جامعة محمد الصديق بن يحيي جيجل
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

عنوان المذكرة

النظام القانوني لمساعدي النقل البحري في التشريع الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر مهني في الحقوق
قسم: الحقوق
تخصص: قانون بحري

إعداد الطالبين:
حسام بوعتمان
يوسف فنور

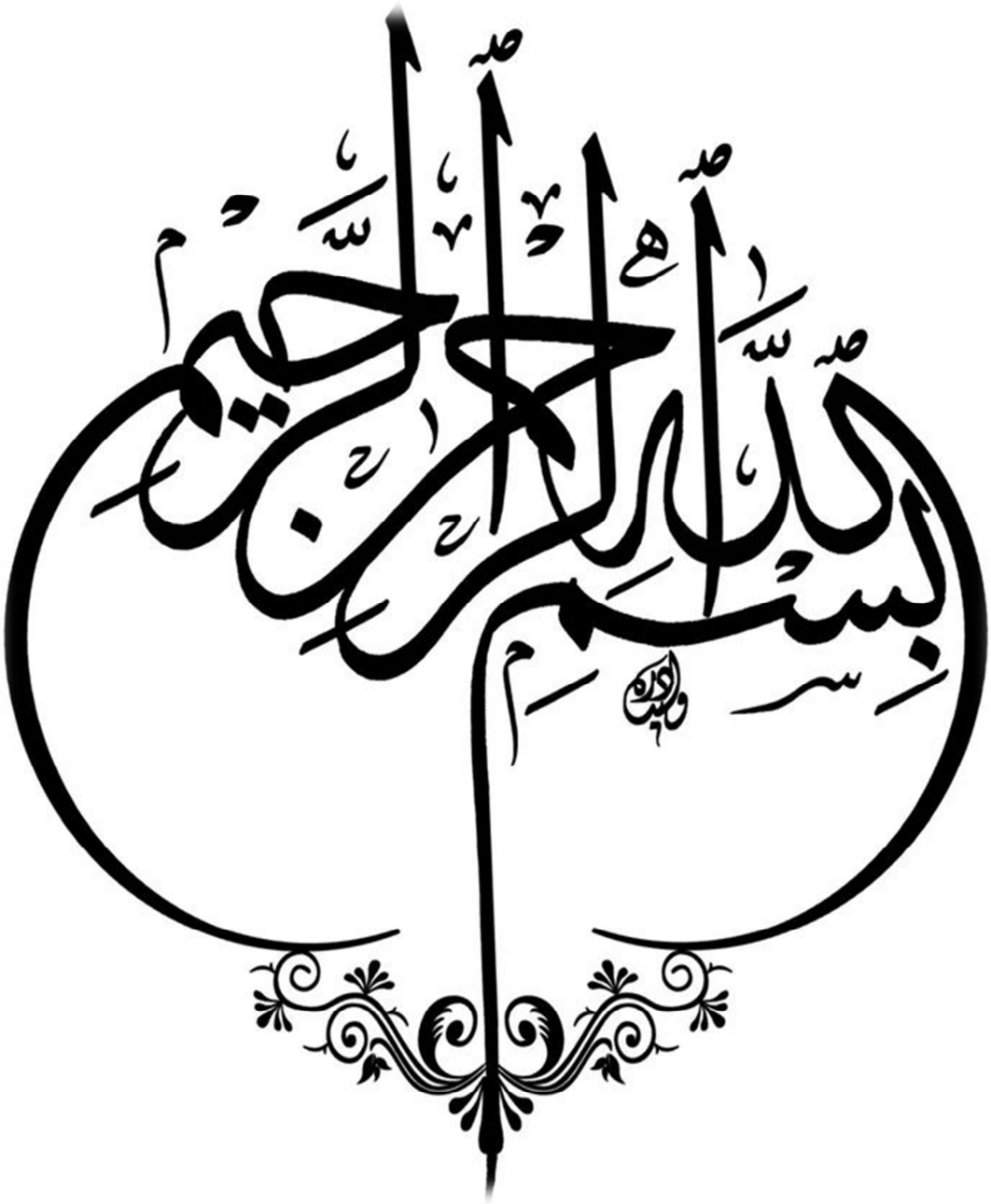
الاشراف الأكاديمي:
د/ محمد الطاهر سعيود

الاشراف الميداني:
زبير لدرع

أعضاء لجنة المناقشة

اسم ولقب الأستاذ (ة)	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
جلال عزيزي	أستاذ محاضر –أ–	جيجل	رئيسا
محمد الطاهر سعيود	أستاذ مساعد –أ–	جيجل	مشرفا ومقررا
راوية مطماطي	أستاذة مساعدة –أ–	جيجل	مناقشا

السنة الجامعية 2023-2024


بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

﴿قُلْ لَوْ كَانَ البَحْرُ مِدَادًا لِكَلِمَاتِ رَبِّي لَنَفِدَ البَحْرُ قَبْلَ أَنْ تَنْفَدَ كَلِمَاتُ رَبِّي﴾

نحمد ونشكر المولى جل شأنه بديع السموات والأرض على العزيمة والصبر التي منحنا إياها طيلة هذا المشوار الدراسي ووفقنا لإتمام هذا العمل المتواضع.

نتقدم بأسمى عبارات الشكر والعرفان للأستاذ الدكتور:

"**محمد الطاهر سعيود**"

لقبوله الاشراف على هذا العمل وحسن المتابعة والتوجيه جزاه الله خير الجزاء.

كما أتقدم بخالص آيات الشكر والامتنان للمشرف الميداني السيد:

"**زبير لدرع**"

ضابط بميناء جن جن حفظه الله ورعاه لقبوله الإشراف على العمل الذي قمنا به ولما قدمه لنا من نصائح وتوجيهات طيلة البحث.

ونتقدم بالشكر لجميع طاقم وموظفي ميناء جن جن لمساعدتهم وتزويدهم لنا بجميع التسهيلات والاحتياجات لإتمام البحث في أحسن الظروف.

والشكر موصول لرجال الخفاء الذين ساعدوني في إتمام العمل فلهم جزيل الشك.

كما لا أنسى طاقم التدريس بكلية الحقوق والعلوم السياسية على كل مجهوداتهم التي قدومها لنا فلهم كل الاحترام والتقدير.

يوسف حسام

إهداء

إلى من قال فيهما الله عز وجل في كتابه الكريم: "
وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا"..

إلى أمهاتنا الحبيبات وآبائنا الأعزاء..

إلى كل الأهل والأصدقاء والزملاء..

إلى كل من أحاطنا بدعمه وعونه وساهم من قريب
أو من بعيد في إنجاز هذا العمل..

نهديكم جميعا ثمرة جهدنا المتواضع..

حسام
يوسف

قائمة المختصرات

ق ب ج: قانون البحري الجزائري

ج ر: جريدة الرسمية

ص: صفحة

مقدمة

مقدمة

إن الموانئ هي تلك الرقعة الجغرافية التي تقوم بتحويل البضائع أو المسافرين من وإلى السفن بشكل اعتيادي منظم، ومزودة بالتجهيز اللازم الذي يخدم الهدف المؤسسة من أجله، وهي في الأغلب تقع على الشاطئ البحري.

كما تتمتع الموانئ البحرية بأهمية بالغة، وذلك راجع للدور الكبير الذي تلعبه في سلسلة النقل البحري، حيث تعتبر نقطة وصل بين البر والبحر، وهي مركز قيام التجارة الدولية وتطورها وازدهارها. ولمواكبة التطور الحاصل في المجال البحري تطورت الموانئ البحرية حسب الحاجة لمجاراة التقدم التكنولوجي المعمول به في المجال، ولذلك استحدثت إدارة جديدة على مستوى الموانئ للرفع من كفاءة إنتاجيتها، وهي تصنف وفقا لمجموعة من المعايير.

يشترط في الاستغلال البحري أشخاص يقومون بأعمال على البر أو في الموانئ التي ترسو عليها السفن، وأشخاص آخرون يقومون بأعمال على متن السفينة والمعروفون باسم الطاقم إلى جانب الربان والمرشد.

أطلق اسم الوكلاء البريون للملاحة البحرية على الأشخاص الذين يقدمون الخدمات للسفن على البر، وعلى متن السفينة عندما تكون في الميناء أو اسم مساعدي النقل البحري.

حدد المشرع الجزائري طبقا للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري مساعدي النقل البحري في ثلاث (3) أشخاص (وكيل السفينة، ووكيل الحمولة والسمسار البحري)، وقد أطلق مساعدين آخرين في المرسوم التنفيذي 20-348 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020، الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، والمادة (3) منه بـ مجمع ومفكك البضائع، وعميل النقل.

كان أول صدور لنشاط مساعدي النقل البحري سنة 1991، حيث نضمه المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 91-522، المؤرخ في 22 ديسمبر 1991، المتعلق

بتحديد مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، وبعد ذلك تم الغاءه بموجب مرسوم رقم 01-286، المؤرخ في 24 سبتمبر 2001، المحدد لشروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.

كانت أول تسمية للنشاط بمساعدي النقل البحري سنة 2009، حيث قام المشرع الجزائري بإصدار مرسوم تنفيذي رقم 09-183، المؤرخ في 12 ماي 2009، واستبدل تسمية وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، وجمعهم في اسم مساعدي النقل البحري.

في سنة 2020 قام المشرع الجزائري بإصدار المرسوم التنفيذي رقم 20-348، المؤرخ في 23 نوفمبر 2020، المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، وهو آخر تعديل يطرأ على مساعدي النقل البحري.

نظرا لنشأة وتطور تشريعات نشاط مساعدي النقل البحري والتي تتميز بالمرونة لتعدد تعبيرها، وذلك راجع لطبيعة النشاط.

تتمحور مهام مساعدي النقل البحري في استقبال السفن وحجز مكانها والسهر على تفريغ البضائع أو شحنها وتسليمها إلى مستلميها، وتقديم الخدمات العامة للسفن، تحت عقد الوكالة، مما ساهم في تسهيل عملية الاستغلال التجاري وازدهار ميدان التجارة البحرية، حيث يعتبر نشاط مساعدي النقل البحري دو أهمية بالغة، وذلك راجع للعمل الذي يقومون به والنتائج المحققة من طرفهم في مشاركتهم في عملية النقل البحري.

تتمثل غاية دراستنا لموضوع مساعدي النقل البحري تسليط الضوء على طبيعة نشاط مساعدي النقل البحري وشروط ممارسة النشاط للراغبين في مزاولته، وكذا توضيح الالتزامات التي يلتزم بها مساعدي النقل البحري والحقوق التي يتسمون، وفي الأخير الجزاءات المترتبة عن الاستغلال بأعمالهم.

من خلال دراستنا لهذا الموضوع واجهتنا عدة صعوبات منها:

– نقص المادة العلمية التي تتناول هذا الموضوع المتمثل النظام القانوني لمساعدي النقل البحري، سواء أكانت كتب أو رسائل جامعية أو مجلات علمية.

رغبة منا للإحاطة بالموضوع المتمثل **النظام القانوني لمساعدي النقل البحري في التشريع الجزائري**، ومما سبق ذكره نطرح الإشكالية التالية:

✓ **ما هو النظام القانوني لمساعدي النقل البحري في التشريع الجزائري؟**

وتندرج تحت هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية التالية:

– فيما يتمثل الإطار التنظيمي لنشاط مساعدي النقل البحري؟

– ما هو الإطار الوظيفي لمساعدي النقل البحري؟

اتبعنا المنهج الوصفي، وقد تم استخدامه عند عرض المفاهيم المتعلقة بنشاطات مساعدي النقل البحري.

إضافة إلى المنهج الاستقرائي، وقد تم استخدامه عند تحليل النصوص القانونية المتعلقة بنشاطات مساعدي النقل البحري.

من أجل الإجابة عن الإشكالية المطروحة ارتأينا تقسيم الموضوع إلى ثلاثة فصول، فصلان نظريان، وفصل ثالث تطبيقي، فجاءت الخطة مقسمة كالتالي:

الفصل الأول: الإطار التنظيمي لمساعدي النقل البحري

الفصل الثاني: الإطار الوظيفي لمساعدي النقل البحري

الفصل الثالث: دراسة نشاط مساعدي النقل البحري في ميناء جن جن

الفصل الأول

الإطار التنظيمي لمساعدي النقل البحري

يعد مجال النقل البحري للبضائع من القطاعات الحيوية في الاقتصاد، حيث يلعب دورا مهما في تحقيق التنمية الاقتصادية، لذلك يتطلب تنظيم هذا المجال وجود إطار قانوني ينظم نشاط مساعدي النقل البحري.

حيث وضع المشرع الجزائري ضوابط وقوانين تنظم هذا النشاط، وذلك في عدة مراسم تنفيذية، وقوانين مثل الأمر 76-80[1]، المتضمن القانون البحري، والمرسوم التنفيذي 20-348؛ الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري.

وفي هذا الفصل سنعرض -بالتفصيل- الإطار التنظيمي لنشاط مساعد النقل البحري في القانون الجزائري، وسنسلط الضوء على الجوانب المتعلقة بالاعتماد وشروط الحصول عليه (المبحث الأول)، والقيد في السجل التجاري وكذا سجل مساعدي النقل البحري (المبحث الثاني).

[1] الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر العدد 29 الصادر في 10 أفريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج ر عدد 47 الصادر في 27 يونيو 1998.

المبحث الأول: الحصول على الاعتماد

لقد وضع المشرع الجزائري شرطا يجب أن يتمتع به الشخص الذي يريد ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، مهما كانت صفته، عليه أن يخضع إلى هذا القيد ألا وهو شرط الحصول على "الاعتماد"، فمن غير المعقول أن يمارس هذا النشاط، من غير حيازة الموافقة من قبل المصالح والهيئات المختصة.

ويخضع لهذا الشرط، كل شخص طبيعي أو معنوي يريد ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري.

وقبل كل شيء، يجب أن نحدد كيفية الحصول على الاعتماد وشروط الحصول عليه، بالنسبة للأشخاص الطبيعيين والأشخاص المعنويين (المطلب الأول)، وإجراءات الحصول على الاعتماد وتحديد الجهة المكلفة بمنح هذا الأخير (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شروط الحصول على الاعتماد

لابد من الحصول على الاعتماد لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، الذي يعتبر وسيلة أولية للرقابة القبلية على مزاولة النشاط المنظم.

ويمنح الاعتماد بناء على مؤهلات وضوابط تمكن الشخص من مزاولة نشاطه على أكمل وجه، ولمعرفة هذه الشروط سوف نتطرق لشروط منح الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين (الفرع الأول) ومنحه بالنسبة للأشخاص المعنويين (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط الحصول على الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين

بين المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي، رقم 20-348[1]، المؤرخ في 23 نوفمبر 2020، المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري. حيث حدد الشروط المتعلقة بممارسة النشاط بالنسبة للأشخاص الذين يريدون مزاولة هذا النشاط، حيث نصت المادة 06 من المرسوم أعلاه على ما يلي: "يمنح الاعتماد ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري صاحب الطلب الذي تتوافر فيه الشروط الآتية[2]:

- "أن يكون من جنسية جزائري.
- أن يكون مقيما في الجزائر.
- أن يتمتع بالحقوق المدنية والوطنية.
- أن يثبت تأمينا ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية.
- أن يكون متحصلا على شهادة دراسات عليا.
- أن يثبت خبرة مهنية تعادل على الأقل 5 سنوات في مجال النقل البحري".

حدد المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي 20-348، الشروط التي يجب أن تتوافر في طالب الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين وعلى إثر ذلك سنقوم بشرح تفصيلي لهذه الشروط:

أولا: شرط توفر الجنسية الجزائرية

من بين الشروط التي حددها المشرع الجزائري لمنح الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين هو شرط الجنسية، ولكن يتضح من خلال المواد 631، 421، 609 من ق. ب

---

[1] المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر العدد 72 الصادر في 3 ديسمبر 2020.

[2] المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

أن المشرع الجزائري لم يدرج شرط الجنسية للشخص الطبيعي، وكذلك المرسوم التنفيذي 91-522، المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري حيث لك يكن شرط الجنسية في الشخص الطبيعي مدرجا.

ولكن المشرع الجزائري تراجع عن هذا القرار في المرسوم التنفيذي رقم 01-286 المتعلق بتحديد شروط ممارسة مهام مساعدي النقل البحري عن طريق المادة 2 منه، حيث اشترط ضرورة الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي.

وقد تم تأكيد شرط الجنسية الجزائري مع صدور المرسوم التنفيذي الجديد رقم 20-348، المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، حيث اعتبر هذا الشرط من مقومات نشاط مساعدي النقل البحري وذلك حسب المادة 06 منه[1].

ثانيا: التمتع بالحقوق المدنية والوطنية

يشترط في طالب الاعتماد لممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري أن يكون متمتعا بالحقوق المدنية والوطنية، وهذا الشرط مطلوب توفره في الشخص الطبيعي.

غير أن هذا الشرط يفقده الشخص الطبيعي، بموجب حكم قضائي. فمثلا التاجر لم يسدد ديونه وصدر ضده حكم قضائي يرمي إلى الإفلاس، عكس الشخص المعنوي فلا يكون فقدانه لهذه الحقوق لأنه في الأصل لا يملكها، إذ أن شرط التمتع بالحقوق المدنية من عدمها يكون إثباتها بحكم قضائي.

ولذلك أحدث المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 20-348 في المادة 06 منه شرط التمتع بالحقوق المدنية والوطنية كشرط ثالث يجب اتخاده بعين الاعتبار لدى طالب الاعتماد لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري[2].

