

# الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

## The Legal Nature Of The Maritime Agency Contract For Commercial Agents For The Maritime Transport Process.

قزذعلي أسماء

<sup>1</sup> كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أحمد بن أحمد، وهران(الجزائر)، Kazdali.asma@univ-oran2.dz

تاريخ النشر: جوان /2023

تاريخ الإرسال: 2023/05/02

### الملخص:

تهدف دراسة الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية إلى إبراز الدور الفعال لعمل الوكلاء البحريين في دفع عجلة الاقتصاد الوطني ذلك من خلال مساهمتهم في دعم المؤسسات الاقتصادية في المجال البحري ، فأغراض الملاحة البحرية لا تؤدي فقط بعمل الأشخاص البحريين بل لابد من تدخل بعض الأشخاص الذين نجدهم على أهبة الاستعداد لأداء مهامهم لحساب المجهز أو الشاحن أو لحساب شركات التأمين هذا ما أدى إلى الاهتمام الواسع بالوكالة البحرية باعتبارها مصدر ثروة في قطاع النقل البحري وسبب لنزيف العملة الصعبة في الجزائر نظرا من أن الوكيل البحري عادة ما يكون تابعا لشخص أجنبي مما يقتضي ضرورة الرقابة على الخدمات المقدمة. توصلت هذه الدراسة في اعتبار أن عقد الوكالة البحرية يعتبر عقد وكالة وليس عقد عمل نظرا لاستقلالية أعوان النقل البحري عن موكلهم في أداء مهامهم ، كما يمكن الجمع بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة لكن بعقدين مستقلين أما السمسار البحري فكان القانون البحري واضحا في ذلك عندما أجاز للسمسار البحري العمل كوكيل للسفينة ووكيلا للحمولة و تطبق عليه أحكام الوكالة البحرية.

**الكلمات المفتاحية:** وكيل السفينة ، وكيل الحمولة ، السمسار البحري ، عقد الوكالة البحرية ، عقد عمل.

### Abstract:

The study of the legal nature of the maritime agency's contract aims to highlight the active role of maritime agent in driving the national economy through their contribution to supporting economic institutions; maritime navigation not only performs the work of maritime persons, but some people we find ready the shipper or insurance companies So the maritime agency is a source of wealth in the maritime transport sector and as a reason for the bleeding of Algeria's hard currency.

This study found that the maritime agency contract was considered to be an agency contract rather than an employment contract owing to the independence of shipping agents from their clients in the performance of their functions. Maritime law was clear when the maritime broker authorized work as a ship's agent and a cargo agent and the maritime agency's provisions applied to him.

**Key words :** Ship Agent , Merchandise Agent , Marine Broker ,Agency Contract ,Work Contract .

## مقدمة:

أغراض الملاحة البحرية لا تؤدي فقط بعمل الأشخاص البحريين وحدهم فلا بد من تدخل بعض الأشخاص الذين نجدهم على أهبة الاستعداد لأداء هذه المهام وذلك لحساب المجهز أو الشاحن أو لحساب شركات التأمين ، ونخص بالذكر الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري وبمعنى أدق تدخل كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري لتلبية أغراض الملاحة البحرية ، وقد خصص القانون البحري الجزائري في الكتاب الثاني الذي سماه "الاستغلال التجاري للسفينة وفي الباب الأول من هذا الكتاب المعنون ب" التجهيز" وخصص الفصل الثالث منه لأعوان النقل البحري وذلك تحت عنوان "مساعدو التجهيز" ، وذلك في المواد من 609 إلى 620 خصصت لوكيل السفينة ومن المادة 621 إلى المادة 630 بالنسبة لوكيل الحمولة أما السمسار البحري فمن المادة 631 إلى المادة 639 .

فما تجدر الإشارة إليه أن الجزائر بعد استقلالها عاشت وضعا اقتصاديا متدهورا حاولت من خلال ذلك النهوض بالاقتصاد الوطني وذلك عن طريق التركيز على التجارة الخارجية وكان ذلك من خلال الاهتمام بالنقل البحري نظرا لما تحتله الجزائر من موقع استراتيجي وتعدد موانئها ذات التخصصات المختلفة تم رفع الاحتكار عن مؤسسات الدولة وأصبحت من صلاحيات الخواص وكانت البداية سنة 1963 عند إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية ومع اختيار النظام الاشتراكي أصبحت هذه الشركة المجهز الوطني الوحيد للدولة حيث كانت تمارس الاحتكار على نشاط النقل البحري خاصة بعد صدور القانون البحري و تم تأكيد هذا الاحتكار بموجب المادة 578 منه. و كمثل ذلك عن احتكار الدولة لهذه النشاطات هو المؤسسة الوطنية للنقل البحري والتي مرت بعدة مراحل في إطار الاحتكار فمنذ سنة 1968 صدرت عدة نصوص قانونية جاءت لإعطاء هذه الشركة الحق في احتكار نشاطات النقل البحري وإيجار السفن، كذلك احتكار السمسرة البحرية ونشاط وكالة السفينة والحمولة حيث لم تتحرر هذه النشاطات من الاحتكار إلى حين تبني فكرة الخصخصة على نشاطات النقل البحري .

وخلال المرحلة الممتدة من سنة 1971 إلى 1982 كان الاحتكار داخل الموانئ على أنشطة النقل البحري من قبل ثلاث مؤسسات وهي «ONP –CNAN–SONAMA» ، و كل واحدة منهم لها مهامها فكان الديوان الوطني للموانئ "ONP" يتولى مهام الإرشاد والأمن والسلامة، أما "CNAN" تقوم بقطر السفن ومؤسسة "SONAMA" تقوم بعملية المناولة والتشوين.

أصبحت خصخصة نشاطات الوكالة البحرية ممكنة بعد قرار وزارة النقل المؤرخ في 1990/10/05 والذي تم تنفيذه بمقتضى المرسوم التنفيذي المؤرخ في 1991/09/22 والمتضمن شروط ممارسة نشاط الوكالة والسمسرة البحرية كذلك بمقتضى القانون البحري رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 أصبح نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري نشاط يقوم به الخواص سواء كانوا شركات وطنية أو أجنبية وذلك طبقا لشروط وتعرضت هذه الشروط لجملة من التعديلات كان ذلك سنة 2002 وسنة

2009 ، حيث في سنة 2009 صدر المرسوم رقم 183/09 المؤرخ في 12 ماي 2009 و المتضمن لشروط ممارسة مهنة وكيل السفينة والحمولة والسمسرة البحرية ومن بين شركات الوكالة والسمسرة البحرية "GMA-NASHCO et MTA".

بعد خوصصة أنشطة أعوان النقل البحري أصبحت مهنة الوكالة البحرية مصدرا لدخول العملة إلى الجزائر ذلك لأن الوكيل عادة ما يكون تابعا لشخص أجنبي ، وهذا ما أدى إلى الاهتمام بمهنة الوكالة البحرية والاعتماد في ذلك على أشخاص ذو كفاءات و مهارات عالية يمكن أن يساهموا في تنمية الاقتصاد الوطني . إضافة إلى ارتباط نشاط أعوان النقل البحري بعقود عقد النقل البحري للبضائع ومدى تأثيره في تنفيذها ومسؤوليات الناجمة عن الإخلال بعقد النقل البحري من جانب الناقل البحري أو من جانب الوكلاء البحريين .

الهدف من دراسة موضوع البحث بيان النظام القانوني الذي يحكم مجمل المسائل القانونية المتعلقة بالوكالة البحرية، من حيث البناء القانوني للعلاقة العقدية التي تربط الوكيل البحري بالموكليين والناقل البحري ومن حيث كذلك قيام مشاريع تجارية وكيانات قانونية تمارس النشاط التجاري في إطار عقد الوكالة البحرية بصورة احترافية وبمهارات عالية .  
الإشكالية المطروحة:

ما هي الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري؟ عليه ولمعرفة مهام وعمل الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري لابد من الوقوف على المفاهيم القانونية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري، حيث سنعالج مفهوم الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري وكييل السفينة ووكيل الحمولة إضافة إلى إعطاء مفهوم السمسار البحري كعون ثالث في عملية النقل البحري. مع التفصيل في مسألة الطبيعة القانونية للعقد الذي يبرمه مساعدو التجهيز وذلك فيما إذا كان عقد عمل أو عقد الوكالة المدنية العادية.

