

## المناولة المينائية

ترجع أهمية عقد المناولة المينائية إلى أنه في العصر الحديث أصبح لزاما على الناقل، الشاحن أو المرسل إليه، طلب خدمات شخص متخصص في ميناء الشحن أو التفريغ للقيام بعمليات كل من الشحن، الفك والتفريغ، وبوجود مثل هذا الشخص الذي هو مقاول المناولة فإنه يساعد على سرعة انجاز تلك العمليات، حيث أن مصلحة الناقل البحري الاقتصادية تستهدف بالدرجة الأولى تقصير مدة بقاء السفينة في الميناء انتظارا لإتمام عمليات المناولة المينائية، إذ أن استطالة تلك المدة تعرض الناقل لخسارة جسيمة.

تنفيذ عقد النقل البحري أصبح يستتبع إبرام "عقد المناولة المينائية"، فجاناب كبير من التلّف الذي يلحق البضائع المنقولة بحرا في العصر الحديث يحصل أثناء تداولها تنفيذا لعمليات المناولة المينائية وخلال فترة وجودها في الميناء، الأمر الذي لا شك فيه أن المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع تكون بسيطة إذا لم يوجد مقاول المناولة داخلها، لكن الأمر أكثر تعقيدا مع عقد المناولة المينائية لأن النصوص المنظمة لم تظهر إلا حديثا وبعد أن كان مرد شكوى الفقيه "Thomas" في عام 1923: (إن مهنة المناولة المينائية لم تحض إلا بدراسة ضئيلة، فقد أصبحت مثار شكوى في الآونة الأخيرة، وهو قلة دراسات الفقه عن عقد المناولة المينائية رغم السيل الوافر من أحكام القضاء التي صدرت في هذه المادة، ذلك أن كتابات الفقه لم تتفق بل حتى أن أحكام القضاء قد تضاربت فيما بينها). قبل التطرق لإشكاليات عقد المناولة المينائية لابد لنا من سد الفراغ القانوني الأول الذي ساد المجال الخاص بعقد المناولة المينائية ألا وهي العمليات التي تدخل تحت نطاق هذا العقد حتى يمكن تحديد طبيعته؟ ذلك ما دفع الفقه للاجتهاد مستعينا بالمبادئ العامة والمحيط العملي لحصر العمليات التي تدخل تحت إطار هذا العقد.

### الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية

كان الاهتمام بتحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية أمرا ليس بالهين، إذ يستمد العقد خصائصه الذاتية من العادات في الموانئ، والآراء التي قيلت بشأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية إنما كانت تستهدف في الواقع ترتيب مسؤولية مقاول المناولة التي لا شك تختلف حسب الوصف

الذي يعطى للعقد الذي يرتبط به، فالتعريف بالطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية يدور حول نظريتين، النظرية التقليدية والنظرية الحديثة.

### أولاً/النظرية التقليدية:

#### أ- نظرية عقد النقل:

اتجه جانب من الفقه والقضاء إلى القول بأن مقاول المناولة ناقل، وأن العقد الذي يرتبط به مع الناقل البحري أو مع الشاحن أو المرسل إليه هو عقد نقل إذ كانت الأنشطة التي يقوم بها مختلطة، أي برية وبحرية، فقد شبه تارة بناقل بحري وأخرى بناقل بري.

\* عقد المناولة المينائية عقد نقل بحري: مهمة مقاول المناولة، تبدأ على الرصيف لتنتهي عليه، وأن المقاول ناقل بحري هو المعيار الذي يسمح بالتمييز بين نوعي النقل البحري والبري يتحدد بالمكان الذي يؤدي فيه النقل، مما يوجب وضع عمليات المناولة المينائية ضمن العمليات الضرورية المرتبطة بالنقل البحري والتي تكون جزءاً لا يتجزأ من الرحلة البحرية. استناداً إلى حكم محكمة نانت فقد اعتبرت أن الصنادل التي تنقل بها البضائع إلى السفينة هي كبداية للنقل البحري، أو موقف محكمة بوردو في حكمها المؤرخ في 1888/04/12 قضت بأن الصندل البخاري لم يكن إلا استمراراً للسفينة وللرحلة البحرية، وإن الفرع يتبع الأصل، فالمناولة المينائية عملية أساسية مرتبطة بالنقل البحري تكون جزءاً لا يتجزأ منه، إذ المحل الأساسي لنشاط مقاول المناولة هو نقل البضائع من السفينة إلى الرصيف وبالعكس وما عدا ذلك من عمليات تعتبر عمليات فرعية.

\* عقد المناولة المينائية عقد نقل بري: يرى أنصار هذه النظرية اعتبار مقاول المناولة ناقلاً برياً إذ أن نقل البضائع الذي يباشره مقاول المناولة هو المحل الأساسي للعقد، وأسسوا رأيهم على تماثل قائم بين مركز المجهز عندما يباشر بنفسه عمليات نقل البضائع خلال المراحل الغير البحرية للنقل، بل يعتبرونه كناقل بري، وبين مركز مقاول المناولة الذي يؤدي نفس العمليات بدلاً من المجهز. فبالنسبة للعمليات التي يباشرها مقاول المناولة خلال المرحلة البحرية البحتة فإنها لا تؤثر على الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية والذي يظل بالنسبة لمجموعة العمليات (هو الجانب الغالب من هذه العمليات يتم في مراحل غير بحرية)، غير أن تكيف العقد يختلف فيصبح نقلاً برياً في نظرهم طالما أن المقاول يعكف

على نقل البضائع على اليابسة والأسطح الترابية، فهو يستعين خلال هذه المرحلة بالرافعات المتحركة بالإضافة إلى الرافعة السيارة الموجهة بواسطة سائق محترف.

يرى أغلب الفقه أن عقد المناولة المينائية ليس عقد نقل، ذلك أنه يجب لاعتبار العقد المذكور عقد نقل أن يكون نقل البضائع من الرصيف إلى السفينة والعكس هو العملية الأساسية للعقد، وأن تكون باقي العمليات التي قد يتضمنها العقد مجرد عمليات فرعية للنقل، في هذا يقرر العميد "رودير" في سخرية أنه إذا اعتبرنا عقد المناولة المينائية عقد نقل أخذنا بالمهام الفرعية بالنسبة للمهمة الأساسية التي يقوم بها مقاول المناولة، فإن ذلك يقودنا إلى القول بأن العقد الذي يشتري الشخص فيه سمكا هو عقد نقل لأن البقال يحضر العلبه من مكانها على الرف إلى مكان تسليمها للمشتري.

العمليات الرئيسية التي يلتزم بها مقاول المناولة هي الشحن والتفريغ:

- \* رص وفك البضائع، وتبعا لطبيعتها ووزنها وتغليفها يبحث عن معدات الشحن والتفريغ التي تسمح بنقلها بأقصى سرعة ممكنة مع ضمان سلامة السفينة والمعدات والأشخاص القائمين بالعمل.
- \* وضع معدات الشحن والتفريغ في مكان العمل.
- \* ترتيب البضائع بطريقة يمكن أن تحملها بها المعدات.
- \* سحب البضائع من عنابر السفينة ووضعها على الرصيف وبالعكس التحقق من حالة البضائع وفرزها وتصنيفها.
- \* العناية بالبضائع أثناء وجودها على الرصيف أو في حظائر وحمايتها من كل تلف.

