وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري

Ship agent as an Agent for Shipping Services

ليندة أكلي*، مخبر قانون الأسرة، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1

l.akli@univ-alger.dz

سماعيل جوهر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري – تيزي وزو–

Smaildjouher3@gmail.com

تاريخ إرسال المقال: 2023/04/08 تاريخ قبول المقال: 2023/04/28 تاريخ نشر المقال: 2023/05/15

الملخص:

يعتبر وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري بمثابة القلب في جسد النقل البحري، فهو وكيلا للمجهز، فتقع على عاتقه وظائف فيؤديها بكفاءة عالية فيفيد بها أصحاب البضائع من شاحنين ومستلمين من جهة، والأجهزة المسؤولة في الموانئ وشركات الخدمات البحرية العاملة بها في مجال شحن وتفريغ البضائع وتخزين وتداول الحاويات من جهة أخرى، وبما أن العقد ملزم للجانبين فإذا ما أخل أحد بالإلتزامات الموكلة له فإن ذلك سيعرضه لمسؤولية تعاقدية أو تقصيرية. كما لا يخلو دور المشرع الجزائري في إبراز أهمية وكيل السفينة في خدمات النقل البحري في الجزائر.

الكلمات المفتاحية: وكيل السفينة، النقل البحري، البضائع، السفينة، المجهز.

Abstract:

The ship agent is considered as the agent of the shipping services and serves like the heart in the body of the shipping. He is an agent for the supplier. He has functions and he performs them with a high efficiency. He benefits the owners of the goods both the shippers and recipients in one hand and the responsible bodies in the harbors and the companies of maritime services operating in the field of loading and unloading of goods, storage and handling of containers in the other hand. Since the contract is binding on the both sides, if one breaches its obligations it will present him with a contractual or tortuous liability. In addition, the role of the Algerian legislator in highlighting the importance of the ship's agent in maritime transport

Key words: ship agent; shipping; goods; ship; equipper**.**

المقدمة:

عقد النقل البحري عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء مقابل أجر يلتزم به الشاحن فيتم النقل البحري عن طريق استخدام السفينة، فقديما كان الربان هو الذي يقوم بتسليم البضائع إلى المرسل إليهم وتحصيل أجرة النقل منهم، وقد أصبحت السفينة التجارية في الوقت الحاضر باهظة التكاليف، والسفينة بعد

* المؤلف المرسل

ذلك رأس مال لا ينتج إلا إذا تحرك مما يقتضى إعفاء الربان من هذه العمليات التي يتطلب القيام بها إطالة فترة بقاء السفينة في الميناء.

وقد جرى العمل على أن يقوم المجهز باختيار شخص في كل ميناء يعهد إليه بعمليات تسلم البضاعة من الربان وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وتحصيل الأجرة، ويطلق على هذا الشخص بوكيل السفينة أو الوكيل البحري، فيربط بالمجهز بوكيل السفينة بموجب عقد يسمى "عقد أمانة السفينة" فالوكالة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل.

وإذا كان مصطلح وكيل السفينة قد استعمل ابتداء من القرن 19، فإن مصطلح العون البحري هو الغالب استعماله اليوم في الواقع العملي خصوصا عندما يكون التوكيل الذي يمنحه المجهز لممثله يتصف بمداومة قوية. وقد تم مؤخرا التوقيع على إتفاقية دولية بالفينا في 13 أفريل 1991 والمتعلقة بمسؤولية مشتغلي تجهيزات النقل Exploitant de Terminaux de transport، وتعد هذه الاتفاقية ثمرة للتحول الوظيفي للمؤسسات البحرية. وتهدف بشكل أكثر وضوحا إلى تحديد النظام المطبق على المؤسسات التي تؤدي خدمات برص البضاعة والتخزين أو الإيداع والشحن والتفريغ[1].

كما ظهرت إتفاقية بروكسل لعام 1924[2]، والغرض منها توحيد بعض القواعد المتعلقة بسند الشحن. ومن المؤكد أن الفراغ القانوني الذي تشهده مهنة وكيل السفينة والأعوان المساعدين للنقل البحري على العموم لم يمنع هاتين المهنتين من أن تمارس وتتطور بشيء من الانضباط.

وفي الجزائر تم تكريس تسمية وكيل السفينة في الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 لعام 2010[3]، وذلك في الكتاب الثاني الخاص بالاستغلال التجاري للسفينة من الباب الأول الخاص بالتجهيز.