### منهج الدراسة :

من خلال هذه الدراسة تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي من خلال العرض النظري للنصوص القانونية محل الدراسة وتحليلها في ظل آراء الفقه لمختلف المفاهيم المتعلقة بالوكالة البحرية ، إضافة لتبيان العلاقة القانونية التي تربط بين أعوان النقل البحري .

**1- مفهوم أعوان النقل البحري:** تحتاج السفينة أثناء قيامها بنقل البضائع أو الركاب إلى من يساعدها ناهيك عن الريان والمجهز اللذان يتوليان خدمتها، ويتم ذلك بتوكيل أشخاص يساهمون في خدمة السفينة وعليه لا بد من إعطاء مفهوم كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة بالإضافة إلى مفهوم السمسار البحري رجوعا إلى القانون البحري الجزائري في الكتاب الثاني الذي أسماه المشرع " الاستغلال التجاري للسفينة " وفي الباب الأول المعنون ب " التجهيز " حيث عالج المشرع في الفصل الثالث منه أعوان النقل البحري في الجزائر، وذلك بتسميتهم " مساعدوا التجهيز " وهم ثلاث أشخاص: وكيل السفينة ووكيل الحمولة

والسمسار البحري، كما عرفتهم المادة 40 من قانون 13/01 أعوان النقل البحري هم " أشخاص طبيعية أو اعتبارية يؤدون خدمات تكميلية قبل أو بعد نشاط النقل ويساهمون في تحسين سيولته وإنتاجيته وذلك يتم في إطار قائمة غير محصورة مقدمة من قبل أعوان النقل <sup>1</sup>.

يرتبط وكيل السفينة بالمجهز وذلك بمقتضى عقد وكالة السفينة حيث يباشر نشاطه باسم المجهز ولحسابه ومن خلال ذلك نجد أن للمجهز أو الناقل البحري التزامات اتجاه وكيل السفينة تتمثل أساسا في دفع الأجرة المتفق عليها في العقد المبرم بينهما فعلى المجهز تسديد لوكيل السفينة أجرته وهذا ما أكدته المادة 609 من القانون البحري الجزائري. ومن خلال ذلك تسري عليه أحكام عقد الوكالة من حيث التكوين والآثار والانتقضاء ونرجع على القواعد العامة مادام المشرع في القانون البحري لم ينص على ذلك ، أما وكيل الحمولة فيرتبط بالمرسل إليه أو أصحاب الحق في البضاعة بعقد وكالة مأجورة وتسري عليه نفس أحكام الوكالة كما يلتزم المرسل إليه بتقديم الأجر المتفق عليه لوكيل الحمولة وفي حالة عدم وجود اتفاق على مقدار الأجر وجب الرجوع إلى العرف وفي حالة عدم وجود عرف فللقاضي السلطة التقديرية لذلك كما يلتزم وكيل الحمولة باستلام البضائع من الناقل بعد تفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه وعليه التحقق من حالة البضاعة وشكلها وعدد الطرود وعلاماتها الرئيسية أو الكمية أو الوزن مع ضرورة المحافظة على البضائع وحراستها لغاية تسليمها لأصحابها بالإضافة إلى المحافظة على حقوق المرسل إليه وتوجيهه للإخطارات في الميعاد المحدد .

نفس الأحكام والقواعد تطبق على السمسار البحري فنجد أن هذا الأخير يقوم بالتقريب والتوفيق بين الأطراف فيتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين وغيرها من العقود البحرية وهولا يعتبر طرف في العقد ولا يكون مسؤولا عن تنفيذه ولكن يستحق الأجر في حالة نجاحه في التوفيق بين طرفي العقد. وقد يباشر السمسار البحري العمليات المتعلقة بأمانة السفينة أو يتولى كل ما يتعلق بأمانة الحمولة وفي هذه الحالة يجمع السمسار البحري بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة وتسري عليه بذلك أحكام وكالة السفينة ووكالة الحمولة <sup>2</sup>.

كما أن ممارسة نشاط الوكالة البحرية والسمسرة البحرية يكون بناء على شروط عامة والمنصوص عنها في القانون المدني الجزائري و المتمثلة في توافر كل من ركن الرضا والمحل والسبب حيث يتمثل الرضا في توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني .

أما المحل فهو كل ما يلتزم به الأطراف المتعاقدة إما الالتزام بالقيام بعمل أو الامتناع عن القيام بالعمل أو إعطاء شيء كما يجب أن يكون مشروعا غير مخالف للنظام العام والآداب العامة ، أما السبب فهو ذلك الباعث أو الدافع لإبرام العقد .

ويجب توافر شروط خاصة في إطار عقد الوكالة البحرية تطرق لها المشرع في المرسوم التنفيذي 183/09 والمتضمن لشروط ممارسة المهنة التي تطورت في الجزائر تزامنا مع تغيير النهج الاقتصادي القديم إلى النهج الاقتصادي الجديد ، فقد تم تنظيم مهام أعوان النقل البحري من خلال المرسوم التنفيذي

286/01 الصادر في 24 سبتمبر 2001 المحدد لشروط ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري<sup>3</sup>. إلا أنه من خلال الاطلاع على نصوص المرسوم تم ملاحظة نص المادة الثانية منه التي أثارت جدلا كبيرا فقد نصت على ممارسة نشاط الوكالة والسمسرة من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية من جنسية جزائرية يخضعون للقانون الجزائري بعدول السفن الأجنبية وعدم إقبالها إلى الموانئ الجزائرية لعدم وجود وكيل خاص بها داخل الموانئ الجزائرية وعدم اكتفائها بالخدمات المقدمة من قبل الوكلاء الجزائريين .

بدخول الجزائر السوق العالمية تم إلغاء المرسوم مع إلغاء شرط الجنسية لممارسة مهنة مساعدي النقل وفتح الباب للأجانب للاستثمار في الموانئ الجزائرية ،وقد ألزم المرسوم الجديد المنظم لمهنة مساعدي النقل حصول كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري على اعتماد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية ويكون الاعتماد شخصي قابل للإلغاء ولا يقبل التنازل عنه أو إيجاره. وفي حالة الوفاة يمكن لذوي الحقوق مواصلة ممارسة النشاط مع تبليغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهو محدد بمدة 10 سنوات قابلة للتجديد إضافة إلى القيد في السجل الخاص بهم من قبل نفس الوزارة التي تمنح الاعتماد ، كما ينص المرسوم على شروط خاصة بالأشخاص الطبيعية و أخرى متعلقة بالأشخاص المعنوية و التي لا بد من توافرها حتى يرخص للأعوان بممارسة نشاطاتهم .

ويبقى هذا المرسوم ضيقا من حيث نطاق تطبيقه فهو يحدد الجانب الإجرائي فقط وذلك بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري دون التطرق إلى الجانب الموضوعي المتعلق بالتزامات وحقوق كل من الوكلاء و ممثلهم ، ولم يتطرق كذلك إلى الجزاءات المترتبة عن الإخلال بالتزامات التعاقدية إضافة إلى علاقة مساعدي النقل البحري مع مختلف المتدخلين في عملية النقل البحري من جهة والجهات الأخرى منها مصلحة الموانئ ومؤسسات التأمين وإدارة الجمارك وغيرها.

لا بد من الإشارة إلا أنه يترتب على ممارسة هذه المهن التزامات وحقوق على عاتق الأطراف المتعاقدة والتي يجب القيام بها وقد حددها المشرع الجزائري في القانون البحري إذ يقوم وكيل السفينة بتلك العمليات المعتادة المتعلقة بحاجيات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة البحرية والتي لم يعد يتم بها الريان، ويجوز له كذلك تسلم البضاعة لشحنها عند القيام و تسليمها لأصحابها بعد تفرغها من السفينة عند الوصول مع تحصيل الأجرة .