## ب- نظرية عقد العمل:

اتجه جانب من الفقه إلى اعتبار المقاول المناولة تابعا للنقل، ما دام يؤدي أعمالا مادية لحسابه مما يعني اعتباره عقد عمل، وغاية هذه النظرية جعل الناقل البحري مسئولاً في المقام الأول قبل أصحاب البضاعة عن الأضرار التي تحصل خلال المناولة التي يباشرها مقاول المناولة. إن تبعية المقاول للناقل في أدائه لعمله تكون خاصة بالنسبة للعمليات التي يجريها على سطح السفينة (أي بين العنبر والروافع)، إذ أن هذا الجزء من العقد لا يمكن تكييفه إلا بإجارة أشخاص، حيث تظهر بجلاء رابطة التبعية التي تميز العلاقة بين المتبوع والتابع، ذلك أن الرص يجب أن يباشر بدقة وفقا للبيانات المحددة بخطة الشحن

حيث يقوم الربان أو الناقل بإمرة المقاول فيما يخص كل صغيرة وكبيرة فيما يتعلق بالشحن والرص وحتى التفريغ. ولكي يستقيم القول بأن العقد الذي يربط المقاول بالناقل أو الشاحن والمرسل إليه عقد عمل وأن المقاول تابع للناقل يتعين توافر التبعية بين المقاول والناقل، وهذه العلاقة تتكون من عنصرين هما: عنصر السلطة الفعلية وعنصر الرقابة والتوجيه.

ولا شك أن المقاول يباشر عمله على وجه الاستقلال وله الحرية المطلقة في طريقة أداءه لعمله، فإن الربان وإن كان يحدد للمقاول العمل الذي يجب عليه أن يؤديه في المكان والطريقة التي يجب أن ترص بها كل بضاعة في العنابر، إلا أنه يترك للأول (مقاول المناولة) حرية اختيار الوسائل والطرق لتنفيذ ذلك.

### ثانيا/ النظرية الحديثة

اتجه غالبية الفقه والقضاء، إلى اعتبار عقد المناولة المينائية عقد مقاوله Contrat D'entreprise فمحل عقد المناولة المينائية هو الأعمال المادية، إذ غاية المتعاقدين هو شحن البضائع على السفينة أو رصها، فكها، وتفريغها من السفينة، والعقد الذي يتفق مع هذه العمليات هو عقد المقاوله لأن أهم خاصية لعقد المقاوله أن المقاول يعمل مستقلا عن رب العمل، أي أن هذا الأخير رب العمل يترك للمقاول حرية اختيار الطرق والوسائل التي يستخدمها لتنفيذ العمل المطلوب.

إن هذه الخاصية متوافرة في حالتنا الراهنة، إذ يتمتع مقاول المناولة بتلك الحرية بالنسبة لكافة عمليات الشحن والتفريغ، هذا وتسنى لنا في معرض نقد النظرية القائلة بأن عقد المناولة المينائية عقد عمل، التدليل على استقلال مقاول المناولة في أداء أعماله المطلوبة، ولا يفقد العقد صفته كعقد مقاوله إذا ما أسند إلى المقاول بجانب الأعمال المادية محل عقد المقاوله، عملا قانونيا كالوكالة عن الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه، وإنما يكون مقاول المناولة مقاولا في مواجهة من التزم أمامه بالمناولة المينائية، ويكون وكيفا في خصوص هذا العمل الموجه إليه على أساس عقد الوكالة.

### اتفاق نظرية المقابلة مع واقع العمليات المناولة:

أساس محل عقد المناولة المينائية هو الأعمال المادية الخاصة بالشحن، الرص، الفك والتفريغ... الخ، كون أن العقد قد يتضمن أيضا أداء المقاول لعمل قانوني معين كالوكالة أو الوديعة، فإن المقاول في أداءه لذلك العمل القانوني تنطبق عليه الأحكام المقررة لذلك العمل، بمعنى أنه في صدد أداءه له يكون وكيلا أو مودعا عنده، لكن عنصر المقابلة المتمثل في أداء الأعمال المادية هو الغالب دائما.

القانون البحري الجزائري في تنظيمه لمهام ومسؤوليات مقاول المناولة يعتقد فكرة اعتبار عقد المناولة المينائية كعقد مقابلة محله الأساسي القيام بالأعمال المادية الخاصة بالشحن، الرص، الفك والتفريغ.

كان المشرع الجزائري قبل تعديل القانون البحري لا يفرق بين العمليات المادية والقانونية لنشاط المناولة المينائية، إذ يعكف مقاول المناولة على عملية تحميل البضائع، رصها، فكها تفريغها وعمليات أخذ وإرجاع البضائع من وإلى العنابر أو اليابسة أو المستودعات، إضافة إلى عمليات قانونية كحراسة وحفظ البضاعة المنزلة أو المعدة للتنزيل في الموانئ. بموجب تعديل 98/05 فصل المشرع بين العمليات المادية والقانونية، فالعمليات الأولى يمارسها شخص مستقل يسمى مقاول المناولة، أما العمليات الثانية فيختص بها مقاول التشوين شخص انظم إلى تعداد المتدخلين في مجال عقد النقل البحري مهمته تأمين العمليات الموجهة لاستلام وحراسة البضائع.

### الفرع الثاني: واقع المناولة المينائية في الجزائر

انتهينا في نطاق دراسة الطبيعة القانونية لعقد المناولة المينائية أنه يتماشى مع التكييف القانوني لعقد المقابلة، ويضيف الفقه أن عقد المناولة المينائية ينتمي لعقود الخدمات لأن مقاول المناولة أثناء ممارسة عمليات المناولة المينائية فإنه يقدم خدماته لطالب الخدمة سواء الناقل البحري، (الشاحن أو المرسل إليه) إذ تتمثل هذه الخدمات في تمكين الأطراف السابقة الذكر من خدمات الشحن، الرص، الفك، التفريغ. ويقوم مقاول المناولة بهذه الخدمة بشكل ممتهن وقائم على إطار منتظم مع الجمع بين

الوسائل المادية والاستعانة بالعنصر البشري، كما يستهدف المقاول في تقديم خدماته الحصول على مقابل مادي يتمثل في استهداف الربح والمضاربة بين العوامل المحيطة.

وقد تأثر النظام الخاص بعمليات المناولة المينائية بالمحيط الداخلي وما عرفته الجزائر، بالإضافة إلى تحولات المحيط الدولي كذلك:

أ- مرحلة احتكار الدولة لنشاط المناولة: نظم أول قانون بحري جزائري عمليات المناولة المينائية تحت تسمية عمليات الشحن والتفريغ، هذا وقد تأثر عقد المناولة المينائية خلال هذه الفترة بالتوجه الاشتراكي للجزائر، فكانت عمليات المناولة المينائية محتكرة من قبل المؤسسات العمومية، الأمر الذي انعكس على نوعية الخدمات المقدمة التي اتصفت بالرداءة واللامبالاة. مما أدى إلى ارتفاع تكلفة النقل البحري للبضائع نحو الجزائر من جراء تخوف الناقلين البحريين من مقاولات المناولة العمومية التي سببت لهم مختلف أنواع الأضرار كإتلاف البضاعة، التأخير ... الخ.

