

المركز القانوني لوكيل السفينة أثناء ممارسة نشاط النقل البحري.



طالبة الدكتوراه/ بورطال أمينة.
جامعة تلمسان.

amina.droit13@gmail.com



مقدمة:

إنّ النقل البحري من أهمّ القطاعات التي يعتمد عليها الاقتصاد الوطني، وبالرغم من سيطرة الشركات الوطنية التي تنتمي إلى القطاع العام، فقد أصبحت التحوّلات الاقتصادية التي شهدتها الجزائر عند تبنيها اقتصاد السوق وفتح مجال الخصوصية، تتطلب ضرورة تدخّل العديد من أشخاص الملاحة البحرية بهدف دفع عجلة التنمية الاقتصادية نحو الأفضل، وتشجيع الاستثمار البحري عن طريق الاستناد إلى مساعد بحري متميّز يتمثّل في 'وكيل السفينة' أو 'أمين السفينة'، مع أنّه يصعب تحديد الفترة التاريخية التي اعتمد فيها مجهّز السفن على أعوان بحريين، حيث انبثق ظهور وكيل السفينة إلى الوجود تماشياً مع التطوّرات التي شهدها قطاع النقل البحري¹.

يجسّد وكيل السفينة رابطة بين البرّ و البحر لأجل ضمان سرعة تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، بعدما كان يقتصر أداء الالتزامات المنفرعة عن ذلك في القدم على قائد أو ربّان السفينة الذي أوكلت له هذه المهام لأجل ضمان حسن تنفيذ العقد، دون أن يمتدّ تمثيله لمجهّز السفينة خارج تنفيذ عقد النقل البحري بحسب الأصل²، حيث يبرم عقد وكالة السفينة المأجورة³، أو (أمانة السفن التجارية) حسبما استقرّ عليه الفقه العربي و الفقه الغربي بخصوص تحديد طبيعته القانونية، على أساس أنّه وليد الضّرورات العملية والتجارة البحرية الحديثة⁴، و الذي يهدف إلى تحقيق المصلحة المشتركة

¹ دردار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2001/2000، ص 04.

² على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، مصر، سنة 1992، ص 29، 31.

³ في هذا السياق قضت محكمة الإسكندرية الابتدائية في قرارها المؤرّخ ب 1969/04/07 "أنّه تستنبط صفة الوكيل عن المجهّز من الدعوى المرفوعة ضدّ المجهّز والتي أعلنت إلى الوكيل البحري في مصر ولم يكن هذا الإعلان محل نفي من الوكيل، كما قضت نفس المحكمة في 1969/05/10 أنّ وكيل السفينة يرتبط مع المجهّز بعقد وكالة مأجورة، بحيث يكون وكيل السفينة وكيل عادي عن المجهّز ليخضع لجميع قواعد عقد الوكالة".

- إيمان فتحي الجميل، مقاولي الشّحن والتفريغ (الوكلاء البحريون و المقاولون البحريون)، طبعة 1، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2015، ص 23، 24.

- محمود شحمات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر، الجزائر، ص 61.

⁴ اختلفت الآراء الفقهية في مصر وفرنسا حول تحديد طبيعة عقد وكالة السفينة الذي يعمل بموجبه أمين السفينة لحساب المجهّز والتي يعتبرها على سبيل المثال الفقيه الفرنسي Ripert و Rodière أنها عقد وكالة عادية، لكن تكيّف ب"عقد عمل" الذي يبرم بين مجهّز السفينة ووكيل السفينة، مع أنّه يفترض القيام بأعمال مادية في إطار عقد العمل، حينما يفترض وجود علاقة تبعية، على خلاف وكيل السفينة الذي يتمتّع بنوع من الاستقلالية ويقوم بأعمال قانونية. - على جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 36.

بين مجهز السفينة ووكيل السفينة، هذا الكيان الجديد الذي يلعب دورا مهما جدا في تنفيذ الإرسالية البحرية للبضائع والمحافظة عليها إلى غاية تسليمها لأصاحب الحق على البضائع، والذي يتعامل باسم ولحساب المجهز اللذان تربطهما علاقة تعاقدية تسري عليها أحكام الوكالة المبرمة بينهما¹.

كما تؤثر طبيعة العلاقة بين الناقل البحري ووكيل السفينة كمثل مجهز السفينة، على تحديد صفة وكيل السفينة¹، الذي اهتم المشرع الجزائري بتنظيم أحكامه في أحكام القانون البحري الجزائري².

انطلاقا من ذلك فمن أهم الإشكالات الجوهرية التي تطفو على السطح، تتمثل في:

من هو أمين السفينة؟ وما طبيعة العلاقة التي تربط وكيل السفينة والمجهز؟ وما أثر ذلك على اكتساب وكيل السفينة صفة الناقل البحري؟ و معالجة إشكالية مدى مسائلة وكيل السفينة عن الأخطاء المنسوبة للناقل البحري.

المحور الأول: الإطار المفاهيمي لوكيل السفينة .

يتطلب استغلال السفينة الاستعانة بوكيل السفينة الذي يؤدي دورا أساسيا في تنفيذ عقد النقل و يعمل لحساب مجهز السفينة، الأمر الذي يثير إشكالا بخصوص تحديد وضعه القانوني، غير أن ذلك يستوجب بادئ ذي بدء تحديد مفهوم وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري و بعض المراسيم التنظيمية لأحكام مهنته، وبعد ذلك نحدد أثر علاقة وكيل السفينة بالمجهز الذي يختاره على الطرف الحقيقي في عقد النقل البحري الذي يتمثل في (الناقل البحري).

