

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان

كلية الحقوق



## وكيل العبور حلقة من حلقات النقل البحري

مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع - قانون النقل -

إعداد الطالبة

كحلولة يمينة

تحت إشراف الأستاذ

بن عمار محمد

أعضاء اللجنة

الأستاذ : كحلولة محمد أستاذ التعليم العالي ..... رئيسا  
الأستاذ : بن عمار محمد أستاذ التعليم العالي ..... مشرفا مقرر  
الأستاذ : بن حموا عبد الله أستاذ التعليم العالي ..... عضوا مناقشا  
الأستاذ : شهيدة قادة أستاذ مكلف بالدروس ..... عضوا مناقشا

السنة الجامعية : 2003-2002

## كلمة الشكر

أتقدم بتشكراتي الخالصة إلى أستاذي الفاضل الدكتور  
بن عمار محمد الذي منحني من وقته الثمين و الذي لم يبخل علي  
يوما بمعلوماته النيرة و توجيهاته القيمة التي ساعدتني على انجاز  
هذا البحث .

وأشكر كذلك الأستاذ ملزي عبد الرحمن بجامعة الجزائر  
العاصمة ،الأستاذ بن حمو عبد الله بجامعة تلمسان ، الأستاذ بن مزاح  
أمين خبير بحري بوهران ، مدير المعهد العالي للدراسات البحرية  
ببوسماعيل - الجزائر العاصمة -الذين ساعدوني على إقتناء المراجع.  
كما أتقدم بآيات الشكر للأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة  
الذين تحملوا عبء قراءة هذا البحث ، وقبلوا المشاركة في مناقشته.

## مقدمة:

لا خلاف أن النقل يعد ظاهرة من أعمق الظواهر التي صاحبت البشرية في كل عهودها.

ولقد تطورت وسائل النقل وطرقه تطورا فاق كل الظنون والآمال.

وفرضت ثورة الحاويات التي بدأت في ستينات هذا القرن تغيرات جذرية مست كل جوانب النقل، و ماهي إلا بضع سنين حتى صارت تحوية البضائع داخل الحاويات الطريقة السائدة في التجارة الدولية لنقل البضائع العامة بين الدول المتقدمة، كما أنها بدأت تأخذ طريقها تدريجيا إلى الدول النامية.

ويحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى، البري والجوي في نقل التجارة العالمية حيث يمثل نسبة حوالي 85% من حجمها الإجمالي<sup>(1)</sup>. وغالبا سيبقى النقل البحري على وضعه المتميز هذا نظرا لقدرة وسيلته وهي السفينة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة، وكذا ما تتميز به من سعة إستيعابية تمكنها من استقبال البضائع مختلفة الأنواع والأحجام ونقلها إلى موانئ العالم. أضف إلى ذلك أن النقل البحري يعد من أرخص وسائط النقل تكلفة في أجور الشحن .

وأمام المتطلبات المستحدثة للتجارة الدولية والنقل الدولي للبضائع، تطور نمط النقل من مواقع إنتاج بضاعة في بلد معين إلى أماكن التوزيع و الإستهلاك في بلد آخر.

1- فاروق ملش/ النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية و القانونية - الشنهاي للطباعة والنشر إسكندرية 1996 ص 9.

وقد أصبحت عملية نقل بضاعة من مكان إنتاجها إلى محل الزبون تمثل سلسلة نقل تحتوي على مجموعة من الحلقات، ويقصد بهذه الحلقات عدد وافر من الأعوان يشتركون فيها ويتدخلون على مستويات مختلفة .

فأمام صعوبة تنفيذ وتنظيم عملية النقل التي عرفت تطورا كبيرا، وأمام تعقد إجراءاتها، تجعل البائع أو المشتري حائرا أمام هذه الوضعية، غير قادر على القيام بهذه الإجراءات بنفسه، فهذا ما يدفعه إلى اللجوء إلى شخص مختص ذو خبرة فنية في هذا المجال وكفاءة مهنية وقدرة مالية.

هذا الشخص هو "وكيل العبور" الذي هو موضوع بحثنا والذي يمثل أهم حلقة في سلسلة النقل البحري.

"الترانزيتير"<sup>(1)</sup> أو "وكيل العبور" هذه الكلمة التي تصادفنا كثيرا في حياتنا اليومية والعملية، ولكن كثيرا ما نجهل معناها.

أكثر من ذلك فقد يستعملها البعض في غير محلها، فهي عادة تستعمل للإشارة إلى الوكيل المعتمد لدى الجمارك، أو للإشارة إلى وكيل العمولة للنقل... ويرجع هذا لكون أن وكيل العبور هو غير معروف في القانون الجزائري.

فعلى خلاف باقي مساعدي النقل الذين قام المشرع بتنظيم مهنتهم في قوانين خاصة<sup>(2)</sup>، ترك مهنة وكيل العبور بدون قانون ينظمها، بالرغم من الدور الكبير الذي

---

1 - أن "ترانزيتير" "TRANSITAIRE" كلمة مشتقة من "transit" ترانزيت، التي بدورها مشتقة من كلمة إيطالية "transito" "ترانزيتو" والتي يقصد بها العبور، فإن ترجمة ترانزيتير بالعربية هو وكيل العبور

2- وكيل العمولة للنقل الذي نظمه المشرع الجزائري في القانون التجاري و المرسوم 213- 94 الصادر بتاريخ 27 جويلية 1994 المتعلق بشروط ممارسة مهنة وكيل العمولة لنقل البضائع ، و الوكيل معتمد لدى الجمارك الذي نظمه المشرع بموجب المرسوم التنفيذي 197- 99 الصادر في 16 أوت 1999 و الذي يحدد شروط ممارسة هذه المهنة .

يلعبه هذا الأخير في سلسلة النقل البحري وخاصة مع التطور المذهل الذي عرفته التبادلات التجارية الدولية، بحيث أصبح لا يكتفي باستقبال البضاعة من نمط نقل لبيعها في نمط نقل آخر كما كان يفعل قديما، وإنما هو اليوم بمثابة مختص مزود بكفاءة عالية.

وكيل العبور يعتبر أحد أعمدة النقل البحري ولقد ذهبت "La FIATA" الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور ومثيلهم إلى القول :

« Le transitaire est l'architecte du transport »<sup>(1)</sup> إن هذا لخير دليل على الدور الكبير الذي يلعبه وكيل العبور في سلسلة النقل البحري فقد اعتبرته بمثابة مهندس عملية النقل، فإذا كان المهندس يقوم بوضع مخطط البناء فإن وكيل العبور يقوم بوضع مخطط عملية النقل.

فأمام أهمية وكيل العبور وعدم وجود قانون خاص يحدد مفهومه، وينظمه، وأمام الخلط في استعمال اصطلاح وكيل العبور للإشارة إلى مساعدي نقل آخرين وما يترتب على ذلك من آثار قانونية مهمة.

كانت هي العناصر التي دفعتنا إلى القيام بهذه الدراسة المفصلة لوكيل العبور لنبين من خلالها مفهومه ونميزه عن باقي مساعدي النقل الآخرين خاصة وكيل العمولة للنقل، الوكيل المعتمد لدى الجمارك،... حتى لا نقع في خطأ استعمال مصطلح قانوني في غير محله، كما نشرح كذلك الدور الذي يلعبه في سلسلة النقل

---

1 - Mohamed El-Kamel El Khelifa- Guide des transports internationaux de marchandises, éditions Dahleb Alger 1994 page 87

البحري والالتزامات التي يقوم بها، والمسؤولية التي تترتب عليه في حالة إخلاله بهذه الالتزامات.

و لقد رجعنا في بحثنا هذا إلى القانون التونسي الذي يعتبر من أندر القوانين التي نظمت مهنة وكيل العبور، بصورة دقيقة ، بحيث عرفه وبين إلتزاماته وكذا مسؤوليته<sup>(1)</sup>.

كما رجعنا كذلك في بحثنا هذا إلى اجتهادات القضاء الفرنسي لإلقاء الضوء على بعض المفاهيم المبهمة وبعض النقاط الغامضة، وذلك لعدم عثورنا على اجتهادات القضاء الجزائري الخاصة بوكيل العبور.

و هكذا كانت خطة بحثنا كالتالي:

### الفصل الأول:

نتعرض فيه إلى مفهوم وكيل العبور وإطاره التنظيمي، بحيث نتطرق في المبحث الأول إلى مفهوم وكيل العبور من خلال عقد الوكالة الذي نشرح فيه مفهوم عقد وكالة العبور(المطلب الأول)، ثم بعد ذلك نميز فيه بين وكيل العبور وباقي المتدخلين في سلسلة النقل البحري (المطلب الثاني)، ثم نتطرق في المبحث الثاني إلى الإطار التنظيمي على الصعيد الدولي (المطلب الأول) والإطار التنظيمي على الصعيد الداخلي في الجزائر (المطلب الثاني).

---

1- راجع القانون التونسي رقم 99-32 المؤرخ في 14 أبريل 1995 المتعلق بوكيل العبور(ملحق)

## الفصل الثاني:

نتعرض فيه إلى دور وكيل العبور و مسؤوليته، بحيث نتطرق في المبحث الأول إلى دور وكيل العبور والذي يشمل دوره في مرحلة "استلام" البضاعة (المطلب الأول)، ودوره في مرحلة "إرسال" أو "إعادة إرسال" البضاعة (المطلب الثاني)، ونتطرق إلى مسؤولية وكيل العبور في مبحث ثاني نشرح فيه قيام هذه المسؤولية (المطلب الأول)، والإعفاء والتحديد الاتفاقي من هذه المسؤولية (المطلب الثاني).

## الفصل الأول:

### مفهوم وكيل العبور وإطاره التنظيمي



يعرف قاموس لاروس وكيل العبور كمقدم للخدمات يتدخل لمساعدة المرسلين لتخطيط وتنظيم عملية النقل وتنفيذها.

وتوجد مهنة وكيل العبور منذ القرن العاشر، إلا أنها لم تبرز إلا في القرن الأخير بصفتها مهنة حقيقية وهذا إثر التطور المذهل الذي عرفته التبادلات التجارية الدولية.

قديمًا كان وكيل العبور يكتفي باستقبال البضاعة من نمط نقل لبيعها في نمط نقل آخر، أما اليوم فهو بمثابة مهني مختص مزود بكفاءة عالية.

إن القانون الجزائري لم يقم بوضع تعريف لعقد وكالة العبور مثله مثل القانون الفرنسي، وهذا ما يدفعنا إلى اللجوء إلى القانون المدني الجزائري وبالأحرى إلى عقد الوكالة باعتبار أن وكيل العبور هو وكيل مأجور ملتزم بتعليمات موكله.

وكيل العبور وبعد أن أصبح له وزن كبير في سلسلة النقل البحري وبدأت تتحدد ملامح هذه المهنة قام مهنيوا هذا القطاع بتنظيم أنفسهم في شكل جمعيات داخلية وهيئات أخرى دولية تتكفل بمعالجة مشاكلهم وإعداد برامج التكوين... إلخ

ولهذا سوف نتطرق في هذا الفصل إلى مفهوم وكيل العبور من خلال عقد الوكالة في المبحث الأول، و إلى الإطار التنظيمي لوكيل العبور في المبحث الثاني.

## المبحث الأول: مفهوم وكيل العبور من خلال عقد الوكالة

وكيل العبور يرتبط أساسا بعقد وكالة العبور، وبالرجوع إلى القانون الجزائري لا نجد لهذا العقد "عقد وكالة العبور" تعريفا خاصا به مثله مثل القانون الفرنسي، على خلاف قوانين أخرى التي تضع له تنظيم خاص به كالقانون التونسي.

إن هذا الفراغ القانوني، في الحقيقة لا يطرح إشكالا باعتبار أن عقد وكالة العبور يحلل قانونيا كعقد وكالة ويخضع في التشريع الجزائري للمواد 571 وما يتبعها من القانون المدني.

وبهذا نقول أن وكيل العبور غير معروف في القانون الجزائري، وأن هذه التسمية "وكيل العبور" "transitaire" تستعمل عادة في الحياة اليومية للإشارة إلى مساعدي نقل آخرين كالوكيل المعتمد لدى الجمارك أو للإشارة إلى وكيل العمولة للنقل....

أن هذا الخلط في استعمال المصطلحات، أو بالأحرى استعمال إصطلاح "وكيل العبور" "transitaire" للإشارة إلى مساعدي نقل آخرين يبدو تافها من الناحية اللغوية، ولكن يربط آثارا مهمة من الناحية القانونية باعتبار أن لكل مساعد من مساعدي النقل البحري نظام قانوني خاص به، وبواسطة هذا النظام تتحدد إلتزاماته ومسؤولياته.

فأمام هذا الخلط في المصطلحات، وأمام هذا الغموض الكبير الذي يحيط بمفهوم وكيل العبور يستوجب علينا تحديده و ذلك من خلال تحديد مفهوم عقد وكالة العبور (المطلب الأول)، و تمييزه عن باقي المتدخلين في سلسلة النقل البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: مفهوم عقد وكالة العبور

يعتبر وكيل العبور طرفا في عقد وكالة العبور و لهذا يجدر بنا تحديد مفهومه داخل هذا الإطار - داخل إطار عقد وكالة العبور "contrat de transit" - و بالتالي لتحديد

عقد وكالة العبور لابد أن نحدد من له صفة وكيل العبور؟ (الفرع الأول) ماهي الطبيعة القانونية لهذا العقد؟ (الفرع الثاني)، كيف يبرم هذا العقد؟ (الفرع الثالث) .

## الفرع الأول: تحديد من له صفة وكيل العبور

قبل التطرق إلى تحديد من له صفة وكيل العبور سوف نعرض على بعض التعاريف الفقهية لوكيل العبور.

يعرف العميد: Rène Rodiere وكيل العبور:

« le transitaire se borne à accomplir des opérations juridiques et accessoirement matérielles qui pallient la solution de continuité entre deux éléments distincts d'un même déplacement intervenant ainsi à la charnière entre <sup>(1)</sup>deux transports sans être responsable ni de l'un ni de l'autre »

" يقتصر دور وكيل العبور على القيام بعمليات قانونية وأخرى مادية يقوم بها بصفة عرضية تعوض شيئاً ما عملية الاتصال بين عنصرين منفصلين لنفس النقل ، متدخلا هكذا عند نقطة الاتصال بين نقلين دون أن يتحمل مسؤولية هذين النقلين "

ويعرف Matrine Remod Guillaoud وكيل العبور:

« c'est un personnage charnière, il intervient à l'occasion des ruptures de charge. Recevant les marchandises d'un premier transporteur, il est chargé d'en assurer la réexpédition. Sa mission ponctuelle ne dépasse pas le cadre de la place du port du point frontière, où il intervient »(2)

" هو شخص، نقطة اتصال، يتدخل في الفترة التي تفصل بين نقلين ، وبعد استلامه البضائع من ناقل أول، يعيد إرسالها من جديد، و لا تتجاوز مهمته الظرفية إطار ساحة الميناء أو النقطة الحدودية التي يتدخل فيها "

1 - René Rodière. Traité général de droit T-3 Dalloz 1970 p 116

2 - Martine Remond Guillaoud, droit maritime éditions Pedonne Paris 1988 p327

ويعرف الأستاذ مدحت حافظ إبراهيم:

وكيل الترانزيت شخص وسيط يكلف بتلقي البضاعة المرسله عبر رحلة متعددة الأجزاء من ناقل البحري واتخاذ ما يلزم لإعادة إرسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي، فأعماله أعمال قانونية فهو يتسلم البضاعة من الناقل لحساب عميله ويلتزم باسم العميل بإبرام عقد النقل الثاني وعقد التأمين ويتخذ الإجراءات الجمركية، وتخزين البضائع حتى تخرج البضاعة من يده لتكملة رحلتها طبقا لطلب عميله وذلك في نظر عمولة<sup>(1)</sup>

ويعرف الأستاذ كمال طه:

"وكيل العبور هو شخص وسيط يتدخل في الفترة التي تفصل بين نقلين فهو يتلقى البضاعة من النقل البحري ويعيد إرسالها إلى ناقل آخر بحري لشحنها على سفينة تصل إلى المكان المقصود وبعبارة أخرى يتدخل وكيل في حالة النقل على

مراحل أو بوسائل نقل مختلفة. أما عقد نقل البضائع الذي يتم في مرحلة واحدة بحرا فلا يدعوا لتدخل وكيل العبور"<sup>(2)</sup>

بعد تقديمنا لهذه التعاريف الفقهية، نتعرف عن الشروط القانونية الواجب توافرها

في الشخص حتى يكتسب صفة وكيل العبور

من له صفة وكيل العبور؟ نقصد بهذا السؤال ما هي الشروط التي يضعها القانون

حتى يمكن لشخص أن يكون وكيل عبور ويمارس هذه المهنة؟

المشرع الجزائري مثله مثل المشرع الفرنسي لم ينص على وكيل العبور لا في

القانون البحري ولا في أي قانون آخر، بل أكثر من ذلك لم يضع له نظام خاص يحدد من

خلاله تعريفه وشروط ممارسة مهنته، مثلما فعل مع مساعدي نقل آخرين كالوكيل المعتمد

1- مدحت حافظ إبراهيم/ شرح قانون التجارة البحرية الجديد الطبعة الأولى دار كزيب القاهرة 1991 ص200

2- مصطفى كمال طه/ القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية 2000 ص225

لدى الجمارك بحيث نجد أن المشرع الجزائري قد وضع له قانون يحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك وذلك في المرسوم التنفيذي رقم 99-197 الصادر بتاريخ 16 أوت 1999، بحيث يعرف لنا الوكيل المعتمد لدى الجمارك في المادة 2 منه: "يعتبر وكيلا لدى الجمارك كل شخص طبيعي أو معنوي...."<sup>(1)</sup>.

ويحدد لنا شروط ممارسة هذه المهنة في المادة 4: "يمكن للأشخاص الطبيعيين أن يكونوا وكلاء لدى الجمارك، إذا توافرت فيهم الشروط التالية:....."<sup>(2)</sup>

وكذلك بالنسبة لوكيل العمولة للنقل نجد أن المشرع الجزائري عرف عقد العمولة للنقل في المادة 37 من القانون التجاري، كما قام بتحديد شروط ممارسة هذه المهمة في المادتين 20 و21 من المرسوم التنفيذي رقم 94-231 الصادر بتاريخ 24 جويلية 1997<sup>(3)</sup>، وغيرهم من مساعدي النقل الذي نظمهم المشرع في قوانين وحدد لهم الشروط الواجب توافرها لاكتسابهم الصفة، وبالتالي إمكانية ممارستهم للمهنة.

وبهذا يبقى وكيل العبور مساعد النقل الوحيد الذي لم ينظم المشرع الجزائري مهنته بقانون خاص، ولم يحدد الشروط الواجب توافرها لاكتساب صفة وكيل العبور، وإنما اكتفى بكونه وكيل مأجور، وبالتالي يخضع لعقد الوكالة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري.

في الحقيقة إن هذا الفراغ القانوني لا يثير إشكالا كبيرا باعتبار أن وكيل العبور يرتبط أساسا بعقد الوكالة، وأن عقد الوكالة منصوص عليه بصفة مفصلة في القانون المدني، ولكن كان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يحدد بعض الشروط الخاصة التي لا نجدها في القانون المدني، هذه الشروط الواجب توافرها في الشخص حتى يكتسب صفة وكيل

---

1- راجع المادة "2" من المرسوم التنفيذي رقم 99-197 مؤرخ في 16 أوت 1999 الذي يحدد شروط ممارسة مهنة وكيل المعتمد لدى الجمارك و كفياتها ج.ر56

2- راجع المادة "4" من المرسوم السابق

3- راجع المرسوم التنفيذي رقم 94-231 مؤرخ في 27 جويلية 1994 يحدد شروط ممارسة مهنة وكيل العمولة للنقل البضائع 15

العبور، والتي تعتبر خاصة به كالخبرة الفنية، والكفاءة المهنية و القدرة المالية،...  
مثلما فعل المشرع التونسي بحيث نجد أن هذا الأخير قام بتنظيم مهنة وكيل العبور في قانون  
رقم 32-95 الصادر بتاريخ 14 أبريل 1994<sup>(1)</sup>، والذي يعرف وكيل العبور في مادته الأولى  
كالتالي : " إن وكيل العبور، هو الشخص الذي يقوم لصالح الباعث(المرسل) أو المرسل  
إليه- بالإجراءات القانونية والعمليات المادية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع<sup>(2)</sup> .