ب- مرحلة رفع الاحتكار: جاء هذا القانون في ظل توجه الجزائر نحو اقتصاد السوق والتفتح التجاري على العالم، فقد فرق هذا القانون بين العمليات المادية والقانونية للمقاولة المينائية، أما العمليات الأولى ينفرد بها شخص يسمى «مقاول المناولة»، في حين أن العمليات القانونية ينفرد بها مقاول التشوين.

ولقد ذهب المشرع الجزائري إلى تجسيد مضمون قانون 05/98 بإصدار تنظيم خاص والذي يهدف إلى تحرير الأنشطة المينائية وهو صدور المرسوم التنفيذي 139/06 الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاط قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين حيث جاء بالمضمون التالي:

أولاً: أسند ممارسة نشاطات المينائية لكل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة التي تطرحها وزارة النقل الممثلة بالسلطة المينائية شرط استيفاء دفتر الشروط

ثانياً: تحديد مدة الامتياز ب 20 سنة.

ثالثاً: إلزام مقاول المناولة أو المتعامل بتسديد مقابل مالي ممثل في نوعين:

-إتاوة ثابتة خاصة باستعمال الأملاك العمومية.

-إتاوة ممارسة النشاط بين السلطة المينائية والمتعامل.

رابعا: الزامية اكتاب عقد التأمين لمواجهة الأخطار المهنية كحوادث الروافع، الحرائق إلخ، والتي تؤدي للمسؤولية المدنية، مع الزامية تسليم نسخة من عقد التأمين إلى السلطة المينائية. نظرا لعدة معطيات اجتماعية واقتصادية تم اللجوء إلى تعديل المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه بالمرسوم رقم 363/ 08 الذي جاء بما يلي:

أولا: تعديل نص المادة 03 حيث حصر المرسوم ممارسة النشاطات المينائية فقط بالنسبة للأشخاص الطبيعية من جنسية جزائرية، كما منح المرسوم ممارسة النشاطات المينائية للأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون الجزائري كشرط جوهري لتفدي اللجوء إلى تطبيق القانون الأجنبي على أساس أن الجزائر فتية المجال التشريعي الذي يحكم ذلك مما يدفع الأطراف لتطبيق قانون أعمق.

ثانيا: يضيف نص المادة 03/02 وسيلة جديدة لكيفية منح الامتياز:

1/ طريق المنافسة بإيداع العروض واختيار العرض الأفضل.

2/ طريقة التفاوض المباشر على أساس سمعة المترشح.

الطريقة الثانية تبقى محل تحفظ بالنسبة لنا لأنها تمنح وزير النقل سلطة منح الامتياز بطريقة معيبة يمكن أن تكون للاعتبارات الشخصية الكلمة المفصلية.

ثالثا: رفع مدة الامتياز لحدود 40 سنة كأقصى مدة ممكنة.

رابعا: إضافة التزامات مالية للمتعاقد مع السلطة المينائية:

\* حق الدخول يدفع جزافيا عند بداية الامتياز.

\* إتاوة استغلال الأملاك العمومية.

\* إتاوة سنوية تحدد حسب حجم النشاط.

### الفرع الثالث: مسؤولية مقاول المناولة المينائية

يكون مقاول الشحن والتفريغ مسؤولاً عن تنفيذ ما كلف به أمام من تعاقد معه، وعلى ذلك يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضاعة أثناء عملية الشحن أو التفريغ في مواجهة الشاحن والمرسل إليه إذا كانا هما من طلبا خدماته أو الناقل إذا كان هو من تعاقد معه، فما هو أساس هذه المسؤولية وطبيعتها؟

#### أولاً: أساس مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ

تنص المادة 915 من القانون البحري الجزائري بأنه وفي حالة خطئه يكون مقاول المناولة مسؤولاً اتجاه عن طلب خدماته. وهو ما أكدته المحكمة العليا في أحد قراراتها ذات الصلة، حيث اعتبرت ان المبدأ هو لا علاقة قانونية بين المرسل إليه ومؤسسة الميناء (هي من كانت مناوفاً في هذه القضية) حيث ترفع الدعوى من المرسل إليه عند الاقتضاء على الناقل وليس على مؤسسة الميناء التي تدخل خدماتها ضمن عقد المناولة القائم بينها وبين الناقل.

إذن وبناء على هذا الأساس، لا تقوم مسؤولية المناول البحري إلا إذا أثبت المتعاقد معه أن الضرر الحادث كان نتيجة خطأ المقاول أو خطأ أحد تابعيه. وعليه فإن التزام المقاول البحري التزم ببذل عناية، وهي عناية الرجل المعتاد، ومن تم يجب عليه أخذ احتياطاته اللازمة تبعاً لأصول المهنة بالنسبة لكل نوع من البضاعة.

وحتى تثار مسؤولية المقاول البحري، يجب على المدعي أن يثبت خطأ المقاول في أداءه لمهامه، فليس تمت قرينة خطأ تثقل كاهله، وبالتالي لم يضع المشرع قرينة على مسؤولية المقاول البحري لجعله ضامناً للبضاعة أثناء عمليات الشحن والتفريغ، كما لم يجعل الخطأ مفترضاً بل يجب على المدعي إثباته.

#### ثانياً: طبيعة مسؤولية المقاول البحري وإمكانية الدعوى المباشرة

لم يتعرض المشرع الجزائري لتنظيم مهام أو مسؤوليات المناول البحري بالتفصيل لكن من المقرر في ظله أن للمتعاقد معه الرجوع عليه بدعوى المسؤولية العقدية. حيث اعتبر المشرع البحري المقاول مسؤولاً عن أخطائه في القيام بعمليات الشحن والتفريغ. وقد فضل الحسم في الخلاف الدائر فقهاً وقضاءً حول ما إذا كان بإمكان الشاحن أو المرسل إليه من غير المتعاقدين مع المقاول البحري توجيه

دعوى مباشرة ضد هذا الأخير عما يصيب البضاعة من تلف أثناء العمليات التي يقوم بها، فقضى  
المشرع بأن مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ تكون قبل من كلفه بالعمل الذي له وحده حق توجيه  
الدعوى آخذاً في ذلك بما قضى به المشرع الفرنسي في قانون سنة 1966.

وعليه فإن المقاول البحري يقوم بعمليات الشحن والتفريغ والعمليات الاضافية الأخرى لحساب  
من كلفه بالقيام بها، ولا يسأل في هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص، فيكون مسؤولاً فقط في مواجهة  
من كلفه بالعمل، وألا يكون لغير هذا الشخص حق توجيه دعوى المسؤولية مباشرة إلى المقاول إلا إذا  
صدر التكليف من شخص وسيط بين المقاول والمتعاقد معه فله وحده هذا الحق قبله.

وبالتالي إذا كان التفريغ على عاتق المرسل إليه وقام هذا الأخير (المرسل إليه) باختيار المقاول،  
كان مقاول المناولة مسؤولاً قبل المرسل إليه عن كل هلاك أو تلف يصيب البضاعة أثناء التفريغ ما لم  
يثبت أن الهلاك أو التلف راجع لفعل الناقل.

