

وكيل السفينة في عقد النقل البحري

شيخي محمد أمين⁽¹⁾

مقدمة:

كانت الملاحة البحرية في القديم تقوم على تكليف الربان بجميع المهام ، فقد كان الربان بمجرد الوصول إلى الميناء يتولى تسليم البضاعة المشحونة و حراستها و المحافظة عليها و تسليمها للمرسل إليهم و تحصيل أجرة الشحنة ، كما أنه يوفر جميع الإحتياجات و الإصلاحات الضرورية للسفينة من أجل أن تبحر في رحلات جديدة ، كل تلك العمليات كانت تتطلب جهدا شاقا يضاف إلى جهود الربان في أداء مهامه الأساسية و المتمثل في الجانب التقني للسفينة ، إضافة إلى طول فترة بقاء السفينة في الميناء لا تبحر حتى ينتهي الربان من ذلك كله .

و لكن مع تطور بناء السفن ، و إنتظام الرحلات البحرية بمواعيد محددة ، و إرتفاع تكاليف الاستغلال التجاري للسفن ، بالإضافة إلى أنه يتطلب لشراء السفينة و صيانتها رؤوس أموال ضخمة لا يمكن أن تثمر ، إلا إذا استخدمت على الوجه الأكمل ، فعمدت شركات الملاحة البحرية و المجهزون إلى إنشاء فروع لها في الموانئ التي تمر بها سفنهم ، تحل محل الربان بالقيام مكانه بجميع المهام مما يؤدي بطبيعة الحال إلى عدم مكوث السفينة وقت أطول في الميناء ، و بالتالي التخفيف من تكاليف و أعباء الرسو ، غير أن إنشاء مثل هذه الفروع ليست ميسورا في كل الموانئ التي ترسو عليها سفنهم نظرا لإختلاف الأنظمة القانونية من دولة إلى دولة و من ميناء إلى آخر التي لا تسمح بفتح فروع لشركات الملاحة الأجنبية داخل موانئها ، إضافتا إلى زيادة معدل الإنفاق على هذه الفروع مما يقلص فرص تحقيق الأرباح بالصورة التي يراد لها أن تكون ، فكل تلك المساعي التي قامت بها شركات النقل الكبرى في العالم في الحقيقة ماهي سوى إجراءات لتفادي طول المدة التي يقتضيها الربان لإتمام مهامه ، علما بأنه كلما طالت مدة رسو السفينة في الميناء ، سيأثر لا محال على الحركة التجارية للسفينة من جهة و تعطيل تنفيذ عقد النقل البحري بإعتباره أحد ركائز التجارة الدولية من جهة أخرى.

لذلك بدت الحاجة إلى البحث في كل ميناء ترسو فيه سفنهم عن شخص يقوم لحساب المجهز

1 - طالب دكتوراه سنة أولى. تخصص القانون البحري والنقل- جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان-

الناقل بجميع المهام التي كان على الربان القيام بها و ترك الربان يهتم فقط بالجانب التقني للسفينة ، هذا ما يسهل تنفيذ عقد النقل سواء عند بداية عقد النقل عند التصدير أو عند نهاية عقد النقل في مرحلة الإسترداد ، هذا الشخص يدعى وكيل السفينة أو أمين السفينة غير أن الواقع العملي أطلق عليه إسم أجر هو الوكيل البحري و الذي يمثل أهم حلقة في سلسلة النقل البحري بوصفه نقطة وصل بين البر و البحر

و لكن مع التطور الحاصل في التجارة الدولية تعددت مهام و وظائف وكيل السفينة بحيث أصبح يأخذ عدت صفات لمساعدتين آخرين ، إضافتا على عدم وجود نصوص و قوانين دقيقة تنظم الجانب الموضوعي لنشاط وكيل السفينة وكذا ارتباطه بعقد النقل البحري للبضائع ، و مدى تأثيره في تنفيذها ، و إكتفائها بالتنظيم الإجرائي فقط ، حيث نجد أن العديد من القواعد الخاصة و العامة المتناثرة في ثنايا الكثير من القوانين و ذلك لعدم إفراده بأحكام خاصة به ، مما أثار الكثير من الجدل و التأويل و الإعتماد على القواعد العرفية إذا ما أثير نزاع أمام القضاء خصوصا فيما يتعلق بالمركز القانوني لهذا الوكيل ، و ما مدى تأثيره في عقد النقل البحري ، هذا الأخير هو الذي دفعنا إلى طرح الإشكال التالي : ما هو المركز القانوني لوكيل السفينة داخل الأنظمة التشريعية ؟ و في ما مدى يتمثل الدور الذي يلعبه هذا الوكيل في ضوء عقد النقل البحري؟

المحور الأول : السند القانوني لوكيل السفينة

سنعرض في هذا المحور إلى تحديد مفهوم وكيل السفينة ثم نتناول إكتساب وكيل السفينة لصفة متدخلين آخرين في عقد النقل البحري إضافة إلى تنظيم الوكالة على السفينة في الجزائر.

أولا : مفهوم وكيل السفينة :

يجدر بنا تحديد تعريف وكيل السفينة داخل إطار عقد الوكالة لماله من أهمية قانونية ثم نتطرق إلى الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة

1- تعريف وكيل السفينة :

تناول كل من الفقه و التشريع مسألة تحديد تعريف لوكيل السفينة فقد عرفه الفقيه الفرنسي Antoine Vialard بأنه :«يقصد بوكيل السفينة هو الممثل للمجهز أو ربان السفينة في جميع العمليات التي يتولى القيام بها ، فيقوم بالتكفل بالبضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل اليهم في ميناء تفريغ»⁽¹⁾.

1 - ANTOINE VEALARD, Droit maritime, presse universitaire de France, Paris, 1997, P 213: « le consignataire de

و يعرف أيضا على أنه الوكيل البحري (agent maritime) أو وكيل السفينة الشخص الذي يعنيه المجهز في أحد الموانئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال و التصرفات الضرورية لإستغلال السفينة ، كالقيام بتسليم البضائع إلى أصحابها عند الوصول و تحصيل أجرة النقل المستحقة ، و شراء المون و الأدوات اللازمة للسفينة... إلخ⁽¹⁾.

و بالرجوع إلى التشريع فنجد أن المشرع الجزائري من خلال القانون البحري⁽²⁾ حدد مهام و مسؤوليات وكيل السفينة من المادة 609 إلى 630 منه و يعطينا في المادة 609 منه التعريف الآتي: « يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بعمليات المتعلقة بإحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الربان شخصا و كذلك العمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء ». »

و نجد أن المشرع المصري هو الآخر عرفه من خلال المادة 145 من القانون التجاري البحري بقولها: « يقوم وكيل السفينة بوصفه وكيلا عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة »⁽³⁾

غير أن مصطلح وكيل السفينة أو أمين السفينة يدعو النقاش بحيث أنه غير صحيح لغويا حيث يُعقَّبُ عليه بأن هذا الأخير يجعل الموكل هو السفينة و هي جماد لا تقوم بتوكيل ، إذ أن الأصح ان يقال وكيل المجهز إلا أن الواقع العملي جرى على إطلاق إسم آخر هو الوكيل الملاحي أو التوكيل الملاحي⁽⁴⁾

و عليه يمكن القول أن وكيل السفينة هو قبل كل شيء عون مساعد إما بصورة مؤقتة أو دائمة مقيم في أحد الموانئ و يتدخل لخدمة مصالح السفينة و ما تنقله.⁽⁵⁾

2- الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة :

و يرتبط المجهز بوكيل السفينة بمقتضى عقد يسمى « عقد وكالة السفينة » أو « عقد أمانة السفينة »⁽⁶⁾.

navire représente l'armateur ou le capitaine du navire pour toutes les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même. Ainsi, il procède à la réception de la marchandise au port de départ et à délivrance aux destinataires au port de déchargement».