هنا يثور التساؤل حول **الدور الذي يلعبه وكيل السفينة في تسيير وتطوير خدمات النقل البحري؟**

وانطلاقا من هذا وتسهيلا لدراسة الموضوع ارتأينا تقسيمه إلى مبحثين، خصصنا المبحث الأول **مفهوم عقد وكالة السفينة**، أما المبحث الثاني فتتم فيه الدراسة حول **الآثار القانونية المترتبة عن عقد وكالة السفينة.**

المبحث الأول: مفهوم عقد وكالة السفينة

يعتبر وكيل السفينة من الوكلاء البريون، فهو من مساعدي النقل البحري، لذا استلزم الأمر علينا تبيان التعريف بعقد وكالة السفينة **(المطلب الأول)**، وكذا طبيعته القانونية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: التعريف بعقد وكالة السفينة

لا ينفذ عقد النقل البحري عند وصول السفينة إلى الميناء إلا بتدخل عدة أعوان ومن بينهم وكيل السفينة وهذا ما يؤدي بنا تحديد تعريف له وذلك داخل إطار عقد وكالة السفينة **(الفرع الأول)**، وكذلك نبين وكيل السفينة والشركاء الأخرين في النقل البحري **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: مفهوم عقد وكالة السفينة

يعتبر وكيل السفينة من الوكلاء البريون، فهو من مساعدي النقل البحري، لذا استلزم الأمر علينا تبيان التعريف بعقد وكالة السفينة **(المطلب الأول)**، وكذا تحديد طبيعته القانونية **(المطلب الثاني)**.

أولا- التعريف بعقد وكالة السفينة:

1- تعريف وكيل السفينة

إن الأمين لغة هو غير الوكيل، فالأمانة مرادفة للوديعة يعني: "حفظ الود والقيام بالعهد على أتم وجه، وجمع أمناء بمعنى الموثوق بهم"، أما الوكالة " فاسم من التوكيل بمعنى التفويض والإعتماد وجمع وكيل وكلاء بمعنى من يفوض إليهم أمر من الأمور ويعتمد عليهم في ذلك".

إذا فوكيل السفينة هو الشخص الذي يقوم بموجب عقد يسمى "عقد وكالة السفينة" يبرم بينه وبين الناقل البحري شخصيا أو بواسطة نائبه الربان، فيتعهد بإجراء مختلف التصرفات القانونية المتعلقة بعملية النقل البحري وبالسفينة عندما تكون هذه الأخيرة في الميناء [4].

كما يعتبر وكيل السفينة وكيل للناقل، ويختار أحيانا من قبل الربان وفي هذه الحالة فإنه يحتفظ بصفته كوكيل للناقل[5]، فهو شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة أثناء الرحلة وتكاليفها وعمليات الرسو في الميناء وإبرام عقود القطر والإرشاد وإسعاف السفينة وتسليم واستلام البضاعة باسم الربان، والتكفل بالعمليات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية[6].

كما يعتبر وكيل السفينة شخص مستقل ومتخصص ذو خبرة يتم تعيينه من قبل ملاك السفينة في ميناء أو عدة موانئ لخدمة السفينة ورعاية مصالح الملاك سواء أمام الجهات الحكومية لتسهيل خدماتها بالميناء، أو أمام القضاء إذا ما كانت هناك حاجة لذلك، وهو يباشر نشاطه في حدود تعليمات الملاك ووفقا للشروط الواردة في عقد الوكالة الذي يبرمه الملاك واضعا نصب عينه القوانين والأنظمة المعمول بها في دولة الميناء الذي يعمل فيه الوكيل[7].

لم تظهر عبارة وكيل السفينة في القانون الفرنسي إلا في مرسوم 1806 المتعلقة بخدمة إرشاد السفن، ولم يرد لها ذكر في القانون التجاري الفرنسي الذي صدر في 1807 ولكن بالعودة إلى الفقه والقضاء فلقد تناول وكالة السفينة فعرفها الفقيه الفرنسي Rodiére كالأتي :« هو العقد الذي تكلف بمقتضاه مؤسسة بالقيام في ميناء التفريغ بالعمليات التي لا يتولى القيام بها ربان السفينة »[8]. أما الفقيه Antoine Vialard فعرف وكيل السفينة بأنه :« وكيل السفينة هو الممثل للمجهز أو ربان السفينة في جميع العمليات التي يتولى القيام بها، فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل إليهم في ميناء التفريغ »[9].

بينما عالج المشرع الجزائري وكيل السفينة وذلك من خلال أحكام المادة **609** من القانون البحري الجزائري والتي تنص على أنه :« **يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء** »[10].

كما صدر المرسوم التنفيذي رقم 09-183[11] والذي أعتبر وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري مساعدي النقل البحري وذلك في المادة الثانية منه، كما أضافت المادة 03 من المرسوم أن وكيل السفينة يمارس الأعمال والمهام والنشاطات المنصوصة عليها في المادة 610 من القانون البحري الجزائري[12].