وتحدد المواد 3،4،5،6،7،8،9 من نفس القانون الشروط الواجب توافرها  
لاكتساب صفة وكيل العبور وإمكانية ممارسة هذا المهنة ، بحيث تنص المادة 3 من هذا  
القانون: "لا يمكن لأحد أن يمارس مهنة وكيل العبور إن لم يكن مقيدا في سجل وكلاء  
العبور التابع لمصالح الوزارة المكلفة بالنقل"

وتنص المادة 8 من نفس القانون: "لا يمكن قيد أحد في سجل وكلاء العبور إذا لم  
يكن يملك الوسائل المادية الأدنى المحددة بقرار من الوزير المكلف بالنقل"

وتنص المادة 7 من نفس القانون: "لا يمكن قيد أي شخص مادي في سجل وكلاء  
العبور، إذا لم تتوفر فيه الشروط المتعلقة بالأهلية المهنية...."

وبهذا نلاحظ أن المشرع التونسي قد أصاب، لما قام بتنظيم هذه المهنة في قانون  
خاص، حدد من خلاله تعريف وكيل العبور، والشروط الواجب توافرها في الشخص  
الطبيعي والمعنوي حتى يكتسب صفة وكيل العبور، وبالتالي إمكانية ممارسة هذه المهنة  
. وهذا القانون هو حديث صدر سنة 1995، ولكن هذا لا يعني أنه لا يرجع إلى عقد  
الوكالة المنصوص عليه في القانون المدني التونسي بحيث أن المشرع التونسي لما حدد دور  
وكيل العبور قال هو وكيل مأجور، ولتحديد إلتزاماته ومسؤولياته نرجع إلى عقد الوكالة  
وهذا ما جاءت به المادة 11 من هذا القانون بحيث تنص: "لما يتصرف وكيل العبور تطبيقا

1- راجع القانون التونسي رقم 32-95 الصادر بتاريخ 14 أبريل 1994 المتعلق بوكلاء العبور (ملحق)

2- راجع المادة "1" من القانون التونسي السابق الذكر المتعلق بوكلاء العبور

للتعليمات المعطاة، فإنه يتمتع بصفة وكيل مأجور.... وبصفته وكيلا مأجورا، فإن وكيل العبور ملزم بتنفيذ الوكالة المسندة إليه بالعناية اللازمة، وذلك تطبيقا لأحكام قانون الإلتزامات والعقود....<sup>(1)</sup>.

ولهذا نقول إنه كان على المشرع الجزائري أن يسلك سلوك المشرع التونسي فيما يتعلق بالشروط الواجب توافرها في الشخص لاكتساب صفة وكيل العبور

وبهذا يبقى اكتساب صفة وكيل العبور وشروط ممارسة هذه المهنة في القانون الجزائري غير معروفة، وللإجابة على السؤال الذي طرحناه سابقا من له صفة وكيل العبور؟ نقول أنه وأمام عدم وجود قانون ينظم هذه المهنة في الجزائر فإنه يمكن لكل شخص سواء كان طبيعيا أو معنوي إبرام عقد وكالة العبور غير أن هذه المهنة هي تمارس أكثر من طرف مؤسسات عمومية، باعتبارها تتوفر على الوسائل اللازمة. أما المقاولات الخاصة فتقتصر، في أغلبية الأحيان، على الوساطة لدى الجمارك<sup>(2)</sup>.

بعد تقديمنا للتعريف الفقهي لوكيل العبور و بحثنا عن مدى وجود شروط لإكتساب صفة هذا الأخير من الجدير أن نتساءل عن الطبيعة القانونية لعقد وكالة العبور؟

## الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد وكالة العبور

يقول الأستاذ مدحت حافظ إبراهيم في كتابه الجديد لشرح قانون التجارة البحرية: "يرتبط وكيل العبور بموكله بعقد وكالة تجارية ويطلق عليه عقد الترانزيت..."

هل يعتبر عقد وكالة العبور عقد مدني أم عقد تجاري؟

بدون شك يخضع عقد وكالة العبور لأحكام عقد الوكالة المدنية المنصوص عليها

في المواد 571 وما يتبعها من القانون المدني وبالتالي يمكن إعتبره عقد مدني، زيادة على

1- راجع المادة 11 من القانون التونسي السابق الذكر المتعلق بوكلاء العبور

2- مدحت حافظ إبراهيم/ شرح قانون التجارة البحرية الجديد- المرجع السابق ص201

ذلك لو إعتبره المشرع الجزائري عقد تجاري لأدرجه في القانون التجاري بصفة صريحة مثلما فعل مع وكيل العمولة للنقل<sup>(1)</sup> أو صنفه ضمن الأعمال التجارية<sup>(2)</sup>.

غير أن هذا العقد و إن كان مدنيا فإن وكيل العبور في أغلب الاحيان يمارس مهنته في شكل تجاري : مؤسسات عمومية ، شركات تجارية أو وكالات تجارية ، فكلها تكون ذات طابع تجاري .

وهكذا فإن عقد وكالة العبور هو عبارة عن وكالة مدنية ، ووكيل العبور هو وكيل مأجور. فما هي الخصائص التي يتميز بها عقد وكالة العبور باعتباره عقد وكالة مدنية؟

للإجابة على هذا السؤال سوف نتطرق إلى الخصائص التي يتميز بها عقد الوكالة المدنية ومن ثم عقد وكالة العبور.

هل وكالة عقد وكالة العبور هو من العقود المسماة أو من العقود غير المسماة؟

العقد المسمى هو العقد الذي وضع له المشرع اسما خاصا ، وتكفل ببيان القواعد المنظمة له، سواء في التشريع المدني أو القوانين الأخرى<sup>(3)</sup>، ومن أمثلة العقود المسماة التي نص عليها القانون المدني عقد الوكالة، ومن أمثلة العقود التي نص عليها القانون التجاري عقد الوكالة بالعمولة.

أما العقود غير المسماة فهي العقود التي لم ينظمها المشرع ولم يبين القواعد الخاصة بانعقادها وآثارها.

1 - راجع المادة 37 من القانون التجاري

2 - راجع المواد 2، 3، 4، من القانون التجاري و المتعلقة بالاعمال التجارية

3 - قدرى عبد الفتاح الشهاوي (أحكام عقد الوكالة في التشريع المصري والمقارن الناشر المعارف - إسكندرية-2001 ص15



## الفصل الأول: مفهوم وكيل العبور وإطاره التنظيمي

بما أن المشرع الجزائري لم يعرف عقد وكالة العبور و لم يتكفل ببيان القواعد المنظمة له ، يكون بهذا عقد وكالة العبور من العقود غير المسماة.

### هل عقد وكالة العبور هو عقد رضائي أو عقد غير رضائي؟

العقود الرضائية هي تلك العقود التي يكفي لانعقادها توافق إرادتين على إنشائها دون الحاجة إلى أي إجراء آخر، ودون الحاجة إلى إفراغ التراضي في شكل خاص<sup>(1)</sup>، ويجوز أن يتم التراضي كتابة أو شفاهة أو إشارة.

أما العقود غير الرضائية فهي تلك التي لا يكفي لانعقادها التراضي عليها بل يجب بالإضافة إلى هذا التراضي توافر إجراء خاص، و عقد وكالة العبور لا يحتاج إلى أي إجراء وإنما ينعقد بمجرد توافق الإرادتين ( الموكل ووكيل العبور) فهو إذن يعتبر من العقود الرضائية .

### هل عقد وكالة العبور هو عقد المعاوضة أو عقد تبرع؟

عقد المعاوضة هو العقد الذي يحقق منفعة لجميع أطرافه، بحيث يأخذ كل منهم مقابلًا لما يقدمه.

أما عقد التبرع فهو العقد الذي لا يحقق منفعة إلا لأحد طرفيه فقط، وبحيث لا يقدم هذا الطرف مقابلًا للمنفعة التي حصل عليها، وبحيث لا يأخذ الطرف الآخر بدلًا عن المنفعة التي قدمها.

وعقد الوكالة المدنية يكون عقد تبرع إذا كانت الوكالة غير مأجورة أما إذا كانت بأجر فتكون عقد معاوضة. وعلى هذا الأساس وبما أن وكيل العبور هو وكيل مأجور فإن عقد وكالة العبور هي عقد معاوضة.

1- قدرى عبد الفتاح الشهاوي /أحكام عقد الوكالة - المرجع السابق ص16

هل عقد وكالة العبور هي من العقود اللازمة أو العقود غير اللازمة؟

العقد اللازم هو العقد الذي لا يجوز لأحد طرفيه أن يتحلل منه بدون رضا الطرف الآخر.

أما العقد غير اللازم فهو العقد يجوز لكل طرفه أو لأحد الأطراف فيه التحلل منه دون الحاجة إلى الحصول على موافقة الطرف الآخر<sup>(1)</sup>.

والأصل في العقود اللزوم ، ولذلك فإن اعتبار العقد لازما لا يحتاج إلى نص من القانون، أما اعتبار العقد غير لازم فلا يكون إلا بنص صريح في القانون أو باتفاق. وغالبية العقود المسماة هي عقود لازمة.

و نستنتج أن عقد وكالة العبور هو من العقود الغير اللازمة ، وذلك لأن هذا الأخير هو عقد وكالة مدنية، والوكالة المدنية هي عقد غير لازم للطرفين، إذ يجوز للوكيل التنازل عن الوكالة في أي وقت (ما 588 قام ج)<sup>(2)</sup> ، و يجوز للموكل أن ينهي الوكالة متى شاء ( ما 587 قام ج )<sup>(3)</sup>.

وتظهر الأهمية في التفرقة ما بين عقد لازم وعقد غير لازم في حالة إنهاء العقد اللازم يعتبر إخلالا بالعقد ويعرض القائم به للمسؤولية العقدية، بينما إنهاء العقد غير اللازم من قبل المتعاقد الذي قرر القانون له هذه الرخصة فلا يعتبر إخلالا بالعقد.

وهكذا بعد أن بينا الطبيعة القانونية لعقد وكالة العبور و إستنتجنا أنه عقد مدني يخضع لأحكام عقد الوكالة المدنية وقلنا أن وكيل العبور هو وكيل مأجور، و شرحنا الخصائص التي يتميز بها عقد وكالة العبور يتبادر بأذهاننا سؤال عن كيفية إبرام عقد وكالة

1- قدرى عبد الفتاح الشهاوي/ أحكام عقد الوكالة- المرجع السابق ص17

2- راجع المادة 588 من القانون المدني الجزائري

3- راجع المادة 587 من القانون المدني الجزائري

العبور وكيفية إنتهائه، أيخضع للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني؟ أم هناك خصوصيات يتميز بها هذا العقد؟

### الفرع الثالث: إبرام عقد وكالة العبور وكيفية إنتهائه.

إن إبرام عقد وكالة العبور يخضع للقواعد المنصوص عليها في القانون المدني، فهو يخضع لمبدأ الحرية التعاقدية .

أركان عقد وكالة العبور، كما في سائر العقود هي: التراضي، المحل، السبب.

#### 1- التراضي في عقد وكالة العبور:

يلزم لإنعقاد عقد وكالة العبور توافق الإيجاب والقبول ، فيتم التراضي بين الموكل والوكيل على عناصر العقد والتصرف القانوني الذي سوف يتولاه الوكيل.

والموكل يكون عادة الشاحن، المرسل، أو المرسل إليه، ويجوز التعبير عن التراضي صراحة أو ضمنا، إضافة إلى ذلك لابد من توافر:

- الأهلية في كل من الموكل والوكيل
- سلامة التراضي من عيوب الإرادة .

#### 2- محل عقد وكالة العبور:

يتمثل محل الوكالة في موضوع الوكالة في حد ذاتها، وهي إلتزامات وكيل العبور، وإلتزامات الموكل.

وتحرر إلتزامات الطرفين ضمن عقد "إتفاقية تقديم الخدمات" وهو بعد بمثابة عقد وكالة العبور، وتكون عادة في شكل مواد(سوف نبينه ضمن نموذج عقد وكالة العبور) .

### 3- سبب عقد وكالة العبور:

يشترط أيضا أن يكون سبب التصرف القانوني لمحل عقد وكالة العبور مشروعاً، فإذا كان التصرف غير مشروع لمخالفته النظام العام أو الآداب والقانون، كان باطلاً ويكون عقد وكالة العبور باطلاً<sup>(1)</sup>، كأن يبرم عقد وكالة العبور لتنفيذ وتنظيم عملية نقل المخدرات.

وتتمثل إلتزامات وكيل العبور في إلتزامات يقوم بها عند مرحلة إستيلاء البضاعة، وأخرى يقوم بها عند مرحلة إرسال أو إعادة إرسال البضاعة<sup>(2)</sup>، ولا بد على وكيل العبور وأثناء قيامه بتنفيذه لإلتزاماته أن يكون ذلك مطابقاً لتعليمات موكله.

ينتهي عقد وكالة العبور إما بإتمام العمل الموكل فيه أو إنتهاء الأجل المعين للوكالة، أو بعزل الوكيل أو بعدول الموكل. وهذا ما نصت عليه المادة 586 ق م ج ونقول أنه غالباً ما ينتهي عقد وكالة العبور بوفاة الموكل أو الوكيل وذلك لأنه في أغلب الأحيان يكون كل من الموكل ووكيل العبور عبارة عن أشخاص معنوية.

ولكي ندعم أكثر بحثنا في هذا الفرع المتعلق بإبرام عقد وكالة العبور وإنتهائه، سوف نعرض نموذج لعقد وكالة العبور (إتفاقية تقديم خدمات) بين وكيل العبور شركة M.T.A « Maghrébine de transport et auxillaire » « الشركة المغاربية للنقل ومساعدين » والمؤسسة العمومية الإقتصادية Couvertx<sup>(3)</sup> وإن كان أصل هذه الإتفاقية بالفرنسية (سوف ندرج أصل الإتفاقية بالفرنسية كملحق)

1- راجع المادة 97 من القانون المدني الجزائري

2- سوف نتولى شرح إلتزامات وكيل العبور عند مرحلة إستلام البضاعة وعند مرحلة "إرسال" أو "إعادة إرسال" البضاعة في المبحث الأول من الفصل الثاني.

3- سوف ندرج هذه الإتفاقية -عقد وكالة العبور- MTA و Couvertx كملحق

اتفاقية تقديم خدمات (عقد وكالة العبور)

بين:

الشركة المغربية للنقل والمساعدين المسماة MTA ش.ذ.م.م. المقيدة في السجل التجاري

بالجزائر العاصمة تحت رقم 908190-الجزائر-

الهاتف: .....

الفاكس: .....

التلكس: .....

الموجود مقر وحدتها بالجزائر 2 منحدر شاسروالمتثلة من طرف نائب مدير الوحدة

السيد: .....

"المسمى MTA ش.ذ.م.م."

و: من جهة،

مؤسسة عمومية إقتصادية Couvertex

المتثلة من طرف السيد:

## اتفاقية تسليم خدمات

Couvertex - MTA

### المادة 1:

إن الغرض من هذه الإتفاقية هو التعريف بهمام MTA وكذا الشروط والكيفيات العملية المرتبطة بتدخلها في ميدان المساعدة التقنية واللوجستية عند الإستيراد والتصدير لحساب Couvertex.

### المادة 2: تعريف المهام

- 1.2- إن العبور يعني القيام بإجراءات الميناء والنقل بالنسبة لمجموع العمليات التي تنجز في الجزائر.
- 2.2- وتعني الجمركة إعداد وإدخال الملف الكامل لدى الجمارك في الجزائر.
- 3.2- كما تعني المراقبة مراجعة البضائع أثناء عمليات شحن وتفريغ السفينة وتوطينها في الميناء.
- 4.2- من المتفق عليه أن الحقوق والرسوم وكذا المصاريف المتعلقة بالموضوع على نفقة Couvertex.

### المادة 3: كيفيات تنفيذ العمليات

بأمر من Couvertex تقوم MTA بالعمليات التالية:

- 1.3- القيام بالإجراءات الجمركية
- 2.3- القيام بالعمليات التي يتطلبها تبديل سند الشحن

- 3.3- الحصول على "B.A.E.M.B" (أمر بالشحن على الباخرة) أو "B.A.D" (أمر بالتفريغ) من طرف وكيل الحمولة .
- 4.3- تمنح سلطة الميناء وصل الأمر بالرفع .
- 5.3- المراجعة الآلية عند الشحن أو التفريغ.
- 6.3- المساعدة على معاينة الإتلافات .
- 7.3- الإجراءات في الرصيف لرفع البضاعة.
- 8.3- المساعدة أثناء الرفع على الرصيف بوسيلة الإخلاء.
- 9.3- نقل البضاعة من منطقة MTA إلى المكان المخصص.

#### المادة 4: إلتزامات عامة

إلتزامات MTA.

- 1.4- في إطار توفير الخدمة، تتكفل M.T.A بإحترام كل تعليمات couvertex .
- 2.4- إن M.T.A بصفتها وكيلا، يجب عليها توفير الوسائل فقط، وبالتالي فإنها لا تتحمل إلا مسؤولية الأخطاء التي تسبب فيها أثناء إنجاز الخدمة .
- 3.4- يجب على M.T.A أن تخبر couvertex بتطور إنجاز الخدمة وأن تقدم له عرض حال عند نهاية العملية.
- 4.4- يجب على M.T.A أن تسير العمليات بكل العناية والسرعة اللازمة .
- 5.4- تسعى M.T.A لإفادة زبونها couvertex من خيرتها وهذا

بمنحه كل مشورة ونصيحة قبل إبرام العقود التجارية وعقود النقل.

6.4- تتعهد M.T.A بضمان العناية من شحن البضائع فوق الشاحنة من

محطة القطار إلى الميناء أو إلى المكان المعين من طرف couvertex.

7.4- يتعهد M.T.A بالقيام بكل الإجراءات المنصوص عليها في ما 3

#### المادة 5: التزامات couvertex.

1.5- تتعهد couvertex بإعطاء تعليمات دقيقة وكاملة لـ M.T.A

بالنسبة لكل عملية.

2.5- تتعهد couvertex تزويد M.T.A ، بواسطة "أمر بالخدمة"،

خمسة (5) أيام قبل تاريخ تنفيذ العمليات، بالعناصر التالية:

- مكان التكفل

- نوعية البضائع للإستيراد والتصدير وكذلك كيفية التوضيب

- مكان التسليم

- تاريخ إنجاز الخدمات وكذا الترتيب حسب الأسبقية بالنسبة للإخلاء في المكان

المعين

3.5- تتعهد couvertex بتسليم M.T.A بـ

- 5 نسخ من الفواتير التجارية المعين محل دفعها.

- 2 قائمتان...

- 1 سند الشحن (نسخة أصلية).

- 1 شهادة الأصل.



- 1 ترتيب مبسط.

- عند الإقتضاء، شهادة للإستفادة من التخفيض في الحقوق والرسوم.

#### المادة 6:

1.6- تضمن هذه الاتفاقية صلاحية المستندات المبينة أعلاه .

2.6- يجب على couvertex أن تسلم إضافة الى المستندات المشار اليها، كل المعلومات التقنية اللازمة لتحديد نوعية البضاعة .

3.6- تتحمل couvertex المسؤولية الناتجة عن تقديم مستندات خاطئة أو ناقصة.

#### المادة 7: تسديد أجرة الخدمات

تؤتي M.T.A أجرمقابل الخدمات المقدمة حسب التعريفه الملحقه لهذه الاتفاقية.

#### المادة 8: الصلاحية

أعدت هذه الإتفاقية لمدة سنة إبتداء من تاريخ توقيع الطرفين.

#### المادة 9: فض النزاعات

يسعى الطرفان لفض النزاعات التي يمكن أن تنتج أثناء تنفيذ هذه الإتفاقية بالتراضي، وفي غياب التسوية بالتراضي تعرض الخلافات للنظر والحكم فيها على محكمة الجزائر العاصمة.

#### المادة 10:

تدخل هذه الإتفاقية حيز التنفيذ إبتداءا من تاريخ توقيعها.

حسب بالجزائر في 10/07/1995

M.T.A ش.ذ.م.م

Couvertex

## المطلب الثاني: تمييز وكيل العبور عن باقي المتدخلين في

### سلسلة النقل البحري

إن المهمة التقليدية لوكيل العبور تخرج عن إطارها، فبدلاً من الاقتصار على إبرام عقود النقل وتنفيذ تعليمات موكله، قد يلتزم وكيل العبور بتنظيم عملية النقل من البداية إلى النهاية تحت مسؤوليته فيتصرف إذن كوكيل العمولة للنقل.

