثابة قصاصة سند الشحن وتعد وتسلم هذه الوثيقة من طرف الناقل أو وكيله وتسمح للمستلم بأن يستلم القسط المشمول بهذه الوثيقة⁵.

1المادة 793 من القانون البحري الجزائري.

²دردار نعيمة ، المرجع السابق،ص74.

³شيخي محمد أمين ص ص 106-107.

⁴المادة 759 من القانون البحري الجزائري.

⁵دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 76.

وما يجدر الإشارة إليه هو أنه في حالة وجود تلف أو خسائر أو نقص في البضاعة هنا في هذه الحالة تفحص البضاعة تفحصا جيدا باعتباره محترف و إذا قام باكتشاف أي نقص أو تلف في البضائع جاز له تقديم التحفظات الى وكيل السفينة مع مراعاة مواعيد الاخطار و يشترط في الإخطار أن يكون كتابيا و اذا لم يتم إخطار وكيل السفينة بالخسائر و الأضرار التي لحقت بالبضاعة، اعتبرت البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في سند الشحن لغاية ثبوت العكس إذ أنه في حالة ماذا كانت الخسائر و الأضرار التي لحقت بالبضاعة غير ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من تسليم البضائع.

ولاجدوى من التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضائع محققا فيها حضوريا عند استلامها¹.

ثالثا: التزامات وكيل السفينة بتحصيل أجهزة الشحن والنقل

يعد التزام وكيل السفينة بتحصيل أجرة النقل و الشحن من ضمن الالتزامات الرئيسية التي تقع على عاتقه و تقر بذلك جل التشريعات و القواعد و الأعراف التجارية²، و يكون نطاق المطالبة بأجرة الشحن و النقل باسم و لحساب المجهز مع ضرورة إثبات وكيل السفينة صفته كوكيل عن المجهز³، و يقوم وكيل السفينة باستيفاء أجرة الشحن من المرسل إليه ذلك إذا كانت مستحقة كاملة أو جزء منها عند نهاية عقد النقل البحري، و نجد أن المرسل إليه حامل سند الشحن هو الذي من يقوم بدفع المبلغ، و التهاون في دفع الأجرة من طرف المرسل إليه يؤدي إلى رفض وكيل السفينة تسليمه للبضائع⁴، و العمل على إيداعها لغاية دفع المرسل إليه ما هو مستحق عن نقل هذه البضائع و هذا ما نصت عليه المادة 792 من القانون البحري الجزائري، إضافة إلى وضع هذه البضائع في المخازن و تبقى مصاريف التخزين على عاتق المرسل إليه و يمكن لوكيل السفينة بيع البضائع الغير مطالب بها قبل وضعها في المستودع و قبل انقضاء شهرين إذا كانت قابلة للتلف بسرعة⁵.

¹المادة 790 من القانون البحري الجزائري.

²شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 109.

³أيمن فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 270.

⁴شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 109.

⁵المادة 795 من القانون البحري الجزائري.

رابعاً: التزامات وكيل سفينة بإعداد حساب الرسو

عند مغادرة السفينة للميناء فان وكيل السفينة يلتزم بالقيام بإعداد حساب الرسو و المتمثل في مصاريف الخدمات المينائية (مصاريف الرسو، إرشاد، قطر، ارساء، وساطة، حراسة) و كذلك مصاريف اللوازم (التصليح ، المعدات...) اضافة الى مصاريف الطاقم و المتمثلة في (تسبيق قائد السفينة،مؤونة، مصاريف عودة الطاقم...الخ).

و يتعين على وكيل السفينة اعداد حساب الرسو في مهلة ما بين 4 الى 8 أسابيع على أن يتم اقفال حساب الرسو خلال 45 يوم على الأكثر و ذلك بعد رسو السفينة في الميناء.

المطلب الثاني: حقوق وكيل السفينة

كما نعرف فإن وكيل السفينة تقع على عاتقه جملة من الالتزامات و في المقابل فانه يتمتع بحقوق تمس الجانب المالي فله الحق في استيفاء أجرته من طرف المجهز فباعتبار أن المجهز موكل فيتعين عليه دفع الأجرة المتفق عليها و عادة ما يكون الأجر نسبة مئوية من مجموع أجرة النقل¹ و للتوضيح أكثر سنتناول:

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

الفرع الأول: الحقوق المالية لوكيل السفينة

تشمل هذه الحقوق جانبين اثنين أجر وكيل السفينة (أولاً) تسديد المصاريف والتسبيقات التي أنفقها وكيل سفينة (ثانياً)

أولاً: أجر وكيل السفينة:

يتعين على المجهز أن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه عند التعاقد و إذا لم يتضمن العقد تحديد للأجر اتبع في ذلك عرف الميناء الذي يعمل به وكيل السفينة.

¹محمد السيد الفقي، المرجع السابق،ص270.

وبمجرد ما يقوم الوكيل بمهمته بموجب عقد وكالة على السفينة تعتبر وكالته وكالة غير مجانية وهذا طبقا لما ورد في المادة 609 من القانون البحري الجزائري، إذ أن وكيل السفينة يتصرف كوكيل مأجور وتجدر الملاحظة بأن وكيل السفينة لا يمكنه أن يتلقى نفس النسب المئوية ذلك عندما يكون أجر الشحن الذي يدفعه وكيل السفينة عند الوصول محسوبا على أساس أقل من الأساس المعمول به في السوق بسبب أن المرسل اليه صاحب البضاعة قد وافق صراحة علي تأدية الوكالة بنفسه في هذه الحالة لا يحصل الوكيل إلا على أجر ناقص أي أقل من المعتاد.