أما إذا كان التفريغ على عاتق الناقل وقام هذا الأخير باختيار المقاول فإن المقاول يعتبر عندئذ  
تابعاً للناقل البحري الذي يظل مسؤولاً عن البضاعة حتى يسلمها فعلاً للمرسل إليه، وتنتفي في هذه  
الحالة كل رابطة قانونية بين المقاول والمرسل إليه. وتبعاً لذلك لا يكون للمرسل إليه أية دعوى مباشرة  
بالمسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها اتجاه المقاول ما لم يرتكب هذا الأخير خطأ شخصياً يتعين على  
المرسل إليه اثباته وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية.

يتضح من ذلك أن المقاول البحري لا يتعرض إلا لإثارة مسؤوليته التعاقدية، وذلك قبل من  
تعاقد معه تطبيقاً لعدم جواز الاختيار بين إثارة المسؤولية التعاقدية والمسؤولية التقصيرية. ولا يجوز إثارة  
مسؤوليته التعاقدية لأنهم لا يرتبطون مع المقاول البحري بأي عقد، وفي كل الأحوال لا يجوز الرجوع  
بدعوى المسؤولية التقصيرية في ظل النصوص الحالية على المقاول البحري عن هلاك أو تلف البضاعة  
أثناء قيامه بعملية الشحن والتفريغ المعهود إليه بها. وفي هذا المجال سنعرض لفرضيتين أساسيتين:

**الفرض الأول:** أن يكون التزام الشحن والتفريغ على عاتق الناقل البحري، حيث لا يستطيع  
الشاحن أو المرسل إليه هنا الرجوع مباشرة على المقاول، وإنما الرجوع على الناقل البحري ذاته.

**الفرض الثاني:** إذا كان الشاحن أو المرسل اليه هو الذي كلف المقاول بالشحن والتفريغ، فلا يسأل المقاول هنا إلا قبل الشاحن أو المرسل اليه، ولا يجوز لغيره توجيه دعوى المسؤولية إلى المقاول أيا كانت هذه الأخيرة عقدية أو تقصيرية.

### التشوين:

إن العمليات القانونية أو التشوين نظم المشرع أحكامها من نص المادة 920 إلى المادة 926 من القانون البحري، إذ هذه النصوص في ظاهرها تبدو واضحة وسهلة التطبيق، غير أنه إذا ما قمنا بالتعمق في دراستها نجدها تطرح مجموعة من الإشكاليات كالتداخل بين مهام المناول والمشون، صعوبة تحديد بداية هذه العمليات ونهايتها، لكن الإشكال الجوهرى هو صعوبة تحديد طبيعة التزام المشون وما سوف يترتب عنه من آثار سواء من حيث المسؤولية أو من حيث طبيعة الخطأ المرتكب، خاصة وأن احتكار النشاطات التجارية مازال موجودا من الناحية العملية من طرف المؤسسة المينائية بالرغم من رفعه من الناحية التشريعية.

وعليه لتحديد دور مقاول التشوين في الميناء لابد من تحديد الالتزامات التي تقع على عاتقه، وماهي طبيعتها وكذلك المسؤولية التي سوف تترتب في حالة الاختلال بها.

لكن قبل التعرف على دور مقاول التشوين لابد من تعريف عقد التشوين، إذ عرفه المشرع من خلال تعداده للعمليات التي يتضمنها وذلك في نص المادة 920 من ق.ب.ج، وإذا كان موقف المشرع الجزائري واضحا فيما يخص التفرقة بين العمليات المادية والعمليات القانونية فإن الأمر يختلف بالنسبة لباقي التشريعات و التي تعتبر أن الأصل هو العمليات المادية أي الشحن و التفريغ، أما العمليات القانونية ماهي إلا عمليات تبعية، ولقد عرفه -أي عقد التشوين- العميد رودير على أنه عمليات تأمين استلام البضائع والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة، وهي عمليات قانونية، في حين أن حراسة البضائع إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه هي عمليات مادية ولها صبغة قانونية في نفس الوقت.

**أولا/التزامات مقاول التشوين:**

تنص المادة 920 من ق.ب.ج على مجموعة من العمليات القانونية والتي على أساسها يتم تحديد التزامات مقاول التشوين، غير أنه إذا ما قمنا بالتمييز بين هذه العمليات، هناك عمليات يقوم بها بصفته، كإيلا عن المرسل إليه، وعمليات أخرى يقوم بها باعتباره مودع عنده.

أ- **التزامات المشون كوكيل:** إذا كان المشون يقوم بعمليات تأمين الاستلام والتأشير والتعرف على البضائع وتسليمها إلى المرسل إليه، فهنا يكيف عقد التشوين على أنه عقد وكالة لأن المشون يحل محل صاحب البضاعة، وبالتالي تقع عليه مجموعة من الالتزامات، حيث عليه التأكد من أن مواصفات البضاعة مطابقة لسند الشحن وذلك بالتحقق من العلامات الموضوعية على الطرود أو الرزم أو الحاويات، وعددها ووزنها والتأكد كذلك من عملية التغليف. يلتزم المشون باستلام البضاعة لصالح من طلب خدماته وذلك إما بأخذها من الناقل نيابة عنه أو عن المرسل إليه ووضعها على السطوح الترابية أو في المخازن، كما يكون المشون ملزما بالتحقق من البضاعة وفحصها، إذ تتم هذه العملية على الرصيف أو في مخازن الجمارك أو في المخازن العمومية.

ب- **التزامات المشون كمودع عنده:** إلى جانب الالتزامات التي يتحملها المشون كوكيل هناك التزام آخر يقع على عاتقه باعتباره حارس لهذه البضاعة، وهو ما نص عليه المشرع في الفقرة 2 من المادة 923: "وهو ملزم باتخاذ جميع التدابير الجدية للحفاظ على البضائع الموضوعية تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة تحت عهده". وبما أن المشون ملزم بالحفاظ على البضاعة فهو يقوم بهذا العمل كمودع عنده مادام أن نص المادة 590 من القانون المدني الجزائري تجعل من التزامات المودع لديه الحفاظ على الشيء المودع.

وعليه يلتزم المشون بإعداد المخازن والتحقق من صلاحيتها واتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع حصول أضرار بالبضاعة وتأمين سلامتها، وذلك باتخاذ عدة احتياطات تم تفصيلها في المرسوم التنفيذي 02-01 متعلق باستغلال الموانئ وأمنها وهي كالاتي:

- الأخذ بعين الاعتبار عند إيداع البضائع في مساحات التخزين طبيعتها وطريقة توضعها بأن تكون البضاعة من نفس الشكل حتى يمكن رصها بشكل جيد، وأن تكون من نفس النوع ومن نفس التغليف حتى تتحمل البضاعة بعضها البعض.
- يجب رص البضائع بدقة لتفادي أي ازدحام للمساحات وألا يترك بين حملة البضائع المودعة إلا المساحة الضرورية للوصول إليها طبقاً لمقاييس الأمن المفروضة.

أما عن مدة حراسة المشون للبضاعة يتم الاتفاق عليها في العقد دون أن تتعدى المدة المحددة قانوناً، وقد يكون التسليم تحت الروافع وبالتالي لا تحتاج البضاعة إلى حراستها فهي تسلم مباشرة من على متن السفينة إلى المرسل إليه الذي يضعها على الشاحنات وينقلها مباشرة إلى مخازنه الخاصة.

