

## وكيل العبور حلقة أساسية في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع

**Transit agent is an essential link in the chain of shipping services for goods**كراش ليلي<sup>\*1</sup><sup>1</sup> جامعة الجزائر 01 (الجزائر)، L.kerache@univ-alger.dz

تاريخ النشر: 2022/12/01

تاريخ القبول: 2022/05/13

تاريخ الاستلام: 2022/05/10

**ملخص:**

تظهر أهمية دراسة هذا الموضوع في الدور الذي يلعبه وكيل العبور باعتباره وسيط بري يتولى مهمة استلام البضاعة المرسله من الناقل البحري، واتخاذ ما يلزم لإعادة ارسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بحري أو نهرى أو جوي، وذلك مقابل أجر، فهو مساهم أساسي في سلسلة النقل البحري للبضائع خاصة ، لكن على الرغم من ذلك فإنه المتدخل الوحيد الذي يشهد غياب قانون خاص ينظم مهنته ومسؤوليته، وعليه توصلنا إلى أن القواعد العامة للوكالة تبقى عاجزة عن سد هذا الفراغ أمام غياب أحكام قانونية خاصة بتنظيم نشاط وكيل العبور، وتوصلنا إلى ضرورة القضاء على احتكار الدولة لنشاط العبور، وفتح النشاط أمام القطاع الخاص، من خلال إصدار قوانين تشجع وكلاء العبور الراغبين في الاستثمار في مجال اللوجستيات، خاصة بعد التطور الذي عرفه نشاط وكيل العبور على الصعيد الدولي

**كلمات مفتاحية:** وكيل العبور، النقل البحري، الوكالة، المأجورة، القواعد، العامة.

تصنيف JEL : XN1، XN2.

**Abstract:**

The importance of studying this subject appears in the role that the transit agent plays as a land intermediary who undertakes the task of receiving the goods sent from the sea carrier, and taking what is necessary

to re-send them to complete their journey, as he is an essential contributor to the maritime transport chain. For special goods, but despite this, he is the only interfering who witnesses the absence of a special law.

Accordingly, we concluded that the general rules of the agency remain unable to fill this void in the absence of legal provisions regulating the activity of the transit agent. The field of logistics, especially after the development of the activity of the transit agent at the international level

**Keyword:** Agent. Transit, Transportation. Maritime, the rules. General  
**Jel Classification Codes :** XN1, XN2.

## 1. مقدمة

إن عقد النقل البحري - باعتباره من أهم العقود التي يمكن للشاحن ابرامها نظرًا لتعلقه غالبًا بالرحلة الرئيسية للبضاعة - هو عقد ملزم للجانبين، يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضاعة بحرًا، ويلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها، ومن ثم فإن أطراف عقد النقل هما الناقل والشاحن.

وإذا كان الأصل أن يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن مباشرة دون وساطة بينهما، فإنه قد يلجأ كلاهما إلى وسيط، فقد يمثل الناقل الربان الذي يعينه المجهز بما له من نيابة قانونية، توكل إليه اختصاصات فينة متعلقة بفرن قيادة السفينة على الوجه الذي يضمن سلامتها وسلامة الرحلة، وفقًا لخط السير الذي يحدده المجهز من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، كما توكل للربان اختصاصات أخرى تجارية تتعلق باستغلال السفينة، فالربان يمثل المجهز ويعتبر ممثله القانوني، وبالتالي يمكنه القيام ببعض الأعمال القانونية نيابة عنه، لتصرف آثار هذه التصرفات في الأخير للمجهز (البارودي، دويدار، (2003)، ص 146-160).

كما قد يمثل الناقل وكلاء بربون لا يعملون على ظهر السفينة، ولكنهم يقدمون خدمات برية فعالة تساعد على حسن استغلالها، وسرعة عودتها في رحلة جديدة، من خلال مساعدة الربان في الاستغلال التجاري، وتحمل المشاكل الناشئة عن تسليم وتسليم البضاعة وهم: وكيل السفينة ووكيل الشحنة والمقاول البحري، أو مقاول الشحن والتفريغ والسمسار البحري، أما الشاحن فقد يمثله وكيل بالعمولة، يتعاقد مع الناقل باسمه الخاص لحساب الشاحن الموكل، ويكون مسؤولاً اتجاه الشاحن عن تنفيذ عملية النقل بكاملها.

قد يمثل المرسل أي الشاحن أو المرسل إليه وسيط بري يسمى "وكيل العبور"، الذي يتلقى البضاعة المرسلة من الناقل البحري، واتخاذ ما يلزم لإعادة ارسالها لتكتملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بحري أو نهرى أو

## وكيل العبور حلقة أساسية في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع

جوي، فهو يتسلم البضاعة من الناقل لحساب موكله أو عميله، ويتولى باسم العميل بإبرام عقد النقل الثاني وعقد التأمين ويتخذ الإجراءات الجمركية... إلى غير ذلك، حتى تخرج البضاعة من يده وتكمل رحلتها طبقا لطلب عميله، وذلك مقابل أجر.

تظهر أهمية دراسة هذا الموضوع في الدور الذي يلعبه وكيل العبور كمساهم في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع خاصة في ظل المستجدات التي عرفها النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط من جهة، ومن جهة أخرى تكييف مسؤولية وكيل العبور على ضوء النصوص القانونية الموجودة لإزالة الغموض الكبير الذي يحيط بهذا النشاط في غياب قانون خاص يحكم تنظيم هذه مهنته ومسؤوليته.

وعليه فالإشكالية المطروحة في هذه الورقة البحثية هي: ما هي الطبيعة القانونية لوكيل العبور باعتباره متدخل في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع؟ وما مدى تكييف مسؤوليته مع الأحكام المنصوص عليها في القواعد العامة؟

للإجابة على الإشكالية المطروحة قسمنا ورقتنا البحثية إلى محورين، تطرقنا في المحور الأول إلى تحديد الطبيعة القانونية لوكيل العبور من خلال تحديد مفهومه وتحديد مركزه القانوني وتمييزه عن بقية المتدخلين البريين الآخرين، ثم عالجنا في المحور الثاني موضوع تكييف مسؤولية على ضوء القواعد العامة.

### 2. الطبيعة القانونية لعقد وكالة العبور

أمام غياب نص قانوني خاص يرتبط بعقد وكالة العبور في القانون الجزائري، فنشاط وكيل العبور غير موجود، لهذا غالبا ما تستعمل هذه التسمية للإشارة إلى مساعدي النقل البحري الآخرين، فأمام هذا الخلط في المصطلحات الذي يترتب عليه آثار مهمة من الناحية القانونية، رأينا أن نحدد الطبيعة القانونية لعقد وكالة العبور، من خلال تحديد مفهوم وكيل العبور، تحديد المركز القانوني لهذا الأخير في القانون الجزائري.

#### 1.2. مفهوم وكيل العبور

لتحديد مفهوم وكالة العبور يجب علينا التطرق إلى تعريف وكيل العبور، ثم محاولة التمييز بينه وبين بقية المتدخلين البريين .

