

النظام القانوني لوكيل العبور كمساهم في تنظيم عملية النقل البحري *The Legal System of the Transit Agent as a Contributor to Organizing the Maritime Transport Process*



طالبة الدكتوراه / شهيناز قرور^{1,2,3}، الأستاذ / كمال حدوم¹

¹ جامعة بومرداس، (الجزائر)

² مخبر الدولة والإجراء المنظم، جامعة البويرة

³ المؤلف المراسل: c.kerour@univ-boumerdes.dz

تاريخ النشر: 2020/12/28

تاريخ القبول للنشر: 2020/09/24

تاريخ الاستلام: 2020/08/03



مراجعة المقال: اللغة العربية: د. / محمد بن يحي (جامعة الوادي) اللغة الإنجليزية: د. / رحمة بوسحابة (جامعة معسكر)

ملخص:

يساهم وكيل العبور في تنظيم عملية النقل البحري، فيعمل باسم ولحساب موكله على إعادة إرسال البضائع بعد استلامها. أما في الجزائر، فينحصر دوره في القيام بالإجراءات الجمركية فقط؛ لعدم وجود قانون خاص به. غير أنه توجد هيئات دولية وأخرى داخلية تكفلت بمهمة تنظيم وتطوير نشاطه. حيث يقع على عاتق وكيل العبور أثناء مرحلتي استلام وإعادة إرسال البضائع مجموعة من الالتزامات تتنوع بين الأعمال المادية والقانونية، وتستوجب منه بذل العناية الكافية في أدائها؛ حتى لا تقوم مسؤوليته التي لا يجوز إعفاؤه منها، إلا في حالة ما لم يثبت موكله خطأه، أو بتوافر السبب الأجنبي، أو وجود اتفاق بينهما.

الكلمات المفتاحية: وكيل العبور؛ النقل؛ البضائع؛ الموكل؛ الفراغ القانوني.

Abstract:

The transit agent contributes to organize the maritime transport process, he/she works in the name and on behalf of his/her client to re-send the goods after receiving them. While in Algeria, his/her role is limited to carrying out only customs procedures as there is no law to regulate it. However, There are international and internal bodies in charge of organizing and developing his/her activity.

The transit agent during the receipt and retransmission phases of the goods has a range of obligations that vary between physical and legal works, and require adequate care when performing them so that his/her responsibility, which may not be exempted from them, does not take place, except in the event that his/her client does not prove his/her fault, the availability, of the foreign cause or the existence, of an agreement between them.

Key words: transit agent; transport; goods; client; legal vacuum.

مقدمة:

يعد نقل البضائع -بصفة عامة- أساس حركة تداول الثروات، فمن الضروري نقل الأشياء من مكان إلى آخر؛ حتى يتم إنجاز وتنفيذ المبادلات السلعية، خاصة تلك التي تتم عن طريق البحر، باعتبارها قوة دفع هامة لاقتصاد أي دولة. وتتطلب حركة البضائع سواء تلك التي تتم على المستوى الداخلي أو الدولي من نقطة إلى أخرى -في كثير من الأحيان- سلسلة من المعاملات التي يتم إنجازها في نقاط مختلفة عبر مسار نقلها: كاختيار عدة ناقلين، ووسائل نقل مختلفة، والشحن، والتفريغ، وتخزين البضائع، وإعادة الشحن، بالإضافة إلى إجراءات متنوعة قد تكون إدارية أو جمركية.

وقد واجه التجار أمام كثرة هذه المعاملات التي تتطلبها البضاعة صعوبات عند نقلها بأنفسهم؛ لعدم استطاعتهم الإلمام والقيام بكل مراحلها، لاسيما عندما تعبر بضاعتهم في منطقة معينة قبل وصولها إلى وجهتها المقصودة. هذه الحاجة فرضت عليهم اللجوء إلى وسطاء متخصصين في عملية النقل، كالوكيل بالعمولة للنقل، ومتعهد النقل متعدد الوسائط، ووكيل العبور.

يعتبر هذا الأخير أحد أعمدة النقل البحري، حيث يساهم في وضع مخطط عملية النقل؛ لذلك أطلقت عليه الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثلهم "FIATA" تسمية «l'architecte du transport» (El khelifa, 1994, p. 87)، وذلك نظراً للدور الكبير الذي يقوم به في سلسلة النقل البحري، فضلاً عن اعتباره مختصاً مزوداً بكفاءة عالية.

وتبرز أهمية الالتجاء إلى وكيل العبور في حالة النقل المركب الذي يتم في جزء منه بحراً، ويتم في أجزائه الأخرى برّاً أو نهراً أو جواً. ونظراً لدقة عملية الوصول بين ناقلين بتولي أحدهما إنجاز إحدى مراحل النقل، بينما يتولى الآخر إنجاز المرحلة التالية، قد يرى صاحب الشأن في البضاعة لنقص خبرته في هذا الميدان وحتى يوفر على نفسه تكلفة التنقل وعناء الإجراءات المختلفة، الالتجاء إلى شخص يتولى إنجاز هذا الوصل دون أن يعنى بإنجاز وتنفيذ عمليات النقل بمعناها الدقيق.

وباعتبار أنّ المشرع الجزائري لم يقدّم بوضع قانون خاص لتحديد مفهوم وكيل العبور وتنظيم نشاطه، وأمام الخلط في استعمال اصطلاح وكيل العبور الذي أصبح يشار به إلى وسطاء آخرين (الوكيل المعتمد لدى الجمارك) فضلاً عن الآثار القانونية المهمة المترتبة عن ذلك، ارتأينا دراسة هذه الجزئية وفق الإشكالية الآتية:

فيمّ تتمثل القواعد التي تحكم النظام الخاص بوكيل العبور في ظل الفراغ القانوني السائد في الجزائر، لاسيما تلك المتعلقة بنشاطه؟

تندرج تحت هذه الإشكالية بعض الأسئلة الفرعية، هي كالاتي: ما هو مدلول مصطلح وكيل العبور؟ هل وكيل العبور هو نفسه الوكيل المعتمد لدى الجمارك، أم أنّ هناك بينهما اختلافاً؟ كيف تم تنظيم نشاط وكيل العبور؟ ما هي الآثار المترتبة عن تنفيذ عقد وكالة العبور؟

للإجابة على هذه الإشكالية ومختلف التساؤلات الفرعية تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي المقارن، وذلك من خلال البحث في القواعد العامة الخاصة بعقد الوكالة في التقنين المدني الجزائري، مع

الإشارة في بعض الأحيان إلى موقف المشرع التونسي، كما ارتأينا اعتماد التقسيم الثنائي للموضوع: فبينما في البداية ذاتية وكيل العبور كوسيط مستقل بمفهومه ونشاطه (المبحث الأول)، ثم قمنا بعدها بإبراز دوره في تنظيم عملية النقل، إلى جانب المسؤولية التي يتحملها بموجب عقد وكالة العبور (المبحث الثاني).

المبحث الأول

ذاتية وكيل العبور كوسيط مستقل بمفهومه ونشاطه

يعدّ وكيل العبور أحد أهم المتدخلين الرئيسيين الذين يستعين بهم الشاحن أو المرسل (مالك البضاعة) في عملية النقل، نظراً لمهاراته المتعددة في التشغيل السلس للواردات والصادرات من البضائع التي تمر عبر الأراضي التي ينشط فيها.

وهذا فإنّ لوكيل العبور أهمية كبيرة في سلسلة النقل البحري، ومن أجل توضيحها يجب تقديم وضبط مفهوم دقيق لمصطلح وكيل العبور، باعتباره متدخلًا مستقلًا يختلف عن باقي المتدخلين (المطلب الأول)، ثم التطرق إلى الإطار التنظيمي المتعلق بنشاطه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: ضبط مفهوم وكيل العبور

صحيح أنّ وكيل العبور وسيط موجود في العديد من الدول كالجائر مثلاً، إلا أنّ الأغلبية لا يفرقون بينه وبين الوسطاء الآخرين، لاسيما الوكيل المعتمد لدى الجمارك على الرغم من اختلاف الوضعية القانونية لكل منهما، الأمر الذي جعلنا نتطرق إلى التمييز بين وكيل العبور والوكيل المعتمد لدى الجمارك، إلى جانب إبراز التداخل الحاصل بين مهامهما (الفرع الثاني)، لكن قبل دراسة هذه الجزئية، لابد من معرفة من هو وكيل العبور (الفرع الأول).

الفرع الأول: مدلول مصطلح وكيل العبور

يطلق على وكيل العبور في القانون الفرنسي تسمية "le transitaire" أما القانون الإنجليزي، فيسميه "Freight Forwarding"، وعلى الرغم من اختلاف تسمياته إلا أنّ جميع الفقهاء اتفقوا على تعريفه بأنّه حلقة وصل بين جزأين منفصلين من رحلة واحدة (أولاً)، واعتباره مجرد وكيل عادٍ لاسيما في ظل الفراغ القانوني السائد في العديد من الدول، كالجائر مثلاً (ثانياً).

أولاً: وكيل العبور حلقة وصل بين جزأين منفصلين من رحلة واحدة

يتكون مصطلح وكيل العبور من كلمتين: وكيل والعبور، وإذا شرحنا من الناحية اللغوية كل كلمة على حدة، فإنّ الوكيل يعني: الشخص الذي يُعْتَمَدُ عليه في تدبير أمرٍ أو شأنٍ، أو هو الشخص الذي يسعى في عملٍ غيره، وينوب عنه (قاموس المعاني، لكل رسم معنى، عربي عربي). أما العبور فمعناه: الإنتقال من مكانٍ إلى آخر عبر طريقٍ، أو ما بين ضفّتين (قاموس المعاني، لكل رسم معنى، عربي عربي).

وبجمع معنى كل من الكلمتين فإنّ وكيل العبور يُعرّف بأنّه: الشخص الذي ينوب غيره أو يُعْتَمَدُ عليه في انتقال شيءٍ من مكانٍ إلى آخر عبر طريقٍ، أو ما بين ضفّتين.

وقد ورد في قاموس النقل "lamy transport" تعريف لوكيل العبور بأنه: "وسيط نقل متخصص مهمته الأساسية هي ضمان الاستمرارية بين عمليتي نقل منفصلتين، في إطار صارم لاحترام التعليمات الواردة" (transport, 2005).

كما عرف بعض الفقهاء وكيل العبور، من بينهم الفقيه هاني محمد دويدار والفقيه مصطفى كمال طه اللذان عرفاه بأنه: حلقة وصل بين ناقلين يتدخل في الفترة التي تفصل بينهما، فيتلقى البضاعة من ناقل بحري، ليعيد إرسالها بمعرفة ناقل آخر قد يكون بحرياً أو برياً أو نهرياً أو جويّاً (محمد دويدار، 1997، صفحة 175) (كمال طه، صفحة 201).