#### ثانياً/مسؤولية مقاول التشوين وأساسها:

إذا كان التزام مقاول المناولة التزاماً ببذل عناية فإن الأمر يختلف بالنسبة لمقاول التشوين، وهذا بالنظر إلى طبيعة الالتزامات الملقاة على عاتقه، فإذا كان يقوم بهذه الالتزامات بصفته وكيلًا هنا يقع عليه التزام أثقل وهو الالتزام بتحقيق نتيجة وهو ما يؤكد نص المادة 923 من ق.ب.ج فقرة 1.

حيث أن مقاول التشوين ملزم بتقديم التحفظات في حالة وجود خسائر بالبضاعة، وعليه في حالة عدم اتخاذه لهذه التحفظات يكون من المفترض أنه تسلم البضاعة بحالة مطابقة لما هو مذكور في سند الشحن، وعليه يكون مسئول على أساس الخطأ المفترض، وبالتالي المرسل إليه يثبت فقط الضرر دون الخطأ.

لكن من جهة أخرى تنص المادة 922 من ق.ب.ج على أن تتم عمليات التشوين بالكفاءة والتأهيل المطلوبين. وتضيف الفقرة الثانية من المادة 923 من ق.ب.ج على أنه ملزم باتخاذ جميع التدابير للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة في عهده.

من خلال المادتين وبمفهوم المخالفة يمكننا القول، أن التزام مقاول التشوين المتعلق بحراسة البضائع أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة في عهده هو التزام ببذل عناية بصفته كمودع له، وعلى المرسل إليه في هذه الحالة إثبات خطأ مقاول التشوين.

ما يلاحظ على هذه النصوص أن التزام مقاول التشوين ببذل عناية يكون في حالة القيام بأعمال الوديعة أما الالتزام بتحقيق نتيجة يكون في حالة القيام بأعمال الوكالة.

ما يستخلص من نص المادة أن مسؤولية مقاول التشوين قائمة على أساس الخطأ الواجب الإثبات والخطأ المفترض معا.

### أمين السفينة:

كان الربان قديما يقوم بعمليات تسليم البضائع للمرسل إليهم وتحصيل أجرة النقل منهم مما يستغرق وقتا ليس بالقصير، وبما أن السفينة التجارية أصبحت في الوقت الحاضر باهظة التكاليف، وهي رأس ما الا ينتج إلا إذا تحرك، ونظرا لتعدد المرسل إليهم في الرحلة الواحدة، فقد روى أن استمرار الربان في تول المهمة تسليم البضاعة بنفسه عند الوصول من شأنه بقاء السفينة فترة طويلة في الميناء حتى يحضر المرسل إليهم ليسلمهم البضاعة ويحصل منهم على أجرة النقل، مما يعني تعطل السفينة عن الاستغلال، وما يستتبع ذلك من خسارة تلحق مجهزها.

ونظرا لكثرة الأعمال التي يجب القيام بها أثناء وجود السفينة بالميناء، من تفرغ وقبض أجرة النقل، والتزود بالوقود والمؤن للرحلة التالية، واستلام بضائع وشحنها، بحث المجهز عن سبيل لتخفيف كاهل الربان.

### أولا/ تعريف أمين السفينة.

لجأ المجهز إلى شخص متخصص يعمل على وجه الاستقلال ليتولى عنه القيام بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة البحرية، هذا الشخص المستقل هو أمين السفينة، ويتمثل دوره في تسلم البضائع من الربان وتسليمها إلى أصحاب الشأن فيها، كما يتحمل عبء تزويد السفينة بالوقود والمؤن ويبرم عقود النقل والتأمين وعقود استخدام البحارة، ويتسلم من الشاحنين بضائعهم لشحنها في السفينة ويصدر لهم سندات شحن.

عرفه القانون البحري الجزائري في المادة 609 على أنه "يعتبر وكيلا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات

السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء".

### ثانيا/المركز القانوني لأمين السفينة:

يرتبط أمين السفينة بالمجهز بعقد يسمى عقد أمانة السفينة، وقد اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد، فيري اتجاه على أنه عقد عمل تحكمه القواعد العامة في العمل البري، غير أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به لأن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية، في حين أن أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية، بالإضافة إلى أن عقد العمل يفترض وجود علاقة تبعية وخضوع في حين أن أمين السفينة يتمتع باستقلالية وقد يتولى العمل لعدة مجهزين.

بينما يرى البعض الآخر بان أمين السفينة يعتبر سمسارا ولذلك فإنه يعتبر مسؤولا بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه العيب أو فقدان البضاعة، غير أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به لأن التزامات السمسار تختلف عن الالتزامات التي تقع على عاتق أمين السفينة.

لذلك استقر الرأي على أن أمين السفينة هو وكيل عن المجهز، وينوب عنه في تسلم البضاعة لأربابها وتحصيل الأجرة وتنفيذ عقد النقل البحري.

### ثالثا/التزامات أمين السفينة:

يتولى أمين السفينة عن المجهز القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة، فيتسلم البضائع من الربان ويحافظ عليها قبل تسليمها إلى أرباب الشأن فيها، كما يعتبر ممثلا لمجهز السفينة لمعاينة البضاعة عند استلامها فيقرر وجود نقص أو تلف في البضاعة ويكون هذا الإقرار ملزم للمجهز.

كما أنه يقوم بتزويد السفينة بالمؤن والمعدات والوقود ويبرم عقد النقل والتأمين ويتعاقد مع البحارة ويقوم بدفع أجرة المرشد.

فتشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام وتسليم البضائع باسم الربان والعلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية وإبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء وتموين الربان بالمال اللازم ودفع الحقوق والمصاريف وغير ذلك من التكاليف الواجبة الأداء على السفينة بمناسبة توقفها في الميناء.

### رابعاً/مسؤولية أمين السفينة:

يسأل أمين السفينة في حالة ارتكابه خطأ شخصياً أساسه الخطأ الواجب الإثبات، وهذا خلاف المجهز الذي تعتبر مسؤوليته مسؤولية تقوم على أساس الخطأ المفترض، وإن كان هناك من ينتقد هذا الحكم على أساس أن جعل قيام مسؤولية وكيل السفينة على الخطأ الشخصي هو حكم جاء على حساب البناء القانوني المتكامل لعقد النقل البحري وكل ما يحيط به والذي مفاده أن تطبق على كل من يتدخل في أي من عمليات النقل البحري، بدءاً من استلام المجهز أو وكيله البضاعة في ميناء القيام حتى تمام التسليم في ميناء الوصول، ذات الأحكام.

### وكيل الحمولة

#### أولاً/تعريف أمين الحمولة:

أثناء نقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول تكون السفينة مشحونة لفائدة أكثر من شخص واحد، ولتفادي بقاء الربان المطول في الميناء والذي ليست من مصلحة الاستغلال التجاري للسفينة، فقد جرت العادة أن ينيب المرسل إليهم شخصاً يطلق عليه أمين الحمولة، يتولى نيابة عنهم استلام البضائع والتحقق من سلامتها واتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها.

ورغم أن أمين الحمولة هو وكيل عن المرسل إليهم وأمين السفينة هو أمين عن المجهز فإن العمل البحري يقر أن يكون الشخص الواحد وكيلاً عن السفينة وعن الحمولة في نفس الوقت.

عرفه القانون البحري الجزائري في المادة 621 على أنه "يعد وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم والحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم".