أولا- مفهوم وكيل السفينة :

يعتبر وكيل السفينة أحد المساعدين البحريين³، الذين يتدخلون في مجال النقل البحري وهو مصطلح في غير محله⁴، حيث يخضع للنصوص المتعلقة بالوكلاء التجاريين⁵، تطبيقا لأحكام المادة 609 من ق.ب.ج التي تعرفه على أنه: " كل شخص طبيعي أو شخص معنوي يلتزم مقابل أجر، بموجب وكالة عن المجهز أو الريان القيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة، و التي يقوم بها الريان شخصيا، والعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة

¹ إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 23، 24. - محمود شحمات، المرجع السابق، ص 61.

² Sarah BOUKERBOUT, le consignataire de navires et l'agent maritime, Mémoire pour le Master 2 « Droit Maritime et des Transports », faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille Année de soutenance : 2008 – 2009, p 18, 19, 20.

³ نظم المشرع البحري الجزائري الأحكام القانونية لوكيل السفينة في القسم الأول من الفصل الثالث تحت عنوان مساعدو التجهيز تحت الباب الأول المعنون بالتجهيز من المادة 609 إلى المادة 620 من الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 ل 15 أوت 2010 ج.ر 46 ل 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

⁴ يتبين لنا من خلال نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج.ر عدد 31 المؤرخة في 24 ماي 2009 أن المشرع الجزائري أدخل وكيل السفينة ضمن طائفة مساعدي النقل والتي تنص أن "مساعدو النقل البحري حسب مفهوم هذا المرسوم هم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسّمسار البحري"، وقد حدد الفصل الثاني شروط ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري سواء تعلق الأمر بالأشخاص الطبيعيين أو الأشخاص المعنويين.

⁵ الجدير بالإشارة أنه يحتاج مصطلح وكيل السفينة "le consignataire de navire" بعض الدقة حيث يرجع أصل هذه الكلمة إلى consignare و يقصد بها الوديعة أي إيداع نقود أو بضائع في يد شخص ما يلتزم بدورها تسليمها مقابل إيداع الإيداع، ولا تنطبق كلمة وكيل السفينة مع الأصل اللاتيني لها، التي يوحي معناها بإيداع السفينة ماديًا في حين أن الواقع يثبت إيداع السفينة معنويًا نتيجة قصر مدة رسو السفينة في الميناء. - دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 07، 104.

⁵ Sarah BOUKERBOUT, op.Cité, p 18, 19, 20.

يرسو السفينة في الميناء"، هذه المادة الأخيرة التي يتبين لنا من خلالها أنّ وكيل السفينة كلّ شخص مندوب عن المجهّز يعين لأجل القيام بجميع الأعمال المتعلقة باستغلال السفينة في الموانئ¹، على متن الخطوط الملاحية المنتظمة والخطوط الملاحية الغير منتظمة²، خاصّة و أنّ المجهّز يتمتّع بسلطة تجارية كاملة على السفينة باستثناء مشاركة الإيجار الزمنية³، وفسّر أب القانون البحري العميد R. Rodière أحد معاني كلمة وكيل السفينة على أنها تعني "من يتحمّل أعمال الغير". كما تجاهل المشرّع البحري الفرنسي الحديث عن "الوكيل البحري" حيث أغفل الإشارة في أيّ نصّ إلى كلمة "الوكلاء البحريين"⁴، كمكثّفون بريون حسب رأي الفقيه الفرنسي R. Rodière، على خلاف أمين السفينة الذي لا يعتبر إلا مكثّف من قبل مجهّز السفينة⁵، و الذي نظّم أحكامه في المادة 11 من القانون الفرنسي رقم 69-8 المؤرخ في 1969/01/03 المتعلّق بالتجهيز والبيع البحرية، أنّه يتصرّف وكيل السفينة كوكيل مأجور للمجهّز⁶، و المادة 51 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المؤرخ في 1966/12/31 المتعلّق بعقود الاستئجار والنقل البحري أنّه "يمثّل وكيل السفينة الناقل...."⁷، فيعتبر أمين السفينة الوكيل المأجور للناقل البحري وهو ما ينطبق على الوكيل البحري⁸.

و من أهمّ شروط ممارسة مهنة وكالة السفن البحرية أنّه لا يمكن ممارسة نشاطات الوكالة لإتمام عمليات نقل البضائع والتي تتنافى مع أيّ نشاط آخر مأجور، تطبيقاً لأحكام المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 01-286 المؤرخ في 24 سبتمبر 2001 الذي يحدّد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسّمسار البحري⁹، إلّا بموجب رخصة يسلمها الوزير المكثّف بالبحرية التجارية، حسبما تنصّ عليه المادة 03 من نفس المرسوم التنفيذي الذي حدّد جميع الشّروط و الإجراءات المتعلقة بها¹⁰، مع إلزامية تقييد مساعد النقل البحري المعتمد طبقاً لأحكام المرسوم التنفيذي رقم

¹ إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 19.

² Stéphane MIRIBEL, Les auxiliaires de l'armement, L'Association Belge de Droit Maritime (ABDM), Les 16 et 17 novembre 2000, à Anvers, DMF n° 614 - Avril 2001, p 343.

³ إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 19.

⁴ R. Rodière, Traité général de droit maritime, L'Armement, Dalloz, 1976, p531.