نلاحظ من خلال هذا التعريف أنّ البضاعة يتلقاها وكيل العبور من الناقل البحري، ليعيد إرسالها بمعرفة ناقل آخر، ما جعلنا نتساءل: هل وكيل العبور دائماً يتلقى البضاعة من الناقل البحري؟ أو بعبارة أخرى هل الناقل البحري ضروري في عملية الوصل التي يقوم بها وكيل العبور؟ تقتضي منا الإجابة على هذا السؤال تقديم المزيد من التعريفات؛ لنرى هل هذه الأخيرة اشترطت أيضاً وجود الناقل البحري أم لا؟

لذلك فإنّ من بين التعريفات التي وردت في شأن وكيل العبور تعريف الفقيه محمد بهجت عبد الله أمين قايد الذي عرفه بأنه: شخص يعمل في ميناء معين أو نقطة حدودية، يتلقى البضائع بعد إنهاءها المرحلة الأولى من مراحل النقل، ثم يقوم بإعادة إرسالها إلى مكان آخر بالوسيلة التي يختارها الموكل، لتبدأ المرحلة الثانية (بهجت عبد الله أمين قايد، 2015، صفحة 459).

ومن بين الفقهاء أيضاً الذين عرفوا وكيل العبور الفقيه "Rène Rodiere" الذي عرفه بأنه: متدخل يصل بين عنصرين منفصلين لنفس التّنقل، فيقوم بعمليات مادية وأخرى قانونية، دون أن يتحمل مسؤولية هذين النقلين (René, 1970, p. 116).

وإذا رجعنا إلى النصوص القانونية، فإنّ القانون الجزائري لم يعرف لا وكيل العبور ولا عقده، شأنه في ذلك شأن القانون الفرنسي، على عكس القانون التونسي الذي خصّ وكيل العبور بتنظيم خاص في القانون رقم 32_95 المتعلق بوكلاء العبور (قانون تونسي رقم 32_95، 1995)، وعرفه في الفصل الأول من خلال الصلاحيات والوظائف المختلفة التي يقوم بها لحساب المرسل أو المرسل إليه، والتي تتنوع ما بين الأعمال القانونية والعمليات المادية المتصلة بالنقل الدولي للبضائع، بالإضافة إلى الإجراءات الإدارية والجمركية، حيث إنّه اشترط لقيامه بها أن يكون مؤهلاً، أو أن يكلف من يقوم بها.

نلاحظ من خلال هذه التعريفات أنّها لم تتضمن ضرورة وجود الناقل البحري، وبذلك فإنّ هذا الأخير ليس من الضروري وجوده في عملية الوصل التي يقوم بها وكيل العبور، إلا أنّ الواقع العملي أثبت أنّ أغلب عمليات الوصل التي يقوم بها هذا الأخير تكون مع الناقل البحري أو ممثله (وكيل السفينة) (ديدي، 2020)، وتفسيرنا الخاص لهذا الأمر راجع إلى أنّ السفينة تعد الوسيلة الأنسب لنقل البضائع؛ لكبر حجمها ولاحتمائها على الحاويات، والمبردات، والتجهيزات اللازمة، بالإضافة إلى سرعة ملاءمتها مع التكنولوجيا الحديثة، وباعتبار أيضاً أنّ النقل البحري أقل تكلفة مقارنة مع غيره من أنواع النقل الأخرى؛ ما يجعل أغلب الشاحنين يلجؤون إليه. وعليه، فإنّ هذه المميزات جعلت -بصفة عامة- من النقل البحري

يحتل مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى: البري، والجوي في نقل التجارة العالمية، حيث أصبح يمثل حوالي نسبة 85% من حجمها الإجمالي (غريب عبد العزيز، 2004، صفحة 05)، وجعلت منه -بصفة خاصة- البيئة المناسبة لممارسة نشاط وكيال العبور.

نستخلص من خلال ما سبق ذكره أنّ وكيال العبور: يعد وسيط نقل متخصص قد يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً، يتعاقد باسم ولحساب موكله؛ للتدخل في الفترة التي تفصل بين جزئي الرحلة الواحدة؛ للوصول بينهما، مع القيام بجميع العمليات المادية والقانونية التي تتطلبها هذه الفترة، بهدف وصول البضاعة إلى غايتها النهائية دون أن يتحمل مسؤولية هذين النقلين.

وعليه، فإنّ أهم صفة تميز وكيال العبور هي أنّه حلقة وصل بين جزأين منفصلين من رحلة واحدة، حيث أنّه يتخذ من الوسط البحري البيئة المناسبة لممارسة نشاطه، لكن السؤال المطروح: هل يلزم له شروط خاصة لممارسة هذا النشاط واكتساب هذه الصفة أم لا؟ للإجابة على هذا السؤال نتطرق للنقطة الموالية من هذه الورقة البحثية.

ثانياً: وكيال العبور مجرد وكيال عادي

لم ينظم المشرع الجزائري عقد وكالة العبور، لا في التقنين التجاري (أمر رقم 59_75، 1975) كما فعل بالنسبة لعقد الوكالة بالعمولة للنقل، ولا في التقنين البحري، ولا في أي قانون آخر. كما لم يخص وكيال العبور بتنظيم خاص مثلما فعل مع مساعدي النقل الآخرين، مثل: الوكيل بالعمولة للنقل الذي حدد شروط ممارسة مهنته بموجب المرسوم التنفيذي رقم 473_05 (مرسوم تنفيذي رقم 473_05، 2005)، والوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي هو الآخر نظم مهنته بموجب المرسوم التنفيذي رقم 288_10 المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع (مرسوم تنفيذي رقم 288_10، 2010). لذلك فإنّه في ظل الفراغ القانوني لوكيال العبور، وأمام عدم وجود نظام خاص به، ومع الأخذ بعين الاعتبار أن عقده لم يتم إدراجه ضمن الأعمال التجارية المنصوص عليها في التقنين التجاري، فإنّ عقده -دون شك- يعدّ عقداً مدنياً، يخضع للأحكام العامة للوكالة المنصوص عليها في التقنين المدني (أمر رقم 58_75، 1975).

وعليه، فإنّ الأحكام العامة للوكالة تمثل القواعد التي تطبق على وكيال العبور، غير أنّه إذا رجعنا إلى المواد من 571 إلى 589 الخاصة بالوكالة في التقنين المدني الجزائري، فإنّنا لا نجد ضمن هذه المواد الشروط الخاصة الواجب توافرها في الشخص حتى يكتسب صفة وكيال العبور ويمارس نشاطه، مما يترتب عليه وجود فراغ قانوني فيما يخص هذا الأمر.

وتجدر الإشارة إلى أنّه بالرغم من اعتبار عقد وكالة العبور من العقود المدنية، إلا أنّ وكيال العبور في أغلب الأحيان يمارس مهنته في شكل مؤسسات عمومية: شركات تجارية، وكالات تجارية تتسم كلها بأنّها ذات طابع تجاري (كحلولة، 2003، الصفحات 13-14)، أي إنّ وكالة العبور كنشاط خاص هي نشاط تجاري محض، من المفروض أن يخضع لقواعد قانونية خاصة، وليس للقواعد العامة الموجودة في التقنين المدني الجزائري.

وانطلاقاً مما سبق ذكره، فإنَّ وكيل العبور مجرد وكيل عادي يكفي أن يفوضه صاحب البضاعة للقيام بعملية الوصل مع القيام بجميع العمليات التي تتطلبها تلك المرحلة، غير أنَّه وسيط يختلف عن باقي المتدخلين في عملية النقل البحري لاسيما الوكيل المعتمد لدى الجمارك، على الرغم من تداخل الاختصاص بين مهامهما.

الفرع الثاني: وكيل العبور والوكيل المعتمد لدى الجمارك بين: ضرورة تمييزهما وفكرة تداخل اختصاصهما

يحتاج الشاحن الذي يريد إرسال بضاعته إلى مكان معين، بالإضافة إلى الاستعانة بوكيل العبور، اللجوء إلى وسطاء آخرين كالوكيل المعتمد لدى الجمارك؛ من أجل إتمام الإجراءات الجمركية الخاصة ببضاعته. حيث إنَّ هذا الأخير يختلف عن وكيل العبور في عدة نقاط. ومن أجل إبرازها نحاول التمييز بينهما (أولاً)، كما أنَّه وباعتبار أنَّ وكيل العبور لديه إمكانية ممارسة عمل الوكيل المعتمد لدى الجمارك، فإنَّنا سنقوم أيضاً بتبيان تداخل الاختصاص الحاصل بين مهامهما (ثانياً).

أولاً: ضرورة التمييز بين وكيل العبور والوكيل المعتمد لدى الجمارك

يعتبر الوكيل المعتمد لدى الجمارك كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم لصالح الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع عبر كامل التراب الوطني (طبقاً للمادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 10-288 سالف الذكر)، وإذا ما قارناه بوكيل العبور، فإنَّنا نجدهما يتشابهان في أنَّهما يعتبران وسيطين، يساعدان الشاحن من أجل تسهيل وصول بضاعته إلى وجهتها المقصودة، وذلك حسب المهمة الموكلة لكل منهما. أما فيما يخص أوجه الاختلاف بينهما، فتتمثل فيما يأتي:

1- من حيث التنظيم القانوني: نظم المشرع الجزائري -كما سبق التطرق إليه- مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10_288 سالف الذكر، كما خصص القسم الثالث لوكلاء الجمارك في القانون رقم 07_79 (قانون رقم 07_79، 1979) المعدل والمتمم بالقانون رقم 10_98 (قانون رقم 10_98، 1998) والقانون رقم 04_17 المتضمن قانون الجمارك (قانون رقم 04_17، 2017)، أما وكيل العبور، فلم يخصه بأي تنظيم، لا هو ولا عقده؛ ما جعله يخضع للأحكام العامة لعقد الوكالة في التقنين المدني، كما سبق ذكره.

2- من حيث شروط ممارسة المهنة: لممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك لا بد من الحصول على الاعتماد من الإدارة العامة للجمارك، بالإضافة إلى توافر الشروط المنصوص عليها في المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 10_288 سالف الذكر، بينما مهنة وكيل العبور تعتبر نشاطاً حراً لا يخضع لأي تسجيل خاص.

3- من حيث المهمة: يتعاقد الوكيل المعتمد لدى الجمارك باسمه الخاص ولحساب موكله من أجل القيام لهذا الأخير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع، أما وكيل العبور، فيقوم باسمه ولحساب موكله -كما سبق ذكره- باستلام البضائع وإعادة إرسالها مع القيام بجميع الأعمال المادية والقانونية التي تتطلبها تلك العملية.