##### 1.1.2 تعريف وكيل العبور

يعرف وكيل العبور (transitaire) على أنه محترف متخصص، وأحد أعمدة النقل البحري للبضائع، في بداية الأمر كان وكيل العبور يتلقى البضاعة بعد انتهاء النقل الأول قبل أن يعيد ارسالها من قبل ناقل آخر، ولكن اليوم مهمته هي إبرام عقود النقل الضرورية لنقل البضاعة (BONASSIES, 2006).SCAPEL,

كما يعرف على أنه شخص وسيط يكلف بتلقي لبضاعة المرسله عبر رحلة متعددة الأجزاء من الناقل البحري، واتخاذ ما يلزم لإعادة ارسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بحري أو نهرى أو جوي، وذلك نظير أجر معين، وهو يؤدي لتحقيق مهامه أعمالاً قانونية، فهو يتسلم البضاعة من الناقل لحساب موكله أو عميله، ويتولى باسم العميل بإبرام عقد النقل الثاني وعقد التأمين ويتخذ الإجراءات الجمركية... إلى غير ذلك، حتى تخرج البضاعة من يده وتكمل رحلتها طبقاً لطلب عميله (حمدي، 2007)، الأمر الذي جعل الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثلهم (FIATA) تطلق عليه تسمية « l'architecte du transport » (El Khelifa, 1994, p 87)

وعليه يعرف وكيل العبور على أنه شخص يتدخل في الفترة التي تفصل بين نقلين، فهو يتلقى البضاعة من الناقل البحري ويعيد ارسالها إلى ناقل آخر بحري أو نهرى أو جوي أو بري، وقد يتلقى البضاعة من ناقل بري ويعيد ارسالها إلى ناقل آخر بحري لشحنها على سفينة تصل إلى المكان المقصود، وبعبارة يتدخل وكيل العبور في حالة النقل على مراحل أو بوسائل نقل مختلفة، أما عقد نقل البضائع الذي يتم في مرحلة واحدة بحراً فلا يدعو لتدخل وكيل العبور، فهو مختص مزود بكفاءة عالية يساهم في وضع مخطط عملية النقل.

وعليه لا يعد وكيل العبور ناقلاً لأن التزامه الرئيسي ليس تغيير مكان البضاعة، وإذا كان يتلقى البضاعة في المكان الذي ينتهي فيه النقل الأول ويسلمها في المكان الذي يبدأ فيه إعادة الإرسال، فإن هذا التحريك للبضاعة لمسافة قصيرة لا يمثل الجانب الأساسي من مهامه. (مصطفى كمال طه، 2000، ص 251) تتمثل الهيئات الدولية التي تتولى تنظيم نشاط وكيل العبور (كحلولة يمينه، 2003، ص 35-45) في الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثلهم (FIATA)، واللجنة الأوروبية للاتصال بوكلاء العبور ومساعدتي النقل (CLECAT).

تأسست منظمة فيتا (FIATA) في فينا يوم 31 مايو 1926، وهي تعد اتحاداً تجارياً يضم مقدمي البضائع ووكلاء العبور بغرض النهوض بمهنتهم والدفاع عن مصالحهم في أرجاء العالم، وتعتبر هذه المنظمة من أكبر المنظمات غير الحكومية في مجال النقل، وتقوم هذه المنظمة بالإشراف على عمليات أعضائها من مقدمي البضائع ووكلاء العبور عن طريق ما تملكه من قدرات فنية ومالية، ولقد أدت دوراً فعالاً في ميدان النقل متعدد الوسائط، من خلال تمكين أعضائها على القيام بخدمة متكاملة للنقل. (فاروق ملش، 1996)، ص 486-485)

## وكيل العبور حلقة أساسية في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع

تتمتع (FIATA) بدور استشاري لدى الأمم المتحدة وهي معترف بها على أنها تمثل وكلاء العبور من قبل العديد من المنظمات، سواء الحكومية الدولية كاتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، ومنظمة التجارة العالمية، أو غير حكومية كغرفة التجارة الدولية (ICC)، والاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC)، والاتحاد الدولي للنقل البري (IRU)، وهي تسعى إلى تحقيق أهداف متعددة، غير أن أهدافها الرئيسية (قرور، حدود، 2020، ص248-249) تتمثل في:

- توحيد مهنة وكلاء العبور في جميع أنحاء العالم
  - تمثيل وتعزيز وحماية مصالح وكلاء من خلال المشاركة كمستشارين أو خبراء في اجتماعات المنظمات الدولية المتعلقة بالنقل
  - تعريف التجارة والصناعة والجمهور عامة بالخدمات التي يقدمها وكلاء العبور، وتحسين جودة الخدمات التي يقدمها وكلاء العبور
  - المساعدة في التدريب المهني لوكلاء العبور، ومشاكل التأمين ضد المسؤولية وأدوات التجارة الالكترونية بما في ذلك تبادل البيانات الكترونياً (EDI)
- أما اللجنة الأوروبية للاتصال بوكلاء العبور ومساعدتي النقل (CLECAT) فهي تعمل على تحسين تمثيل وكلاء العبور وتعزيز قطاعات الخدمات اللوجستية، والخدمات الجمركية في جميع أنحاء أوروبا لدعم القدرة التنافسية للصناعة.

### 2.2 تمييز وكيل العبور عن بقية الأشخاص البريين:

قد يمثل الناقل وكلاء بريون لا يعملون على ظهر السفينة، ولكنهم يقدمون خدمات برية فعالة تساعد على حسن استغلالها، وسرعة عودتها في رحلة جديدة، لهذا كثيرا ما يختلط نشاط وكيل العبور معهم، لأنه كثيرا ما يلتزم وكيل العبور بتنفيذ عملية النقل من البداية إلى النهاية تحت مسؤوليته فيتصرف كوكيل بالعمولة للنقل، كما أن عملية النقل تمتاز بطابعها الدولي، وفي هذه الحالة يتدخل وكيل العبور كوكيل معتمد لدى الجمارك.

وعليه أما الغموض الذي يحيط بنشاط وكيل العبور من جهة، والتطور الذي تشهده مهام وكيل العبور يفرض علينا التمييز بينه وبين باقي المتدخلين في سلسلة خدمات النقل.

### 1.2.2 التمييز بين وكيل العبور والوكيل بالعمولة للنقل

في المجال العملي كثير من الشركات تقوم بدور مزدوج، فتارة تتعامل على أساس أنها وكيل بالعمولة للنقل الحقيقي، وتارة أخرى تتعامل كوكيل عادي، لكن الأمر الذي يساعد على إزالة هذا البس هو الاتفاقات التي تبرمها هذه الشركات والالتزامات التي تتحملها، كما أن لكل منها نظامها القانوني.