1 -إيمان فتحي الجميل ، مقالو الشحن و التفرغ ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، 2015 ، ص 19.

2 -الأمر رقم 76-80 متضمن القانون البحري ، ج ر رقم 29 المؤرخة في 10 أفريل 1977 ، المعدل والمتمم بالقانون 05-98 ج رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998.

3 -عبد الفتاح مراد ، موسوعة القانون البحري ، دار الكتب المصرية ، الاسكندرية ، 1990 ، ص 117.

4 -عبد الحميد مرسي عنبر ، التوكيل البحري ، دار الكتب المصرية ، الاسكندرية ، ط 1 ، 2009 ، ص 28

5 -وقديكون وكيل السفينة وكيلا عن مجهز واحد كما أنه قد يكون وكيلا لعدة مجهزين وهذا هو الفرض الغالب من الناحية العملية.

6 -كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1998 ، ص 393.

و قد اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد حيث ذهب البعض⁽¹⁾ بالقول أنه وكيل السفينة يرتبط مع المجهز بعقد عمل تحكمه القواعد العامة في عقد العمل البري، بيد أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به لأن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية في حين أن وكيل السفينة يقوم بأعمال قانونية ، هذا إضافة إلى أن عقد العمل يفرض علاقة تبعية وخضوع بين العامل و صاحب العمل في حين نجد أن وكيل السفينة يتمتع في عمله بقسط وافر من الاستقلال ، و قد يتولى عمليات الأمانة لصالح مجهزين متعددين .

بينما يرى البعض الآخر بأن وكيل السفينة يعتبر سمسار بحري و لذلك فإنه يعتبر مسؤول بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه التعيب أو فقدان البضاعة ، غير أن هذا الرأي هو الآخر لا يمكن التسليم به لأن التزامات السمسار تختلف عن التي تقع على عاتق وكيل السفينة ، فلا يمكن مسايلته عن الأضرار التي تصيب البضاعة عن الفترة السابقة لإستلامه لها.⁽²⁾

بينما ذهب رأي آخر إعتبر وكيل السفينة وكيلا بالعمولة و قد أخذ على هذا الرأي أن سمة الوكالة بالعمولة الأساسية هي تصرف الوكيل بالعمولة بإسمه الخاص و لحساب موكله ، بينما يعمل وكيل السفينة بإسم و لحساب موكله .

لذلك إستقر الفقه و القضاء على تكييف عقد وكالة السفينة أنه وكالة مأجورة و هو وكالة تجارية لأن موضوعها هو القيام بأعمال تابعة لأعمال التجارة البحرية و يجوز إثباتها بكافة وسائل الإثبات⁽³⁾ و المشرع الجزائري لم يقم بالإشارة إلى الطبيعة القانونية للعقد الذي يربط وكيل السفينة بالمجهز ، بل إكتفى فقط بذكر مهامه ، و يسري عليه أحكام عقد الوكالة في القواعد العامة من حيث تكوينه و آثاره و إنقضائه ، و عقد وكالة السفينة هو من العقود الرضائية و يكفي لإنعقاده التراضي بين أطرافه ، فلا يلزمه الشكلية أو الرسمية بأسلوب معين⁽⁴⁾، كما يعد عقد الوكالة من العقود الملزمة لجانبين ، و هو من عقود المعاوضة ، كما أنه من العقود ذات الإعتبار الشخصي.

و من ذلك فإنه يجوز للمجهز أن يعزل وكيل السفينة في أي وقت و ينهي الوكالة و لو وجد إتفاق

1 -مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط 1 ، بيروت 2006 ، ص 71.
 2 -محمد نعيم علوة ، موسوعة القانون الدولي العام ، القانون البحري ، مركز الشرق الأوسط الثقافية ، ج 5 ، ط 1 ، 2012 ، ص 157.
 3 -محمد السيد الفقي ، محمد فريد العربي ، علي البارودي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط 1 ، 2001 ، ص 289.
 4 -في الواقع نجد أن المجهز حريص على إعطاء شكل معين لعلاقاته مع كل ممثل من ممثليه في شكل عقود نموذجية مكتوبة ، و ذلك كله من أجل إقامة الدليل على العقد فقط.

يخالف ذلك ، و يكون المجهز ملزما بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب أو بعذر غير مقبول ، و يجوز لوكيل السفينة بدوره أن ينتهي في أي وقت عن الوكالة و لو وجد إتفاق يخالف ذلك، علما بأنه يجب على الوكيل تعويض كامل الضرر الذي يلحق المجهز من جراء التنازل .

و تطبيقا لذلك فإنه يجوز لوكيل السفينة أن يكون نائباً عن المجهز في الدعاوي التي يرفعها أو تقام عليه في الجزائر ، كما يعد موطن وكيل السفينة في الجزائر موطناً للمجهز.⁽¹⁾

ثانيا: وكيل السفينة و الشركاء الآخرين لعقد النقل البحري :

نعلم أن وكيل السفينة في تأدية مهامه ، يمكن أن يقبل جميع المهام التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة ، و هذا ما اكدته 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 » و منه قد يجد وكيل السفينة نفسه من أجل إتمام مهام و كالتة إكتساب عدت صفات لشركاء آخرين يتدخلون في عقد النقل البحري منهم وكيل الحمولة أو مقاول المناولة أو سمسار بحري... إلخ

1- وكيل السفينة بصفته وكيلا للحمولة :

لقد عالج المشرع الجزائري وكيل الحمولة من خلال المواد من 621 إلى 630 من القانون البحري الجزائري و بين أحكامه حيث عرفته المادة 621 منه،⁽²⁾ حيث يعتبر وكيل الحمولة وكيلا عن المرسل إليهم في تسلم البضاعة عند وصولها و دفع أجره النقل إن كانت مستحقة ، فهو يقوم بذات العمل الذي يقوم به وكيل السفينة و لكن لصالح المرسل إليهم ، لا لصالح المجهز الناقل ، و لا يكلف بمجرد القيام بأعمال مادية كتسليم البضاعة و تخزينها ، و إنما يقوم بأعمال قانونية كدفع أجره النقل ، و إبداء التحفظات بشأن البضاعة ، من هنا كانت صفته كوكيل تفرض عليه التحقق من حالة البضاعة الخارجية و شكلها الظاهر و التيقن من مطابقتها لأوصاف سند الشحن ، و القيام بكل ما يلتزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه⁽³⁾، و بالتالي من خلال إبرازنا لمفهوم وكيل الحمولة و مهامه نجد أنه لا يختلف كثيرا عن وكيل السفينة بقدر ما يشترك معه في العديد من المهام.