---

[1] المواد 631، 431، 609 من الأمر 76-80.

[2] بشوش مهدي، الاستثمار في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، تخصص: قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021، ص 37.

ثالثا: تقديم شهادة التأهيل والخبرة المهنية

اشترط المشرع الجزائري شرط تقديم شهادة التأهيل والخبرة المهنية، ويجب أن تكون في الدراسات العليا لمنح الاعتماد للشخص الطبيعي، ولم يحدد هذا المرسوم التخصص بل اكتفى بشرط الخبرة المهنية التي جيب أن تعادل على الأقل خمس (05) سنوات في مجال النقل البحري، أو نشاط مساعدي النقل البحري، كما جاء في نص المادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

أما المرسوم التنفيذي 09-183 فقد نص في المادة 10 منه في فقرته الأولى على وجوب توفر تأهيل وخبرة مهنية عند الشخص الطبيعي وعلاقة مباشرة مع النشاط المراد ممارسته.

الفرع الثاني: شروط الحصول على الاعتماد بالنسبة للأشخاص المعنويين

نصت المادة 06 من الفقرة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 20-348 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، على أنه يجب "أن يكون كل من المسير والشركاء أو المدير العام أو المساهمين من جنسية جزائرية"[1].

- أن يتمتع بالحقوق المدنية والوطنية.

- أن يثبت تأمينا ضد التبعات المالية للمسؤولية والمهنية.

- أن يثبت المسير أو المدير العام خبرة مهنية تعادل على الأقل الخمس (05) سنوات في مجال النقل البحري أو مهنة مساعدي النقل البحري.

كما اشترط المشرع الجزائري في المرسوم 09-183 على الشخص الطبيعي بلوغه سن 25 سنة من أجل ممارسة هذا النشاط، وذلك في المادة 10 منه.

[1] الفقرة الثانية من المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

وفرض أيضا شرط النزاهة والأخلاق حيث يجب على الشخص الطبيعي أن يتمتع بالأخلاق والمصداقية وأن لا يكون عاجزا أو ممنوع عليه ممارسة النشاط إثر إدانته، بالإضافة إلى تقديم ضمانات كافية للمتعاملين.

تعتبر هذه الشروط التي حددها المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي رقم 20-348 متقاربة مع الشروط المطبقة على الشخص الطبيعي، فشرط الجنسية الجزائرية وشرط التمتع بالحقوق المدنية والوطنية، من الشروط التي ألزم المشرع الجزائري على الشخص المعنوي التمتع بها، وكذا ألزمه أن يثبت خبرته المهنية سواء في مجال النقل البحري، أو في نشاط مساعدي النقل البحري، ويتطلب أن يقدم من يريد مزاولة لنشاط مساعدي النقل البحري شهادة تثبت مستواه العلمي المطلوب وهو شهادة الدراسات العليا، وكذا أن يثبت تأمينا على التبعات المالية للمسؤولية المهنية.

المطلب الثاني: إجراءات الحصول على الاعتماد

يعتبر نشاط مساعدي النقل البحري، من النشاطات المقننة الخاضعة للقيد في السجل التجاري، ولمزاولة هذا النشاط لابد من توافر شروط لدى الشخص، طبيعيا كان أو معنويا.

لكن هذه الشروط وحدها لا تكفي، إذ لابد من إجراءات يقوم بها الأشخاص الطبيعيون والمعنويون الممتثلين للقانون الجزائري، وذلك من أجل الحصول على الاعتماد.

اشترط المشرع الجزائري مجموعة من الاجراءات يمكن الاطلاع عليها من قبل الأشخاص الراغبين بمزاولة أنشطة مساعدي النقل البحري، وذلك في المرسوم التنفيذي رقم 20-348 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

الفرع الأول: تقديم طلب الحصول على الاعتماد

لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، لابد للشخص المتمتع بالمؤهلات، والمتوفرة على الشروط الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 20-348، المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، وذلك في المادة 6-7 منه[1].

وللحصول على الاعتماد، يتعين على طالب الاعتماد تقديم ملف طلب الاعتماد على مستوى الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، ويسلم له بالمقابل ذلك وصل استلام.

وهذا ما نصت عليه المادة 8[2] من المرسوم التنفيذي رقم 20-348، وللإشارة فإن المرسوم التنفيذي رقم 01-286[3] الملغى كان يشترط الحصول على ترخيص فقط، من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، حيث كانت اجراءات الحصول على الرخصة جد بسيطة مقارنة مع الاعتماد الذي يتطلب بعض التعقيدات، غير أن المرسوم الجديد رقم 20-348 أتى بشروط صعبة نوعا ما.

قام المشرع الجزائري بإلغاء نظام الترخيص، واعتمد نظاما جديدا يتيح منح الاعتمادات بدلا من ذلك.

وبموجب هذا النظام الجديد، يجب على مساعدي النقل البحري القيام بإجراءات معقدة للحصول على الاعتماد، ويتم ذلك من خلال المراسيم الملغاة التي تحدد شروط ممارسة نشاطهم.

للحصول على الاعتماد لا بد من أن يكون هناك ملف يحتوي على ما يلي:

---

[1] المادة 6 و 7 من المرسوم التنفيذي 20-348.

[2] المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

[3] المرسوم التنفيذي رقم 01-286، المؤرخ في 24 سبتمبر 2001، يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ج ر العدد 56، الصادر في 30 سبتمبر 2001. (ملغى)

أولا: الوثائق الواجب تقديمها في طلب الاعتماد

نص المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348، على أنه يجب على صاحب الطلب أن يحتوي ملفه على الوثائق التالية[1]:

- **بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:**
  - مستخرج من شهادة الميلاد.
  - شهادة الإقامة.
  - نسخة من شهادة دراسات عليا.
  - شهادة عمل تثبت الخبرة المهنية.
- **بالنسبة للأشخاص المعنويين:**
  - نسخة من القانون الأساسي للشخص المعنوي حيث يملك الجزائريون جميع رأس مال الشركة.
  - نسخة من النشرة الرسمية للإعلانات القانونية المتضمنة إنشاء الشركة.
  - نسخة من المداولة التي عين من خلالها الرئيس، وعند الاقتضاء المدير العام أو المدير إلا إذا كان هؤلاء معنيون بموجب القانون الأساسي.
  - مستخرج من شهادة ميلاد المسير والشركاء أو المدير العام والمساهمين.
  - شهادة إقامة المسير أو المدير العام.
  - نسخة من دراسات عليا للمسير أو المدير العام.
  - شهادة عمل تثبت الخبرة المهنية للمسير أو المدير العام.

[1] المادة 8 الفقرة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

الفرع الثاني: دراسة طلب الحصول على الاعتماد

بعد تحويل ملف طلب الاعتماد إلى اللجنة المكلفة بدراسة وإبداء الرأي في طلبات الاعتماد لمساعدي النقل البحري، تتولى هذه اللجنة دراسة طلبات مساعدي النقل البحري كما جاء في المرسوم التنفيذي رقم 09-189 طبقا للمادة 32 منه[1]: "على هذه اللجنة تتداول على الملف بحضور ثلثي (3/2) من أعضائها على الأقل إذا لم يكتمل النصاب تجتمع اللجنة في الأيام الثمانية الموالية حيث تصبح مداولاتها جائزة مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين".

يكون دراسة ملف طالب الاعتماد على الخطوات التالية:

أولا: دراسة طلب الاعتماد

تتولى اللجنة المختصة بدراسة طلبات الاعتماد حيث تتداول اللجنة على الملف بحضور (3/2) من أعضائها على الأقل، وإذا لم يكتمل النصاب تجتمع اللجنة في الأيام المقبلة، وتكون خلال 8 أيام الموالية، حيث تصبح مداولاتها جائزة مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين، ويكون صوت الرئيس هو الأصح في ما إذا تساوت الأصوات، ويقدمون رأيهم إما بالقبول أو الرفض مع وجود تبرير لكلتا الحالتين.

وتتكون لجنة الاعتماد من حسب المادة 27 من المرسوم التنفيذي 09-183 من مدير الموانئ بوزارة النقل، مدير الموارد البشرية والتقنين بوزارة النقل، ممثل عن وزير الداخلية والجماعات المحلية، ممثل عن الوزير المكلف بالمالية، ممثل عن الوزير المكلف بالتجارة، ويكن للجنة الاستعانة بأي شخص يمكنه بحكم كفاءته أن يفيدها في أشغالها[2].

---

[1] المادة 32 من المرسوم التنفيذي رقم 09-189، المؤرخ في 12 ماي 2009، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر العدد 31، الصادر في 24 ماي 2009.

[2] المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

يقوم الوزير المكلف بالبحرية التجارية بتعيين أعضاء اللجنة بقرار بناء على اقتراح السلطات التي يتبعونها لمدة ثلاث سنوات، وفي حالة توقف أحد الأعضاء المعينين يستخلف بنفس الأشكال[1].

وقد حددت المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 مهام اللجنة التي تتمثل في:

- دراسة طلبات مساعدي النقل البحري وإبداء الرأي فيها.

- دراسة كل ملف لسحب اعتماد مساعدي النقل البحري الذي يعرض عليها من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية وإبداء الرأي فيه.

- النظر في كل مسألة مرتبطة بمساعدي النقل البحري التي يعرضها عليها الوزير المكلف بالبحرية التجارية[2].

ثانيا: الرد على طلب الاعتماد

بعد اتمام دراسة ملف الاعتماد يتعين على الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، بالرد على الطلب وذلك في أجل مدته شهر واحد كما أكدت على ذلك المادة 10 من المرسوم التنفيذي 20-348 ابتداء من تاريخ تسلم الطلب[3].

ثالثا: الإجراءات المتخذة في حالة رفض الطلب

نصت المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348، أسباب رفض طلب الاعتماد والتي تتمثل في عدم توفره على الشروط المطلوبة أو أن يكون طالب الاعتماد قد سحب

---

(1) المادة 28 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

(2) المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

(3) المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

نهائيا الاعتماد من قبل، أو قد يكون المعني غير مؤهل لممارسة هذا النشاط، أو كانت نتائج التحقيق المنصوص عليها في المادة 11 غير مرضية، حيث يمكن حسب نفس المادة للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ عندما تقتضي الظروف أن يقوم بعرض ملف طلب الاعتماد لتحقيق أخلاقي تقوم به المصالح المختصة لهذا الغرض، ويكون رفض طلب الحصول على الاعتماد بموجب قرار بالرفض معلل، يبلغ للمعني بالأمر برسالة موصى عليها مع وصل استلام حسب ما تنص عليه المادة 13 من نفس المرسوم التنفيذي.

ويستطيع المعني الطعن في قرار الرفض كتابيا أمام الوزير المكلف بالبحرية التجارية في أجل شهر من تاريخ تبليغه، وهذا كما نصت عليه المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348 على أنه: "يمكن لصاحب الطلب في حالة رفض طلب الاعتماد أن يقدم طعنا كتابيا لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ مرفقا بمعلومات أو مبررات جديدة قصد الحصول على دراسة إضافية، وفي هذا الحالة يتعين على الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أن يفصل في ذلك في غضون الشهر الذي يلي استلام الطعن"[1].

الفرع الثالث: الجهة المكلفة بمنح الاعتماد

يعتبر الاعتماد هو أحد التراخيص الإدارية، ويعني الموافقة المسبقة التي يتحصل عليها الشخص من طرف الإدارة، بموجبها يمكن للأشخاص من تحقيق مشاريعهم الاقتصادية واستفادتهم من نظام مالي أو ضريبي ممتاز[2]، وهذا الاعتماد يمنح من طرف جهة رسمية، ومن الادارة المكلفة بمنح الرخص للمرخص لهم.

[1] المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

[2] عبديش ليلى، اختصاص منح الاعتماد لدى السلطات الإدارية المستقلة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010/2009، ص 14.

وبناءً على ذلك يسلم الاعتماد من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، وهذا الأخير لا ينفرد لوحده باتخاذ قرار المنح من عدمه، لكن يكون ذلك بعد استشارة اللجنة الوزارية للاعتماد مساعدي النقل البحري.

وليس الاعتماد بحق مقرر لمن يطلبه، كما أنه ليس التزام على عاتق من يمنحه وإنما خاضع للسلطة التقديرية للهيئة المنوط بها منحه، فلا يوجد في النصوص القانونية ما يلزم الإدارة بأن تقبل منح الاعتماد لطالبه، فمنح الاعتماد رهين السلطة التقديرية للجنة المانحة[1].

وبالرجوع إلى النصوص القانونية السابقة التي وجدت لتنظيم هذا النشاط، والتي سبقت صدور المرسوم التنفيذي رقم 20-348، نجد بأن شرط الحصول على "الاعتماد" جاء به المرسوم التنفيذي 09-183 الذي حدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري بموجب المادة 08 منه[2].

كما اتخذت نظم لجنة اعتماد مساعدي النقل البحري بموجب المادة 27 منه وما يليها، بينما كان يشترط قبل ذلك ممارسة هذه النشاطات إجراء بسيط يتمثل في الحصول على ترخيص "autorisation" من وزير النقل وهذا بموجب المادة 2 من المرسوم التنفيذي 91-522، الذي يحدد شروط ممارسة مهام وكيل السف ووكيل الحمولة، والمسار البحري[3].

---

[1] ناجي زهرة، "مساعدي النقل البحري نشاط تجاري مقنن في المرسوم التنفيذي 20-348" ملتقى خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وآفاق، الملتقى الوطني الافتراضي، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، 2022/02/10، ص 174.

[2] أنظر: المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183.

[3] ناجي زهرة، مرجع سابق، ص 175.

يتضح لنا مما سبق أن المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-348 انتقل من نظام الترخيص إلى نظام الاعتماد، ونجده أخذ برأي اللجنة الوزارية لاعتماد مساعدي النقل البحري.

بعد تقديم الاعتماد لدى الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ

يتم تحويل الملف إلى لجنة اعتماد مساعدي النقل البحري، أين تتولى هذه اللجنة دراسة طلبات اعتماد مساعدي النقل البحري، وبعد دراستها للملف تتداول عليه طبقا للمادة 32 من المرسوم التنفيذي رقم 09-183 بحضور (3/2) تلثي أعضائها على الأقل، وإذا لم يكتمل النصاب تجتمع اللجنة في الأيام الثمانية الموالية وتصح مداولتها حينئذ مهما يكن عدد الأعضاء الحاضرين، وتتخذ القرارات بالأغلبية البسيطة لأصوات الأعضاء الحاضرين، وفي حالة تساوي الأصوات يكون صوت الرئيس مرجحا.

المبحث الثاني: القيد في السجل التجاري وسجل مساعدي النقل البحري

اشترط على مساعدي النقل البحري الذين تم منحهم الاعتماد مجموعة من الشروط وألزمه بها، حيث تبرر وتبين صفتهم كمساعدي النقل البحري، وذلك من خلال فرضه لمجموعة من المواد التي تحدد طريقة القيد في السجل التجاري وسجل مساعدي النقل البحري، وذلك يتجلى في المرسوم التنفيذي رقم 20-348 الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري.

وفي هذا المبحث نوضح ما جاء به المرسوم التنفيذي 20-348 حول إلزامية القيد في السجل التجاري في (المطب الأول)، وكذلك سندرس القيد في السجل لمساعدي النقل البحري في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: القيد في السجل التجاري

يقصد بالقيد في السجل التجاري تدوين أسماء الأشخاص الطبيعيين والمعنويين والبيانات المتعلقة بهم وبأنشطتهم التجارية وفق رقم تسلسلي ورمز نشاط مشترك طبيعي، صفحات السجل المملوك من قبل مأمور المركز الوطني للسجل التجاري على مستوى الملحقات المحلية، وبما أننا بصدد قيد مساعدي النقل البحري في السجل التجاري، لدى سنوضح تعريف القيد في السجل التجاري (الفرع الأول)، وإجراءات القيد في السجل التجاري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: القيد في السجل التجاري

أولا: تعريف القيد في السجل التجاري

يكون القيد في السجل التجاري بكتابة أسماء الأشخاص الطبيعيين والمعنويين والبيانات المتعلقة بهم وبأنشطتهم التجارية وفق رقم تسلسلي ورمز نشاط مشترك ضمن صفحات السجل الممسوك ومن قبل مأمور المركز الوطني للسجل التجاري على مستوى الملحقات المحلية[1].

- **القيد الرئيسي:** هو أول قيد في السجل التجاري يقوم به كل خاضع لذلك سواء كان شخص طبيعي أو معنوي ويتعلق بنشاط اقتصادي خاضع للقيد في السجل التجاري[2].
- **القيد الثانوي:** هو كل تجهيز مادي أو هيكل اقتصادي لكل شخص طبيعي أو معنوي أو تابع له، ويكون تحت مراقبته وإدارته، ويمثل امتداد النشاط الأساسي أو النشاطات الأخرى المستقرة في نطاق الاختصاص الأصلي.

---

[1] المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 63-263، المؤرخ في 23 جويلية 1963، المتضمن إعادة القيد الشامل للشركات التجارية والتجار في السجل التجاري، ج ر عدد 51، الصادر في 21 جويلية 1963.

[2] مومن عائشة، إسماعين عائشة، النظام القانوني للسجل التجاري، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2021/2020، ص 21.

ثانيا: كيفية قيد الشخص المعنوي

يتم قيد الشخص المعنوي في السجل التجاري، على أساس طلب ممضى ومحرر على استمارات المركز الوطني للسجل التجاري، وهذا ما نصت عليه المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 15-111 الذي يحدد كيفيات القيد والتعديل والشطب في السجل التجاري، حيث أوجب أن يكون الطلب مرفق بالوثائق التالية[1]:

- نسخة من القانون الأساسي المتضمن تأسيس الشركة أو نسخة من النص التأسيسي للشركة عندما يتعلق الأمر بمؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري.