ثانيا: تسديد المصاريف والتسبيقات التي أنفقتها وكيل السفينة

يتعين على المجهز أن يرد لوكيل السفينة كافة المبالغ التي أنفقتها في سبيل تنفيذه للوكالة كتخزين البضائع، الإصلاحات الضرورية التي يقوم بها و شراء المؤن...¹ وعلى المجهز و الناقل البحري تحمل المصاريف و التسبيقات و التي يسددها وكيل السفينة في سبيل تنفيذه لعقد النقل. و لا يدفع وكيل السفينة حقوق الميناء و مصاريف الإرشاد البحري و السحب بل يدفع كذلك أي مصاريف متنوعة أخرى تتعلق بأعمال السفينة و إصلاحها و تموينها. و مصاريف الاستشفاء و ترحيل أعضاء الطاقم، و التناول.....²

وفي الأخير فإن تسديد المصاريف أو التسبيقات سواء كانت مقدمة لربان السفينة أو مستعملة لاحتياجات السفينة، يعد في جميع الأحوال من الواجبات الواقعة على عاتق المجهز الذي يتعين عليه تسديد ما أنفقه الوكيل³، وهذا جاء به نص المادة 582 من القانون المدني الجزائري بحيث نصت أنه: "على الموكل أن يرد للوكيل ما أنفقه في تنفيذ الوكالة تنفيذا معتادا و ذلك مهما كان حظ الوكيل من النجاح في تنفيذ الوكالة فإذا اقتضى تنفيذ الوكالة أن يقدم الموكل للوكيل مبالغ للإنفاق منها في شؤون الوكالة و جب على الموكل أن يقدم هذه المبالغ إذ طلب الوكيل ذلك".

¹ وهيب الأسير، المرجع السابق، ص 144.

² دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 80.

³ المرجع نفسه، ص 81.

الفرع الثاني: ضمانات تحصيل ديون وكيل السفينة

لوكيل السفينة ضمانات لاستيفاء حقوقه من المجهز¹. حيث يستفيد من الامتياز على السفينة، و أجهزة النقل عن المبالغ التي أقرضها للربان لحاجة السفينة². و يلتزم المجهز بالتعهدات التي يباشرها وكيل السفينة لحسابه ما دامت تندرج في نطاق الوكالة و ليس لوكيل السفينة بالنسبة للأجر حق امتياز على السفينة و أجرة النقل و ملحقاتها و إنما يثبت له هذا الحق ضمنا للمبالغ التي يكون قد أقرضها للربان لحاجات السفينة و كذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة بوصفه وكيلاً له طبقاً للمادة 616 من القانون البحري الجزائري³. و لتوضيح الضمانات المقررة لوكيل السفينة، من أجل استيفاء ديونه نتطرق في هذا الفرع إلى:

- امتيازات وكيل السفينة (أولاً).

- الحجز التحفظي على السفينة (ثانياً).

أولاً: امتيازات وكيل السفينة

يعرف الامتياز على أنه تأمين عيني و قانوني يخول للدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه⁴، وللامتيازات البحرية أهمية كبيرة إذ أنها تسمح للكثير من الدائنين البحريين و من بينهم وكيل السفينة بأن يكونوا أول من تدفع لهم مستحقاتهم و ذلك في حالة إفلاس المدينين لهم أو في حالة وقوعهم تحت طائلة التصفية القضائية. و حسب نص المادة 73 نجد أن وكيل السفينة دائن بأتعابه على ما قام بإنفاقه و التزم به لحساب السفينة و بالتالي يستحق استرداده، إذ أن لوكيل السفينة دين مضمون بامتياز بحري على السفينة و ذلك بشرط أن يكون الأمر متعلقاً بطلبات أوصى عليها ربان السفينة. و قد عممت اتفاقية 1993 و المتعلقة بالامتيازات البحرية و الرهون، امتياز الديون الناتجة عن حقوق الرسو في الميناء و غيرها من الحقوق المماثلة و مصاريف الإرشاد الملاحي المذكورة

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 270.

² وهيب الأسبر، المرجع السابق، ص 144.

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 64.

⁴ المادة 72 من القانون البحري الجزائري.

في المادة 73 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري. و لقد قيدت اتفاقية 1993 هذا الامتياز إذ كانت الامتيازات البحرية تشمل السفينة وأجرة شحن الرحلة التي نشأت عنها الديون الممتازة، إضافة إلى ذلك فإنها تشمل ملحقات السفينة و أجرة الشحن المكتسبة منذ بداية الرحلة¹.

ثانيا: الحجز التحفظي على السفينة

لقد جاءت أحكام القانون البحري الجزائري، في المواد من 150 إلى 160 منه بالتنظيم الحجز التحفظي على السفينة متوافقة وأحكامه كثيرا مع ما جاء في معاهدة بروكسل لسنة 1952². وقد عرف المشرع الجزائري الحجز التحفظي في المادة 150 من القانون البحري الجزائري بأنه توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر عن جهة قضائية ضمنا لدين بحري.

ولتوقيع الحجز التحفظي على السفينة لابد من توفر العديد من الشروط منها ما هي عامة ومنها ما هي خاصة فالشروط العامة تتمثل في شرط الاستعجال كون أن الحجز التحفظي ما هو إلا إجراء وقائي يهدف إلى حماية ضمان الدائن³ كما أن هناك شروط خاصة اشترط المشرع أن تتوفر في الدين البحري بحيث يجب أن يكون الدين غير احتمالي وغير معلق على شرط واقف وغير مشكوك فيه،⁴ وأن يكون الدين مستحق الأداء كما يشترط في الدين أن يكون معين المقدار.

¹ دردار نعيمة، المرجع السابق، ص ص82-83.

² محمود شحات، المرجع السابق، ص164.

³ نظور أحلام، "الحجز القضائي على السفينة في القانون الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت، سكيكدة، السنة الجامعية 2011/2012.

⁴ مهدي بشوش، الضمانات المخولة المدين في الحجز التحفظي على سفينته، "مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 10، العدد 02، نشر بتاريخ 2019/09/28، ص 1663.

