

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي



جامعة وهران 2

كلية الحقوق والعلوم السياسية

أطروحة

للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم
في القانون الخاص

الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري

مقدمة و مناقشة علنا من طرف
الطالبة: قزد علي أسماء

أمام لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة وهران 2	أستاذ	أ. فاضلة عبد اللطيف
مقرر	جامعة وهران 2	أستاذ	أ. زهدور سهلي
عضوة مناقشة	جامعة وهران 2	أستاذة محاضرة أ.	أ. حوباد حياة
عضوا مناقشا	جامعة مستغانم	أستاذ	أ. مزيان محمد الأمين
عضوا مناقشا	المركز الجامعي مغنية	أستاذ محاضر أ.	أ. شيخ محمد زكرياء
عضوا مناقشا	جامعة معسكر	أستاذ	أ. بقدار كمال

السنة : 2025/2024

إهداء

أهدي هذا العمل إلى الوالدين الكريمين

إلى زوجي و بناتي

إلى إخوتي وأخواتي

إلى كل من قدم لي يد العون و المساعدة

إليهم جميعا أهدي هذه الرسالة

كلمة شكر و عرفان

أتقدم بأسمى عبارات الشكر و التقدير إلى الأستاذ الدكتور
زهدور سهلي على إشرافه على هذه الرسالة فضلا عن
جهوده و ملاحظاته القيمة .

كما أقدم خالص الشكر و التقدير للأساتذة أعضاء لجنة
المناقشة على قبولهم مناقشة هذه الرسالة .

قائمة المختصرات

أولا : المختصرات باللغة العربية

ج ر : الجريدة الرسمية

ق.م.ج : القانون المدني الجزائري

ق.ت.ج : القانون التجاري الجزائري

ق.بح.ج : القانون البحري الجزائري

ق.إ.م.إ : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية

ثانيا : المختصرات باللغة الأجنبية

Cnan : Compagnie Nationale Algérienne de navigation

Erenav : Entreprise de Réparation Navale

Nashco : Nationale Shipping Compagnie

ONP : Office Nationale des Ports

Sonama : Société Nationale de Manutention

GMA : Global Maritime Algérie

C MI : Comité Maritime Internationale

CCI : Chambre Commercial Internationale

L.G.D.J : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

Op.Cit : Option Citée

P : Page

N : Numéro

DMF : Droit Maritime Français

ABDM : Association Belge de Droit Maritime

CDMO : Centre de Droit Maritime et Océanique

LCL : less than a container load ; en français moins qu'une charge de conteneur.

MTA : Maghrébine de Transport et Auxiliaires .

IBS : Impôt bénéficiaire des sociétés

TAP : Taxe sur l'activité professionnelle

VF : Versement forfaitaire

TF : Taxe foncière

مقدمة

ظهر القانون البحري منذ أن عرف الإنسان البحر و أصبح يتطور بتطور الوسط الذي يحكمه فوسائل الملاحة البحرية وأساليب التجارة البحرية دائمة التطور مما يتطلب معه تلاؤم هذا القانون مع ما يعرفه علم الملاحة البحرية من تقدم حيث بدأ بمعرفة السفن الشراعية وانتهى من خلال التطور و التقدم في المجال البحري بمعرفة السفن الضخمة الناقلة للبضائع و تلك الناقلة للأشخاص .يلاحظ أن قطاع النقل البحري¹ تعرض لعدة تغيرات فقد لعب دورا رائدا في نقل الحضارات فأثر على الحياة البشرية وتطورت بذلك السفن ، مما استدعت الحاجة إلى استحداث موانئ بحرية متطورة وذات كفاءات إدارية عالية وشبكات نقل داخلية هدفها القيام بالمبادلات التجارية محليا و دوليا.هذا هو نشاط النقل البحري نشاط إنتاجي و اقتصادي له دور أساسي في مجال التصدير و الاستيراد حيث يتم بمقتضى عقد يسمى بعقد النقل البحري² و الذي يعتبر من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة كونها أداة للملاحة البحرية، و يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني³ ، كما جعلت معاهدة بروكسل لسنة 1924 التزام الناقل من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على عكسها⁴.

و يكون عقد النقل البحري إما بموجب مشاركة إيجار أو بمقتضى سند الشحن⁵، وبذلك هو العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل نقل بضاعة أو أشخاص من مكان لآخر لقاء أجره يتعهد بها الشاحن كما له خصائص و مميزات تجعله يختلف عن باقي الأنشطة نذكر منها⁶:

-ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات النقل البحري وذلك من خلال ارتفاع تكلفة بناء الترسانة البحرية الخاصة ببناء وإصلاح السفن، كذلك بالنسبة لارتفاع تكلفة إنشاء المراسي و الموانئ الخاصة بسفن البضائع و الحاويات .

-زيادة استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري .

¹ - صاحب تطور النقل البحري تنظيم و توحيد قواعد دولية هامة منها معاهدة بروكسل المؤرخة في 25 أوت 1924 المتعلقة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن حيث تم تعديلها بموجب بروتوكولين الأول سنة 1968 و الثاني سنة 1979 .

وبعدها تم تنظيم معاهدة هامبورغ الخاصة بنقل البضائع عن طريق البحر ذلك في 30 مارس 1978 استحدثت قواعد مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها .

بعد هاتين المعاهدتين ظهرت قواعد روتردام لسنة 2008 وتعرف باتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و تم فتح باب التوقيع لجميع الدول على الاتفاقية في 23 سبتمبر 2009 في مدينة روتردام الهولندية حيث تضمنت مثلا القواعد القانونية التي تحكم النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية- من الباب إلى الباب – أو النقل المتعدد الوسائط

²Romond Gouilloud Martine , droit maritime, Pedone Paris , année 1998 , p 292.

³ - سخري بوبكر ، القانون البحري ، دار هومة الجزائر ، سنة 2005 ، ص 165.

⁴ - معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 و المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 ، ج .ر. رقم 28.

⁵Abdelhay Imad Eddine et Adnane Ibrahim , la qualification juridique des contrats d'affrètement et du transport maritime en droit musulman et en droit français , CDMO, université de Nantes Paris , année 2016.

⁶ - سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعية الجديدة مصر ، سنة 2002 ، ص 47، 48 .

- اختصار عنصر الوقت و الذي أدى إلى الرفع من أداء خدمات النقل البحري .

- إنجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتكلفة .

- رفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال استقبال وخدمة عدد أكبر من السفن خلال نفس الفترة الزمنية .

أما عن الملاحة البحرية فهي الأخرى تعتبر من أقدم النشاطات التي عرفها الإنسان فعن طريق البحر يتم نقل السلع بين مختلف المناطق وزادت أهمية هذا النشاط بتزايد صناعة السفن من جهة وانعدام وسائل النقل البري من جهة أخرى لذلك برزت ضرورة استخدام السفينة خاصة الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط. كما أن زيادة استعمال السفن مرهون كذلك بتزايد الحركات الاستعمارية والاستكشافات الجغرافية التي مكنت المجتمعات القديمة من غزو مناطق أخرى سواء كانت لأغراض استعمارية أو تجارية.

صاحب ظهور وتقدم الملاحة البحرية ظهور مجموعة من الأعراف التي تنظم هذه الملاحة والتي أصبحت من ضمن المصادر الأساسية للقانون البحري في التشريعات المعاصرة خاصة بعدما أصبح للاستغلال التجاري للسفينة أهمية بالغة نسبة للدور الذي تقدمه في نقل البضائع عبر مختلف مناطق العالم والتي تعجز وسائل النقل الأخرى القيام به كما هو الشأن لوسائل النقل البري بمختلف أنواعه وكذلك النقل الجوي بالرغم من التطور الذي لحقه هذا الأخير.

كما لا يخفى أن للسفينة أهمية قصوى في المجال التجاري إذ تعتبر جوهر القانون البحري كون هذا الأخير يطبق على هذه الآلية وعلى مختلف النشاطات التي تقوم بها فقد يتولى صاحبها استغلالها بنفسه سواء كانت معدة لنقل البضائع أو لنقل الأشخاص. كما يمكن له إسناد هذه المهمة لأشخاص أخرى عن طريق إيجارها حيث يتولى المستأجر استغلالها تجاريا لمصلحته ويكون ذلك وفقا لقواعد القانون البحري.

وسواء تولى صاحب السفينة استغلالها بنفسه أو قام بتأجيرها لشخص آخر فهنا يتم استغلالها تجاريا عن طريق إبرام عقود النقل البحري سواء كانت لغرض نقل البضائع أو لنقل الأشخاص والذي ينقسم بدوره إلى عقد نقل الأشخاص وعقد نقل البضائع الذي يعتبر أكثر شيوعا في مجال الملاحة البحرية .

كما أدى التطور في مجال الملاحة البحرية إلى بروز مهن جديدة ناهيك عن الربان والمجهز ومالك السفينة ومستأجرها مهنة كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري والموسومة أيضا بأعوان النقل البحري أو مساعدو التجهيز، فيقوم وكيل السفينة بتجسيد علاقة بين البر و البحر من أجل ضمان السرعة في تنفيذ عقد نقل البضائع بعدما كان ربان السفينة هو من يتولى القيام بذلك ⁷ .

ويقوم كل واحد منهم بأداء المهام المنوطة إليه وذلك بخدمة السفينة والحمولة نيابة عن مجهز السفينة والمرسل إليه أو أصحاب الحق في البضاعة ، ففديما كان ربان السفينة هو من يتولى تسليم البضائع إلى

7 - بورطال أمينة ، المركز القانوني لوكيل السفينة أثناء ممارسة نشاط النقل البحري ، المجلة الجزائرية لقانون البحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة تلمسان الجزائر ، المجلد 06 العدد الأول ، سنة 2019 ، ص 92.

المرسل إليهم وتحصيل أجرة النقل عن ذلك متى كانت مستحقة عند الوصول وهو من يتولى قيادة الرحلة البحرية و القيام بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة ولحسابها أثناء الرحلة ، بالإضافة إلى عمليات الشحن والتفريغ ، شراء المؤن والوقود وقطع الغيار كما أنه يمارس جانباً من السلطة العامة إذ يعتبره الأستاذ روني روديير على أنه الأمر النهائي داخل السفينة⁸. ومع كثرة المبادلات التجارية و التخوف من مكوث السفينة لمدة أطول في الموانئ قرر المجهزون الاستعانة بالأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بغية السرعة وربح الوقت.

مما لا شك فيه أن أغراض الملاحة البحرية لا تؤدي فقط بعمل الأشخاص البحريين وحدهم بل لابد من تدخل الأشخاص البريين وهم الأعوان حيث نجدهم على أهبة الاستعداد لأداء مهامهم وذلك لحساب المجهز أو الشاحن أو لحساب شركات التأمين مثلاً ونخص بالذكر من خلال كل ما تقدم "وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري" وهذا تلبية لأغراض الملاحة البحرية .

ويلاحظ أن التوكيلات البحرية لم تحظ بدراسة متكاملة بالرغم من أهميتها العملية و القانونية في مجال النقل البحري و الخدمة الفعلية للسفينة ، فإذا كانت هذه الأخيرة هي الأساس و المناط في النقل البحري فإن التوكيل البحري هو منارة السفن وطوق نجاتها فمتى باشرت السفينة رحلتها البحرية فهي تكون بذلك في حاجة ماسة إلى خدمات الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري⁹.

فقد عرف نشاط النقل البحري حركة تشريعية واسعة و مهمة في السنوات الأخيرة و ذلك بدءاً بقانون 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري و صدور المرسوم التنفيذي في 18 أوت 1999 بالإضافة لنصوص أخرى¹⁰.

و تم رفع الاحتكار عن مؤسسات الدولة وأصبحت من صلاحيات الخواص فما تجدر الإشارة إليه أن الجزائر بعد استقلالها عاشت وضعاً اقتصادياً متدهوراً حاولت من خلال ذلك النهوض بالاقتصاد الوطني وذلك عن طريق التركيز على التجارة الخارجية وكان ذلك من خلال الاهتمام بالنقل البحري نظراً لما تحتله الجزائر من موقع استراتيجي وتعدد موانئها ذات التخصصات المختلفة فكانت 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 منه¹¹.و كمثال كذلك عن احتكار الدولة لهذه النشاطات هو المؤسسة الوطنية للنقل البحري والتي مرت بعدة مراحل في إطار

⁸-Pierre Bonassies , Aspect nouveau de la responsabilité du commandant : « le capitaine représente à bord l'ordre juridique du pavillon . », droit maritime français , n°06 , LGDJ France janvier 2002 , p57.

⁹ - عيد الحميد مرسي عنبر ، التوكيل البحري ، الطبعة الأولى ، الإسكندرية مصر ، سنة 2009 ص 85.
¹⁰ Hadoum Kamel ,Quelle reformes pour les ports ?. Revue de Droit commercial maritime aérien des transports n 01 . France , année 2010 . p 17.

¹¹ نصت المادة 578 من القانون البحري الذي تضمنه الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1391هـ الموافق ل 22 أكتوبر 1976 ، حيث تم إلغاء هذه المادة والتي كانت تنص على : "يخصص استغلال السفن الجزائرية للشركات الوطنية و الهيئات العمومية الجزائرية ، مع مراعاة أحكام المادة التالية ."

الاحتكار فمذ 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 .

بداية 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.

إضافة لاحتكار مؤسسة "كنان" لقطر السفن كانت تحتكر الوكالة البحرية منذ 1971 وذلك بمقتضى المرسوم 178/71 المؤرخ في 30 جوان 1971 و المتعلق بالاحتكار التام لنشاط إيداع السفن¹²، كذلك المرسوم رقم 120/71 المؤرخ في 13 ماي 1971 المتضمن كذلك لنشاط السمسرة البحرية¹³، إضافة إلى القانون البحري الجزائري لسنة 1976 ، كما أنه خلال هذه الفترة أصبحت "كنان" مالكة لـ"109" سفينة من مختلف الأنواع منها ناقلات نفط ومحروقات ، سفن دحرجة وغيرها .

في سنة 1982 تم تحويل بعض النشاطات لمؤسسات أخرى مثلا بالنسبة للقطر أصبح من صلاحيات الموانئ ، كذلك الوكالة البحرية فيما يتعلق بالبتروول و الغاز أصبحت تتكفل بها شركة هيبروك أي الشركة الوطنية لنقل المحروقات و المواد الكيماوية ، و التي أنشأت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 282/82 المؤرخ في 14/08/1982 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية لنقل المحروقات و المواد الكيماوية¹⁴ ، مهمتها الأساسية النقل البحري للمسافات البعيدة و المساحات الدولية و الوطنية للمحروقات و المواد الكيماوية في حالتها الغازية والسائلة لها 05 فروع وتتضمن 14 أسطولا.

وتحولت الشركة الوطنية للنقل البحري إلى شركة وطنية ذات طابع اقتصادي¹⁵، وفقد نص المشرع الجزائري في القانون البحري رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 على أعوان النقل البحري وذلك في الكتاب الثاني المعنون بـ" الاستغلال التجاري "وما هو ملاحظ أن هذه النشاطات أو المهن والمتمثلة في " وكالة السفينة ووكالة الحمولة و السمسرة البحرية." و التي عرفت تطورا وازدهارا واسعا داخل الموانئ الجزائرية بعدما كانت محتكرة من قبل مؤسسات الدولة.

كذلك بمقتضى القانون البحري رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 أصبح نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري نشاط يقوم به الخواص سواء كانوا شركات وطنية أو أجنبية وذلك

¹² - المرسوم التنفيذي 178/71 المؤرخ في 30 جوان 1971 المتعلق بالاحتكار التام لنشاط إيداع السفن ،ج.ر رقم 55

¹³ - المرسوم التنفيذي 120/71 المؤرخ في 13 ماي 1971 المتضمن السمسرة البحرية ،ج.ر رقم 58.

¹⁴ - المرسوم التنفيذي رقم 282/82 المؤرخ في 14/08/1982 المتضمن إنشاء الشركة الوطنية لنقل المحروقات و المواد الكيماوية ج.ر. رقم 33 .

¹⁵ Benamer Mohamed , La concession en matière de transport maritime en droit algérien , revue tunisienne de droit , volume 03 ,Tunisie, année 2000 , p96.

طبقا لشروط وتعرضت هذه الشروط لجملة من التعديلات كان ذلك سنة 2002 وسنة 2009 وسنة 2019 وآخر تعديل كان سنة 2020 ، حيث في سنة 2009 صدر المرسوم رقم 183/09 المؤرخ في 12 ماي 2009 و المتضمن لشروط ممارسة مهنة وكيل السفينة والحمولة والسمسرة البحرية ثم تم صدور مرسوم تنفيذي يتضمن نفس الشروط و كان سنة 2019 وهو المرسوم التنفيذي 85/19 المؤرخ في 5 مارس 2019 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي 183/09 حيث غير جملة من الشروط من بينها شرط الجنسية الجزائرية و شرطي الخبرة والتأهيل في مجال النقل البحري ، وفي سنة 2020 صدر المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 2020/11/23¹⁶و الذي ألغى المرسومين السابقين وعدلها وذلك صراحة بموجب نص المادة 36 منه كما أضاف عونين جديدين لم ينص عنهما القانون البحري و هم كل من مجمع- مفكك السلع و عميل النقل بعدما كانت النصوص السابقة و الملغاة تنظم فقط مهنة كل من وكيل السفينة وكيل الحمولة والسمسار البحري ، ومن بين شركات الوكالة والسمسرة البحرية "GMA-NASHCO et MTA".

إن الهدف من دراسة موضوع الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري ، يتمثل في إبراز الدور الفعال لعمل الوكلاء البحريين ذلك في دفع عجلة الاقتصاد الوطني ، من خلال مساهمتهم في دعم المؤسسات الاقتصادية في المجال البحري ، كما أن الاهتمام الواسع بالوكالة البحرية يوحي بأنها مصدر ثروة في قطاع النقل البحري هذا من جهة ، و من جهة أخرى تبرز أهمية دراسة الموضوع في تبيان النظام القانوني الذي يحكم مجمل المسائل القانونية المتعلقة بالوكالة البحرية أي وكالة السفينة ووكالة الحمولة و السمسرة البحرية ، ذلك من حيث البناء القانوني للعلاقة التعاقدية التي تربط الوكيل البحري بالموكلين أو الناقلين البحريين ، كذلك من حيث قيام مشاريع تجارية و كيانات قانونية تمارس النشاط التجاري في إطار عقد الوكالة البحرية بكل احترافية و بمهارات عالية .

باعتبار عقود النقل البحري ذات أهمية بالغة ضمن تعاملات النقل البحري برمته ، ونظرا لأهمية نشاط الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري ، و الطبيعة المهمة التي يقومون بها في النقل البحري خاصة مسألة الوقت أو السرعة في المعاملات التجارية ، و عدم المكوث المطول للسفن داخل الموانئ و الاستفسارات التي تطرح بشأن موضوع الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري عديدة و متنوعة تدور في مجملها حول طبيعة العقد و معرفة الالتزامات لتحديد المسؤولية و أساسها ، إضافة إلى طرق دفعها .

و على هذا الأساس يطرح الإشكال القانوني التالي :

كيف عالج المشرع الجزائري عقد وكالة السفينة ووكالة الحمولة و السمسرة البحرية؟

من خلال الإشكال القانوني المطروح سوف يتم الإجابة على مجموعة من التساؤلات القانونية أهمها :

ما هي الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية ؟

¹⁶ - المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 2020/11/23 و الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري جريدة رسمية رقم 72.

هل عقد الوكالة البحرية عقد مدني أم عقد تجاري ؟ هل نكيهه على أساس أنه عقد وكالة أم عقد عمل ؟
ما هي الالتزامات الملقاة على عاتق الأطراف المتعاقدة وما مدى مسؤوليتهما ؟
في حالة ما إذا ثار نزاع بين الأطراف المتعاقدة ما هو السبيل القانوني الأنجع لذلك ؟
هل يتم اللجوء إلى القضاء العادي مباشرة أم للأطراف المتعاقدة الاختيار بين اللجوء إلى القضاء
العادي أو إلى التحكيم التجاري ؟

من خلال معالجتنا لموضوع الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري اعتمدنا على مختلف الدراسات
السابقة نذكر منها الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري ، و الاتفاقيات الدولية المتعلقة
بعملية النقل البحري ، إلى جانب الكتب الفقهية و المقالات و الأطروحات ذات الصلة بالموضوع .
و قد اتبعنا في دراستنا المنهج التحليلي الوصفي و هذا راجع إلى تحليل مفهوم الأعوان التجاريين
لعملية النقل البحري ووصف نشاطهم .

حيث قسمت الدراسة إلى بابين :

الباب الأول : الأساس القانوني للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

الباب الثاني : أثار عقد الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

الباب الأول: الأساس القانوني للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

إن أغراض الملاحة البحرية لا تؤدي فقط بعمل الأشخاص البحريين وحدهم¹⁷ بل لابد 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 .

كما يتطلب الاستغلال التجاري للسفينة مساعدة هؤلاء الأشخاص متعاونين مع ربان السفينة في القيام بأعماله التجارية على مستوى السفينة أثناء قيامه بالرحلة البحرية ، يتمثل هؤلاء الأشخاص في الطاقم البحري للسفينة برئاسة الربان ، و مع التطور الاقتصادي و المناداة بالخصوصية في مختلف القطاعات عامة و قطاع النقل البحري خاصة استدعت الضرورة إلى البحث عن أشخاص يساهمون في إتمام الرحلة البحرية ذلك على مستوى البر و على ظهر السفينة أثناء رسوها في الميناء ، و هذا بتزويدها بكل ما تحتاجه من مؤن و وقود لإكمال الرحلة البحرية و تسليم البضاعة المشحونة و حراستها و المحافظة عليها و تسليمها للمرسل إليه و تحصيل أجرة الشحن ، فانطلاقا من نص المادة 738 من القانون البحري الجزائري الأمر 80/76 يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع إيصال بضاعة معينة من ميناء لميناء آخر و مقابل ذلك يتعهد الشاحن دفع مكافأة له تسمى بأجرة الحمولة ، و تبين المادة 739 من نفس القانون أن وقت بداية النقل البحري يكون بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه و ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني¹⁸.

على هذا الأساس يعتبر النقل البحري نشاط يقوم به أشخاص يطلق عليهم اسم "المساعدين البحريين" و يستوي أن يقوم به شخص طبيعي أو معنوي بناء على شروط و أحكام يخضع لها مساعدي النقل البحري أو الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري قصد ممارسة أنشطتهم البحرية ، و الالتزام بهذه الشروط يكون بضرورة حصولهم على اعتماد من الوزير المكلف بالبحرية التجارية و النقل ، و تكون هذه الوثيقة مهمة لمزاولة نشاط الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري فمن غير المعقول أن يمارس هذا النشاط دون اعتماد يخصص له القيام به .

وقد خصص القانون البحري الجزائري الأمر 80/76 في الكتاب الثاني الذي أسماه "الاستغلال التجاري للسفينة" وفي الباب الأول من هذا الكتاب المعنون بـ "التجهيز" وخصص الفصل الثالث منه

¹⁷ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية ، الأشخاص البحريون ، دار الفكر الجامعي الإسكندرية مصر، سنة 2008 ص 242.

¹⁸ - نص المادتين 738 و 739 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري و المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ج. ر 29 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج. ر 47 و المعدل و المتمم بالقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج. ر رقم 46 .

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 ولمعرفة مهام وعمل الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري لابد من الوقوف على الأساس القانوني للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري وذلك بمحاولة إعطاء مفهوم للأعوان التجاريين وهذا ما سندرسه في الفصل الأول من الباب الأول المقسم إلى مبحثين حيث ستعالج في المبحث الأول مفهوم الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري ، أما المبحث الثاني فخصص لإعطاء مفهوم السمسار البحري كعون ثالث في عملية النقل البحري.

الفصل الأول : مفهوم الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

كان فيما مضى ربان السفينة هو من يتولى تسليم البضاعة المشحونة و حراستها و المحافظة عليها و تسليمها للمرسل إليه و تحصيل أجرة الشحن ، إضافة إلى توفير الاحتياجات الضرورية للسفينة باعتباره مسؤولا على قيادتها فلا يتخذ قرار إبحارها إلا بعد حصوله على ترخيص الملاحة و شهادة معدات السلامة و الكشف على السفينة قبل إبحارها و اتخاذ كافة الإجراءات لضمان سلامتها ، كالتأكد من كفاية الوقود لتشغيل محركاتها و كذلك رص البضائع بطريقة تحافظ على استقرار السفينة في البحر ، كل هذه العمليات تتطلب مجهودا من الربان الذي زيادة على قيادة السفينة يقوم باختصاصات تجارية قصد الاستغلال الملائم للسفينة ، و عليه يتمتع بصلاحيات قانونية باعتباره ممثلا لمجهز السفينة فله الحق في إبرام العقود و التصرفات اللازمة فهو الذي يتولى عملية تسليم البضائع من الشاحنين و عليه تسليمها لأصحابها و يجب عليه تثبيت ذك بوثائق الشحن ، هذه العمليات تتطلب بقاء السفينة في الميناء لمدة أطول حتى ينتهي الربان من القيام بها ¹⁹.

ومع التطور الاقتصادي عمدت شركات الملاحة البحرية و المجهزين على إنشاء فروع تحل محل الربان و تقوم بجميع المهام حتى لا تبقى السفينة مدة طويلة في الميناء بالإضافة إلى التخفيف من عبء الرسو ، بذلك تم البحث في كل ميناء عن شخص طبيعي أو معنوي يقوم لحساب المجهز أو المرسل إليه بجميع المهام التي كان الربان يتولى القيام بها .

يتمثل هذا الشخص في كل من وكيل السفينة نيابة عن المجهز تقع على عاتقه وظائف يؤديها بكفاءة وخبرة عالية يفيد بها الشاحنين و أصحاب البضاعة و الأجهزة المسؤولة في الموانئ و شركات الخدمات الملاحية العاملة بها في مجال شحن وتفريغ البضاعة و تخزينها و تداول الحاويات من جهة أخرى ، كما يتولى القيام بمجموعة من الخدمات منها الخدمات الإدارية ، و المتمثلة أساسا في إبرام عقد المناولة و القطر و الإرشاد و الإسعاف البحري أثناء رسو السفينة في الميناء وحجز الرصيف للسفينة لرسوها إضافة إلى قيامه بالمهام المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة ، ووكيل الحمولة نيابة عن المرسل إليه باستلام البضاعة بعد تفريغها من السفينة والمحافظة عليها مع تحصيل أجرة النقل إذا

¹⁹ - شيخي محمد أمين ، وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة تلمسان الجزائر ، العدد الرابع ، سنة 2016 ، ص 01 .

كانت مستحقة كلياً أو جزئياً ، أما السمسار البحري فهو ذلك الشخص الذي يقوم بالتوسط بين المتعاقدين و التقريب بينهما و ذلك في عدة عقود بحرية كعقد الاستئجار و عقد التأمين البحري . و قد خصص المشرع الجزائري في القانون البحري تحديد مفهوم كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري و وضع أحكام وقواعد تنظم نشاطهم إضافة لبعض المراسيم التنفيذية المنظمة لنشاط مساعدي النقل البحري .

وعليه سنتطرق في المبحث الأول من الفصل الأول إلى إعطاء مفهوم كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة أما المبحث الثاني من نفس الفصل سنتطرق إلى مفهوم السمسار البحري

المبحث الأول: مفهوم وكيل السفينة ووكيل الحمولة

تقوم السفينة بنقل البضائع و الركاب وهذا ما ساعدها على خدمة التجارة العالمية وبذلك فهي تحتاج إلى من يساعدها ناهيك عن الریان 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 .

و بالرجوع 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 " مساعداو التجهيز " وهم ثلاث أشخاص : وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري كما عرفتهم المادة 40 من قانون 13/01²⁰ 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 النقل²¹.

و القانون البحري الجزائري عرف كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري إلا أننا من خلال استقراء النصوص القانونية نجد أنه لم يتطرق إلى شروط الالتحاق بهذه النشاطات وعلى هذا الأساس تم سن المرسوم التنفيذي رقم 348/20 الذي يحدد شروط الالتحاق بنشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري كما أضاف المرسوم مساعدين وهما مجمع و مفكك البضائع و عميل النقل²² مهماً بذلك أغلبية الأعوان والذي كان ولا بد من إدراجهم في المرسوم أو النص عليهم في القانون البحري نظراً لخدماتهم المنعشة للاقتصاد الوطني .

²⁰ - القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 أوت 2001 المعدل و المتمم بالقانون 13/10 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010 ، ج.ر رقم 80.

²¹ - بوحاتمي فاطمة الزهراء ، محاضرة أقيمت على طلبة الماجستير دفعة 2010 المعنونة بأعوان النقل البحري ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران 2 ، سنة 2010.

²² - عرف المرسوم التنفيذي 348/20 في المادة 03 مجمع- مفكك البضائع على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي مكلف بتجميع عدة شحنات صغيرة و جمعها في نفس الحاوية أو المنصات أو المقطورات وتحميلها ثم ينتقل للأجراء المعاكس قصد تسليمها للمرسل إليهم أما عميل النقل فهو كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى وبناء على تفويض بنقل البضاعة بأي نمط نقل لحساب الزبون .

كما يتبين أن هذه النشاطات والمتمثلة في "وكيل السفينة" و"وكيل الحمولة" و "السماح البحري" عرفت ازدهارا واسعا داخل الموانئ الجزائرية بعدما كانت خاضعة لاحتكار مؤسسات الدولة فرفع عنها الاحتكار و أصبحت من صلاحيات الخواص ، وفي إطار الحديث عن احتكار الدولة لهذه النشاطات لابد أن نسلط الضوء ونحاول إعطاء لمحة عن المؤسسة الوطنية للنقل البحري وذلك عن طريق عرض المراحل التي مرت بها منذ فترة الاحتكار إلى غاية خوصصة نشاطات النقل.

أحدثت الدولة الجزائرية مرفق النقل البحري منذ سنة 1963 بموجب الأمر رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 و الذي تضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية²³ والتي تعتبر خلفا للشركات الفرنسية التي كانت تقوم بشحن و نقل وتفرغ البضائع على مستوى الموانئ الجزائرية إلى غاية سنة 1998.²⁴

و ظل نشاط النقل البحري محتكرا من قبل هذه الشركة الوطنية للنقل البحري منذ سنة 1969²⁵ وكرسته المادة 571 من القانون البحري الجزائري الأمر رقم 80/76 فتنص المادة على: "ينشأ احتكار الدولة على نشاطات النقل البحري و إيداع السفن وسمرة الحمولات البحرية والشحن والتفريغ في الشاطئ ، والقطر لدى دخول و مغادرة الموانئ الجزائرية و كذلك 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 الأمر رقم 50/69 المؤرخ في 1969/06/07 المتعلق باحتكار النقل بالمواعين و الصيانة بالموانئ الجزائرية للنقل البحري وإيجار السفن ، ثم احتكار السمرة البحرية وذلك وفقا للمرسوم رقم 120/71 ثم وبمقتضى المرسوم 178/71 تم فرض احتكار نشاط وكالة السفن ووكالة الحمولة والسمرة البحرية.

ورغم كل ما حققته الشركة الوطنية للنقل البحري من مكانة مميزة للأسطول البحري الجزائري بين الدول العربية باحتلالها المركز الثالث²⁶، فقد تأثرت بالأزمة الاقتصادية التي تعرض لها النظام الاشتراكي وأصبحت مؤسسة عمومية اقتصادية²⁷ أي شركة وطنية ذات طابع اقتصادي²⁸ وبدأت تحاول إيجاد حلول فيما يخص انتهاج الدولة الجزائرية للنظام الليبرالي وذلك منذ سنة 1989 وتبني

²³ الأمر رقم 489/63 المؤرخ في 1963/12/31 والذي تضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية ، ج 06.

²⁴ Hadoum Kamel , les investissements maritime et portuaire en Algérie, la consécration du régime de la concession , CDMO, université de Nantes , vol 20, France, année 2014 , P 02 .

²⁵ - الأمر رقم 50/69 المؤرخ في 1969/06/07 المتعلق باحتكار النقل بالمواعين و الصيانة بالموانئ الجزائرية للنقل البحري وإيجار السفن ج ر 53.

²⁶ -قارون عمران ، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية -حالة الشركة للنقل البحري-مذكرة ماجستير جامعة الجزائر، سنة 1997، ص65

²⁷ Benamer Mohamed , La concession en matière de transport maritime en droit Algérien , revue Tunisienne , vol 03 , Tunisie, année 2000 , p 96.

²⁸ - بن صغير شهرزاد ، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري ، أطروحة دكتوراه ، جامعة مولود معمري بتيزي وزوا الجزائر، سنة 2021 ، ص 78.

فكرة خوصصة القطاعات ولم يكن ذلك كحل لمشكلة المديونية و الإنتاج إنما تفسير لفلسفة جديدة لتنظيم الاقتصاد والمجتمع وهذا حسب ما تملّيه أطروحات صندوق النقد الدولي الذي كان ممن ما نادوا بالخوصصة²⁹.

و نصت المادة 571 المعدلة بعد رفع الاحتكار على أن: "النقل البحري ملكية عامة ، ويمكن أن يكون موضوع امتياز " و الامتياز يمنح على أساس دفتر شروط³⁰.

أما بالنسبة لإيداع السفن و لبضائع و السمسرة البحرية فقد قام المشرع بخوصصتها بمقتضى المادة 571 ف 03 و التي نصت على: " تمارس نشاطات المساعدة للنقل البحري ، كإيداع السفن و إيداع الحمولة ، و السمسرة البحرية ، وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم ".³¹

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 الأمر رقم 80/76 كان يشترط ممارسة النشاطات داخل التراب الجزائري للشركات الجزائرية فقط وعليه و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 286/01 المؤرخ في 2001/09/24³² اشترط الجنسية الجزائرية بالنسبة للشخص الطبيعي والخضوع للقانون الجزائري بالنسبة للشخص الاعتباري ، وهذا الأخير لا بد من وجود مقر رئيس له في الجزائر كما تعتبر الشركات الأجنبية خاضعة للقانون الجزائري حتى لو لم يكن لها مقر رئيسي في الجزائر ، لكن هذه الرقابة لم تدم 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 ، إلا أنه و بمقتضى المرسوم التنفيذي 348/20 اشترط المشرع الجنسية الجزائرية وهذا تذبذب و تناقض في المرسومين .

²⁹-بلسيط سومية ، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران ، الجزائر، سنة 2013، ص 14

³⁰- في إطار خوصصة بعض النشاطات ، تم خوصصة التسيير بعدة طرق ، اختار المشرع منها أسلوبين عند خوصصة النقل البحري :

أسلوب الإمتياز و الذي يتم عن طريق إبرام عقد امتياز ، وهو عقد إداري يخضع للطابع الاستثنائي الذي تتمتع به العقود الادارية وما تتمتع به الادارة من امتيازات السلطة العامة ، حيث تم اختيار هذا الأسلوب و الاعتماد عليه لخوصصة كل من نشاط النقل البحري و الأنشطة المينائية المتمثلة في المناولة والتشوين و القطر . أما الأسلوب الثاني فهو أسلوب الرخصة : حيث تعتبر الرخصة من القرارات الادارية لممارسة نشاطات منظمة ، حيث تتم عن طريق التصرف الاداري للإدارة ، وتتميز فيها هذه الأخيرة بنفس امتيازات السلطة العامة في العقود الادارية ، وهذا الأسلوب انتهج في إطار ممارسة النشاطات التي لها صلة بالنقل البحري كإيداع السفن وإيداع البضائع و السمسرة البحرية

³¹- يحيلنا المشرع في نص المادة 571 ف03 إلى نص المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 183/09 وذلك من خلال ما تضمنته من شروط للممارسة مهنة مساعدي النقل البحري.

³² - المرسوم التنفيذي رقم 286/01 المؤرخ في 2001/09/24 يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، ج.ر رقم 56 .

وعلى هذا الأساس فهذه الأنشطة تم خوصصتها بمقتضى المرسوم 599/91 المؤرخ في 22 ديسمبر 1991 و الذي تم إلغاؤه وأصبح مرسوم 348/20 ينظم ويحدد شروط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري .

حيث وعلى هذا الأساس لابد من إعطاء مفهوم كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري .

المطلب الأول: تعريف وكيل السفينة ووكيل الحمولة

حصر المشرع الجزائري في القانون البحري مساعداو التجهيز في ثلاث أشخاص هم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري ، حيث خصص هذا المطلب لإعطاء تعريف لكل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة ، كما أنه سوف نتطرق إلى الشروط العامة لإبرام عقد الوكالة والشروط الخاصة بممارسة مهنة كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة على ضوء المرسوم التنفيذي 348/20.

الفرع الأول : تعريف وكيل السفينة

من استقراء نص المادة 609 من القانون البحري الجزائري يتضح أن وكيل السفينة يكون إما شخصا طبيعيا أو معنوي يقوم وبوكالة من المجهز أو الربان 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 الربان كتموين السفينة و إصدار سندات الشحن وتذاكر النقل ، وهذا ما يتوافق مع نص المادة 03 من المرسوم التنفيذي 348/20 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 أو المؤتمن على السفينة" كما يطلق عليه أحيانا اسم "الوكيل البحري"³³.

تبعاً لإعطاء مفهوم وكيل السفينة لابد من الرجوع إلى الربان والمجهز باعتبارهما الأولى بنشاط السفينة خلال الرحلة البحرية وذلك قبل ظهور وكيل السفينة بالإضافة إلى تعريف الوكيل ثم السفينة كأداة للملاحة البحرية .

أ- تعريف الربان

عالج القانون البحري الجزائري الأمر رقم 76 / 80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 ربان السفينة في الفصل الثاني في المواد من 580 إلى 608 منه ، فيعرف الربان على أنه الشخص الذي يتولى مهمة قيادة السفينة و الذي له السلطة عليها بالربان فعرفه القانون البحري الجزائري على أنه : " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا " ويرتبط الربان بمالك السفينة أو مجهز السفينة بعقد عمل بحري شأنه شأن باقي البحارة .

-مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي بيروت ، الطبعة الثانية، سنة 2012 ، ص182.33

و مجهز السفينة هو من له سلطة تعيين وعزل الربان ، كما عليه الأخذ بمبدأ التأهيل القانوني للربانة وذلك في تعيينه للربان ومعنى ذلك كل شخص له المؤهلات الكافية لقيادة السفينة ، وما تجدر الإشارة إليه أن الربان يرتبط بمجهز السفينة بعقد عمل بحري³⁴ وذلك لتوافر عنصر التبعية بينهما عكس الوكيل الذي لا يخضع للتبعية في مباشرة نشاطه³⁵ ، فيكون الربان بمثابة أجبر لدى المجهز على أساس علاقة التبعية³⁶ وإذا كان الربان يتولى إلى جانب قيادته للسفينة بأعمال قانونية و في كل الأحوال يتعين عليه القيام بخدمات الإرشاد و القطر عندما تتطلب أنظمة و أمن السفينة ذلك في حالة الخطر الجدي على السفينة أثناء الرحلة البحرية³⁷، كما يجب عليه طلب الإسعاف من سفينة أو أكثر و لا بد عليه أن يحتفظ بالوثائق المطلوبة قانونا و المتعلقة بالسفينة و البحارة و المسافرين و الشحنة .

و عليه نجد أن الربان يتولى القيام بالوظائف الفنية المتمثلة أساسا في قيادة السفينة و في حالة صالحة للملاحة البحرية³⁸ ، إضافة لقيامه بالوظائف القانونية ممثلا عن المجهز وهذا ما نصت عليه المادة 583 من ق.بح.ج : " يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة . " ، كما أنه لا يمكن إضفاء صفة النائب القانوني للربان عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو الوكيل عنه وقد وضحت ذلك المادة 585 من ق.بح.ج حيث قضت ب: " لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز. " ³⁹

كما يمنح القانون لربان السفينة سلطة عامة تتناول التأديب و التحقيق و التوثيق لتعذر إخضاع السفينة لسلطة أرى من دون سلطته و يعد بذلك ممثلا للسلطة العامة ، و من هذا المنطلق يمنح له القانون سلطة الضبط القضائي و و إجراء التحريات الأولية ، سلطة القبض و التفتيش و الحبس الاحتياطي للمتهم لحين وصول السلطة المختصة .

كما أنه و نظرا لطول الرحلة البحرية و التي تكون فيها السفينة في منأى عن إقليم الدولة تحدث أحيانا لأبد من توثيقها و إثباتها بوثائق رسمية ، فحولت للربان سلطة التوثيق ونجد سندها في نص المادة 596 من القانون البحري الجزائري و التي جاء في ثنائها : " يحق للربان كما يجب عليه تسجيل

³⁴ - الشواربي عبد الحميد ، قانون التجارة البحرية ، منشأ المعارف بالإسكندرية مصر ، سنة 1995 ، ص 64.

³⁵ - محمود شحمط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دار العلوم للنشر و التوزيع الجزائر ، سنة 2010 ، ص 45.

³⁶ - كمال حمدي ، الالتزامات الناشئة عن عقد العمل البحري ، مجلة الجمعية البحرية المصرية ، العدد 08 ، مصر سنة 1995 ، ص 99.

³⁷ - أربوط وسيلة ، ربان السفينة بين دفتي السلطة و المسؤولية ، المجلة الجزائرية للقانون و النقل العدد الخامس ، جامعة تلمسان الجزائر ، سنة 2017 ، ص 125.

³⁸ - Patrick Chaumette , Le droit disciplinaire des marins à l'une des droit fondamentaux , annuaire de droit maritime et océanique , université de Nantes Paris , année France, 2021 , p 345 .

³⁹ - يتضح من نص المادة 585 من ق.بح.ج أن ربان السفينة لا يقوم بالتزامات خارج ما تم الاتفاق عليه مع المجهز فهو ممثله القانوني حيث يتم ذلك بناء على ترخيص أو توكيل صريح من المجهز .

بيانات الأحوال المدنية من ولادة و وفاة على متن السفينة و خلال رحلتها و سندات الوكالة و الموافقة و الإذن و أيضا قبول الوصايا ."

و من خلال ذلك نجد أن ربان السفينة يقوم بدور ضابط الحالة المدنية في تسجيل الولادات و الوفيات و عقود الزواج إضافة لصلاحيته في توثيق العقود التي اشترط القانون توثيقها ، لكن السؤال الذي يطرح في هذا الإطار هل نعتبر ربان السفينة موظف عمومي ؟

يعتبر ربان السفينة تابع للمجهز بموجب عقد عمل بحري ، بينما الموظف العمومي هو شخص يساهم في عمل دائم و في مرفق عام تديره الدولة بناء على قرار التعيين من صاحب الشأن تكون الوثائق المحررة من قبله رسمية و ذات قوة ثبوتية ، على خلاف ذلك فالمحررات التي يوثقها ربان السفينة هي محررات غير رسمية و مؤقتة بدليل وجوب تبليغها للسلطات الإدارية المختصة في الدولة عند العودة لإقليمها .

إذن الاعتراف للربان بسلطة التوثيق واجب دائم ومفروض و لا يمكن إدعاء عكس ذلك لأن ضرورة و ظروف عمله تقتضي ذلك و توجب إسناد سلطة التوثيق لشخصه هذا ما يجعله يمارس على ظهر السفينة عمل الموظف العمومي .

ب-تعريف المجهز

يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى استغلال السفينة باسمه وذلك إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الصلاحية والحق في استعمال السفينة⁴⁰ ، وبتعريفنا للربان والمجهز لابد من تبيين حدود تمثيل الربان المادي للمجهز وذلك من أن الربان يمثل المجهز أمام القضاء وهذا ما تأكده المادة 588 من ق.بح.ج حيث جاء في ثنائياها : "إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة والرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها ، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه ، إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه . " وتشمل تلك النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة كإصلاح السفينة أو شراء ما يلزمها من مؤونة بالإضافة إلى إبرام عقود العمل ، والنطاق المكاني لتمثيل الربان للمجهز هو حيث لا يوجد المجهز أو الوكيل عنه في المكان الذي يباشر فيه الربان عمله القانوني فإن هذا الأخير يفقد صفته في التمثيل في المكان أو المحل الذي يتواجد فيه المجهز أو وكيله⁴¹.

ت - تعريف الوكيل

الوكيل هو كل شخص يقوم نيابة عن شخص آخر هو الموكل بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه، يهتم بإبرام تصرفات قانونية مهما كان عددها وطبيعتها⁴² وذلك بمقتضى عقد هو عقد الوكالة عرفته المادة

- أنظر نص المادة 572 من القانون البحري الجزائري الأمر 80/76 .⁴⁰

-محمود شحات ، المرجع السابق ، ص50.⁴¹

⁴²Francois , Collarts Dutilleul et Philippe Delebecques , Contrats civils et commerciaux , 8^{eme} édition , Paris, Dalloz ,France, année 2007 , p530.

571 من القانون المدني الجزائري ب: " الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل و باسمه ."

كما عرفت الوكالة في القانون الفرنسي القديم على أنها تلك التعليمات التي تشير إلى الميكانيزمات التي بواسطتها تسند وتعطى مجموعة من التعليمات لشخص ما قصد تنفيذها⁴³ ، وهو عقد يتناول الأعمال المادية والقانونية⁴⁴.

ث- تعريف السفينة

على ضوء نص المادة 13 من ق.بح.ج: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة " كما عرفت المادة الأولى من قانون التجارة البحرية في الأردن: " السفينة هي كل منشأة عائمة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح ". فعلى ضوء نص المادتين السفينة أداة للملاحة البحرية لابد من الدقة و البحث عن كفاءات عالية لبنائها حتى تكون قابلة للملاحة البحرية .

وكان من الضروري إعطاء هذه التعريفات نظرا لأصلتها الوطيدة بتعريف وكيل السفينة ، وعليه فوكيل السفينة هو الشخص الذي يتولى اختياره المجهز في كل ميناء يقوم فيه بعملية تسلم البضاعة من قبل الربان والعمل على حراستها و المحافظة عليها تم تسليمها إلى أصحابها مع تحصيل الأجرة عن ذلك ، فهو يتصرف كمساعد لمجهز السفينة بخصوص الحاجات العادية لتجهيز السفينة⁴⁵ كما قد يكلف بعمليات تدخل ضمن اختصاص الربان كتموين السفينة وإصدار سندات الشحن وهذا ما اقتضته المادة 609 من ق.بح.ج السالفة الذكر ، أما بالنسبة للقانون الفرنسي فأعطى هو الآخر تعريف لوكيل السفينة وذلك في القوانين الآتية:

تم معالجة نشاط وكيل السفينة في القانون الفرنسي رقم 08/69 المؤرخ في 03 جانفي 1969 المتعلق بالتجهيز و البيوع البحرية ، بالإضافة إلى المرسوم رقم 279/69 المؤرخ في 19 جوان 1969 وكذلك المرسوم رقم 1078/66 المؤرخ في 31 ديسمبر 1966 ، كما عالجه النصوص التنظيمية لفيدرالية جمعيات وكلاء السفينة والوكلاء البحريين في فرنسا « F.A.C.A.M ».

نصت المادة 49 من القانون المدني الفرنسي المؤرخ في 31 ديسمبر 1966 و المتعلقة بعقد الاستئجار و النقل البحري على أن الربان أو وكيل السفينة ملزم بتسليم البضاعة إلى أصحاب الحق فيها أي المرسل إليه أو ممثليه كما نضيف المادة 16 فقرة 01 من ق.م.ف المؤرخ في 19 جوان 1969 المتضمن التجهيز والبيوع البحرية حيث عرفت وكيل السفينة على أنه فضلا عما يقوم به الربان ،

⁴³Alvin Benabent , Droit Civil, Les Contrats spéciaux civils et commerciaux , 8^{eme} édition , Paris France, année 2008 , p 423.

⁴⁴Philippe Malaurie , Laurent Aynes et Pierre Yves Gautier , Les Contrats spéciaux , 4^{eme} édition , Paris France , année 2009 , p 287.

⁴⁵Jacques Bonnaud , définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français , DMF France, n 621 , décembre 2001 , p 1042, 1043.

يتولى وكيل السفينة استلام وتسليم البضاعة ، وأخيرا نضيف التعريف الذي أتت به النصوص التنظيمية لفيدرالية جمعيات وكلاء السفينة والوكلاء البحريين وذلك في نص المادة 05 فنصت على المهام التي يقوم بها وكيل السفينة وعرفته على أنه وكيل بأجرة يتصرف لحساب المجهز للقيام بحاجيات السفينة و البضاعة⁴⁶.

ويقوم بجميع الأعمال المتعلقة باستغلال السفينة على متن الخطوط الملاحية المنتظمة و الخطوط الملاحية الغير منتظمة⁴⁷.

أما العميد روني روديير فعرف الوكالة البحرية على أنها "العقد الذي من خلاله تقوم مؤسسة في ميناء الشحن أو التفريغ بالعمليات التي لا يقوم بها الربان".⁴⁸

الفرع الثاني : تعريف وكيل الحمولة

في إطار عملية النقل البحري تكون السفينة مشحونة بالبضائع وذلك لذمة أكثر من شخص مما ينجر عنه بقاء الربان 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 و التحقق من سلامتها واتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب البضائع وهذا ما أقرته نص المادة 620 من القانون البحري الجزائري عن وكيل الحمولة ونص المادة 03 من مرسوم 348/20 التي وضحت أن وكيل الحمولة يمارس نشاطاته وفقا لنص المادة 621 من القانون البحري.

لتداخل عدة معطيات في تعريف وكيل الحمولة لابد من تعريف كل من المرسل إليه و الشاحن وتعريف للحمولة

أ- تعريف المرسل إليه

يقصد بمصطلح المرسل إليه الشخص الذي له الحق في تسلم البضائع، حيث قد تشمل البضائع مختلف السلع أو حتى الحيوانات الحية، وقد تكون البضائع مجمعة في حاويات، أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة⁴⁹ ، ويعتبر تحديد مركز المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع في غاية الأهمية⁵⁰

⁴⁶-René Rodiere , Traite général de droit maritime , l'armement, Dalloz ,France, année 1976, p 531.

⁴⁷Stephane Miribel , les auxiliaires de l'armement , L'association Belge de droit maritime .ABDM. 16 et 17 Novembre 2000 , DMF n 614, France, Avril 2001, p 343.

⁴⁸-Jaques Bonnaud , Cargo ship , DMF,France , mars 2005 , p 221.

⁴⁹- محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري : " عقد نقل البضائع بحرا ، عقد نقل الأشخاص بحرا . " ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الأزاريطة الإسكندرية ، مصر ، سنة 2005 ، ص 559.

⁵⁰Kouka Abdelkarim , Le contrat de transport maritime de marchandises en France et en Tunisie théorie et pratique , thèse de doctorat université de panthéon Assas , année 2011 , p 124.

فيعرف بأنه الطرف الذي تعهد الناقل بناء على اتفاق مع الشاحن على تسليم البضاعة المنقولة إليه فهو الطرف الثالث في عقد النقل البحري⁵¹

ب- تعريف الشاحن

يعتبر الشاحن كل شخص أبرم مع الناقل عقداً أو أبرم باسمه أو نيابة عنه مع الناقل عقد لنقل البضائع بطريق البحر ، أو كل شخص يسلم البضائع إلى الناقل أو تسلم بالفعل البضائع باسمه أو نيابة عنه إلى الناقل في إطار عقد النقل البحري ، و يرجع الناقل على الشاحن بكل المصاريف المترتبة عن الأخطاء في تحرير وثيقة الشحن كمصاريف إعادة النقل⁵²، أما بالنسبة للشاحن فقد منح له القضاء الحق في توجيه التعليمات للناقل البحري مع إمكانية تحويل هذا الحق للمرسل إليه⁵³.

ت- سند الشحن

هو وصل يسلمه الناقل بعد التوقيع عليه للشاحن يثبت تسلمه للبضائع و هو وسيلة إثبات لالتزامات الأطراف في عقد النقل البحري⁵⁴ ، و نصت المادة 752 من قانون 80/76 المعدل بالقانون 05/98 البيانات التي يتضمنها سند الشحن فنصت على : " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه :

أ- العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياً من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع ، إذا كان طبع و ختم العلامات واضحاً و بأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها .

ب- عدد الطرود و الأشياء و كميتها و وزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن ، و ذلك حسب كل الحالة .

ج - الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة ."

و بعد استلام البضاعة يلتزم الناقل أو ممثله بطلب من الشاحن تزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف و البضاعة الواجب نقلها و عناصر الرحلة و أجرة الحمولة ، لذلك تشكل وثيقة الشحن إثبات على استلام الناقل للبضائع التي تم نقلها عن طريق البحر و تعتبر كسند لحيازة البضائع و استلامها⁵⁵ .

ث- تعريف الحمولة

تعرف حمولة السفينة حسب نص المادتين 18 و 23 من ق.بح.ج ، على أنها تتمثل في الطاقة أو السعة الداخلية للسفينة وتقاس بالطن الحجمي الذي تساوي 2.83 متر مكعب ، حيث تكمن أهمية

⁵¹ Larroumet Christian , Les opérations juridiques a trois personnes en droit privé , thèse de doctorat , université de bordeaux France , année 1998 , p 501 .

⁵² Pourcelet Michel , Le transport maritime sous connaissance , droit Canadien , Américain et Anglais , les presse de l'université de Montréal Canada , année 1972 , p38.

⁵³ Herro Rita , Vente et transport , Indépendance ou interdépendance , thèse de doctorat , Université Paris France , année 2009 , p 72 .

⁵⁴ - اضطلع على الملحق الخاص بسندات الشحن ، ص 134 ، 135 .

⁵⁵ - نص المادة 749 من الأمر 80/76 المعدل و المتمم بالقانون البحري 05/98.

الحمولة في تقدير الرسوم الجمركية ، رسوم الإرشاد والقطر ، الإسعاف و التأمين ، أجرة النقل ومقابل الإيجار وفي تقدير حجم الأسطول⁵⁶ ، والقانون البحري الجزائري يميز بين الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية ، وشهادة الحمولة تمنح بعد المعايرة⁵⁷.

وعلى هذا الأساس فإن وكيل الحمولة هو كل شخص طبيعي أو معنوي 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 ، وهذا ما يؤدي إلى التأخر في عملية التسليم ومن ذلك تعطيل السفينة في الميناء⁵⁸.

المطلب الثاني : شروط ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة

لممارسة نشاط الوكالة البحرية لا بد من التقيد بشروط عامة وأخرى خاصة حيث تتمثل الشروط العامة في تلك الشروط المنصوص عنها في القانون المدني الجزائري و الخاصة بإبرام عقد الوكالة ، أما الشروط الخاصة فهي تلك المنصوص عنها بمقتضى النص التنظيمي لمهنة مساعدي النقل البحري وهذا ما سوف نتطرق إليه في النقطتين التاليتين.

الفرع الأول : الشروط العامة لإبرام عقد الوكالة

بما أن الوكالة عقد كغيرها من العقود، لابد من توافر الأركان والتمثلة في كل من التراضي و المحل و السبب، وهذا ما سنتم دراسته.

أ - التراضي في عقد الوكالة

لم يفصل المشرع الجزائري فيما يخص عناصر الوكالة البحرية وهذا ما يحيلنا إلى الشروط التي يقوم عليها أي عقد بشكل عام ، فقد نصت المادة 59 من ق.م.ج على شرط التراضي والذي يتمثل في توافق إرادتين بغية إحداث أثر قانوني دون الإخلال بالنصوص القانونية ويتم ذلك بتطابق الإيجاب و القبول حيث لابد أن يكون الإيجاب جازما أي صادر عن نية قاطعة في التعاقد بحيث و بناء على نص المادة 63 فقرة 01 من ق.م.ج إذا عين الأجل للقبول التزم الموجب بالبقاء على إيجابه إلى غاية انقضاء الأجل ، كما يمكن أن يكون رضا الوكيل صريحا أو ضمنيا صادر قبل وقوع الحادث الذي قد يكون

56 - اضطلع على الملحق ص 133 يتضمن وثيقة تثبت دخول السفينة إلى الميناء بها حاوية محملة ببضاعة قدرت فيها شركة الوكالة البحرية كل المصاريف.

57 تعتبر شهادة الحمولة المقدمة من شركات التصنيف قرينة قانونية على صلاحية السفينة للملاحة البحرية بنفس الدرجة الممنوحة لها إلا أن هذه القرينة قابلة لإثبات العكس فإذا كانت السفن تختلف من حيث الحمولة فهي تختلف كذلك من حيث متانتها وطريقة بنائها ومدى توفرها على شروط السلامة في البحار هذا ما يقتضى تصنيفها من حيث قيمتها الاقتصادية في مجال النقل البحري. -

-عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 201.58

سببا في انتهاء عقد الوكالة حالة انعقادها كموت الموكل أو فقدان أهليته⁵⁹ ، كون التصرف القانوني صريحا أو ضمنيا يجب أن يسبق هذا التصرف الذي عقده الوكيل ما في حالة ما إذا كان لاحقا فلا نعتبر العقد وكالة بل حالة فضالة كإجازة رب العمل لما يقوم به الفضولي سواء كانت هذه الإجازة صريحة أو ضمنية و المقتصرة على عدم الاعتراض⁶⁰ .

كما أنه لا يكفي وجود هاتين الإرادتين لوجود العقد بل يجب أن تكونا صحيحتين أي صادرة من ذي أهلية ، مما يستلزم توافر أهلية التصرف من أن يكون بالغاً لسن الرشد القانوني ، كما يجب أن لا يكون عنصر الرضا مشوباً بعيوب الإرادة ، المتمثلة في الغلط والتدليس والإكراه والغبن.

لا بد من التراضي على التصرف القانوني المطلوب القيام به وهذا حسب نص المادة 65 من ق.م.ج و التي نصت : " إذا تفق الطرفان على جميع المسائل الجوهرية في العقد واحتفاظا بمسائل تفصيلية يتفقان عليها فيما بعد ولم يشترط أن لا أثر للعقد عند عدم الاتفاق عليها ، اعتبر العقد مبرماً وإذا قام خلاف على المسائل التي لم يتم الاتفاق عليها فإن المحكمة تقضي فيها طبقاً لطبيعة المعاملة و لأحكام القانون ، والعرف والعدالة."

كذلك يجب التراضي على الأجر إذا اتفق على أن يتقاضى الوكيل أجراً مقابل عمله ، فلو طلب الوكيل أجراً معيناً ووافق الموكل على أجر أقل لا تنعقد الوكالة لعدم تحقق التطابق بين الإيجاب والقبول ، كما يمكن أن تكون الوكالة غير مأجورة ، حيث يكون ذلك حسب اتفاق الوكيل والموكل.

ب - المحل و السبب في عقد الوكالة

من خلال تعريف عقد الوكالة وبناءً على نص المادتين 571 و 572 من ق.م.ج يجب أن يكون العمل القانوني محل الوكالة ممكناً لأنه لا يمكن الالتزام بمستحيل ، كما يجب أن يكون محل الوكالة ممكناً ومعلوماً ، مشروعاً وغير مخالف للنظام العام ، فمن خلال نص المادتين السالفتي الذكر يمكننا القول أنه يشترط في التصرف محل الوكالة مجموعة من الشروط هي :

- أن يكون التصرف القانوني محل الوكالة ممكناً : يجب أن يكون محل الوكالة ممكناً ، فإذا كان مستحيلاً أصبح في هذه الحالة باطلاً ، لأنه لا يمكن أن يكون الالتزام بمستحيل ، هذا ما يجعل الوكالة باطلة من خلال بطلان التصرف القانوني⁶¹ .
- أن يكون التصرف القانوني محل الوكالة معيناً أو قابلاً للتعيين : يشترط أن يكون محل الوكالة معيناً أو قابلاً للتعيين وإلا كانت الوكالة باطلة .

59 - عدنان إبراهيم السرحان ، شرح القانون المدني (العقود المسماة المقاوله ، الوكالة ، الكفالة) ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان الأردن ، ص 142 .

60 - لحبيب بن شيخ أث ملويا ، عقد الوكالة " دراسة فقهية و قانونية و قضائية مقارنة" الطبعة الثانية ، دار هومة للنشر والتوزيع ، الجزائر ، سنة 2015 ، ص 48 .

61 - عبد الرزاق السنهوري ، العقود الواردة على العمل (المقاوله والوكالة و الوديعة و الحراسة .) ، الجزء السابع ، منشورات الحلبي الحقوقية ببيروت ، سنة 2005 ، ص 421 .

- أن يكون التصرف محل الوكالة مشروعاً : يجب أن يكون التصرف القانوني محل الوكالة مشروعاً و في حالة كونه غير مشروع و مخالف للنظام العام و الآداب العامة كان التصرف محل الوكالة باطلاً.

أما بالنسبة للسبب فهو الباعث أو الدافع لإبرام العقد في الوكالة، فيجب أن يكون مشروعاً غير مخالف للآداب العامة والنظام العام.

ت - الشكلية في عقد الوكالة

تنص المادة 572 منق.م.ج على أنه : " يجب أن يتوفر في الوكالة الشكل الواجب توفره في العمل القانوني الذي يكون محل الوكالة ما لم يوجد نص يقضي بخلاف ذلك." ، فالوكالة تعتبر عقد رضائي إلا أنه قد تشترط الكتابة كشرط للإثبات.

و الشكلية في إطار عقد الوكالة البحرية لا بد من وجودها كشرط للإثبات و الانعقاد أي تكون مكتوبة في محررات رسمية ، هذا ما نلمسه مثلاً في نص المادتين 632 و 633 من القانون البحري الجزائري ، حينما اعتبر السمسار البحري ذلك الشخص الذي يتصرف بوكالة السمسرة البحرية المكتوبة و المدد فيها كل حقوقه و التزاماته ، إذ يحق له أن يعمل لحساب الطرفين المتعاقدين إذا عين من قبلهم و هذا بمقتضى وكالة مكتوبة⁶² .