وبصفة وكيل للسفينة ممثلا وحيدا للمجهز يقوم بتنفيذ العمليات المتعلقة بالبضائع والسفينة، ويتصرف حيال ذوي الحقوق والغير، فهو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي المكلف إما بصورة دائمة أو مؤقتة بأن يتولى في الميناء بإسم المجهز أو الربان ولحساب السفينة، إنجاز العمليات التي لا يتولى ربان السفينة إنجازها بنفسه[13].

2- وكيل السفينة والشركاء الآخرين في النقل البحري

لا يمكن أن يقتصر أعمال وكيل السفينة على الوكالة وحدها بل يتولى أعمالا أخرى تعود إلى مساعدي أخرين، فلذلك يتصف في ذلك بصفات قانونية وذلك من أجل الإستفادة من خدمات النقل البحري.

أ- وكيل السفينة بإعتباره وكيلا للحمولة

من المتواتر حدوثه ألا يقوم وكيل السفينة بتسليم الحمولة إلى صاحبها بالذات، بل إلى ممثله، وهذا الأخير المعروف باسم وكيل الحمولة يمثل صاحب أو أصحاب الحق في البضاعة عند الشحن وعند التفريغ[14]، وهذا طبقا للمادة 621 من القانون البحري الجزائري عرفت وكيل الحمولة بأنه:« **يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكليه ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم** »[15]، يتضح من خلال هذه المادة أن وكيل الحمولة وكيلا عن المرسل إليهم في تسلم البضاعة عند وصولها ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة، فهو يقوم بذات العمل الذي يقوم به وكيل السفينة ولكن لصالح المرسل إليهم لا لصالح المجهز الناقل، ولا يكلف بمجرد القيام بأعمال مادية كتسلم البضاعة وتخزينها، وإنما يقوم بأعمال قانونية كدفع أجرة النقل، وإبداء التحفظات بشأن البضاعة، من هنا كانت صفته كوكيل تفرض عليه واجب التثبيت في حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر والتيقن من مطابقتها لأوصاف سند الشحن والقيام بكل ما يلتزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه[16].

فيمكن الجمع بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة، ورغم تعارض الصفتين باعتبار أن وكيل السفينة وكيل المجهز في حين أن وكيل الحمولة وكيل المرسل إليهم فهو أمر جائز يقره الفقه والقضاء. والجمع بين الصفتين وضع منتشر في العمل ناشئ عن ذيوع شرط التسليم تحت الروافع أو شرط التفريغ السريع، وبمقتضى الشرط الأخير يكون للربان أن يقوم بتفريغ البضاعة دون انتظار حضور المرسل إليه أو ممثله، فيتسلم وكيل السفينة البضاعة من الربان ويتولى نقلها إلى المخازن على نفقة ومسؤولية المرسل إليه، وبذلك يكون وكيلا للسفينة ووكيلا للحمولة، وهو أمر يحصل تلقائيا دون فاصل زمني. فمتى كان وكيل السفينة هو وكيل الحمولة في ذات الوقت، فإنه يرتبط بعقدين عقد وكالة مع المجهز وعقد وكالة مع المرسل إليه، إلا أن العقدان مستقلان ومن ثم يكون له أن يطالب كلا من المجهز والمرسل إليه بمصروفات العمليات الداخلية في تنفيذ العقد المبرم معه[17].

ب- وكيل السفينة بإعتباره مقاول المناولة (التناول):

فوكيل السفينة وفي سبيل تنفيذ عقد الوكالة المبرمة مع المجهز أو الناقل يقوم بالتكفل بالبضائع عند تسليمها من الشاحن وذلك لشحنها، أو التحضير لتفريغ البضاعة من السفينة، فيقوم بالتعاقد مع مقاول التناول سواء عند الشحن أو التفريغ بحيث يصبح هذا الأخير من التابعين لوكيل السفينة. وقد يجد وكيل السفينة نفسه يقوم بهذه العمليات إذا كان له عتاد وآلات الشحن والتفريغ، خاصة إذا كانت وكالة السفينة في شكل شخص معنوي أو مؤسسات خاصة تقوم بنشاطات أخرى إضافة إلى نشاطها الرئيسي كوكيل السفينة وتقوم إضافة إلى نشاطها الرئيسي كمؤسسة للشحن والتفريغ[18].

إن في الواقع العملي وخاصة الموانئ الجزائرية لا يتولى أعمال التناول سوى مؤسسة الميناء المحتكرة لهذا النشاط، ولا يقوم وكيل السفينة بأية عملية لها صلة للتناول. وبالمقابل ليس في فرنسا عادة جارية تجعل وكيل السفينة يمارس وظائف يؤديها القائم بأعمال التناول، غير أنه لا يمكن أن نجهل بأنه توجد بفرنسا مؤسسات توكيل تقوم كذلك بالتناول [19].