أما وكيل الحمولة يلزمه القانون على المحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة وذلك ببذل عناية الرجل العادي في تنفيذ التزاماته.

أما بالنسبة للسمسار البحري فهو يتولى العمل كوسيط بين الأطراف المتعاقدة بغية إبرام العقد. في حالة الإخلال بالتزامات ينجر عن ذلك قيام المسؤولية على الأعوان وذلك عن أخطائهم الشخصية أو أخطاء تابعيهم ويكون الخطأ واجب الإثبات يكون وكيل السفينة مسؤولا قبل المجهز عن إخلاله بعقد وكالة

السفينة أما الغير كالشاحنين والمرسل إليهم فيكون مسؤول عن خطئه وخطأ تابعيه عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة ويلزم بتعويض كامل الضرر الناشئ عن ذلك الخطأ ، أما وكيل الحمولة فيسأل عن خطئه وخطأ تابعيه كما يلتزم بتعويض كامل الضرر على أساس الخطأ الواجب الإثبات.

في حالة نشوب نزاع بين الأطراف المتعاقدة يتم حل النزاع باللجوء إلى القضاء إذ تعتبر الدعوى القضائية وسيلة لحماية حق أو مركز قانوني إذا توافرت شروطها يتعين على الجهة القضائية المختصة المرفوعة أمامها الدعوى قبولها، ولا بد على أطراف العقد عند نشوب نزاع بينهم اللجوء إلى القضاء وعرضه على المحكمة المختصة للفصل فيه ومن المقرر قانوناً أن ترفع الدعاوى المتعلقة بالمنازعات البحرية أمام الأقطاب البحرية المتخصصة.

كما قد يلجأ الأطراف إلى التحكيم لحل نزاعاتهم البحرية فيعرف التحكيم على أنه: "التقنية المراد منها وضع حل لنزاع يمس طرفين أو أكثر وهذا بواسطة أشخاص محكمين يستمدون سلطتهم من اتفاق خاص دون أن تسند إليهم هذه المهمة من طرف الدولة." نجد أنه نادراً ما يكون أطراف المنازعة البحرية من جنسية واحدة ، فيكون غالباً الطرف الآخر في العقد أجنبي مما يتعين تحديد القانون الواجب التطبيق لفض النزاع القائم كما نجد أنه في إطار المنازعات البحرية خاصة العقدية منها يتم تسويتها عن طريق التحكيم البحري لما يتميز به من سرية ومرونة في الإجراءات والسرعة وريح في التكاليف<sup>4</sup>.

كما أصبح يفضل مختلف المتعاملين المتخصصين في النقل البحري اختيار التحكيم البحري كوسيلة لفض نزاعاتهم وعليه فالاتفاق على اللجوء إلى التحكيم في عقد النقل البحري يعني قبول الأطراف المتنازعة لقرار المحكم الذي يفصل في النزاع الناشئ عن العقد.

يعتبر الاتفاق على اللجوء إلى التحكيم كبديل عن اللجوء إلى القضاء حيث يراد منه ذلك الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه أطراف عقد النقل البحري على عرض المنازعات التي نشأت أو ستنشأ مستقبلاً عن هذه العلاقة على التحكيم البحري .

### 1.1- مفهوم وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري:

استحدثت الدولة الجزائرية مرفق النقل البحري منذ سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 63/489 المؤرخ في 1963/12/31 والذي تضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية<sup>5</sup> والتي تعتبر خلفاً للشركات الفرنسية التي كانت تقوم بشحن ونقل وتفريغ البضائع على مستوى الموانئ الجزائرية إلى غاية سنة 1998<sup>6</sup>.

وظل نشاط النقل البحري محتكراً من قبل هذه الشركة الوطنية للنقل البحري<sup>7</sup> منذ سنة 1969 وكرسته المادة 571 من القانون البحري الجزائري رقم 80/76 فتنص المادة على: "ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري وإيداع السفن وسمسرة الحمولات البحرية والشحن والتفريغ في الشاطئ ، والقطر لدى دخول ومغادرة الموانئ الجزائرية وكذلك الملاحة الساحلية بين جميع الموانئ الجزائرية . " ، والشركة الوطنية للنقل البحري منذ سنة 1968 صدرت عدة نصوص أعطت لهذه الشركة عدة احتكارات أهمها

احتكار النقل البحري و إيجار السفن و ذلك بمقتضى المرسوم رقم 50/69، واحتكار المساحلة الوطنية وذلك طبقا للمرسوم 83/68، ثم احتكار السمسرة البحرية وذلك وفقا للمرسوم رقم 120/71 ثم بمقتضى المرسوم 178/71 تم فرض احتكار نشاط وكالة السفن ووكالة الحمولة والسمسرة البحرية.

ورغم كل ما حققته الشركة الوطنية للنقل البحري من مكانة مميزة للأسطول البحري الجزائري بين الدول العربية باحتلالها المركز الثالث<sup>8</sup>، فقد تأثرت بالأزمة الاقتصادية التي تعرض لها النظام الاشتراكي وأصبحت مؤسسة عمومية اقتصادية<sup>9</sup> أي شركة وطنية ذات طابع اقتصادي<sup>10</sup> وبدأت تحاول إيجاد حلول فيما يخص انتهاج الدولة الجزائرية للنظام الليبرالي وذلك منذ سنة 1989 وتبني فكرة خصخصة القطاعات ولم يكن ذلك كحل لمشكلة المديونية والإنتاج إنما تفسير لفلسفة جديدة لتنظيم الاقتصاد والمجتمع وهذا حسب ما تمليه أطروحات صندوق النقد الدولي الذي كان ممن ما نادوا بالخصخصة<sup>11</sup>.

ونصت المادة 571 الجديدة بعد رفع الاحتكار على أن: "النقل البحري ملكية عامة، ويمكن أن يكون موضوع امتياز" والامتياز يمنح على أساس دفتر شروط<sup>12</sup>.

أما بالنسبة لإيداع السفن و لبضائع و السمسرة البحرية فقد قام المشرع بخصصتها بمقتضى المادة 571 ف 03 والتي نصت على: "تمارس نشاطات المساعدة للنقل البحري، كإيداع السفن وإيداع الحمولة، والسمسرة البحرية، وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم".<sup>13</sup>

كما أن المشرع من خلال نص المادة لم يشترط أي شرط أو قيد في الممارسة، حيث تركها مفتوحة للخواص الأجانب شأن الخواص الجزائريين، حيث من خلال الاضطلاع على نص المواد 619، 629، 639 من قانون البحري الجزائري 80/76 كان يشترط ممارسة النشاطات داخل التراب الجزائري للشركات الجزائرية فقط وعليه و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 286/01 المؤرخ في 2001/09/24 اشترط الجنسية الجزائرية بالنسبة للشخص الطبيعي والخضوع للقانون الجزائري بالنسبة للشخص الاعتباري، وهذا الأخير لا بد من وجود مقر رئيس له في الجزائر وذلك طبقا للمادة 10 من ق.م.ج، كما نلاحظ أن الفقرة 03 من نفس المادة تعتبر الشركات الأجنبية خاضعة للقانون الجزائري حتى لو لم يكن لها مقر رئيسي في الجزائر، لكن هذه الرقابة لم تتم وتداركها المشرع الجزائري بمقتضى المرسوم رقم 183/09، حيث لم يشترط المرسوم الجنسية الجزائرية بالنسبة للأشخاص الطبيعيين أما بالنسبة للأشخاص الاعتبارية فلم يشترط كذلك الخضوع للقانون الجزائري ولكن اشترط أن يكون الأشخاص المعنوية تابعين لأشخاص طبيعية أجنبية لممارسة هذه الأنشطة أن يقدموا وثيقة تأسيسية تثبت حيازة الأشخاص الطبيعيين من جنسية جزائرية على 40 بالمائة من رأس المال.

وعلى هذا الأساس فهذه الأنشطة تم خصصتها بمقتضى المرسوم 599/91 المؤرخ في 22 ديسمبر 1991 والذي تم إلغاؤه وأصبح مرسوم 183/09 ينظم ويحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري. حيث وعلى هذا الأساس لا بد من إعطاء مفهوم كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.