4- من حيث طبيعة الالتزام: يلتزم الوكيل المعتمد لدى الجمارك بتحقيق نتيجة (مفتاح، 2002، صفحة 123)، بينما وكيل العبور يكون ملزماً ببذل العناية اللازمة فقط، سواء تحققت النتيجة أم تخلصت (Madeleine, 2014, p. 04).

5- من حيث الأجرة: كانت أجور الوكيل المعتمد لدى الجمارك قبل تعديل القانون رقم 07_79 سالف الذكر تحدد بموجب مرسوم يتخذ بناءً على تقرير مشترك بين وزير المالية ووزير التجارة، غير أنه بعد تعديل قانون الجمارك بموجب القانون رقم 10_98 سالف الذكر الذي ألغى المادة 80 وفسح المجال أمام الوكيل المعتمد لدى الجمارك، فأصبحت له الحرية في تحديد أتعابه، غير أنه يجب عليه أن يراعي فيها نقطتين أساسيتين: أن تكون حسب القيمة المحددة من طرف إدارة الجمارك، وأن تشمل المبالغ المحصلة من طرف هذه الأخيرة والإدارات الأخرى، بالإضافة إلى مصاريف أتعاب عمله (مكيد، 2002، الصفحات 114-116). أما أجور وكيل العبور، فتتميز بأنها مفصلة تتضمن مصاريف الترانزيت أو المبالغ التي دفعها لحساب موكله للمتدخلين في عملية النقل (علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط، صفحة 199).

6- من حيث المسؤولية: يتحمل الوكيل المعتمد لدى الجمارك المسؤولية ليس فقط عن خطئه الشخصي بل أيضاً عن أخطاء التابعين له؛ لما له من سلطة عليهم تخوله حق الرقابة والتحقق من أعمالهم، كما يتحمل المسؤولية عن أعماله الشخصية حتى ولو كانت مبنية على تصريحات وتوجيهات صاحب البضاعة؛ باعتباره لديه سلطة التحقق من المعلومات التي يدلي بها هذا الأخير قبل أن يصرح بها أمام إدارة الجمارك (مفتاح، 2002، صفحة 122). ولا تتوقف مسؤوليته عند هذه الأخيرة، بل بالإضافة إلى ذلك، فإنه يعد أيضاً مسؤولاً أمام موكله عن القيام بما أوكله من مهام (مكيد، 2002، صفحة 88). في حين أن وكيل العبور يكون مسؤولاً أمام موكله فقط وعماً صدر منه من أخطاء شخصية التي يجب على موكله إثباتها (سيتم توضيح هذا الأمر بشكل من التفصيل في المبحث الثاني من هذه الدراسة).

7- من حيث تقادم الدعوى: تتقادم الدعوى الناشئة عن المنازعة الجمركية طبقاً للمادة 112 من القانون رقم 04_17 سالف الذكر بمرور 3 سنوات بالنسبة للجنح، وستين بالنسبة للمخالفات. أما بالنسبة لووكالة العبور، فتتقادم دعواها بمضي 15 سنة (طبقاً للمادة 308 من التقنين المدني الجزائري). على الرغم من أن وكيل العبور يختلف عن الوكيل المعتمد لدى الجمارك "Commissionnaire en douane"، غير أنه عند ممارسته عمله يمكنه القيام بوظيفة هذا الأخير، فيتربط على ذلك تداخل الاختصاص بين مهامهما.

ثانياً: فكرة تداخل الاختصاصات: وكيل العبور كوكيل للجمارك

من المعروف أن من بين المهام الموكلة إلى وكيل العبور القيام بالإجراءات الجمركية، وفي هذه الحالة: قد يلجأ وكيل العبور إلى الوكيل المعتمد لدى الجمارك للقيام بهذه الإجراءات، وهنا لا يطرح أي إشكال، أو يتولى هو بنفسه القيام بالإجراءات الجمركية، وفي هذه الحالة يجب عليه أن يحصل على رخصة الجمركة طبقاً لما نصت عليه المادة 17 من القانون رقم 10_288 سالف الذكر. كما يجب عليه أيضاً القيام بالتخليص الجمركي وذلك من خلال إتباع الخطوات الآتية:

- التحقق من صحة الملف المقدم من طرف مالك البضاعة (المصدر أو المستورد) بأنه لا تنقصه أي وثيقة،

- إعداد التصريح المفصل للبضائع، مع إرفاقه بالفاتورة أو الفواتير النهائية، وبكل وثيقة منصوص عليها في التشريع أو التنظيم التي تكفل إدارة الجمارك تطبيقه (كإشعار بالوصول، وثيقة النقل - سند الشحن- وثيقة التأمين، وثائق مصرفية، قائمة الطرود...) (مكيد، 2002، صفحة 64)، ثم إيداعه في أجل أقصاه واحد وعشرون (21) يومًا ابتداءً من تاريخ تفريغ البضائع، أو من تاريخ الوثيقة التي تم بموجبها الترخيص بتنقل البضائع، مع الأخذ بعين الاعتبار أن المصحح لا بد عليه أن يكون على علم بمختلف الحقوق والرسوم التي تخضع لها البضائع المراد جمركتها. كما يجب عليه أيضًا أن يُدرج في التصريح التصفية المفصلة للحقوق والرسوم، وتخليص المواد وكذا الطريقة التي سيتم بها دفعها (مكيد، 2002، الصفحات 71-72)،

- الحضور مع أعوان الجمارك الذين يقومون بفحص البضائع المصحح بها أو جزء منها.

- دفع الحقوق والرسوم الجمركية عند مصادقة إدارة الجمارك، وشحن السلعة وإرسالها إلى مخزن الزبون،

- إبلاغ مالك البضاعة عبر أي وسيلة اتصال (الهاتف، البريد الإلكتروني...) في حالة عدم المصادقة والرفض، والقيام بالإجراءات اللازمة التي تتطلبها كل حالة من الحالات الناتجة عن الرفض سواء كانت: متعلقة بإرجاع البضاعة لمنشئها، أو دفع الغرامة، أو الحجز.

وعليه، فإنَّ وكيل العبور كوكيل معتمد لدى الجمارك يقوم بما سبق ذكره، لكن تبقى عملية الوصل بين الناقلين مهمته الأصلية التي كان يمارسها في الجزائر في وقت سابق عندما كانت الحدود مفتوحة بين النيجر ومالي والتشاد؛ فنتيجة عدم امتلاك هذه الأخيرة منافذ بحرية، الأمر كان يتطلب مرور البضاعة على الجزائر واللجوء لوكيل العبور، لكن في الوقت الحالي، ونتيجة غلق الحدود ولاسيما في غياب وجود مناطق حرة (Les zones franche)، أصبح وكيل العبور يعمل فقط على المستوى الوطني دون الدولي، وانحصرت مهمته في القيام بالإجراءات الجمركية التي كانت في وقت سابق جزء من المهام الموكله إليه، لا مهمته الأصلية (ديدي، 2020).

وبالتالي نستنتج أنَّ مهمة وكيل العبور تم تضيقها في الجزائر، فبات عمله قائمًا فقط بين المستورد أو المصدر وإدارة الجمارك، الأمر الذي جعل وكيل العبور في الجزائر هو نفسه الوكيل المعتمد لدى الجمارك، وهذا ما أدى بطبيعة الحال إلى صعوبة الفصل والتمييز بينهما، وزيادة الفوضى المحيطة بهذا القطاع.

ولعل أهم الأسباب التي أدت إلى هذه الفوضى هو الفراغ القانوني السائد في مجال وكالة العبور، ولاسيما ما يتعلق بنشاطها، غير أنَّ هذا الأمر لم يكن مانعًا لتطوير هذه المهنة، بل شكل حافزًا أمام وكلاء العبور لتنظيم نشاطهم بأنفسهم.

المطلب الثاني: تنظيم نشاط وكيل العبور

قام وكلاء العبور بعد تحديد ملامح مهنتهم التي أصبح لها وزن كبير في سلسلة النقل البحري، بتنظيم القطاع الخاص بهم. فنتج عن هذا الأمر وجود هيئات دولية (الفرع الأول)، وأخرى داخلية. وإلى جانب هذه الأخيرة توجد بعض القوانين في الجزائر التي لا بد من طرح التساؤلات حولها، دون أن يفوتنا التطرق إلى الشروط التي وضعها المشرع التونسي لممارسة مهنة وكالة العبور (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الهيئات الدولية لتنظيم نشاط وكيل العبور

تتكون الهيئات المتعلقة بتنظيم نشاط وكيل العبور من: الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثلهم "FIATA" (أولا)، بالإضافة إلى اللجنة الأوروبية للاتصال لوكلاء العبور ومساعدتي النقل "CLECAT" على المستوى الجهوي (ثانيا).

أولا: الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثلهم "FIATA"

الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثلهم تختصر بعبارة "FIATA" مقرها في زيورخ سويسرا، تضم 115 عضواً في الجمعية و5600 عضواً فردياً في الشركة، تعتبر أكبر منظمة غير حكومية في مجال النقل، ولها تأثير في جميع أنحاء العالم.

تتمتع "FIATA" بدور استشاري لدى الأمم المتحدة، وهي معترف بها على أنّها تمثل وكلاء العبور من قبل العديد من المنظمات، سواء الحكومية الدولية: كاتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، ومنظمة الجمارك العالمية (WCO)، ومنظمة التجارة العالمية (WTO)، أو غير الحكومية كغرفة التجارة الدولية (ICC)، أو المنظمات القطاعية كالاتحاد الدولي للسكك الحديدية (UIC)، والاتحاد الدولي للنقل البري (IRU).

تسعى "FIATA" إلى تحقيق أهداف متعددة، غير أنّ أهدافها الرئيسية تتمثل في:

- توحيد مهنة وكلاء العبور في جميع أنحاء العالم،
 - تمثيل، وتعزيز، وحماية مصالح وكلاء العبور من خلال المشاركة كمستشارين أو خبراء في اجتماعات المنظمات الدولية المتعلقة بالنقل،
 - تعريف التجارة والصناعة والجمهور عامة بالخدمات التي يقدمها وكلاء العبور من خلال نشر المعلومات وتوزيع المطبوعات،
 - تحسين جودة الخدمات التي يقدمها وكلاء العبور من خلال تطوير الاعتماد على مستندات النقل الموحدة، والشروط التجارية الموحدة،
 - المساعدة في التدريب المهني لوكلاء العبور، ومشاكل التأمين ضد المسؤولية، وأدوات التجارة الإلكترونية، بما في ذلك تبادل البيانات الإلكترونية (EDI) ورموز الأعمدة المتوازية (code barre) (Toute les informations qui concerne (FIATA) sont issues: Document FIATA 2012).
- ويجب التنويه بأنّه توجد داخل "FIATA" هيئة متخصصة تعرف باسم الهيئة الاستشارية للتدريب المهني "ABVT"، تعمل كمساهم رئيسي لتطوير التدريب المهني لنشاط وكالة العبور. وقد وضعت "ABVT" في

سبيل تحقيق هدفها مجموعة من المعايير؛ لمنح المؤهل ما يعرف بدبلوم "FIATA" في وكالة العبور عن طريق التدريب والامتحان المهني (Fiata Diploma, 2018, p. 01).