- نسخة من إعلان دفتر القانون الأساسي للشركة في النشرة الرسمية للإعلانات القانونية.

- إثبات وجود محل متوصل لاستقبال نشاط تجاري بتقديم سند ملكية أو عقد إيجار أو امتياز للوعاء العقاري الذي يحوي النشاط التجاري أو كل عقد أو مقرر تخصيص مسلم من طرف هيئة عمومية.

ثالثا: كيفية قيد الشخص الطبيعي

يتم قيد كل شخص طبيعي في السجل التجاري على أساس طلب يكون محررا مع استمارة يسلمها المركز الوطني للسجل التجاري.

ويجب أن يثبت صاحب الطلب وجود محل متوصل لاستقبال نشاط تجاري بتقديم سند ملكية أو عقد إيجار أو امتياز للوعاء العقاري الذي يحوي النشاط التجاري أو عقد أو مقرر

[1] المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 15-111، المؤرخ في 03 ماي 2015 يحدد كيفية القيد والتعديل والشطب في السجل اتجاري، ج ر العدد 24، الصادر 13 ماي 2015.

تخصيص مسلم من طرف هيئة عمومية، وهذا ما نصت عليه المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 15-111[1].

عملا بالنصوص التشريعية المتعلقة بنظام السجل التجاري بين الرخص والاعتمادات والاعتراف بصفة التاجر، حيث تعتبر الرخص وثيقة أساسية للقيد في السجل التجاري لممارسة الأنشطة والمهن المنظمة والتي تخضع ممارستها للحصول على ترخيص أو اعتماد مؤقت تمنحه الإدارات أو الهيئات المؤهلة لذلك، حتى البدء الفعلي في ممارسة النشاط المراد يبقى مشروط بالحصول على الاعتماد النهائي.

ومن هذا نستنتج أن عدم الحيازة على الاعتماد يؤدي إلى حرمان الشخص الطبيعي أو المعنوي من القيد في السجل التجاري لأن نظام الاعتماد يعد وثيقة أساسية للقيد في السجل التجاري بغرض ممارسة المهن والأنشطة المقننة، حيث وضع المشرع الجزائري جزاءات قانونية يتعرض لها الشخص في حالة عدم تسجيله في السجل التجاري وأيضا في حالة ممارسة المهن المقننة بدون اعتماد أو رخصة[2].

وبما أن نشاط مساعدي النقل البحري من الأنشطة المنظمة والمقننة تخضع ممارستها للحصول على اعتماد أو ترخيص فلابد من مراعاة ذلك للقيد في السجل التجاري.

الفرع الثاني: إجراءات القيد في السجل التجاري

للقيد في السجل التجاري لابد من القيام بمجموعة من الإجراءات المحددة قانونا في المرسوم التنفيذي رقم 15-111، والمتمثلة فيما يلي:

---

[1] المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 15-111.

[2] بكاوي عيسى، النظام القانون للرخصة وممارسة الأنشطة التجارية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 45، العدد 3، 2008، ص 176.

أولا: القيد في السجل التجاري

بين المرسوم التنفيذي رقم 15-111 المؤرخ في 03 ماي 2015 المنطلق بتحديد كيفيات القيد والتعديل والشطب في السجل التجاري "كل شخص طبيعي أو معنوي ملزم به، طبقا للتشريع المعمول به"[1].

وكذلك المرسوم التنفيذي رقم 18-112 المتعلق بتحديد نموذج مستخرج السجل التجاري الصادر بواسطة إجراء إلكتروني، أكدت المادة الثانية منه على ما يلي: "يدرج في مستخرجات السجل التجاري الأشخاص الطبيعيين والمعنويين، رمز إلكتروني تدعى السجل التجاري الإلكتروني"[2].

كما نصت المادة الأولى من القانون التجاري الجزائري كما يلي: "يعد تاجرًا كل شخص طبيعي ومعنوي يباشر عملا تجاريا ويتخذه مهنة معتادة له، ما لم يقضي بخلاف القانون ذلك"[3].

من خلال المواد السابق ذكرها، تبين لنا أنه لاكتساب صفة التاجر لابد من القيد في السجل التجاري، وقد بين المرسوم التنفيذي رقم 15-111 كيفيات القيد فيه، وباعتبار أن نشاط مساعدي النقل البحري من المهن المنظمة، حيث تخضع ممارستها للقيد في السجل التجاري، ولابد من حيازة الاعتماد الذي يعتبر من الشروط الأساسية للقيد في السجل التجاري، وسنتطرق إلى كيفيات إجراءات قيد الشخص المعنوي والطبيعي بما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 15-111.

---

[1] المرسوم التنفيذي 15-111، مرجع سابق.

[2] المرسوم التنفيذي رقم 18-112، المؤرخ في 5أبريل 2018 يحدد نموذج مستخرج السجل التجاري الصادر بواسطة إجراء إلكتروني، الجريدة الرسمية العدد 21، الصادر في 11أبريل 2018.

[3] المادة 12 من الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 ديسمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج ر العدد 101، الصادر في 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

ثانيا: الجزاءات المترتبة عن عدم القيد في السجل التجاري

وضع المشرع الجزائري عقوبات يتعرض لها الشخص الطبيعي أو المعنوي في حالة مخالفته لأحكام القانون رقم 04-08[1] المؤرخ في 14 أوت سنة 2004، والمتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية.

حيث نص في المواد 31 إلى 41 منه على أنه: "يعاقب بغرامة مالية تقدر بـ 5000 إلى 5000.000 دج أو الحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) كل من"[2]:

- يمارس نشاطا تجاريا قارًا أو غير قار دون التسجيل في سجل تجاري.
- يدلي بتصريحات غير صحيحة أو يدلي بمعلومات غير كاملة بهدف التسجيل في السجل التجاري.
- يمارس نشاطا تجاريا قارا دون حيازة محل تجاري.
- يمارس نشاطا أو مهنة مقننة خاضعة للتسجيل في السجل التجاري دون تقديم الرخصة أو الاعتماد المطلوبين.
- يمارس تجارة خارجة عن موضوع السجل التجاري.
- لم يشهر البيانات المنصوص عليها في المواد 11، 12، 14، 15 من القانون المذكور أعلاه.
- يقلد أو يزور مستخرج السجل التجاري أو الوثائق المرتبطة به.
- لم يعدل بيانات مستخرج السجل التجاري في الآجال القانونية.
- يمنح وكالة لممارسة نشاط تجاري باسم صاحب السجل التجاري باستثناء الزوج، الأصول والفروع، من الدرجة الأولى.

---

[1] القانون رقم 04-08، المؤرخ في 10 أوت 2004، المتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، ج ر العدد 52، الصادر 18 أوت 2004.

[2] المواد من 31 إلى 41 من القانون رقم 04-08.

المطلب الثاني: القيد في سجل مساعدي النقل البحري

إن مساعدي النقل البحري ملزمين قانونا بأداء أهم الالتزامات، وذلك بعد حصوله على اعتماد، إذ لابد من القيد في سجل مساعدي النقل البحري، لقد نصت المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 20- 348 على ما يلي: "يقيد مساعد النقل البحري المعتمد طبقا لأحكام هذا المرسوم في سجل مساعدي النقل البحري لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ"[1].

لذلك سنقوم بشرح شروط القيد في سجل مساعدي النقل البحري في (الفرع الأول) والآثار المرتبة على القيد فيه في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المعلومات التي تحتوي في سجل مساعدي النقل البحري

حدد المشرع الجزائري المعلومات في السجل مساعدي النقل البحري، ولابد لمساعدي النقل البحري التقيد بالشروط التي حددها المشرع الجزائري، والتي يجب أن يحتوي عليها سجل مساعدي النقل البحري، وهذا ما نصت عليه المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

حسب ما نصت عليه المادة 18 من المرسوم التنفيذي 20-348، فإنه يجب أن يحتوي سجل مساعدي النقل البحري على البيانات التالية[2]:

- الرقم التسلسلي وتاريخ قيد مساعدي النقل البحري.
- لقب واسم مساعدي النقل البحري أو اسم شركتهم.
- عنوان مساعدي النقل البحري أو مقرهم الاجتماعي.

---

[1] المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

[2] المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

- رقم هاتف مساعدي النقل البحري ورقم الفاكس الخاص بهم.
- أية معلومات أخرى تراها الإدارة المفيدة .

بالإضافة إلى أنه هناك وثائق غير الوثائق المذكورة أعلاه، وفقا لمقتضيات الضرورة وحسب ما تراه الإدارة أنه مناسبا.

كما أنه لابد أن يكون سجل مساعدي النقل البحري خاضعا للشروط والمبادئ التي قررها المرسوم التنفيذي رقم 20-348، حيث يجب أن يحتوي هذا السجل حسب المادة 19 من هذا المرسوم على ما يلي[1]:

- يكون سجل مساعدي النقل البحري ذو غلاف من لون أسود وبأبعاد أربعون (40) سنتمتر طولا وثلاثين (30) سنتمتر عرضا يحتوي على ثلاثمائة (300) ورقة.

الفرع الثاني: آثار القيد في سجل مساعدي النقل البحري

تترتب آثار على القيد في سجل مساعدي النقل البحري، وهذا ما جاءت به المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348، التي تنص على ما يلي: "يقضي القيد في السجل مساعدي النقل البحري إلى تسليم بطاقة مهنية، بطاقة مساعدي النقل البحري"[2].

حسب ما نصت عليه المادة 22 من المرسوم 20-348 فإن البطاقة المهنية تسلم إلى مساعدي النقل البحري فور قيدهم في سجل مساعدي النقل البحري كأثر للقيد في السجل، ويجب أن تحتوي على المعلومات الآتية:

- نوع النشاط.

---

[1] المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

[2] المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

- اسم ولقب الشركة وعنوان مساعد النقل البحري.

- الرقم التسلسلي المطابق للرقم المذكور في السجل المتعلق به.

حيث يرخص لحامل هذه البطاقة في إطار تأدية مهامه وممارسة مهنته الدخول في كل وقت إلى كل المنشآت المينائية، ويجب أن لا يتحلى بأي تصرف يتنافى وممارسة المهنة وكذا أعرافها.

خلاصة الفصل:

يتطلب ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري حصول اعتماد مسبق من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ حيث يعد وثيقة أساسية لمباشرة مهامهم .أستحدث المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المتعلق بتحديد شروط ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري، ثم قام بتعديله ليستحدث مرسوم آخر رقم 20-348 المتعلق بتحديد شروط ممارسة مهنة مساعدي النقل البحري حيث أصدر مجموعة من الشروط الواجب توافرها لدى الأشخاص الطبيعية والأشخاص المعنوية ولكي يمنح الاعتماد لا بد من إتباع الإجراءات المقررة من طرف المشرع الجزائري من إيداع الطلب والقيد في السجل التجاري ثم الحصول على البطاقة المهنية التي تعتبر حق مساعد النقل البحري بعد حصوله على الاعتماد.

الفصل الثاني

الإطار الوظيفي لمساعدي النقل البحري

نظّم المشرّع الجزائري نشاط مساعدي النقل البحري من خلال الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، وذلك في المواد من 609- 631، حيث عرفت هذه المواد كل من وكيل الحمولة ووكيل السفينة والمسار البحري، وحدد المشرّع الجزائري مهام وحقوق ومسؤوليات مساعدي النقل البحري، وبيّن دور كل منهم والجزارات المترتبة عن الأخطاء أو الإخلال بالتزاماته إليهم، وذلك في المرسوم التنفيذي رقم 20-348 الذي يحدّد شروط ممارسة مساعدي النقل البحري، فبماذا تتمثل هذه الحقوق والمسؤوليات.

ولتوضيح ذلك خصصنا في هذا الفصل مبحثين، تناولنا في المبحث الأول حقوق مساعدي النقل البحري، أما في المبحث الثاني تطرقنا إلى مسؤوليات مساعدي النقل البحري.

المبحث الأول: حقوق والتزامات مساعدي النقل البحري

يتمتع مساعدي النقل البحري بحقوق مختلفة وكذلك تقع عليهم التزامات عدّة، وذلك ما ترتبه عليهم المهنة، ولتوضيح طبيعة هذه الحقوق والالتزامات قسمنا المبحث الأول إلى مطلبين، تناولنا في المطلب الأول حقوق مساعدي النقل البحري، أما المطلب الثاني تطرقنا إلى التزامات مساعدي النقل البحري.

المطلب الأول: حقوق مساعدي النقل البحري

يحض مساعدي النقل البحري بعدّة حقوق يرتبها الاعتماد المستفاد منه، وذلك عند توفر كل الشروط المطلوبة في التخصّص، ولذلك تبين هذه الحقوق بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الحقوق المالية، والحقوق المهنية.

الفرع الأول: الحقوق المالية

يتميز نشاط مساعدي النقل البحري بطبيعته التجارية، ومن أهم خصائص العمل التجاري عدم مجانية الخدمة المقدمة، لذلك فهو يهدف دائما إلى تحقيق الرّبح.

أولا: الحق في التعويض

من الحقوق المالية التي يستفيد منها مساعدي النقل البحري التعويض، إذ يحق لمساعدي النقل البحري المطالبة بالتعويض عن المبالغ المدفوعة من طرفه أثناء تأدية نشاطه، وذلك في الآجال المتفق عليها وفقا للقواعد العامة في القانون البحري، وأيضًا يمكنه مطالبة موكله بتزويده بدفعة من الحساب لغرض تسديد كل النفقات الضرورية المتصلة بالعمليات التي قام بها[1].

[1] المادة 30 الفقرة 2 و 3 من المرسوم التنفيذي رقم 20- 348.

ثانيا: الحق في الحصول على أجرة

من الطبيعي أن كل عمل تجاري يهدف إلى تحقيق ربح، ولذلك فإن نشاط مساعدي النقل البحري يستفيد صاحبه من أجرة مقابل العمل "الذي يقوم به والخدمات التي يقدمها للطرف الآخر، وهذه الأجرة تحدّد بموجب اتفاقية أو عن طريق سعر، كما جاء في المرسوم التنفيذي 20-348 الذي يحدّد شروط ممارسة نشاك مساعدي النقل البحري[1].

الفرع الثاني: الحقوق المهنية

كما توجد حقوق مالية يستفيد منها مساعدي النقل البحري هناك حقوق مهنية، وتتمثل فيما يلي:

أولا: الحق في تجديد الاعتماد

يكتسب المستفيد من الاعتماد الممنوح لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري ملكية هذه الرخصة أو الاستثمار بها، فلا يمنح الاعتماد مدى الحياة أو بصفة دائمة، وإنّما يمنح بصفة مؤقتة، حيث يستفيد منه صاحبه لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد، وتعتبر هذه المدة صلاحية الاعتماد وتنتهي فعاليته بعد انتهاء المدة المحددة له، غير أنّ المشرّع أعطى لصاحبه الحق في تجديد الاعتماد بنفس الطرق التي حصل عليه بها أوّل مرّة[2].

ثانيا: الحق في مزاولة النشاط على كامل التراب الوطني

لم يقيد المشرّع ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري في مناطق جغرافية محدّدة، رغم أنّ هذه النشاطات لها صلة وطيدة بالنقل البحري للمسافرين والبضائع والتي من المفروض

---

[1] المادة 30 الفقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 20- 348.

[2] المادة 16 الفقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

أن يتم مزاولتها في مناطق جغرافية قريبة من الميناء أو في المناطق الساحلية، لكن مع ذلك سمح بمزاولة هذه النشاطات في كامل التراب الوطني[1].

ثالثا: حق الورثة في مواصلة النشاط

منح المشرّع للورثة الحق بمواصلة ومزاولة النشاط في حالة وفاة صاحب الاعتماد، وذلك بشرط إبلاغ الوزير المكلّف بالبحرية التجارية والموانئ في الآجال المحدّدة قانونا، أقصاه شهران (2)، أن يمتثلوا لأحكام المرسوم المحدّد لشرط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري في أجل أقصاه (12) عشر شهرا من تاريخ وفاة صاحب الاعتماد الأصلي[2].

المطلب الثاني: التزامات مساعدي النقل البحري

رغم أن المشرّع الجزائري لم يحصر الالتزامات التي تترتب في نصه المستفيد من الاعتماد تحت عنوان صريح في المرسوم التنفيذي 20-348 الذي يحدّد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، إلاّ أنّه تبين لنا نصوصه أنّ هناك نوعين من الالتزامات، منها الالتزامات الإدارية التي سنتطرق لها في الفرع الأول، والالتزامات المهنية التي سنتطرق لها في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الالتزامات الإدارية

تقع على عاتق مساعدي النقل البحري التزامات إدارية كما هو موضح في المرسوم التنفيذي 20-348، والتي تتمثل فيما يلي:

[1] المادة 16 الفقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 20- 348.

[2] المادة 16 الفقرة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

أولا: الالتزام بممارسة النشاط بصفة شخصية

يقع على عاتق القائم بنشاط مساعدي النقل البحري القيام بالنشاطات الموكلة إليه بصفة شخصية وحصرية، وذلك تطبيقا لشروط شخصية وقانونية لتسليم الاعتماد للمعني من طرف الإدارة، فلا يستطيع شخص آخر غير المستفيد من الاعتماد مزاولة النشاط إلاّ من طرف الشخص المرخّص له بذلك[1].