وما يميز وكيل العبور عن الوكيل بالعمولة للنقل هو أن الوكيل بالعمولة للنقل يتعاقد من أجل الالتزام بنقل البضاعة إلى مقصدها النهائي من الباب إلى الباب، بالطرق والوسائل التي يتمتع بجرية اختيارها، بينما وكيل العبور فهو يقوم بمختلف العمليات القانونية والمادية، فهو يتسلم مثلا البضاعة المنقولة بالسكك الحديدية إلى الميناء وإعادة شحنها على السفينة لنقلها إلى وجهتها، فهو يساهم في بوصل وربط بين نقلين، ولكنه ليس مسؤولا عليهما. (René RODIERE, 1970, p 119)

وعليه فإن وكيل العبور ليس وكيلا بالعمولة للنقل، ذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل لا يتدخل فقط عند نقطة الفصل بين نقلين، بل يتعهد بتوجيه البضاعة إلى المكان المقصود بوسائل يختارها وتنفيذ عمليات النقل المختلفة من بدايتها إلى نهايتها، في حين تقتصر مهمة وكيل العبور في القيام بالعمليات القانونية وبصفة تبعية بالعمليات المادية للوصول بين جزئين متميزين من رحلة واحدة للبضاعة، فهو لا يتعهد بتحريك البضاعة من البداية إلى النهاية، بل إن مسؤوليته تقف في اللحظة التي تبدأ فيها عملية إعادة الارسال، وعنايته لا تتجاوز النطاق الجغرافي للمكان الذي يعمل فيه (مصطفى كمال طه، 2000، ص 252)

وعليه لا يعتبر وكيل العبور وكيلا بالعمولة، لأن ما يقوم به هو باسم العميل الموكل وليس باسمه، وما يميز وكيل العبور عن الوكيل بالعمولة أن الأول يتبع التعليمات الصادرة إليه من عميله، في حين يتمتع الثاني بقدر كبير من الاستقلال في عمله، وعليه لا يعد وكيل العبور وكيلا بالعمولة للنقل، وإنما هو مجرد وكيل عادي يعمل باسم عميله الموكل. (كمال حمدي، (2007)، ص 227)

كما يختلف الوكيل بالعمولة للنقل عن وكيل العبور الذي يعتبر مجرد وكيل عادي، وتعتبر مهمته محدودة بإتباع أوامر الموكل، لكن ذلك لا يمنع أن يجمع شخص واحد بين عدة وظائف في ذات الوقت كأن يكون وكيلا بالعبور ووكيلا بالعمولة وناقلا، ويمكنه القيام بالدورين معاً: وكيلاً عادياً بالنسبة للعمليات المتعلقة بإعادة ارسال البائع، ووكيلاً بالعمولة للنقل بالنسبة لعملية تجميع البضائع.

### 2.2.2 التمييز بين وكيل العبور ووكيل الشحنة:

وكيل الشحنة أو وكيل الحمولة (Consignataire de cargaison) هو وسيط يقوم بذات العمل الذي يقوم به وكيل السفينة ولكن لمصلحة المرسل إليه، فهو وكيل المرسل إليه في استلام البضاعة من

## وكيل العبور حلقة أساسية في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع

الريان لدى وصولها إلى ميناء الوصول، والمحافظة على حقوقه قبل الناقل، ودفع أجرة النقل إذا كانت كلها أو بعضها، وعمل وكيل الشحنة يقتصر فقط على البضائع الواردة فقط دون خدمة الشاحن عند تصديره للبضاعة. (البارودي، دويدار، (2003)، ص 146-160)

في النقل المنتظم تكون السفينة مشحونة لدمة أكثر من شخص، ولتفادي بقاء الریان في ميناء الوصول الوقت اللازم حتى يتقدم له المرسل إليهم، ويقوم كل منهم باستلام بضاعته بعد التحقق من سلامتها، الأمر الذي قد يسبب تعطل السفينة، فقد جرت العادة أن ينوب عن المرسل إليهم شخصا يطلق عليه أمين أو وكيل الشحنة، يتولى نيابة عنهم إستلام البضائع والتحقق من سلامتها، واتخاذ الاجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق أصحابها بما يسمح للريان بالتعجيل بتسليم البضائع، وبالتالي إنهاء مسؤوليته. (كمال حمدي، 2007، ص 232)

على الرغم من التشابه الموجود بين وكيل العبور ووكيل الشحنة أو الحمولة، في اعتبار أن الوكالة في كلتا الحالتين هي وكالة عادية مأجورة، يقوم من خلالها كل من وكيل الشحنة ووكيل العبور باستلام البضاعة باسم ولحساب موكليهما، إلا أنهما يختلفان من حيث أن وكيل الشحنة يعمل لحساب المرسل إليه، فهو يسهر على مصالح أصحاب الحقوق في البضائع، باستلام البضاعة باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة، وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم، في حين يعتبر وكيل العبور مجرد وسيط كما سبق لنا بيانه، يتدخل في الفترة التي تفصل بين نقلين، فهو يتلقى البضاعة من الناقل البحري ويعيد ارسالها إلى ناقل آخر بحري أو نهرى أو جوي أو بري، وقد يتلقى البضاعة من ناقل بري ويعيد ارسالها إلى ناقل آخر بحري لشحنها على سفينة تصل إلى المكان المقصود، وهو يتلقى الأوامر والتوجيهات من قبل ممثله الذي قد يكون المرسل أو المرسل إليه، وتقتصر مهمته في القيام بالعمليات القانونية وبصفة تبعية بالعمليات المادية للوصول بين جزئين متميزين من رحلة واحدة للبضاعة.

### 3.2.2 التمييز بين وكيل العبور والوكيل المعتمد لدى الجمارك

أمام تشعب الإجراءات الجمركية وخطر التعرض للأخطاء، فإن المتعاملين في التجارة الخارجية يلجؤون إلى خدمات الوكيل المعتمد لدى الجمارك، سواء عند الاستيراد أو التصدير، ويجب أن يتم بالتصريح بالبضائع بالتفصيل من طرف صاحبها أو الوكيل المعتمد لدى الجمارك، وأكثر من ذلك هناك بعض البضائع التي لا يمكن جمركتها إلا عن طريق الوكيل المعتمد لدى الجمارك، وخارج مهمته الرئيسية والتي تتمثل في القيام بالإجراءات الجمركية فإنه يجب عليه أن يخطر موكله بكل تغيير للتعريف. (كحلولة بمينة، 2003، ص 31-33)

وعليه يعتبر الوكيل المعتمد لدى الجمارك طبق للمادة 03 من المرسوم التنفيذي 10-288 السالف الذكر كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم لصالح الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع عبر التراب الوطني، ومن تم فإنه يختلف عن وكيل العبور، حيث يتصرف الوكيل المعتمد لدى الجمارك خلافاً لوكيل العبور باسمه ولحساب موكله للقيام بالإجراءات الجمركية التي تعد التزامه الأساسي، في حين تعتبر الإجراءات الجمركية التزاماً ثانوياً بالنسبة لوكيل العبور.

كما أن التزام الوكيل المعتمد لدي الجمارك هو التزام بتحقيق نتيجة في حين يلتزم وكيل العبور ببذل العناية اللازمة، كما يتحمل الوكيل المعتمد لدى الجمارك المسؤولية عن أخطاء التابعين له، لما له من سلطة عليهم تخوله حق الرقابة والتحقق من أعمالهم. (قرور، حدوم، 2020، ص 246)

وعليه فإن مركز وكيل العبور يقترب من وكيل الشحن والوكيل المعتمد لدى الجمارك في الحالات التي يتولى فيها القيام بالإجراءات الجمركية بعد الحصول على رخصة الجمركة طبقاً لما نصت عليه المادة 17 من القانون 10-288 السالف الذكر، وهو يختلف عن مركز الوكيل بالعمولة للنقل، لأن دوره قاصراً على عمليتي تسليم وتسليم البضاعة عند نهاية مرحلة من مراحل النقل البحري، ليسلمها إلى ناقل المرحلة التالية.