⁵ D'autre part, selon le Doyen RODIERE, les agents maritimes « sont en fait et en droit des préposés terrestres » alors que le consignataire de navire n'est pas le préposé de l'armateur ».- Cité par : René RODIERE / Emmanuel du PONTAVICE, Droit maritime, Précis Dalloz, 12e édition, N°275, P 248.

⁶ Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.

⁷ Décret n° 66-1078 du 31/12/1966 Sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes modifié par le décret du 12/11/1987: «Le consignataire du navire représente le transporteur. Il répond envers lui des fautes d'un mandataire salarié».

⁸ Sarah BOUKERBOUT, op. Cité, p 13.

⁹ تطبيقاً لأحكام المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 01-286 المؤرخ في 24 سبتمبر 2001 الذي يحدّد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسّمسار البحري، ج.ر عدد 56 المؤرخة في 30 سبتمبر 2001.

¹⁰ المادة 03 و 04 و 05 و 06 و 10 من المرسوم التنفيذي رقم 01-286.

183-09 المتعلق بشروط ممارسة نشاطات مساعدتي النقل البحري، في سجل مساعدتي النقل البحري المفتوح لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وتسليمه "بطاقة مساعد النقل البحري"¹¹.

ثانيا: أثر علاقة وكيل السفينة بالمجهز على الناقل البحري:

يجمع عقد وكالة السفينة بين وكيل السفينة والمجهز بما في ذلك الناقل البحري حيث يتمتع مجهز السفينة¹ بمطلق الحرية في اختيار أمين السفينة²، الذي يعتبر وكلا عن مجهز واحد (ناقل بحري واحد)³ أو عدة مجهزين (ناقلين بحريين) في نفس الميناء البحري أو الموانئ الأخرى التي تمر فيها سفينة المجهز، أين يفترض علم وكيل السفينة بجميع التصرفات المادية و القانونية لمجهز السفينة ودرابته بجميع العلاقات التي تربطه مع الجهات الإدارية، وخبرته في مجال حسن اختيار المتخصصين بهدف توفير جميع مستلزمات السفينة⁴، نتيجة تمتعه بالاستقلالية عن مجهز السفينة، وان كان يدرج ضمن طائفة مساعدتي المجهز.

أهم التزام رئيسي يلقي على عاتق وكيل السفينة أدائه جميع الأعمال المتعلقة بالسفن التجارية التابعة لنفس مجهز السفينة بما في ذلك تنفيذ عقود النقل البحري، فيمثل مجهز السفينة عند قيامه بهذه الوظيفة الأساسية، في حدود تنفيذ عقد النقل البحري⁵، و يباشر جميع العمليات والوظائف التجارية المتعلقة بالبضاعة¹، حيث يتولى القيام بجميع الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري، على أساس أنه وكيل عن الناقل البحري دون المرسل إليه حيث تنحصر مهمته الأساسية في القيام بأعمال قانونية لحساب مجهز السفينة، دون التزامه باستخدام البحارة أو إبرام عقود تأجير السفن البحرية، إلا بموجب تفويض خاص من مجهز السفينة⁷، تطبيقا لأحكام المادة 610 من ق.ب.ج و من بين تطبيقات ذلك:

- التزام وكيل السفينة باستلام البضائع لأداء عمليات المناولة المينائية فيقوم بعملية شحن البضائع في ميناء القيام⁸، و إصدار سندات الشحن وتجهيز مستندات النقل ومنح صلاحية التوقيع على سندات الشحن B/L نيابة عن مالك السفينة⁹،

¹¹ يجب أن تتضمن بطاقة مساعد النقل البحري طبقا لأحكام المادة 26 من المرسوم التنفيذي رقم 183-09 المتعلق بشروط ممارسة نشاطات مساعدتي النقل البحري مجموعة من البيانات تتمثل في نوع النشاط، الاسم أو اسم الشركة وعنوان مساعد النقل البحري والرقم التسلسلي المطابق للرقم المذكور في السجل المتعلق به.

¹ يعرف القانون البحري الجزائري في المادة 572 أنه "كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى يخوله الحق في استعمال السفينة".

² الجدير بالذكر إلى أنه ترد قيود على حرية المجهز في اختيار أمين السفينة وذلك عن طريق إدراج شرط في سند الشحن أو سند الإيجار يسمى clause d'adresse هذا الشرط الأخير الذي يحدد الشخص الذي ينوب عن المجهز ويقوم بدور وكيل السفينة لإتمام عملية تسليم البضائع إلى المرسل إليه - علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 30.

³ عبد الحميد مرسى عنبر، التوكيل البحري منذ نشأته حتى ضوابطه، طبعة أولى، دار الكتب المصرية، 2009، ص 96.

⁴ إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 20.

⁵ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 82، 96.

¹ Sarah BOUKERBOUT, op.Cité, p 49, 50.

⁷ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 32، 43.

⁸ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 63.

⁹ محمّد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 31.

مع مراعاة حسن تنفيذ مخطط الشحن والرص على طريقة الناقل البحري، ويفحص طبيعة البضائع وعددها و علاماتها و الأوزان و حالة البضاعة¹⁰، و التحكم في معدّات تداول البضائع وصيانة الحاويات¹¹، و يلتزم بإعلام جميع أصحاب الحقّ على البضائع و المرسل إليهم عند وصولها، فيلقى على عاتقه في هذه الحالة الالتزام الأساسي بتسليم البضائع، بصفته وكيل مجهزة السفينة، مقابل استلامه سند الشحن، وتقديم إذن التسليم الموجّه إلى السلطات المختصة بالمرافأ لأجل تسليم البضائع إليهم¹.