1 - محمود شمام ، القانون البحري ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، عنابة 2010 ، ص 61.

2 - تنص المادة 621 من قانون البحري على : « يعد وكيلا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر ، و بموجب وكالة من ذوي الحق في البضاعة عن إستلام البضائع بإسم و لحساب موكله ، و دفع أجره البضائع إن كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم ».

3 - قماز ليلي ، الوكالة بالحمولة لنقل نظام قانوني للنقل متعدد الوسائط ، مقال منشور بمجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 1 ، السنة 2014 ، ص 116.

فقد يجمع الشخص بين صفتي وكيل السفينة و وكيل الحمولة في نفس الوقت رغم تعارض الصفتين بإعتبار أن وكيل السفينة وكيل للمجهز في حين أن وكيل الحمولة وكيل المرسل اليهم⁽¹⁾. وذلك الجمع بين الصفتين وضع منتشر في العمل ناشئ عن ديوع شرط التسليم تحت الروافع أو شرط التفريغ السريع ، و بمقتضى الشرط الأخير يكون للربان أن يقوم بتفريغ البضاعة دون إنتظار حضور المرسل إليه أو ممثله ، فيتسلم وكيل السفينة البضاعة من الربان ، و يتولى نقلها إلى المخازن على نفقة و مسؤولية المرسل إليه ، و بذلك يكون وكيلاً للسفينة و وكيلاً للحمولة ، و هو أمر يحصل تلقائياً دون فاصل زمني ، و في مثل هذه الحالة أي متى كان وكيل السفينة هو وكيل الحمولة في ذات الوقت فإنه يكون مرتبط بعقدين ، عقد وكالة مع المجهز و عقد وكالة مع المرسل إليه ، و العقدان مستقلان ، و من ثم يكون له أن يطالب كلا من المجهز و المرسل إليه بمصروفات العمليات الداخلة في تنفيذ العقد المبرم معه.⁽²⁾

2- وكيل السفينة بصفته مقاول المناولة :

وكيل السفينة و هو في سبيل تنفيذ عقد الوكالة المبرمة مع المجهز أو الناقل يقوم بالتكفل بالبضائع عند تسليمها من الشاحن توطئاً لشحنها ، أو التحضير لتفريغ البضاعة من السفينة ، فيقوم بالتعاقد مع مقاول التناول سواء عند الشحن أو عند التفريغ بحيث يصبح هذا الأخير من التابعين لوكيل السفينة ، و قد يجد وكيل السفينة نفسه يقوم بهذه العمليات إذا كان له عتاد و آلات الشحن والتفريغ يمتلكها ، خاصة إذا كانت وكالة السفينة في شكل شخص معنوي أي مؤسسات خاصة تقوم بنشاطات أخرى إضافة إلى نشاطها الرئيسي كوكيل السفينة و تقوم إضافة إلى نشاطها الرئيسي كمؤسسة للشحن و التفريغ، اما الواقع العملي و خاصة في الجزائر لا يتولى عملية الشحن و التفريغ سوى مؤسسات العمومية التي تبسط حكرها على هذا النشاط و لا يقوم وكيل السفينة بأية عملية لها صلة بالتناول.⁽³⁾

3- وكيل السفينة بصفته سمسار بحري:

أصبح من المعتذر الآن إبرام عقد من العقود البحرية دون تدخل وسيط أو سمسار بحري ، فهو الشخص الذي يقوم بالتوسط بين أطراف العقود البحرية المختلفة و التقريب بين جهات النظر كأن

1 - وهيب الأسير ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، 2008 ، ص 145.

2 - محمود شمام ، المرجع السابق ، ص 71.

نصت المادة 612 من القانون البحري الجزائري على جواز أن يعمل وكيل السفينة لحساب الطرف الآخر أن يوافق المجهز على ذلك ، فشرط الموافقة يعد أمر ضروري من أجل إكتساب وكيل السفينة صفة وكيل الحمولة أو مساعد آخر من مساعدي النقل البحري

3 - شيخي محمد أمين ، دور وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، مذكرة ماستر ، كلية الحقوق ، جامعة تلمسان ، -2014 ، 2015 ، ص 35.

يتوسط بين المجهز و الشاحن في عقد النقل البحري ، أو بين البائع و المشتري في عقد بيع السفينة.⁽¹⁾ و بالتالي قد يجد وكيل السفينة نفسه يكتسب صفة سمسار بحري إذا تلقى من المجهز أو الربان مهام تتمثل في التوسط لإبرام عقود النقل أو تنظيم دخول و خروج السفينة للميناء و إخضاعها لمصالح الجمارك ، مع العلم أن السمسار البحري هو الآخر يستطيع أن يباشر عمليات وكالة السفينة و الحمولة

4- وكيل السفينة بصفته وكيل بالعمولة للنقل :

إن وظيفة وكيل بالعمولة للنقل هي إبرام عقد النقل مع الغير بإسمه و تحت مسؤوليته لصالح الموكل الزبون ، كما يلتزم بالعمليات المرتبطة بالنقل⁽²⁾ ، بحيث أن الإلتزام الجوهرى لوكيل بالعمولة للنقل هو تنفيذ عملية النقل من الباب إلى الباب بإسمه الخاص و لحساب موكله ، عكس وكيل السفينة الذي يتعاقد مع الغير بإسم و لحساب موكله ، فنجد أن المعيار التعاقد الشخصى هو معيار التفرقة بينهما ، إلا أنه نجد في بعض الأحيان وكيل السفينة يتعامل بإسمه الشخصى في إبرام عقود النقل و توقيع سندات الشحن تجاه الشاحن ، هنا في هذه الحالة يكتسب وكيل السفينة صفة وكيل الحمولة للنقل ، و يأخذ صفة الناقل تجاه مع تعاقد معه ، إذ يترتب عليه تشديد من مسؤولية فيصح بالتالي مسؤول تجاه الشاحن عن مرحلة النقل كلها ، و ذلك كجزء له من جراء خروجه عن القاعدة العامة التي تقضي بالتعاقد بإسم موكله . و القاضي يستخلص وجود عقد الوكالة الذي يربط وكيل السفينة بالمجهز في كل حالة على حدى ، بما له من سلطة تقدير و تفسير.⁽³⁾

ثالثا : تنظيم وكيل السفينة في الجزائر :

تطورت مهنة وكيل السفينة في الجزائر تزامنا مع تغيير الجزائر من نهجها الاقتصادي و إتباع نهج اقتصادي جديد يعرف بإقتصاد السوق ، حيث نظم المشرع الجزائري شروط ممارسة مهام وكيل السفينة من خلال المرسوم 286/01 الصادر في 24 سبتمبر 2001 المحدد لشروط ممارسة نشاط وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السماسر البحري⁽⁴⁾ . لكن الملاحظ أن المادة 02 من المرسوم أثارت جدلا

1 -عرفت المادة 631 من القانون البحري الجزائري السمسار البحري أنه كل كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة العمل كوسيط بإبرام عقود شراء السفن ، و بيعها ، و عقود الاستئجار و النقل البحري ، و العقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية .

2 -نصت المادة 37 من القانون التجاري الجزائري رقم 02-05 و المؤرخ في 6 فبراير 2005 ، ج رقم 44 لسنة 2005 على: « يعتبر عقد العمولة للنقل إتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر بإسمه الخاص أو بإسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء و أن يقوم بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل ».

3 -هاني دويدار و علي البارودي ، المرجع السابق ، ص 171.

4 -ج ر، عدد 56، بتاريخ 24 سبتمبر 2001.

كبيرا بحيث كانت تنص على ممارسة نشاطات الوكالة و السمسرة يتم من طرف أشخاص طبيعية أو معنوية من جنسية جزائرية يخضعون للقانون الجزائري ، و هذا ما أدى بالكثير من السفن الأجنبية لا تقبل على الموانئ الجزائرية مع عدم وجود وكيل خاص بها داخل الموانئ الجزائرية و عدم إكتفائها بالخدمات المقدمة من طرف وكلاء جزائريين ، و مع مساعي الجزائر إلى الدخول للسوق العالمية ، ألغت المرسوم 286/01 بالمرسوم التنفيذي 183/09 الصادر بـ 12 مايو 2009 المحدد لشروط ممارسة مساعدي النقل البحري⁽¹⁾.

و قد إعتبر المرسوم التنفيذي 183/09 وكيل السفينة و وكيل الحمولة و السمسار البحري مساعدين النقل البحري ، و قد ألغى المرسوم الأخير شرط الجنسية لممارسة مهنة مساعدي النقل البحري ، و فتح الباب على مصرعيه للأجانب لإستثمار في الموانئ الجزائرية و هذا ما أدى إلى حد بعيد لملك و مجهزي السفن الأجنبية إلى إختيار وكلاء السفن أجنب و خاصة في شكل أشخاص معنوية لتمثيلهم داخل الموانئ الجزائرية ، فأصبحت الجزائر بذلك تراعي متطلبات التجارة البحرية العالمية دون النظر لمصالح الوكلاء المحليين.

و قد نص كذلك المرسوم السابق الذكر على أن مهنة وكيل السفينة تكون مانعة لأي نشاط آخر مدفوع أجر ، إضافة إلى ذلك يجب توفر مجموعة من الشروط حددها المرسوم من خلال المادة 10 منه⁽²⁾، و كان أهم شرط هو إثبات الوكيل لضمانات مالية كافية ناتجة عن كفالة دائمة و غير منقطعة تخصص لضمان إلتزامات تجاه موكله، بحيث تحددت الكفالة من طرف وزير المالية و وزير النقل بموجب قرار وزاري مشترك⁽³⁾ و أكد على ضرورة إيداع مبلغ الكفالة لدى مؤسسة أو بنك معتمد قانون⁽⁴⁾

و قد أخضع المرسوم ممارسة مهنة الوكالة على السفينة الحصول المسبق على الإعتماد و القيد في السجل التجاري⁽⁵⁾

يسلم الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ إعتماد مساعدي النقل البحري ، إلى كل شخص طلب ذلك اذا توافرت فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 10 ، على أن يتم الرد على طالب الإعتماد

1 - ج.ر ، عدد 31، بتاريخ 24 مايو 2009.

2 - المادة 10 من المرسوم التنفيذي 09-183.

3 - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 16 رجب 1431 الموافق لـ 23 يونيو 2010 الذي يحدد مبلغ الكفالة الواجب توفرها من أجل ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري .

4 - المادة 2 من القرار الوزاري المشترك .

5 - المادة 8 من المرسوم التنفيذي 09/183.

في أجل أقصاه شهر (1) ابتداءً من تاريخ استلام طلب الاعتماد⁽¹⁾، كما فتح المشرع لطالب الإعتماد في حالة الرفض تقديم تعنا كتابيا مرفوقا بمعلومات و مبررات جديدة قصد الحصول على دراسة إضافية⁽²⁾، كما يجب عليه أيضا القيد في سجل مساعدي النقل البحري المفتوح لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ⁽³⁾

و ينص المرسوم على إمكانية السحب المؤقت أو النهائي لإعتماد عند توافر الحالات المنصوص عليها في المادة 44 منه و هي :

- التنفيذ الجزئي و غير المبرر للإلتزامات المتفق عليها مع موكله
- عدم إحترام قواعد المهنة و أعرافها
- المخالفة المتعمدة و بصفة خطيرة و متكررة للإلتزامات المسندة إليه أو إذا أصبحت الشروط الخاصة بالحصول على الاعتماد غير متوفرة
- إذا كان تعليق أو توقيف النشاط غير مبرر

كما يسحب أيضا وجوبا إذا صدر حكم قضائي بسبب الغش الضريبي أو المخالفة التنظيم المتعلقة بالصرف أو في حالة ما إذا كان صاحب الاعتماد محل إفلاس قضائي⁽⁴⁾.

و يبقى هذا المرسوم ضيقا من حيث نطاق تطبيقه، إذ نجده يحدد الجانب الإجرائي فقط، وذلك بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري دون التطرق إلى الجانب الموضوعي من الإلتزامات و حقوق كل من الوكلاء و ممثليهم و خاصة وكيل السفينة بإعتبار مهنته أوسع و اشمل من الوكلاء الآخرين كما أنه لم يتطرق إلى الجزاءات المترتبة عن إخلال بالإلتزامات التعاقدية و تحديد مختلف العلاقات لوكيل السفينة مع مختلف المتدخلين في عملية النقل البحري من جهة، و الجهات الأخرى من مصلحة الموانئ و التأمين و نوادي الحماية و التعويض...إلخ، و يسد الفراغ التشريعي الموجود على مستوى القانون البحري من هذه الناحية .

المحور الثاني : إلتزامات وكيل السفينة و مسؤوليته :

يقوم وكيل السفينة بموجب و كالتة بمجموعة من الإلتزامات كما تقرر له في المقابل مجموعة من الحقوق، قد نجد مصدرها سواء من خلال النصوص و القواعد القانونية أو من خلال الأعراف المهنية

1 - المادة 14 من نفس المرسوم .

2 - المادة 18 من نفس المرسوم

3 - المادة 21 من نفس المرسوم

4 - المادة 45 من نفس المرسوم

لوكلاء السفن في مختلف موانئ العالم ، كما تنشئ قي المقابل لمجهز السفينة إلتزامات تجاه وكيل السفينة و بالتالي فإن إخلال وكيل السفينة عند قيامه بإلتزاماته أو سوء تنفيذها يترتب عن ذلك إثارة مسؤوليته .

أولا : إلتزامات أطراف العقد :

بما أن العقد هو شريعة المتعاقدين ، فعقد وكالة السفينة كسائر العقود الأخرى يرتب الإلتزامات في ذمة طرفيه ، سنتطرق أولا إلى إلتزامات وكيل السفينة ، ثم نشرح إلتزامات المجهز بإعتبارها حقوق لوكيل السفينة ثانيا .