فضلاً عن ذلك، إن عملية النقل تمتاز بطابعها الدولي، وفي هذه الحالة قد يتدخل وكيل العبور لإتمام الإجراءات الجمركية فيتصرف كوكيل معتمد لدى الجمارك. فهكذا أمام الإطار الواسع الذي يتطور فيه مهام وكيل العبور ليتصرف تارة كوكيل العمولة للنقل، وتارة كوكيل معتمد لدى الجمارك، وتارة كناقل.... إلخ، وأمام الغموض الذي يحيط بنشاطه يفرض علينا التمييز بينه وبين باقي المتدخلين في سلسلة النقل البحري.

## الفرع الأول: التمييز بين وكيل العبور والناقل

هنا الناقل الذي نتكلم عنه قد يكون ناقل بحري أو ناقل بري أو ناقل جوي للبضائع، وقبل أن نلجأ إلى التمييز مباشرة سوف نعرض على تعريف كل عقد على حدى . وتعرف المادة 36 من القانون التجاري الجزائري عقد النقل البري: " إتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"<sup>(1)</sup>. وتعرف المادة 738 من القانون التجاري الجزائري عقد النقل البحري للبضائع: " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر، ويتعهد الشاحن بدفع مكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"<sup>(1)</sup>.

1- المادة 36 من القانون التجاري الجزائري.

ويعرف القانون رقم 06-98 الصادر في 27 جويلية 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني عقد النقل الجوي للبضائع في مادته 138: "يقضي كل نقل جوي للبضائع أو المواد أو الأمتعة إلى إبرام عقد يلتزم الناقل الجوي بموجبه بأن ينقل بواسطة الطائرة وبمقابل، من مطار إلى آخر البضائع والمواد التي يستلمها من المرسل قصد تسليمها إلى المرسل إليه أو إلى ممثلة القانوني"<sup>(2)</sup>.

وهكذا سواء كنا بصدد ناقل بري أو بحري أو جوي، فإن كلهم يلتزمون بالالتزام أساسي وهو نقل البضاعة إلى جهة معينة متفق عليها.

و لقد يتميز وكيل العبور عن الناقل في النقاط التالية:

1- وكيل العبور غير معروف وغير منظم في القانون الجزائري وهذا خلافا للناقل الذي نظمه المشرع الجزائري، بحيث نظم الناقل البحري في القانون البحري، ونظم الناقل البري في القانون التجاري ونظم الناقل الجوي في قانون الطيران المدني.

2- وكيل العبور يقوم بأعمال مادية وأخرى قانونية، فهو يقوم بتنظيم عملية نقل البضاعة من نقطة "أ" إلى نقطة "ب" متبعا في ذلك تعليمات موكله، خلافا للناقل الذي لا يقوم إلا بعمل مادي، وينحصر هذا العمل في عملية النقل وإيصال البضاعة إلى جهة معينة. وبهذا لا يعتبر وكيل العبور ناقلا لأن إلتزامه الأساسي ليس نقل البضاعة إلى جهة الوصول، إنما يقوم به بصفة عرضية صحيح أنه يستقبل البضاعة نيابة عن موكله في المكان الذي أنزلها فيه الناقل الأول حيث يبدأ إعادة الشحن، لكن ذلك كله مجرد تحريك البضاعة لمسافة قصيرة لا يمثل الجانب الأساسي والهام من مهامه، وليس لمثل هذا الغرض يبرم عقد وكالة العبور.

3- يلتزم وكيل العبور ببذل عناية وهذا خلافا للناقل الذي يلتزم بتحقيق نتيجة.

1- المادة 738 من القانون البحري الجزائري

2- المادة 138 من القانون رقم 06-98 المتعلق بالطيران المدني

4- لا يكون وكيل العبور مسؤولاً إلا عن خطأه الشخصي الواجب الإثبات خلافاً للناقل الذي تثبت مسؤوليته بمجرد عدم تحقق النتيجة على أساس الخطأ المفترض.

5- يجوز لوكيل العبور واستناداً لاشتراط كتابي مدرج في العقد، وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم أن يشترط إعفائه من المسؤولية أو تحديدها وهذا خلافاً للناقل البري الذي لا يجوز له ذلك طبقاً للمادة 47 من القانون التجاري<sup>(1)</sup>، وكذلك بالنسبة للناقل البحري- لا يجوز له ذلك- طبقاً للمادة 802 من القانون البحري<sup>(2)</sup>.

ومن خلال ما سبق نستنتج أن وكيل العبور هو وسيط يتدخل بين المرسل والناقل لإبرام عقد النقل باسم موكله (صاحب البضاعة) باعتبار أن إبرام عقد النقل هو إلتزام من الإلتزامات التي يقوم بها وكيل العبور.

ويمكن لوكيل العبور أن يكون ناقلاً إذا كان يمتلك وسائل النقل بحيث يقوم بتنفيذ عملية نقل وإيصال البضاعة بوسائله الخاصة.

ولكن هل يمكن لوكيل العبور أن ينظم عملية النقل من البداية إلى النهاية؟ أي بمعنى آخر هل يمكن لوكيل العبور أن يتصرف كوكيل العمولة للنقل؟

### الفرع الثاني: التمييز بين وكيل العبور ووكيل العمولة للنقل

قبل التطرق إلى التمييز ما بين وكيل العبور ووكيل العمولة للنقل يجب علينا أن نلقي الضوء على وكيل العمولة للنقل من حيث مفهومه وشروط ممارسة هذه المهنة وإلتزاماته.... إلخ

1- راجع المادة 47 من القانون التجاري الجزائري .

2- راجع المادة 802 من القانون البحري الجزائري .

### مفهوم وكيل العمولة للنقل:

إن عقد وكالة النقل هو مدرج في الفصل الرابع من الباب الرابع الخاص بالعقود التجارية من القانون التجاري الجزائري.

إن نص المادة 37 من القانون التجاري الجزائري قد عرف عقد العمولة للنقل بحيث ينص: "يعتبر عقد العمولة للنقل اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر بإسمه الخاص أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء وأن يقوم عند الإقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل"<sup>(1)</sup>.

من خلال هذا النص نلاحظ بأن المشرع الجزائري قد اعتبر وكيل النقل "تاجرا"، وذهب في شرح عقد العمولة لنقل الأشياء من المادة 56 إلى المادة 61 من القانون التجاري الجزائري.

### شروط ممارسة مهنة وكيل العمولة للنقل:

ينظم المرسوم 94-231 الصادر بتاريخ 27 جويلية 1994 شروط ممارسة مهنة وكيل العمولة لنقل البضائع.

- 1- أن يكون متحصلا على اعتماد من طرف وزارة النقل.
- 2- يجب أن يتوفر فيه الشروط المنصوص عليها في نص المادة 20 والمتعلقة بالسن 19 سنة، ذا سلوك حسن، يتمتع بحقوقه المدنية والوطنية<sup>(2)</sup>.
- 3- أن يكون له كفاءة علمية تتعلق بالمهنة وتمثل هذه الكفاءة في شهادة جامعية أو شهادة مماثلة لها إضافة إلى دبلوم دراسات عليا اختصاص النقل.
- 4- يجب أن يقدم مبلغ "200.000 دج" ككفالة.

1- مادة 37 من القانون التجاري الجزائري

2- راجع المادة 20 من المرسوم 94-213 الصادر بتاريخ 24 جويلية 1994

### إلتزامات وكيل العمولة للنقل:

1- أن يكون مقيدا في السجل التجاري (المادة 17)<sup>(1)</sup>

2- أن يكون مقيدا في سجل مساعدي النقل "registre des auxiliaires des transport" التابع لمديرية النقل للولاية الكائن بها موطن ممارسة المهنة.

3- يجب أن يمسك سجلا يجرّد فيه جميع عمليات النقل التي يقوم بها، وتنفيذها وتنظيمها (مادة 27)<sup>(2)</sup>.

ويعد إلتزام تنفيذ عملية النقل من البداية إلى النهاية أهم التزم يقوم به وكيل العمولة للنقل، فهو يتعهد بتحريك البضاعة من البداية إلى النهاية تحت كامل مسؤوليته ويؤكد ذلك الأستاذ محمد كمال الخليفة :

"c'est un prestataire de service qui assure la prise en charge d'une marchandise « de bout en bout » sous son entière responsabilité"<sup>(3)</sup>

وللقيام بهذا الإلتزام يجري وكيل العمولة للنقل في هذا الإطار عدة تعاقدات مع الناقلين، وكلاء معتمدين لدى الجمارك، مقاولات الشحن والتفريغ....

وهكذا وبعد أن ألقينا الضوء على وكيل العمولة للنقل يمكن أن نميز بينه وبين وكيل العبور في النقاط التالية:

1- إن وكيل العبور شخص غير معروف في القانون الجزائري ، بخلاف وكيل العمولة للنقل الذي نظمته المشرع في القانون التجاري حيث عرفه في المادة 37 قات ج. وانتقل بعد ذلك ليشرح عقد وكالة العمولة لنقل الأشياء من المواد 56 إلى 61 من قات ج.

<sup>1</sup> - راجع المادة 17 من نفس المرسوم التنفيذي

<sup>2</sup> - راجع المادة 27 من المرسوم 213-94 الصادر بتاريخ 24 جويلية 1994 .

3 - Mohamed El-Kamel El Khelifa / Guide des transports internationaux de marchandises  
Op. Cit, p88 .

وأكثر من ذلك نظم شروط ممارسة هذه المهنة في المرسوم التنفيذي 231-94 الصادر في 1994-07-27

2- أن وكيل العبور تقتصر مهمته في القيام بالعمليات القانونية وبصفة تبعية بالعمليات المادية للوصول بين جزئين متميزين من رحلة واحدة للبضاعة<sup>(1)</sup>. وفي هذا الإطار وكيل العبور يكون ملتزم بإتباع التعليمات الصادرة إليه من موكله، خلافا لذلك فإن وكيل العمولة للنقل يتعهد بتنظيم وتنفيذ عمليات النقل المختلفة من بدايتها إلى نهايتها وترك لوكيل العمولة للنقل أثناء تعهده لتوجيه البضاعة إلى المكان المقصود الحرة الواسعة في اختيار الطرق والوسائل للقيام بذلك.

3- وكيل العبور يمكن له ممارسة مهنته بدون حصوله على رخصة خلافا لوكيل العمولة للنقل الذي لا يمكن له ممارسة مهنته إلا بعد حصوله على اعتماد من طرف وزارة النقل<sup>(2)</sup>.

4- إن وكيل العبور ملتزم ببذل عناية وبالتالي لا يكون مسؤولاً إلا إذا قام بخطأ شخصي واجب الإثبات، خلافاً لوكيل العمولة للنقل الذي هو ملتزم بتحقيق نتيجة، وعند عدم تحقق النتيجة يكون مسؤولاً على أساس الخطأ المفترض.

5- وكيل العبور لا يكون مسؤولاً إلا عن أخطائه الشخصية فلا يسأل عما يصيب مصالح موكله بفعل من تعاقد معهم، فلا يسأل مثلاً عن الخطأ الذي ارتكبه الناقل، وذلك لأنه تعاقد معه باسم الموكل<sup>(3)</sup>. خلافاً لوكيل العمولة للنقل الذي يعد مسؤولاً عن أخطائه الشخصية ويضمن أيضاً أخطاء مقاوليه الفرعيين الذين يتعاقد معهم باسمه الخاص.

1- مصطفى كمال طه / القانون البحري- المرجع السابق ص252

2- مصطفى كمال طه المرجع السابق ص252

3- راجع مدحت حافظ إبراهيم/ شرح قانون التجارة البحرية الجديد- المرجع السابق ص204

6- يخضع تقادم دعوى المسؤولية ضد وكيل العبور للمادة 308 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على مدة التقادم 15 سنة خلافا لتقادم دعوى المسؤولية ضد وكيل العمولة للنقل المنصوص عليها في المادة 61 من القانون التجاري الجزائري<sup>(1)</sup> والتي تحدد لنا مدة التقادم بسنة.

وإذا ما كنا بصدد نزاع حول التكييف القانوني: هل نحن بصدد وكيل العبور أو وكيل العمولة للنقل؟

إن لقاضي الموضوع مطلق التقدير لهذا التكييف وفقا لطبيعة العقد، وهل هو الوسيط- قام بتنفيذ عملية النقل ملتزما بتعليمات موكله، ويحضرنا في هذا الشأن اجتهادين قضائين:

الأول القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1992/06/23 والذي اعترف بصفة وكيل العمولة للنقل للوسيط الذي تدخل في عملية النقل من مرسيليا إلى وهران، وأسست قرارها هذا ذلك لأن هذا الوسيط تصرف باسمه الخاص وكانت له الحرية المطلقة في اختيار السفينة، وبهذا يكون قد نظم عملية النقل من البداية إلى النهاية، حتى ولو كان تدخله قد انطوى فقط على جزء من عملية النقل<sup>(2)</sup>.

الثاني قرار مجلس استئناف فرساي الصادر في 1993/12/09 والذي فصل في دعوى كان موضوعها وضع تكييف قانوني لتدخل الوسيط- قام بتنفيذ عملية النقل، بحيث تمسك الشاحن باعتبار هذا المتدخل الوسيط كوكيل العمولة للنقل، غير أن المجلس قرر خلاف ذلك وألحق بهذا الوسيط صفة وكيل العبور، وبني قراره هذا على أن الشاحن

1- راجع المادة 308 من القانون المدني الجزائري

2 - lamy transport. Tome 2. 1997. p7



لم يترك لوكيله حرية اختيار الوسائل والطرق المستعملة لتنفيذ عملية النقل هذه، وأكثر من ذلك قام الشاحن بنفسه بإبرام عقد النقل مع ناقل بحري<sup>(1)</sup>.

وأخيراً، لقد سبق وأن بينا أن المشرع التونسي قد اهتم بمهنة وكيل العبور وقام بتنظيمها في القانون رقم 32-95 الصادر في 14 أفريل 1995، حيث نصت المادة 12 منه على متى يمكن لوكيل العبور أن يتصرف كوكيل العمولة للنقل الذي يتكفل بتنظيم عملية النقل من البداية إلى النهاية.

المادة 12: " في غياب تعليمات خاصة من الموكل فإن وكيل العبور يستعمل كل الطرق وكل الوسائل التي يراها مناسبة لنقل وتوصيل البضاعة التي أوكلت إليه، فإنه يتمتع بصفة وكيل العمولة للنقل"<sup>(2)</sup>.

كما يمكن لوكيل العبور أن يقوم بالإجراءات الجمركية وبالتالي يتصرف كوكيل معتمد لدى الجمارك.

## الفرع الثالث: التمييز ما بين وكيل العبور والوكيل المعتمد لدى

### الجمارك

قبل التطرق إلى التمييز ما بين وكيل العبور والوكيل المعتمد لدى الجمارك، يجب أن نعطي بعض التوضيحات عن الوكيل المعتمد لدى الجمارك:

أمام تشعب الإجراءات الجمركية وخطر التعرض للأخطاء، فإن المتعاملين في التجارة الخارجية يلجؤون إلى خدمات وسيط وهو الوكيل المعتمد لدى الجمارك<sup>(3)</sup>.

1 - D.M.F Février 1995 p.93

2- راجع المادة 12 من القانون التونسي سابق الذكر والمتعلق بوكلاء العبور.

3 - Laziz Bouzid. Le transitaire conception actuelle et reabite Algérienne. Mémoire de fin d'étude poste graduation spécialisée Institut supérieur maritime de Bousmail . 1996 p6

وسواء عند الإستيراد أو عند التصدير، يجب أن يصرح بالبضائع بالتفصيل من طرف صاحبها أو الوكيل المعتمد لدى الجمارك<sup>(1)</sup>، وأكثر من ذلك هناك بعض البضائع التي لا يمكن جمركتها إلا عن طريق الوكيل المعتمد لدى الجمارك.

وقد عرفت المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 99-197 الصادر في 1999/08/16 الذي يحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك: "يعتبر وكيلا لدى الجمارك كل شخص طبيعي ومعنوي معتمد ليقوم لصالح الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع"<sup>(2)</sup>.

وهكذا يتعلق الأمر هنا بمهني معتمد لدى إدارة الجمارك للقيام بعملية جمركة البضائع لحساب زبائنه(موكليه) عند الدخول أو عند الخروج من القطر.

فمتى يمكن للشخص الطبيعي أن يحصل على الإعتماد كوكيل لدى الجمارك؟

إجابة على هذا السؤال نقول أنه لا بد أن تتوفر مجموعة من الشروط نصت عليها

المادة 04 من المرسوم 99-197:

1- أن يكون جزائري الجنسية

2- أن يكون متمتعاً بحقوقه المدنية والوطنية

3- أن يكون ذا سلوك حسن

4- أن يكون حائزا شهادة التعليم العالي في اختصاصات القانونية أو التجارية أو المالية أو شهادة معادلة، وأن يكون قد نجح في تكوين خاص للوكلاء المعتمدين لدى الجمارك، أو أن يثبت خبرة مهنية تقدر سنة كمصرح لدى الجمارك.

<sup>1</sup> - راجع المادة 78 من القانون الجمركي

3 - راجع المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 99-197 الصادر في 1999/08/17 الذي يحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك

ب- أو يثبت خبرة مهنية لا تقل مدتها:

15 سنة من الخدمة لدى إدارة الجمارك منها 05 سنوات على الأقل بصفة ضابط

مراقبة

أو 15 سنة من ممارسة مهنة مصرح لدى الجمارك<sup>(1)</sup>.

وينحصر دور الوكيل المعتمد لدى الجمارك في القيام بالإجراءات الجمركية، ويعد تحرير التصريح المفصل أهم إلزام يقوم به أثناء عملية الجمركة، إضافة إلى أنه يحسب مؤقتا الحقوق والرسوم، كما أنه يقدم شخصا البضائع إلى المراقبة بمكتب الجمارك المختص تقنيا وإقليميا.

وخارج مهمته الرئيسية والتي هي القيام بالإجراءات الجمركية فإنه يجب عليه أن يخطر موكله بكل تغيير للتعريفة.....

وهكذا بعد أن وضحنا شيئا ما الوكيل المعتمد لدى الجمارك و الإلتزامات التي يقوم بها يمكن أن نستنتج بعض النقاط التي تميزه عن وكيل العبور:

- 1- نظم المشرع الجزائري الوكيل المعتمد لدى الجمارك بموجب مرسوم تنفيذي رقم 99-197 الصادر في 16 أوت 1999 و هذا خلافا لوكيل العبور الذي لم ينظمه
- 2- وكيل العبور يمكن له ممارسة مهنته بدون حصوله على رخصة، خلافا للوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي يشترط لممارسة مهنته الحصول على اعتماد من طرف إدارة الجمارك.
- 3- إن وكيل العبور يتصرف بإسم وحساب موكله، وهذا خلافا للوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي يتصرف باسمه وحساب موكله.

1- راجع المادة 4 من المرسوم سابق الذكر والمتعلق بالوكيل المعتمد لدى الجمارك

4- إن وكيل العبور يقوم بتنظيم عملية النقل، والإجراءات الجمركية تعد إلزاماً ثانوياً بالنسبة له، وهذا خلافاً للوكيل المعتمد لدى الجمارك الذي يلتزم وبصفة أساسية بالقيام بالإجراءات الجمركية.

بعد أن بينا نقاط التمييز بين وكيل العبور والوكيل المعتمد لدى الجمارك بقي لنا أن نتساءل هل يمكن لوكيل العبور أن يتصرف كوكيل معتمد لدى الجمارك؟  
إجابة على هذا السؤال نقول انه غالباً إذا ما أمر الموكل وكيل العبور للقيام بالإجراءات الجمركية فإنه يلجأ هذا الأخير إلى الوكيل المعتمد لدى الجمارك.

ويحدث كذلك هذا بالنسبة لوكيل العبور الأجنبي الذي يقوم بتنفيذ عمليات النقل في الجزائر لصالح شركات أجنبية ، فإنه وفيما يخص الإجراءات الجمركية يلجأ دائماً للوكيل المعتمد لدى الجمارك بالجزائر وذلك لكون أن وكيل العبور الأجنبي لا يمكنه الحصول على اعتماد لدى إدارة الجمارك الجزائرية .