كما يحقّ للمرسل إليه في هذه المرحلة توجيه جميع الإجراءات الواجب توجيهها للناقل إلى وكيله البحري والتي يحتجّ بها على الناقل البحري²، مع التزامه بعملية تفريغ البضائع بدلا من الناقل البحري لصالح أصحاب الحقّ على البضائع عند وصولها مع مراعاة جميع التدابير المتخذة لأجل حراستها والمحافظة عليها³، حسبما تنصّ عليه المادة 49 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المؤرخ في 31/12/1966 بخصوص عقود الاستئجار والنقل البحري: "أنّه يجب أن يسلم الرّبان أو أمين السفينة البضاعة إلى المرسل إليه أو ممثله"⁴، بالإضافة إلى نصّ المادة 1/16 من المرسوم الفرنسي رقم 69-679 المؤرخ في 19/06/1969 المتعلّق بالتجهيز والبيع البحرية التي تؤكد الثّورة التشريعية في هذا المجال حيث "يقوم أمين السفينة بدلا من الرّبان بتسليم البضائع في الانطلاق وتسليمها عند الوصول"⁵.

مع الإشارة إلى أنّه يلتزم أمين السفينة بتسليم البضاعة لأمين الحمولة حينما يكون مفوضا من قبل الشّاحن، كما يمثل الناقل البحري والشّاحن في ذات الوقت فيجري التسليم إليه⁶، فإنّما أن يسلم جميع البضائع إلى المرسل إليه مباشرة إذا كانت سريعة التلف أو يضعها في المخازن ويسلمها لأصحابها بموجب أوامر التسليم التي يصدرها بناءا على سندات الشحن التي يتسلمها من أصحاب الحقّ على البضائع حتّى لا تتعطل السفينة عن العمل عند تسليم الحمولة لأصحابها⁷. كما يجب على وكيل السفينة المحافظة على حقوق الناقل البحري فيتخذ جميع الإجراءات التّحفظية التي يمكن للناقل البحري اتّخاذها لمواجهة تأخّر أصحاب الحقّ على البضاعة في الاستلام كإيداع البضاعة في مخازن الميناء⁸، حيث يجوز للمرسل إليه إخطاره مباشرة بتلف أو هلاك البضاعة، لينتج مثل هذا الإخطار أثره في حقّ المجهّز، حيث يقرّ وكيل

¹⁰ Sarah BOUKERBOUT, op.Cité, p 49, 50.

¹¹ محمّد العباسي، المرجع السابق، ص 31.

¹ إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 30.

² علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 38.

³ R. Rodière, op. Cité, p. 531

⁴ تنظّم مهنة أمين السفينة في القانون الفرنسي رقم 69-08 المؤرخ في 03/01/1969 المتعلّق بالتجهيز والبيع البحريّة والرسوم الفرنسي رقم 69-679 المؤرخ في 19/06/1969 وكذا المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المؤرخ في 31/12/1966.

⁵ Art.16du Décret n°69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes «Au lieu et place du capitaine, le consignataire du navire procède au départ à la réception,à l'arrivée à la livraison des marchandises»

⁶ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، طبعة خامسة، 2011، ص 123.

⁷ عبد القادر حسين العطير/ باسم ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية(دراسة مقارنة)، طبعة أولى، مكتبة دار الثقافة، الأردن، 1999، ص 298.

⁸ كمال حمدي، القانون البحري (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- استغلال السفينة)، منشأة المعارف، مصر، 1997، ص 396.

السفينة بالضرر اللاحق بالبضاعة حينما يلتزم مجهّز السفينة بهذا الإقرار⁹، بخصوص الأضرار اللاحقة بالبضائع، ليستطيع هو الآخر الاحتجاج بها في مواجهة المجهّز الناقل بنفسه¹⁰.

بالإضافة إلى ذلك، فإن أمين السفينة يعمل على إتمام المهمة التي يتعهّد بها مجهّز السفينة بصفة المستغلّ التجاري والنقني للسفينة، فيتجسّد دوره في القيام بالأعمال القانونية لحساب المجهّز والسفينة¹، فيتصرّف كمساعد مجهّز السفينة بخصوص الحاجات العادية للسفينة²، و يتكفّل القيام بجميع الالتزامات التي تلقى في الأصل على عاتق ربان السفينة والتي تمتدّ إلى تقديم الخدمة للسفينة في حدّ ذاتها كتموينها و إصدار سندات الشحن³، وشراء المؤن والوقود والتعاقد على إجراء الإصلاحات⁴، و تزويد السفينة بالحاجات العادية للإرسالية وتحضير الرسو و مساعدة السفينة للرسو للتخفيف من المشاكل المتعاقبة في المرسى⁵، حسبما تؤكد لنا المادة 11 من القانون الفرنسي رقم 69-8 المؤرخ في 1969/01/03: "... ينقّذها لحاجيات ولحساب السفينة و الإرسالية العمليات التي لا يقوم الربان بنفسه"⁶، حيث يعتبر أمين السفينة وفقا لأحكام الفيدرالية الخاصة بأمناء السفن والوكلاء البحريين في فرنسا FACAM لـ 2001/06/26 وكيل مأجور يتصرّف باسم ولحساب موكله المجهّز لأداء جميع حاجيات السفينة وينقّذ جميع العمليات بنفسه ممّا يمكن الربان من مباشرتها⁷. و يقوم فضلا عن ذلك بتأمين تسيير وحدات ودعامات النقل المتعدد الوسائط للبضاعة (الحاويات، القاطرات البرية،...) لحساب مجهّز السفينة⁸، وحجز الفراغات على متن السفن⁹.