المبحث الثاني: مسؤولية وكيل السفينة

يسأل وكيل السفينة من قبل المجهز بوصفه وكيلًا عن الأخطاء التي تقع منه في تنفيذ وکالته ولا شك في مسؤولية وكيل السفينة قبل الغير عن أخطائه الشخصية، كما لو تأخر في تسليم البضاعة أو لم يحافظ عليها بعد تسلمها فتلفت أو سلمت تسليمًا معيبًا دون أن يكون بيد المرسل إليه سند الشحن أو امتنع عن تسليمها لحامل سند الشحن باعتبار أن مسؤولية وكيل السفينة عن الأخطاء الشخصية التي يرتكبها لا تنفي مسؤولية المجهز عنها وبصفته موكلًا فإنه يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها وكيل السفينة أثناء تنفيذه لوكالته¹.

حيث أن القضاء استقر على عدم مسؤولية أمين السفينة إلا عن أخطائه الشخصية دون الأخطاء التي تقع على المجهز و الریان في تنفيذ عقد النقل²، و تبرير ذلك أن وكيل السفينة لم يكن طرفًا في عقد النقل، حتى يسأل عن عدم تنفيذه، كما أنه بوصفه وكيلًا عن المجهز لا يمكن مساءلته إلا عن أخطائه الشخصية³.

أما ما يتعلق بالدعوى التقصيرية فيمكن رفعها من أي طرف أجنبي عن عقد الوكالة و تتقدم الدعوى المرفوعة ضد وكيل السفينة سواء على أساس المسؤولية العقدية أو التقصيرية بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين⁴.

ولتوضيح المسؤولية المترتبة على وكيل السفينة سيتم التطرق إلى:

- مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز (المطلب الأول)

- مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير (المطلب الثاني)

المطلب الأول: مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز

تقوم المسؤولية العقدية نتيجة الاخلال بالتزام تعاقدي و تطرح المادة 571 و ما يليها من القانون المدني الجزائري مبدأ مسؤولية الوكيل تجاه المتعاقد معه وفي هذا الصدد يجب

¹مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص241.

²مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 242.

³محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص271.

⁴المرجع نفسه، ص 272.

الرجوع الى الأحكام المتعلقة بآثار الوكالة و المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري وعموما فإن مسؤولية وكيل السفينة تخضع للقانون العام وبعبارة أدق فإن هذه المسؤوليات تستند الى عقد الوكالة.

ولتوضيح مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز سنتناول في هذا المطلب :

- الطبيعة القانونية لمسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز (الفرع الأول).
- دعوى المسؤولية العقدية ضد وكيل السفينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز

لا شك أن وكيل السفينة يرتبط مع المجهز بعقد وكالة السفينة، و بموجب هذا العقد يلتزم وكيل السفينة بالقيام بجميع الالتزامات و المهام التي يملها عليه موكله. و بالتالي فإن وكيل السفينة يعد مسؤولا حيا لموكله عن عدم أو سوء تنفيذ تلك الالتزامات¹.

ويجب دائما على الوكيل أن يبذل في تنفيذه للوكالة عناية الرجل العادي، و هذا طبقا لما جاء به نص المادة 575 من القانون المدني الجزائري، فإذا ما تخلف أو تقاعس في تنفيذ التزاماته اعتبر مسؤولا مسؤولية تعاقدية في مواجهة المجهز²، و تقوم هذه المسؤولية العقدية نتيجة لعدم الوفاء بالالتزامات التي يجب على وكيل السفينة القيام بها.

وشروط قيام المسؤولية العقدية ثلاثة هي : الخطأ التعاقدى ، الضرر ، العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر³ و لتوضيح هاته المسؤولية العقدية سنتطرق الى: الحالات التي تثير المسؤولية العقدية لوكيل السفينة (أولا) و نطاق المسؤولية العقدية لوكيل السفينة (ثانيا).

¹شخي محمد أمين، المرجع السابق، ص111.

²المرجع نفسه، ص111.

³محمد صبري السعدي، الوجيز في شرح القانون المدني: النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام: العقد والارادة المنفردة) دار الهدى، الجزائر، طبعة 2019، ص113.

أولاً: الحالات التي تثير المسؤولية العقدية لوكيل السفينة

إن وكيل السفينة أثناء مزاولته نشاطها لاعتيادي يمكن أن يرتكب أخطاء تقيم مسؤوليته الشخصية عند شحن البضائع، فالوكيل مثلا يمكن أن يرتكب خطأ وذلك عندما لا يقوم باتخاذ الاحتياطات الكافية لتقادي سرقة البضاعة الموضوعة على الرصيف، وهذا التهاون يشكل خطأ من شأنه أن يقوم مسؤولية الوكيل تجاه الناقل البحري، أما الحراسة فإنها موكلة إلى مؤسسة ميناء الجزائر¹

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

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

ثانياً: نطاق المسؤولية العقدية لوكيل السفينة

إن وكيل السفينة مسؤول تجاه المجهز مسؤولية تعاقدية نتيجة عدم بذله لعناية الرجل المعتاد في تنفيذه لالتزاماته الناشئة عن العقد المبرم بينهما و المشرع الجزائري، وتأثيرا بالقانون الفرنسي، و فيما يتعلق بمسؤولية وكيل السفينة عن هلاك البضاعة و تلفها عندما يتسلمها لشحنها في السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها، يقيم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض و من ثم يحددها على غرار مسؤولية الناقل البحري، وقد أتبع

¹ - دردار نعيمة، المرجع سابق، ص92.

المشرع ذات المنهج بالنسبة لمسؤولية وكيل الحمولة و المقاول البحري و يكون بذلك قد استجاب لتطلعات شركات التوكيلات البحرية في الجزائر، و هي استجابة تمت على حساب البناء القانوني المتكامل لعقد النقل البحري و كل ما يحيط به، وأساسه أن تطبق على كل من يتداخل في أي من عمليات النقل البحري (بدء من استلام المجهز أو وكيله البضاعة في ميناء القيام حتى تمام التسليم في ميناء الوصول)¹.

