



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministry Of Higher Education and Scientific Research

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان
University Of Abou-Bekr Belkaid -Tlemcen-

كلية الحقوق والعلوم السياسية
Faculty of law and politic science

الإجابة النموذجية.

في خضم التطور الرهيب للتجارة الدولية، وبالتحديد بعد جائحة كورونا، ونتيجة الطلبات المتزايدة على المنتجات سواء من قبل الشركات أو الأفراد، لا ينكر أحد الدور الكبير والجوهري الذي يلعبه النقل البحري لتحقيق التوازن في معادلة العالم الاقتصادي (بين العرض والطلب)، هذا الدور الذي كان نتيجة التطور الكبير في الخدمات البحرية، بداية من تطور الأدوات والميكانيزمات، مروراً إلى اللوجستيات الحديثة، ووصولاً إلى تطور المنظومة القانونية التي تحكم سير العملية منذ بدايتها إلى نهايتها.

إن التطورات التي شهدتها عالم النقل البحري، كانت ملزمة للنقل بأن يتكامل مع هذا التطور، مما افترض عليه الاستعانة بأفراد آخرين، ضمن منظومة عملية وقانونية متكاملة، منحهم إمكانية القيام ببعض التصرفات والالتزامات التي كانت في الأصل حكراً عليه دون سواه، تحت راية ولواء مساعدي النقل البحري، حيث تصدت القانون الوطنية لحالة الفراغ القانوني التي كانت تعترض قيام هؤلاء المساعدين بنشاطهم، من خلال تحديد شروط امتثال كل واحد منهم لخدمة معينة بذاتها، مع تحديد التزاماته ومسؤولياته أيضاً، حماية للغير في تعاملهم المباشر مع الناقل.

غير أن بروز وصف وكيل العبور بين هؤلاء المساعدين كان استثناء لما سبق، بحكم حدثاته في النشاط مقارنة بزملائه (في الجزائر)، ولغياب أصل له في المنظومة القانونية الجزائرية المؤسسة لنشاط هؤلاء المساعدين. فما صحة تناول وكيل العبور على باقي المساعدين من خلال القيام بخدماتهم ونشاطاتهم؟ وهل المسؤولية المترتبة على اخلاله بالالتزامات تكون كفيلاً لضمان حقوق الشحنيين والناقلين على حد سواء؟

إن الإجابة عن هذه التساؤلات تجبرنا على التفصيل في النقاط التالية:

أولاً/ النظام القانوني لمساعد الناقل في القانون الجزائري (10ن):

برزت الحاجة للمساعدين البحريين مباشرة بعد تعدد المهام التي يقوم بها الناقل عادة، وخصوصا بعد الزخم الكبير الذي شهدته هذا النوع من النقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وعلى اعتبار خصوصية الجزائر الجغرافية، بإطلالتها على البحر الأبيض المتوسط بشريط يتجاوز 1200 كم، خصوصا بعد انتهاج الجزائر أسلوب الاقتصاد الحر، والذي ظهر جليا في العديد من النصوص القانونية بما في ذلك القانون البحري 98-05، كان المشرع الجزائري مستعدا لتنظيم الجانب التشريعي والقانوني الذي يحكم هؤلاء المساعدين، فكانت البداية بالمرسوم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006، المعدل والمتمم بالمرسوم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن والمناولة والتشوين (2ن)، أين فرض وفق هذا المرسوم مجموعة من الضوابط الأساسية للقيام بهذه المهام، فلا تُسند مهام القطر أم المناولة أو التشوين إلا لشخص طبيعي متمتع بالجنسية الجزائرية، أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري، متحصل على عقد امتياز بعد خوض غمار منافسة تتولى السلطة المينائية اقتراحها ويتولى الوزير المكلف بالبحرية الإشراف عليها، على أن لا تتجاوز مدة الامتياز 40 سنة كاملة، يتم خلالها دفع إتاوات يتولى القانون تحديد قيمتها، مع إلزام المتحصلين على هذا الامتياز عدم إمكانية التصرف فيه بنقله أو بيعه أو حتى إيجاره، على أن يتم القيام بنشاطات القطر أو المناولة أو التشوين في الإطار الجغرافي المحدد للسلطة المينائية التي تولت إطلاق هذه المنافسة. (ما يُلاحظ في هذا المرسوم الغياب الواضح لعدد من الوكلاء والمساعدين بما فيهم وكيل العبور) (2ن).

جاء المرسوم التنفيذي 20-348 المؤرخ في 20 نوفمبر 2020 ليُتمن ويُكَمِّل ما جاء به سابقه، فحاول أن ينظم قانونيا نشاط كلاً من: وكيل السفينة، وكيل الحمولة، السمسار البحري، مجمع ومفكك البضائع، ووكيل العمولة النقل (2ن)، كما حدد المرسوم ذاته شروط وآليات القيام بهذه النشاطات، ابتداء من ضرورة الحصول على اعتماد بعد تقديم طلب للوزير المكلف بالبحرية، حيث ينبغي على طالب الاعتماد أن يكون متجنسا بالجنسية الجزائرية، ومقيما بالتراب الوطني الجزائري إذا كان طالب الاعتماد شخصا طبيعيا، أما إذا كان الطالب شخصا معنويا، فينبغي أن يكون هذا الشخص المعنوي خاضعا للقانون الجزائري، وأن يكون مدير هذا الشخص المعنوي جزائري الجنسية مقيما بالتراب الوطني.

