



جامعة عين تموشنت - بلحاج بوشعيب

كلية الحقوق

قسم الحقوق

المركز القانوني لوكيل السفينة في التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في الحقوق - تخصص: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذة:

د. بورطال أمينة

من إعداد الطالب:

ميلود عبيد اسامة

لجنة المناقشة:

الرئيسة	زيغم محاسن ابتسام	أستاذة مساعدة	جامعة عين تموشنت
المشرفة	بورطال أمينة	أستاذة محاضرة - أ-	جامعة عين تموشنت
المناقشة	خوالف صراح	أستاذ محاضرة - ب-	جامعة عين تموشنت

السنة الجامعية

2026/2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

۱۴۳۸

شكر ونفاق

بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله رب العالمين الذي أعطانا القوة وساعدنا على إنهاء هذا البحث،
والصلاة والسلام على حبيبنا محمد خاتم الأنبياء والمرسلين، صلوات ربي وسلامه عليه
بالأمس القريب بدأنا دراستنا ونحن نرى يوم التخرج وكأنه بعيد، ورأينا في تخصصنا هذا
هدفاً نبيلًا ومغامرة كبيرة وغاية تستحق العمل والتعب من أجلها، وإيمانًا بالآية: ﴿وَلَقَدْ آتَيْنَا لُقْمَانَ الْحِكْمَةَ
أَنِ اشْكُرْ لِلَّهِ ۚ وَمَنْ يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ ۗ وَمَنْ كَفَرَ فَإِنَّ اللَّهَ غَنِيٌّ
حَمِيدٌ﴾، أود أن أشكر بشكل كبير الأستاذة الدكتورة "بورطال امينة" ، التي دعمتنا كثيرًا
في رحلتنا لإنجاز وكتابة هذا البحث، وكان لها دور مهم من
خلال إرشاداتها ونقدها المفيد ودعمها الأكاديمي
وأخيرًا أود أن أشكر الأساتذة الكرام الذين سأنال شرف مناقشتهم لبحثنا المتواضع، ولهم الشكر
على كل نصائحهم وتوجيهاتهم التي ستضيء طريقنا العلمي.

إهداء

إلى من علّمني أن النجاح لا يُمنح بل يُنتزع بالصبر والاجتهاد، وإلى من كان سندي في هذه الحياة وسببًا في وصولي إلى هذه المرحلة.

إلى الله عز وجل، الذي وفقني ومنحني القوة والصبر لإتمام هذا العمل.

إلى والديّ الكريمين، مصدر الحب والعطاء، اللذين لم يبخلا عليّ بالدعم والدعاء، وكانا دائمًا السند الحقيقي في كل خطواتي.

إلى إخوتي، الذين كانوا لي عونًا وسندًا في مسيرتي، وشاركوا لحظات التعب قبل الفرح.

وإلى أسرتي الكريمة وكل من آمن بي وشجعني ووقف إلى جانبي في لحظات التعب قبل الفرح.

وإلى كل من ساهم في إنجاز هذا العمل من قريب أو من بعيد، أهدي ثمرة جهدي المتواضع.

ميلود عبيد اسامة

مقدمة

تحتلّ الملاحة البحرية مكانة محورية في الاقتصاد العالمي المعاصر، باعتبارها الوسيلة الأساسية التي تعتمد عليها الدول في نقل السلع والبضائع وتبادل المنتجات عبر مختلف أنحاء العالم، حيث يتم إنجاز الجزء الأكبر من المبادلات التجارية الدولية عن طريق النقل البحري. وقد ساهم التطور المتسارع للتجارة الدولية واتساع نطاق الأنشطة البحرية في بروز العديد من المهن والخدمات المرتبطة باستغلال السفن وتنظيم العمليات التجارية داخل الموانئ، ومن بين أهم هذه المهن مهنة وكيل السفينة التي أضحت عنصرًا أساسيًا في النشاط البحري الحديث¹.

ويُعدّ وكيل السفينة من الأعوان البحريين الذين يضطلعون بدور بالغ الأهمية في تسهيل سير الرحلات البحرية، إذ يتولى تمثيل مجهز السفينة أو مالكيها أمام سلطات الميناء والهيئات الإدارية والمتعاملين في مجال النقل البحري، كما يقوم بمختلف الأعمال المرتبطة باستقبال السفينة ومتابعة إجراءات دخولها وخروجها، إضافة إلى الإشراف على العمليات المتعلقة بالشحن والتفريغ وتموين السفينة وتنسيق مختلف الخدمات الضرورية لاستغلالها. ومن ثم، فإن وظيفة وكيل السفينة لا تقتصر على الجوانب الإدارية فحسب، بل تمتد لتشمل أبعادًا قانونية وتجارية متشابكة².

وقد ارتبط ظهور نظام الوكالة البحرية بتطور النشاط التجاري البحري عبر التاريخ، حيث فرضت طبيعة الملاحة البحرية، خاصة في الرحلات البعيدة، ضرورة وجود شخص يمثل مالك السفينة أو مجهزها داخل الموانئ الأجنبية ويتولى إدارة المصالح المرتبطة بالسفينة. ومع تطور التجارة البحرية الحديثة وتعقد

¹ د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، دون سنة نشر، ص. 15.

² د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010، ص. 21.

العلاقات القانونية الناشئة عنها، توسعت مهام وكيل السفينة وتزايدت أهميته، الأمر الذي دفع مختلف التشريعات البحرية إلى التدخل لتنظيم مركزه القانوني وتحديد نطاق اختصاصاته والتزاماته¹.

غير أن تعدد المهام التي يباشرها وكيل السفينة وتشابك العلاقات القانونية المرتبطة بنشاطه أثارا العديد من الإشكالات القانونية، لاسيما فيما يتعلق بتحديد طبيعته القانونية والأساس الذي تقوم عليه علاقته بالمجهر، فضلاً عن تحديد نطاق مسؤوليته القانونية تجاه موكله والغير. كما يزداد الأمر تعقيداً نتيجة تداخل الأحكام المنظمة لنشاطه بين القانون البحري والقواعد العامة الواردة في القانون المدني والقانون التجاري، خاصة تلك المتعلقة بعقد الوكالة والأعمال التجارية²

وفي هذا الإطار، سعى المشرع الجزائري إلى تنظيم نشاط وكيل السفينة من خلال أحكام القانون البحري الجزائري الصادر بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم، غير أنّ الأحكام المنظمة لهذه المهنة جاءت متفرقة ولم تتناول بصورة دقيقة مختلف الجوانب المرتبطة بالمركز القانوني لوكيل السفينة، مما أدى إلى ظهور تباين فقهي بشأن تحديد طبيعته القانونية وحدود مسؤوليته، خصوصاً في ظل التطورات الحديثة التي عرفها قطاع النقل البحري والخدمات المينائية³.

أهمية الموضوع

تتجلى أهمية دراسة هذا الموضوع من الناحية العلمية في كونه يرتبط بأحد الموضوعات المتخصصة في نطاق القانون البحري، والذي لا يزال بحاجة إلى المزيد من الدراسات القانونية المتعمقة بالنظر إلى الأهمية العملية المتزايدة التي يكتسبها وكيل السفينة في النشاط البحري. أما من الناحية العملية، فتبرز أهمية الموضوع من خلال ارتباطه المباشر بالمجال التجاري البحري وما قد ينشأ عنه من منازعات

¹ د. أحمد أبو الوفا، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص233

² قزديلي أسماء، الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري، حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 37، العدد 02، 2023، ص330.

³ الجزائر، الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادر في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم، المادة 609، ص. 533

قانونية بين مختلف الأطراف المتدخلة في عمليات النقل البحري، الأمر الذي يقتضي تحديد الإطار القانوني المنظم لهذه المهنة وبيان الحقوق والالتزامات والمسؤوليات المترتبة عنها.

الدراسات السابقة

وقد تناولت بعض الدراسات الفقهية موضوع الوكالة البحرية من جوانب متعددة، حيث ركزت بعض الدراسات على الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية، في حين اهتمت دراسات أخرى ببيان مسؤولية وكيل السفينة وعلاقته بالمجهز، غير أنّ أغلب هذه الدراسات لم تتناول بصورة مستقلة ومتكاملة المركز القانوني لوكيل السفينة في التشريع الجزائري، وهو ما يبرز أهمية هذه الدراسة.

أسباب اختيار الموضوع

يرجع اختيار هذا الموضوع إلى جملة من الاعتبارات الذاتية والموضوعية. فمن الناحية الذاتية، يعود ذلك إلى الاهتمام الشخصي بمواضيع القانون البحري والرغبة في التعمق في دراسة الجوانب القانونية المرتبطة بالنشاط البحري، باعتباره من المجالات القانونية ذات الطابع الخاص. أما من الناحية الموضوعية، فتتمثل في أهمية الدور الذي يؤديه وكيل السفينة في المجال البحري، إضافة إلى الحاجة إلى إبراز الأحكام القانونية المنظمة لالتزاماته ومسؤوليته في التشريع الجزائري، في ظل محدودية الدراسات المتخصصة التي تناولت هذا الجانب بصورة دقيقة ومفصلة.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على الإطار القانوني المنظم لوكيل السفينة في التشريع الجزائري، باعتباره من أهم الفاعلين في النشاط البحري والتجاري، نظراً للدور المحوري الذي يؤديه في تسيير العمليات المرتبطة بالسفن داخل الموانئ وخارجها. وتكمن أهمية الموضوع في تزايد الاعتماد على النقل البحري في المبادلات التجارية الدولية، الأمر الذي جعل من وكيل السفينة حلقة أساسية في ضمان حسن

سير النشاط الملاحي وتسهيل العلاقات بين مختلف المتدخلين في المجال البحري، كالمجهر، والربان، والسلطات المينائية، وأصحاب البضائع.

وتسعى هذه الدراسة إلى تحديد الطبيعة القانونية لوكيل السفينة، وبيان مركزه القانوني من خلال التمييز بينه وبين غيره من المتدخلين في النشاط البحري، مع إبراز الأساس القانوني الذي تستند إليه علاقته بالمجهر وبالغير. كما تهدف إلى تحليل مختلف المهام والصلاحيات التي يمارسها، سواء ما تعلق منها بالأعمال الإدارية أو التجارية أو التقنية المرتبطة باستغلال السفينة وتنظيم عمليات الرسو والشحن والتفريغ وتمثيل المجهر أمام الجهات المختصة.

إضافة إلى ذلك، تتناول الدراسة الالتزامات القانونية الواقعة على عاتق وكيل السفينة، لاسيما التزامه بتنفيذ الوكالة وفق حدود السلطة المخولة له، والتزامه ببذل العناية والمحافظة على مصالح المجهر، فضلاً عن احترام القوانين والتنظيمات البحرية المعمول بها. كما تهدف الدراسة إلى بيان المسؤولية القانونية التي قد تترتب عن إخلاله بهذه الالتزامات، سواء كانت مسؤولية عقدية تجاه المجهر أو مسؤولية تقصيرية تجاه الغير، مع توضيح صور هذه المسؤولية وآثارها القانونية.

وتبرز أهمية هذه الدراسة أيضاً في محاولة الكشف عن مدى كفاية النصوص القانونية الجزائرية المنظمة لوكيل السفينة، وبيان أوجه القصور أو الغموض التي قد تعترض التطبيق العملي، مع الاستئناس ببعض التشريعات المقارنة والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وذلك بغرض الوصول إلى تصور قانوني أكثر وضوحاً يساهم في تعزيز الأمن القانوني في مجال المعاملات البحرية.

صعوبات الدراسة

واجهت هذه الدراسة العديد من الصعوبات التي أثّرت على عملية البحث والتحليل، ويأتي في مقدمتها النقص الواضح في المراجع القانونية المتخصصة التي تناولت موضوع وكيل السفينة بشكل مستقل ومفصل، إذ غالباً ما يتم التطرق إليه بصورة عرضية ضمن الدراسات المتعلقة بالقانون البحري أو عقود

النقل البحري، الأمر الذي صعب عملية جمع المادة العلمية الدقيقة والمتخصصة. كما واجهت الدراسة صعوبة أخرى تتمثل في تشتت الأحكام القانونية المنظمة لوكيل السفينة بين عدة نصوص تشريعية، لاسيما بين أحكام القانون البحري والقواعد العامة الواردة في كل من القانون المدني والقانون التجاري، مما استلزم بذل جهد كبير في محاولة الربط بينها وتحليلها للوصول إلى تصور قانوني متكامل يبرز الطبيعة القانونية لوكيل السفينة ومركزه القانوني.

إضافة إلى ذلك، برزت صعوبة الإحاطة بالجوانب التطبيقية والعملية المرتبطة بمسؤولية وكيل السفينة، خاصة في ظل قلة الاجتهادات القضائية المنشورة وندرة الدراسات التطبيقية التي تعكس الواقع العملي للنشاط البحري في الجزائر، وهو ما جعل الاعتماد ينصب بدرجة كبيرة على التحليل النظري والمقارنة ببعض التشريعات والآراء الفقهية. كما أن خصوصية النشاط البحري وتشعب العلاقات القانونية التي تربط وكيل السفينة بمختلف المتدخلين في الملاحة البحرية، سواء المجهز أو الربان أو السلطات المينائية أو الغير، زادت من تعقيد دراسة المسؤولية القانونية المترتبة عن أعماله، الأمر الذي تطلب التعمق في عدة فروع قانونية مترابطة للوصول إلى معالجة علمية شاملة للموضوع.

إشكالية البحث

وانطلاقاً مما سبق، تتمحور الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة حول التساؤل الآتي:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تنظيم المركز القانوني لوكيل السفينة، خاصة من حيث طبيعته القانونية وحدود مسؤوليته تجاه كل من المجهز والغير؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية عدد من التساؤلات الفرعية تتمثل فيما يلي:

- ما المقصود بوكيل السفينة في إطار أحكام القانون البحري الجزائري؟
- ما هو التكليف القانوني لوكيل السفينة في التشريع الجزائري؟

- ما طبيعة العلاقة القانونية التي تربط وكيل السفينة بالمجهر؟
- ما هي أهم الالتزامات والمسؤوليات الملقاة على عاتق وكيل السفينة؟
- إلى أي مدى يتمتع وكيل السفينة بالاستقلالية في مواجهة المجهر، وما حدود هذه الاستقلالية؟

المنهج المعتمد

للإجابة عن هذه الإشكالية، تم الاعتماد على المنهج الوصفي و التحليلي، وذلك من خلال دراسة النصوص القانونية المنظمة لوكيل السفينة وتحليلها، مع الاستعانة بمختلف الآراء الفقهية ذات الصلة، قصد الوصول إلى تصور قانوني واضح لطبيعة المركز الذي يحتله وكيل السفينة ضمن المنظومة القانونية البحرية.

التصريح بالخطئة

واستنادًا إلى طبيعة الموضوع، تم تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين؛ خُصص الفصل الأول لدراسة الإطار المفاهيمي لوكيل السفينة، من خلال تناول تعريفه وخصائصه والأساس القانوني لنشاطه، بينما خُصص الفصل الثاني للالتزامات وكييل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها، وذلك عبر التطرق إلى مهامه واختصاصاته والتزاماته والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها تجاه المجهر والغير.

الفصل الأول:

الإطار المفاهيم لوكيل السفينة

يُعتبر الاستثمار البحري فعالية بالغة التعقيد والتشعب، فلا يستطيع مالك أو مُعدّ السفينة تلبية كافة مُقتضياته لوحده، فهو يعتمد بشكل أساسي على الطاقم البحري الذي يرأسه القبطان بصفته المُشرف الأول على قيادة السفين وتسيير أمورهما خلال الرحلة الملاحية. بيد أن التطور الذي عرفه قطاع النقل البحري، سواء من حيث حجم التبادلات التجارية أو من حيث تشابك العمليات المرتبطة به، أفضى إلى ظهور طائفة من الأفراد الذين يسهمون في هذا النشاط خارج النطاق المألوف للطاقم البحرياً¹.

ومع ازدياد أهمية السفن التجارية وارتفاع كلفة تشغيلها، أصبح من غير المجدي تحميل القبطان كامل الأعباء التي كان يتحملها سابقاً، خاصة في ظل طول فترة مكث السفن في المرافئ وتعقيد الإجراءات المتعلقة بعمليات الشحن والتنزيل. بالتالي، نشأت الحاجة لتعيين فرد، طبيعي أو اعتباري، يضطلع بتمثيل المجهّز في الموانئ، ويقوم نيابة عنه ولفائدته بعدة وظائف، منها تسليم الأمتعة، صيانتها، حفظ سلامتها، واستلام مستحقات النقل².

وهو أبرز معاونين البحريين الذين يؤدون وظيفة مركزية في مجال النقل البحري، إلا أن ممارسته لهذا العمل تبقى مُقيّدة بإطار تشريعي مُرتب، يلزمه باستيفاء شروط محددة والحصول على تصريح مُسبق. ففي التشريع الجزائري، يخضع وكيل الباخرة لأحكام الوكالة التجارية، تطبيقاً لنص المادة 609 من القانون البحري الجزائري³.