الفرع الثاني: دعوى المسؤولية العقدية ضد وكيل السفينة

باعتبار أن وكيل السفينة هو وكيل عن المجهز، فإنه يسأل عقدياً من طرف المجهز عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ و كالتة²، و بالتالي فإن المجهز هو الوحيد من يخول له مقاضاة وكيل السفينة على أساس المسؤولية التعاقدية³. و هذا طبقاً لقرار محكمة الاستئناف في مدينة بوردو⁴، وهو نفس المبدأ الذي أكدته المحكمة العليا في قرارها الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية⁵ والذي أقر بأن وكيل السفينة يتعامل في إطار عقد الوكالة باسم ولصالح مجهز السفينة، ولا يترتب عن عقد الوكالة أي إلزام شخصي للوكيل. كما لا يكون وكيل السفينة مسؤولاً إلا عن أخطائه الشخصية.

ولا يمكن للمجهز مقاضاة وكيل السفينة ما لم تكن له صفة و له مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون، وهذا ما نصت عليه المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁶، إضافة إلى أنه يجب مراعاة شروط خاصة قبل رفع دعوى المسؤولية ضد وكيل السفينة، ويتمثل في احترام ميعاد إبداء الاحتجاجات و رفع الدعوى خلال أجل معين.

و يتم رفع الدعوى حسب القواعد العامة في موطن المدعى عليه، أي موطن وكيل السفينة و هذا طبقاً لنص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

¹ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 60.

² عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 250.

³ شيخي محمد أمين، المرجع السابق، ص 111.

⁴ دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 94.

⁵ أنظر الملحق 1.

⁶ قانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر 1429، الموافق ل 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية جريدة رسمية عدد 21، المعدل و المتمم بالقانون رقم 22-13 جريدة رسمية عدد 48.

كما تم استحداث بما يسمى المحكمة التجارية المتخصصة، و تختص بالنظر في المنازعات البحرية و هذا ما جاءت به المادة 536 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية وفقا لتعديل سنة 2022 .

وفي حالة تعدد المدعى عليهم أي وكلاء السفن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن أحدهم و طبقا لنص المادة 38 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية و تتقدم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري بسنة واحدة حسب نص المادة 61 من القانون البحري الجزائري أما الدعاوي الناشئة عن الوكالة البحرية تتقدم بانقضاء سنتين ابتداء من تاريخ استحقاق الدين طبقا لنص المادة 620 من القانون البحري الجزائري .

و أخيرا و عملا بعقد الوكالة، يضطر المجهز إلى تعويض حامل الشحن بسبب خطأ يرجع لوكيل السفينة، ذلك أن المجهز يملك الحق في مطالبة وكيل السفينة المعتبر بمثابة ممثل دون غيره لربان السفينة بأن يسدد له ما أنفقه و ذلك على سبيل التعويض نظرا للأخطاء التي ارتكبها في سبيل تنفيذ وكالة أي في حراسة البضاعة و تسليمها¹.

المطلب الثاني: مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير

باعتبار أن وكيل السفينة مسؤول تجاه موكله مسؤولية تعاقدية، فيمكن أن تقوم مسؤوليته التقصيرية تجاه الغير حيث نجدهم في الغالب أما أصحاب الشأن في البضاعة أو إدارة الموانئ فهو مسؤول عن خطئه الشخصي و خطأ التابعين عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة وهي بين يديه طبقا للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية الواردة في القانون المدني كاستثناء على قيام مسؤوليته التعاقدية.

و لتبيين مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير نتطرق إلى:

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

¹دردار نعيمة، المرجع السابق ، ص95.

- دعوى المسؤولية التقصيرية ضد وكيل السفينة (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة

يعد الوكيل مسؤولاً تجاه موكله عن الأخطاء المرتكبة من طرفه أثناء قيامه لمهمته، فمن جهة لوكيل السفينة علاقة تعاقدية تربطه بموكله لا غيره من المتعاقدين و من جهة أخرى فإن وكيل السفينة و باعتباره ممثلاً للناقل البحري أو المجهز فإنه يعد مسؤولاً تجاه الغير عن الأخطاء التي يمكن له ارتكابها أثناء قيامه لمهمته¹.

و لتوضيح طبيعة المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة نتطرق في هذا الفرع إلى:

- أساس المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة (أولاً).

- الحالات التي تثير المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة (ثانياً).

أولاً: أساس المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة

لا يملك المتعاقد مع المجهز أو الناقل البحري الذي يعد من الغير لعقد الوكالة سوى مقاضاة وكيل السفينة و ذلك على أساس المسؤولية التقصيرية². و المسؤولية التقصيرية تتحقق حيث يرتكب شخص خطأً يصيب الغير بضرر³. و يحق لهذا الأخير رفع دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية⁴، و يتم رفع هذه الدعوى في القانون الجزائري استناداً لما جاءت به المادة 124 من القانون المدني الجزائري و التي تنص على أنه: "كل عمل أيا كان يرتكبه المرء و يسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض".

ثانياً: الحالات التي تثير مسؤولية وكيل السفينة التقصيرية

يتحمل وكيل السفينة المسؤولية التقصيرية تجاه الغير ذلك في حالة ارتكابه لأخطاء شخصية عند تنفيذه للوكالة لاسيما في حالة ارتكابه لخطأً جسيم عند توزيع البضائع المنقولة⁵ كذلك في حالة تأخره في تفريغ البضاعة أو تأخيره في

¹ دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 97.

² دردار نعيمة، المرجع نفسه، ص 98.

³ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 107.

⁴ دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 98.

⁵ المرجع نفسه، ص 99.

استلامها أو عدم المحافظة عليها وهي في حوزته في الفترة ما بين استلامها من طرف الشاحنين و شحنها في السفينة،¹ وكذلك اغفال ملاحظة البضاعة على الرصيف أو سرقت أو تسليمه البضاعة تسليمًا معيبًا كأن يسلمها للمرسل اليه دون أن يكون بيد هذا الأخير سند الشحن ويبقى أن ذلك الخطأ واجب الإثبات و أن وكيل السفينة في حالة ثبوت خطأه أو خطأ تابعيه فإنه يلتزم بتعويض كامل الضرر الناشئ عن ذلك الخطأ.²

الفرع الثاني: دعوى المسؤولية التقصيرية ضد وكيل السفينة

ان عدم وجود صلة تعاقدية بين الغير و وكيل السفينة يمنع الغير من التقاضي على الأساس التعاقدية³ لذلك فان الغير يرفع دعوى ضد وكيل السفينة على أساس المسؤولية التقصيرية و قد نصت المادة 617 من القانون الجزائري على أنه: "يعد وكيل السفينة مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته لمهامه بمقتضى أحكام القانون العام' وعليه فان المرسل اليه يحمل وكيل السفينة المسؤولية على أساس المسؤولية التقصيرية اذا لحقه ضرر من جراء وكيل السفينة بشرط أن تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ والضرر بينهما⁴ اذا أنها مسؤولية تقوم على الخطأ الواجب اثباته.