باستقراء نص المادة 609 من القانون البحري الجزائري يتضح أن وكيل السفينة يكون إما شخصا طبيعيا أو معنوي يقوم ووكالة من المجهز أو الريان بالعمليات المتعلقة بما تتطلبه السفينة من خدمات سواء كان

ذلك أثناء الرحلة البحرية أو تلك المرتبطة برسو السفينة وذلك مقابل أجر، كما أنه قد يكلف بواجبات أخرى مما يدخل في اختصاص الريان كتموين السفينة وصدار سندات الشحن وتذاكر النقل ، وهذا ما يتوافق مع نص المادة 03 من مرسوم 09-183 التي وضحت أن وكيل السفينة يمارس النشاطات والمهام المنصوص عليها في المادة 610 من القانون البحري ، وهذا الشخص "وكيل السفينة " ويطلق عليه أيضا تسمية "أمين السفينة أوالمؤتمن على السفينة" كما يطلق عليه أحيانا اسم "الوكيل البحري"<sup>14</sup> .

أما وكيل الحمولة هو كل شخص طبيعي أو نوي يختاره المرسل إليه أو صاحب الحق في البضاعة باستلام البضاعة عند وصولها إلى الميناء ودفع أجرة الشحن إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم ويكون ذلك بموجب وكالة ومقابل أجرة ، وقد ينوب وكيل الحمولة عن شخص واحد أو عدة أشخاص وما هو متعارف عليه أن وكيل الحمولة ينوب عن جميع المرسل إليهم في الميناء وذلك حتى لا يتزاحموا لاستلام البضاعة يؤدي هذا إلى التأخر في عملية التسليم ومن ذلك تعطيل السفينة في الميناء<sup>15</sup> .

في إطار عملية النقل البحري تكون السفينة مشحونة بالبضائع وذلك لذمة أكثر من شخص مما ينجر عنه بقاء الريان في ميناء الوصول لمدة زمنية معينة حتى يتقدم المرسل إليهم ويقوم كل منهم باستلام البضاعة بعد التحقق من سلامتها مما يؤدي إلى تعطيل السفينة ،وعلى هذا الأساس ظهر وكيل الذي ينبى عن المرسل إليهم ويطلق عليه تسمية وكيل الحمولة أو وكيل الشحنة الذي يقوم نيابة عن المرسل إليهم بتسلم البضاعة والتحقق من سلامتها ، وإتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب البضائع وهذا ما تم النص عليه المادة 620 من القانون البحري الجزائري عن وكيل الحمولة ونص المادة 04 من مرسوم 09-183 التي وضحت أن وكيل الحمولة يمارس نشاطاته وفقا لنص المادة 621 من القانون البحري.

بينما تم تعريف السمسار البحري على أنه كل شخص يقوم بالتقريب والتوفيق بين طرفي العقد ، حيث نظم القانون البحري الجزائري عمل السمسار البحري في المواد في المواد من 631 إلى المادة 638 كما تم النص عليه وفقا للمرسوم 09/183 في المادة الخامسة منه وذلك أن السمسار البحري يمارس نشاطاته وفقا لنص المادة 631، فالسمسار البحري وطبقا لنص المادة 631 هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم وبمقابل أجر وبمقتضى وكالة العمل كوسيط أي يعمل قصد التوفيق والتقريب بين الأطراف المتعاقدة وذلك لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار النقل البحري و مختلف العقود المتعلقة بالتجارة البحرية<sup>16</sup> . وتكون وكالة السمسرة كتابية تبين حقوق والتزامات السمسار، وأجر السمسار يحدد بمقتضى تعريفه أو اتفاقية وفي حالة عدم الاتفاق عليه فما جرى عليه العرف<sup>17</sup> وتكون مسؤولية السمسار البحري مسؤولية شخصية .

كما عرفه د/هاني دويدار على أنه "الشخص الذي تتمثل مهمته في التقريب والتوفيق بين طرفي عقد من العقود البحرية " ومن هنا يظهر أن نشاط السمسار البحري واسع يتداخل في نشاطه كل من



وكيل النقل والوكيل المعتمد لدى الجمارك وخاصة العلاقة التي تربطه مع كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة، كما أنه يشترك معهم في نفس شروط الانضمام إلى المهنة المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 183/09.

تعتبر مهنة سمسار التأمين البحري من أقدم المهن فظهرت منذ ظهور التأمين البحري في القرن 14 م حيث كان يتمحور دور سمسار التأمين البحري في خلق علاقات بين المتعاقدين وقد كانت مهنة السمسار البحري مهنة حرة تحكمها الأعراف البحرية الدولية، إلا أنه كان ومن الضروري تقنينها وذلك نظرا لأهميتها وما تجنيه من أرباح على أصحابها وكذا حماية لحقوق المتعاملين معهم .

وبالنسبة للقانون الجزائري عرفت هذه المهنة وجودها في التشريع بموجب الأمر 07/95 حيث نصت في المادة 258 منه على: "سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي ، يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين وشركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين ويعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له ومسؤولا اتجاهه ."

إن طالب التأمين و المتمثل في شخص المؤمن له شخص طبيعي أو معنوي و الذي ليس له دراية كافية عن سوق التأمين في مجال معين أو سوق معين أو دولة معينة فيلجأ إلى شخص محترف له دراية كافية بما يتعلق بالتأمين وهذا الشخص المحترف هو سمسار التأمين الذي يبحث للمؤمن له عن أفضل الاتفاقيات وأحسن العروض ليختار عقد التأمين الذي يناسبه ، كما أن هناك بعض الهيئات كهيئة اللويدز البريطانية والتي تتفاوض مباشرة مع طالبي التأمين أو إعادة التأمين، بل يتعين تقديم الطلب بواسطة سمسار التأمين أو إعادة التأمين معتمدين لديها يطلق عليهم التسمية البريطانية اللويدز .

رجوعا إلى القانون الفرنسي نجد عميد القانون البحري "روني رودبير" يعرف السمسار البحري على أنه "رجل ثقة" أي أن المؤمن له يضع الثقة الكاملة في سمسار التأمين البحري من خلال المعاملات التي يقوم بها ، وذلك أنه يبحث عن أفضل هيئات التأمين ذات الكفاءات العالية وعن أحسن العروض ليختار عقد التأمين المناسب ، ويضيف في تعريفه لسمسار التأمين البحري على أنه "وكيل للمؤمن له ومسؤول اتجاهه .

أما مهام السماسرة المؤجرين تنحصر في التقريب بين أطراف العقد تمهيدا لإبرام مشاركة الإيجار بل تتعدى ذلك إذا كان الوكيل مفوضا من طرف موكله للتوقيع على المشاركة ، وبذلك يخرج من صفته كوكيل و يصبح وكيلا للمؤجر ولحسابه .

ولكل الشركات الملاحية الكبرى سماسرة بحريين متخصصين في مجال تأجير السفن لديهم خبرة في سوق التأجير، وأصبحت الاستعانة بهم ضرورية من أجل التنفيذ الحسن لمشاركة الإيجار، نجد مثلا نوادي الحماية الانجليزية تدعو أعضائها إلى استعمال أكثر من 42 نوعا من المشاركات النموذجية المتعلقة بالاستئجار على أساس الرحلة وذلك حسب نوع و طبيعة البضائع المنقولة أو بالنظر إلى منطقة قيام العقد أو ميناء وصول السفينة مثلا: مشاركة Fertivoy المتخصصة في نقل الأسمدة.

من خلال استقراء نص المادة 631 من القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع استعمل مصطلح وكالة بمعنى أن السمسار البحري يكون وكيلا عن أحد طرفي العقد وفي الحقيقة نجده يتوسطهما في العقد المبرم بينهما ففي حالة نجاح وساطة السمسار البحري فإن آثار العقد تترتب على عاتق طرفيه دون السمسار البحري والذي ينتهي دوره بمجرد إبرام العقد ، حيث تمارس مهنة السمسار البحري عن طريق اعتماد يمنح مسبقا من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية مع ضرورة القيد في السجل التجاري .