يقوم مقاول المناولة المينائية بأعمال ذكرتها المادة **912** من القانون البحري الجزائري فتنص على أنه :« **تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وعمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغارات وأخذها** »[20].

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة

إختلفت الأراء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة، فمن قائل أن عقد وكالة السفينة هو عقد عمل بين المجهز ووكيل السفينة، ومن قائل بأن علاقة وكيل السفينة بالمجهز ليست سوى وكالة بالعمولة، ومن القائل بأنها عبارة عن وكالة عادية **(الفرع الأول)**، وما هو موقف المشرع الجزائري من هذه الطبيعة القانونية **(الفرع الثاني)**.

أولا- أراء الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة:

عقد وكالة السفينة عقد عمل بين المجهز وأمين السفينة، غير أن عقد العمل يتميز أساسا بوجود علاقة تبعية بين العامل ورب العمل، إلا أن أمين السفينة يتمتع بقدر كبير من الحرية والاستقلال عن المجهز في ممارسة لعمله ويقوم أيضا بأعمال وتصرفات قانونية على العكس أن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية فقط[21].

بيد أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به، لأن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية في حين أن أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية، هذا إلى أن عقد العمل يفترض علاقة تبعية وخضوع بين العامل ورب العمل مع أن أمين السفينة يتمتع بالاستقلال في أداء أعماله وهذه الأعمال يقوم بها لحساب المجهز أو عدة مجهزين.

لقد أشار المشرع في المادة **612** من القانون البحري الجزائري على أنه :« **يجوز لوكيل السفينة أيضا العمل لحساب الطرف المتعاقد الأخر على أن يوافق المجهز على ذلك** »[22].

إن علاقة وكيل السفينة بالمجهز هي عقد عمولة لعدم قيام وكيل السفينة بعملية التفريغ لوحده، إنما يستعين بأعوان وبوسائل معينة لهذا الغرض، ضف أنه يتعاقد مع مقاولي التناول. وهناك من يعتبره وكيل بالعمولة مكلف من طرف المجهز أو من ربان السفينة للقيام لحسابهم في ميناء الرسو بتفريغ البضائع وتسليمها للمرسل إليهم، ولكن وكيل بالعمولة يتصرف باسمه، ولحساب موكله بينما وكيل السفينة لا يخفي مبدئيا أنه يتصرف لحساب المجهز، ويتعامل باسم هذا الأخير. ولكن الوكيل بالعمولة يعمل باسمه الخاص لحساب موكله في حين أن أمين السفينة يعمل باسم ولحساب المجهز [23].

كما أن لوكيل العمولة يتكفل بتنظيم النقل من نقطة الشحن إلى نقطة التسليم، كما يضمن تنفيذ عقد النقل. بينما وكيل السفينة لا يتدخل إلا عند نقطة الإنطلاق أي الشحن أو عند نقطة الوصول أي التفريغ.

لقد استقر الفقه والقضاء في تكييف مركز وكيل السفينة على أنه يعد وكيلا عن مجهز السفينة أو الربان، بالقيام بعملية تسليم البضائع لأصحابها وعليه فهو يستحق أجرا (عقد وكالة عادية بأجرة) يقع على عاتق المجهز، مقابل الأعمال التي قام بها نيابة عنه ومنها المحافظة على البضاعة. ومع ذلك باعتباره وكيلا عن الغير وهو مجهز السفينة فهو يخضع بموجب ذلك إلى الأحكام العامة لعقد الوكالة، كالعزل من جانب المجهز كما له أن يتخلى عن واجباته في أي وقت بشرط إخطار المجهز بذلك[24].

ثانيا- موقف المشرع الجزائري:

لم يقم المشرع الجزائري للإشارة إلى الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة والذي يرتبط وكيل السفينة بالمجهز، بل إكتفى فقط بذكر مهامه، ويسري عليه أحكام عقد الوكالة في القواعد العامة من حيث تكوينه وأثاره وإنقضائه، وعقد وكالة السفينة من العقود الرضائية ويكفي لإنعقاده التراضي بين أطرافه فلا يلزمه

الشكلية أو الرسمية بأسلوب معين، كما يعد عقد الوكالة من العقود الملزمة لجانبين، وهو من عقود المعاوضة، كما أنه من العقود ذات الإعتبار الشخصي.

ومن ذلك يجوز للمجهز أن يعزل وكيل السفينة في أي وقت وينهى الوكالة ولو وجد إتفاق يخالف ذلك، ويكون المجهز ملزما بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب أو بعذر غير مقبول، ويجوز لوكيل السفينة بدوره أن ينتهي في أي وقت عن الوكالة ولو وجد إتفاق يخالف ذلك، علما بأنه يجب على الوكيل تعويض كامل الضرر الذي يلحق المجهز من جراء التنازل[25].