¹عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص250.

²محمود شحماط، المرجع السابق، ص61،60.

³محمود شحماط، المرجع نفسه، ص100.

⁴شبيخي محمد أمين، المرجع نفسه، ص113.

خاتمة

خاتمة:

في ختام هذه الدراسة نخلص إلى أن نشاط وكيل السفينة في عقد النقل البحري للبضائع في تطور مستمر، إذ أنه يلعب دورا بارزا بالنسبة لعقد النقل البحري، وباعتبار أن هذا الوكيل من مساعدي النقل البحري، فقد أصبح من الضروري البحث عن هذا الشخص من طرف شركات الملاحة البحرية والمجهزون نظرا لما له من دراية بكل التغيرات والأعراف السائدة في ميناء الرسو، والتي يجهلها كل من المجهز والناقل، وهذا زيادة على قيام مجهز السفينة برحلات غير منتظمة مما يشكل صعوبة أكثر من حيث علمه بمجريات الموانئ، لذا فإن وكيل السفينة يضمن بشكل عام دور أسرع لتسهيل حركة السفن في الميناء وربح الوقت.

ومما سبق نخلص إلى مجموعة من النتائج بخصوص وكيل السفينة وتتمثل في:

- أن وكيل السفينة بالرغم من الدور الرئيسي الذي يطلع فإن هذه التسمية لم تطلق عليه إلى في وقت متأخر جدا، فمفهوم وكيل السفينة يختلف من بلد لآخر، إضافة إلى ذلك فإن تكييف المركز القانوني لوكيل السفينة يختلف أيضا من بلد إلى آخر.

- أن وكيل السفينة باعتباره وكيلا مفوضا من طرف المجهز فإنه يكون مسؤولا تجاه المرسل إليه إلا أن أخطاءه الشخصية، وليس عن الأخطاء المرتكبة أثناء تنفيذه لعقد النقل ويترتب على ذلك من ناحية أخرى، أنه لا تربطه علاقات تعاقدية مع المرسل إليه، وعليه فإن المجهز هو الوحيد الذي تربطه علاقة تعاقدية بوكيل السفينة.

- لا يمكن لوكيل السفينة مباشرة مهنته إلا بشرط الحصول على اعتماد مسبق وهذا ما جاء في المرسوم التنفيذي 20-348، كما أن الالتحاق بهذه المهنة أصبح مختصرا على الأشخاص المعنويين من جنسية جزائرية على عكس ما كان عليه سابقا بحيث كان يسمح للأشخاص المعنوية من جنسيات أجنبية بمزاولة مهنة مساعدي النقل البحري.

- أساس مسؤولية الوكالة مبنية على قرينة الخطأ الواجب الإثبات استنادا للأحكام المنظمة للعقد محل البحث هو إلزام ببذل غاية ولا يكفي لاستحقاق التعويض إثبات خطأ وكيل السفينة فحسب بل لابد من تحقق الضرر والعلاقة النسبية بينهما.

أما بخصوص الاقتراحات فتتمثل في :

- العمل على تطوير نشاط مهني النقل البحري وذلك بفتح تخصصات في ذلك المجال بالجامعات.

من الأفضل لو اشترط المشرع لممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري شهادة عليا ذات علاقة بالنشاط المراد ممارسته، وهذا من اجل ضمان تقديم خدمات للزبون ذات نوعية جيدة، خاصة وأن هذا النشاط يساهم في تطوير اقتصاد الدولة

- سن المشرع الجزائري في القانون البحري قوانين تفصل أكثر من ميدان أعوان النقل البحري مثلا قوانين تنظم شروط و كفايات إبرام عقد الوكالة البحرية، المسؤولية الجزائرية للأعوان وطرق انقضاء عقد الوكالة البحرية.

- إرساء قواعد التعلم في إطار الوكالة البحرية قصد مزاوله عمل وكيل السفينة.

- ضرورة التنسيق بين مختلف الهيئات التي يعمل لصالحها وكلاء السفينة.

- ضرورة إعادة النظر في مدة الخبرة المهنية المطلوبة والمقدرة بـ 05 سنوات إذ نرى أنها مدة طويلة وبالتالي تتسبب في تضييع الفرصة لطالبي الاعتماد.

الملاحق

ملف رقم 711461 قرار بتاريخ 2011/02/03

قضية شركة س.م.ا.س.ج.م ضد الشركة ذ.م.م غارفارة و من معها

الموضوع: سفينة- وكيل السفينة-مجهز السفينة-وكالة- مسؤولية.
قانون بحري : المادتان : 609 و613.

المبدأ: يتعامل وكيل السفينة، في إطار عقد الوكالة، باسم ولصالح
مجهز السفينة.

لا يترتب عن الوكالة أي التزام شخصي للوكيل.

لا يكون وكيل السفينة مسؤولاً، إلا عن أخطائه الشخصية.