### 2.1- شروط ممارسة نشاط وكيال السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري :

وللممارسة نشاط وكيال الحمولة ووكيل السفينة والسمسار البحري يلتزم إتباع شروط ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري المنصوص عليها في مرسوم 183/09 المؤرخ في 12 ماي 2009 الذي ينص على شروط ممارسة نشاط أعوان النقل البحري والتي تقتضي الحصول على اعتماد مسبق بالإضافة إلى القيد في السجل التجاري ويتم الحصول على الاعتماد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية<sup>18</sup> وهذا ما تم النص عليه في المادتين 08 و09 من نفس المرسوم المذكور أعلاه وتتمثل الشروط حسب نص المادة 10 من نفس المرسوم فيما يلي :

#### أ- بالنسبة للأشخاص الطبيعية:

يجب بلوغ سن 25 سنة على الأقل بالإضافة إلى التمتع بالأخلاق والمصادقية وأن لا يكون العون ممنوع من ممارسة النشاط بسبب إدانته وأن لا يكون موضوع إفلاس قضائي ، كما يجب عليه أن يقدم كفالة دائمة كضمان كافي لأداء التزامات موكله تكون محددة من قبل كل من الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير المالية ، كما نصت المادة 29 من قانون 09/09 المؤرخ في 30 ديسمبر 2009 المتعلق بقانون المالية لسنة 2010 على ضرورة دفع رسم مقدر ب 5000دج من أجل استخراج البطاقة المهنية لأعوان النقل البحري<sup>19</sup> ، كما يجب أن يثبت تأمين ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية ، وقد اشترطت نفس المادة كفاءات وخبرات مهنية لها صلة بالنشاط متمثلة فيما يلي :

#### - بالنسبة لوكيل السفينة ووكيل الحمولة :

حيازة شهادة التعليم العالي في الميدان القانوني أو الاقتصادي أو التجاري أو المحاسبي أو التقني .  
حيازة شهادة عليا في الميكانيكية البحرية، وفي علم الملاحة البحرية وفي التسيير والإدارة البحرية وفي تسيير الموانئ وكذلك في إطار الميدان اللوجستيكي للنقل البحري، كما اشترط نص المادة خبرة مهنية محددة ب03 سنوات متتالية دون انقطاع في منصب واحد أو وظيفة أو نشاط له صلة مباشرة بالنشاط المطلوب وذلك على الأقل من تاريخ إيداع الطلب .

#### - بالنسبة للسمسار البحري:

يجب أن يحوز على شهادة عليا في الميكانيكية البحرية وكذا الميدان اللوجستيكي للنقل البحري، كما يجب أن تكون له خبرة مهنية محددة ب03 سنوات متتالية دون انقطاع في منصب واحد أو وظيفة أو نشاط له صلة مباشرة بالنشاط المطلوب.

ب- بالنسبة للأشخاص المعنوية:

يجب أن لا يكون الأشخاص المعنويين موضوع متابعات قضائية ويتوجب عليهم التمتع بنفس الشروط المحددة سابقا.<sup>20</sup>

كما اشترط المشرع في نفس المرسوم وفي نص المادة 11 منه على الأشخاص الطبيعية من جنسية أجنبية والأشخاص المعنوية التابعين لأشخاص طبيعية من جنسية أجنبية أن يقدموا وثيقة تأسيسية تثبت حيازة الأشخاص الطبيعية من جنسية جزائرية على الأقل 40 بالمائة من رأسمالهم .

ما يجب الإشارة إليه هو أن طلب الاعتماد يمكن أن يرفض لأسباب نصت عليها المادة 16 من نفس المرسوم تتمثل في:

- لا تتوفر في طالب الاعتماد الشروط المحددة في المادة المذكورة أنفا.

- تم سحب الاعتماد نهائيا من صاحب الطلب .

- نتائج البحث والتحري كانت غير مرضية، وفي هذه الحالة يقدم طعن إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية أجله شهر من تاريخ تبليغ الرفض<sup>21</sup>.

ويكون الاعتماد شخصي قابل للإلغاء ولا يقبل التنازل عنه أو إيجاره وهو محددة بمدة 10 سنوات قابلة للتجديد، وفي حالة وفاة صاحب الاعتماد يمكن لذوي الحقوق مواصلة ممارسة النشاط مع تبليغ الوزير المكلف بالبحرية التجارية في أجل أقصاه 02 شهرين ويمتثلون لأحكام المرسوم 12 شهرا من تاريخ وفاة صاحب الاعتماد<sup>22</sup>.

و يجب عند طلب الاعتماد إرفاق الوثائق التالية وفقا لنص المادة 13 من مرسوم 183/09:

- بالنسبة للأشخاص الطبيعية:

- شهادة ميلاد رقم 12 .

- صحيفة السوابق العدلية رقم 03 لا يتجاوز تاريخ إصدارها 03 أشهر.

- الوثائق التي تثبت التأهيل والخبرة المهنيين .

- نسخة من عقد ملكية أو إيجار المحل.

- بالنسبة للأشخاص المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري:

- نسخة من القانون الأساسي للشخص المعنوي .

- نسخة من النشرة الرسمية للإعلانات القانونية التي تتضمن إنشاء الشركة .

- نسخة من المداولة التي عين من خلالها الرئيس وعند الاقتضاء المدير العام أو المسير المعيين بمقتضى قانون أساسي.

- إثبات توفر شروط التأهيل لكل من المدير العام أو المسير القانوني.

2- الطبعة القانونية لعقد الوكالة البحرية : لدراسة الطبعة القانونية لعقد الوكالة البحرية سنتطرق كفكرة أولى إلى إعطاء العلاقة القانونية بين وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسماط البحري ، أما النقطة الثانية نبرز فيها المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة والسماط البحري .

### 1.2- العلاقة القانونية بين وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السماط البحري:

رغم تعارض صفتي كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة إلا أنه يمكن الجمع بينهما، فما هو متعارف عليه أن وكيل السفينة يعتبر وكيلًا عن المجهز حيث هذا الأخير هو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه إما بصفته مالكا لها أو بناء على صفات أخرى تعطي له الحق في استغلالها ، وعليه فوكيل السفينة باعتباره وكيلًا عن المجهز نجده يتولى خدمة السفينة ، كعملية استقبال السفن وتمويل السفينة بكل المعدات، وكذلك العمليات المتعلقة برسو السفينة، قطر السفينة وإرشادها بالإضافة إلى القيام بعملية إسعاف السفينة أثناء رسوها، تسلّم واستلام البضائع كما له الحق في القيام بكل الخدمات الملاحية والإدارية والتجارية للسفينة بينما وكيل الحمولة فهو وكيل عن المرسل إليه يتولى القيام باستلام البضائع باسم و لحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم . إذن وكيل الحمولة يعتبر وكيل بأجر عن أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها ونطاق وكالته تتمثل في تسلّم البضاعة عند الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها، كما أنه يقوم بالإجراءات والتدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل.

من خلال إعطاء مفهوم كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة يرى البعض أنه من الممكن الجمع بين هذين الصفتين رغم تعارضهما وهذا ما يقره الفقه والقضاء<sup>23</sup>، حيث يتم ذلك بالعمل على التوالي أي يكون الشخص وكيلًا عن السفينة وعند الانتهاء من خدمة السفينة يكون أمينًا عن الحمولة والأمر يحصل تلقائيًا أي دون وجود أي فارق زمني بينهما ولكن يتم ذلك بمقتضى عقدان مستقلان، وهذا العمل المزدوج للوكيل أصبح نتيجة لانتشار شرط " التسليم تحت الروافع" أو شرط التفريغ التلقائي في سندات الشحن بمقتضى هذا الشرط يكون للريان القيام بتفريغ البضاعة دون أن ينتظر حضور المرسل إليه أو ممثله، عليه يتسلم وكيل السفينة البضاعة من الريان ويتولى نقلها إلى المخازن وهذا على مسؤولية المرسل إليه ونفقته وفي هذه الحالة يعتبر وكيلًا عن السفينة والحمولة في أن واحد<sup>24</sup>.