و تشترط الكتابة للإثبات ، فقد يطبق عقد إثبات الوكالة من خلال القواعد العامة الخاصة بنظرية الإثبات لعدم وجود نص خاص في إثبات الوكالة ، وعلاقة الموكل بالوكيل علاقة تثبت لنا بالوكالة أي بمقتضى عقد مكتوب ، هذا ما نلمسه في القانون البحري في إطار الوكالة البحرية سواء وكالة السفينة أو وكالة الحمولة أو السمسرة البحرية ذلك بمقتضى عقد رسمي يبرمه وكيل السفينة مع المجهز أو الربان ووكيل الحمولة مع المرسل إليه .

و في حالة عدم الكتابة يمكن إثباتها بالبينة أو بالقرائن⁶³ ، كما يمكن إثباتها بالإقرار أو باليمين الحاسمة و يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات⁶⁴.

الفرع الثاني : الشروط الخاصة لممارسة مهنة وكيل السفينة ووكيل الحمولة

لممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة يلتزم إتباع شروط ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 348/20 الذي ينص على شروط ممارسة نشاط أعوان النقل البحري⁶⁵، والتي تقتضي الحصول على اعتماد مسبق بالإضافة إلى القيد في السجل

⁶² - اضطلع على الملحق الذي يتضمن عقد وكالة بحرية ، من الصفحة 155 إلى 158 .

⁶³ - محمد شريف عبد الرحمن أحمد عبد الرحمن ، الوكالة في التصرفات القانونية ، دار الفكر للنشر و التوزيع المنصورة مصر ، سنة 2013 ، ص 85 .

⁶⁴ - أنور طلبة ، الوسيط في القانون المدني ، المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية مصر ، سنة 2001 ، ص 877.

⁶⁵ - المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 يتضمن شروط ممارسة نشاط أعوان النقل البحري ، ج ر رقم 72.

الخاص بمساعدة النقل البحري ، ويتم الحصول على الاعتماد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ⁶⁶، وهذا الأخير لا ينفرد لوحده بمنح الاعتماد من عدمه فيكون ذلك بعد استشارة اللجنة الوزارية لاعتماد مساعدتي النقل البحري⁶⁷ ، كما تم النص على الاعتماد في المادتين 06 و 07 من نفس المرسوم المذكور أعلاه وتتمثل شروط منح اعتماد ممارسة نشاط مساعدتي النقل حسب نص المادة 06 من نفس المرسوم .

من هذا المنطلق يشترط للدخول لممارسة مهنة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري طبقا للمرسوم التنفيذي 348 /20 شرطين أساسيين يتمثل الشرط الأول في وجوب حصول المعني بالأمر على رخصة إدارية تتمثل في الاعتماد⁶⁸ من الجهة الإدارية المختصة ، و القيد في السجل المخصص للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري⁶⁹، أما الشرط الثاني يتمثل في الضمانات الممنوحة لطالب الاعتماد ، فقد جاء المرسوم التنفيذي 348/20 بمجموعة من الضمانات للطالب الاعتماد تتمثل أساسا في تسليم وصل الاعتماد سواء كان الشخص طبيعيا أو معنويا من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية و الموانئ المودع لديها طلب الاعتماد ، و على الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ الرد على الطلب في أجل شهر واحد من تاريخ استلام طلب الاعتماد و يبيت في الطلب بعد استشارة لجنة معدة لهذا الغرض و هي لجنة اعتماد مساعدتي النقل البحري ، وفي حالة رفض الطلب لا بد من تسبب قرار رفض طلب الاعتماد و تبليغه للمعني بالأمر لكن لا بد من إعطاء مفهوم الاعتماد و الذي يعتبر من صور التراخيص الإدارية التي من خلالها يمكن للأشخاص تحقيق مشاريعهم الاقتصادية و استفادتهم من نظام مالي و ضريبي ، كما أنه بالمقابل يمنح في يد السلطة تطبيق الصرامة اللازمة لمزاولة بعض الأنشطة⁷⁰ .

و قد نص المشرع الجزائري على الاعتماد بشكل أوسع كرخصة إدارية مسبقة و ذلك في المجال الاقتصادي ، تهدف إلى تمكين السلطات الإدارية من ضبط مشاركة القطاع الخاص بتنفيذ السياسة الاقتصادية للدولة بعدما تخلت هذه الأخيرة عن الاحتكار ، و في ذلك وظف المشرع الجزائري عدة معايير لإعطاء مفهوم الاعتماد⁷¹ ، كالمعيار العضوي ذلك من خلال وضع قوانين في المراسيم التنفيذية تؤكد ضرورة الحصول على اعتماد لمزاولة بعض النشاطات الاقتصادية ، و المعيار الشكلي

⁶⁶-Belkheir Ikkache,ce que vous devez savoir sur les nouvelles dispositions régissant le courtage et la consignation ,le phare France, n°126.p07.

⁶⁷ - المادة 27 من المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري ، ج ر 72 .

⁶⁸ - اضطلع على الملحق ص 142.

⁶⁹ - اضطلع على الملحق ص 141.

⁷⁰ - زنبط فريجة ، الاعتماد الإداري ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة الجزائر 1 ، سنة 2014 ، ص 13.

⁷¹ - عبدش ليلة ، اختصاص منح الاعتماد لدى السلطات الإدارية المستقلة ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسية مولود معمري بتيزي وزو ، سنة 2010 ، ص 14.

المتمثل في مجموع الإجراءات الشكلية الواجب إتباعها حتى يتحقق منح الاعتماد للشخص المترشح للحصول عليه ، إضافة للمعيار الوظيفي و المتمثل في الرخصة لمزاولة النشاط .

إن نشاط الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري يتطلب الحصول على اعتماد لمزاولة النشاط من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ ، و بالرجوع للمرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 و الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري يتبين لنا أن شرط ممارسة النشاط يقتضي الحصول على الاعتماد المسلم من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية و النقل ذلك بعد أخذ رأي اللجنة المكلفة بدراسة طلب الاعتماد ، و نصت المادة 23 من المرسوم التنفيذي 348/20 على أن لجنة اعتماد مساعدتي النقل البحري تكلف بدراسة الملفات و إبداء الرأي في الطلبات على أنها تداول على الملف بحضور ثلثي من أعضائها على الأقل ، وفي حالة عدم اكتمال النصاب تجتمع اللجنة في 8 أيام الموالية حيث تصبح مداولتها جائزة مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين ، كما أنها تتخذ القرارات بالأغلبية البسيطة للأصوات الحاضرين و يكون صوت الرئيس هو المعتمد حالة إذا ما تساوت الأصوات و يقدمون رأيهم بالقبول أو الرفض في كلتا الحالتين ، و بعد دراسة الطلب على الوزير الرد في مهلة شهر واحد طبقا للمادة 10 من المرسوم التنفيذي 348/20 السالف الذكر .

أ- الشروط الواجب توافرها في طالب الاعتماد بالنسبة للشخص الطبيعي و الشخص المعنوي

فتح المشرع الجزائري مجال ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري أمام الأشخاص الطبيعية و المعنوية الخاضعة للقانون الجزائري و تتمثل هذه الشروط فيما يلي :

- التمتع بالجنسية الجزائرية والإقامة بالجزائر:

طبقا للمرسوم التنفيذي 348/20 اشترط في طالب الاعتماد أن يكون متمتعا بالجنسية الجزائرية إذا كان شخصا طبيعيا ، أما بالنسبة للشخص المعنوي فلا بد أن يتوفر هذا الشرط في المسير و الشركاء أو المدير والمساهمين⁷² ولم يوضح المشرع في شرط الجنسية من أن تكون أصلية أو مكتسبة ، كما نلاحظ غياب وثيقة شهادة الجنسية في الوثائق المطلوبة في تكوين ملف طلب الاعتماد لمساعدتي النقل البحري⁷³ ، بينما في شرط الإقامة بالجزائر فهو مطلوب فقط قي الشخص الطبيعي و كذا في المسير أو المدير العام للشخص المعنوي و لم يشترط في الشركاء و المساهمين .

نلاحظ من خلال المرسومين التنفيذييين 85/19 و 348/20 عودة المشرع الجزائري في ضرورة توافر الجنسية الجزائرية في طالب اعتماد مساعدتي النقل البحري بعدما تم التخلي عنها في المرسوم التنفيذي 183/09 الملغى و الذي كان يفتح للأجانب باب الاستثمار في الموانئ الجزائرية.

فإن شرط التمتع بالجنسية الجزائرية للأشخاص الطبيعية و الخضوع للقانون الجزائري بالنسبة للأشخاص المعنوية كان واردا في نص المادة 03 بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 522/91 المؤرخ

⁷² - المادة 06 من المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري ، ج.ر. رقم 72 .

⁷³ المادة 08 من المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري . /، ج.ر. رقم 72.

في 22 ديسمبر 1991 و الذي يحدد شروط ممارسة مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري⁷⁴ ، كذلك في المرسوم التنفيذي 286/01 بموجب نص المادة 2 منه ، و التي أثارت جدلا كبيرا في تلك الأونة لأن هذا الشرط من خلاله أصبحت السفن الأجنبية لا تقبل على الموانئ الجزائرية لعدم وجود وكيل خاص بها داخل الموانئ الجزائرية ، و عدم اكتفائها بالخدمات المقدمة من طرف الوكلاء الجزائريين⁷⁵ .

تم إلغاء المرسوم التنفيذي 286/01 المتعلق بشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري في إطار مساعي الدولة الجزائرية دخول السوق العالمية و تم سن المرسوم التنفيذي 183/09 المحدد لشروط ممارسة نشاط كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري و المؤرخ 12 ماي 2009 و الذي من خلاله ألغي شرط الجنسية الجزائرية لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري و فتح باب الاستثمار للأجانب في الموانئ الجزائرية ، إلا أن هذا أدى بمجهزي السفن الأجنبية التعامل مع وكلاء أجانب خاصة الأشخاص المعنوية ، هذا ما جعل المشرع الجزائري يعيد فرض الجنسية الجزائرية في طالب الاعتماد لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري و ذلك من خلال المرسومين 85/19 المؤرخ في 5 مارس 2019 و الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري⁷⁶ ، والرسوم التنفيذية 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 و المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري . أما فيما يتعلق بشرط الإقامة في الجزائر فهي مشترطة في الشخص الطبيعي و المدير العام والمسير للشخص المعنوي ، دون اشتراطها في الشركاء و المساهمين عكس شرط الجنسية .

- التمتع بالحقوق المدنية و الوطنية :

اشتراط المشرع الجزائري في طالب الاعتماد لممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري التمتع بالحقوق المدنية و الوطنية طبقا لنص المادة 06 من المرسوم التنفيذي 348/20 المتضمن شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري ، و الذي جعله من ضمن الشروط الواجب توافرها في الشخص المعنوي في حين يعتبر هذا الشرط من الحقوق الواجب توفرها في الشخص الطبيعي ، فنص المادة 49 من القانون المدني نصت على أن الشخص المعنوي يتمتع بنفس حقوق الشخص الطبيعي إلا ما كان منها ملازما للشخص الطبيعي .

⁷⁴ - المرسوم التنفيذي رقم 522/91 المؤرخ في 22 ديسمبر 1991 ، و الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري ، ج ر عدد 68 .

⁷⁵ - ناجي الزهرة ، مساعدي النقل البحري نشاط تجاري مقنن في المرسوم التنفيذي 348/20 ، ملتقى وطني افتراضي الموسوم بخدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر " واقع و آفاق " ، مؤرخ في 10 فيفري 2022 جامعة الجزائر ، ص 01 ، ص 176 .

⁷⁶ - المادة 2 من المرسوم التنفيذي 85/19 يعدل و يتم المرسوم التنفيذي 183/09 المؤرخ في 5 مارس 2019 ، الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري . ، ج ر عدد 18 .

حيث يثبت هذا الحق بمقتضى حكم قضائي ومع ذلك لم يشترط المشرع الجزائري في المرسوم شهادة السوابق العدلية⁷⁷ سواء للشخص الطبيعي أو المدير أو المسير للشخص المعنوي ضمن وثائق تكوين ملف طالب الاعتماد ، وهذا ما كان مشترطا في المرسوم التنفيذي 183/09 الملغى .

- تقديم شهادة في الدراسات العليا :

للحصول على الاعتماد لممارسة نشاط الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري يستوجب تقديم شهادة الدراسات العليا للشخص الطبيعي ، و الممثل القانوني للشخص المعنوي ، و نجد أن المرسوم التنفيذي 348/20 المحدد لشروط ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري لم يحدد التخصص اشترط فقط الخبرة المهنية و المحددة ب 5 سنوات في مجال النقل البحري و التي نجدها مدة كثيرة تؤدي إلى إقصاء العديد من طالبي منح الاعتماد .

- يجب أن يثبت تأمين ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية :

وقد اشترطت نفس المادة حيازة طالب الاعتماد على شهادة دراسات عليا و يثبت خبرة مهنية تعادل على الأقل 5 سنوات في مجال النقل البحري أو مهنة مساعدي النقل ، تضيف المادة 11 من نفس المرسوم إجراء تحقيق يخضع للسلطة التقديرية للجهة المكلفة بمنح الاعتماد دون ذكر الجهة المكلفة بذلك فمن المفروض من المشرع الإبقاء على شرط تقديم شهادة السوابق العدلية ضمن الوثائق المطلوبة لتكوين ملف طالب الاعتماد .

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 5000 دج من أجل استخراج البطاقة المهنية لأعوان النقل البحري .

- شرط النزاهة لممارسة النشاط :

تنص المادة 11 من المرسوم التنفيذي 348/20 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري على أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموائى باعتباره الجهة المخولة بمنح الاعتماد فله السلطة التقديرية لعرض ملف طالب الاعتماد الشخص الطبيعي أو الممثل القانوني للشخص المعنوي لتحقيق أخلاقي هذا ما يحيلنا صراحة لشرط النزاهة الذي يعتبر من الشروط المطلوبة قانونا لممارسة أي نشاط مهما كان موضوعه ، ذلك موافقة مع النظام العام و الآداب العامة و كذا حماية حريات و حقوق و مصالح الأشخاص وممتلكاتهم.

⁷⁷ - يفقد الشخص الطبيعي حق التمتع بالحقوق المدنية و الوطنية بموجب حكم قضائي مثلا التاجر الذي يصدر في حقه حكم قضائي يقضي بشهر افلاسه فهنا يفقد هذا الأخير حق التمتع بالحقوق المدنية و الوطنية ولا يستعيد هذه الحقوق الا برد الاعتبار وفقا لنص المادة 243 من القانون التجاري أما الشخص المعنوي فلا يفقد هذه الحقوق مادام لا يتمتع بها بل يقصد بذلك المسير أو المدير العام للشخص المعنوي طبقا لن المادة 224 من القانون التجاري .

- شرط المحل لممارسة النشاط :

اشتراط المشرع الجزائري للحصول على اعتماد لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري تبعا لنص المادة 07 من المرسوم التنفيذي 348/20 و التي قضت بضرورة امتلاك صاحب الطلب محلا للاستعمال التجاري يتجاوب مع المهنة، وبمساحة مناسبة تسمح بالممارسة الملائمة و المعقولة للنشاط، ومجهزة بوسائل الاتصال.

ما يجب الإشارة إليه هو أن طلب الاعتماد يمكن أن يرفض لأسباب نصت عليها المادة 12 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 و الموانئ أجله شهر من تاريخ تبليغ الرفض.⁷⁸ وعلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ تبرير الرفض وتبليغه لصاحبه بكل وسائل الاتصال المناسبة⁷⁹.

يكون 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 الاعتماد⁸⁰.

و ينص المرسوم على إمكانية السحب المؤقت أو النهائي للاعتماد عند توافر الحالات المنصوص عليها في المادة 33 منه وهي :

- التنفيذ الجزئي وغير المبرر للالتزامات المتفق عليها مع موكله وتلك المنصوص عليها في المادتين 23 و 35 من نفس المرسوم.

- عدم احترام قواعد المهنة و أعرافها . في هاتين الحالتين يكون السحب مؤقت للاعتماد لمدة لا تتجاوز 06 أشهر .

أما السحب النهائي للاعتماد يصدر في الحالات التالية :

- المخالفة المتعمدة و بصفة خطيرة و متكررة للالتزامات المسندة إليه أو إذا أصبحت الشروط الخاصة بالحصول على الاعتماد غير متوفرة

⁷⁸-Belkheir Ikkache , op cite, p07.

⁷⁹ -نص المادة 13 ، 14 من المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري ، ج.ر. رقم 72 .

⁸⁰ - المادة 15 ، 16 من المرسوم التنفيذي 348/20. المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري ، ج.ر. رقم 72 .

- إذا كان تعليق أو توقيف النشاط غير مبرر و لم يعلن عنه في أجل 12 شهرا .
كما يسحب أيضا وجوبا إذا صدر حكم قضائي بسبب الغش الضريبي أو مخالفة التنظيم المتعلق بالصرف أو في حالة ما إذا كان صاحب الاعتماد محل إفلاس قضائي⁸¹.

ب- الوثائق الواجب إرفاقها مع طلب الاعتماد وفقا لنص المادة 08 من مرسوم 348/20 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري

- بالنسبة للأشخاص الطبيعية

- مستخرج من شهادة الميلاد.

- شهادة الإقامة.

- نسخة من شهادة الدراسات العليا

- شهادة عمل تثبت الخبرة المهنية .

- نسخة من عقد ملكية أو إيجار المحل نص المادة 09 من نفس المرسوم.

- بالنسبة للأشخاص المعنويين

- نسخة من القانون الأساسي للشخص المعنوي حيث يملك الجزائريون جميع رأسمال الشركة.

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

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

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

- شهادة إقامة المسير أو المدير العام.

- نسخة من شهادة الدراسات العليا للمسير أو المدير العام.

- شهادة عمل تثبت الخبرة المهنية للمسير أو المدير العام .

إضافة لما سبق عرضه من شروط يجب أن يقيد مساعدا النقل البحري في سجل مساعدي النقل البحري المفتوح لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية و يتضمن هذا السجل المعلومات الآتية :

- الرقم التسلسلي، وتاريخ قيد مساعدي النقل البحري.

- لقب واسم مساعدي النقل البحري أو اسم شركتهم.

- رقم هاتف ، فاكس مساعدي النقل البحري .

- عنوان مساعدي النقل البحري أو مقرهم الاجتماعي.

- أية معلومات تراها الإدارة مفيدة .

⁸¹ - المادة 34 من المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري ، ج.ر رقم 72 .

حيث يفضي قيد مساعدى النقل البحرى إلى حصولهم على بطاقة مهنية تحتوي على مجموعة من المعلومات.⁸²

ت-الشروط التى لم ينص عليها المرسوم التنفيذى 348/20 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدى النقل البحرى

-الشكل القانونى للشخص المعنوى :

تخضع مهنة مساعدى النقل البحرى للقيد فى سجل خاص بهم طبقا لما نصت عليه المادة 04 من المرسوم التنفيذى 348/20 المحدد لشروط ممارسة نشاط أعوان النقل البحرى ، كما يخضعون لأحكام القانون البحرى الجزائرى و القانون التجارى فى حالة قيامهم بأعمال تجارية ، فى هذا الشأن لا يثار أى إشكال بالنسبة للشخص الطبيعى الذى يرغب فى ممارسة نشاط مساعدى النقل البحرى بصفة منفردة ، بخلاف الشخص المعنوى حيث المرسوم التنفيذى 348/20 السالف الذكر لم يحدد الشكل القانونى للشركات المنصوص عليها فى المادة 544 فقرة 2 من القانون التجارى و الذى يجوز للشخص المعنوى أن يتخذ لممارسة نشاطه ، كما أنه فى المقابل لم يفرض عليه أى شكل من أشكال الشركات التجارية ، يفهم ضمنا السماح للشخص المعنوى الراغب فى ممارسة نشاط مساعدى النقل البحرى اتخاذ أى شكل من أشكال الشركات التجارية المنصوص عليها فى نص المادة 544 فقرة 2 من القانون التجارى ، فإما شركة تضامن أو شركة التوصية أو شركة مساهمة أو شركة ذات المسؤولية المحدودة .

-الحد الأدنى لرأس المال :

بالنسبة للحد الأدنى رأس المال للشخص المعنوى فالمرسوم التنفيذى 348/20 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدى النقل البحرى لم يحدده و عليه فالحد الأدنى لرأس المال يختلف باختلاف الشكل القانونى للشركة التجارية التى يرغب الشخص المعنوى اتخاذها لممارسة نشاطه و هذا كما هو محدد فى القانون التجارى الجزائرى فيما يتعلق بالشركات التجارية .

المبحث الثانى: مفهوم السمسار البحرى

يتعذر فى الوقت الراهن ومع انتشار ثقافة التجارة العالمية واتساع المعاملات البحرية ، ابرام أى عقد من العقود البحرية دون تدخل وسيط أو كما يعرف بالسمسار البحرى⁸³ حيث يقوم هذا الأخير بالتوفيق و التقريب بين طرفى العقد كقيامه بالتوسط بين المجهز والشاحن فى عقد النقل البحرى أو التوسط بين المؤمن والمؤمن له فى التأمين البحرى ، بالإضافة إلى قيامه بالتوسط بين بائع ومشتري السفينة وذلك

⁸²- نص المادتين 18 ، 22 من المرسوم التنفيذى 348/20 المؤرخ فى المؤرخ فى 23 نوفمبر 2020 المحدد لشروط ممارسة نشاط مساعدى النقل البحرى ج.ر رقم 72 .

- محمود شحات ،المرجع السابق ،ص 70.⁸³

كله يكون لقاء أجر يحدد عادة بنسبة مئوية من أجرة النقل أو الثمن المتفق عليه في عقد البيع أو الاستئجار أو في قسط التأمين . وعليه فالسمسار البحري لا يعتبر طرفا في العقود التي تبرم بوساطته كما أنه غير مسؤول عن تنفيذها فعمله ينتهي بمجرد نجاحه في التوفيق بين الأطراف المتعاقدة في إبرام العقد وحصوله على أجرة عن ذلك ، معنى ذلك أن السمسار يقدم خبرته في البحث عن متعاقد آخر .

ومن خلال ذلك يقدم خبرته و قدرته على التفاوض و الإقناع حتى يوصل المتعاقد إلى التعاقد مع العميل مباشرة ،وقد عرفته كل من المادة 631 من ق.بح.ج والمادة 03 من المرسوم التنفيذي 348/20.

المطلب الأول :تعريف السمسار البحري

لدراسة مفهوم السمسار البحري لابد من تعريف السمسار البحري كنقطة أولى وذلك تبعا للنصوص القانون البحري حيث نجد أنه يتوسط في عدة عقود بحرية منها عقد بيع وشراء السفينة ، عقد التأمين البحري وعقد النقل بالإضافة إلى عقد الاستئجار وهذا ما سنقوم بشرحه شرحا وافرا في هذه النقطة خاصة فيما يتعلق بسمسار التأمين البحري نظرا لانتشار هذه المهنة كثيرا وهذا عالميا ،ثم ذكر مختلف الشروط المنصوص عليها في المرسوم 183/09 و التي تحدد شروط الالتحاق لنشاط السمسار البحري حيث يكون ذلك في النقطة الثانية من نفس المطلب.

الفرع الأول : السمسار البحري طبقا للقانون الجزائري

نظم القانون البحري الجزائري عمل السمسار البحري في المواد في المواد من 631 إلى المادة 638 كما تم النص عليه وفقا للمرسوم 348/20 في المادة الثالثة 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 البحرية⁸⁴، وتكون وكالة السمسرة كتابية تبين حقوق والتزامات السمسار وأجر السمسار يحدد بمقتضى تعريف أو اتفاقية وفي حالة عدم الاتفاق عليه فما جرى عليه العرف⁸⁵.و تكون مسؤولية السمسار البحري عن أعماله أي مسؤولية شخصية .

عرفه د/هاني دويدار على أنه" الشخص الذي تتمثل مهمته في التقريب والتوفيق بين طرفي عقد من العقود البحرية " وعلى هذا الأساس فنشاط السمسار البحري واسع يتداخل في نشاطه كل من وكيل النقل والوكيل المعتمد لدى الجمارك وخاصة العلاقة التي تربطه مع كل من وكيل السفينة ووكيل

- المادة 631 من ق.بح.ج.⁸⁴

- المادة 632 و635 من ق.بح.ج.⁸⁵

الحمولة ، كما أنه يشترك معهم في نفس شروط الانضمام إلى المهنة المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 348/20 الذي يحدد شرط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري .

جانب آخر من الفقه عرفه على أنه ضابط عمومي يقوم بتسهيل دخول وخروج السفن الأجنبية من الموانئ⁸⁶ ، بالإضافة إلى توليه مهام الإدارية خاصة منها المتعلقة بالجمركة⁸⁷.

إذن من خلال التعريف نجد أن السمسار البحري يحاول التقريب بين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري أو التأمين على السفينة ، وبين الناقل و الشاحن في عقد النقل البحري وذلك لقاء أجرة . وعليه فمن خلال استقراء نص المادة 631 من ق.ج.ج نجد أن المشرع استعمل مصطلح وكالة بمعنى أن السمسار البحري يكون وكيلاً 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 مسبقاً من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية مع ضرورة القيد في السجل التجاري.

و في هذا المطلب والمتعلق بتعريف السمسار البحري لابد من إعطاء نموذج عن هذه المهنة والمتمثلة في ذكر نوع من السمسار البحري ألا وهو سمسار التأمين البحري فمن هو سمسار التأمين البحري؟

أ- مفهوم سمسار التأمين البحري

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 و قد كانت مهنة السمسار البحري مهنة حرة تحكمها الأعراف البحرية الدولية، إلا أنه كان ومن الضروري تقنينها وذلك نظراً لأهميتها و ما تجنيه من أرباح على أصحابها و كذا حماية لحقوق المتعاملين معهم⁸⁸.

و بالنسبة للقانون الجزائري عرفت هذه المهنة وجودها في التشريع بموجب الأمر 07/95 حيث نصت في المادة 258 منه⁸⁹ على: "سمسار التأمين شخص طبيعي أو معنوي ، يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين وشركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين ويعد سمسار التأمين وكيلاً للمؤمن له و مسؤولاً 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

⁸⁶-Pierre Bonassies et Christian Scapel , droit maritime , édition delta ,LGDJ,France , année 2006 , p 514,520.

⁸⁷ -Antoine Vialard , droit maritime , presses universitaires de France , année 1999, p 210.

⁸⁸ -حيثالة معمر ، سمسار التأمين في القانون الجزائري ، مجلة القانون والمجتمع ، العدد الثالث ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أدرار الجزائر ، سنة 2014 ، ص 09.

⁸⁹ - الأمر رقم 07/95 المعدل و المتمم ، مؤرخ في 23 شعبان 1415هـ الموافق لـ 25 يناير 1995 ، المتعلق بالتأمينات ج ر 13 ، سنة 1995 ، ص 03.

الاتفاقيات و أحسن العروض ليختار عقد التأمين الذي يناسبه ، كما أن هناك بعض الهيئات كهيئة اللويدز البريطانية و التي 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.⁹⁰

رجوعا إلى القانون الفرنسي نجد عميد القانون البحري "روني روديير" 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"⁹¹.

ب - مفهوم السمسار التأجير

تتخصر مهامه في التقريب بين أطراف العقد تمهيدا لإبرام مشاركة الايجار بكل أنواعه خاصة استئجار السفينة لرحلة⁹² ، بل تتعدى ذلك إذا كان الوكيل مفوضا من طرف موكله للتوقيع على المشاركة ، وبذلك يخرج من صفته كوكيل و يصبح وكيلاً للمؤجر و لحسابه.⁹³

ولكل الشركات الملاحية الكبرى سماسرة بحريين متخصصين في مجال تأجير السفن لديهم خبرة في سوق التأجير ، و أصبحت الاستعانة بهم ضرورية من أجل التنفيذ الحسن لمشاركة الايجار ، نجد مثلا نوادي الحماية الانجليزية تدعو أعضاءها إلى استعمال أكثر من 42 نوعا من المشاركات النموذجية المتعلقة بالاستئجار على أساس الرحلة و ذلك حسب نوع و طبيعة البضائع المنقولة أو بالنظر إلى منطقة قيام العقد أو ميناء وصول السفينة مثلا: مشاركة Fervoy المتخصصة في نقل الأسمدة⁹⁴ .

الفرع الثاني : شروط ممارسة نشاط السمسار البحري

أ - الشروط العامة لإبرام عقد السمسرة

إن عقد السمسرة شأنه شأن باقي العقود عقد رضائي يتم بمجرد تطابق الإيجاب و القبول إذ عادة يتم تحديد مدى التفويض أو الأمر الذي يصدره العميل للسمسار وقد يكلف السمسار ليس فقط بالبحث عن متعاقد آخر بل أيضا إبرام العقد لحسابه وهذا ما يثير إشكال قانوني وذلك فيما إذا كان العقد عقد سمسرة أو عقد وكالة فهناك اختلاف واضح بين العقدين كون الوكالة ينوب فيها الوكيل عن أحد طرفي العقد إضافة إلى وجود علاقة تبعية بين الموكل و الوكيل و هو ما يفسر قيام الوكالة على مبدأ النيابة في التعاقد و يقوم الوكيل بتصرف قانوني ، أما عقد السمسرة فما هو متعارف عليه أن العقد يكون عقد سمسرة حين تكون مهمة السمسار التقريب بين الطرفين دون أن يتعاقد لحساب أحدهما.

لذلك على السمسار تبيان اسم المتعاقد الآخر للعميل و عليه يختلف عقد الوكالة عن عقد السمسرة في :

⁹⁰ - حيثالة معمر ، المرجع السابق ، ص 06،07.

⁹¹ - René Rodière , Droit maritime, assurances et ventes maritimes , Dalloz, France , année 1983 , p 90.

⁹² - Christophe Chevalier , La modalisation mise en équation par des sociétés de courtage maritime , journal de statistique et société , Université de Nantes Paris , France , année 2023 , p 123.

⁹³ - أحمد حسني ، عقود ايجار السفن ، منشأة المعارف بالإسكندرية مصر، سنة 1985 ، ص 18 .

⁹⁴ Jean Pierre Beurier , Droits Maritimes , Dalloz , France , année 2007 , p 309.

- من حيث عمل الوكيل و السمسار

محل عقد السمسرة يتمثل في التقريب بين المتعاقدين ، فعمل السمسار مادي و ليس قانوني لأنه يسبق إبرام العقد على خلاف الوكيل فهو يقوم بتصرف قانوني قائم على النيابة في التعاقد يتحمل بذلك آثار العقد .

- من حيث المحل

محل عقد السمسرة هو عمل تجاري بينما محل الوكالة يكون إما عملا مدنيا أو عملا تجاريا .

- من حيث عنصر الاستقلالية

تعتبر السمسرة وساطة قائمة على الاستقلال التام للسمسار فينتهي عمل هذا الأخير بمجرد تلاقي الإيجاب و القبول أما الوكالة فتقوم على الاستقلالية بين الموكل و الوكيل غير أنه نلمس استقلالية في عقد الوكالة و ذلك تميزا لها عن عقد العمل .

أما فيما يتعلق بإثبات التفويض الصادر من العميل إلى السمسار فهو جائز بكل طرق الإثبات ، وهذا حالة تجارية العقد أما إذا كان العقد مدنيا فإن الإثبات ضد السمسار يظل جائزا بكل الطرق ، أما فيما يتعلق بالعمل فيكون الإثبات طبقا للقواعد المدنية وذلك بتقديم دليل كتابي .⁹⁵

رجوعا للشروط العامة لإبرام عقد السمسرة فذكرنا سالفاً أنه لا بد من تطابق الإرادتين وهو ما يعبر عنه بالتراضي وهو أساس العقد إذ يتم العقد بتواجد إرادتين متطابقتين صحيحتين خاليتين من عيوب الرضا .

إلى جانب ركن التراضي نجد ركن المحل إذ لا بد للعقد من محل يرد عليه و لا بد أن يكون المحل ممكنا معينا أو قابلا للتعيين و أن يكون مشروعاً ، أما السبب فهو الباعث أو الدافع إلى التعاقد ويجب أن يكون موجوداً و غير مخالف للنظام العام أي يكون مشروعاً .

و عقد السمسرة عقد يتعهد فيه الشخص أن يقوم بعمل معين لحساب شخص آخر مقابل أجر دون أن يخضع لإرادته أو إشرافه ، ويتميز عقد السمسرة بأنه عقد رضائي وهو من عقود المعاوضات كما أنه ملزم للجانبين فضلا على أنه ينشأ التزاما شخصيا على عاتق السمسار و ذلك بإنجاز العمل المتفق عليه دون تبعية للعميل ، ويبقى خاضعا لأحكام النظرية العامة للعقد ، لا سيما فيما يتعلق بالشروط و الأركان التي يقوم عليها.

⁹⁵ - علي بارودي ، العقود وعمليات البنوك التجارية ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية مصر ، سنة 2001 ، ص

ب- الشروط الخاصة لممارسة مهنة السمسرة البحرية

تم النص على شروط ممارسة مهام السمسار البحري في المرسوم التنفيذي 348/20 و كانت هذه الشروط عامة لكل مساعدى النقل البحري ، خلافا لما نص عليه المرسوم التنفيذي 183/ 09 و الذي وضع شروط خاصة بالسمسار البحري والمتعلقة بالخبرة والميدان العلمي والمتمثلة فيما يلي:

يجب أن يحوز السمسار البحري 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.

المطلب الثاني: العلاقة القانونية بين وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري

كما وسبق الإشارة إليه يتصرف وكيل السفينة لحساب المجهز ويتقاضى أجر عن ذلك أما وكيل البضاعة فيتصرف لحساب أصحاب الحقوق في البضاعة ويتقاضى أجره من عندهم بينما السمسار البحري فهو الشخص الذي تتمثل مهمته في التقريب و التوفيق بين طرفي العقد ، فيلتزم مقابل أجره وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام مختلف العقود المتعلقة بالتجارة البحرية .

الفرع الأول : الجمع بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة

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 استغلالها⁹⁶ و عليه فوكيل السفينة باعتباره وكيلًا عن المجهز نجده يتولى خدمة السفينة ، كعملية استقبال السفن وتموين السفينة بكل المعدات وكذلك العمليات المتعلقة برسو السفينة ، قطر السفينة وإرشادها بالإضافة إلى القيام بعملية إسعاف السفينة أثناء رسوها ، تسلم واستلام البضائع كما له الحق في القيام بكل الخدمات الملاحية و الإدارية والتجارية للسفينة بينما وكيل الحمولة فهو وكيل عن المرسل إليه يتولى القيام باستلام البضائع باسم و لحساب موكله ودفع أجره الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم⁹⁷. إذن وكيل الحمولة يعتبر وكيل بأجر عن أصحاب الشأن في البضاعة التي تسلمها ونطاق وكالته تتمثل في تسلم البضاعة عند الوصول ودفع أجره 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 والقضاء⁹⁸، ويتم ذلك بالعمل على التوالي أي يكون الشخص وكيلًا عن السفينة وعند الانتهاء من خدمة السفينة يكون أمينًا عن الحمولة والأمر يحصل

- نص المادة 572 من القانون البحري .⁹⁶

⁹⁷- المواد 609 و 621 و 622 من القانون البحري الجزائري.

- عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 91 .⁹⁸

تلقائيا أي دون وجود أي فارق زمني بينهما ، لكن يتم ذلك بمقتضى عقدان مستقلان وهذا العمل المزدوج للوكيل أصبح نتيجة لانتشار شرط " التسليم تحت الروافع" أو شرط التفريغ التلقائي في سندات الشحن وبمقتضى هذا الشرط يكون للربان القيام بتفريغ البضاعة دون أن ينتظر حضور المرسل إليه أو ممثله ، وعليه يتسلم وكيل السفينة البضاعة من الربان ويتولى نقلها إلى المخازن وهذا على مسؤولية المرسل إليه ونفقتة وفي هذه الحالة يعتبر وكلا عن السفينة والحمولة في آن واحد .⁹⁹

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 ويقيم دعوى على الناقل الذي يمثله باعتباره وكلا عن السفينة في نفس الوقت ، فالجمع بين الصفتين في العرف البحري يعتبر استثناء عن القاعدة العامة .

الفرع الثاني : جمع السمسار البحري بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة

أصبح من المتعذر اليوم إبرام أي عقد من العقود البحرية دون تدخل الوسيط أو السمسار البحري ، فقد يكتسب السمسار البحري صفة وكيل السفينة و يتلقى من المجهز أو الربان مهام تتمثل في التوسط لإبرام عق من عقود النقل البحري ، أو فيما يتعلق بتنظيم دخول و خروج السفينة من الميناء إضافة إلى القيام بالعمليات الجمركية ، كما قد يتولى السمسار البحري مهام وكيل الحمولة فينتقل من المرسل إليه مهام تتطلب قيامه باستلام البضاعة و التحقق من سلامتها و المحافظة عليها لحين تسليمها ، و تحصيل أجره النقل إذا كانت مستحقة كليا أو جزئيا مع إبداء تحفظاته حالة هلاك أو تلف البضاعة خلال المهل القانونية و قيامه كذلك بالتصريحات الجمركية و إشعار السفينة بوصولها قصد حجز الرصيف .

و المشرع كان واضحا في نص المادة 638 من القانون البحري الجزائري والتي يفهم من خلال استقراءها أن السمسار البحري قد يباشر العمليات المتعلقة بأمانة السفينة أو يتولى كل ما يتعلق بأمانة الحمولة ففي هذه الحالة يجمع السمسار البحري بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة وتسري عليه في هذه الحالة أحكام وكالة السفينة ووكالة الحمولة.

-عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 101⁹⁹

الفصل الثاني: الطبيعة القانونية لعمل الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

يختار وكيل السفينة من قبل المجهز أو الريان ويرتبط بالمجهز بمقتضى عقد "وكالة السفينة" كما أن وكيل الحمولة ينوب عن المرسل إليه أو أصحاب الحق في البضاعة وذلك بمقتضى " عقد وكالة الحمولة " ، حتى أن السمسار البحري يتولى التوفيق والتوسط بين الأطراف المتعاقدة بناء على " عقد الوكالة " ، حيث أن وكيل السفينة ووكيل الحمولة وأثناء ممارستهما لنشاطهما تكون لهم علاقة مع مختلف الجهات و الأعوان من ذلك علاقتهما مع المرسل إليه و مقاول المناولة والتشوين ، علاقتهما مع المؤسسة المينائية ومصلحة الجمارك بالإضافة إلى مصلحة الضرائب .

لم يقر المشرع الجزائري بالإشارة إلى الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية بل اكتفى فقط بذكر التزامات الوكلاء البحريين لعملية النقل البحري ، و تسري عليهم أحكام عقد الوكالة في القواعد العامة من حيث تكوينه و آثاره و انقضائه ، فتعتبر كل من وكالة السفينة ووكالة الحمولة و السمسرة البحرية من العقود الرضائية الملزمة للجانبين ، و من تم يجوز للموكل عزل الوكيل في حالة استحالة تنفيذ العقد و ينهي الوكالة مع تعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه جراء العزل ما لم يوجد اتفاق مخالف لذلك .

و تطبيقا لذلك يجوز لوكيل السفينة ووكيل الحمولة أن ينوب عن المجهز أو المرسل إليه في الدعاوي التي يرفعها و يعد موطن الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالجزائر موطناً لموكليهم طبقاً لنص المادة 623 من القانون البحري الأمر 80/76 .

و العقد الذي يبرمه كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري اختلفت الآراء حول تكييفه فيما إذا كان عقد عمل أو عقد وكالة ذلك نسبة للأعمال التي يتولى القيام بها الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري ، أما من حيث طبيعة العقد المدنية أو التجارية اختلفت الآراء في إيجاد الطبيعة القانونية للعقد ، فمنهم من كلفه على أساس أنه عقد وكالة تجارية ، ومنهم من وجد أنه عقد وكالة مدنية محضة هذا من جهة وكالة السفينة ووكالة الحمولة ، أما السمسرة البحرية فعقد السمسرة و رجوعا للقانون التجاري الجزائري يعتبر من ضمن الأعمال التجارية ، و الاختلاف كان فيما إذا كان عقد السمسرة عقد وكالة عادية أو تجارية أو وكالة بالعمولة .

و عليه فنسبة للاختلاف في الآراء حول تحديد الطبيعة القانونية للعقد الذي يبرمه الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري ، سنتناول في المبحث الأول من الفصل الثاني المركز القانوني لوكيل السفينة والحمولة والسمسار البحري أما المبحث الثاني من نفس الفصل فيكون حول علاقة وكيل السفينة ووكيل الحمولة بالمرسل إليه ومقاول المناولة والتشوين و علاقتهما بمختلف الجهات.

المبحث الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري

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 ايجار أو كما هو الحال في موضوعنا عقد الوكالة البحرية ، فعقد الوكالة يعتبر من العقود الواردة على العمل هذا ما أكدته المادة 571 من ق.م. ج و التي نصت على أن موضوع عقد الوكالة هو قيام الوكيل بعمل شيء لحساب الوكيل و باسمه ، لهذا يمكن القول بأن عقد الوكالة يعتبر من العقود الواردة على العمل مهما كانت طبيعة هذا العمل غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة ، و قد تكون الوكالة تبرعية كما يمكن أن تكون بمقابل .

و تتميز الوكالة عن عقد العمل في أن محلها تصف قانوني لا مادي ، و الاختلاف يكمن بينهما كذلك في أن العامل في عقد العمل يعمل دائما تحت رقابة و إشراف رب العمل و توجيهه ، أما الوكيل في عقد الوكالة لا يعمل بالضرورة تحت إشراف الموكل بل بكل استقلالية ، و ليس من الضروري وجود علاقة تبعية بين الوكيل و الموكل ، كما يظهر الاختلاف كذلك في ضرورة الأجر في عقد العمل و عدم ضرورته في عقد الوكالة ، و لا توجد نيابة للعامل عن رب العامل بعكس النيابة الموجودة في عقد الوكالة إذا كان الوكيل يعمل باسمه الشخصي ، و في إطار تحديد الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية لا بد من التمييز فيما إذا كانت الوكالة مدنية أو تجارية فمتى نكون أما وكالة مدنية و متى نكيّفها على أساس أنها تجارية ؟ ذلك بحسب التصرفات القانونية التي يقوم بها الوكلاء .

أما في إطار السمسرة البحرية فالمشرع الجزائري في القانون البحري 80/76 بين بأن السمسرة البحرية وكالة بحرية مكتوبة ، و نعلم أن القانون التجاري الجزائري صنف السمسرة ضمن الأعمال التجارية بحسب الموضوع ، فما طبيعتها القانونية ؟ و ما هو المركز القانوني للسمسار البحري ؟

إجابة على هذه التساؤلات خصص هذا المبحث لدراسة المركز القانوني لكل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة وهذا في المطلب الأول ، أما المطلب الثاني فندرس المركز القانوني للسمسار البحري .

المطلب الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة

من خلال الأعمال التي يقوم بها الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري يمكن تحديد الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية و المركز القانوني لكل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري .

قبل التطرق للمركز القانوني لكل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة ارتأيت إعطاء مفهوم كل من عقد العمل البحري و عقد الوكالة ، وذلك حتى يتسنى لنا إبراز المركز القانوني أو الطبيعة القانونية للعقد المبرم مع وكيل السفينة ووكيل الحمولة وهذا فيما إذا كان عقد عمل أو عقد وكالة.

الفرع الأول : مفهوم عقد العمل البحري وعقد الوكالة أ- مفهوم عقد العمل البحري

يعد عقد العمل البحري من عقود العمل فهو بذلك يخضع للقواعد العامة المنظمة لعلاقة العمل بوجه عام، كما أنه محاط بتشريع متمثل في قانون العمل واتفاقية العمل البحري الدولية لسنة 2006 المبرمة بجنيف سويسرا بتاريخ 23 فيفري 2006¹⁰⁰ ، و التي تبنتها منظمة العمل الدولية حددت من خلالها شروط العمل الخاصة بالملاحة البحرية ، أما المشرع الجزائري فنظم علاقات العمل بموجب أحكام خاصة في القانون البحري ، تم نص عليها في القانون رقم 171/88 المؤرخ في 14 سبتمبر 1988 و المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر¹⁰¹ يضبط المشرع من خلاله القواعد المطبقة على العمال (رجال البحر أو البحارة) في قطاع الملاحة البحرية ، و تم إلغاء هذا القانون بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 102/05 المؤرخ في 26 مارس 2005¹⁰² و من خلاله حدد المشرع النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري .

فعقد العمل البحري يقتضي التحاق البحار للعمل على متن السفينة، حيث يصبح يمثل أحد أفراد طاقمها من أجل القيام بالرحلة البحرية ، رجال البحر أن يعمل على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد المجهز أو من ينوب عنه بدفعه ، ويكون هذا الشخص تحت إشراف الربان والذي يعتبر هذا الأخير كذلك بحار " وعليه فطرفا عقد العمل البحري هما البحار الذي يلتزم بالعمل والمجهز أو من ينوب عنه ، حيث يعتبر المجهز رب العمل فقد يكون إما مالك للسفينة أو مستأجر لها ويتم التعاقد بينه وبين البحارة للعمل على ظهر السفينة¹⁰³.

كما يتميز عقد العمل البحري شأنه شأن عقود العمل بوجود عنصر التبعية أي أن البحار يؤدي عمله تحت إشراف المجهز أو من يمثله والمقصود بالتبعية التبعية القانونية والتي تتمثل في تأدية البحار لعمله لحساب رب العمل و الخضوع لأوامره ، بالإضافة إلى خضوعه لإشرافه ورقابته وتعرضه للجزاء في حالة ما إذا قصر في عمله أو أخطأ وكفي لتحقيق هذه التبعية ظهورها في صورتها التنظيمية أو الإدارية ، والتي تحتفظ للبحار بسلطانه الفني لتنفيذ ومباشرة عمله¹⁰⁴.

¹⁰⁰ - اتفاقية العمل البحري الدولية لسنة 2006 المبرمة بجنيف سويسرا بتاريخ 07 فيفري 2006 ، المصادق عليها بمقتضى المرسوم الرئاسي 260/15 ، المؤرخ في 23 ذي الحجة 1436 الموافق ل 7 أكتوبر 2015 ، ج.ر رقم 05 الصادرة بتاريخ 2016/01/31 .

¹⁰¹ - القانون رقم 171/88 المؤرخ في 14 سبتمبر 1988 و المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر ، ج.ر رقم 37

¹⁰² - المرسوم التنفيذي رقم 102/05 المؤرخ في 26 مارس 2005 ، النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، ج.ر رقم 22.

¹⁰³ - عوايل عبد الصمد ، خصوصية عقد العمل الذي يربط مجهزة السفينة بأفراد طاقمها ، مجلة مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية ، العدد الرابع ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران ، الجزائر، سنة 2017، ص73، 72.

¹⁰⁴ - عوايل عبد الصمد ، المرجع السابق ، ص73.

و العمل البحري قد يكون إما لمدة محددة أو لمدة غير محددة، وذلك حسب الاتفاق، وأخيرا يعمل العامل أو البحار لقاء أجر يتقاضاه، ويكون محدد في العقد وهو من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق مجهزة السفينة .

ب- مفهوم عقد الوكالة

تعتبر الوكالة وسيلة فعالة تمكن الإنسان من القيام بمختلف التصرفات القانونية دون حضوره فبفضل الوكالة يستطيع الشخص أن يقوم بإبرام تصرفات قانونية دون أن يكون مضطرا للحضور فعليا وذلك نظرا لحضور وكيله ، فالوكالة تسمح للإنسان الحضور في أكثر من مكان بواسطة وكلائه ، كما تسمح للشخص إبرام بواسطة غيره مالا يستطيع أن يبرمه بنفسه من تصرفات وذلك إما بسبب عجز مادي كالإعاقة أو بسبب عجز فكري أو معنوي ¹⁰⁵.

عرف المشرع الجزائري الوكالة في نص المادة 571 من ق.م. على أنها عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل و باسمه ، ويرى جانب من الفقه الفرنسي أن النيابة هي جوهر الوكالة فينبوب الوكيل عن الموكل في مختلف الأعمال المادية والقانونية ¹⁰⁶

كما عرفها فقهاء القانون و أجمعوا على أنها من حيث موضوعها تعتبر عقد تمثيل أو تفويض واختلفوا حول محلها أو وظيفتها ، فالبعض يرى أن وظيفتها تقتصر على الأعمال القانونية و البعض الآخر يجد أن عقد الوكالة وظيفتها تشمل الأعمال القانونية و المادية على حد سواء ¹⁰⁷، كما تعتبر الوكالة من العقود الرضائية و الملزمة للجانبين مع عدم فرض الأجر فيها.

الفرع الثاني : تحديد المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة

أ- تحديد المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة من خلال طبيعة الأعمال التي يباشرانها

يتوقف تحديد المركز القانوني لوكيل السفينة على طبيعة علاقته بالمجهز حيث لا يمكن اعتبار وكيل السفينة تابع للمجهز على أساس أن هناك عقد عمل يربط بينهما وذلك أن عقد العمل يكون في القيام بالأعمال المادية لكن وكيل السفينة يقوم بأعمال قانونية لصالح المجهز ، كما أن في عقد العمل يكون العامل دائما تحت إشراف رب العمل و توجيهه ورقابته فالعلاقة هي علاقة التابع بالمتبوع ¹⁰⁸، إذن علاقة العمل تقتضي الخضوع و التبعية بينما وكيل السفينة يتمتع بالاستقلالية في أداء مهامه شأنه شأن أي وكيل يتمتع بالاستقلال التام عن المجهز فيجوز له أن يمثل أكثر من مجهزة ¹⁰⁹.

¹⁰⁵ - عدنان ابراهيم سرحان ، شرح القانون المدني ، العقود المسماة-المقولة -الوكالة -الكفالة ، الطبعة الأولى ، الإصدار الرابع ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، سنة 2009 ، ص123.

¹⁰⁶ Atrice Bourdelois , Droit civil , Les contrats spéciaux , 2^{ème} édition , Dalloz Paris , France , année 2012 , p 87.

¹⁰⁷ - عدنان ابراهيم سرحان ، المرجع السابق ، ص126.

¹⁰⁸ -عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع ، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت ،

سنة 2005 ، ص281

- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص95. ¹⁰⁹

لا يجوز لوكيل السفينة بدون وكالة خاصة القيام بأي عمل يخرج عن نطاق أعمال الإدارة والتي تتمثل في قواعد القانون المدني حسب نص المادة 574: " لا بد من وكالة في كل عمل ليس من أعمال الإدارة لا سيما في البيع و الرهن و التبرع و الصلح و الإقرار و التحكيم وتوجيه اليمين والمرافعة أمام القضاء.

الوكالة 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. وعليه 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 موطنًا للمجهز.

أما بالنسبة لوكيل الحمولة فقد نصت المادة 621 من ق.ج.ع على أن وكيل الحمولة ينوب عن أصحاب الشأن في تسلم البضاعة عند الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها ، والعلاقة بين وكيل الحمولة والمرسل إليه هي علاقة وكالة تخضع لقواعد الوكالة الواردة في القانون المدني ما لم يرد بشأنه نص خاص يتعارض مع طبيعة عمل وكيل الحمولة ، حيث يعتبر عقد الوكالة من العقود الرضائية والملزمة للجانبين كما تعتبر من عقود المعاوضة .

كما سبق الإشارة إليه يرتبط وكيل الحمولة مع أصحاب الشأن في البضاعة بعقد وكالة مأجورة تحكمه القواعد العامة لعقد الوكالة، وعليه يعتبر وكيل الحمولة وكيلًا بأجر عن أصحاب الحق في استلام البضائع لكن يرى البعض أن وكيل الحمولة قد يكون وكيلًا بالعمولة وذلك إذا كان سند الشحن لحامله وقدمه المرسل إليه لوكيل الحمولة بحيث يتسلم البضاعة باسمه الشخصي و كأنه المرسل إليه ، إضافة إلى ذلك إذا كان سند الشحن إذني فظهره المرسل إليه لوكيل الحمولة تظهيرًا ناقلًا للملكية ، فأصبح وكأنه هو المرسل إليه الأخير ، وفي هذه الحالة يكون لوكيل الحمولة باعتباره وكيلًا بالعمولة أن يستفيد من الامتياز المقرر لوكيل العمولة على البضائع التي يحوزها لحساب المرسل إليه¹¹⁰.

وفي ذات السياق يجد البعض أنه يجوز الجمع بين أكثر من مركز قانوني فيكون وكيل الحمولة وكيلًا للحمولة ووكيلًا للسفينة في نفس الوقت حيث يحصل ذلك عندما يرد في سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع " التفريغ التلقائي" فهذا لا يلزم الناقل بالتفريغ. ينتهي عقد النقل البحري بتسليم الحمولة من داخل العنابر أو سطح السفينة فمن خلال ذلك يجوز أن يكون وكيلًا للسفينة و وكيلًا للحمولة ، فيقوم وكيل السفينة باستلام الحمولة باسمه ولحساب صاحب الشأن في استلامها ، إلا أن وكيل السفينة لا يتحول إلى وكيل الحمولة منذ وصولها تحت الروافع إلا بموجب عقد ينشأ بينه وبين صاحب الشأن في

- عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص252.110

استلام الحمولة وفي هذه الحالة وإن كان شرط التسليم تحت الروافع قد أنهى العلاقة المادية إلا أن العلاقة القانونية تظل قائمة إلى حين التسليم النهائي للحمولة.

وفي حالة العجز أو التلف لابد من استكمال الإجراءات القانونية التي تحافظ على حقوق المرسل إليه وفي هذا الشأن لا يجوز الجمع بين كل وكيل الحمولة ووكيل السفينة على سفينة واحدة¹¹¹ ولابد من وجود عقدين مستقلين للقيام بذلك.

في بعض الأحيان لإتمام عقد الوكالة واستلام الحمولة يتوجب نقلها إلى المخازن للمرسل إليه إضافة إلى سداد الرسوم الجمركية ، لكن قد ينشأ نزاع قانوني مما يستدعي الأمر اتخاذ الإجراءات القانونية من خلال اللجوء إلى القضاء وفي هذه الحالة لابد من وكالة خاصة لإمكانية اتخاذ الإجراءات القانونية الضرورية.

يرى جانب من الفقه أن وكيل الحمولة غير ملزم برفع دعوى الرجوع على الناقل ما لم يكن في دعوى إثبات حالة ، فوكيل الحمولة هو الوحيد الذي يتخذ القرار في رفع دعوى الرجوع على الناقل فقد يفضل أصحاب الشأن في البضاعة التسوية الودية ، وجانب آخر من الفقه يرى أن وكيل الحمولة يسأل في مواجهة صاحب البضاعة عن إخلاله الشخصي في تنفيذ وظيفته وهذا إذا لم يحافظ على حقوق المرسل إليهم برفع الدعاوى على الناقل في المواعيد المقررة¹¹².

من خلال استقراء الرأيين نجد أنه يعوزهما نوع من الدقة فليس عدم وجود الوكالة الخاصة تسقط المسؤولية عن وكيل الحمولة في المطالبة بحقوق أصحاب البضائع ، كما أنه ليس بوجود الوكالة الخاصة يعتبر غير مسؤول في المحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة .

ومن خلال ذلك القانون البحري الجزائري واضح في هذه النقطة حيث نص في المادة 623 من القانون بح.ج على أنه : " يجوز لوكيل الحمولة أن يدعي أو يدافع عن أصحاب الحقوق في البضاعة أمام القضاء ، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق " .

وجعلت الأمر جوازياً، فوكيل الحمولة غير مجبر في التمثيل أمام القضاء للمطالبة بحقوق المرسل إليه أو أصحاب الحق في البضاعة.

وعليه فإن وكيل الحمولة يقوم على سبيل الاستقلال بالأعمال القانونية المتعلقة باستلام والمحافظة على الحمولة ذلك نيابة عن المرسل إليه، وعلى هذا الأساس نكون أمام عقد وكالة باسم ولحساب المرسل إليه مقابل أجر.

- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 98.111

- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 93، 94.112

ب- تحديد المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة من خلال طبيعة عقد الوكالة "مدنية أو تجارية"

من خلال هذا لابد من التمييز متى تكون الوكالة مدنية ومتى تكون الوكالة تجارية فتكون 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 إلى 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 ¹¹³.

اختلفت الآراء حول تحديد الطبيعة القانونية للعقد الذي يبرمه أعوان النقل البحري ، فيرى البعض أن وكيل السفينة يعتبر وكيلاً بالعمولة إلا أن هذا الرأي لم يسلم به وذلك أن الوكالة بالعمولة تتمثل في تصرف الوكيل باسمه الخاص و لحساب موكله أي يتصرف باسمه الشخصي و لحساب الناقل ¹¹⁴بينما وكيل السفينة يعمل باسم و لحساب موكله ¹¹⁵.

ويرى البعض الآخر أن عقد الوكالة البحرية عقد تجاري وإذا كان عقد وكالة السفينة عقداً تجارياً بالنسبة إلى طرفيه فإن إثباته يكون جائزاً بكافة طرق الإثبات ¹¹⁶.

وعقد وكالة السفينة غالباً ما يكون في محررات أي لا يوجد إشكال في إثباته حينما يكون مكتوباً لكن يجب أن لا نخلط بين الوكالة البحرية والوكالة التجارية أي مع غيرها من الأعمال التي تتصل بالنقل البحري كتموين السفن والشحن والتفريغ .

كما أن القانون أفرد للوكالة التجارية نصوص وقواعد خاصة بها كالوكالة بالعمولة ومن ثم تظل الوكالة البحرية وكالة مدنية عادية ، فالاختلاف بينهما ينحصر في أن الوكالة التجارية تنصرف فقط على المعاملات التجارية في حين الوكالة البحرية يقوم فيها الوكيل بوصفه وكيلاً عن المجهز بالأعمال المتعلقة بحاجيات السفينة ، وهي أعمال مدنية كما أن وكيل السفينة أو وكيل الحمولة يكون مسؤول عن خطئه الشخصي أو خطأ تابعيه .

بينما الوكيل التجاري يكون مسؤول عن هلاك أو تلف البضائع التي يحوزها لحساب الموكل إلا إذا نتج عن ذلك سبب لا يد للوكيل فيه أو التابعين كوجود عيب ذاتي في البضاعة ¹¹⁷.

- عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 411، 410. ¹¹³

¹¹⁴ - علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، مطبعة جامعة القاهرة و الكتاب الجامعي مصر ، سنة 1992 ص 39

¹¹⁵ - محمد السيد الفقي ، محمد فريد العريني ، علي البارودي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت ، الطبعة الأولى ، سنة 2001 ، ص 289 .

¹¹⁶ - مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 75.

¹¹⁷ - مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 76.

كما يظهر الاختلاف بينهما كذلك من حيث القواعد القانونية المطبقة ، إذ تعتبر الوكالة البحرية وكالة عادية تطبق فيها قواعد القانون المدني كشرعية عامة إذا لم يوجد نص خاص في قواعد القانون البحري ، بالإضافة إلى خضوع الأجر في الوكالة البحرية إلى سلطة القاضي التقديرية بينما في الوكالة التجارية أخرج الأجر من تقدير القاضي¹¹⁸.

المطلب الثاني: المركز القانوني للسمسار البحري

كان المشرع في القانون البحري الأمر 80/76 واضحا وذلك من أن السمسار البحري هو ذلك الشخص الذي يتصرف بمقتضى وكالة السمسرة البحرية المكتوبة و المحدد فيها حقوق و التزامات السمسار البحري ، فيحق له العمل لحساب الطرفين المتعاقدين إذا عين من قبلهم ، فالسمسار البحري يتصرف بمقتضى "وكالة" وذلك للتوسط بين طرفي العقد ويجب أن تكون هذه الوكالة مكتوبة وهذا ما نصت عليه المادة 632 من ق.بح.ج حيث قضت ب:"توضع وكالة السمسرة البحرية كتابيا وتحدد بوضوح حقوق و التزامات السمسار" ، فيحق له أن يشهر باسم موكله جميع المبالغ المستحقة كما يحق له العمل لصالح الطرفين المتعاقدين إذا عين من قبلهم ويحدد أجر السمسار البحري بمقتضى الخدمات التي يقوم بها ، ويستحق هذا الأجر من الطرف الذي فوضه و في حالة عدم الاتفاق على الأجر يحدد بمقتضى عرف الميناء و هذا ما قضت به المادة 635 من القانون البحري 80/76 ، ويخول له القانون و في المادة 638 من نفس القانون إمكانية الجمع بين صفته كسمسار مع نشاطات وكيل السفينة و وكيل الحمولة و تطبق عليه أحكام النشاطين.

كما يكون السمسار مسؤولا قبل العميل مسؤولية عقدية نتيجة إخلاله بالتزاماته التعاقدية في إطار عقد السمسرة، وتكون المسؤولية تقصيرية في مواجهة الغير لإخلاله بالتزاماته القانونية كإخلاله بمبدأ حسن النية ، وفي البحث عن المركز القانوني للسمسار البحري لا بد من معرفة الطبيعة القانونية لعقد السمسرة البحرية ذلك من حيث مدنية أو تجارية العقد ، و فيما إذا كانت هذه الصفة تنصرف للعميل / من جهة أخرى لا بد من تمييز عقد السمسرة عن عقد الوكالة العادية و الوكالة التجارية و الوكالة بالعمولة .

الفرع الأول : الطبيعة القانونية لعقد السمسرة البحرية

إن السمسرة البحرية تعتبر عملا تجاريا هذا ما نلمسه من نص المادة 02 ف 14 من ق.تج.ج على أنه : "يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل عملية مصرفية أو عملية صرف أو سمسرة أو خاصة بالعمولة"¹¹⁹ ، و يشترط في اعتبار السمسرة عملا تجاريا أن تكون الأعمال التي يتوسط فيها السمسار أعمال تجارية ، فتكون بذلك عملا تجاريا إذا كانت الصفقة تجارية و يعد تاجرا كل من يمارس أعمال السمسرة على وجه الاحتراف إلا أن اعتبار السمسرة عملا تجاريا يراد منه أن أعمال السمسرة هي

¹¹⁸ - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص256.