إن القيام بالمهام المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 20-348 اشترطت حصول القائم بها تحصيله على شهادات للدراسات العليا، وخبرة مهنية في المجال البحري لا تقل عن خمس سنوات، ناهيك عن إثبات تأمين ضد التبعات المالية للمسؤولية المدنية والمهنية، مع ضرورة إثبات الحصول على محل تجاري بعد الحصول على الاعتماد الذي تُحدِّد مدته بعشر سنوات قابلة للتجديد. (يجدر التنبيه مرة أخرى أن المشرع قد وسع من قائمة المساعدين البحريين في هذا المرسوم، لكن وكيل العبور لا يزال الغائب الأبرز عن هذه القائمة). (2ن)

وعلى اعتبار أن النقل البحري من أكثر المجالات تداخلا مع الأنظمة الجمركية العالمية، لما له من تأثير واضح على الأمن القومي، التجاري والغذائي للوطن، فإن تنظيم نشاط المصريح الجمركي كان حتمية أساسية كضمان لحسن

سير عملية التصريح الجمركية، حيث تولى المرسوم التنفيذي 10-288 المؤرخ في 14 نوفمبر 2010 تحديد الأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع، في غياب تام مرة أخرى لوصف وكيل العبور. (2ن)

ثانيا/ صور تداخل مهما وكيل العبور مع باقي المساعدين (5ن):

إن غياب النصوص المنظمة لنشاط وكيل العبور كما فصلنا سابق، فتحت المجال أمامه ليتناول على نشاطات باقي المساعدين دون أي قيد، فمن الناحية العملية نجد أن وكيل العبور قد ينوب عن الناقل في استلامه للبضاعة من الشاحن ويتأكد من محتواها أو حتى من مدى مطابقتها لتصريحات هذا الأخير (الشاحن)، كما يتولى أيضا حمايتها لغاية تحديد تاريخ شحنها، فيكون بهذا العمل قد قام بنفس مهام المشون، بل يتعدى دوره ذلك، فقد نجد أحيانا أن وكيل العبور قد تولى شحن بضاعة معينة عن طريق تابعيه، فيكون بذلك قد تناول على نشاط مقال الشحن والتفريغ. إن مهمة هذا الوكيل (العبور) لا تقف عند الخدمات المتعلقة بالبضاعة، بل يتعداها ليقدم خدمات للسفينة ذاته، مطابقا في ذلك المهمة الموكلة لوكيل السفينة.

إن غياب النصوص التنظيمية فتح المجال على مصراعيه للوكيل بأن يتعاقد مع الشاحن أو المرسل إليه حسب الظروف، على أن يقوم بجميع الضروريات والإجراءات التي تحتاجها البضاعة ابتداء من تحضيرها في ميناء الشحن، مروراً بإجراءات استلامها في ميناء الوصول (مهمة وكيل الحمولة)، ووصولاً إلى إجراءات إخراج هذه الحمولة من الميناء وتمكين المرسل إليه التصرف فيها وفق ما يقتضيه القانون، وهو الذي يتطابق روحا ومضمونا مع مهام الوكيل الجمركي.

ثالثا: المسؤولية المخففة لوكيل العبور حتمية قانونية (5ن):

إذا كانت المهام التي يقوم بها وكيل العبور متنوعة ومتعددة لعدم إمكانية حصرها، فإن نظام المسؤولية الحاد والمشدد والذي يُعد ضابطا ومقيدا لنشاط أي مساعد من المساعدين البحريين يسجل غيابه هو أيضا، فوكيل العبور مسؤول عن أفعاله الشخصية اتجاه موكله، بل يقع إثبات خطئه على عاتق من ادعى ذلك الخطأ، وحتى في الحالات التي يُفوض غيره للقيام بمهامه، فالمسؤولية تقوم على مدى إدراك كفاءة الشخص القائم بمهامه نيابة عنه إذا ما تولى هو شخصيا القيام بهذا التفويض، أما إذا كان هذا التفويض بقرار من الموكل فلا مسؤولية عليه في هذه الحالة.

أخيرا، ما يسعنا قوله في هذه الحالة، أن وكيل العبور وبالحالة العملية الراهنة، يتمتع بكم هائل من الامتيازات، ابتداء من غياب أي شرط قانوني أو إداري للقيام بمهامه لغياب التنظيم القانوني الخاص به، هذا الغياب لمثل هكذا نصوص هو من كان بوابة تناول وكيل العبور على مهام باقي المساعدين دون رقيب، وما ساعده في ذلك طبعاً، نظام المسؤولية المخفف نتيجة تقاعسه أو إخفاقه في أداء المهام المنوطة به، مما يستوجب تدخلا تشريعا عاجلا لمواجهة أزمة الفراغ القانوني، وتحقيق ضمانات كافية للمتعاملين والمتعاقدين معه.