ويجد هذا الالتزام أساسه في المادة 24 من القانون 04-02 المتعلّق بالقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، والذي يمنع على أي شخص ممارسة الأعمال التجارية دون اكتساب الصفة التي تحدّدها القوانين المعمول بها[2].

وبما أنّ نزاهة المعاملات التجارية من الركائز الأساسية للمنافسة، فإن تكريس هذا الالتزام يضمن لنا نزاهة الممارسات التجارية بصفة عامة ونزاهة ممارسة النشاطات المقننة بصفة خاصة.

ويهدف هذا الالتزام إلى حماية المتعاملين مع القائم بالنشاط، كذلك حضر ممارسة هذا النشاط على الأشخاص الحائزين على الصفة القانونية حماية للنشاط الاقتصادي، ولقد كرّس المرسوم التنفيذي 20-348 هذا الالتزام في نص المادة 15[3] منه، والتي تجعل من الاعتماد السليم للشخص الطبيعي أو المعنوي شخصي، فلا يمكن التنازل عنه لشخص آخر؛ أي نوع من أنواع التنازل التي يخولها القانون أو المعروفة في القانون المدني، كبيع الاعتماد أو رهنه أو إيجاره أو توكيل الغير في ممارسة النشاط.

وتطبيقا لهذا المبدأ لا يجوز التنازل عن الاعتماد، والأصل أنّه ينقل إلى الورثة بوفاة صاحب الاعتماد الشخصي الطبيعي.

---

[1] ناجي زهرة، مرجع سابق، ص 186.

[2] المادة 24 من القانون رقم 04-02، المؤرخ في 23 جوان 2004، المتعلق بالقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج ر العدد 41، الصادرة في 27 جوان 2004.

[3] المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

ثانيا: الالتزام بممارسة النشاط دون انقطاع

يلتزم مساعدي النقل البحري بممارسة النشاط المرخص دون توقف أو انقطاع، فقد يكون التوقف عن ممارسة النشاط من طرف المرخص له بذلك سببا في إلغاء الترخيص، شرط أن يكون التوقف فعليا ومتصلا وثابتا، وإذا كان التوقف ناتج عن إرادة المرخص له، أما إذا كان التوقف غير ناتج عن إرادة المرخص له فلابد من ترك مدة كافة للمرخص له لإعادة تشغيل نشاطه[1].

نصت المادة 28 من المرسوم التنفيذي 20-348 على هذا الالتزام، حيث ألزم مساعد النقل البحري لمزاولة نشاطه في أجل أقصاه (12) شهرا، يبدأ سريانه من تاريخ استلام الاعتماد، وفي حالة عدم استغلال الاعتماد في أجل المذكور أجاز المشرع للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أن يقرّر إلغاءه، إلاّ إذا ثبت صاحب الاعتماد القوة القاصرة[2].

الفرع الثاني: الالتزامات المهنية

تتمحور الالتزامات التي تقع على عاتق مساعدي النقل البحري أثناء ممارسة النشاط، والمنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 20-348، فيما يلي:

أولا: احترام القوانين والتنظيمات

تقع على عاتق مساعدي النقل البحري التزامات مهنية والتي تحكم النشاط والتقيد بأحكام المرسوم التنفيذي 20-348 في تقديم أحسن نوعية من الخدمات في مواجهة الزبائن، حيث يجب على مساعد النقل البحري أن يقدم أحسن نوعية من الخدمة وبذل جهد لتأدية المهام الموكلة إليه[3].

---

[1] ناجي زهرة، مرجع سابق، ص 187.

[2] المادة 28 من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

[3] المادة 24 فقرة 1، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

ثانيا: تنظيم المهنة:

تقع على عاتق مساعدي النقل البحري مجموعة من الالتزامات من أجل تنظيم ممارسة مهنته ويظهر ذلك من خلال:

– مسك سجل خاص بهذا النشاط: وسمي بسجل عمليات الوكالة وسجل عمليات السمسرة وسجل عمليات التجمع والتفكيك، وهذا السجل مرقم ومؤشر عليه من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية للموانئ، ويجب أن تمسك هذه السجلات بالطريقة الورقية التقليدية والطريقة الرقمية[1].

وتدون فيها العمليات التي يقوم بها مساعد النقل البحري، ويجب الاحتفاظ بها لمدة 10 سنوات على الأقل بعد فصلها من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ وتقديمها مع الوثائق الأخرى لكل عون دولة مؤهل لمراقبتها[2].

– مسك دفتر الاحتجاجات: يوضح هذا الدفتر تحت تصرّف الزبائن ويكون مرقما ومؤشرا عليه من طرف المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ[3].

– أداء الخدمات للزبائن لموجب وكالة مكتوبة: يجب على مساعد النقل البحري في علاقاتهم بالزبائن تقديم الخدمات بموجب وكالة مكتوبة تحدد فيها بوضوح حقوق وواجبات الطرفين[4].

– الخضوع لإجراءات الرقابة: يقع على عاتق مساعدي النقل البحري الخضوع لرقابة الجهة التي سلت الاعتماد وذلك يكون بـ:

---

[1] المادة 24 فقرة 2، من المرسوم التنفيذي رقم 20– 348.

[2] المادة 24 فقرة 3، من المرسوم التنفيذي رقم 20–348.

[3] المادة 25، من المرسوم التنفيذي رقم 20–348.

[4] المادة 31، من المرسوم التنفيذي رقم 20–348.

– تقديم تقرير سنوي مدعما بأرقام حول نشاطاته إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ[1].

– الامتثال لرقابة الأعوان المؤهلين التابعين للإدارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ[2].

– إذا كان الحاصل على الاعتماد شخصًا معنويا يجب عليه إعلام المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، لكل تعديل يطرأ على القوانين الأساسية للأشخاص المعنوية بعد حصولهم على الاعتماد في أجل لا يتجاوز (2 شهر) شهرين[3].

– تحمل مسؤولية الأخطاء المهنية: يسأل مساعدي النقل البحري عن كل الأخطاء والناجمة أثناء ممارسة النشاط لذلك يقع عليهم التزام مضى باكتساب تأمين لتغطية التبعات المالية الناجمة عن المسؤولية المدنية والمهنية[4].

– التقيد بالسر المهني: يجب على مساعدي النقل البحري أثناء ممارسة نشاطاتهم وعلاقاتهم مع الزبائن التقيد بالسر المهني والمتمثل في عدم افشاء أسرارهم التجارية والهنية، وذلك لحمايتهم من خطر المنافسة غير المشروعة[5].

---

(1) المادة 26، من المرسوم التنفيذي رقم 20–348.

(2) المادة 27، من المرسوم التنفيذي رقم 20–348.

(3) المادة 15، من المرسوم التنفيذي رقم 20–348.

(4) المادة 30 الفقرة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 20–348.

(5) المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 20–348.

المبحث الثاني: مسؤوليات مساعدي النقل البحري

يتعرض مساعدي النقل البحري لعقوبات مختلفة إذا ما أخلّوا بالالتزامات والقواعد القانونية المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 20-348 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، وهذه العقوبات أو المسؤوليات تتمثل في مسؤوليات إدارية ومدنية، ولتوضيح ذلك قسمنا هذا المبحث إلى مطلبين تتناول في المطلب الأول المسؤولية الإدارية، أما المطلب الثاني تناولنا المسؤولية المدنية.

المطلب الأول: المسؤولية الإدارية لمساعدي النقل البحري

تتمثل المسؤولية الإدارية في الجزاءات والعقوبات التي يتعرض لها مساعدي النقل البحري في حالة ما إذا أخل بأحد الالتزامات أو مخالة إحدى الشروط الموضحة في المرسوم التنفيذي 20-348، وهذه العقوبات الإدارية في سحب الاعتماد وقد يكون السحب مؤقتا أو نهائي لذلك سنخصص الفرع الأول لتوضيح السحب المؤقت للاعتماد، والفرع الثاني نتطرق فيه للسحب النهائي للاعتماد.

الفرع الأول: السحب المؤقت للاعتماد

إذا خالف مساعد النقل البحري الحاصل على الاعتماد بالالتزامات المسندة إليه والمحدد قانونا في المرسوم التنفيذي 20-348 يتعرض بذلك لجزاءات إدارية ومنها السحب المؤقت للاعتماد.

- إذ يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ بالقيام بالسحب المؤقت للاعتماد، ويصدر السحب المؤقت للاعتماد لمدة لا تتجاوز ستة (6) أشهر، في الحالات التالية:

1- في حالة عدم احترام قواعد المهنة وأعراقها: إذا خالف صاحب الاعتماد القواعد المنظمة للنشاط المسند إليه سواء المحددة أو المتعارف عليها يسحب الاعتماد منه بصفة مؤقتة[1].

2- في حالة لم يحترم صاحب الاعتماد الالتزامات المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 20-348: وتتمثل هذه الحالات في[2]:

- عدم إعلام المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ في أجل لا يتجاوز شهرين (2)، بكل تعديل يطرأ على القوانين الأساسية للأشخاص المعنويين بعد حصولهم على الاعتماد.

إذ لا بد لصاحب الاعتماد إعلام المصالح المختصة بكل تعديل على القوانين الأساسية للأشخاص المعنويين بعد حصولهم على الاعتماد وإلا تعرض إلى عقوبة السحب المؤقت للاعتماد.

- عدم التزام صاحب الاعتماد بإعلام المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ في حالة تعديل طرأ على القانون الأساسي يؤثر على المساهمين أو الشركاء في شركتهم، شريطة أن يكونوا نشطين حاليا ويمتلكون مائة في المائة (100%) أو أقل من الأسهم أو الحصص[3].

يتعرضون في هذه الحالة إلى السحب المؤقت للاعتماد كعقوبة لمخالفة هذا الالتزام المحدد قانونا.

---

[1] المادة 33 فقرة 2، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

[2] المادة 33 فقرة 3، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

[3] المادة 35، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

الفرع الثاني: السحب النهائي للاعتماد

يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ بالقيام بالسحب النهائي للاعتماد كجزاء لإخلال مساعدي النقل البحري للالتزامات الموكلة إليهم، وهناك حالات للسحب النهائي للاعتماد والمحدّد قانونا في المرسوم التنفيذي 20-348 وهي كما يلي[1]:

1- في حالة خالف صاحب الاعتماد عمدا وبصفة خطيرة متكرّرة الالتزامات المسندة إليه: إنّ مخالفة الالتزامات الموكلة إلى صاحب الاعتماد أو المساعد البحري عدة مرات والتي تؤدي إلى تعطل مصالح الوكلاء؛ أي يشكل خطرا عليهم يكون سببا وجيها لسحب الاعتماد منه وإنهاء حقه في ممارسة العمل[2].

2- في حالة أصبحت الشروط الخاصة للحصول على الاعتماد غير متوفرة: يسحب الاعتماد نهائيا إذا أصبح مساعد النقل البحري الحاصل على الاعتماد لا تتوفر على الشروط الخاصة بالحصول عليه[3].

3- في حالة إذا كان تعليق أو توقيف النشاط غير مبرر ولم يعلن عليها في أجل اثني عشر (12) شهر: إذا علق ووافق مساعدي النقل البحري نشاطهم دون إعلان عن ذلك في أجل (12) شهرا، يسحب الاعتماد نهائيا منهم[4].

4- في حالة صدور حكم قضائي بسبب الغش الضريبي أو مخالفة التنظيم المتعلق بالصرف، أو إذا كان الاعتماد محل إفلاس أو تسوية قضائية يسحب الاعتماد وجوبا من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ[5].

---

(1) المادة 33 فقرة 1، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

(2) المادة 33 فقرة 6، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

(3) المادة 33 فقرة 7، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

(4) المادة 33 فقرة 7، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

(5) المادة 44، من المرسوم التنفيذي رقم 20-348.

المطلب الثاني: المسؤولية المدنية

تكون المسؤولية لمساعدي النقل البحري ناجمة عن أخطاء سواء كانت عمدية أو غير عمدية أو نتيجة الاخلال بالالتزامات المسندة لهم. لذلك شدّد المشرّع الجزائري على ضرورة مساءلة كل من مساعدي النقل البحري ووكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، عن أخطاءهم، وسنوضح في هذا المطلب مسؤوليات مساعدي النقل البحري كل واحد على حدى، حيث خصصنا الفرع الأول لدراسة مسؤوليات وكيل السفينة ومسؤولية وكيل الحمولة في الفرع الثاني، أما الفرع الثالث فقد خصصناه لشرح مسؤولية السمسار البحري.

الفرع الأول: مسؤولية وكيل السفينة

باعتبار وكيل السفينة يتصرف بأعمال سواء قانونية أو مادية في إطار عقد الوكالة، فإن الوكيل يعد مسؤولا عن عدم تنفيد التزام من التزامه أو سوء تنفيذه، بحيث نجد وكيل السفينة مسؤول في مواجهة المجهز مسؤولية عقدية، أما في مواجهة الغير فهو مسؤول عن ما يصيب البضائع من تلف أثناء قيامه بمهامه في حالة خطأه أو خطأ تابعيه.

أولا: مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المجهز

لاشك أن وكيل السفينة يرتبط مع المجهز أو الناقل بعقد الوكالة وبموجب هذا الأخير يتصرف وكيل السفينة بالقيام بجمع المهام والالتزامات التي يمليها عليه موكله. وبالتالي فإن وكيل السفينة يعد مسؤولا حيال موكله عن عدم أو سوء تنفيذ الالتزامات مسؤولية تعاقدية في مواجهة المجهز ولا يكون وكيل السفينة مسؤولا إلا عن أخطاءه الشخصية[1].

[1] شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 3، العدد 1، 2016، ص 111.

يجوز للمحضر إثارة مسؤولية الوكيل التعاقدية إذا ما أخل بالتزامه، ومن جانب آخر قد يترتب على سلوك وكيل السفينة الحاق الضرر بالغير مما يحتمل معه الرجوع عليه استنادا إلى مسؤوليته التقصيرية[1].

وهذا ما أكدته المحكمة العليا من خلال قرارها الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية التي أقرت أنه يتعامل وكيل السفينة في إطار عقد الوكالة[2]. بسم ولصالح محضر السفينة ولا ينتج عن الوكالة أي التزام شخصي للوكيل ولا يكون مسؤولا إلا عن أخطاءه الشخصية، وهذا خلافا عن المجهز الذي تعتبر مسؤوليته مسؤولية موضوعية تنتج على أساس الخطأ المقترف[3].

ثانيا: مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة الغير

يمكن البحث عن مسؤولية الوكيل إزاء الغير، في حالة ارتكابه خطأ يسبب ضررا للغير، كأن يلحق ضررا بالمرسل إليه أو الشاحنين، فيحق لهذا الأخير رفع دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية، فيتحمل وكيل السفينة المسؤولية عندما يرتكب أخطاء عند تنفيذه العقد، ولاسيما عند ارتكابه خطأ كبير عند توزيعه للبضائع المنقولة[4].

تنص المادة 124 من القانون المدني الجزائري على أنه "كل وكيل أيا كان يرتكبه المرء ويسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض"؛ أي أن مسؤولية وكيل

---

(1) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، السفينة، الدار الجامعية الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص447.

(2) قرار رقم 711461، المؤرخ في 2011/10/03 الغرفة التجارية والبحرية العليا، منشور مجلة المحكمة العليا، 2012، العدد 1، ص 871.

(3) زكراوي حمداوي، الأشخاص البريون للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 4، العدد 1، 2017، ص 61.

(4) أكلي ليندة، وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة عمر تليجي، الأغواط، المجلد 7 العدد 1، 2023، ص 10.

السفينة في مواجهة الغير تكون في حالة يسبب ضررا للمرسل إليه، فيرفع هذا الأخير دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية، لما جاء في المادة 124 أعلاه[1].

إذا كانت مسؤولية وكيل السفينة عن أخطاءه الشخصية ليس مثارا للشك فإن الأمر على خلاف ذلك إذا كان الضرر الذي لحق الغير ناشئا عن عدم تنفيذ عقد النقل أو عن الخطأ من المجهز أو الربان.

باعتبار وكيل السفينة لم يكن طرفا في عقد النقل البحري لذلك لا تتم مساءلته عن عدم تنفيذه الالتزامات، حيث أن القضاء والفقه استقوا على عدم مسؤولية وكيل السفينة إلا عن أخطاءه الشخصية في تنفيذ وكالته دون الأخطاء المنسوبة إلى المجهز والربان[2].

وعليه نستنتج أن وكيل السفينة هو مسؤول اتجاه المجهز الناقل مسؤولية تعاقدية عن عدم أو سوء تنفيذه لالتزاماته التعاقدية.

الفرع الثاني: مسؤولية وكيل الحمولة

يقابل أمين السفينة بالنسبة إلى المجهز وكيل أمين الحمولة بالنسبة إلى أصحاب البضائع، فقد يعهد صاحب البضاعة المنقولة إلى شخص يستلم البضاعة من الربان أو من أمين وكيل السفينة ودفع أجرة نقلها، وبالمحافظة عليها حتى يتقدم هو لتسلمها منه، وسمي هذا الشخص بوكيل الحمولة.

وعليه تقع المسؤولية على وكيل المولة إذا ارتكب أحد الأخطاء خلال ممارسته مهامه أو الاخلال بها، وذلك بنص المادة 627 من القانون البحري الجزائري على مسؤولية وكيل الحمولة بقولها: "يعد وكيل الحمولة مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته مهامه بمقتضى أحكام القانون العام".

---

[1] شيخي محمد أمين، مرجع سابق، ص 112.

[2] شيخي محمد أمين، مرجع نفسه، ص 19.