¹¹⁹ - الأمر 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري ، ج ر رقم 78.

تجارية في حد ذاتها ، وخاصة للسمسار وحده دون عميله فعلم السمسار هو فقط العمل التجاري حيث ذلك لا ينصرف إلى الصفقة المبرمة مع العميل .

والسمسار البحري في إطار توسطه قد يتوسط لإبرام صفقة مدنية ، فإذا كانت الصفقة مدنية تكون السمسرة مدنية و تعتبر صورة من صور عقد الوكالة العادية و التي تعتبر في الأصل عمل مدني بحث، تأسيسا على تتبع السمسرة العقد الأصلي المراد إبرامه من حيث تجارية أو مدنية الصفقة¹²⁰ . فاعتبار المشرع الجزائري عقد السمسرة عقد تجاري يراد به أن أعمال الوساطة في ذاتها أعمال تجارية و هي خاصة متعلقة بالسمسار وحده دون عميله و بذلك فعقد السمسرة تجاري من جانب السمسار فقط ، و يختلف الوضع إذا كان العميل تاجر أو الصفقة المراد إبرامها من قبيل الأعمال التجارية .

الفرع الثاني : تمييز عقد السمسرة عن عقد الوكالة العادية والوكالة التجارية والوكالة بالعمولة

لدراسة الطبيعة القانونية لعقد السمسرة لابد من تمييزها عن كل من عقد الوكالة المدنية ، فالبعض يرى أن أعمال السمسرة إذا استمرت مدة طويلة مع العميل يصبح فيها السمسار وكيلًا و تطبق عليه أحكام الوكالة العادية¹²¹ ، كما تختلف السمسرة عن عقد الوكالة التجارية و الوكالة بالعمولة ، هذا ما سنتطرق إليه فيما يلي .

أ- تمييز عقد السمسرة عن عقد الوكالة العادية

يختلف السمسار عن الوكيل في الوكالة العادية حيث أن السمسار عمله مادي يتمثل في البحث عن يبرم عقد معين مع العميل أو ما يعرف عمله بالتوسط بين المتعاقدين و التقريب بينهما فبمجرد بلوغ الغرض المنشود من وراء التوسط بين المتعاقدين تنتهي مهمته لتبدأ مهمة الطرفين في إبرام العقد وتنفيذه ، أما الوكيل يقوم بعمل قانوني حيث يبرم العقد باسم ولحساب موكله فهو غير ملزم تجاه الغير بتنفيذ العقد وهذا لأن أثار العقد تصب في ذمة الموكل مباشرة دون أن تمر بذمة الوكيل¹²² .

و من مظاهر الاختلاف بين العقدين ، ففي الوكالة ينوب الوكيل عن أحد طرفي العقد في إبرامه و التوقيع عليه ، أما السمسار يقرب بين وجهتي نظر طرفي العقد دون أن يكون نائبا عنهم ، و عليه الوكالة عمل قانوني يلتزم بمقتضاه الوكيل العمل لحساب الموكل و ملزم بالقيام به لقاء أجر ، بينما السمسرة فهي تكليف السمسار القيام بعمل مادي يتوصل من خلاله السمسار في النهاية إلى دفع

120 - الشراوي سمير ، محاضرات في العقود التجارية و الإفلاس ن الطبعة الأولى ، جامعة القاهرة مصر ، سنة 1972 ، ص 37.

121 - الشراوي سمير ، القانون التجاري ، الجزء الثاني ، دار النهضة العربية للنشر و التوزيع القاهرة ، مصر ، سنة 1984 ، ص 81.

122- عبد الرحمن السيد قرمان ، العقود التجارية وعمليات البنوك طبقا للنظام السعودي ، الطبعة الثانية مكتبة الشفري ، السعودية ، سنة 2010 ، ص 33.

الأطراف إلى التعاقد و هذا لقاء أجر . كما أن السمسرة قائمة على أساس الاستقلال التام لشخص السمسار ، بينما الوكالة قائمة على أساس فكرة النيابة في التعاقد .

ب- تمييز عقد السمسرة عن عقد الوكالة التجارية

في إطار عقد السمسرة لا يتعاقد السمسار باسم موكله ولا باسمه الشخصي وإنما تنحصر مهامه في بذل الجهود لتحقيق الوساطة والتقريب بين طرفي العقد حيث لا يكون للسمسار أية علاقة في هذا العقد ، وبناءً على هذا فالسمسار يستحق عمولة بمجرد اتفاق الطرفان وإبرام العقد بغض النظر إذا ما نفذ العقد أو لم ينفذ ما لم يتم الاتفاق خلاف ذلك مثلاً الاتفاق على كفالة التنفيذ¹²³.

أما الوكيل التجاري فيتعاقد باسم موكله ولحسابه مع الغير، وفي هذه الحالة فإن الحقوق والالتزامات الناشئة عن العقد الذي يبرمه الوكيل لحساب الموكل تنصرف إلى هذا الأخير ومن ثم تنشأ علاقة مباشرة بين الموكل والغير الذي تعاقد معه الوكيل التجاري وعلى هذا الأساس لا يمكن لكل منهما مطالبة الوكيل بإتمام تنفيذ العقد إلا إذا كان موكلاً للقيام بذلك¹²⁴.

ت- تمييز عقد السمسرة عن عقد الوكالة بالعمولة

يختلف السمسار عن الوكيل بالعمولة حيث أن هذا الأخير يقوم أيضاً بعمل قانوني يبرم العقد باسمه الخاص لحساب موكله ، وبذلك يصبح طرفاً في العقد الذي يبرمه مع الغير وبذلك يكتسب الحقوق ويتحمل الالتزامات على أن ينقلها بعد ذلك لموكله ، بينما السمسار لا يصبح طرفاً في العقد الذي يتوسط لإبرامه وبذلك لا يسأل عن تنفيذه كما لا تنصرف آثار العقد على ذمته¹²⁵.

و السمسار البحري كما سبق تعريفه هو كل شخص طبيعي أو معنوي يعد تاجراً محترفاً لمهنته، كما أنه يلعب دور الوسيط بين المتعاقدين ووكيل عن المؤمن له في إطار عقد التأمين البحري¹²⁶.

إن العميد "روني روديير" يعرف السمسار على أنه كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى القيام بعمليات التأمين ، فهو وكيل عن المؤمن له في إطار إبرام عقد التأمين البحري حيث يحث المؤمن له عن تغطية التأمين الأكثر حاجة وملائمة لمتطلبات المؤمن له¹²⁷، إذن فالسمسار حسب رأي الأستاذ روني روديير هو وكيل تكون مسؤوليته في إطار وكالة عن المؤمن له فيقوم مثلاً باستخراج شهادات التأمين كما أنه غير ملزم بدفع قيمة التأمين إلا بمقتضى عقد وكالة خاصة¹²⁸.

¹²³- سحر رشيد حميد النعيمي ، الاتجاهات المختلفة في الوكالة التجارية ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ، الأردن ، سنة 2004 ، ص 69 .

¹²⁴-مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، مكتبة الوفاء القانونية ، القاهرة ، مصر ، سنة 1999، ص 111.

¹²⁵-محمد حسن الجبر ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، الطبعة الثانية ، مكتبة الفهد الوطنية ، السعودية ، سنة 2003، ص 66.

¹²⁶-René Rodière , op cite , p90.

¹²⁷René Rodière , op cite , p90, 91.

¹²⁸-René Rodière , op cite , p90.

استعمل المشرع الجزائري في القانون البحري مصطلح "وكالة" في تعريفه للسمسار البحري¹²⁹ ولكن السمسار البحري لا يعد وكيلا ولا يمثل أي أحد من طرفي العقد فهو فقط وسيط بين الأطراف المتعاقدة ينتهي دوره بمجرد توفيقه في محاولة التقريب بين المتعاقدين وليس الدفاع عن حقوقهما أو تمثيلهما فهو يحاول التقريب بين المتعاقدين و إعطاءهما المعلومات اللازمة عما يحاولان الاتفاق عليه قصد التعاقد مثلا في التأمين البحري نجد السمسار البحري في موقع الوسط بين المؤمن والمؤمن له.

و في إطار الحديث عن سمسار التأمين البحري لابد من البحث عن طبيعة العقد الذي يبرمه ففي هذا الإطار ثارت في الفقه الفرنسي بوجه الخصوص عدة نظريات في إطار سمسة التأمين ، فهناك من يرى أن سمسار التأمين وسيط وهناك من يجده وكيل و ممثلا عن المؤمن له في عقد التأمين ووكيلا عن المؤمن في عقد إعادة التأمين فالنزعة الأولى رأت أن عقد السمسرة في التأمين هو عقد تأجير خدمات ودعت هذه النظرية بالقرار القضائي الصادر عن مجلس قضاء باريس في 13 مارس 1937، إلا أن الفقه نفى ذلك باعتبار أنها تنافي الاستقلالية القانونية للسمسار التأمين فهو ليس بتابع لأي أمر بالخدمة هناك نظرية أخرى ترى بأن سمسار التأمين يعتبر وكيلا تجاريا¹³⁰.

إلا أن مهنة السمسار تتميز عن مهنة الوكيل التجاري بكونها تقتصر على الوساطة فقط دون إبرام العقود عكس الوكيل التجاري الذي يمكنه إبرام عقود نيابة عن موكله.

أما النظرية الأخيرة فتري أن عقد سمسة التأمين هو عقد وكالة . وهو ما يعترف به المشرع الجزائري في مجال التأمين باعتبار سمسار التأمين وكيلا عن المؤمن له ومسؤولا اتجاهه ، وخلاصة لهذا التحليل فطبيعة عقد السمسرة في التأمين هو طبيعة خاصة وذاتية عن بقية العقود يعتبر فيها سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له يبحث عن أحسن العروض ويقدم طلبات التأمين باسمه لكن لا يتلقى عمولته من المؤمن له بل من قبل المؤمن باعتباره جلب له عقد التأمين¹³¹.

المبحث الثاني: علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمقاول المناولة والتشوين وبمختلف الجهات

إن الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري وبالأخص وكيل السفينة ووكيل الحمولة ، ففي سبيل تنفيذ عقد الوكالة البحرية يقومون بالتعاقد مع مختلف الجهات والشركات المتخصصة في إطار النقل البحري ، ففيما يخص عملية شحن البضاعة وتفريغها يتعاقدون مع مقاول المناولة و الذي يتولى القيام

¹²⁹ يرى الأستاذ قمرأوي عز الدين في مقاله المعنون بأعوان النقل البحري في الجزائر وفقا لأخر النصوص التنظيمية والمنشور في مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية كلية الحقوق و العلوم السياسية بهران الجزائر ، العدد الأول ص 52 ، أن " نحن لا نوافق المشرع الجزائري لما استعمل مصطلح وكالة وذلك لأن السمسار البحري وإن كان يتوسط بين طرفي العقد المراد إبرامه لا يمثل أي منهما ولا يعد طرفا موقعا على العقد، فإذا نجح السمسار في وساطته و أبرم العقد بين الطرفين ، فإن الحقوق و الالتزامات التي يربتها العقد تكون لصالح أو على عاتق طرفيه فقط دون السمسار الذي ينتهي دوره بمجرد إبرام العقد سواء نفذ أو لم ينفذ ."

¹³⁰ - حيثالة معمر ، المرجع السابق ، ص06.

- حيثالة معمر، المرجع السابق ، ص06، 07، 131.

بالعمليات المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة أو يقوم بإنزالها منها ، و إلى جانب الأعمال المادية يتولى القيام بأعمال قانونية متصلة بالشحن و التفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل ، ولممارسة مهمة أعمال المناولة المينائية لا بد أن يكون الشخص الطبيعي من جنسية جزائرية أو الشخص المعنوي الخاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز و يستوفي شروط التأهيل المهني و يتوجب عليه احترام شروط الاتفاقية و و دفتر الشروط التي تعلن عنها السلطة المينائية المعنية¹³² وفيما يتعلق بحراسة البضاعة تكون لهم علاقة مع مقاول التشوين فتكون التزامات هذا الأخير كوكيل تتمثل أساس في استلام البضاعة سواء من الشاحن أو من طرف الناقل ، ثم تسليمها إلى المرسل إليه أو الناقل و يتوجب عليه فحصها و إبداء تحفظاته حالة اكتشافه نقص أو تلف بالبضاعة و يترتب على عدم إبدائه للتحفظات الإخلال بالتزاماته التعاقدية في عقد الوكالة و تترتب مسؤوليته ، و يجعل للمرسل إليه حق في التعويض عن الأضرار التي لحقت به من بينها فقدانها حق الرجوع على الناقل¹³³ . مع ضرورة تواصلهم مع كل من مصلحة الجمارك خاصة بضرورة التصريح الجمركي ، ومصلحة الضرائب قصد الإقرار الضريبي السنوي و خضوع الشركات التجارية التابعة لها لجباية خاصة تتمثل أساس الرسم على النشاط المهني ، والضريبة على أرباح الشركة ، إضافة إلى علاقتهم بالمؤسسات المينائية فيما يتعلق بقيام الوكلاء البحريين بإشعار هذه الأخيرة قصد حجز الرصيف للسفينة ، فعمل الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري له علاقة وطيدة بهذه الجهات وذلك قصد استكمال إجراءات النقل البحري هذا من جهة .

ومن جهة أخرى يتصل الأعوان التجاريين بمجموعة من الأشخاص الفاعلين في عملية النقل البحري، كعلاقتهم بمقتضى عقد الوكالة البحرية مع المرسل إليه و المجهز قصد القيام بعملية تسليم البضاعة و المحافظة عليها و تحصيل أجرة النقل إذا كانت مستحقة كليا أو جزئيا ، و القيام بمختلف العمليات المتعلقة باحتياجات السفينة كإبرام عقود القطر و الإرشاد و تزويد السفينة بالموونة .

و عليه ارتأيت دراسة علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمقاول المناولة والتشوين في المطلب الأول ، أما المطلب الثاني خصص لدراسة علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمختلف الجهات.

¹³² - كميلة أعراب ، المناولة المينائية بين التنظيم القانوني و الواقع في الجزائر ملتقى وطني إفتراضي الموسوم ب: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر ، واقع و أفاق ، بتاريخ 10 فيفري 2022 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة الجزائر 1 ، سنة 2022 ، ص 286 .

¹³³ - حوباد حياة ، دور مقاول التشوين في الموانئ الجزائرية بين التشريع و الواقع العملي ، ملتقى وطني إفتراضي الموسوم ب: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر ، واقع و أفاق ، بتاريخ 10 فيفري 2022 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة الجزائر 1 ، سنة 2022 ، ص 261.

المطلب الأول : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمقاول المناولة والتشوين

من خلال تنفيذ عقد النقل البحري تمر البضائع بعدة مراحل فالناقل يتلقى البضاعة من الشاحن ثم تشحن على السفينة وتنقل من ميناء الوصول للتفريغ وبعد ذلك تسلم إلى المرسل إليه ، إلا أن ازدياد حمولة السفينة في الوقت الحديث و الرغبة في السرعة في التنفيذ من قبل أطراف عقد النقل البحري يستدعي لإنجاز تلك العمليات معدات خاصة وعمالة كافية بالإضافة إلى الخبرة وهي أمور لا يمكن للناقل توفيرها في كل ميناء تصل إليه السفينة هذا من جهة ومن جهة أخرى ليس في مقدور الشاحن أو المرسل إليه توفيرها.

ومن تم كان الالتجاء إلى من يقع عليه عبء القيام بهذه العمليات أي إلى مقاول متخصص يقوم بأدائها نيابة عنه مقابل أجر و بواسطة عمال تابعين له ومعدات ، وهذا المقاول هو مقاول المناولة.

الفرع الأول : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمقاول المناولة

إن وكيل السفينة ووكيل الحمولة بما أنهما قد يتولى أحدهما القيام بوكالة السفينة ووكالة الحمولة ففي إطار تنفيذ عقد الوكالة يقوم بالتعاقد مع مقاول المناولة والتشوين ، ففي الموانئ نجد مقاولون يقومون بعملية شحن البضائع وتفريغها من السفن و تسمى هذه العملية بالمناولة والتي عرفها المشرع في القانون البحري الجزائري في نص المادة 912 : "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع و رصها وفكها و إنزالها و عمليتي وضع البضائع على السطوح الترابية والمغازات و أخذها " ، فالمناولة المينائية تعتبر من ضمن النشاطات المينائية التجارية التي أتى بها القانون البحري المعدل رقم 05/98 و الذي يتضمن في كتابه الثالث المعنون ب " الاستغلال المينائي " و ذلك من المواد 888 إلى 955 حيث جاءت هذه المواد لتعميم شكل تنظيم وتسيير الموانئ ، وذلك بالفصل بين مهام المرفق العام المتمثل في السلطات المينائية عن النشاطات التجارية التي أضحت تقوم بها مؤسسات خاضعة لقواعد المنافسة¹³⁴.

حيث تقوم هذه المؤسسات بالنشاطات التجارية بناء على عقد امتياز و الذي يقصد به ذلك الاتفاق الذي بموجبه تفوض السلطة المينائية ممارسة هذه الأنشطة على مستوى الموانئ لكل شخص طبيعي ذوا جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري و ذلك بناء على دفتر شروط لمدة معينة و بشروط حددها التنظيم " نرجع لدفتر شروط جنجن " ¹³⁵.

و عليه فإن المشرع الجزائري أقر صراحة بخصوصية النشاطات التجارية المينائية وتم تجسيد ذلك من خلال المرسومين التنفيذي 139/06 و 363/08 و اللذان يحددان شروط و كفايات ممارسة نشاطات القطر و المناولة والتشوين في الموانئ الجزائرية عن طريق عقود الامتياز .

¹³⁴-Ikache Belkheir , entre contraintes , restructuration et privatisation de certaines activités, le phare France, n 52 , aout 2003 , p20.

- نص المادة 892 من ق.بح.¹³⁵

و عرف المرسوم التنفيذي 139/06 تجميد من الناحية العملية خاصة في نص المادة 03 منه والتي تنص على : " تسند ممارسة نشاطات القطر وأعمال المناولة و التشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة و يحوز شرط التأهيل المهني". إذن تم منح الامتياز لكل شخص طبيعي أو معنوي للقيام بهذه النشاطات دون أن يشترط النص الجنسية الجزائرية ، وهذا ما أدى بعمال الموانئ و النقابات رفض تطبيق المرسوم وكان ذلك عن طريق شن إضرابات والتي من شأنها يتم التأثير على الاقتصاد الوطني ، ومن خلال ذلك ارتأى المشرع تعديل المرسوم 139/06 بالمرسوم التنفيذي 363/08 والذي يتعلق هو الآخر بشروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر و المناولة والتشوين ، وأهم تعديل كان في نص المادة 03 منه و التي من خلالها أصبح يمنح الامتياز في إطار نشاطات القطر و المناولة والتشوين لكل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري وكان ذلك بهدف تشجيع استثمار الخواص في الميناء الجزائري¹³⁶.

رجوعا للأمر 80/76 لم يكن يفرق بين نشاط المناولة و نشاط التشوين إلى غاية صدور قانون 05/98 فمن خلاله تم تحديد النظام القانوني لكل منهما. وتعد مهنة التشوين و المناولة من أكثر النشاطات المينائية ممارسة وتم تنظيمها في أغلب التشريعات الدولية و الداخلية¹³⁷.

ففي التشريعات العربية يسمى مقاول المناولة بمقاول الشحن والتفريغ حيث يرتبط هذا الأخير مع المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعقد مقولة يتعهد بمقتضاه القيام بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر¹³⁸ ، فتقتصر مهامه على العمليات المادية الخاصة بشحن البضاعة في السفينة وتفريغها منها دون أن يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة و تسليمها للمرسل إليه .

وعليه مقاول المناولة من خلال ما تقدم هو كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى القيام بشحن البضاعة و رصها وفكها وذلك تبعا لما قضته المادة 912 من ق.ج.ج وذلك بمقتضى عقد يبرمه مع الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه وهو عقد المقولة المينائية.

التشوين طبقا لنص المادة 920 من ق.ج.ج : " يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين استلام وتأشير و التعرف في اليايسة على البضائع المشحونة أو المنزلة و حراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

في إطار عرضنا لعلاقة وكيل السفينة أو وكيل الحمولة بمقاول المناولة والتشوين فتحليلنا لذلك يكون على أنه إذا كان تفريغ البضاعة على عاتق المرسل إليه وبما أن المرسل إليه و في توكيله لوكيل الحمولة للقيام باستلام البضاعة والسهل على مصالح الحقوق في البضائع من خلال اتخاذ التدابير الضرورية لحفظ حقوقهم فقد تكون هناك علاقة بين وكيل السفينة أو وكيل الحمولة بدلا من المرسل

¹³⁶ - بلحاج خديجة ، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر ، مجلة مخبر قانون النقل و النشاطات المينائية العدد الرابع ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران ، الجزائر ، ص 28-29.

¹³⁷ Marais George , Les transports de marchandises par mer , Lgdj Paris France , année 1984 , p 64

- مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 189.¹³⁸

أليه مع مقال المناولة ومقال التشوين وذلك باختيار مقال المناولة في إطار عملية شحن البضاعة وتفريغها¹³⁹.

وهذا الأخير من خلال عمله يستعين بعمال متخصصين تابعين له هم عمال الموانئ "Dockers" حيث لا يعتبر عمال الموانئ من رجال الطاقم لأنهم لا يعملون تحت إدارة أو إشراف الربان ، ويعتبرون من مساعدي النقل البحري المنسيين من طرف المشرع الجزائري.

وعليه لن تسري عليهم أحكام عقد العمل البحري وإنما تطبق عليهم القواعد العامة لقانون العمل¹⁴⁰.

إذن وكيل السفينة أو وكيل الحمولة يتدخل في العمليات التجارية المتعلقة بالبضاعة وذلك سواء تلك المتعلقة بالشحن والتفريغ أو البحث عن المستودعات الخاصة به أو تلك الخاصة بمقال المناولة هذا من جهة ومن جهة أخرى يتوجب عليه التأمين على البضاعة وحراستها إلى حين تسليمها وفي هذه الحالة تربطه علاقة مع مقال التشوين الذي يتولى القيام بعملية تأمين استلام البضاعة والتعرف عليها وحراستها وذلك إلى حين شحنها أو تسليمها للمرسل إليه¹⁴¹.

وفي الأخير لا بد من الإشارة إلى مدى ضرورة المقالة المينائية في عقد النقل البحري كما أن وكيل السفينة أو وكيل الحمولة لا يعتبران مقال المناولة أو مقال التشوين بل لهما علاقة وطيدة معهما داخل الموانئ ، فعملهما مكمل للآخر .

فالوكيل هو ممثل عن المجهز إذا كان وكيل السفينة ، ووكيل عن المرسل إليه في إطار وكالة الحمولة ودوره وعلاقته بمقال المناولة والتشوين تكون في إطار محاولة السرعة في الشحن و التفريغ للبضاعة وذلك لعدم مكوث السفينة فترة طويلة في الموانئ¹⁴².

أما فيما يتعلق بمسؤولية مقال المناولة فتكون على أساس تحقيق نتيجة وأخطاءه تكون واجبة الإثبات حيث نصت المادة 915 من ق.بح.ج على مسؤولية مقال المناولة وذلك من أنه يكون مسؤولاً في حالة ارتكابه لخطئه تجاه من طلب خدماته و أثناء قيامه بها .

أما مقال التشوين فقد نصت المادة 924 من ق.بح.ج على أنه في حالة ارتكاب المشون لخطأ ثابت يكون مسؤولاً تجاه من طلب خدماته .

ويدق ناقوس الخطر في إطار تداول الحاويات وذلك من خلال تهرب وكيل السفينة أو وكيل الحمولة من المسؤولية ، حيث أنه قد يتعاقد الناقل البحري مع شركة تداول الحاويات بعقد مستقل عن عقد الوكالة البحرية ، ومن خلال ذلك تكون شركة تداول الحاويات وكيلة عن الناقل البحري في استلام

139 - اضطلع عل الملحق ص 140.

- مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 181.140

141 - لمسنا تدخل وكيل السفينة ووكيل الحمولة في العمليات التجارية المتعلقة بالبضاعة من خلال نص المادتين 610 و 621 و 622 من القانون البحري الجزائري المتضمنتين التزامات كلا من وكيل السفينة ووكيل الحمولة ومن خلال ذلك يتبين أن كليهما علاقة مباشرة مع كل من مقال المناولة ومقال التشوين

142-Papa Diabel Diouf , Amélioration des conditions de consignation maritime au port autonome de Dakar « cas de la transenne » , mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de maitrise en transport et logistique , université de Sénégal , année 2006,p 14 .

الحاويات وتسليمها إلى الجهة التي ينص عليها العقد ويتعين عليها أن تدون ما يظهر في سند الشحن من تحفظات فقد تكون مسؤولة في حالة تسليم البضاعة للمرسل إليه مخالفة لما جاء في سند الشحن من عجز أو تلف .

و يتم التسليم بحضورها و تحت حراستها كما أنه يتم تسليم البضاعة إلى أصحاب الشأن ولا يظهر العجز إلا عند الانتهاء من تسليم البضاعة .

أما في حالة ما إذا قامت شركة تداول الحاويات بتسليم الحاوية مغلقة للوكيل البحري والذي بدوره يقوم بنقل الحاويات و تسليم البضاعة للمرسل إليه بحيث تكون في حيازته ففي هذه الحالة شركة تداول الحاويات غير مسؤولة بل تنحصر المسؤولية بين الناقل البحري و الوكيل البحري وغالبا ما ينهرب الوكيل البحري من مسؤوليته متمسكا في ذلك بالعبرة الواردة في سند الشحن « Said to contain » أي أن الشاحن قام بتعبئة الحاوية بمعرفته وصرح باحتوائها على العدد المدون في سند الشحن¹⁴³.

بمقتضى شرط « Said to contain » يحاول الناقلون تبرير استعمال هذا الشرط في وثيقة الشحن تلك المتعلقة بالبضائع المشحونة في الحاويات وذلك لاستحالة التحقق من محتوى هذه الحاويات . والخطر كبير هنا حيث يتعلق بخلخلة التوازن القائم لنظام المسؤولية مع تعميم النقل بالحاويات على معظم البضائع .

يدعي الناقل أحيانا بعدم علمه بمحتوى الحاوية ويكون ادعائه غير مؤسس وذلك لسبب أو لآخر كونه هو من قام بملا و شحن الحاوية ، فغالبا ما تكون الحاوية من نوع « LCL » وهذا معناه أن البضائع قد جمعت من طرف الناقل بحيث قد يكون هذا التجميع و الشحن تحت مراقبة ممثلي الناقل ووكلائه بسبب عدم كفاية كل بضاعة على حدا في ملاء الحاوية .

وعليه ليس للناقل الوسائل المعقولة للتحقق من صحة بيانات الشاحن المتعلقة بمحتوى الحاوية ، ويكون بذلك استعمال شرط « Said to contain » "مؤسس¹⁴⁴.

وفي إطار نفس الشرط نجد القضاء الفرنسي تشدد ولم يتقبل هذا الشرط ، أما الاجتهاد الفرنسي تبين له أن هذا الشرط مؤسس وتفسيره لذلك أن الناقل يحتفظ دائما بإمكانية التحقق من البضائع التي يستلمها ومدى مطابقتها مع البيانات المدرجة في وثيقة الشحن والتي تحدد مضمون الحاوية سواء كانت هذه الأخيرة مغلقة ومرصوفة أو لو تكن كذلك فللناقل الحق في فك و إزالة الترصيص وفتح الحاوية قصد التحقق من البضاعة¹⁴⁵.

ارتأيت إعطاء العلاقة بين الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري أي كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة مع مقابلة المناولة ومقاول التشوين وذلك باعتبار كل من مقاول المناولة ومقاول التشوين من

- مرسي عنبر ، المرجع السابق ، ص 128¹⁴³

¹⁴⁴-بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراه جامعة تلمسان الجزائر ، سنة 2011 ، ص 64.

- بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 68.¹⁴⁵

مساعدتي التجهيز أي من الأعوان التجارية لعملية النقل البحري ودورهما جد فعال وحساس في الموانئ. إلا أن المشرع الجزائري لم يدرجهم ضمن أعوان النقل بل اكتفى بالنص على كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري وعلى هذا الأساس فيعتبر مقالو المناولة ومقالو التشوين من ضمن الأعوان المنسيين والذي يتوجب على المشرع الجزائري إدراجهم ضمن قائمة أعوان النقل أو ما أسماهم بمساعدتي التجهيز .

المطلب الثاني : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمختلف الجهات

أثناء تنفيذ الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري لوكالتهم يرتبطون مع عدة جهات قصد استكمال كل الإجراءات الضرورية في عملية النقل البحري وكذلك تلك التي تقتضيها طبيعة عملهم فنجده يقيمون علاقات مع كل من مصلحة الجمارك فلا يمكن العبور دون الاتصال مع هذه الجهة. كما أنهم ومن خلال قيامهم بعملهم يتصلون بالمؤسسات المينائية خاصة إذا تعلق الأمر بعملية رسو السفينة في الميناء ، دون أن ننسى خضوعهم لمصلحة الضرائب فهي الأخرى من ضمن الجهات الأساسية التي يتوجب على الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري الاتصال المباشر معها ، كما تربطهم علاقة أساسية مع كل من المرسل إليه و المجهز و الشاحن ، إضافة إلى المستأجر و الخبراء البحريين فمن خلال كل هذا ارتأيت دراسة هذه العلاقات في النقاط التالية.

الفرع الأول : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالمؤسسات

يرتبط الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري و في إطار ممارستهم لمهامهم مع مختلف مؤسسات الدولة ، ففي إطار عملية التصريح بالبضاعة لا بد من توجيههم لمصلحة الجمارك قصد تقديم تصريح مفصل عن البضاعة التي سوف يتم شحنها أو تفريغها ، و اتصالها بمؤسسة الموانئ قصد إشعارها قبل وصول السفينة لحجز مكان على الرصيف ، كما لا يخلو نشاط الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري من المحاسبة الضريبية و على هذا الأساس لا بد من اتصالهم بمصلحة الضرائب لتقديم بيان سنوي على أساس الإقرار الضريبي السنوي ، إضافة لعلاقتهم بكل من شرطة الحدود بالموانئ و حراس السواحل و شركات التأمين و الإصلاح ، و هذا ما سنتطرق إليه في النقاط الآتية .

أ- علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمصلحة الجمارك

يرى البعض أن وكيل السفينة أو وكيل الحمولة يرتبطان بعقد وكالة مع المجهز أو المرسل إليه فتتم مسائلتهما بصفتهم وكلاء في حدود أموالهم وذلك عن طريق حجز ما للمدين لدى الغير وذلك طبقا للقواعد العامة و لا يمكن مساءلتهم عن الرسوم الجمركية و الغرامة عن العجز أو الزيادة في البضائع في أموالهم الشخصية ، ويرى البعض الآخر أنهم مسؤولان بصفة أصلية في أموالهم الخاصة فالمسؤولية استنادا إلى العقد هي ذات أثر نسبي فتقتصر على أطرافه ولا تمتد إلى الغير وهذا طبقا لقواعد القانون المدني¹⁴⁶.

- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 129.146

تتمثل مصلحة الجمارك في تلك الجهة الحكومية التابعة لوزارة المالية تسهر على حماية الاقتصاد الوطني و تطبيق القوانين واحترام التشريعات التي تنظم المبادلات الاقتصادية و تحركات الأشخاص ووسائل النقل البرية والبحرية والجوية¹⁴⁷، كما أنها تمتلك السلطة لتنفيذ القوانين الخاصة بتوفير الحماية للصادرات و الواردات وتنظيم عملية دخول وخروج البضاعة بين الدول وتتواجد مصالح الجمارك في كل من المطارات والموانئ وعبر الحدود يشرف عليها مسؤولين حيث يتولون القيام بمتابعة المسافرين والبضائع المتبادلة بين الدول وتهدف هذه المصلحة إلى :

- الحد من النشاطات الغير مشروعة في مجال التجارة وذلك عن طريق مكافحة التهريب وتبييض الأموال و الجريمة العابرة للحدود .

- التأكد من أن البضائع المستوردة أو الموجهة للتصدير قد خضعت لإجراءات المراقبة.

- تعزيز ودعم كافة الموارد المالية الخاصة خزينة الدولة.

- تطوير وتحسين الأداء الخاص بالمؤسسات.¹⁴⁸

وعليه تكمن علاقة الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري بإدارة الجمارك خاصة فيما يتعلق بعملية التصريح بالحمولة و نصت المادة 54 من المرسوم التنفيذي 04/17 على أن التصريح بالحمولة عبارة عن تصريح موجز بحمولة السفينة ويتوجب أن يتضمن بيانات ضرورية من شأنها التعرف على المرسل إليهم و البضائع خاصة عددها أو علاماتها التجارية ، التسمية الحقيقية للبضائع وذلك من حيث طبيعتها و نوعها بالإضافة إلى أرقام ببيانات الشحن و الوزن الخام ومكان الشحن ويجب أن يكون التصريح بالحمولة موقعا من الربان أو وكيل السفينة ، كما يمكن أن يرخص للربان أو وكيل السفينة تصحيح بيانات التصريح بالحمولة¹⁴⁹ وعلى ربان السفن أو وكيل السفينة أن يقدم لمكتب الجمارك وخلال 24 ساعة من وصول السفينة إلى الميناء كل من التصريح بالحمولة المعدة للتفريغ داخل الإقليم الجمركي بالإضافة إلى التصريح بمؤونة السفينة وبأمتعة وبضائع أفراد طاقم السفينة ومختلف الوثائق الضرورية والتي تطالب بها إدارة الجمارك وهذه الوثائق تقدم حتى ولو كانت السفينة فارغة و نصت المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 04/17 و التي تعدل وتتم أحكام المادة 57 منه على : "يجب على ربان أو وكيل السفينة أن يقدم لمكتب الجمارك خلال الأربع و العشرين (24) ساعة من وصول السفينة إلى الميناء :

¹⁴⁷ - سلمى سلطاني ، دور الجمارك في السياسة الخارجية – حالة الجزائر- مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر ، سنة 2003 ، ص 102.

¹⁴⁸ - نص المادة 03 من الأمر 04/17 العدد 11 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق ل 19 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون رقم 07/79 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق ل 21 يوليو سنة 1979 و المتضمن قانون الجمارك ، ج.ر رقم 11.

¹⁴⁹ - تنص المادة 54 مكرر من المرسوم التنفيذي رقم 04/17 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1438 الموافق ل 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون 07/79 المؤرخ في 26 شعبان 1399 الموافق ل 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك على : " يمكن أن يرخص لربان أو وكيل السفينة بتصحيح بيانات التصريح بالحمولة طبقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم ، دون الاخلال بإجراءات المنازعات المحتملة " .

-التصريح بالحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي ، كما هو مؤشر عليه احتمالا من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل مرفقا عند الاقتضاء بترجمته الرسمية .

-التصريح بمؤونة السفينة و التصريح بأمتعة وبضائع أفراد الطاقم.

-كل الوثائق الأخرى أو التصريحات المتطابقة مع الاتفاقيات المصدق عليها من طرف الجزائر التي قد تطالب بها إدارة الجمارك و التي هي ضرورية لتنفيذ مهمتها ، ويجب تقديم الوثائق المذكورة أعلاه ولو كانت السفن فارغة".

طبقا لنص المادة 51 من القانون 98/10 الصادر بتاريخ 29 ربيع الثاني 1419 الموافق ل 22 أوت 1998 تم تعديل و تتميم قانون الجمارك 79/07 السالف الذكر حيث تم فرض إحضار كل بضاعة مستوردة أو أعيد استيرادها أو المعدة لتصدير أو لإعادة تصديرها أمام مكتب الجمارك المختص إقليميا قصد إخضاعها للمراقبة الجمركية .

كما يتوجب على ربان السفينة أو ممثله القانوني الحضور فورا لقائد البحرية لحراس الشواطئ أو لقائد فرقة الدرك الوطني أو لمحافظ الشرطة ، أو لرئيس المجلس الشعبي البلدي لكان الرسو ليقدم له يومية السفينة و التي تتضمن أسباب الرسو للتأشير عليها وعلى ربانة السفن وممثلو هذه السلطات الإدارية إخطار أقرب مكتب للجمارك .

نصت المادة من 66 إلى 74 من قانون الجمارك على أنه بعد الحصول على ترخيص كتابي من أعوان الجمارك وبحضورهم يتم تفريغ البضاعة من السفينة الراسية في الميناء الذي توجد فيه إدارة الجمارك المختصة .

كما توجب المادة 75 من نفس القانون أن تكون البضائع المستوردة أو التي أعيد استيرادها أو المعدة للتصدير و التي أعيد تصديرها موضوع تصريح مفصل يبين فيه المصرح بواسطة النظام الجمركي الواجب تحديده للبضائع كما يقدم العناصر المطلوبة لتطبيق الحقوق و الرسوم الجمركية وهذا ما اقتضته المادة 76 من قانون الجمارك ¹⁵⁰.

و في إطار نشاط السمسار البحري و علاقته بإدارة الجمارك تتمثل هذه العلاقة في اتخاذ الإجراءات الإدارية لدى مصلحة الجمارك لدخول السفينة إلى الميناء ، كما أنه يتولى ترجمة وثائق السفينة وعلى هذا الأساس سمي بالسمسار المترجم ، إلا أن هذا الأخير غير موجود في المحيط المينائي الجزائري¹⁵¹ ، فالسمسار البحري أصبح من الوكلاء البحريين ومهمة التصريح بالسفينة أمام الجمارك أصبحت معتمدة من قبل الوكيل .

¹⁵⁰ - مجبر محمد ، إشكالات التفريغ و تسليم البضائع في القانون البحري الجزائري ، يوم دراسي مؤرخ في 22

أفريل 2006 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية وهران ، الجزائر ، ص 105 ، 106.

¹⁵¹ - بوخاتمي فاطمة الزهراء ، المرجع السابق ، محاضرة أقيمت على طلبة ماجستير القانون البحري و النشاطات المينائية كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران 02 محمد بن أحمد ، دفعة 2010 .

من خلال التطرق لمصلحة الجمارك لابد من التطرق لوكالة الجمارك فالشخص المؤهل للقيام بها هو الوكيل المعتمد لدى الجمارك والذي هو الآخر يعتبر من ضمن الأعوان التجارية لعملية النقل البحري المنسيين حيث نظم نشاطه المرسوم التنفيذي 288/10 المؤرخ في 2010/04/11 والذي يحدد شروط وكيفية ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك¹⁵² فهو كل شخص طبيعي أو معنوي يمتن القيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل للبضائع في كامل التراب الوطني ولا بد أن يكون معتمد كوكيل لدى الجمارك طبقا لنص المادة 78 مكرر من قانون الجمارك ويعتبر عمله من ضمن الأعمال التجارية بحسب الموضوع طبقا لمادة 02 من الق.تج .

نشاط الوكيل المعتمد لدى الجمارك يتميز بخاصية تتمثل في أن هذا الأخير يتصرف باسمه وليس باسم زبونه فطبيعة عمله القائم أساسا على صفته كوكيل حيث يضطلع بالإجراءات المتعلقة بالتصريح المفصل للبضائع¹⁵³.

كما يهتم بالعمليات القانونية التي تتم لدى إدارة الجمارك المتمثلة في جمركة البضائع لحساب الغير وليس هناك في القانون أو التنظيم ما يلزمه القيام بعمليات الشحن أو التفريغ أو نقل البضائع ، ولهذا فنشاطه يختلف عن نشاط وكيل العبور الذي يتولى القيام بالإجراءات المادية والقانونية الجمركية والخاصة بعمليات التصدير والاستيراد أي أنه يأخذ البضاعة يضعها في المخازن يتولى القيام بإجراءات الجمركة الخاصة بها ثم يسلمها للنقل .

وعليه فلا يمكن للأعوان التجاريون لعملية النقل البحري القيام بمهامهم من دون اللجوء إلى إدارة الجمارك و التي ترخص بعملية شحن وتفريغ البضائع أو نقل البضائع من سفينة إلى أخرى داخل الموانئ والشخص المؤهل قانونا للتصريح المفصل للبضائع يتم من طرف الوكيل المعتمد لدى الجمارك والذي لم يتم إدراجه في القانون البحري الجزائري ضمن طائفة أعوان النقل البحري .

ب- علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالمؤسسة المينائية

تعتبر الجزائر من ضمن الدول البحرية لما تتمتاز به من موقع جغرافي خاص و سواحل تمتد على طول شريط البحر الأبيض المتوسط و التي يبلغ امتدادها 1200 كلم ، فتقع الموانئ الجزائرية على خطوط الملاحة مع الدول الأجنبية¹⁵⁴ ، فخصص المشرع الجزائري تعريف جامع للميناء وذلك باعتباره طبقا لنص المادة 888 من ق.بح.ج نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها بالإضافة لتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري و النزهة .

وعلى هذا الأساس فالميناء يجمع بين ثلاث عوامل أساسية منها العامل الجغرافي والمتمثل في المساحة الجغرافية للميناء الجزائري والعامل الإداري الذي يخص الهيئة الإدارية القائمة على تسير

¹⁵² - المرسوم التنفيذي 288/10 المؤرخ في 2010/04/11 والذي يحدد شروط وكيفية ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك ، ج.ر رقم 71 .

¹⁵³ - مفتاح العيد ، مسؤولية الوكيل المعتمد لدى الجمارك ، مجلة الحقيقة ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أدرار الجزائر ، العدد 27 ص119.

¹⁵⁴ - بوكعبان العربي ، القانون البحري ، منشورات الألفية الثالثة ، الجزائر ، سنة 2010 ، ص 13.

الميناء باعتباره مرفق عام أما ثالثا العامل الاقتصادي والمتمثل في الدور الاقتصادي للميناء باعتباره منفذ للعمليات التجارية والبحرية .

وكذلك مأوى للسفن والبضائع حيث تسير الموانئ من قبل السلطة المينائية والتي عرفتها المادة 02 من المرسوم التنفيذي 199/99 على أنها " مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية " .

فكل سلطة مينائية تنشأ بمقتضى مرسوم يحدد مقرها فنجد المرسوم التنفيذي رقم 200/99 يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الشرق الجزائري ويحدد مقرها بسكيكدة ، حيث يمتد مجال اختصاصها إلى كل من ميناء زيامة منصورية ، ميناء جن جن ، سكيكدة الجديدة ، القل ، ستورا ، شطايب ، المرسى ، عنابة ، عين بربار و القالة ، أما المرسوم التنفيذي رقم 201/99 تضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الوسط الجزائري وحدد مقرها بمدينة الجزائر ، يشمل اختصاصها الموانئ التجارية وموانئ الصيد البحري و النزهة وهي كالآتي : تنس ، بني حواء ، قورايا ، شرشال تيبازة ، بوهارون ، خميستي ، سيدي فرج ، الجميلة ، الجزائر ، تامنغافوست ، زموري البحري ، دلس ، تيقزيرت ، أرفون وبجاية .

أما المرسوم الأخير رقم 202/99 تضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الغرب الجزائري ، مقرها أرزيو يمتد اختصاصها إلى الموانئ التالية : بني صاف ، الغزوات ، مرسى بن مهدي حنين ، بوزجار ، وهران ، أرزيو ، بطيو ، مستغانم¹⁵⁵ .

ومن هنا نجد أن المشرع الجزائري صنف بموجب نص المادة 890 من ق.ج.ج المهام الممارسة على مستوى الميناء الجزائري إلى ثلاث أصناف ، مهمة القوة العمومية ، الخدمة العامة والنشاطات التجارية .

لمفهوم الميناء والسلطة المينائية علاقة فيما يخص الأنشطة التجارية والمهام التي يتولى القيام بها الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري فمكان رسو السفينة هو الميناء ومكان تفريغ البضائع وشحنها وحتى مكوثها هو الميناء والذي تتولى السلطة المينائية تسييره .

و من الضروري على كل من مجهز السفينة أو السمسار البحري ووكيلها القيام بإشعار السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء بثمانية وأربعين (48) ساعة على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر وذلك عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن 24 ساعة ويكون هذا قصد حجز مكان على الرصيف¹⁵⁶ ، كما نصت المادة 609 من القانون البحري الجزائري ، على أن وكيل السفينة يتولى القيام بالعمليات المعتادة والمرتبطة برسو السفينة في الميناء ، حيث تتولى مديرية القبطانية في إعداد خطة الرسو ، وذلك وفقا للنظام الداخلي للميناء وكذلك ما يقتضيه المرسوم التنفيذي 01/02 المؤرخ في 6 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ من أحكام عن الرسو .

¹⁵⁵ - المرسوم التنفيذي 201/99 تضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الوسط الجزائري و المرسوم التنفيذي 202/99 تضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الغرب الجزائري ، ج. ر. رقم 57 .

¹⁵⁶ - مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص152 .

كما أنه وإضافة إلى ضرورة القيام بالعمليات المتعلقة برسو السفينة ، لابد على الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري السهر على عدم مكوث البضائع العابرة على الموانئ التجارية أكثر من أجل الضروري ، والذي يحدده التنظيم المعمول به ، وذلك حسب كل مؤسسة مينائية .

ت - علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمصلحة الضرائب

لا يخلو نشاط أعوان النقل من المحاسبة الضريبية فلا بد لإتمام المحاسبة الضريبية أن يتوجه الوكلاء في نهاية كل سنة بتقديم بيان معتمد من هيئة الموانئ والتي قام بخدمتها إلى إدارة الضرائب على أساس الإقرار الضريبي السنوي ، و مادام نشاط كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة السمسار البحري نشاط تجاري ، يتم بمقتضى شركات تجارية تفرض عليهم ضريبة سنوية على مجمل الأرباح أو المداخل التي تحققها الشركات مهما كان شكلها و غرضها¹⁵⁷ ، فإذا كان نشاط الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري ضمن شركة مثلاً المسؤولية المحدودة فهنا يتوجب عليهم ضريبة سنوية على مجمل الأرباح أو المداخل المحققة من هذه الشركة ، و طبقاً لنص المادة 139 من قانون الضرائب المعدل و المتمم بالقانون رقم 13/10 المتضمن لقانون المالية لسنة 2011¹⁵⁸ ، فالضريبة تستحق سنوياً على الأرباح المحققة خلال السنة المنصرمة أو خلال 12 شهراً لأخر حصيلة معدة للنتائج المحققة ، و الربح الخاضع للضريبة هو الربح الصافي المحقق من طرف كل مؤسسة¹⁵⁹ .

كما أن الضريبة على أرباح الشركات تؤسس باسم الأشخاص المعنويين بدلاً من مقر شركتهم أو محل إقامتهم الرئيسة¹⁶⁰ ، و يحدد معدل الضريبة على أرباح الشركات طبقاً للمادة 150 من الأمر رقم 02/08 المؤرخ في 24 يوليو 2008 ب 25 % بالنسبة للأنشطة التجارية و الخدمات ، أما بالنسبة للاقتطاعات أضافت المادة 150 فقرة 02 على أن نسبة الاقتطاعات تحدد من المصدر بالنسبة للضريبة

157 - تنص المادة 136 : (أمر رقم 95-27 المؤرخ في 30 ديسمبر 1995) تخضع للضريبة على أرباح الشركات :

- 1) الشركات مهما كان شكلها و غرضها ، باستثناء :
أ- شركات الأشخاص و شركات المساهمة بمفهوم القانون التجاري ، إلا إذا اختارت هذه الشركات الخضوع للضريبة على أرباح الشركات ن و في هذه الحالة يجب أن يرفق طلب الاختيار بالتصريح المنصوص عليه في المادة 151 ، و لا رجعة في هذا الاختيار مدى حياة الشركة .
ب- الشركات المدنية التي تتكون على شكل شركة بالأسهم ، باستثناء الشركات التي اختارت الخضوع للضريبة على أرباح الشركات ، و في هذه الحالة يجب أن يرفق طلب الاختيار بالتصريح المنصوص عليه في المادة 151 ، و لا رجعة في هذا الاختيار مدى حياة الشركة .
ت- هيئات التوظيف الجماعي للقيم المنقولة المكونة و المعتمدة حسب الأشكال و الشروط المنصوص عليها في التشريع و التنظيم الجاري بهما العمل .
- 2) المؤسسات و الهيئات العمومية ذات الطابع الصناعي و التجاري .
كما تخضع لهذه الضريبة :

- 1) الشركات التي تنجز العمليات و المنتجات المذكورة في المادة 12.
 - 2) الشركات التعاونية و الاتحادات التابعة لها باستثناء الشركات المشار إليها في المادة 138.
- 158 - المادة 139 من قانون الضرائب المعدل و المتمم بالقانون رقم 13/10 المتضمن لقانون المالية لسنة 2011 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010 ، ج.ر. رقم 80 .
- 159 - نص المادة 140 من قانون الضرائب المعدل و المتمم بالقانون رقم 13/10 المتضمن لقانون المالية لسنة 2011 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010 ، ج.ر. رقم 80 .
- 160 - نص المادة 149 من قانون الضرائب المعدل و المتمم بالقانون رقم 13/10 المتضمن لقانون المالية لسنة 2011 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010 ، ج.ر. رقم 80 .

على أرباح الشركات و ذلك ب 10 % بالنسبة للمبالغ التي تقبضها شركات النقل البحري الأجنبية إذا كانت بلدانها الأصلية تفرض ضريبة على مؤسسات جزائرية للنقل البحري إعمالاً بمبدأ المعاملة بالمثل .

و عليه تختلف الجباية باختلاف المؤسسة التي تطبق عليها¹⁶¹، فتخضع الشركات التجارية (شركات أعوان النقل البحري) و التي تتمتع بالشخصية المعنوية إلى الضرائب و الرسوم الآتية :

- الضريبة على أرباح الشركات (IBS) .
- الرسم على النشاط المهني (TAP).
- الدفع الجزافي بعنوان الأجور المدفوعة (VF) .
- الرسم العقاري (TF) .

ث- علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمصلحة حراس السواحل أو القوات البحرية

تعرف مصلحة حراس السواحل على أنها الفرع البحري التابع للجيش الشعبي الوطني الجزائري و المسؤولة عن العمليات البحرية الجزائرية ، وهي تعمل في ثلاثة قواعد منتشرة على طول السواحل الجزائرية واحدة في الجزائر العاصمة و أخرى في عنابة و الثالثة في مرسى الكبير بوهران . يتمثل دورها في الرصد والدفاع عن المياه الإقليمية الجزائرية ضد كل تدخل عسكري أو أجنبي و حماية المصالح الوطنية في البحر بالإضافة إلى الدفاع عن الساحل و حماية الشواطئ كما أنها تتولى مهام البحث و الإنقاذ في أعالي البحار .

وتتجلى العلاقة بين الوكلاء البحريين لعملية النقل البحري مع مصلحة حراس السواحل في أنه وبما أن إجراءات تفتيش السفن تكون تحت إشراف ومراقبة أعوان مصلحة حراس السواحل ، يتولى بذلك الوكلاء البحريون الحرص على تجهيز السفن بكل المؤن حتى يتفادون ملاحظات لجان التفتيش ، كذلك في إطار التصريح بالحمولة و المؤونة والأمتعة يكون مؤشر عليه من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس السواحل¹⁶² وهنا تكمن العلاقة بين الوكلاء البحريين ومصلحة حراس السواحل التي تقوم بالتفتيشات الدورية على السفن وما تحمله من حمولة .

ج- علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بشرطة الحدود التابعة للموانئ

ينتشر أفراد شرطة الحدود في الموانئ ضماناً لأمنه وسلامته ، بالإضافة إلى مراقبة حركة الأشخاص و الممتلكات كذلك مراقبة السيارات و السفن والسهر على تطبيق النظم الدولية و التشريعات الوطنية المتعلقة بالحدود ، وعليه نجد أن كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري تربطه علاقة مباشرة مع شرطة الحدود لما تقوم به هذه الأخيرة من إجراءات أمنية على مستوى الموانئ ، حيث يتم دخول وخروج الأعوان إجبارياً بمقتضى رخصة المرور والتي تتولى شرطة الحدود في الموانئ إصدارها لهؤلاء الأعوان بعد التأكد من هويتهم وذلك بتقديمهم لبطاقتهم المهنية .

161 - الطيب بلولة ، قانون الشركات ، برتي للنشر ، الجزائر ، سنة 2008 ، ص 52.

162 - نص المادة 22 المعدلة والمتممة للمادة 57 من المرسوم التنفيذي 04/17 السالف الذكر .

ح- علاقة الأعران التجاريين لعملية النقل البحري بمؤسسة إصلاح السفن و الحاويات

في حالة ما إذا كانت السفينة أو الحاوية بحاجة إلى إصلاحات يتولى الوكلاء البحريون القيام بهذه الإصلاحات مادامت موكلة للقيام بالعمليات المتعلقة و المعتادة للسفينة وملحقاتها ، وعليه فترتبط الوكلاء علاقة مع هذه المؤسسات والتي لابد من التعامل معها في إطار الإصلاحات .

خ- علاقة الأعران التجاريين لعملية النقل البحري بشركات التأمين

يتولى مهام التأمين البحري شركات تأمين ذات الطابع التجاري والتي تهدف إلى تحقيق الربح، حيث تحدد قسط تأمين سنوي يتناسب وفقا لدرجة المخاطر المؤمن عليها، كما تحمل شركات التأمين المؤمن له مجموعة من الالتزامات نذكر منها على سبيل المثال:

- اتخاذ الاحتياطات اللازمة للمحافظة على السفينة ، وجعلها صالحة للملاحة البحرية طول فترة سريان الوثيقة العائمة .

- مادام الأعران التجاريون وكيل السفينة أو وكيل الحمولة أو السمسار البحري. يتجلى دورهم في القيام بالعمليات المعتادة في إطار عملية النقل البحري فيعتبر التأمين البحري من ضمن الأولويات في النقل البحري وعليه لابد من وجود علاقة بين الأعران التجاريون وشركات التأمين سواء للتأمين على السفينة أو للتأمين على البضاعة¹⁶³.

كما قد تنشأ علاقة بين الأعران التجاريون ونوادي الحماية و التعويض "P&IClubs" وهذه النوادي عبارة عن مجموعة من ملاك السفن تتمحور فكرته الأساسية حول التكافل الاجتماعي بين أعضائها مخالفة بذلك شركات التأمين ، فهي لا تسعى إلى الربح بل عملها خيري يهدف إلى مساعدة ملاك السفن ومن في حكمهم ، هذا لمواجهة المسؤولية عن التعويضات ونجد تطبيقاتها خاصة فيما يتعلق بالحوادث البحرية التي تنشأ نتيجة خطأ شخصي والخسائر أو التلف في البضائع نتيجة الأخطاء الملاحية ، وهذه الجوانب لا تغطيها وثيقة التأمين في كثير من الأحيان ، كما تقرر الحماية كذلك في حدود معينة تتعلق بالتعويض نتيجة خطأ شخصي أو خطأ في التسليم ، تغطية المصروفات نتيجة مشاكل الربان أو الطاقم ، كذلك التعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري¹⁶⁴.

د - علاقة الأعران التجاريين لعملية النقل البحري بالمحاكم

في حالة ما إذا ثار نزاع بين الأطراف المتعاقدة تكون وجهتهم المحكمة في حالة ما إذا دعت الضرورة لذلك والقسم التجاري والبحري هو القسم المختص نوعيا بالقضايا البحرية .
يؤول الاختصاص القضائي للمحاكم الجزائرية داخليا أو دوليا ، بالإضافة إلى ضرورة اللجوء إلى القضاء الاستعجالي ، القضاء الإداري و الجزائي في إطار القضايا المتعلقة بعقود النقل البحري .

- الاختصاص القضائي الداخلي للمحاكم الجزائرية

في شأن تحديد المحكمة المختصة للفصل في الدعاوى المتعلقة بعقد النقل البحري ، يتضمن القانون البحري أحكاما تمنح في مجملها للمدعي رفع دعواه أمام المحكمة التي يختارها ، تيسيرا له في التقاضي ، فنصت المادة 745 من القانون البحري على : " ترفع القضايا التي تتعلق بعقد النقل البحري

¹⁶³- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص134.

¹⁶⁴- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 135، 134.

أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام ."، كما يمكن أن ترفع أمام المحكمة التي يوجد فيها ميناء شحن البضائع أو أمام محكمة ميناء التفريغ إذا كان في التراب الوطني . " ، فالمشرع أمام هذه المادة وضعنا أمام فرضيتين ، فإما ترفع القضايا أمام الجهة القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام أي مقر إقامة المدعى عليه ، و نلاحظ أن نص المادة 73 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية نص على أنه : "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه ، و إن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار ، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك ."

كما تضمنت الفقرة الرابعة من نص المادة 39 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية أنه ترفع الدعاوى المتعلقة بالمواد التجارية غير الإفلاس و التسوية القضائية أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرة اختصاصها ، أما الدعاوى المرفوعة ضد الشركات فيؤول الاختصاص للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها.

هذا بالنسبة للفرضية الأولى، أما الفرضية الثانية فترفع الدعاوى أمام الجهات القضائية الواقع في دائرة اختصاصها ميناء الشحن أو الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء التفريغ الكائن مقره بالتراب الوطني ، نصت المادة 745 فقرة 2 من ق.ج.ج على ذلك و تعطي للمدعي اختيار المحكمة سواء كان ناقلا أو صاحب حق في البضاعة ، كما تمنح للطرف الجزائري الامتياز في القضايا الدولية

بمقتضى القرار رقم 162697 الصادر عن المحكمة العليا بتاريخ 1997/12/16 أقرت المحكمة العليا الاختصاص و أعطت للمدعي "المرسل إليه" حق اختيار المحكمة التي تفصل في القضايا البحرية ، فإما يلجأ إلى محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محكمة بناء التفريغ ، و أنه لا يمكن لقضاة الموضوع أن يمنعوا المدعي الاستفادة من حق اختياره للمحكمة التي تفصل في النزاع المعروض ¹⁶⁵ .

كما أقرت المحكمة العليا في قرار مؤرخ ب1990/02/24 تحت رقم 64975 بأن قضاة الموضوع قرروا الجهة القضائية المختصة ، و التي كانت محكمة عنابة لكون شحن البضائع تم في ميناء عنابة ، هذا رجوعا لنص المادة 745 فقرة 2 من ق.ج.ج ، و بذلك قاموا بتطبيق القانون تطبيقا صحيحا ، ذلك باختيار المحكمة المختصة الواقع في دائرة اختصاصها ميناء شحن البضاعة .

- الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية

إذا كان أحد طرفي الدعوى جزائريا فيعود الاختصاص للقضاء الجزائري هذا طبقا لنص المادتين 10 و 11 من ق.إ.م.إ ، فاقتضت المادة 10 على أنه : "يجوز لكل مدعي جزائري أن يقاضي المدعى عليه الأجنبي أمام المحاكم الجزائرية بخصوص التزامات تم التعاقد عليها داخل الجزائر أو خارجها ."

كما تضيف المادة 11 الحالة العكسية التي يكون فيها المدعي أجنبيا و المدعى عليه جزائريا ، فالقضاء

¹⁶⁵ - قرار صادر عن المحكمة العليا تحت رقم 162697 بتاريخ 16-12-1997 ، المجلة القضائية للمحكمة العليا عدد خاص ، الجزائر ، سنة 1997 ، ص 165

الجزائري يبقى مختصا في كل الدعاوى متى كان أحد طرفيها جزائريا بغض النظر عن مكان ابرام سند الشحن أو تنفيذه ¹⁶⁶ .

- القضاء الاستعجالي

أصبح القضاء الاستعجالي يعالج الكثير من المواد البحرية ، فهو عبارة عن إجراءات حضورية يمكن بمقتضاها للخصم في بعض الحالات أن يحصل من القاضي الفرد على حكم على وجه السرعة من دون إشكال جدي أو في حالة المبرر بوجود خلاف ¹⁶⁷ ، فتطور القضاء المستعجل و أصبح ينظر في المواد البحرية لكون المعاملات البحرية تتميز بالاستعجال وتحتاج إلى السرعة ، و تعلقت الدعاوى الاستعجالية البحرية خاصة في إطار إجراءات حجز التنفيذ على السفن أو كتحديد الثمن المرجعي و شروط بيع السفينة المحجوزة .

نجد النصوص القانونية قيدت صاحب الحق من حصوله على حقه ، ذلك في حالة الديون البحرية رفع دعوى استعجالية أمام القضاء الاستعجالي المختص قبل الشروع في عملية البيع بالمزاد العلني ، و تعتبر هذه الدعوى إجراء إلزامي لا بد من استيفائه من قبل الدائن الحاجز للسفينة من أجل الحصول على أمر استعجالي يتضمن تحديد الثمن المرجعي و شروط بيع السفينة المحجوزة ¹⁶⁸ .

و عليه فلأعوان التجاريين لعملية النقل البحري الحق في اللجوء للقضاء الاستعجالي للمطالبة باعتبار النفقات و المصاريف التي أنفقوها في إطار تنفيذ عقد الوكالة البحرية و التي لم يسدها الموكل ديون بحرية .

- القضاء الجزائي

مما لا شك فيه أن كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري يرتكبون جرائم توجب الجزاء و العقاب ، ذلك بناء على المسؤولية الجزائية و التي تعتبر نتيجة لارتكابهم جرائم بحرية أثناء أداء مهامهم ، منها ما تكيف على أنها مخالفات بحرية ، منها ما تكيف على أنها جنح و جنایات بحرية و منها ما يمس بأمن الملاحة البحرية ، و منها ما يمس بنظام الملاحة البحرية ، وأخيرا ما يمس بالانضباط و النظام على متن السفينة .

تعتبر المخالفة البحرية كل مخالفة تترتب عن الإخلال بقواعد الملاحة البحرية داخل الحدود البحرية للميناء ، أو المرفأ أو في الممرات الملاحية المؤدية إلى الموانئ و المرافئ ، أو الرسو فيها أو التحرك داخلها أو إقلاعها و مغادرتها ، أو ما يتعلق بقواعد الإرشاد أو بشروط السلامة و الأمن الواجب توافرها في السفينة .