1. إلتزامات وكيل السفينة :

تتمثل مختلف الإلتزامات التي يقوم بها وكيل السفينة أو بالأحرى المهام و النشاطات التي يقوم بها هي تمثيل المجهز في إتمام عقد النقل البحري في الميناء الذي يعمل فيه بما يقوم به من أعمال تتعلق بكل ما يخدم الرحلة التي تهتم السفينة و البضاعة و الميناء .

و قد حدد القانون البحري الجزائري مهام وكيل السفينة في نص المادة 609 الذي أورد أن وكيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة للسفينة و لحسابها أثناء الرحلة البحرية و أورد كذلك في نص المادة 610 منه أنه يجوز لوكيل السفينة أن يتكفل بالبضائع لشحنها عند القيام أو تسليمها لأصحابها بعد تفرغها من السفينة عند الوصول و بتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز .

و الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يختلف عن نظيره المصري حين نص في المادة 140 و 141 من قانون التجارة البحرية على أن وكيل السفينة يجوز له تسلم البضائع لشحنها عند القيام أو تسليمها لأصحابها بعد تفرغها من السفينة عند الوصول ، و بتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز و يقوم بصفة وكيلا عن المجهز بهذه الأعمال ما لم يقر بها الربان مثل شراء المؤن و الوقود اللازم في المرحلة البحرية . و قطع الغيار و التعاقد على إجراء الإصلاحات.⁽¹⁾

أ- الإلتزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة :

تبرز مهام وكيل السفينة من خلال تلبية الإحتياجات اللازمة للسفينة ، بحكم إقامته في البلد الذي ترسو فيه على دراية كاملة بقوانين و الأنظمة المحلية التي تنظم الملاحة البحرية و التغيرات الطارئة عليها ، لذا فإن أغلب المجهزون يتكون الحرية الكاملة لوكيل السفينة في التعامل مع جميع الأطراف سواء قبل وصول السفينة للميناء أو بعد رسو السفينة بالميناء

1 -إيمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ، ص 27

1- قبل وصول السفينة للميناء :

فيما يتعلق بإدارة الرسو ، قبل وصول السفينة إلى الميناء بل و بمجرد الاقتراب من الميناء يتصل المجهز أو الناقل بالوكيل ليعلمه بموعد وصول السفينة إلى الميناء و يطلعه بجميع المعلومات المتعلقة بالسفينة و بالحمولة ، الذي بدوره يبعث برسالة إلى السلطات المينائية من أجل الحصول على موقع بالرصيف يلائم بقدر الإمكان حجم السفينة من طول و عرض و الأهم هو العمق ، و من جهة أخرى يلائم حمولتها و بالمقابل البحث عن رصيف توجد فيه آلات الشحن الكبرى لتستطيع القيام بعملية التفريغ و الشحن ، و بالتالي فكل هذه الإجراءات تتلخص في قيام وكيل السفينة بإعداد وثيقة الرسو التي تدون بها كل المعلومات حول السفينة من حجم السفينة و موطنها و دفتر تسجيلها ، إضافة إلى حمولتها... إلخ من معلومات التي تخص السفينة و حمولتها ، و كذا إسم المجهز و الناقل و المهم في هذه الوثيقة هو تدوين التاريخ و الوقت رسو السفينة داخل الميناء لماله من أهمية كبيرة في تحديد أجرة الرسو ، كما عليه أيضا أن يقوم بالتدابير اللازمة من أجل وصول السفينة إلى الميناء و ذلك من خلال إبرام جملة العقود مع كل من المرشد البحري و مجهز القطر ، و توقيع جميع العقود التي تتيح للسفينة دخول الميناء ، بحيث تكون جميع التعاقدات تحت إشراف وكيل السفينة بإعتباره ممثل عن المجهز ، لذا يتطلب على وكيل السفينة أن يكون على اتصال دائم مع مجهز السفينة ليلبغه عن كل المعلومات الضرورية من أجل رسو السفينة (1) .

2_ عند رسو السفينة داخل الميناء :

يجب على وكيل السفينة بمجرد وصول السفينة بالميناء أن يقوم بسداد مبالغ الارشاد و القطر و بتنظيم جميع العمليات التفتيش التي تتم من الجهات الخارجية بحيث تكون تحت اشرافه و مراقبته ، كما عليه أيضا تقديم خدمات اللازمة لطاقم السفينة مثل الخدمات الطبية و غيرها .

كما عليه أيضا أن يقوم بحجز تذاكر السفن للركاب و متابعة إجراءاتها و القيام بتخليص كل الرسائل الواردة من الجمارك.

بمجرد الإنتهاء من تلك العمليات يبقى على وكيل السفينة توفير جميع الاحتياجات اللازمة لإتمام الرحلة البحرية ، كما عليه أن يبرم جملة العقود و التأمين بالإضافة إلى تعاقد مع البحارة و دفع رسوم الرسو و القيام بجميع الإصلاحات الضرورية (2)

1 -BENAMAR Mohamed : les auxiliaires du transport maritimes ,étude comparé ,thèse de doctorat d'état , faculté du droit et de science politique , aix marseille ,1994 , P 183.

2 -وهيب الأسير ، المرجع السابق ، ص 142.

كما عليه أيضا منذ الرسو بإطلاع المجهز بجميع العمليات المتصلة برسو السفينة و ذلك من خلال الإعلام و النصح ،بتقديم المعلومات حول كل ما ينقص السفينة من تجهيزات ضرورية حتى يتفادى لجان التفتيش و بالتالي تفادي مخالفات التي تدونها لجان التفتيش ، مع واجب إعلامه أيضا بكل العقود التي أبرمها و وقعها بإسم المجهز .

ب.إلتزامات وكيل السفينة المرتبطة بالبضاعة :

تبرز أهمية وكيل السفينة تجاه البضائع منذ علمه بموعد وصول السفينة إلى الميناء و بالتالي فهناك إلتزامات تقع على عاتقه أثناء بداية عقد النقل و اخرى عند إنتهاء عقد النقل .

1_إلتزامات عند بداية عقد النقل :

تتمثل إلتزامات وكيل السفينة تجاه البضائع عند عملية التصدير أو بالأحرى عند بداية عقد النقل في تسليم البضائع من الشاحنين ، اذ لا بد من فحصها و التأكد من سلامتها و خلوها من أي عيب فيها و مراعاة عددها و وزنها و التحقق من الأرقام و العلامات التي تميزها ، بحيث إذا أقر وكيل السفينة بوجود عيب أو تلف في البضائع أو عجز ما أصابها إلتزم المجهز بهذا الإقرار كما لو كان صادر منه شخصا⁽¹⁾ .

و هذا الإقرار يكون بإدراج التحفظات في حالة وجود تلف أو نقص فيها ، و في حالة وجود بضائع خطيرة ، يتعين على الوكيل أن يعتمد إلى التطبيق الدقيق للتنظيم الساري على نقل البضائع الخطرة بحرا و أن يقوم بجميع الاجراءات اللازمة و ذلك من أجل حماية موكله .

عند الإتمام من التحقق من البضاعة يقوم وكيل السفينة بالتكفل بالبضائع لشحنها على السفينة و ذلك بالإتصال مع مقاول المناولة لشحنها ، و عند الإنتهاء من شحن البضائع غالبا ما يقدم وكيل السفينة للشاحن إيصال يثبت تكلفه بشحن البضائع على ظهر السفينة ، و غالبا ما يكون إسم الوكيل مؤشر عليه في السندات على أنه هو من قام بعملية شحن البضائع داخل السفينة.