و عليه يتبيّن لنا أنّه يمكن لوكيل السفينة قبول من المجهّز أو الربان أداء جميع المهام الأخرى التي تتعلّق بالاستغلال التجاري للسفينة، تطبيقا للمادة 611 من ق.ب.ج، و حدّد القانون البحري الجزائري الالتزامات المتبادلة بين كلّ من وكيل السفينة والمجهّز بموجب المادتين 609 و 610.

⁹ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 63.

¹⁰ إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 30.

¹ Jacques BONNAUD, Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français, n° 621, Décembre 2001, p 1042, 1043, 1046.

² Sarah BOUKERBOUT, op. Cité, p 46.

³ محمّد نصر محمّد، المرجع السابق، ص 182، 184.

⁴ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 82.

⁵ Sarah BOUKERBOUT, op. Cité, p 11, 12, 13, 14.

⁶ L'article 11 du Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes « ...Il effectue, pour les besoins et le compte du navire et de l'expédition, les opérations que le capitaine n'accomplit pas lui-même ».

⁷ الجدير بالذكر أنّه يؤدّي الوكيل البحري دور أمين السفينة كوكيل مأجور الذي يتمحور دوره الاقتصادي في القطاع البحري بأداء كلّ ما يخصّ العمليات التجارية.

- Jacques BONNAUD, op. Cité, p 1042, 1043, 1046.

⁸ Sarah BOUKERBOUT, op. Cité, p 11, 12, 13, 14.

⁹ محمّد العباسي، المرجع السابق، ص 31.

و في مقابل هذه الالتزامات التي تلقى على عاتق وكيل السفينة، يجب المحافظة على حقوق الناقل البحري، بحيث يتمتع بحق الحصول على أجرة النقل المستحقة باسم ولحساب مجهز السفينة، هذا الأخير الذي يتوجب عليه أن يؤدي جميع المبالغ التي أنفقها في سبيل تنفيذ الوكالة¹⁰، وهذا على خلاف الوكيل العادي الذي لا يتقاضى أي أجر وفقا لأحكام القانون المدني¹¹.

المحور الثاني: تمثيل وكيل السفينة للمجهز أمام القضاء.

يمكن تحديد صفة الناقل البحري من الناحية الإجرائية بما أنه مجهز السفينة، هذا الأخير الذي يمثل وكيل السفينة أمام القضاء فيتمتع بصفة الممثل القضائي لموكله حيث يتلقى الدعاوى القضائية والغير القضائية الموجهة للناقل البحري أو مجهز السفينة، طبقا للمادة 613 من ق.ب.ج أنه يجوز لوكيل السفينة أن يدعي أو يدافع عن المجهز أمام القضاء، إذا كان تمثيله يمنحه هذا الحق، ويتلقى السندات القضائية والغير قضائية المرسلة للمجهز التي اعتاد ربان السفينة عملية تسلمها¹.

و يترتب على ذلك أنه يجوز لوكيل السفينة أن ينوب عن المجهز في الدعاوى التي يرفعها أو تقام عليه في الجزائر، كما يعد موطن وكيل السفينة في الجزائر موطنًا للمجهز²، حيث استقر قضاء النقض الفرنسي تطبيقا لأحكام المادة 19 من المرسوم الفرنسي رقم 69-679 المؤرخ في 19/06/1969 كل دعوى توجه ضد المجهز الناجمة عن عمليات تسليم البضاعة التي يمكن أن ترفع أمام المحكمة في موقع أمين السفينة الذي ينجز تلك العمليات³، أنه من المقرر من قضاء هذه المحكمة أنه إذا كان الموطن الأصلي لشخص شخصا طبيعيا أو معنويا موجود في الخارج ويباشر نشاطا تجاريا، اعتبر موطنًا له في فرنسا كل ما يتعلق بهذا النشاط، ويعتبر مقر هذا التوكيل موطنًا لمالك السفينة دون أن تكون علاقة تعاقدية بين وكيل السفينة والمرسل إليهم⁴.

كما أكدت محكمة النقض الفرنسية في إحدى قراراتها "إذا تبين أن أمين السفينة بصفته وكيل سفينة لشركة الملاحة DELMAS"، فإن محكمة الاستئناف تعتبر بدون أي تغيير بناء على فحوى المادة 51 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المؤرخ في 31/12/1966 "أنه يعين وكيل السفينة كممثل لشركة DELMAS الناقل البحري"⁴، كما أنه إذا كانت

¹⁰ إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 28.

¹¹ تطبيقا للمادة 1/581 من ق.م.ج أن "الوكالة تبرعية ما لم يتفق على غير ذلك صراحة أو يستخلص ضمنا من حالة الوكيل"، بالإضافة إلى نص المادة 582 من ق.م.ج أنه يجب على الموكل أن يرد للوكيل ما أنفق في تنفيذ الوكالة تنفيذا معتادا 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".

¹ Sarah BOUKERBOUT, op. Cité, p 11, 12, 13, 14.

² مشار إليه لدى: كمال حمدي، المرجع السابق، ص 394.

³ CA Rouen, 2.° civ . 29 juin 2000, transidit 2000, p 6.

T.C Marseille, 17 janvier 1967, DMF 1968, 43, ou encore CA Rouen, 09 juillet 1970, DMF 1971, 279.