### 3.2 المركز القانوني لوكيل العبور في القانون الجزائري

لم ينظم المشرع الجزائري نشاط وكيل العبور كما فعل مع بقية المتدخلين الآخرين، الأمر الذي يحتم علينا الرجوع إلى القواعد العامة من أجل تحديد مركزه القانوني، وتكييف مهنته والتزاماته ومسؤوليته على ضوء أحكام الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني

#### 1.3.2 غياب نظام قانوني خاص بوكيل العبور

نظم المشرع الجزائري نشاط مساعدي النقل البحري لأول مرة سنة 1991 في بداية مرحلة الإصلاحات الاقتصادية، بموجب المرسوم التنفيذي 91 - 522 الذي يحدد مهام وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، الذي تم إلغاؤه بعد عشر سنوات بموجب المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 01 - 286 (المرسوم التنفيذي 01 - 286، 2001)، وبعد مرور ثماني سنوات على هذا المرسوم الأخير تم إلغاؤه هو الآخر صراحة بنص المادة 46 من المرسوم التنفيذي 09 - 183 (المرسوم التنفيذي 09 - 183، 2009)، لكن هذه المرة جاء هذا المرسوم الأخير ليستبدل مصطلح وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري بمصطلح مساعدي النقل البحري، ولقد تم تعديل هذا المرسوم التنفيذي سنة 2019 بموجب المرسوم التنفيذي 19 - 84 (المرسوم التنفيذي 19 - 84، 2019)، حيث أن هذا التعديل الأخير لم يدم طويلاً، ففي سنة 2020 أعاد المشرع من خلاله تنظيم نشاط مساعدي النقل



## وكيل العبور حلقة أساسية في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع

البحري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20 - 348 الذي يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدتي النقل البحري (المرسوم التنفيذي رقم 20 - 348، 2020)، الذي يلغي صراحة بموجب المادة 36 منه أحكام المرسوم التنفيذي 09 - 183 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 19 - 84.

بالرجوع إلى نصوص القانون البحري والنصوص القانونية السالفة الذكر يتبين أن المشرع الجزائري - شأنه شأن القانون الفرنسي، وعلى عكس القانون التونسي الذي خص وكيل العبور بتنظيم خاص في القانون رقم 95-32 المتعلق بوكلاء العبور (القانون 32-95، 1995) - لم ينظم نشاط وكيل العبور كما فعل في نشاطات مساعدتي النقل نقل البحري الأخرى، على الرغم من الدور الفعال الذي يلعبه هذا الأخير كوسيط بين جزئي الرحلة البحرية، بهدف وصول البضاعة إلى غايتها النهائية كما فعل مع الوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي نظم نشاطه من خلال المرسوم التنفيذي رقم 10-288 المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع.

كما أن المشرع لم ينظم عقد وكالة العبور في القانون التجاري كما فعل بالنسبة لعقد الوكالة بالعمولة للنقل، حيث نظم هذا العقد في التقنين التجاري الجزائري، حيث نص في المادة 37 من القانون التجاري أن عقد الوكالة للنقل عقد يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وبأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل.

كما حدد المشرع شروط ممارسة نشاط الوكيل بالعمولة للنقل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-473، الذي يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدتي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها (المرسوم التنفيذي رقم 05-473، 2005)، وحدد مساعدا نقل البضائع في مادته 01 تطبيقا لأحكام المادة 40 من القانون 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه (القانون 01-13، 2001)، وهم أشخاص طبيعيون أو معنويون خاضعون للقانون الجزائري، يمارسون خدمات الاستئجار والتجميع والتخزين والتسليم والتوزيع والوكالة وعمولة النقل وسمسة الشحن، ونص في المادة 09 منه على أنه تتمثل الوكالة بالنسبة للوكيل بموجب توكيل يتلقاه في الحلول محل المالك في جميع العمليات الخاصة باستلام البضائع وإيصالها و/ أو تسليمها بدلا من المالك.

وفي إطار تحديد المشرع للأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع نظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10-288، نص المشرع على أنهم: الوكلاء لدى الجمارك، مالكو البضائع المتحصلين على رخصة جمركة، والناقلون المرخص لهم، وخص كل فئة من هذه الفئات بقسم خاص، ولعل القسم الذي يهمنا في بحثنا عن النظام القانوني الذي يتناسب مع نشاط وكيل العبور - أمام الفراغ القانوني في تنظيم هذا

النشاط-هو القسم الثاني المتعلق بمالك البضاعة المنصوص عليه في المادة 17 منه، التي تنص في فقرتها الأولى على أنه يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي يريد القيام بنفسه بالتصريحات المفصلة ببضائعه، أو لتلك التي له حق التصرف فيها الحصول على رخصة للجمركة، وأجاز المشرع في الفقرة الثالثة لمالك البضائع توكيل مستخدميه حسب نفس الشروط المنصوص عليها في المادتين 12 و13 من هذا المرسوم، وهنا يمكن أن نتصور أن يكون وكيل العبور من بين المستخدمين الذين يمكن لمالك البضاعة الاستعانة به للقيام بالتصريحات المفصلة ببضائعه والحصول على رخصة الجمركة.

بالرغم من الفراغ التشريعي في تنظيم نشاط وكيل العبور تجدر الإشارة إلا أن نشاط وكيل العبور موجود منذ الاستقلال بعد تسليم الوسائل التي ورثها الخواص من مكاتب العبور الفرنسيين إلى الشركة الوطنية للترانزيت والمخازن العامة، وحاليا غيرت نظامها من مؤسسة ذات طابع اشتراكي إلى شركة ذات أسهم بتسمية جديدة SONATMAG، وهي المغاربية للنقل والمساعدين MTA والتي تعتبر عضو في منظمة FIATA، ولا ننسى أن نذكر أنه في ظل غياب قوانين تسهل الاستثمار في هذا المجال وتشجعه يبقى القطاع الخاص لوكيل العبور في الجزائر في ركود وجمود، والمتعاملين القليلون الذين يعملون في هذا المجال يقتصر دورهم على دور المصيرين لدى الجمارك بالنسبة لعمليات الاستيراد والتصدير، على الرغم من تأسيس الاتحاد الوطني لوكلاء العبور والوكلاء المعتمدين لدى الجمارك الجزائريين UNTCA سنة 1997 للمطالبة بضرورة إيجاد حلول لمشكل التحديد التشريعي لوكلاء العبور، إلا أنه بقي مهمشا. (كحلولة يمينة، 2003، ص 43-45)

### 2.3.1 تكييف نشاط وكيل العبور على ضوء القواعد العامة

توصلنا من خلال تحديد مفهوم وكيل العبور أنه شخص وسيط يتلقى البضاعة المرسلة عبر رحلة متعددة الأجزاء من الناقل البحري، واتخاذ كل ما يلزم لإعادة ارسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بحري أو نهرى أو جوي أو بري، فأعماله أعمال قانونية، فهو يتسلم البضاعة من الناقل لحساب موكله، ويلتزم باسم موكله بإبرام عقد النقل الثاني وعقد التأمين ويتخذ الإجراءات الجمركية...إلى غير ذلك، حتى تخرج البضاعة من يده لتكمل رحلتها طبقا لطلب موكله وذلك نظير عمولة، ويستحق وكيل العبور الأجر المتفق عليه وفقا لما يجري عليه العرف، كذلك من حقه أن يحصل على المصروفات التي أنفقها لتنفيذ مهمته، كمصاريف التفريغ وإعادة شحن البضاعة، وايداعها في المخازن، وأجرة إعادة نقل البضاعة ومقابل التأمين ونفقات تخليصها من الجمارك، بناء على الحساب المفصل الذي يقدمه لموكله (فائز دنون جاسم، 2017، ص 188، 189)

## وكيل العبور حلقة أساسية في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع

باستقراء النصوص القانونية السالفة الذكر يتبين لنا أن المشرع الجزائري لم ينص على وكيل العبور لا في القانون البحري ولا في أي قانون آخر، بل أكثر من ذلك لم يضع له نظام خاص يتعلق بتحديد شروط ممارسة مهنته مثلما فعل مع مساعدي النقل الآخرين كالوكيل المعتمد لدى الجمارك، وذلك في المرسوم 99-197 الصادر بتاريخ 16 أوت 1999، المعدل بالمرسوم التنفيذي 10-288.