في الأخير يجب على الوكيل التحقق من جميع البيانات الشحن من بيانات الشاحن و المجهز أو الناقل و عدد الطرود و وزنها و حالة البضائع مع الإشارة في سند الشحن على التحفظات الخاصة و إبراز أهميتها و إحاطة الشاحن بها إن وجدت على أن يوقع بإسم المجهز أو الناقل عدد النسخ لسند الشحن المرخص له بذلك ، و ذلك من أجل تسليم نسخة لشاحنين أو ممثلهم و له و الاحتفاظ

1 -محمود شحماط ، المرجع السابق ، ص 63.

بنسخة للمجهز أو الربان⁽¹⁾.

2-التزامات عند انتهاء عقد النقل :

يلعب وكيل السفينة دور بارز و هام في نهاية عقد النقل البحري أي في مرحلة الاستراد ، حيث يقوم بتلقي البضائع من الربان عند تفريغها و تسليمها إلى المرسل إليه مع مراعاة حفظها و التكفل بها إلى جانب تسليمها إلى المرسل إليهم مع تحصيل أجرة الشاحن.

• تلقي البضاعة من الربان عند تفريغها و تسليمها إلى المرسل إليه:

يدخل هذا الإلتزام ضمن الإلتزامات الضرورية التي على وكيل السفينة القيام بها حيث يقوم وكيل السفينة بتسلم البضائع من الربان مباشرة من الرصيف أمر ضروري إذ لا بد من فحصها و التأكد من سلامتها و خلوها من أي عيب فيها و مراجعة عددها و وزنها و التحقق من الأرقام و العلامات التي تميزها ، و إذا أقر وكيل السفينة بوجود عيب أو تلف في البضائع أو عجز ما أصابها إلتزم المجهز بهذا الإقرار كما لو كان صادر منه شخصيا ، إضافة إلى ذلك تقع مسؤولية على المحافظة عليها و إتخاذ جميع التدابير اللازمة تجاه البضائع ، و التعامل معها بحذر خاصة بعض البضائع الحساسة التي تتطلب العناية مثل بعض الفواكه و مشتقات الحليب...إلخ ، و إيداعها في المخازن المجهز أو الميناء و حراستها إلى حين حلول أجل تسليم⁽²⁾.

عند إنتهاء وكيل السفينة من تسلم البضائع من المجهز أو الناقل يبقى عليه سوى إنتظار أجل التسليم ، فالتسليم هي العملية القانونية التي ينتهي بها عقد النقل⁽³⁾، إذ نصت المادة 782 من القانون البحري الجزائري بقولها « يتعين على الناقل أو من يمثله بتسليم البضائع في المكان المتفق عليه للمرسل إليه القانوني أو من يمثله و الذي يطالب على إستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن » كذلك المادة 610 من نفس القانون أكدت على أنه يجوز لوكيل السفينة تسليم البضائع عند تفريغها من السفينة عند الوصول.

و عليه يبقى على وكيل السفينة سوى التحقق من إسم المرسل إليه الحقيقي المذكور في سند الشحن ، فإذا تحقق من ذلك وجب عليه تقديم البضائع لحامل سند الشحن⁽⁴⁾ ، هذا إذا ما كان سند

1-BOURERBOUT Sarah ,Leconsignateur de navire et l'agent maritime,mémoire masterè,aixMarseille3,2009,P49.

2 -إيمان فتحي الجميل ، المرجع السابق ، ص 27 و 28.

3 -عرف الفقيه الفرنسي رُوني روديار التسليم في عقد النقل أنه العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ الإلتزامه الجوهري ، و المتمثل في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أونائبه و هو يفترض تلاقى إرادتي الناقل و المرسل إليه ، فالأول يقوم بوضع البضاعة قانونا تحت تصرف المرسل إليه و الثاني يعبر عن إرادته بقبول البضاعة و بإستلامها .

4 -هاني دويدار ، علي البارودي ، المرجع السابق ، ص 183.

الشحن إسمياً ، أما إذا كان سند الشحن لحامله هنا يختلف الأمر بحيث يمكن لهذا النوع من السند أن يتم تظهيره، و هنا في هذه الحالة قد لا يكون في حوزة المرسل إليه سند الشحن قد يكون في حوزة وكيل الحمولة و بالتالي على وكيل السفينة سوى التحقق من سند الشحن و بمجرد التحقق يتم تسليم البضاعة مقابل استلامه لسند الشحن .

إلا أنه في بعض الأحيان يتم تسليم البضائع من طرف وكيل السفينة بموجب إستظهار من مرسل إليه بإذن التسليم ، بحيث تكون هذه الوثيقة مطابقة إلى حد ما بسند الشحن ، بعدها و يسلمها الناقل و ذلك من أجل تسليم جزء من بضاعة مذكورة في تلك الوثيقة (1).

الجدير بالذكر أنه قد تكون هنا حالة وجود تلف أو خسائر أو نقص في البضاعة هنا بطبيعة الحال المرسل إليه و يجب عليه تفحص البضاعة تفحصا جيدا بإعتباره محترف ، إذا إكتشف أي نقص أو وجود تلف في البضائع جاز له تقديم التحفيزات إلى وكيل السفينة دون أن ننسى أنه لا بد من مراعاة مواعيد الإخطار ، و تكون الإخطارات كتابية ، أما إذا كانت الخسائر و الأضرار ظاهرة فلا داعي إلى التحفظ الكتابي ، هنا قرينة قاطعة لا مجال لإبراز التحفظات الكتابية (2) ، أما إذا كانت الخسائر غير ظاهرة المرسل إليه له ثلاثة أيام عمل تبدأ حسابها من تاريخ تسليم البضائع للمرسل إليه بإعتبار الجزائر منظمة إلى إتفاقية بروكسل 1924 (3)

بحيث أعطت مهلة ثلاث أيام عمل من تاريخ التسليم للمرسل إليه لإبداء أي تحفظات حول البضاعة و هذا ما تجسد في القانون البحري من خلال المادة 790 منه.

مع العلم ان عدم قيام المرسل إليه بالتحفيزات في الوقت المناسب أعتبر كأنه إستلمها مطابقة لما هو مذكور في سند الشحن ، و بذلك تبقى مسؤولية الناقل أو ممثليه قائمة ، فإن عدم وضع التحفيزات فإنها ليست قرينة على إنتفاء المسؤولية ، بل يبقى المجهز أو وكيل السفينة مسؤولا تجاه المرسل إليه ، بحيث تكون هناك قلب لعبئ الإثبات ، و المرسل إليه هو من يثبت الضرر أو التلف الحاصل للبضاعة. (4)

1 - هذا السند هو عبارة عن قسيمة Coupure من وثيقة الشحن أو جزء منها يصدره و يرد من طرف الناقل عندما تقسم البضاعة إلى أجزاء بحيث تكون موجبة إلى عدة أشخاص لإستقبالها في حالة تعدد المرسل إليهم.
 2 - عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، دار الفكر و القانون لنشر و التوزيع ، ط 1 ، 2011 ، ص 273.
 3 - معاهدة بروكسل الخاص بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بسندات الشحن ، إنضمت الجزائر إلى المعاهدة بموجب المرسوم رقم 64-71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 1964/28..
 4 - بسعيد مراد ، مداخلة بعنوان أحكام دعوى مسؤولية لناقل البحري ، يوم دراسي حول منازعات و التحكيم في النقل ، يوم 1 مارس 2015 .