#### ثانياً/الطبيعة القانونية لعقد الحمولة:

يرتبط أمين الحمولة مع أصحاب البضائع بعقد وكالة مأجورة وهو عقد تحكمه القواعد العامة على أن وكيل الحمولة قد يكون وكيلاً بالعمولة إذا تعامل مع الربان باسمه الخاص وتقدم إليه كما لو كان

هو المالك الحقيقي للبضاعة ويكون ذلك إذا كان سند الشحن لحامله أو كان إذنيا ثم تم تظهيره إليه تظهيراً ناقلاً للملكية بما يصبح معه وكيل الحمولة وكأنه المرسل إليه الأخير.

### ثالثاً/الالتزامات الناشئة عن عقد الحمولة:

أ- **التزامات أمين الحمولة:** يلتزم أمين الحمولة باستلام البضائع وكيلاً عن المرسل إليه، وبالتالي عليه أن يحمي مصالحه في الاستلام فيقوم بفحص البضائع والتأكد من سلامتها ومطابقتها لبيانات الشحن، كذلك يتولى الإشراف على تفريغ البضاعة وقد يتعاقد مع ذلك مع مقاول التفريغ.

كما يقوم أمين الحمولة بكافة الإجراءات الإدارية كالإجراءات أمام الجمارك، إضافة إلى توجيه التحفظات في المهلة المحددة قانوناً إذا كان بالبضاعة تلف، ويخطر المرسل إليه بما يتخذه من إجراءات حتى يستطيع رفع دعواه في الأجل المحدد، أخيراً يقوم بدفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة الدفع عند الوصول.

ب- **التزامات المرسل إليه:** يقوم على عاتق المرسل إليه بأن يدفع إلى أمين الحمولة الأجر المتفق عليه وعادة ما يكون عبارة عن نسبة مئوية على أساس الحمولة أو طبيعتها، وفي حالة عدم الاتفاق يحدد الأجر طبقاً لعرف الميناء كما يستحق أمين الحمولة المصروفات التي أنفقها أثناء قيامه بمهامه لحساب المرسل إليه كمصروفات التخزين والرسوم الجمركية ونفقات التحفظات، ولأمين الحمولة حق حبس البضاعة التي بحوزته ضماناً لاستفاء ديونه من المرسل إليه.

### رابعاً/مسؤولية أمين الحمولة:

يسأل أمين الحمولة عن إخلاله بتنفيذ أي من التزاماته الناشئة عن عقد أمانة الحمولة، كما لو تسلم البضاعة دون التحقق من كميتها أو سلامتها، أو لم يتخذ الإجراءات التحفظية اللازمة للمحافظة على حقوق المرسل إليه، وفي المقابل لا يسأل أمين الحمولة عن الضرر الذي يصيب البضاعة إذا كان إذا كان هذا الضرر وقع أثناء تنفيذ عقد النقل.

هذا ويجوز لأمين الحمولة إقامة دعواه على المرسل إليه أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن أمين الحمولة كما أن دعوى المرسل إليه تنقضي بمرور سنتين من تاريخ استحقاق الدين.

## السمسار البحري.

### أولا/تعريف السمسار البحري:

هو شخص يقوم بالتوسط في العلاقات التعاقدية البحرية من أجل التوفيق والتقريب بين أطرافها، وذلك لقاء حصوله على أجر، يطلق عليه العمولة، وتمثل في نسبة مئوية من قيمة الصفقة المراد إبرامها، فهو من يحاول التقريب بين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري وبين الناقل الشاحن في عقد النقل البحري، كما أنه لا يوجد مانع من أن يقوم بأعمال السمسرة شخص كأمين السفينة أو أمين الحمولة، قادر بحكم صلاته وعلاقاته في الميناء الذي يعمل به، على القيام بالوساطة والتقريب بين ذوي الشأن في العقود البحرية.

### ثانيا/التزامات السمسار البحري:

تقتصر مهمة السمسار البحري على التقريب بين طرفي العقد البحري حتى يصل إلى اتفاق، فلا يكون هو نفسه طرفا في العقد ولا وكيلا في إبرامه، ويعمل السمسار بناء على تفويض من أحد الطرفين أو منهما معا.

وتنتهي مهمته عند اتفاقها ولا يسأل عن تنفيذه إلا إذا نص صراحة على ذلك في عقد السمسرة على التزامه بضمان تنفيذ العقد البحري، ويستحق السمسار البحري أجره من الطرف الذي فوضه، كما يمكن أن يطالب بما أنفقه من مصروفات بناء على طلب عمله.

كما يلتزم السمسار البحري عند تعاقد كوسيط، للعمل في حدود الصلاحيات المعطاة إليه طبقا للتعليمات المدرجة في وكالته ويحق له أن يستلم باسم موكله جميع المبالغ المستحقة عن كل تعاقد مبرم، إلا إذا اشترط ما يخالف ذلك في عقد الوكالة، مع الملاحظة أن السمسار البحري قد يقوم بأعمال وكييل السفينة أو وكييل الحمولة، مما يتعين معه الرجوع إلى العقد الذي يربطه مع الغير لتحديد مركزه القانوني لا الوصف الذي يخلعه هو على نفسه.

كما يجوز للسماسر أن يلتزم بالعمل لحساب طرفين متعاقدين إذا عين من قبلهما، وفي هذه الحالة يتعين عليه إعلام كل من الطرفين بأنه يتصرف لحسابهما، وبأنه يتعهد بالعمل بكل تجرد، مع الأخذ بعين الاعتبار مصالح كل منهما.

### ثالثا/مسؤولية السماسر البحري:

يسأل السماسر عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ عقد السمسرة كما إذا اخفى معلومات جوهرية عن مجهز السفينة، غير أنه لا يعتبر طرف في العقد الذي يبرم بواسطته ولا يكون مسؤولا عن تنفيذه إلا إذا نص على ذلك صراحة في عقد السمسرة.

فيعد السماسر البحري مسؤولا عن أعماله طبقا لأحكام القانون العام بمعنى أنه يسأل عن أخطائه الشخصية أو أخطاء تابعيه وأن مسؤوليته عن تلك الأخطاء هي مسؤولية كاملة. هذا وتتقدم كل دعوى ناشئة عن العلاقات القائمة بين السماسر البحري ووكيله بانقضاء سنتين ابتداء من يوم استحقاق الدين.

### وكيل العبور والوكيل المعتمد لدى الجمارك:

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.

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 architecte de transport، وذلك نظرا للدور الكبير الذي يقوم به في سلسلة النقل البحري، فضلا عن اعتباره مختصا مزودا بكفاءة عالية. تبرز أهمية الالتجاء إلى وكيل العبور في حالة النقل المركب الذي يتم في جزء منه بحرا، ويتم في أجزائه الأخرى برا أو نهرا أو جوا. ونظرا 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 يعني بإنجاز وتنفيذ عمليات النقل بمعناها الدقيق.

وباعتبار أن 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) فضلا عن الآثار القانونية المهمة المترتبة عن ذلك.

### الفرع الأول: ذاتية وكيل العبور كوسيط مستقل بمفهومه ونشاطه

يعد وكيل العبور أحد أهم المتدخلين الرئيسيين الذين يستعين بهم الشاحن أو المرسل (مالك البضاعة) في عملية النقل، نظرا لمهاراته المتعددة في التشغيل السلس للواردات والصادرات من البضائع التي تمر عبر الأراضي التي ينشط فيها. وبهذا فإن الوكيل العبور أهمية كبيرة في سلسلة النقل البحري.