وتطبيقا لذلك فإنه يجوز لوكيل السفينة أن يكون نائبا عن المجهز في الدعاوي التي يرفعها أو تقام في الجزائر، كما يعد موطن وكيل السفينة في الجزائر موطنا للمجهز المادة 623 من القانون البحري الجزائري[26].

المبحث الثاني: الآثار القانونية لعقد وكالة السفينة

يلقي عقد وكالة السفينة التزامات متبادلة على كل من وكيل السفينة من جهة وعلى المجهز من جهة أخرى **(المطلب الأول)**، فإذا أخل أحدهما بالتزاماته فإن ذلك سيعرضه للمسؤولية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: الالتزامات المترتبة عى أطراف العقد

عقد وكالة السفينة هو من العقود الملزمة للجانبين والتي تترتب على عاتق طرفيها التزامات متبادلة، التزامات وكيل السفينة من جهة **(الفرع الأول)**، والتزامات مجهز السفينة من جهة أخرى **(الفرع الثاني)**، وموقف المشرع الجزائري **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول: التزامات وكيل السفينة

تنقسم الالتزامات التي تقع على عاتق ووكيل السفينة إلى التزامه باستلام البضائع من الربان، وكذلك التزامه بتحصيل أجرة الشحن والنقل.

أولا- استلام البضائع: يلتزم وكيل السفينة باستلام البضائع من الربان في ميناء الوصول ويقوم بالعناية بها وحراستها وذلك بتعيين الحرس اللازمين لذلك وإيداعها في أحد المخازن، وتسليمها إلى المرسل إليه، ويجوز لهذا الأخير عند استلام البضائع أن يوجه لوكيل السفينة سائر الاحتجاجات والتحفظات المتعلقة بحالة البضاعة، وما يعتريها من نقص أو تلف، ويعتبر إقرار وكيل السفينة لهذه العوارية بمثابة إقرار للناقل أو المجهز[27].

من التزاماته أيضا تمثيل الملاك (المستأجرين) المشغلين في الموانئ التي تمر عليها السفينة في مواجهة سلطات الميناء PORT AUTHORITIES والجهات الحكومية التي تتعامل مع السفينة لتسهيل الإجراءات التي يتطلبها تواجد السفينة بالميناء كإجراءات الجمارك قبل وبعد ترك السفينة لعمليات التفريغ أو الشحن[28].

ثانيا- تحصيل أجرة الشحن والنقل: بالنسبة لأجرة الشحن فإنه يدخل إلتزام وكيل السفينة بتحصيل أجرة الشحن ضمن الإلتزامات الرئيسية، وبالتالي نجد أن الوكيل يقوم باستيفاء أجرة الشحن من المرسل إليه إذا كانت مستحقة كاملة أو جزء منها عند نهاية عقد النقل، إذ نجد أن المرسل إليه حامل سند الشحن هو من يقوم بدفع المبلغ، وأي تماطل لدفع أجرة الشحن يؤدي بالوكيل إلى عدم تسليم البضائع إلى جانب وضعها في المخازن، ومصاريف التخزين تبقى على عاتق المرسل إليه، وفي حالة ما إذا كانت البضاعة سريعة التلف فلوكيل السفينة أن يطلب من القاضي بيعها بالمزاد واستفاء جميع الحقوق موكله[29].

أما بالنسبة لأجرة النقل فيلتزم الوكيل البحري بتحصيل أجرة النقل المستحقة للناقل من المرسل إليه أو نائبه عند تسليمه البضائع، ولوكيل السفينة بصفته وكيلا عن المجهز الحق في رفع الدعوى على المرسل إليه باسم المجهز ولحسابه لتحصيل أجرة النقل، وله الحق في حبس البضائع التي في حيازته ضمانا لاستفاء الأجرة المستحقة وتمكينا للناقل من مباشرة امتيازه على ثمنها، وقد يقوم وكيل السفينة بالإضافة إلى ذلك بمهام أخرى تتعلق بالسفينة كتمويلها وتجهيزها وإصلاحها وإبرام عقود النقل، إذا تضمن عقد وكالة السفينة هذه الاختصاصات[30].

الفرع الثاني: التزامات مجهز السفينة

تتمثل الالتزامات التي تقع على عاتق مجهز السفينة في دفع الأجرة، وكذلك التزام بتأدية سائر المصروفات.

أولا- دفع الأجرة: تتقرر للمجهز أو الناقل إلتزامات تجاه وكيل السفينة، فأول إلتزام ملقى على عاتقه هو دفع الأجرة، فعقد وكالة السفينة هو عقد وكالة مأجورة يستحق الوكيل مبلغ من المال من جراء تنفيذه لوكالته[31]. فعلى المجهز أو الناقل أو المالك إذن دفع لوكيل السفينة الأجرة المتفق عليها نظير الأعمال التي يقوم بها لحسابه، فإذا لم يوجد اتفاق في هذا الصدد يطبق ما جرى عليه عرف الميناء.