وعليه، فإن الإحاطة بمهنة وكيل السفينة تقتضي الوقوف على مختلف جوانبها المفاهيمية والقانونية، باعتبارها من المهن الأساسية في مجال النقل البحري، لما تضطلع به من مهام تتعلق بتمثيل مالك السفينة أو تجهزها وتسيير مختلف الإجراءات المرتبطة باستغلالها داخل الموانئ. ومن هذا المنطلق، سيتم في هذا الفصل تناول الإطار المفاهيمي والتنظيمي لهذه المهنة من خلال مبحثين رئيسيين؛ يُخصص المبحث الأول لبيان مفهوم وكيل السفينة، من حيث تعريفه وخصائصه والمهام التي يضطلع بها، بينما يتناول

¹قزدي علي أسماء، مرجع السابق ص 330

²المرجع نفسه، ص 331

³المادة 609، من القانون البحري الجزائري

المبحث الثاني الطبيعة القانونية لعقد وكالة السفينة، مع بيان خصائصه وآثاره القانونية في ضوء أحكام القانون البحري الجزائري.

المبحث الأول: مفهوم وكيل السفينة:

يعتبر وكيل السفينة من لبرز الفاعلين في مجال النقل البحري، بالنظر الى الدور الحيوي الذي يضطلع به في تسهيل مختلف العمليات المرتبطة باستغلال السفينة داخل الموانئ فقد افرز التطور المتسارع الذي شهده قطاع الملاحة البحرية، وتعقد العلاقات القانونية الناشئة عنه، ضرورة الاستعانة بأشخاص متخصصين يتولون تمثيل مجهز السفينة أو الربان، ويباشرون مختلف الاعمال ذات الطابع التجاري و الاداري، بما يضمن حسن سير نشاط النقل البحري و استمراريته¹.

وكيل السفينة يثير اشكالية مفاهيمية على مستوى الفقه و القانون، نتيجة تداخل وظائفه مع مهام باقي مساعدي النقل البحري من جهة، وتعدد الزوايا التي يمكن من خلالها تعريفه من جهة اخرى، وهو ما يجعل دراسة مفهومه ضرورة لفهم نطاق تدخله القانوني، كما ان تحديد خصائصه يسمح بإبراز الطبيعة المزدوجة لنشاطه، بين الطابع البحري من حيث ارتباطه بالسفينة و النقل البحري، والطابع المهني التجاري من حيث ممارسته لنشاط منظم يقوم على الخبرة والاحتراف².

وعليه، سيتم في هذا المبحث التطرق إلى مفهوم وكيل السفينة من خلال تعريفه فقهيًا وقانونيًا (المطلب الأول)، ثم بيان خصائصه التي تميزه عن غيره من المتدخلين في مجال النقل البحري (المطلب الثاني)

المطلب الأول: تعريف وكيل السفينة

وكيل السفينة من أهم الأعوان البحريين الذين يساهمون في ضمان السير الحسن للنشاط الملاحي والتجاري داخل الموانئ، نظراً لما يقوم به من مهام تمثيلية وإدارية وتجارية لصالح مجهز السفينة أو

¹ د. محمود شحماط، مرجع السابق، ص 60.

² شيخي محمد أمين، مرجع السليق، ص 97.

مالكها. وقد ارتبط ظهور هذا النظام بتطور التجارة البحرية وتعقد عمليات النقل البحري، الأمر الذي استوجب وجود شخص متخصص يتولى متابعة شؤون السفينة أثناء تواجدها بالميناء، والسهر على إتمام مختلف الإجراءات المتعلقة بها¹.

ويكتسي تحديد مفهوم وكيل السفينة أهمية قانونية وعملية بالغة، باعتباره الطرف الذي يتعامل مع السلطات المينائية والهيئات الإدارية والمتعاملين الاقتصاديين باسم المجهز ولحسابه، مما يجعل مركزه القانوني يتداخل مع عدة أنظمة قانونية، خاصة أحكام الوكالة التجارية والقانون البحري. لذلك سعى كل من الفقه والتشريع إلى وضع تعريف يبرز طبيعة هذا الشخص والمهام التي يؤديها في إطار النشاط البحري².

وعليه، يقتضي تحديد مفهوم وكيل السفينة الوقوف على التعريفات التي تناولها الفقه والقانون، وذلك بغية الإحاطة بمختلف الجوانب التي تميز هذه المهنة وتبرز مكانتها في مجال النقل البحري.

فالفقه سعى إلى وضع تعريف يبين طبيعة المهام التي يضطلع بها وكيل السفينة ودوره في تمثيل مجهز السفينة أو مالكها، في حين حرص المشرع على تحديد مفهومه من خلال النصوص القانونية المنظمة لنشاطه.

ومن ثم، سيتم تناول هذا المطلب من خلال فرعين؛ يُخصص الفرع الأول للتعريف الفقهي لوكيل السفينة، بينما يُعنى الفرع الثاني بالتعريف القانوني له.

الفرع الأول: التعريف الفقهي لوكيل السفينة

يعد وكيل السفينة من المفاهيم التي أولى لها الفقه البحري اهتماما خاصا، نظرا للدور المحوري الذي يضطلع به في تنظيم عمليات النقل البحري و تمثيل مجهز السفينة داخل الموانئ. وقد اتجه الفقه الى تحديد

¹ محمد علي القاسمي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2018، ص 145.

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 312.

طبيعته بوصفه وسيطا مهنيا يتولى تنفيذ مختلف الاعمال التجارية و الادارية المرتبطة بالسفينة، وذلك في اطار علاقة وكالة ذات طابع خاص تفرضها خصوصية النشاط البحري وتعقيدها¹.

✓ أولاً: التعريف الفقهي العربي

اهتم الفقه العربي بتحديد مفهوم وكيل السفينة من خلال التركيز على عنصر النيابة القانونية، حيث لا يباشر هذا الأخير نشاطه لحسابه الشخصي، وإنما يعمل باسم ولحساب مجهزة السفينة بموجب وكالة تخوله تمثيله أمام الغير والسلطات المختصة. ويستند هذا التصور إلى القواعد العامة لعقد الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني والتجاري، غير أن خصوصية المجال البحري جعلت من وكالة السفينة صورة متميزة عن الوكالة المدنية التقليدية، بالنظر إلى طبيعة الأعمال البحرية وما تتطلبه من سرعة ودقة وخبرة تقنية متخصصة².

ويرى جانب من الفقه العربي أن وكيل السفينة يمثل الامتداد القانوني للمجهز داخل الميناء، إذ يتولى مباشرة مختلف التصرفات اللازمة لاستغلال السفينة وضمان استمرار نشاطها التجاري، سواء تعلق الأمر بالإجراءات الإدارية المرتبطة بدخول السفينة وخروجها، أو العمليات التجارية المتعلقة بشحن البضائع وتفريغها وتسليمها إلى أصحابها. كما يتكفل بالتعامل مع إدارات الموانئ والجمارك والشرطة البحرية، فضلاً عن التنسيق مع شركات الشحن والممولين ومقدمي الخدمات البحرية³.

وقد أكد الفقه العربي كذلك أن نشأة هذه المهنة ارتبطت بالتطور الكبير الذي عرفته الملاحة البحرية الدولية، وتعقد العمليات المينائية، وتعدد المتدخلين في النشاط البحري، مما استوجب وجود فاعل مهني متخصص يمتلك الدراية الكافية بالقوانين البحرية والأعراف التجارية السائدة في الموانئ. ومن هذا

¹ دردار نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الليسانس في الحقوق، تخصص قانون بحري، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (بن يوسف بن خدة - بن عكنون)، 2001، ص 19.

² دردار نعيمة، مرجع السابق ص 10.

³ أحمد أبو الوفاء، مرجع السابق، ص 233.

المنطلق، لم يعد دور وكيل السفينة يقتصر على مجرد التمثيل القانوني، بل أصبح يؤدي وظائف تقنية وتجارية وإدارية متعددة تساهم في تحقيق السرعة والفعالية في استغلال السفينة¹.

كما قد يمتد نطاق مهام وكيل السفينة في بعض الحالات إلى مباشرة أعمال تدخل أصلاً ضمن اختصاص الربان، خاصة عندما يتعلق الأمر بتمويل السفينة بالمؤن والوقود، أو استخراج الوثائق والتراخيص البحرية، أو التعاقد مع الجهات المختصة بإصلاح السفينة وصيانتها، الأمر الذي يعكس اتساع الدور العملي الذي يضطلع به داخل الميناء. ولذلك يذهب بعض الفقه إلى اعتبار وكيل السفينة من أعوان الملاحة البحرية الذين يؤدون وظيفة اقتصادية وتجارية ذات أهمية بالغة في مجال النقل البحري².

ويُستخلص من مختلف التعريفات الفقهية العربية أن وكيل السفينة يتميز بطبيعة قانونية خاصة تجمع بين التمثيل القانوني والخبرة المهنية، وهو ما يجعل مركزه القانوني يختلف عن غيره من الوكلاء التجاريين، بالنظر إلى ارتباط نشاطه المباشر بالسفينة وبالرحلة البحرية وما تفرضه من اعتبارات تقنية وتجارية وقانونية³.

✓ ثانياً: التعريف الفقهي الفرنسي

عرّف الفقيه الفرنسي Antoine Vialard وكيل السفينة بأنه الممثل القانوني للمجهز أو لربان السفينة في مختلف العمليات المتعلقة باستغلال السفينة، حيث يتولى الإشراف على البضائع في ميناء الشحن، والسهر على تسليمها إلى المرسل إليهم عند الوصول، إضافة إلى متابعة مختلف الإجراءات المرتبطة بالرحلة البحرية⁴.

¹ د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 176

² أحمد أبو الوفا، مرجع السابق، ص 233.

³ دردار نعيمة، مرجع السابق ص 12.

⁴ د. العربي بوكعبان، مرجع السابق ص 187

كما يُعرف الفقه الفرنسي الوكيل البحري (Agent maritime) بأنه الشخص الذي يعينه مجهزة السفينة في أحد الموانئ للقيام باسمه ولحسابه بمختلف الأعمال الضرورية لاستغلال السفينة، بما في ذلك تمثيله أمام السلطات المينائية والإدارية، والإشراف على عمليات الشحن والتفريغ، وتحصيل مستحقات النقل البحري، فضلاً عن توفير احتياجات السفينة من الوقود والمؤن والخدمات التقنية¹

ويظهر من خلال هذا التعريف أن الفقه الفرنسي يركز بدرجة كبيرة على البعد العملي والتنظيمي لوظيفة وكيل السفينة، باعتباره فاعلاً مهنيًا متخصصًا داخل الوسط المينائي، يتولى التنسيق بين السفينة ومختلف المتعاملين في النشاط البحري. ولذلك يُنظر إليه كأحد العناصر الأساسية التي تساهم في ضمان فعالية النقل البحري وسرعة دوران السفن داخل الموانئ².

كما يُبرز الفقه الفرنسي الطابع التقني لهذه المهنة، بالنظر إلى ما تتطلبه من معرفة دقيقة بالقوانين البحرية والأنظمة الجمركية والإجراءات المينائية، إضافة إلى الإلمام بالأعراف التجارية الدولية السائدة في مجال النقل البحري. ولذلك فإن وكيل السفينة لا يُعد مجرد ممثل قانوني للمجهزة، بل يُعتبر خبيرًا مهنيًا متخصصًا يساهم بشكل مباشر في تسيير واستغلال السفينة.

ومن جهة أخرى، يميز الفقه الفرنسي بين وكيل السفينة والسمسار البحري، على أساس أن الوكيل البحري يرتبط بعلاقة دائمة أو مستقرة مع المجهزة، بينما يقتصر دور السمسار البحري على التوسط في إبرام بعض التصرفات أو العقود البحرية دون أن تكون له سلطة تمثيل دائمة. ويؤكد هذا التمييز خصوصية المركز القانوني لوكيل السفينة باعتباره ممثلًا مهنيًا دائمًا للمجهزة داخل الموانئ³.

¹ دردار نعيمة، مرجع السابق ص 12.

² المرجع نفسه ص 12.

³ المرجع نفسه ص 13.

يُلاحظ أن التعريف الفقهي الفرنسي يركز بشكل أساسي على البعد التطبيقي والتنظيمي لوظيفة وكيل السفينة، حيث يُعتبر هذا الأخير فاعلاً مهنيًا متخصصًا داخل النظام المينائي، يتولى القيام بدور الوسيط بين السفينة من جهة، والسلطات المينائية وباقي المتعاملين من جهة أخرى¹.

كما يُبرز هذا التصور الفقهي الطابع التقني لهذه المهنة، باعتبارها نشاطًا يعتمد على قدر كبير من الخبرة والمعرفة الدقيقة بالإجراءات البحرية والتشريعات المنظمة للملاحة، مما يجعلها وظيفة ذات طبيعة مهنية متخصصة أكثر من كونها مجرد تمثيل قانوني بسيط².

الفرع الثاني: التعريف القانوني لوكيل السفينة

اتجهت معظم التشريعات الوطنية إلى وضع تعريف قانوني لوكيل السفينة وتحديد مهامه بدقة، بالنظر إلى أهميته في تنظيم عمليات النقل البحري داخل الموانئ. وفي هذا الإطار، نظم المشرع الجزائري مركز وكيل السفينة من خلال القانون البحري، لاسيما في المواد من 609 إلى 620³.

حيث نصّت المادة 609 من القانون البحري الجزائري على أن وكيل السفينة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم، مقابل أجر وبموجب وكالة صادرة عن المجهز أو الربان، بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة، والتي لا يقوم بها الربان شخصيًا، إضافة إلى العمليات المعتادة المرتبطة برسو السفينة في الميناء⁴.

وعلى غرار ذلك، عرّف المشرع المصري وكيل السفينة في المادة 145 من قانون التجارة البحرية بأنه الوكيل الذي يقوم بالأعمال المتعلقة بالاحتياجات المعتادة للسفينة باسم المجهز ولحسابه. في حين لم يتضمن المشرع الأردني تعريفًا صريحًا لوكيل السفينة، مكتفيًا ببيان مهامه من خلال اجتهادات محكمة

¹ المرجع نفسه، ص 13

² د. العربي بوكعبان، مرجع السابق، ص 188

³ المادتان 609 و620 من القانون البحري الجزائري ص 534 و535.

⁴ المادة 609، من القانون البحري الجزائري

التمييز التي أوضحت نطاق مسؤولياته ووظائفه العملية، أما المشرع الفرنسي، فقد لم يخصص تعريفاً تشريعياً مباشراً لوكيل السفينة، غير أنه أشار إليه ضمناً باعتباره وكيلاً مأجوراً يمثل الناقل، حيث نص مرسوم 31 ديسمبر 1966 على مسؤوليته عن الأخطاء التي يرتكبها في إطار وظيفته¹.

يُلاحظ أن المشرع الجزائري قد استلهم تعريفه من الاتجاه الدولي، خاصة من التشريع الفرنسي القديم، الذي اعتبر وكيل السفينة ممثلاً للمجهز يتولى تنفيذ العمليات المتعلقة بالسفينة والبضائع، سواء تجاه الإدارات العمومية أو الغير².

وبناء على ذلك، يمكن استخلاص تعريف عام لوكيل السفينة على أنه شخص طبيعي أو معنوي مستقل، يتمتع بالخبرة المهنية، يُعيّن من طرف مجهز السفينة في ميناء أو عدة موانئ، بشكل دائم أو مؤقت، ويتولى باسم ولحساب المجهز أو الربان تنفيذ العمليات المرتبطة بالسفينة والبضائع، سواء أمام الجهات الإدارية أو القضائية عند الاقتضاء، مع تمتعه بدور تمثيلي ومهني متخصص داخل الميناء. ومع ذلك، يُثار في الفقه نقاش حول التسمية، إذ يُنتقد مصطلح "وكيل السفينة" لغوياً لأن الموكل هو السفينة وهي غير شخصية قانونية، لذلك يُفضل بعض الفقه استخدام مصطلح "وكيل المجهز"، رغم أن الاستعمال العملي استقر على مصطلح الوكيل البحري³.

كما يجدر الإشارة إلى أن وكيل السفينة يُعدّ عوناً مساعداً للنقل البحري، قد يمارس نشاطه بصفة دائمة أو مؤقتة داخل الميناء، وقد شهد دوره تطوراً ملحوظاً نتيجة تطور التجارة البحرية، مما أدى إلى تزايد أهميته على حساب بعض مهام الربان، الذي أصبح يركز أكثر على الجوانب التقنية وإدارة السفينة بدل العمليات التجارية⁴.

المطلب الثاني: خصائص وكيل السفينة

¹د. العربي بوكعبان، مرجع السابق، ص188

²شبيخي محمد أمين، مرجع السابق، ص97.