و بالمقابل فإن وكيل السفينة عليه القيام بخبرة على البضائع لتحديد المسؤولية و إتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لحماية موكله و إذا أقر وكيل السفينة بالعيب أو الضرر ، إلتزم المجهز بهذا الاقرار كما لو كان صادر منه شخصيا ، كما يلتزم بالمحافظة على حقوق الناقل و من ذلك يكون عليه إتخاذ جميع التدابير و الإجراءات اللازمة التي كان للناقل أن يتخذها في مواجهة المرسل إليهم عند الإستلام.⁽¹⁾

• تحصيل أجرة الشحن :

يدخل إلتزام وكيل السفينة بتحصيل أجرة الشحن ضمن الإلتزامات الرئيسية ، حيث نصت جل التشريعات و القواعد والأعراف التجارية تقر ذلك⁽²⁾ ، و بالتالي نجد أن الوكيل يقوم بإستفاء 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 ، و أي تماطل في دفع أجرة الشحن يؤدي بالوكيل إلى عدم تسليم البضائع إلى جانب وضعها في المخازن ، و مصاريف التخزين تبقى على عاتق المرسل إليه ، و إذا رأى وكيل السفينة أن البضاعة سريعة التلف له أن يطلب من القاضي بيعها بالمزاد و إستفاء جميع الحقوق و موكله.⁽³⁾

• إعداد حساب الرسو :

يقيم وكيل السفينة عند مغادرة السفينة للميناء بإعداد حساب الرسو (compte déscale) و المتمثل في مصاريف الخدمات المينائية (مصاريف الرسو إرشاد ، القطر ، إرساء ، وساطة ، حراسة) و كذا مصاريف اللوازم (التصليح ، معدات ...) و كذا مصاريف الطاقم أيضا (تسبيق قائد السفينة ، مؤونة ، مصاريف عودة الطاقم ،... إلخ) و يتمثل في جميع النفقات ، بحيث على وكيل السفينة إعداد حساب الرسو في مهلة ما بين 4 إلى 8 أسابيع على أن يتم إقفال حساب الرسو خلال 45 يوم على الأكثر بعد رسو السفينة.⁽⁴⁾

إلى جانب إعداد حساب الرسو فلقد أجازت المادة 613 من القانون البحري الجزائري ، تمثيل وكيل السفينة للمجهز قضائيا بحيث يستطيع أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء بشرط أن يكون المجهز قد أعطى له حق تمثيله أمام القضاء ، مع مراعاة أن وكيل السفينة يتمثل دوره في تمثيل موكله لا في أن يحل محله أو يحتل مكانه .

1 -كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية ، منشأة المعارف الإسكندرية ، 1997 ، ص 179 .

2 -يعقوب يوسف صرخوه ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ، بدون دار نشر ، ج 1 ، ط 2 ، الكويت ، 1977 ، ص 243 .

3 -عبد الفضيل محمد أحمد ، المرجع السابق ، ص 172 .

مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص 173.

4 -دردار نعيمة ، مرجع سابق ، ص 272 .

و في الأخير نجد أن معظم إلتزامات وكيل السفينة نجد مصدرها في القواعد و الأعراف البحرية ، إذ أن وكيل السفينة يبقى إلتزامه الرئيسي هو توفير جميع الإحتياجات الرحلة البحرية التي لا تقتصر على السفينة و حسب بل يتكفل أيضا بالبضائع ، مما يؤدي حتما إلى عدم مكوث السفينة مدة أطول في الميناء و بالتالي السرعة في تنفيذ عقد النقل .

2. إلتزامات المجهز :

تتقرر للمجهز أو الناقل إلتزامات تجاه وكيل السفينة ، فأول إلتزام ملقى على عاتقه هو دفع أجرة المتفق عليها⁽¹⁾ ، فعلى المجهز أن يسدد لوكيل السفينة أجرته ، فعقد السفينة هو عقد وكالة مأجورة يستحق الوكيل مبلغ من المال من جراء تنفيذه لوكالته.⁽²⁾

و لقد أكدت على ذلك المادة 609 من القانون البحري الجزائري بقولها «يلتزم مقابل اجر ...» إضافة الى المادة 41 من المرسوم التنفيذي 183/09 أقرت بأن وكيل السفينة يستفيد من أجرة محددة في إتفاقية أو عن طريق سعر و إن لم يوجد فعن طريق العرف و من هنا نجد أن تحديد الأجر على حسب ما يتم الإتفاق في العقد فإذا لم يتم الإتفاق تحدد الأجرة على حسب العرف المتبع في ذلك الميناء الذي يعمل فيه ، و إذا لم يكن هناك عرف كان تحديد الأجر متروكا للقضاء.⁽³⁾

كما يلتزم أيضا بدفع جميع المصروفات و الإتفاقات التي تم إنفاقيها من قبل وكيل السفينة في سبيل تنفيذه للوكالة المعتادة كحراسة البضاعة أو تخزينها مع الفوائد المستحقة من هذه المبالغ من وقت الإنفاق ، و كذلك المبالغ التي يكون الریان إقترضها من وكيل السفينة ، إضافة إلى تنفيذه لجميع التعهدات و الارتباطات التي أبرمها الوكيل في سبيل تنفيذ و كالتة و ضمن حدودها ، و لوكيل السفينة أن يحبس لديه المبالغ التي حصلها لحساب المجهز إلى أن يستوفي حقه في الأجرة و مصاريف التي ترتبت له في ذمة المجهز.⁽⁴⁾

ثانيا - مسؤولية وكيل السفينة :

يأعتبر أن وكيل السفينة يتصرف و يقوم بالأعمال سواء القانونية أو المادية في إطار عقد الوكالة ، فإن الوكيل يعد مسؤول عن عدم تنفيذ إلتزام من إلتزاماته أو سوء تنفيذه بحيث نجد أن وكيل السفينة مسؤول في مواجهة المجهز مسؤولية عقدية أما في مواجهة الغير و منهم الشاحنين أو المرسل

1 -يعرف الأجر على أنه المقابل المالي الذي يحصل عليه من يقوم بخدمة أو عمل لقاء ما قدمه لمن طلب خدمته .
2 -عبد الفضيل محمد أحمد ، المرجع السابق ، 272 .
3 -كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية ، المرجع السابق ، ص 177 .
4 -إيمان فتحي الجميل ، المرجع السابق ، ص 31 .

إليهم فهو يسأل عن ما يصيب تلف أو هلاك للبضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصي و خطأ تابعيه .

و بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري من خلال المادة 617 منه تقرر مسؤولية وكيل السفينة عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة الوكيل مهامه بمقتضى أحكام القانون العام ، و بالتالي المشرع قد أحالنا على قواعد القانون العام حيث يكون الوكيل مسؤول مسؤولية تعاقدية في مواجهة المجهز ، أما الغير فهو مسؤول مسؤولية تقصيرية .