نعود للإجابة على السؤال الذي طرحناه ونقول أنه يمكن لوكيل العبور أن يتصرف كوكيل معتمد لدى الجمارك، وذلك بشرط أن يحصل على اعتماد من طرف إدارة الجمارك ، وفي هذه الحالة وإضافة إلى العمليات التي يقوم بها لتنفيذ عمليات النقل فإنه يقوم بجمركة البضائع، وهكذا إن التوقيع على التصريح المفصل باسمه (وكيل العبور) كوكيل معتمد لدى الجمارك، يحمله بصفة قطعية المسؤولية إتجاه إدارة الجمارك سواء في الميدان المدني أو الجزائري، و كذلك فيما يتعلق بنتائج الأخطاء، النسيان والتصريح الكاذب.... إلخ

ويحضرنا في هذا المجال القرار رقم 129648 المؤرخ في 17/12/1995 الصادر عن غرفة الجناح والمخالفات بالمحكمة العليا: " إن المدعى عليه بصفته وكيلاً معتمداً لدى الجمارك فإنه مسؤول عن المخالفة التي ضبطت في التصريح الموقع من طرفه ومن ثمة فإنه

يقع تحت طائلة الجزاءات الجبائية المنصوص عليها في المادة 324 من قانون الجمارك وعقوبة الحبس طبقا للمادة 306 و 307 من قانون الجمارك<sup>(1)</sup> .

وختاما لهذا المطلب يمكن أن نخرج بخلاصة وهي أنه قد يتخذ الشخص عدة مهن بأن يكون وكيلا للعبور ووكيلا بالعمولة للنقل وناقلا ووكيلا معتمدا لدى الجمارك، وإذا كان حكم كلا من هذه المراكز مختلفا، فقد وجب تحديد المركز الذي يحتله هذا الشخص في كل حالة بذاتها ، و هي صعوبة تصادف القضاء في العمل، ولتحديد طبيعة عمل وكيل العبور يستعين قاضي الموضوع والذي له مطلق التقدير بالنظر في طبيعة العمل الذي قام به وكيل العبور وتكييفه، وهذا التكييف يكون وفقا لطبيعة كل عقد على حدى.<sup>(2)</sup>

وكلاء العبور قاموا بتنظيم أنفسهم في شكل جمعيات داخلية وهيئات أخرى دولية تتكفل بمعالجة مشاكلهم.

1- راجع مصنف الاجتهاد القضائي الصادر عن المديرية العامة للجمارك ص30.

2- راجع مدحت حافظ إبراهيم/ قانون التجارة البحرية الجديد- المرجع السابق ص: 201.

## المبحث الثاني : الإطار التنظيمي لوكيل العبور :

بعد أن بدأت تتحدد ملامح مهنة وكيل العبور، وبعد أن أصبح لها وزن كبير في سلسلة النقل البحري، وهذا بسبب التطور الكبير الذي عرفته التبادلات التجارية الدولية. قام مهنيو هذا القطاع -وكلاء العبور- بتنظيم أنفسهم في شكل جمعيات داخلية وهيئات أخرى دولية ، تتكفل بمعالجة مشاكلهم وإعداد برامج التكوين، وتعتبر الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء الترانزيت ومثيلهم "FIATA" أهم هيئة دولية لوكلاء العبور. وبهذا سوف نتطرق في هذا المبحث إلى الإطار التنظيمي لوكيل العبور على الصعيد الدولي في المطلب الأول، والإطار التنظيمي لوكيل العبور على الصعيد الداخلي في الجزائر في المطلب الثاني.

### المطلب الأول : الإطار التنظيمي لوكيل العبور على الصعيد الدولي :

في هذا المطلب سوف نتطرق إلى هئتين إحداهما دولية وهي الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور ومثيلهم "FIATA" ، والتي تعتبر أهم هيئة بحيث تضم أكثر من 35000 مقالة عبور في أكثر من 100 بلد<sup>(1)</sup>، وتعتبر شركة M.T.A. الجزائرية للترانزيت عضو في هذه الفيدرالية.

والأخرى. جهوية اللجنة الأوروبية للاتصال لوكلاء العبور ومساعدتي النقل "CLECAT"، بحيث تسعى كل واحدة منهما إلى الدفاع عن مصالح وكلاء العبور والمساهمة في تطوير هذه المهنة.

---

1 - Mohamed EL KAMEL – EL KHALIFA/ Guide des transports internationaux de marchandises OP-CIT P177.

## الفرع الأول: الفيدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور ومثيلهم

### "FIATA"

تكونت "LA FIATA" يوم 31 ماي 1926 من طرف 16 منظمة للنقل، وكانت جد نشطة من 1926 إلى 1939 وكانت تضم 20 منظمة لوكلاء العبور، غير أنه أثناء الحرب العالمية الثانية توقفت نشاطاتها ولم تستأنف إلا سنة 1949.<sup>(1)</sup>

#### 1 / تقديم :

تتقاسم عدة هيئات تسيير ال "FIATA" وهي : المجلس العام، المكتب، الرئاسة، المعاهد، أفواج العمل واللجان المصغرة للإستشارة.

#### \* المجلس العام :

إنه الهيئة المديرة لل "FIATA" وهو مؤهل للقيام بكل ما يسمح لل FIATA بإنجازه بإستثناء القيود المفروضة قانونيا، ويجتمع المجلس العام عادة، مرة في السنة أثناء المؤتمرات ويتكفل المجلس العام بالخصوص بما يلي :

- إنتخاب الرئيس، الكاتب العام، أمين الخزينة ونواب الرئيس.
- تحديد حقوق التسجيل والإشتراك السنوي للأعضاء.
- قبول الأعضاء العاديين (منظمات وطنية لوكلاء الترانزيت).
- تكوين ودمج وحل معاهد أو هيئات أخرى، وكذا إعداد التنظيم الداخلي وتعيين رؤساء المعاهد.

1- كل ما سوف نعرضه عن "LA FIATA" هو مأخوذ من : « Brochure » tout sur la FIATA Zurich الصادر سنة 1993

- إعداد التقارير واللوائح والتعليمات أو التوصيات التي يحضرها المكتب أو المعاهد، وكذلك المصادقة على التقرير السنوي الذي يعده مدير أمانة الـ "FIATA".
- اعتماد الميزانية والحوصلة السنوية.

\* المكتب :

يتألف المكتب من ممثلين عن كل الأقطار، إنه ينفذ قرارات المجلس العام ويتكفل بإدارة "LA FIATA" ما دامت هذه لم تكن من اختصاصات هيئات أخرى حسب القوانين الداخلية، إنه يجتمع عادة مرتين في السنة بمناسبة الدورة وفي المقر العام بزورخ أو بمناسبة مؤتمر مهما كان مكان انعقاده.

ويحدد المكتب بالخصوص السياسة المهنية للفيدرالية ويراقب عمل المعاهد ولجان مصغرة أخرى تابعة للـ "FIATA".

\* الرئاسة :

إن الرئيس والأمين العام وأمين الخزينة يشكلون الرئاسة التي تجتمع بانتظام وتسير العمل اليومي الـ "FIATA" مع مدير الأمانة.

\* المعاهد :

إن المعاهد التي تجتمع في الواقع مرتين في السنة، تنفذ العمل التقني للفيدرالية وتقدم عرض حال للمكتب عن عملها.

حاليا تتوفر الـ "FIATA" على ثلاثة معاهد معهد النقل الجوي (AFI)، ومعهد النقل فوق السطح (STI)، ومعهد النقل المتعدد الكيفيات (MTI).



\* أفواج العمل :

يتوفر كل معهد على أفواج للعمل خاصة به ودائمة، وهكذا فإن معهد النقل الجوي يتوفر على فريق لقضايا IATA، وكذلك يتوفر STI على أفواج للنقل البحري، والنقل بالسكة الحديدية والنقل البري، بينما يتوفر معهد النقل متعدد الكيفيات على فوجين : واحد للقضايا الجمركية، والآخر لتسهيل عملية النقل، وهؤلاء " أفواج العمل"، يقدمون عرض حال عن نشاطهم للمعاهد ويجتمعون حسب الحاجة.

\* اللجان الإستشارية :

بالنسبة للقضايا المتعلقة بمهنة وكيل العبور بأكملها، تتوفر الـ "FIATA" على ثلاث لجان مصغرة استشارية : الأولى للقضايا القانونية، والأخرى للتكوين المهني والثانية للعلاقات العامة، وتتعاون هذه اللجان حسب الإمكان مع المعاهد وأفواج العمل، وتقدم عرض حال للمكتب.

2/ دور الـ "FIATA" :

إن الأهداف المقصودة من طرف الـ "FIATA" متعددة إذ أنها ترمي إلى :

- جمع مهني وكلاء العبور على مستوى العالم.
- صيانة وتنشيط والمحافظة على مصالح وكلاء العبور، وهذا بالمشاركة في اجتماعات المنظمات الدولية بصفة ملاحظين أو خبراء.
- نشر الإعلام وتوزيع الإضبارات (LES Brochures)، وعرض أفلام... إلخ في أوساط التجارة والصناعة ، وكذا وسط الجمهور لتقريبهم من المهنة.
- تحسين صورة المهنة بعمليات متفق عليها.
- تحسين نوعية الخدمات التي يقدمها وكلاء العبور بإحداث مستندات للنقل موحدة وكذا بإعداد ظروف للنقل موحدة.

- إبداع حلول عملية للمشاكل التقنية داخل المؤسسات وأفواج العمل والهيئات الإستشارية.
  - القيام لكل ما أمكن لتحسين فعالية أنظمة النقل.
  - المشاركة في التكوين المهني لوكلاء العبور.
  - توفير مساعدة في ميدان التأمين على المسؤولية المدنية.
  - جعل تبادل المعطيات المعلوماتية ممكنا.
  - تشجيع التعاون بين وكلاء العبور على مستوى العالم.
  - ترقية الإشتراك مع الناقلين ومنظمتهم.
  - تحسين العلاقات مع الشاحنين ومنظمتهم والحفاظ عليها.
  - تطوير وترقية التجارة الدولية بين كل البلدان.
- كما تعرض أيضا الـ"FIATA" خدمات على أعضائها، وفي هذا الميدان فإنها تقوم ب :
- تدخلات لدى الهيئات (منظمات) من أجل إشراك مهنة وكلاء العبور.
  - الدعم أثناء التدخلات لدى الحكومات الوطنية المسؤولة عن سلطات أخرى (جمارك مثلا) فيما يخص إلغاء القيود في حالة التمييز، أو قصد الحصول على تحسينات في الأنشطة الخاصة بالمهنة.
  - التدخل في حالات خاصة لدى منظمات الناقلين.
  - الدعم عند الشروع في تطبيق مستندات أو استمارات الـ"FIATA".
  - الدعم في تأسيس تأمين على المسؤولية المدنية لوكلاء العبور.
  - الدعم في إدخال ظروف عامة لفائدة وكلاء العبور.

- مساعدة ذات صبغة عامة بالنسبة للقضايا القانونية في حركة المرور الدولية.
- الدعم فيما يتعلق بتنصيب التكوين المهني.
- بحوث تتعلق بالمشاكل الخاصة بمهنة وكلاء العبور.
- نشر المعلومات وسط FIATA NEW أو معلومات "FIATA".
- نشر تنظيمات واضبارات (Brochures) تقنية... إلخ.

### 3/ إنجازات الـ "FIATA" :

إجمالاً نجحت الـ "FIATA" في الحصول على الاعتراف اليوم بمهنة وكلاء العبور كمنظم للنقل، وتدافع "FIATA" باستمرار على موقف وكلاء العبور. وقامت سنة 1983 لجنة مختصة بإعداد ونشر اقتراحات الـ CMR، هذه الاتفاقية التي تتعلق بعقود النقل بالنسبة للنقل البري، وقدمت الفيدرالية مساعدة لعدة منظمات وطنية لوكلاء العبور بغية تأسيس تكوين مهني في بلادها، وتعد حالياً اللجنة الإستشارية "FIATA" للتكوين المهني "كتاباً للنقل البحري" وتساهم "FIATA" في تطوير "INCOTERMS" المتعلقة بالشروط التجارية وشروط التسليم المنشورة من طرف الغرفة التجارية الدولية، وحصلت "FIATA" على أن يكون :

(FIATA FBL) FIATA combined transport bill of lading هو السند الوحيد المعترف به من طرف الغرفة التجارية الدولية.<sup>(1)</sup>

ونشير في الأخير إلى أن "FIATA" منظمة غير حكومية وتعتبر أهم منظمة خاصة في ميدان النقل ولها تأثير عالمي بحيث تتمتع الـ "FIATA" بدور استشاري لدى المجلس الإقتصادي والإجتماعي (ECOSOC) للأمم المتحدة و Cnuuced وهي معترف بها أيضاً

1- للمزيد من التفاصيل حول الإنجازات التي قامت بها الـ "FIATA" راجع ZURICH « tout sur la FIATA » -1993.

كممثل لوكلاء العبور من طرف المنظمات الحكومية منها والخاصة كالغرفة التجارية الدولية أو L'IATA... إلخ.

## الفرع الثاني: اللجنة الأوروبية للإتصال لوكلاء العبور ومساعدى النقل

### **"CLECAT"**

إن اللجنة الأوروبية للإتصال لوكلاء العبور و مساعدى النقل هي هيئة للإتصال داخل مهنة وكلاء العبور الأوروبيين، وتعمل على حماية مصالح هؤلاء ويوجد مقرها ببروكسل.

تتكون "CLECAT" من مكتب ومجلس للإدارة مشكلين من رؤساء الفيدراليات الأوروبية.

تنشط "CLECAT" حسب عدة لجان يرأسها مهنيون من المقاولات التابعة للجمعيات الوطنية وهذه اللجان هي :

- لجنة النقل البحري.
- لجنة للنقل بالسكة الحديدية.
- لجنة الجمارك والسوق الواحد.
- لجنة المواد الخطيرة.
- لجنة التبادلات الإليكترونية.
- اللجنة القانونية... إلخ.<sup>(1)</sup>

---

1 - BENAMAR Mohamed : Les auxiliaires du transport maritime étude comparé thèse de doctorat d'état. Aix en provence 1994 P 307.

تجتمع اللجان التابعة لـ "CLECAT" بانتظام، وتنظر في القضايا التي ترغب الفيدراليات طرحها.

ويتمثل دور "CLECAT" أساسا في كونه سياسي واقتصادي فهو لا يتدخل في الجوانب التجارية.

## المطلب الثاني: الإطار التنظيمي لوكيل العبور على الصعيد الداخلي (في الجزائر) :

خلافا للنشاطات المتعلقة بالنقل البحري كالشحن والتفريغ والسمسرة البحرية،... إلخ والتي كانت قديما خاضعة للإحتكار من طرف الدولة، وحيث أنه رفع هذا الإحتكار عنها مؤخرا، نقول أن مهنة وكيل العبور لم تخضع لمثل هذا الإحتكار، فمنذ القديم هناك مؤسسات تابعة للدولة وأخرى خاصة لمزاولة مهنة وكيل العبور، إضافة لذلك ظهر مؤخرا الإتحاد الوطني لوكلاء العبور والوكلاء المعتمدين لدى الجمارك الجزائريين "L'UNTCA".

## الفرع الأول: وكيل العبور: مؤسسات العامة:

غداة استقلال الجزائر، ورث بعض الخواص مكاتب وكلاء العبور الفرنسيين، لكن، فإذا كانوا قد ورثوا عناوين المحلات وبعض الوسائل المادية الزهيدة، فإن الوسائل الضخمة سلمت لشركة وطنية متخصصة في الترانزيت أنشئت لهذا الغرض والتي كانت: الشركة الوطنية لترانزيت والمخازن العامة.

وحاليا SONATMAG غيرت نظامها إذ أنها تحولت من مؤسسة ذا طابع اشتراكي، إلى شركة ذات أسهم بتسمية جديدة وهي: المغاربية للنقل والمساعدين M.T.A. والتي هي عضو في الـ "FIATA".

وحسب القوانين الخاصة بـ "SNTM-CNAN" وبـ "SNTM-hyproc" فإن هاتين الشركتين تعمل في الترانزيت كل واحدة في الميدان الذي يخصها، أي في ميدان نقل البضائع بالنسبة لـ "SNTM-CNAN" وميدان المحروقات بالنسبة لـ "SNTM-HYPROC".<sup>(1)</sup>

## الفرع الثاني: وكيل العبور: مؤسسات الخاصة:

لقد سبق وأن أشرنا أن عادة وكيل العبور يكون شخص معنوي في شكل مقاوله، شركة تجارية، وكالة تجارية،... وإن إنشاء ذلك يتطلب رأسمال كبير، إضافة إلى أن وكيل العبور وللقيام بعمله يحتاج إلى وسائل ضخمة باهضة الثمن، ومع عدم وجود قوانين تسهل الإستثمار في هذا المجال وتشجعه، يبقى القطاع الخاص لوكيل العبور في الجزائر في حالة ركود وجمود، فهم قليلون جدا يكاد يعتمدون<sup>(2)</sup> ويقتصر وكلاء العبور الخواص على دور المصرحين لدى الجمارك بالنسبة لعمليات الإستيراد والتصدير.

## الفرع الثالث: الإتحاد الوطني لوكلاء العبور والوكلاء المعتمدين لدى

### الجمارك الجزائريين UNTCA :

تأسس الإتحاد الوطني لوكلاء العبور والوكلاء المعتمدين لدى الجمارك الجزائريين، في الجزائر سنة 1997 تحت رئاسة السيد حجيج ماحي، والتي ورثت جزءا من مهام جمعية وكلاء العبور الناقلين التي اختفت حاليا، بانفصالها عن طائفة الناقلين.

وفي سياق تحرير التجارة الخارجية، ينوي الإتحاد التكفل بمصالح وكلاء العبور والوكلاء المعتمدين لدى الجمارك، هذه المهنة التي لها نفس الأهمية في الجزائر كاستقلالها،

1 - BENAMAR Mohamed / les auxiliaire de transport maritime -OP-CIT P 311.

2- من بين وكلاء العبور الخواص الجزائريين الذي صادفناه أثناء إجراء عملية البحث شركة TRANSELM للترانزيت وسوف نضع كملحق عقد نموذجي لها.

لكنها لم تصل إلى توحيد قانون أخلاقيات المهنة أو وضع خطة سيرون عليها تجاه السلطات العمومية ومختلف المتدخلين في قطاع التجارة.<sup>(1)</sup>

إن الاتحاد UNTCA لا يضم إلا 80 منخرطا من بين الـ 600 وكيلًا للعبور ووكيلًا معتمدا لدى الجمارك، فإنطلاقا من مشكل التحديد التشريعي لوكلاء العبور ووصولًا إلى المشكل الواقعي الملموس في الحياة العملية، الإتحاد UNTCA يناضل من أجل إيجاد حلول. ويفسر رئيس الإتحاد ضعف توسع جمعيته هذه إلى "فقدان روح الجمعية" و"عدم الإهتمام السائد" بالتنظيم الطائفي لوكلاء العبور والوكلاء المعتمدين لدى الجمارك، بحيث يقول السيد حجيج ماحي: "ومن أجل الحث على إنخراط أقوى، فإن الإتحاد لا يبذل مجهودات للإقناع، وتقوم "تمثيلاتنا الجهوية" بعمل الإتصال المباشر والشخصي مع وكلاء العبور والوكلاء المعتمدين لدى الجمارك، ونحاول تحسيسهم بالمنافع التي يمكن للإتحاد أن يجنيها من خلال تنظيم قوي وموحد"<sup>(2)</sup>.

إن "تهميش" دور الإتحاد في منح الإعتمادات، بعد إلغاء اللجنة الإستشارية لدى الجمارك التي كان يشارك في اجتماعاتها، يبدو أن السيد حجيج ماحي لم ييأس، وإنما ينوي استئناف الحوار مع المديرية العامة للجمارك بمثابرة قوية وبدون ملل، بحيث يقول: "منذ سنة لم يتجدد الإتصال بين الطرفين، وإن كان لم ينقطع أبدا على مستوى المديرية الجهوية للجمارك، ولكننا نبقى دائما من أجل الحوار، لفائدة الإقتصاد الوطني"<sup>(3)</sup>.

وضمن هذا التفكير، فإنه ينادي إلى تكوين لجنة للتنسيق المينائي تجمع بمجل المتدخلين، وتكون لضرورة الحوار.<sup>(4)</sup>

1 - Le phare Journal magherbin des transports et des échanges internationaux n°12 Avril 2000 P10.

2 - Revue le phare précité P10.

3 - Revue le phare précité P10.

4 - Voir l'entretien du phare avec Monsieur Hadjidj Mahi Président de UNTCA OpCité P8et 9.