³شبيخي محمد أمين، المرجع نفسه، ص97

⁴د. العربي بوكعبان، مرجع السابق، ص189

يتصف وكيل السفينة بجملة من الخصائص القانونية والمهنية التي تميزه ضمن منظومة النقل البحري، إذ لا يقتصر دوره على مجرد وسيط تقني، بل يمتد ليشمل وظيفة أساسية في تنظيم العمليات داخل الموانئ وضمان السير المنتظم لاستغلال السفينة. وتستمد هذه الخصائص من الطبيعة المزدوجة لنشاطه، الذي يجمع بين البعد البحري المتصل بالسفينة، والبعد التجاري المهني القائم على الخبرة والدقة في تسيير العمليات البحرية. كما أن خصوصية نشاطه تجعله يحتل مركزاً قانونياً متميزاً ضمن أعوان الملاحة البحرية، بالنظر إلى تعدد المهام التي يباشرها وتشعب العلاقات القانونية التي تربطه بمختلف المتدخلين في البيئة المينائية. ومن ثم، فإن دراسة خصائص وكيل السفينة تسمح بإبراز الطبيعة القانونية لنشاطه وتحديد الأساس الذي تقوم عليه مسؤولياته والتزاماته المهنية¹.

الفرع الأول: الطابع البحري للنشاط

يتضح الطابع البحري لنشاط وكيل السفينة من خلال كونه نشاطاً مرتبطاً ارتباطاً عضوياً ومباشراً بالسفينة كعنصر محوري في النقل البحري، وبالبيئة المينائية باعتبارها المجال الطبيعي لممارسة هذا النشاط. فوكيل السفينة لا يقتصر دوره على القيام بإجراءات إدارية بسيطة، بل يُعدّ حلقة وصل أساسية داخل منظومة النقل البحري الحديثة، التي تقوم على التداخل بين الجوانب القانونية، التقنية، والتجارية. كما أن تطور حركة التجارة البحرية وتعدد الإجراءات المينائية أدّى إلى بروز أهمية هذا الفاعل كعنصر تنظيم وتنسيق، يضمن استمرارية النشاط البحري في ظروف تتسم بالتعقيد وتعدد المتدخلين².

وعليه، فإن الطابع البحري لنشاطه لا يظهر فقط من خلال ارتباطه بالسفينة، بل أيضاً من خلال طبيعة المهام التي يضطلع بها، والتي تتصل مباشرة بعمليات الملاحة والتجارة البحرية داخل الموانئ³.

أولاً: الارتباط الوثيق بالسفينة ومراحل استغلالها

¹ المرجع نفسه، ص 190

² د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع السابق، ص. 694.

³ المادة 610، من القانون البحري الجزائري.

يرتبط نشاط وكيل السفينة ارتباطاً وظيفياً وزمنياً بمختلف مراحل وجود السفينة في الميناء، حيث يتدخل منذ لحظة اقتراب السفينة من الميناء عبر إجراءات الإخطار المسبق، ثم استقبالها وتنظيم عملية الرسو، وصولاً إلى الإشراف على عمليات الشحن والتفريغ، وانتهاءً بإجراءات المغادرة¹.

ويُفهم من هذا الامتداد الزمني لمهامه أن وكيل السفينة يُعدّ عنصراً ضامناً لاستمرارية استغلال السفينة دون تعطيل، إذ يسهر على إزالة العراقيل الإدارية والتنظيمية التي قد تؤدي إلى تأخير العمليات المينائية. كما أن تدخله يساهم في تقليص مدة مكوث السفن بالموانئ (Turnaround Time)، وهو ما يُعتبر مؤشراً اقتصادياً مهماً في تقييم كفاءة الموانئ والنقل البحري بوجه عام.²

ومن الناحية القانونية، فإن هذا الدور يندرج ضمن منطوق الوكالة البحرية التي تهدف إلى تمثيل المجهز أو الناقل أمام مختلف الجهات داخل الميناء، بما يضمن حسن تنفيذ عقد النقل البحري³

ثانياً: الاندماج في المنظومة المينائية

يمارس وكيل السفينة نشاطه داخل منظومة مينائية متعددة الأطراف، تتداخل فيها سلطات الميناء، وإدارة الجمارك، ومصالح الأمن والحجر الصحي، إضافة إلى مؤسسات المناولة والنقل. هذا التعدد في المتدخلين يجعل من دوره عنصراً تنسيقياً بامتياز⁴.

فهو لا يتعامل مع جهة واحدة، بل يتولى الربط بين مختلف الإدارات، بما يضمن انسيابية الإجراءات وتفايدي التعارض بينها. ويقتضي هذا الدور امتلاك معرفة دقيقة بالإجراءات التنظيمية الوطنية، وكذا الاتفاقيات البحرية الدولية ذات الصلة بالنقل البحري والموانئ⁵.

¹ المرجع نفسه، ص. 695

² د. محمد بوراس، المُبسط في القانون البحري الجزائري، النشر الجامعي الجديد، الجزائر 2010، ص 143

³ د. محمد بوراس، مرجع السابق، 144

⁴ أحمد أبو الوفاء، مرجع السابق ص 233.

⁵ المرجع نفسه، ص 234

كما أن هذا الاندماج يعكس الطبيعة التنظيمية للنشاط، إذ يتحول وكيل السفينة عملياً إلى "محور معلومات" داخل الميناء، ينقل البيانات ويوجه الإجراءات بين مختلف الأطراف¹.

ثالثاً: الطبيعة التقنية المتخصصة للنشاط

يتسم نشاط وكيل السفينة بطابع تقني دقيق، يجمع بين المعرفة القانونية والفنية في آن واحد.

فهو مطالب بإتقان إجراءات الشحن والتفريغ، وفهم أنظمة الملاحة البحرية، والتعامل مع الوثائق البحرية مثل سند الشحن (Bill of Lading) وقوائم الحمولة².

كما يتطلب عمله متابعة دائمة للتطورات التقنية في مجال النقل البحري، مثل أنظمة التتبع الرقمي للسفن، والمنصات الإلكترونية لتسيير الموانئ، إضافة إلى المستجدات التشريعية المتعلقة بالسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية³.

وبالتالي، فإن هذا النشاط لا يمكن أن يُمارس على أساس إداري صرف، بل يقوم على خبرة تقنية متخصصة تجعل منه فاعلاً مهنيًا عالي التأهيل داخل القطاع البحري⁴.

رابعاً: التكامل الوظيفي مع الربان وباقي المتدخلين

¹د. محمد بوراس، مرجع السابق، ص 144

² Martin Stopford, Maritime Economics, 3rd Edition, Routledge, London, 2020, p. 165

³ Martin Stopford, ibid p 210.

⁴ دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 23

لا يعمل وكيل السفينة بمعزل عن باقي الفاعلين في المجال البحري، بل يُعد امتدادًا وظيفيًا للربان داخل الميناء، حيث يتولى المهام الإدارية والتجارية التي لا يمكن للربان القيام بها بسبب انشغاله بإدارة السفينة وملاحتها¹.

كما يتكامل دوره مع مختلف المتدخلين، مثل مقاولي الشحن والتفريغ، ووكلاء الحمولة، ومؤسسات الخدمات المينائية، مما يخلق شبكة تعاون وظيفي تهدف إلى ضمان سيرورة النقل البحري بشكل متكامل. ويعكس هذا التكامل أن وكيل السفينة ليس فاعلاً مستقلاً تمامًا، بل جزء من سلسلة لوجستية متكاملة، تقوم على توزيع الأدوار بين مختلف المتدخلين داخل الميناء².

خامساً: الإسهام في تحقيق فعالية النقل البحري

يساهم الطابع البحري لنشاط وكيل السفينة في رفع فعالية النقل البحري من خلال تسريع الإجراءات المينائية، وتفادي التأخير الإداري، وتقليل التكاليف الناتجة عن توقف السفن داخل الموانئ. كما يلعب دورًا مهمًا في تعزيز الأمن القانوني داخل الميناء، من خلال ضمان احترام القواعد التنظيمية الوطنية والدولية، والتقييد بإجراءات السلامة البحرية، مما يحد من النزاعات والمسؤوليات القانونية المحتملة³.

وبذلك، فإن وكيل السفينة يُعد عنصرًا استراتيجيًا في تحسين أداء الموانئ ورفع تنافسيتها في مجال النقل البحري الدولي⁴.

الفرع الثاني: الطابع المهني والتجاري

¹ حمودي زكراوي، "وكيل السفينة ودوره في تسيير العمليات المينائية"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد 07، العدد 01، 2023، ص 122.

² دردار نعيمة، مرجع السابق، ص 24

³ حمودي زكراوي، مرجع السابق، ص 122.

⁴ دردار نعيمة، المرجع السابق، ص 23

الى جانب الطابع البحري، يتميز وكيل السفينة بطابع مهني وتجاري واضح، إذ يمارس نشاطه في إطار احترافي مقابل أجر، استنادًا إلى عقد وكالة ذي طبيعة تجارية. فهو لا يكتفي بالتمثيل القانوني للمجهز، بل يتولى إدارة العمليات التجارية المرتبطة بالسفينة، مثل التعاقد على الشحن، متابعة البضائع، التنسيق مع المتعاملين، وتحصيل المستحقات المالية¹.

ويبرز هذا الطابع المهني أن وكيل السفينة يُعد فاعلاً اقتصاديًا داخل سلسلة النقل البحري، يساهم في تحقيق فعالية العمليات التجارية وتقليل الوقت والتكاليف داخل الموانئ. كما أن احترافية هذا النشاط تستوجب خبرة تقنية ومعرفة دقيقة بقوانين الملاحة البحرية والتجارة الدولية، إضافة إلى فهم آليات السوق البحري وتقلباته ومن ثم، فإن وكيل السفينة يتميز عن باقي مساعدي النقل البحري بكونه يمارس نشاطًا منظمًا ومؤطرًا قانونيًا، يقوم على التخصص والخبرة، مما يجعله عنصرًا أساسيًا في إنجاح العمليات التجارية البحرية وضمان استمراريتها².

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية بعقد وكالة السفينة

يُثير تحديد التكليف القانوني لوكيل السفينة أهمية خاصة في مجال القانون البحري، لما يترتب عنه من آثار قانونية تتعلق بمسؤوليته، وطبيعة علاقته بالمجهز أو الربان، وكذا مركزه تجاه الغير. فبالرغم من وضوح الدور العملي الذي يؤديه داخل الموانئ، إلا أن تحديد الإطار القانوني الذي يخضع له يظل محل نقاش فقهي، خاصة بالنظر إلى تداخل مهامه بين الجانب البحري والجانب التجاري³.

ويُلاحظ أن نشاط وكيل السفينة يقوم أساسًا على فكرة النيابة، مما يطرح مسألة خضوعه لأحكام عقد الوكالة في القانون المدني، باعتباره يعمل باسم ولحساب المجهز أو الربان. غير أن خصوصية نشاطه

¹قر دعلي أسماء، مرجع السابق، ص 335.

²قر دعلي أسماء، المرجع نفسه، ص 336

³د. محمود شحماط، مرجع السابق، ص 61.

البحري، وارتباطه بالعمليات التجارية المرتبطة بالسفينة، يثيران التساؤل حول مدى كفاية القواعد العامة للوكالة لتأطير هذه العلاقة، أو ضرورة إخضاعه لنظام قانوني خاص¹.

ومن جهة أخرى، فإن ممارسة وكيل السفينة لنشاطه بصفة احترافية ومقابل أجر، وتدخله في العمليات التجارية المرتبطة بالنقل البحري، يدفع إلى بحث مدى اكتسابه للصفة التجارية، وما يترتب عن ذلك من آثار قانونية، سواء من حيث الخضوع لأحكام القانون التجاري أو من حيث الالتزامات المترتبة عن هذه الصفة².

وعليه، سيتم في هذا المبحث التطرق إلى التكيف القانوني لوكيل السفينة من خلال دراسة موقعه ضمن إطار عقد الوكالة (المطلب الأول)، ثم بحث مدى اكتسابه للصفة التجارية والآثار المترتبة عنها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: وكيل السفينة في إطار عقد الوكالة

يُعدّ إسناد مركز وكيل السفينة إلى عقد الوكالة من أهم صور التكيف القانوني في مجال النقل البحري، حيث يتجه جانب معتبر من الفقه إلى إدراج نشاطه ضمن أحكام الوكالة في القانون المدني، بالنظر إلى اعتماده على فكرة النيابة القانونية في مباشرة مختلف التصرفات المرتبطة بالسفينة داخل الميناء، فوكيل السفينة يتصرف باسم ولحساب مجهز السفينة أو الربان، وهو ما ينسجم من حيث المبدأ مع القواعد العامة لعقد الوكالة³.

غير أن هذا الإدراج لا يتم بصورة مطلقة، إذ تبرز خصوصية نشاط وكيل السفينة من خلال طابعه البحري والتجاري في آن واحد، وما يترتب عنه من تدخل في أعمال لا تقتصر على التصرفات القانونية

¹ المرجع نفسه، ص 61

² المادة 611 و 619، من القانون البحري الجزائري.

³ الجزائر، الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية، العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم، المادة 571.

فحسب، بل تمتد إلى أعمال مادية وتنظيمية مرتبطة بتسيير العمليات المينائية وهو ما يجعل من هذه الوكالة ذات طبيعة متميزة عن الوكالة المدنية التقليدية، سواء من حيث نطاقها أو من حيث مضمونها وأثارها القانونية¹.

وبناءً عليه، فإن وكيل السفينة يُعتبر وكيلاً بالمعنى القانوني العام، إلا أن خصوصية البيئة البحرية التي يمارس فيها نشاطه تمنحه طابعاً خاصاً يجعل أحكام الوكالة المدنية غير كافية وحدها لتأطير مركزه القانوني، الأمر الذي يدفع إلى القول بوجود وكالة ذات طبيعة مهنية بحرية متميزة².

الفرع الأول: مفهوم الوكالة في القانون المدني

تعد الوكالة من العقود المسماة ذات الأهمية البالغة في القانون المدني، باعتبارها الأداة القانونية التي تُنظم فكرة النيابة في التصرفات القانونية، وتمكّن الشخص من الاستعانة بغيره للقيام بأعمال قانونية باسمه ولحسابه. لذلك تُعتبر الإطار العام الذي يُستند إليه في تفسير العديد من الأنشطة المهنية التي تقوم على التمثيل القانوني³.

أولاً: تعريف عقد الوكالة

تُعدّ الوكالة من العقود المسماة في القانون المدني، وتقوم على فكرة النيابة القانونية في إبرام التصرفات. وتُعرّف بأنها عقد يُفوّض بمقتضاه شخص يُسمّى الموكل شخصاً آخر يُسمّى الوكيل للقيام بعمل قانوني لحسابه وباسمه، بحيث تنصرف آثار هذا العمل مباشرة إلى ذمة الموكل⁴.

ويُستفاد من هذا التعريف أن جوهر عقد الوكالة يقوم على مبدأ النيابة، حيث يحل الوكيل محل الموكل في مباشرة التصرفات القانونية في حدود الصلاحيات المخولة له، دون أن تنصرف آثار هذه التصرفات إلى

¹ د. محمود شحماط، مرجع السابق، ص 63

² المرجع نفسه، ص 63

³ المرجع نفسه، ص 64

⁴ د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 244

ذمته الشخصية، وإنما إلى ذمة الموكل مباشرة، وهو ما يحقق مرونة في التعاملات القانونية ويسمح بتنظيم مختلف صور التمثيل القانوني في المعاملات المدنية والتجارية¹.

ثانيًا: الأساس القانوني للوكالة

تقوم الوكالة في جوهرها على مبدأ النيابة القانونية، الذي يُعد الأساس الذي تُبنى عليه هذه العلاقة القانونية، حيث يُخوّل للوكيل حق التعبير عن إرادة الموكل في مواجهة الغير ضمن حدود التفويض الممنوح له. وبموجب هذا المبدأ، تنصرف آثار التصرفات القانونية التي يُبرمها الوكيل مباشرة إلى ذمة الموكل، دون أن يتحمل الوكيل شخصيًا النتائج القانونية لهذه التصرفات².

ويُعتبر مبدأ النيابة من الآليات القانونية المهمة التي اعتمدها المشرع لتيسير المعاملات وتسهيل سير الحياة القانونية، خاصة في الحالات التي يتعذر فيها على الشخص القيام بنفسه بجميع الأعمال القانونية أو الإدارية. كما يساهم هذا المبدأ في تحقيق المرونة في التعاملات، من خلال تمكين الأفراد من الاستعانة بغيرهم لإنجاز تصرفاتهم ضمن إطار قانوني منظم يضمن الاستقرار وحماية الحقوق³.