وعليه فوكيل العبور يرتبط بعميله الموكل بعقد وكالة مأجورة، ومن تم لا يعتبر ناقلا، لأن التزامه الأساسي ليس نقل البضاعة إلى جهة الوصول، صحيح أنه يستقبل البضاعة نيابة عن عميله الموكل في المكان الذي أنزلها فيه الناقل الأول حيث يبدأ إعادة الشحن، لكن ذلك كله مجرد تحريك للبضاعة لمسافة قصيرة لا يمثل الجانب الأساسي والهام من مهامه، فوكيل العبور إنما يقوم باتخاذ الإجراءات باسم عميله لإبرام عقد النقل مع ناقل يتولى تنفيذ عملية النقل. (كمال حمدي، 2007، ص 227)

### 3. مسؤولية وكيل العبور في النقل البحري للبضائع

إن وكيل العبور باعتباره حلقة من حلقات النقل البحري للبضائع يتدخل في الفترة التي تفصل بين نقلين، على أن يكون أحد الناقلين ناقلا بحري، فتقع على عاتقه في هذه الفترة مجموعة من الالتزامات، وإخلال وكيل العبور بالتزاماته، أو تنفيذها بطريقة سيئة يترتب عليه قيام مسؤوليته المدنية التي سنتولى تكييفها على ضوء القواعد العامة المتعلقة بالوكالة المنصوص عليها في القانون المدني أمام غياب نظام خاص بتنظيم مهنته.

### 1.3 التزامات وكيل العبور المتعلقة بالبضاعة وبعلاقته مع موكله

في النقل البحري التقليدي يقوم وكيل العبور خلال الفترة التي تفصل بين النقلين بمجموعة من الأعمال، منها الأعمال القانونية كاستلام وتسليم البضاعة، إبرام عقد النقل، إبرام عقد التأمين، والقيام بالإجراءات الجمركية... إلخ، وأعمال أخرى مادية كالحفاظة على البضاعة وحراستها. ولكن التطور الذي عرفه مجال النقل خاصة بعد تطور الحاويات والنقل متعدد الوسائط، كان له أثره في فرض التزامات خاصة على وكيل العبور، فقد كان له الخيار بين التكيف ومسايرة التطور أو الاندثار والانسحاب من مجال النقل.

### 1.1.3 الالتزامات العامة لوكيل العبور

إن مهمة وكيل العبور معروفة ومحددة، فهو يقوم بمختلف الأعمال القانونية والمادية التي يتطلبها مرور البضاعة من وسيلة نقل إلى أخرى، وبعبارة أخرى يقع نشاط وكيل العبور بين هذين الوصلتين من النقل، فهو يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويسلمها إلى الناقل الثاني، ويبرم في هذا الشأن عمليات

قانونية لحساب موكله مثل تسلم البضاعة وإبرام عقد النقل الثاني والتأمين، ويقوم كذلك بأعمال مادية مثل النقل بالسيارات من محطة السكك الحديدية إلى الميناء أو العكس، والمحافظة على البضاعة في فترة ما بين التسلم من الناقل الأول والتسليم إلى الناقل الثاني. (René RODIERE, 1970, p 119) وعليه فالتزامات وكيل العبور على هذا النحو تتمثل في استلام البضاعة، وإعادة إرسالها، واسداء النصح.

### 1.1.1.3 استلام البضاعة

يتسلم وكيل العبور البضاعة من الناقل، ويتعين عليه فحص البضاعة والتحقق من حالتها ودفع أجرة النقل، وعلى وكيل العبور أن يحفظ حق الموكل في الرجوع على الناقل بتحرير التحفظات اللازمة التي تحمي حق الموكل من السقوط أو تيسر اثبات الضرر، ويكون مسؤولاً اتجاه الموكل إذا قصر في ذلك، وإذا كان تسلم البضاعة الواردة من الخارج يتطلب إجراءات جمركية. (مصطفى كمال طه، 2000، ص 253) وعليه يعد إخلالا من وكيل العبور بالتزاماته إهماله في ابداء التحفظات التي توجبها الحالة الظاهرة للبضاعة، أي التأخر في اتخاذها أو مخالفتها للشكل المطلوب، على أنه لا يمكن إسناد خطأ إلى وكيل العبور إذا كان التلف غير ظاهر إلا إذا كان ثمة شك في وجودها رغم عدم ظهورها، فيجب على وكيل العبور في هذه الحالة إخطار موكله لتلقي تعليماته بهذا الشأن، كما يقتضي التزامه أيضا عمل معاينة قضائية لحالة وكمية البضاعة لحفظ حقوق موكله، كما أن استلام البضاعة الآتية من الخارج تتطلب إجراءات جمركية، لهذا يقع على عاتق وكيل العبور القيام بها والدفاع عن مصالح موكله. (René RODIERE, 1970, p 119-120)

### 2.1.1.3 إعادة ارسال أو شحن البضاعة

إن اعتبار وكيل العبور مجرد وكيل عادي، فهو يقوم بإبرام مختلف الاتفاقات التي تحقق إعادة ارسال البضاعة باسم موكله، وليس له في إبرامه عقد النقل الحرية التي يتمتع بها الوكيل بالعمولة للنقل، إذ غالبا ما يحدد له الموكل الناقل الثاني، كما يلتزم وكيل العبور بالتأمين على البضاعة، ولكن التزامه يتوقف على ما إذا كانت ثمة تعليمات من الموكل أم أن الأخير قد سكت عن إصدار أي تعليمات، فإذا أصدر الموكل تعليمات لإجراء التأمين فإن وكيل العبور يعد مخطئا إذا خالف هذه التعليمات وتقايس عن إجراء التأمين، كذلك يعد وكيل العبور مخطئا إذا كانت تعليمات الموكل بعدم التأمين وخالف هذه التعليمات وقام بإجراء التأمين، أما إذا لم يصدر الموكل أية تعليمات بهذا الخصوص فإن على وكيل العبور اتباع ما يقضي به العرف

## وكيل العبور حلقة أساسية في سلسلة خدمات النقل البحري للبضائع

بافتراض أن الموكل قد قصد الإحالة إليه، وعلى وكيل العبور التأمين على البضاعة ضد مخاطر النقل البحري. (كمال حمدي، 2007، ص 339)