سنتطرق أولا إلى مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المجهز ، ثم نشرح مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير ثانيا .

1- مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المجهز :

لا شك أن وكيل السفينة يرتبط مع المجهز أو الناقل بعقد وكالة السفينة و بموجب هذا الأخير يتصرف الوكيل السفينة بالقيام بجميع المهام و الإلتزامات التي يملئها عليه موكله ، و بالتالي فإن وكيل السفينة يعد مسؤولا حيال موكله عن عدم أو سوء تنفيذ تلك الإلتزامات (1).

فعلى وكيل السفينة أن يبذل في تنفيذ و كالتة عناية الرجل المعتاد ، فإذا ما تخلف أو تقاعس في تنفيذ إلتزاماته إعتبر مسؤولا مسؤولية تعاقدية في مواجهة المجهز ، حيث أن المجهز هو الوحيد من يخول له مقاضاة وكيل السفينة على أساس المسؤولية التعاقدية ، و لقد أكدت على ذلك قرار المحكمة العليا (2) الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية في قرارها الذي أقر أنه يتعامل وكيل السفينة في إطار عقد الوكالة بإسم و لصالح مجهز السفينة و لا يترتب عن الوكالة أي إلتزام شخصي للوكيل و لا يكون وكيل السفينة مسؤولا إلا عن أخطائه الشخصية (3).

2- مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة الغير :

باعتبار أن وكيل السفينة مسؤول تجاه موكله مسؤولية تعاقدية ، فيمكن أن تقوم مسؤوليته التقصيرية تجاه الغير حيث نجدهم في الغالب إما أصحاب الشأن في البضاعة أو إدارة الموانئ ، و بالتالي نجد أن الوكيل مسؤول مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية و أخطاء تابعة ، كما لو تأخر في تفريغ البضاعة أو في تسليمها أو سلمها تسليمها معيبا او سلمها من دون أن يكون للمرسل إليه

1 -علي حسن يونس ، العقود البحرية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، بدون سنة نشر ، ص 252

2 -قرار رقم 711461 المؤرخ في 23/02/2011 عن الغرفة التجارية و البحرية للمحكمة العليا ، منشور بمجلة المحكمة العليا لسنة 2012 ، العدد الأول، ص 271.

سند الشحن ، أو إمتنع عن تسليمها لمن له 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 وكرالته وفقا للقواعد العامة.(1)

لكن قد يثور التساؤل عن مدى مسؤولية وكيل السفينة عن الضرر و التلف الذي يصيب البضاعة أثناء فترة النقل أو بعبارة أخرى هل يسأل وكيل السفينة عن الأخطاء المنسوبة إلى المجهز أو الربان ؟ إذا كانت مسؤولية وكيل السفينة عن أخطائه الشخصية ليست ماثرا للشك فإن الأمر على خلاف ذلك إذا كان الضرر الذي لحق الغير ناشئا عن عدم تنفيذ عقد النقل أو عن الخطأ من المجهز أو الربان و بالتالي فقد ذهب البعض إلى القول أن وكيل السفينة مسؤول شخصا عن العجز و التلف الذي يلحق البضاعة أثناء النقل ، و حجتهم في ذلك أن السفينة لو ظلت في الميناء لإستطاع المرسل إليه من مقاضاة الربان المسؤول و توقيع الحجز التحفظي أو التنفيذ على السفينة ، أما إذا سافرت السفينة إمتنع على المرسل إليه من مقاضاة الربان المسؤول و توقيع الحجز التحفظي أو التنفيذ على السفينة ، أما إذا سافرت السفينة إمتنع على المرسل إليه مباشرة دعواه و ضماناته و من ثمة يحق له أن يعارض بكافة السبل في سفر السفينة ، و درء لهذا التعطيل ، يعرض وكيل السفينة على المرسل إليه أن يحل محل الربان في إلتزاماته و مسؤوليته ، أي أن أساس مسؤولية وكيل السفينة وفقا لهذا الرأي ، هو إتفاق ضمني بينه و بين المرسل بمقتضاه وافق الأخير على سفر السفينة بشرط أن يلتزم الأول شخصا عوضا عن الربان.(2)

لقد لقي هذا الرأي إنتقادا كبيرا بحيث عُقب عليه أن وكيل السفينة لم يكن طرفا في عقد النقل البحري حتى يسأل عن عدم تنفيذه ، أما الإتفاق الضمني فهو من قبيل الإقتراض المحض ، و هو إفتراض يعصب قبوله من الناحية القانونية.(3)

إلا أنه إستقر القضاء و الفقه على عدم مسؤولية وكيل السفينة إلا عن أخطائه الشخصية في تنفيذ وكرالته دون الأخطاء المنسوبة إلى المجهز و الربان .(4)

1 -مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 174 .

2 - المرجع نفسه ، ص 175 .

3 -عبد الحميد مرسي عنبر ، المرجع السابق ، ص 104 .

4 -مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 175 .

-Voir pour la cassation d'un consignataire qui avait fait imprudemment deplacer des barges appartenant à un tier , Aix- EN-Provence, 15 oct 1980, Navire Mac- millan, DMF 1981, P 332, cité par Pier Bonassies et christian scapel, droit maritime, L.G.B, J, 2006, P 421 .

و هكذا نرى أن وكيل السفينة مسؤول تجاه المجهز الناقل مسؤولية تعاقدية عن عدم أو سوء تنفيذه لأحد من التزاماته تعاقدية في حين أنه لا توجد أي علاقة تعاقدية بين المرسل إليهم و وكيل السفينة فلا يكون هذا الأخير مسؤولاً في مواجهتهم مسؤولية تعاقدية ، غير أنه يمكن لهم الرجوع عليه وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية إذا ألحقهم ضرر من جراء خطأ وكيل السفينة بشرط ان تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ و الضرر

الخاتمة:

يتضح في الأخير أن وكيل السفينة يلعب دور بارز بالنسبة لعقد النقل البحري ، حيث أصبح من الضروري البحث عن الشخص من طرف شركات الملاحة البحرية أو المجهزون لماله من دراية بكل التغيرات و الأعراف السائدة في ميناء الرسو لا يعرفها و يجهلها كل من المجهز أو الناقل ، هذا زيادة على قيام مجهز برحلات غير منتظمة مما يشكل صعوبة أكثر من حيث علمه بمجريات الموانئ لذا فوكيل السفينة يضمن بشكل عام دور أسرع للسفن عبر الموانئ بالقيام مكان مجهزاً أو الناقل بمختلف المهام التي كان عليهم القيام بها من أجل عدم بقاء السفينة وقت أطول في ميناء الرسو ، لما تتطلب من وقت طويل يكلف المجهز تكاليف باهضة ، إذا ما قرناها بأجرة وكيل السفينة ، فهذا الأخير يعهد إليه لكافة تلك المهام و بالتالي فإن الواقع العملي يفرض اللجوء إلى هذا المساعد من أجل دوران أسرع للسفن عبر الموانئ و بالتالي السرعة في تنفيذ عقد النقل البحري .