ثالثًا: الطبيعة القانونية لعقد الوكالة

يُعدّ عقد الوكالة من العقود المسماة التي نظمها القانون المدني الجزائري، ويقوم على فكرة النيابة في التصرف، حيث يفوض الموكل شخصًا آخر يُسمى الوكيل للقيام بعمل قانوني باسمه ولحسابه⁴، ويُعتبر من أكثر العقود استعمالًا في الحياة العملية، خاصة في المجالات التجارية والبحرية التي تتطلب تدخل أشخاص ذوي خبرة للقيام بالإجراءات والتصرفات القانونية المختلفة، كما يتميز عقد الوكالة بكونه من العقود الرضائية التي تنعقد بمجرد توافق إرادتي الطرفين دون اشتراط شكلية خاصة، ما لم ينص القانون

¹ المادة 556 ، القانون البحري الجزائري ص 531

² قزدعلي أسماء، مرجع السابق ص 339

³ المرجع نفسه، ص 339

⁴ ، المواد 571 من القانون المدني الجزائري

على خلاف ذلك³، وهو ما يمنح هذا العقد مرونة كبيرة تسهّل المعاملات وتسمح بسرعة إنجازها، خاصة في المجال البحري¹

كما يقوم عقد الوكالة على الاعتبار الشخصي والثقة المتبادلة بين الموكل والوكيل، إذ يتم اختيار الوكيل بناءً على كفاءته وخبرته وأمانته، لذلك يلتزم بتنفيذ الوكالة بنفسه في الأصل ولا يجوز له إنابة غيره إلا بإذن من الموكل أو إذا اقتضت طبيعة العمل ذلك². وقد تنقضي الوكالة بوفاء أحد الطرفين أو بفقدانه الأهلية القانونية، باعتبار أن العلاقة تقوم أساساً على الثقة الشخصية³، وتتجلى هذه الخاصية بوضوح في وكالة السفينة، حيث يعتمد المجهز أو الناقل البحري على خبرة الوكيل ومعرفته بالإجراءات المينائية والقوانين البحرية⁴.

ومن جهة أخرى، قد تكون الوكالة مأجورة أو غير مأجورة بحسب اتفاق الطرفين، غير أن الطابع المأجور يغلب في الوكالات المهنية والتجارية، خاصة في المجال البحري بالنظر إلى تعقيد المهام التي يباشرها الوكيل، كما تتميز الوكالة بمرونة نطاقها، فقد تكون عامة تشمل أعمال الإدارة كافة، أو خاصة تقتصر على تصرف محدد، وهو ما ساهم في اتساع استعمالها وظهور صور متخصصة منها كوكالة السفينة ووكالة الحمولة، الخاضعتين بالإضافة إلى القواعد العامة للقانون المدني، لأحكام القانون البحري والأعراف البحرية الدولية⁵.

رابعاً: نطاق الوكالة في القانون المدني

يُحدد نطاق الوكالة في القانون المدني بالرجوع إلى طبيعة التفويض الممنوح للوكيل، إذ قد تكون وكالة عامة تشمل جميع الأعمال القانونية التي يباشرها الموكل، وقد تكون وكالة خاصة تقتصر على

¹ المادة 59 من القانون المدني الجزائري

² المادة 576 من القانون المدني الجزائري

³ المادة 586 من القانون المدني الجزائري،

⁴ المادة 53 من القانون لبحري الجزائري

⁵ المواد من 650 إلى 658 من القانون البحري الجزائري .

تصرف أو تصرفات محددة بعينها. ويُعد تحديد هذا النطاق أمرًا جوهريًا، لأنه يُبين حدود سلطة الوكيل في التعامل مع الغير ومدى انصراف آثار تصرفاته إلى ذمة الموكل¹.

ويُلاحظ أن نطاق الوكالة يتسع أو يضيق بحسب إرادة الأطراف، حيث يملك الموكل سلطة تحديد الأعمال التي يُخول للوكيل القيام بها بدقة، كما يمكنه تقييدها أو توسيعها حسب الحاجة. غير أن الوكيل يظل ملتزمًا بعدم تجاوز حدود الوكالة، وإلا كان مسؤولًا عن الأفعال التي يقوم بها خارج نطاق التفويض².

كما يمتد نطاق الوكالة ليشمل مختلف مجالات الحياة القانونية، سواء في المعاملات المدنية أو التجارية أو الإدارية، وهو ما يفسر استعمالها الواسع في الواقع العملي، خاصة في الحالات التي تستدعي تمثيلًا قانونيًا منتظمًا، غير أن هذا الامتداد قد يخضع أحيانًا لنصوص خاصة تنظمه وفق طبيعة النشاط محل الوكالة، كما هو الحال في الأنشطة المهنية المتخصصة³.

الفرع الثاني: تطبيقها على وكيل السفينة

يُعدّ إدراج وكيل السفينة ضمن إطار عقد الوكالة في القانون المدني من أهم أسس التكييف القانوني في المجال البحري، غير أن هذا التطبيق لا يظل في حدود القواعد العامة فقط، بل يتأثر بخصوصية النشاط البحري وتعقد العمليات المينائية، مما يجعل مركزه القانوني مركبًا بين الوكالة المدنية والوظيفة المهنية المتخصصة⁴.

أولاً: مظاهر تطبيق عقد الوكالة على وكيل السفينة

¹ قزدعلي أسماء، مرجع السابق، ص 339.

² المرجع نفسه، ص 340.

³ المرجع نفسه، ص 341.

⁴ المرجع نفسه، ص 341.

يظهر تطبيق عقد الوكالة على وكيل السفينة من خلال مجموعة من المظاهر العملية التي تعكس قيام علاقة نيابية بينه وبين مجهزة السفينة أو الربان، حيث يتصرف باسمه ولحسابه داخل الموانئ، وفقاً لما تقرره القواعد العامة للوكالة في القانون المدني¹.

أ التمثيل القانوني للموكل أمام الجهات المختلفة

يتولى وكيل السفينة تمثيل المجهز أو الربان أمام مختلف الجهات الإدارية والمينائية والجمركية، فيباشر الإجراءات الرسمية المتعلقة بدخول السفينة أو مغادرتها، والحصول على التراخيص والتصاريح اللازمة. ويُعد هذا التمثيل من أبرز صور النيابة القانونية التي يقوم عليها عقد الوكالة².

ب إبرام التصرفات المرتبطة بالسفينة والبضائع

يقوم وكيل السفينة بإبرام العديد من التصرفات المرتبطة بالنشاط البحري، مثل التعاقد مع مؤسسات الشحن والتفريغ، وتنظيم استقبال البضائع وتسليمها، ومتابعة عمليات النقل داخل الميناء. وتترتب آثار هذه التصرفات مباشرة في ذمة الموكل طالما تمت في حدود الوكالة الممنوحة له³.

ج التنسيق مع المتدخلين في العملية البحرية

من المظاهر المهمة كذلك قيام وكيل السفينة بدور تنسيقي بين مختلف الفاعلين في العملية البحرية، كالربان، ومقاولي المناولة، وكلاء الحمولة، وسلطات الميناء. وهو ما يجعل دوره يتجاوز مجرد التمثيل القانوني إلى وظيفة تنظيمية تسهم في سير العمليات البحرية بشكل منظم وفعال⁴.

د متابعة العمليات المينائية والإدارية

¹ المادة 782 من القانون البحري الجزائري

² المادة 791 من القانون البحري الجزائري

³ المادة 748 من القانون البحري الجزائري

⁴ المادة 782 من القانون البحري الجزائري

يتكفل وكيل السفينة بمتابعة جميع العمليات المينائية منذ رسو السفينة إلى غاية مغادرتها، بما في ذلك الإجراءات الإدارية والرقابية، مما يعكس الطبيعة العملية للوكالة البحرية التي تمتد إلى أعمال مادية وتنظيمية إلى جانب الأعمال القانونية¹.

ثانياً: امتداد الوكالة إلى الأعمال الفنية والتنظيمية

لا يقتصر دور وكيل السفينة على مباشرة التصرفات القانونية باسم الموكل فحسب، بل يمتد أيضاً إلى القيام بأعمال فنية وتنظيمية تفرضها طبيعة النشاط البحري وتعدّ العمليات داخل الموانئ². فالنشاط البحري بطبيعته نشاط متشابك تتداخل فيه الجوانب القانونية والإدارية والتقنية، الأمر الذي يجعل الوكالة البحرية ذات طابع مهني خاص يختلف عن الوكالة المدنية التقليدية، وفي هذا الإطار، يتولى وكيل السفينة الإشراف على مختلف الترتيبات المتعلقة باستقبال السفينة وتجهيزها، كتنسيق مواعيد الرسو، وتوفير احتياجات الطاقم، ومتابعة عمليات التموين والصيانة، فضلاً عن السهر على احترام الإجراءات الصحية والأمنية والبيئية المفروضة داخل الميناء. كما يعمل على ضمان التواصل المستمر بين مجهزة السفينة وسلطات الميناء ومختلف المتعاملين البحريين، بما يضمن حسن سير الرحلة البحرية وتقادي التأخير أو النزاعات المحتملة³.

ويُظهر هذا الامتداد أن الوكالة البحرية لا تقوم فقط على عنصر النيابة القانونية، وإنما تشمل كذلك جانباً مهنيًا وتقنيًا يقتضي من الوكيل خبرة متخصصة في المجال البحري والمينائي، ومعرفة دقيقة بالتشريعات البحرية والأعراف التجارية السائدة في الموانئ. ومن ثمّ، فإن وكيل السفينة لا يُعد مجرد نائب قانوني عن المجهز، بل يُعتبر فاعلاً أساسياً في تنظيم واستمرارية النشاط البحري⁴.

ثالثاً: حدود تطبيق القواعد العامة للوكالة على وكيل السفينة

¹ المادة 873 من القانون البحري الجزائري

² د. محمود شحماط، المرجع السابق، ص 21.

³ المرجع نفسه، ص 22.

⁴ د. أحمد أبو الوفاء، المرجع السابق، ص 145

رغم خضوع وكيل السفينة من حيث الأصل لأحكام عقد الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني، إلا أن تطبيق هذه القواعد يبقى نسبياً بسبب خصوصية النشاط البحري وما يتطلبه من سرعة ومرونة في اتخاذ القرارات. فالوكالة البحرية تتأثر بمجموعة من القواعد الخاصة الواردة في التشريع البحري والأعراف المهنية التي تمنح وكيل السفينة صلاحيات أوسع من تلك المقررة في الوكالة المدنية العادية¹.

ففي العديد من الحالات، يضطر وكيل السفينة إلى اتخاذ تدابير مستعجلة حفاظاً على مصالح المجهز أو لضمان استمرارية العمليات المينائية، حتى دون الحصول على تعليمات مباشرة من الموكل، خاصة في الظروف المرتبطة بتأخر السفينة أو الحوادث البحرية أو صعوبات الشحن والتفريغ. ويبرر ذلك الطبيعة الدولية للنقل البحري وما يفرضه من ضرورة التدخل السريع لتفادي الخسائر التجارية أو تعطيل حركة الملاحة².

كما أن الأعراف البحرية تلعب دوراً مهماً في تحديد نطاق سلطات وكيل السفينة والتزاماته، إذ تُعتبر الممارسات المهنية داخل الموانئ مكملة للنصوص القانونية، وتُسهّم في تفسير حدود الوكالة البحرية وآثارها. لذلك، فإن المركز القانوني لوكيل السفينة يتسم بازدواجية تجمع بين خضوعه للقواعد العامة للوكالة من جهة، وخضوعه لقواعد خاصة ذات طبيعة بحرية ومهنية من جهة أخرى³.

رابعاً: الطبيعة القانونية المتميزة لوكالة السفينة

يتضح من خلال ما سبق أن وكالة السفينة تُعد من الوكالات المتخصصة التي تتميز بخصائص تجعلها تختلف عن الوكالة المدنية التقليدية، سواء من حيث موضوعها أو نطاقها أو طبيعة الالتزامات المترتبة

¹ مرجع نفسه، ص 145.

² د. محمد الشافعي، مرجع السابق، ص 146.

³ المرجع نفسه، ص 145.

عنها. فهي ترتبط ارتباطاً مباشراً باستغلال السفينة باعتبارها أداة للنقل البحري، كما تتداخل فيها الأعمال القانونية بالأعمال الفنية والإدارية والتنظيمية.

ويترتب على هذه الطبيعة الخاصة أن وكيل السفينة يكتسب مركزاً قانونياً ذا طابع مهني مستقل نسبياً، يقوم على الثقة والخبرة والكفاءة في تسيير العمليات البحرية، الأمر الذي جعل التشريعات البحرية الحديثة تتجه إلى تنظيم نشاطه ضمن إطار قانوني خاص يراعي خصوصية البيئة البحرية ومتطلبات التجارة الدولية. ومن ثم، فإن تكييف علاقة وكيل السفينة على أساس عقد الوكالة المدنية لا يكفي وحده للإحاطة بجميع جوانب نشاطه، بل يجب مراعاة القواعد الخاصة والأعراف البحرية التي تحكم هذا المجال.

المطلب الثاني: الصفة التجارية لوكيل السفينة

يُثير المركز القانوني لوكيل السفينة إشكالاً فقهيًا وقانونيًا مهمًا يتعلق بطبيعة صفته، ولاسيما من حيث مدى اعتباره تاجرًا في مفهوم القانون التجاري. فبينما يركز نشاطه من الناحية الشكلية على عقد الوكالة في القانون المدني، إلا أن الواقع العملي للنشاط البحري يكشف عن طابع احترافي واقتصادي واضح، يجعل من دوره يتجاوز مجرد التمثيل القانوني إلى ممارسة أعمال منظمة ومستمرة ذات مردود مالي داخل الوسط التجاري للموانئ¹.

ويزداد هذا الإشكال تعقيداً بالنظر إلى طبيعة الأعمال التي يباشرها وكيل السفينة، والتي تتسم بالاستمرارية والتنظيم والاحتراف، حيث لا يقتصر دوره على القيام بمهام عرضية أو مؤقتة، بل يمارس نشاطاً دائماً مرتبطاً بتسيير السفن التجارية داخل الموانئ، وما يتطلبه ذلك من تنسيق مع المتعاملين الاقتصاديين والسلطات الإدارية والجمركية. وهو ما يقرّبه عملياً من مركز التاجر في المفهوم القانوني².

الفرع الأول: اعتباره تاجرًا

¹ فردعلي أسماء، مرجع السابق، ص 25

² المرجع نفسه، ص 27

يُطرح موضوع اعتبار وكيل السفينة تاجرًا كمسألة دقيقة في الفقه القانوني، بالنظر إلى الطبيعة المركبة لنشاطه الذي يجمع بين الوكالة المدنية من جهة، والعمل التجاري من جهة أخرى.

وقد اتجه جانب معتبر من الفقه إلى ترجيح اكتسابه للصفة التجارية متى توافرت فيه عناصر الاحتراف والاستمرارية والربح والاستقلالية، باعتبارها المعايير الأساسية لتمييز النشاط التجاري عن غيره¹.

✓ معيار الاحتراف والاستمرارية في نشاط وكيل السفينة

يُعدّ عنصر الاحتراف والاستمرارية من أهم المعايير المعتمدة فقهيًا وقانونيًا لتحديد الصفة التجارية، حيث لا يكفي القيام بعمل تجاري عرضي أو مؤقت، بل يجب أن يكون النشاط متكررًا ومنظمًا بشكل دائم².

وفي هذا الإطار، يمارس وكيل السفينة نشاطه بصفة منتظمة داخل الموانئ، من خلال تسيير مختلف العمليات المرتبطة باستقبال السفن ومغادرتها، ومتابعة شحن وتفريغ البضائع، والتنسيق مع المتعاملين البحريين والإداريين. هذا التكرار والاستمرار في ممارسة النشاط يجعله أقرب إلى صاحب نشاط مهني مستقر وليس مجرد متدخل عرضي³.

كما أن تنظيمه للعمل داخل الميناء وفق قواعد وإجراءات ثابتة يعكس الطابع المهني المنظم لنشاطه، وهو ما يدعم فكرة اعتباره فاعلاً اقتصاديًا دائمًا داخل منظومة النقل البحري.

✓ الطابع الربحي للنشاط البحري:

يُعتبر عنصر الربح من الركائز الأساسية لتمييز النشاط التجاري، إذ لا يُتصور قيام صفة التاجر دون وجود هدف اقتصادي يتمثل في تحقيق العائد المالي. ويحصل وكيل السفينة عادة على مقابل مالي

¹ المرجع نفسه، ص 28

² د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 238.

³ المرجع نفسه، ص 238.

(أجر أو عمولة) نظير الخدمات التي يقدمها للمجهز أو للربان، سواء تعلق الأمر بتمثيله أمام الجهات المينائية أو بتسيير العمليات المرتبطة بالسفينة وهذا المقابل يجعل نشاطه ذا طابع اقتصادي واضح، يقوم على تقديم خدمات احترافية في مقابل منفعة مالية¹.

كما أن تعدد العمليات التي يباشرها داخل الميناء يساهم في تنويع مصادر دخله، مما يعزز الطابع التجاري لنشاطه، ويجعله جزءاً من الدورة الاقتصادية للنقل البحري، وليس مجرد وكيل تقليدي بالمعنى المدني².

✓ استقلالية وكيل السفينة في ممارسة النشاط

تُعدّ الاستقلالية من أهم العناصر التي تدعم اعتبار وكيل السفينة تاجرًا، إذ يمارس نشاطه غالبًا بصفة مستقلة عن المجهز أو الربان، رغم وجود علاقة وكالة بينهما³.

فهو يقوم بتنظيم أعماله وتسيير نشاطه داخل الميناء وفق خبرته المهنية، ويتعامل مع مختلف المتدخلين دون خضوع دائم لإشراف مباشر، مما يمنحه هامشًا من الحرية في اتخاذ القرارات المتعلقة بتسيير العمليات البحرية⁴.