نستخلص من نص المادة 627 أن وكيل السفينة يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها مسؤولية كاملة ويلزم بتعويض كامل الضرر على إثر ذلك فإن كل اخلال يقع من طرف وكيل الحمولة يترتب عليه مسؤولية تعويض المرسل إليه عما أصابه من ضرر.

الفرع الثالث: مسؤولية السمسار البحري

يكون السمسار البحري عن إبرام عقود السمسرة البحرية، حيث يبرم عقود شراء السفن وعقود الإيجار والنقل البحري والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.

من ناحية أخرى يلتزم السمسار البحري يبذل عناية معقولة، وهي عناية الرجل العادي الممارس لمهنة السمسرة البحرية والذي يتمتع بالمهارة المطلوبة قانونا، من شخص يتخذ من الوساطة في العقود البحرية عملا له، يجب على العميل إثبات خطأ أو تقصير السمسار البحري حتى تقوم مسؤوليته، هذا ما جعل المشرع البحري سعى للتوفيق بين حماية العميل وحماية الوسيط البحري متحصلا للاستثمار في المجال البحري.[1]

تحكم مسؤولية السمسار البحري المادة 633 من القانون البحري، والتي نصت على ما يلي: "يتعين على السمسار البحري عند تعاقده كوسيط بالعمل في حدود الصلاحيات المعطاة إليه وطبقا للتعليمات المدرجة في وكالته ويحق له أن يستلم موكله جميع المبالغ المستحقة عند كل تعاقد مبرم إلا إذا اشترط ما يخالف ذلك في الوكالة".[2]

نستخلص من المادة 633 من القانون البحري أن السمسار البحري يسأل عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ عقد السمسرة، فيعد السمسار البحري مسؤولا عن الحالة طبقا للقانون بمعنى أنه يسأل عن أخطاءه الشخصية وأخطاء تابعيه وأن مسؤوليته عن تلك الأخطاء وهي

---

(1) المادة 633 من الأمر 76-80، مرجع سابق.

(2) قزد علي أسماء، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، المجلد 7، العدد 1، 2020، ص 87.

الأخطاء التي وجب اثباتها حيث تكون تشمل التعويض عن عامل الضرر وذلك يتضح من خلال:

أولا: مسؤولية السمسار البحري عن خطئه الشخصي

يسأل السمسار البحري عن أعماله الشخصية، وتكون مسؤوليته هنا مسؤولية عقدية نحو العميل، وذلك راجع لوجود عقد الواسطة بينهما، حيث تقوم هذه المسؤولية على[1]:

- **الخطأ العقدي:**

السمسار ملزم بتنفيذ ما كلفه به العميل إن أمكن ذلك ببذل العناية اللازمة والإحاطة بالظروف التي يعلمها "الالتزام بالعلم والإعلام" وإلا وقع الخطأ على أساس الغش أو جسامة هذا الخطأ.

ويعتبر الإخلال بالتزام الموكل خطأ عقدي يرتب المسؤولية العقدية على عاتق الوسيط البحري، والذي يلزم بتعويض الضرر الذي يلحق العميل، ويتعين على العميل إثبات الخطأ في جانب الوسيط لكي تقوم مسؤوليته؛ أي اثبات أن السمسار قد قصر في العناية المطلوبة منه، إلى جانب اثبات الضرر الذي لحقه من جراء هذا الخطأ[2].

وفق نص المادة 323 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على: "على الدائن اثبات الالتزام وعلى المدين اثبات التخلص منه"، فعليه اثبات مصدر الالتزام أولا، وهو عقد السمسرة إضافة إلى اثبات أن السمسار لم يبذل العناية الكافية لتحقيق الغرض وذلك بإثبات

---

(1) قزد علي أسماء، مرجع سابق، ص 88.

(2) بن غالم بومدين، الأحكام العامة للسمسار أو الوسيط البحري، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية السياسية، جامعة عمر تليجي، الأغواط، المجلد 1، العدد 4، 2018، ص 105.

الإهمال مثلا، كما على السمسار اثبات بذل العناية في تنفيذ الالتزام أو دخول سبب أجنبي منعه من عدم التنفيذ. [1]

- **الضرر:**

يقصد به الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بمصلحة مشروعة[2]، شرط أن يكون الضرر مباشرا أو متوقعا، ولا يهم إذا كان الضرر سيحدث في الحاضر أو المستقبل، ومن الضروري أن يكون الضرر المتسبب بالتجاوز على الالتزامات في عقد السمسرة قد حدث بالفعل، وأن يكون العميل قد تكبد خسائر نتيجة لذلك، على سبيل المثال: إذا كان السمسار قد أبرم صفقة غير مربحة وعلم بمخاطرها، مع ذلك لم يعلم العميل بهذه المخاطرة فيعتبر هذا الضرر ماديا، ويحدث في الغالب، وقد يكون هذا الضرر أيضًا ضررا أدبيا مثل التأثير على سمعة العميل، وآخر يجب أن يكون السمسار هو السبب الرئيسي في حدوث الضرر للعميل إذا قام السمسار بإخفاء المعلومات الحاسمة وتعاقد العميل بناء على هذا التحايل، وتكون هناك علاقة سببية بين الخطأ في الصفقة غير المربحة والضرر الذي تعرض له العميل، وفي هذه الحالة فللعميل الحق في المطالبة بالتعويض عن الخسائر، على أن يكون مشتلا على ضياع الوقت، تفويت الفرصة، المساس بالثقة أو السمعة التجارية.

ثانيا: مسؤولية السمسار البحري عن خطأ تابعيه

طبقا لنص المادة 136 من القانون المدني الجزائري فإنه: "يكون المتبوع مسؤولا عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته، أو بسببها

[1] بن غالم بومدين، مرجع سابق، ص 105.

[2] بن غالم بومدين، مرجع نفسه، ص 88.

أو بمناسبتها، وتتحقق علاقة التبعية ولو لم يكن المتبوع حرًا في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لصاحب المتبوع"[1].

يتبين أن مسؤولية السمسار تجاه العميل هي مسؤولية تعاقدية وفقا لعقد السمسرة، ومع ذلك يمكن أن تكون أيضًا مسؤولية تقصيرية تجاه الطرف الآخر في التعاقد، حيث يمكن أن يتعرض الطرف الآخر الذي يتفاوض مع الوسيط بعد فترة طويلة من المفاوضات التي جعلت الطرف الآخر يعتقد أنّه سيتم التوصل إلى نتيجة معينة، بعدها يفاجأ بتغيير السمسار لموقفه من المفاوضات، يعتبر هذا التغيير غير مناسب في التوقيت وبالتالي يعتبر سلوكا ينطوي على الخطأ ويستوجب المسؤولية التقصيرية، لأنّه يتعارض مع مبدأ حسن النية[2].

[1] المادة 136 من الأمر 75-80، المتعلق بالقانون المدني، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم، ج ر عدد 78.

[2] قزد علي أسماء، مرجع سابق، ص 90.

خلاصة الفصل:

نظم المشرع الجزائري نشاط مساعدي النقل البحري من خلال الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، حيث قام بتحديد الالتزامات الواقعة على كل مساعد نقل بحري من: وكيل السفينة وكيل الحمولة، إلى السمسار البحري، فقد فرق مهام كل مساعد بحري على حدة وخصة بالتزامات خاصة.

كما أن المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المتعلق بتحديد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري أضاف مجموعة من مساعدي النقل البحري وهم مجمع ومفكك البضائع وعميل النقل وذلك في المادة الثالثة (3).

ومن جهة أخرى حدد المشرع الجزائري مسؤوليات تقع على عاتق كل مساعد بحري جراء الاخلال بالالتزامات المخولة إليهم.

الفصل الثالث

نشاط مساعدي النقل البحري في ميناء جن جن

تلعب الموانئ دورًا هاما في التجارة الدولية لأنها مركز تبادل السلع والبضائع ونقطة وصل بين التجار، حيث ساهمت في ازدهار وتطور التجارة من خلال عمليات الاستيراد والتصدير بين الدول، وتقديم أحسن الخدمات للسفن التجارية وغيرها من السفن المخصصة للملاحة، وهذه الخدمات تتمثل في استقبال السفن وارشادها ومراقبة عمليات التفريغ وتحميل البضائع، والسهر على تقديم أجود نوعية خدمات لنجاح الرحلة البحرية للسفن، ومن أجل تحقيق ذلك يتوفر الميناء على جميع الوسائل التي تحتاجها السفن لأداء رحلتها، وتقدم وفق نظام إداري خاص بالموانئ، حيث يظم الميناء هيئات تسهر على تسييره وفق أسس قانونية وإدارية، وبالنظر إلى أن معظم نشاطات مساعدي النقل البحري تتم داخل الموانئ فإننا سنتطرق إلى نشاطات وكيل السفينة كنموذج للدراسة التطبيقية، وذلك من خلال إعطاء نظرة عامة حول ميناء جن جن (المبحث الأول)، وتنظيم نشاط وكيل السفينة في ميناء جن جن (المبحث الثاني).

المبحث الأول: نظرة عامة عن المؤسسة المينائية

تتمتع الموانئ البحرية بأهمية بالغة، وذلك راجع للدور الكبير الذي تلعبه في سلسلة النقل البحري، حيث تعتبر نقطة وصل بين البر والبحر، وهي مركز قيام التجارة الدولية وتطورها وازدهارها.

ولمواكبة التطور الحاصل في المجال البحري تطورت الموانئ البحرية حسب الحاجة لمجاراة التقدم التكنولوجي المعمول به في المجال، ولذلك استحدثت إدارة جديدة على مستوى الموانئ للرفع من كفاءة إنتاجيتها، وهي تصنف وفقا لمجموعة من المعايير.

المطلب الأول: مفهوم المؤسسة المينائية

إن الموانئ هي تلك الرقعة الجغرافية التي تقوم بتحويل البضائع أو المسافرين من وإلى السفن بشكل اعتيادي منظم، ومزودة بالتجهيز اللازم الذي يخدم الهدف المؤسسة من أجله، وهي في الأغلب تقع على الشاطئ البحري.

كما يعرف الميناء على أنه: "مكان يقع على الساحل البحري، على ضفّة بحيرة أو بمحاذاة أحد الأودية الكبيرة والذي مهمته الرئيسية استقبال السفن والبواخر"[1]

الفرع الأول: تعريف المؤسسة المينائية

تعرف المؤسسة المينائية بأنها مكان ساحلي على ضفة بحرية أو بجانب أودية كبيرة، ويتمثل دوره في خدمة العمليات التجارية والبحرية واستقبال السفن على حسب أغراضها[2].

---

[1] بوالريش هشام، تسيير الخدمات المرفئية باستخدام أساليب الكمية، حالة ميناء عنابة، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم المحاسبة، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2002، ص 50.

[2] حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2008/2007، ص 79.

عرفه القانون الجزائري حسب نص المادة 888 من ق ب ج "الميناء نقطة من الساحل البحري مهيئة ومجهزة لاستقبال السفن وايوائها والتأمين على جميع العمليات التجارية والبحرية والصيد البحري، والنزهة"[1].

كما قام المشرع الجزائري بتصنيف الموانئ حسب الغاية المرجوة منها حسب المادة 889 من ق ب ج إلى: موانئ تجارية، وموانئ الصيد البحري، وموانئ النزهة[2].

كما بينت مكونات الميناء في المادة 894، حيث بينها كما يلي: "بنيات أساسية وبنيات فوقية، وملحقات متنقلة بالارتفاقات لصالح الملاحة البحرية وتكوين الموانئ"[3].

الفرع الثاني: التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن

المؤسسة المينائية جن جن هي مؤسسة تقع في ولاية جيجل تحتل موقع جد هام في الساحل البحري الجزائري، وهو أكبر الموانئ على الصعيد الوطني والإقليمي، حيث تعتبر مؤسسة مستقلة ذات طابع اقتصادي أنشأت بموجب مرسوم رئاسي رقم 173.84، المؤرخ في 1984/7/12[4]، وذلك من أجل تسهيل عمليات التصدير والاستيراد، والدفع بعجلة التنمية الاقتصادية من خلال ربط أفريقيا بأوروبا وباقي البلدان الأخرى، وذلك من أجل المساهمة في ازدهار المجال التجاري والعالمي، حيث تعتبر التجارة عبر البحر وسيلة مثلى

---

(1) أنظر: المادة 888 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري عدد 29، مؤرخ في 10 أفريل 1977، معدل ومتمم.

(2) أنظر: المادة 889 من الأمر رقم 76-80، مرجع نفسه.

(3) حصايم سميرة، محاضرات في قانون الإدارة المينائية، سنة ثانية ماستر، جامعة محمد الصديق بن يحيي، جيجل، 2024، ص 2-3.
http://elearning.univ-jijel.dz/mod/resource/view.php?id=51647.

(4) المرسوم الرئاسي رقم 173-84، مؤرخ في 21 جويلية 1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج ر عدد 30، صادرة في 24 جويلية 1984.

للتطور الاقتصادي والتنوع من خلال مباذلة السلع والبضائع بين الدول الخارجية من خلال خط النقل البحري.

يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء جن جن بموجب المرسوم التنفيذي رقم 370-09 المؤرخ في 15نوفمبر 2009. يضم محيط حماية ميناء جن جن منطقة برية ومنطقة بحرية حسب ما تتضمنه المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 09-370.[1]

أولا: المنطقة البرية تمتد من حائط ميناء جيجل إلى غاية الحدود البرية لمحيط الحماية الممتد من الحائط الشرقي لمحطة توليد الكهرباء عبورا بطريق السكة الحديدية شرق، المؤدي للميناء نزولا نحو الطريق الوطني رقم 43 ومتجهين إلى غاية حدود البنايات التي تشكل المجال العمراني لمنطقة بازول ثم تعبر الأراضي الفلاحية إلى غاية خط السكة الحديدية مع الأخذ القطب الزفتي إلى غاية مركز المراقبة شرق.

ثانيا: المنطقة البحرية: تمتد إلى ما بعد مناطق الرسو وممر الدخول في حدود الخط الأساسي الذي تم قياس المياه الإقليمية انطلاقا منه.[2]

كما ارتبطت نشأة ميناء جن جن باستقلال الجزائر بعد مرورها بحقبة استعمارية من طرف فرنسا، ومن تطور الموانئ في الجزائر بعدة مراحل سواء قبل الاستقلال أو مراحل بعد الاستقلال وصولا إلى مرحلة الخوصصة.

---

[1] المرسوم التنفيذي رقم 09-370، مؤرخ في 15 نوفمبر 2009، يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء جن جن (جيجل)، ج ر عدد 66، صادرة في 17 نوفمبر 2009.

[2] المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 09-370.

- **مرحلة ما قبل الاستقلال**

لم يكن موجود ميناء جيجل أو ما يسمى بالمؤسسة المينائية جن جن قبل الاستقلال، أنشئت هذه المؤسسة سنة 1984 بعد حصول الجزائر على الاستقلال بعدة سنين، على غرار بعض المؤسسات المينائية الأخرى.

- **مرحلة ما بعد الاستقلال:**

قبل التّطرق إلى مراحل تطور مؤسسة ميناء جيجل تجدر الإشارة إلى أن النظام القانوني للموانئ مر بأربعة مراحل، مرحلتين لم يكن لميناء جيجل وجود، برز ظهوره في المرحلة الثّالثة.

نسلط الضوء على مراحل تطور مؤسسة ميناء جيجل المتمثّلة أساس في:

أولا: المرحلة الأولى 1984- 1998:

- أنشئ ميناء جيجل على أنه مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية من مهامها:

- تشغيل الأدوات والتجهيزات المينائية.

- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة وتجديد الهياكل الأساسية المينائية.

- ممارسة واحتكار القطر والمناولة.

بعد صدور القانون رقم 98-05 تم وضع تنظيم جديد يحكم الموانئ الجزائرية عامة وميناء جيجل خاصة كونه محل دراستنا، يقوم هذا التنظيم أساسا على التفرقة بين مهام المرفق العام والنشاطات التجارية المفتوحة للخواص[1].

[1] القانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 جوان 1998، يعدل ويتمم الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري.

ثانيا: المرحلة الثانية مرحلة الخوصصة سنة 1999:

تميزت هذه المرحلة ٍ بالإصلاح الاقتصادي، وانشاء سلطة مينائية بموجب المرسوم التنفيذي رقم 99- 199 للقيام بمهام المحافظة على الملك العمومي[1].

من أهم مميزات هذه المرحلة:

- الفصل بين نشاطات الخدمة العامة وبين الموارد المينائية.

- ترقية الاستثمارات المينائية والعمومية والخاصة.

- إنشاء وحدات جديدة للسلطات المينائية الجهوية (الشرق، الوسط، الغرب).

- عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية.

- تشجيع الخواص للقيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الامتياز، الإيجار وتقديم الرخص للمستثّمرين الأجانب.

أنشأ الميناء ليكون بطاقة استيعاب تقدر بـ 4.5 مليون طن سنويا أما حاليا فإن حجم المبادلات أكبر بكثير، وذلك نظرا إلى مشاريع التوسع المنجزة والمبرمجة (توسيع نهائي للحاويات، توسيع الميناء من الجهة الشرقية)، يستجيب لكل التقنيات الخدمية في مجال النقل البحري، ويحتوي على أرضية يصل عمقها 18.2 متر، موصول مع أهم محاور الاتصالات لاسيما المنفذ شمال جنوب جيجل، سطيف، وخط السكك الحديدية[2].

---

[1] المرسوم التنفيذي 99-199، مؤرخ في 18 أوت 1998، يتضمن تحديد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر عدد 57، صادرة في 22 أوت 1999.