- Cité par : Sarah BOUKERBOUT, op. Cité, p 50, 51.

⁴ C'est ce qu'a confirmé le Cour de cassation dans les termes suivants: « Attendu qu'ayant relevé que le consignataire avait été pris « en sa qualité d'agent consignataire de la compagnie de navigation DELMAS », la cour d'appel en a exactement déduit, sans dénaturation, par application de l'article 51 du décret du 31 décembre 1966 qu'il avait été assigné comme représentant de la société DELMAS, transporteur maritime »

صفة الوكيل تحول دون البحث عن إثارة مسؤولية أمين السفينة بدلا من المجهز، فسيكون الأمر بخلاف ذلك إذا امتنع عن إظهار هوية موكله، غير أنه إذا تم استدعاء المجهز الذي مثله في النزاعات القضائية، فيجب عدم إلقاء عبء المسؤولية على عاتق أمين السفينة، بحيث لا يمكن الاحتجاج بالمسؤولية التعاقدية لأمين السفينة أمام الشخص الذي طلب خدماته، بل يسأل المجهز لوحده، ومع ذلك وبالرغم من حضور مجهز السفينة في هذه اللحظة، فيمكن إدانة أمين السفينة لسبب أو لآخر تضامنياً مع موكله.

و جاء في هذا الصدد حكم محكمة استئناف باريس المؤرخ في 1987/06/01 التي نادت بنظرية الوهمية بحيث حكمت بإدانة شركة الشحن Vastseas مالكة السفينة «el jumbo» باعتبارها شركة وهمية ليس لها عنوان خاص به، التي تقع في مقر وكيلها البحري Thenamaris، إلا أنه رفض هذا الحكم بحيث يكمن المؤشر الذي أفتعت به محكمة استئناف باريس "هو وهمية المجهز وغياب عنوان خاص، لأنه وفقا لهذا الرأي أن السفن التابعة لأمين السفينة البحري Thenamaris تنتمي لأحد الشركات، لكن جميع الشركات كشركة الشحن Vastseas أغفلت الإشارة إلى عنوان محدد، بل يوجد مقرها لدى الوكيل البحري Thenamaris".

و عليه استنادا إلى السوابق القضائية يجب استدعاء مجهز السفينة، وتبليغ وكيل السفينة شخصا في فرنسا والذي يلتزم بدوره بتبليغ مجهز السفينة لاسيما حينما يكون أجنبيا، كما أدانت محكمة باريس شركة التسيير اليونانية والشركة الوهمية الماطية المالكة لاسم السفينة على أساس المسؤولية التكافلية والتضامنية لإصلاح الأضرار اللاحقة بالبضائع¹.

المحور الثالث: مسؤولية وكيل السفينة.

انطلاقا من فكرة أن وكيل السفينة ليس طرفا أساسيا في عقد النقل البحري، فلا يجوز مساءلته عن تنفيذه إلا بصفته وكيلًا عن الناقل البحري الطرف الحقيقي الممثل من قبل مجهز السفينة، عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها في حدود تنفيذ وظيفته²، وهو ما تؤكد لنا المادة 617 من ق.ب.ج أنه: "يعدّ وكيل السفينة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه بمقتضى أحكام القانون العام"³، فيعتبر الخطأ الذي يرتكبه وكيل السفينة عند أداء مهامه كما لو كان خطأ ارتكبه الناقل البحري⁴، ومن أمثلة الأخطاء التي يرتكبها وكيل السفينة عن الهلاك والتلف اللاحق بالبضائع بين يديه طبقا لقواعد المسؤولية التقصيرية الواردة في القانون المدني كاستثناء على قيام مسؤوليته التعاقدية مثلا عند إغفال وجود البضائع على رصيف السفينة مما عرّضها لمخاطر السرقة⁵.

-Cité par: Jacques Bonnaud, op.Cité, p 02.

¹ C.A Aix-en-Provence, 10 mai 1989, Mutuelles du Mans et Stefover c/ Somotrans et autres.

- Cité par: M. Bachir HADJ HAMOU, la qualité de transporteur maritime, Mémoire pour le D.E.S.S de Droit Maritime et des Transports, D'AIX-MARSEILLE, 1999-2000, p 35,36.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 186، 187.

³ والتي تقابلها المادة 51 من المرسوم الفرنسي رقم 66-1078 المؤرخ في 1966/12/31 أن "...وكيل السفينة مسؤول عن أخطائه حيال موكله".

⁴ دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 59.

⁵ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 65.

و لا يتحقق ذلك إلا بعد إثبات خطأ وكيل السفينة من قبل الشاحن أو المرسل إليه، مثال ذلك عدم إخطار الشاحن عن عدم وصول أي سفينة في المواعيد المعلن عنها لتسليم البضائع المنقولة⁶، دون إثارة مسؤوليته عن الأخطاء التي تنسب إلى مجهّز السفينة أو الرّبان⁷، التي أدت إلى أضرار كأن يقع الضرر قبل أن يتسلّم وكيل السفينة البضاعة⁸.