وتُظهر هذه الاستقلالية أن وكيل السفينة لا يقتصر دوره على كونه ممثلًا قانونيًا فقط، بل يتحول عمليًا إلى فاعل اقتصادي مستقل داخل السوق البحرية، وهو ما يقوي الاتجاه القائل باكتسابه الصفة التجارية متى مارس نشاطه على نحو مهني منتظم⁵.

الفرع الثاني: الآثار القانونية لهذه الصفة

¹ المادة 819 من القانون البحري الجزائري.

² د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 239

³ المرجع نفسه، ص 252

⁴ شبيخي محمد أمين ، مرجع السابق، ص 99.

⁵ المرجع نفسه ، ص 101

إن إقرار الصفة التجارية لوكيل السفينة لا يقتصر على مجرد توصيف قانوني نظري، بل يترتب عنه جملة من الآثار القانونية والعملية التي تنعكس بشكل مباشر على مركزه القانوني في مواجهة الغير، وعلى كيفية تنظيم نشاطه ضمن المنظومة البحرية. فاعتباره تاجرًا يُفضي إلى إخضاعه لأحكام القانون التجاري بما يتضمنه من التزامات وحقوق وآثار تنظيمية وقضائية محددة¹.

ويكتسي هذا الموضوع أهمية خاصة بالنظر إلى أن النشاط البحري يُعد نشاطًا اقتصاديًا معقدًا يقوم على سرعة المعاملات وتعدد المتدخلين، الأمر الذي يستوجب وجود إطار قانوني منظم يضمن الشفافية والاستقرار وحماية الائتمان التجاري. ومن ثم، فإن خضوع وكيل السفينة للصفة التجارية يهدف إلى تحقيق التوازن بين حرية النشاط التجاري من جهة، وضمان الأمن القانوني للمعاملات البحرية من جهة أخرى.

أ الخضوع للالتزامات المهنية للتاجر (السجل والدفاتر التجارية)

من أهم الآثار المترتبة عن اكتساب وكيل السفينة للصفة التجارية إلزامه باحترام القواعد المهنية المنظمة لنشاط التاجر، وعلى رأسها القيد في السجل التجاري ومسك الدفاتر التجارية. ويهدف هذا الالتزام إلى تحقيق عدة وظائف قانونية، أهمها:

- إثبات النشاط التجاري بشكل رسمي ومنظم .
- ضمان الشفافية المالية في المعاملات البحرية .
- تسهيل الرقابة القانونية على العمليات التجارية داخل الموانئ².

¹ المرجع نفسه، ص101.

² المواد من 34 إلى، 36 من القانون البحري الجزائري.

كما تُعتبر الدفاتر التجارية وسيلة إثبات قوية في المنازعات التجارية، إذ يمكن الاعتماد عليها لإثبات الحقوق والالتزامات بين وكيل السفينة والمتعاملين معه، مما يعكس أهمية التنظيم المحاسبي في النشاط البحري¹.

ب الخضوع لنظام الإفلاس والتسوية القضائية

يترتب عن الصفة التجارية أيضًا خضوع وكيل السفينة لنظام الإفلاس أو التسوية القضائية في حالة توقفه عن الدفع. ويُعد هذا النظام من أهم الآليات القانونية التي تهدف إلى تنظيم الوضع المالي للتاجر وحماية دائنيه في حالة الاضطراب المالي².

ويعكس هذا الخضوع خطورة النشاط الذي يباشره وكيل السفينة، إذ يتعامل مع عمليات مالية وتجارية متعددة داخل الموانئ، قد تترتب عنها التزامات مالية كبيرة تجاه الغير. لذلك، فإن إخضاعه لهذا النظام يهدف إلى تحقيق التوازن بين حماية الدائنين وضمان استمرارية النشاط الاقتصادي متى أمكن ذلك³.

ج الاختصاص القضائي التجاري

من الآثار القانونية المهمة كذلك أن المنازعات الناشئة عن نشاط وكيل السفينة تخضع للقضاء التجاري، باعتبارها منازعات ذات طابع مهني وتجاري. ويترتب عن ذلك تطبيق قواعد إجرائية خاصة تتميز بالمرونة والسرعة مقارنة بالقضاء المدني، بما يتماشى مع خصوصية المعاملات البحرية ومتطلبات الفعالية في هذا المجال، كما يساهم هذا الاختصاص في تعزيز فعالية الفصل في المنازعات البحرية، نظرًا للطابع المستعجل الذي يميز عمليات النقل البحري، حيث إن تأخر الفصل في النزاع قد يؤدي إلى تعطيل نشاط السفن وخسائر اقتصادية معتبرة⁴.

¹ المواد 34 و36، من القانون البحري الجزائري.

² د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، 239.

³ المرجع نفسه، ص. 240.

⁴ المرجع نفسه، ص. 244.

د تشديد المسؤولية المهنية تجاه الغير

تؤدي الصفة التجارية إلى تشديد مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير، حيث يُسأل عن الأخطاء المهنية التي قد يرتكبها أثناء أداء مهامه، سواء كانت أخطاء تنظيمية أو إدارية أو متعلقة بسوء التنسيق بين المتدخلين في الميناء، وتتسم هذه المسؤولية بطابع مهني دقيق، لأنها ترتبط بنشاط يتطلب خبرة تقنية عالية ودقة في التنفيذ، خاصة في ظل تعدد الأطراف المتدخلة في العملية البحرية، مثل المجهز، والربان، وسلطات الميناء، والمتعاملين التجاريين¹.

خلاصة الفصل الاول :

يتضح من خلال هذا الفصل أن وكيل السفينة يُعدّ أحد الركائز الأساسية في تنظيم النشاط البحري داخل الموانئ، بالنظر إلى الدور المحوري الذي يؤديه في تيسير عمليات استغلال السفينة وضمان السير المنتظم لعقد النقل البحري. وقد أفرز تطور الملاحة البحرية وما رافقه من تعقيد في الإجراءات والعمليات الحاجة إلى فاعل متخصص يتولى المهام التجارية والإدارية التي لم يعد الربان قادرًا على مباشرتها بشكل منفرد.

كما بيّنت الدراسة أن مفهوم وكيل السفينة يقوم على تداخل بين التصور الفقهي والتأطير التشريعي، حيث سعى الفقه إلى ضبطه من خلال اجتهادات نظرية وتعريف تفسيرية في حين تدخل المشرع البحري لتحديد مجاله ونطاقه القانوني، وهو ما يعكس خصوصية هذا المركز القانوني وازدواج طبيعته ومن جهة أخرى، يتميز وكيل السفينة بخصائص تجمع بين البعد البحري والمهني والتجاري، إذ يمارس نشاطه داخل الموانئ في إطار احترافي وبمقابل مالي، مما يجعله عنصرًا اقتصاديًا فاعلاً داخل منظومة النقل البحري².

¹ المرجع نفسه، ص 240

² المواد من 609 إلى 620 ، من القانون البحري الجزائري.

وفي الختام، خلصت الدراسة هذا الفصل أن وكيل السفينة يتبوأ مركزًا قانونيًا مركبًا، يتأرجح بين أحكام الوكالة في القانون المدني ومتطلبات النشاط التجاري البحري، الأمر الذي يؤدي إلى تداخل القواعد القانونية المنظمة له، ويؤكد في الوقت ذاته دوره الحيوي في ضمان فعالية واستمرارية النقل البحري.

الفصل الثاني:

التزامات وكيل السفينة والمسؤولية
القانونية المترتبة عن الإخلال بها

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

وكيل السفينة حلقة وصل أساسية بين عالم البحر وعالم البر، إذ تتعلق مهمته بكل ما يخدم الرحلة البحرية، سواء تعلق الأمر بالسفينة في حد ذاتها، أو بالبضائع المنقولة، أو بالميناء الذي تستغله. ولا يقتصر دوره على تقديم الخدمات المرتبطة بالسفينة فقط، بل يمتد ليشمل أيضاً الخدمات المتعلقة بالبضائع، وذلك في حدود المهام التي يُسند لها إليه موكله¹.

وعليه، فإن وكيل السفينة يضطلع بوظائف متعددة ومتشعبة، حيث يمكن أن يجمع بين صفتين أساسيتين: فهو من جهة يُعدّ عاملاً مساعداً لمجهز السفينة، ومن جهة أخرى يُعتبر مساعداً للناقل البحري سواء في نقل البضائع أو المسافرين. ومن ثمّ، فإن مهامه لا تقتصر على مجرد العناية بالبضائع، بل تنتم بالتعقيد والتداخل، إلى درجة يصعب معها على غير المختص في القانون البحري الإحاطة بكافة جوانبها، خاصة بالنظر إلى تعدد الوثائق والأطراف المتدخلة خلال مرحلتها رسو السفينة وإقلاعها².

وعليه، فإن تحديد الإطار القانوني المنظم لمهنة وكيل السفينة لا يقتصر على بيان مفهومه وطبيعة العلاقة التي تربطه بموكله، وإنما يمتد إلى دراسة الالتزامات التي يفرضها عليه القانون أثناء مباشرته لمهامه، وما يترتب على الإخلال بهذه الالتزامات من مسؤولية قانونية تهدف إلى حماية مصالح الأطراف المتعاقدة وضمان حسن سير النشاط الملاحي. وانطلاقاً من ذلك، سيتم تناول هذا الفصل من خلال مبحثين؛ يُخصص المبحث الأول لدراسة التزامات وكيل السفينة، في حين يُعنى المبحث الثاني ببيان المسؤولية القانونية لوكيل السفينة المترتبة عن الإخلال بتلك الالتزامات.

المبحث الأول: مهام والتزامات وكيل السفينة

يتولى وكيل السفينة، نيابةً عن المجهّز، القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة والرحلة البحرية، حيث يتوجب عليه استلام البضائع من الربان والمحافظة عليها قبل أن يقوم بتسليمها إلى المرسل إليه. كما يُعدّ ممثلاً للمجهّز بالنسبة لمعاينة البضاعة قبل استلامها، فإذا قرر وجود نقص أو تلف في البضائع المشحونة،

¹ د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 240

² المادة 614 من القانون البحري الجزائري .

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

فإن تقريره هذا يُلزم المجهّز كما لو كان صادراً عنه شخصياً. كذلك يتولى تجهيز السفينة بالمؤن والمعدات والوقود اللازمة لإتمام الرحلة¹.

وقد حدّد القانون البحري الجزائري مهام وكيل السفينة في نصين أساسيين: أولهما نص المادة 609، التي تنص على أن وكيل السفينة يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة لخدمة السفينة ولحسابها أثناء الرحلة، والتي لا يقوم بها الربان. وثانيهما نص المادة 610، التي تجيز لوكيل السفينة تسلم البضائع لشحنها عند القيام، أو تسليمها لأصحابها بعد تفريغها عند الوصول، بالإضافة إلى تحصيل أجره النقل المستحقة للمجهّز².

وبناءً على ذلك، فإن مهام والتزامات وكيل السفينة تحددها نصوص القانون، إضافة إلى ما قد يتضمنه عقد الوكالة أو ما جرى به العرف. وتتمثل هذه المهام في القيام بالأعمال القانونية المعتادة واللازمة للسفينة طوال الرحلة، مثل شراء المؤن والوقود وقطع الغيار، والتعاقد على إجراء الإصلاحات، وقبض أجره النقل من المرسل إليه متى كانت مستحقة عند الوصول، وذلك وفقاً لما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة 614 من القانون البحري³.

المطلب الأول: المهام الإدارية والتقنية

يُعتبر وكيل السفينة من أهم الفاعلين في تنظيم النشاط البحري داخل الموانئ، إذ يضطلع بدور محوري في تأطير مختلف العمليات المرتبطة باستغلال السفينة منذ لحظة وصولها إلى غاية مغادرتها. ويتجسد هذا الدور في مجموعة من المهام المتكاملة ذات طابع إداري وتقني، تهدف أساساً إلى ضمان تنظيم التدخلات المينائية وتحقيق فعالية العمليات البحرية، بما ينسجم مع متطلبات التجارة البحرية الدولية ومتطلبات الأمن والسلامة داخل الموانئ⁴.

¹ المرجع نفسه، ص 241

² المادتين 609 و 610 من القانون البحري الجزائري، ص 534

³ المادة 614 من القانون البحري الجزائري، ص 534

⁴ المادة 609 من القانون البحري الجزائري، ص 534.

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

ويكتسي هذا الدور أهمية خاصة بالنظر إلى الطبيعة المركبة للنشاط المينائي، الذي يقوم على تداخل عدة جهات متدخلة، الأمر الذي يجعل من وكيل السفينة عنصر تنسيق أساسي لضمان الانسجام بين هذه الأطراف وتقليل التعقيدات الإجرائية.

✓ الناحية الإدارية:

يتولى وكيل السفينة تمثيل المجهز أو الناقل أمام السلطات المختصة داخل الميناء، بما في ذلك إدارة الميناء، ومصالح الجمارك، والشرطة البحرية، والهيئات الصحية والرقابية. ويقوم في هذا الإطار بإتمام مختلف الإجراءات القانونية والتنظيمية المتعلقة بدخول السفينة ورسوها، من خلال تقديم الوثائق المطلوبة مثل بيان الحمولة (Manifeste)، وشهادات السلامة، ووثائق الطاقم، والتصريحات الجمركية¹.

كما يتولى متابعة الوضعية الإدارية للسفينة خلال فترة مكوثها بالميناء، بما في ذلك تسوية الرسوم المينائية، والتصاريح المتعلقة بالبضائع، والإجراءات الصحية والبيئية، إلى غاية استكمال كافة المتطلبات القانونية لمغادرتها. ويساهم هذا التدخل في ضمان احترام التنظيمات القانونية المعمول بها وتفادي أي تعطيل قد يمس بسير النشاط البحري أو يؤدي إلى تأخير العمليات التجارية²

وفي السياق ذاته، يُعد وكيل السفينة مخاطباً رسمياً للإدارة البحرية، حيث يتحمل مسؤولية تقديم المعلومات الدقيقة في الأجال المحددة، مما يعزز مبدأ الشفافية الإدارية ويساعد على تسهيل الرقابة المينائية وتقليل النزاعات المحتملة بين الأطراف المتدخلة³

✓ الناحية التقنية:

يتدخل وكيل السفينة في تنظيم ومتابعة العمليات الميدانية المرتبطة بالشحن والتفريغ، باعتبارها من أهم المراحل التشغيلية للسفينة داخل الميناء. ويقوم في هذا السياق بالتنسيق بين مختلف الأطراف المتدخلة، مثل

¹ المادة 873 القانون البحري الجزائري

² د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 247

³ المادة 610 من القانون البحري الجزائري

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

المؤسسات المينائية، وشركات المناولة، واليد العاملة، وأعوان الخدمات اللوجستية، بهدف ضمان تنفيذ العمليات في الأجل المحددة ووفق المعايير التقنية المطلوبة¹.

كما يساهم في إعداد برنامج العمليات (Plan de manutention) وتحديد أولويات التفريغ أو الشحن حسب طبيعة البضائع، خاصة البضائع الحساسة أو القابلة للتلف. ويقوم كذلك بمتابعة سير العمليات بشكل ميداني ومستمر، مع التدخل عند الاقتضاء لمعالجة الإشكالات التقنية أو اللوجستية التي قد تطرأ أثناء التنفيذ، مثل الأعطال، أو نقص الوسائل، أو التأخير في توفر اليد العاملة²

ويؤدي هذا الدور إلى تحسين مردودية الميناء من خلال تقليص زمن بقاء السفينة (Temps d'escale)، وهو ما ينعكس إيجاباً على فعالية السلسلة اللوجستية وتقليل التكاليف الاقتصادية المرتبطة بالتأخير، إضافة إلى تعزيز تنافسية الموانئ في ظل العولمة البحرية³

وعليه، فإن طبيعة مهام وكيل السفينة تكشف عن ازدواجية وظيفية تجمع بين البعد الإداري والتنظيمي من جهة، والبعد التقني والتشغيلي من جهة أخرى، وهو ما يعكس تعقيد هذا الدور وأهميته الاستراتيجية في تحقيق الانسيابية داخل الموانئ. كما يُبرز ذلك المكانة التي يمنحها له المشرع الجزائري ضمن المنظومة القانونية البحرية، باعتباره عنصراً أساسياً في ضمان حسن سير النشاط البحري وفعاليتة الاقتصادية⁴.

الفرع الأول: الإجراءات المينائية

يتولى وكيل السفينة تنفيذ مختلف الإجراءات المينائية المرتبطة بدخول السفينة إلى الميناء ورسوها داخله ومغادرتها، باعتباره ممثلاً قانونياً للمجهز أو الناقل أمام السلطات المختصة ويُعدّ هذا الدور أساسياً في ضمان

¹ المادة 614 من القانون البحري الجزائري

² Stopford, M., *op.cit*, p. 245.

³ *ibid*, p. 245.