[2] مقابلة مع السيد زبير لدرع، ضابط بقيادة المديرية المينائية، ميناء جن جن، على الساعة 10:00 صباحا، بتاريخ 23 ماي 2024.

المطلب الثاني: الهياكل التنظيمية للمؤسسة المينائية جن جن

يعتبر الهيكل التنظيمي لأي مؤسسة العمود الأساسي الذي يرتكز عليه التسيير الجيد، وهو العامل الأساسي لنجاح المؤسسة، ويتمثل في مختلف المديريات ومكاتب ومصالح وورشات مختلفة، وهو ينقسم إلى نوعين الهياكل الإدارية (الفرع الأول)، والهياكل العملياتية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الهياكل الإدارية

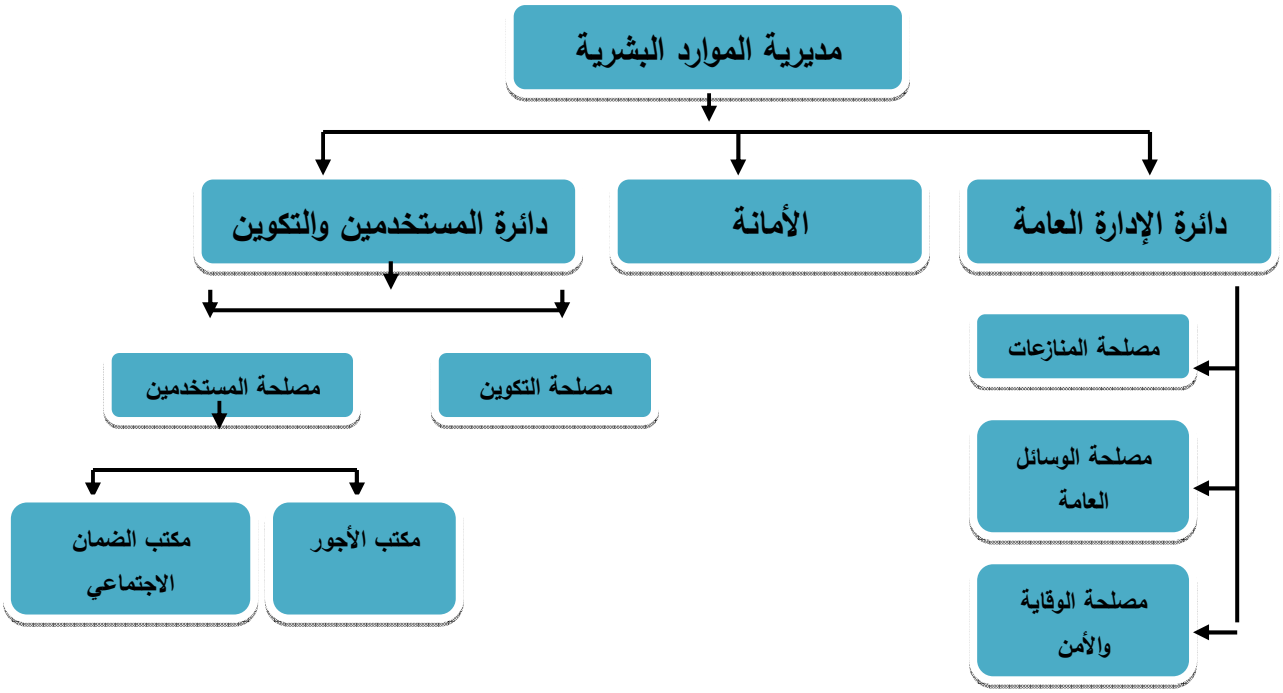
يرتكز نجاح أي مؤسسة على هيكلها التنظيمي الجيد، من أجل التسيير الأمثل، والمؤسسة المينائية جن جن تمتلك هيكل تنظيمي يمثل مختلف أجزاء المؤسسة، وهي عبارة عن مديريات ومكاتب ومصالح وورشات مختلفة، وبصفة عامة ينقسم الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية إلى شقين، الأول مخصص للمديريات الإدارية، والثاني مخصص للمديريات العملياتية.

تتمثل هذه المديريات في مديريات تسهر على القيام بالعمل الإداري المحض، وذلك تحت إشراف الرئيس المدير العام، وهي أربعة[1]:

- **مديرية الموارد البشرية:**

وتشمل هذه المديرية ثلاث دوائر، وهي دائرة الإدارة العامة، والتي بدورها تتكون من ثلاث مصالح: مصلحة المنازعات، مصلحة الوسائل العامة، ومصالح الوقاية والأمن، بالإضافة إلى دائرة المستخدمين والتكوين وتشتمل على مصلحتين: مصلحة المستخدمين والتي تسهر على الأجور والضمان الاجتماعي، ومصلحة التكوين التي تعنى بوضع سياسات لتكوين أفراد المؤسسة ومراقبة وتتبع التكوينات.

[1] المرسوم الرئاسي رقم 84-173.



الهيكل التنظيمي لمديرية الموارد البشرية لميناء جن جن

- **مديرية القيادة المينائية:** [1]

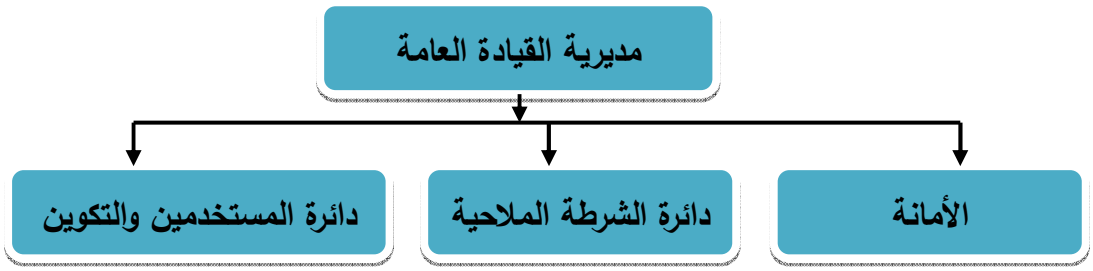
وهي من أهم المديريات، ويشرف عليها شخص طبيعي لديه صفة مدير القيادة المينائية ويكون مسؤول تحت سلطة الرئيس المدير العام، وتتمثل مهام هذه المديرية بالدرجة الأولى في السهر على حركة السفن والأمن والسلامة داخل الميناء، وكذلك تطبيق القوانين الداخلية للمؤسسة المينائية، وكذلك السهر على تطبيق القوانين الخاصة بالتنقل والتفريغ والشحن بالتنسيق مع مديرية العمليات، ويتفرع عن هذه المديرية دائرتين:

– **دائرة المساعدة والملاحة:** ومن مهامها تنسيق وتنظيم عمليات القيادة، ومتابعة السفن منذ وصولها إلى المرفأ أو خروجها من الميناء، والسهر على صيانة الآلات والمعدات الموجودة

[1] بولعراس صفاء، الإطار القانوني والتنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص: قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة جيجل، 2022/2021، ص 53.

تحت مسؤوليتها، وكذلك أخذ الاحتياطات اللازمة من حيث الوسائل البشرية والمادية لمختلف عمليات المساعدة والملاحة البحرية،

- **دائرة الشرطة الملاحية:** والتي تسهر على احترام القوانين الداخلية فيما يخص الشرطة والأمن، وحماية السفن والبواخر من كل الأخطار المحتملة.



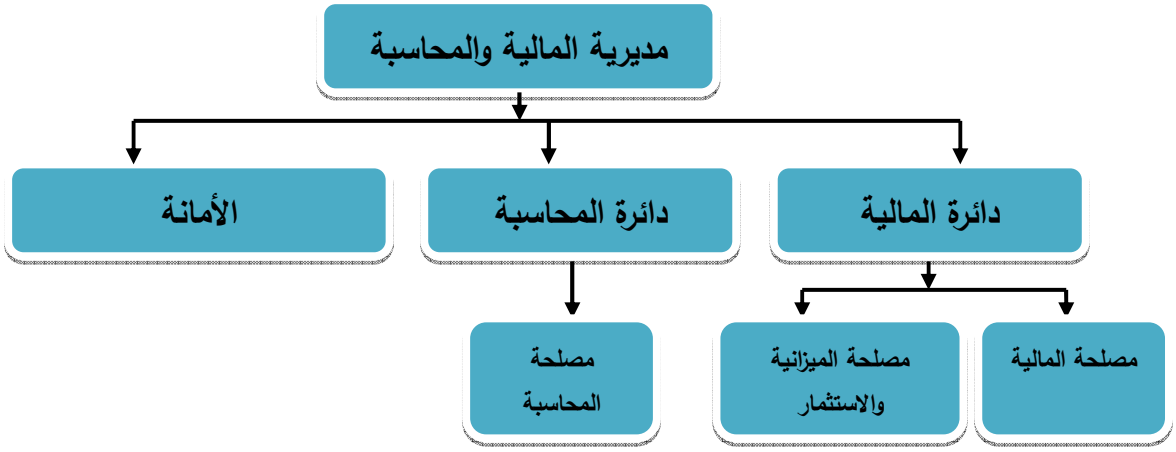
الهيكل التنظيمي لمديرية القيادة العامة بمؤسسة ميناء جن جن

- **مديرية المالية والمحاسبة:**

تختص هذه المديرية بالجانب المالي والمحاسبي، وتشتمل على دائرتين:

- **دائرة المحاسبة:** وهي من أهم الدوائر الإدارية على مستوى المؤسسة، وتتمثل مهامها في تطبيق الأحكام المحاسبية والمشاركة في تحضير الميزانية العامة، بالإضافة إلى متابعة التطبيق الميداني للميزانية العامة والقيام بإعداد جداول ترتيب التكاليف والإيرادات.

- **دائرة المالية:** وتتمثل مهامها الأساسية في تنظيم سياسة التمويل، وتحليل فترات الإنجاز، تسيير ومراقبة أموال المؤسسة، متابعة الاستثمارات التي تخص استيراد وسائل الإنتاج وعقود ورشات البناء المتنوع.



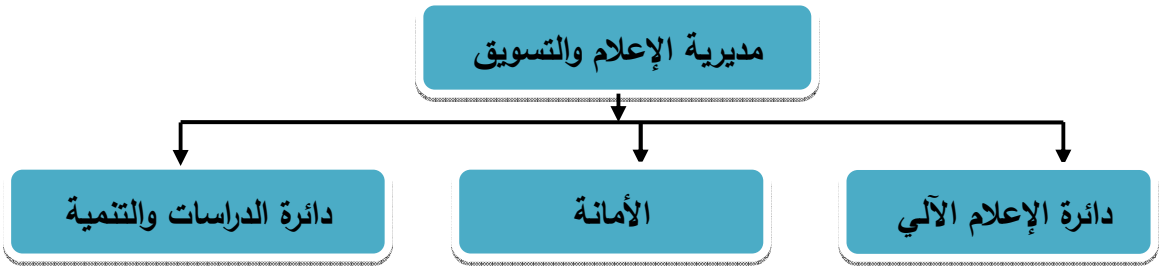
الهيكل التنظيمي لمديرية المالية والمحاسبة بمؤسسة ميناء جن جن

- **مديرية الإعلام والتسويق:**

تضم هذه المديرية الجناح الخاص بالإعلام الآلي والتسويق، وتتكون من دائرتين:

– **دائرة الإعلام الآلي:** وتتمثل مهامها بالدرجة الأولى على ضمان السير الحين لتجهيزات الإعلام الآلي على مستوى جميع المديريات، وكذلك متابعة التطور العلمي للاستفادة منه في تحسين أداء المؤسسة ومواكبة التطور التكنولوجي.

– **دائرة الدراسات والتنمية:** وأهم المهام الموكلة إليها تتمثل في دراسة الإحصائيات والتغيرات فيما يخص التبادلات الخاصة بالنقل، ووضع استراتيجيات الإعلان والاتصالات للتمكن من تكنولوجيا النقل البحري وتقنيات النقل والتوزيع.



الهيكل التنظيمي لمديرية الإعلام والتسويق بمؤسسة ميناء جن جن

الفرع الثاني: الهياكل العملياتية[1]

وتتمثل هذه الهياكل في مجموعة من المديريات والتي تسهر على العمليات والنشاطات الخاصة بالمؤسسة، أي المساحات العملياتية، وتوجد دائرتين عمليتان تسير المساحات ذات النشاط المينائي.

- **مديرية العمليات:**

يسير هذه المديرية رئيس معين من طرف الرئيس المدير العام، وتحتوي هي الأخرى على دائرتين:

– **دائرة الشحن والتفريغ:** وتضم تلاث مصالح: مصلحة الشحن، مصلحة التفريغ، مصلحة البرمجة والتخطيط، حيث تسهر هذه المصالح على مختلف عمليات الشحن والتفريغ وكذلك برمجة عمليات تخزين وتوزيع البضائع، وكذلك تحديد أسعار الخدمات.

– **دائرة التجارة:** وتتمثل مهامها في تسويق الخدمات المقدمة من طرف المؤسسة وتسيير الاستغلال، وتضم مصلحة واحدة (مصلحة الفوترة) والتي تتكفل بجمع وتحرير الفواتير لجميع خدمات المؤسسة المينائية، ومراقبة الأسعار، بالإضافة تحرير عقود الأملاك المينائية والرد على شكاوي الزبائن المعنيين بالخدمات المقدمة.

- **مديرية الأملاك والصيانة:**

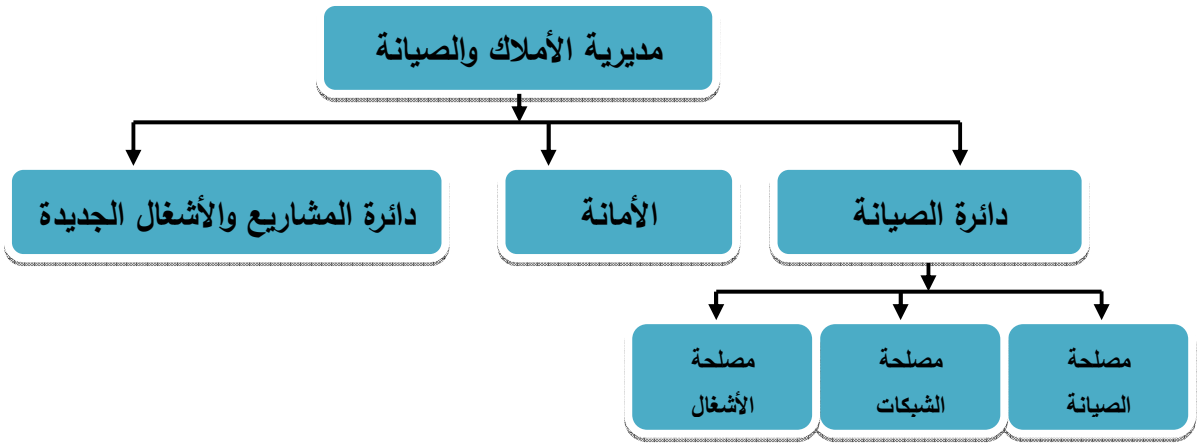
تعمل هذه المديرية على تطبيق القوانين داخل المؤسسة المينائية، فيما يخص المعدات المنشآت وحمايتها، وتتكون من دائرتين هما:

– **دائرة الصيانة:** تعمل على التنسيق بين جميع مديريات المؤسسة، وتضم مصلحتين: مصلحة الصيانة من مهامها تطبيق واحترام مقاييس تضمن مدة أطول لصلاحية المعدات،

[1] مقابلة مع السيد: زبير لدرع، مرجع سابق، على الساعة: 11:00، بتاريخ 23 ماي 2024.

بالإضافة إلى صيانة عتاد ومعدات المؤسسة المينائية، ومصلحة الأشغال والتي من مهامها تتبع الأشغال من حيث المواد المستخدمة في عمليات الصيانة، ومراقبة أي مخالفة يمكن حدوثها في ميدان الأشغال وتحديد قيمة الخسائر جراء ذلك في إطار المحافظة على الأملاك الوطنية.

- **دائرة المشاريع والأشغال الجديدة:** من مهامها متابعة ومراقبة كل الصفقات والعقود التي تبرم مع مختلف المؤسسات، إمضاء فواتير والقيام بعملية اختيار المقاولين لمختلف الأشغال واختيار الاحتياجات الممكنة الخاصة بالأشغال عند نهاية كل مشروع.



الهيكل التنظيمي لمديرية الأملاك والصيانة بمؤسسة ميناء جن جن

المبحث الثاني: تنظيم نشاط وكيل السفينة في ميناء جن جن

يقدم وكيل السفينة خدمات معينة، وذلك لحاجة المتعاقدين لخدمته، وبالتالي يبرم عقود مع المتعاملين مقابل ثمن مادي لتأدية مهامه، والتي تعود على المنظومة التجارية بالفائدة، وذلك للدور الفعال الذي يقدمه وكيل السفينة داخل الميناء.

المطلب الأول: مهام وكيل السفينة في الميناء

نعلم أن وكيل السفينة في تأدية مهامه يمكن أن يقبل جميع المهام التي تتعلق بالاستغلال التجاري، ومن أجل اتمام مهام وكالته اكتسب عدة صفاة لشركاء أخرين يتدخلون في عقد النقل البحري، منهم وكيل الحمولة والسمسار البحري.

الفرع الأول: وكيل السفينة بصفته وكيلا للحمولة

يعتبر وكيل الحمولة وكيل عن المرسل إليهم في تسليم البضاعة عند وصولها ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة، فهو يقوم بذات العمل الذي يقوم به وكيل السفينة ولكن لصالح المجهز الناقل، ولا يكلف بمجرد القيام بأعمال مادية كتسليم البضاعة وتخزينها، وإنّما يقوم بأعمال قانونية، كدفع الأجرة والنقل، وابداء التحفظات بشأن البضاعة، ومن هنا كانت صفته كوكيل تفرض عليه التحقق من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر، والتيقن من مطابقتها لأوصاف الشحن، والقيام بكل ما يلتزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه[1].