ثانيا- تأدية سائر المصروفات: يلتزم المجهز بأن يؤدي لوكيل السفينة سائر المصروفات التي أنفقها في سبيل التنفيذ المعتاد للوكالة كالمحافظة على البضائع وما يستلزمه ذلك من تعيين حراس لها والعناية بها من التلف وغيرها من المبالغ والقروض التي أقرضها وكيل السفينة للربان، ويكون لوكيل السفينة فضلا عن ذلك الحق في تعويض عن كل ما لحقه من أضرار بسبب وكالته عن المجهز[32].

ولوكيل السفينة ضمانا لإستفاء حقوقه من المجهز حق التمسك في مواجهته بالمقاصة بين أجرة النقل التي يحصلها لحسابه وبين ما يستحقه من أجر ومصروفات، كما أن له وفقا للقواعد العامة حق حبس البضائع التي بحوزها، وله كذلك امتياز على السفينة وأجرة النقل ضمانا للمبالغ التي أقرضها الربان لحاجة السفينة[33].

الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري:

حدد القانون البحري مهام وكيل السفينة في نصين، أولهما هو نص المادة 609 الذي أورد أن وكيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة ولحسابها والتي لا يقوم بها الربان، وثانيهما هو نص المادة 610 الذي أورد أنه يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز[34].

كما أقرت المادة 41 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 بأن يستفيد وكيل السفينة من أجرة محددة في إتفاقية أو عن طريق سعر وإن لم يوجد فعن طريق العرف ومن هنا نجد أن تحديد الأجر على حسب ما يتم الاتفاق في العقد فإذا لم يتم الاتفاق تحدد الأجرة على حسب العرف المتبع في ذلك الميناء الذي يعمل فيه، وإذا لم يكن هناك عرف كان تحديد الأجر متروكا للقضاء[35].

أما مهام مجهز السفينة فقد أدرجه المشرع الجزائري في أحكام المادة **616** من القانون البحري الجزائري فيلتزم المجهز بالتعهدات التي يباشرها وكيل السفينة لحسابه ما دامت تندرج في نطاق الوكالة، وليس لوكيل السفينة بالنسبة لأجرة حق امتياز على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها، وإنما يثبت له هذا الحق ضمانا للمبالغ التي يكون قد أقرضها للربان لحاجات السفينة وكذلك للديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة بوصفه وكيلا له[36].

المطلب الثاني: مسؤولية وكيل السفينة

في حالة عدم تنفيذ أطراف العقد للالتزامات الموكلة له فإن ذلك سيعرضهم للمسؤولية فقد تكون المسؤولية وكيل السفينة إزاء المتعاقد معه **(الفرع الأول)**، ومسؤولية وكيل السفينة إزاء الغير **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول: مسؤولية وكيل السفينة إزاء المتعاقد معه

وفقا لنظام مسؤولية وكيل السفينة، فانه يكون مسؤولا قبل المجهز عن إخلاله بعقد وكالة السفينة، فلا شك أن وكيل السفينة مسؤولا قبل المجهز مسؤولية تعاقدية عن عدم بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ إلتزاماته الناشئة عن العقد المبرم بينهما[37]، ووفقا للمبادئ التي تحكم هذه المسؤولية يعد الوكيل مسؤولا حيال موكله عن جميع الأخطاء في تنفذ المهام الموكل إليه، ولا يعد مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها موكله. فوكيل السفينة وهو يمثل المجهز أو الناقل البحري لا يعد مسؤولا إزاء موكله إلا عن الأخطاء التعاقدية المرتكبة أثناء تأدية التزاماته، وتترتب هذه المسؤولية عن عدم تنفيذه للمهمة الموكلة له[38].

فهناك نوعين من الأخطاء يرتكبها وكيل السفينة فالأول يتمثل في أخطاء يرتكبها الوكيل أثناء شحن البضاعة ويظهر ذلك عندما لا يتخذ الإحتياطات الكافية لتفادي سرقة الحمولة الموضوعة على الرصيف، وهذا تهاون يشكل خطأ من شأنه أن يقيم مسؤولية الوكيل إزاء الناقل البحري، أما الثانية تتمثل في أخطاء الوكيل المرتكبة عند تسليم البضاعة فتقوم مسؤوليته إزاء موكله عندما يسلم قسيمة تسليم البضاعة لشخص

غير الشخص الحامل فعلا لسند الشحن فتقوم المسؤولية الشخصية للوكيل حيال المجهز في كل خطأ يرتكبه وهو يؤدي مهمته[39].