### أولا: 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 أن جميع الفقهاء اتفقوا على تعريفه بأنه حلقة وصل بين جزأين منفصلين من رحلة واحدة (أولاً)، واعتباره مجرد وكيل عادي لاسيما في ظل الفراغ القانوني السائد في العديد من الدول، كالجزائر مثلاً (ثانياً).

يتكون مصطلح وكيل العبور من كلمتين: وكيل والعبور، وإذا شرحنا من الناحية اللغوية كل كلمة على حدة فإن الوكيل يعني: الشخص الذي يعتمد عليه في تدبير أمر أو شأني، أو هو الشخص الذي يسعى في عمل غيره، وينوب عنه، ما العبور فمعناه: الانتقال من مكان إلى آخر عبر طريق، أو ما بين ضفتين، وبجمع معنى كل من الكلمتين فإن وكيل العبور يعترف بأنه: الشخص الذي ينوب غيره أو يعتمد عليه في انتقال شي من مكان إلى آخر عبر طريق، أو ما بين ضفتين.

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 الاحترام التعليمات الواردة".

كما عرف بعض الفقهاء وكيل العبور، من بينهم الفقيه هاني محمد دويدار والفقيه مصطفى كمال طه اللذان عرفاه بأنه: حلقة وصل بين اقليمين يتدخل في الفترة التي تفصل بينهما، فيتلقى البضاعة من ناقل بحري، ليعيد إرسالها بمعرفة ناقل آخر قد يكون بحرياً أو برياً أو نهراً أو جواً.

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 إنهاؤها المرحلة الأولى من مراحل النقل، ثم يقوم بإعادة إرسالها إلى مكان آخر بالوسيلة التي يختارها الموكل، لتبدأ المرحلة الثانية.

إذا رجعنا إلى النصوص القانونية، فإن القانون الجزائري لم يعرف لا وكيل العبور ولا عقده، شأنه في ذلك شأن القانون الفرنسي، على عكس القانون التونسي الذي خص وكيل العبور بتنظيم خاص في القانون رقم 95\_32 المتعلق بوكلاء العبور وعرفه في الفصل الأول من خلال الصلاحيات والوظائف المختلفة التي يقوم بها لحساب المرسل أو المرسل إليه، والتي تتنوع ما بين الأعمال القانونية والعمليات

المادبة المتصلة بالنقل الدولي للبضائع، بالإضافة إلى الإجراءات الإدارية والجمركية، حيث إنه اشترط لقيامه بها أن يكون مؤهلا، أو أن يكلف من يقوم بها.

نستخلص من خلال ما سبق ذكره أين وكيل العبور: يعد وسيط نقل متخصص قد يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، 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، فإن أهم صفة تميز وكيل العبور هي أنه حلقة وصل بين جزأين منفصلين من رحلة واحدة، حيث أنه يتخذ من الوسط البحري البيئة المناسبة لممارسة نشاطه، لكن السؤال المطروح: هل يلزم له شروط خاصة لممارسة هذا النشاط واكتساب هذه الصفة أم لا؟

### ثانيا: وكيل العبور مجرد وكيل عادي

لم ينظم المشرع الجزائري عقد وكالة العبور، لا في التقنين التجاري (أمر رقم 75\_59، 1975) كما فعل بالنسبة لعقد الوكالة بالعمولة للنقل، ولا في التقنين البحري، ولا في أي قانون آخر. كما لم يخص وكيل العبور بتنظيم خاص مثلما فعل مع مساعدي النقل الآخرين، مثل: الوكيل بالعمولة للنقل الذي حدد شروط ممارسة مهنته بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05\_473 (مرسوم تنفيذي رقم 05\_473، 2005)، والوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي هو الآخر نظم مهنته بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10\_288 المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع (مرسوم تنفيذي رقم 10\_288، 2010).

لذلك فإنه في ظل الفراغ القانوني لوكيل العبور، وأمام عدم وجود نظام خاص به، ومع الأخذ بعين الاعتبار أن عقده لم يتم إدراجه ضمن الأعمال التجارية المنصوص عليها في التقنين التجاري، فإن عقده -دون شك- يعد عقدا مدنيا، يخضع للأحكام العامة للوكالة المنصوص عليها في التقنين المدني (أمر رقم 75\_58، 1975). وعليه، فإن الأحكام العامة للوكالة تمثل القواعد التي تطبق على وكيل العبور، غير أنه إذا رجعنا إلى المواد من 571 إلى 589 الخاصة بالوكالة في التقنين المدني الجزائري، فإننا لا نجد ضمن هذه المواد الشروط الخاصة الواجب توافرها في الشخص حتى يكتسب صفة وكيل العبور ويمارس نشاطه، مما يترتب عليه وجود فراغ قانوني فيما يخص هذا الأمر.

تجدر الإشارة إلى أنه بالرغم من اعتبار عقد وكالة العبور من العقود المدنية، إلا أن وكيل العبور في أغلب الأحيان يمارس مهنته في شكل مؤسسات عمومية: شركات تجارية، وكالات التجارية تتسم كلها بأنها ذات طابع تجاري. أي أن وكالة العبور كنشاط خاص هي نشاط تجاري محض، من المفروض أن يخضع لقواعد قانونية خاصة، وليس للقواعد العامة الموجودة في التقنين المدني الجزائري.

انطلاقاً مما سبق ذكره، فإن وكيل العبور مجرد وكيل عادي يكفي أن يفوضه صاحب البضاعة للقيام بعملية الوصل مع القيام بجميع العمليات التي تتطلبها تلك المرحلة، غير أنه 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 إن هذا الأخير يختلف عن وكيل العبور في عدة نقاط. ومن أجل إبرازها نحاول التمييز بينهما.

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، فإننا نجد أنهما يتشابهان في أنهما 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 الوكلاء الجمارك في القانون رقم 07\_79 (قانون رقم 07\_79، 1979 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98\_10 قانون رقم 10\_98، 1998) والقانون رقم 04\_17

- المتضمن قانون الجمارك (قانون رقم 17\_04، 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 لابد 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 نشاطا حرا لا يخضع لأي تسجيل خاص.
- 3- من حيث المهمة: يتعاقد الوكيل المعتمد لدى الجمارك باسمه الخاص وحساب موكله من أجل القيام لهذا الأخير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع، أما وكيل العبور، فيقوم باسم وحساب 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، بينما وكيل العبور يكون ملزما ببذل العناية اللازمة فقط، سواء تحققت النتيجة أم تخلفت.
- 5- من حيث الأجرة: كانت أجور الوكيل المعتمد لدى الجمارك قبل تعديل القانون رقم 79\_07 سالف الذكر تحدد بموجب مرسوم يتخذ بناء على تقرير مشترك بين وزير المالية ووزير التجارة، غير أنه بعد تعديل قانون الجمارك بموجب القانون رقم 98\_10 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، ما أجور وكيل العبور، فتتميز بأنها مفصلة تتضمن مصاريف الترانزيت أو المبالغ التي دفعها لحساب موكله للمتدخلين في عملية النقل.
- 6- من حيث المسؤولية: يتحمل الوكيل المعتمد لدى الجمارك المسؤولية ليس فقط عن خطئه الشخصي بل أيضا 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 يدي بها هذا الأخير قبل أن يصرح بها أمام إدارة الجمارك. ولا تتوقف مسؤوليته عند هذه الأخيرة، بل بالإضافة إلى ذلك، فإنه يعد أيضا مسؤولا أمام موكله عن القيام بما أوكله من مهام. في حين أن وكيل العبور يكون مسؤولا أمام موكله فقط وعما صدر منه من أخطاء شخصية التي يجب على موكله إثباتها.