## الفصل الثاني

### دور وكيل العبور و مسؤوليته



يتمثل دور وكيل العبور باعتباره حلقة من حلقات النقل البحري، بالتدخل في الفترة التي تفصل بين نقلين، على أن يكون أحد الناقلين ناقلا بحريا، فوكيل العبور سواء يتلقى البضاعة من ناقل بحري ليعيد إرسالها إلى ناقل آخر بحري أو جوي أو بري، أو سواء يتلقى البضاعة من ناقل بري أو جوي ليعيد إرسالها إلى ناقل آخر بحري.

فخلال الفترة التي تفصل بين النقلين يقوم وكيل العبور بمجموعة من الإلتزامات وهذا ما سوف نتطرق إليه في المبحث الأول بحيث نشرح فيه دور وكيل العبور.

إن إخلال وكيل العبور عن القيام بإلتزاماته أو تنفيذها بطريقة سيئة، تترتب عن ذلك مسؤوليته وهكذا نتعرض في المبحث الثاني إلى مسؤولية وكيل العبور.

## المبحث الأول : دور وكيل العبور :

يقوم وكيل العبور خلال الفترة التي تفصل بين النقلين بمجموعة من الأعمال : أعمال قانونية كتسلم البضاعة، إبرام عقد النقل، إبرام عقد التأمين، القيام بالإجراءات الجمركية... إلخ وأعمال أخرى مادية كالمحافظة على البضاعة وحراستها. ولكي نشرح دور وكيل العبور بطريقة جيدة ومنظمة، سوف نتعرض أولاً إلى دور وكيل العبور في مرحلة إستيلاء البضاعة، ( المطلب الأول)، وثانياً نتعرض إلى دور وكيل العبور في مرحلة "ارسال" أ "إعادة ارسال" البضاعة ( المطلب الثاني).

## المطلب الأول : دور وكيل العبور في مرحلة إستيلاء البضاعة :

يقوم وكيل العبور في مرحلة استيلاء البضاعة 1-بالعمليات عند الإستلام التي تتمثل في عملية إستلام البضاعة في حد ذاتها ، عملية مراقبة البضاعة، حراسة البضاعة وحفظها، 2- حفظ طعون موكله 3- تسديد الأجر عند الإستلام.

## الفرع الأول : العمليات عند الإستلام :

وتشمل هذه العمليات استيلاء البضاعة في حد ذاتها، مراقبة وحراسة وحفظ البضائع.

### الفقرة الأولى : عملية إستيلاء البضاعة في حد ذاتها :

في هذا الإطار، فإن وكيل العبور لا يمكنه استيلاء إلا البضائع الموجهة إليه وتطبيقاً للآجال المتفق عليها.

### أ- إلتزام وكيل العبور بإستيلاء البضاعة الموجهة إليه :

إن وكيل العبور -عند استيلاءه البضاعة- يجب أن يتحلى بالحذر كي لا يتسلم

بضاعة أخرى غير التي وجهت إليه.

ولهذا، فإنه يقوم بمقارنة بين المعلومات المدونة في سند النقل، والأخرى التي توجد في الوثائق المرافقة للبضاعة، ويمكنه، من جهة أخرى أن يطالب بشروحات أو تعليمات.

ويمكننا توضيح ما سبق بالرجوع إلى قرار مجلس الإستئناف بباريس الذي سبق له أن فصل في قضية مشابهة "حصة مكونة من 3595 كغ من القماش مرسله من بلجيكا لتحويلها إلى سراويل بفرنسا، كانت محل نزاع.

وشركة النقل التي كان من الواجب عليها أن ترسل البضاعة من بلجيكا، أخطأت في تحديد المرسل إليه عند إعداد وثائق الجمارك وسند النقل، وعض أن تكتب F.T.A. كتبت T.T.A. وهذا ما يطابق بالصدفة إسم وكيل عبور آخر يعمل في نفس المكان كالموجه إليه الحقيقي أي F.T.A. ومنطقياً، استلمت البضاعة من طرف T.T.A. الذي أعاد إرسالها إلى الموجه إليه النهائي "نيويورك" وهذا الأخير الذي كان لا ينتظر قماشات غير مفصلة ولكن سراويل جاهزة، ارسل من جديد البضاعة إلى فرنسا لخياطتها وبالتالي ارسال جديد نحو الولايات المتحدة.

وشركة الترانزيت F.T.A. المضطربة لتسديد مصاريف الذهاب و الإياب المتوقع، طالبت تعويض هذه النفقات من الناقل ووكيل العبور T.T.A.

وعمقتضى الحكم الصادر في 14/06/1977، صرحت الغرفة الخامسة للمحكمة

التجارية بباريس، بحق وكيل العبور الحقيقي أي F.T.A.

وهذا الحكم لم يرض الناقل مما جعله يستأنف.

وفي مرحلة أولى، حكم مجلس استئناف باريس على الناقل لكونه قام بخطأ جسيم في إعداد سند النقل بخطأ.

وبعد هذا، أخذ مجلس الإستئناف وكيل العبور T.T.A. على نقص الإلتباه لأنه حسب رأيه هو مهني، كان عليه أن يقرأ بعناية كبيرة الوثائق التي ترافق البضاعة لكي يتفطن بأنه غير الموجه إليه الحقيقي، لأن هذه البضاعة كان يجب أن تستعمل من طرف دار للخياطة بباريس قبل إعادة ارسالها من جديد إلى نيويورك وبما أنه لم يشعر قبل بالإرسال المعنى كما هو متعارف عليه في نفس الوضعية ، فإنه T.T.A. كان عليه أن يتفطن إلى غرابة الإرسال ويتقرب من المودع إليه أو المرسل، و أما وهو تصرف كما سبق، فإنه تصرف بعدم الإلتباه، وبهذا يعتبر مسؤول عن الضرر موضوع النزاع.

واعتبر المجلس بأن المحكمة قد أخطأت لما حملت كل واحد من المسؤولين جزء من المسؤولية، وأن كل واحد منهما مسؤول مسؤولية كلية اتجاه "الضحية"<sup>(1)</sup>.

### ب/ الإلتزام المتعلق بالأجال المتفق عليها :

يجب على وكيل العبور، بمجرد اشعاره بوصول البضاعة الموجهة إليه، ان يحضر إلى أمكنة التسليم وفي حالة العكس فإنه يتحمل مسؤولية تأخر استيلاء البضاعة أو رفعها. إذن فوكيل العبور يتحمل مسؤوليته فيما يتعلق بالأضرار الناتجة عن إستيلاء متأخر للبضاعة، هذه الأضرار يمكنها أن تتطور من الإلتلاف إلى ضياع الصنفقة.

إن السرعة التي تفرض على وكيل العبور في استيلاء البضاعة تمكنه من القيام، في أسرع وقت بإعادة ارسال البضاعة المعينة وهذا بعد مراقبة حالها عقد نهاية النقل الأول، مما يسمح له بإبداء التحفظات المحتملة.

### ج/ صعوبة وثيقة الضمان في عملية الإستيلاء :

1 - C.A. de Paris 07 Mai 1979 B.T. 1979 P 389.

إن وثيقة الضمان هي اتفاق يتعهد بموجبها الناقل بتوصيل البضاعة إلى وجهتها وتسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله، وهذا في غياب سند الشحن وهذه الوثيقة تضمن الناقل ضد كل الدعاوى الناتجة عن هذا التسليم.<sup>(1)</sup>

وفي هذا الإطار نتساءل هل يمكن لوكيل العبور أن يتسلم بضاعة ما بوثيقة الضمان البسيطة ؟

ويمكن لقرار محكمة النقض الفرنسية الصادر في 07 فبراير 1984 والذي تلخص وقائعه فيما يلي، أن يساعدنا على الإجابة على السؤال.

"إن شركة ADRIATICA بصفتها ناقل، قامت بنقل حصص من البرتقال من FAMAGOUSE (قبرص) إلى مرسيليا، وهذا لحساب البائع شركة ARCHANGELOS إلى المشتري صاحب البضاعة الجديد السيد SCHMID. وكلفت الشركة المرسلية للتجميع SMG بصفتها وكيل العبور بتسلم البضاعة وتسليمها من جديد إلى شركة " AGRUMEXPORT التي بدورها يجب أن يسلمها إلى السيد SCHMID. وتسلمت شركة الترانزيت (SMG) البضاعة من الناقل مقابل وثيقة ضمان بسيطة موقعة من طرف شركة BANCO ESPANOL بباريس بصفتها كفيل متضامن، وبعدها تم التسليم لشركة "AGRUMEXPORT"، وبعد مدة، رفع البائع (شركة ARCHANGELOS) دعوى ضد الناقل (شركة ADRIATICA) الذي حكمت عليه المحكمة القبرصية بدفع تعويضات لتسليم البضاعة مقابل وثيقة ضمان بسيطة في غياب سند الشحن. ثم بعد هذا، رفعت شركة ADRIATICA بصفتها الناقل ضد وكيل العبور SMG و BANCOESPANOL بباريس دعوى لإسترجاع المبالغ التي اجبرت على دفعها لشركة ARCHANGELOS، تنفيذاً للحكم الذي حكمته عليها المحكمة العليا بقبرص. وفي وثيقة الضمان، تعهد المشاركون في التوقيع بتحمل مسؤولياتهم المباشرة وغير المباشرة التي يمكنها أن تنتج من جراء تسليم

1 - HOUNKPEVI-LEOPOLD Rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime - mémoire D.E.S.S. Aix en provence 1991 P16.

البضائع دون تقديم سند الشحن، قضاة الإستئناف قاموا بتطبيق المادة 189 مكرر من القانون التجاري تنص على أن دعاوى الناقل تخضع للتقادم بعد 10 سنوات.

ومن خلال الطعن بالنقض طالب وكيل العبور والمصرفي بتطبيق المادة 26 من قانون 18 جوان 1966 التي تنص على التقادم السنوي لكل الدعاوى ضد المرسل إليه أو الشاحن عوض تطبيق المادة 189 مكرر من القانون التجاري.

ورفضت محكمة النقض هذا الطعن، لكون SMG كانت تدخلت بصفقتها وكيل العبور لا كشاحن أو مرسل إليه.<sup>(1)</sup>

### الفقرة الثانية : عملية مراقبة البضاعة :

إن عملية المراقبة التي يقوم بها وكيل العبور تعنى أساسا الحالة العامة للبضاعة من جهة، وزنها وحجمها وعددها من جهة أخرى.

### أ/ المراقبة من حيث الوزن والحجم وكمية البضاعة :

إنه من الواجب على وكيل العبور الذي يتسلم البضاعة أن يتأكد من وزنها وحجمها قبل أن يسلمها من جديد للناقل.

ويفترض أن يكون نقص، لما وزن أو حجم المتسلمات يكونان فعلا أقل مما هو مسجل في الوثائق المرافقة للبضاعة<sup>(2)</sup> إذن فإن وكيل العبور يعتبر مسؤولا في حالة ما إذا أخل بواجبه في مراقبة وزن وحجم البضاعة.

وفي هذا الإطار اعتبرت المحكمة التجارية لـ La seine في حكمها الصادر في

1962/11/16<sup>(3)</sup> وكيل العبور مسؤولا فيما يتعلق بقضية نقص في عدد الطرود 26 طردا من 28 المفترض احتواؤها في الحاوية.

1 - C. Cass le 07/02/84 DMF 1985 P25.

2 -H. Leopold / rôle et mission de transitaire en matière de transport -OP CIT P 19

3 - Tribunal de commerce la seine le 16/11/1962 B.T 1963 P 51.

ومما لاشك فيه أن نقص البضاعة أثناء النقل يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار بالنسبة لبعض أنواع البضائع.

ما معنى النقص الطبيعي أثناء النقل ؟ La freinte de route ؟

هو النقص في الوزن أو في الحجم الذي يلحق بالبضاعة أثناء النقل ويرجع هذا النقص لطبيعة البضاعة في حد ذاتها، وعندما يكون النقص الملحوظ أكثر من النقص الطبيعي للبضاعة أثناء النقل، يعتبر الوكيل مسؤولاً بالنسبة لهذا النقص، "لكن يجب الإشارة إلى أن وكيل العبور، يجب عليه أن يكون متمكناً من التأكد بوجود النقائص".<sup>(1)</sup>

إلا أنه، وفي غياب تعليمات خاصة من الموكل فإن وكيل العبور لا يعتبر محل بالالتزام مراقبة البضائع عند عدم قيامه بتحليل المواد المستوردة، بإعتبار أن هذه العملية لا تدخل في النشاط العادي والمعتاد لمهام وكيل العبور.<sup>(2)</sup>

#### ب/ المراقبة من حيث حالة البضاعة :

عند الإستلام وعلاوة على مراقبة البضاعة من حيث الوزن والحجم، يجب على وكيل العبور أن يتأكد من حالة البضاعة لكي يكشف الإتلاف المحتمل، وتعني هذه المعاينة كلا من السلعة نفسها والتغليف (L'emballage) الذي يقيها.<sup>(3)</sup>

إلا أنه يجب التذكير بأن على وكيل العبور أن يكون قادراً على اكتشاف العيوب بحيث تفرض المحاكم بأن تكون العيوب ظاهرة.<sup>(4)</sup>

#### الفقرة الثالثة : حراسة البضاعة وحفظها :

1 - C.A. d'Aix en Provence arrêt 27 Février 1980 B.T. N° 1935 P 485

2 - C.A. de Rouen 12 Novembre 1976 DMF 1977 P 168.

3 - C.A. de Paris 10 novembre 1978 DMF 1979 P501.

4 - H. Leopold / rôle et mission de transitaire en matière de transport maritime - Op Cit P 21.

نقول بأن البضاعة تبقى تحت حراسة وكيل العبور في الفترة ما بين وقت استيلائها من الناقل الأول ووقت تسليمها للناقل الثاني ، ويجب عليه أن يتخذ كل التدابير المناسبة لضمان حفظها.

وإذا استلم وكيل العبور بضاعة دون إبداء تحفظات ثم ثبت أن هذه البضاعة سافرت في ظروف سليمة، ففي هذه الحالة تثبت مسؤوليته عن الإلتلاف والأضرار الملاحظة عند التسليم للناقل الثاني<sup>(1)</sup>.

إذن سنتطرق في عنصر أول إلى حراسة البضاعة، ثم إلى حفظها في عنصر ثاني.

### أ/ حراسة البضاعة :

إن وكيل العبور مسؤول عن البضاعة المفقودة، ما دامت تحت حراسته وهذا يشبه تطبيق الإجراءات الخاصة بالوكيل. ويثبت وكيل العبور عدم إخلاله بالتزامه، وبالتالي عدم مسؤوليته، يجب أن لا يكتفي بإثبات أن نقص البضاعة يرجع لسبب السرقة وإنما يجب عليه أن يثبت أن هذه السرقة ليست ناتجة عن إهمال شخصي.

ويجب أن تكون الحراسة يومية ودائمة ما دامت البضاعة موجودة تحت مراقبة، إذن، فإن وكيل العبور المكلف بعمليات الحراسة لا يمكنه أن يدعي بأن السرقة التي تقع في المخازن أو أثناء الشحن في الشاحنات، تعتبر -بالنسبة إليه- حالة قوة القاهرة، وهذا ما يظهر من قرار مجلس روان في 1978/01/05 المذكور سابقا، وعليه أن يتحمل العبء، خاصة لما يتعلق الأمر بنقائص كبيرة يمكن إرجاعها إلى تقصير فادح.<sup>(2)</sup>

ويجب الإشارة أيضا إلى أنه لما يتسلم وكيل العبور طرودا مفتوحة وممزقة من مخازن الميناء وكان قد تسلمها بدون إبداء تحفظات، يكون مسؤولا عن النقائص والإتلافات،

<sup>1</sup> - H. Leopold Op Cit P 22.

<sup>2</sup> - C.A. d'Aix en provence 8/09/1987 inedit.



ويفترض في هذه الحالة أنها طرأت في الفترة التي كانت البضاعة تحت حراسته وذلك لأنه لم يبدى أي تحفظ.<sup>(1)</sup>

ونلاحظ أيضا أن نفس القرار يحمل نصف المسؤولية عن النقائص والإتلافات للذي أعطى الأمر (صاحب البضاعة) لأنه مدد مكوث البضاعة في الرصيف بتباطئه في تقديم الوثائق الضرورية للجمرك، وإعادة الإرسال، الشيء الذي يبدو قانونيا مقنع شيئا ما ...

### ب/ حفظ البضاعة :

يجب على وكيل العبور أن يخصص العناية اللازمة قصد حفظ البضاعة التي توجد تحت حراسته، ومن المفروض بصفته مهنيا، يعرف التدابير المناسبة لكل نوع من المواد التي هي محل النقل، إن المحاكم تكون أكثر قساوة إتجاه وكيل العبور الذي يعمل دون إحترام تعليمات موكله أو الإعتناء بالتعليمات المسجلة فوق الأغلفة، فوكيل العبور الذي يستلم براميل من الزيت مطالب بالعناية الكافية لإجتنا ب سكب هذا الزيت وذلك بإيداع البراميل في المخزن وتغطيتها ورشها أثناء الحرارة المرتفعة<sup>(2)</sup>.

ويرتكب أيضا وكيل العبور خطأ لما يترك صناديق تحوي قارورات من البلاستيك معرضة لحرارة الشمس بمرسيليا وفي شهر أوت.<sup>(3)</sup>

وكذلك قررت المحكمة التجارية بباريس في حكم 1977/06/21 ما يلي : "يرتكب وكيل العبور خطأ شخصيا، لما يسمح بالوضع على الرصيف ثم الشحن في الشاحنة، لطرود من ورق مقوى تحوي أسماك مثلجة (Surgelé) تحت مطر غزير".<sup>(4)</sup>

1 - C.A. d'Aix en provence 13/05/1988 inedit

2 - C.A. de Paris 26 Juin 1979 inedit

3 - C.A. d'Aix en provence 25 Janvier 1985 inédit.

4 - tribunal de commerce de Paris le 21 Juin 1977 DMF 1978 P 231

ويفترض في هذه الحالة أنها طرأت في الفترة التي كانت البضاعة تحت حراسته وذلك لأنه لم يبدى أي تحفظ.<sup>(1)</sup>

ونلاحظ أيضا أن نفس القرار يحمل نصف المسؤولية عن النقائص و الإتلافات للذي أعطى الأمر (صاحب البضاعة) لأنه مدد مكوث البضاعة في الرصيف بتباطئه في تقديم الوثائق الضرورية للجمرك، وإعادة الإرسال، الشيء الذي يبدو قانونيا مقنع شيئا ما

ب/ حفظ البضاعة :

يجب على وكيل العبور أن يخصص العناية اللازمة قصد حفظ البضاعة التي توجد تحت حراسته، ومن المفروض بصفته مهنيا، يعرف التدابير المناسبة لكل نوع من المواد التي هي محل النقل، إن المحاكم تكون أكثر قساوة إتجاه وكيل العبور الذي يعمل دون إحترام تعليمات موكله أو الإعتناء بالتعليمات المسجلة فوق الأغلفة، فوكيل العبور الذي يستلم براميل من الزيت مطالب بالعناية الكافية لإجتنا ب سكب هذا الزيت وذلك بإيداع البراميل في المخزن وتغطيتها ورشها أثناء الحرارة المرتفعة<sup>(2)</sup>.

ويرتكب أيضا وكيل العبور خطأ لما يترك صناديق تحوي قارورات من البلاستيك معرضة لحرارة الشمس بمرسيليا وفي شهر أوت.<sup>(3)</sup>

وكذلك قررت المحكمة التجارية بباريس في حكم 1977/06/21 ما يلي : "يرتكب وكيل العبور خطأ شخصيا، لما يسمح بالوضع على الرصيف ثم الشحن في الشاحنة، لطرود من ورق مقوى تحوي أسماك مثلجة (Surgelé) تحت مطر غزير".<sup>(4)</sup>

1 - C.A. d'Aix en provence 13/05/1988 inedit

2 - C.A. de Paris 26 Juin 1979 inedit

3 - C.A. d'Aix en provence 25 Janvier 1985 inédit.

4 - tribunal de commerce de Paris le 21 Juin 1977 DMF 1978 P 231

ومن خلال ما سبق يمكن القول بأن وكيل العبور ملزم ببذل عناية أكثر اتجاه البضاعة وذلك حسب ما تتطلبه طبيعة البضاعة، هذا هو شأن البضاعة الهشة جدا والمواد القابلة للإتلاف بسرعة أو البضائع التي لا تقبل المساكنة مع بضائع أخرى.