الفرع الثاني: مسؤولية وكيل السفينة إزاء الغير

يمكن البحث عن مسؤولية الوكيل إزاء الغير عندما يرتكب خطأ يسبب ضررا للغير، كأن يلحق ضررا بالمرسل إليه أو الشاحنين فيحق لهذا الأخير رفع دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية. فيتحمل وكيل السفينة المسؤولية التقصيرية تجاه الغير عندما يرتكب أخطاء شخصية عند تنفيذه الوكالة ولاسيما حالة ارتكابه خطأ جسيما عند توزيع البضائع المنقولة.

كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو في تسليمها، أو لم يحافظ عليها بعد تسليمها فتلفت، أو سلمها تسليما معيبا دون أن يكون بيد المرسل إليه سند الشحن، أو امتنع عن تسليمها لمن بيده سند الشحن، على أن مسؤولية وكيل السفينة عن أخطائه الشخصية لا تنفي مسؤولية المجهز عنها بصفته موكلا يسأل عن الأخطاء التي تقع من الوكيل في تنفيذ وكالته وفقا للقواعد العامة[40].

على أن وكيل السفينة يبقى غير مسؤول عما لحق الغير من ضرر بسبب أخطاء منسوبة إلى المجهز أو الربان في تنفيذ عقد النقل البحري، وصورة ذلك أن يكون الضرر قد أصاب البضاعة خلال عملية النقل ذاتها، أي تنفيذ عقد النقل إلا بوصفه وكيلا عن الناقل، ومن ثم يكون له الحق في أن يتمسك نيابة عن موكله بشروط الإعفاء من المسؤولية وكذا بالدفوع التي يقررها القانون للنقل البحري أو تلك الواردة في وثيقة الشحن[41].

الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري

المشرع الجزائري وتأثيرا بالقانون الفرنسي فيما يتعلق بمسؤولية وكيل السفينة عن هلاك البضاعة وتلفها عندما يتسلمها لشحنها في السفينة أو بعد تفريغها منها لتسليمها لأصحابها، فيقيم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض ومن ثم يحددها على غرار مسئولية الناقل البحري، وقد أتبع المشرع ذات المنهج بالنسبة لمسؤولية وكيل الحمولة والمقاول البحري ويكون بذلك قد استجاب لتطلعات شركات التوكيلات البحرية في الجزائر، وهي استجابة تمت على حساب البناء القانوني المتكامل لعقد النقل البحري وكل 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) ذات الأحكام[42].

فالمجهز هو الوحيد من يخول له مقاضاة وكيل السفينة على أساس المسؤولية التعاقدية في حالة تخلف وكيل السفينة في تنفيذ التزاماته فاعتبر مسؤولا مسؤولية تعاقدية في مواجهة المجهز، ولقد أكدت على ذلك قرار المحكمة العليا رقم 711461 الصادر بتاريخ 23 فيفري 2011 عن الغرفة التجارية والبحرية والذي أقر أنه يتعامل وكيل السفينة في إيطار عقد الوكالة بإسم ولصالح المجهز ولا يترتب عن الوكالة أي إلتزام شخصي للوكيل ولا يكون وكيل السفينة مسؤولا إلا عن أخطائه الشخصية[43].

أما مسؤولية الوكيل في مواجهة الغير كأن يسبب ضررا للمرسل إليه فيرفع هذا الأخير دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في المادة **124** من القانون المدني الجزائري والتي تنص على أنه :« **كل عمل أيا كان يرتكبه المرء ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض** ».

كما يجوز لوكيل السفينة أن يقيم دعواه ضد المجهز أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن الوكيل، وفيما يتعلق بدعوى المجهز على وكيل السفينة فتخضع للقواعد العامة في الاختصاص القضائي. وتتقادم دعوى المجهز على وكيل السفينة بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين، أما الدعوى التي يقيمها وكيل السفينة على المجهز فتخضع للقواعد العامة[44]. وهذه المهلة الزمنية محددة في القانون الجزائري بالمادة 620 من القانون البحري أن كل دعوى ناجمة عن عقد وكالة السفينة تتقادم بمرور عامين من ابتداء من استحقاق الدين[45].

الخاتمة:

من خلال ما ذكرناه يتبين جليا أن لوكيل السفينة وبالرغم من الدور الرئيسي الذي يطلع، فان هذه التسمية لم تطلق عليه إلا في وقت متأخر جدا، فمفهوم وكيل السفينة يختلف من بلد إلى أخر، ضف إلى ذلك أن تكييف المركز القانوني لوكيل السفينة يختلف أيضا من بلد إلى أخر.