أثارت علاقة وكيل السفينة بوكيل الحمولة جدلا واسعا وذلك من أن القواعد العامة في عقد الوكالة تقضي بعدم جواز نيابة الوكيل عن شخصين نظرا لتعارض المصالح وذلك خشية من التضحية بإحدى المصلحتين لصالح الأخرى ، وذلك ما نجده إذا وصلت البضاعة ناقصة أو تالفة فعلى وكيل الحمولة أن يقوم بإبداء تحفظاته ويقدم دعوى على الناقل الذي يمثله باعتباره وكيلًا عن السفينة في نفس الوقت فالجمع بين الصفتين في العرف البحري يعتبر استثناء عن القاعدة العامة .

أما بالنسبة للسماح للبحري فكان المشرع واضحا في نص المادة 638 من القانون البحري الجزائري والتي يفهم من خلال استقرائها أن السماح للبحري قد يباشر العمليات المتعلقة بأمانة السفينة أو يتولى كل ما يتعلق بأمانة الحمولة ففي هذه الحالة يجمع السماح للبحري بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة وتسري عليه في هذه الحالة أحكام وكالة السفينة ووكالة الحمولة .

## 2.2- المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة و السماح للبحري:

كل شخص يبرم عقد من العقود إلا وترتب عليه التزامات و حقوق وأصبح في مركز قانوني يميزه عن باقي الأشخاص في باقي العقود، فكل حسب العقد الذي أبرمه سواء عقد بيع أو عقد إيجار. نجد أن وكيل السفينة يختار من قبل المجهز أو الريان و يرتبط بالمجهز بموجب عقد يسمى ب" عقد وكالة السفينة " ولا يجوز لوكيل السفينة بدون وكالة خاصة القيام بأي عمل يخرج عن نطاق أعمال الإدارة والتي تتمثل في قواعد القانون المدني فنصت المادة 574 منه على : " لا بد من وكالة في كل عمل ليس من أعمال الإدارة لا سيما في البيع والرهن و التبرع و الصلح و الإقرار و التحكيم وتوجيه اليمين والمرافعة أمام القضاء فالوكالة الخاصة هي نوع معين من أنواع الأعمال القانونية تصح ولو لم يعين محل هذا العمل على وجه التخصيص إلا إذا كان العمل من التبرعات " كما تضيف المادة في فقرتها الثالثة على أن الوكالة الخاصة لا تخول للوكيل إلا مباشرة ما حدد في بنودها ، فوكيل السفينة لا يجوز له بدون وكالة خاصة القيام بالأعمال التي تخرج عن نطاق تنفيذ عقد النقل البحري مثلا ما نجده في تعيين البحارة أو فصلهم .

وبهذا فإن تحديد المركز القانوني لوكيل السفينة يكون من خلال العلاقة التعاقدية التي تربطه بالمجهز حيث تطبق القواعد العامة للوكالة و المنصوص عليها في القانون المدني ما لم يوجد النص عنه في القانون البحري وتطبيقا لذلك فنجد أنه يجوز لوكيل السفينة أن يكون نائبا عن المجهز في الدعاوى التي يرفعها أو تقام عليه في الجزائر، كما يعد موطن وكيل السفينة في الجزائر موطن للمجهز .

كما يرتبط وكيل الحمولة بالمرسل إليه بمقتضى " عقد وكالة الحمولة" ، يرى البعض أن وكيل السفينة يرتبط مع المجهز بعقد عمل ،تحكمه في ذلك القواعد العامة لعقد العمل، إلا أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به ذلك لأن عقد العمل محله تصرف مادي<sup>25</sup> في حين يتولى وكيل السفينة القيام بأعمال قانونية كما أن في عقد العمل يكون العامل دائما تحت إشراف رب العمل و توجيهه ورقابته فالعلاقة هي علاقة التابع بالمتبوع ، أما وكيل السفينة والحمولة يتمتعان في عملهما بقسط وافر من الاستقلالية ،وفي التمييز بين الوكالة وعقد العمل فنجد ضرورة الأجر في عقد العمل وعدم ضرورته في الوكالة وخضوع أجر الوكيل إن وجد إلى سلطة القاضي التقديرية ،بالإضافة إلى عدم نيابة العامل عن رب العمل بينما ينوب الوكيل عن الموكل بالإضافة إلى عدم انتهاء عقد العمل بموت العامل بينما الوكالة تنتهي بوفاة الموكل ، وعلى هذا الأساس فالعقد المبرم بين وكيل السفينة والمجهز ووكيل الحمولة والمرسل إليه هو عقد وكالة ومن خلال هذا لابد من التمييز متى تكون الوكالة مدنية ومتى تكون الوكالة تجارية تكون الوكالة مدنية أو تجارية بالنسبة

إلى الموكل بحسب تصرفه القانوني ، فإذا كان تصرفه تجارياً وذلك فيما إذا كان الموكل تاجراً أو عمله من ضمن الأعمال التجارية فالوكالة تجارية بالنسبة على الموكل ، أما إذا كان التوكّل في تصرف مدني مثلاً إذا كان الموكل تاجر ولكن التصرف لا يتعلق بعمل من الأعمال التجارية أو كان الموكل غير تاجر ولا يدخل تصرفه ضمن الأعمال التجارية فالوكالة مدنية بالنسبة إلى الموكل <sup>26</sup>.

#### - علاقة وكيل السفينة بالمجهز :

إن عملية تسليم البضاعة لا تتم في الوقت الراهن بين الرّبان والمرسل إليه مباشرة ، وإنما أصبح يعهد بالقيام بها وكيل السفينة بوصفه ممثلاً عن المجهز ووكيل الحمولة بوصفه ممثلاً للمرسل إليه ، فنجد المجهز يلتزم بأن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه في عقد الوكالة، وما جرت عليه العادة تحدد قيمة الأجر بنسبة مئوية من أجره النقل الكلية، كما يلتزم المجهز بأن يرد لوكيل السفينة المبالغ التي أنفقها في إطار تنفيذ عقد الوكالة <sup>27</sup>، مثلاً مصروفات تخزين البضاعة والعناية بها أو المبالغ التي أقرضها وكيل السفينة للرّبان كذلك بالنسبة لمصاريف رسو السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 616 من ق.بح.ج. " يجب على المجهز خلال المهل المتفق عليها أن يسدد إلى وكيل السفينة الأموال المقدمة منه إلى الرّبان والمصاريف المنفقة منه بمناسبة رسو السفينة في الميناء .

ويجوز للوكيل أن يطلب من المجهز تسبيقات لتغطية مصاريف العمليات المتعلقة برسو السفينة في الميناء."، ووكيل السفينة يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية تجاه الغير كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو في تسليمها أو تلفها أو امتنع عن تسليمها وهذا ما اقتضته نص المادة 617 من القانون البحري عن مسؤولية وكيل السفينة عن أخطائه الشخصية حيث لا تنفي مسؤولية المجهز إذا كان الضرر الذي لحق الغير ناشئاً عن عدم تنفيذ عقد النقل أو عن خطأ المجهز أو الرّبان فيكون مسؤولاً عن أخطائه وعن عدم التزامه بتنفيذ بنود العقد ، كما نضيف في هذا الشأن ما نصت عليه المادة 577 من القانون البحري بأن مسؤولية المجهز تكون عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة باستثناء حالات تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المواد من 93 إلى 115 من نفس القانون ، ووكيل السفينة يكون مسؤولاً إلا عن أخطائه الشخصية في تنفيذ عقد الوكالة دون الأخطاء المنسوبة للمجهز أو الرّبان . كما تجيز المادة 613 من ق.بح.ج لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق والدعوى تتقدم بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين.