⁴ د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 240

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

الامتثال للتنظيمات البحرية والمينائية المعمول بها، نظراً لتعدد المتدخلين في هذا المجال، وعلى رأسهم إدارة الميناء، ومصالح الجمارك، والشرطة البحرية، والهيئات الصحية.¹

وفي مرحلة الوصول، يقوم وكيل السفينة بإتمام الإجراءات الأولية المتمثلة في التصاريح المسبقة لدخول السفينة، مع تقديم مختلف الوثائق الإلزامية، على غرار قائمة أفراد الطاقم ووثائق الشحن والتصاريح الصحية، كما يعمل على تنسيق عمليات المراقبة والتفتيش التي قد تُفرض على السفينة من طرف الجهات المختصة، بما يضمن انسيابية الإجراءات وعدم تعطيل النشاط البحري.²

أما خلال فترة وجود السفينة في الميناء، فيتابع الوكيل مختلف الوضعيات الإدارية والتنظيمية المرتبطة بها، ويسهر على احترام الالتزامات القانونية والمالية المترتبة عن الرسو.³

وعند انتهاء العمليات البحرية، يتكفل وكيل السفينة بإجراءات المغادرة من خلال تسوية الوضعيات الإدارية والمالية العالقة، والحصول على إذن الإبحار، بما يسمح بخروج السفينة في الوقت المحدد وتقادي أي تأخير أو عرقلة قد تمس بسير النشاط البحري.⁴

الفرع الثاني: تنظيم عمليات الشحن والتفريغ

يُعتبر تنظيم عمليات الشحن والتفريغ من أبرز الوظائف التقنية التي يضطلع بها وكيل السفينة داخل الميناء، إذ لا يقتصر دوره على مجرد المتابعة الإجرائية، بل يتجاوز ذلك إلى كونه عنصر تنسيق محوري بين مختلف الفاعلين في السلسلة اللوجستية البحرية، بما يضمن سيرورة العمليات التجارية المرتبطة بالسفينة في ظروف منظمة وأمنة.⁵

¹ المادة من 609 إلى 614 من القانون البحري الجزائري

² المادة 610، من القانون البحري الجزائري

³ المادة 612، من القانون البحري الجزائري

⁴ المادة 613 من القانون البحري الجزائري

⁵ د. محمد بوراس، مرجع السابق، ص 140

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

وفي هذا الإطار، يقوم وكيل السفينة بوضع برنامج دقيق لعمليات الشحن والتفريغ، يأخذ بعين الاعتبار طبيعة البضائع وسعة السفينة وإمكانيات الميناء والأجال التعاقدية المحددة. كما يتولى التنسيق بين شركات المناولة واليد العاملة المينائية ومصالح الميناء، لضمان توزيع المهام بشكل منظم يحقق النجاعة والسرعة في الإنجاز¹.

ومن الناحية القانونية والعملية، يلتزم وكيل السفينة بالسهر على احترام قواعد السلامة المينائية وحماية البضائع أثناء عمليات المناولة، لاسيما تلك المتعلقة بالبضائع الخطرة أو القابلة للتلف. كما يتحمل مسؤولية المتابعة الميدانية المستمرة لهذه العمليات، والتدخل عند حدوث أي اختلال أو تأخير أو ضرر قد يؤثر على سيرها الطبيعي².

ويكتسي هذا الدور أهمية اقتصادية بالغة، باعتبار أن حسن تنظيم عمليات الشحن والتفريغ يساهم مباشرة في تقليص زمن توقف السفينة داخل الميناء، وهو ما ينعكس إيجاباً على كفاءة النقل البحري وخفض التكاليف التشغيلية، مما يجعل وكيل السفينة عنصراً أساسياً في تحسين الأداء اللوجستي للموانئ³.

الفرع الثالث: إعداد ومتابعة الوثائق البحرية

إعداد ومتابعة الوثائق البحرية من المهام الجوهرية التي يضطلع بها وكيل السفينة، نظراً للدور المحوري الذي تلعبه هذه الوثائق في تنظيم حركة النقل البحري وضمان انسيابية العمليات المينائية. إذ لا تقتصر هذه المهمة على الجانب الشكلي فقط، بل تمتد لتشمل مسؤولية قانونية وتنظيمية دقيقة تتطلب درجة عالية من الاحترافية والدقة في المعالجة⁴.

وتشمل هذه الوثائق سندات الشحن (Bill of Lading) باعتبارها الوثيقة الأساسية التي تُثبت عقد النقل البحري وتحدد حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة، إضافة إلى المانيفست (Manifest) الذي يحتوي على

¹ المرجع نفسه، ص 141

² زكراوي حمودي، مرجع السابق، ص 122.

³ المرجع السابق، ص 123

⁴ د. محمد الشافعي، مرجع السابق، ص. 145

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

البيان التفصيلي للبضائع المشحونة على متن السفينة، إلى جانب مختلف التصاريح والمستندات الجمركية والبحرية المتعلقة بالسفينة وحمولتها¹

كما يلتزم وكيل السفينة بالتأكد من صحة هذه الوثائق ومطابقتها للواقع الفعلي للبضائع والسفينة، تفادياً لأي نزاع قد ينشأ بين الشاحنين، أو الناقل، أو السلطات الجمركية. وتبرز أهمية هذا الدور في كونه يسهم في تسريع الإجراءات الإدارية داخل الميناء، وتقليص حالات التأخير أو الحجز، فضلاً عن كونه وسيلة أساسية لتحديد المسؤوليات القانونية بين مختلف المتدخلين في العملية البحرية، سواء تعلق الأمر بالمجهز أو الشاحن أو السلطات الإدارية.²

وبالتالي، فإن هذا الدور يجعل من وكيل السفينة فاعلاً محورياً في ضمان الأمن القانوني والاقتصادي للمعاملات البحرية، وليس مجرد وسيط إداري فقط.

الفرع الرابع: التنسيق مع الجهات الإدارية

يُعد التنسيق مع الجهات الإدارية المختصة من المهام الأساسية التي يضطلع بها وكيل السفينة، باعتباره حلقة وصل محورية بين المجهز ومختلف السلطات المينائية. وتكتسي هذه المهمة أهمية بالغة نظراً لتعدد المتدخلين في النشاط البحري وتعقد الإجراءات التنظيمية داخل الموانئ، مما يستوجب وجود وسيط مهني قادر على ضمان الانسيابية والفعالية في تنفيذ العمليات³

ويشمل هذا التنسيق مختلف الهيئات الإدارية والرقابية، وعلى رأسها إدارة الميناء باعتبارها الجهة المسؤولة عن تنظيم النشاط داخل الحوض المينائي، ومصالح الجمارك المكلفة بمراقبة حركة البضائع وتطبيق القوانين

¹ Stopford, M., op.cit , p. 210

² المرجع نفسه، ص 145

³ المرجع نفسه، ص. 150

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

الجمركية، إضافة إلى الحرس البحري الذي يتولى مهام الرقابة الأمنية وحماية المجال البحري. كما قد يمتد هذا التنسيق إلى هيئات أخرى حسب طبيعة العملية البحرية¹.

ويهدف هذا الدور إلى تسهيل إجراءات دخول وخروج السفن من وإلى الميناء، وتسريع معالجة البضائع، وضمان احترام القوانين والتنظيمات السارية، سواء المتعلقة بالنقل البحري أو بالقواعد الجمركية والأمنية. كما يساهم وكيل السفينة من خلال هذا التنسيق في الحد من العراقيل الإدارية وتقليص آجال التوقف داخل الموانئ، مما ينعكس إيجاباً على نجاعة العمليات التجارية البحرية².

وعليه، فإن التنسيق مع الجهات الإدارية لا يُعد مجرد إجراء تقني، بل يمثل وظيفة قانونية وتنظيمية أساسية تجعل من وكيل السفينة فاعلاً محورياً في ضمان السير الحسن للنشاط البحري داخل الموانئ.

المطلب الثاني: الالتزامات القانونية لوكيل السفينة

يُعدّ وكيل السفينة أحد الفاعلين الأساسيين في النشاط البحري، إذ يتولى تمثيل المجهز أو الناقل البحري أمام مختلف الجهات الإدارية والمينائية، الأمر الذي يجعله خاضعاً لمنظومة قانونية مزدوجة، تجمع بين أحكام القانون البحري وأحكام عقد الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري³.

وتتجلى أهم التزاماته القانونية في التزامه بتنفيذ الوكالة وفق حدودها، مع ضرورة بذل عناية الرجل المهني الحريص، بما يضمن حماية مصالح الموكل وسير العمليات البحرية بانتظام⁴.

¹ المرجع نفسه، ص 150

² المرجع نفسه، ص 150

³ المادة 571 من القانون المدني الجزائري

⁴ المواد من 609 إلى 620، من القانون البحري الجزائري

الفرع الأول: الالتزام بتنفيذ الوكالة

يُعتبر الالتزام بتنفيذ الوكالة جوهر العلاقة التعاقدية التي تربط وكيل السفينة بموكله، حيث يلتزم هذا الأخير بالقيام بجميع الأعمال والتصرفات التي تدخل ضمن نطاق الوكالة المسندة إليه، سواء كانت أعمالاً مادية أو قانونية، وذلك وفقاً للتعليمات المحددة من قبل الموكل. ويشمل تنفيذ الوكالة في المجال البحري طيفاً واسعاً من العمليات، من بينها استقبال السفينة عند وصولها إلى الميناء، واستكمال الإجراءات الإدارية والجمركية، والتنسيق مع سلطات الميناء، وتنظيم عمليات الشحن والتفريغ، وكذا تسوية المصاريف المرتبطة بالرسو والخدمات المينائية، بالإضافة إلى تمثيل الموكل أمام الجهات القضائية والإدارية عند الاقتضاء¹.

ولا يقتصر تنفيذ الوكالة على مجرد القيام بالأعمال، بل يتعين على الوكيل تنفيذها بدقة وضمن الحدود المرسومة له، إذ لا يجوز له تجاوز الصلاحيات الممنوحة له، وإلا عُدَّ مسؤولاً عن النتائج المترتبة عن هذا التجاوز. غير أنه يمكنه الخروج عن تعليمات الموكل في الحالات الاستثنائية التي تستدعيها الضرورة، بشرط أن يكون ذلك بهدف حماية مصلحة الموكل وتعذر الرجوع إليه في الوقت المناسب. كما يلتزم وكيل السفينة بإعلام موكله بكل ما يستجد من ظروف أو صعوبات قد تؤثر على تنفيذ الوكالة، وهو ما يعكس الطابع القائم على الثقة في هذا العقد، ويترتب عن الإخلال بهذا الالتزام قيام مسؤوليته متى ثبت الضرر².

الفرع الثاني: الالتزام بال العناية المهنية الواجبة في تسيير مهام الوكالة البحرية

يُعدّ الالتزام بالعناية المهنية الواجبة من أهم الالتزامات التي تقع على عاتق وكيل السفينة في إطار ممارسة مهامه، حيث يلتزم هذا الأخير ببذل عناية الشخص المهني الحريص في تنفيذ الأعمال الموكلة إليه، دون أن يُلزم بتحقيق نتيجة معينة، وإنما يتحمل مسؤولية الإخلال بواجب الحيطة واليقظة التي يفرضها طبيعة

النشاط البحر³

¹ شيخي محمد أمين مرجع السابق، ص 103

² المرجع نفسه، ص 104

³ المرجع نفسه، ص 104

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

ويُقاس هذا الالتزام بمعيار موضوعي يتمثل في سلوك "الشخص المهني المعتاد" في نفس الظروف، أي أن وكيل السفينة يُفترض فيه أن يتصرف بقدر عالٍ من الدقة والانتباه والاحترافية، بالنظر إلى حساسية العمليات البحرية وما قد يترتب عنها من آثار قانونية ومالية كبيرة على المجهز أو الغير. وبالتالي، فإن أي تقصير أو إهمال في متابعة الإجراءات المينائية أو الجمركية أو الإدارية يُعدّ إخلالاً بهذا الالتزام ويُرتب مسؤوليته القانونية¹

كما يمتد هذا الالتزام ليشمل ضرورة اتخاذ جميع الاحتياطات اللازمة لحماية مصالح الموكل، بما في ذلك متابعة سير العمليات البحرية بشكل مستمر، والتدخل عند ظهور أي عراقيل أو مخاطر قد تؤثر على تنفيذ عقد النقل البحري أو على سلامة البضائع والسفينة. ومن ثمّ فإن العناية المطلوبة هنا ليست عناية عادية، بل عناية مهنية مشددة تتناسب مع طبيعة النشاط البحري وما يتسم به من تعقيد وسرعة في الإجراءات².

وفي هذا السياق، يهدف المشرع من خلال تشديد معيار العناية على وكيل السفينة إلى تحقيق التوازن بين حرية ممارسة النشاط البحري من جهة، وضمان حماية مصالح المجهز والمتعاملين معه من جهة أخرى، باعتبار أن وكيل السفينة يُمثل حلقة أساسية في تسهيل حركة الملاحة التجارية داخل الموانئ.

الفرع الثالث: الالتزام بالإعلام وتقديم المعلومات

يُعد الالتزام بالإعلام وتقديم المعلومات من أبرز الالتزامات القانونية التي تقع على عاتق وكيل السفينة، بالنظر إلى طبيعة العلاقة التي تربطه بالمجهز والقائمة أساساً على الثقة والتمثيل. ويقتضي هذا الالتزام أن يقوم الوكيل بإحاطة موكله علماً بكل المعطيات والوقائع المرتبطة بسير العمليات البحرية، بما في ذلك مواعيد وصول السفينة ومغادرتها، وحالة البضائع، وأي تأخير أو عراقيل قد تعترض عمليات الشحن أو التفريغ، إضافة إلى مختلف المستجدات التي قد تؤثر على مصالح المجهز³.

¹ المرجع نفسه، ص 105

² المادة 571 من القانون المدني الجزائري

³ د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع السابق، ص. 694.

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

كما يلتزم وكيل السفينة بتقديم المعلومات الدقيقة والصحيحة في الوقت المناسب، حتى يتمكن المجهز من اتخاذ القرارات الملائمة وتفادي الخسائر المحتملة الناتجة عن التأخير أو سوء التسيير. وتبرز أهمية هذا الالتزام خاصة في النشاط البحري الذي يتميز بالسرعة وتعقد الإجراءات وتعدد المتدخلين، الأمر الذي يجعل من تداول المعلومات عاملاً أساسياً لضمان حسن سير العمليات البحرية.¹

ويترتب عن الإخلال بهذا الالتزام قيام مسؤولية وكيل السفينة متى تسبب نقص المعلومات أو عدم دقتها في إلحاق ضرر بالمجهز أو التأثير على مصالحه التجارية، باعتبار أن واجب الإعلام يدخل ضمن الالتزامات الجوهرية المرتبطة بعقد الوكالة البحرية.¹

الفرع الرابع: الالتزام بحماية مصالح الموكل

يلتزم وكيل السفينة بحماية مصالح موكله والمحافظة عليها أثناء مباشرته لمهامه داخل الميناء، باعتباره ممثلاً قانونياً للمجهز أمام مختلف الجهات والمتعاملين في المجال البحري. ويشمل هذا الالتزام اتخاذ جميع التدابير الضرورية التي من شأنها ضمان سلامة السفينة والبضائع وتفادي كل ما قد يلحق بها من أضرار مادية أو قانونية أثناء عمليات الشحن والتفريغ أو خلال فترة التوقف بالميناء.

كما يقتضي هذا الالتزام من وكيل السفينة التصرف بحسن نية وبعناية الرجل المهني الحريص، من خلال السهر على احترام القوانين والتنظيمات البحرية، ومراقبة سير العمليات المينائية، والتدخل عند الضرورة لتفادي أي إخلال قد يضر بمصالح المجهز. ويشمل ذلك أيضاً المحافظة على حقوق الموكل تجاه الغير، سواء تعلق الأمر بالناقلين أو شركات المناولة أو السلطات الإدارية.²

¹ المرجع نفسه، ص. 694.

² د. محمد الشافعي، المرجع السابق، ص 164

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

وتكمن أهمية هذا الالتزام في كونه يعكس الطابع الائتماني لعقد الوكالة البحرية، حيث يُفترض في وكيل السفينة أن يضع مصلحة موكله فوق أي اعتبار آخر، وأن يسعى إلى تحقيق أفضل الظروف الممكنة لاستغلال السفينة وإنجاز العمليات البحرية في إطار من الكفاءة والاحترافية.¹

المبحث الثاني: مسؤولية وكيل السفينة

لا شك أن وكيل السفينة يُسأل تجاه المجهز مسؤولية تعاقدية في حالة عدم بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد الوكالة المبرم بينهما.²

أما بالنسبة لمسؤوليته تجاه الغير، فتقوم على أساس المسؤولية التقصيرية عن الأخطاء الشخصية التي قد تصدر عنه، كالتأخر في تفريغ البضاعة أو تسليمها، أو الإهمال في المحافظة عليها أثناء وجودها تحت حراسته.³

وفي هذا السياق، تنص المادة 617 من القانون البحري الجزائري على أن وكيل السفينة يُعد مسؤولاً عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء ممارسة مهامه، وذلك وفقاً لأحكام القانون العام.⁴

ومن جهة أخرى، استقر الفقه والقضاء على عدم مسؤولية وكيل السفينة الشخصية عن الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة من تلف أو عجز أثناء عملية النقل، أو نتيجة أخطاء صادرة عن المجهز أو الربان. ويُبرر ذلك بكون وكيل السفينة ليس طرفاً في عقد النقل، وبالتالي لا يمكن مساءلته عن عدم تنفيذه، كما أن صفته كوكيل عن المجهز تجعله غير مسؤول إلا عن أخطائه الشخصية المرتكبة أثناء تنفيذ مهام الوكالة.⁵

المطلب الأول: مسؤوليته تجاه المجهز

¹ المرجع نفسه، ص 164

² د. محمود شحماط، مرجع السابق، ص 63

³ المرجع نفسه، ص 63

⁴ المادة 617، من القانون البحري الجزائري .