بناءً على ما سبق ذكره، نلاحظ أنّ "FIATA" لا تفرض شروطاً معينة على وكيل العبور، سواء من أجل الالتحاق بها أو لمزاولة نشاطه، بل هي تعد هيئة تعمل على تمثيل وكلاء العبور، وتطوير مهنتهم، ومساعدتهم في حل مشكلاتهم. كما أنّها تُخضعهم إلى التدريب المهني للحصول على الدبلوم الخاص بها. فهل يا ترى اللجنة الأوروبية للاتصال لوكلاء العبور ومساعدتي النقل "CLECAT" هي الأخرى لا تقيّد وكلاء العبور بشروط للانضمام لها أم لا؟ اقتضت منا الإجابة على هذا السؤال التطرق إلى النقطة الثانية.

ثانياً: اللجنة الأوروبية للاتصال لوكلاء العبور ومساعدتي النقل "CLECAT"

اللجنة الأوروبية للاتصال لوكلاء العبور ومساعدتي النقل اختصارها "CLECAT" تأسست عام 1958 في بروكسل، حيث تمثل اليوم 28 منظمة وطنية من الشركات الأوروبية متعددة الجنسيات، الصغيرة والمتوسطة لوكلاء العبور ووكلاء الجمارك، وبذلك فهي تُعدّ أكبر وأقدم مؤسسة من نوعها (Position Paper, 2005, p. 01).

تعمل "CLECAT" على تعزيز نهج سليم للنقل وتحسين تمثيل وكلاء العبور والخدمات اللوجستية، وصناعة الخدمات الجمركية في جميع أنحاء أوروبا؛ لدعم القدرة التنافسية للصناعة. كما تعبّر "CLECAT" عن مصالح أعضائها عند مراجعة أو اقتراح لوائح الاتحاد الأوروبي؛ بقصد تأمين بيئة تجارية دولية موحدة وسلسة، وبشكل يمكن معه أن تتحرك البضائع بحرية وأمان واستدامة. وبهذا الصدد فإنّ الأهداف الأساسية التي تسعى اللجنة لتحقيقها هي كالاتي:

- تمثيل أعضائها إزاء مؤسسات الاتحاد الأوروبي،
- التأثير على التشريعات الحالية والمستقبلية للاتحاد الأوروبي، نيابة عن قطاعات الخدمات اللوجستية ووكلاء العبور والخدمات الجمركية،
- تعزيز قطاعات الخدمات اللوجستية، ووكلاء العبور، والخدمات الجمركية أمام ممثلي الاتحاد الأوروبي والمجتمع بشكل عام،
- تقديم المشورة وإبلاغ الأعضاء بآثار تطورات الاتحاد الأوروبي المتعلقة بقطاعاتهم،
- المساهمة في البحث والابتكار المدعومين من الاتحاد الأوروبي في الخدمات اللوجستية، ووكالة العبور، والخدمات الجمركية.

بعد معرفة الأهداف الأساسية للجنة، تجدر الإشارة إلى أنّ اللجنة الأوروبية للاتصال لوكلاء العبور ومساعدتي النقل "CLECAT" تعمل في تعاون وثيق مع الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثلهم "FIATA" ("CLECAT" site) "CLECAT" (Toute les informations qui concerne (CLECAT) sont issues site) وهي أيضاً لم تقيّد وكيل العبور بشروط للالتحاق بها، كما أنّها لم تتطرق إلى الشروط الواجب توافرها لممارسة هذه المهنة.

لم يقتصر تنظيم نشاط وكيل العبور على وجود هيئات دولية فحسب، بل ظهرت إلى جانب هذه الأخيرة أيضاً هيئات داخلية، وهو ما جعلنا نتطرق إلى النقطة الآتية.

الفرع الثاني: تنظيم نشاط وكيل العبور على المستوى الداخلي

تضمن القانون التونسي رقم 32_95 سالف الذكر الشروط الواجب توافرها في وكيل العبور لممارسة نشاطه، على خلاف المشرع الجزائري الذي لم يخص وكيل العبور بأي شروط -كما سبق ذكره- غير أن هناك بعض القوانين التي لا بد من معرفة مدى تطبيقها على وكيل العبور (ثانياً)، لكن قبل دراسة هذه الجزئية، يجب معرفة الهيئات الداخلية في الجزائر التي تكفلت بتنظيم نشاط وكيل العبور (أولاً).

أولاً: الهيئات الداخلية الجزائرية لتنظيم نشاط وكيل العبور

عهد بممارسة نشاط وكيل العبور بعد استقلال الجزائر إلى الشركة الوطنية للترانزيت والمخازن العامة "SONATMAG" وكانت لهذه الشركة مهام رئيسية كما هو موضح من خلال اسمها: المخازن العامة وعمليات وكيل العبور. كما كانت مسؤولة أيضاً عن التخليص الجمركي، والنقل البري، والمناولة، والتخزين، وأنشطة أخرى؛ لتحقيق أغراض ربحية: كالتخزين البارد، وتزويد السفن بالوقود (Haddoum, 1997, p. 301).

لكن في 09 سبتمبر 1991 غيرت "SONATMAG" اسمها وتحولت من مؤسسة ذات طابع اشتراكي إلى شركة ذات أسهم تحت تسمية جديدة: المغاربية للنقل والمساعدين، وباختصار "MTA" وهي تعتبر عضواً في "FIATA". ومن بين الأنشطة التي شملها غرض هذه الشركة المعدل نشاط وكالة العبور (Haddoum, 1997, p. 302).

بقيت "MTA" قائمة إلى غاية مارس 1994، حيث تم إنشاء شركة "GEMA" التي لديها فرع في الشركة اسمه "FILTRANS" تتمثل مهمته الرئيسية في تولى المسؤولية وتطوير مهن وكيل العبور، والنقل والتخزين.

وتعد شركة "FILTRANS" الوكيل المعتمد لدى وكيل العبور وفي مجال النقل، فهي لديها الموارد الكافية والاستقلالية لأداء جميع الخدمات الموكلة إليها مباشرة من قبل عميلها، أو من خلال مديرية العمليات التجارية ("FILTRANS" site) (Toute les informations qui concerne (FILTRANS) sont issues site). لم تحدد شركة "FILTRANS" أو أية واحدة من الشركات السابق ذكرها الشروط الواجب توافرها لممارسة مهنة وكيل العبور، وهو ما يترتب عليه دائماً بقاء وجود الفراغ القانوني فيما يخص هذا الأمر، لذلك تعمدنا بيان الشروط التي نص عليها المشرع التونسي لممارسة هذه المهنة، بالإضافة إلى التطرق إلى بعض القوانين الجزائرية ومناقشة مدى تطبيقها على وكيل العبور.

ثانياً: التنظيم القانوني لنشاط وكيل العبور

قبل التطرق إلى الشروط التي نص عليها المشرع التونسي لممارسة مهنة وكيل العبور، درسنا:

1- مدى تطبيق المرسومين التنفيذييين رقم 10_288 و 05_473 -سالف الذكر- على نشاط وكيل العبور: ينحصر نشاط وكيل العبور في الجزائر -كما أشرنا إليه سابقاً- في تنفيذ الإجراءات الجمركية، وهو النشاط الذي يمارسه الوكيل المعتمد لدى الجمارك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10_288 -سالف الذكر- هذا الأمر جعلنا نطرح السؤال الآتي: هل وكيل العبور عند ممارسة نشاطه يخضع لنفس الشروط

الخاصة بالوكيل المعتمد لدى الجمارك المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم 10_288 سالف الذكر أم لا؟

حسب اعتقادنا، وبما أنّ وكيل العبور يجتمع مع موكله بموجب عقد الوكالة، فإنّ هذا الأخير قد يملّي عليه القيام بالإجراءات الجمركية، وفي هذه الحالة يكون وكيل العبور يخضع فقط للشروط المنصوص عليها في المادتين 12 و13 من هذا المرسوم، وبالتالي فإنّه لا يلزمه القيام بهذه الإجراءات الشروط الواجب توافرها في الوكيل المعتمد لدى الجمارك.

إلا أنّ الحاصل في الواقع العملي أنّ صاحب البضاعة يتجه نحو وكيل العبور على أساس إتمام الإجراءات الجمركية فقط، وهنا يصبح هو نفسه الوكيل المعتمد لدى الجمارك لكن تحت تسمية وكيل العبور، وفي هذه الحالة نظن بأنّه يجب على هذا الأخير التقيّد بالشروط الواجب توافرها في الوكيل المعتمد لدى الجمارك المنصوص عليها في المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 10_288 سالف الذكر.

ولا يعد المرسوم التنفيذي رقم 10_288 -سالف الذكر- المرسوم الوحيد الذي يطرح إشكالية تطبيق القواعد الخاصة بالنشاط فيه على وكيل العبور، بل يثير أيضًا المرسوم رقم 05_473 سالف الذكر هذا الإشكال. فبالرجوع للمرسوم رقم 05_473 نجد أنّ المشرع الجزائري خصّه لتحديد شروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرق، وكيفيات ممارستها، فهل يا ترى وكيل العبور يدخل ضمن هؤلاء المساعدين أم لا؟

تجيب المادة 02 من المرسوم نفسه (مرسوم تنفيذي رقم 05_473، 2005) عن هذا السؤال بتحديد مساعدي النقل بأنهم: كل الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين الخاضعين للقانون الجزائري الذين يمارسون خدمات الاستئجار، والتجميع، والتخزين، والتسليم، والتوزيع، والوكالة، وعمولة النقل، وسمسرة الشحن.

نلاحظ من خلال ما سبق ذكره أنّ المشرع الجزائري نص على الوكالة، لكنّه لم ينص على خدمة وكالة العبور بصريح العبارة، فهل هذه الأخيرة وباعتبارها تكيف على أنّها وكالة عادية يمكن اعتبار وكيلها (وكيل العبور) يدخل ضمن مساعدي نقل البضائع، ومن ثم يخضع لتنظيم نشاطه للشروط المنصوص عليها في المرسوم رقم 05_473 سالف الذكر أم لا؟ لم يجب المشرع الجزائري لا على هذا التساؤل، ولا على التساؤلات السابقة الخاصة بشروط ممارسة نشاط وكيل العبور، بل ترك لنا العنان لمحاولة تفسير ذلك، عكس المشرع التونسي الذي حسم الأمر نص على هذه الشروط في القانون رقم 95_32 سالف الذكر.