وبالتالي، فإن وكيل العبور الذي يقوم بوكالته بصفة سليمة وقانونية، هو الذي يضع البضاعة في مستودع "مفرط التجمد" "Chambre froide" لتفادي نتائج اضرار عمال الشحن والتفريغ.<sup>(1)</sup>

ونختتم هذا الفرع بالقول بأن مهمة ودور وكيل العبور لا تقتصر عند الإستلام على أعمال مادية فقط، بل أنها تشمل أيضا إجراءات قانونية، وبعبارة أخرى فإنه يعتبر الحافظ لطعون موكله.

### الفرع الثاني : المحافظة على طعون الموكل :

إن محافظة وكيل العبور على طعون موكله ضد الناقل تدخل في إطار التزاماته الرئيسية، لكن ليس من مهامه أن يقدم الطعون المحتفظة، ويرفع دعوى ضد الناقل وهذا ما تدعمه المحكمة التجارية ب "SEINE" في الحكم الصادر 28 فبراير 1961.<sup>(2)</sup>

في القانون الجزائري وأمام غياب الإجتهاد القضائي في هذا المجال نرجع إلى المادة 454 ق م ج، التي تشترط الصفة والمصلحة لرفع دعوى<sup>(3)</sup>، وهنا وكيل العبور ليس له أي صفة باعتباره ليس طرفا في العقد، وليس له مصلحة باعتباره يعمل باسم ولحساب موكله ولهذا يبقى الشاحن والمرسل إليه هما الوحيدان اللذان لهما مصلحة في رفع دعوى ضد الناقل بناء على التحفظات التي أجراها وكيل العبور.

1 - C.A. de Toulouse 31 Mars 1988 inédit

2 - Tribunal de commerce de la seine le 28/02/1961 B.T. 1961 Page 110.

3- راجع المادة 454 من قانون الإجراءات المدنية الجزائرية.

تكون المحاكم جد قاسية ضد وكيل العبور في حالة خطأ أو اهمال نتج عنه خسارة الطعون ضد الناقل، لأنها تعتبر هذا الأخير ليس كوكيل مأجور فحسب، بل أيضا كوكيل مختص - مهني - .

إلا أن الإلتزام الذي يلتزم به وكيل العبور بالمحافظة على طعون موكله، ليس التزم مطلق لكنه يعرف بعض الحدود.

### الفقرة الأولى : نطاق التزم المحافظة على طعون الموكل :

يتعلق الأمر هنا بالتزم من حيث المبدأ، وعلى وكيل العبور أن يتخذ الإجراءات الضرورية التي ستسمح للموكل مستقبلا بالاستفادة من أي دعوى محتملة ضد الناقل.

لنأخذ مثلا وكيل العبور الذي لم يقم بإجراء تحفظات عند استلام البضاعة بينما كانت تظهر عليها علامات التلف أو النقص، فإنه يصبح يتحمل مسؤوليته إذا تبين فيما بعد بأن ضياع حق الطعن لموكله ناتج عن خطئه أو اهماله.

ويكون في هذه الحالة وكيل العبور مسؤولا بسبب خطئه أو اهماله بدلا عن الناقل باعتباره المسؤول الحقيقي عن التلف أو النقص وهذا هو الموقف الذي تبنته أحكام القضاء.

ويثبت خطأ وكيل العبور في حالتين :

- في حالة غياب كلي للتحفظات.

- في حالة تحفظات غير دقيقة، متأخرة أو غير مطابقة للأنظمة.

### أ/ في حالة غياب كلي (انعدام) التحفظات :

من المفروض أن تكون البضاعة قد سلمت تطبيقا لسند النقل في حالة سليمة دون

تلف وبدون نقص، وهذا عندما لا يبدي وكيل العبور أثناء تسلمها أي تحفظات.

لذا فإن المحاكم تكون في هذه الوضعية قاسية ضد وكيل العبور، وأكثر من ذلك تذهب إلى إبعاد أي شرط محدد لمسؤولية وكيل العبور في هذه الحالة.<sup>(1)</sup>

وهذا ماقرته على سبيل المثال المحكمة التجارية لـ SEINE في حكمها الصادر في 16 نوفمبر 1962.<sup>(2)</sup>

"أخرجت الناقل من الدعوى للأسباب التالية من جهة، وبما أن وكيل العبور قبل البضاعة المتنازع فيها بدون أي تحفظ يمكننا أن نستنتج بأن الوزن والعدد المبيينين في سندات النقل تتطابق فعلا مع الحقيقة، ومن جهة أخرى لم يتم إخطار المسؤولين في الثلاث الأيام التي تلي التسليم كما ينص عليها القانون التجاري".

المحكمة بالنظر إلى العناصر المدرجة للنقاش اعتبرت بأن وكيل العبور -بصفته كمهني- قام بخطأ جسيم عند امتناعه عن التحقق من الطرود بإمعان وانتباه وهذا رغم انعدام الأمن السائد في ذلك الظرف في محطة القطار، حيث تمت سرقات متكررة في عربات من طرف عصابات منظمة، لذا فإنه لا يمكنه الاستفادة من أي شرط يحدد مسؤوليته.<sup>(3)</sup>

وبالفعل مثل هذا الخطأ الجسيم الذي يرتكبه وكيل العبور، يضرب بالتالي عرض الحائط كل فكرة تحدد المسؤولية المدرجة ضمن اتفاقية.

### ب/ حالة تحفظات غير دقيقة، متأخرة أو غير مطابقة للأنظمة :

يجب على وكيل العبور أن يبدي تحفظات دقيقة ومطابقة للأنظمة والقانون إضافة إلى أنه يجب أن يبديها في الوقت المناسب.

1 H. Leopold / rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime - OP CIT P 29.

2 - Tribunal de commerce de la seine 16/11/1962 B.T. 1963 Page 55.

3 - H. Leopold OP CIT P 29.

ويعتبر وكيل العبور مسؤولاً لعدم إجراء أي تحفظ حول صناديق الحلازين التي كانت تظهر عليها آثار التلف عند التفريغ.<sup>(1)</sup>

لتحديد الأجل، علينا الرجوع إلى المادة 790 من القانون البحري الجزائري التي تنص : "إذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها ثلاثة أيام عمل إعتباراً من استيلاء البضائع".<sup>(2)</sup>

وإذا كانت الخسائر والأضرار ظاهرة فيجب على وكيل العبور إبداء التحفظات قبل أو في وقت تسليم البضاعة.

وتنص المادة 55 من ق ت ج : "يترتب على إستيلاء الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب إحداهما في ظرف ثلاثة أيام...بتبليغ الناقل احتجاجه".<sup>(3)</sup>

لقد أشرنا سابقاً أن حفظ طعون الموكل ليس مطلقاً وإنما له حدود.

### الفقرة الثانية : حدود نطاق التزام المحافظة على طعون الموكل :

إنه لا يكفي عدم إجراء تحفظات من طرف وكيل العبور عند استيلاء البضاعة لإستنتاج بأنه قد أخطأ أو أهمل في أداء مهامه.

ولذا حتى يكون مسؤولاً يجب توفر شرطين :

- أن تكون الأضرار التي لحقت بالبضاعة ظاهرة
- أن يكون الموكل قد فقد بصفة فعلية الطعون وخسرها.

### أ/ ضرورة وجود أضرار ظاهرة :

1 - C.A. de paris 08/12/1975 B.T. 1976 P 26.

2- المادة 790 من القانون البحري الجزائري.

3- راجع المادة 55 من القانون التجاري الجزائري.

إن عدم إجراء التحفظات عند استيلاء البضاعة لإعادة إرسالها من جديد لا ينجر عنه تلقائياً خطأً أو إهمال وكيل العبور.

وإن إلتزام حفظ طعون الموكل وذلك بإجراء تحفظات من طرف وكيل العبور لا يقتصر إلا على الأضرار الظاهرة وحدها فقط.

"وكيل العبور غير ملزم بحفظ طعون موكله إلا عند وجود أضرار ظاهرة من الخارج، أو أضرار مكنت من اكتشافها إجراءات وطرق عادية وهذا ما تثبته أحكام القضاء الفرنسية"<sup>(1)</sup>.

بميت ذهب مجلس "بورديو" في قراره المؤرخ في 29 أفريل 1975 "لا يمكن إلزام وكيل العبور بفك الطرود أو فتح الصناديق التي تتطلب عناية ومصاريف، بينما لا يشير أي عنصر بأن البضاعة غير سليمة أو تعرضت لتلف أو نقص"<sup>(2)</sup>.

يذهب جانب من الفقه إلى القول أنه لا يمكن إسناد خطأً وكيل العبور إذا كانت الأضرار غير ظاهرة، إلا إذا كان ثمة شك في وجودها، رغم عدم ظهورها إذ يجب على الوكيل في هذه الحالة على الأقل إخطار موكله.<sup>(3)</sup>

## 2/ ضرورة فقدان الفعلي لظعن الموكل :

ونقص من هذا العنصر هو وجود علاقة سببية بين خطأً وكيل العبور والضرر الذي أصاب الموكل من جراء فقد حقه في الظعن.

بميت : "إنه من غير المقبول أن نلزم وكيل العبور بالتعويض بينما الخطأ الذي ارتكبه لم يؤدي إلى حرمان الموكل من الظعن ضد المسؤول الحقيقي"<sup>(4)</sup>.

1 - C. Cass 08 Avril 1889 inedit

2 - C.A. de BORDEAU arrêt du 29/04/1975 B.T. 1975 P 285.

3 - كمال حمدي/ أشخاص الملاحة البحرية الناشر منشأة المعارف اسكندرية 1993 ص : 191.

4 - T. com de Grenoble 29 Janvier 1980 inedit

T. com de Grenoble 06 Octobre 1978 B.T. 1978 P 571.

وهكذا إلى جانب إبداء التحفظات التي يقوم بها وكيل العبور في مرحلة إستيلاء البضاعة، فإنه يقوم كذلك وفي أغلب الأحيان بتسديد مصاريف النقل.

### الفرع الثالث : تسديد الأجر عند الإستيلاء :

#### أ/ تسديد أجرة النقل :

يصدر الموكل إلى وكيل العبور أمر تسديد أجرة النقل عند إستيلاء البضاعة، وهذه الظاهرة عادية جدا في ميدان بيع البضائع عند الإقلاع، وعادة ما تسمى ببيع FOB (Free on board) والتي ينتج عنها مباشرة تحويل ملكية البضاعة إلى المشتري، وكذلك أخطار النقل والمصاريف والتأمين.

ونتساءل ماذا إذا كان وكيل العبور قد تلقى تعليمة من موكله لإستيلاء البضاعة وجرمتها، وقام إضافة إلى ذلك بتسديد أجرة النقل؟!

وجوابا على ذلك، هناك قرار مجلس إستئناف باريس المؤرخ في 26/09/1979 :  
"لم يرتكب وكيل العبور أي خطأ ويجب تعويضه عن المبالغ التي قدمها، بالرغم من أنه لم يتلقى من موكله أي تعليمة ما عدا الأمر باستيلاء البضاعة وجرمتها".<sup>(1)</sup>

وكيل العبور وعند إقدامه على تسديد أجرة النقل يجب أن لا يتجاوز السعر العادي مقارنة للتعريفات السارية المفعول وفي حالة العكس يعتبر مسؤولا بسبب دفعه لثمن أعلى.

#### ب/ تسديد ثمن البضاعة :

إن وكيل العبور بقدر ما يمكن أن تكون من مهامه تسديد أجرة النقل، فإنه يمكن تكليفه بأمر من موكله بتسديد ثمن البضاعة عند استيلائها، وهذا لما ينص عقد البيع على

1 - C.A. de paris arrêt du 26/09/1979 B.T. 1979 P 505.



أن البضاعة يسدد ثمنها عند الإستيلاء. وفي هذه الحالة فهو مكلف باستيلاء البضاعة مقابل تسديد ثمنها.

### المطلب الثاني : دور وكيل العبور في مرحلة "إرسال" أو "إعادة إرسال" البضاعة :

ويتمثل دوره في هذه المرحلة في القيام بمجموعة من العمليات، والتي تتمثل في العناية الضرورية بالبضاعة، إبرام عقد النقل، إبرام عقد التأمين.

#### الفرع الأول : العناية الضرورية بالبضاعة :

تتعلق هذه العناية بآجال إعادة إرسال البضاعة وتعبئتها من جهة، وشحنها ورسوها وتغطيتها من جهة أخرى.

#### الفقرة الأولى : آجال إعادة إرسال البضاعة وتعبئتها :

##### أ/ آجال إعادة إرسال البضاعة :

إذا كان هناك إتفاق حول الآجال، ففي هذه الحالة وكيل العبور ملزم بشحن البضاعة في الآجال المتفق عليها تفاديا للتأخير، وبالتالي تحمله مسؤولية التأخير.

وفي حالة عدم وجود إتفاق فيما يخص آجال إعادة إرسال البضاعة، فعلى وكيل العبور أن يسرع في إعادة إرسال البضاعة المستلمة من الناقل الأول، ومن ثم فإنه يجب القيام بإرسال البضاعة أو إعادة إرسالها في أسرع وقت.

وفي هذا السياق حكمت محكمة Grenoble واعتبرت وكيل العبور مسؤولاً في قضية مجرياتها كالتالي :

"استلم وكيل العبور حاويات جاءت عن طريق البحر بها أثقاب بالسقف، وتركها موضوعة على الأرصفة مدة أيام طويلة قبل أن يقرر إرسالها".

وفي أثناء ذلك، لحقت بالبضاعة أضرار و أتلفت بسبب الرطوبة والماء الناتجين عن تعرضها الممتد وحملت المحكمة في حكمها وكيل العبور المسؤولية حتى ولو كانت عيوب الحاويات المعنية، سابقة التسلم من طرف وكيل العبور لم تكن ترى بسهولة<sup>(1)</sup>.  
لا يمكن اعتبار وكيل العبور مسؤولاً بسبب التأخر في الإرسال أو إعادة الإرسال، لما هذا التأخر يرجع إلى التأخر في تسليم البضاعة وتسبب فيه الناقل الذي اختاره موكله.<sup>(2)</sup>

وتجدر الإشارة كذلك أن البضاعة بعد تسلمها من طرف وكيل العبور لإعادة إرسالها تتطلب خدمات أخرى كتعبئتها و رصها.

#### ب/ تعبئة البضاعة :

توجد بعض أصناف البضائع التي تتطلب نوعيتها إعادة التعبئة قبل تسليمها للناقل الثاني، إذن فإن وكيل العبور بصفته مهنيًا من المفروض أن يكون على دراية بهذه الأصناف المختلفة للبضائع. وفي غياب تعليمات دقيقة من موكله في هذا الميدان، فإنه يجب عليه الإتصال به خاصة لما ظاهرياً حالة البضاعة المعنية تكون معرضة للتدهور.

وهكذا، يعتبر خطأ وكيل العبور الذي يعيد إرسال بضاعة في صورتها ووضعيتها الحالة- والتي أغلفتها أصابها التلف<sup>(3)</sup> أو الذي أمام بالات (حزم كبيرة) صوف بعضها جاف والآخر مبلل، لم يتفطن إلى إبعادها عن بعضها البعض وإدخالها كلها في العربة<sup>(4)</sup> ويعرض إذن أحداث القرار الثاني :

1 - T. de com de Grenoble 1978 B.T. 1978 P 571.

2 - H. Leopold / rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime - OP CIT P 51.

3 - C.A. de Rouen 20 Janvier 1955 DMF 1955 P 294

4 - C.A. de Paris 27 Novembre 1969 B.T. 1970 P 63.

في يوم 1951/12/2 أفرغت 27 بالة (حزمة كبيرة) من الصوف المنسولة، كانت سفينة 5/5 المسماة ANDRE MOY RAND لشركة SAGA، قد تكلفت بها من الدار البيضاء، واستلمها وكيل العبور (CLAMAGRAU) بوكالة من MARC GATEAU في نفس اليوم دون أن يبدي تحفظات حول حالة 17 بالة المبللة، ثم أوصل البضاعة إلى المشتريين (مؤسسات BUREAU — CORBEIL) الذين رفضوا استيلائها بسبب الإلتلاف.

ومن خلال خبرة أنجزت بأمر من رئيس المحكمة التجارية — CORBEIL تبين بأن كل بالات الصوف كانت في حالة تخمر بسبب تسرب مياه المطر في المنتج، وبهذا أصبحت هذه الصوف غير صالحة للإستعمال كلية، ثم طالب الموكل ومؤمنه بتعويضات أمام المحكمة التجارية — CORBEIL، الذي حكم بمسؤولية الناقل البحري على 17 بالة ومسؤولية وكيل العبور بالنسبة للباقي أي 30 بالة.

لم يرض هذا الناقل، استأنف الحكم أمام مجلس باريس الذي أيد حكم المحكمة واعتبر الناقل مسؤولاً لأنه لم يتخذ احتياطاته فيما يتعلق 17 بالة، ووكيل العبور مسؤولاً فيما يخص 30 بالة الباقية ولذلك لأن مهني ولم يتفطن في هذه الظروف إلى الفصل الناجع بين البالات التي أصابها التلف من قبل والبالات السليمة كي يحافظ على هذه الأخيرة.

#### الفقرة الثانية : تحميل البضاعة وحرصها وتغطيتها :

#### أ/ تحميل البضاعة :

يقضي المبدأ بأن يجبر وكيل العبور على القيام بمراقبة حقيقية للبضاعة التي يجب تحميلها، إذا وكما أشرنا إليه أعلاه، يكون وكيل العبور مسؤولاً لما يتسلم بالات الصوف البعض منها جاف والبعض الآخر مبلل، ويعيد ارسالها مجمعة في نفس العربة.

وأثناء التحميل وكيل العبور يقوم بالتأكد من رص البضاعة وتغطيتها كيف ذلك ؟

ب/ رص البضاعة وتغطيتها :

في هذا الإطار، يجب على وكيل العبور أن يتأكد من رص البضاعة أثناء تحميلها، إذن فإن وكيل العبور يعتبر مسؤولاً عند عدم مراقبة الرص الذي قام به الناقل وكذا نظافة العربات التي طلبها.<sup>(1)</sup>

"يجب على وكيل العبور الذي وضعت تحت تصرفه عربة غير منظمة، أن يرفضها وإما أن يطلب تنظيفها وإما عند الضرورة أن ينظفها هو بنفسه".<sup>(2)</sup>

إلا أنه، يجب على مالك البضاعة أن يتقاسم المسؤولية مع وكيل العبور إذا لم يلفت إنتباه هذا الأخير إلى البضاعة المعنية، من حيث نوعيتها الحساسة والإحتياجات التي يجب إتخاذها.<sup>(3)</sup> وحتى لما يجب على الموكل أن يشير لوكيل العبور وزن وحجم البضاعة بالضبط، فإنه يجب على هذا الأخير - من جهته - أن يقوم بالتحقيقات المعقولة لهذه الإشارات وفي هذه الوضعية حاولت محكمة النقض أن تقوم بتقسيم المسؤولية بين وكيل العبور وموكله بالنسبة للأضرار التي تسببت فيها رافعة في ميناء التفريغ لكون وزن البضاعة كان أثقل بكثير مما كان معلن عليه.<sup>(4)</sup>

أما فيما يخص التغطية نفسها، فإن وكيل العبور مسؤول عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة بسبب الترتيب السيئ للأغطية أو ببساطة حالة هذه الأخيرة السيئة.

فوكيل العبور يكون مسؤولاً إذا قام بتغطية عربة وتظهر اتلافات من الرطوبة ناتجة عن الحالة السيئة للأغطية أو سوء ترتيبها.

1 - H. Leopold / rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime - OP CIT P 57.

2- C.A. de Paris arrêt du 19/02/1957 P 62.

3 - H. Leopold OP CIT P 58.

4 - C. CASS 26 Janvier 1967 B.T. 1967 P 146.

ولقد بينا أعلاه أن وكيل العبور، إضافة إلى العناية التي يخصصها للبضاعة، فإنه يبرم لموكله عقد النقل وكذلك عقد التأمين.

ونشرع في دراسة ما هي إهتمامات وكيل العبور المحتملة عند إبرام عقد النقل.

### الفرع الثاني : إبرام عقد النقل :

نلاحظ أولا أن وكيل العبور بالإضافة إلى الأدوار التي يقوم بها في مرحلة "الإرسال" أو "إعادة الإرسال" مكلف بإبرام عقد النقل لكي يضمن إرسال البضاعة المستلمة.

ويجب عليه -إبرام عقد النقل مع إحترام تعليمات موكله من جهة، وحماية مصالح هذا الأخير من جهة أخرى-.

### الفقرة الأولى : التنفيذ الدقيق لتعليمات الموكل :

احتراما لتعليمات الموكل، يبرم وكيل العبور عقد النقل للوجهة المعينة مع الناقل الذي عينه الموكل.