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقرها شارع 11 ديسمبر 1960، الأبيار، بن
عكنون، الجزائر،

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتي نصه،
بناء على المواد 349 إلى 360 و 377 إلى 378 و 557 إلى 581 من قانون
الإجراءات المدنية،

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى، و على عريضة الطعن بالنقض
المودعة بتاريخ 2010/05/25 وعلى مذكرة الرد التي تقدم بها محامي المطعون
ضدها،

بعد الاستماع إلى السيد ذيب عبد السلام الرئيس المقرر في تلاوة تقريره
المكتوب وإلى السيدة صحراوي الطاهر مليكة المحامية العامة في تقديم طلباتها
المكتوبة الرامية إلى نقض القرار المطعون فيه،

الملحق رقم (02)

الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم 711461

حيث طعن بالانقض شركة س. م. أ. س. ج. م الجزائر في القرار الصادر عن المجلس القضائي لسكيكدة في 28 فيفري 2010 الذي ألغى حكم محكمة سكيكدة المؤرخ في 5 ماي 2009 ومن جديد قضى عليها بأدائها مبلغ 3095202,80 دج للمطعون ضدها.

وعليه فإن المحكمة العليا

حيث أن الطعن استوفى الأشكال والآجال القانونية،

وحيث أن الطاعنة تثير وجهها وحيدا للطعن،

عن الوجه الوحيد ، المأخوذ من مخالفة القانون الداخلي،

حيث أن الطاعنة تعيب على القرار المطعون فيه الحكم عليها في حين أنها أجنبية على عقد النقل ذلك أن سند الشحن يبين بأن الناقل هو شركة س م ا س ج م أي CMA CGM شركة مغلقة بمجلس مديرين ومجلس مراقبة خاضعة للقانون الفرنسي بينما اسمها وهو س م ا س ج م الجزائر شركة ذات أسهم لا يظهر على سند الشحن وهي تحضى بصفة مساعد للنقل البحري وليست ناقلا بحريا ومقرها موجود في سكيكدة على عكس الناقل الذي يوجد مقره بفرنسا.

وأن مساعد الناقل تحكمه المواد 609 وما يليها من القانون البحري وكذا المرسوم رقم 01/286 المؤرخ في 24/9/2001 المعدل بالمرسوم التنفيذي 183/09 المؤرخ في 12/5/2009، ونشاطات مساعد الناقل تمارس عن طريق التنظيم وهو ما سمح لها به قرار وزاري لوزير النقل،

وأنه من خلال النصوص المذكورة لا يسمح لها بالتدخل في إبرام عقد النقل ولا يمكن اعتبارها كناقل بحري وهو النشاط الذي لا يمكن ممارسته إلا بموجب امتياز،

وأن المواد التي استند عليها القرار المطعون فيه وهي المواد 738.739 و 740 من القانون البحري لا تطبق عليها لأنها تتعلق بعقد النقل.

الملحق رقم (03)

ملف رقم 711461

الغرفة التجارية والبحرية

حيث أنه يتبين فعلا من المواد 609 وما يليها من القانون البحري أن وكيل السفينة يعمل في إطار وكالة بمقابل لصالح السفينة وحمولتها، تتمثل مهمته في استقبال البضائع المنقولة وتسليمها للمرسل إليه والقيام بالإجراءات الإدارية مع السلطات المحلية وإبرام عقود المناولة والقطر والقيادة ومساعدة السفينة أثناء مكوثها في الميناء ومنح الأموال اللازمة لقائد السفينة ودفع الحقوق والمصاريف اللازمة بمناسبة الرسو،

وحيث أن مسؤولية الوكيل تنتج من عقد الوكالة المبرم بينه وبين المجهز، ولا يترتب عن الوكالة أي التزام شخصي للوكيل، بحيث أنه يتعامل باسم ولحساب المجهز ولا يكون مسئولاً إلا عن أخطاءه الشخصية، كما أنه لا يكون مسئولاً إلا تجاه المجهز الذي أعطاه وكالة،

وحيث أن المادة 613 من نفس القانون تنص على إمكانية تمثيل المجهز أمام القضاء في حالة احتواء الوكالة على هذا التمثيل، ويتقاضى في هذه الحالة بهذه الصفة،

وحيث أن في دعوى الحال أقيمت الدعوى على الطاعنة بصفتها ناقل، بدعوى أنه وقع خطأ في اسم المرسل إليه أدى إلى تأخير التسليم، وذلك دون أن تذكر في سند الشحن بهذه الصفة،

وحيث أن الخطأ الذي أسست عليه الدعوى ارتكبه الناقل قبل استلام البضاعة من قبل الوكيل ولا يمكن أن تتسب له تبعات هذا الخطأ، أما سعيه مع المصالح المعنية لتصحيح الخطأ فيدخل ضمن صلاحياته القانونية العادية ولا يمكن استنتاج مسؤولياته من هذا السعي،

وعليه يتعين القول أن الدعوى الحالية موجهة على غير ذي صفة،

وحيث أنه لم يبق ما يتطلب الفصل فيه، وعملاً بالمادة 365 من القانون البحري.

فهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا :

مجلة المحكمة العليا - العدد الأول 2012

الملحق رقم(04)

ملف رقم 711461

الغرفة التجارية والبحرية

بقبول الطعن شكلا و بنقض و إبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس
هضاء سكيكدة بتاريخ 2010/02/28 بدون إحالة.
وبإبقاء المصاريف على المطعون ضدها.
بذا صدر القرار و وقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ
الثالث من شهر فيفري سنة ألفين وإحدى عشر من قبل المحكمة العليا- الغرفة
التجارية و البحرية - المتركية من السادة :

رئيس الغرفة رئيسا مقررا
مستشــــار
مستشــــار
مستشــــارة
مستشــــار
مستشــــار

ذيب عبد السلام
معلم اسماعيل
مجبر محمد
بعطوش حكيمه
كدروسي لحسن
نوي حسان

بحضور السيدة : صحراوي الطاهر مليكة- المحامي العام،
وبمساعدة السيد : سباك رمضان- أمين الضبط.