### 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 طبقا لما نصت عليه المادة 17 من القانون رقم 10\_288 سالف الذكر. كما يجب عليه أيضا 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...).
- ثم إيداعه في أجل أقصاه واحد وعشرون (21) يوما ابتداء من تاريخ تفرغ البضائع، أو من تاريخ الوثيقة التي تم بموجبها الترخيص بتنقل البضائع، مع الأخذ بعين الاعتبار أن المصريح لا بد عليه أن يكون على علم بمختلف الحقوق والرسوم التي تخضع لها البضائع المراد جمركتها. كما يجب عليه أيضا أن يدرج في التصريح التصفية المفصلة للحقوق والرسوم، وتخليص المواد وكذا الطريقة التي سيتم بها دفعها.
- \* الحضور مع أعوان الجمارك الذين يقومون بفحص البضائع المصريح 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، فإن 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 الموكلة إليه، لا مهمته الأصلية.

### الفرع الثالث: تنفيذ عقد وكالة العبور

ينشأ عن كل عقد التزامات في ذمة أطرافه، وبمجرد الإخلال بها تترتب المسؤولية العقدية في ذمة الطرف المخل، فيكون ملزما بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المتعاقد الآخر. وهذا هو الحال بالنسبة لعقد وكالة العبور، فبمجرد إبرام العقد، تقع على عاتق وكيل العبور التزامات وفي حالة عدم تنفيذها أو الإخلال بها تقوم مسؤوليته.

### أولا/الالتزامات الموكلة لوكيل العبور:

من المعروف أن 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 دورة الممثل 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).

أ- 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، بالإضافة إلى التأكد من جودتها، وبأنها نفس البضاعة الموجهة إليه، وبأنها مستوفية لجميع الشروط المدونة في سند الشحن، حيث يجب عليه أن يقوم بذلك بعناية كبيرة؛ لأن أي خطأ من قبله، أو تقصير بخصوص هذا الشأن يحملة المسؤولية.

بعد أن يقوم وكيل العبور عند استلام البضاعة بالفحص الدقيق لسند الشحن والوثائق المرفقة به؛ للتأكد بأنها نفس البضاعة الموجهة إليه، والتأكد من سلامتها وجودتها، وأنه هو الموجه إليه الحقيقي، فإنه 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، 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.

والجدير بالذكر أنه يجب على وكيل العبور أن يبدي التحفظات اللازمة، ويتخذ الإجراءات الكفيلة في حالة تسلمه طرودا مفتوحة وممزقة من مخازن الميناء، أو إذا كانت البضاعة متلفة وعلى غير الحالة المدونة في سند الشحن؛ لأن إهمال اتخاذها يفترض معه أنه تسلم البضاعة بالحالة والكمية الموضحة في سند الشحن، وبالتالي يحملة ذلك المسؤولية. ولا يتوقف دور وكيل العبور على الالتزامات المفروضة عليه عند مرحلة استلام البضاعة، بل يستمر أيضا ليشمل المهام الموكلة إليه أثناء مرحلة إعادة إرسال البضاعة.

### ب- التزامات وكيل العبور أثناء مرحلة إعادة إرسال البضائع:

يقوم وكيل العبور - إلى جانب المهام السابق ذكرها في مرحلة التسليم بعدة مهام عند الإرسال، تبدأ أولا 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، ويستعين وكيل

العبور للقيام بهذه العملية بعمال الموانئ المتخصصين، وبأدوات خاصة تختلف باختلاف نوع البضاعة، ومكان رسو السفينة، غير أنه يجب أن تكون عملية الشحن تحت إشرافه، وفي الآجال المتفق عليها؛ تفاديا للتأخير. أما في حالة عدم وجود اتفاق فيما يخص الآجال، 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 للنقل الثاني.

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. وهذا ما يفرض عليه مراعاة طبيعة البضاعة ومدى ملاءمتها مع البضائع الأخرى التي ترص بجوارها وعند اتمامه هذه العملية، فإنه 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، لكن بالمقابل يجب عليه حماية مصالح موكله، فإذا كانت الوجهة التي حددها وكيله غير مناسبة، فإن وكيل العبور بحكم خبرته المهنية يجب عليه أن يقوم بإسداء النصائح لموكله بغية تعديل تعليماته. كما يجب عليه أيضا - لحماية مصالح موكله - التفاوض مع شركات النقل؛ لخفض التكاليف والمطالبة بالتعريف، وأجرة النقل الأكثر انخفاضا، باعتباره يدير حجما كبيرا من نقل البضائع يمكنه من خفض الأسعار أمام هذه الشركات.

وبالإضافة إلى إبرام عقد النقل، فإن وكيل العبور يقوم أيضا 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؛ نظرا لكثرة المخاطر في هذا النوع من النقل. وبناء على ما سبق ذكره، فإنه يجب على وكيل العبور أداء

جميع الالتزامات المفروضة عليه؛ لأنه في حالة عدم تنفيذها، أو الإخلال بها يترتب على ذلك قيام مسؤوليته.

### الفرع الرابع: قيام مسؤولية وكيل العبور

#### أولاً: الخطأ الشخصي مصدر مسؤولية وكيل العبور

إذا ارتكب وكيل العبور خطأ 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، سواء 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 ثان بثمان 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. يجب التنويه إلى أنه إلى جانب هذه الأخطاء، وحتى تقوم مسؤولية وكيل العبور، لا بد أيضاً أن يتم إثبات الخطأ الصادر منه من قبل موكله، هذا من جهة، ومن جهة أخرى لا بد أن يكون قد ألحق ذلك الخطأ ضرراً بموكله، أي أن يكون هناك علاقة سببية بينهما.

#### ثانياً: 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 ينوب 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.

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

أ- النائب غير المعين: إذا رخص الموكل لوكيل العبور بالقيام بالإناطة، لكنه لم يعين له الشخص النائب، ففي هذه الحالة، وباعتبار وكيل العبور كمحترف، لا بد عليه أن يقوم باختيار الشخص النائب وفق المهنة التي يريد تأديتها له. وقد أعفى المشرع الجزائري في هذه الحالة وكيل العبور من المسؤولية العقدية عن عمل النائب، ولم يجعله مسؤولا إلا عن خطئه الشخصي، إما في اختيار النائب، كأن يكون غير كفء أو غير أمين، وإما في حالة توجهه توجها خاطئا، وأيضا 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 مسؤولا وحده اتجاه الوكيل بموجب عقد الإناطة، وأمام الموكل بمقتضى الدعوى المباشرة. وكما يستطيع وكيل العبور أن يعين النائب، إذا لم يقم 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 ضمنا، حيث أنه إذا رخص الموكل لوكيل العبور القيام بالإناطة، وعين له الشخص النائب إن وكيل العبور يكون غير مسؤول عن أخطاء هذا الأخير، بل يسأل 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، فإنه سواء تم تعيين النائب من طرف الموكل، أو لم يتم تعيينه، فإن 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.