#### - علاقة وكيل الحمولة بالمرسل إليه :

يعتبر وكيل الحمولة وكيلاً عن المرسل إليه حيث يقوم بتسلم البضاعة لحساب المرسل إليه بعد تفريغها من السفينة ودفع أجره نقلها وعلى وكيل الحمولة أن يقوم بالتحقق من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر وعدد الطرود والكمية والوزن المبين في سند الشحن، كما عليه المحافظة على حقوق المرسل إليه فإذا وجد عجزاً أو تلفاً يخطر المرسل إليه ويبيدي تحفظاته حيث تبين المادة 624 من ق.بح.ج أن وكيل الحمولة عليه إبداء تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله وذلك وفقاً للشروط وفقاً للمهل

والشروط التي ينص عليها القانون البحري وذلك في حالة عدم مطابقة حالة وكمية البضاعة مع ما هو مدون من بيانات في سند الشحن أو أي وثيقة خاصة بالنقل، و يقصد بسند الشحن ذلك الوصل الذي يصدره الناقل أو ممثله القانوني للشاحن على استلام البضاعة وشحنها على ظهر السفينة .

كذلك عليه المحافظة على البضاعة بعد تفرغها وحراستها واستيفاء الإجراءات الجمركية عنها حتى تدخل في حيازة المرسل إليه .ويستحق وكيل الحمولة اجرا عن وكالته تكون عادة نسبة مئوية تحسب على أساس حمولة البضاعة وطبيعتها ، كما أن وكيل الحمولة يكون مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته لمهامه ،أي يكون مسؤول عن أخطائه الشخصية وهذا ما نصت عليه المادة 627 ق.بح. فوكيل الحمولة مسؤول قبل المرسل إليه عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه وهو خطأ واجب الإثبات ولكنه غير مسؤول عن هلاك أو تلف البضائع أثناء تنفيذ عقد النقل باعتبار أنه ليس طرفاً في عقد النقل وتنتهي مسؤوليته بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه وتحققه من سلامتها ومطابقتها لسند الشحن، كما يجوز لوكيل الحمولة وطبقاً لنص المادة 623 من نفس القانون أن يدعي ويدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة وذلك أمام المحكمة المختصة كما أن الدعوى تتقادم بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين .

بالإضافة إلى علاقة وكيل السفينة بالمجهز ووكيل الحمولة بالمرسل إليه، نجد أن الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري لهم علاقة كذلك بكل من مقاول المناولة والتشوين وبمصلحة الجمارك والموانئ بالإضافة إلى مصلحة الضرائب فهذه تعتبر من ضمن الجهات الأساسية التي لا بد على أعوان النقل التواصل معها طيلة فترة عملهم كوكلاء في إطار عملية النقل البحري .

#### خاتمة:

نظراً للأهمية التي يتصف بها النقل البحري وما يقتضيه من تضافر جهود كبيرة وأعمال متتابعة لا توكل إلى جهة واحدة ولا ينهض بها شخص معين نجد بذلك تعدد في أشخاص عقد النقل البحري، يتصدرهم مجهز السفينة والريان والشاحن والمرسل إليه، وإلى جانب هؤلاء حتم الواقع البحري إلى وجود أشخاص ينهضون بإجراءات ويتولون الأعمال القانونية وما يرتبط بها، سواء نيابة عن المجهز أو المرسل إليه بغية إكمال متطلبات وإجراءات الرحلة البحرية .

حيث يتولى القيام بهذه الأعمال كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، كل حسب النشاط المؤهل للقيام به ، فهذه الأنشطة كانت محتكرة سابقا من طرف الدولة و تم خصصتها مروراً بعدة مراحل وذلك من احتكار شركة "كنان" لها لمدة من الزمن إلى أن أنير لها الطريق و أصبح يمارسها خواص من داخل وخارج الوطن، من بينها شركة "Gema" التابعة للمجمع الجزائري للنقل البحري "G.A.T.M.A"، و لها عدة وكالات في مختلف ولايات الوطن و هذا في كل من " الجزائر، وهران، أرزيو، مستغانم ، عنابة ، سكيكدة ، جيجل، غزوات وتنس ."

لذلك تعتبر هذه النشاطات منارة السفن وطوق نجاتها فتمت باشرت السفينة رحلتها البحرية فهي تكون بذلك في حاجة ماسة إلى خدمات الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري حيث يكون نشاط الأعوان مرهون بعقد وكالة مع المتعامل أو الطرف الأخر، وتظل الوكالة البحرية وكالة مدنية عادية وذلك يتمثل في اقتصار الوكالة التجارية فقط على المعاملات التجارية في حين الوكالة البحرية يقوم فيها وكيل بوصفه وكيلا عن المجهز بالأعمال المتعلقة بحاجيات السفينة وهي أعمال مدنية .

أما من حيث المسؤولية يكون كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة مسؤولين عن خطئهما الشخصي أو خطأ التابعين بينما الوكيل التجاري يكون مسؤول عن هلاك أو تلف البضائع التي يحوزها لحساب الموكل إلا إذا نتج سبب لا يد للوكيل أو التابعين فيه مثلا وجود عيب ذاتي بالبضاعة.

بعد التفصيل المبسط لأعوان النقل البحري أو مساعدو التجهيز نجد أن المشرع الجزائري قد أهمل بعض الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري نذكر منهم الوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي يعرف بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي معتمد من قبل إدارة الجمارك يتولى القيام بالإجراءات الجمركية لصالح الغير قصد التصريح بالبضائع ، كذلك هناك ما يسمى بمقاول المناولة والتشوين الذي يتولى عملية شحن البضائع وتفرغها من السفن فهو الآخر يعتبر من مساعدي التجهيز، كما نثير نقطة ثانية في أن نصوص القانون البحري الجزائري 98-05 لم تمنح التفصيل الكامل لطالب الاعتماد للبدء نشاطه كوكيل سواء وكيل حمولة أو وكيل سفينة أو كسمسار بحري وبذلك عليه الإطلاع على مرسوم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009 الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل .  
ومن خلال ما تم تقديمه توصلنا إلى النتائج التالية ذكرها :

1- الخروج من الاحتكار إلى الخصوصية بالنسبة للأنشطة التجارية لعملية النقل البحري جعلها في تطور دائم يخدم مصالح نشاط النقل البحري لما يقدمه من خدمات ومما يوفره من سرعة في إطار عملية شحن البضائع أو تفرغها حتى نتجنب المكوث المطول للسفن داخل الموانئ.

2- توزيع النشاطات بين المتعاملين البحريين تجنباً للفوضى وعدم التنسيق داخل الموانئ

3- العقد الذي يبرمه الوكلاء هو عقد وكالة محض وليس بعقد عمل، فلا يمكن اعتبار وكيل السفينة مثلا تابعا للمجهز على أساس عقد عمل يربط بينهما وذلك أن عقد العمل يكون بناء على القيام بالأعمال المادية لكن وكيل السفينة يقوم بأعمال قانونية لصالح المجهز، وعلاقة العمل تقتضي التبعية والخضوع لرب العمل بينما وكيل السفينة يتمتع بالاستقلالية .

4- إمكانية الجمع بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة رغم تعارض صفتيهما حيث يتم ذلك بالعمل على التوالي فيكون الشخص وكيلا للسفينة وعند الانتهاء من خدمة السفينة يكون وكيلا عن الحمولة و كان ذلك ممكنا نتيجة لانتشار شرط التسليم تحت الروافع.