الملحق رقم (04)

24	
الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 72	
17 ربيع الثاني عام 1442 هـ 3 ديسمبر سنة 2020 م	
الملحق الأول	
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE MINISTERE DES TRANSPORTS	الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة النقل
اعتماد لممارسة مهنة مساعد النقل البحري AGREMENT POUR L'EXERCICE DE LA PROFESSION D'AUXILIAIRE AU TRANSPORT MARITIME	
N°	رقم
<p>Le ministre des transports ,</p> <p>Vu l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée, portant code maritime ;</p> <p>Vu le décret présidentiel n° du correspondant au portant nomination des membres du Gouvernement ;</p> <p>Vu le décret exécutif n° 20-348 du 7 Rabie Ethani 1442 correspondant au 23 novembre 2020 fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime ;</p> <p>Vu le décret exécutif n° du correspondant au fixant les attributions du ministre des transports ;</p> <p>Article 1er. — Est agréé pour exercer les activités auxiliaires au transport maritime (nature de l'activité) :</p> <p>Nom :</p> <p>Prénom :</p> <p>Né le :</p> <p>Adresse :</p> <p>Raison sociale (Société) :</p> <p>Représentée par son gérant statutaire :</p> <p>Nom :</p> <p>Prénom :</p> <p>Né le :</p> <p>Siège social :</p> <p>Art. 2. — L'auxiliaire au transport maritime agréé est soumis à la législation et à la réglementation en vigueur et notamment les dispositions de l'ordonnance n° 76-80 du 23 octobre 1976, modifiée et complétée, portant code maritime et du décret exécutif n° 20-348 du 7 Rabie Ethani 1442 correspondant au 23 novembre 2020 fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime.</p>	<p>إن وزير النقل،</p> <p>— بمقتضى الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري المعمول والمتعم.</p> <p>— وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم المؤرخ في عام الموافق سنة والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة.</p> <p>— وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 7 ربيع الثاني عام 1442 الموافق 23 نوفمبر سنة 2020 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.</p> <p>— وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم المؤرخ في عام الموافق سنة الذي يحدد صلاحيات وزير النقل.</p> <p>المادة الأولى : يعتمد من أجل ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري (طبيعة النشاط) :</p> <p>اللقب :</p> <p>الاسم :</p> <p>المولود في :</p> <p>العنوان :</p> <p>اسم الشركة :</p> <p>الممثلة من طرف مديرها التأسيسي :</p> <p>اللقب :</p> <p>الاسم :</p> <p>المولود في :</p> <p>مقر الشركة :</p> <p>المادة 2 : يخضع مساعد النقل البحري المعتمد للتشريع والتنظيم الساري بهما العمل، ولاسيما أحكام الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، المعمول والمتعم، والمرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 7 ربيع الثاني عام 1442 الموافق 23 نوفمبر سنة 2020 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.</p>
وزير النقل	

الملحق رقم (07)

الملحق الثالث

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة النقل

مديرية البحرية التجارية والموانئ

البطاقة المهنية لمساعد النقل البحري

(طبيعة النشاط)

رقم تاريخ التسليم

المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 7 ربيع الثاني عام 1442 الموافق 23 نوفمبر سنة 2020

الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري)

اللقب والاسم أو اسم الشركة :

العنوان الشخصي أو المقر الاجتماعي :

رقم القيد في سجل مساعدي النقل البحري :

مقر بالجزائر في :

وزير النقل

يرخص لصاحب هذه البطاقة المهنية، في إطار تأدية مهامه وممارسة مهنته، بالدخول في كل وقت إلى كل المنشآت المهنية.

يجب أن لا يتدخل بأي تصرف يتنافى وممارسة المهنة وكذا أعمالها.

المراجع

أولاً: قائمة المصادر

I. المصادر المكتبية

❖ النصوص القانونية

❖ القوانين

1- القانون رقم 59-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم، بموجب القانون رقم 09-22 المؤرخ في 14 ماي 2022، الجريدة الرسمية عدد 32.

2- القانون رقم 09-08 المؤرخ في 25 فيفري 2008، المتضمن قانون الاجراءات المدنية و الادارية، الجريدة الرسمية عدد 21، المعدل و المتمم بالقانون رقم 13-22 جريدة رسمية عدد 48.

❖ الأوامر

1- الأمر 58-75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، ص78، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05-07 المؤرخ في 13 مايو 2007 الجريدة الرسمية، عدد 31.

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

❖ المراسيم

1- المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري

II. المصادر الميدانية

- مقابلة شخصية مع مدير قيادة الميناء بن رابح عمر، مقابلة أجريت على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة، بتاريخ 03 أبريل 2023.

ثانيا: قائمة المراجع

1- باللغة العربية

❖ الكتب

- 1- ايمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، القاهرة، طبعة أولى، سنة 2010
- 2- إيمان فتحي الجميل، مقاولي الشحن والتفريغ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- 3- العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر.
- 4- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975
- 5- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
- 6- عبد الحميد مرسي عنبر، التوكيل البحري، منذ نشأته حتى ضوابطه، دار الكتب المعرفية، الإسكندرية، 2009.
- 7- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1453هـ، 2014م.
- 8- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.

9- محمد صبري السعدي، الوجيز في شرح القانون المدني: النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام: العقد والارادة المنفردة) دار الهدى، الجزائر، طبعة 2019، ص113.

10- هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، 1995، بيروت.

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

❖ الرسائل والمذكرات

• رسائل الدكتوراه

1- بن الصغير شهرزاد، "المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.

• مذكرات الماجستير

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

2- سحولي صلاح الدين، "دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، السنة الجامعية، 2007/2006.

3- نظور أحلام، "الحجز القضائي على السفينة في القانون الجزائري"، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت سكيكدة، 2012/2011.

❖ المقالات

1. بورطال أمينة، "المركز القانوني لوكيل السفينة أثناء ممارسة نشاط النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، المجلد 06، العدد 01، 2019.

2. حموادي زكراوي، الأشخاص البريون للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 05، 2017.