¹⁶⁶ - سحولي صلاح الدين ، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري ، مذكرة ماجستير قانون الأعمال جامعة وهران 2 ، سنة 2007/2006 ، ص 81.

¹⁶⁷ - الغوثي بن ملحة ، القضاء المستعجل في النظام القضائي الجزائري ، الطبعة الأولى ، الديوان الوطني للأشغال التربوية ، سنة 2000 ، ص7.

¹⁶⁸ - سلام حمزة ، الدعاوى الاستعجالية ، دار هومة الجزائر ، سنة 2013 ، ص 318 .

قسم القانون البحري 80/76 المخالفات البحرية حسب درجة خطورتها و مرتكبيها¹⁶⁹ إلى مخالفات من الدرجة الأولى كالسكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام فيعاقب عليها بالحبس من 10 أيام إلى شهر واحد و بغرامة مالية من 1000 دج إلى 10000 دج¹⁷⁰ ، و مخالفات من الدرجة الثانية مثلا الخطأ الذي يرتكبه الشخص خلال ممارسته لمهنته من شأنه الاضرار بأمن السفينة أو مثلا السكر على متن السفينة مع إحداث فوضى ، ففي هذه الحالة يعاقب مرتكب هذه الأفعال بالحبس من 10 أيام إلى شهرين و بغرامة مالية من 2000 دج إلى 20000 دج .

أما فيما يتعلق بالجنايات و الجنح فتتمثل غفي تلك الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية كإبحار سفينة غير مجهزة و غير ممونة في هذه الحالة تكون العقوبة غرامة مالية من 50000 دج إلى 30000 دج ، وفي حالة ما إذا أدى الفعل المذكور إلى وضع السفينة والحمولة و الأشخاص التي على متنها في خطر فالعقوبة تكون حينئذ الحبس من ثلاثة أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج ، وإذا أدى مثلا الفعل إلى جروح أدت إلى عجز كلي دائم فالعقوبة الحبس من 5 سنوات إلى 10 سنوات أما في حالة الوفاة تكون العقوبة بالسجن المؤبد¹⁷¹ .

الفرع الثاني : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالأشخاص **أ- علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بسمسار التأمين البحري**

قد تنشأ علاقة بين وكيل السفينة و وكيل الحمولة مع سمسار التأمين البحري ، حيث يعرف هذه الأخير بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس لحسابه الخاص مهنة التوسط بين طالبي التأمين وشركات التأمين بغرض اكتتاب عقد التأمين ويعد سمسار التأمين وكيلا للمؤمن له و مسؤولا اتجاهه فهنا يلجأ الوكلاء إلى سمسار التأمين حتى يتوسط لهم مع شركات التأمين المراد التعامل معها¹⁷² .

الوكلاء البحريون قد لا تكون لهم 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 و أحسن العروض ليختار عقد التأمين الذي يناسبه .

كما أن هناك بعض الهيئات كهيئة اللويدز البريطانية و التي تتفاوض مباشرة مع طالبي التأمين أو إعادة التأمين ، بل يتعين تقديم الطلب بواسطة سمسار التأمين أو إعادة التأمين معتمدين لديها .

169 - أربوط وسيلة ، النظام القانوني لرجال البحر ، أطروحة دكتوراه في القانون البحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، سنة 2017 ، ص 198.

170 - المادة 477 من القانون البحري الجزائري .

171 - قماز ليلي ، بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة ، مجلة العلوم القانونية و الإدارية و السياسية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة تلمسان ، الجزائر ، العدد 7 ، سنة 2009 ، ص 102.

¹⁷²Rene Rodière, op cite , p 87.

ب-علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالخبراء البحريين

يعتبر خبير كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب المؤدية للأضرار وطبيعة امتدادها وتقييمها و التحقق من ضمان التأمين عليها وفي إطار التأمين البحري ، ينقسم خبراء التأمين البحري إلى خبراء الكشف و المعاينة و خبراء تسوية الخسائر و يجوز أن تضم كل مجموعة من الخبراء أشخاص طبيعيين أو أشخاص معنوية على شكل جمعيات متخصصة ، كما لا بد من حصولها على اعتماد ممنوح من شركات التأمين¹⁷³ ، حيث تمارس أعمال الخبرة من قبل أشخاص مؤهلين في ميدان البحث عن الأسباب كما تنحصر مهمة خبراء الكشف و المعاينة بقيامهم بإجراء الكشف على الشيء المطلوب التأمين عليه عند إبرام عقد التأمين ، أو عند وقوع الحادث المؤمن منه ففي حالة التأمين على السفينة ، يتولى خبير المعاينة والكشف فحص هيكل السفينة ومحركاتها ومخازنها والكشف عما فيها من عيوب ظاهرة مع تقدير قيمتها ويقدم للمؤمن ما يراه مناسباً من مقترحات بخصوص الإجراءات التي ينبغي على طالب التأمين اتخاذها للتقليل من الخسائر و يقترح على المؤمن ما ينبغي أن يضيفه من شروط خاصة وتعهدات¹⁷⁴.

وعليه قد يكون المؤمن من الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري ، وبذلك تبرز العلاقة بين الأعوان التجاريين مع الخبراء البحريين ، وهذا نظراً إلى الحاجة في الاستعانة بخبرتهم ومؤهلاتهم لمعرفة أسباب الأضرار ودرجة خطورتها وطرق تسويتها .

ت-علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالمرسل إليه

يعتبر وكيل الحمولة وكيلاً عن المرسل إليه حيث يقوم بتسليم 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 ويبيد تحفظاته¹⁷⁵ حيث تبين المادة 624 من ق.بح.ج أن وكيل الحمولة عليه إبداء تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله وذلك 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 تفريغها وحراستها واستيفاء الإجراءات الجمركية عنها حتى تدخل في حيازة المرسل إليه ويستحق وكيل الحمولة أجراً عن وكالته تكون عادة نسبة مئوية تحسب على أساس حمولة البضاعة وطبيعتها ، كما أن وكيل الحمولة يكون مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته لمهامه أي يكون مسؤول عن أخطائه الشخصية وهذا ما نصت عليه المادة 627

¹⁷³- المرسوم 220/07 المؤرخ في 14 جويلية 2007 الذي يحدد شروط اعتماد خبراء و محافظي العواريات و خبراء التأمين لدى شركة التأمين وشروط ممارسة مهامهم و شطبهم ، ج ر 46 ، ص 20.

¹⁷⁴- المرسوم 220/07 ، المرجع السابق ، ص 20.

¹⁷⁵- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 128.

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 و ذلك أمام المحكمة المختصة كما أن الدعوى تتقدم بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين¹⁷⁶.

ث-علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالشاحن

يعتبر الشاحن من ضمن أطراف عقد النقل البحري حيث أنه وبمقتضى ما تنص عليه المادة 772 من ق.بح.ج يلتزم بتقديم البضاعة في الوقت والمكان المحددين في العقد تحت طائلة تعويض يدفعه الشاحن للناقل بقدر الخسائر الناجمة عن التأخير في تقديم البضاعة ن على أن لايزيد عن أجره النقل كما أنه ملزم بدفع أجره النقل للناقل إما حسب اتفاقهما أو حسب ما يقتضيه عرف الميناء و نجد أن الشاحن يسأل عن الأضرار الناجمة عن أخطائه أو أخطاء مندوبيه و التي ألحقت أضرار بالسفينة وهذا ما قضت به نص المادة 779 من ق.بح.ج والتي نصت على : " يعد الشاحن مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة و البضائع من جراء خطئه أو خطأ مندوبيه"¹⁷⁷.

وعليه تكمن العلاقة بين الشاحن والأعوان التجاريين لعملية النقل البحري في أن الشاحن لا تكون له علاقة مباشرة مع السلطات المينائية ، وإنما تكون له علاقة مع مختلف الأعوان داخل الميناء خاصة الوكلاء البحريون أي كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري بالإضافة إلى العلاقة التي تربطه مع وكيل العبور والمناول و المشون والوكيل المعتمد لدى الجمارك .

ج-علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالمجهز و المستأجر

- علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالمجهز

إن عملية تسليم البضاعة لا تتم في الوقت الراهن بين الربان 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 الوكالة¹⁷⁸، مثلاً مصروفات تخزين البضاعة والعناية بها أو المبالغ التي أقرضها وكيل السفينة للربان 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 الربان والمصاريف المنفقة منه بمناسبة رسو السفينة في الميناء.

¹⁷⁶- نص المادة 630 من القانون البحري الجزائري .

¹⁷⁷- نص المادتين 772 و 779 من القانون البحري الجزائري .

-مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص184.¹⁷⁸

ويجوز للوكيل أن يطلب من المجهز تسبيقات لتغطية مصاريف العمليات المتعلقة برسو السفينة في الميناء".

وكيل 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 الربان فيكون مسؤولاً عن أخطائه و عن عدم التزامه بتنفيذ بنود العقد كما نصيف في هذا الشأن ما نصت عليه المادة 577 من القانون البحري بأن مسؤولية المجهز تكون عن أعماله و أعمال وكلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة باستثناء حالات تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المواد من 93 إلى 115 من نفس القانون .

وكيل السفينة يكون مسؤولاً إلا عن أخطائه الشخصية في تنفيذ عقد الوكالة دون الأخطاء المنسوبة للمجهز أو الربان كما تجيز المادة 613 منق.بح.ج. لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء ،إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق والدعوى تتقادم بمضي سنتين من تاريخ استحقاق الدين.

- علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالمستأجر

قد تكون هناك علاقة بين الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري مع المستأجر وذلك شأنه شأن المرسل إليه أو المجهز ، حيث يقوم بتوكيل الوكلاء للقيام بالعمليات المعتادة سواء تلك المتعلقة بالسفينة أو المتعلقة بالبضاعة .

يعرف عقد استئجار السفينة بصفة عامة أنه اتفاق يلتزم بمقتضاه المؤجر "وهو مالك السفينة" أن يضع السفينة بكاملها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر " وهو صاحب البضاعة أو من ينوب عنه " مقابل أجرة وهذا ما نصت عليه المادة 640 من ق.بح.ج. ، وعقد الاستئجار عقد رضائي لأطرافه الحرية في إدراج شروطهما في العقد دون الخروج عن المبادئ العامة للقانون البحري ، يمكن للمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن ما لم يقض الاتفاق بخلاف ذلك و يبقى ملزماً بالواجبات الواردة في العقد ، و يتمتع المؤجر بالامتياز على البضائع لاستيفاء أجرته و الأعباء الأخرى و يمكن للمالك أن يتصرف في السفينة بعد تأجيرها فيبقى هو والمالك الجديد مسؤولين عن تنفيذ عقد الاستئجار .¹⁷⁹

عقد الاستئجار عقد رضائي ذلك يكون بتطابق الإيجاب والقبول حول مسائل هامة تتعلق بنوع السفينة و حمولتها و سعتها و سرعتها .

يجب أن يكون السبب في عقد الاستئجار بقصد النقل و أن يكون مشروعاً غير مخالف للنظام العام والآداب العامة ، يجب أن تتجه إرادة الأطراف إلى التسيير الملاحي أو التجاري للسفينة ، كما يجب الإشارة إلى أن ركن الكتابة كشرط شكلي هو شرط لإثبات عقد الإيجار وليس للانعقاد هذا ما نلمسه

¹⁷⁹- أنظر في هذا الصدد نص المادة 641 و 644 من ق.بح.ج. و حمدي الغنيمي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية ، دار النهضة العربية ، الجزائر ، الطبعة الثانية ، سنة 1988، ص 69،68.

من نص المادة 642 من ق.بح.ج ، هذا إذا كانت السفينة لا تقل حمولتها عن 10 أطنان . ويجب أن يتضمن العقد التزامات الأطراف و العناصر الفردية للسفينة ، أسماء و عناوين الطرفين ، النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة ، مدة العقد أو بيان الرحلات .

- استئجار السفينة على أساس الرحلة

نصت عليه المواد من 650 إلى 694 من ق.بح.ج ، فهو العقد الذي توجر فيه السفينة لرحلة واحدة أو عدة رحلات ، بموجبه يضع المؤجر السفينة جزئيا أو كليا تحت تصرف المستأجر مزودة بالتسليح و التجهيز اللازم لتنفيذ الرحلة مقابل أجره ، و يحتفظ المالك المؤجر بسلطتي التسيير الملاحي و التجاري¹⁸⁰ .

- استئجار السفينة على أساس المدة

نصت عليه المواد من 695 إلى 722 من ق.بح.ج وهو العقد الذي توجر فيه السفينة كاملة لمدة معينة بغض النظر عن عدد الرحلات حيث يضع المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر مزودة بالتسليح و التجهيز اللازم لتنفيذ الرحلة مقابل أجره وهذا ما نصت عليه المادة 695 من ق.بح.ج .

- استئجار السفينة على أساس الهيكل

نصت على ذلك المواد من 723 إلى 737 من ق.بح.ج فعقد استئجار السفينة على أساس الهيكل عقد تأجر فيه السفينة دون تسليح أو تجهيز لوقت محدود لقاء أجر يدفعه المستأجر حيث يجب أن توضع السفينة المتفق عليها في تاريخ ومكان معين تحت تصرف المستأجر في حالة جيدة وصالحة للمهمة المخصصة لها طيلة مدة العقد ووفقا للمواصفات المحددة في العقد ، هذا طبقا لنص المادة 775 من القانون البحري.

بذلك يتمتع المستأجر في هذا العقد بسلطتي التسيير الملاحي و التجاري للسفينة فتقع على عاتقه عملية التجهيز و مصاريف استغلال السفينة و غيرها .

بناءا على التزامات المستأجر من خلال صور عقد استئجار السفينة ، نجد أنه يتولى جملة من الالتزامات تختلف باختلاف صورة عقد الاستئجار ففي الصورة الأولى نجد أن المستأجر يكون ملزم بدفع الأجرة المحددة في العقد ، وإذا لم يوجد اتفاق حول الكيفية تدفع دوريا كل شهر وتحسب ابتداء من وقت وضع السفينة تحت تصرف المستأجر إلى يوم انتهاء الرحلة مع تسبيق الشهر الأول وأي إخلال بهذا الالتزام يترتب للمؤجر حق رفض تفريغ البضاعة أو بيعها.

أما فيما يتعلق بشحن البضاعة فيتولى المستأجر شحن البضاعة المتفق عليها في المكان المخصص لها على ظهر السفينة وخلال الأجل القانونية وفي الوقت المتفق عليه ، وإلا جاز للمؤجر القيام بذلك على حساب ومسؤولية المستأجر أو يفسخ العقد .

¹⁸⁰- أنظر نص المادتين 650 و 651 من ق.بح.ج.

وكذلك يلتزم بتسلم البضاعة في ميناء الوصول و تفريغها .

وعلى هذا الأساس نجد أن المستأجر وفي إطار استئجار السفينة قد يقوم بالاستعانة بالوكلاء البحريون من أجل القيام بالعمليات أو حاجات المعتادة لخدمة السفينة والبضاعة مادام أنه ومن خلال عرض التزاماته يتولى جملة من الالتزامات التي يقوم بها كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري ، كقيامه بشحن البضاعة وتفريغها ، تجهيز السفينة بالمؤن والمعدات إضافة إلى قيامه بعملية التأمين البحري .

الباب الثاني: أثار عقد الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

يختلف نطاق تطبيق عقد الوكالة البحرية وكالة سفينة كانت أو وكالة الحمولة من بلد لآخر وذلك تبعاً للعرف السائد داخل كل ميناء ، حيث أن عرف الموانئ هو الذي يحدد الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة ووكيل الحمولة أو السمسار البحري في حالة إذا لم ينص العقد على هذه الأعمال فببناء على الاتفاق الذي يجري بين وكيل السفينة مع المجهز أو الربان أو بين وكيل الحمولة والمرسل إليه ، إضافة إلى ما يتفق عليه السمسار البحري مع المتعاقدين فينجر عن هذه العقود التزامات على عاتق الأطراف المتعاقدة .

نجد أن عقد وكالة السفينة أو عقد وكالة الحمولة أو السمسرة البحرية شأنه شأن باقي العقود يتولد عنه حقوق والتزامات.

على هذا الأساس حدد القانون البحري الجزائري مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري في مجموعة نصوص قانونية ، ذلك قصد القيام بالأعمال المخولة لهم ، حيث يقوم وكيل السفينة بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان ، كما يجوز له القيام بتسليم البضاعة لشحنها عند القيام و بتسليمها لأصحابها بعد تفرغها من السفينة عند الوصول و تحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز ، ومن ذلك فإن مهام والتزامات وكيل السفينة تحددها لنا نصوص القانون وما قد يشتمل عليه العقد بالإضافة إلى ما يجري عليه العرف فمن خلال ذلك تترتب التزامات على عاتق كل من وكيل السفينة والمجهز .

كما أن وكيل الحمولة و في إطار تنفيذ و كالتة يتولى القيام بالإجراءات و التدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل فعليه أن يبذل في تنفيذ و كالتة عناية الرجل العادي ، أما المرسل إليه يلتزم بان يؤدي إلى وكيل الحمولة الأجر المتفق عليه في حالة الاتفاق عليه ، وفي حالة عدم الاتفاق على الأجر وجب الرجوع إلى عرف الميناء في هذا الشأن.

أما بالنسبة للالتزامات السمسار البحري فهو يتولى وبمقتضى عقد الوكالة، العمل كوسيط بين الأطراف المتعاقدة شريطة أن يعين من قبلهما.

و مقابل كل هذه الالتزامات التي يتولى أعوان النقل البحري القيام بها تنجر مسؤوليتهم عن ذلك ، حيث يسأل الأعوان عن الأخطاء الشخصية وخطأ التابعين بمقتضى المسؤولية على ضوء أحكام القانون العام ، فإما تقام على أساس الخطأ المفترض أو على أساس الخطأ الواجب الإثبات ، وفي حالة نزاع تتولى المحاكم الفصل في القضايا المتعلقة بكل من وكالة السفينة ووكالة الحمولة والسمسرة البحرية وذلك بالفصل فيها طبقاً لقواعد الاختصاص القضائي في فض المنازعات القضائية .

الفصل الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد الوكالة للأعوان التجاريين

لعملية النقل البحري

من خلال دراستنا للطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية تبين لنا أن عقد الوكالة البحرية وكالة السفينة ووكالة الحمولة و السمسرة البحرية هي من ضمن العقود المدنية أي عقد وكالة مدنية ، فباستقراء نصوص القانون المدني يترتب على عقد الوكالة التزامات على عاتق كل من طرفي العقد – الوكيل والموكل له – ولقد نص المشرع عليها في المواد من 575 إلى 581 بالنسبة للالتزامات الوكيل ، أما المواد من 582 إلى 584 فيما يتعلق بالتزامات الموكل حيث تتمثل هذه الالتزامات فيما يلي :

أ - التزامات الوكيل

- تنفيذ العمل القانوني محل الوكالة

يجب أن يكون التنفيذ في حدود الوكالة المرسومة دون زيادة أو نقصان وهذا ما نلمسه من نص المادة 575 ف01 من ق.م.ج وهذه الحدود رسمها الموكل لتنفيذ الوكالة¹⁸¹ ، وإذا تجاوز الوكيل حدود وكالته فلا تسري آثار العقد الذي أبرمه على الأصل وفقاً لأحكام النيابة الاتفاقية.

كما يجب على الوكيل إذا كانت الوكالة غير مأجورة أن يبذل في تنفيذها العناية التي يبذلها في أعماله الخاصة، إذا كانت هذه العناية أقل من عناية الرجل المعتاد أما إذا كانت عنايته أكبر من عناية الرجل المعتاد فلا يطلب منه سوى عناية الرجل المعتاد في تنفيذ الوكالة، أما إذا كانت الوكالة مأجورة فالعناية المطلوبة من الوكيل هي عناية الرجل المعتاد¹⁸².

- تقديم حساب عن الوكالة

يجب على الوكيل أن يوفي الموكل باستمرار بالمعلومات الضرورية حول وكالته، فعليه تقديم حساب مفصل وشامل عنها للموكل، ويدرج في هذا الحساب ما للموكل وما عليه. ويعفى الوكيل من هذا الالتزام إذا كانت طبيعة المعاملة تقتضي ذلك، كأن يكون التصرف محل الوكالة لا يحتمل تقديم حساب عنه كالتوكيل بالإقرار.

وقد تقتضي الظروف أيضاً إعفاء الوكيل من تقديم حساب عن الوكالة، كأن تكون ظروف شخصية أو عائلية تربط الوكيل مع الموكل ، مثلاً صلة القرابة بين الوكيل والموكل التي من شأنها أن تعفي الوكيل من تقديم الحساب للموكل .

وأخيراً قد ينص الاتفاق بين الأطراف المتعاقدة نفسه على إعفاء الوكيل من تقديم حساب عن الوكالة.

¹⁸¹ - عدنان إبراهيم السرحان ، شرح القانون المدني –العقود المسماة ، المقاوله ، الوكالة ، الكفالة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان ، سنة 2009 ، ص 162.

¹⁸² - عدنان إبراهيم السرحان ، المرجع السابق ، ص 167.

- رد ما للموكل في يده

- بعد تقديم الحساب يجب على الوكيل أن يرد ما للموكل في يده من رصيد للحساب، وليس له أن يستعمل مال الموكل لمصلحة نفسه وإذا استعملها فيجب عليه دفع فوائد المبالغ التي استخدمها لمصلحة نفسه من تاريخ استخدامها.

وعندما يرد الوكيل ما للموكل في يده بعد تقديم الحساب يجب على الموكل إعطاؤه مخالصة بإبراء ذمته.

ب - التزامات الموكل

- دفع الأجر

الأصل في الوكالة أنها تبرعية ما لم يتفق على غير ذلك صراحة أو يستخلص ضمناً من حالة الوكيل¹⁸³ كأن تدخل الوكالة في أعمال مهنية، ومثال ذلك المحامي.

- رد المصروفات

يلتزم الموكل بأن يرد للوكيل ما أنفقه في سبيل تنفيذ الوكالة مع الفوائد من وقت الإنفاق وكذا يلتزم الموكل بتقديم ما يقتضيه تنفيذ الوكالة من مبالغ شريطة أن يطلب الوكيل ذلك، حيث نصت المادة 582 من ق.م.ج على: "على الموكل أن يرد للوكيل ما أنفقه في تنفيذ الوكالة تنفيذا معتاداً وذلك مهما كان حظ الوكيل من النجاح في تنفيذ الوكالة فإذا اقتضى تنفيذ الوكالة أن يقدم الموكل للوكيل مبالغ للإنفاق منها في شؤون الوكالة وجب على الموكل أن يقدم هذه المبالغ إذا طلب الوكيل ذلك".

- التعويض عن الضرر

يلتزم الموكل بتعويض الوكيل عن الأضرار التي أصابته بسبب تنفيذ الوكالة تنفيذاً معتاداً ومن دون خطأ منه وهذا ما تضمنته المادة 583 من ق.م.ج

ت - آثار الوكالة بالنسبة إلى الغير المتعاقدين مع الوكيل

تطبق أحكام النيابة على عاتق كل من الوكيل والموكل بالغير حيث نصت على هذا المادة 585 من ق.م.ج وذلك بتطبيق المواد 74 إلى 77 من نفس القانون و المتعلقة بالأحكام الخاصة بالنيابة.

المبحث الأول: التزامات وكيل السفينة ووكيل الحمولة

الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري أو كما يطلق عليهم أيضاً التابعون البريون لا يعملون على ظهر السفينة و لكنهم يقدمون لها خدمات برية ذات أثر فعال في حسن استغلالها وسرعة عودتها إلى البحر في رحلة جديدة، كما أنهم يقومون بمساعدة ربان السفينة بأن يحملوا على عاتقهم مهام الاستغلال

¹⁸³نص المادة 581 من القانون المدني الجزائري على: "الوكالة تبرعية ما لم يتفق على غير ذلك صراحة أو يستخلص ضمناً من حالة الوكيل فإذا اتفق على أجر للوكالة كان هذا الأجر خاضعاً لتقدير القاضي إلا إذا دفع طوعاً بعد تنفيذ الوكالة".

التجاري ومشاكل التسليم والتسلم ، بالإضافة إلى المهام الفنية التي زادت التطورات الحديثة في بناء السفن الكبيرة دقة وتعقيدا وهؤلاء الأشخاص البريون ليسو جميعا تابعين أو وكلاء عن المجهز بل منهم من يعمل لحساب الشاحنين أو المرسل إليهم ومنهم من يعمل لحساب المؤمن كالمسار البحري الذي يقرب بين ذوي الشأن¹⁸⁴.

وعليه فبمجرد إبرام عقد الوكالة بين وكيل السفينة وربانها أو المجهز كذلك بين وكيل الحمولة والمرسل إليه تتولد التزامات على عاتق الأطراف المتعاقدة ، كما ألزم المرسوم التنفيذي 348/20 في المادة 22 منه على مساعدي النقل مسك سجل خاص بالنشاط مرقم ومؤشر من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ إضافة إلى مسك دفتر الاحتجاجات . سندرس في المبحث الأول من الفصل الأول للباب الثاني التزامات وكيل السفينة ووكيل الحمولة وذلك في مطلبين أساسيين .

سوف نتطرق في المطلب الأول لالتزامات وكيل السفينة وذلك في فرعين أساسيين يتمحور الفرع الأول حول دراسة التزامات وكيل السفينة ، أما الفرع الثاني يكون لدراسة التزامات المجهز ، بينما المطلب الثاني سندرس فيه التزامات وكيل الحمولة وهو بدوره متفرع لفرعين الأول يخص دراسة التزامات وكيل الحمولة ، أما الفرع الثاني فلدراسة التزامات المرسل إليه.

المطلب الأول : التزامات وكيل السفينة

تطرق المشرع الجزائري لالتزامات وكيل السفينة في نص المادتين 609 و 610 من ق.بح.ج كما أضاف في نص المادة 611 أن وكيل السفينة قد يقبل كذلك بالقيام بالمهام المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة وعليه سوف يقسم المطلب إلى فرعين ، ندرس في الفرع الأول التزامات وكيل السفينة أما الفرع الثاني خصص لدراسة التزامات المجهز .

الفرع الأول : الخدمات الملاحية والإدارية و التجارية التي يتولى وكيل السفينة القيام بها

كما سبقت الإشارة إليه حدد القانون البحري الجزائري مهام وكيل السفينة في نصين أولهما نص المادة 609 والتي من خلال استقراءها يتضح أن وكيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة ولحسابها خلال الرحلة البحرية والتي لا يقوم بها الربان ، أما نص المادة 610 فتم من خلالها النص على أن وكيل السفينة يجوز له القيام بتسلم البضائع لشحنها عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول ويتحصل أجرة النقل المستحقة للمجهز وعلى هذا الأساس يظل وكيل السفينة يقوم بعدة وظائف لخدمة السفينة ومن هنا سنقسم هذه الوظائف أو المهام إلى خدمات ملاحية وإدارية وأخرى تجارية .

أ.الخدمات الملاحية التي يتولى وكيل السفينة القيام بها

تتمثل الخدمات الملاحية التي يقوم بها وكيل السفينة في عمليات استقبال السفن وإجراءات الترخيص اللازم لمغادرة السفينة وهي العمليات التي نستقرؤها من نص المادة 609 من القانون

¹⁸⁴- علي البارودي ، القانون البحري، الدار الجامعية ،بيروت-لبنان- سنة 1988 ، ص 168.

البحري الجزائري والتي وصفها المشرع بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا ، نذكر منها :

- إبرام عقود المناولة والقطر والإرشاد بالإضافة إلى إسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء¹⁸⁵

- عقد المناولة المينائية

نص عليها المشرع الجزائري في المادة 912 من ق.بح.ج حيث تشمل عمليات شحن البضاعة ، رصها فكها وإنزالها ووضعها على السطوح الترابية و المغازات كما اشترطت المادة 913 من نفس القانون على أن تجرى هذه العمليات بموجب عقد ولقاء مقابل، كما يكون مسؤولا في حالة خطئه القائم بالمناولة حالة خطئه اتجاه من طلب خدماته هذا عملا بالمواد 915 ، 916 ، 918 من القانون البحري .
تتقدم الأعمال المترتبة عن عقد المناولة بمضي سنة من يوم انتهاء آخر عملية منصوص عليها في العقد وهذا ما نصت عليه المادة 919 من القانون البحري .

وعلى هذا الأساس يساهم وكيل السفينة في عقد المناولة وهذا ما نستقرؤه من نص المادة 610 من ق.بح.ج حيث أن الوكيل هو ممثل عن المجهز ودوره وعلاقته بمقاول المناولة والتشوين تكون في إطار محاولة السرعة في الشحن و التفريغ للبضاعة وذلك لعدم مكوث السفينة فترة طويلة في الموانئ، أما فيما يتعلق بمسؤولية مقاول المناولة فتكون على أساس تحقيق نتيجة وأخطاءه تكون واجبة الإثبات ، حيث نصت المادة 915 من ق.بح.ج على مسؤولية مقاول المناولة وذلك من أنه يكون مسؤولا في حالة ارتكابه لخطئه تجاه من طلب خدماته و أثناء قيامه بها .

- عقد القطر

بما أن وكيل السفينة ينوب عن المجهز في العمليات المتعلقة بالسفينة فنجد أنه يتدخل في عملية قطر السفينة بموجب عقد القطر، حيث يتمثل عقد القطر والذي عرضه التقنين البحري الجزائري في المواد 860 إلى 872 وبأخص الذكر نص المادة 860 والتي عرفت ب: "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة ." وتتمثل خدمات القطر البحري في الأمور التالية:

-العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفن.

-مناورات الإرساء و الانتقال أو إبحار السفينة.

-المراقبة و المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة¹⁸⁶، وتحتاج السفينة عند دخولها الميناء و الرسو على الرصيف أو الخروج منه إلى مساعدة سفينة أخرى تقوم بجرها لتحقيق ذلك وتعرف السفينة الأخيرة بالقاطرة والأولى بالسفينة المقطورة وهذا بمقتضى عقد القطر البحري حيث أن هذا الأخير هو عقد رضائي يتكون من تقابل إرادتين فلا تستلزم أية شكلية لانعقاده ولا كتابة لإثباته،

¹⁸⁵- نص المادة 610 من القانون البحري الجزائري.

¹⁸⁶- نص المادة 860 من القانون البحري الجزائري.

كما أنه عقد ملزم للجانبين يرتب التزامات على عاتق متعاقديه فيلتزم مجهز السفينة القاطرة بالقيام بعملية القطر لمدة معينة أو لجهة معلومة مقابل التزام مجهز السفينة المقطورة بأداء الأجر.

ولا يعد القطر إجباريا إلا أنه بإمكان السلطة المينائية أن تفرض على ربان السفن الاستعانة بقااطرات قبل أي حركة أو تنقل ولها في ذلك أيضا أن تفرض كل إجراء يكون ضروري لتنفيذ المناورات شرط احترام قواعد الأمن و النظام والشرطة الخاصة بالميناء.

وطبقا لنص المادة 892 من قبح .ج أصبح نشاط القطر تجاريا مينائيا يمكن ممارسته من قبل كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري ، ويكون ذلك عن طريق عقد امتياز والذي نظمت أحكامه بمقتضى المرسوم التنفيذي 139/06 المحدد لشروط ممارسة واستغلال نشاطات القطر والمناولة والتشوين إلا أن المؤسسات المينائية لازالت تحتكر نشاط القطر.

- عقد الإرشاد

يعتبر الإرشاد البحري أحد المهن الملاحية القديمة، نظمته المشرع الجزائري في القانون البحري من خلال المواد 171 إلى 188 ، حيث عرفته المادة 171 من نفس القانون على أنه تلك المساعدة التي تقدم إلى ربان السفن من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض و المياه الداخلية والخروج منها ، والشخص الذي يتولى القيام بعملية الإرشاد هو المرشد ، حيث عرفه الأستاذ كمال طه على أنه : "الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الإلتباع لدى الدخول في الميناء و الخروج منه" وهذا في سبيل حماية السفينة وكذلك المنشآت في الموانئ ، حيث هذه العملية تتطلب شخصا يكون على معرفة تامة للميناء وكل ما فيه من عوائق¹⁸⁷ ، وعلى هذا الأساس قد يتولى وكيل السفينة القيام بإبرام عقد الإرشاد نيابة عن ربان السفينة وقد أعطيت له هذه الصلاحية بنص القانون .

وعليه عقد الإرشاد البحري هو عقد خدمة قصيرة المدة يؤديها المرشد بطلب من ربان السفينة أو وكيل السفينة يقوم بموجب ذلك إرشاد سفينة وقت الدخول أو الخروج من الميناء وذلك لقاء أجر ، فالإيجاب يصدر عن ربان السفينة ، فكل سفينة تخضع للإرشاد ملزمة عند دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيه أو خروجها منه أن تطلب المرشد بواسطة الجهاز اللاسلكي فيحصل القبول وينعقد العقد ، عندها يصبح المرشد ملزم عند صدور الإشارة من السفينة بالذهاب لها دون أن يتجاهل الإشارة وعند قيامه بعملية الإرشاد يتلقى تعويض لقاء ذلك. هناك سفن معنية بالإرشاد فإن جميع السفن الجزائرية أو الأجنبية تخضع للإرشاد عند الدخول أو الخروج من أي ميناء جزائري سواء كانت سفن تجارية أو سفن صيد أو نزهة في مناطق الإرشاد التي يحددها القانون إلا أنه يعفى من رسم الإرشاد السفن التالية :

-السفن الشراعية بحمولة أقل من 100طن.

-السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100طن.

¹⁸⁷-العربي الشحط عبد القادر ، أحكام الإرشاد البحري في الفقه والقانون البحري الجزائري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، العدد الرابع، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران الجزائر ، سنة 2017 ، ص 10.

-السفن ذات الدفع الآلي و المخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها ، كالمقاطرات و الناقلات و الجرافات والصنادل البحرية .
-سفن المنارات و العلامات¹⁸⁸.

- عقد الإسعاف البحري

من ضمن التزامات وكيل السفينة المقررة قانونا القيام بإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء ، عرفت المادة 332 من ق.بح.ج الإسعاف على أنه:

" يعتبر كإسعاف بحري ، كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية ، بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

كما يتولى وكيل السفينة الإشراف على تموين السفن والإصلاحات اللازمة وتأمين السفينة من الحريق والاتصال بإدارة الموانئ لدخول أو مغادرة السفينة ، كما أن إجراءات تفتيش السفن تكون تحت إشرافه ومراقبته، كما عليه أن يبلغ مالك السفينة أو تجهزها بكل ما ينقص السفينة من مؤن وتجهيزات ضرورية ، حتى يتفادى ملاحظات لجان التفتيش¹⁸⁹.

ب. الخدمات الإدارية التي يتولى وكيل السفينة القيام بها

- الإجراءات الإدارية العادية

-استلام وتسليم البضائع إلى أصحابها ، بالإضافة إلى تخزينها.
-تحصيل أجره النقل بالإضافة إلى تموين الربان بالمال اللازم، ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة عند توقفها في الميناء.
-تسهيل إجراءات تموين السفن بالوقود والمؤن اللازمة :

يتولى وكيل السفينة تموين السفن بالوقود والمؤن اللازمة، حيث يقصد بالتموين إمداد السفن بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيت وغيرها من المواد المخصصة إما لحاجيات طاقم السفينة أو لركابها أو للسفينة في حد ذاتها وهذا ما نصت عليه المادة 96 من المرسوم 01/02 السالف الذكر .

تقدم هذه الخدمات من قبل مومنين معتمدين ، كما يمكن أن تشمل خدمة التموين تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية الضرورية لسير المنشآت من قبل السلطة المينائية وهذا ما تقتضيه المادة 97 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

-تقديم الخدمات اللازمة لطاقم السفينة كالخدمات الطبية.

-تولي القيام بعمليات إصلاح السفينة .

-الاتصال بالجهات الرقابية بالميناء لإنهاء إجراءات معاينة البضائع .

¹⁸⁸- نص المادة 178 من القانون البحري الجزائري .

- مرسعي عنبر ، المرجع السابق ، ص 81.¹⁸⁹

-الاتصال بمكاتب المعاينة والخبراء البحريين حالة حدوث تلف أو هلاك بالبضاعة.

-في حالة سفن الركاب، يتولى القيام بحجز تذاكر السفر للركاب.

- الإجراءات الإدارية المتعلقة بالإشراف على خطة أمن السفينة أثناء رسوها في الميناء

هناك عمليات تطبق على السفن قبل رسوها حيث هناك تعامل مع السفن المترددة على النهائيات محل الشراكة وعموما جميع السفن يبدأ قبل رسو هذه السفن على أرصفة هذه النهائيات وذلك إما أثناء الرحلة البحرية إذا كانت المدة التي تستغرقها للوصول على هذه النهائيات تفوق 48 ساعة ، وإلا فقبل مغادرة السفن لموانئها إذا كان وقت الرحلة البحرية لا يتعدى 24 ساعة وهذا التعامل مع السفن يتم بواسطة وكيل السفينة و يتمثل هذا التعامل قبل رسو السفينة في إطار عمليات تخطيط المراسي المناسبة لهذه السفينة ، ويقصد بعملية تخطيط المراسي وجدولتها التخطيط للسفن القادمة وإدارتها وفقا لقواعد وتنظيمات محددة مسبقا للموانئ¹⁹⁰، و نظم المرسوم 01/02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها إجراءات والتي هي من مسؤولية كل من وكيل السفينة أو المجهز أو الربان ، الشركات صاحبة الامتياز والسلطة المينائية أو المؤسسة المينائية وبالضبط مديرية القبطانية ، حيث تتمثل هذه الإجراءات في :

- إشعار السلطة المينائية قبل الوصول

قبل وصول السفينة إلى الميناء في إطار عملية الرسو يتصل المجهز أو الناقل بالوكيل ليعلمه وصول السفينة على الميناء و يبلغه بجميع المعلومات المتعلقة بحمولة السفينة أي يقوم بإعداد وثيقة الرسو¹⁹¹.

ويقوم كذلك بجميع التدابير اللازمة من أجل وصول السفينة إلى الميناء ذلك بإبرام مجموعة من العقود مع كل من المرشد و مجهزة القطر ، و تكون هذه العقود تحت إشراف وكيل السفينة مثلا عن المجهز فمن الضروري أن يعلم وكيل السفينة المجهز بكل المعلومات الضرورية لرسو السفينة¹⁹². وبمجرد وصول السفينة إلى ميناء الرسو يقوم وكيل السفينة بسداد مبالغ القطر و الإرشاد ، إضافة إلى القيام بجميع عمليات التفتيش و التي تتم تحت إشرافه ورقابته و قيامه بمختلف الخدمات اللازمة لطاقم السفينة .

وعليه أن يبرم مجموعة من العقود كالتأمين بالإضافة إلى تعاقد مع البحارة ودفع رسوم الرسو و مختلف عمليات إصلاح السفينة¹⁹³

نصت المادة 73 من المرسوم 01/02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها على أنه : " يجب أن يشعر مجهزة السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء

¹⁹⁰ - الماحي فاطيمة الزهرة شريفة ، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر) ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، العدد الثالث ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران 02 محمد بن أحمد ، سنة 2016 ، ص 77.

¹⁹¹ تدون في وثيقة الرسو كل المعلومات المتعلقة بالسفينة وحمولتها.

¹⁹² Benamar Mohamed . Les auxiliaires du transport maritimes . étude comparé . thèse de doctorat d'état . faculté du droit et de science politique Aix Marseille France . année 1994.P83

¹⁹³ - وهيب الأسير ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان ، سنة 2008 ، ص 142.

بثمان وأربعين ساعة (48س) على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربعة وعشرين (24) ساعة وذلك لحجز مركز على الرصيف".

وحسب الواقع وما هو متداول عليه فإن وكلاء السفن هم من يقومو بهذا الإجراء واتفاقيات الشراكة المينائية تلزم وكلاء السفن عند تنفيذهم لالتزام الإشعار، القيام بإشعار الشركات المسيرة كذلك لا سيما في حالة التعامل مع السفن من نوع ناقلات حاويات¹⁹⁴.

يفرض على المشعر ذكر بيانات خاصة بالسفينة تتمثل فيما يلي:

- اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة الوصول وكذلك مدة التوقف المتوقعة.
- الطاقة التصميمية للسفينة بالأخص حمولتها و طولها و عرضها ، مسحوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها إلى الميناء .
- عدد الحاويات المراد تفريغها بهذا النهائي و/أو المراد شحنها على متن هذه السفينة، مع تحديد طبيعة هذه الحاويات، عادية أو مبردة، وكذا خصائص البضائع لاسيما إذا كانت مواد خطيرة.
- جميع الأضرار التي قد تصيب السفينة وعدتها والبضائع التي توجد على متنها.

- تأكيد الإشعار

تفرض المادة 74 من المرسوم 01/02 السالف الذكر إجراء تأكيد الإشعار حيث تلزم المجهز أو ربان السفينة أو وكيلها بالقيام بإعادة تأكيد الإشعار وكذا البيانات المذكورة أعلاه.

بعد تأكيد الإشعار لدى المؤسسات الوطنية ورفع طلب تخصيص مركز متخصص على رصيف النهائي ، تشكل لجنة مكونة من ثلاث أعضاء" ممثل شركة تسيير واستغلال النهائي و ممثل المؤسسة المينائية المعنية وممثل السفينة (وكيل السفينة)".

يعقد الاجتماع بمديرية القبطانية التي تأخذ بعين الاعتبار كلا من الإشعار وطلب تخصيص مركز رسو متخصص على رصيف النهائي ، بالإضافة إلى البيانات السالفة الذكر لا سيما عدد الحاويات الموجهة للتفريغ على أرض هذا النهائي أو تلك المراد شحنها .

وفي إطار إعداد خطة الرسو تعتمد مديرية القبطانية على بعض الأنظمة الالكترونية ، بالإضافة إلى مرسوم 01/02 لا سيما المادة 75 منه وكذلك النظام الداخلي للميناء والنظام الخاص بشركة تسيير نهائي الحاويات¹⁹⁵.

كما يتوجب على وكيل السفينة إشعار مجهز السفينة أو الربان و أحيانا السلطة المينائية ، حتى يأخذ المجهز بعين الاعتبار المركز المخصص لرسو السفينة ، إضافة إلى تجهيزها بما يتماشى مع متطلبات

¹⁹⁴- يظهر هذا الالتزام في نص المادة 73 من المرسوم 01/02 : "يمكن أن تحدد في النظام الخاص بالميناء أجال مختلفة لطلبات تخصيص مراكز متخصصة على الرصيف تقضي لاسيما إلى المخازن والأفنية وحظائر البضائع الثقيلة ومحطات الحاويات ..".

¹⁹⁵-الماحي فاطيمة الزهرة شريفة ، المرجع السابق ، ص 80.

الميناء المراد رسو السفينة فيه ، بالأخص ما تفرضه المواد 65، 66، 68، 69 و 71 من المرسوم 01/02 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها .

ت- الخدمات التجارية

- القيام بعمليات الشحن والتفريغ للبضائع ، بالإضافة إلى التنسيق مع شركات الحاويات وأصحاب البضائع

- معنى عملية تفريغ السفن

يقصد بالتفريغ تلك العملية المادية التي تنطوي على إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو في سفن التغذية إذا كانت السفينة راسية بعيدة عن الرصيف¹⁹⁶ يقوم أعوان المناولة الصعود إلى ظهر السفينة ، أو فوق الحاويات لفك أدوات تثبيت الحاويات من الحبال . وفي حالة توكيل وكيل السفينة للقيام بعملية التفريغ قد يستعين بعمال للقيام بعملية تفريغ ما تحويه السفينة من بضائع أو تفريغ الحاويات من على سطح السفينة بدءا بالحواية الموجودة في الأعلى إلى حين تفريغ السطح من الحاويات¹⁹⁷، بعدها يقوم هؤلاء العمال تفريغ الحواية الموجودة داخل العنابر تحت سطح السفينة بالاعتماد على النظام الرأسي ، بمعنى طبقة تلي طبقة أخرى من نفس الصف ويعتمد في هذه العملية على رافعات الرصيف مثلا ما نجده في مؤسسة ميناء جن-جن العالمي أو الرافعات المتحركة بالنسبة لمؤسسة ميناء الجزائر العالمي¹⁹⁸.

و في إطار مباشرة هذه العمليات يتوجب على القائمين بعملية التفريغ مراعاة عوامل تقنية لها صلة بهيكل السفينة للحفاظ عليه ودفع المسؤولية في حالة الضرر ، نذكر منها¹⁹⁹:

- إتران السفينة :

بحيث يتوجب عليهم تفريغ عدد مناسب من الحاويات المرصوفة على السطح قبل الانتقال غلى الجهة الواقعة تحت السطح أي قبل الانتقال إلى تفريغ العنابر .

- الميل الطولي :

أو ما يعرف بالاتزان الطولي للسفينة ، حيث يتعين على العمال القائمين بالتفريغ تحقيق التوازن بين تفريغ مقدمة السفينة و بين مؤخرتها ، وفي حالة عدم مراعاة هذه القواعد والقيام بتفريغ عدد كبير من مقدمة السفينة أولا يمكن أن نشهد هنا ارتفاع مقدمتها عن المؤخرة بشكل لا تكون فيه السفينة في وضع أفقي ، هذا ما يعرقل عملية تفريغ باقي الحاويات و قد يتسبب في تضرر السفينة .

¹⁹⁶- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، الدار الجامعية ، عمان ، سنة 1983 ، ص 85.

¹⁹⁷ - اضطلع على الملحق ص 139 يتضمن عملية تفريغ السفينة .

- الماحي فاطيمة الزهرة شريفة ، المرجع السابق ، ص 89.¹⁹⁸

¹⁹⁹- أيمن النحراوي ، موانئ الحاويات الدولية ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى ، الاسكندرية ، سنة 2009 ،

- تجنب الاجهادات من خلال عدم تفريغ عنبر كامل وترك الذي بجانبه دون تفريغ .
-الميل العرضي :

في هذه الحالة يجب تفريغ الحاويات بالتساوي والتوازن بين الجانبين الأيمن و الأيسر وفي حالة عدم التوازي والتساوي سيحدث ميل السفينة على أحد الجانبين ، وهذا الميل سيتسبب في تضرر المنشآت العلوية للسفينة .
وعليه لابد من مراعاة هذه العوامل التقنية عن طريق التكوين والتوعية واكتساب الخبرة الفنية حتى يتم تقادي المسؤولية خاصة تلك التي يمكن أن تحدث في حالة تضرر السفينة أثناء عملية التفريغ .

- معنى عملية شحن السفن

تتمثل عملية الشحن في رفع البضاعة أو الحاوية ووضعها على ظهر السفينة وفي هذا الإطار لابد من إعداد مخطط الشحن الذي يسبق عملية الشحن ، والذي تحصى فيه الشركات صاحبة الامتياز بالتعاون مع وكيل السفينة العناصر التالية :عدد الحاويات المراد شحنها على السفينة،نوع هذه الحاويات من حيث الأبعاد و الأشكال والمضمون،مساحات الشحن أو الطاقة الاستيعابية داخل السفينة ، هيكل السفينة ونوعها (سفينة عملاقة أو سفينة تغذية)، تجمع هذه البيانات وتقوم برسم خطة لترتيب الحاويات داخل السفينة حيث تختلف خطة الترتيب من شركة لأخرى.

وتقوم الشركات صاحبة الامتياز بالاعتماد على منظومة تحديد مواقع الحاويات داخل ساحل النهائي الخاصة بالحاويات الموجهة للتصدير ، لتحديد ورصد مكان الحاوية المراد شحنها وتمكين العامل من التوجه إليها مباشرة ومن ثم تقليص التحركات داخل الساحة ، يقوم هذا الأخير برفعها ووضعها على جانب الرصيف المحاذي للسفينة تحضيراً لعملية الشحن ، ويحتوي التحديد على كل من رقم الحاوية ، المنطقة التي تتواجد بها الحاوية ، الصف المرصوفة به وكذا رقم الطبقة .

وعند وضع كل الحاويات على الرصيف تباشر الشركة عملية الشحن الفعلي على ظهر السفينة وتعتمد في ذلك على رافعات الرصيف كذلك الناقلات الصهرجية.

وبعدها تستوجب عملية شحن الحاويات على ظهر السفينة القيام بعملية الرص و الترتيب والتي يراد منها ترتيب الحاويات داخل عنابر السفينة وكذا على سطحها بشكل يضمن عدم تحركها وثباتها أثناء الرحلة البحرية ، وكذلك بشكل يضمن حفظ توازن السفينة ²⁰⁰

²⁰⁰ طيب ابراهيم ويس ، التنظيم القانوني لعمليات المناولة المينائية ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري – القانون الخاص- كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران ، الجزائر ،سنة 2010/2009 ، ص 40.

- إعداد ملاحظين وعدادين لحصر البضائع

تتمثل هذه العملية في قيام وكيل السفينة بالاتصال مع أشخاص ذوي خبرة يتولون عملية حساب وتعداد البضائع ، قد يكون هؤلاء أشخاص تابعين للسلطة المينائية وهذه العملية تعتبر من ضمن العمليات الواجب القيام بها عند دخول البضائع إلى الموانئ .

- التخليص الجمركي

معنى ذلك أنه عند الحصول على ترخيص كتابي من أعوان الجمارك وبحضورهم يتم تفريغ البضاعة من السفينة الراسية ، حيث يكون ذلك بميناء يوجد فيه مكتب جمركي، فيه مخزن ومساحات الإيداع المؤقت والمستحدثة بالمادة 66 وما يليها حتى المادة 74 من قانون الجمارك والتي وضعت إجراءات و شروط إنشائها وسيرها .

كما تلزم المادة 75 من نفس القانون أن تكون كل البضائع المستوردة أو التي أعيد استيرادها أو المعدة للتصدير والتي أعيد تصديرها موضوع تصريح مفصل يبين فيه المصرح بواسطة النظام الجمركي الواجب تحديده للبضائع ، ويقدم العناصر المطلوبة لتطبيق الحقوق و الرسوم .

كما تجدر الإشارة وبناء على نص المادة 927 من ق.ج.ج نصت على أنه لا يمكن للبضائع العابرة على الموانئ التجارية أن تمكث أكثر من الأجل الضروري لاستيفاء الإجراءات مثلما هو محدد في القانون التشريع المعمول به ، حيث من شأن ذلك تنص المادة 71 من قانون الجمارك على المدة القصوى لمكوث البضائع في المخازن ومساحات الإيداع المؤقت ب 21 يوما .

وحددت مدة 21 يوما ليقوم المستورد بتخصيص نظام جمركي لبضائعه والا يتم نقلها لمناطق الفسحة ومساحات الجمركة ، حيث يتم التحويل الذي تأمر به السلطة المينائية تحت الرقابة الجمركية على نفقة المرسل إليه الذي يتحمل تبعات ذلك هذا ما هو منصوص عليه في المادة 929 من القانون البحري .

و الجدير بالملاحظة بشأن التزامات ومهام وكيل السفينة فهي في الأصل من اختصاص الربان ، قد يقوم بها بنفسه أو يعهد بها إلى وكيل السفينة ، وكيل عن المجهز ينوب عنه في الميناء الذي يعمل فيه في حدود تنفيذ عقد النقل البحري .

عند انتهاء وكيل السفينة من تسلم البضائع من المجهز أو الناقل يبقى له انتظار أجل التسليم و الذي يعتبر العملية القانونية التي ينتهي بها عقد النقل البحري ²⁰¹.

ومن تم قد يعهد إليه تسليم البضائع تحضيراً لشحنها عند القيام أو بتسليمها للمرسل إليه عند الوصول ، فيلتزم وكيل السفينة بتسليم البضاعة لوكيل الحمولة في حالة ما إذا كان مفوضاً من قبل

²⁰¹- إيمان فتحي الجميل ، مقالتي الشحن والتفريغ ، دار الجامعة الجديدة الاسكندرية مصر ، سنة 2015 ، ص 27
28.

الشاحن كما يمثل الناقل و الشاحن في نفس الوقت ويجري التسليم إليه²⁰² وعلى وكيل السفينة المحافظة على البضاعة والعناية بها ، كما يلتزم بالمحافظة على حقوق الناقل ومن تم يكون عليه اتخاذ جميع الإجراءات التي كان للناقل أن يتخذها في مواجهة تأخر أصحاب البضائع في الاستلام ، كقيامه بإيداع البضائع على مسؤوليتهم في مخازن الميناء أو كأن يستصدر أمرا من القاضي المختص ببيعها لذمتهم إذا كانت قابلة للتلف .

ووكيل السفينة بوصفه وكيلًا بأجر عليه أن يبذل في تنفيذ وکالته عناية الرجل العادي طبقا للقانون العام وذلك بالقيام بعمله بقدر معين من اليقظة فهو غير ملزم بتحقيق نتيجة.

الفرع الثاني : التزامات المجهز

نصت المادة 616 منق.بح.ج على التزام المجهز بأن يسدد إلى وكيل السفينة كل ما قدمه من أموال إلى الربان أو تلك المصاريف التي أنفقها في إطار رسو السفينة في الميناء كما أن المجهز من التزاماته الأساسية دفع أجر عما يقوم به وكيل السفينة من المهام الموكلة إليه.

وعلى هذا الأساس يتولى المجهز بأن يدفع لوكيل السفينة الأجر المتفق عليه في العقد ، وفي حالة عدم الاتفاق على مقدار الأجر وجب الرجوع في ذلك إلى عرف الميناء ، و في حالة إذا لم يكن ثمة عرف يتولى القضاء تحديد الأجر.

كما يلتزم المجهز بأن يرد إلى وكيل السفينة المصروفات التي أنفقها في سبيل تنفيذ وکالته تنفيذ الرجل العادي كحراسة البضاعة أو تخزينها .

يكون لوكيل السفينة وهذا ما لم ينص عليه المشرع في القانون البحر يحق حبس المبالغ التي تحت يده لحساب المجهز كأجرة النقل التي قام بتحصيلها ضمانا لاستيفاء مستحقاته²⁰³.

وفي إطار الحديث عن أجرة النقل فهي تتمثل في الأجرة الإجمالية المستحقة للمجهز دون خصم مصروفات الملاحة ، أي دون الأجرة الصافية المتعلقة بالرحلة دون الرحلات الأخرى حيث تستوي أن تكون الأجرة لنقل البضائع أو الركاب ، فالامتياز يرد على الحق في الأجرة لا على مبلغ الأجرة من خلال هذا يثبت حق الامتياز²⁰⁴.

ممارسة حق الامتياز على أجرة النقل غير ممكن عمليا إلا إذا كانت مستحقة في ذمة الشاحن للبضائع أو كانت تحت يد الربان أو وكيل السفينة ولم يقبضها المجهز بعد حيث يمكن لصاحب حق الامتياز توقيع الحجز على الأجرة تحت يد حائزها من خلال حجز ما للمدين لدى الغير ، لكن في حالة ما إذا قبضها المجهز تفقد ذاتيتها بدخولها في ذمته وعلى إثر ذلك ينقضي الامتياز عليها ويخول الدائن حق

²⁰² - عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة ، عمان ، الطبعة الخامسة ، سنة 2011 ، ص 123.

²⁰³ - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 249.

²⁰⁴ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 146.

الأفضلية على الدائنين الآخرين بما في ذلك حق تتبع السفينة في أي يد كانت شريطة ألا تكون الامتيازات قد انقضت بأحد أسباب الانقضاء²⁰⁵.

كما نجد أن المادة 73 من ق.بح.ج. أوردت الحقوق الممتازة بترتيب معين ذلك حسب أولويتها مثلا الفقرة -ز- تتحدث عن الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل ربان السفينة خارج ميناء التسجيل و ضمن صلاحياته الشرعية من أجل الاحتياجات العادية للسفينة وهذه الديون نجد أن مصدرها تعاقدى إلا أنه تم فرض الامتياز عليها تحسبا لجهالة أصحابها المركز المالي للمجهز ولا يمكن إكراههم على إنشاء رهن لضمان حقوقهم ، كما أن الربان لن يستطيع الحصول على ائتمان من الخارج لو لم يتقرر الامتياز ويشمل هذا الامتياز :

-الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان لصيانة السفينة أو لمتابعة الرحلة أو العمليات التي يجريها لهذا الغرض.

-الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يقوم بها وكيل السفينة طبقا لأحكام المادة 609 من القانون البحري.

كما نجد القانون الفرنسي هو الآخر يعطي لوكيل السفينة حق الامتياز مادام يساهم في الاحتياجات العادية للسفينة حيث قانون 03 جانفي 1967 يحيلنا إلى قواعد معاهدة بروكسل المتعلقة بالامتياز والرهن البحري فتنص المادة 31 ف 06 من قانون 03 جانفي 1967 على أن من يتعاقد مع الربان لخدمة السفينة أو للمواصلة الحسنة للرحلة البحرية يكون له حق الامتياز كدائن للربان عما أنفقه من مصاريف لخدمة السفينة أو الرحلة البحرية²⁰⁶.

وعليه مادام وكيل السفينة باعتباره وكلا عن المجهز ويقوم بالأعمال التي لا يباشرها الربان بنفسه منحه القانون حق الامتياز²⁰⁷ للمطالبة بالأموال التي أنفقها لخدمة السفينة وهي ديون قائمة في مواجهة المجهز مادام وكيل السفينة ينوب عنه فيما يقتضيه العقد المبرم بينهما وهذا ما استقرئناه من نص المادة 12 من قانون 03 جانفي 1967 الفرنسي كما تضيف المادة 31 ف 02 من نفس القانون على أن وكيل السفينة مادام يسدد مختلف الرسوم ويساهم في كل من عقد القطر والإرشاد وعقدي المناولة والتشوين ، له الحق في الامتياز للمطالبة بديونه جراء ما أنفقه من مصاريف²⁰⁸ وهذا ما نلمسه من نص المادة 73 ف ب من القانون البحري الجزائري .

كما يخول القانون لوكيل السفينة مباشرة عملية الحجز التحفظي وهذا ما نلمسه من نصوص القانون البحري المتعلقة بعملية الحجز التحفظي ومعاهدة بروكسل المؤرخة في 10 ماي لسنة 1952 المتعلقة

²⁰⁵- مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 146، 147.

²⁰⁶- René Rodière , op cit , p 95,96.

²⁰⁷ - هذا ما أقرته الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية المبرمة ببروكسل في 10 أبريل 1926 و المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم 72/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 ج. ر رقم 27.

²⁰⁸- René Rodière , op cit , p99.

بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والمصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 171/64 المؤرخ في 18 جوان 1964 ، حيث يقصد بالحجز التحفظي : " إيقاف السفينة لضمان دين بحري . " أو منع السفينة من التحرك بإذن من السلطة القضائية المختصة ضمانا لدين بحري²⁰⁹ ، أما الدين البحري فعرفته نفس المادة من المعاهدة على أنه : " الادعاء بحق أو بدين مصدره أحد الأسباب التالية :

- أ. الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم أو غيره .
- ب. الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة التي تنشأ عن استغلالها.
- ج. مصاريف المساعدة أو الإنقاذ .
- د. العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستئجارها بمقتضى مشاركة إيجار أو غيرها .
- هـ. العقود الخاصة بنقل البضائع على السفينة بمقتضى مشاركة إيجار أو وثيقة الشحن أو غير ذلك.
- و. هلاك البضائع أو الأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
- خ. الخسائر المشتركة.
- ز. القروض البحرية .
- ح. سحب السفينة .
- ط. الإرشاد. ي. توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها و مصاريف أخرى.
- ك. أجور الربان والضباط و أفراد الطاقم .
- م. المبالغ التي صرفها الربان أو الشاحنون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكها
- ن. المنازعة في ملكية السفينة .
- س. المنازعة الخاصة بالملكية المشتركة للسفينة أو بحيازتها أو باستغلالها أو بالحقوق الناشئة عما يتحصل من استغلال السفينة.
- ع. كل رهن بحري.²¹⁰

وعليه يحق لوكيل السفينة ممارسة حقه في الحجز التحفظي على السفينة مادامت المصاريف التي ينفقها لحساب السفينة أو لصالح المجهز من ضمن الديون البحرية.

عملية الحجز التحفظي تقتضي مجموعة من الإجراءات نذكرها فيما يلي :

يتم الحجز على السفن بطلب من الشخص الذي يدعي أو يطالب بدين بحري حيث يكون طلب الحجز بناء على أمر من الجهة القضائية المختصة و يتم استدعاء السلطة المينائية فورا قصد الحضور أمام القاضي لإبداء ملاحظاتها حول أمر الحجز التحفظي ، كما أن الجهة القضائية المختصة في أمر الحجز

²⁰⁹ نص المادة 151 من القانون البحري الجزائري والفقرة الثانية للمادة الأولى من المرسوم 64-171 المؤرخ في 18 جوان 1964 المتضمن الانضمام للاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والمؤرخة في 10-05-1964 ، ج.ر. رقم 1964/53.

²¹⁰ - المادة الأولى فقرة 01 من المرسوم رقم 171/64 السالف الذكر.

تفرض على طالبه تقديم ضمان لا يقل عن عشرة في المائة من قيمة الدين ورفع الحجز يكون بكفالة أو بضمان كاف و السلطات المينائية و السلطات الإدارية البحرية تتخذ جميع الإجراءات تمنع من خلالها السفينة المحجوزة من الإبحار²¹¹.

المطلب الثاني : التزامات وكيل الحمولة

يرتب عقد وكالة الحمولة التزامات على عاتق كل من وكيل الحمولة وصاحب الحق في استلام البضاعة أو المرسل إليه ، فعقد الوكالة البحرية شأنه شأن باقي العقود تترتب عنه التزامات يتوجب على الأطراف المتعاقدة تنفيذها و بذل العناية اللازمة أو عناية الرجل العادي في تنفيذ التزاماته ، و في إطار عقد وكالة الحمولة تترتب التزامات على عاتق وكيل الحمولة باعتباره وكيلًا بأجر عن المرسل إليه ، و التزامات يتولى المرسل إليه تنفيذها بناء على توكيله لوكيل الحمولة القيام بالعمليات المتعلقة باستلام البضاعة و المحافظة عليها ، هذا ما سندرسه في هذا المطلب وذلك في فرعين حيث سنتناول في الفرع الأول الخدمات التجارية و الإدارية لوكيل الحمولة ، أما الفرع الثاني سيخصص لدراسة التزامات المرسل إليه .