### أ/ إبرام العقد مع الناقل المختار :

إن وكيل العبور ملزم لكونه وكيل بتنفيذ دقيق للوكالة التي أوكل بها، ويتوقف إذن نطاقها على التفويضات التي فوضه بها موكله وهذا ما يجعله يتحمل المسؤولية كلما تجاوز تعليمات موكله.

تنص المادة 575 ق م ج : "الوكيل ملزم بتنفيذ الوكالة دون أن يجاوز الحدود المرسومة"<sup>(1)</sup>.

### ب/ إبرام العقد بالنسبة للوجهة المعينة :

1- المادة 575 من القانون المدني الجزائري.

وكيل العبور ملزم بإبرام عقد النقل للوجهة التي عينها موكله، وهذا الإلتزام الذي يكلف به يستجيب أيضا لمبدأ التنفيذ الدقيق لتعليمات الموكل.

إن هذا الإلتزام بالتنفيذ الدقيق لتعليمات الموكل عند إبرام عقد النقل، يكتسي أهمية رئيسية يمس أساسا بمشكل إختيار الناقل، وحرية إختيار الناقل هي التي تفرق لنا أساسا بين وكيل العبور ووكيل العمولة للنقل بإعتبار إن هذا الأخير يتكفل بإختيار الناقل وحده دون تلقيه لتعليمات من الموكل.

وبالإضافة إلى الإلتزام بإحترام تعليمات الموكل فمن واجب وكيل العبور أيضا أن يحافظ على مصالح الموكل.

وقبل أن نتطرق إلى حفظ مصالح الموكل سندرس بإيجاز دور وكيل العبور في إسداء النصائح بإعتباره مهني.

### الفقرة الثانية : إلتزام وكيل العبور بإسداء النصائح :

وعلى نحو ما توجهه أية مهنة، فإنه يقع على وكيل العبور واجب اسداء النصائح لموكله، وعلى وكيل العبور اتباع تعليمات موكله، ولكن إذا ما بدت له الطريقة التي حددت له لتوصيل البضاعة غير مناسبة لها، فإنه يكون عليه واجب اسداء النصائح لموكله بغية دعوته لتعديل تعليماته، وبإختصار فإن على وكيل العبور أن يضع خبرته المهنية في خدمة موكله ولكنه لا يلزم بإسداء المشورة القانونية له.<sup>(1)</sup>

وقد ذهب عكس ذلك مجلس استئناف باريس بقراره الصادر في 1967/02/07 حيث جعل على عاتق وكيل العبور واجب المشورة الفنية، واعتبره مسؤولا لعدم توجيه إنتباه موكله فيما يتعلق بالتقادم السنوي، على أن هذا النظر غير صحيح، فالمهني عليه إسداء النصائح لموكله فيما يتعلق بالناحية العملية في مهنته فقط فعلى سبيل المثال :

1- كمال حمدي / أشخاص الملاحة البحرية - المرجع السابق ص 193.

يعتبر الموثق مسؤولاً لعدم تقديمه النصائح والإرشادات التي تتعلق بممارسة مهنته، وكذلك يلام صانع السفينة لعدم تقديمه إرشادات جيدة حول خطوط إستقرار سفينة مصنوعة بكيفية ما. وفي نفس السياق يمكن أن يعتبر وكيل العبور مخطئاً لتقديمه إرشادات غير ناجعة لموكله حول ظروف إعادة إرسال البضاعة لكن لما يتعلق الأمر بنصيحة موكله لتسير دعاواه في القضاء بنجاح أو الكيفية المثلى لكسب دعوى قضائية، فهو غير مسؤول عما سبق لأنه تبقى المهن القضائية وحدها القادرة على اسداء تلك الإرشادات وهذا ما أكده العميد RENE RODIERE في مقاله :

"Voilà les transitaires devenus conseillers juridiques"

لما قال : "لم يكن لوكلاء العبور مثل هذا الواجب".<sup>(1)</sup>

#### الفقرة الثانية : المحافظة على مصالح الموكل :

يجب على وكيل العبور -بغية المحافظة على مصالح موكله- أن يبحث لإبرام عقد النقل بأقل كلفة ممكنة، ثم يبين في سند النقل عدد الطرود المجمعة في كل حاوية، وأخيراً ينظم بدقة مشكل تحميل البضاعة على سطح السفينة، هذه هي إهتماماته.

أ/ إبرام عقد النقل بأقل كلفة ممكنة (أكثر إقتصادياً) :

على وكيل العبور في معاملاته قبل إبرام عقد النقل وحتى أثناء الإبرام، أن يطالب بالتعريف الأكثر إنخفاضاً، وفي حالة العكس يكون مسؤولاً ويتحمل فائض مصاريف النقل الناتجة عن خطأه.

إلا أنه على القضاة أن يقدروا كل حالة على حدى حسب الظروف الخاصة المعنية ومن بينها مثلاً المادة محل النقل والإمكانات المختلفة التي كانت متاحة للناقل عند إنجاز عملية الإرسال.<sup>(1)</sup>

1 RENE RODIERE, Voilà les transitaires devenus conseillers juridiques B.T. 1967 P 94.

إلا أنه يجب الإشارة إلى أن الموكل -للسرعة أو لضرورة أخرى- يجبر وكيل العبور على إنجاز النقل بأسرع سرعة ممكنة وفي الفرصة الأولى التي تعرض عليه ولا يمكن لهذا الأخير أن يحمله مسؤولية عدم إبرام صفقة النقل بأقل كلفة ما دام أنه لا يوجد في الظروف اللازمة.

وهذا الإلتزام بإبرام العقد الأكثر إقتصادا ممكنا لا يخص التعريفه فقط، بل أيضا سعر النقل بصفة عامة.

### ب/ الإلتزام ببيان عدد الطرود المجمعة في كل حاوية على سند النقل :

إن الإلتزام ببيان عدد الطرود المجمعة في كل حاوية على سند النقل والذي فرض على وكيل العبور لم يكن بدون فائدة. كيف ذلك ؟

حينما لا يبين عدد الطرود الموجودة داخل الحاوية تعتبر هذه الأخيرة كطرود واحد. وهذا ما ينتج عنه بالضرورة، منح الموكل أو صاحب البضاعة تعويضا تافها بالنسبة للذي كان من المفروض أن يستفيد منه لو تم بيان عدد الطرود في سند النقل.

ودائما وفي نفس السياق، يجب على وكيل العبور إبرام العقد وتحرير سند النقل أو المطالبة بتحريره بالكيفية التي تسمح للموكل الضمان الأقصى " Une garantie maximale" من الناقل في حالة ضياع أو إتلاف.<sup>(2)</sup>

وأخيرا، هناك مشكل يطرح عند تحميل البضاعة على سطح السفينة.

### ج/ تحميل البضاعة على سطح السفينة :

فلنتذكر شيئا ما المبدأ المنصوص عليه في المادة 774 من القانون البحري الجزائري :  
" لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط....وفي حالة تحميل

1 - H. Leopold/ rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime OP CIT P 70.

2 - H. Leopold OP CIT P 72.



البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالإتفاق مع الشاحن".<sup>(1)</sup>

من خلال هذا النص يتضح أنه يجب على الشاحن أن يعطي موافقته لشحن البضاعة على سطح السفينة، وانطلاقاً من هذه المادة، فإن وكيل العبور وباعتباره ملتزم بتعليمات موكله فإنه وعند ارساله للبضائع، لا يجب عليه وبدون موافقة مسبقة من موكله توقيع سند الشحن الذي يتضمن شرطاً (بندا) يتيح للناقل أن يسمح لنفسه بالقيام بتحميل البضاعة ورصها على سطح السفينة حسب ما يراه مفيداً.

ويكون الخطأ أكبر عندما يوقع وكيل العبور سند الشحن الذي يتضمن مثل هذا الشرط، خرقاً ومخالفة لتعليمات موكله.

لكن نشير إلى أنه ليس من واجب وكيل العبور التأكد من المكان الذي وضعت فيه البضاعة على السفينة، وهذا ما ذهب إليه مجلس باريس في قراره المؤرخ في 1986/10/01.<sup>(2)</sup>

وعكس ذلك فإن العميد RENE RODIERE يرى بأن التأكد من المكان الذي وضعت فيه البضاعة على السفينة يمكن أن يكون واجب على وكيل العبور، وهذا حسب الظروف، إذ يقول وتعليقاً على القرار السابق:

« Cette solution n'est pas certaine dans les cas c'est donc une affaire de circonstances »<sup>(3)</sup>

"هذا الحل غير ثابت في جميع الحالات إذن فهي قضية ظروف".

وهكذا بعد أن بينا إلتزامات وكيل العبور عند إبرامه عقد النقل، يبقى الآن إلتزامات وكيل العبور والمتعلقة بإبرام عقد التأمين.

1- راجع المادة 774 من القانون البحري الجزائري.

2 - C.A. de Paris arrêt du 01/10/1986 B.T. 1986 P 661.

3 - H.LEOPOLD OP CIT P76.

### الفرع الثالث : إبرام عقد التأمين :

إن وكيل العبور - بعد إبرامه عقد النقل - عادة ما يبرم عقد لتأمين البضاعة التي ستكون محل الإرسال.

هل وكيل العبور ملزماً دائماً بإبرام عقد التأمين البضاعة التي سلمها له موكله قصد إرسالها أو إعادة إرسالها ؟

يمكن الجواب بالإيجاب كما يمكنه أن يكون بالنفي لأنه مرتبط بالوضعية التي يوجد فيها وكيل العبور

- عندما يعطي الموكل الأمر

- عندما لا يعط الموكل أي أمر

#### الفقرة الأولى : حالة إعطاء أمر من الموكل :

يمكن للموكل أن يعطي لوكيل العبور أمراً هذا الأمر يمكن أن يكون في اتجاهين متعاكسين، فيكون إما الأمر بتأمين البضاعة أو إما بعدم تأمينها.

#### أ/ الأمر بتأمين البضاعة :

إن الأمر بتأمين البضاعة يلزم وكيل العبور، إذا كانت هذه هي رغبة الشخص الذي يعمل لحسابه. وإذا لم يبرم عقد تأمين البضاعة رغم الأمر الذي أعطاه له موكله فإنه يتحمل المسؤولية في حالة أضرار تلحق بالبضاعة وبالتالي يستوجب على وكيل العبور تعويض جميع الأضرار التي لحقت بموكله.

ويمكن أن يصدر الموكل أمراً بعدم تأمين البضاعة.

#### ب/ الأمر بعدم تأمين البضاعة :

إذا أمر الموكل وكيل العبور بعدم تأمين البضاعة فلا يحق لهذا الأخير أن يخالف هذا الحظر، ويرتكب إذا وكيل العبور خطأ بسبب تأمين البضاعة خلافا للإرادة الصريحة لموكله، لأنه يجب عليه وقبل كل شيء أن يخضع للأمر الذي تلقاه مهما كان اتجاه هذا الأمر، ويستجيب هذا كله للمبدأ المتعارف عليه في عقد الوكالة والذي يفرض على الوكيل إحترام وتنفيذ تعليمات موكله.

والحالة الثانية هي لما لا يعطي الموكل أي أمر لوكيل العبور.

### الفقرة الثانية : حالة إنعدام أمر من الموكل :

يمكن لوكيل العبور أن يتردد إذا لم تصله أية تعليمة من موكله، إلا أنه، وفي هذه الوضعية، يجب على وكيل العبور أن يستعمل خبرته المهنية والفنية وخاصة أن يأخذ بعين الإعتبار الأعراف حسب نوعية النقل : بحري أو بري...

وهكذا يجب الإشارة إلى أن التأمين هو شيء متعارف عليه في ميدان النقل البحري للبضائع ، نظرا لوجود أخطار البحر، لذا فمن الطبيعي أن يرم- بصورة تلقائية - وكيل العبور الذي يرسل بضاعة ما عن طريق البحر، عقدا لتأمين البضاعة المعنية بدون إنتظار طويل لأمر من موكله ويؤمنها من أخطار النقل البحري.

وفي مقابل ذلك، وفي ميدان النقل البري، فإن استعمال التأمين التلقائي لم يكن ضمن الأعراف. ومن ثم فإن وكيل العبور الذي لم يتلف أية تعليمة من موكله تكون رغبته أقل لإبرام عقد تأمين البضاعة.

وهكذا بعد أن تطرقنا إلى دور وكيل العبور في مرحلة إستيلاء البضاعة ودوره في مرحلة إرسال "أو" إعادة إرسال البضاعة.

نتساءل هو هل يمكن لوكيل العبور القيام بالإجراءات الجمركية بإعتبارها إجراءات

تم عمد إستيلاء البضاعة وكذلك عند "إرسالها" أو "إعادة إرسالها" ؟

جوابا على هذا السؤال نقول أن كقاعدة عامة الإجراءات الجمركية يقوم بها الوكيل المعتمد لدى الجمارك -سبق شرحه في المبحث الأول- وهذه المهنة هي مهنة مستقلة ومنظمة. بمرسوم تنفيذي رقم 99-197 مؤرخ في 16 أوت 1999.

ووكيل العبور يمكنه القيام بالإجراءات الجمركية لحساب موكله بشرط أن يكون معتمدا من طرف إدارة الجمارك ، وفي هذه الحالة فإنه يتحمل مسؤوليته في هذه الوضعية بصفته كوكيل معتمد لدى الجمارك، وهذا لا يمنعه من أن يبقى وكيل زبونه حتى لما يتصرف على حسابه الخاص.<sup>(1)</sup>

وفي حالة العكس -وكيل العبور غير معتمد لدى إدارة الجمارك- فإنه يلجأ إلى وكيل معتمد لدى الجمارك ليقوم هذا الأخير بالإجراءات الجمركية.

### المبحث الثاني : مسؤولية وكيل العبور :

إن عقد وكالة العبور يرتب مجموعة من الإلتزامات، إلتزامات يقوم بها وكيل العبور في مرحلة إستيلاء البضاعة ، والتزامات أخرى يقوم بها في مرحلة "إرسال" أو "إعادة إرسال" البضاعة والتي سبق شرحها في المبحث الأول لما تكلمنا عن "دور وكيل العبور".

إن عدم تنفيذ هذه الإلتزامات من طرف وكيل العبور أو خطأ في تنفيذها يرتب مسؤولية هذا الأخير.

إذن سوف نتطرق في هذا المبحث إلى مسؤولية وكيل العبور. والتي سوف نعالجها في مطلبين. الأول نشرح فيه قيام مسؤولية وكيل العبور : ما هو الأساس القانوني الذي ترتكز عليه هذه المسؤولية؟ هل وكيل العبور يكون مسؤولا في حالة خطأ شخص حل

1 - H. LEOPOLD/ rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime – OP.CIT P 83.

محلّه في تنفيذ إلتزام ما؟ والثاني نبين فيه الإعفاء والتحديد الإتفاقي لمسؤولية وكيل العبور : هل يستفيد وكيل العبور من الإعفاء أو التحديد من مسؤوليته في جميع الحالات ؟

### المطلب الأول : قيام مسؤولية وكيل العبور :

إن عقد وكالة العبور هو وكالة مدنية، وكيل العبور هو وكيل مأجور وبالتالي علاقة وكيل العبور مع موكله تحكمها القواعد العامة لعقد الوكالة، فعلى خلاف وكيل العمولة للنقل الذي هو ملتزم بتحقيق نتيجة فإن وكيل العبور ملتزم ببذل عناية، وبالتالي فإن وكيل العبور لا يسأل إتجاه موكله إلا عن أخطائه الشخصية ويجب على هذا الأخير أن يثبت الخطأ.<sup>(1)</sup>

وبهذا يكون الأساس القانوني لمسؤولية وكيل العبور هو الخطأ الشخصي لوكيل العبور الواجب الإثبات، وهذا ما سوف نعالجه في الفرع الأول ثم تنتقل إلى الفرع الثاني نعالج فيه مدى مسؤولية وكيل العبور حالة حلول شخص محلّه.

### الفرع الأول : الأساس القانوني لقيام مسؤولية وكيل العبور :

لكي نحدد الأساس القانوني لقيام مسؤولية وكيل العبور يجب أن نحدد أولاً نوعية الإلتزام الذي يقوم به.

إن وكيل العبور يبذل العناية المنتظرة من وكيل محترف ومأجور في تنفيذ إلتزاماته ولا يضمن النهاية الجيدة للنقل<sup>(2)</sup>، فهو ملزم ببذل عناية وهذا خلافا لوكيل العمولة للنقل الذي يلتزم بتحقيق نتيجة.

1- مصطفى كمال طه / القانون البحري - المرجع السابق ص 255.

2- مدحت حافظ إبراهيم / شرح قانون التجارة الجديد المرجع السابق ص 202

باعتبار أن وكيل العبور ملتزم ببذل عناية ورجوعا إلى القانون المدني 172 ق م ج<sup>(1)</sup> فإنه يجب على الموكل أن يثبت أن وكيل العبور قد ارتكب خطأ وذلك لأنه لم يتصرف كمهني متقن وحذر.

« ne se comportant pas comme un professionnel soigneux et diligent »<sup>(2)</sup>

ويذهب الأستاذ Pierre Bauchet ليقول :

"إن وكيل العبور هو ممثل الموكل ولا يأخذ أية مبادرة بالنسبة لإختيار خطوط السير والمقاولين من الباطن، ولا يتحمل مسؤولية الأخطاء التي تقع أثناء النقل ولا يتحمل إلا مسؤولية أخطائه المثبتة".

« Le transitaire est un représentant mandaté. Il ne prend aucune initiative quant au choix des itinéraires et des sous traitants. Il n'est pas responsable de fautes commises pendant le transport, il ne répond que de ses fautes propres prouvées »<sup>(3)</sup>

لا يتحمل وكيل العبور إلا مسؤولية أخطائه المثبتة وبهذا نقول أن الأساس القانوني لقيام مسؤولية وكيل العبور هو الخطأ الشخصي لوكيل العبور الواجب الإثبات.

وهذا ما سوف نتعرض له في هذا الفرع : الخطأ الشخصي لوكيل العبور في نقطة أولى، والخطأ الواجب الإثبات في نقطة ثانية.

### أ/ الخطأ الشخصي لوكيل العبور :

يسأل وكيل العبور في مواجهة موكله مسؤولية عقدية عن أخطائه الشخصية<sup>(4)</sup> ،

أيا كانت درجة جسامة الخطأ .

1 - راجع إعادة 172 من القانون المدني الجزائري.

2 - BENAMAR MOHAMED/ les auxiliaires de transport maritime - OP CIT P 354

3 - Pierre Bauchet : Le transport international dans l'économie mondiale éditions economica Paris 1991 P 327.

4- مدحت حافظ إبراهيم / شرح قانون النجاة البحرية الجديد - المرجع السابق ص : 203.

وذهبت محكمة باريس في حكم صدر في 19 نوفمبر 1979 إلى : "ق" والذي تدخل كوكيل عبور لشحن بضاعة بمرسيليا لا يكون مسؤولاً إلا عن أخطائه أو إهماله الشخصي".<sup>(1)</sup>

فيماذا يتمثل خطأ وكيل العبور ؟

يتمثل خطأ وكيل العبور في عدم أو سوء تنفيذ للإلتزامات التي يفرضها عليه العقد أو عدم إتباع تعليمات موكله<sup>(2)</sup>.

إن عقد وكالة العبور يفرض على وكيل العبور مجموعة من الإلتزامات -سابق شرحها-، إضافة إلى ذلك تنص المادة 575 من ق م ج : "الوكيل ملزم بتنفيذ الوكالة...". ومن هذا نستنتج أن وكيل العبور يكون مخطئاً لما يمتنع كلية عن تنفيذ إلتزام من هذه الإلتزامات -سابق شرحها- بالرغم من عدم وجود استحالة التنفيذ، كعدم اتحاده للتحفظات اللازمة لحظة استيلاء البضاعة أو عدم حفظه للبضاعة مما يترتب عليه تلفها، أو عدم المحافظة على مصالح موكله... الخ، أو تنفيذها بطريقة سيئة كأن لا يختار أنسب الوسائل لشحن البضاعة أو يرم عقد النقل الثاني بثمن باهض يفوق المعقول، 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.

وبما أننا بصدد الخطأ الشخصي لوكيل العبور يحضرنا قرار مجلس إستئناف Nancy المؤرخ في 1988/01/14 اعتبر وكيل العبور مسؤولاً ليس لأنه لم يقيم بإجراء تحفظات ضد الشركة الإيطالية التي كانت تقوم بالجزء الأول من عملية النقل، وإنما لأنه أنحل بإلتزام

1 - T. COM Paris jugement du 19/11/1979 D.M.F. 1980.