على هذا الأساس، يستطيع وكيل السفينة التمسك بشروط الإعفاء و تحديد المسؤولية المقررة للنّاقّل البحري في حدود الأخطاء الشخصية التي تقع على عاتقه أثناء القيام بمهامه، من جرّاء إخلاله بكافة الالتزامات بصفته ممثّل له¹، كما يجب على المضرور الرجوع مباشرة على النّاقّل البحري²، حينما نفسّر عقد الوكالة المبرم بين أمين السفينة والمجهّز بشكل موسّع³، بما أنّه يتصرّف بصفته وكيلًا عن المجهّز النّاقّل لا بصفته الشخصية⁴، حيث ليس هناك ما يمنع من حلول أمين السفينة محلّ المجهّز على أساس أنّها مسؤولية مباشرة اتجاه الغير بناء على عقد النّقل البحري، وهذا ما يجعل مركز وكيل السفينة يقترب نوعا ما من مركز الوكيل بالعمولة للنقل في مواجهة الشاحن⁵، مع أنّ الوكيل بالعمولة للنقل يتصرّف باسمه الشخصي ولحساب النّاقّل⁶.

بالتّالي يسأل وكيل السفينة قبل المجهّز عن إخلاله بعقد وكالة السفينة، ويسأل عن أخطاء تابعيه قبل الشاحن والمرسل إليه عن الضرر اللاحق بالبضاعة سواء تلك التي شحنت على متن السفينة أو تمّ تفريغها بهدف تسليمها لأصحاب الحقّ عليها، الأمر الذي يستوجب عليه التعويض كعدم المحافظة على البضاعة بعد تمام عملية تسليمها، أو تسليم البضائع تسليمًا معيبًا كأن يسلمها للمرسل إليه دون حيازته وثيقة شحن.

و يثور التساؤل عن مسالة أمين السفينة عن الأخطاء المنسوبة للنّاقّل البحري بخصوص الأضرار اللاحقة بالبضائع، فيجيب الفقيه المصري "مصطفى كمال طه" بضرورة مسالة وكيل السفينة شخصيًا عن الضرر اللاحق بالبضائع⁷، فيسأل عن تنفيذ العقد و إن لم يكن طرفًا في عقد النّقل البحري على أساس فكرة التّبعية لمجهّز السفينة

⁶ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 39.

⁷ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 186، 187.

⁸ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 398.

-Yves Tassel, avaries et manquants/ Preuve/ Représentation du transporteur maritime par le consignataire de navires, Revue Judiciaire de l'Ouest, Chargé de Cours à la Faculté de Nantes 1978-1. pp. 57-60, p 58.

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/juro_02439069_1978_num_2_1_3421

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 398.

-Yves Tassel, op. Cité, p 58.

² سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضدّ النّاقّل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران السانبا، 2007/2006، ص 40.

³ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 186، 187.

⁴ سحولي صلاح الدين، المرجع السابق، ص 40.

⁵ عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 104.

⁶ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 36.

⁷ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 186.

كمسؤول أصلي عن الخطأ الذي ارتكبه⁸، و على أساس أنه لو بقيت السفينة في الميناء يستطيع المرسل إليه الحجز عليها و الحصول على حقه في التعويض، غير أنه منعا من تعطيل السفينة في الميناء يفترض حلول أمين السفينة محلّ المجهّز لتمكين السفينة من الرحيل، و مادام أنّ هذا التعهّد ضمني فلا محلّ له إذا ما أعلن الوكيل البحري قبل رحيل السفينة عدم مساءلته عن تنفيذ عقد النقل ودعا المرسل إليهم التوجّه بطلباتهم إلى مجهّز السفينة مباشرة⁹، ومع ذلك لقي هذا الاتجاه معارضة نتيجة عدم مساءلة أمين السفينة عمّا لحق الحمولة من أضرار على أساس أنه ليس طرف في عقد النقل البحري. يرى جانب آخر من الفقه أنّ الاتفاق الضمني بين أمين السفينة والمرسل إليه من قبيل الافتراض المحض¹، حيث يعترف للمرسل إليه إذا لم يتسلّم البضائع سليمة رفع دعوى مباشرة قبل وكيل السفينة الذي يحلّ محلّ الرّبان، فقرّر القضاء الفرنسي مسؤوليّة وكيل السفينة عن أخطاء مجهّز السفينة أو الرّبان، مع اعتراض فكرة وجود رابطة عقدية بين المرسل إليه ووكيل السفينة².

الجدير بالذكر أن المشرّع الفرنسي وضع حلّين بخصوص مسألة تحديد أساس مسؤوليّة وكيل السفينة والتي تقوم على أساس فكرة الخطأ واجب الإثبات ممّا يجعلها شاملة لكلّ ضرر، أو يفترض خطأ وكيل السفينة، ليوازن هذا الافتراض تحديد مسؤوليته على غرار مسؤوليّة النّاقّل البحري، أو يفترض خطأ هو، و هو الحلّ الذي تأثّر به المشرّع الجزائري فيثير مسؤوليّة وكيل السفينة عن الأضرار اللاحقة بالبضائع على أساس الخطأ المفترض، استجابة لتطلّعات شركات التوكيلات البحرية في الجزائر على حساب البناء القانوني المتكامل لعقد النقل البحري وكلّ ما يحيط به، بمعنى تطبّق على كلّ متدخل في أيّ مرحلة من مراحل النقل البحري بدءا من استلام المجهّز أو وكيله للبضاعة في ميناء القيام إلى غاية إتمام إجراءات التسليم في ميناء الوصول³.

الخاتمة:

نستخلص أنّ عقد وكالة السفينة أهمّ العقود التجارية، الذي يعمل بموجبه وكيل السفينة على تقديم خدمات لتنفيذ رحلة نقل البضائع المنقولة على متن السفن المارّة بالموانئ البحرية، فيتميّز بمهامه التي تتصل بتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع من ميناء لميناء آخر.