وعلى وكيل العبور العناية بالبضاعة خلال الفترة بين استلامها وإعادة شحنها، وعليه في سبيل ذلك القيام بتخزينها أو حراستها على الرصيف حسب الأحوال، ولا يقتصر إعادة ارسال البضاعة على ابرام عقدي النقل والتأمين، بل يجب على وكيل العبور العناية بسلامة الشحن عند القيام، فعليه التحقق من أن البضاعة لم تشحن على سطح السفينة خلافا لبيانات سند الشحن، أو أ، البضاعة مصحوبة بالشهادات الصحية المطلوبة عند الوصول، أو أ، يرسل لموكله المستندات الجمركية في الوقت المناسب. (مصطفى كمال طه، القانون البحري، 2000، ص 254)

### 3.1.1.3 إسداء النصح

نظرا لكون وكيل العبور هو وكيل عادي يجب عليه التصرف بناء على أوامر موكله، فبعد التشاور مع موكله يلتزم وكيل العبور بتقديم مختلف الخيارات والمرسل يختار أحسنها (BNASSIES, SCAPEL, 2006)، وعليه على وكيل العبور اتباع تعليمات موكله، على أنه إذا بدت له هذه التعليمات التي حددت له لتوصيل البضاعة غير مناسبة للبضاعة، فإنه يكون عليه واجب إسداء النصح لموكله ووضع خبرته المهنية في خدمة موكله، ودعوته عند الاقتضاء لتعديل تعليماته، ولكن لا يقع على عاتق وكيل العبور تقديم المشورة القانونية لموكله، إذ أن ذلك من عمل رجال القانون .

### 4.1.1.3 مراقبة البضاعة

يلتزم وكيل العبور بمراقبة البضاعة بعد استلامها وقبل تسليمها من جديد لناقل آخر، حيث يتأكد من وزنها وحجمها وعددها، وعلاوة عن ذلك يجب على وكيل العبور أن يتأكد من حالة البضاعة لكي يكشف الاتلاف المحتمل، من خلال معاينة البضاعة نفسها والتغليف، كما يتولى وكيل العبور حراسة البضاعة وحفظها في الفترة ما بين استلامها من الناقل الأول وتسليمها إلى الناقل الثاني، ويجب عليه اتخاذ كل التدبير المناسبة لضمان حفظها، ومن المفروض بصفته مهنيا يكون وكيل العبور على دراية بكل التدابير المناسبة لكل نوع من البضائع محل النقل. (كحلولة يمينة، 2003، ص 55-56)

### 2.1.3 الالتزامات الخاصة لوكيل العبور في ظل مستجدات النقل البحري للبضائع

إن التطور الذي عرفه مجال النقل خاصة بعد تطور الحاويات والنقل متعدد الوسائط، كان له أثره في اختفاء مهنة وكلاء العبور، بسبب انحصار دورهم في نقطة إعادة الشحن، فقد كان لوكلاء العبور الخيار بين التكيف ومسايرة التطور أو الاندثار، ولكن بدلاً من الانسحاب من مجال النقل، فضل أكبر وكلاء

العبور تكيف نشاطاتهم وامكانياتهم مع نمط النقل الحديث، وهو النقل بالحاويات والنقل متعدد الوسائط، وعليه فإن ظهور النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات سمح ببقاء وكلاء العبور، من خلال تطويرهم لمعارفهم وامكانياتهم، وتكيفهم مع الوضع الجديد من الناحية التقنية والتجارية، حيث توسعت مهامه - بعدما كان يستقبل البضائع من زبائنه ويعيد ارسالها عن طريق البحر -، أصبح يضمن خدمة النقل من الباب على الباب.

وللتكيف مع الوضع الجديد ركّز وكلاء العبور اهتماماتهم على مسألتين: مسألة التحكم التقني والاقتصادي للحاوية، من خلال التحكم في محطات الحاويات ومراقبة الحاويات براءً، والتركيز على التحكم في النقل البري للحاويات البحرية -بدلاً من البضائع-، من خلال سلسلة نقل من الباب إلى الباب من جهة، والتحكم في تجارة البضائع المحوأة من جهة أخرى.

لقد صوّب وكلاء العبور تركيزهم على مرحلتي ما قبل وما بعد الرحلة الرئيسية للحاويات، حيث كان من مصلحة وكلاء العبور توفير حاوياتهم لزبائنهم للقضاء على استحواذ مجهزي السفن، وبسبب سعيهم لاتخاذ مركز الصدارة في سوق الحاويات.

وعليه فقد نشأت معركة تقنية وتجارية حقيقية بين وكلاء العبور ومجهزي السفن، الأمر الذي دفع بوكلاء العبور إلى المحاربة على عدّة جبهات، فكما يقول أحد الفقهاء "معركة النقل البحري تريح للأسف على الأرض " **La bataille du transport maritime se gagnera** » désormais à terre ( Vola Marielle RAJAONARISON, 2006, p 29).

وللتغلب على القوة التي فرضها مجهزو السفن من خلال تعاملاتهم بالشاحنين عمل وكلاء العبور على فرض أنفسهم للمحافظة على زبائنهم، من خلال توجيه استثماراتهم نحو الحاويات ( **Containers** **Freight station**) لتطوير نشاطاتهم في عمليات تجميع وتفريغ البضائع في الحاويات.

وعليه سمح أسلوب التجميع لوكلاء العبور شراء البضائع من الخطوط المنتظمة، وتوزيعها على الشاحنين الذين لا يستطيعون ملء حاوية كاملة، وهذا ما أدّى إلى استحداث نشاط جديد اهتم به وكلاء العبور بالدرجة الأولى، ومتدخلين آخرين في سلسلة في النقل البحري (مجهزي السفن، الشاحنين، ومتعهدي النقل البسطاء)، والذي اصطلح على القائمين به ب"متعهدي النقل غير المشغلين للسفن" (**non vessel operating comon carries**) أو (**NVOCC**).

ويعتبر نشاط متعهد النقل غير المشغل للسفن (**NVOCC**) نشاط تعاقدية، ومعناه "الناقل البحري الذي لا يتعامل بالسفن، وإنما يتعامل بالبضائع"، وبعبارة أخرى "الناقل الذي يأخذ البضائع في

عهدته لنقلها بحرًا بواسطة حاويات، ولكن ليس له سفن"، لهذا أطلق عليه الفقيه André CHAO

تسمية "المجهز الورقي" (l'armateur de papier). (Andrée CHAO, 1993, p 320)

إن نشاط متعهد النقل غير المشغل للسفن (NVOCC) الذي استحدثه وكلاء العبور لم يبقى حكراً عليهم، وإنما تبناه كبار مجهزي السفن ضمن هيئاتهم، ويرجع السبب في ذلك إلى رغبتهم في تنويع وتوسيع نشاطاتهم في مواجهة التراجع والضعف الذي عرفه تسيير السفن من جهة، ومواجهة المنافسة الشرسة التي فرضتها هيئات (NVOCC) التابعة لوكلاء العبور الذين احتلوا مركز الصدارة في سوق التجميع.

إن نشاطات متعهد النقل غير المشغل للسفن (NVOCC) تتركز على العلاقة العقدية، حيث يصدر سندات الشحن الذي يظهر بما على أنه ناقل ظاهري، وهو في حقيقة الأمر يختلف عن الناقل البحري الذي يتعامل بالسفن، فهو يمارس نشاطه وفقاً لعقدين: عقد يرمه مقدّم خدمات متعهد النقل غير المشغل للسفن مع الشاحن، وعقد آخر يرمه مع الناقل الفعلي الذي يتولى عملية النقل.