2- شروط ممارسة مهنة وكيل العبور حسب القانون التونسي رقم 95_32 سالف الذكر (طبقا للباب الثاني من هذا المرسوم) تتمثل فيما يأتي:

- الترسيم بدفتر وكلاء العبور الذي تمسكه مصالح وزارة النقل، حيث يجب أن تتوافر في الشخص الذي يطلب الترسيم الشروط الآتية:

• أن يكون الشخص سواءً الطبيعي أو الممثل القانوني للشخص المعنوي متمتعاً بحقوقه الطبيعية،

- أن يكون الشخص الطبيعي مستوفيا للشروط المتعلقة بالكفاءة المهنية، أما الشخص المعنوي، فيجب أن يستوفي الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذا الفصل، وفي حالة انتدابه وتعيينه شخصا طبيعيا في مستوى اتخاذ القرار الفني، فيجب أن تتوافر فيه الشروط المذكورة،
 - أن يكون لدى الشخص وسائل مادية دنيا تخضع في ضبطها لقرار من الوزير المكلف بالنقل.
- تسلم للشخص بعد استيفاء هذه الشروط بطاقة مهنية من المصالح المختصة بالوزارة المكلفة بالنقل.

وهكذا فإنَّ المشرع التونسي جعل منح البطاقة المهنية لممارسة مهنة وكلاء العبور متوقفا على القيام بعملية الترسيم، بالإضافة إلى توافر الشروط السابق ذكرها في الشخص الذي يريد مزاولتها. حيث إنَّه بمجرد مزاولته لها، يبدأ بإبرام العقود، فيكون ملزما اتجاه موكله بالتزامات. وفي حالة الإخلال بها تقوم مسؤوليته، بمعنى أنَّ عقده يدخل حيز التنفيذ.

المبحث الثاني

تنفيذ عقد وكالة العبور

ينشأ عن كل عقد التزامات في ذمة أطرافه، وبمجرد الإخلال بها تترتب المسؤولية العقدية في ذمة الطرف المخل، فيكون ملزماً بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المتعاقد الآخر. وهذا هو الحال بالنسبة لعقد وكالة العبور، فبمجرد إبرام العقد، تقع على عاتق وكيل العبور التزامات (المطلب الأول)، وفي حالة عدم تنفيذها أو الإخلال بها تقوم مسؤوليته، غير أنَّ هذه المسؤولية يمكن دفعها عند توافر حالات معينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الالتزامات الموكلة لوكيل العبور

من المعروف أنَّ وكيل العبور مهمته مقتصرة على الفترة الفاصلة بين عمليتي النقل عند قيامه بتلقي البضاعة من الناقل البحري وإعادة إرسالها إلى ناقل آخر، حيث يقوم وكيل العبور في هذه الفترة من أجل تأدية دوره المتمثل في وصول البضائع الموكلة إليه إلى وجهتها المقصودة في الدولة التي استقبلها فيها بعدة مهام، تتنوع بين الأعمال المادية، والأعمال القانونية. ويقع بعضها في مرحلة استلام البضائع (الفرع الأول)، أما البعض الآخر، فيقع أثناء مرحلة إعادة إرسالها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات وكيل العبور عند استلام البضائع

يقوم وكيل العبور عند استلام البضائع من الناقل الأول، بمعاينتها، وفحصها، والتحقق من طبيعتها، وكميتها، وعدد الطرود، والعلامات، والأرقام، وحالتها الظاهرة (محمد عباينة، 2015، صفحة 245)، بالإضافة إلى التأكد من جودتها، وبأنَّها نفس البضاعة الموجهة إليه، وبأنَّها مستوفية لجميع الشروط المدونة في سند الشحن (جميل، 2015، صفحة 58)، حيث يجب عليه أن يقوم بذلك بعناية كبيرة؛ لأنَّ أي خطأ من قبله، أو تقصير بخصوص هذا الشأن يحمله المسؤولية.

وهذا ما أكدته قرار مجلس الاستئناف بباريس في قضية تتعلق حيثياتها: "بضاعة مكونة من 3595 كغ من القماش مرسله من بلجيكا إلى فرنسا لتحويلها إلى سراويل، ثم إعادة إرسالها إلى نيويورك، وبقيام شركة النقل المتكفلة بإرسال البضاعة إلى بلجيكا، بخطأ عند إعداد وثائق الجمارك وسند النقل في تحديد وكيل العبور المسؤول عن استلام البضاعة في بلجيكا، حيث عوض أن تكتب (F.T.A) كتبت (T.T.A)، وهو ما يطابق بالصدفة اسم وكيل عبور آخر يعمل في المكان نفسه، حيث إن هذا الأخير (T.T.A) قام بإعادة إرسال البضاعة إلى وجهتها النهائية (نيويورك) دون التأكد من سند الشحن بأنه ليس المعني، الأمر الذي جعل الموجه إليه النهائي (نيويورك) يعيد إرسال البضاعة إلى فرنسا لخياطتها، ثم إرسالها من جديد إلى نيويورك. مع العلم أن شركة ترانزيت (F.T.A) هي من ستتحمل تسديد مصاريف الذهاب والإياب المتوقعة، الأمر الذي جعلها تطالب بتعويض هذه النفقات من الناقل ووكيل العبور (T.T.A).

وبمقتضى الحكم الصادر بتاريخ 1977/06/14، صرحت الغرفة الخامسة للمحكمة التجارية بباريس بحق وكيل العبور المعني (F.T.A)، لكن هذا الحكم لم يُرضِ الناقل؛ مما جعله يقوم باستئنافه. فحكم مجلس استئناف باريس على الناقل؛ لكونه قام بخطأ جسيم في إعداد سند النقل، وعلى وكيل العبور؛ لنقص انتباهه على أساس أنه مهني وكان يتوجب عليه أن يقرأ بعناية كبيرة الوثائق التي ترافق البضاعة، حتى يتفطن إلى أنه ليس هو المعني بالبضاعة الموجهة إليه، ويجب عليه أن يقوم في هذه الوضعية بإرسال إشعار للمعني، لكن ونتيجة عدم قيامه بذلك، فإنَّ وكيل العبور (T.T.A) يعتبر كذلك مسؤولاً عن الضرر موضوع النزاع.

كما اعتبر المجلس بأنَّ المحكمة قد أخطأت لما حمّلت كل واحد من المسؤولين جزءاً من المسؤولية؛ لأنَّ كل واحد منهما مسؤول مسؤولية كاملة اتجاه الضحية" (كحلولة يمينية، الصفحات 49-50).

بعد أن يقوم وكيل العبور عند استلام البضاعة بالفحص الدقيق لسند الشحن والوثائق المرفقة به؛ للتأكد بأنَّها نفس البضاعة الموجهة إليه، والتأكد من سلامتها وجودتها، وأنَّه هو الموجه إليه الحقيقي، فإنَّه يتصل بالأشخاص المناسبين؛ لحجز أماكن التحميل والتفريغ، ثم يتولى العثور على أماكن لعبور البضاعة عن طريق امتلاك أماكن تخزين، أو استئجار مستودعات لهذا الغرض، ثم ينقلها بالشاحنات. وخلال هذه الفترة هو ملزم بحراستها، والمحافظة عليها، وأخذ كل التدابير لضمان حفظها. كما يجب عليه -زيادة على ذلك- أن يتأكد من وزنها، وحجمها قبل أن يسلمها من جديد إلى الناقل؛ لحفظ حقوق موكله (جميل، 2015، صفحة 58)، مع ضمان تحرير وعرض جميع الوثائق الإلزامية المتعلقة بالشحنات والصادرات التي تتطلبها هذه الفترة في الوقت المناسب، لاسيما الخاصة منها بالإجراءات الجمركية. كما يمكن تكليفه كذلك بتسديد ثمن البضاعة، إذا نص عقد البيع على ذلك (كحلولة، 2003، صفحة 62).

والجدير بالذكر أنَّه يجب على وكيل العبور أن يبدي التحفظات اللازمة، ويتخذ الإجراءات الكفيلة في حالة تسلمه طروداً مفتوحة وممزقة من مخازن الميناء، أو إذا كانت البضاعة متلفة وعلى غير الحالة

المدونة في سند الشحن؛ لأنَّ إهمال اتخاذها يفترض معه أنَّه تسلم البضاعة بالحالة والكمية الموضحة في سند الشحن، وبالتالي يحمله ذلك المسؤولية (قماز، 2014، الصفحات 120-121).

ولا يتوقف دور وكيل العبور على الالتزامات المفروضة عليه عند مرحلة استلام البضاعة، بل يستمر أيضًا ليشمل المهام الموكلة إليه أثناء مرحلة إعادة إرسال البضاعة.

الفرع الثاني: التزامات وكيل العبور أثناء مرحلة إعادة إرسال البضائع

يقوم وكيل العبور -إلى جانب المهام السابق ذكرها في مرحلة التسليم- بعدة مهام عند الإرسال، تبدأ أولاً بعملية شحن البضاعة (Chargement des marchandises)، أي رفعها من على الأرض أو من رصيف الميناء ووضعها على وسيلة النقل التي تتم عبرها المرحلة الثانية لنقل البضاعة (عبد الفتاح ترك، 2005، صفحة 204)، ويستعين وكيل العبور للقيام بهذه العملية بعمال الموانئ المتخصصين، وبأدوات خاصة تختلف باختلاف نوع البضاعة، ومكان رسو السفينة (السيد الفقي، 2007، صفحة 78)، غير أنَّه يجب أن تكون عملية الشحن تحت إشرافه، وفي الأجل المتفق عليها؛ تفاديًا للتأخير. أمَّا في حالة عدم وجود اتفاق فيما يخص الأجل، فوكيل العبور ملزم بإعادة إرسالها في أسرع وقت، لكن قبل ذلك إذا كانت البضاعة قد أصاب غلافها تلف، أو كانت أمام بلات (حزم كبيرة)، فكان بعضها مبللا والآخر جافا، فهنا يقوم وكيل العبور بإعادة تعبئتها قبل تسليمها للناقل الثاني (كحلولة، 2003، الصفحات 63-64).