كما يتصرّف كوكيل عن النّاقّل البحري مجهّز السفينة لا المرسل إليه على خلاف وكيل الحمولة الذي يكلفه الشّاحن أو المرسل إليه، فيفترض التزامه بجميع الأعمال التي يفترض على النّاقّل البحري القيام بها، مع أنه يمكن لنفس الشّخص أن يجمع بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة حينما يكلفه النّاقّل البحري والمرسل إليه، فيكتسب صفة وكيل الحمولة. و يلاحظ نوع من الاختلاط حول فكرة تمثيل وكيل السفينة لمجهّز السفينة أو النّاقّل البحري إلا إذا أخذنا بالمفهوم القانوني للنّاقّل البحري بموجب معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن لعام 1924، فهو مساعد للنّاقّل البحري ومجهّز السفينة في نفس الوقت، والذي لا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية، بصفته وكيل عن النّاقّل البحري

⁸ علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، ص 310.

⁹ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 41.

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 186.

² إيمان فتحي الجميل، المرجع السابق، ص 24.

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 65.

فحسب، وهو ما يثير إشكالا حينما يكون الناقل البحري أحد شركات النقل البحري الذي يتمركز مقرها في بلد أجنبي، بما أن عقد وكالة السفينة يبرم مع مجهّز السفينة.

و تحوّل لمجهّز السفينة إمكانية عزل أمين السفينة وإنهاء وكالة السفينة حتّى ولو وجد اتفاق بخلاف ذلك، مع الإشارة إلى أنّه تتقدم كلّ دعوى ناشئة عن عقد وكالة السفينة بانقضاء سنتين ابتداء من تاريخ استحقاق الدين تطبيقاً لأحكام المادة 620 من ق.ب.ج.

❖ قائمة المراجع والمصادر:

أولاً: باللغة العربية:

I- الكتب والمؤلفات:

1. إيمان فتحي الجميل، مقاولي الشحن والتفريغ (الوكلاء البحريون و المقاولون البحريون)، طبعة أولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، سنة 2015.
2. على جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربيّة، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، مصر، سنة 1992.
3. علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي.
4. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة، عمان، طبعة خامسة، سنة 2011.
5. عبد الحميد مرسى عنبر، التوكيل البحري منذ نشأته حتى ضوابطه، طبعة أولى، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، سنة 2009.
6. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة) طبعة أولى، مكتبة دار الثقافة، الأردن، سنة 1999.
7. كمال حمدي، القانون البحري (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- استغلال السفينة)، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 1997.
8. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون و الاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، طبعة أولى، سنة 2012.
9. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر، الجزائر.
10. محمد سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث، سنة 1970.
11. محمّد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، مصر، سنة 2000.
12. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، طبعة أولى، سنة 2012.

II- المذكرات والرسائل:

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

2. سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق جامعة وهران - السانبا، السنة الجامعية 2006/2007.

III- النصوص القانونية :

1. الأمر رقم 80-76 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 لـ 15 أوت 2010 ج.ر. 46 لـ 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.
2. الأمر رقم 58-75 مؤرخ في 1975/09/6، ج.ر. عدد 78 مؤرخة في 1975/09/30 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ في 2005/06/20 والقانون رقم 05/07 المؤرخ في 2007/02/06 المتضمن القانون المدني الجزائري.
3. المرسوم التنفيذي رقم 183-09 المؤرخ في 12 ماي 2009 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج.ر. عدد 31 المؤرخة في 24 ماي 2009.
4. المرسوم التنفيذي رقم 286-01 المؤرخ في 24 سبتمبر 2001 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسّمسار البحري، ج.ر. عدد 56 المؤرخة في 30 سبتمبر 2001.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

I- les ouvrages :

1. René RODIERE, Traité général de droit maritime, L'Armement, Dalloz, 1976.
2. René RODIERE et Emmanuel du PONTAVICE. Droit maritime. Précis Dalloz. 12^{ème} édition.

II- les articles :

1. Jacques BONNAUD, le consignataire de navire et représentation du justice du transporteur maritime, DMF, N°690, 03-2008.
2. Jacques BONNAUD, Définition du consignataire de navire et de l'agent maritime français, n° 621 - Décembre 2001.
3. Stéphane MIRIBEL, Les auxiliaires de l'armement, L'Association Belge de Droit Maritime (ABDM), Les 16 et 17 novembre 2000, à Anvers, DMF n° 614 - Avril 2001.
4. Yves Tassel, avaries et manquants / Preuve / Représentation du transporteur maritime par le consignataire de navires, Revue Judiciaire de l'Ouest, Chargé de Cours à la Faculté j i de Nantes 1978-1. pp. 57-60.

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/juro_02439069_1978_num_2_1_3421

III- Thèses et mémoires :

1. -M. Bachir HADJ HAMOU, la qualité de transporteur maritime, Mémoire pour le D.E.S.S de Droit Maritime et des Transports, d'Aix Marseille, 1999-2000.
2. Sarah BOUKERBOUT, le consignataire de navires et l'agent maritime, Mémoire pour le Master 2 « Droit Maritime et des Transports », faculté de droit et de sciences politiques d'Aix Marseille, Année de soutenance : 2008 - 2009.

III- Les lois et les décrets :

1. Loi n°69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes.
2. Décret n°69-679 du 19 juin 1969 relatif à l'armement et aux ventes maritimes.
3. décret n° 66-1078 du 31/12/1966 modifié par le décret du 12/11/1987 (JO du 11 janvier 1967 version consolidée au 18 novembre 1987.