أما فيما يتعلق بعلاقة متعهد النقل غير المشغل للسفن بالناقلين الفعليين وهم مجهزي السفن، فتم إما بموجب عقد إيجار جزئي للرحلة، يضع من خلاله مجهزو السفن تحت تصرفه جزء من السفينة في إطار النقل بالحاويات، ويطلق على هذا العقد (short charter)، أو تتم بموجب عقد اطار للنقل (Contrat cadre de transport)، يشترى من خلاله متعهد النقل غير المشغل للسفن لفرغات في السفينة لمدة محدّدة، ويتولى نقل حجم محدّد من الحاويات من خلال الاستعانة بناقلين فعليين.

أما العلاقة التي تربط متعهد النقل غير المشغل للسفن والشاحن، فتبدأ باقتراح هذا الأخير على الشاحن نقل بضائعه كما يفعل الناقل الفعلي، حيث يشتري البضائع بالجملة ويعيد بيعها بالتجزئة، والفرق بين عقدي البيع هو الفائدة التي يتحصل عليها مثله مثل الناقل البحري، يأخذ متعهد النقل غير المشغل للسفن البضائع في عهدته ويصدر وثيقة النقل للشاحن ويسلم البضائع للمرسل إليه، إلا أن الفرق بين المهمة الموكلة للناقل البحري ومتعهد النقل غير المشغل للسفن، هو أن هذا الأخير يتحكم في عملية النقل عكس الناقل البحري الذي لا يملك هذا التحكم، لهذا سمي متعهد النقل غير المشغل للسفن بالناقل التعاقدية. (Vola Marielle RAJAONARISON, 2006, p 32)

### 2.3 تكييف مسؤولية وكيل العبور على ضوء القواعد العامة

لا تجمع وكيل العبور علاقة مباشرة مع الناقل، فهو لا يضمن الناقلين أو المتدخلين الآخرين المساهمين في تنفيذ عقد النقل، لأنه لم يتم باختيارهم، وعليه فوكيل العبور هو مجرد وكيل عادي لا يسأل إلا عن خطئه الشخصي وفقاً لمسؤولية الوكالة العادية المأجورة، وفي غياب نصوص خاصة بمسؤولية وكيل

العبور فإن التزاماته ومسؤولياته يتم تحديدها من خلال القيام بتكليفها مع القواعد العامة للوكالة (ASSONGBA, 2014, p 134-135).

### 1.2.3 وكيل العبور هو مجرد وكيل عادي مأجور

في ظل غياب أحكام قانونية خاصة تحكم مسؤولية وكيل العبور في علاقاته مع موكله ومع الغير في القانون البحري والنصوص التنظيمية والقانون التجاري، نرجع إلى القواعد العامة المتعلقة بالوكالة في المادة 571 من القانون المدني وهي عقد يفوض بمقتضاه شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه، ووكالة العبور هي وكالة خاصة طبقاً لنص المادة 574 ق م ج تسمح لوكيل العبور التصرف باسم ولحساب موكله في حدود الأعمال القانونية والمادية المتفق عليها في عقد الوكالة، والوكالة الخاصة لا تحول وكيل العبور إلا القدرة على مباشرة الأمور المحددة فيها وما تقتضيه وفقاً لطبيعة كل أمر أو للعرف الجاري. الأصل طبقاً للمادة 581 ق م ج أن الوكالة تبرعية ما لم يتفق على غير ذلك صراحة أو يستخلص ضمناً من حالة الوكيل، فإذا اتفق على أجر للوكالة، كان هذا الأجر خاضعاً لتقدير القاضي إلاّ دفع طوعاً بعد تنفيذ الوكالة، وبالرجوع إلى العقد الذي يبرمه وكيل العبور مع وكيله يتبين أنها وكالة مأجورة، يتولى من خلالها وكيل العبور تلقي البضاعة المرسلة من الناقل البحري، واتخاذ ما يلزم لإعادة إرسالها لتكملة رحلتها، فهو يتسلم البضاعة من الناقل لحساب موكله أو عميله، ويتولى باسم العميل بإبرام عقد النقل الثاني وعقد التأمين ويتخذ الإجراءات الجمركية... إلى غير ذلك، حتى تخرج البضاعة من يده وتكمل رحلتها طبقاً لطلب عميله، وذلك نظير أجر معين.

إن التزام وكيل العبور طبقاً للمادة 576 ق م ج هو التزام ببذل عناية في تنفيذ عناية الرجل العادي، أي بذل عناية الرجل الحريص عند تنفيذ الوكالة، بالإضافة إلى تقديم تقرير إلى الموكل لإخطاره بكل إجراء تم تنفيذه، والمبالغ التي قد تكون مستحقة للأصيل، ويجب أن يكون عمل وكيل العبور معبراً عن إرادة موكله دون أي تجاوز لحدود الوكالة، وهذا ما أكدته المادة 575 ق م ج، وعليه يكون وكيل العبور ملزم بتنفيذ الوكالة دون أن يجاوز الحدود المرسومة، لكن يمكن له تجاوز الحدود إذا تعذر عليه إخطار الموكل سلفاً وكانت الظروف يغلب معها الظن بأنه ما كان يسع الموكل إلا الموافقة على هذا التصرف، وعلى وكيل العبور في هذه الحالة أن يخبر الموكل حالاً بتجاوزه حدود الوكالة، كما يلتزم وكيل العبور طبقاً للمادة 577 ق م ج أن يوافي الموكل بالمعلومات الضرورية عما وصل إليه تنفيذ الوكالة، وأن يقدم له حساباً عنها.

وطبقاً للمادة 582 ق م ج على الموكل أن يرد لوكيل العبور ما أنفقه في تنفيذ الوكالة تنفيذاً معتاداً، وذلك مهما كان حظ وكيل العبور من النجاح في تنفيذ الوكالة، فإذا اقتضى تنفيذ الوكالة أن يقدم



الموكل لوكيل العبور مبالغ للإنتفاق منها في شؤون الوكالة، وجب على الموكل أن يقدم هذه المبالغ إذا طلب وكيل العبور ذلك.

### 2.2.3 مسؤولية وكيل العبور في علاقاته الناشئة عن عقد الوكالة

إن وكيل العبور وكيلا عاديا في علاقته مع موكله وفي مواجهة الغير، ففي علاقته مع موكله يلتزم وكيل العبور في فترة محدّدة بالمحافظة على البضاعة، والقيام بمختلف الإجراءات الجمركية، وغيرها من العمليات القانونية والمادية المتعلقة بعمليتي تسليم وتسلم البضاعة، فمسؤوليته قاصرة على هذه الفترة في مواجهة من كلفه، سواء كان الوكيل بالعمولة للنقل أو الشاحن، ولا يستفيد وكيل العبور من أحكام تحديد المسؤولية ولا آجال التقادم المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري المنصوص عليها في القانون البحري، كما أنه لا يستفيد من الامتيازات الممنوحة للوكيل بالعمولة للنقل المنصوص عليه في المادة 56 من القانون التجاري، والمتمثلة في الامتياز على قيمة البضائع المرسله له أو المودعة أو المؤمنة لديه بفعل الارسال وحده ، أو الإيداع أو التأمين، كما يمتد هذا الامتياز على كل القروض أو السلف أو المدفوعات المؤدات منه سواء كان ذلك قبل استلام البضائع أو وقت حيازتها إياه.