وبعد إعادة تعبئة البضاعة -إذا استدعى الأمر ذلك- وشحنها، يقوم وكيل العبور برص البضاعة (L'arrimage des marchandises) أو تستيفها؛ أي ترتيب وتنظيم البضاعة بما يحفظها من التلف والهلاك بشكل يؤدي إلى الحفاظ على توازن وسيلة النقل، وعدم تعرضها لخطر الانقلاب بعد مغادرة المكان، وبطريقة يتجنب بها عدم تعرض بعض الشحنات للتلف عند تستيفها بجانب شحنات أخرى (عبد الفتاح ترك، 2005، صفحة 304)، وهذا ما يفرض عليه مراعاة طبيعة البضاعة ومدى ملاءمتها مع البضائع الأخرى التي ترص بجوارها (عبد العزيز، 2004، صفحة 260)، وعند اتمامه هذه العملية، فإنَّه يقوم بتغطية البضاعة.

وإلى جانب هذه الأعمال المادية، يقوم وكيل العبور كذلك بأعمال قانونية أهمها: إبرام عقد النقل الثاني، حيث يجب عليه مراعاة حدود الوكالة الممنوحة له وعدم تجاوزها من خلال اتباع واحترام تعليمات موكله بخصوص الناقل المختار، والوجهة المعينة من قبل هذا الأخير (توفيق بطاح، 2017، صفحة 56)، لكن بالمقابل يجب عليه حماية مصالح موكله، فإذا كانت الوجهة التي حددها وكيله غير مناسبة، فإنَّ وكيل العبور بحكم خبرته المهنية يجب عليه أن يقوم بإسداء النصائح لموكله بغية تعديل تعليماته (كحلولة، 2003، صفحة 68). كما يجب عليه أيضًا -لحماية مصالح موكله- التفاوض مع شركات النقل؛ لخفض التكاليف والمطالبة بالتعريف، وأجرة النقل الأكثر انخفاضًا، باعتباره يدير حجمًا كبيرًا من نقل البضائع يمكنه من خفض الأسعار أمام هذه الشركات.

وبالإضافة إلى إبرام عقد النقل، فإنَّ وكيل العبور يقوم أيضًا بإبرام عقد التأمين متى أمره موكله بذلك، أما في حالة عدم تلقيه أي تعليمات في هذا الشأن، فيجب عليه اتباع ما يقتضيه العرف، كما هو

الحال بالنسبة للتأمين في ميدان النقل البحري للبضائع الذي يتم بصورة تلقائية من وكيل العبور؛ نظراً لكثرة المخاطر في هذا النوع من النقل (جميل، 2015، صفحة 59).

وبناءً على ما سبق ذكره، فإنّه يجب على وكيل العبور أداء جميع الالتزامات المفروضة عليه؛ لأنّه في حالة عدم تنفيذها، أو الإخلال بها يترتب على ذلك قيام مسؤوليته.

المطلب الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد وكالة العبور

بما أنّ عقد وكالة العبور يكيف على أنّه وكالة عادية، فإنّ الأحكام المتعلقة بالمسؤولية الناشئة عنه تخضع للنصوص الخاصة بالوكالة في التقنين المدني الجزائري. لذلك وطبقاً للمادة 576 من التقنين نفسه، فإنّ طبيعة التزام وكيل العبور هي مجرد بذل العناية الكافية، لا الالتزام بتحقيق نتيجة، الأمر الذي يجعله مسؤولاً عند تنفيذه العقد عن الضرر الناشئ عن خطئه الشخصي (الفرع الأول)، لكن على الرغم من قيام مسؤوليته عن خطئه فقط، فإنّه وطبقاً للقواعد العامة يتم إعفاؤه من هذه المسؤولية متى كان الضرر راجعاً إلى وجود سبب أجنبي خارج عن إرادته، أو وجود اتفاق مع موكله بخصوص هذا الأمر (الفرع الثاني).

الفرع الأول: قيام مسؤولية وكيل العبور

تقوم مسؤولية وكيل العبور إذا لم ينفذ الالتزامات الملقاة على عاتقه، أو إذا وقع خطأً منه أثناء تنفيذها (أولاً)، لكن قد يحدث أن يحل مكان وكيل العبور شخص آخر، الأمر الذي يجعلنا نتساءل عن مدى مسؤوليته في هذه الحالة (ثانياً).

أولاً: الخطأ الشخصي مصدر مسؤولية وكيل العبور

إذا ارتكب وكيل العبور خطأً شخصياً، تقوم مسؤوليته كجزء لإخلاله بالالتزامات التي ترتبت عليه بمقتضى عقد وكالة العبور. ومن بين الأخطاء الشخصية المرتكبة من طرف وكيل العبور: عدم إبداء التحفظات اللازمة لحظة استلامه البضاعة، أو إلحاق ضرر بها خلال الفترة التي تكون تحت عنايته، سواءً كان ذلك ناتجاً عن عدم المحافظة عليها، أو عدم مراقبته لعمليات شحنها، أو عدم إعادة تغليفها إذا تعرضت هذه الأخير للتلف...

ولا تقتصر الأخطاء الشخصية على الأضرار التي تصيب البضاعة فقط، بل يعتبر عدم اتباع وكيل العبور لتعليمات موكله، أو عدم المحافظة على مصالحه أو تنفيذها بطريقة سيئة من قبيل الأخطاء الشخصية، كأن لا يختار وكيل العبور الوسيلة المناسبة لشحن البضاعة، أو يقدم على إبرام عقد نقل ثانٍ بثمن باهظ غير معقول، أو يتخذ تحفظات غير دقيقة أو متأخرة أو غير مطابقة للأنظمة، بحيث يصبح في هذه الحالة الموكل محروماً من كل طعن أو دعوى رجوع ضد الناقل (كحلولة، 2003، صفحة 77).

ويجب التنويه إلى أنّه إلى جانب هذه الأخطاء، وحتى تقوم مسؤولية وكيل العبور، لا بد أيضاً أن يتم إثبات الخطأ الصادر منه من قبل موكله (جميل، 2015، صفحة 64) هذا من جهة، ومن جهة أخرى لا بد أن يكون قد ألحق ذلك الخطأ ضرراً بموكله، أي أن يكون هناك علاقة سببية بينهما.

وبالتالي، فإن قيام مسؤولية وكيل العبور متوقف على ارتكاب خطأ شخصي منه إذا قام هو بتنفيذ عقد الوكالة، لكن قد يحدث أن ينيب شخصا آخر للقيام بذلك، ففي هذه الحالة يطرح السؤال الآتي: ما مدى مسؤولية وكيل العبور في حالة حلول شخص آخر محله؟

ثانيا: مدى مسؤولية وكيل العبور في حالة حلول شخص آخر محله

إذا أناب وكيل العبور غيره في تنفيذ عقد وكالة العبور، نطبق القواعد العامة الخاصة بالوكالة، وبالضبط المادة 580 من التقنين المدني الجزائري التي ميزت بين حالتين لقيام مسؤولية الوكيل، هما كالآتي:

1- النيابة غير المرخص بها: يقصد بها أن وكيل العبور ينيب عنه غيره في تنفيذ عقد وكالة العبور، لكن هذه الإنابة لا يكون قد حصل فيها على ترخيص من طرف موكله؛ لذلك يكون مسؤولا عما فعل النائب، كما لو كان هذا العمل قد صدر منه هو، ويكون متضامنا معه في المسؤولية.

صحيح أن المادة 1/580 من التقنين المدني الجزائري عرفت النيابة غير المرخص بها، غير أننا نلاحظ من خلال استقراء هذه المادة أنها لم تتطرق إلى نقطة مهمة، ألا وهي: وجوب قبول الموكل، حتى تكون الإنابة صحيحة؛ لأنه في حالة رفضه، فإن الإنابة تكون باطلة ولا يعتد بها. وبالإضافة إلى هذا النوع من الإنابة يوجد نوع ثان، أو ما يعرف بالنيابة المرخص بها.

2- النيابة المرخص بها: يقصد بها أن وكيل العبور ينيب عنه غيره في تنفيذ عقد وكالة العبور، وهذه الإنابة يكون قد حصل فيها على ترخيص من طرف موكله، حيث ميزت المادة 2/580 من التقنين المدني الجزائري في هذا النوع من الإنابة مرة أخرى بين حالتين، هما كالآتي:

أ- النائب غير المعين: نصت المادة 2/580 من التقنين المدني الجزائري صراحة على هذه الحالة، حيث يفهم من مضمونها: أنه إذا رخص الموكل لوكيل العبور بالقيام بالإنابة، لكنه لم يعين له الشخص النائب، ففي هذه الحالة، وباعتبار وكيل العبور كمهني محترف، لا بد عليه أن يقوم باختيار الشخص النائب وفق المهنة التي يريد تأديتها له.

وقد أعطى المشرع الجزائري في هذه الحالة وكيل العبور من المسؤولية العقدية عن عمل النائب، ولم يجعله مسؤولاً إلا عن خطئه الشخصي، إما في اختيار النائب، كأن يكون غير كفء أو غير أمين، وإما في حالة توجيهه توجيهاً خاطئاً، وأيضاً فيما أصدر له من تعليمات تتنافى مع تنفيذ عقد وكالة العبور، حيث يترتب على هذا الأمر عدم وجود تضامن بين وكيل العبور ونائبه؛ لأن مسؤولية وكيل العبور قائمة على خطئه الشخصي، لا على المسؤولية العقدية عن الغير. وبمفهوم المخالفة إذا أحسن وكيل العبور اختيار نائبه ولم يصدر له تعليمات خاطئة، وارتكب هذا النائب خطأ في تنفيذ عقد وكالة العبور، كان هذا الأخير مسؤولاً وحده اتجاه الوكيل بموجب عقد الإنابة، وأمام الموكل بمقتضى الدعوى المباشرة (غيتري، 2017، صفحة 274). وكما يستطيع وكيل العبور أن يعين النائب، إذا لم يقر موكله بتعيينه، فإنه يمكن لهذا الأخير أن يقوم هو مباشرة بتعيين النائب.

ب- النائب المعين: لم تنص المادة 2/580 من التقنين المدني الجزائري على هذه الحالة صراحة، بل نصت عليها ضمناً، حيث إنه إذا رخص الموكل لوكيل العبور القيام بالإنابة، وعين له الشخص النائب،

فإنَّ وكيل العبور يكون غير مسؤول عن أخطاء هذا الأخير، بل يُسأل فقط عن خطئه الشخصي فيما أصدر له من تعليمات، لكن لا تتوقف مسؤوليته عند هذا الأمر فقط، بل يسأل بالإضافة إلى ذلك في حالة عدم مراقبة النائب أثناء تأديته لمهامه.