الفرع الأول : الخدمات التجارية و الإدارية لوكيل الحمولة و وكيل الحمولة

بعد تفريغ البضاعة من السفينة يتولى وكيل الحمولة بوصفه وكيلًا بأجر عن المرسل إليه باستلامها و المحافظة عليها ببذل عناية الرجل العادي في ذلك ، و توجيه الإخطارات يبين فيها حالة البضاعة كما يتولى القيام بالإجراءات الجمركية و تسديد أجرة النقل عن المرسل إليه إذا كانت مستحقة كليًا أو جزئيًا ، و هذا ما سيتم تفصيله في النقاط الآتية.

أ. التزام وكيل الحمولة بوصفه وكيلًا عن المرسل إليه باستلام البضاعة بعد تفريغها من السفينة يكون ذلك باسم و لحساب موكله بالإضافة إلى دفع أجرة الشحن عن البضائع متى كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم ، و هذا ما نستخلصه من المادة 621 من ق.بح.ج. يقتضي ذلك أن يقوم وكيل الحمولة من التثبت من حالة البضائع الخارجية و شكلها الظاهر و عدد الطرود أو الكمية أو الوزن ومدى مطابقتها للمواصفات الواردة في بيانات سند الشحن²¹² .

ب. الالتزام بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها

على وكيل الحمولة المحافظة على البضاعة بعد تفريغها وحراستها بالإضافة إلى استيفاء الإجراءات الجمركية عنها حتى تدخل في حيازة المرسل إليه ، فعملية تفريغ البضاعة تتم بعد الحصول على ترخيص كتابي من طرف أعوان الجمارك و بحضورهم يتم تفريغ البضاعة من السفينة الراسية بالميناء الذي يوجد به مكتب جمركي في مخزن و مساحات الإيداع المؤقت هذا طبقاً لنص المادة 66 حتى المادة 74 من قانون الجمارك ، كما توجب المادة 75 من نفس القانون أن تكون كل البضائع

²¹¹- المواد 152، 152 مكرر ، 152 مكرر 1 ، 156 من ق.بح.ج.

²¹²- بالرجوع لنص المادة 624 من القانون البحري يوجب المشرع وكيل الحمولة ابداء تحفظاته اتجاه الناقل أو من يمثله وهذا في حالة عدم تطابق حالة البضاعة مع ما تم تدوينه في سند الشحن

المستوردة أو التي أعيد استيرادها ، أو المعدة للتصدير و التي أعيد تصديرها موضوع تصريح مفصل يبين من خلاله المصرح بواسطة النظام الجمركي الواجب تحديده للبضائع و يقدم العناصر المطلوبة لتطبيق الرسوم الجمركية .

والمادة 622 من ق.بح.ج على وكيل الحمولة بإتمام التزاماته بعناية والسهر على مصالح أصحاب الحقوق في البضاعة والمحافظة عليها وعلى هذا الأساس يلتزم وكيل الحمولة لتنفيذ التزاماته بذل في تنفيذ الوكالة البحرية عناية الرجل العادي.

ت- التزام وكيل الحمولة بوصفه وكيلا بأجر بذل عناية الرجل العادي في تنفيذ وكالته

من أوجه العناية الواجبة على وكيل الحمولة قيامه بالإجراءات و التدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن في البضاعة قبل الناقل ، حيث نجد إهمال وكيل الحمولة لهذا الواجب وعدم الإخطار عما يكون في البضاعة من هلاك أو تلف عند استلامها لها بقرينة افتراض فيها أن الوكيل قد تسلم البضاعة بالحالة و الكمية المذكورتين في سند الشحن ، حيث لم يجز إثبات عكس هذه القرينة في مواجهة صاحب الشأن في البضاعة في حين تم إجازة ذلك في العلاقة بين وكيل الحمولة والناقل البحري²¹³.

فالتزامات وكيل الحمولة تتمثل في استلام البضائع من الناقل بعد تفريغها وتسليمها إلى موكلها المرسل إليهم ، حيث يقتضي هذا الالتزام التحقق من حالة البضاعة وشكلها وعلامتها الرئيسية وعدد الطرود أو الكمية أو الوزن و يكفي أن يتأكد من سلامة البضاعة ومطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن . إلى جانب محافظة وكيل الحمولة على البضاعة يجب عليه كذلك حراستها لحين تسليمها لأصحابها وكذا المحافظة على حقوق المرسل إليهم وتوجيه الإخطارات التي يوجبها القانون في الميعاد المحدد في حالة هلاك أو تلف بالبضاعة عند استلامها ورفع دعوى إثبات الحالة إذا لزم الأمر إخطار المرسل إليه من رفع الدعوى في الميعاد القانوني ووكيل الحمولة غير ملزم برفع الدعوى على الناقل ، كما ينوب وكيل الحمولة عن المرسل إليه في دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول²¹⁴.

ث- قيام وكيل الحمولة بإمضاء أمر التسليم

أمر التسليم أو إذن التسليم أو رخصة التسليم يعرف على أنه مستند بحري شأنه شأن سند الشحن وهو ثلاثة أنواع : أمر تسليم ممضي من قبل الناقل أو أحد ممثليه ، أمر تسليم ممضي من قبل وكيل الحمولة و أخيرا أمر التسليم الممضي من قبل البائع . حيث أن المشرع الجزائري لم ينص على أمر التسليم عكس المشرع المصري والذي أعطاه تسمية إذن التسليم وعرفه في المادة الثانية من ق.بح مصري أنه ذلك المستند الذي يصدره الوكيل البحري في ميناء الوصول مقابل سند الشحن الذي يسحب من المرسل إليه²¹⁵.

- كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، مصر ، سنة 1997 ، ص 388.213

- كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 388.214

- أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية مصر ، سنة 1998 ، ص 34.215

فيلتزم وكيل الحمولة باستلام البضائع حين وصولها وتوزيعها بين حاملي أوامر التسليم كل حسب حقه في البضاعة ، فهو لا يمضي أوامر التسليم إلا بإرجاع سند الشحن وإلا أثيرت مسؤوليته اتجاه حاملي أوامر التسليم ، زيادة على هذا فحيازة سند الشحن من طرف وكيل الحمولة أمر ضروري لتسلمه البضاعة .

هذا النوع من أوامر التسليم لا يمثل البضاعة لأنه لا يمنح أي حق في مواجهة الحائز المادي للبضائع وهو الناقل .

كما يلتزم وكيل الحمولة نحو حاملي أوامر التسليم باستلام البضائع لحساب موكله ، ولا يستطيع القيام بذلك إلا بعد وصول البضاعة وبالأخص تقديمه سند الشحن للربان ، وبالتالي فإمضاء وكيل الحمولة لأوامر التسليم يكون في الحقيقة إلا إذا كانت البضائع تحت يده ، وبالتالي تصبح هذه الأوامر تمثل البضائع وتمثل سندا يمكن بموجبه المطالبة بالبضائع من حائزها ²¹⁶.

أما بالنسبة لأمر التسليم الممضي من طرف الناقل فهو عبارة عن قسيمة من سند الشحن أو جزء منها يصدر من قبل الناقل عندما تقسم أو تجزأ البضائع إلى أجزاء بحيث تكون موجهة إلى عدة أشخاص لاستقبالها ونجد هذا المستند شائع في نقل الحمولات التي تكون محل تحويل متتابع أثناء الرحلة البحرية ، مثلا نجد منتوج البن يشحن في عدة حاويات وتكون مغطاة كلها بوثيقة شحن واحدة ويتم بعد ذلك بيع كل حاوية على حدة أثناء الرحلة البحرية .

وعليه عند الوصول إلى ميناء التفريغ حامل سند الشحن يطلب التسليم و إلى جانبه عدد معين من أوامر التسليم ، فكل أمر تسليم يمثل جزء من الحمولة وبالتالي كل مرسل إليه يأخذ أمر تسليم متطابق مع الحاوية التي اشتراها و التي يمكنه من استلامها ²¹⁷.

إذن هدف هذا الأمر هو تجزئة البضائع المنقولة قبل وضعها تحت تصرف المستقبل لها. وأخيرا بالنسبة لأمر التسليم الصادر من البائع حامل سند الشحن أو من طرف البائع الثاني والذي هو حامل لأمر التسليم والذي يرغب في تجزئة بضاعته التي اشتراها من البائع حامل سند الشحن ، ففي فرنسا مثلا هذا المستند بوصل التسليم ، أين يعطي بموجبه البائع إلى وكيل الحمولة أمرا لتسليم جزء من الحمولة لحامله إلا أن هذا المستند لا يعوض سند الشحن لأنه لا يمثل البضاعة بل التزام بتسليم البضاعة.

وما تجدر الإشارة إليه أن بيانات أمر التسليم هي نفسها بيانات سند الشحن فهي تحتوي على الكمية و الوزن والعلامة ، رقم تجزئة البضائع ، ميناء الشحن ، اسم السفينة ، تاريخ ومكان إصدار الأمر ، كما قد يكون لحامله أو لشخص مسمى ²¹⁸.

²¹⁶ - بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 92 ، 93، 94.

²¹⁷ - بسعيد مراد ، نفس المرجع ، ص 93.

²¹⁸ - بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 94.

ج- قيام وكيل الحمولة بتوجيه الإخطارات

على وكيل الحمولة توجيه إخطارات التي يوجبها القانون في الميعاد الذي فرضه ، وذلك إذا كان ثمة هلاك أو تلف في البضاعة عند استلامها ، وفي هذه الحالة قد يقوم وكيل الحمولة برفع دعوى إثبات الحالة إذا لزم الأمر إخطار المرسل إليه وذلك في رفع الدعوى في ميعادها القانوني . كما تبين المادة 624 من ق.ج.ج أنه على وكيل الحمولة إبداء تحفظاته اتجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط و المهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل ، حيث يكون ذلك في الأحوال التي لا تتوافق فيها حالة وكمية البضاعة مع بيانات سند الشحن أو الوثائق الأخرى الخاصة بالنقل . كما تضيف الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه في حالة عدم إبداء التحفظات يعد وكيل الحمولة قد استلم البضاعة على الحالة التي هي موصوفة بها في سند الشحن ، أو أية وثيقة نقل أخرى حتى يثبت العكس.

ح- قيام وكيل الحمولة بالإنابة عن المرسل إليه في دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول.

طبقا لنص المادة 791 من القانون البحري الجزائري 80/76 يلتزم المرسل إليه عند استلام البضائع دفع أجرة الحمولة إذا كان دفعها واجبا عند الوصول ، ونسبة لتوكيله لوكيل الحمولة للقيام بالأعمال التي يتولى هو القيام بها ، فإن وكيل الحمولة و بناءا على عقد الوكالة البحرية يتولى دفع أجرة النقل كليا أو جزئيا إذا كانت مستحقة .

خ- قيام وكيل الحمولة بالإجراءات الجمركية المنصوص عليها في قانون الجمارك

يتولى وكيل الحمولة القيام بالإجراءات الجمركية المنصوص عليها في قانون الجمارك ، و المتمثلة أساسا في قيامه بالتوجه أمام مكتب الجمارك المختص لإخضاع البضاعة للرقابة الجمركية ، و التصريح المفصل للبضاعة ذلك استكمالا لمقتضيات الإجراءات الجمركية .

د- حالة كون وكيل الحمولة وكيلا بالعمولة

تقتضي هذه الحالة أنه قد يكون وكيل الحمولة وكيلا بالعمولة إذا تعامل مع الربان باسمه الخاص وتقدم إليه كما لو كان هو المالك الحقيقي للبضاعة ، وتحصل هذه الحالة إذا كان سند الشحن إنديا أو كان لحامله ، تم يتم تظهيره تظهيراً ناقلاً للملكية ويصبح بذلك وكيل الحمولة و كأنه المرسل إليه الأخير .

الفرع الثاني : التزامات المرسل إليه

يلتزم المرسل إليه و في إطار تنفيذ عقد الوكالة البحرية بدفع الأجر لوكيل الحمولة بناءا على العمل الذي قام به لتنفيذ عقد وكالة الحمولة هذا ما سندرسه في النقطة الأولى ، كما يلتزم المرسل إليه بأداء المصاريف و النفقات التي قام وكيل الحمولة بإنفاقها تنفيذا لعقد الوكالة البحرية هذا ما سستم دراسته في النقطة الثانية .

أ-التزام المرسل إليه بدفع الأجر

يلتزم المرسل إليه بدفع الأجر المتفق عليه لوكيل الحمولة وهذا طبقا لنص المادة 625 و 626 من ق.بح.ج حيث من خلال استقرارهما يتضح أنه في حالة ما إذا لم يكن ثمة اتفاق على مقدار الأجر وجب الرجوع إلى عرف الميناء و إذا لم يكن ثمة عرف لتحديد الأجر يبقى ذلك متروكا للقضاء.

ب-التزام المرسل إليه بأداء المصاريف و النفقات الضرورية التي أنفقها وكيل الحمولة

كما يلتزم المرسل إليه أداء المصاريف و النفقات الضرورية والتي أنفقها وكيل الحمولة في سبيل تنفيذ الوكالة التنفيذ المعتاد ، نذكر مثلا مصاريف الخبرة أو الحراسة أو تخزين البضاعة .
تجدر الملاحظة في أن وكيل الحمولة ليس لأجره حق امتياز على السفينة و أجرة النقل و ملحقاتها ، لكن حق الامتياز يكون على البضاعة مقابل ما أنفقه من مبالغ في حفظها وهذا الامتياز يلي امتياز المصروفات القضائية و المبالغ المستحقة للخزينة العمومية²¹⁹.

المبحث الثاني : التزامات السمسار البحري

إن عقد السمسرة وباعتباره عقد ملزم للجانبين فبمجرد قيامه تبدأ آثاره في السريان بالنسبة لطرفيه أي السمسار و العميل فيتعين على كل منهما تنفيذ التزاماته حسب ما تم الاتفاق عليه ، فلما كان عمل السمسار البحري هو التقريب بين وجهات النظر بين المتعاقدين قصد إبرام العقد الذي يريدانه و أن مهمة السمسار البحري تكتمل بإبرام العقد الذي توسط و سعى لانعقاده بين الأطراف ، و ذلك الجهد الذي بذله قصد تحقيق هذه المعاملة يستحق عليه أجر فالتزامات السمسار تبدو حقوقا للعميل الذي يلتزم بدفع هذا الأجر .

كما على السمسار البحري لحصوله على الأجر القيام بالعمل و بذل عناية الرجل العادي في تنفيذه ، هذا بأن يحيط العميل بكل المعلومات المتعلقة بالشخص المتعاقد الآخر و جميع الظروف المحيطة بالصفقة المراد إبرامها ، ذلك من حيث إعطاء المعلومات الأساسية عن الصفقة هل يوجد نزاع حولها و ما هي المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها العميل ، فضلا عن الالتزامات المتعلقة بالصفقة البحرية المراد التوسط لإبرامها ، هناك التزامات للسمسار البحري يوجبها القانون يكون مرجعها كون السمسار تاجرا طبقا للقانون التجاري الجزائري ، كأن يلزمه القانون بمسك الدفاتر التجارية و القيد في سجل مساعدتي النقل البحري إضافة إلى ضرورة حصوله على اعتماد لممارسة نشاطه .

ستتم دراسة التزامات السمسار البحري من خلال مطلبين في المطلب الأول نتعرض لالتزامات السمسار البحري فيلتزم السمسار بالتزامات ناتجة عن معاملات بحرية كما يلتزم بالتزامات كونه تاجر طبقا للقانون التجاري الجزائري ، أما المطلب الثاني فخصص لدراسة التزامات العميل تجاه السمسار و المتمثلة أساسا في دفع الأجر و تسديد المصاريف التي أنفقها السمسار البحري في إطار وساطته .

²¹⁹ -محمود شحات ، المرجع السابق ، ص 69، 68.

المطلب الأول : التزامات السمسار البحري كسمسار و تاجر

نص المشرع الجزائري في القانون البحري على المهام المخولة للسمسار البحري في نص المادة 631 من ق.ج.ج. كما تضيف نص المادة 632 من نفس القانون على أن الوكالة بالسمسرة تكون كتابية توضح حقوق والتزامات السمسار البحري .

الفرع الأول :التزامات السمسار البحري كسمسار

يلتزم السمسار البحري في إطار تنفيذ عقد الوكالة البحرية بمجموعة من الإلتزامات ، فضلا عن قيامه بالتوسط و التقريب بين الأطراف المتعاقدة يتولى القيام ببذل عناية الرجل العادي في تنفيذ التزاماته ، و حرصه على عدم تجاوز الحدود المرسومة طبقا لعقد الوكالة و عدم تعارض مصلحته مع صفة العميل ، إضافة لالتزامات أخرى سنتطرق إليها في النقاط الآتية .

أ- التزام السمسار البحري بالتوسط بين الأطراف المتعاقدة

يتمثل عمل السمسار بالأساس حول تقريب بين وجهات النظر بين الطرفين المتعاقدين بغرض إبرام العقد الذي يريدانه ومهمة السمسار تكتمل بإبرام العقد الذي توسط وسعى لانعقاده بين الأطراف وبذلك فالجهد الذي بذله يستحق الأجر .
بذلك فالتزامات السمسار تبدوا أنها حقوق للعميل وحيث أن مهمة السمسار بالأساس تقتصر على التوسط بين شخصين يريدان التعاقد دون أن يكون السمسار طرفا في العقد الذي يتوسط في إبرامه لا بصفته أصيلا ونائبا عن أي طرف أو تابعا له²²⁰ .

إن المهمة التي يتولاها السمسار تنتهي متى أدت المفاوضات التي أجراها بين الطرفين والمعلومات التي أعطاها إلى إبرام العقد ولكي ينفذ السمسار المهمة المكلف بها عليه أن يعلم الشخص الذي تعاقد معه بكل المعلومات اللازمة و المتعلقة بالطرف الآخر الذي يحاول التوسط له قصد التعاقد ويجب أن تكون تلك المعلومات صحيحة وحقيقية ، ويتعين على السمسار أن يحيط العميل أو موصله بالمعلومات المتعلقة بشخص المتعاقد الآخر من حيث أهلية هذا الشخص ، هل هو كامل الأهلية أم ناقص الأهلية أم فاقدا لها²²¹ .

ب- التزام السمسار البحري ببذل عناية الرجل العادي في تنفيذ مهامه

يلتزم السمسار البحري في أداء مهمته ببذل عناية الرجل العادي كما عليه أن يخبر العميل عن جميع الظروف المحيطة بالصفقة المراد التعاقد لأجلها ، كما عليه أن يخبر العميل إذا كان هناك نزاع حول هذه الصفقة أم لا وحول كذلك المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها العميل وكذلك حالة الأسعار

²²⁰ - مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعملية البنوك ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، سنة 2002 ، ص140

²²¹ - يحي اسماعيل الطيب اسماعيل ، عقد السمسرة ، مجلة البحث العلمي للعلوم والأداب، العدد 15 ، الخرطوم ، السودان سنة 2014 ، ص198.

في الأسواق وذلك من حيث الارتفاع أو الانخفاض ، فإذا كتم السمسار أية معلومات سواء تعلقت بالشخص المتعاقد الآخر أو بالصفقة في حد ذاتها وكانت تلك المعلومات قد أثرت بشكل كبير في قبول العميل للصفقة أو عدم قبوله لها ففي هذه الحالة يكون السمسار مسؤولاً عن تعويض العميل تحت طائلة المسؤولية العقدية و التعويض عن الضرر الذي ألحقه بالعميل²²².

وعليه يلتزم السمسار كحرفي متبصر ببذل عناية الرجل العادي في قيامه بعمله وهي بذلك عناية المهني المتبصر المحترف من طائفة السماسرة في مجال التعاقد المطلوب مراعيًا حسن النية في تنفيذ التزامه، كما عليه أن يكون ملماً بصيرا بالعادات والواجبات السائدة في مهنته وأن يتوافق سلوكه معها .

ت- الالتزام بعدم تعارض مصلحة السمسار البحري الشخصية مع مصلحة العميل

يلتزم السمسار بأن لا يكون طرفاً ثانياً في عقد السمسرة حيث مفاد ذلك أن السمسار يلتزم بأن لا يقيم نفسه طرفاً ثانياً في العقد الذي توسط في إبرامه وهذا حتى لا يحصل تعارض بين مصلحته الشخصية ومصلحة العميل ، مثال ذلك أن يكلف السمسار بإيجاد مشتري لبضاعة ما فيقوم بشرائها من العميل لحساب نفسه فلا يجوز له ذلك إلا إذا أجاز له العميل وفي هذه الحالة لا يستحق السمسار الأجر المتفق عليه بينه وبين العميل ، لأن العقد أصبح بين البائع و السمسار بصفته مشترياً كما أن السمسار لم يبذل أي جهد في البحث عن المشتري لذا فالغاية من حصول السمسار عن الأجر لم تتحقق²²³.

ث- عدم تجاوز السمسار البحري الحدود المرسومة في الوكالة

يتعين على السمسار البحري وفقاً لنص المادة 633 من ق.ج.ج القيام بعمله في حدود الصلاحيات الممنوحة له في عقد الوكالة .

رجوعاً لنص المادة 575 ف 02 من التقنين المدني الجزائري و التي نصت على أنه : " الوكيل ملزم بتنفيذ الوكالة دون أن يجاوز الحدود المرسومة .

لكن يسوغ له أن يتجاوز الحدود إذا تعذر إخطار الموكل سلفاً وكانت الظروف يغلب معها الظن بأنه ما كان يسعى الموكل إلا الموافقة على هذا التصرف وعلى الوكيل في هذه الحالة أن يخبر الموكل حالاً بتجاوزه حدود الوكالة ."

نجد أن الفقرة الأولى من نص المادة هي المبدأ والفقرة الثانية هي الاستثناء عن المبدأ بحيث يمكن للوكيل أن يخرج عن حدود وكالته متى كان من المستحيل إخطار الموكل سلفاً وكانت الظروف يغلب فيها الظن بأن الموكل ما كان إلا ليوافق على هذا التصرف .

وعليه نجد حالة أن يكون من شأن الظروف أن تفترض موافقة الموكل ، فأثر التصرفات التي يجريها الوكيل في مثل هذه الحالة تسري على الوكيل ويكون ملتزماً بها تجاه الغير ، مثلاً إذا وكل شخص آخر

²²² حمدي محمود بارود ، السمسرة في القانون الفلسطيني ، مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات الإسلامية ، المجلد 22 العدد الأول ، فلسطين ، سنة 2014 ، ص 442،443.

²²³ -مصطفى كمال طه ، العقود التجارية والبنوك ، المرجع السابق ، ص 144.

في بيع أوراق مالية في البورصة بقيمة معينة فلم يستطيع بيعها بهذا السعر فقام الوكيل بإلغاء الوكالة وأعطى له وكالة جديدة تقضي برهن الأوراق تأمينا على قرض وكله في عقده ولكنه بعد منحه الوكالة الجديدة عثر الوكيل على مشتري بالسعر الذي طلبه الموكل في الأول وبدلا من رهن الأوراق قام الوكيل ببيعها بالسعر المتفق عليه سابقا فهنا رغم خروج الوكيل عن حدود الوكالة إلا أن بيعه يعتبر صحيحا .

بحيث إذا أثبت الوكيل أن عرض الموكل الأساسي هو بيع الأوراق لا رهنها وهو لم يفكر في الرهن إلا بعد عجزه عن بيعها بهذا السعر ، بحيث أن الوكيل قد عثر على مشتري بالسعر المطلوب فهذه الظروف يفترض معها أن الموكل ما كان إلا ليوافق على هذا البيع ²²⁴ .

كما نلمس كذلك حالة استحالة إخطار الموكل سلفا فهذا الشرط يعني أنه كان من المستحيل على الوكيل أن يخطر الموكل سلفا بخروجه عن الحدود المرسومة للوكالة إذ أنه لو كان فيه لامبالاة وتراخي في عقد الصفقة حتى يخطر الموكل لضاعت عليه الصفقة وقام على عقدها قبل هذا الإخطار ومع ذلك يتعين على الوكيل بعد ذلك حالا القيام بإخطار الموكل بتجاوز حدود الوكالة ويراد من عملية الإخطار أن لا يقوم الموكل بأي تصرف يتعارض مع التصرف الذي قام به الوكيل ²²⁵ .

وعلى هذا الأساس إذا توافر هذين الشرطين السالفين الذكر اعتبر الوكيل نائبا عن الموكل حتى إذا تجاوز حدود الوكالة و تقدير هذين الشرطين راجع إلى قاضي الموضوع ²²⁶ .

ج- جواز عمل السمسار البحري لصالح الطرفين المتعاقدين

من ضمن التزامات السمسار البحري جواز العمل لحساب الطرفين المتعاقدين إذا تم تعيينه من قبلهما وفي إطار ذلك لابد أن يعلم الطرفين بأنه يتصرف لحسابهما وهذا ما قضت به المادة 634 من ق.ج. حيث جاء في ثناياها : " يجوز للسمسار البحري أن يلتزم بالعمل لحساب طرفين متعاقدين إذا عين من قبلهما ، وفي هذه الحالة يتعين عليه إعلام كل من الطرفين بأنه يتصرف لحسابهما وبأنه يتعهد بالعمل بكل تجرد مع الأخذ بعين الاعتبار لمصالح كل منهما . "

ح- الالتزام بإشعار السلطة المينائية قبل وصول السفينة

يلتزم السمسار البحري وبمقتضى المرسوم التنفيذي 01/02 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها وفي نص المادة 73 منه بإشعار السلطة المينائية قبل وصول السفينة إلى الميناء بثمانية وأربعين ساعة على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربعة وعشرين ساعة ، وذلك لحجز مكان أو مركز على الرصيف ²²⁷ .

- عبد الرزاق أحمد السنهوري ، المرجع السابق ، ص 571. ²²⁴

²²⁵ - قادري عبد الفتاح الشهاوي ، أحكام عقد الوكالة في التشريع المصري المقارن، منشأة المعارف بالإسكندرية مصر سنة 2001 ، ص 128.

- عبد الرزاق أحمد السنهوري ، المرجع السابق ، ص 582. ²²⁶

²²⁷ - المادة 73 من المرسوم 01/02 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ.

الفرع الثاني: التزامات السمسار البحري كتاجر

فضلا عن التزامات السمسار البحري التي يكون مرجعها إلى عقد السمسرة فبما أن السمسار تاجر في أغلب الأنظمة القانونية فهناك التزامات يوجبها القانون التجاري على السمسار وذلك بالنظر إلى كونه تاجر وذلك كأن يلزمه بالتسجيل في السجل التجاري و مسك الدفاتر التجارية .

أ- التزام السمسار بالتسجيل في السجل التجاري

السجل التجاري عبارة عن دفتر يقيد فيه كل تاجر سواء كان فرد أو شركة فنجد فيه صفحة تقيد فيها بيانات خاصة بالتاجر و النشاط التجاري الذي يمارسه ، وذلك لحصر عدد التجار و الشركات التجارية في البلاد ليعطي لكل متعامل مع التاجر فردا كان أو شركة صورة عن حالة النشاط التجاري حتى يكون على بينة من أمره ، وعلى هذا الأساس يتعين على السمسار تسجيل اسمه في السجل التجاري وذلك كأحد الالتزامات التي يفرضها عليه القانون التجاري بصفته تاجر وذلك في نص المادة 19 من ق.تج.ج والتي تقضي ب:

" يلزم بالتسجيل في السجل التجاري .

1- كل شخص طبيعي له صفة تاجر في نظر القانون الجزائري ويمارس أعماله التجارية داخل القطر الجزائري .

2- كل شخص معنوي تاجر بالشكل ، أو يكون موضوعه تجاريا ومقره في الجزائر ، أو كان له مكتب أو فرع أو أي مؤسسة كانت ."

كما نجد أن المرسوم التنفيذي 348/20 نص في المادة 17 على ضرورة تسجيل السمسار البحري في سجل مساعدى النقل البحري المفتوح لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ وهذا كأحد شروط ممارسة مهنة السمسرة البحرية ، ويجب أن تمسك هذه السجلات بالطريقة الورقية و الرقمية ويدون فيها العمليات التي ينفذها السمسار و يجب الاحتفاظ به لمدة 10 سنوات على الأقل و تقديمها مع الوثائق أخرى لكل عون مكلف²²⁸.

ب- الالتزام بحصول السمسار البحري على اعتماد لمزاولة مهامه

يوجب القانون على السمسار البحري الحصول على اعتماد لمزاولة نشاطه والذي يمنح مسبقا من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ ، وهذا ما نلمسه في نص المادة 06 من المرسوم 348/20 .

طبقا للمرسوم 348/20 يتعين على السمسار الحصول على اعتماد لمزاولة مهنته وهذا ما ذكرناه سلفا حيث نجد أن القانون الأردني هو الآخر يفرض على السمسار الحصول على رخصة لمزاولة مهامه وهذا ما نصت عليه المادة الرابعة من نظام الدلائل العثماني بقولها : "الدالون و السماسرة الذين

²²⁸ - المادة 24 من المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020 الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدى النقل البحري ، ج.ر رقم 72.

يتعاطون المهنة بدون رخصة لا تقبل شهادتهم في المحاكم فيما لو حدث بين البائع والمشتري نزاع ما بالأمر الذي جرى بواسطتهم ."

كما أكدت محكمة التمييز الأردنية في العديد من قراراتها على أن نظام الدالين والسماصرة مازال ساري المفعول حيث جاء في قراراتها منع المحكمة من سماع دعوى السمسار بطلب أجور السمسرة وهذا إذا كان غير مرخص لمزاولة مهامه ، وعلى هذا الأساس يتضح الأجر المترتب على عدم حصول السمسار على ترخيص بمزاولة المهنة وهي :

- عدم قبول شهادته في المحاكم إذا حدث نزاع بين البائع والمشتري على الأجر.

- عدم سماع الدعوى التي تحدث بينه وبين التاجر وغيرهم بسبب الخلاف على أجرة السمسرة .²²⁹

ت- التزام السمسار بمسك الدفاتر التجارية

بينت المادة 03 من ق. تج.ج أن السمسرة تعد من الأعمال التجارية بحسب الموضوع فإن كل من يزاول هذه الأعمال و يتخذها حرفة له يعتبر تاجر وعليه القيد في السجل التجاري وبالتالي مسك الدفاتر التجارية أمر وجوبي بما أن السمسار تاجر .

نلمس من نص المادة 09 من القانون التجاري أن كل شخص طبيعي أو معنوي يكتسي صفة تاجر ملزم بمسك دفتر اليومية وهذا حتى يقيد فيه جميع العمليات التي يقوم بها يوميا أو أن يراجع على الأقل نتائج هذه العمليات شهريا كما توجب المادة 100 من نفس القانون على التاجر أن يجري سنويا جرد العناصر ويقفل كافة حساباته قصد إعداد الميزانية وحساب النتائج .

حيث تتمثل الدفاتر التجارية التي يلزم التاجر بمسكها في كل من دفتر الجرد ودفتر الميزانية ودفتر اليومية وهذا ما نلمسه في نص المادة العاشرة من ق.تج.ج .

والجدير بالذكر أن الدفاتر التجارية تعتبر ذات أهمية عالية لتنظيم عمل السمسار وتسجيل معاملات اليومية وذلك حتى يكون الاطلاع على وضعه المالي أولا بأول ومقدار نجاحاته أو فشلها ومواطن الضعف والقوة فيها كما يكسب السمسار ثقة العملاء فيه وهذا بالنسبة للفائدة التي ترجع على السمسار من مسك الدفاتر ، كما تعتبر هذه الدفاتر أداة بيد وكيل التفلسة في تحصيل ديون وحقوق السمسار²³⁰.

فعلى هذا الأساس يجب على السمسار أن يسجل جميع المعاملات التي عقدت بواسطته مع نصوصها و شروحها ويعطي صور طبق للأصل عنها للمتعاقدين.

²²⁹- غادة غالب يوسف صرصور ، عقد السمسرة بين الواقع والقانون ، دراسة مقارنة بين القانون التجاري المصري و القانون التجاري الأردني ، رسالة دكتوراه ، جامعة النجاح الوطنية ، نابلس ، فلسطين ، سنة 2008 ، ص 57 ، 58.

- غادة غالب يوسف صرصور ، المرجع السابق ، ص 76.²³⁰

المطلب الثاني : التزامات العميل

بما أن عقد السمسرة عقد تبادلي أي تكون فيه الالتزامات متبادلة بين السمسار و العميل فإن للسمسار حقوق مقابل الالتزامات المفروضة عليه ، فالسمسار يقوم بأعمال السمسرة بمقابل ويسمى هذا المقابل أجر حيث سوف نتعرض للالتزامات العميل في فرعين يتمحور الفرع الأول حول التزام العميل بأداء أجر السمسار ، أما الفرع الثاني فستتوقف الدراسة فيه عن التزام العميل حالة عدم تنفيذ عقد السمسرة .

الفرع الأول : التزام العميل بأداء أجر السمسار البحري

يعتبر عقد السمسرة من العقود التجارية لذلك فإن السمسار لا يقوم بأعمال السمسرة مجاناً إنما يكون ذلك بمقابل ويسمى هذا المقابل أجر أو عمولة وهي عبارة عن الأجر الذي يستحقه السمسار مقابل الجهود التي يبذلها لإتمام المعاملة التي كلفه بها العميل .

يتقاضى السمسار مقابل أن تؤدي الجهود التي بذلها و المعلومات التي أعطاها في عقد الاتفاق أجر حيث يتم الاتفاق على هذا الأخير في العقد ، قد يكون مبلغاً محدداً من المال ، كما قد يكون نسبة معينة من قيمة الصفقة .

وعليه فالأجر قد يكون متفق عليه أو بموجب تعريف أو تقدر المحكمة قيمته.²³¹

أ- شروط استحقاق السمسار للأجر

يستحق السمسار أجره إذا توافرت الشروط التالية :

- أن يكون السمسار مكلف فعلاً من قبل من قام بتوسطه بالسعي لإيجاد المتعاقد الآخر والسمسار في هذه الحالة يستحق الأجر من طرف الذي فوضه فقط ، فإذا قام السمسار من تلقاء نفسه بالتقريب بين المتعاقدين و دون أن يكون قد كلفه أحدهما بذلك فلا يستحق عن ذلك أجر ، أما إذا كان السمسار مكلفاً بذلك من طرف المتعاقدين فإنه يستحق الأجر من الطرفين معا ولكن دون تضامن بينهما .

- أن يحقق السمسار نجاحاً في مسعاه وذلك بإتمام الصفقة التي توسط في إبرامها ، فإذا لم يتم العقد فلا يستحق السمسار أجراً مهما كانت الجهود التي بذلها ، فيستحق السمسار الأجر بمجرد إبرام العقد بين الطرفين ولا يؤثر عدم تنفيذ العقد في استحقاقه للأجر لأن السمسار لا شأن له بالتنفيذ إلا إذا كان عدم تنفيذ العقد راجعاً إلى خطأ ارتكبه السمسار ففي هذه الحالة لا يستحق السمسار الأجر.

- أن يكون إبرام العقد نتيجة مباشرة لسعي السمسار ولوساطته أي أن الجهد الذي بذله السمسار في تنفيذ عقد السمسرة هو جهد فعلي.²³²

²³¹- محمود حمدي بارود ، المرجع السابق ، ص451.

²³²- مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون التجاري ، العقود التجارية ، منشورات الحلبي بيروت ، سنة 1973، ص

ب- وقت استحقاق السمسار للأجر

يستحق السمسار البحري الأجر إذا أفضت وساطته إلى إبرام العقد أي إذا أدت الجهود التي بذلها بموجب تكليف من العميل إلى إبرام الصفقة بين العميل أو المتعاقد الآخر ، ولكن إذا كان عدم استحقاق السمسار للأجر راجعا لتعنت العميل و خطأه فإن السمسار في هذه الحالة لا يستحق الأجر لأن استحقاقه للأجر مشروط بتنفيذ المهمة المكلف بها وهو لم ينفذ هذه المهمة وإن كان عدم تنفيذها راجعا للعميل و لكن يجوز للمحكمة أن تعوض السمسار عما بذله من جهد و ما فاتته من كسب.

ت- حالات عدم استحقاق الأجر

يفقد السمسار كل حق في الأجر إذا لم تتوافر شروط استحقاقه التي سبق ذكرها رجوعا لقانون التجارة المصري نصت المادة 01/194 منه على أنه : "لا يستحق السمسار أجره إلا إذا أدت وساطته إلى إبرام العقد ."

- لا يستحق السمسار الأجر إذا عمل السمسار لمصلحة المتعاقد الآخر وبشكل يلحق ضرر بالعميل الذي وسطه وذلك لأن عقد السمسرة يفرض على السمسار وجوب مراعاة حسن النية في تنفيذ مهمته ، فيجب عليه القيام بالعمل المكلف به بتجريد و حياد وأن يراعي مصلحة عميله .
- إذا كان العقد معلقا على شرط واقف فلا يستحق السمسار الأجر ، إلا إذا تحقق الشرط الواقف ، فإذا لم يتحقق هذا الشرط لا يستحق السمسار الأجر .

- إذا توسط السمسار البحري في إبرام صفقة ممنوعة قانونا حيث نجد نص المادة 197 من ق.تج. المصري أشارت إلى الحالة التي لا يستحق فيها السمسار الأجر بالرغم من قيامه بالتوسط في إبرام تلك الصفقة و هي قيام السمسار بالتوسط لإبرام صفقة ممنوعة قانونا ، كأن يتوسط فيها بإبرام صفقة مخدرات فهذا لا يستحق السمسار الأجر مهما بلغت الجهود التي بذلها السمسار .

- عدم حصول السمسار البحري على ترخيص لمزاولة مهنة السمسرة ، حيث تم فرض حصول السمسار على اعتماد أو ترخيص لمزاولة مهنته ، حيث نصت المادة الرابعة من نظام الدالين و السماسرة : " السماسرة الذين يتعاطون المهنة بدون رخصة لا تقبل شهادتهم في المحاكم فيما لو حدث بين البائع و المشتري نزاع ما بالأمر الذي جرى بواسطتهم .²³³

ث- الطرف المكلف بدفع الأجر للسمسار البحري

يكون المكلف بدفع أجر السمسار من وسطه إلا إذا كان السمسار يعمل من تلقاء نفسه ففي هذه الحالة لا يستحق السمسار أي أجر على الجهود التي بذلها مهما بلغت ، أما إذا كان السمسار مفوضا من الطرفين فيكون كل منهما مسؤول عن دفع الأجر بغير تضامن.²³⁴

²³³ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح القانون التجاري الأردني ، الجزء الأول ، الطبعة الأولى ، دار

الشروق عمان ، سنة 1993 ، ص390

²³⁴ هاني محمد الدويدار ، النظام القانوني للتجارة ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع

سنة 1997 ، ص 176.

الفرع الثاني : التزام العميل حالة عدم تنفيذ عقد السمسرة

مما سبقت الإشارة إليه يلتزم السمسار بدفع الأجر للعميل إذا نجح في المهمة المكلف بها أي التوسط بين العميل و الطرف الآخر ، وفي حالة إذا لم ينجح السمسار في إبرام مثل هذا العقد فلا يستحق الأجر لكن لابد من حصوله على تعويض عن الجهود المبذولة من طرفه .

غالبا ما ينجح السمسار في المهمة المكلف بها من طرف عميله كأن يجد الشخص الذي يقبل التعاقد معه بالشروط التي وضعها العميل ومع ذلك يرفض العميل إبرام العقد إما تعنتا أو خطأ منه أو لسوء النية أو أنه عدل عن إبرام العقد لأسباب مجهولة ففي مثل هذه الحالة لا يستطيع السمسار أن يحصل على الأجر الذي كان ينتظره من العميل لأن حصول السمسار على الأجر يكون مشروط بتمام العقد ، لكن بما أن السمسار أمضى وقتا وجهدا للتوسط بين العميل و الطرف الآخر في سبيل إنجاح العقد الذي لم يتوصل بتوسطه في إبرامه دون أي خطأ منه فهو بذلك تضرر أي لحقه ضرر و بذلك يستحق التعويض وهذا رجوعا للقواعد العامة²³⁵.

الفصل الثاني :مسؤولية الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري وفض المنازعات الناشئة بين الأطراف المتعاقدة

حتى يتسنى لنا الحديث عن مسؤولية الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري لابد من دراسة مسؤولية الوكيل طبقا للقواعد القانون المدني حيث و بالاضطلاع على نصوصه متى نعتبر الوكيل مسؤول شخصيا عن الأعمال التي قام بها لمصلحة الموكل؟

يعتبر الوكيل مسؤول عن الأعمال التي يقوم بها لمصلحة موكله وذلك عندما يرتكب خطأ موجبا لمسؤوليته عند تنفيذه لتصرفاته القانونية والتي تتعلق بالوكالة ، ومن ثم لابد من معرفة مسؤولية الوكيل بالنظر إلى خطئه الشخصي سواء كان ناتج عن الخطأ أو الغش إضافة إلى مساءلته عن خطأ تابعيه .

1. مسؤولية الوكيل عن الخطأ العادي

يسأل الوكيل خلال تنفيذه لعقد الوكالة عن الأخطاء التي يرتكبها ففي حالة ما إذا كان خطأ الوكيل عادي يجب أن نميز بين ما إذا كانت الوكالة مأجورة أو غير مأجورة.

1.1 الوكالة المأجورة

إذا كانت الوكالة مأجورة يجب على الوكيل القيام ببذل عناية الرجل العادي في إطار تنفيذ التزاماته تجاه الموكل ، فإذا لم يبذل عناية الرجل العادي في تنفيذ الوكالة كان مسؤولا عن ذلك مادام ملزم ببذل عناية حتى وإن كانت هذه العناية تزيد عن عنايته الشخصية ، إلا أنه مسؤولا فقط عن عناية الرجل المعتاد .

²³⁵ - عادة غالب صرصور ، المرجع السابق ، ص 66.

2.1 الوكالة الغير مأجورة

إذا كانت الوكالة غير مأجورة يكون الوكيل بذلك مسؤولاً عن بذل عنايته في أموره الشخصية حتى ولو كانت العناية الواجبة في تنفيذ الوكالة لأنه وكيل غير مأجور .

2. مسؤولية الوكيل عن الغش و الخطأ الجسيم

يكون الوكيل في كثير من الحالات مسؤول عن غشه وعن خطئه الجسيم سواء كانت الوكالة مأجورة أو غير ذلك حتى ولو كان بين الوكيل والموكل اتفاق على إعفائه من ذلك فمن نتائج هذه المسؤولية :

-إذا أجرى الوكيل عقداً مع الغير و كان في تواطؤ وسوء نية ، مما يترتب عن ذلك تضرر الموكل فهذا الأخير الحق في المطالبة بفسخ العقد .

- إذا وفى الدين لدائنين آخرين لسوء نية .

3. عدم مسؤولية الوكيل عن السبب الأجنبي

يكون الوكيل غير مسؤول عن السبب الأجنبي والذي يتمثل في القوة القاهرة ، الحدث المفاجئ أو خطأ المضرور أو خطأ الغير وهذا ما نصت عليه المادة 127 من ق.م.ج إذ يكوى الوكيل بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الموكل نتيجة تنفيذ عقد الوكالة ضرراً ناجماً عن سبب أجنبي والذي لا يكون الوكيل مسؤولاً عنه ، إلا أنه يرجع على الموكل بما قد أنفقه لتنفيذ عقد الوكالة ، بالرغم من عدم قابلية إتمامه لوجود سبب أجنبي . لكن السؤال المطروح على من يقع عبء الإثبات ؟ ، فمن بين التزامات الوكيل بذل عناية الرجل العادي في تنفيذ الوكالة و الموكل هو من يتحمل عبء الإثبات في تنفيذ الوكالة ، و الوكيل ينفي هذه المسؤولية بإثبات تنفيذ التزامه أو وجود سبب أجنبي حال دون تنفيذه لالتزاماته ، و يرجع الموكل على الوكيل بالتعويض جراء خطئه في تنفيذ عقد الوكالة و يكون بمقدار الضرر الذي أصابه .

فبالنسبة للمسؤولية المدنية يسأل الوكيل مدنياً إذا تسبب في أضرار للموكل تستوجب التعويض حيث نصت المادة 587 من القانون المدني الجزائري على : " يجوز للموكل في أي وقت أن ينهي الوكالة أو يقيدھا و لو وجد اتفاق يخالف ذلك فإذا كانت الوكالة بأجر فإن الموكل يكون ملزماً بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه من جراء العزل في وقت غير مناسب أو بغير عذر مقبول . " ، و يسأل الوكيل جزائياً في جنحة خيانة الأمانة و التي يعاقب عليها بالحبس من 3 أشهر إلى 3 سنوات و بغرامة مالية من 500 إلى 20000 دج هذا طبقاً لنص المادة 376 من قانون العقوبات الأمر رقم 156/66 المعدل و المتمم ، و تضيف المادة 378 من نفس القانون عن جواز وصول مدة الحبس إلى 10 سنوات و الغرامة المالية إلى 200000 دينار إذا وقعت خيانة الأمانة من شخص لجأ للجمهور لحسابه الخاص أو بوصفه مديراً أو مسيراً أو مندوباً عن شركة أو مشروع تجاري أو صناعي على أموال أو أوراق مالية على سبيل الوديعة أو الوكالة أو الرهن .

المبحث الأول : مسؤولية الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

لم يحظ كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري بدراسة متكاملة بشأن المسؤولية القانونية ، فنجد أن القانون يتناول فقط المسؤولية المدنية للأعوان سواء كانت عقدية أو تقصيرية دون النظر إلى المسؤولية الجزائية أو التأديبية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري أثناء تأدية مهامهم . سنتناول في هذا المبحث مسؤولية الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري وذلك يكون في مطلبين ، نتحدث في المطلب الأول عن مسؤولية وكيل السفينة ووكيل الحمولة أما المطلب الثاني فسيخصص لمسؤولية السمسار البحري .

المطلب الأول : مسؤولية وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري

يسأل كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء تنفيذ العقد وذلك عن أخطائهم الشخصية أو أخطاء تابعيهم وهذا عن العجز أو التلف اللاحق بالبضاعة ، ففي هذا الإطار سندرس مسؤولية كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري في هذا المطلب بفرعين مستقلين ، نتناول في الفرع الأول مسؤولية وكيل السفينة وهذا بدراسة مسؤولية هذا الأخير عن خطئه الشخصي و خطأ تابعيه ، كما سنتم معالجة هذه الأمور نفسها مع وكيل الحمولة فهو الآخر مسؤول عن خطئه وخطأ تابعيه، إضافة إلى دراسة مسؤولية السمسار البحري في الفرع الثاني .

الفرع الأول : مسؤولية وكيل السفينة ووكيل الحمولة

أ- مسؤولية وكيل السفينة

تقوم مسؤولية وكيل السفينة عن خطئه الشخصي و خطأ تابعيه كما تكون مسؤوليته قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات ، هذا ما سنتعرض إليه في النقاط التالية .

- مسؤولية وكيل السفينة عن خطئه الشخصي و خطأ تابعيه

- مسؤولية وكيل السفينة عن خطئه الشخصي

يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلًا بأجر عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء تنفيذ وظيفته وهذا ما تنص عليه المادة 617 من ق.بح.ج حيث تقضي ب : " يعد وكيل السفينة مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام."

كما نجد أن القانون المصري يبين أن وكيل السفينة لا يسأل قبل الشاحنين و المرسل إليهم عن هلاك أو تلف البضاعة التي سيستلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها ، بل يكون مسؤول عن أخطائه الشخصية و خطأ تابعيه.

وفي إطار المسؤولية الشخصية لوكيل السفينة عن خطئه الشخصي عن العجز أو التلف اللاحق بالبضاعة كان فيه اتجاهين :

يرى الاتجاه الأول وجود اتفاق ضمني بين وكيل السفينة والمرسل إليه يقضي بحلول وكيل السفينة محل الربان في التزاماته ومسؤوليته وهذا الاتجاه غير مسلم به فمن غير المنطقي أن يسأل وكيل السفينة عن عقد لم يكن طرفاً فيه، أي أن وكيل السفينة ليس طرف في عقد النقل حتى يسأل عن عدم تنفيذه .

أما الاتجاه الثاني يرى أن وكيل السفينة باعتباره وكيلاً عن المجهز يسأل عن أخطائه الشخصية خلال ممارسة مهامه وفي إطار تنفيذ وکالته²³⁶، كما نجد تطبيق لهذا الاتجاه من خلال الاطلاع على القرار الصادر من المحكمة العليا بتاريخ 2011/02/03 ، في القضية بين شركة س.م.ا.س.ج.م ضد الشركة ذ.م.م غارفارة ومن معها حيث قضت المحكمة العليا بأن وكيل السفينة يكون مسؤولاً إلا عن أخطائه الشخصية ، وذلك اعتماداً على نص المادتين 609 و 613 من ق.ج.ج بالإضافة إلى أن مساعدي النقل ليسوا من أطراف عقد النقل البحري ، فمسؤوليتهم لا تكون بمقتضى عقد النقل البحري ، إنما بناءً على عقد الوكالة البحرية المبرم مع المجهز أو المرسل إليه²³⁷.

كما توسع البعض الآخر بالوقوف على تفسير عقد الوكالة الذي يربط وكيل السفينة بالمجهز ، فلا يوجد ما يمنع وجود اتفاق في العقد على حلول وكيل السفينة محل المجهز في مسؤوليته مباشرة إزاء الغير ، وهذا اتفاق صحيح يجعل وكيل السفينة في مركز مقرب من مركز الوكيل بالعمولة وذلك في مواجهة المرسل ، وتكون مسؤوليته المباشرة مؤسسة على عقد النقل ذاته²³⁸، ويرجع بعد ذلك وكيل السفينة على المجهز - الناقل - بما التزم بأدائه من تعويضات و وفقاً للقواعد العامة .

ولا يجوز مساءلة وكيل السفينة عن تنفيذ عقد النقل البحري إلا بصفته وكيلاً عن الناقل و يسأل عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها في حدود وکالته²³⁹ .

ويعتبر بذلك الناقل البحري الطرف الأول الملزم بتسليم البضاعة فمسؤوليته عن البضاعة ترفع بمجرد تسليمها سليمة إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ، إلا أنه يمكن لوكيل السفينة أن يعهد القيام نيابة عن الناقل البحري بتسليم البضاعة لأصحابها ، فإذا هلكت أو تلفت البضاعة وهي في يد وكيل السفينة جاز له التمسك بحالات الإعفاء من المسؤولية لعدم تمام التسليم القانوني للبضاعة²⁴⁰

من خلال ما تقدم من آراء يعتبر وكيل السفينة مسؤولاً شخصية عن أخطائه الشخصية وفقاً للقواعد العامة وطبقاً للمادة 124 من ق.م.ج : " كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه و يسبب ضرر للغير ، يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض " .

²³⁶- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 104.

²³⁷- قرار المحكمة العليا في الملحق و الصادر في 2011/02/03 ، الغرفة التجارية و البحرية ، ملف رقم 711461 ، مجلة المحكمة العليا ، العدد الأول 2012

²³⁸- مرسى عنبر ، المرجع السابق ، ص 104.

²³⁹- محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض المملكة العربية السعودية ، الطبعة الأولى سنة 2000 ، ص 186،87.

²⁴⁰- ينطبق هذا مع نص المادة 814 من القانون البحري

يتضح من استقراء المادة 124 من ق.م.ج أنه يجب حدوث ضرر نتيجة لخطأ وأن تقوم علاقة السببية بين الضرر و الخطأ ، حيث الخطأ يتمثل في انحراف وكيل السفينة عن سلوك الرجل العادي أو بمعنى آخر إخلاله بالتزام قانوني وهو الالتزام ببذل عناية الرجل العادي وما يقتضيه من يقظة وتبصر بينما الضرر فيتمثل في الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة له ، أو بحق من حقوقه ويستحق المضرور تعويض عما لحقه من ضرر بإثباته وجود علاقة السببية بين الخطأ المرتكب من طرف وكيل السفينة وبين الضرر الذي أصابه فإذا لم ينشأ الضرر عن خطأ المدعى عليه فلا تقوم المسؤولية فمن غير الممكن مطالبة شخص بدفع تعويض عن ضرر سببه غيره .

كما تجدر الإشارة أن المدعى عليه إذا أراد دفع المسؤولية عنه يجب عليه أن ينفي علاقة السببية وذلك بإثبات السبب الأجنبي أو السبب الذي لا يد له فيه.

وعلى هذا الأساس نرجع دراسة مسؤولية وكيل السفينة إلى القواعد العامة خاصة تلك المتعلقة بعقد الوكالة حيث ومن خلال استقراء نص المادة 576 من ق.م.ج يلتزم الوكيل في تنفيذ الوكالة ببذل العناية الواجبة وعليه يكون مسؤول عن عناية الرجل العادي في تنفيذ التزاماته ، ومن الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يورد نصا خاصا لأحكام مسؤولية الوكيل عامة ووكيل السفينة خاصة إذا أخل بالتزامه ببذل العناية اللازمة في تنفيذ الوكالة وبذلك تركها لقواعد العامة وهذا ما تضمنته المادة 172 من القانون المدني التي تنص على ما يلي:

" في الالتزام بعمل إذا كان المطلوب من المدين أن يحافظ على الشيء أو أن يقوم بإدارته أو أن يتوخى الحيلة في تنفيذ التزامه فإن المدين يكون قد وفى بالالتزام في تنفيذه من العناية كل ما يبذله الشخص العادي ، ولو لم يتحقق الغرض المقصود ، هذا ما لم ينص القانون أو الاتفاق على خلاف ذلك.

وعلى كل حال يبقى المدين مسؤولا عن غشه ، أو خطئه الجسيم ."

فمن خلال نص المادة 172 المذكورة أعلاه نجد أن المشرع الجزائري أخذ بالنظرية الحديثة في معيار الخطأ العقدي من حيث التزام المدين ببذل العناية اللازمة وذلك بالتزامه في تنفيذه من العناية ما يبذله الشخص العادي ولو لم يتحقق الغرض المقصود ما لم ينص القانون أو الاتفاق خلاف ذلك .

وعليه يكون المشرع رتب على المدين مسؤوليته عن الخطأ العادي الناتج عن إخلال المدين بالتزامه ببذل العناية الواجبة كما يسأل كذلك استنادا للفقرة الثانية من نفس المادة عن غشه وخطئه الجسيم ، فاستنادا لنص المادة فيكون وكيل السفينة مسؤولا عن عدم تنفيذ الوكالة .

ودائما في إطار مسؤولية وكيل السفينة نرجع للقواعد العامة أي لنصوص القانون المدني وذلك في تطبيق نصوص المواد 127، 176، 177²⁴¹ ، حيث من خلال استقراء هذه المواد نجد أن وكيل السفينة لا يكون مسؤولا عن السبب الأجنبي إذا كان الضرر الذي أصاب الموكل-المجهز- من جراء

- المواد 127، 176، 177 من القانون المدني الجزائري.²⁴¹

تنفيذ الوكالة أو التأخر في تنفيذها كان راجعا إلى قوة القاهرة أو حادث مفاجئ أو فعل الغير أو خطأ الموكل نفسه ، فمتى كان الضرر سببه أجنبي لا يكون وكيل السفينة مسؤولا عنه طبقا لقواعد العامة .

- مسؤولية وكيل السفينة عن خطأ تابعيه

على ضوء نص المادة 617 من ق.بح.ج السالفة الذكر يكون وكيل السفينة مسؤول عن خطأ تابعيه وذلك بمقتضى مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع المنصوص عليها في المادة 136 من ق.المدني الجزائري .

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

فبالنسبة للخطأ المفترض كان الرأي السائد في الفقه يقيم مسؤولية المتبوع على أساس الخطأ المفترض في جانبه حيث هذا الخطأ لا يقبل إثبات العكس ، إلا أن هذه النظرية انتقدت ، فلو كانت المسؤولية أساسها الخطأ المفترض لاستطاع المتبوع التخلص من المسؤولية بنفي علاقة السببية بين خطئه المفترض و الضرر وهذا انتقده الفقه والقضاء حتى لو بنيت المسؤولية على فكرة الخطأ توجب استبعاد مسؤولية المتبوع غير المميز لأن الخطأ لا ينسب إليه.²⁴²

كما ذهب رأي آخر إلى اعتبار مسؤولية المتبوع مسؤولية عن عمل الغير وبرزت ثلاث اتجاهات في ذلك :

يرى الاتجاه الأول أن أساس هذه المسؤولية قائم على فكرة النيابة القانونية أي أن التابع نائب عن المتبوع ويتوجب على الأخير التعويض إلا أنه عيب على هذا الرأي لأن النيابة لا تكون إلا في الأعمال القانونية وعمل التابع عمل مادي ، أما الاتجاه الثاني أقامها على أساس فكرة الحلول وعيب على هذا الرأي فلا ينسب الخطأ إلا لفاعله ، أما الاتجاه الأخير وهو الصائب فيقيم المسؤولية على أساس الضمان أو الكفالة والتي نصت عليها المادة 137 من ق.م. الجزائري بقولها : " للمسؤول من عمل الغير حق الرجوع عليه في الحدود التي يكون فيها هذا الغير مسؤول عن تعويض الضرر ."

وعليه فللمسؤول عن عمل الغير حق الرجوع عليه في الحدود التي يكون فيها هذا الغير مسؤول عن الضرر كما نص في المادة 01/136 على أن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه غير المشروعة هي مسؤولية تبعية مقررة بحكم القانون لمصلحة المضرور قائمة على أساس فكرة الضمان القانوني ومن ثم فإن للمتبوع الحق في الرجوع على تابعه محدث الضرر لأنه مسؤول عنه.²⁴³

²⁴² -محمد صبري السعدي ، النظرية لعامة للالتزامات ، دار الكتاب الحديث ، الجزائر ، سنة 1991 ، ص 220.

²⁴³ -محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري ، مصادر الالتزام -الواقعة القانونية- الجزء الثاني الطبعة الأولى ، دار الهدى ، عين مليلة الجزائر سنة 1992 ، ص 213، 212.

- قيام مسؤولية وكيل السفينة على أساس الخطأ الواجب الإثبات

المشرع الجزائري عكس المشرع الفرنسي والمشرع المصري لم يتعرض لمسألة قيام مسؤولية وكيل السفينة على أساس الخطأ المفترض أو الخطأ الواجب الإثبات ، فنجد أن المشرع الفرنسي وضع حلين إما افتراض خطأ الوكيل و يوازن هذا الافتراض بتحديد مسؤولية الوكيل على غرار مسؤولية الناقل وإما أن يقيم المسؤولية على أساس الخطأ الواجب الإثبات ويجعلها شاملة لكل الضرر ، وتم تفضيل الحل الثاني وهذا ما نلمسه من خلال القرارات الصادرة من المجالس القضائية الفرنسية .

على هذا الأساس أخذ القاضي الفرنسي بهذا المبدأ مؤكدا في ذلك أن وكيل السفينة باعتباره وكيلًا يكون مسؤول مسؤولية واجبة الإثبات وهذا ما نلمسه من خلال القرار الصادر مجلس القضاء الفرنسي بتاريخ 23 فيفري 2001²⁴⁴.

في ظل القانون المصري القديم كانت تقام مسؤولية وكيل السفينة على أساس الخطأ المفترض ويوازن هذا الافتراض بتحديد مسؤولية الوكيل على غرار مسؤولية الناقل ، ثم عدل القانون البحري المصري على هذا الافتراض وأقامها على أساس الخطأ الواجب الإثبات وجعلها شاملة لكل الضرر .²⁴⁵

بناء على ما تقدم اتبع المشرع الجزائري ذات المنهج واستجاب لتطلعات الشركات الملاحية في الجزائر وأقام مسؤولية وكيل السفينة على أساس الخطأ الواجب الإثبات.

ووفقا لنظام مسؤولية وكيل السفينة فإن هذا الأخير يكون مسؤولا قبل المجهز عن إخلاله بعقد وكالة السفينة ، أما الشاحنين أو المرسل إليهم فهو مسؤول عن خطئه الشخصي و خطأ تابعيه عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة وهي بين يديه ، فقد يثار التساؤل أو يكون هناك محلا للخلاف حالة ما إذا كان الضرر الذي لحق الغير ناشئا عن عدم تنفيذ عقد النقل البحري أو لخطأ من المجهز أو الربان ، كالتلف أو العجز الذي يصيب البضاعة قبل أن يتم تسليمها لوكيل السفينة .

فحسب الاجتهاد القضائي الجزائري يعتبر تسليم البضاعة إلى الوكيل تسليم حقيقي وبالتالي ينتهي عقد النقل البحري و من خلال ذلك تنتفي مسؤولية الناقل البحري ، إلا أن هذا الاجتهاد تم نقذه باجتهاد آخر ، حيث بينت المحكمة العليا من خلاله أن الناقل البحري هو المسؤول عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضاعة منذ تكلفه بها إلى حين تسليمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

ونلمس هذا الرأي في القرار الصادر عن المحكمة العليا الجزائرية في القرار الصادر في 17 مارس 1998 في القضية المثارة بين ش.ج.لتأمين النقل "كات" ضد ش.ج.لنقل البحري ، حيث تم طعن القرار ذلك لخطأ في تطبيق القانون ، فتبين من خلال القرار أن قضاة المجلس أشاروا إلى أن الناقل البحري مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي تصيب البضاعة طبقا للمادة 802 من ق.بح.ج ، ولكن خطأ في تطبيق القانون عندما أمر بتقسيم المسؤولية دون الإشارة إلى أي نص قانوني يسمح بذلك ،

²⁴⁴-C.A. Aix en Provence , 2ième chambre .commerciale ,23 février 2001, revue Scapel , France, p77.