وفي علاقاته مع الغير لا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية، لهذا يجب إثبات خطئه في حالة إهماله إبداء تحفظات لحساب موكله في حالة الشحن على السطح عند استلامه البضاعة، أو في حالة عدم المحافظة على البضاعة عندما كانت في عهده، أو إذا قام بشحنها على السطح أو في أماكن غير ملائمة (RODIERE, du PONTAVICE, 1997, p 261)

وعليه لا يكون وكيل العبور مسؤولا عن العقود التي يبرمها باسم وحساب موكله، إلا إذا صدر خطأ منه، أو إذا لم يصرح ويؤكد للغير أنه يتعاقد باسم موكله، وعليه فمسؤوليته تحكمها قواعد الوكالة العادية المأجورة، ولا تقوم مسؤوليته إلا إذا ارتكب خطأ شخصيا مثلا في حالة إذا ارتكب خطأ في نصح موكله في حالة مهمة صعبة، أو في حالة خطئه في تصريحه أمام الجمارك وأدى إلى حرمان موكله من امتيازات معينة، كما يرتكب وكيل العبور خطأ إذا قبل بشرط في سند الشحن يسمح بنقل البضاعة على السطح دون الحصول على موافقة موكله ودون تأمين البضاعة، كما تقوم مسؤوليته في حالة عدم بذل العناية الكافية في الحفاظ على البضائع أثناء وجودها على الرصيف، أو في حالة عدم رقابته للحاويات المبردات بعدم ايصالها بالكهرباء. (SCAPEL, 2006)

الأصل أن وكيل العبور لا يسأل إلا عن أخطائه الشخصية باعتباره مجرد وكيل عادي، ولا يضمن أفعال الغير، إلا أنه قد يضمن أفعال النائب عنه طبقا للمادة 580 ق م ج، إذا أناب وكيل العبور غيره

في تنفيذ الوكالة دون أن يكون مرخصا له في ذلك من قبل موكله، ففي هذه الحالة يكون وكيل العبور مسؤولا عن فعل النائب كما لو كان هذا العمل صدر منه هو، ويكون الوكيل ونائبه متضامنين في المسؤولية، أما إذا رخص لوكيل العبور من قبل موكله إقامة نائب عنه دون أن يعين شخص النائب، ولا يكون مسؤولا إلا عن خطئه في اختيار نائبه أو عن خطئه فيما أصدره من تعليمات، ويجوز في الحالتين للموكل ولنائب وكيل العبور أن يرجع كل منهما عن الآخر.

### خاتمة:

من خلال دراستنا في هذه الورقة البحثية نخلص إلى أن وكيل العبور هو حلقة أساسية من حلقات سلسلة النقل البحري للبضائع، وهو مساعد النقل البحري الوحيد الذي لم ينظم المشرع الجزائري مهنته بقانون خاص مثلما فعل المشرع التونسي، ولم يحدد الشروط الواجب توافرها لاكتساب هذه الصفة، الأمر الذي يحتم علينا الرجوع لأحكام عقد الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني باعتباره وكيل عادي مأجورا. عند اسقاطنا قواعد الوكالة المأجورة التي عالجها المشرع بصفة مفصلة في القانون المدني على مسؤولية وكيل العبور، تمكنا من إيجاد حلول لسد الفراغ القانوني، إلا أنها تبقى عاجزة عن سد هذا الفراغ أمام غياب أحكام قانونية خاصة متعلقة بتحديد الشروط الواجب توافرها في الشخص حتى يكتسب صفة وكيل العبور، والمتعلقة بالخبرة المهنية والكفاءة المهنية، والقدرة المالية... الخ. وعليه نتقدم بالاقتراحات الآتية:

- القضاء على احتكار الدولة لنشاط العبور، وفتح النشاط أمام القطاع الخاص، من خلال إصدار قوانين تشجع وكلاء العبور الراغبين في الاستثمار في مجال اللوجستيات، خاصة بعد التطور الذي عرفه نشاط وكيل العبور على الصعيد الدولي، وتحرير التجارة الخارجية، ومع استعداد الجزائر للانضمام إلى منظمة التجارة العلمية.
- يجب أن يحدو المشرع الجزائري حدو المشرع التونسي ويقوم بملاً الفراغ التشريعي، من خلال وضع قانون خاص بوكيل العبور يحدد به مفهومه وينظم نشاطه، ويحدد التزاماته ومسؤوليته.
- بعد تطوير وتحسين البنى التحتية والفوقية للموانئ الجزائرية، وإعطاء أهمية للسلسلة اللوجستية للنقل، يجب البدء في التفكير الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الحديثة، وتبني مستجدات النقل بالحاويات من الباب إلى الباب، وتكييف خدمات النقل البحري على أساسها لا سيما نشاط وكيل العبور.

المؤلفات:

- علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة العربية، الإسكندرية 2003
- فاروق ملش، "النقل متعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1996
- كمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000

● الرسائل الجامعية:

- كحلولة يمينه، وكيل العبور حلقة من حلقات النقل البحري، مذكرة ماجستير، فرع قانون النقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2002-2003

المقالات:

- شهيناز قرور، حدود كمال، النظام القانوني لوكيل العبور كمسهم في تنظيم عملية النقل البحري، مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 11، العدد 03، ديسمبر 2020
- فائز دنون جاسم، مبادئ القانون البحري، الطبعة الأولى، دار أمجد للنشر والتوزيع، الأردن، 2017

● النصوص القانونية:

- القانون 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، ج ر عدد 44 المؤرخة في 08 أوت 2001، المعدل والمتمم بموجب القانون 10-13 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010، ج ر عدد 80، والمعدل والمتمم بموجب القانون 11-09 المؤرخ في 05 جوان 2011، ج ر عدد 32 المؤرخة في 08 جوان 2011 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه
- المرسوم التنفيذي رقم 01 - 286 مؤرخ في 06 رجب عام 1422 الموافق 24 سبتمبر سنة 2001 يحدد شروط ممارسة نشاطات وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ج ر ع 56 سنة 2001.

- المرسوم التنفيذي رقم 09 - 183 مؤرخ في 17 جمادي الاولى عام 1430 الموافق 12 مايو سنة 2009 يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري ج ر ع 31 لسنة 2009.
- المرسوم التنفيذي رقم 20 - 348 مؤرخ في 07 ربيع الثاني عام 1442 الموافق 23 نوفمبر سنة 2020 يحدد شروط ممارسة نشاط مساعدي النقل البحري، ج ر ع 72.
- مرسوم تنفيذي رقم 05-473 مؤرخ في 13 ديسمبر 2005 يحدد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها، جر عدد 15 مؤرخة في 14 ديسمبر 2005

المراجع باللغة الأجنبية:

- Cossi Hervé ASSONGBA, le transport maritime des marchandises conteneurisés, thèse de doctorat, droit des transports maritimes, université Lille 2, 2014-2015
- Mohamed El Khelifa, (1994), Guide des transports internationaux des marchandises, Dahleb, Alger
- Pierre BONASSIES, Cristian SCAPEL, droit maritime, LGDJ, Paris, 2006
- René RODIERE , Emmanuel du PONTAVICE, droit maritime, 12-ème édition, Dalloz, Delta, Paris,1997
- René RODIERE , traité générale de droit maritime, affrètement et transport, tome 2, librairie dalloz, 1970