وبالتالي، فإنَّه سواء تم تعيين النائب من طرف الموكل، أو لم يتم تعيينه، فإنَّ وكيل العبور يكون مسؤولاً فقط عن خطئه الشخصي الذي يتمثل في: الحالة الأولى: فيما أصدر له من تعليمات خاطئة، أو إهمال مراقبته للعمل الذي قام به النائب. أما الحالة الثانية، فتتضمن بالإضافة إلى ما تضمنته الحالة الأولى أيضاً مسؤوليته عن الاختيار غير الموفق للنائب.

صحيح أنَّ وكيل العبور تقوم مسؤوليته فقط عن خطئه الشخصي؛ لأنَّه ملزم ببذل العناية اللازمة، غير أنَّ هذا لا يمنع من إعفائه من المسؤولية عند تحقق بعض الحالات. ولمعرفتها نتطرق للنقطة الموالية.

الفرع الثاني: طرق دفع مسؤولية وكيل العبور

يلتزم وكيل العبور بتعويض موكله عن الضرر الناتج عن خطئه الشخصي، غير أنَّه لا يكون مسؤولاً في جميع الحالات عما يصيب موكله من أضرار؛ فقد منح له القانون دفع مسؤوليته والتخلص من أعبائها متى ما أثبت أن الضرر الحاصل راجع إلى وجود سبب أجنبي (أولاً)، أو متى وُجد اتفاق بينه وبين موكله عند إبرام عقد وكالة العبور (ثانياً).

أولاً: الطرق القانونية لدفع مسؤولية وكيل العبور

نصت المادة 127 من التقنين المدني الجزائري على ما يأتي: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة القاهرة، أو خطأ صدر من المضرور، أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر، ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

يتبين من نص المادة أعلاه أنَّه يمكن لوكيل العبور أن يدفع أو ينفي مسؤوليته، إذا أثبت أن الضرر الحاصل راجع إلى وجود:

1- الحوادث المفاجئ أو القوة القاهرة: لقد ثار جدل فقهي كبير حول التفرقة بين الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، فيما يخص أنَّ كلا منهما مختلف عن الآخر، أم أنَّهما ينضويان تحت نفس المعنى، حيث ذهب أنصار التفرقة إلى أنَّ القوة القاهرة هي الحادث الذي ينجم عن ظروف خارجة عن الشيء نفسه، كحدوث زلزال، أو فيضان، أو ظهور وباء مُعدٍ... أما الحادث المفاجئ، فهو الحادث الذي ينجم عن الشيء نفسه، كانهجار محرك وسيلة النقل مثلاً... في حين يرى أنصار الوحدة أن كلا من الحادث المفاجئ والقوة القاهرة حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه، سواءً كان ناتجاً عن الشيء نفسه، أو خارجاً عنه (هشام كمال أبوربيح، 2018، الصفحات 55-59).

وفي الحقيقة لا وجود لأي فرق بينهما، فهما تعبيران يختلفان من حيث اللفظ، غير أنَّهما يجتمعان تحت نفس المدلول، فكل منهما عبارة عن حادث لا يكون لوكيل العبور دخل فيه، أي يكون خارجاً عن إرادته، ولا يمكنه توقعه ولا تفاديه، حيث يترتب عليه استحالة التنفيذ (دمانة، 2011، صفحة 183).

وتأسيساً على ذلك، يجب لكي يتم إعفاء وكيل العبور من المسؤولية بسبب الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة، أن يتوفر في الحادث الشروط الآتية: عدم إمكانية التوقع، واستحالة الدفع، وألا يكون لوكيل العبور دخل فيه.

2- خطأ الموكل: هو ذلك الخطأ الذي يحدثه الموكل، ويسبب من خلاله ضرراً لنفسه، كعدم إفصاحه عن الطبيعة الخاصة للبضاعة. فلا يتخذ وكيل العبور نتيجة ذلك الاحتياطات اللازمة.

3- خطأ الغير: هو ذلك الخطأ الصادر عن كل شخص أجنبي عدا المضرور، والمدعى عليه، أو أحد ممثليه أو أتباعه، والذي يسبب ضرراً للدائن (قوادري، 2010، صفحة 226)؛ أي الخطأ الذي يصدر من أي شخص عدا الموكل (المرسل، أو الشاحن، أو الوكيل بالعمولة للنقل) أو وكيل العبور، أو من ينوب عنه. ويشترط في كل من خطأ الموكل وخطأ الغير حتى يتمسك بهما وكيل العبور لدفع مسؤوليته ونفيها، أن تتوافر فيهما شروط الحادث المفاجئ والقوة القاهرة، ألا وهي: عدم إمكانية التوقع، واستحالة الدفع، واعتبارهما السبب الوحيد في إحداث الضرر (ميراد، 2012، صفحة 147)، أي: لا دخل لوكيل العبور في إحداثهما، فمتى ما أثبت هذا الأخير الشروط السابقة، انتفت مسؤوليته. أما إذا لم يستطع إثبات ذلك، كان مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق بموكله.

لا تقتصر إمكانية دفع مسؤولية وكيل العبور على وجود السبب الأجنبي فقط، بل يمكن أن يكون هناك اتفاق بين وكيل العبور وموكله على إعفائه من المسؤولية.

ثانياً: الاتفاق على نفي مسؤولية وكيل العبور

يستطيع أطراف العقد -كما هو الحال في جميع العقود- إدخال بعض التعديلات على اتفاقهم (علي حسن، صفحة 61) فمثلاً يحاول وكيل العبور في أغلب الأحيان التخلص من مسؤوليته بعد موافقة موكله (المرسل، الشاحن، الوكيل بالعمولة للنقل...) بإدراجه شرط عدم المسؤولية، والسماح له بعدم تعويض الضرر الذي تسبب فيه، أو تحديد قيمته (كحلولة، 2003، صفحة 83). لكن حتى يتمكن وكيل العبور من دفع مسؤوليته لابد من توافر الشروط الآتية:

- وجوب كتابة شرط إعفاء وكيل العبور من المسؤولية، بمفهوم المخالفة أن كل اتفاق شفوي على إعفائه من المسؤولية لا يعتد به. وإلى جانب ذلك يجب أن يكون هذا الاشتراط الكتابي محرراً بطريقة واضحة ومفهومة،

- أن يبلغ شرط إعفاء وكيل العبور من المسؤولية لموكله، سواء لحظة إبرام العقد، أو قبل ذلك؛ وذلك حتى يتم التأكد من علم الموكل بهذه الشروط وقبوله إياها،

- أن يكون هذا الاشتراط الكتابي يتطابق مع موضوع النزاع،

- ألا يكون هناك خطأ جسيم مرتكب، إما من وكيل العبور، أو من مستخدميه؛ لأنه إذا كان هناك خطأ جسيم صادر منهم، فلا يتم التمسك بشرط إعفاء وكيل العبور من المسؤولية (كحلولة، 2003، الصفحات 84-86). هذا الأمر جعلنا نطرح السؤال الآتي: ما هو المقصود بالخطأ الجسيم الذي يبطل تمسك إعفاء وكيل العبور من المسؤولية؟

وجد الفقه صعوبة في تعريف الخطأ الجسيم؛ لإغفال المشرع تحديد ملامحه، وعجز القضاء عن تعريفه (علي حسن، عقد الوكالة بالعمولة للنقل وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، 2004، صفحة 160)، ومع ذلك أقدم بعض الفقهاء على إعطاء محاولات لتعريفه: فهناك من اعتبره ذلك الخطأ الذي يرتكبه قليل الذكاء والفتنة والعناية (موسى أسعد أبو سرور، 2006، صفحة 63)، أما البعض الآخر، فقال إنه يندرج بين مفهومين، فهو من جهة يصور بأنه خطأ من الشخص الذي يعتزم إلحاق الضرر بشريكه في بعض الأحيان، ومن جهة أخرى هو الخطأ الذي يترجم لصاحبه عدم القدرة على تنفيذ المهمة الموكلة إليه أو رفضه عمداً أداء التزاماته (Delebecque, 2016, p. 01). كما عرفه البعض بأنه كل إهمال جسيم، فعلاً كان أو امتناعاً في اتخاذ العناية الواجبة، سواء كان ذلك بقصد إلحاق ضرر بالغير، أو دون قصد الإضرار بهم (يزيد، 2014، صفحة 66).

نلاحظ أن التعريفات الخاصة بالخطأ الجسيم تعددت بحسب تنوع القضايا واختلاف موضوعها، الأمر الذي ظل عائقاً أمام إيجاد تعريف موحد للخطأ الجسيم، غير أننا نعتقد بأنّ التعريف الأخير هو الذي يمكن تطبيقه أكثر في مجال وكالة العبور.

ويجب التنويه إلى أنه إلى جانب هذه التعريفات، تعددت أيضاً الأحكام القضائية الفرنسية المتعلقة بالخطأ الجسيم المرتكب من وكيل العبور (كحلولة، 2003، الصفحات 88-89) أهمها: قرار مجلس قضاء باريس الصادر بتاريخ: 1976/02/03 الذي اعتبر وكيل العبور قام بخطأ جسيم عند استلامه محركاً يزن 2 طن ونصف وإعادة إرساله في شاحنة لا تملك التجهيزات الكاملة للتكفل به (كحلولة يمينية، صفحة 88).

الخاتمة:

ترتب على عدم تنظيم المشرع لعقد ونشاط وكيل العبور خضوع نظامه القانوني إلى الأحكام المتعلقة بالوكالة المنصوص عليها في التقنين المدني الجزائري. فبالنسبة لالتزاماته ومسؤوليته، فهي لا تطرح أي إشكال إذا رجعنا بخصوصها إلى المواد من 575 إلى 585 من هذا التقنين، أما فيما يتعلق بنشاطه، فإننا لا نجد ضمن هذه المواد الشروط الواجب توافرها في الشخص حتى يكتسب صفة وكيل العبور ويمارس هذه المهنة. كما أنه وعلى الرغم من وجود هيئات دولية، وأخرى داخلية تتكفل بتنظيم وتطوير هذا النشاط، إلا أن هذه الأخيرة لم تحدد أيضاً شروط ممارسة هذه المهنة.