⁵ المرجع نفسه، ص 65

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

تعتبر المسؤولية العقدية أثراً للالتزام، فهي تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام تعاقدي، يُسأل وكيل السفينة في مواجهة المجهز مسؤولية عقدية وذلك عن الأضرار التي يسببها تخلفه في تنفيذ التزاماته، فهو وكيل مأجور يبذل في تنفيذ وکالته عناية الرجل المعتاد أو رب الأسرة الحريص¹.

وتطرح المادة 571 وما يليها من القانون المدني الجزائري مبدأ مسؤولية الوكيل حيال المتعاقد معه، وفي هذا الصدد يجب الرجوع إلى الأحكام المتعلقة بآثار الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري. عموماً تخضع مسؤولية وكيل السفينة للقانون العام وبعبارة أوضح فإن هذه المسؤولية في القانون الجزائري إنما تستند إلى عقد الوكالة².

وتكون الدعوى ضد وكيل السفينة دعوى تعاقدية، فمسؤوليته التعاقدية لا يمكن إثارتها إلا من قبل من طلب خدماته، وهو عادة المجهز إذا كنا بصدد السفينة، أو صاحب البضاعة إذا كنا بصدد وكيل الشحنة وبالتالي فهو مسؤول اتجاه موكله، كما أن مسؤولية وكيل السفينة "لا تنفي مسؤولية المجهز بصفته موكلاً، حيث توجه الدعوى ضد الناقل البحري كما يمكن توجيهها ضد وكيل السفينة بصفته وكيلاً عن المجهز خاصة عندما تكون الأضرار ذات أثر مستمر من الناقل إلى الوكيل"³.

الفرع الأول: المسؤولية العقدية

وفقاً لنظام مسؤولية وكيل السفينة، فإنه يكون مسؤولاً قبل المجهز عن إخلاله بعقد وكالة السفينة، فلا شك أن وكيل السفينة يُسأل مسؤولية تعاقدية عن عدم بذله عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد المبرم بينهما، ووفقاً للمبادئ التي تحكم هذه المسؤولية، يُعد الوكيل مسؤولاً تجاه موكله عن جميع الأخطاء التي يرتكبها أثناء تنفيذ المهام الموكلة إليه، ولا يُسأل عن الأخطاء التي يرتكبها موكله⁴.

¹ المرجع نفسه، ص 66

² المادة 571، من القانون البحري الجزائري

³ د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 247

⁴ د. العربي بوكعبان، مرجع السابق، ص 264

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

فوكيل السفينة، وهو يمثل المجهز أو الناقل البحري، لا يكون مسؤولاً إزاء موكله إلا عن الأخطاء التعاقدية المرتكبة أثناء تأدية التزاماته، وتترتب هذه المسؤولية عن عدم تنفيذه للمهمة الموكلة إليه أو عن سوء تنفيذها وهناك نوعان من الأخطاء التي قد يرتكبها وكيل السفينة: الأول يتمثل في الأخطاء المرتكبة أثناء شحن البضاعة، ويظهر ذلك عندما لا يتخذ الاحتياطات الكافية لتفادي سرقة الحمولة الموضوعة على الرصيف، وهو ما يُعد إهمالاً يشكل خطأً من شأنه أن يقيم مسؤولية الوكيل إزاء الناقل البحري. أما النوع الثاني، فيتمثل في الأخطاء المرتكبة عند تسليم البضاعة، حيث تقوم مسؤوليته تجاه موكله عندما يقوم بتسليم قسيمة تسليم البضاعة لشخص غير مستحق لها، غير الشخص الحامل فعلياً لسند الشحن، فتقوم المسؤولية الشخصية لوكيل السفينة تجاه المجهز عن كل خطأ يرتكبه أثناء تأدية مهامه¹.

الفرع الثاني: حالات الإخلال بالالتزام

تتحقق مسؤولية وكيل السفينة إزاء الغير في حالة إخلاله بالتزاماته المهنية أثناء تنفيذ مهامه، ويظهر ذلك بصفة خاصة في الحالات التي يثبت فيها أن تصرفه أو تقصيره قد ألحق ضرراً مباشراً بالمتعاملين معه داخل الوسط المينائي. ويكتسي هذا الإخلال طابعاً مهنيًا بالنظر إلى طبيعة المهام التي يباشرها الوكيل، والتي تتطلب قدرًا عاليًا من الدقة والتنظيم والالتزام بالقواعد البحرية والإدارية المعمول بها².

فوكيل السفينة لا يؤدي مجرد أعمال مادية بسيطة، وإنما يضطلع بدور أساسي في ضمان السير المنتظم للعمليات البحرية والمينائية، الأمر الذي يجعل أي تقصير صادر عنه مصدرًا لقيام مسؤوليته القانونية. ويظهر ذلك بصفة خاصة في الحالات التالية³:

أولاً: صور الإخلال بالالتزام المهنية لوكيل السفينة

1. الد. العربي بوكعبان، مرجع السابق، ص 265

2. د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع السابق، ص 781.

3. د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع نفسه، ص 781

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

تتحقق مسؤولية وكيل السفينة إزاء الغير كلما صدر عنه إخلال بالتزاماته المهنية أثناء تنفيذ مهامه داخل الميناء، سواء تعلق الأمر بالتزاماته الإدارية أو التقنية، وذلك متى أدى هذا الإخلال إلى إحداث ضرر للغير المتعامل معه. وتتنوع صور هذا الإخلال بحسب طبيعة التدخلات التي يقوم بها، ويمكن إبراز أهم الحالات فيما يلي¹:

- التأخر غير المبرر في تفريغ البضائع أو تسليمها إلى أصحابها في الأجل المتفق عليها، مما قد يترتب عنه أضرار مادية أو تجارية جسيمة .
- الإهمال في المحافظة على البضائع أثناء وجودها تحت عهده أو تحت إشرافه التنظيمي، وهو ما قد يؤدي إلى تلفها أو ضياعها أو تعرضها للتدهور².
- تسليم البضائع تسليمًا غير صحيح، سواء لشخص غير حامل لسند الشحن القانوني أو دون التحقق الكافي من صفة المستلم³.
- الامتناع غير المبرر عن تسليم البضائع إلى من يثبت له الحق القانوني في استلامها بموجب سند الشحن⁴.
- ارتكاب أخطاء تنظيمية جسيمة في توزيع أو تنسيق عمليات الشحن والتفريغ، بما يسبب اضطرابًا في سير العمليات المينائية أو أضرارًا للمتعاملين⁵.

ثانيًا: الأساس القانوني للمسؤولية وحدودها

إن هذه الحالات تجعل مسؤولية وكيل السفينة قائمة في إطار المسؤولية التقصيرية متى ثبت خطؤه الشخصي المباشر أو خطؤه في التنظيم والتنسيق، باعتبار أن التزامه في هذا المجال هو التزام ببذل عناية يفرض عليه

¹ المادتان 124 و125 من القانون البحري الجزائري

² المادة 839 من القانون البحري الجزائري

³ المادة 840 من القانون البحري الجزائري

⁴ المادة 841 من القانون البحري الجزائري.

⁵ المادة 774 من القانون البحري الجزائري

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

احترام قواعد المهنة وأصولها الفنية. غير أن قيام مسؤوليته لا يُلغي في المقابل مسؤولية المجهز أو الناقل، والتي تبقى قائمة وفق القواعد العامة المنظمة للعلاقة التعاقدية في عقد النقل البحري.

ومن جهة أخرى، لا يُسأل وكيل السفينة عن الأضرار الناجمة عن أخطاء المجهز أو الربان أثناء تنفيذ عقد النقل البحري، إلا إذا كان تدخله يتم بصفته وكيلًا قانونيًا عن الناقل، حيث يجوز له في هذه الحالة التمسك باسم موكله بكافة الدفوع ووسائل الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في التشريع البحري أو الواردة في سند الشحن، بما في ذلك شروط الحد أو الإعفاء من الضمان¹.

الفرع الثالث: مسؤوليته أمام السلطات المينائية والجمركية

لا تقتصر مسؤولية وكيل السفينة على علاقته بالمجهز أو بالغير فقط، وإنما قد تمتد أيضاً لتشمل مسؤوليته أمام السلطات المينائية والجمركية، باعتباره أحد المتدخلين الرئيسيين في تنظيم ومتابعة العمليات البحرية داخل الميناء. ويُفرض على وكيل السفينة احترام مختلف القوانين والتنظيمات المعمول بها، سواء تعلق الأمر بالإجراءات الإدارية أو الجمركية أو الأمنية المرتبطة بحركة السفن والبضائع².

وتقوم هذه المسؤولية في حالة إخلال وكيل السفينة بالواجبات المفروضة عليه، كالتأخر في التصريح بوصول السفينة أو مغادرتها، أو تقديم بيانات غير صحيحة بشأن البضائع المشحونة، أو عدم احترام القواعد المتعلقة بالإجراءات الجمركية والمينائية. كما قد تنشأ مسؤوليته عند مخالفة الأنظمة الأمنية المعمول بها داخل الميناء أو الإخلال بالتعليمات الصادرة عن السلطات المختصة².

ويترتب عن هذه المخالفات تعرض وكيل السفينة لجزاءات إدارية أو مالية، قد تتمثل في فرض غرامات أو توقيف بعض النشاطات المرتبطة بالوكالة البحرية، فضلاً عن إمكانية قيام مسؤوليته المدنية إذا تسبب خطؤه

¹ د. العربي بوكعبان، مرجع السابق، ص 243

² د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 231

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

في إلحاق ضرر بالإدارة أو بالغير. وتزداد أهمية هذه المسؤولية بالنظر إلى الطبيعة الحساسة للنشاط البحري، الذي يرتبط بالأمن الاقتصادي وحماية حركة التجارة الدولية.¹

ومن ثم، فإن مسؤولية وكيل السفينة أمام السلطات المينائية والجمركية تعكس حرص المشرع على ضمان احترام النظام القانوني والتنظيمي داخل الموانئ، وتحقيق التوازن بين حرية النشاط التجاري البحري ومتطلبات الرقابة الإدارية والأمنية.²

المطلب الثاني: مسؤوليته تجاه الغير

بالرغم من أن وكيل السفينة يُسأل أساساً تجاه موكله مسؤولية تعاقدية على أساس عقد الوكالة، إلا أن نطاق مسؤوليته قد يمتد أيضاً ليشمل الغير، وذلك في إطار المسؤولية التقصيرية متى ترتب عن تصرفاته ضرر خارج العلاقة التعاقدية، وفقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري.³

ويُقصد بالغير في هذا السياق مختلف الأطراف التي يتعامل معها وكيل السفينة أثناء أداء مهامه داخل الميناء، وعلى وجه الخصوص أصحاب الشأن في البضاعة، كالمشاحنين والمرسل إليهم، إضافة إلى إدارة الموانئ والسلطات الإدارية والجمركية باعتبارهم أطرافاً متدخلة في تنظيم النشاط البحري.

وتقوم مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير متى ثبت ارتكابه لخطأ مهني أو تقصير في أداء واجباته أدى بشكل مباشر إلى إحداث ضرر، سواء صدر هذا الخطأ عنه شخصياً أو عن تابعيه الذين يعملون تحت إشرافه ومسؤوليته، وهو ما ينسجم مع أحكام المسؤولية عن فعل الغير في القانون المدني الجزائري.⁴ ويُعد هذا الامتداد تطبيقاً لمبدأ المسؤولية التقصيرية القائم على توافر الخطأ والضرر وعلاقة السببية.

وفي هذا الإطار، تتعدد صور الخطأ المهني الذي قد يُسأل عنه وكيل السفينة، ومن أبرزها التأخر غير المبرر في تفريغ البضائع أو في تسليمها إلى أصحابها في الأجل المتفق عليها، وهو ما تؤطره قواعد عقد النقل

¹ المرجع نفسه، ص247

² المرجع نفسه ، ص247

³ المواد 124 و125 من القانون البحري الجزائري

⁴ المادة 136 من القانون البحري الجزائري

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

البحري ضمن الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري¹ كما تشمل المسؤولية حالات الإهمال في متابعة البضائع أثناء وجودها في عهدته التنظيمية، مما قد يؤدي إلى تلفها أو نقصها أو ضياعها، وهو ما يدخل ضمن مسؤولية الحراسة المهنية على البضائع.

تمتد المسؤولية إلى الأخطاء المرتبطة بعملية التسليم، كقيام الوكيل بتسليم البضائع لشخص غير ذي صفة قانونية، أو دون التحقق من هوية المرسل إليه أو من حيازة سند الشحن الأصلي، وفقاً للقواعد المنظمة لسند الشحن كوسيلة لإثبات الحق في التسليم في القانون البحري الجزائري². ويضاف إلى ذلك كل خطأ تنظيمي أو تنسيقي في إدارة عمليات الشحن والتفريغ داخل الميناء، متى كان من شأنه إلحاق ضرر مباشر بالغير أو الإضرار بسير النشاط التجاري البحري، استناداً إلى تنظيم مهام المتدخلين في النشاط البحري³

وعليه، فإن مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير تتأسس على فكرة الخطأ المهني المرتبط بواجب العناية واليقظة في أداء مهامه، دون أن يشترط قيام علاقة تعاقدية مباشرة مع المضرور، وهو ما يعكس الطبيعة المركبة لمركزه القانوني بين الوكالة المدنية والوظيفة البحرية المهنية، ويبرز في الوقت ذاته الدور الحيوي الذي يلعبه في ضمان سلامة وانسيابية المعاملات البحرية داخل الموانئ⁴.

الفرع الأول: المسؤولية في حدود الوكالة

إذا باشر وكيل السفينة تصرفاته في إطار الصلاحيات المخولة له، وباسم ولحساب موكله، فإن الآثار القانونية لهذه التصرفات تنصرف إلى هذا الأخير، باعتباره الأصيل في العلاقة. وعليه، لا يُسأل الوكيل شخصياً تجاه الغير، متى احترم حدود الوكالة وأُفصح عن صفته التمثيلية. غير أن هذا المبدأ ليس مطلقاً، إذ قد تقوم مسؤولية الوكيل حتى في هذه الحالة إذا ارتكب خطأً شخصياً أثناء تنفيذ مهامه، كالإهمال أو التقصير الذي يؤدي إلى إلحاق ضرر بالغير، مثل التأخر غير المبرر في تفريغ البضائع أو سوء حفظها. وفي هذه الحالة،

¹ المادة 838 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 840 من القانون البحري الجزائري

³ المادة 774 من القانون البحري الجزائري

⁴ شيخي محمد أمين، مرجع السابق، ص 111

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

تُبنى مسؤوليته على أساس تقصيري، باعتبار أن الخطأ صادر عنه بصفته الشخصية وليس مجرد تنفيذ لتعليمات الموكل¹.

الفرع الثاني: المسؤولية عند تجاوز الصلاحيات

في حال تجاوز وكيل السفينة حدود الوكالة، كأن يُبرم تصرفات دون تفويض، أو يخالف تعليمات موكله، فإنه يتحمل المسؤولية الشخصية تجاه الغير. ويُعتبر في هذه الحالة كأنه تصرف باسمه الخاص، مما يؤدي إلى التزامه بجميع الآثار القانونية المترتبة عن هذه التصرفات. كما تثور مسؤوليته أيضاً إذا لم يُفصح عن صفته كوكيل، أو أُوهم الغير بامتلاكه صلاحيات لا يملكها، وهو ما يؤدي إلى قيام علاقة مباشرة بينه وبين الغير. وتزداد أهمية هذه المسؤولية في الحالات التي يترتب فيها ضرر، كالتسليم الخاطئ للبضاعة أو الإخلال بواجبات الحفظ والعناية، فإن تحديد مسؤولية وكيل السفينة تجاه الغير يرتبط أساساً بمدى التزامه بحدود الوكالة من جهة، ومدى ارتكابه لخطأ شخصي من جهة أخرى، وهو ما يعكس الطبيعة المركبة لهذا النظام القانوني².

الفرع الثالث: مسؤوليته أمام السلطات المينائية والجمركية

لا تنحصر مسؤولية وكيل السفينة في علاقته بالمجهز أو بالغير فحسب، بل قد تمتد أيضاً إلى مسؤوليته أمام السلطات المينائية والجمركية، باعتباره ممثلاً للمجهز داخل الميناء والمكلف بمتابعة مختلف الإجراءات الإدارية والتنظيمية المرتبطة بالسفينة والبضائع. ويترتب على هذه الصفة التزامه باحترام القوانين والتنظيمات المعمول بها داخل الموانئ، سواء تعلق الأمر بالإجراءات الجمركية أو بقواعد الأمن والسلامة البحرية أو بالتدابير التنظيمية الخاصة بحركة السفن والبضائع³.