- 5- جمع السمسار البحري بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة فقد يقوم السمسار البحري بالعمليات المتعلقة بوكالة السفينة ويتولى القيام بالأعمال التي تتعلق بوكالة الحمولة وتسري عليه في هذه الحالة أحكام عقد وكالة السفينة ووكالة الحمولة.
- 6- تعديل شروط ممارسة مهنة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري كان موافقا لمدى حساسية الأنشطة وتطلبها لمهارات وخبرات عالية.
- كما يقتضي ممارسة هذه الأنشطة الحصول على اعتماد مسبق بالإضافة للقيود في السجل البحري، وبمنح الاعتماد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية.
- ويمكن السحب النهائي أو المؤقت. للاعتماد عند توافر الحالات المنصوص عليها في المادة 44 من المرسوم التنفيذي 183/09، كما يسحب الاعتماد وجوبا حالة صدور حكم قضائي بسبب الغش الضريبي أو مخالفة التنظيم المتعلق بالصرف أو حالة كون صاحب الاعتماد محل إفلاس قضائي.
- 7- يعتبر التحكيم البحري وسيلة جد آلية وجد فعالة لفض المنازعات البحرية خاصة العقدية منها كعقد التأمين البحري أو عقد الشحن وعقد النقل البحري ومشارطات الإيجار ومختلف العقود البحرية، وازدادت أهمية التحكيم كوسيلة لحل المنازعات المتعلقة بالقضايا البحرية وهذا لحسم النزاع المثار بين الأطراف المتعاقدة في العلاقة البحرية ، وقد تم إدراج مجموعة من المبادئ تصدى لها القضاء الوطني وخاصة في إطار التعاملات البحرية والتي تتعلق بشرط وباتفاق التحكيم مثلا فيما يتعلق بصحة شرط التحكيم بالإحالة حينما يتعلق الأمر بسند الشحن بموجب مشاركة إيجار تتضمن شرط التحكيم.
- 8- مدى انطباق نص المادة 814 من القانون البحري على وكيل السفينة، فالناقل البحري يعتبر ملزم بتسليم البضاعة وترفع مسؤوليته بمجرد تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني إلا أنه يمكن أن يعهد لوكيل السفينة القيام نيابة عنه بتسليم البضاعة وفي هذه الحالة إذا تلفت أو هلكت البضاعة جاز لوكيل السفينة التمسك بحالات الإعفاء من المسؤولية لعدم تمام التسليم القانوني.
- 9- كما يتبين أن كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري لهم دور بارز بالنسبة لعقد النقل البحري، فأصبح من الضروري البحث من طرف الشركات البحرية أو المجهزون عن من يتولى المهام البحرية لما لهم من دراية ومعرفة كافية بكل المتغيرات والأعراف البحرية السائدة في ميناء الرسو والتي يجملها كل من الربان والمجهز والمرسل إليهم أو الناقل، إضافة إلى صعوبة الإجراءات في الموانئ فالوكلاء البحريون يضمنون بشكل ضروري السرعة في الإجراءات لعدم المكوث المطول للسفن داخل الموانئ وبخاصة ميناء الرسو لما يتطلب ذلك الوقت الطويل والتكاليف الباهظة مقارنة بأجرة الوكلاء البحريون .
- مقترحات الدراسة:** من خلال هذه الدراسة يمكن تقديم بعض المقترحات:
- العمل على تطوير نشاط أعوان النقل البحري بفتح تخصصات في ذات المجال في الجامعات .
  - سن المشرع الجزائري في القانون البحري قوانين تفصل أكثر في ميدان أعوان النقل البحري مثلا قوانين تنظم شروط و كفاءات إبرام عقد الوكالة البحرية ، المسؤولية الجزائرية للأعوان وطرق انقضاء عقد الوكالة البحرية .

- 
- إرساء قواعد التعلم في إطار الوكالة البحرية قصد مزاولة عمل الوكيل البحري.
  - ضرورة التنسيق بين الجامعات والمؤسسات الاقتصادية بما فيها مؤسسة الموانئ لخلق فرص و مناصب شغل في ذات المجال.
  - ضرورة التنسيق بين مختلف الهيئات التي يعمل لصالحها الوكلاء البحريين.
  - ضرورة الرقابة للخدمات المقدمة في الموانئ من طرف الأشخاص الأجنبية.

## الهوامش:

- 1-بوخاتمي فاطمة الزهراء ، أعوان النقل البحري ، محاضرة أقيمت على طلبه الماجستير قانون النقل و النشاطات المينائية ، جامعة وهران ، سنة 2010 ، الصفحة 4.
  - 2-المادة 638 من القانون البحري الجزائري.
  - 3-المرسوم التنفيذي 286/01 المؤرخ في 24 سبتمبر 2001 ، جريدة رسمية عدد 56.
  - 4-Ph Fouchard, E Gaillard et B Goldman, traité de l'arbitrage commercial international, litec France , année 1996 , p11.
  - 5-المرسوم التنفيذي 489/63 المؤرخ في 31-12-1963 والذي تضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية ، جريدة رسمية عدد 06.
  - 6-Hadoum Kamel , les investissements maritime et portuaire en Algérie « la consécration du régime de la concession ,Cdm université de Nantes , vol 20, année 2014 , p02.
  - 7-المرسوم التنفيذي رقم 69/50 المؤرخ في 07-06-1969 المتعلق باحتكار النقل بالمواعين والصيانة بالموانئ الجزائرية للنقل البحري وإيجار السفن ، جريدة رسمية رقم 53.
  - 8-قارون عمران ، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية - حالة شركة للنقل البحري- ،مذكرة ماجستير جامعة الجزائر ، سنة 1997 ، ص 65.
  - 9-Benamer Mohamed , la concession en matière de transport maritime en droit Algérien , revue Tunisienne, vol 03 , année 2000, p96.
  - 10-بن صغير شهرزاد ، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري ، أطروحة دكتوراه ، جامعة مولود معمري تيزي وزو الجزائر ، سنة 2021 ، ص 78.
  - 11-بلسبط سومية ، عقد امتياز خدمات النقل البحري ، مذكرة ماجستير ، جامعة وهران الجزائر ، سنة 2013 ، ص 14.
  - 12-في إطار خصوصية بعض النشاطات ، تم خصوصية التسيير بعدة طرق ، اختار المشرع منها أسلوبين عند خصوصية النقل البحري :
- أسلوب الامتياز والذي يتم عن طريق إبرام عقد امتياز ، وهو عقد إداري يخضع للطابع الاستثنائي الذي تتمتع به العقود الإدارية وما تتمتع به الإدارة من امتيازات السلطة العامة ، حيث تم اختيار هذا الأسلوب والاعتماد عليه لخصوصية كل من نشاط النقل البحري و الأنشطة المينائية المتمثلة في المناولة والتشوين والقطر . أما الأسلوب الثاني فهو أسلوب الرخصة : حيث تعتبر الرخصة من القرارات الإدارية لممارسة نشاطات منظمة ، حيث تتم عن طريق التصرف الإداري للإدارة ، وتتميز فيها هذه الأخيرة بنفس امتيازات السلطة العامة في العقود الإدارية وهذا الأسلوب انتهج في إطار ممارسو ممارسة النشاطات التي لها صلة بالنقل البحري كأيداع السفن وإيداع البضائع و السمسة البحرية .
- 13- يحيلنا المشرع في نص المادة 571 فقرة 03 إلى نص المادة 01 من المرسوم التنفيذي 183/09 وذلك من خلال ما تضمنته من شروط ممارسة مهنة أعوان النقل البحري.
  - 14-كمال طه مصطفى ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي بيروت ، الطبعة الثانية ، سنة 2012 ، ص 182.
  - 15-عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية للنشر القاهرة مصر، سنة 1997 ص 201.
  - 16- نص المادة 631 من القانون البحري الجزائري .

- 17- نص المادة 632 و 635 من القانون البحري الجزائري .
- 18- Ikkache Belkheir, ce que vous devez savoir sur les nouvelles dispositions régissant le courtage et la consignation, le phare n°126, mars 2010 , p07.
- 19 - Ikkache Belkheir, la carte professionnelle d'auxiliaire aux transport maritime taxée à 5000 da , le phare n°131 , mars 2010 , p 20.
- 20- نص المادة 10 من المرسوم التنفيذي 183/09 المؤرخ في 12 ماي 2009 و الذي يحدد شروط ممارسة مهام أعوان النقل البحري.
- 21- Ikkache Belkheir, op cite ,p07.
- 22- نص المادة 16 ، 18 ، 19 ، 20 من المرسوم التنفيذي 183/09.
- 23- مرسى عنبر عبد الحميد ، التوكيل البحري ، الطبعة الأولى ، الإسكندرية مصر ، سنة 2009 ، ص 91 .
- 24- عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 205.
- 25- السنهوري عبد الرزاق ، الوسيط في شرح القانون المدني ، منشورات الحلبي بيروت ، سنة 2005 ، ص 273.
- 26- السنهوري عبد الرزاق ، المرجع السابق ، ص 282.
- 27- طه مصطفى كمال ، المرجع السابق ، ص 286.