وباطلاعنا على وكيل السفينة في الجزائر نجد أن لهذا الأخير سلطة أضيق من السلطة التي يمارسها نظيره بفرنسا، وهذا راجع إلى أن بعض الأنشطة البحرية والتي كان من المفروض أن يمارسها بصفته عونا بحري، لا زالت حكرا للقطاع العام كالوكالة على الحمولة والمناولة. هذا وفي الجزائر على عكس ما هو جاري عليه العمل في أوروبا وبالضبط في إيطاليا حيث ينسب إلى وكيل السفينة كلمة الذي يجمع بين وظيفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة.

وباعتبار وكيل السفينة وكيلا مفوضا من طرف الموكل وهو المجهز، فإنه يكون مسؤولا تجاه المرسل إليه إلا عن أخطاءه الشخصية، لا 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.

الهوامش:

[1] – إن هذه الإتفاقية الدولية مستلهمة على نطاق واسع من قواعد هامبورغ Hambourg سنة 1978، ومن قواعد إتفاقية جنيف لسنة 1980 المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع المتعدد الأنماط، وهذا ما يؤكد جيدا عزم التشريعات الدولية التقريب بين القواعد المطبقة على مختلف المتعاملين في النقل البحري الدولي وعصرنتها.

[2] – الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924المصادق عليها بمقتضى المرسوم الرئاسي 64–70 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج.ر رقم 28 لعام 1964.

[3] – أمر رقم 76–80 المؤرخ في 23 أكتوبر1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98–05 المؤرخ في 25 أكتوبر 1998 يتضمن يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية رقم 47 سنة 1998. والقانون رقم 10–04 المؤرخ في 5 أوت 2010 جريدة رسمية عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.

[4] – جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية –دراسة مقارنة، أطروحة الدكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق– بن عكنون، 2008، ص 253.

[5] – أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 54.

[6] – روابح فريد، محاضرا في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف "محمد الأمين دباغين"، 2014، ص 29.

[7] – محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 61.

[8] – ANTOINE Vealard , Droit maritime, Presse de France, Dalloz, Paris, 1997, P 213.

نقلا عن: شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، مخبر القانون البحري والنقل، العدد 4، جامعة أبي بكر بلقايد–تلمسان، 2016، ص 96.

[9] – RODIERE Rene, Traite général de droit maritime, tome 2, Dalloz, Paris, 1970, P 85.

[10] – المادة 609 من القانون البحري الجزائري.

[11] – المرسوم التنفيذي رقم 09–183 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1430 الموافق 12 مايو 2009 المحدد لشروط ممارسة مساعدي النقل البحري، الجريدة الرسمية عدد 31، الصادرة بتاريخ 24 مايو 2009..

[12] – أنظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي 09–183.

[13] – دردار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع عقود ومسؤولية،جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2001، ص 11.

[14] – جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، المرجع السابق، ص 34.

[15] – المادة 621 من القانون البحري الجزائري.

[16] – قماز ليلى، الوكالة بالعمولة لنقل نظام قانوني للنقل متعدد الوسائط، **المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل**، مخبر القانون البحري والنقل، العدد 1، جامعة أبي بكر بلقايد –تلمسان، 2014، ص 116.

[17] – محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص 67.

[18] – شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 100.

[19] – جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية، المرجع السابق، ص 36.

[20] – المادة 631 من القانون البحري الجزائري.

[21] – محمد السيد الفقى، القانون البحري (السفينة–أشخاص الملاحة البحرية–إيجار السفينة–النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 267،.

[22] – المادة 612 من القانون البحري الجزائري.

[23] – محمد السيد الفقى، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 268.

[24] – عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان– الأردن، 1999، ص 86.

[25] – شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص ص 98 99.

[26] – محمود شمحاط، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 57.

[27] – بهجت عبد الله قايد، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الاستغلال البحري، التأمين البحري)، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1984، ص 142.

[28] – محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، المرجع السابق، ص 62.

[29] – شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 110.

[30] – بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، المرجع السابق، ص 142.

[31] – شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المرجع نفسه، ص 109.

[32] – بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، المرجع السابق، ص 143.

[33] – محمد السيد الفقى، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 270.

[34] – محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 58.

[35] – شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 109.

[36] – محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 59.

[37] – محمد السيد الفقى، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 270.

[38] – دردار نعيمة، نعيمة، المرجع السابق، ص 91.

[39] – المرجع نفسه، ص ص 92 93.

[40] – مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 174.

[41] – محمود شمحاط، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 61.

[42] – المرجع نفسه، ص 60.

[43] – قرار المحكمة العليا رقم 711461 المؤرخ في 2011/02/23 عن الغرفة التجارية والبحرية، منشور بمجلة المحكمة العليا لسنة 2012، العدد الأول، ص 271، نقلا عن: شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 111.

[44] – محمد السيد الفقى، القانون البحري، المرجع نفسه، ص ص 271 272.

[45] – أنظر المادة 620 من القانون البحري الجزائري.