¹ د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 252

² المرجع نفسه، ص 253

³ د. العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص 214.

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

وتقوم مسؤولية وكيل السفينة متى أخلّ بالواجبات المفروضة عليه قانوناً، كالتأخر في التصريح بدخول السفينة أو مغادرتها، أو تقديم بيانات غير صحيحة بشأن طبيعة البضائع أو كمياتها، أو مخالفة الإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح بالبضائع ودفع الرسوم المستحقة. كما قد تثار مسؤوليته في حالة عدم احترام التعليمات الصادرة عن إدارة الميناء أو الهيئات الرقابية المختصة، الأمر الذي قد يؤدي إلى تعطيل العمليات البحرية أو المساس بالنظام العام داخل الميناء¹

ويترتب عن هذه المخالفات تعرض وكيل السفينة لعدة جزاءات، قد تكون إدارية كفرض غرامات مالية أو توقيف بعض النشاطات المرتبطة بالوكالة البحرية، وقد تمتد أحياناً إلى قيام مسؤوليته المدنية إذا ترتب عن خطئه إلحاق ضرر بالإدارة أو بالغير. كما يمكن أن تثار مسؤوليته الجزائية في بعض الحالات الخطيرة المرتبطة بالغش أو مخالفة القواعد الأمنية والجمركية.²

وتبرز أهمية هذه المسؤولية في كونها تشكل وسيلة قانونية لضمان احترام النظام القانوني والتنظيمي داخل الموانئ، خاصة وأن النشاط البحري يرتبط بشكل وثيق بحماية الاقتصاد الوطني وتأمين حركة التجارة الدولية. ومن ثم، فإن إخضاع وكيل السفينة لرقابة السلطات المينائية والجمركية يهدف إلى تحقيق التوازن بين حرية ممارسة النشاط البحري ومتطلبات الأمن والتنظيم داخل المرافق المينائية.³

خلاصة الفصل الثاني:

يتضح من خلال دراسة النظام القانوني لوكيل السفينة في التشريع الجزائري أن هذا الأخير يُعد فاعلاً أساسياً في تنظيم واستمرارية النشاط البحري، بالنظر إلى تنوع المهام التي يضطلع بها، والتي تجمع بين الطابع الإداري والتقني من جهة، والبعد القانوني من جهة أخرى. فقد أظهر التحليل أن تدخل وكيل السفينة

¹ المرجع نفسه، ص 215

² د. محمود شحماط، مرجع السابق، ص. 201.

³ د. مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص. 233.

الفصل الثاني: التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الإخلال بها

يمتد من القيام بالإجراءات المينائية اللازمة، إلى الإشراف على عمليات الشحن والتفريغ، بما يضمن السير الحسن لاستغلال السفينة داخل الموانئ¹.

كما تبين أن هذه المهام تقابلها مجموعة من الالتزامات القانونية التي تحكم أداءه، وعلى رأسها الالتزام بتنفيذ الوكالة وفق تعليمات الموكل، والالتزام ببذل عناية الرجل المعتاد، وهو ما يعكس الطبيعة المهنية الدقيقة لوظيفته، ويؤكد خضوعه لقواعد المسؤولية عند الإخلال بها².

وفي هذا الإطار، تتعدد صور مسؤولية وكيل السفينة بحسب طبيعة العلاقة القانونية التي تربطه بمختلف الأطراف. فهو يُسأل تجاه المجهز على أساس تعاقدية متى أُخلّ بالتزاماته الناشئة عن عقد الوكالة، كما تقوم مسؤوليته تجاه الغير على أساس تقصيري إذا ترتب عن أفعاله أو تقصيره ضرر لهم. ويظل معيار تحديد هذه المسؤولية مرتبطاً أساساً بمدى احترامه لحدود الصلاحيات المخولة له، بحيث تنتفي مسؤوليته الشخصية عند التصرف في إطار الوكالة، وتقوم في حالة تجاوزها أو ارتكاب خطأ مستقل³.

وعليه، فإن الإطار القانوني المنظم لوكيل السفينة في التشريع الجزائري يهدف إلى تحقيق توازن بين تمكينه من أداء مهامه بكفاءة، وضمان حماية المصالح المشروعة لمختلف المتعاملين معه، وهو ما يساهم في تعزيز الثقة في المعاملات البحرية وتكريس استقرارها.

¹ بوشكيمة آية؛ طابع هديل. النظام القانوني للسفينة. مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون أعمال. قالمة: جامعة 08 ماي 1945،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، السنة الجامعية 2022/2023، ص 45

² بوشكيمة آية، مرجع تاسابق، ص 46

³ د. العربي بوكعبان، المرجع السابق، 267

الخاتمة

ختامًا لهذه الدراسة التي تناولت موضوع المركز القانوني لوكيل السفينة في التشريع الجزائري، يتضح أن هذه المهنة تُعد من أهم المهن المساندة للنقل البحري، نظراً للدور المحوري الذي يؤديه وكيل السفينة في ضمان استمرارية النشاط الملاحي وتنظيم العمليات المينائية، سواء تعلق الأمر بإجراءات دخول وخروج السفن، أو بمتابعة عمليات الشحن والتفريغ، أو بالتنسيق مع مختلف السلطات الإدارية والرقابية داخل الميناء. كما يُعتبر وكيل السفينة حلقة وصل قانونية وتقنية بين المجهز ومختلف المتدخلين في النشاط البحري، مما يمنحه مكانة مركزية في تسهيل المعاملات البحرية وضمان انسيابية التجارة الدولية.

وقد بيّنت الدراسة أن المشرّع الجزائري، رغم تنظيمه الجزئي لمهنة وكيل السفينة ضمن أحكام القانون البحري، إلا أن هذا التنظيم لا يزال يطرح العديد من الإشكالات القانونية، خاصة فيما يتعلق بتحديد الطبيعة القانونية الدقيقة لعلاقته بالمجهز، ومدى استقلالته المهنية، وحدود مسؤوليته تجاه الغير والسلطات العمومية. ويعود ذلك إلى الطبيعة المركبة للنشاط البحري الذي يجمع بين البعد المدني والتجاري والإداري، إضافة إلى التأثير المتزايد للتطورات الاقتصادية والتكنولوجية على قطاع النقل البحري.

ومن خلال تحليل مختلف الجوانب المتعلقة بالموضوع، خلصت الدراسة إلى أن وكيل السفينة يقوم بدور تمثيلي للمجهز داخل الميناء، غير أن هذا التمثيل لا يقتصر على الجانب القانوني التقليدي لعقد الوكالة، بل يتجاوزها إلى وظيفة مهنية متخصصة ذات طابع تقني وتنظيمي. كما تبين أن التزاماته لا تقتصر على تنفيذ تعليمات المجهز فقط، بل تمتد إلى الالتزام ببذل عناية مهنية عالية، واحترام القوانين والتنظيمات البحرية والجمركية، والإسهام في ضمان أمن وسلامة العمليات داخل الموانئ.

كما أظهرت الدراسة أن المسؤولية القانونية لوكيل السفينة تتسم بالتعدد والتنوع، إذ قد تقوم مسؤوليته العقدية تجاه المجهز في حالة الإخلال بالالتزامات التعاقدية، كما قد تمتد إلى المسؤولية التقصيرية تجاه

الغير أو المسؤولية التنظيمية أمام السلطات المينائية والجمركية، وهو ما يعكس الطبيعة المعقدة لمركزه القانوني في التشريع الجزائري.

وفي ضوء هذه النتائج، يمكن تقديم مجموعة من الاقتراحات والتوصيات ذات الطابع الأكاديمي والتطبيقي، أهمها:

- ضرورة إعادة هيكلة الإطار التشريعي المنظم لمهنة وكيل السفينة من خلال وضع نصوص أكثر تفصيلاً ووضوحاً، تُحدد بدقة طبيعة مركزه القانوني، وصفته المهنية، وحدود تمثيله للمجهز، بما يزيل الغموض القائم في النصوص الحالية .
- تطوير القانون البحري الجزائري بما يواكب التحولات الدولية الحديثة في مجال النقل البحري، خاصة في ظل العولمة الاقتصادية، وتزايد حجم المبادلات التجارية، وتطور أنظمة النقل الذكي والرقمنة المينائية، مما يفرض إدماج قواعد قانونية أكثر مرونة وفعالية .
- تعزيز الإطار التنظيمي للمسؤولية المهنية لوكيل السفينة من خلال تحديد دقيق لمجالات المسؤولية وحدودها، مع وضع آليات واضحة للتعويض وتسوية المنازعات، بما يحقق التوازن بين حماية المجهز وضمان استقرار المعاملات البحرية .
- إدماج الرقمنة والتكنولوجيا الحديثة في تسيير العمليات المينائية، عبر رقمنة الإجراءات الإدارية والجمركية، وتطوير منصات رقمية للتبادل السريع للمعلومات بين وكيل السفينة والسلطات المختصة، بما يقلل من الأخطاء الإدارية ويعزز الشفافية .
- تشجيع التكوين المتخصص في القانون البحري والمهن المينائية، من خلال تطوير برامج جامعية وتكوينية موجهة لوكلاء السفن، تجمع بين الجانب القانوني والتقني، بما يرفع من مستوى الاحترافية ويعزز كفاءة الأداء داخل الموانئ .

- تعزيز الاجتهاد القضائي والفهمي في المجال البحري من أجل توضيح المسائل الغامضة، خاصة تلك المتعلقة بالمسؤولية وحدود الوكالة البحرية، بما يساهم في توحيد التفسير القانوني وضمان استقرار المعاملات .

وفي الأخير، يمكن القول إن موضوع وكيل السفينة لا يقتصر على كونه موضوعاً قانونياً نظرياً، بل هو مجال عملي متجدد يرتبط مباشرة بحركية الاقتصاد البحري والتجارة الدولية. ومن ثم، فإن تطوير الإطار القانوني المنظم له يُعد ضرورة ملحة لضمان فعالية النشاط البحري، وتحقيق التوازن بين مختلف المصالح المتداخلة داخل الموانئ، وتعزيز الأمن القانوني في قطاع النقل البحري الجزائري.

قائمة المصادر و المراجع

قائمة المصادر و المراجع

أولاً: الكتب

الكتب العامة

- السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني – عقد الوكالة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2004.

الكتب الخاصة

- أبو الوفا، أحمد، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2005.
- بوكعبان، العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومة، الجزائر، 2020.
- بوراس، محمد، المبسط في القانون البحري الجزائري، النشر الجامعي الجديد، الجزائر، 2010.
- شحماط، محمود، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010.
- طه، مصطفى كمال، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.

ثانياً: الرسائل والمذكرات الجامعية

• بوشكيمة، آية؛ طابع، هديل، النظام القانوني للسفينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في

القانون، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة 08

ماي 1945، قالمة، السنة الجامعية 2023/2022 .

• دردار، نعيمة، وكيل السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة تخرج لنيل شهادة

الليسانس في الحقوق، تخصص قانون بحري، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (بن يوسف بن

خدة – بن عكنون)، 2001/2000.

ثالثا: المقالات

• قزدعلي، أسماء، "الأساس القانوني للأعوان التجاريين لعملية النقل البحري"، مجلة شؤون النقل

والقضايا المينائية، المجلد 05، العدد 01، جامعة وهران 2، جوان 2018 .

• قزدعلي، أسماء، "الطبيعة القانونية لعقد الوكالة البحرية للأعوان التجاريين لعملية النقل

البحري"، حوليات جامعة الجزائر 1، المجلد 37، العدد 02، 2023 .

• زكراوي، حمودي، "وكيل السفينة ودوره في تسيير العمليات المينائية"، مجلة الفكر القانوني

والسياسي، المجلد 07، العدد 01، 2023، ص 122 .

• شيخي، محمد أمين، "وكيل السفينة في عقد النقل البحري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري

والنقل، العدد 04، الجزائر، 2016 .

رابعا: القوانين:

قائمة المصادر و المراجع

- الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 78، الصادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم .
- الأمر رقم 80-76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادر بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم .

خامساً المراجع الاجنبية

- Stopford, Martin, *Maritime Economics*, 3rd Edition, Routledge, London, 2020.

الفهرس

الفهرس

أ	الشكر والتقدير
ب	اهداء
1	مقدمة
الفصل الاول: الاطار المفاهيم لوكيل السفينة	
07	تمهيد
08	المبحث الاول: مفهوم وكيل السفينة
08	المطلب الاول: تعريف وكيل السفينة
09	الفرع الاول : تعريف الفقهي لوكيل السفينة
13	الفرع الثاني: التعريف القانوني لوكيل السفينة
15	المطلب الثاني: خصائص وكيل السفينة
15	الفرع الاول: الطابع البحري للنشاط
18	الفرع الثاني: الطابع المهني و التجاري
19	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية بعقد وكيل السفينة
20	المطلب الاول: وكيل السفينة في اطار عقد الوكالة
21	الفرع الأول: مفهوم الوكالة في القانون المدني
24	الفرع الثاني: تطبيقها على وكيل السفينة
28	المطلب الثاني: الصفة التجارية لوكيل السفينة
29	الفرع الأول: اعتباره تاجرًا
31	الفرع الثاني: الآثار القانونية لهذه الصفة
33	خاتمة الفصل الاول
الفصل الثاني :التزامات وكيل السفينة والمسؤولية القانونية المترتبة عن الاخلال به	
35	تمهيد
35	المبحث الأول: مهام والتزامات وكيل السفينة
36	المطلب الأول: المهام الإدارية والتقنية
38	الفرع الأول: الإجراءات المينائية
39	الفرع الثاني: تنظيم عمليات الشحن والتفريغ
40	الفرع الثالث: إعداد ومتابعة الوثائق البحرية
41	الفرع الرابع: التنسيق مع الجهات الإدارية
42	المطلب الثاني: الالتزامات القانونية لوكيل السفينة
43	الفرع الأول: الالتزام بتنفيذ الوكالة
44	الفرع الثاني: الالتزام بالعناية المهنية الواجبة في تسيير مهام الوكالة البحرية
45	الفرع الثالث: الالتزام بالعالم وتقديم المعلومات
45	الفرع الرابع: الالتزام بحماية مصالح الموكل
46	المبحث الثاني: مسؤولية وكيل السفينة
47	المطلب الأول: مسؤوليته تجاه المجهز

الفهرس

48	الفرع الأول: المسؤولية العقدية
48	الفرع الثاني: حالات الإخلال بالالتزام
50	الفرع الثالث: مسؤوليته أمام السلطات المينائية والجمركية
51	المطلب الثاني: مسؤوليته تجاه الغير
53	الفرع الأول: المسؤولية في حدود الوكالة
53	الفرع الثاني: المسؤولية عند تجاوز الصلاحيات
54	الفرع الثالث: مسؤوليته أمام السلطات المينائية والجمركية
55	خاتمة الفصل الثاني
57	الخاتمة
60	قائمة المصادر و المراجع
	الفهرس ملخص

الملخص:

تتناول مذكرة المركز القانوني لوكيل السفينة في التشريع الجزائري الجوانب القانونية المتعلقة بوضعية وكيل السفينة باعتباره ممثلاً لمالك السفينة أو تجهزها أمام السلطات الإدارية والمتعاملين داخل الموانئ. حيث عرفه المشرع الجزائري كشخص يتولى القيام بالإجراءات البحرية والإدارية المرتبطة بالسفينة والبضائع، ويعمل لحساب المجهز في إطار علاقة قانونية تقوم على الوكالة. كما يتميز وكيل السفينة بعدة اختصاصات قانونية ومهنية تتمثل في تمثيل موكله، متابعة عمليات الشحن والتفريغ، وضمان حسن سير النشاط الملاحي داخل الميناء. وتهدف دراستنا إلى تسليط الضوء على طبيعة المركز القانوني لوكيل السفينة، وبيان حقوقه والتزاماته ومسؤوليته القانونية في إطار القانون البحري الجزائري، إضافة إلى إبراز دوره في تسهيل عمليات النقل البحري وتحقيق الاستقرار في المعاملات البحرية.

الكلمات المفتاحية:

وكيل السفينة، المركز القانوني، الوكالة البحرية، القانون البحري، النقل البحري.

Summary:

This dissertation addresses the legal status of the ship agent in Algerian legislation and examines the legal aspects related to his position as a representative of the shipowner or ship operator before administrative authorities and maritime operators within ports. The Algerian legislator defines the ship agent as the person responsible for carrying out maritime and administrative procedures related to the vessel and cargo, acting on behalf of the ship operator within a legal agency relationship. The ship agent is entrusted with several legal and professional responsibilities, including representing the principal, supervising loading and unloading operations, and ensuring the proper conduct of maritime activities within the port. This study aims to highlight the legal status of the ship agent, explain his rights, obligations, and legal liability under Algerian maritime law, and emphasize his important role in facilitating maritime transport operations and ensuring stability in maritime transactions.

Keywords:

Ship Agent, Legal Status, Maritime Agency, Maritime Law, Maritime Transport.