3. قزد علي أسماء، السمسار الجزائري على ضوء القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات الميدانية، مجلد 7، عدد 1، وهران، الجزائر، 2020.
4. قماز ليلي، الوكالة بالعمولة لنقل نظام قانوني للنقل متعدد الوسائط، مقال منشور بالمجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، 2014.
5. محمد أمين شيخي، "وكيل السفينة في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية، للقانون البحري والنقل العدد 04، نشر بتاريخ 01-03-2016.
6. مهدي بشوش، الضمانات المخولة للمدين في الحجز التحفظي على سفينته، مجلة العلوم القانونية و السياسية، المجلد 10، العدد 02، نشر بتاريخ 28-09-2019.
7. ناجي زهرة، مساعدي النقل البحري، نشاط مقنن في المرسوم التنفيذي 20-348، ملتقى وطني افتراضي الموسوم بـ خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع و افاق

2- باللغة الفرنسية

- 1-Antoine Velard, Droit maritime, presse universitaire de France, Paris 1997.
- René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, Dalloz, 12eme édition, 1997

شكر وتقدير

اهداء

4-1..... مقدمة

الفصل الأول: الالتحاق بمهنة وكيل السفينة

7.....المبحث الأول: ماهية مهنة وكيل السفينة.

7.....المطلب الأول: تعريف وكيل السفينة.

7.....الفرع الاول: تعريف وكيل السفينة.

8.....أولاً: التعريف الفقهي لوكيل السفينة.

9.....ثانياً: التعريف القانوني لوكيل السفينة.

10.....الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة.

12.....المطلب الثاني: تمييز مهنة وكيل السفينة عن المهن الاخرى لمساعدى النقل البحرى....

13.....الفرع الأول:وكيل السفينة بصفته وكيل للحمولة.

13.....الفرع الثاني:وكيل السفينة بصفته مقاول للمناولة.

14.....الفرع الثالث: وكيل السفينة بصفته سمسار بحرى.

14.....الفرع الرابع: وكيل السفينة بصفته عميل للنقل.

15.....المبحث الثاني: تنظيم ممارسة مهنة وكيل السفينة.

16.....المطلب الأول: شروط ممارسة مهنة وكيل السفينة.

- 16..... الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالأشخاص الطبيعيين
- 17..... الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالأشخاص المعنويين
- 18..... المطلب الثاني: إجراءات ممارسة مهنة وكيل السفينة
- 18..... الفرع الأول: اجراءات طلب الاعتماد
- 19..... الفرع الثاني: اجل طلب الاعتماد
- 20..... الفرع الثالث: الجزاءات المترتبة على مخالفة أحكام طلب الاعتماد
- الفصل الثاني: اثار ممارسة مهنة وكيل السفينة
- 25..... المبحث الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة
- 25..... المطلب الأول: التزامات وكيل السفينة
- 26..... الفرع الأول: التزامات وكيل السفينة العامة
- 26..... أولاً: الالتزام بالقيد في السجل التجاري
- 27..... ثانياً: الالتزام بحمل البطاقة المهنية
- 27..... ثالثاً: الالتزام بمسك دفتر الاحتجاجات
- 28..... رابعاً: الالتزام بمسك سجل عمليات الوكالة
- 27..... خامساً: التقيد بالسر المهني
- 28..... الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة الخاصة
- 29..... أولاً: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة
- 29..... 1-التزامات وكيل السفينة قبل وصول السفينة للميناء
- 30..... 2-التزامات وكيل السفينة عند رسو السفينة داخل الميناء

- 31..... الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة.
- 32..... أولاً: التزامات وكيل السفينة عند بداية عقد النقل البحري.
- 32..... ثانياً: التزامات وكيل السفينة عند نهاية عقد النقل البحري.
- 33..... 1- تنفيذ عملية التفرغ.
- 33..... 2- حراسة البضائع و حفظها.
- 34..... 3- تسليم البضائع.
- 35..... ثالثاً: التزامات وكيل السفينة بتحصيل أجرة الشحن و النقل.
- 36..... رابعاً : التزامات وكيل لسفينة باعداد حساب الرسو.
- 36..... المطلب الثاني: حقوق وكيل السفينة.
- 36..... الفرع الأول: الحقوق المالية لوكيل السفينة.
- 36..... أولاً: أجر وكيل السفينة.
- 37..... ثانياً: تسديد المصاريف و التسيقات التي أنفقها وكيل السفينة.
- 38..... الفرع الثاني: ضمانات تحصيل ديون وكيل السفينة.
- 38..... أولاً: امتيازات وكيل السفينة.
- 39..... ثانياً: الحجز التحفظي على السفينة.
- 39..... المبحث الثاني: مسؤولية وكيل السفينة.
- 40..... المطلب الأول: مسؤولية وكيل السفينة تجاه المجهز.
- 41..... الفرع الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية وكيل لسفينة تجاه المجهز.
- 41..... أولاً: الحالات التي تثير المسؤولية العقدية لوكيل السفينة.

42.....	ثانيا: نطاق المسؤولية العقدية لوكيل السفينة.
43.....	الفرع الثاني: دعوى المسؤولية العقدية ضد وكيل السفينة.
44.....	المطلب الثاني: مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير.
44.....	الفرع الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة.
45.....	أولا: أساس المسؤولية التقصيرية لوكيل السفينة.
45.....	ثانيا: الحالات التي تثير مسؤولية وكيل السفينة التقصيرية.
46.....	الفرع الثاني: دعوى المسؤولية التقصيرية ضد وكيل السفينة.
48.....	الخاتمة:
51.....	قائمة الملاحق.
57.....	قائمة المصادر و المراجع.
62.....	فهرس المحتويات.

الملخص:

وكيل السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يختاره المجهز أو الريان للقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و كذلك العمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء و ذلك بموجب وكالة و بمقابل أجرة و في حال اخلال وكيل السفينة بالتزاماته فإنه تقع عليه مسؤولية عقدية تجاه المجهز و مسؤولية تقصيرية تجاه الغير.

الكلمات المفتاحية:

وكيل السفينة، وكالة، أجرة.

Abstract :

A ship's agent is any natural or legal person chosen by the owner or captain to carry out operations related to the ship's needs, as well as other routine operations associated with the ship docking at the port, under an agency agreement and for a fee. If the ship's agent fails to fulfill their obligations, they will be contractually liable to the owner and tortiously liable to third parties.

Key words:

Ship's agent, agency agreement, a fee.