وبالتالي من خلال إبراز مفهوم وكيل الحمولة ومهامه نجد أنه لا يختلف كثيرا عن وكيل الحمولة بقدر ما يشترك معه في العديد من المهام.

[1] مقابلة مع السيد زبير لدرع، ضابط بقيادة المديرية المينائية، ميناء جن جن، على الساعة 10:00 صباحا، بتاريخ 26 ماي 2024.

فقد يجمع الشخص بين صفتي وكيل السفينة ووكيل الحمولة في نفس الوقت، رغم تعارض الصفتين باعتبار أن وكيل السفينة وكيل للمجهز، في حين أن وكيل الحمولة وكيل للمرسل إليهم، وذلك الجمع بين الصفتين وضع مستشرفي العمل ناشئ عن ديوع شرط التسليم تحت دافع أو شرط التفريغ السريع، ويقتضي الشرط الأخير يقوم الربان بتفريغ البضاعة دون حضور المرسل إليه أو ممثله، فيتسلم وكيل السفينة البضاعة من الربان، ويتولى نقلها إلى المخازن على نفقته ومسؤولية المرسل إليه، وبذلك يكون وكيلا للسفينة ووكيلا للحمولة، ويكون مرتبط بعقدين، عقد وكالة مع المجهز وعقد وكالة مع المرسل إليه والعقدان منفصلان.

الفرع الثاني: مهام وكيل السفينة بصفته سمسارا بحري

أصبح من المتعذر الآن إبرام عقد من العقود البحرية دون تدخل وسيط أو سمسار بحري، فهو الشخص الذي يقوم بالتوسط بين أطراف العقود البحرية المختلفة والتقريب بين وجهات النظر، كأن يتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري، أو بين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبالتالي قد يجد وكيل السفينة نفسه يكتسب صفة سمسار بحري إذا تلقى من المجهز أو الربان مهام تتمثل في التوسط لإبرام عقود النقل أو تنظيم دخول وخروج السفينة للميناء واخطارها لمصالح الجمارك، مع العلم أن السمسار البحري هو الآخر يستطيع أن يباشر عمليات وكالة السفينة والحمولة[1].

[1] المادة 616 من الأمر رقم 76-80.

الفرع الثالث: مهام وكيل السفينة

نعلم أن وكيل السفينة في تأدية مهامه يمكن أن يقبل جميع المهام التي تتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة، لذلك يكتسب عدة صفاة لشركاء آخرين يتداخلون في عقد النقل البحري منهم وكيل الحمولة والسمسار البحري[1].

المطلب الثاني: مسؤوليات وكيل السفينة

يقوم وكيل السفينة بموجب وكالته بمجموعة من الالتزامات، كما تقرر له في المقابل مجموعة من الحقوق وبالتالي فإن اخلال وكيل السفينة عند قيامه بالتزاماته أو سوء تنفيذها يترتب عن ذلك إثارة مسؤوليته.

الفرع الأول: مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المجهز

لاشكّ أن وكيل السفينة يرتبط مع المجهز أو الناقل بعقد وكالة السفينة، بموجب هذا الأخير يتصرف الوكيل بالقيام بجميع المهام والالتزامات التي يمليها عليه موكله، وبالتالي فإن وكيل السفينة يعد مسؤولا حيال موكله عن عدم أو تنفيذ تلك الالتزامات، فهو يعتبر مسؤولا مسؤولية تعاقدية في مواجهة المجهز ولا يكون مسؤولا عن أخطاءه الشخصية[2].

الفرع الثاني: مسؤولية وكيل السفينة في مواجه الغير

يعد وكيل السفينة مسؤولا تجاه الغير مسؤولية تقصيرية ونجدهم في الغالب إما أصحاب الشأن في البضاعة أو إدارة الموانئ، وهو مسؤول عن أخطاءه وأخطاء تابعيه،

[1] مقابلة مع السيد تاموم فاتح، ضابط ميناء ورئيس المناوبة، ميناء جن جن، على الساعة 10:00 صباحا، بتاريخ 26 ماي 2024.

[2] مقابلة مع السيد زبير لدرع، ضابط بقيادة المديرية المينائية، ميناء جن جن، على الساعة 10:00 صباحا، بتاريخ 26 ماي 2024.

مثال تأخر في تفريغ البضاعة أو تسليمها، أو سلمها تسليما معيبا من دون أن يكون للمرسل إليه سند الشحن، أو امتنع عن تسليمها لمن له سند الشحن[1].

المطلب الثالث: التزامات وكيل السفينة

يقوم وكيل السفينة بالتزامات مختلفة أو بالأحرى نشاطات يقوم بها في تمثيل المجهز في اكمال عقد النقل البحري، فهو يقوم بأعمال تتعلق بكل ما يخدم الرحلة التي تضم السفينة والبضاعة والميناء.

الفرع الأول: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة

تتمثل التزامات وكيل السفينة في تلبية حاجيات السفينة، وذلك من خلال الإحاطة بجميع القوانين والأنظمة المعمول بها في بلده، والتغيرات الطارئة عليها، لذلك فإن المجهز يضع كل ثقته في وكيل السفينة في التعامل مع جميع الأطراف[2].

- **قبل وصول السفينة للميناء:**

قبل وصول السفينة للميناء يتصل المجهز أو الناقل بوكيل السفينة ليعلمه بموعد وصول السفينة إلى الميناء، ويخبره بجميع المعلومات المتعلقة بالسفينة والحمولة، وهنا يتولى وكيل السفينة مهمة الحصول على موقع لرسو السفينة، وكذلك عملية تفريغ حمولتها، وإعداد وثيقة الرسو تدون فيها جميع المعلومات التي تخص السفينة، وكذلك اسم المجهز والناقل والمهم هو تدوين تاريخ ووقت رسو السفينة في الميناء، لتحديد أجرة الرسو.

ويتخذ بعد ذلك التدابير اللازمة لوصول السفينة إلى الميناء، وذلك من خلال إبرام العقود مع المرشد ومجهز القطر، وتوقيع جميع العقود التي تسمح للسفينة لدخول الميناء.

---

[1] مقابلة مع السيد زبير لدرع، على الساعة 11:00 صباحا، بتاريخ 01 جوان 2024.

[2] مقابلة مع السيد زبير لدرع، على الساعة 11:00 صباحا، بتاريخ 01 جوان 2024.

- **عند رسو السفينة داخل الميناء:**

يقوم وكيل السفينة بمجرد وصول السفينة إلى الميناء بدفع مبالغ الارشاد والقطر وتنظم جميع عمليات التفتيش، بحيث تكون تحت اشرافه، ويقدم الخدمات اللازمة للطاقم، مثل الخدمات الطبية.

ومن الالتزامات أيضًا حجز تذاكر السفن للركاب والقيام بتحليل كل الرسائل الواردة من الجمارك.

وكذلك توفير جميع الاحتياجات اللازمة لإتمام الرحلة البحرية، ويبرم جميع العقود المتعلقة بالتأمين، بالإضافة إلى تعاقده مع البحارة ودفع رسم الاصلاح.

الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة

هناك التزامات تقع على عاتق وكيل السفينة، أثناء بداية عقد النقل وأخرى عند انتهاء عقد النقل.

- **التزامات عند بداية عقد النقل:**

تتمثل هذه الالتزامات في تسليم البضائع من الشاحنين، وفحصها والتأكد من سلامتها وخلوها من أي عيب فيها ومراعاة عددها ووزنها والتحقق من الأرقام والعلامات التي تميزها، بحيث إذا أقر بوجود عيب أو تلف فيها يلزم المجهز بهذا الأضرار.

وذلك يكون بإدراج تحفظات في حالة وجود تلف أو نقص فيها، وعند الانتهاء من التحقق يتعين عليه التكفل بشحن البضائع، وذلك بالاتصال مع مقاول المناولة، وفي الأخير يقوم بالتأكد من جميع بيانات الشاحن والمجهز أو الناقل وعدد الطرود ووزنها وحالة

البضائع، والإشارة إلى سند الشحن على التحفظات. وأن يوقع باسم المجهز أو الناقل عدد النسخ لسند الشحن المرخص له بذلك، وذلك من أجل أن تسلم نسخة للشاحن[1].

- **التزامات وكيل السفينة عند انتهاء عقد النقل:**

يلعب وكيل السفينة دورا هاما في نهاية عقد النقل البحري لأنه يقوم بتلقي البضائع من الربان عند تفريغها وتسليمها إلى المرسل إليه مع مراعاة حفظها والتكفل بها إلى جانب تسليمها إلى المرسل إليه.

[1] مقابلة مع السيد تاموم فاتح، ضابط ميناء ورئيس المناوبة، ميناء جن جن، على الساعة 10:00 صباحا، بتاريخ 26 ماي 2024.

الخاتمة

من خلال معالجتنا لموضوع مذكرتنا الموسوم بعنوان "**النظام القانوني لمساعدي النقل البحري في التشريع الجزائري**" توضح لنا أن نشاط مساعدي النقل البحري يتخذ صفة خاصة بكل مساعد نقل على حدى، حيث حصر المشرع الجزائري مساعدي النقل البحري في الفصل الثالث من الأمر رقم 76-80 في المواد 609-639، ثم أضاف بعد ذلك مساعدين آخرين (مجمع ومفكك البضائع وعميل النقل) في المادة (3) الثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 20-348، الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

- **أهم النتائج:**

- بين في هذا المرسوم أن هذا النشاط شرط فيه الحصول على اعتماد من طرف الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، حيث حدد شروط يجب توافرها في طالب الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين والمعنويين، فبالنسبة للأشخاص الطبيعيين اشترط فيهم الجنسية الجزائرية والإقامة، وأن يكونوا متمتعين بالحقوق المدنية والوطنية، وأن يكون متحصلا على شهادة دراسات عليا وخبرة خمس (5) سنوات في مجال النقل البحري، أو نشاط مساعدي النقل البحري.

- أما بالنسبة للأشخاص المعنويين فقد حدد نفس الشروط المنسوبة للأشخاص الطبيعيين، إضافة إلى اشتراط امتلاك محلات تجارية تتناسب مع المهنة.

- يقوم طالب الاعتماد بعدة إجراءات للحصول على الاعتماد من طرف الوزارة المكلفة، حيث يقوم بدفع ملف كامل يحتوي على الوثائق المطلوبة منه من الوزارة، وبعد ذلك تقوم اللجنة المختصة بدراسة الملف والرد عليه في أجل محدد بشهر واحد، ابتداء من يوم تسلمه الملف، وقد يكون الرد بالرفض إذا كان طالب الاعتماد محل سحب نهائي.

- في حالة الحصول على الاعتماد يتوجب على صاحبه القيد في السجل التجاري طبقا لأحكام المرسوم التنفيذي 20-348، وكذا سجل مساعدي النقل البحري.

– يمسك مساعدي النقل البحري البطاقة المهنية كأثر للقيد في سجل مساعدي النقل البحري والسجل التجاري وهي وثيقة لمزاولة نشاطهم.

– يتمتع مساعدو النقل البحري بحقوق كما يتحملون التزامات، وكذا يتعرضون لمسؤوليات أو جزاءات جراء تخلفهم عن أداء التزاماتهم، ومن ضمن الحقوق التي حددها المشرع الجزائري لمساعدي النقل البحري، الحقوق المالية التي تتمثل في حق الحصول على أجرة، وحقوق مطبقة تتمثل في الحق في تجديد الاعتماد والحق في مزاولة النشاط على كامل التراب الوطني، والحق الورثة في مواصلة النشاط.

– لمساعدي النقل البحري حقوق فهم يقومون بالتزامات، وهذه الالتزامات تقسم إلى التزامات إدارية تتمثل في الالتزام بممارسة النشاط بصفة شخصية، وممارسته دون انقطاع، والتزامات مهنية تتمثل في احترام القوانين والتنظيمات ومسك سجل خاص بهذا النشاط، ومسك دفتر الاحتجاجات وأداء الخدمات للزبائن والتقيد بالسر المهني.

– بين المشرع الجزائري مسؤولية مساعدي النقل البحري إذا ما أخلوا بالتزاماتهم والقواعد المحددة في المرسوم التنفيذي 20–348، وهذه المسؤوليات تنقسم إلى مسؤوليات إدارية تتمثل في السحب المؤقت للاعتماد، والسحب النهائي للاعتماد في الحالات المبينة في المرسوم 20– 348، ومسؤوليات مدنية، فقد حمل وكيل السفينة مسؤولية تعاقدية سواء عن عدم أو سوء تنفيذه لأحد التزاماته التعاقدية.

– يسأل وكيل الحمولة عن خطأ تابعيه، وكذل تحمل السمسار البحري المسؤولية العقدية نحو العميل بسبب وجود عقد الوساطة بينهما، وتقوم هذه المسؤولية على الخطأ العقدي والضرر.

- **الاقتراحات:**

– نلاحظ أن المشرع الجزائري أضاف مساعدين أخرين (مجمع ومفكك البضائع وعميل النقل) إلى جانب وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري دون تحديد نظامهم القانوني في القانون البحري.

– إن المشرع الجزائري كان يشترط لممارسة نشاط مساعدي النقل البحري الحصول على رخصة من وزير النقل فقط، بينما المرسوم التنفيذي رقم 20-348 صعب نوعا ما من الإجراءات اللازمة لممارسة النشاط حيث اشترط الحصول على الاعتماد بدلا من الرخصة، مما خلق الكثير من التعقيدات والعوائق والمصاريف التي تقف أمام المهتمين بممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، وعليه يجب تسهيل هذه الإجراءات حتى يتسنى لكل شخص ممارسة هذه الأنشطة.

وفي الأخير نحمد الله ونشكره على توفيقه في إعداد هاته المذكرة، ولا ندعي أن هذا البحث كامل ومتكامل، إنّما الكمال لله وحده، وهذا البحث عبارة عن عمل بشري يعتريه النقص، فحمدا وشكرًا كثيرًا لله سبحانه وتعالى.

الملاحق

الملحق 1: نموذج طلب الاعتماد لمساعدي النقل البحري

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DES TRANSPORTS

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة النقل

اعتماد لممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري

AGREMENT POUR L'EXERCICE DES ACTIVITES AUXILIAIRES AU TRANSPORT MARITIME

N° 12 - / 0157 رقم

Le Ministre des Transports ;

- Vu l'ordonnance n° 76-80 du 29 chaouel 1396 correspondant au 23 octobre 1976, modifiée et complétée, portant code maritime ;

- Vu le décret présidentiel n°10-149 du 14 Joumada El Ethania 1431 correspondant au 28 Mai 2010 portant nomination des membres du Gouvernement ;

- Vu le décret exécutif n° 89-165 du 27 Moharam 1410 correspondant au 29 août 1989 fixant les attributions du Ministre des Transports ;

- Vu le décret exécutif n° 09-183 du 17 Joumada El Oula 1430 correspondant au 12 mai 2009 fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime ;

- Vu l'avis favorable émis par la commission d'agrément des auxiliaires au transport maritime lors de sa réunion du **23 Février 2012.**

Article 1er. : Est agréée pour exercer les activités auxiliaires au transport maritime (**Consignataire de navire, Consignataire de la Cargaison**).

Monsieur

Nom : [redacted]

Prénom : [redacted]

Né le : [redacted]

Adresse : **10, RUE 1er NOVEMBRE TAHER 18200 -JIJEL-**

Raison sociale (Société) :

Représentée par son gérant statutaire :

Nom :

Prénom :

Né le :

Siège social :

Art. 2. : L'auxiliaire au transport maritime agréé est soumis à la législation et la réglementation en vigueur et notamment les dispositions de l'ordonnance n° 76-80 du 29 chaouel 1396 correspondant au 23 octobre 1976, modifiée et complétée, portant code maritime et du décret exécutif n° 09-183 du 17 Joumada El Oula 1430 correspondant au 12 mai 2009 fixant les conditions d'exercice des activités auxiliaires au transport maritime.

Lu et approuvé

Fait à Alger, le 0 6 MARS 2012

وزير النقل

إن وزير النقل؛

- بمقتضى الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدّل و المتمّم ؛

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 10 - 149 المؤرخ في 14 جمادى الثانية عام 1431 الموافق 28 ماي سنة 2010 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة ؛

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 89 - 165 المؤرخ في27 محرّم عام 1410 الموافق 29 غشت سنة 1989 الذي يحدد صلاحيات وزير النقل ؛

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 09 - 183 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 12 مايو سنة 2009 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري ؛

- وبناء على رأي الموافقة الصادر عن لجنة اعتماد مساعدي النقل البحري خلال اجتماعها المنعقد بتاريخ **23 فيفري 2012.**

المادة الأولى : تعتمد من أجل ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري (**وكيل السفينة و وكيل الحمولة**).

السيد

اللقب : [redacted]

الاسم : [redacted]

المولود في : [redacted]

العنوان : **-10, RUE 1er NOVEMBRE TAHER 18200 -JIJEL**

اسم الشركة :

الممثلة من طرف مسيرها التأسيسي :

اللقب :

الاسم :

المولود في :

مقر الشركة :

المادة 2: يخضع مساعد النقل البحري المعتمد للتنظيم الساري بهما العمل لاسيما أحكام الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم و المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 12 مايو سنة 2009 الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري.