وقد توصلنا بصدد دراستنا لهذا الموضوع إلى جملة من النتائج هي كالاتي:

- وكيل العبور وسيط مستقل يختلف نشاطه عن باقي المتدخلين في عملية النقل البحري، لاسيما الوكيل المعتمد لدى الجمارك،

- انعدام الامكانيات الخاصة بنشاط وكيل العبور في الجزائر جعل مهمته قاصرة فقط على القيام بالإجراءات الجمركية، الأمر الذي يترتب عليه آثار قانونية مهمة، تتمثل في حدوث خلط بينه وبين الوكيل المعتمد لدى الجمارك، لاسيما في المسائل التي تتعلق بالمسؤولية. كما أن السؤال يبقى مطروحاً حول شروط ممارسة نشاطه، وما إذا كان يلزمه لممارسة مهنته توفر الشروط الخاصة بالوكيل المعتمد لدى الجمارك أم لا؟

- على الرغم من وجود هيئات دولية، وأخرى داخلية تتكفل بتنظيم نشاط وكيل العبور وتطويره غير أنّ هذه الهيئات لم تحدد الشروط الواجب توافرها لممارسة مهنة وكالة العبور؛ ما يترتب عليه استمرار وبقاء الفراغ القانوني المتعلق بهذا الأمر،
- عند تنفيذ عقد وكالة العبور يجب على وكيل العبور بذل العناية الكافية في أداء التزاماته، حيث يكون مسؤولاً فقط عن خطئه الشخصي اتجاه موكله، الذي يجب على هذا الأخير إثباته،
- يقوم وكيل العبور بدور أساسي في تطوير أنشطة التجارة، سواء على المستوى الوطني أو الدولي، حيث تتجاوز مهاراته مفهوم الإدارة البسيطة للتجارة؛ بسبب إتقانه الجوانب اللوجستية والقانونية والجمركية، والإلمام بجميع المستندات الإلزامية، حيث لا يتوقف دوره كوكيل عبور فقط، بل قد يقوم في سبيل توسيع دوره، وزيادة أجره بمهام أخرى تابعة لوظائف مختلفة غير وظيفته، مثل: الوكيل بالعمولة للنقل، والوكيل المعتمد لدى الجمارك... فهو يملك أدوات مخصصة لمساعدته من أجل تحقيق مهامه، وضمان ثقة عملائه. لكن للأسف الشديد في الجزائر نتيجة عدم امتلاكه ذلك، فإنّ وكيل العبور ينحصر دوره فقط في القيام بالإجراءات الجمركية.
- وبناءً على ذلك، فإنّه من أجل تفعيل دور وكيل العبور في الجزائر، وتطوير التجارة الخارجية بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة، فإنّنا نقوم بتقديم الاقتراحات الآتية:
- ضرورة وجود مناطق حرة كما هو الحال بالنسبة للصين، ودبي، واسبانيا (فالنسيا)، والمغرب (طنجة)... حتى يصبح لوكيل العبور في الجزائر أماكن مخصصة لعبور البضاعة وممارسة عمله، هذا من جهة، ومن جهة أخرى حتى يتمكن من استغلالها أحسن استغلال، لاسيما من خلال جمع البضائع التي لديها نفس الوجهة التابعة لمرسلين مختلفين، وارسالها،
- لا بد من الابتعاد عن البيروقراطية بكل أنواعها، والاعتماد على التكنولوجيا الحديثة، خاصة الإنترنت، باستخدام برامج لتسهيل عمل وكيل العبور وريح الوقت،
- يجب على المشرع الجزائري أن يحذو حذو المشرع التونسي، ويقوم بملء الفراغ القانوني، سواء بوضع قانون خاص بوكيل العبور يحدد به مفهومه وينظم نشاطه، أو من خلال إدراجه ضمن قوانين أخرى موجودة، كالتقنين البحري الجزائري، أو في أحكام قانون الجمارك.

الإحالات والمراجع:

1. ابراهيم ميراد. (2012). الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري. مذكرة ماجستير في القانون البحري. كلية الحقوق، وهران: جامعة محمد بن أحمد.
2. أسامة عبد العزيز. (2004). التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات. الاسكندرية: منشأة المعارف.
3. أسماء موسى أسعد أبو سرور. (2006). ركن الخطأ في المسؤولية التقصيرية دراسة مقارنة بين القانون المصري والقانون المدني الأردني. مذكرة ماجستير في القانون الخاص. كلية الدراسات العليا، نابلس، فلسطين: جامعة النجاح الوطنية.
4. العيد مفتاح. (2002). مسؤولية الوكيل المعتمد لدى الجمارك في القانون الجزائري. مجلة الحقيقة (27)، الصفحات 116-133.
5. أمر رقم 58_75. (26 سبتمبر، 1975). يتضمن القانون المدني. ج ر ع 78، صادر بتاريخ: 30 سبتمبر 1975، معدل و متمم.
6. أمر رقم 59_75. (26 سبتمبر، 1975). يتضمن القانون التجاري. ج ر ع 78، صادر بتاريخ: 19 سبتمبر 1975، معدل و متمم.
7. إيمان جميل. (2015). مقاولي الشحن والتفريغ (الوكلاء البحريون والمقاولون البحريون) وفقا لقانون التجارة البحرية الجديد قانون 18 سنة 1990. الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
8. قانون تونسي رقم 95_32. (14 أبريل، 1995). يتعلق بوكلاء العبور. الرائد الرسمي للجمهورية التونسية العدد 31، صادر بتاريخ: 18 أبريل 1995.
9. حمزة هشام كمال أبو ربيع. (2018). السبب الأجنبي وأثره على أحكام المسؤولية المدنية _دراسة مقارنة_. مذكرة ماجستير في القانون الخاص. كلية الدراسات العليا، نابلس، فلسطين: جامعة النجاح الوطنية.
10. دلال يزيد. (2014). حماية المسافرين بين كتفي التخفيف من مسؤولية شركات الطيران وتشيديدها _دراسة في الاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل (01)، الصفحات 54-95.
11. زين العابدين غيتري. (2017). مسؤولية إخلال الوكيل بالتزاماته في عقد البيع دراسة مقارنة بين _الشرعية والقانون_. رسالة دكتوراه في الشرعية والقانون. كلية العلوم الإنسانية والحضارة الإسلامية، وهران: جامعة أحمد بن بلة.
12. سوزان علي حسن. (2004). عقد الوكالة بالعمولة للنقل وفقا لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999. الاسكندرية: منشأة المعارف.
13. سوزان علي حسن. مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي والمتعدد الوسائط. الاسكندرية: منشأة المعارف.
14. قاموس المعاني، لكل رسم معنى، عربي عربي. (بلا تاريخ). تاريخ الاسترداد 14 02، 2020، من <http://www.almaany.com>
15. قانون رقم 04_17. (16 فيفري، 2017). المتضمن قانون الجمارك. ج ر ع 11، صادر بتاريخ: 19 فيفري 2017.
16. قانون رقم 07_79. (21 جويلية، 1979). المتضمن قانون الجمارك. ج ر ع 30، صادر بتاريخ: 24 جويلية 1979، معدل و متمم.
17. قانون رقم 10_98. (22 أوت، 1998). المتضمن القانون الجمارك. ج ر ع 61، صادر بتاريخ: 23 أوت 1998.

18. ليلي إدياز قماز. (2014). أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط. رسالة دكتوراه في القانون الخاص . كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان: جامعة أبو بكر بلقايد.
19. محمد السيد الفقي. (2007). تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات. الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
20. محمد بهجت عبد الله أمين قايد. (2015). الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (السفينة، أشخاص الملاحة، الأشخاص البريون) (الإصدار الطبعة 7).
21. محمد توفيق بطاح. (2017). الوكالة بالعمولة للنقل (الإصدار الطبعة 01). عمان، الأردن: الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع.
22. محمد دمانة. (2011). دفع المسؤولية المدنية للناقل. رسالة الدكتوراه في القانون الخاص . كلية الحقوق والعلوم السياسية ، تلمسان: جامعة أبي بكر بلقايد .
23. محمد ديدي. (29 جانفي، 2020). مقابلة شخصية أجريت مع وكيل العبور في مكتبه على الساعة 13:00/10:00 حول دوره في الجزائر. (شهيناز قروور، المحاور) الجزائر العاصمة.
24. محمد عبد الفتاح ترك. (2005). عقد النقل البحري. الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر.
25. محمد غريب عبد العزيز. (2004). النظام القانوني للنقل البحري والحاويات (الإصدار الطبعة 01). الإسكندرية: منشأة المعارف.
26. محمود محمد عابنه. (2015). أحكام عقد النقل (الإصدار 01). عمان، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
27. مختار قوادري. (2010). المسؤولية المدنية عن الخطأ الطبي_دراسة مقارنة_. رسالة دكتوراه في الشريعة والقانون . كلية الحضارة الإسلامية والعلوم الإنسانية، وهران: جامعة أحمد بن بلة.
28. مرسوم تنفيذي رقم 288_10. (14 نوفمبر، 2010). المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع. ج ر ع 71، صادر بتاريخ: 24 نوفمبر 2010.
29. مرسوم تنفيذي رقم 473_05. (13 ديسمبر، 2005). المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها. ج ر ع 81، صادر بتاريخ: 14 ديسمبر 2005.
30. مصطفى كمال طه. القانون البحري. الاسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.
31. نعيمة مكيد. (2002). الوكيل المعتمد لدى الجمارك في القانون الجزائري. مذكرة ماجستير في فرع العقود والمسؤولية . كلية الحقوق، الجزائر: جامعة بن عكنون .
32. هاني محمد دويدار. (1997). موجز القانون البحري. بيروت: المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع.
33. يمينة كحلولة. (2003). وكيل العبور حلقة من حلقات النقل البحري. مذكرة ماجستير في قانون النقل . كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان: جامعة أبي بكر بلقايد.
34. Delebecque, P. (2016). *la faute inexcusable en droit maritime commerciale. Gazette de la chambre (39), p. 01.*
35. El khelifa, M. e.-k. (1994). *Guide des transports internationaux des marchandises . Alger: dahleb alger.*
36. Fiata Diploma. (2018). *air cargo transport.*
37. Haddoum, K. (1997). *L'espace portuaire algérien: problèmes et perspectives. thèse de doctorat en droit privé . faculté de droit et science politique, france: L'université Nantes.*
38. Madeleine, N.-t. (2014, novembre 03). *Récupéré sur www.international-pratique.com*
39. *Position Paper. (2005, march 10). the voice of freight forwarders and customs agent in Europe. Bruxelles.*
40. René, R. (1970). *Traité général de droit. Dalloz.*

41. *Toute les informations qui concerne (CLECAT) sont issues site "CLECAT". (s.d). Consulté le 06 02, 2020, sur www.clecat.org*
42. *Toute les informations qui concerne (FIATA) sont issues: Document FIATA 2012. (s.d). Consulté le 06 02, 2020, sur fiata: WWW.FIATA2012.ORG*
43. *Toute les informations qui concerne (FILTRANS) sont issues site "FILTRANS". (s.d). Consulté le 06 03, 2020, sur www.filtrans.net*
44. *transport, L. (2005). dictionnaire du transport. «un intermédiaire de transport spécialisé, dont la mission essentielle consiste à assurer la continuité entre deux transports distincts, dans le cadre strict des instructions reçues».*