-مرسي عنبر ، المرجع السابق ، ص104.²⁴⁵

فالخسائر وقعت أثناء الشحن ، والناقل هو المسؤول عن ذلك ، فتم تحرير خبرة حضورية مع وكيل السفينة طبقاً للمادة 790 من ق.بح.ج ، كما تم إرسال التحفظات خلال الأجل القانونية وعليه هناك مخالفة للقانون وبالأخص نصوص المواد 773 و 780 و 802 من ق.بح.ج.²⁴⁶

كما تجب الإشارة أن وكيل السفينة قد يقوم بعملية التفريغ والالتزام بذلك يكون على عاتق المرسل إليه وذلك طبقاً لشرط التسليم تحت الروافع وعلى من يتقدم لتسلم البضائع إخطار الناقل بالهلاك أو تلف البضاعة وفي حالة مخالفة المرسل إليه واجب الإخطار يفترض أن البضائع قد سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك .

وتتجلى مدى أهمية الإخطار للمرسل إليه نظراً لصعوبة إقامة الدليل بعد ذلك على حالة البضائع ومخالفتها لحالتها المبينة في سند الشحن ، كما قد يقوم وكيل السفينة بإثبات ما يعترى البضائع من هلاك أو تلف فإنه يقوم بذلك من أجل إخبار المجهز بالأمر لكنه لا يعمل لحساب المرسل إليه²⁴⁷، وفي حالة ما إذا كانت الخسائر ظاهرة فلا داعي للتحفظ الكتابي²⁴⁸ فما يجب أن ننوه إليه أن وكيل السفينة قد يكون وكيل الحمولة في نفس الوقت وتكون علاقته مع المرسل إليه مما يتحتم عليه القيام بالإجراءات التي يستلزمها القانون حفاظاً على حقوق المرسل إليه تجاه الناقل البحري .

ب- مسؤولية وكيل الحمولة

على ضوء نص المادة 627 من ق.بح.ج فإن وكيل الحمولة يسأل عن خطئه وخطأ تابعيه حيث يسأل في مواجهة صاحب البضاعة بصفته وكيلاً بأجر في حالة إخلاله بتنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد وكالة الحمولة وذلك وفقاً لمسؤولية العقدية وتنقضي بذلك مسؤولية وكيل الحمولة عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه مطابقة لسند الشحن.

أما مسؤوليته اتجاه الغير فهي مسؤولية تقصيرية فيسأل وكيل الحمولة عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه طبقاً للقواعد العامة ، حيث يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله الغير مشروع متى كان واقعا حال تأدية وظيفته أو بسببها وتقوم رابطة التبعية كأساس لمسؤولية المتبوع تقوم على فكرة الضمان فالمتبوع يضمن تابعه فيما يرتكبه من خطأ يصيب الغير بضرر²⁴⁹ .

وعليه فالخطأ في مسؤولية وكيل الحمولة هو خطأ واجب الإثبات وبالتالي لا يسأل عن الهلاك أو التلف أو فقدان اللحق بالبضاعة أثناء تنفيذ عقد النقل البحري ، نلمس من الاجتهاد القضائي الصادر عن المحكمة العليا بمقتضى القرار المطعون فيه بين م.م.ج ضد ش.ج أن قضاة الموضوع أخطئوا في تطبيق القانون البحري وذلك باعتبار فاتورة تسديد المصاريف التي حررتها مؤسسة ميناء الجزائر

²⁴⁶ -أنظر الملحق ، القرار الصادر عن المحكمة العليا والمؤرخ في 17-03-1998 الغرفة التجارية و البحرية ، سنة 1998.

-هاني الدويدار ، إشكالات التسليم ، المرجع السابق ، ص 155.²⁴⁷

²⁴⁸ -عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، دار الفكر و القانون للنشر والتوزيع مصر ، الطبعة الأولى ، سنة 2011 ، ص 273 .

²⁴⁹ -محمد صبري السعدي ، النظرية العامة للالتزامات ، المرجع السابق ، ص 220.

للمرسل إليه عند سحب البضاعة هي بمثابة عقد وكالة وحملوها عبء المسؤولية في نقص البضاعة في حين الناقل هو المسؤول عن البضاعة المنقولة منذ تكلفه بها إلى حين تسلمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني .

وعلى هذا الأساس تم نقض القرار الذي قضى بغير ذلك مخالفاً لنصوص المواد 621 ، 622 ، 624، 627 ، 780 ، 782 ، 802 ، 873 الملغاة من ق.ج.ج ، حيث أن مسؤولية الناقل تنتهي بتسليم البضاعة لصاحبها²⁵⁰ .

مما تقدمت الإشارة إليه فإن وكيل الحمولة يسأل عن خطئه وخطأ تابعيه وهو بذلك خطأ واجب الإثبات وبالتالي فإخلاله بالتزاماته يجعله مسؤولاً عن تعويض المرسل إليه عما لحقه من ضرر ، كما يتعين على وكيل الحمولة إخطار الناقل بالهلاك أو تلف البضاعة وفي حالة مخالفة المرسل إليه واجب الإخطار يفترض أن البضائع قد سلمت بحالتها المبينة في سند الشحن حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك ، حيث تتجلى مدى أهمية الإخطار للمرسل إليه نظراً لصعوبة إقامة الدليل بعد ذلك على حالة البضائع ومخالفاتها لحالتها المبينة في سند الشحن .

كما قد يقوم وكيل الحمولة بإثبات ما يعتري البضائع من هلاك أو تلف فإنه يقوم بذلك من أجل إخبار الناقل بالأمر حيث نلمس من نص المادة 790 من القانون البحري الجزائري أن المرسل إليه أو ممثله القانوني عليه إخطار الناقل عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا كانت غير ظاهرة خلال مهلة ثلاثة أيام عمل اعتباراً من تسليم البضائع كما لا يشترط التبليغ الكتابي إذا كانت حالة البضاعة محقق فيها حضورياً عند استلامها²⁵¹ .

نجد أن جزاء إخلال وكيل الحمولة في إخطار الناقل بالهلاك أو التلف بالبضاعة في حالة وجود أي منهما ولم يستطع المرسل إليه دحض قرينة التسليم المطابق المترتب على تخلف شرط الإخطار فوكيل الحمولة يكون مسؤول عن الأضرار التي لا يمكن له إثبات أنها قد حصلت قبل استلامه البضاعة ، فإذا كان الضرر سابق على استلامه البضاعة من الناقل وكان واجبا عليه توجيه إخطار الناقل بالهلاك أو التلف لتجنب قرينة التسليم المطابق والتي تعذر دحضها لانعدام أدلة الإثبات وإما أنه لم يكن ثمة ما يوجب توجيه إخطار للناقل ويبين ذلك أن الأضرار قد حصلت والبضائع بين يدي وكيل الحمولة²⁵² .

²⁵⁰ - قرار صادر عن المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2001/02/13 ، المجلة القضائية ، العدد الأول سنة 2001 .

²⁵¹ - تنص المادة 790 منق.ج.ج : "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة ، يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً في ميناء التحميل ، قبل أو في وقت تسليم البضاعة و إذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس .

وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة ، فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل ، اعتباراً من استلام البضائع
²⁵² -محمود الشحمات ، المرجع السابق ، ص 69.

الفرع الثاني : مسؤولية السمسار البحري

تحكم مسؤولية السمسار البحري المادة 633 من القانون البحري الجزائري فهي تلزمه بالعمل في حدود الصلاحيات المرسومة له طبقا لبنود الواردة في عقد الوكالة بينه وبين الموكل ، معنى ذلك أن السمسار البحري يكون مسؤولا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه وهو خطأ واجب الإثبات حيث مسؤوليته تشمل التعويض عن كامل الضرر .

أ- مسؤولية السمسار البحري عن خطئه الشخصي

الأصل عند عدم تنفيذ الالتزام هو إجبار المدين على التنفيذ عينا وفق ما جاءت به أحكام المادة 164 من القانون المدني الجزائري وعند استحالة التنفيذ العيني نكون أمام الحكم بالتعويض ،أي على القاضي الحكم به وهو ما يدخل ضمن مسؤولية السمسار العقدية التي يفترض قيامها على أساس عقد السمسرة مع العميل و التي تقوم على:

- الخطأ العقدي

يتوجب على السمسار تحقيق ما كلف به من طرف العميل ذلك وفق بذل العناية اللازمة والوقوف على جميع الظروف التي يعلمها عن الصفقة المراد إبرامها وإلا وقع الخطأ على أساس الغش أو جسامه هذا الخطأ ،فعليه مثلا إخبار عميله باحتمال وجود نزاع على العين محل الصفقة في حالة ما إذا كان عدم التنفيذ راجع إلى سبب أجنبي أو القوة القاهرة.

فطبقا للقواعد العامة لا يتحقق هذا الخطأ وتتقي مسؤولية السمسار حيث يقع عبء إثبات هذا الخطأ على العميل وذلك نظرا لكونه مطالب بالتعويض وفق نص المادة 323 من القانون المدني الجزائري والتي تنص "على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه"، إذن يتعين عليه إثبات مصدر الالتزام أولا وهو عقد السمسرة إضافة إلى إثبات أن السمسار لم يبذل العناية الكافية لتحقيق الغرض وذلك بإثبات الإهمال مثلا، كما على السمسار إثبات بذل العناية في تنفيذ الالتزام أو عدم تحققه لسبب أجنبي²⁵³.

- الضرر

يعرف الضرر على أنه الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة حيث قد تكون هذه المصلحة مادية أو أدبية ويشترط فيه أن يكون مباشرا أو متوقعا ولا يهم أن يكون الضرر حالا أو مؤكدا الوقوع في المستقبل وإنما يستبعد أن يكون احتماليا²⁵⁴. وعلى هذا الأساس ثمة يشترط في الضرر الناتج عن الإخلال بالالتزام في عقد السمسرة أن يكون قد وقع فعلا أو مؤكدا الوقوع ومثال ذلك الضرر المباشر المتمثل في خسارة العميل نتيجة إقدامه على إبرام صفقة غير مربحة كان السمسار على علم بمخاطرها، ومع ذلك لم يُعلم العميل ويعتبر هذا الضرر

²⁵³-محمد صبري السعدي ، النظرية العامة للالتزامات ، المرجع السابق ، ص 311.

²⁵⁴- محمد صبري السعدي ، نفس المرجع ، ص 314.

ماديا وهو الغالب في الوقوع، كما قد يكون هذا الضرر أدبيا متمثلا في المساس بالثقة أو السمعة التجارية للعميل.

وأخيرا وجب أن يكون خطأ السمسار هو السبب في حدوث ضرر للعميل، فالسمسار إن كان قد كتم المعلومات الجوهرية وكان هذا الكتمان وراء تعاقد العميل في صفقة غير مربحة أدت إلى الإضرار به فتكون علاقة السببية بين الخطأ والضرر قائمة أما إذا كان الخطأ ناتجا عن سبب أجنبي كما ورد سابقا فإن هذه العلاقة تنتفي عن السمسار²⁵⁵.

إذا توافرت هذه الأركان للمسؤولية العقدية ثبت للعميل الحق في المطالبة بالتعويض على أن يكون مشتملا على: ضياع الوقت، تقويت الفرصة، المساس بالثقة أو السمعة التجارية.

ب- مسؤولية السمسار البحري التقصيرية و عن فعل الغير

- المسؤولية التقصيرية للسمسار البحري

تبين من خلال ما تقدم ذكره أن مسؤولية السمسار تجاه العميل هي عقدية بمقتضى عقد السمسرة إلا أنها قد تكون مسؤولية تقصيرية ولكن تجاه المتعاقد الآخر.

حيث نجد أن المتعاقد الآخر قد يتضرر أثناء التفاوض مع السمسار نتيجة قطع المفاوضات من طرف هذا الأخير بعد فترة طويلة تنابعت فيها بالشكل الذي أشعر الطرف الآخر أنها ستوصله إلى نتيجة حتما فقام بالتهئية لهذه النتيجة إلا أنه تفاجئ بعدول السمسار عن المفاوضات فيكون هذا العدول في غير وقت هو بالتالي يعتبر هذا السلوك منطويا على الخطأ ومستوجبا المسؤولية التقصيرية لأن هذا السلوك هو إخلال بمبدأ حسن النية²⁵⁶.

- مسؤولية السمسار البحري عن فعل الغير

قد ينبب الوسيط السمسار غيره في تنفيذ العمل المكلف به دون أن يكون مرخصا له في ذلك فيكون مسؤولا عن عمل النائب كما لو كان هذا العمل قد صدر منه، وذلك بناءا على نص المادة 136 من القانون المدني الجزائري التي تبين أن المتبوع يكون مسؤولا عن الضرر الذي يقوم به تابعه متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها، ومسؤوليته في هذه الحالة اتجاه العميل هي مسؤولية عقدية عن فعل الغير على أنه عندما يتعهد الوسيط السمسار بضمان فعل اللذين يستعين بهم في تنفيذ العمل فإنه يكون مسؤولا عن هؤلاء الأشخاص نتيجة للضمان الاتفاقي وهي عندئذ تكون مسؤولية تضامنية في مواجهة العميل²⁵⁷.

²⁵⁵- أحمد بن مدني، الوساطة في المعاملات المالية (السمسرة)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم الادارية، جامعة بن عكنون الجزائر، سنة 2002، ص 100.

²⁵⁶- فوزي محمد سامي، شرح القانون التجاري، الجزء الأول، دار الثقافة للنشر و التوزيع الأردن، سنة 2009، ص 292.

²⁵⁷- أحمد بن مدني، نفس المرجع، ص 103.

المطلب الثاني : إنقضاء عقد الوكالة البحرية

من خلال دراسة مسؤولية كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري لا بد من التطرق إلى مسألة إنهاء العقد فمن خلال استقراء نص كل من المادة 618 و 628 من القانون البحري الجزائري يتبين بأن عقد الوكالة يفسخ أو يلغى بناء على الآجال المتفق عليها ، كما أنه وفي حالة الخطأ الجسيم يتم إنهاؤه فوراً .

وللمزيد من التدقيق لابد من الرجوع إلى القانون المدني حتى يتسنى لنا التوضيح أكثر فيما يخص انتهاء عقد الوكالة.

الفرع الأول : انتهاء الوكالة طبقاً للقواعد العامة

تنتهي الوكالة لأسباب ترجع إلى القواعد العامة و المتمثلة في إتمام العمل الموكل إليه الذي تم تنفيذه، وهذا هو الغرض الموجود في الوكالة، وتنتهي أيضا الوكالة بانتهاء أجل المعين للوكالة، وإذا هلك الموكل به أو تلف فالوكالة تكون منتهية لان الوفاء بالالتزام في هذه الحالة يصبح مستحيلا وتكون أسباب انتهاء الوكالة في هذه الحالة عن طريق إتمام العمل الذي وكلت لأجله وبحلول الأجل المحدد في العقد أو المتفق عليه .

أ - انتهاء الوكالة عن طريق تنفيذها

- إتمام العمل محل الوكالة

تنتهي الوكالة بإتمام الوكيل التصرف الذي وكل فيه، وإذا حدد المتعاقدان أجلا يتم فيه الوكيل العمل، فهذا راجع إلى إرادة المتعاقدين في إتمام العمل خلال اجل معين، بناء على نص المادة 586 من ق.م.ج .

- انتهاء الوكالة قبل التنفيذ

تنتهي الوكالة قبل التنفيذ في الحالات التالية:

- استحالة التنفيذ

يكون انتهاء الوكالة باستحالة التنفيذ، كمن يوكل غيره في بيع سيارة تم تتعرض السيارة لحادث جعلها تتحطم كلياً ، ولهذا فالاستحالة قد تكون استحالة قانونية واستحالة مادية ، تكون الاستحالة قانونية ،مثلا عندما يوكل شخص شخصا آخر في إدارة ماله، هذا إلا إذا كانت أمواله تحت الحراسة القضائية حيث يتولى إدارتها حارس قضائي بدلا من الوكيل.

و تكون الاستحالة مادية مثلا أن يوكل شخص شخصا آخر في بيع سيارة و احترقت كلياً بعد التوكيل، فإن التزامات الوكيل تزول باستحالة التنفيذ لمحل الوكالة، وهكذا بالاستحالة سواء كانت مادية أو قانونية، تكون الوكالة حينها منهيّة .

- الإفلاس ونقص الأهلية

تنتهي الوكالة بالإفلاس لأحد طرفيها أو إعساره شرط أن يعلم الطرف الآخر بذلك، ولكن إذا تعدد

الوكلاء لا تنتهي الوكالة بإفلاس أحدهم أو إعساره هذا إذا كانت الوكالة غير قابلة للتجزئة²⁵⁸. كما قد يطرأ على أهلية الموكل والوكيل نقص في الأهلية كالحجر على أي منهما، في هذه الحالة تنتهي الوكالة فإذا حجر على الموكل أصبح غير أهل للتصرف القانوني، الذي صدر منه التوكيل، هنا تنتهي الوكالة لان الوكيل لا يستطيع مباشرة هذا التصرف، حيث لا يمكن أن ينصرف اثر التصرف إلى الموكل وهو غير أهل له، والعبرة هي إذا توافرت أهلية الموكل أثناء إبرام العقد وفي نفس الوقت الذي يباشر فيه الوكيل التصرف أما إذا حجر على الوكيل، فإنه يصبح غير أهل للالتزامات الناشئة عن الوكالة²⁵⁹.

- الفسخ وتحقق الشرط الفاسخ

تنتهي الوكالة في حالة ما إذا علقت على شرط فاسخ وتحقق هذا الشرط في هذه الحالة بمجرد تحقق هذا الشرط تنتهي الوكالة، ولا يحتاج حينها إرادة كل من الموكل والوكيل كأن تكون معلقة على شرط عودة الموكل إلى البلاد في هذه الحالة يتحقق الشرط وتنتهي الوكالة.

ب- انتهاء الوكالة لأسباب خاصة

تنتهي الوكالة لأسباب عامة مشتركة تنتهي بها سائر العقود، كما قد تنتهي لأسباب خاصة بها أيضا و التي تعتبر قائمة على الثقة والاعتبار الشخصي .

- انتهاء الوكالة بموت الوكيل

يؤدي الاعتبار الشخصي إلى انتهاء ب وفاة الوكيل، و في هذه الحالة لا يقوم الورثة مقامه في تنفيذ الوكالة ، ولكن إذا كان الوكيل شخصا معنويا انقضت الوكالة، كما إذا تعدد الوكلاء ومات احدهم في هذه الحالة لا تنتهي الوكالة إلا بالنسبة إليه، أما إذا كانوا الوكلاء مجتمعين على عقد واحد فان موت واحد منهم تنتهي الوكالة بالنسبة إليهم جميعا .

وعلى الورثة اطلاع الموكل بالوفاة وهذا إذا كانوا على علم بالوكالة، و عليهم الاحتفاظ بالوثائق ، هذا ما تضمنته المادة 589 فقرة 2 من القانون المدني الجزائري .

وإذا كان وفاة الوكيل الأصلي يؤدي إلى انتهاء الوكالة لنائب الوكيل، فيجب على الموكل أن يعطي ترخيص بذلك أو إذا كان الوكيل الأصلي يتمتع بسلطة مطلقة بالعمل القانوني وانتهاء الوكالة بموت الموكل ليس من النظام العام، لأنه في هذه الحالة يجوز الاتفاق على ما يخالف ذلك الحكم، حينها تبقى الوكالة حتى بعد موت الوكيل ويلتزم بها الورثة في حدود التركة، ويطبق ذلك الحكم إذا كان الوكيل طبيعيا أو شخصا معنويا²⁶⁰، حيث يتفق مع الموكل لكي تنتقل إلى من يخلفه في مكانه ويكون انقضاء الاعتبار الشخصي بالنسبة للوكيل في الفقه والقضاء إلى إبقاء الوكالة رغم وفاة الوكيل، هذا راجع إلى أن عقد الوكالة من شأنه استقاء الوكيل أو الغير الحقوق المستقلة عن هذا العقد أم مباشرته لهذا الحق، وذا بالنظر إلى ارتباط الحق الناشئ عن التوكيل بالحق الأصلي، الذي يعتبر بمثابة وسيلة لاستيفائه أو مباشرته لكي يثبت لنا حق الوكيل أو الغير من الوكالة.

258 - أنور طلبة ، الوسيط في القانون المدني، المكتب الجامعي الحديث ،الاسكندرية ، مصر، سنة 2001 ، ص 929 .

259 - قادري عبد الفتاح الشهاوي ، المرجع السابق ، ص 501.

260 - عبد الرزاق السنهوري ، المرجع السابق ، ص 656.

- انتهاء الوكالة بموت الموكل

تنتهي الوكالة بموت الموكل، هذا إذا كان الموكل شخصيا معنويا، انتهت الوكالة بحله، حتى وان كان هذا الحل اختياريا، فالوكالة لها مدة لازمة لتصفية الشركة، حيث تبقى في هذه الحالة الشركة في حدود أغراض التصفية الخاصة بها، فإذا تعدد الموكلون ومات احدهم، في هذه الحالة لا تنتهي الوكالة إلا بالنسبة إلى من مات منهم، وهذا إذا لم تكن غير قابلة للتجزئة، إذ تنتهي وكالة بالنسبة للموكلين جميعا ولكن هناك استثناء، في حالة ما إذا كان الوكيل انه ليس على دراية بالوفاة، أو بغير ذلك من الأسباب الموجبة لانتهاء التوكيل، مما يجعل التصرفات التي صدرت عن الوكيل صحيحة، وكانت نافذة في حق الموكل، وهذا إذا اثبت بان الغير على حسن نية و انه ليس على علم بهذه الواقعة إلا أن عقد الوكالة يترتب أيضا التزاما خاصا في ذمة الموكل، حيث ينتقل ذلك الالتزام إلى ذمة خلفه الخلف العام في حالة وفاته، مع العلم أن الدين يظل في ذمة الموكل رغم إفلاسه أو فقدان أهليته ، ويتولاه حينها الخلف العام أو النائب القانوني للموكل ، وهذا للوفاء بذلك الالتزام .

- أسباب ترجع إلى اعتبار أن عقد الوكالة غير ملزم

تعتبر الوكالة عقد غير ملزم، وهذا راجع إلى أسباب خاصة، بناء على ما هو منصوص في المادتين 587 و 588 ق م ج، وهذه الأسباب سيتم دراستها كالآتي:

- انتهاء الوكالة بعزل الوكيل

بناء على ما هو منصوص عليه في المادة 587 ق.م.ج فانه يجوز للموكل أن يعزل الوكيل في أي وقت ذلك قبل انتهاء العمل القانوني محل الوكالة ، حيث تنتهي الوكالة في هذه الحالة بعزل الوكيل، لأنه إذا كانت مصلحة الموكل في الوكالة لم تعد قائمة، كان عليه أن ينهي الوكالة بعزل الوكيل .

- انتهاء الوكالة بتنحي الوكيل

يجوز للوكيل أن يتنحي عن الوكالة في أي وقت قبل إتمام العمل الموكول إليه، حيث تنتهي بتنحي الوكيل عن الوكالة إذا كان مأجورا ، إلا أن القانون يجيز لنا تعديل اجر الوكيل بالزيادة أو النقصان، ذلك بجعله متناسبا مع الخدمة التي يؤديها فالقانون أجاز للوكيل أن يتنحي في أي وقت عن الوكالة، تنحي الوكالة يكون صادر من الإرادة المنفردة للوكيل، بشرط وصول هذه الإرادة إلى الموكل مع إعلانه بالتنحي، وإلا التزم الوكيل بكافة الأعمال المنوطة به، وليس أن يعلن بشكل خاص، ولهذا إذا انتهت الوكالة كانت هناك أعمال من واجب الوكيل التدخل فيها حتى لا يترتب عليها أي ضرر . وإذا كان التنحي صراحة أو ضمنا فإنه لا ينتج أي أثر إلا بعد وصوله إلى علم الموكل هذا ما نصت عليه المادة 588 ق م ج لأنه قبل إعلان التنحي فالوكالة تبقى قائمة ولكن بعد إعلانه بالتنحي فإن الوكالة تنتهي ويكون الوكيل حينها ملزما بأن يصل بكافة الأعمال القانونية والتي بدأها دون أن تعرض للتلف هذا طبقا لنص المادة 589 من ق م ج .

كما نصت المادة 588 من ق.م.ج على القيود التي قيدت لنا حرية الوكيل في لتنحي، وذلك في حالتين هما :إذا كانت الوكالة بأجر. وإذا كانت الوكالة صادرة لصالح الأجنبي، ففي الحالة الأولى لا يجوز للوكيل التنحي عن الوكالة، وذلك بغير عذر مقبول أو إذا كان في وقت غير مناسب، ولكن يجوز له التنحي إذا كان متعسفا ومسؤولا عن تعويض الموكل، أما في الحالة الثانية إذا كانت الوكالة صادرة

لصالح الأجنبي، يكون الوكيل معهود إليه بوفاء الدين الأجنبي في ذمة الموكل من المال الذي يقع في يده، هنا لا يجوز للوكيل التنحي إلا بتوفر ثلاثة شروط هي قيام أسباب جدية لتبرير ذلك التنحي ، إخطار الوكيل الشخص الأجنبي لذلك التنحي. و أن يمهل الوكيل الأجنبي وقتاً كافياً لاتخاذ كافة الإجراءات اللازمة وذلك للحفظ أو لصيانة مصالحه.

إذا اخل الوكيل شرط من الشروط المذكورة أعلاه، فإن تنحيه يكون صحيحاً، ولا يجوز له إجبار أي أحد على أن يقوم بعمل لشخص ما، وإنما يكون الوكيل مسؤولاً عن التعويض الأجنبي، ولكن إذا تقرررت الوكالة لمصلحة الوكيل نفسه، فإنه يجوز له التنحي دون أي شرط من هذه الشروط المذكورة أعلاه، لأنه هو الذي يقدر مصلحته ويمكنه أن يتنحي بذلك قبل إتمام الوكالة ²⁶¹.

- العدول عن الوكالة

تنتهي الوكالة بعدول الموكل وهذا وفق ما نصت عليه م 586 ق م ج، فإنه كقاعدة عامة يجوز للوكيل أن يعدل عن وكالته في أي وقت قبل إتمام العمل الموكل إليه، شرط أن لا يحدث ضرر للموكل حيث يقوم الوكيل بإبلاغ عدوله عن الوكالة إلى الموكل، ولهذا لا بد من أن يتمكن الموكل بنفسه القيام بما يجب من التدابير لصيانة مصالحه .

يكون عدول الوكيل بإرادة منفردة لا ينتج مفاعيله إلا بوصوله إلى علم الموكل، ولكن لا تنتهي حينها الوكالة إلا بعد وصوله العلم إلى الموكل، وعليه فإن الوكيل يواصل عمله الذي بدأ فيه وهذا إذا حدث ضرر للموكل ²⁶²، يكون حق عدول الوكيل عن الوكالة متقيداً ب:

- ضمان الضرر

إذا كان الوكيل ضامناً لكل ما يمكن أن يقوم بإحداث عدوله من الضرر للموكل، إذا لم يحم بما يجب أن يتخذه من التدابير لصيانة مصالح موكله التي تكون صيانة تامة بل يتمكن الموكل بنفسه أن يقوم بصيانة التدابير ²⁶³.

- الوكالة لمصلحة للغير

لا يجوز للوكيل أن يعدل عن وكالته إذا كانت في مصلحة شخص آخر ثالث ولكن إذا كان في حالة مرض، يجب عليه أن يلزم الوكيل إبلاغ الشخص التي أعطيت له الوكالة لمصلحته، ويمكن منحه مهلة كافية ليتخذ ما يلزم القيام به ²⁶⁴، و في إطار الإنابة نصت المادة 585 من ق.م.ج على تطبيق المواد من 74 إلى 77 الخاصة بالنيابة في علاقات الموكل و الوكيل بالغير الذي يتعامل مع الوكيل .

²⁶¹ - محمد الشريف عبد الرحمن أحمد عبد الرحمن ، المرجع السابق ، ص 396 .

²⁶² - أسعد ذياب ، القانون المدني ، العقود المسماة (البيع ، الإيجار ، الوكالة .) ، منشورات زين الحقوقية الأردن ، سنة 2007 ، ص 409 . نزيه كباره ، العقود المسماة (البيع ، الإيجار ، الوكالة ، الكفالة) ، المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان ، سنة 2010 ، 377 .

²⁶³ - نزيه كباره ، العقود المسماة (البيع ، الإيجار ، الوكالة ، الكفالة) ، المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان ، سنة 2010 ، 377 .

²⁶⁴ - نزيه كباره ، المرجع السابق ، ص 378 .

الفرع الثاني : انتهاء عقد وكالة السفينة ووكالة الحمولة وعقد السمسرة البحرية

يقصد بانتهاء الوكالة إتمام الوكيل عمل الموكل، حيث تنتهي الوكالة إذا نفذ الوكيل ما طلب منه، فمن خلال استقراء المواد من 586 إلى 589 من ق.م.ج يتبين أن الوكالة تنتهي بإتمام العمل محل الوكالة ، أو بانتهاء الأجل المتفق عليه وهذا ما نصت عليه المادة 586 من ق.م.ج ، كما قد تنتهي الوكالة في حالة استحالة تنفيذ العقد ، أو بموت الوكيل أو الموكل أو حالة الإفلاس أو نقص الأهلية ، وقد تنتهي بالفسخ ما قضت به المادة 618 و 628 من ق.م.ج و تنتهي لارتكاب الوكيل خطأ جسيم .

أ- انتهاء عقد الوكالة البحرية قبل تنفيذها

تنتهي الوكالة قبل تنفيذها في الحالات التالية :

- استحالة التنفيذ

يكون ذلك فيما إذا كانت الاستحالة قانونية مثلاً توكيل شخص شخص آخر لإدارة أمواله ثم يتبين أن الأموال تحت الحراسة القضائية فهنا يتولى إدارة الأموال الحارس القضائي و ليس الوكيل ، كما قد تكون الاستحالة مادية كتوكيل شخص لشخص آخر لبيع سفينة ، وتغرق السفينة بعد التوكيل فالوكالة حينها تنتهي لاستحالة في التنفيذ .

- الإفلاس و نقص الأهلية

تنتهي الوكالة بإفلاس أحد طرفيها أو إعساره شرط علم الطرف الآخر بذلك ، ولكن إذا تعدد الوكلاء لا تنتهي الوكالة بإفلاس أو إعسار أحدهم ، وهذا في حالة ما إذا كانت الوكالة غير قابلة للتجزئة²⁶⁵ ، أما في حالة نقص في الأهلية مثلاً كالحجر على الوكيل فهنا تنتهي الوكالة لكون الوكيل غير أهل للقيام بالتصرف القانوني .

ب- انتهاء عقد الوكالة البحرية أثناء تنفيذها

- الفسخ و تحقق الشرط الفاسخ

تنتهي الوكالة إذا علقت على شرط فاسخ أو تحقق هذا الشرط فبمجرد تحقق الشرط تنتهي الوكالة ، فقد نصت المادتين 618 و 628 من ق.م.ج على أن عقد الوكالة يفسخ أو يلغى في الأجل المتفق عليها .

- ارتكاب الوكيل خطأ جسيم

نصت المادتين 618 و 628 من القانون البحري الأمر 80/76 على انتهاء الوكالة البحرية بارتكاب الوكيل لخطأ جسيم ، مفاد ذلك أن وكيل السفينة أو وكيل الحمولة أو السمسار البحري و أثناء تنفيذ الوكالة البحرية قد يرتكبون خطأ جسيم من شأنه مثلاً أن يؤدي إلى تلف البضاعة بسبب إهمالهم ، مما يعتبر خطأ جسيم يؤدي إلى إنقضاء عقد الوكالة البحرية .

²⁶⁵-أنور طلبه ، المرجع السابق ، ص 875.

المبحث الثاني : حل المنازعات الناشئة عن الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

يعتبر التعاقد وسيلة عرفت منذ زمن بعيد ، يلجأ إليه الأطراف المتعاقدة لقضاء حاجاتهم ، وتعتبر الوكالة البحرية من ضمن هذه العقود ، والتي قد تنشأ عنها خلافات ونزاعات بين الأطراف المتعاقدة مما يتوجب تسويتها ، حيث إما يلجأ الأطراف إلى القضاء أو إلى التحكيم البحري كوسيلة فعالة لفض المنازعات البحرية ، وهذا إذا كان من ضمن الشروط المتفق عليها من قبل الأطراف لحل نزاعاتهم .

و الإشكال الذي يثار في مسألة تسوية المنازعات بين أطراف الوكالة البحرية يتمثل في مسألة البحث عن القانون الواجب التطبيق ، والذي يعد من ضمن المواضيع التي شغلت القانونيين ، ففي حالة ما إذا ثار نزاع ما يطبق قانون إرادة الأطراف الذين يحددون بصفة صريحة أو ضمنية القانون الواجب التطبيق على عقدهم ، وهو ما يسمى بالإسناد الشخصي.²⁶⁶

وفي حالة غياب اتفاق الأطراف يتم الاستناد على ضوابط ذات صلة وثيقة بالعقد أهمها قانون دولة إبرام العقد ، أو قانون دولة التنفيذ أو قانون دولة جنسية المتعاقدين المشتركة أو قانون موطنهما المشترك وبالرجوع للقانون المدني الجزائري نجد أنه قد تم النص على هذه الضوابط في المادة 18 من نفس القانون ، أما القانون البحري الجزائري فلم يشر إلى مسألة القانون الواجب التطبيق على عقد الوكالة البحرية عكس القانون المصري الذي أشار إليها وعالجها .

وعليه سوف نتعرض لمسألة القانون الواجب التطبيق في المطلب الأول من هذا المبحث أما المطلب الثاني فخصص لمسألة التحكيم كوسيلة فعالة لفض المنازعة البحرية حيث نجد أن أهمية التحكيم ازدادت في المجال البحري وتوالت مساعي الدولة الجزائرية لتكريسه وذلك من خلال الانضمام إلى معاهدة نيويورك لسنة 1958 بمقتضى المرسوم التشريعي رقم 09/93 حول التحكيم التجاري الدولي ، حيث تعددت المنازعات المعروضة على التحكيم البحري وشملت كافة المنازعات الناشئة في إطار المعاملات البحرية بين الأشخاص الخاصة أو بينهما وبين أحد الأشخاص المعنوية العامة فمن خلال هذا المطلب سنتعرض للدراسة التحكيم البحري ومدى فعاليته لحل النزاعات البحرية .

المطلب الأول : مسألة القانون الواجب التطبيق على المنازعات البحرية

سوف نتناول في هذا المطلب كنقطة أولى مسألة القانون الواجب التطبيق في إطار المنازعات البحرية عامة و عقد الوكالة البحرية بصفة خاصة ، أما النقطة الثانية سوف نتكلم فيها عن الاختصاص القضائي أو المحكمة المختصة لحل النزاع بالإضافة إلى تقادم دعوى المسؤولية لكل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري .

²⁶⁶ الطيب زروتي ، القانون الدولي الخاص الجزائري مقارنا بالقوانين العربية ، الجزء الأول ، تنازع القوانين ، مطبعة الكاهنة ، الجزائر ، الجزء الأول ، سنة 2000 ، صفحة 217 ، 218.

الفرع الأول : ضوابط الإسناد في اختيار القانون الواجب التطبيق

من النادر أن يكون أطراف عقد الوكالة البحرية من جنسية جزائرية فقد يكون إحدى الطرفين أجنبي ، كما تجدر الإشارة إلى أن سند الشحن قد يكون وطنيا ودوليا وتتقرر له هذه الصفة إذا تخلله عنصر أجنبي كاختلاف جنسية أطراف العقد أو اختلاف مكان إبرام العقد عن مكان تنفيذه ، فمتى كان العقد دوليا فإنه يترتب عليه بالضرورة نقل البضاعة من دولة لأخرى وهذا ما يثير مسألة القانون الواجب التطبيق .

أ- الإرادة الصريحة أو الضمنية في اختيار القانون الواجب التطبيق

الأصل أن الإنسان حر في أن يتعاقد أو لا يتعاقد كما له أيضا مطلق الحرية في اختيار القانون الذي يحكم التصرفات القانونية التي يبرمها مع متعاقديه وهو ما يعبر عنه الفقه بمبدأ سلطان الإرادة أو كما يسميه البعض نظرية قانون الإرادة ، طبقا لهذه لنظرية فإن لأطراف العقد مطلق الحرية في اختيار القانون الذي يخضع له العقد المبرم بينهم ولا يحد من هذه الحرية سوى فكرة النظام العام.

في حالة وجود إرادة صريحة في اختيار القانون الواجب التطبيق يعتد بهذه الإرادة كضابط إسناد لتحديد القانون الواجب التطبيق على العقد الذي تخلله عنصر أجنبي أي أن العقد يخضع لقانون الأطراف المتعاقدة ، وهذا تطبيقا لمبدأ سلطان الإرادة .

و في حالة إذا لم يفصح أطراف العقد عن رغبتهم في اختيار القانون الواجب التطبيق وتعذر تطبيق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة فكون في هذه الحالة بصدد تطبيق قانون مكان إبرام العقد و يتطلب ذلك تعيين هذا المكان حيث لا توجد صعوبة في تحديده إذا كان التعاقد بين حاضرين بخلاف ما إذا كان التعاقد بين غائبين ففي هذه الحالة أخذ المشرع بنظرية العلم بالقبول ، أي أن التعاقد مابين غائبين قد تم في المكان والزمان الذي يعلم فيهما الموجب بالقبول ما لم يتم الاتفاق خلاف ذلك²⁶⁷.

وعلى هذا الأساس يعتبر قانون الإرادة هو ضابط الإسناد المؤهل لحكم موضوع العقود بصفة عامة وعقد الوكالة البحرية بصفة خاصة ، فقانون الإرادة يتمثل في القانون الذي اتفق الأطراف على تطبيقه فمن الثابت قانونا أن إرادة الإنسان حرة بطبيعتها وهذا ما يعبر عنه بمبدأ سلطان الإرادة ، فيقر القانون الجزائري بقدر واسع بمبدأ سلطان الإرادة حيث نجد تطبيقاته في نص المادتين 18 و 19 من القانون المدني الجزائري بحيث تنص المادة الأولى على تطبيق قانون الإرادة إن كان له صلة حقيقية بالمتعاقدين أو بالعقد و في حالة عدم إمكان ذلك يطبق قانون الموطن المشترك أو الجنسية المشتركة بين المتعاقدين وفي حالة عدم إمكان ذلك يطبق قانون مكان إبرام العقد ، أما المادة 19 فأخضعت العقد لقانون مكان إبرامه أو قانون الموطن المشترك للطرفين المتعاقدين .

²⁶⁷تنص المادة 67 من ق.م.ج "يعتبر التعاقد بين الغائبين قد تم في المكان و في الزمان الذي يعلم فيهما الموجب بالقبول ما لم يوجد اتفاق أو نص قانوني يقضي بغير ذلك"

و لم يقتصر الاعتراف بمبدأ سلطان الإرادة على القوانين الوطنية فقط بل نصت عليه العديد من الاتفاقيات الدولية ، نذكر منها اتفاقية لاهاي الخاصة بالبيع الدولية للمنقولات المادية الموقعة في 15 جوان 1955 والتي نصت في مادتها الثانية على : " يسري على البيع القانون الداخلي للبلد الذي تحدده إرادة الأطراف . " كما نصت عليه المادة 07 من اتفاقية جنيف للتحكيم التجاري الدولي الموقعة في 21 أبريل 1961 و التي نصت على أن الأطراف أحرار في اختيار القانون الذي يتعين على المحكمين تطبيقه على موضوع النزاع .²⁶⁸

كما نصت المادة 24 من اتفاقية البنك الدولي لتسوية منازعات الاستثمار بين الدول ومواطني الدول الأخرى بالإضافة إلى المادة 05 من اتفاقية لاهاي الموقعة في 14 مارس 1978 في شأن القانون الواجب التطبيق وعقود الوساطة و التي نصت على : " يسري على روابط الوكالة أو النيابة بين الموكل و الوكيل القانون الداخلي الذي يختاره الأطراف . " ، كما نلمس النص على مسألة القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية في المادة 03 من اتفاقية روما الموقعة في 19 جوان 1980²⁶⁹.

وما هو ملاحظ أن المشرع الجزائري لم ينص على مسألة القانون الواجب التطبيق في القانون البحري الأمر 80/76 وهذا ما يحيلنا إلى الرجوع إلى القانون المدني ليتسنى لنا حل مسألة تنازع القوانين في إطار البحث عن القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، بينما المشرع المصري أعطى لمسألة القانون الواجب التطبيق في إطار المنازعات البحرية أهمية ونص عليه في قوانينه ، حيث نصت المادة 148 من قانون المصري للتجارة البحرية على أنه : "يسري على العقود والأعمال التي يجريها الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون قانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه العقود والأعمال . " .

فغالبا ما يكون الميناء هو موطن الوكيل فيكون بذلك القانون الوطني للوكيل هو القانون الواجب التطبيق ، وفي النطاق الدولي وتبعا للقانون الفرنسي تخضع العقود في إطار الوكالة البحرية لقانون الميناء الذي تباشر فيه هذه العمليات²⁷⁰ .

ب- ضوابط الإسناد الاحتياطية في اختيار القانون الواجب التطبيق

في حالة ما إذا تعذر تحديد القانون الواجب التطبيق بإعمال قانون الإرادة ، و في إطار سندات الشحن يمكن أن نخضع النزاع المطروح إلى ضوابط إسناد احتياطية²⁷¹ يمكن حصرها فيما يلي :

²⁶⁸-منير عبد المجيد ، الأسس العامة للتحكيم الدولي و الداخلي ، دار الفكر الجامعي مصر ، سنة 2005 ، ص 216 ، 217 .

²⁶⁹-منير عبد المجيد ، نفس المرجع ، ص 243، 244.

²⁷⁰- كمال حمدي ، المرجع السابق ، ص 444.

²⁷¹ - صلاح محمد مقدم ، تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات الإيجار ، الدار الجامعية للنشر ببيروت لبنان ، سنة 1983 ، ص 183.

- قانون محل إصدار سند الشحن

يعتبر قانون محل إصدار سند الشحن معيار إقليمي يكون معلوما لدى الطرفين و الأخذ به كضابط إسناد يسهل معرفة القانون المطبق على النزاع المعروض إلا أنه يعيب على هذه القاعدة أن محل إبرام العقد غالبا يكون عرضيا ، فنجد أنه قد يصدر سند الشحن في ميناء الشحن مثلا و إذا اختلف مكان الإصدار عن مكان شحنة البضاعة فيطبق القانون الساري العمل به في ميناء شحن البضاعة ²⁷² .

- قانون بلد التنفيذ

إن لمحل تنفيذ سند الشحن البحري أهمية كبيرة باعتباره يمثل مكان وصول البضاعة ، ففي ميناء الوصول يتم التأكد من مدى احترام الطرفان لالتزاماتهم بموجب سند الشحن ، و إذا اقتضى الأمر مثلا اتخاذ إجراء من إجراءات الحجز التحفظي في شأن البضاعة المشحونة فلا بد من تطبيق قانون ميناء الوصول ²⁷³ .

إلا أنه عيب و انتقد ضابط الإسناد المتعلق بقانون بلد التنفيذ فقد يضطر الناقل تغيير ميناء تفرغ البضاعة عن الميناء المتفق عليه في سند الشحن ففي هذه الحالة لا يوجد تطابق بين مكان وصول البضاعة و مكان التنفيذ.

- اعتماد القانون الخاص بالعقد

تقضي هذه النظرية أن القاضي المعروض أمامه النزاع يلجأ إلى تطبيق القانون الذي يعتمده الطرفان إما صراحة أو ضمنا ، و في حالة ما إذا تعذر عليه ذلك يخضع العقد إلى النظام القانوني الذي يرتبط ارتباطا وثيقا بالعقد ، و لكن يلاحظ أن العوامل المرتبطة بسند الشحن كلغة العقد أو محل إصدار سند الشحن ليست من شأنها أن تحدد قانون العقد بل لا بد من وجود عدة عوامل مجتمعة تمكن القاضي من تحديد القانون الواجب التطبيق على النزاع المعروض عليه ²⁷⁴ .

- قانون علم السفينة

يعتبر قانون علم السفينة ضابط إسناد مهم يحقق مبدأ وحدة القانون المطبق على سندات الشحن المتعلقة بالسفينة ، لكن انتقد هذا الضابط باعتبار أن الغاية من إبرام سند الشحن هو نقل البضاعة دون النظر إلى جنسية السفينة و التي غالبا ما تكون تحمل علم مجاملة و بالتالي تطبيق هذه القاعدة استبعد ²⁷⁵ .

- قانون الهيئة المختصة بالفصل في النزاع

يتمثل قانون الهيئة المختصة بالفصل في النزاع في قانون المحكمة المعروض أمامها النزاع ، و جرى العمل في سندات الشحن على تحديد المحكمة المختصة و التي غالبا هي المحكمة التي يقع في دائرتها

²⁷² - صلاح محمد مقدم ، المرجع السابق ، ص 184.

²⁷³ - صلاح محمد مقدم ، المرجع السابق ، ص 200.

²⁷⁴ - صلاح محمد مقدم ، المرجع السابق ، ص 214 .

²⁷⁵ - صلاح محمد مقدم ، المرجع السابق ، ص 214 .

المقر الرئيسي للناقل ، مثلا في مشارطات الإيجار و في إطار عرض النزاع على هيئة التحكيم يتم اختيارها بمعرفة الأطراف و التي تكون في الغالب مقر انعقاد مشارطة الإيجار مثلا كانعقادها في إحدى المراكز البحرية بنيويورك أو باريس ²⁷⁶ .

- شرط بارا مونت

شرط بارا مونت شرط يدونه الأطراف في ظهر سند الشحن يفيد تطبيق أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن على كل نزاع ينشأ بين الأطراف بصرف النظر عن عما إذا كانت الدولة التي ينتمون إليها مصادقة على معاهدة بروكسل أو غير مصادقة عليها .

فقد يتفق الأطراف بمقتضى شرط بارا مونت على إخضاع سند الشحن لمعاهدة دولية أو أي قانون آخر تضمن أحكامها ²⁷⁷ ، و نصت المادة 747 من ق.بح.ج. على : " لا تسري أحكام هذا الباب ، مع التحفظ للاستثناءات المحددة فيما يلي ، إلا في حالة وجود اشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة ، و تسري عند الحاجة الأحكام الخاصة للاتفاقية الدولية التي تتناول هذا الميدان و التي انضمت إليها الجزائر و ذلك في النقل البحري المتمم بين الموانئ الجزائرية و الموانئ الأجنبية . " ، نجد المشرع في المادة 747 من القانون البحري الجزائري أجاز للأطراف أن يشترطوا تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية التي تتعلق بهذا الإطار و التي انضمت إليها الجزائر و ذلك في النقل البحري المتمم بين الموانئ الجزائرية و الموانئ الأجنبية و من تم استبعاد أحكام الباب الثالث من القانون البحري الجزائري الذي ينظم عقد النقل البحري بموجب سند الشحن .

الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري والجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات البحرية

يتمثل التقادم في مضي مدة محددة قانونا و بمرورها هناك من الحقوق ما يكتسب و الآخر ما يسقط بالتقادم ، و المشرع الجزائري في القانون البحري وضع أحكاما تتعلق بتقادم دعاوى المسؤولية عامة و مسؤولية وكيل السفينة ووكيل الحمولة خاصة هذا ما سنتطرق إليه في النقطة الأولى من الفرع الثاني ، أما النقطة الثانية خصصت لدراسة الجهة القضائية المختصة للفصل في المنازعات المرتبطة بعقد الوكالة البحرية .

أ- تقادم دعوى المسؤولية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري

فرض المشرع الجزائري تقادما قصير المدى على دعاوى المسؤولية لكل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري ، حيث قضت كل من المواد 620 ، 630 و 637 من ق.بح.ج. على أن الدعاوى الناشئة عن عقد وكالة السفينة أو وكالة الحمولة أو السمسرة البحرية تنقضي بمضي سنتين ابتداء من يوم استحقاق الدين ، كما أنه ورجوعا لنص المادة 322 فقرة 01 من ق.م.ج و التي تنص

²⁷⁶ - صلاح محمد مقدم ، المرجع السابق ، ص 214 .

²⁷⁷ - Boukhatmi Fatima , Aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales , thèse de doctorat d'état en droit , Université Essenia Oran Algérie , année 2002 , p 71 .

على أنه : " لا يجوز التنازل عن التقادم قبل ثبوت الحق فيه ، كما لا يجوز الاتفاق على أن يتم التقادم في مدة تختلف عن المدة التي عينها القانون . " وعليه تعتبر مدة التقادم من النظام العام لا يجوز أن يترك تحديدها بمشيئة الأفراد ، إلا أن هذه القاعدة ورد فيها استثناء وهو حالة اتفاق الأطراف على الإطالة في مدة التقادم حيث نصت على ذلك الفقرة الثانية من المادة 322 حيث قضت ب: " و إنما يجوز لكل شخص يملك التصرف في حقوقه أن يتنازل ولو ضمنا عن التقادم بعد ثبوت الحق فيه غير أن هذا التنازل لا ينفذ في حق الدائنين إذا صدر إضرارا بهم . "

بالرغم من كون مدة التقادم من النظام العام إلا أن الدفع به ليس كذلك فمفاد ذلك أنه لا يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها بل يكون ذلك بناء على طلب من المدين أو من له المصلحة في ذلك ، وهذا ما نلمسه من نص المادة 321 ف01 من ق.م.ج .

كما أن الدفع بالتقادم دفع موضوعي يجوز التمسك به في أي حالة كانت عليها الدعوى وذلك حتى أمام المجلس القضائي خلال مرحلة الاستئناف ، لكن لا يجوز الدفع به لأول مرة أمام المحكمة العليا²⁷⁸، بل أقرت المادة أنه يتم ذلك أمام المحكمة الاستئنافية وهذا حسب الفقرة 02 من المادة 321 من ق.م.ج حيث نصت على : " و يجوز التمسك بالتقادم في أية حالة من حالات الدعوى ولو أمام المحكمة الاستئنافية . "

ب- الجهة القضائية المختصة للفصل في المنازعات البحرية

يلجأ الأطراف إلى القضاء للفصل في منازعاتهم بناء على طلب أو دعوى قضائية ، فيقصد بالدعوى القضائية تلك السلطة المخولة للشخص قصد التوجه للقضاء للحصول على حماية حقوقه طبقاً لأحكام القانون ، و جهاز القضاء إما يعترف بالحق المتنازع عليه أو يحكم له بطلابه في مواجهة خصمه ، وإما التنفيذ أو اتخاذ تدابير تحفظية²⁷⁹ .

و بموجب القرار الوزاري المؤرخ في 14 جوان 1995 تم استحداث القسم البحري بالمحاكم الواقعة على الساحل دون سواها للنظر في القضايا البحرية ، أما من حيث الاختصاص المحلي فللمدعي حق الاختيار بين محكمة مقر إقامة المدعى عليه أو محكمة الميناء ، وبذلك يتبين أن الاختصاص المحلي ليس من النظام العام و إن كان يجب على الأطراف المعنية الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفع في الموضوع ، و إذا تعلق الأمر بشركة و هو الغالب في مجال النقل البحري فيرجع الاختصاص إما إلى المحكمة التي يقع بدائرتها المركز الرئيسي للشركة أو أحد فروعها²⁸⁰ .

²⁷⁸ قررت المحكمة العليا على أن الدفع بالتقادم لأول مرة أمام هيئتها الموقرة مرفوض وهذا ما نلمسه من القرار الصادر 31 مارس 1982 ملف رقم 19259 ، مجلة القضاء عدد خاص ، سنة 1989 ، ص 109 .

²⁷⁹ محمد الإبراهيمي ، الوجيز في الإجراءات المدنية ، الجزء الأول ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، سنة 2020 ، ص 19 .

²⁸⁰ فرحة زراوي صالح ، الكامل في القانون التجاري الجزائري " الأعمال التجارية " ، دار النشر ابن خلدون الجزائر ، سنة 2003 ، ص 61 .

أما اليوم فتم استحداث أقطاب متخصصة في القضايا البحرية وبتشكيلة جماعية ، نصت المادة 32 فقرة 06 من ق.إ.م.إ. على : " تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية و الإفلاس و التسوية القضائية ، و المنازعات المتعلقة بالبنوك ومنازعات الملكية الفكرية والمنازعات البحرية و النقل الجوي ومنازعات التأمينات .

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم .

تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة .

تحدد كفايات تطبيق هذه المادة عند الاقتضاء عن طريق التنظيم ."

ومن المقرر قانونا أن ترفع الدعاوى المتعلقة بعقد النقل البحري أمام الجهات القضائية المختصة إقليميا حسب قواعد القانون العام وذلك طبقا للمادتين 08 و 09 من ق.إ.م.إ. ، وطبقا للمادة 745 من ق.ب.ج يمكن للمدعي الخيار في رفع دعواه أمام محكمة ميناء الشحن أو محكمة ميناء التفريغ في حالة وقوعها بالجزائر .

وعليه فالمحكمة المختصة طبقا للقاعدة العامة هي محكمة محل إقامة المدعى عليه ، إلا أنه و في إطار تسوية القضايا التجارية في وقت وجيز منح المشرع للمدعي الحق في رفع دعواه أمام إما محكمة مكان إبرام و تنفيذ العقد و إما محكمة الوفاء بالدين .

كذلك من حيث الاختصاص الإقليمي نرجع لنص المادة 37 من ق.إ.م.إ. والذي يتبين من خلال استقرارها أن الاختصاص الإقليمي يؤول للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وإن لم يكن له موطن معروف فيكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له ، وفي حالة اختيار الموطن فيكون الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار وهذا ما لم ينص القانون خلاف ذلك .

أما من حيث الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم الجزائرية فنلاحظ أنه إذا كان أحد طرفي الدعوى جزائريا فالاختصاص ينعقد للقضاء الجزائري طبقا للمادتين 10 و 11 من ق.إ.م.إ. حيث نصت المادة 10 من نفس القانون على أنه : " يجوز لكل مدعي جزائري أن يقاضي المدعي عليه الأجنبي أما المحاكم الجزائرية بخصوص التزامات تم التعاقد داخل الجزائر أو خارجها ، أما المادة 11 من نفس القانون فتتص على الحالة العكسية و التي يكون فيها المدعي أجنبيا و المدعى عليه جزائريا .

كما نجد أنه غالبا ما تتضمن سندات الشحن شرطا يولي بعقد الاختصاص القضائي لمحاكم دولة معينة و هذه الشروط التي يضعها الأطراف تلعب دورا مهما في تحديد القانون الواجب التطبيق ، إلا أن هذه المسألة تشكل خطورة تتمثل في المساس بسيادة الدولة و النظام العام ²⁸¹ .

281 - موحد إسعاد ، القانون الدولي الخاص ، الجزء 2 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، سنة 1989 ، ص 25 .

غير أن إجازة هذه الشروط يظهر من خلال نص المادة 745 من ق.ج.ج التي أعطت للأطراف حرية الاختيار بين المحكمة المختصة طبقاً للقواعد العامة أو المحكمة التي يقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ إذا كان واقعا بالجزائر .

فالبرجوع للقواعد العامة المادة 46 من ق.إ.م.إ تسمح لطرفي الخصومة بالحضور اختياريًا أمام القاضي حتى ولو لم يكن مختص محليا ، و تنص المادة 36 من نفس القانون على أن عدم الاختصاص النوعي للمحكمة يعتبر من النظام العام تقضي به المحكمة عند الضرورة و لو من تلقاء نفسها و في جميع الحالات الأخرى يجب أن يثار الدفع بعدم الاختصاص الإقليمي قبل أي دفع في الموضوع أو دفع بعدم القبول²⁸²

على هذا الأساس يبقى القضاء الجزائي مختصا في كل الدعاوى متى كان أحد طرفيها جزائريا و بغض النظر عن مكان إبرام سند الشحن أو تنفيذه .

المطلب الثاني : التحكيم كآلية فعالة لفض المنازعات البحرية

لقد ازدادت أهمية التحكيم كوسيلة لحل المنازعات المتعلقة بالقضايا البحرية وهذا لحسم الخلافات بين الأطراف في العلاقة البحرية ، فاتفاقية التحكيم يتفق من خلالها الطرفين على إحالة نزاعاتهم إلى التحكيم²⁸³ ويعرف التحكيم أنه: " تلك التقنية المراد منها وضع حل لنزاع يمس طرفين أو أكثر وهذا بواسطة أشخاص محكم أو محكمين الذين يستمدون سلطتهم من خلال اتفاق خاص يعرف بمشارطة التحكيم²⁸⁴ دون أن تسند إليهم هذه المهمة من الدولة"²⁸⁵.

والمشرع الجزائري استعمل عبارة اتفاقية التحكيم في نص المادة 1040 للتعبير عن شرط التحكيم المتفق عليه من قبل الأطراف لحل نزاعاتهم²⁸⁶ وذلك بدلا من اللجوء إلى القضاء العادي بحثا عن العدالة لصالح الخصمين وربحا للوقت ، يقول الفقيه Robert أن القضاء العادي يبحث عن العدالة لصالح القانون أما التحكيم فيبحث عنها لصالح الخصوم²⁸⁷.

وعليه يتم اللجوء إلى التحكيم لحل العديد من القضايا البحرية مثل الناشئة عن عقود التأمين البحري أو عقود الشحن و النقل البحري و مشارطات الإيجار و عقود بناء السفن والجدير بالذكر أن النسبة الغالبة من التحكيمات التي تتم في لندن تتعلق أساسا بعمليات النقل البحري بسند الشحن أو بمشارطة إيجار و كل ما يتصل بعمليات النقل البحري. وبما أن المجال البحري هو مجال دولي بطبيعته لأن نقل

²⁸² - المادة 47 من القانون رقم 09/08 المؤرخ في 18 صفر 1429 الموافق لـ 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، ج.ر. رقم 21.

²⁸³ Boucobza A , La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international , revue arabe , Egypte, année 1998 , p 445, 501 .

²⁸⁴ Malan A , Le rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opérations de transport maritime , DMF France, n 666 , année 2006 , p 15, 23.

²⁸⁵ -ph. Fauchard .E. gaillard et Goldman. op.cit. , p12.

²⁸⁶ سيدي معمر دليلة ، اتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد السابع ، سنة 2018 ، ص 343 .

²⁸⁷ ناريمان عبد القادر ، اتفاق التحكيم ، دار النهضة العربية ، سنة 1997 ، ص 14 .

البضائع غالبا ما يكون في مينائين مختلفين يقعان في بلدين مختلفين أي دولتين مختلفتين و هذا فيما يخص المجال الدولي.

أما طبيعة التحكيم التجارية فتتمثل في أن التحكيم البحري فرع من فروع التحكيم التجاري الدولي بصفة عامة وهو منظم بالقوانين و المعاهدات الدولية المنظمة للتحكيم التجاري الدولي بصفة عامة كما نجد ذلك في التشريع الجزائري و الفرنسي و المصري و ما أتت به المعاهدة الدولية هامبورغ لسنة 1978 بشأن النقل البحري الدولي للبضائع بموجب سندات الشحن التي تحكم التحكيم التجاري بصفة عامة كأول نص دولي خاص بالتحكيم البحري.²⁸⁸

وبانتشار التحكيم في مجال التجارة الدولية وجدت مراكز ومؤسسات متخصصة بالتحكيم احتلت مكانة دولية و نشاطا واسعا في تسوية العديد من القضايا المعروضة للتحكيم سنويا سوف نتعرض في هذا المطلب إلى مسألة تنظيم التحكيم كفرع أول أما الفرع الثاني فسيخصص لدراسة القانون الواجب التطبيق في إطار التحكيم .

الفرع الأول : تنظيم التحكيم

تعددت المنازعات المعروضة على التحكيم البحري بحيث تشمل كافة المنازعات الناشئة عن المعاملات البحرية منها العقود البحرية بصفة خاصة ، كما أن هناك مراكز للتحكيم البحري حددت في لوائح التحكيم التي وضعتها العلاقات البحرية التي تعرض منازعاتها على التحكيم البحري وما تجدر الإشارة إليه أن التحكيم البحري قد يكون مؤسسي أو تحكيم حر.

ويقصد بالتحكيم المؤسسي الاتفاق على عرض النزاع الذي سينشأ أو الذي نشأ بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة والتي تتولى بدورها تنظيم وإدارة العملية التحكيمية منذ تلقي طلب التحكيم وحتى إصدار حكم التحكيم وذلك عن طريق الأجهزة الإدارية التابعة للمؤسسة التحكيمية وعلى ضوء لائحتها التحكيمية.

أما التحكيم البحري الحر فهو ذلك النوع من التحكيم الذي يتفق الأطراف من خلال اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم عملية التحكيم بأنفسهم وبعيدا عن مؤسسات التحكيم البحرية وعليه يقوم الأطراف بتشكيل هيئة التحكيم والاتفاق على تحديد كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية واختيار مكان التحكيم والقانون المطبق على موضوع النزاع المعروض على التحكيم.²⁸⁹

أ -مراكز التحكيم البحري المؤسسي

سوف ندرس في هذه النقطة أهم مراكز التحكيم المؤسسي والمتمثلة في كل من غرفة التحكيم بباريس والمنظمة الدولية للتحكيم البحري وغرفة اللويدز للتحكيم البحري.

²⁸⁸- عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص57.