قرئ و صودق عليه

حرر بالجزائر في

يجب على مساعد النقل البحري في إطار ممارسة مهمته القيام بما يأتي :

- أداء التزاماته تجاه زبائنه وفقا للأحكام المنصوص عليها في هذا المرسوم و حسب أعراف المهنة

- تقديم أحسن نوعية في الخدمات

- احترام القوانين والتنظيمات التي تسير النشاط

- قيد جميع العمليات التي ينفذها في سجل ترقمه و تؤشر عليه المصالح المختصة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية .

يجب الاحتفاظ بهذا السجل خلال مدة خمس (5) سنوات على الأقل وتقديمه مع الوثائق الأخرى إلى عون دولة مؤهل للقيام بمراقبتها .

يجب على كل مساعد للنقل البحري أثناء ممارسة نشاطاته أن يحمل البطاقة المهنية المذكورة أعلاه بصفة دائمة و أن يمسك دفتر الاحتجاجات يوضع تحت تصرف الزبائن مرقم ومؤشر عليه من طرف المصالح المختصة التابعة للوزارة المكلفة بالبحرية التجارية .

يتعين على مساعد النقل البحري المعتمد قانونا أن يقدم للوزير المكلف بالبحرية التجارية تقريرا سنويا مدعما بالأرقام حول نشاطاته .

يلزم مساعد النقل البحري بالخضوع لرقابة الأعوان المؤهلين التابعين للإدارة المكلفة بالبحرية التجارية وكل عون آخر مؤهل قانونا وبمدهم بكل وثيقة لها صلة بنشاطه .

يلزم صاحب اعتماد مساعد النقل البحري بمزاولة نشاطه في أجل أقصاه ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ استلامه .

في حالة عدم استغلال الاعتماد في الآجال المذكورة أعلاه يمكن الوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يقرر تعليقه أو إلغاءه إلا إذا قام صاحبه بإثبات حالة القوة القاهرة .

يلزم مساعد النقل البحري تحت طائلة العقوبات المنصوص عليها في التشريع الساري به العمل بالسر المهني .

Dans le cadre de l'exercice de sa profession, l'auxiliaire au transport maritime doit :

- s'acquitter de ses obligations envers ses clients conformément aux prescriptions du présent décret et selon les usages de la profession ;

- Fournir la meilleure qualité de service ;

- Respecter les lois et règlements régissant l'activité ;

- Inscrire, sur un registre coté et paraphé par les services compétents du ministère chargé de la marine marchande, l'ensemble des opérations qu.il exécute.

Ce registre doit être conservé pendant une période de cinq (5) ans, au moins, et présenté, ainsi que les autres documents, à tout agent de l'Etat habilité à les contrôler.

Dans l'exercice de ses activités, tout auxiliaire au transport maritime doit porter en permanence la carte professionnelle mentionnée ci-dessus, et doit tenir un registre de réclamations mis à la disposition des clients, coté et paraphé par les services compétents du ministère chargé de la marine marchande.

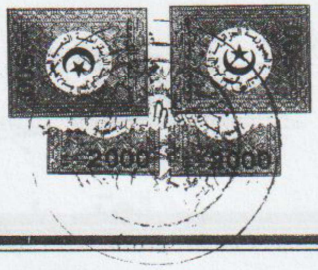
L'auxiliaire au transport maritime, dûment agréé, est tenu de fournir annuellement au ministre chargé de la marine marchande un rapport chiffré sur ses activités.

L'auxiliaire au transport maritime est tenu de se soumettre aux contrôles des agents habilités de l'administration chargée de la marine marchande et de tout autre agent légalement habilité, et de leur présenter tout document lié à l'objet de son activité.

Le titulaire de l'agrément d'auxiliaire au transport maritime est tenu d'entrer en activité dans le délai maximal de six (6) mois à compter de la date de sa délivrance.

Dans le cas où l'agrément n'est pas mis en exploitation dans les délais susvisés, le ministre chargé de la marine marchande peut décider sa suspension ou son retrait et ce, sauf si son titulaire peut justifier d'un cas de force majeure.

Sous peine de sanctions prévues par la législation en vigueur, l'auxiliaire au transport maritime est tenu au secret professionnel.



الملحق 2: البطاقة المهنية لمساعدي النقل البحري

الملحق الثالث

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة النقل

مديرية البحرية التجارية والموانئ

البطاقة المهنية لمساعد النقل البحري

(طبيعة النشاط)

رقم .....تاريخ التسليم.....

(المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 7 ربيع الثاني عام 1442 الموافق 23 نوفمبر سنة 2020

الذي يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري)

اللقب والاسم أو اسم الشركة :.....

العنوان الشخصي أو المقر الاجتماعي :.....

رقم القيد في سجل مساعدي النقل البحري :.....

حرّر بالجزائر في :.....

وزير النقل

يرخص لصاحب هذه البطاقة المهنية، في إطار تأدية مهامه وممارسة مهنته، بالدخول في كل وقت إلى كل المنشآت المينائية.

يجب أن لا يتحلى بأي تصرف يتنافى وممارسة المهنة وكذا أعرافها.

الملحق 3: السجل لمساعدي النقل البحري

الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 72 — 25
17 ربيع الثاني عام 1442 هـ
3 ديسمبر سنة 2020 م

الملحق الثاني

سجل مساعدي النقل البحري

(نموذج الورقة)

الرقم التسلسلي	تاريخ القيد	اللقب والاسم أو اسم الشركة	العنوان أو مقر الشركة	رقم الهاتف والفاكس	رقم وتاريخ الاعتماد	النشاط الممارس	منطقة التدخل	الملاحظات

الإسم و اللقب أو الألقاب : [redacted]

.....

تاريخ و مكان ميلاد الخاضع للقيد : [redacted] 15 جيجل

جنسية الخاضع للقيد : جزائرية

عنوان الخاضع للقيد : رقم 10 شارع اول نوفمبر الظاهير ولاية جيجل

.....

الإسم التجاري :

.....

عنوان القاعدة التجارية : 08 شارع أول نوفمبر الظاهير

.....

ولاية التواجد : جيجل

ملكية القاعدة التجارية : إنشاء

ملكية المحل التجاري : [redacted]

تاريخ بداية النشاط : 08/04/2012

عدد المؤسسات الثانوية :

.....

قطاع النشاط

رمز أو رموز النشاط : 604615

النشاط أو الأنشطة الممارسة : المسيرة البحرية ، مودع السفن و الحمولات

صورة طبق الأصل
الظاهير في 23 أفريل 2013
رئيس المجلس الشعبي البلدي

مصلحة تنظيم الجزائر

قائمة المصادر والمراجع

أولا: الكتب

1. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، السفينة، الدار الجامعية الجديدة للنشر، مصر، 2004.

ثانيا: الرسائل والمذكرات:

أ- أطروحات الدكتوراه:

1. بشوش مهدي، الاستثمار في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون، تخصص: قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021.

2. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2008/2007.

ب- مذكرات الماجستير:

1. بوالريش هشام، تسيير الخدمات المرفئية باستخدام أساليب الكمية، حالة ميناء عنابة، مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم المحاسبة، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2002.

2. عبديش ليلى، اختصاص منح الاعتماد لدى السلطات الإدارية المستقلة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010/2009.

ج- مذكرات الماستر:

1. بولعراس صفاء، الإطار القانوني والتنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر، تخصص: قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة جيجل، 2022/2021.

2. مومن عائشة، إسماعين عائشة، النظام القانوني للسجل التجاري، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2021/2020.

ثالثا: المحاضرات

1. حصايم سميرة، محاضرات في قانون الإدارة المينائية، سنة ثانية ماستر، جامعة محمد الصديق بن يحيي، جيجل، 2024.

. http://elearning.univ-jijel.dz/mod/resource/view.php?id=51647

رابعا: المقالات والدراسات

1. أكلي ليندة، وكيل السفينة كوكيل لخدمات النقل البحري، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة عمر تليجي، الأغواط، المجلد 7 العدد 1، 2023.

2. بكاوي عيسى، النظام القانون للرخصة وممارسة الأنشطة التجارية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 45، العدد 3، 2008.

3. بن غالم بومدين، الأحكام العامة للسمسار أو الوسيط البحري، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية السياسية، جامعة عمر تليجي، الأغواط، المجلد 1، العدد 4، 2018.

4. زكراوي حمداوي، الأشخاص البريون للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 4، العدد 1، 2017.

5. شيخي محمد أمين، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 3، العدد 1، 2016.

6. قزد علي أسماء، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، المجلد 7، العدد 1، 2020.

7. ناجي زهرة، "مساعدي النقل البحري نشاط تجاري مقنن في المرسوم التنفيذي 20-348" ملتقى خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر، واقع وآفاق، الملتقى الوطني الافتراضي، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، 2022/02/10.

خامسا: النصوص القانونية

أ- النصوص التشريعية:

1. أمر 75-80، المتعلق بالقانون المدني، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم، ج ر عدد 78.

2. أمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 ديسمبر 1975، المتضمن القانون التجاري، ج ر العدد 101، الصادر في 19 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

3. أمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر العدد 29 الصادر في 10 أفريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج ر عدد 47 الصادر في 27 يونيو 1998.

4. القانون رقم 04-02، المؤرخ في 23 جوان 2004، المتعلق بالقواعد المطبقة على الممارسات التجارية، ج ر العدد 41، الصادر في 27 جوان 2004.

5. القانون رقم 04-08، المؤرخ في 10 أوت 2004، المتعلق بشروط ممارسة الأنشطة التجارية، ج ر العدد 52، الصادر 18 أوت 2004.

ب- النصوص التنظيمية:

1. المرسوم التنفيذي رقم 63-263، المؤرخ في 23 جويلية 1963، المتضمن إعادة القيد الشامل للشركات التجارية والتجار في السجل التجاري، ج ر عدد 51، الصادر في 21 جويلية 1963.

2. المرسوم التنفيذي رقم 18-112، المؤرخ في 5أبريل 2018 يحدد نموذج مستخرج السجل التجاري الصادر بواسطة إجراء إلكتروني، الجريدة الرسمية العدد 21، الصادر في 11أبريل 2018.

3. المرسوم الرئاسي رقم 173-84، مؤرخ في 21 جويلية 1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج ر عدد 30، صادرة في 24 جويلية 1984.

4. القانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 جوان 1998، يعدل ويتمم الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري.

5. المرسوم التنفيذي 99-199، مؤرخ في 18 أوت 1998، يتضمن تحديد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر عدد 57، صادرة في 22 أوت 1999.

6. المرسوم التنفيذي رقم 01-286، المؤرخ في 24 سبتمبر 2001، يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ج ر العدد 56، الصادر في 30 سبتمبر 2001.

7. المرسوم التنفيذي رقم 09-189، المؤرخ في 12 ماي 2009، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر العدد 31، الصادر في 24 ماي 2009.

8. المرسوم التنفيذي رقم 09-370، مؤرخ في 15 نوفمبر 2009، يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء جن جن (جيجل)، ج ر عدد 66، صادرة في 17 نوفمبر 2009.

9. المرسوم التنفيذي رقم 15-111، المؤرخ في 03 ماي 2015 يحدد كيفية القيد والتعديل والشطب في السجل اتجاري، ج ر العدد 24، الصادر 13 ماي 2015.

10. المرسوم التنفيذي رقم 20-348 المؤرخ في 23 نوفمبر 2020، يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر العدد 72 الصادر في 3 ديسمبر 2020.

سادسا: المقابلات

1. مقابلة مع السيد زبير لدرع، ضابط بقيادة المديرية المينائية، ميناء جن جن.

2. مقابلة مع السيد تاموم فاتح، ضابط ميناء ورئيس المناوبة، ميناء جن جن.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

المحتويات	الصفحة
الشكر والتقدير	
إهداء	
مقدمة	**1**
الفصل الأول: الإطار التنظيمي لمساعدي النقل البحري	
المبحث الأول: الحصول على الاعتماد	**6**
المطلب الأول: شروط الحصول على الاعتماد	**6**
الفرع الأول: شروط الحصول على الاعتماد بالنسبة للأشخاص الطبيعيين	**7**
الفرع الثاني: شروط الحصول على الاعتماد بالنسبة للأشخاص المعنويين	**9**
المطلب الثاني: إجراءات الحصول على الاعتماد	**10**
الفرع الأول: تقديم طلب الحصول على الاعتماد	**11**
الفرع الثاني: دراسة طلب الحصول على الاعتماد	**13**
الفرع الثالث: الجهة المكلفة بمنح الاعتماد	**15**
المبحث الثاني: القيد في السجل التجاري وسجل مساعدي النقل البحري	**17**
المطلب الأول: القيد في السجل التجاري	**18**
الفرع الأول: القيد في السجل التجاري	**18**
الفرع الثاني: إجراءات القيد في السجل التجاري	**20**
المطلب الثاني: القيد في سجل مساعدي النقل البحري	**23**
الفرع الأول: المعلومات التي تحتوي في سجل مساعدي النقل البحري	**23**
الفرع الثاني: آثار القيد في سجل مساعدي النقل البحري	**24**
خلاصة الفصل	**26**
الفصل الثاني: الإطار الوظيفي لمساعدي النقل البحري	
المبحث الأول: حقوق والتزامات مساعدي النقل البحري	**29**

المطلب الأول: حقوق مساعدي النقل البحري	**29**
الفرع الأول: الحقوق المالية	**29**
الفرع الثاني: الحقوق المهنية	**30**
المطلب الثاني: التزامات مساعدي النقل البحري	**31**
الفرع الأول: الالتزامات الإدارية	**31**
الفرع الثاني: الالتزامات المهنية	**33**
المبحث الثاني: مسؤوليات مساعدي النقل البحري	**36**
المطلب الأول: المسؤولية الإدارية لمساعدي النقل البحري	**36**
الفرع الأول: السحب المؤقت للاعتماد	**36**
الفرع الثاني: السحب النهائي للاعتماد	**38**
المطلب الثاني: المسؤولية المدنية	**39**
الفرع الأول: مسؤولية وكيل السفينة	**39**
الفرع الثاني: مسؤولية وكيل الحمولة	**41**
الفرع الثالث: مسؤولية السمسار البحري	**42**
خلاصة الفصل	**46**
الفصل الثالث: دراسة نشاط مساعدي النقل البحري في ميناء جن جن	
المبحث الأول: نظرة عامة عن المؤسسة المينائية	**49**
المطلب الأول: مفهوم المؤسسة المينائية	**49**
الفرع الأول: تعريف المؤسسة المينائية	**49**
الفرع الثاني: التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن	**50**
المطلب الثاني: الهياكل التنظيمية للمؤسسة المينائية جن جن	**53**
الفرع الأول: الهياكل الإدارية	**54**
الفرع الثاني: الهياكل العملياتية	**58**
المبحث الثاني: تنظيم نشاط وكيل السفينة في ميناء جن جن	**60**

المطلب الأول: مهام وكيل السفينة في الميناء	**60**
الفرع الأول: وكيل السفينة بصفته وكيلا للحمولة	**60**
الفرع الثاني: مهام وكيل السفينة بصفته سمسارا بحري	**61**
الفرع الثالث: مهام وكيل السفينة	**62**
المطلب الثاني: مسؤوليات وكيل السفينة	**62**
الفرع الأول: مسؤولية وكيل السفينة في مواجهة المجهز	**62**
الفرع الثاني: مسؤولية وكيل السفينة في مواجه الغير	**62**
المطلب الثالث: التزامات وكيل السفينة	**63**
الفرع الأول: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالسفينة	**63**
الفرع الثاني: التزامات وكيل السفينة المتعلقة بالبضاعة	**64**
الخاتمة	**67**
الملاحق	**71**
قائمة المصادر والمراجع	**77**
فهرس المحتويات	**83**
ملخص	

الملخص:

يعتبر نشاط مساعدي النقل البحري من الأنشطة التابعة لأنشطة النقل البحري، حيث تحتاج إلى أشخاص محددين من طرف المشرع الجزائري، وفي المرسوم التنفيذي 20-348 الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، وهم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري.

ويشترط لممارسة هذا النشاط توفر شروط فيهم والقيام بإجراءات لممارسته، ومن بين هذه الإجراءات وأهمها، الحصول على الاعتماد الذي يمثل وثيقة ضرورية لإثبات الصفة القانونية والذي يسلم من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

وحدد المشرع كذلك في نفس المرسوم التنفيذي الشروط اللازمة والتي يجب توافرها في طلب الاعتماد، سواء أكان شخص طبيعي أو معنوي.

وتقع على عاتق مساعدي النقل البحري مجموعة من الالتزامات، وكذلك تحدد مسؤولياته في حالة عدم القيام بالمهام المسندة إليهم.

الكلمات المفتاحية: القانون البحري، مساعدي النقل البحري، ميناء جن جن.

Abstract:

The activity of maritime transport assistants is considered one of the activities related to maritime transport activities, as it requires specific persons by the Algerian legislator, and in Executive Decree 20-348 which sets the conditions for practicing the activity of maritime transport assistants, namely the ship agent, the cargo agent and the maritime broker. The practice of this activity requires the availability of conditions in them and the implementation of procedures to practice it, and among these procedures and the most important of them is obtaining accreditation which is a necessary document to prove the legal status and which is issued by the Minister in charge of the Merchant Navy and Ports. The legislator also specified in the same Executive Decree the necessary conditions that must be met in the application for accreditation, whether it is a natural or legal person. A set of obligations are incumbent upon maritime transport assistants, and their responsibilities are also determined in the event of failure to carry out the tasks assigned to them.

Keywords: Maritime law, maritime transport assistants, port of Jen Jen.