²⁸⁹- عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، دار النهضة العربية للنشر ، القاهرة مصر ، سنة 1997 ،

- غرفة التحكيم البحري بباريس

إن مقر غرفة التحكيم البحري بالعاصمة باريس فرنسا تأسست عام 1929 بواسطة اللجنة المركزية لمجهزي السفن حيث توقف نشاطها نظرا لاندلاع الحرب العالمية الثانية ثم أعيد تنظيمها في 8 نوفمبر 1966 وهي غرفة متخصصة في المجال البحري تضم أعضاء متخصصة في المجال البحري منهم ملاك السفن والوكلاء البحريين ومقاولي الشحن والتفريغ والسماصرة البحريين وشركات بناء السفن والتأمين، وأي جهة تهتم بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بالنقل البحري ، وتسير الغرفة بواسطة مجلس إدارة مكون من 16 عضو يتم اختيارهم بواسطة الجمعية العامة للغرفة عن طريق الاقتراع السري وبأغلبية الأصوات ويجدد نصفهم كل عام .²⁹⁰

ومن حق الغرفة رفض أي طلب من قبل الأطراف لتعيين المحكمين من الخارج دون إبداء أسباب الرفض ، كما يفصل المحكمون في القضايا باسم الغرفة بعد توقيع الحكم من رئيس الغرفة ، و من ثم نجد أن غرفة التحكيم البحري بباريس تتدخل في تسيير العملية التحكيمية بجهازها التنظيمي والإداري وذلك منذ تلقي طلب التحكيم وحتى إصدار الحكم.²⁹¹

- المنظمة الدولية للتحكيم البحري

تعتبر منظمة دولية حيث يوجد مقر اللجنة الدائمة ومقر سكرتارية المنظمة بفرنسا غير أنها ليست فرنسية وكانت غرفة التجارة الدولية (CCI) بالاشتراك مع اللجنة البحرية الدولية (CMI) قد وضعتا سويا لائحة تحكيم بحري تعرف بلائحة تحكيم غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية وذلك فيمارس 1978 حيث يقع تطبيق هذه اللائحة على عاتق المنظمة الدولية للتحكيم البحري.

وتتكون اللجنة من 12 عضوا حيث ستة منهم تتولى غرفة التجارة الدولية تعيينهم والستة الآخرون تتولى اللجنة البحرية الدولية تعيينهم وذلك لمدة ثلاثة سنوات ولكونها لا تحيل على القواعد الوطنية فهي تكتسي الطابع الدولي²⁹² ، كما يتم اختيار رئيس اللجنة بالتعاون بين الهيئتين.

تتدخل المنظمة الدولية للتحكيم البحري في سريان العملية التحكيمية من عدة نواح منها : المساعدة في تعيين المحكم أو في تشكيل هيئة التحكيم وفي حالة تخلف أحد أطراف العملية التحكيمية في تعيين محكم تقوم اللجنة الدائمة بتعيينه كما أن هذه الأخيرة تفصل في مشاكل رد المحكمين واستبدالهم في حالة قيام أحد الأطراف بتقديم أي اعتراضات على اختيار المحكمين ، أو وجود ظرف طارئ يمنع ذلك²⁹³.

290 - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 92.

291 - محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية مصر ، سنة 2003 ، ص 413.

292 - تراري ثاني مصطفى ، أوامر منع التقاضي ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية العدد الأول ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران 2 الجزائر ، سنة 2011 ، ص 06.

293 - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 95.

- غرفة اللويدز للتحكيم البحري

تعتبر غرفة اللويدز للتحكيم من أعظم مؤسسات التحكيم البحري حيث يوجد بها أشهر المحكمين المشهود لهم بالكفاءة في مجال المساعدات البحرية والإنقاذ وعمليات النقل البحري. وتقوم غرفة اللويدز بتنظيم العملية التحكيمية بالكامل ابتداءً من تلقي طلبات التحكيم حتى صدور قرار التحكيم .

ويمتد عمل الغرفة كذلك التنظيم وإدارة حالات الاستئناف على حكم المحكم أما بالنسبة للقانون المطبق على العملية التحكيمية فهو القانون الانجليزي .²⁹⁴

ب- مراكز التحكيم البحري الحر

تتمثل مراكز التحكيم البحري الحرفي كل من جمعية المحكمين البحرين بلندن وجمعية المحكمين البحرين بنيويورك ، والتحكيم البحري خاضع للائحة التحكيم للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

- جمعية المحكمين البحرين بلندن

تحتوي جمعية المحكمين البحرين بلندن لائحة تضم كافة الأحكام والقواعد الخاصة بها وتعرف بقواعد جمعية لندن للمحكمين البحرين لسنة 1987 وتم تعديلها ولا تقوم هذه الجمعية بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية ، أو حتى الإشراف على سير العمل التحكيمي وهذه الجمعية تتضمن لائحة التحكيم وهي تلعب دور المسهل في اختيار المحكمين .

كما تحدد لائحة التحكيم الخاصة بالجمعية لكي يسير المحكم أو هيئة التحكيم عليها، كما أن الجمعية تقوم بإمداد هيئة التحكيم بأي نصائح بناء على طلبها، وأما العملية التحكيمية فهي همزة وصل بين المنظمات والتجمعات البحرية الأخرى وكافة التخصصات التي لها علاقة بالعملية التحكيمية .

على هذا الأساس فإن دور الجمعية يقتصر على تعيين المحكمين إذا طلب منها ذلك ولا تتدخل في سريان العملية التحكيمية لكونه تحكيم بحري حر .²⁹⁵

- جمعية المحكمين البحرين بنيويورك

تتمثل جمعية المحكمين بنيويورك على أنها جمعية للتحكيم البحري الحر وهي جمعية مهنية وليست جمعية هدفها جلب الربح، أما غرضها يتجلى في تمكين المشاركين في عملية التحكيم البحري من الاستفادة من التحكيم على أكمل وجه من خلال وضع لائحة التحكيم التي لا تكتسي القوة الإلزامية فهي لا تطبق على التحكيم إلا عند موافقة أطراف التحكيم على ذلك.

²⁹⁴- محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص416.

²⁹⁵- عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص91.

كما أن جمعية المحكمين بنيويورك لا تحتفظ لنفسها بأي دور في تنظيم وإدارة العملية التحكيمية فكافة الاتصالات تتم بين الأطراف أو مستشاريهم والمحكمين بعيدا عن الجهاز الإداري للجمعية ، فالتحكيم لا يبدأ بطلب إلى الجمعية بل بطلب من طالب التحكيم إلى الطرف الآخر مشتملا على ما يوضح طبيعة النزاع وقيمتة النقدية والتعويض المطلوب وغير ذلك من بيانات.²⁹⁶

- لائحة تحكيم لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

وضعت هذه اللائحة بواسطة لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، وهي تتضمن العديد من القواعد والأحكام القادرة على تسيير العملية التحكيمية.

كما أن هذه اللائحة في متناول أي من الأطراف أو المحكمين للسير على قواعدها وأحكامها في أي عملية تحكيمية ولم تنشأ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مؤسسة تحكيمية دائمة تشرف على تطبيق هذه اللائحة ، بل يمكن للأطراف الاستعانة باللائحة ويمكنهم بالإضافة إلى ذلك استبعاد بعض نصوصها أو استبدالها بنصوص أخرى ، أو حتى إضافة نصوص جديدة باعتبارها لائحة اختيارية.²⁹⁷

الفرع الثاني : القانون الواجب التطبيق في إطار التحكيم البحري

قبل تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع المنازعة البحرية لابد من تبيان بعض المبادئ المستقرة التي تحكم سير إجراءات التحكيم البحري ، حيث تتمثل هذه الأخيرة في أن للأطراف مطلق الحرية في الاتفاق على القواعد التي تحكم هذا السير سواء أكان التحكيم البحري مؤسسي أو حر.

بالإضافة إلى حرية هيئة التحكيم البحري في تسيير هذه الإجراءات عند عدم اتفاق الأطراف وفي تسييرها لهذه الإجراءات لا تتقيد أساسا بالإجراءات المعمول بها في المحاكم الوطنية وذلك لأن مصدر سلطات المحاكم الوطنية هو القانون ، في حين يجد المحكم مصدر سلطاته في اتفاق الأطراف كما تظهر علاقة تعاون بين هيئة التحكيم البحري و المحاكم الوطنية وذلك فيما لا تستطيع هيئة التحكيم تنفيذه من اتخاذ إجراءات وقتية أو تحفظية.²⁹⁸

وعند الانتهاء من الإجراءات يصدر حكم التحكيم البحري الدولي بعد أن يتم قفل باب المرافعة فتقوم هيئة التحكيم البحري بمفردها أو بالتعاون مع مراكز التحكيم البحري المؤسسي بإجراء المداولات و المناقشات السرية لإعداد الحكم وإعادة صياغته شكلا وموضوعا ، ففي حالة إعداده قام المحكمون أو مركز التحكيم البحري المؤسسي بإصداره و إعلامه للأطراف في الميعاد المقرر لذلك اتفاقا أو قانونا .

ويتمثل موضوع حكم التحكيم البحري الدولي في النزاع المعهود به إلى المحكمة بموجب اتفاق التحكيم وقد جرت العادة على أن يفصل المحكمون في نفس الحكم في مصروفات وتكاليف عملية التحكيم .

²⁹⁶- عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص106.

²⁹⁷- محمد عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ، ص 418.

²⁹⁸- عمر مشهور حديثة الجازي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، نشرة التحكيم التجاري الخليجي ، العدد 25 ديسمبر 2002 ، ص 09 .

ويترتب على إصدار حكم التحكيم البحري تنفيذه من قبل الأطراف بعد صيرورته نهائيا حيث تعد مرحلة تنفيذ حكم التحكيم البحري الدولي من المراحل الهامة التي يمر بها التحكيم ، فالطرف الرابع يسعى إلى استرداد حقوقه التي كان ينازعه فيها الطرف الخاسر والذي إما أن يمثل للحكم الصادر بالفصل في هذه الحقوق وينفذه طواعية واختيارا ، أو يرفض هذا التنفيذ الاختياري مما يضطر الطرف الرابع إلى اللجوء إلى القضاء الوطني في الدولة التي يرغب التنفيذ فيها طالبا الأمر بالتنفيذ جبرا على الطرف الخاسر .

والإشكال المطروح بهذا الصدد ما هو القانون الواجب التطبيق حينما يتعلق الأمر بمنازعة التحكيم البحري ؟ هل يطبق القانون الذي يختاره الأطراف ؟ وفي حالة عدم اختيارهم للقانون الواجب التطبيق فما هو القانون الذي سوف يطبق في هذه الحالة ؟

أ- القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري

لأطراف المنازعات البحرية الحرية الكاملة في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع عن طريق اتفاق التحكيم المبرم بينهم وفي هذا الإطار يكون المحكمون ملزمون باحترام اختيارهم للقانون الواجب التطبيق ، وهذا المبدأ أقرته اتفاقية روما لسنة 1980 بشأن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية في المادة الثالثة من نفس الاتفاقية فقرة واحد ، فمن خلال ذلك نجد أن لمبدأ سلطان الإرادة أثر كبير على العقود ذات الطابع الدولي ، حيث كان الاعتراف بالتحكيم تكريس لمبدأ قانون الإرادة ، فالطرف الأجنبي لن يفرض عليه معين إلا بموافقة على هذا القانون²⁹⁹.

- تطبيق قانون الإرادة

لعل اختيار الأطراف للقانون الواجب التطبيق هو تطبيق للمبادئ المقررة في معظم التشريعات المقارنة عند تنظيمها لقواعد تنازع القوانين في العلاقات التعاقدية ذات العنصر الأجنبي ، إذ تقر هذه التشريعات الأولوية لإرادة الأطراف المتعاقدة الصريحة أو الضمنية لاختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع طالما لا ينطوي ذلك على مخالفة للقواعد الآمرة والمتعلقة بالنظام العام في الدولة المعنية ، أو أن يكون هذا الاختيار مشوبا بالغش تجاه القانون الذي كان من المفروض تطبيقه على موضوع النزاع .

وهكذا تلتزم هيئة التحكيم البحري بتطبيق القانون الذي اتفق الأطراف على وجوب تطبيقه على موضوع النزاع صراحة فان القانون الذي تم اختياره من قبل الطرفين يحكم وجود التراضي وصحته ومشروعيته وشروط المحل ومشروعيته، ووجود السبب وحالات البطلان ومسألة التقادم فيصبح هو القانون الذي يحكم العقد .

فإذا لم يتفقوا على هذا القانون صراحة في اتفاق التحكيم جاز لهيئة التحكيم أن تبحث عن الإرادة الضمنية لهؤلاء الأطراف لأنه يفهم من ذلك أن الأطراف تركوا معالجة مسألة القانون الواجب التطبيق

²⁹⁹- مراد محمود المواجهة ، التحكيم في عقود الدولة ذات الطابع الدولي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان ، سنة 2010 ص187.

على نزاعهم للمحكم ، وعلى هذا الأخير اختيار القانون الملائم لحكم موضوع النزاع وعند غياب الاختيار الصريح للقانون الواجب التطبيق فإن ذلك يدل على أن قانون الدولة المتعاقدة هو الواجب التطبيق واختيار قانون دولة الطرف الآخر ، في هذه الحالة لا يعد كونه قانونا للإرادة المفترضة أو امتيازاً يقرر مصلحة هذه الدولة بل كونه مكان تنفيذ الالتزامات التعاقدية .

- تطبيق القانون المحدد من هيئة التحكيم

في حالة إذا لم يحدد أطراف العلاقة البحرية القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع صراحة أو ضمناً انتقلت الحرية التي كانت موكلة إليهم في هذا الشأن إلى هيئة التحكيم البحري ، والتي تتمتع بحرية في تحديد هذا القانون الذي ربما يكون قانوناً وطنياً أو غير وطني طبقاً لما تراه هيئة التحكيم مناسبة للفصل في موضوع النزاع حيث تنص الفقرة الرابعة من نص المادة الثالثة من اتفاقية روما لسنة 1980 "في حالة سكوت الأطراف المتعاقدة عن اختيار القانون الواجب التطبيق فإنه يطبق قانون الدولة الأوثق صلة بالعقد.

ويفترض أن العقد يرتبط بأوثق صلة بقانون الدولة التي يوجد بها التعاقد محل الإقامة المعتاد للطرفين المدين بالأداء المميز أو مركز إرادته فيما لو كان شخصاً اعتبارياً.

ف نجد أن محكمة التحكيم تعمل على تطبيق القانون الأوثق صلة بالعقد وهذه القرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها وذلك بتطبيق قانون الدولة المتعاقدة إذا ارتبطت بالعقد روابط وثيقة³⁰⁰.

كما أنه ولتحديد القانون الواجب التطبيق في اتفاق التحكيم نجد أن القانون الفرنسي أخذ بالاتجاه المادي حيث بناءً على قرار "دلكو" يكون على ما تم الاتفاق عليه من طرف الأطراف في العقد ، لكن الفقهاء عقبوا على هذا حيث يرى بعض الفقه أن القضاء الفرنسي أخذ بنظرية العقد دون القانون فهذا فتح الباب أمام التعسف-رأي الأستاذ "مايار"، أما الأستاذ "فوشار" يقول بأن القضاء الفرنسي لم يأخذ بنظرية العقد دون قانون ، وإنما نظرية العقد دون تنازع القوانين معنى هذا أنه مستقل عن القوانين الوطنية ، و يجب أن يستجيب إلى قواعد وأعراف التجارة الدولية³⁰¹.

و يترتب على تطبيق قانون الإرادة مختلف الآثار لعل من أهمها تجزئة العقد ، يذهب البعض إلى القول بأن استقرار الرابطة التعاقدية يستلزم إخضاع العقد لقانون واحد بحيث ينظم هذا القانون الالتزامات المترتبة على العقد وهو ما يعرف بمبدأ عدم تجزئة العقد. على خلاف ذلك يرى جانباً آخر من الفقه أنه لا مانع من إخضاع كل جزء من أجزاء العقد لقانون مختلف، مثلاً كأن يخضع تكوين العقد لقانون محل إبرامه ويخضع تنفيذه لقانون محل التنفيذ ومؤدى هذا الرأي هو تجزئة العقد وإخضاع كل جزء من أجزائه لقانون معين . ومن ثم تتعدد القوانين التي تحكم ذات العقد³⁰².

- مراد محمود المواجهة ، المرجع السابق، ص 226. ³⁰⁰

³⁰¹ - تراري ثاني مصطفى ، محاضرة عن التحكيم كتابية أقيمت على طلبة الماجستير قانون بحري 2010، 2011 كلية

الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران 2 ، الجزائر ، ص 03.

³⁰² - تراري ثاني مصطفى ، أوامر منع التقاضي ، المرجع السابق ، ص 05 ، 06.

وقد تبنت اتفاقية روما بشأن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات التعاقدية لسنة 1980 مبدأ تجزئة العقد. حيث نصت المادة 3 منها على أنه " :يحق للمتعاقدین اختيار القانون الواجب التطبيق على كل العقد، أو على جانب منه فقط. "

ومن بين الآثار كذلك عدم لزوم توافر صلة بين القانون الذي اختاره الأطراف والعقد حيث ذهب البعض إلى القول بأنه وإن كان من حق أطراف العقد اختيار القانون الواجب التطبيق على العقد إلا أنه يتعين أن يكون لهذا القانون صلة بالعقد ،أي أن حرية الأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على العقد ليست مطلقة وإنما تحددها ضرورة وجود صلة ما بين هذا القانون والعقد الذي سيطبق عليه كأن يكون مثلاً قانون الدولة محل إبرام العقد أو قانون جنسية المتعاقدين أو قانون محل تنفيذ العقد.

بينما يذهب البعض الآخر إلى الاعتراف بالحرية المطلقة للأطراف في اختيار القانون الواجب التطبيق على العقد بغض النظر عن وجود صلة بينه وبين العقد من عدمه ،كما اشترط أنصار هذا الرأي أن لا ينطوي هذا القانون المختار على غش أو يكون متعارضاً مع النظام العام .

ويستلزم فريق آخر وجود صلة بين القانون الذي اختاره الأطراف لتطبيقه على العقد المبرم بينهم ، ولكنه لم يشترط أن تتحقق هذه الصلة عن طريق عناصر شخصية كقانون جنسية المتعاقدين أو مادية كقانون محل إبرام العقد . وإنما يكفي أن تكون هذه الصلة تفرضها حاجة المعاملات والتجارة الدولية، كأن يقوم المتعاقدين بإبرام العقد وفقاً لأحكام أحد العقود النموذجية في مجال سلعة معينة وتقبله أوساط التجارة الدولية فيخضع الأطراف للقانون الذي يحكم هذا العقد بالرغم من عدم وجود صلة بين هذا القانون والعقد³⁰³.

كما ترد قيود على حرية هيئة التحكيم البحري في اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ، فتطبيق المحكم للقواعد المكونة للقانون البحري الدولي و المتمثلة أساساً في المعاهدات الدولية و الأعراف أو شروط العقد أو السوابق التحكيمية ، لا تكون ملزمة له في تطبيقها فقيدت حريته بمقتضى معاهدة هامبورغ لسنة 1978 المتعلقة بنقل البضائع بحراً و هي أول نص دولي متخصص في التحكيم البحري ، قيدت هذه المعاهدة سلطة المحكم البحري في تحديده للقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع في المادة 22 فقرة 4 بنصها : " يطبق المحكم أو هيئة التحكيم قواعد هذه الاتفاقية . " ، و رتبت على مخالفة هذا النص جزاء البطلان فنصت في الفقرة 5 من نفس المادة على أنه : " تعتبر أحكام الفقرتين الثالثة و المتعلقة بمكان التحكيم ، و الرابعة المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق جزءاً من كل شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم ، و يعتبر باطلاً و لاغياً كل شرط أو اتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام . " ، إلا أن هذا القيد يتعارض مع الممارسات التحكيمية البحرية التي تخول المحكم سلطة تحديد القانون الواجب التطبيق ، وهذه الفكرة تبنتها غرفة التحكيم البحري بباريس و بنت مدى ضرورة

³⁰³ -حنان عبد العزيز مخلوف، العقود الدولية ، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق ، جامعة مصر، سنة 2010، ص48.

تقييد المعاهدة حرية المحكم في اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع مع تفرض تطبيق أحكامها لعدة اعتبارات³⁰⁴ تتمثل أساسا في :

- تطبيق المحكم البحري لمعاهدة هومبورغ يبقى مقتصرا على عمليات النقل البحري بسند الشحن ، و تبقى حرية المحكم في تحديد القانون بالنسبة لغيرها من المجالات البحرية .
- وجود اعتبارات معينة أرادت معاهدة هومبورغ تحقيقها تتمثل في مراعاة جانب الشاحن باعتباره الطرف الضعيف في عقد النقل البحري .

ب- القانون الواجب التطبيق أمام المحكم على ضوء القانون الجزائري

اهتم المشرع الجزائري شأنه شأن معظم الاتفاقيات الدولية و أنظمة التحكيم التجاري الدولي في إطار تنازع القوانين في العلاقات التعاقدية ذات العنصر الأجنبي بمبدأ سلطان الإرادة ، إلا أن هذا المبدأ له نطاق محدود، تنص المادة 1023 من ق.إ.م.إ على : " يفصل المحكمون وفقا لقواعد القانون . " فمصطلح القانون في المادة ذكر بصيغة عامة ، في حين حرصت العديد من التشريعات الدولية إزالة الغموض و تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع المعروض³⁰⁵ .

فالقانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع المطروح أمام المحكم هو القانون الذي يختاره الأطراف و يستوي أن يكون قانونا وطنيا أو دوليا³⁰⁶، و سواء كان قانون بلد إبرام العقد أو قانون بلد تنفيذه ، أو قانون الموطن المشترك للطرفين ، و في حالة عدم الاتفاق تتولى هيئة التحكيم تحديده .

على هذا الأساس فإن قانون الإرادة هو القانون المختار و بمقتضاه يكون لأطراف المنازعة البحرية كامل الحرية في تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع ذلك في اتفاق التحكيم المبرم بينهما ، سواء كان شرط تم الاتفاق عليه قبل النزاع أو كان في ضوء مشاركة يتم الاتفاق عليها بعد نشوب النزاع³⁰⁷ .

إلا أن هذه الإرادة ليست مطلقة بل مقيدة بضوابط مشروطة لمراعاة حدود النظام العام المتعلق بالقانون المختار مع مراعاة ضوابط النظام العام على المستويين الداخلي و الدولي .

بالنسبة للنظام العام في العلاقات الداخلية يكون القانون الوطني هو القانون الواجب التطبيق على العلاقات الداخلية أو الوطنية ، و يظهر تطبيق هذا النظام في بطلان التصرفات المخالفة للقواعد الأمرة.

304 - بلباقي بومدين إشكالات القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع في التحكيم البحري ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، المجلد 11 العدد 2 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة باتنة 1 ، سنة 2024 ، ص 295.

305 - بلباقي بومدين ، المرجع السابق ، ص 285.

306 - اضطلع على الملحق الذي يتضمن عقد الوكالة البحرية فيه اتفاق الأطراف على التحكيم .

307 - نص المادة 1007 من قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المتعلقة بشرط التحكيم ، و نص المادة 1011 من نفس القانون و المتعلقة بمشارطة التحكيم .

و عليه لا بد على الأطراف مراعاة قواعد النظام العام أثناء اختيار القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع³⁰⁸ ، أما النظام العام في العلاقات الدولية و نظرا لعدم وجود قانون خاص يتعلق بالاختصاص يتقيد به المحكم للفصل في النزاع المعروض أمامه ، الأصل أن المحكم غير ملزم بالمفاهيم الوطنية للنظام العام وملزم باحترام المفاهيم الدولية ، لكن لا بد عليه من احترام القواعد الأمرة في قانون القاضي حتى يصبح حكمه نافذا و معترف به في القانون الوطني ، ذلك لأن التحكيم الدولي لا يتقيد إلا بالنظام العام بمفهومه الدولي وحده³⁰⁹ .

و تثار مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق أمام المحكم من زاويتين :

- من حيث الإجراءات

تنص المادة 1043 من ق.إ.م.أ على أنه "يمكن أن تضبط في اتفاقية التحكيم الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة مباشرة أو استنادا على نظام التحكيم كما يمكن إخضاع هذه الإجراءات إلى قانون الإجراءات الذي يحدده الأطراف في اتفاقية التحكيم. إذا لم تنص الاتفاقية على ذلك تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات عند الحاجة مباشرة أو استنادا إلى قانون أو نظام التحكيم."

يستخلص من خلال نص المادة أن الأمر يتعلق بالإجراءات وليس بالقانون الواجب التطبيق ذلك على أنه يمكن الاتفاق على الإجراءات الواجب إتباعها مباشرة بناء على اجتهادات الأطراف بواسطة وضع قواعد إجرائية ، أو بطريق غير مباشر استنادا إلى أنظمة التحكيم ومن بين هذه القواعد الإجرائية ما يتعلق بأدلة الإثبات والذي توضح بهذا الصدد المادة 1047 من ق.إ.م.أ الجديد والتي جاء في ثنائياها " تتولى محكمة التحكيم البحث عن الأدلة."

نجد العديد من المبادئ التي تصدى لها القضاء الوطني وخاصة في إطار التعاملات البحرية والتي معظمها يتعلق باتفاق التحكيم و شرط التحكيم ، من بين هذه المبادئ :

-مبدأ جواز شرط التحكيم الذي تبرمه الدولة حينما يتعلق الأمر بالتجارة الدولية البحرية في قضية "سان كارلو" في إطار قرار محكمة النقض الفرنسية 1924 بخصوص اتفاق تحكيم تضمنه سند الشحن.

-مبدأ استقلال شرط التحكيم عن عقد الأساس في القانون العام الانجليزي .

-صحة شرط التحكيم بالإحالة حينما يتعلق الأمر بسند الشحن بموجب مشاركة إيجار تتضمن شرط التحكيم³¹⁰ ، فقد كان القضاء الفرنسي متشددا في مسألة شرط التحكيم بالإحالة حيث اشترط أن يكون

308 - مصطفى الجمال ، و عكاشة عبد العال ، التحكيم في العلاقات الخاصة الدولية و الداخلية ، منشورات الحقوقية بيروت لبنان ، الطبعة الأولى ، سنة 1998 ، ص 85. مصطفى الجمال و عكاشة عبد العال ، المرجع السابق ، ص 105 ، 106 .

309 - مصطفى الجمال و عكاشة عبد العال ، المرجع السابق ، ص 105 ، 106 .

310 Ray José Domingo , L'arbitrage maritime et les règles de Hambourg , DMF , France, année 1981, p 646.

حامل سند الشحن عالم بشرط التحكيم الموجود ضمن مشاركة الإيجار³¹¹ مثلا ما جاء في القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية في قضية اسبيلو 1985³¹². كما يجب أن تكون الإحالة واضحة وصريحة في اعتبار شرط التحكيم جزء من سند الشحن كالالتزام حامل سند الشحن بشرط التحكيم الوارد في مشاركة الإيجار³¹³.

- من حيث موضوع النزاع

من خلال نص المادة 1050 من ق.إ.م.إ يتضح أن المشرع الجزائري يحيل المحكم إلى القانون الذي اتفق عليه الأطراف الذين لهم حرية الاختيار في تحديد القانون الذي يحكم نزاعاتهم ، حيث قد تكون قوانين وطنية أو اتفاقيات دولية وفي حالة إذا لم يتم اختيار الأطراف للقانون المطبق على النزاع المعروض على الهيئة التحكيمية فهذه الأخيرة الاختيار إما الفصل بناء على قواعد القانون أو الأعراف .

والقواعد القانونية الوطنية التشريعية أو القضائية تعطي الأولوية في إطار تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع للأطراف ، أما في غياب ذلك المحكم هو من يتولى تحديد القانون الواجب التطبيق³¹⁴.

من خلال ما تقدم نستدل بنص المادة 1050 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري على : " تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملا بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف ، وفي غياب هذا الاختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة." فالمحكم البحري قد يطبق الاتفاقيات الدولية كاتفاقية "همبورغ أو بروكسل" أو اتفاقية " روتردام" فكل حسب نطاقها الزمني أو الإقليمي أو الشخصي كما قد يطبق على موضوع النزاع القوانين الوطنية بينما قد يطبق الأعراف والمبادئ العامة للقانون كقانون التجار "lexmercatoria".

عليه نجد أن هيئة التحكيم البحري تطبق قانون غير وطني متمثل في قانون التجارة الدولية و المعروف في فقه التحكيم التجاري الدولي بقانون التجارة الدولية ب "lexmercatoria" ، وهو ما يفضل البعض تسميته في مجال التحكيم البحري ب " القانون البحري الدولي " يتضمن مجموعة من القواعد التي تنظم العلاقات التجارية ذات الصلة بالقانون الخاص و التي ترتبط بأكثر من دولة ، ويتكون من الأعراف و العادات البحرية و الممارسات السائدة في التجارة الدولية و البحرية ، و

³¹¹Papa Datou Marina , La convention d'arbitrage dans le contrat de transport maritime de marchandises , étude comparé des droits français, hellénique et anglais , thèse de doctorat , université paris 2 Assas France , année 2014.

- تراري ثاني مصطفى ، المرجع السابق، ص 07.³¹²

³¹³ - بلباقي بومدين ، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه ، كلية الحقوق ، العالمة السيسية جامعة تلمسان الجزائر ، سنة 2018 ، ص 172.

³¹⁴-TrariTani Mostefa, Arbitrage International dans le nouveau code algérien. association suisse de l'arbitrage, Suisse, volume 27, no 1, année 2009.

المبادئ القانونية العامة بين الدول و المعاهدات البحرية الدولية ، إضافة لشروط العقود البحرية و السوابق التحكيمية البحرية .

ونصت المادة 1051 من ق.إ.م.ج. على تطبيق الأعراف والتي لا بد من أن تكون ملائمة كما أن هذه مسألة مرهونة بتقدير المحكم، قد يطبق المحكم العادات البحرية والتي نجدها في شكل عقود نموذجية كمشارطات الإيجار ، عقود تأمين السفن وهي عادات غير ملزمة إلا إذا تم الاتفاق عليها وكان أطرافها ينتمون للمجتمع البحري من بين هذه العادات ، البيوع البحرية "les incoterms".

بالإضافة إلى أن الاجتهاد التحكيمي البحري يلعب دورا فعالا في القضايا المستجدة فلا يخلو التحكيم من الإحالة إلى الاجتهادات التحكيمية.

إلا أنه نجد أن عائلة القانون المدني « civil Law » لا تعند بالقضاء كمصدر ملزم ولا يأخذ به إلا على سبيل الاستئناس.

بالإضافة إلى عائلة القانون العام « Common Law » التي تأخذ بأحكام القضاء كسوابق ملزمة كإنجلترا وأمريكا³¹⁵.

بناء على ما سبق نجد أن سلطة المحكم في تفسير إرادة الأطراف مقيدة ، فإن الإرادة مت كانت صريحة لا يملك المحكم سوى الالتزام بتطبيق ما اتفق عليه الأطراف صراحة في العقد ، أما إذا كانت ضمنية فالمحكم ليس حرا في استخلاصها فلو ترك للمحكم الدولي حرية شخصية في استخلاص هذه الإرادة قد يخطئ في ذلك لا سيما إذا كان استخلاصه مبنيا على ميول شخصي قد يؤدي إلى مفاجأة الأطراف بالفصل في النزاع وفقا لقانون وطني معين لم يتوقعاه ، و بذلك قد يكون المحكم لم يطبق القانون الصحيح على موضوع النزاع ، هذا ما قد يعرض حكمه للبطلان أو عدم الاعتراف الدولي به أو رفض تنفيذه من قبل الدولة المراد تنفيذه فيها

تراري ثاني مصطفى، أوامر منع التقاضي، المرجع السابق، ص 09، 08.315

خاتمة

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

حيث يتولى القيام بهذه الأعمال كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري ، كل حسب النشاط المؤهل للقيام به ، فتعتبر هذه النشاطات منارة السفن وطوق نجاتها ، فمتى باشرت السفينة رحلتها البحرية فهي تكون بذلك في حاجة ماسة إلى خدمات الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري ، بيد أن المشرع الجزائري في القانون البحري لم يتطرق لكل الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري بل اكتفى فقط بذكر كل من وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري مهملًا نشاط كل من 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 بمقاوّل المناولة والتشوين الذي يتولى عملية شحن البضائع وتفريغها من السفن ، فقد يتفق المتعاقدان في سند الشحن على أن يباشر الناقل بنفسه عمليات الشحن والتفريغ وأيا كان الملتمزم بهذه العمليات سواء كان المرسل إليه أو الناقل أو الشاحن ، فنجد أنه يتعاقد عادة مع ما يسمى بالمقاوّل البحري والذي بدوره يقوم بشحن البضاعة وتفريغها من السفينة مستعينًا في ذلك بعمال متخصصين يطلق عليهم باسم "Dockers" و بوسائل خاصة متمثلة في الروافع مثلا .

وما هو ملاحظ أن هذه الأنشطة كانت محتكرة سابقا من طرف الدولة ، ولكن تم خوصصتها مرورا 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 ."

وعلى هذا الأساس يكون نشاط الأعوان مرهون بعقد وكالة مع المتعامل أو الطرف الآخر ، وتظل الوكالة البحرية وكالة مدنية عادية وذلك يتمثل في اقتصار الوكالة التجارية فقط على المعاملات التجارية في حين الوكالة البحرية يقوم فيها وكيل بوصفه وكيلًا عن المجهز بالأعمال المتعلقة بحاجيات السفينة وهي أعمال مدنية .

ومن 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 .

وما هو مستقر عليه أنه لكل عقد بداية ونهاية والقانون البحري لم يتطرق لصور انقضاء عقد الوكالة البحرية ، وهذا ما يحيلنا للقانون المدني حتى يتسنى لنا معرفة ظروف انقضاء الوكالة حيث يتبين من خلال استقراء أحكامه أن عقد الوكالة ينقضي إما بإتمام الوكيل البحري العمل الموكل فيه ، فعلى هذا الأساس يكون الوكيل "وكيل السفينة ، ووكيل الحمولة أو السمسار البحري." ملزم بالقيام بالتصرفات القانونية وما يرتبط بها لتنفيذ العقد ، كما قد تنقضي الوكالة نسبة لانتهاء أجلها ، حيث قد يتفق المتعاقدان على تحديد أجل معين تنتهي فيه الوكالة ، كما قد تنقضي لاستحالة تنفيذ العقد أو لفقد الأهلية أو لموت الوكيل .

وتكون مسؤولية أعوان النقل البحري قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات وعن الأخطاء المرتكبة أثناء تنفيذ العقد وذلك عن أخطاءهم الشخصية و خطأ التابعين .

وتتقدم دعوى المسؤولية تقادما قصير المدى فتتقضي بمضي سنتين من يوم استحقاق الدين ، وتعتبر هذه المدة من النظام العام لا يجوز أن يترك تحديدها من قبل الأطراف وورد استثناء عن القاعدة العامة وهو حالة اتفاق الأطراف على إطالة مدة التقادم .

بينما فيما يتعلق بالمسؤولية فلم يتم التطرق إلى المسؤولية الجزائية للوكيل وهذا ما يجعلنا نتقيد بالقانون الجزائي أو القانون الجمركي الذي ينص على الجنب والمخالفات المتعلقة بالتصريح الجمركي أو فيما يتعلق بالتهريب ، وهذا لتقدير المسؤولية الجزائية للوكلاء البحريين ، كما تجدر الملاحظة أنه ومن خلال استقراء نص المادة 609 من ق.بح.ج السالفة الذكر نجد أن الوكلاء البحريون تربطهم علاقة مع الموكلين بمقتضى عقد وكالة ومن تم فإن عقد وكالة السفينة ووكالة الحمولة والسمسرة البحرية تدخل ضمن عقود الائتمان الستة المنصوص عنها في القانون الجزائي في المادة 376.

ومن خلال ما تم تقديمه في الأطروحة توصلنا إلى النتائج التالية ذكرها :

- 1- الانتقال 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 تفريغها حتى نتجنب المكوث المطول للسفن داخل الموانئ.
- 2- توزيع النشاطات بين المتعاملين البحريين تجنباً للفوضى وعدم التنسيق داخل الموانئ ، حيث أضاف المشرع في المرسوم التنفيذي 348/20 كل من مجمع-مفكك البضائع و عميل النقل إضافة لوكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري لتجنب الفوضى بين المساعدين مهماً بذلك العديد من المساعدين الذين لهم دور أساسي في مجال النقل البحري كمقاول المناولة والتشوين .
- 3- العقد الذي يبرمه الوكلاء هو عقد وكالة محض وليس بعقد عمل ، فلا يمكن اعتبار وكيل السفينة مثلاً تابعا للمجهز على أساس عقد عمل يربط بينهما و ذلك 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 ويتم ذلك بالعمل على التوالي أي يكون الشخص وكيلا عن السفينة وعند الانتهاء من خدمة السفينة يكون وكيلا عن الحمولة وكان 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 كل ما يتعلق بوكالة الحمولة وتسري عليه في هذه الحالة أحكام عقد وكالة السفينة ووكالة الحمولة .

6-تعديل شروط ممارسة مهنة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري ، كان موافقا لمدى حساسية الأنشطة وتطلبها لمهارات وخبرات عالية . كما يقتضي ممارسة هذه الأنشطة الحصول على اعتماد مسبق بالإضافة للقيد في السجل البحري ، ويمنح الاعتماد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ .

و يمكن السحب النهائي أو المؤقت للاعتماد عند توافر الحالات المنصوص عليها في المادة 33 من المرسوم التنفيذي 348/20 ، كما يسحب الاعتماد وجوبا حالة صدور حكم قضائي بسبب الغش الضريبي أو مخالفة التنظيم المتعلق بالصرف أو حالة كون صاحب الاعتماد محل إفلاس قضائي .
لم يتناول المرسوم التنفيذي 348/20 شروط ذات أهمية قانونية للشخص المعنوي فنجد أنه لم يحدد الشكل القانوني لهذا الأخير من ضمن أشكال الشركات المنصوص عليها في المادة 2/544 من القانون التجاري وفي المقابل لم يفرض عليه شكلا معينا من الشركات التجارية (شركة التضامن ، شركة المساهمة...) ، كما أنه لم يحدد الحد الأدنى لرأسمال الشركة و الذي يختلف باختلاف الشكل القانوني للشركة كما هو محدد في القانون التجاري الجزائري.

7-يعتبر التحكيم البحري وسيلة جد آلية وجد فعالة لفض المنازعات البحرية خاصة العقدية منها كعقد التأمين البحري أو عقد الشحن وعقد النقل البحري و مشارطات 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 و التي تتعلق بشرط و باتفاق 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-مسألة تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع البحري لا تثير مشاكل فالمشرع الجزائري يحيل المحكم إلى القانون الذي اتفق عليه الأطراف الذين لهم حرية اختيار القانون الذي يحكم نزاعاتهم ، في ذلك جملة من الأسباب سهلت تحديد القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع نذكر منها :

*المجال البحري غني بالمعاهدات الدولية البحرية و التي جاءت موحدة لكثير من القواعد البحرية بين دول مختلفة وفي مجالات بحرية مختلفة ، كما أن هذه المعاهدات تلبي حاجات أطراف النزاع البحري ليس باعتبارها قوانين وطنية بل باعتبارها تشريعات دولية تعد مصدرا من مصادر القانون البحري الدولي .

*المجال البحري مجال مهني متخصص يتميز بنوع النشاط الذي يدور فيه ، وهو نشاط له خصوصيته واستقلاليته والتي تفرقه عن غيره من المجالات الأخرى ، وهذه الخصوصية أدت بالمجتمعات القائمة على المجال البحري إلى تذليل الصعوبات الناشئة عن الملاحة البحرية ، بتجميع القواعد الواجب مراعاتها في جميع فروع النشاط البحري ، وهذا ما عملت على تحقيقه غرفة التحكيم البحري بباريس و المنظمة الدولية للتحكيم البحري ، ولائحة لجنة التحكيم البحري .

*المجتمع البحري مجتمع مغلق ساعدت الظروف التاريخية على سيطرة بعض المراكز التي يتركز فيها هذا النوع من النشاط ، واتخاذها عنوانا لأعمال التحكيم البحري كلندن و نيويورك وباريس .

من خلال هذه الدراسة يمكن تقديم بعض المقترحات :

- لا بد على المشرع الجزائري في تعديله للقانون البحري أن يسن قوانين خاصة بنشاط مساعدي النقل البحري تكون أكثر تفصيلا مما سنه سابقا خاصة في المرسوم التنفيذي 348/20 الذي كان ناقصا في أحكامه.
- إعادة فتح المجال للأجانب في إطار ممارسة نشاط مساعدي النقل قصد فتح باب الاستثمار و دفع عجلة الاقتصاد الوطني.
- العمل على تطوير نشاط أعوان النقل البحري بفتح تخصصات في ذات المجال في الجامعات .
- إرساء قواعد التعلم في إطار الوكالة البحرية قصد موازنة عمل الوكيل البحري.
- ضرورة التنسيق بين الجامعات و المؤسسات الاقتصادية بما فيها الموانئ لخلق فرص و مناصب شغل في ذات المجال .
- ضرورة التنسيق و العمل بين مختلف الهيئات التي يعمل لصالحها مساعدي النقل البحري.

الملاحق

وكالة:
عنوان:
ALGER
02, RUE JAWAHARLAL-NEHRU

هاتف:
البريد الإلكتروني:
021 71.93.27/66
021 71.93.14
021 71.93.54

فاكس:

إشعار رقم N° Avis
2018 - 350

رقم الشامل:
N° GROS
609

تاريخ:
01/03/2018

المرجع:
سند الشحن رقم (BL N°):
G0821585

المرسل إليه:
الزبون:
SARL NAKHLA
ABIODH-MEDJADJA CHLEF

DESTINATAIRE
ALGERIE
CODE 0

لنا الشرف أن نعلمكم بأن البضاعة الخاصة بكم المعينة في سند الشحن والتي وردت في بيان الحمولة
للباحرة: HH EAST
إلى ميناء: ALGER
القادمة من: GENOA
في: 01/03/2018
وكالة جيما تدعوكم إلى التقدم لشباكها مرفوقين بسند الشحن الأصلي من أجل القيام بإجراءات السحب الوثائقي للبضاعة التي تم تشخيصها

أجرة النقل FRET: 3115138.35 DA (22150.00 EUR)
المبلغ التقديري العام:
مبلغ الكفالة الخاص بالحاوية:
Frais Echange: 4167568.80 DA
Frais Caution: 8350000.00 DA

العدد	نوع البضائع	تعيين البضائع	قيد D1
67	TCS PLEINS	CLS DC LIGNE AUTOMATIQUE FABRICATION DE COUSCOUS ET LIGNE AUTOMATIQUE DE FABRICATION DE PATES COUPEES CH DS 25 TCS	10-00

الوزن الإجمالي:
Poids Total
176670.00

الحجم الكلي:
Volume Global

هام:
* انظر المواد والشروط الخاصة بالنقل البحري المتواجد في سند الشحن.
* انظر المواد والنظام الذي تخضع له الحاويات {معاهدة جينيف} والمواد المتواجدة في سند الشحن.
* ندعوكم إلى إرجاع الحاوية أو الحاويات فارغة قبل إنتقضاء المدة المحددة للأعفاء من الدفع.
* الإستلام مشروط بالتفريغ الفعلي للبضاعة.

SHIPPER		1921 Ignazio Messina & C.	
CONSIGNEE (Carrier not responsible for failure to notify).		Ignazio Messina & C. S.p.A. a Socio Unico Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento da parte di "Gruppo Messina S.p.A." 16121 GENOVA - Via G. D'Annunzio, 91 - Phone +39 010.53.961 Fax + 010.5396264 - WEB-SITE: www.messinaline.it - E-mail: info@messinaline.it REA GE N° 463848 - Reg. Imprese, C.F. e P. IVA (IT) 02150010995	
NOTIFY PARTY (Carrier not responsible for failure to notify).		Number of original B/L: 3 (THREE) BILL OF LADING B/L No. G0824779	
Port of loading GENOA PORT ITALIE		Forwarding Agent: SCHENKER ITALIANA Booking No.: 18/039314	
Port of discharge PORT D'ALGER		Vessel: HH EAST Voyage No.: 058	
Pre-carriage by (M)		Place of acceptance by pre-carrier (M) Final destination (M)	

Marks and numbers	Quantity	Kind	Description of goods	Weight declared Kgs	Measurement Cbm
DESTINATION ARE ON RECEIVER'S ACCOUNT. SHIPPER'S PACK./LOAD/STOW. AND COUNT. CONDITION OF GOODS NOT CHECKED. ALL CONTAINERS SEALED BY SHIPPER. RECEIVERS ARE RESPONSIBLE FOR RETURNING EMPTY CONTAINER WITHOUT ANY DAMAGES, INTERIOR CLEAN AND FREE OF ANY LABELS/PLACARDS AT THE DESIGNATED PLACE. FOR ALGIERS: MESSRS FILTRANS CONTAINER DEPOT. CLAUSE COVERING VESSEL'S EQUIPMENT SUCH AS CONTAINERS DEMURRAGES/DETENTION FEES: RECEIVERS ENJOY 7 (SEVEN) DAYS FREE TIME FROM DATE OF UNLOADING FROM VESSEL. THEREAFTER THEY ARE SUBJECT TO FOLLOWING DEMURRAGES/DETENTIONS FEES: BOX/HC FM 8th TO 15th 20' EUR 12.00/CNT/DAY 40' EUR 24.00/CNT/DAY FM 16th TO 30th 20' EUR 15.00/CNT/DAY 40' EUR 30.00/CNT/DAY FM 31st TO 60th 20' EUR 22.00/CNT/DAY 40' EUR 44.00/CNT/DAY FM 61st ONWARD 20' EUR 30.00/CNT/DAY 40' EUR 60.00/CNT/DAY CONTAINER DEPOSIT: 20' DZD 160000 40' DZD 320000 OT/FR FM 8th TO 15th 20' EUR 15.00/CNT/DAY 40' EUR 30.00/CNT/DAY FM 16th TO 30th 20' EUR 18.00/CNT/DAY 40' EUR 36.00/CNT/DAY FM 31st TO 60th 20' EUR 25.00/CNT/DAY 40' EUR 50.00/CNT/DAY FM 61st ONWARD 20' EUR 35.00/CNT/DAY 40' EUR 70.00/CNT/DAY CONTAINER DEPOSIT: 20' DZD 195000 40' DZD 390000 DEPOSIT TO BE COLLECTED FROM RECEIVERS BY THE AGENTS AT TIME OF WITHDRAWAL REMITTED AS SECURITY FOR CONTAINER INDEMNITY AND FOR PAYMENT OF ANY SUMS DUE TO THE CARRIER (DAMAGES, LOSS OF TARPULINS/CROSSBARS, LOSS OF CONTAINER) AND IN PARTICULAR FOR PAYMENT OF ALL DETENTIONS/DEMURRAGES ACCRUED AT DESTINATION.					

Total No. of Packages for LCL

Total No. of Containers for FCL

(4) Applicable only when this document is used Through Bill of Lading.		Freight
Weight, measure, marks, number, quality, contents and value, if mentioned in this Bill of Lading, are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of Bill of Lading by Carrier is not to be considered as such an agreement.		AT DESTINATION
In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulation, whether written, typed, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. The Shipper according to and by the effect of articles 1341 and 1342 of the Italian Civil Code declares specifically to approve the conditions of this Bill of Lading Nos. 2c) 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 12 - 15a) 15b) 16a) 16b) 17 - 21 - 22 - 23 of which he declares his knowledge. (Terms, Ed. 09/02).		Place and date of issue
THE SHIPPER		GENOA 10 Mar 2018
Special provisions overleaf printed under letter A B E to apply		IGNAZIO MESSINA & C.S.p.A. A SOCIO UNICO AS CARRIER
Special clauses hereunder printed Nos 1 10 15B to apply		

SPECIAL CLAUSES (only those expressly stated on front page with relevant number are applicable) - (Ed. 09/02)

- | | | | | |
|---|--|---|---|--|
| 1) Free out.
2) Ex-rang (over out).
3) F.A.S. delivery.
4) Free Terminal delivery.
5) F.O.T. at Port Container Terminal delivery.
6) Door Delivery.
7) Through Bill of Lading: If this document is used as a Through Bill of Lading, it is agreed that the issuing sea carrier accepts responsibility for the sea carriage only and acts as Agent for the Shipper in emerging carriage and in handling the goods to the | subsequent Carrier. Therefore pre-carriage-carriage even if arranged by ship Agent (or subcontractors), are at risk and expenses of the Merchant.
8) Custom clearance, local taxes, inland port storage dues, moorings, truck demurrages at site and loss whatsoever for account of Consignee.
9) Tied to certain. Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.
10) Tied to certain. Shipper's pack, load, stow and count. | Conditions, quality and quantity of the goods not checked by the Carrier.
11) Remarks as per attached checking lists which are to be considered as part of this Bill of Lading.
12) Being particular the goods declared by shipper, carrier is not responsible for damages to cargo arising from rot, deterioration, sweating, condensation and/or other similar causes. Moreover due to nature of the goods same to be withdrawn by receiver within 48 hours from the arrival at the place of delivery - essential sleep exempt. | center from any responsibility for damages.
13) This ship is not covered/operated by Agent Company nor back loaded and never authorized or called at any port.
14) Merchant is aware that in accordance with conditions of the B/L, Carrier is not responsible for damages to empty trailers/containers and vehicles if Merchant's own equipment while on return voyage, unless Merchant proves that such an equipment has been returned in sound conditions. Master having no means to check it. | 15) Empty trailers/containers to be returned free of freight.
16) at Free In/Out F.A.S. condition.
17) at F.A.S./F.A.S. condition.
18) at Free In/Out F.A.S. condition.
19) at Free In/Out F.A.S. condition.
20) at Free In/Out F.A.S. condition. |
|---|--|---|---|--|

3/3

03/04

[illegible]

RECAP EFFECTIF PAR CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

	SIEGE			ANNABA			SKIKDA			JIJEL			BEJAIA			TENES			ALGER			MOSTA			ORAN			GHAZA			AVITAIL			31/05/2021		
	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL	I	D	TL			
CSP																																				
C	22	6	28	7	1	8	5	0	5	8	0	8	8	0	8	4	1	5	27	1	28	4	0	4	8	1	9	5	0	5	9	1	10	107	11	118
M	13	5	18	0	1	1	1	0	1	3	2	5	3	1	4	0	0	0	8	1	9	4	0	4	4	2	6	0	0	0	8	2	10	44	14	58
E	1	2	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1		1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	6	2	8
S/T1	36	13	49	7	2	9	7	0	7	11	2	13	11	1	12	5	1	6	36	2	38	8	0	8	12	3	15	6	0	6	18	3	21	157	27	184
P/E													0	1	1				0	1	1	0	1	1									0	3	3	
S/T2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	
T GL	36	13	49	7	2	9	7	0	7	11	2	13	11	2	13	5	1	6	36	3	39	8	1	9	12	3	15	6	0	6	18	3	21	157	30	187



Société Générale Maritime / gema

الشركة العامة للخدمات البحرية



Proforma Invoice

N°:

Date: 08/06/2021

DISCHARGING

Bill To: MINSHIP Shipmanagement GmbH & Co. KG
GERMANY

PIER: 35/1 ET 35/3

Estimated time to disch cargo ops: 5

Agency of ALGIERS Port

Address: 02 rue Jawaharlal Nehru Algiers 16000

Phone/Fax: + 213 71 93 38/18

Mobile: + 213

e-mail: gemashp@gema-group.com

Website: www.gema-group.com

Vessel Name: LADY DORIS

Vsl Particulars:

GRT/NRT

LOA/BEAM: 3

CARGO: 0

DRAFT 0

WHEAT

ITEMS

USD

PORT EXPENSES:

ANCHORAGE TAX COMPULSSORY

TUG IN / OUT COMPULSSORY

PILOTE COMPULSSORY

QUAY FENDERS COMPULSSORY

Mooring & unmooring COMPULSSORY

QUAY DUES COMPULSSORY

Custom's fees

Garbage

STATIONNARY TAXE ROAD COMPULSSORY

STATIONNARY TAXE ALONGSIDE COMPULSSORY

Draft survey

SHIFTING EXPENSES COMPULSSORY

#VALEUR!

#VALEUR!

#VALEUR!

#VALEUR!

#VALEUR!

#VALEUR!

#VALEUR!

#VALEUR!

0,00

AGENCY FEES:

Agency Commission

Brokerage

COMMUNICATION

S/Total

#N/A

0,00

0,00

#VALEUR!

VAT 19%

#VALEUR!

TOTAL to be remitted before berthing

#VALEUR!

Our agency services are subject to owners acceptance of our terms and conditions, which include acceptance of our agency fees and 100% payment of PDA prior berthing.

account details:

Our Banker: Banque Extérieure d'Algérie - BEA - (Foreign Bank of Algeria) 06 RUE BOULEVARD CHE GUEVARA, ALGIERS

Beneficiary Name: Société Générale Maritime - GEMA, Agence d'Alger 02 RUE JAWAHARLAL NEHRU, ALGIERS

Account Nbr: 1000602 837 34

(gema/) - SWIFT CODE: BEXADZAL 010

Bank's details: Tel/Fax: + 213

Telex:

Correspondent bank in USA: CHASE MANHATTAN BANK, 4 New York Plaza 15th Floor N.Y., 10081

Account Nbr, 001 1 004 405 Code BIC: CHAS US 33

PORT RESTRICTIONS: LOA: 200 M BEAM: 30 M ARRIVAL DRAFT: 9,75 M

PFSO; please contact: Phone: + 213 / VHF channel: 16

Stevedoring working hours: 07h00/13h00 & 13h00/19h00 - overtime: 19h00/07h00

WEEK END: Friday & Saturday

COMPTES DE RESULTAT (CONSOLIDE) (Par Nature) 2020

Imprimé le : 27/04/2

Arrêté Au Mois : 15

Exercice Clos Le

RUBRIQUES	Note	2020	2
Chiffre d'affaire		857 148 390,86	1 1
Variation stock produits finis et encours			
Production immobilisée			
Subventions d'exploitation			
I- Production De L'Exercice		857 148 390,86	1 1
Achats consommés		179 550 627,80	
Services extérieurs et autres consommations		238 675 442,36	
II- Consommation de L'exercice		418 226 070,16	
III- VALEUR AJOUTEE D'EXPLOITATION (I-II)		438 922 320,70	
Charges de personnel		285 337 065,25	
Impôts, taxes et versements assimilés		16 243 552,50	
IV- EXCEDENT BRUT D'EXPLOITATION		137 341 702,95	
Autres produits opérationnels		73 057 043,90	
Autres charges opérationnelles		27 972 289,52	
Dotation aux amortissements et aux provisions		467 090 641,47	
Reprise sur perte de valeur et provision		392 141 104,09	
V- RESULTAT OPERATIONNEL		107 476 919,95	
Produits financiers		188 288 061,53	
Charges financières		75 255,78	
VI- RESULTAT FINANCIER		188 212 805,75	
VII- RESULTAT ORDINAIRE AVANT IMPOTS (V+VI)		295 689 725,70	
Impôts exigibles sur résultat ordinaires		30 701 417,00	
Impot différé (Variations) sur résultat ordinaire		831,61	
Prov Participation Trav au Bénif		47 000 000,00	
TOTAL DES PRODUITS DES ACTIVITES ORDINAIRES		1 510 634 600,38	
TOTAL DES CHARGES DES ACTIVITES ORDINAIRES		1 292 647 123,29	
VIII- RESULTAT NET DES ACTIVITES ORDINAIRES		217 987 477,09	
Elements extraordinaires (Produits) (A Préciser)			
Elements extraordinaires (Charges) (A Préciser)			
IX- RESULTAT EXTRAORDINAIRE			
X- RESULTAT NET DE L'EXERCICE		217 987 477,09	
Part dans les résultats nets des sociétés mises en équivalence (1)			
XI- RESULTAT NET DE L'ENSEMBLE CONSOLIDES (1)			
Dont Part des minoritaires (1)			
Part du groupe (1)			

Les Unités Consolidées :
ALG, ANA, AVT, BEJ, GFM, GHA, JIJ, MOS, ORA, SIE, SKI, TEN
Comparé à la même période N-1

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة النقل

مديرية البحرية التجارية و الموانئ

سجل مساعدي النقل البحري

(نموذج الورقة)

الرقم التسلسلي	تاريخ القيد	اللقب و الاسم أو اسم الشركة	العنوان أو مقر الشركة	رقم الهاتف الفاكس أو التلكس	رقم وتاريخ الرخصة	النشاط الممارس	منطقة التدخل	الملاحظات

République Algérienne

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
Démocratique

et Populaire /Ministères des transports

وزارة النقل

اعتماد رقمللممارسة مهنة مساعد النقل البحري

Agrément N° pour l'exercice de la profession d'auxiliaire au transport maritime.

إن وزير النقل

ث- بمقتضى الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.

وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 129/09 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق ل 27 أبريل سنة 2009 و المتضمن تجديد مهام أعضاء الحكومة

ج- و بمقتضى المرسوم التنفيذي .../... المؤرخ في .. عام .. الموافق ل الذي يحدد
صلاحيات وزير النقل

ح- و بمقتضى المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 07 ربيع الثاني عام 1442 الموافق ل 23 نوفمبر 2020 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري

المادة الأولى : يعتمد من أجل ممارسة مهنة مساعد النقل البحري (طبيعة النشاط)

السيد :

اللقب :

الإسم :

المولود في :

العنوان :

إسم الشركة :

الممثل من طرف مسيره التأسيسي :

اللقب :

الاسم :

المولود في :

مقر الشركة :

المادة 2: يخضع مساعد النقل البحري للتشريع و التنظيم الساري بهما العمل ، لا سيما أحكام الأمر 80/76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم ، و المرسوم التنفيذي رقم 348/20 المؤرخ في 07 ربيع الثاني عام 1442 الموافق ل 23 نوفمبر سنة 2020 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدتي النقل البحري

وزير النقل

سجل عمليات الوكالة البحرية : صفحة :

الموضوع : (نموذج الورقة)

شهر : سنة :

اسم السفينة	نوع السفينة	المنظمة البحرية الدولية رقم	الراي فاد	مالك السفينة / القائمة بالأمر	توقف	طبيعة الحمولة	خروج	دخول	وصول	مرفأ	رقم	خروج	رقم	قائمة	العنوان ، الهاتف ، الفاكس	منطقة التنفيذ	خط منتظم	الرقم الأصلي	استيراد/تصدير	جملة	بضائع مختلفة	حاويات	شحن

سجل عمليات السمسرة البحرية صفحة :.....

(نموذج الورقة)

شهر..... سنة

الموضوع

اسم السفينة	نوع السفينة	المنظمة البحرية الدولية رقم	الراية	مالك السفينة / شاحن	Type cp تاريخ الشحن	مدة الشحن	نوع البضاعة	معدل الشحن	عمولة السمسرة	تاريخ الانهاء lay) (can	منطقة النشاط	ميناء التسليم / ميناء الشحن	إعادة ميناء التسليم / التفريغ	ملاحظات

سجل عمليات التجميع – التفكيك صفحة :.....

(نموذج الورقة)

شهر:.....سنة:.....

الموضوع:.....

منطقة التنفيذ	الشحن		الطرود		تاريخ التفريغ	تاريخ التحويل	تاريخ التنزيل	النوع	طريقة التعبئة والتغليف (حاوية- مقطورة- صندوق)	المجمع/ القائمة بالأمر
	الجمع	الدفع المسبق	الوزن m/t	عدد الطرود						

ملف رقم 711461 قرار بتاريخ 2011/02/03

قضية شركة س.م.أ.س.ج.مضد الشركة ذ.م.مغارفارة ومن معها

الموضوع : سفينة- وكيل السفينة- مجهز السفينة -وكالة مسؤولية . قانون بحري : المادتان : 609 و 613.

المبدأ : يتعامل وكيل السفينة في إطار عقد الوكالة ، باسم
ولصالح مجهز السفينة .
لا يترتب عن الوكالة أي التزام شخصي للوكيل .
لا يكون وكيل السفينة مسؤولا إلا عن أخطائه الشخصية .

إن المحكمة العليا

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

بعد المداولة القانونية أصدرت القرار الآتينا :

بناءا على المواد 349 إلى 360 و 377 إلى 378 و 577 إلى 581 من قانون الإجراءات المدنية .

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

مجلة المحكمة العليا – العدد الأول 2012

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

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

وعليه فإن المحكمة العليا

حيث أن الطعن استوفى الأشكال و الأجل القانونية ،

و حيث أن الطاعة تثير وجها وحيدا للطعن ،

عن الوجه الوحيد : المأخوذ من مخالفة القانون الداخلي ،

حيث أن الطاعة تعيب القرار المطعون فيه الحكم عليها في حين أنها أجنبية على عقد النقل ذلك أن سند الشحن يبين بأن الناقل هو شركة س.م.أ.س.ج.م أي CMA CGM شركة مغفلة بمجلس مديرين و مجلس مراقبة خاضعة للقانون الفرنسي بينما هو اسمها س.م.أ.س.ج.م الجزائر شركة ذات أسهم لا يظهر على سند الشحن و هي تحضى بصفة مساعد للنقل البحري و ليست ناقلا بحريا ومقرها موجود في سكيكدة على عكس الناقل الذي يوجد مقره في فرنسا ، وأن مساعد الناقل تحكمه المواد 609 وما يليها من القانون البحري وكذا المرسوم 01/286 المؤرخ في 24/09/2001 المعدل بالمرسوم التنفيذي 183/09 المؤرخ في 12/05/2009 ، ونشاطات مساعدي النقل تمارس عن طريق التنظيم وهو ما سمح لها به قرار وزاري لوزير النقل و أنه من خلال النصوص المذكورة لا يسمح لها بالتدخل في إبرام عقد النقل و لا يمكن اعتبارها كناقل بحري وهو النشاط الذي لا يمكن ممارسته إلا بموجب امتياز .

و أن المواد التي استند عليها القرار المطعون فيه وهي المواد 739 ، 738 و 740 من القانون البحري لا تطبق عليها لأنها تتعلق بعقد النقل .

حيث أنه يتبين فعلا من المواد 609 وما يليها من القانون البحري ان وكيل السفينة يعمل في اطار وكالة بمقابل لصالح السفينة وحمولتها ، تتمثل مهمته في استقبال البضائع المنقولة و تسليمها للمرسل إليه و القيام بالإجراءات الإدارية مع السلطات المحلية و إبرام عقود المناولة و القطر و القيادة و مساعدة السفينة أثناء مكوثها في الميناء و منح الأموال اللازمة لقائد السفينة ودفع الحقوق و المصاريف اللازمة بمناسبة الرسو .

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

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

مجلة المحكمة العليا – العدد الأول 2012

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

وحيث أن الخطأ الذي أسست عليه الدعوى ارتكبه الناقل قبل استلام البضاعة من قبل الوكيل ولا يمكن أن تنسب له تبعات هذا الخطأ ، أما سعيه مع المصالح المعنية لتصحيح الخطأ فيدخل ضمن صلاحياته القانونية العادية ولا يمكن استنتاج مسؤولياته من هذا السعي ، و عليه يتعين القول أن الدعوى الحالية موجهة على غير ذي صفة .

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

فلهذه الأسباب

تقضى المحكمة العليا :

بقبول الطعن شكلا و بنقض و إبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء سكيكدة بتاريخ 2010/02/28 بدون إحالة .

و بإبقاء المصاريف القضائية على المطعون ضدها ،

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثالث من شهر فيفري سنة ألفين و إحدى عشر من قبل المحكمة العليا – الغرفة التجارية والبحرية – المترتبة من السادة :

ذيب عبد السلام رئيس الغرفة رئيس مقرر

معلم اسماعيل مستشارا

مجبر محمد مستشارا

بعطوش حكيمة مستشارة

كدروسي لحسن مستشارا

نوي حسان مستشارا

بحضور السيدة : صحراوي الطاهر مليكة – المحامي العام .

وبمساعدة السيد ، سباك رمضان – امين الضبط .

الغرفة التجارية والبحرية ملف رقم 242808

قرار بتاريخ 2001/02/13

قضية م.م.ج. ضد ش.ج

الموضوع : وكيل الحمولة – عقد الوكالة – فاتورة تسديد المصاريف – نقص البضاعة – مسؤولية مؤسسة الميناء – لا.

المبدأ :

لقد أخطأ قضاة الموضوع في تطبيق القانون البحري عندما اعتبروا فاتورة تسديد المصاريف التي حررتها مؤسسة ميناء الجزائر الطاعنة للمرسل إليه عند سحب البضاعة ، بمثابة عقد الوكالة وحملوها عبء مسؤولية نقص البضاعة في حين أن الناقل مسؤول عن البضاعة المنقولة بحرا منذ تكلفه بها إلى غاية تسلمها للمرسل إليه أو ممثله القانوني و الأمر كذلك في قضية الحال .

مما استوجب نقض القرار المنتقد .

إن المحكمة العليا

في جلستها العلنية المنعقدة بمقر المحكمة العليا شارع 11 ديسمبر 1960- الأبيار – بن عكنون – الجزائر

بعد المداولة القانونية ، أصدرت القرار الآتي :

بناء على المواد 231-233-239-244-257 من قانون الاجراءات المدنية :

بعد الاطلاع على مجموع أوراق ملف الدعوى وعلى عريضة الطعن بالنقض المودعة بتاريخ
1999/12/24

بعد الاستماع إلى السيدة مستيري فاطمة / رئيسة قسم المقرر في تلاوة تقريره المكتوب و إلى السيد
باليط اسماعيل/ المحامي العام في تقديم طلباته المكتوبة .

حيث طعنت بالنقض مؤسسة ميناء الجزائر في القرار الصادر بتاريخ 1999/07/12 عن مجلس
قضاء الجزائر القاضي بإلزام مؤسسة ميناء الجزائر بتسديد التعويضات الناتجة عن الضياع البضاعة
موضوع عقد وكالة الحمولة و قدمت عريضة مؤرخة في 1999/12/04 بواسطة الأستاذ / يايسي
بوعلام تعرضت فيها لوقائع الدعوى و اجراءاتها و أثارت وجها وحيدا للنقض .

حيث ارسلت عريضة الطعن إلى المطعون ضده وفقا للقانون .

حيث قدمت النيابة طلباتها المكتوبة طالبة نقض القرار .

حيث استوفى الطعن أوضاعه القانونية مما يتعين قبوله شكلا

حيث استندت الطاعنة إلى وجه وحيد لتدعيم طعنها بالنقض

الوجه المثار : مأخوذ من الخطأ في تطبيق القانون في نص المادة 621 وما يليها من القانون البحري
وانعدام وتناقض الأسباب هذا الوجه في ثلاثة فروع

الفرع الأول : الخطأ في تطبيق القانون / المادة 621 وما يليها من القانون البحري بدعوى أن قضاة
المجلس قد إعتمدوا على الفاتورة المحررة من طرف الطاعنة لكي يستخلصوا قيام علاقة وكالة
الحمولة بين الطاعنة والمطعون ضده وفقا لنص المادة 621 وما يليها من القانون البحري غير أن
اكتساب صفة وكيل الحمولة يستلزم ابرام عقد محدد فيه التزامات الطرفين في حين الفاتورة المستدل
بها تمثل مصاريف ايداع البضاعة على الرصيف من تاريخ تفريغها إلى تاريخ سحبها و لم تتضمن
القيام بحفظها و صيانتها و ان ما قامت به الطاعنة يدخل ضمن عملها كوكيل تفريغ .

حيث بمراجعة القرار المنتقد و الملف الاجرائي تبين بان قضاة الموضوع قد استخلصوا قيام علاقة
قانونية بين الطرفين من خلال فاتورة المصاريف التي حررتها الطاعنة إلى المرسل إليه بتاريخ سحبه

البضاعة و على أساسها اعتبروا الميناء وكيلا للحمولة وحملوها الالتزامات الناشئة عن عقد وكيل الحمولة ومن ضمنها حفظ البضاعة و حراستها و بالتالي ألزموها مسؤولية نقص البضاعة .

حيث أن قضاة الموضوع بقضائهم هذا قد خالفوا القانون في المواد 621 و مايليها من القانون البحري لأن فاتورة تسديد المصاريف عند سحب البضاعة من طرف المرسل إليه لا يمكن تكييفها على أنها عقد وكيل الحمولة الذي يشترط أساسا أن يبرم بين طرفيه و في الوقت المناسب أي قبل تفريغ البضاعة لكي يستلمها وكيل الحمولة نيابة عن المرسل إليه طبقا لنص المادتين 621-782 من القانون البحري بصفته الممثل القانوني له ولكي يقوم بكل التحفظات على الأضرار التي يلاحظها بالبضاعة طبقا لنص المادتين 622-624 من نفس القانون و يكون مسؤولا اتجاه المرسل إليه طبقا لنص المادة 627 من نفس القانون .

وبناء عليه فإن قضاة الموضوع بفصلهم كما فعلوا قد خالفوا القانون في نصوص المواد : 621-622-624-782 من القانون البحري وعرضو قرارهم للنقض .

الفرع الثاني : مأخوذ من مخالفة القانون في نص المواد : 739-780-802-873 من القانون البحري.

تعيب الطاعنة على القرار المنتقد القضاء بتحميلها مسؤولية النقص الذي لحق بالبضاعة على أساس أن مسؤولية الناقل انتهت بانتهاء عملية التفريغ وابتداء مسؤولية الطاعنة مباشرة إلى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه مخالفة للنصوص القانونية التي تحدد مسؤولية الناقل لغاية تسليمها إلى صاحبها .

حيث بالرجوع إلى القرار المنتقد تبين فعلا بأن قضاة المجلس قد اعتبروا فاتورة المصاريف المسددة من طرف المرسل إليه حين سحب البضاعة عقد وكيل الحمولة البضاعة ونتيجة لذلك قرروا خطأ تحميل الطاعنة النقص في البضاعة في حين أن مبدأ المسؤولية في عملية النقل البحري للبضائع يقرر تحميلها للناقل منذ استلام البضاعة لغاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني ، غير أنه في هذه الدعوى لم يثبت وجود ممثل قانوني كلفه المرسل إليه باستلام البضاعة بدله بمقتضى وكالة ، لهذا فالفرع مؤسس و يتعين نقض القرار دون حاجة لمناقشة الفرع الثالث .

لهذه الأسباب

تقضي المحكمة العليا

بقبول الطعن شكلا وموضوعا .

وبنقض و إبطال القرار المطعون فيه الصادر عن مجلس قضاء الجزائر بتاريخ 1999/07/12 وبإحالة القضية و الأطراف على نفس المجلس مشكلا من هيئة أخرى للفصل فيها من جديد طبقا للقانون مع إبقاء المصاريف القضائية على المطعون ضده .

بذا صدر القرار ووقع التصريح به في الجلسة العلنية المنعقدة بتاريخ الثالث عشر من شهر فيفري سنة ألفين وواحد ميلادية من قنبل المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية و المتركة من السادة :

مستيري فاطمة رئيسة قسم المقررة

سليماني نور الدين المستشار

صحراوي علي المستشار

معلم اسماعيل المستشارالمقرر

برارحي خالد المستشار

بحضور السيد باليط اسماعيل المحامي العام .

و بمساعدة السيد : حمدي عبد الحميد كاتب الضبط .

رئيسة قسم المقررة أمين الضبط

CONTRAT DE CONSIGNATION DE NAVIRES

ENTRE :

La **Société**....., par abréviation « », s.p.a au capital social de (..... DA)milliondinars algériens, sise au 125 Rue,Alger, représentée par son Directeur général, ci-après dénommé « l'Agent consignataire »

D'une part,

ET :

Nom Armateur, sise en Espagne/ Barcelone, représentée par son General Manager Mrci-après dénommé « ***l'Armateur*** »

D'autre part,

I. Conditions générales

Article 1 : NOMINATION ET ACCEPTATION

Par ce contrat le transporteur **Nom du transporteur** désigne gema comme son agent consignataire officiel et exclusif pour l'assister dans tous les ports de commerce Algériens, et ce pour tous les navires de commerce exploités par l'armateur que ce soit en propriété ou en affrètement.

L'armateur s'interdit de désigner un autre agent que gema.

Par la signature de ce présent contrat, l'agent accepte sa rémunération prévue en annexe 1 du contrat.

Article 2 : ACTIVITE COMMERCIALE

2.1. L'action commerciale de l'agent doit viser la recherche et le recrutement de fret sur le marché local. Cette action sera menée conformément à la stratégie et aux procédures internes de l'agent consignataire.

2.2. L'agent s'interdit de désigner de sous-agents sauf accord préalable de l'armateur. Dans ce cas la rémunération des sous-agents sera intégralement à la charge de l'agent qui sera totalement responsable de leur performance tant sur le plan technique qu'administratif, financier et comptable.

2.3. L'agent procèdera à la délivrance de la marchandise contre présentation du connaissement original et encaissement du fret lorsqu'il est dû, à moins que l'armateur l'instruise autrement. Dans ce cas l'agent ne peut être rendu responsable de toute incidence découlant de l'exécution des instructions de l'armateur.

2.4. Le recouvrement de toutes sommes dues au titre de crédit consenti directement par l'armateur ou par l'agent sur requête de celui-ci et pour son compte, ne relève pas de la responsabilité de l'agent.

2.5. L'armateur doit aviser l'agent en temps opportun et lui donner mandat spécial pour la prise en charge de toute opération non couverte par le présent contrat. Dans la mesure où l'agent accepte un tel mandat, il ouvre droit à une rémunération à négocier au cas par cas avant l'exécution des prestations hors contrat.

2.6. L'agent doit transmettre à l'armateur chaque fin du mois un état récapitulatif des connaissements non échangés.

2.7. L'agent doit apposer et signer « As Agent Only » les connaissements conformément aux instructions de l'armateur.

(Instructions à préciser par l'armateur).

II. Obligations de l'agent consignataire

Article 3 : RESPONSABILITE DE L'AGENT

L'agent doit user de toute sa compétence et habileté normalement dévolues à une agence maritime.

Dans l'exercice de son mandat, l'agent ne doit pas être tenu responsable des fautes commises par une autre partie qu'il aurait instruite en bonne foi et à qui il aurait confiée les intérêts de son mandant.

Toute infortune, perte ou dommage pouvant surgir et qui serait en relation avec l'accomplissement des tâches de cette partie ou avec la réglementation en vigueur, ne peut relever de la responsabilité de l'agent, sauf s'il est prouvé que ceci est dû à la négligence ou faute personnelle de l'agent.

Article 4 : OBLIGATIONS COMMERCIALES

4.1. L'agent s'engage à défendre au mieux les intérêts de l'armateur et à assurer la consignation de ses navires de la manière la plus efficace et la plus économique.

4.2. L'agent doit, dès l'annonce d'un navire dans un port algérien, accomplir les formalités nécessaires auprès de la commission de placement des navires au niveau du port pour faciliter l'accostage.

4.3. L'agent doit également déposer auprès de l'entreprise portuaire ou le cas échéant demander au réceptionnaire de déposer les commandes de travaux de manutention en temps opportun afin d'éviter tout retard au navire.

4.4. L'agent doit communiquer à l'armateur toutes les informations sur l'escale du navire depuis sa mise en rade jusqu'à son départ.

En outre, il doit lui adresser un rapport sur tout évènement susceptible d'entraver le séjour des navires et prendre les dispositions nécessaires pour éviter tout retard pouvant lui être occasionné.

4.5. Avant le départ de chaque navire, l'agent doit s'assurer de la remise au capitaine, de tous les documents de transport et informer sur l'heure et les conditions de départ effectif du navire ainsi que les cargaisons embarquées.

4.6. L'agent doit établir un « statement of facts » qui devra être dûment signé par le capitaine du navire.

Article 5 : OBLIGATIONS FINANCIERES ET COMPTABLES

5.1. L'Agent doit confectionner le compte d'escale de chaque navire et le transmettra à l'armateur dans un délai de 35 jours ouvrables à compter de la date de sortie du navire.

5.2. L'agent établira éventuellement, un compte d'escale complémentaire qu'il adressera à l'armateur dans les délais réglementaires.

5.3. L'Agent doit procéder, **sur demande de l'armateur** et conformément à la réglementation en vigueur, au transfert de solde créditeur en faveur de l'armateur.

5.4. L'Agent ne peut être rendu responsable des erreurs de facturation émanant des entreprises portuaires ou autres prestataires de services. Par contre, il doit en effectuer le contrôle avant leur exploitation et l'envoi des comptes d'escales.

5.5. L'agent doit requérir l'accord préalable de l'armateur pour toute avance à octroyer aux capitaines des navires affrétés ou en propriété.

III. Obligations de l'armateur

Article 6 : OBLIGATIONS COMMERCIALES

6.1. L'armateur doit supporter seul la responsabilité de toutes les conséquences provenant d'instructions ou documents erronés, périmés, incomplets ou bien parvenus au-delà des délais réglementaires.

6.2. L'armateur doit transmettre à l'agent, dès programmation de l'escale d'un navire sur un port algérien, toutes les informations technico-commerciales du navire et de la cargaison.

6.3. L'armateur doit transmettre à l'agent dans le port où l'escale est envisagée, l'ensemble des documents de transport nécessaires à l'exploitation commerciale du navire.

6.4. L'armateur doit signaler à l'agent la position du navire 48H avant l'ETA et confirmer celle-ci 24H avant ETA.

6.5. L'armateur est tenu de donner à l'agent un mandat express pour toute opération et acte intervenant après le départ du navire et non couverts par le présent contrat.

6.6. L'armateur se réserve le droit d'effectuer par ses préposés tout contrôle sur l'exécution du mandat à condition que l'agent en soit préalablement avisé afin que la tâche lui soit facilitée.

6.7. L'armateur doit traiter avec célérité toutes les demandes de cotation de frêt et de réservations d'espaces formulées par l'agent.

6.8. L'armateur doit communiquer le programme des sorties de tous ses navires dans des délais permettant, et la prise en charge des demandes de transport des clients, et la rentabilisation optimale des escales.

Article 7 : OBLIGATIONS FINANCIERES ET COMPTABLES

7.1. L'armateur doit transférer le montant de la provision des frais d'escales estimés par l'agent dans le cas où celui-ci ne possède pas de crédit ou d'un montant de frêt payable en Algérie, égal ou supérieur à celui du montant du proforma d'escale.

7.2. L'armateur doit transférer à l'agent, le montant égal à celui du solde débiteur constaté, et ce, au plus tard quinze jours francs après la réception par e-mail de la récapitulation du compte d'escale.

7.3. L'armateur accepte que l'agent procède à toute compensation comptable permettant la couverture des frais d'escale dans les ports couverts par le présent contrat.

Article 8 : FORCE MAJEURE

8.1. Lorsque l'inexécution du présent contrat est due à un cas de force majeure telle que définie par la loi applicable au contrat, il appartient à la partie qui invoque le fait ou événement constitutif de force majeure de le notifier à l'autre partie en précisant les circonstances l'ayant empêché d'exécuter correctement ses obligations et autant que faire se peut la durée de cet empêchement.

8.2. Sous peine de rejet, la dite notification doit se faire par écrit 24 H au plus tard à compter de la date de survenance du cas de force majeure.

8.3. La partie ainsi empêchée est dégagée de sa responsabilité contractuelle et n'est tenue à aucune réparation civile tant que le cas de force majeure persiste.

8.4. Dans le cas où l'équilibre économique du présent contrat viendrait à être affecté pour cause de persistance d'un cas de force majeure, les parties ont convenu de se concerter pour dégager la solution qui s'impose compte tenu des circonstances.

Article 9 : RESILIATION DU CONTRAT

9.1. Toute modification intervenue dans la législation et/ou réglementation du pays d'un des cocontractants rendant impossible excessivement onéreuse l'exécution du présent contrat sera examinée par les deux parties dans le but de trouver une solution mutuellement acceptable. (sa résiliation automatique sans préavis ni compensation ou indemnité quelconque.)

9.2. Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 8 ci-dessus, la partie qui aura partiellement ou totalement failli à ses obligations contractuelles sera mise en demeure par l'autre partie de les satisfaire dans un délai maximal de Quinze (15) jours.

9.3. Faute pour la partie défaillante d'y remédier dans le délai imparti ci-dessus, l'autre partie se réserve le droit de résilier le présent contrat en respectant un préavis d'un (01) mois maximum et d'entreprendre toutes actions nécessaires à la réparation du préjudice subi.

9.4. La partie qui veut résilier le présent contrat doit notifier son intention par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 10 : DUREE DU CONTRAT

10.1. Le présent contrat est conclu pour une durée indéterminée à compter de sa date d'entrée en vigueur.

10.2. Il est renouvelé par tacite reconduction sauf dénonciation par l'une des deux parties notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

10.3. Le présent contrat peut être dénoncé à n'importe quel moment de la durée. Toutefois, la dénonciation prendra effet à compter de l'expiration du délai de six (06) mois, sauf pour le cas spécifique prévu à l'article 9.1 ci-dessus.

Article 11 : DATE D'ENTREE EN VIGUEUR

Le présent contrat entre en vigueur quinze (15) jours francs à compter de sa date de signature par les deux parties ou leurs représentants dûment investis des pouvoirs à cet effet.

Article 12 : MODIFICATION DU CONTRAT

La modification du présent contrat requiert l'accord commun des deux parties et doit faire l'objet d'un avenant établi en bonne et due forme.

Article 13 : FORCE PROBANTE

Pour tout litige ou contestation seul le présent texte rédigé en langue française sera déterminant et fera autorité en cas de différend avec n'importe quelle traduction qui pourrait être faite.

Article 14 : INTEGRALITE DU CONTRAT

Le présent contrat et ses annexes constituent l'intégralité des conventions intervenues entre les parties.

Toutes négociations, discussions verbales, procès verbaux de réunion, projet de contrat intervenus antérieurement à la signature et à l'entrée en vigueur du présent contrat doivent être considérés comme nuls et nonavenus.

Article 15 : NOTIFICATION

Toute contestation et/ou réclamation ayant trait aux présentes dispositions contractuelles ainsi que toute modification, préavis de résiliation ou de dénonciation doivent être adressés aux sièges respectifs des parties.

Article 16 : LOI APPLICABLE AU CONTRAT

Tout litige né de l'interprétation ou de l'exécution du présent contrat sera examiné par les deux parties en vue d'un règlement à l'amiable. Faute d'arrangement à l'amiable, le litige sera porté auprès du Tribunal Algérien territorialement compétent.

La loi applicable au présent contrat est la loi algérienne.

Article 17 : EXEMPLAIRES DU CONTRAT

Le présent contrat est établi en quatre exemplaires.

Fait à Alger le

Pour l'Agent

Pour l'Armateur

Agency Agreement

This Agency Agreement (the “Agreement”) is entered into _____ (the “Effective Date,”
by and between _____, with an address of _____ (the
“Principal”) and _____, with an address of _____, (the
“Agent”), collectively “the Parties”.

WHEREAS, The Principal desires to engage the Agent to be its representative to perform the Services

detailed in this Agreement on the Principal’s behalf;

WHEREAS, the Agent agrees to represent the Principal and perform the Services requested herein;

NOW, therefore, in consideration of the promises and conditions contained herein, the Parties agree as follows:

.1Services. The Principal requests and the Agent agrees to perform the following specific Services
)the “Services:”(

.2Appointment. The Principal hereby appoints the Agent as the Principal's agent to perform the

Services on the Principal's behalf.

.3Scope of Authority. The Agent's authority to bind the Principal is limited to the Services. The Agent

does not have the authority to bind the Principal in any manner whatsoever beyond the Services

stated herein.

.4Term. The Term shall commence upon the Effective Date and shall continue for a period of _____

years. Upon the expiration of the Term, the Agreement shall continue for _____ renewal terms of

_____ years each unless either Party notifies the other Party, in writing, of its intention not to renew

_____ days prior to the expiration of the current Term.

.5Compensation. The Parties agree the Agent will be compensated as follows:

.6Expenses. The Agent _____ [shall/shall not (choose one)] be entitled to reimbursement

for expenses incurred in the course of performing the Services. If the Agent is entitled to

reimbursement for expenses, the Agent shall submit invoices of associated expenses

] _____monthly/weekly/biweekly (choose one)]. The Principal shall pay such invoices

within thirty (30) days of receipt.

.7Parties' Relationship. Nothing in this Agreement shall be construed to create an employer-

employee relationship between the Principal and the Agent.

Agency Agreement Page 2 of 2

.8Confidentiality & Intellectual Property. During the course of this Agreement, it may be necessary

for the Principal to share proprietary information, including trade secrets, industry knowledge, and

other confidential information to the Agent in order for the Agent to complete the Services. The Agent

will not share any of this proprietary information at any time. The Agent also will not use any of this

proprietary information for the Agent's personal benefit at any time. The Agent acknowledges and

agrees that all copyrights, trademarks, and service marks and rights in the name of or licensed to the

Principal shall be and remain the sole and complete property of the Principal and the Agent shall not

acquire or claim any right, title, or interest of any nature in any such copyright, trademark, or service

mark. This section remains in full force and effect even after termination of the Agreement by its

natural termination or the early termination by either party.

.9 Termination. This Agreement may be terminated as follows:

.9.1 At any time by either party upon written notice to the other party;

.9.2 By the Principal due to the Agent's breach of the Agreement, insolvency, bankruptcy,

liquidation, death or disability;

.9.3 By the Agent due to the Principal's breach of the Agreement, insolvency, bankruptcy, or

liquidation.

The Principal will be responsible for payment of all Services performed up to the date of termination,

except for in the case of Agent's breach of this Agreement, where the Agent fails to cure such breach

upon reasonable notice.

Upon termination, the Agent shall return all of the Principal's content, materials, and resulting work

product, if applicable, to the Principal at its earliest convenience, but in no event beyond thirty (30)

days after the date of termination.

.10 Representations and Warranties. Both Parties represent that they are fully authorized to enter into

this Agreement. The performance and obligations of either Party will not violate or infringe upon the

rights of any third-party or violate any other agreement between the Parties, individually, and any

other person, organization, or business or any law or governmental regulation.

.11Indemnity. The Parties each agree to indemnify and hold harmless the other party, its respective

affiliates, officers, agents, employees, and permitted successors and assigns against any and all

claims, losses, damages, liabilities, penalties, punitive damages, expenses, reasonable legal fees

and costs of any kind or amount whatsoever, which result from the negligence of or breach of this

Agreement by the indemnifying party and/or its respective successors and assigns that occurs in

connection with this Agreement. This section remains in full force and effect even after termination of

the Agreement by its natural termination or the early termination by either party.

.12Limitation of Liability. UNDER NO CIRCUMSTANCES SHALL EITHER PARTY BE LIABLE TO

THE OTHER PARTY OR ANY THIRD PARTY FOR ANY DAMAGES RESULTING FROM ANY

PART OF THIS AGREEMENT SUCH AS, BUT NOT LIMITED TO, LOSS OF REVENUE OR

ANTICIPATED PROFIT OR LOST BUSINESS, COSTS OF DELAY OR FAILURE OF DELIVERY,

WHICH ARE NOT RELATED TO OR THE DIRECT RESULT OF A PARTY'S NEGLIGENCE OR

BREACH.

.13Severability. In the event any provision of this Agreement is deemed invalid or unenforceable, in

whole or in part, that part shall be severed from the remainder of the Agreement and all other

provisions should continue in full force and effect as valid and enforceable.

.14Waiver. The failure by either party to exercise any right, power, or privilege under the terms of this

Agreement will not be construed as a waiver of any subsequent or future exercise of that right,

power, or privilege or the exercise of any other right, power, or privilege.

Agency Agreement.

ملاحظة : تم إعداد هذا النموذج من قبل الأستاذ الدكتور بن منصور عبد الجليل من جامعة العلوم والتكنولوجيا وهران كلية الهندسة البحرية .

قائمة المراجع :

أولا : المؤلفات العامة

- 1- أنور طلبية ، الوسيط في القانون المدني ، المكتب الجامعي الحديث الاسكندرية مصر سنة 2001 .
- 2- الشرقاوي سمير ، القانون التجاري ، الجزء الثاني ، دار النهضة العربية للنشر و التوزيع ، القاهرة مصر ، سنة 1984 .
- 3- الشرقاوي سمير ، محمد القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة مصر سنة 2011.
- 4- الشواربي عبد الحميد ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف بالإسكندرية مصر ، سنة 1995 .
- 5- الطيب زروتي ، القانون الدولي الخاص الجزائري مقارنا بالقوانين العربية ، الجزء الأول ، تنازع القوانين ، مطبعة الكاهنة ، الجزائر ، الجزء الأول ، سنة 2000 .
- 6- أسعد ذياب ، القانون المدني "العقود المسماة ، البيع ، الايجار ، الوكالة " ، منشورات الزين الحقوقية ، الأردن ، سنة 1988 .
- 7- بوبكر سخي ، القانون البحري ، دار هومة ، الجزائر ، سنة 2005 .
- 8- بوكعبان العربي ، القانون البحري ، منشورات الألفية الثالثة ، الجزائر ، سنة 2010 .
- 9- سحر رشيد حميد النعيمي ، الاتجاهات المختلفة في الوكالة التجارية ، الطبعة الأولى دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، سنة 2004 .
- 10- سميرة أيوب ، إقتصاديات النقل ، الدار الجامعية الجديدة مصر ، سنة 2002.
- 11 عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية ،الأشخاص البحريون، دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2008 .
- 12 عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة عمان ، الطبعة الخامس ، سنة 2011 .
- 13- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح القانون التجاري الأردني ، الجزء الأول الطبعة الأولى ، دار الشروق عمان ، سنة 1993 .
- 14- عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني، العقود الواردة على العمل المقولة و الوكالة والوديعة و الحراسة الجزء السابع ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، سنة 2005.
- 15- عدنان إبراهيم السرحان ، شرح القانون المدني –العقود المسماة ، المقولة ، الوكالة ، الكفالة ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، سنة 2009 .

- 16- عبد الرحمن السيد قرمان ،العقود التجارية وعمليات البنوك طبقا للنظام السعودي ،الطبعة الثانية ، مكتبة الشفري ، السعودية ، سنة 2010.
- 17- عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، دار الفكر و القانون للنشر و التوزيع ، مصر الطبعة الأولى ، سنة 2011 .
- 18-علي بارودي ، العقود وعمليات البنوك التجارية ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية مصر ، سنة 2010.
- 19- فوزي محمد سامي ،شرح القانون التجاري ، الجزء الأول ، دار الثقافة للنشر و التوزيع الأردن ، سنة 2009 .
- 20- فرحة زراوي صالح ، الكامل في القانون التجاري الجزائري ، "الأعمال التجارية " ، دار النشر ابن خلدون ، الجزائر ، سنة 2003 .
- 21- كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، مصر ، سنة 1997 .
- 22- لحسن بن شيخ ث ملويا ، عقد الوكالة "دراسة فقهية وقانونية و قضائية مقارنة " ، الطبعة الثانية ، دار هومة للنشر و التوزيع ، الجزائر ، سنة 2015 .
- 23- محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، السعودية ، الطبعة الأولى ، سنة 2000.
- 24- محمد السيد الفقي ، محمد فريد العريني ،علي البارودي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ببيروت ، لبنان ، الطبعة الأولى ، سنة 2001 .
- 25- محمد الابراهيمى ، الوجيز في الإجراءات المدنية ، الجزء الأول ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، سنة 2002 .
- 26-محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ،دار العلوم للنشر والتوزيع الجزائر سنة 2010.
- 27- موحند إسعاد ، القانون الدولي الخاص ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر ، سنة 1989 .
- 28- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي بيروت،لبنان ، الطبعة الثانية، سنة 2012.
- 29- مصطفى كمال طه ، العقود التجارية وعمليات البنوك ، مكتبة الوفاء القانونية ، القاهرة ، مصر ، سنة 1999.
- 30- مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون التجاري ، العقود التجارية ، منشورات الحلبي بيروت ، لبنان سنة 1973.

- 31- محمد حسن الجبر ، العقود التجارية وعملية البنوك ، الطبعة الثانية ، مكتبة الفهد الوطنية ، السعودية ، سنة 2003 .
- 32 - منير عبد المجيد ، الأسس العامة للتحكيم الدولي الداخلي ، دار الفكر الجامعي مصر ، سنة 2005 .
- 33- محمد صبري السعدي ، النظرية لعامة للالتزامات ، دار الكتاب الحديث ، الجزائر ، سنة 1991 .
- 34- محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري ، مصادر الالتزام - الواقعة القانونية-الجزء الثاني الطبعة الأولى ، دار الهدى ، عين مليلة الجزائر سنة 1992 .
- 35- مراد محمود المواجهة ، التحكيم في عقود الدولة ذات الطابع الدولي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان ، سنة 2010 .
- 36- نزيه كباره ، العقود المسماة " البيع ، الإيجار، الوكالة، الكفالة " ، المؤسسة الحديثة للكتاب لبنان ، سنة 2010.
- 37- هاني محمد دويدار ، النظام القانوني للتجارة ، الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع الإسكندرية ، سنة 1997.
- 38- وهيب الأسير ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، سنة 2008 .

ثانيا : المؤلفات الخاصة :

- 1 - أحمد محمود حسني ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف بالإسكندرية مصر، سنة 1998.
- 2 - أحمد حسني ، عقود إيجار السفن ، منشأة المعارف بالإسكندرية مصر، سنة 1985.
- 3- أحمد عبد الرحمن محمد شريف عبد الرحمان ، الوكالة في التصرفات القانونية ، دار الفكر للنشر و التوزيع المنصورة مصر ، سنة 2013.
- 4- الغوتي بن ملح ، القضاء المستعجل و تطبيقاته في النظام القضائي الجزائري ، الطبعة الأولى ، الديوان الوطني للأشغال التربوية الجزائر ، سنة 2000.
- 5- جمال مصطفى و عكاكشة عبد العالي ، التحكيم في العلاقات الخاصة و الدولية و الداخلية ، منشورات الحلبي بيروت لبنان ، سنة 1998 .
- 6- أيمن النحراوي ، موانئ الحاويات الدولية ، دار الفكر الجامعي الطبعة الأولى ، الإسكندرية ، مصر ، سنة 2009 .
- 7- ايمان فتحي الجميل ، مقاولي الشحن والتفريغ دار الجامعة الجديدة الإسكندرية مصر، سنة 2015.
- 8- سلام حمزة ، دعاوى الاستعجالية ، دار هومة ، الجزائر ، سنة 2013 .
- 9- صلاح محمد مقدم ، تنازع القوانين في سندات الشحن و مشارطات الإيجار ، الدار الجامعية للنشر بيروت ، لبنان سنة

- 10- طيب بلولة ، قانون الشركات ، برتي للنشر ، الجزائر ، سنة 2008 .
- 11 - عبد القادر حسين العطير ، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، الدار الجامعية ، سنة 1983.
- 12- عاطف محمد الفقي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، دار النهضة العربية للنشر ، القاهرة ، مصر سنة 1997 .
- 13- علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع ، دار النهضة العربية ، مطبعة جامعة القاهرة و الكتاب الجامعي مصر ، سنة 1992 .
- 14- قادري عبد الفتاح الشهاوي ، أحكام عقد الوكالة في التشريع المصري المقارن ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، مصر ، سنة 2001 .
- 15- محمد عبد الفتاح ترك ، التحكيم البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية مصر سنة 2003 .
- 16- مرسى عنبر عبد الحميد ، التوكيل البحري ، الطبعة الأولى ، الإسكندرية مصر ، سنة 2009 .
- 17- ناريمان عبد القادر ، اتفاق التحكيم ، دار النهضة العربية ، سنة 1997 .
- 18- هاني محمد دويدار ، إشكالات التسليم ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية مصر ، سنة 2018.

ثالثا - المقالات :

- 1- العربي الشحط عبد القادر ، أحكام الإرشاد البحري في الفقه والقانون البحري الجزائري ، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، العدد الرابع ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران الجزائر ، سنة 2017 .
- 2- أعراب كميّة ، المناولة المينائية بين التنظيم القانوني و الواقع في الجزائر ، ملتقى وطني إقتراضي الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر ، واقع و أفاق ، المؤرخ ب 10 فيفري 2022 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة الجزائر 1 ، سنة 2022.
- 3- أربوط وسيلة ، ربان السفينة بين دفتي السلطة و المسؤولية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة تلمسان الجزائر ، العدد الخامس ، سنة 2017 .
- 4- الماحي فاطيمة الزهرة شريفة ، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر) ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، العدد الثالث كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران الجزائر ، سنة 2016.
- 5- بلحاج خديجة ، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر ، مجلة مخبر قانون النقل و النشاطات المينائية ، العدد الرابع ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران ، الجزائر ، سنة 2017.

6- بلباقي بومدين ، إشكالات القانون الواجب التطبيق على موضوع النزاع في التحكيم البحري ، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة باتنة 1 ، الجزائر ، سنة 2024.

7- بورطال أمينة ، المركز القانوني لوكيل السفينة أثناء ممارسة نشاط النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل المجلد السادس العدد الأول ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة تلمسان الجزائر ، سنة 2019.

8--تراري ثاني مصطفى ، أوامر منع التقاضي ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، العدد الأول ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران ، سنة 2014 .

9-حيثالة معمر، سمسار التأمين في القانون الجزائري ، مجلة القانون والمجتمع ، العدد الثالث ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أدرار ، الجزائر، سنة 2014 .

10-حوباد حياة ، دور مقال التشوين في الميناء بين التشريع و الواقع العملي ، ملتقى وطني إفتراضي الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر ، واقع و أفاق ، المؤرخ ب 10 فيفري 2022 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة الجزائر 1 ، سنة 2022.

11- سيدي معمر دليلة ، اتفاقية التحكيم في المنازعات المتعلقة بالنشاط البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة تلمسان الجزائر ، العدد السابع ، سنة 2018 .

12-عوايل عبد الصمد ، خصوصية عقد العمل الذي يربط مجهزة السفينة بأفراد طاقمها ، مجلة مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية ، العدد الرابع ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران ، الجزائر، سنة 2017.

13- عمر مشهور حديثة الجازي ، التحكيم في المنازعات البحرية ، نشرة التحكيم التجاري الخليجي ، العدد 25 ، ديسمبر 2002 .

14- قمرأوي عز الدين ، أعوان النقل البحري في الجزائر وفقا لأخر النصوص التنظيمية مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية -العدد الأول ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران ، الجزائر ، سنة 2015.

15-قماز ليلي ، بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة ، مجلة العلوم القانونية و الإدارية و السياسية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة تلمسان الجزائر ، سنة 2009.

16- كمال حمدي ، الالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحري ، مجلة الجمعية البحرية المصرية ، العدد 08 ، مصر ، سنة 1995

17-محمود حمدي بارود ، السمسرة في القانون الفلسطيني ، محلة الجامعة الإسلامية للدراسات الإسلامية ، المجلد 22 العدد الأول ، فلسطين ، سنة 2014.

18- محمد الأمين شيخي ، وكيل السفينة في عقد النقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،جامعة تلمسان الجزائر ، العدد الرابع ، سنة 2016.

- 19-مفتاح العيد ، مسؤولية الوكيل المعتمد لدى الجمارك ، مجلة الحقيقة العدد 27، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة أدرار الجزائر ، سنة 2017.
- 20-مجير محمد ، إشكالات التفريغ و تسليم البضائع في القانون البحري الجزائري ، يوم دراسي مؤرخ في 22 أفريل 2006 ،كلية الحقوق و العلوم السياسية وهران ، الجزائر.
- 21- ناجي زهرة ، مساعدي النقل البحري نشاط تجاري مقنن في المرسوم التنفيذي 348/20 ، ملتقى وطني إقتراضي الموسوم ب خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر ، واقع و أفاق ، المؤرخ ب 10 فيفري 2022 ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة الجزائر 1 ، سنة 2022.
- 22-يحي إسماعيل الطيب إسماعيل ، عقد السمسة ، دراسة مقارنة ، مجلة البحث العلمي للعلوم والآداب ، العدد 15 ، الخرطوم ، السودان ، سنة 2014.

رابعاً- الأطروحات و المذكرات :

- الأطروحات :

- 1- بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراه جامعة تلمسان ، الجزائر ، سنة 2011
- 2- بلباقي بومدين ، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع ، رسالة دكتوراه جامعة تلمسان الجزائر ، سنة 2018 .
- 3- بن صغير شهرزاد ، المركز القانوني لأطراف عقد النقل البحري ، رسالة دكتوراه ، جامعة مولود معمري بتيزي وزو الجزائر ، سنة 2021
- 4- غادة غالب يوسف صرصور ، عقد السمسة بين الواقع والقانون ، دراسة مقارنة بين القانون التجاري المصري و القانون التجاري الأردني ،رسالة دكتوراه جامعة النجاح الوطنية ، نابلس ، فلسطين ، سنة 2008.

- المذكرات :

- 1-أحمد بن مدني ، الوساطة في المعاملات المالية "السمسة" ، مذكرة ماجستير ، جامعة بن عكنون الجزائر ، سنة 2002.
- 2- بلسبط سومية ، عقد امتياز خدمات النقل البحري، مذكرة ماجستير جامعة وهران 2، الجزائر،سنة 2013 .
- 3-حنان عبد العزيز مخلوف ، العقود الدولية ،مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة مصر، سنة 2010.
- 4-سحولي صلاح الدين ، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري ، مذكرو ماجستير ، جامعة وهران الجزائر ، سنة 2006/2007.
- 5-سلمى سلطاني ، دور الجمارك في السياسة الخارجية "حالة الجزائر " ، مذكرة ماجستير كلية الحقوق الجزائر ، سنة 2003.

6-طبيب ابراهيم ويس ، التنظيم القانوني لعمليات المناولة المينائية ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري – القانون الخاص- كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران، الجزائر ،سنة 2010/2009.

7-فريحة زنبط ، الاعتماد الإداري ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة الجزائر 1 ، سنة 2014

8-قارون عمران ، تخفيض تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة للنقل البحري، مذكرة ماجستير ، جامعة الجزائر،سنة 1997.

9-عبدش ليلة ، اختصاص منح الاعتماد لدى السلطات الادارية المستقلة ، مذكرة ماجستير ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة مولود معمري ، الجزائر ، سنة 2010 .

خامسا - النصوص القانونية

1- الاتفاقيات الدولية :

- 1- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 و المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 02 مارس 1964 ، ج.ر رقم 28 .
- 2- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالامتيازات و الرهون البحرية المبرمة ببروكسل في 10 أبريل 1926 و المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 72/64 و المؤرخ في 2 مارس 1964 ، ج.ر رقم 27.
- 3- الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للسفن في البحر المبرمة ببروكسل بتاريخ 10/05/1952 و المصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم 171/64 المؤرخ في 8 يونيو 1964 ، ج.ر. رقم 58 .
- 4- معاهدة بروكسل الموقعة بوارسو في 12 أكتوبر 1929 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64/74 المؤرخ في 2 مارس 1964 ، ج.ر. رقم 26.
- 5- اتفاقية العمل الدولية لسنة 2006 صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي 260/15 المؤرخ في 23 ذي الحجة 1436 الموافق ل7 أكتوبر 2015 ، ج.ر رقم 05 الصادرة بتاريخ 2015/01/31.

2-القوانين و الأوامر :

القوانين :

- 1-القانون رقم 177/88 المؤرخ في 14 سبتمبر 1988 و المتضمن القانون الأساسي لرحال البحر ، ج.ر رقم 37 .
- 2-قانون رقم 08 - 09 مؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية ، الصادر بتاريخ 23 أبريل 2008 ، ج ر رقم 21.

3- القانون 13/01 المؤرخ في 07/08/2001 المعدل و المتمم بالقانون 13/10 المؤرخ في 29/12/2010 ، ج.ر رقم 80 .

4- القانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل و المتمم للأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري ، ج ر عدد 46 ، المؤرخة في 18 أوت 2010.

5- القانون رقم 10-13 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010 معدل و متمم لقانون الضرائب المباشرة والرسوم المماثلة ، المتضمن لقانون المالية 2011، ج.ر رقم 78.

الأوامر :

1- الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم ، ج ر رقم 78 .

2- الأمر 58-75 المؤرخ في 26-09-1975 المعدل و المتمم بالقانون رقم 80-07 المؤرخ في 08-08-1980 و القانون رقم 83-01 المؤرخ في 29-01-1983 و القانون رقم 84-21 المؤرخ في 24-12-1984 و القانون رقم 88-14 المؤرخ 03-05-1988 و القانون 89-01 المؤرخ 07-02-1989 و القانون رقم 07/05 المؤرخ في 13 مايو 2007 المعدل و المتمم للقانون المدني، جريدة رسمية رقم 33.

3- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 ، جريدة رسمية رقم 47.

4- الأمر رقم 63 / 489 المؤرخ في 31/12/1963 و الذي تضمن إنشاء الشركة الوطنية للملاحة البحرية ج ر رقم 06.

5- الأمر رقم 50/69 المؤرخ في 07/06/1969 المتعلق بإحتكار النقل بالمواعين و الصيانة بالموانئ الجزائرية و النقل البحري و إيجار السفن ، ج ر 53.

6- الأمر رقم 07/95 المعدل و المتمم ، مؤرخ في 23 شعبان 1415 هـ الموافق ل 25 يناير 1995 ، المتعلق بالتأمينات ، ج ر 13 .

3-المراسيم التنفيذية

1- المرسوم التنفيذي 120/71 المؤرخ في 13 ماي 1971 المتضمن نشاط السمسرة البحرية ، ج.ر رقم 58.

2- المرسوم التنفيذي 178/71 المؤرخ في 30 جوان 1971 المتعلق بالاحتكار التام لنشاط إيداع السفن ج.ر رقم 55 .

3-المرسوم التنفيذي رقم 99 / 200 الممضي في 18 غشت 1999 يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الشرق الجزائري ، ج ر 57 مؤرخة في 22 غشت 1999، ص 13.

- 4-المرسوم التنفيذي رقم 201/99 تضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الوسط الجزائري ممضي في 18 غشت 1999 ج ر 57 مؤرخة في 22 غشت 1999، ص 14 .
- 5-المرسوم التنفيذي رقم 202/99تضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الغرب الجزائري ممضي في 18 غشت 1999 ج ر 57 مؤرخة في 22 غشت 1999، ص 14.
- 6-المرسوم التنفيذي رقم 286/01 المؤرخ في 24/09/2001 ، الجريدة الرسمية عدد 56 ، المؤرخة في 30 سبتمبر 2001 ، الصفحة 05 ، يحدد شروط ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري .
- 7- المرسوم التنفيذي 01/02 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 06 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها ، العدد الأول الجريدة الرسمية رقم 39.
- 8- المرسوم التنفيذي 102/05 المؤرخ في 26 مارس 2005 يحدد النظام النوعي لعلاقات العمل للمستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري و التجاري أو الصيد البحري ، ج.ر رقم 22.
- 9- المرسوم التنفيذي 139/06 الذي يحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاطات القطر و المناولة والتشوين في الموانئ الجزائرية، المؤرخ في 16 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أفريل 2006 ، ج.ر. رقم 24.
- 10-المرسوم 220/07 المؤرخ في 14 جويلية 2007 الذي يحدد شروط إعتماد خبراء و محافظي العواريات و خبراء التأمين لدى شركة التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم ج ر 46 ، ص 20.
- 11-المرسوم التنفيذي 363//08 والذي يتعلق هو بشروط وكفاءات ممارسة نشاطات القطر و المناولة والتشوين المؤرخ في 16 ربيع الأول 1429 الموافق ل 8 نوفمبر 2008 ، ج.ر. رقم 64 .
- 12-المرسوم التنفيذي 183/09 المؤرخ في 12 ماي 2009 ينظم ويحدد شروط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري ، ج.ر. رقم 31.
- 13-المرسوم التنفيذي 09/09 المؤرخ في 30 ديسمبر 2009 ، المتعلق بقانون المالية لسنة 2010، ج.ر. رقم 78.
- 14-المرسوم التنفيذي 288/10 المؤرخ في 2010/11/14 والذي يحدد شروط وكيفية ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك ، ج.ر رقم 71.
- 15- المرسوم التنفيذي رقم 04/17 المؤرخ في 19 جمادى الاولى 1438 الموافق ل 16 فبراير 2017 يعدل و يتم القانون 07/79 المؤرخ في 26 شعبان 1399 الموافق ل 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك، و المؤرخ في 22 جمادى الأولى 1438 الموافق ل 2017/02/19 ، ج.ر رقم 11.
- 16- المرسوم التنفيذي 85/19 المؤرخ في 25 جمادى الثانية سنة 1440 الموافق ل 05 مارس 2019 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي 183/09 ، ج.ر. رقم 18.

17- المرسوم التنفيذي 348/20 المؤرخ في 07 ربيع الثاني عام 1442 الموافق ل 23 نوفمبر 2020 يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري. ج ر 72.

سادسا- الاجتهادات القضائية

- 01-المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 19259 قرار مؤرخ في 31 مارس 1982 ، مجلة القضاء عدد خاص ، سنة 1989 .
- 02-المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 163423 ، قرار مؤرخ في 17 مارس 1998 المجلة القضائية لسنة 1999 ، العدد الأول.
- 03-المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 242808 ، قرار مؤرخ في 2001/12/13 المجلة القضائية لسنة 2001 ، العدد الأول.
- 04-المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 171461 ، قرار مؤرخ في 2011/02/03 المجلة القضائية لسنة 2012 ، العدد الأول.
- 05-المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 162697 قرار مؤرخ في 1997/12/16 . المجلة القضائية للمحكمة العليا ، عدد خاص ، سنة 1997.
- 06-المحكمة العليا ، الغرفة التجارية والبحرية ، ملف رقم 64975 قرار مؤرخ في 1991/02/24 المجلة القضائية للمحكمة العليا سنة 1991 ، عدد 01 .

سابعا - المحاضرات :

- 01-الشرقاوي سمير ، محاضرات في العقود التجارية و الإفلاس ، الطبعة الأولى ، جامعة القاهرة مصر ، سنة 1972.
- 02-حمدي الغنيمي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، دار النهضة العربية ، الجزائر ، الطبعة الثانية ، سنة 1988
- 03-بوخاتمي فاطمة الزهراء ، محاضرة أقيمت على طلبية الماجستير قانون النقل و الأنشطة المينائية ، سنة 2010 ، المعنونة بأعوان النقل ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران 2 .
- 04-تراري ثاني مصطفى، محاضرة أقيمت على طلبية الماجستير قانون النقل و الأنشطة المينائية ، سنة 2010 ، المعنونة بالتحكيم البحري ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران 2 .

Ouvrages :

1. Antoine Vialard , Droit maritime , presse universitaire France , année 1999.
2. Alvin Bénabent , Droit Civil , Les contrats spéciaux civils et commerciaux , 8^{eme} édition , Paris ,France, année 2008 .
3. Béatrice Bourdelois , Droits Civils , Les contras spéciaux , 2eme édition Paris ,France, Dalloz , année 2012.
4. François, Collarts Dutilleul, et Philippe Delebecques, Contrats civils et commerciaux , 8eme édition , Paris ,France, Dalloz , année 2007 .
5. Marais George , Les transports de marchandises par mer , LGDJ , Paris ,France, année 1984.
6. Philippe Malaurie , Laurent Aynés et pierre Yves Gautier , les contrats spéciaux , 4^{eme} édition , Paris, Dalloz France, année 2009.
7. Pierre Bonassies et Christian Scapel , droit maritime , édition delta ,LGDJ France, année 2006.
8. Pierre Bonassies , Aspect nouveau de la responsabilité du commandant , Le capitaine représente à bord l'ordre juridique du pavillon , droit maritime Français , n 06 , LGDJ , France , janvier 2002.
9. Porcelet Michel , Le transport maritime sous connaissance ; droit Canadien , Américain et Anglais , les presses de l'université de Montréal , Canada, année 1972.
10. René Rodière , Droit maritime , l'armement , Dalloz , Paris ,France, année 1976.
11. René Rodière , Droit maritime , assurances et ventes maritimes , Dalloz , Paris,France, 1983
12. Remond Guillaoud Martine , droit maritime , pedone Paris ,France, année 1998.
13. Ph. Fauchard .E. Gaillard et B Goldman. traité de l'arbitrage commercial international ,litec France n°07 , année 1996 .

Thèses :

1. Benamar Mohamed , Les auxiliaires du transports maritimes , étude comparé , thèse de doctorat d'état, faculté du droit et de science politique Aix Marseille France , année 1994.
2. Boukhatmi Fatima , Aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit Algérien et dans les conventions internationales, thèse de doctorat d'état en droit ? Université d'essenia Oran , Alger , année 2002.
3. Herro Rita , Vente et, indépendance ou interdépendance , thèse de doctorat , université de Paris , année 2009.
4. Kouka Abdelkarim , le contrat de transport maritime de marchandise en France et en Tunisie , théorie et pratique , thèse de doctorat , université de Panthéon , année 2011.
5. Larroumet Christian , Les opérations juridiques a trois personnes en droit privé , thèse de doctorat , université de bordeaux ,France, année 1968.
6. Papa Diabel Diouf , amélioration des conditions de consignation maritime au port autonome de Dakar « cas de la transenne » , mémoire de fin d'étude pour l'obtention du diplôme de maitrise en transport et logistique ,université de Sénégal année 2006.
7. Papa Datou Martine , La convention d'arbitrage dans le contrat de transport maritime de marchandises , étude comparé des droits français , hellénique et anglais thèse de doctorat , université Paris 2 Assas , 2014.

Articles :

1. Abdulhay Imad Iddine et Adnane Ibrahim , La qualification juridique des contrats d'affrètement et du transport maritime en droit musulman et en droit positif français CDMO , université de Nantes , France .vol 22 , 2016 .

2. Belkheir Ikkache-ce que vous devez savoir sur les nouvelles dispositions régissant le courtage et la consignation –le phare France, n°126, année 2010.
3. Belkheir Ikkache-la carte professionnelle d'auxiliaire au transport maritime taxée à 5000da- le phare France, n° 131 ,mars2010.
4. Belkheir Ikache, entre contraintes , restructuration et privatisation de certaines activités, le phare ,France, n 52 , aout 2003
5. Benamar Mohamed , La concession en matière de transport maritime en droit Algérien , revue Tunisienne de droit ,Tunisie , volume 03 , année 2000.
6. Boucobza V , La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international , revue arabe ,Egypte , année 1998 .
7. C.A. Aix en Provence , 2ième chambre .commerciale, France , revue Scapel 23 février 2001.
8. Christophe Chevalier , La modalisation mise en équation par des sociétés de courtage maritime , Journal de statistique et société , aérienne , France,2023
9. Ghulaun Murtiza, Qamar Abad, Bill of lading « consequences of on-présetation and effects of exclusion clauses , Journal of développement and social sciences , Pakistan , March 2021 , vol2 °1 , année 2021.
- 10.Hadoum Kamel , quelle reformes pour les ports , revue de droit commercial maritime aérien des transports , n 01 ,France, année 2010 .
- 11.Hadoum Kamel , Les investissements maritime et portuaire en Algérie , la consécration du régime de la concession , CDMO , université de Nantes ,France, volume 20 , année 2014.
- 12.Jaques Bonnaud , le consignataire de navire et représentation de justice du transporteur maritime , DMF ,France, n 690 , mars 2008.
- 13.Jaques Bonnaud , Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français , DMF ,France, n 621, décembre 2001.
- 14.Jaques Bonnaud , Cargo ship , DMF, France , mars 2009.

- 15.Malan A , Le rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opération de transport maritime , DMF n 666, France, année 2006.
- 16.Michel Ariel , Lachunou Mogoue , L'assiette de la créance maritime en matière de saisie conservatoire de navire en droit de C.E.M.A.C , revue Neptunes , France,année 2022 .
- 17.Patrick Chaumette , Le droit disciplinaire des marins à l'aune des droits fondamentaux , Annuaire de droit maritime et océanique , Nantes Paris France, , année 2021.
- 18.Ray Jose Domingo , l'arbitrage maritime et les règles de Hambourg , DMF , France, année 1981.
- 19.Sébastien Antoine et Manager Marine , L'évolution du métier de commissionnaire de transport , Gazette , n 40 ,France, année 2016.
- 20.Stéphane Mirabel , Les auxiliaires de l'armement , l'association Belge de droit maritime , D MF, France, n 614 , Avril 2001.
- 21.Trari Tani Mostefa, Arbitrage international dans le nouveau code algérien. association suisse de l'arbitrage ,volume27,n o1, Suisse, année2009

الفهرس :

1.....	مقدمة
7.....	الباب الأول: الأساس القانوني للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري
8.....	الفصل الأول : مفهوم الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري
9.....	المبحث الأول: مفهوم وكيل السفينة ووكيل الحمولة
12.....	المطلب الأول: تعريف وكيل السفينة ووكيل الحمولة
12.....	الفرع الأول : تعريف وكيل السفينة
16.....	الفرع الثاني : تعريف وكيل الحمولة
18.....	المطلب الثاني : شروط ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة
18.....	الفرع الأول : الشروط العامة لإبرام عقد الوكالة
20.....	الفرع الثاني : الشروط الخاصة لممارسة مهنة وكيل السفينة ووكيل الحمولة
27.....	المبحث الثاني: مفهوم السمسار البحري
28.....	المطلب الأول: تعريف السمسار البحري
28.....	الفرع الأول : السمسار البحري طبقا للقانون الجزائري
30.....	الفرع الثاني : شروط ممارسة نشاط السمسار البحري
32.....	المطلب الثاني: العلاقة القانونية بين وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري
32.....	الفرع الأول : الجمع بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة
33.....	الفرع الثاني : جمع السمسار البحري بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة
34.....	الفصل الثاني: الطبيعة القانونية لعمل الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري
35.....	المبحث الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري
35.....	المطلب الأول: المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة
36.....	الفرع الأول : الفرع الأول : مفهوم عقد العمل البحري وعقد الوكالة
37.....	الفرع الثاني : الفرع الثاني : تحديد المركز القانوني لوكيل السفينة ووكيل الحمولة

المطلب الثاني: المركز القانوني للسمسار البحري	41
الفرع الأول : الطبيعة القانونية لعقد السمسرة البحرية	41
الفرع الثاني : تمييز عقد السمسرة عن عقد الوكالة العادية والوكالة التجارية والوكالة بالعمولة..	42
المبحث الثاني: علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمقاول المناولة و التشوين	
وبمختلف الجهات	44
المطلب الأول : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمقاول المناولة والتشوين	46
الفرع الأول : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمقاول المناولة	46
الفرع الثاني : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمقاول التشوين	47
المطلب الثاني : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بمختلف الجهات	50
الفرع الأول : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالمؤسسات	50
الفرع الثاني : علاقة الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري بالأشخاص	60
الباب الثاني: أثار عقد الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري	66
الفصل الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد الوكالة للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري	67
المبحث الأول: التزامات وكيل السفينة ووكيل الحمولة	68
المطلب الأول : التزامات وكيل السفينة	69
الفرع الأول : الخدمات الملاحية والإدارية و التجارية التي يتولى وكيل السفينة القيام بها	69
الفرع الثاني : التزامات المجهز	78
المطلب الثاني : التزامات وكيل الحمولة	81
الفرع الأول : الخدمات التجارية و الإدارية لوكيل الحمولة وكيل الحمولة	81
الفرع الثاني : التزامات المرسل إليه	84
المبحث الثاني : التزامات السمسار البحري	85
المطلب الأول : التزامات السمسار البحري كسمسار و تاجر	86
الفرع الأول :التزامات السمسار البحري كسمسار	86
الفرع الثاني :التزامات السمسار البحري كتاجر	89
المطلب الثاني : التزامات العميل	91

91.....	الفرع الأول : التزام العميل بأداء أجر السمسار البحري
93.....	الفرع الثاني : التزام العميل حالة عدم تنفيذ عقد السمسرة
93.....	الفصل الثاني :مسؤولية الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري وفض المنازعات الناشئة بين الأطراف المتعاقدة
95.....	المبحث الأول : مسؤولية الأعوان التجاريين لعملية النقل البحري
95.....	المطلب الأول : مسؤولية وكيل السفينة ووكيل الحمولة و السمسار البحري
95.....	الفرع الأول : مسؤولية وكيل السفينة ووكيل الحمولة
102.....	الفرع الثاني : مسؤولية السمسار البحري
104.....	المطلب الثاني : إنقضاء عقد الوكالة البحرية
104.....	الفرع الأول : انتهاء الوكالة طبقا للقواعد العامة
107.....	الفرع الثاني : انتهاء عقد وكالة السفينة ووكالة الحمولة وعقد السمسرة البحرية
109.....	المبحث الثاني : حل المنازعات الناشئة عن الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري
109.....	المطلب الأول : مسألة القانون الواجب التطبيق على المنازعات البحرية
110.....	الفرع الأول : ضوابط الإسناد في اختيار القانون الواجب التطبيق
113.....	الفرع الثاني : تقادم دعوى المسؤولية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري والجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات البحرية
116.....	المطلب الثاني : التحكيم كآلية فعالة لفض المنازعات البحرية
117.....	الفرع الأول : تنظيم التحكيم
120.....	الفرع الثاني : القانون الواجب التطبيق في إطار التحكيم البحري
128.....	خاتمة
133.....	الملاحق
166.....	قائمة المراجع
180.....	الفهرس

الأعوان التجاريون لعملية النقل البحري

الملخص :

نظم القانون البحري الجزائري مهام و مسؤوليات كل من وكيل السفينة و وكيل الحمولة في المواد من 609 إلى 630 أما السمسار البحري فمن المادة 631 إلى المادة 639 ، فتعتبر هذه الأنشطة وليدة خصوصية النشاطات البحرية التي كانت محتكرة من قبل الدولة سابقا بالإضافة إلى ما أصبحت عليه السفن التجارية و تكاليفها الباهضة .

كان ربان السفينة هو من يتولى القيام بهذه الأنشطة ذلك لحساب المجهز أو المرسل إليه ، فاقترض الأمر إعفاءه منها ذلك نظرا لبقاء السفينة في الميناء مدة طويلة والبحث عن شخص طبيعي أو معنوي في كل ميناء يقوم لحساب المجهز أو المرسل إليه بتسليم البضائع وحرستها و المحافظة عليها و تحصيل الأجر عن ذلك .

وعليه أصبح الأعوان التجاريون هم من يتولون القيام بهذه الأنشطة و المهام وذلك بناء على عقد تنجر عنه جملة من الالتزامات و المسؤوليات على عاتق طرفاه .

الكلمات المفتاحية: وكيل السفينة ، وكيل الحمولة ، السمسار البحري ، عقد الوكالة ، عقد النقل البحري .

« Agents commerciaux pour le transport maritime »

Résumé :

Le droit maritime algérien régit les fonctions et les responsabilités de consignataire du navire et de consignataire de cargaison dans les articles de 609 à 630. Le courtier naval de l'article 631 à l'article 639 considère ces activités comme la naissance de la privatisation des activités maritimes précédemment monopolisées par l'État en plus de ce que sont devenus les navires commerciaux et leurs coûts exorbitants.

C'est le capitaine du navire qui a effectué ces activités au nom du transformateur ou du destinataire. Cela était rendu nécessaire par l'exemption, compte tenu du long séjour du navire au port et de la recherche d'une personne physique ou morale dans chaque port pour lequel le transformateur ou le destinataire livrait, gardait, entretenait et percevait les salaires.

En conséquence, ce sont les agents commerciaux qui exercent ces activités et fonctions sur la base d'un contrat qui remplit un certain nombre d'obligations et de responsabilités des deux parties.

Mots clés : consignataire du navire, consignataire de cargaison , courtier maritime, contrat d'agence, contrat de transport maritime

« Commercial Agents for Maritime Transport »

Abstract :

Algerian maritime law regulates the duties and responsibilities of the ship's agent and cargo agent in the section from 609 to 630. The naval broker from section 631 to section 639 considers these activities to be the birth of the privatization of maritime activities previously monopolized by the State in addition to what has become of commercial vessels and their exorbitant costs.

The master of the vessel performed these activities on behalf of the processor or consignee. This was made necessary by the exemption, taking into account the vessel's long stay in port and the search for a natural or legal person in each port for which the processor or consignee delivered, kept, maintained and collected wages.

Consequently, it is the commercial agents who carry out these activities and functions on the basis of a contract which fulfils a number of obligations and responsibilities of both parties.

Key words : Ship agent, payload agent, sea broker, agency contract, sea transport contract –.