2- قدرى عبد الفتاح الشهاوي /أحكام عقد الوكالة - المرجع السابق ص: 386.

حفظ البضاعة التي كانت في مخازن إيداع وذلك لأن الإتلافات والأضرار التي لحقت بالبضاعة لا ترجع إلى عملية النقل وإنما ترجع إلى طريقة إيداعها في المخازن.<sup>(1)</sup>

وقرار مجلس باريس سنة 1991 حيث اعتبر وكيل العبور مسؤولاً وذلك لاستلامه طردتين من سمك ال caviars و قام بالتحقق من حالة البضاعة ظاهرياً دون أن يقوم بفتحهما، وذهب المجلس إلى القول باعتبار أن وكيل العبور مهني يجب عليه أن لا يكفي بالحالة الظاهرية للطردتين وإنما يتحقق من حالة البضاعة - ما بداخل الطردتين- وهذا قبل أن يقوم بعملية إعادة الإرسال.<sup>(2)</sup>

وهكذا نقول أن وكيل العبور لا يكون مسؤولاً إلا إذا صدر منه خطأ ويكون هذا الخطأ واجب الإثبات.

#### ب/ الخطأ الواجب الإثبات :

وكيل العبور ملتزم بالتزام بذل عناية، فإنه يجب على الموكل إثبات خطأ هذا الوكيل أي إثبات أنه لم يبذل عناية الرجل المعتاد ويقصد بالمعتاد، المعتاد في المهنة،<sup>(3)</sup> معناه هنا عناية رجل آخر مهني مثله ، وعبء إثبات الخطأ الشخصي لوكيل العبور يقع على عاتق الموكل وهذا ما ينبثق من نص المادة 583 من ق م ج.<sup>(4)</sup>

قضية فصل فيها مجلس Aix En Provence والذي بنى قراره على أن مسؤولية وكيل العبور تقوم على أساس خطأه الشخص وأن يكون هذا الخطأ مثبت والتي كانت كالتالي: أبدى وكيل العبور تحفظات أثناء استلامه البضاعة وذلك لملاحظته وجود نقص فيها، وقام من جديد بإعادة ارسالها عن طريق السكة الحديدية، حيث كانت عربات هذه

1 - C.A. Nancy arrêt du 14/01/1988 B.T. 1988 P 439.

2 - C.A. de paris non daté B.T. 1991 P 654.

3- سوزان علي حسين - مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، في النقل الداخلي والدولي ومتعمد الوسائط - الناشر المعارف-

الإسكندرية 1999 ص : 163.

4- راجع المادة 583 من القانون المدني الجزائري.



الأخيرة مغلقة بالرصاص، ولكن ظهر نقص جديد في البضاعة فقام صاحب البضاعة برفع دعوى مسؤولية ضد وكيل العبور.

وهكذا أصدر المجلس قراره الذي يتمثل في عدم مسؤولية وكيل العبور بالرغم من وجود نقص في البضاعة وذلك لأن خطأ وكيل العبور لم يثبت.<sup>(1)</sup>

وهنا نشير إلى نقطة مهمة وهي أنه إذا صدر عن وكيل العبور خطأ شخصي واثبت هذا الخطأ من طرف الموكل هذا من جهة، ومن جهة أخرى ألحق ضرر بالموكل، هنا لا بد أن تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ الذي صدر عن وكيل العبور والمثبت من طرف الموكل والضرر الذي ألحق لهذا الأخير.

ويعنى وكيل العبور من المسؤولية عن الضرر الذي يصيب موكله متى كان ذلك راجع إلى سبب أجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير أو فعل الموكل ذاته أو عيب ذاتي في البضاعة.

بقي لنا أن نتساءل ما مدى مسؤولية وكيل العبور لو أن تنفيذ عقد وكالة العبور قام به شخص آخر حل محله؟ أو بمعنى آخر ما مدى مسؤولية وكيل العبور عن فعل نائبه؟

### الفرع الثاني : مسؤولية وكيل العبور حالة حلول شخص آخر مكانه :

من المتعارف عليه، وحسب الممارسات الجارية أن يقوم وكيل العبور بالتخلي كليتنا عن مهامه أو عن جزء منها إلى شخص آخر يحل محله ليقوم هذا الأخير بالتنفيذ الكلي لعقد وكالة العبور أو جزء منه.

ينص القانون المدني الجزائري في مادته 580 على حالتين: الحالة الأولى التي يكون فيها مرخصا لوكيل العبور في اقامة نائب والحالة الثانية التي يكون فيها الوكيل غير مرخص له بذلك.

1 - C.A. d'Aix En Provence 13/05/1988 inedit.

وسوف نقوم بتحليل كلتا الحالتين :

أ/ حالة النيابة المرخص بها :

هذه الحالة يقوم الموكل ويكون عادة المرسل أو المرسل إليه بالترخيص لوكيل العبور في إقامة نائب، وسوف ندرس هذه الحالة في نقطتين الأولى تتعلق بالنائب المعين من طرف الموكل (المرسل أو المرسل إليه) والثانية تتعلق بالنائب غير المعين.

1/ النائب المعين :

في هذه الحالة وعندما يكون النائب معين من طرف الموكل، فإن وكيل العبور يكون غير مسؤولاً عن أخطاء نائبه. ويمكن للموكل أن يرجع مباشرة على النائب المعين من طرفه، ولكن هذا نادراً ما يحدث، إذ يفضل الموكل وفي أغلب الحالات الرجوع على وكيل العبور باعتباره الشخص الذي أبرم معه عقد وكالة العبور وهذا خاصة إذا كان موطن نائب وكيل العبور متواجداً بالخارج.<sup>(1)</sup>

وبالتالي إذا رجع الموكل على وكيل العبور بسبب خطأ صدر من النائب فإن وكيل العبور بدوره يرجع على النائب لماذا؟ لأن وكيل العبور غير مسؤولاً عن الأخطاء التي تصدر عن النائب لما يكون النائب معين من طرف الموكل.

هل يمكن لوكيل العبور أن يتحمل جزء من المسؤولية إلى جانب مسؤولية النائب؟

للإجابة على هذا السؤال نتعرض إلى قرار أصدره مجلس استئناف باريس بتاريخ

1983/01/14 والذي ثملت وقائعه فيما يلي :

"بعد أن تلقى وكيل العبور تعليمه من موكله (مرسل البضاعة) والمتمثلة في إعادة

تثليج عربات محملة بالخضر والآتية من إيطاليا، قام وكيل العبور بمنح هذه المهمة إلى نائب

مختص في التثليج. وبعد وصول البضاعة ظهرت عليها علامات التلف والتي تعود لكون أن عملية إعادة التثليج لم تجرى حقيقة.

النائب إعترف صراحة أمام المجلس بأنه فعلا تلقى تعليمة من وكيل العبور، والتي تتمثل في إعادة تثليج العربات وهكذا اعتبر مجلس باريس وكيل العبور مسؤولا في جزء عن التلف الذي أصاب البضاعة و بنى هذه المسؤولية على أنه كان من اللازم على وكيل العبور أن لا يكتفي بإصدار تعليمة إعادة التثليج لنائبه، وإنما كان عليه أن يقوم بمراقبته وأن يتأكد من أن هذه العملية قد أنجزت فعلا".<sup>(1)</sup>

ومن هذا نستنتج أن وكيل العبور ملزم بمراقبة النائب أثناء تأديته لمهامه، وفي حالة العكس - عدم قيامه بالمراقبة- وبعد صدور خطأ عن النائب في عملية التنفيذ فإن وكيل العبور يكون مسؤولا في جزء إتجاه موكله إلى جانب مسؤولية النائب.

## 2/ النائب غير المعين :

فيما يتعلق بالنائب غير المعين فنص المادة 580 ق م ج فقرة 2 واضح بحيث ينص : "إما إذا رخص للوكيل في إقامة نائب عنه دون أن يعين شخص النائب فإن الوكيل لا يكون مسؤولا إلا عن خطئه في إختيار نائبه أو عن خطئه فيما أصدره له من تعليمات".<sup>(2)</sup>

فمن خلال هذا النص نلاحظ أن في حالة ما إذا لم يعين الموكل لوكيل العبور شخص النائب، فإن وكيل العبور بإعتباره كمهني محترف هو الذي يقوم بإختيار شخص النائب، وعليه أن يحسن الإختيار بمعنى إختيار شخص النائب يكون يتطابق والمهنة التي يريد تأديتها.

1 - C.A. de paris 14/01/1983 B.T. 1983 P 318.

2- المادة 580 من القانون المدني الجزائري.

وهكذا نقول أن وكيل العبور يكون مسؤولاً عن خطئه في إختيار النائب، كأن يختار نائب غير مختص في المهام التي يريد تأديتها. كما يكون مسؤولاً عن خطئه في التعليمات التي يصدرها له.

وقبل أن نختتم هذا العنصر المتعلق بالنيابة المرخص بها هناك إشكال قد يطرح : كيف يرخص الموكل (المرسل - المرسل إليه) لوكيل العبور في إقامة نائب ؟ أو بمعنى آخر، ما هي الصفة التي يأخذها الترخيص الصادر عن الموكل. أيكون بصفة صريحة أم بصفة ضمنية ؟  
جواباً على هذا التساؤل نقول أنه في أغلب الأحيان يصدر الموكل تعليمة بصفة صريحة وواضحة تنطوي في فحواها على الترخيص والسماح لوكيل العبور في إقامة نائب، وأحياناً قد يفهم بصفة ضمنية أن الموكل يرخص وكيل العبور في إقامة نائب كيف ذلك ؟

لشرح هذه الفكرة نعرض مثال : كما لو يصدر الموكل لوكيل العبور تعليمة تتعلق بجمركة بضاعة معينة مع علمه أن هذا الأخير -وكيل العبور- غير معتمد لدى إدارة الجمارك، في هذه الحالة وكأنه يعطيه الترخيص بصفة ضمنية من أجل إقامة نائب والذي يتمثل في وكيل معتمد لدى الجمارك، ليقوم هذا الأخير بالإجراءات الجمركية الخاصة بالبضاعة.

#### ب/ حالة النيابة غير المرخص بها :

إذا لم يرخص الموكل لوكيل العبور في إقامة نائب فإن هذا لا يعني أن وكيل العبور لا يمكنه القيام بذلك، ولكن يكون مسؤولاً عما صدر عن نائبه كما لو كان قد صدر منه هو. وهذا ما أكدته المادة 580 من ق م ج فقرة 1 : "إذا أناب الوكيل عنه غيره في تنفيذ

الوكالة دون أن يكون مرخصه في ذلك كان مسؤولاً عما فعل النائب كما لو كان، هذا العمل قد صدر منه هو، ويكون الوكيل ونائبه في هذه الحالة متضامنين في المسؤولية".<sup>(1)</sup>

وهكذا في كل الحالات، يكون وكيل العبور مسؤولاً إيجاباً موكله عن الأخطاء الصادرة عن نائبه، وخلاف ذلك فإنه لا يكون مسؤولاً عن الأفعال التي تصدر عن نائبه والتي يكون فيها قد خالف التعليمات وذلك لأغراضه الشخصية، فهو غير مسؤول مسؤولية مدنية مثلاً عن سرقة قام بها نائبه "سرقة سبائك من الذهب كان ملتزم بحفظها".<sup>(2)</sup>

بعد أن تطرقنا إلى قيام مسؤولية وكيل العبور في هذا المطلب نتساءل الذي نظرحه: "هل يمكن لوكيل العبور ومن خلال اشتراط كتابي "une clause" يدرجه ضمن عقد وكالة العبور أن يعفى نفسه من المسؤولية أو يحددها".

### المطلب الثاني : الإعفاء التحديدي الإتفاقي لمسؤولية وكيل العبور :

إذا رجعنا إلى مبدأ الحرية التعاقدية نجد تبريراً لصحة الشروط الخاصة بالإعفاء أو التحديد الإتفاقي لمسؤولية وكيل العبور، فالإلتزام التعاقدية أو عدم الإلتزام لا تنشؤه إلا إرادة الأطراف، فأطراف العقد لهم الحرية في التفاوض عن آثار خطأ المدين -وكيل العبور- والسماح له بعدم تعويض الضرر الذي تسبب فيه أو تحديد قيمته.

ونظراً للمخاطر التي تتسبب فيها الشروط الخاصة بالإعفاء أو التحديد الإتفاقي للمسؤولية، وجد القضاء حلولاً وذلك بوضعهم نظاماً يوفر الحماية الكافية لمصالح المتعاقدين، ويتمثل هذا النظام في التفرقة بين الخطأ البسيط والذي يمكن لوكيل العبور في هذه الحالة الاستفادة من الشروط الخاصة بالإعفاء والتحديد الإتفاقي لمسؤوليته والخطأ الجسيم الذي يبطل هذه الشروط وبالتالي لا يستفيد منها.

1-راجع المادة 580 من القانون المدني الجزائري ف 1.

2 - C.A. de paris 18/10/1978 B.T. 1978 P 528.

ويؤدي هذا النظام إلى الحفاظ على الحرية التعاقدية كأساس لصحة شروط لصحة شروط الإعفاء والتحديد الإتفاقي للمسؤولية.<sup>(1)</sup>

وهكذا نعالج في هذا المطلب الحالة التي يستفيد فيها وكيل العبور من الإعفاء والتحديد الإتفاقي للمسؤولية في الفرع الأول، وفي الفرع الثاني نتطرق إلى الحالة التي لا يستفيد فيها وكيل العبور من الإعفاء والتحديد الإتفاقي للمسؤولية.

## الفرع الأول: الحالة التي يستفيد فيها وكيل العبور من الإعفاء والتحديد

### الإتفاقي للمسؤولية:

يستفيد وكيل العبور من الإعفاء أو التحديد الإتفاقي لمسؤوليته، عندما يكون قد أدرج في عقد وكالة العبور إشتراط كتابي يعفيه أو يحدد مسؤوليته هذا من جهة، ومن جهة أخرى لا بد لأن يكون قد ارتكب خطأ بسيطاً.

وحتى يكون الإشتراط الكتابي الذي يدرجه وكيل العبور في عقد وكالة العبور صحيحاً لا بد أن تتوفر فيه ثلاثة شروط :

1- أن يعلم الموكل بهذا الإشتراط الكتابي المعفي، أو المحدد لمسؤولية وكيل العبور أثناء إبرام عقد الوكالة وأن يقبله.

2- أن يكون هذا الإشتراط الكتابي محرر بطريقة واضحة وحروف ظاهرة.

3- أن يكون هذا الإشتراط الكتابي يتطابق مع الموضوع المتنازع فيه.

وسوف ندرس كل شرط على حدى.

أ/ علم الموكل بالإشتراط الكتابي المعفي أو المحدد لمسؤولية وكيل العبور :

1- سوزان علي حسين/ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي و الدولي و المتعدد الوسائط - المرجع السابق ص: 69.

لصحة الإشتراط الكتابي المعفي أو المحدد لمسؤولية وكيل العبور، لا بد على هذا الأخير أن يعلم موكله قبل إبرام عقد وكالة العبور بهذا الإشتراط، أو على الأقل أثناء إبرام العقد، و يجب على الموكل أن يعبر عن إرادته سواء بالرفض أو القبول، وقد يكون قبوله صريحا أو ضمنيا.

وهناك قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر في 1985/12/03 والتي نقضت فيه القرار الصادر عن مجلس باريس واعتبرته غير مؤسس قانونا لأنه قام بتحديد مسؤوليه وكيل العبور طبقا للإشتراط المدرج على سند النقل دون أن يبين مدى علم الموكل بهذا الإشتراط ومدى قبوله له.<sup>(1)</sup>

#### ب/ الإشتراط الكتابي محرر بطريقة واضحة :

لا بد أن يكون الإشتراط الكتابي المعفي أو المحدد لمسؤولية وكيل العبور محررا بطريقة واضحة وحروف ظاهرة ومقروءة.

بحيث يذهب القضاء إلى إبعاد جميع الإشتراطات الإتفاقية التي تكون غير مقروءة

أو غير واضحة.

وأكثر من ذلك ذهب مجلس باريس في قراره الصادر بـ 1986/09/29 إلى رفض

وإبعاد الإشتراط الإتفاقي المحدد لمسؤولية وكيل العبور والمكتوب على ظهر سند النقل وذلك لعدم وجود أي إشارة على وجه سند النقل تشير وتدل على وجود هذا الإشتراط على ظهر السند.<sup>(2)</sup>

كما ذهب مجلس Lyon إلى تحديد مسؤولية وكيل العبور بالرغم من أن الإشتراط

الكتابي كان محرر بحروف صغيرة، وذلك لأنه كانت تسبق هذا الإشتراط الكتابي كلمة

1 - C.CASS arrêt du 03/12/1985 B.T. 1986 P 198

2 - BENAMAR Mohamed /les auxiliaires du transport maritime - OP CIT P 370.

هام بين مزدوجتين "هام" وكانت هذه الكلمة محررة بحروف كبيرة.<sup>(1)</sup>

ج/ الإشتراط الكتابي يتعلق بموضوع النزاع :

لقد سبق وأن أشرنا أن وكيل العبور يقوم بمجموعة من الإلتزامات، فهو يقوم باستيلاء البضاعة، حراسة البضاعة وحفظها، إبرام عقد النقل، إبرام عقد التأمين، القيام بالإجراءات الجمركية...

ووكيل العبور يقوم بإدراج الإشتراط الكتابي الذي يعفيه أو يحدد مسؤوليته عند خطئه في تنفيذ إلتزام من الإلتزامات سابقة الذكر.

وبهذا نقول أنه يجب على وكيل العبور أن يؤكد أثناء إدراجه للإشتراط الكتابي بأنه يعفيه أو يحد مسؤوليته المتعلقة بالإلتزام معين، بحيث أنه لا يمكن للإشتراط الذي إدراجه وكيل العبور والذي يحدد به مسؤوليته المتعلقة بعمليات النقل أن يشمل عمليات الحراسة أو حفظ البضاعة التي يقوم بها.

بعد أن بينا الحالة التي يستفيد فيها وكيل العبور من الإعفاء أو التحديد الإتفاقي لمسؤوليته وهي حالة إرتكابه الخطأ البسيط.

ماذا لو أن وكيل العبور ارتكب خطأ جسيما ؟

إذا ارتكب وكيل العبور خطأ جسيما فإنه : لا يستفيد من الإعفاء أو التحديد الإتفاقي لمسؤوليته.



## الفرع الثاني: الحالة التي لا يستفيد فيها وكيل العبور من الإعفاء أو

### التحديد الإتفاقي للمسؤولية:

إن الإشتراط الكتابي الذي يدرجه وكيل العبور ضمن عقد وكالة العبور لإعفائه من المسؤولية أو تحديدها لا يحمي هذا الأخير إتجاه كل الأخطاء، وإنما إتجاه الخطأ البسيط فقط، فإذا كان قد صدر عنه خطأ جسيم، يستبعد في هذه الحالة الإشتراط الكتابي من طرف القضاء.

### تحديد مفهوم الخطأ الجسيم:

الخطأ الجسيم هو إهمال كبير صادر عن مهني في النقل - وكيل العبور - وعلى من ادعى ذلك واجب اثباته.<sup>(1)</sup>

تذهب الإجتهاادات القضائية الفرنسية على إعتبار الغش بمثابة خطأ جسيم وعلى أنه يمثل الإمتناع - العمدي - عن تنفيذ إلتزام أساسي وضروري حتى وإن كان الوكيل لا يهدف من وراء هذا الإمتناع الإضرار بموكله، وإن تحديد درجة جسامه الخطأ ترجع إلى قاضي الموضوع بحيث له كامل السلطة التقديرية، فقد يعتبر مجلس قضائي خطأ ما خطأ جسيم في حين لا يعتبره كذلك مجلس قضائي آخر.

و يفسر القضاة في أغلب الأحيان الأخطاء التي يرتكبها وكلاء العبور على أنها أخطاء جسيمة وهدفهم من وراء ذلك هو استبعاد الإشتراطات الكتابية المعفية أو المحددة للمسؤولية.

ما هي النتائج القانونية التي تترتب عن إرتكاب وكيل العبور لخطأ جسيم؟

يترتب عن ذلك نتيجتين:

النتيجة الأولى : الخطأ الجسيم يبعد شرط الإعفاء والتحديد الإتفاقي للمسؤولية.

النتيجة الثانية : يكون وكيل العبور مسؤولاً - حالة الخطأ الجسيم - عن الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة.

ولنوضح أكثر لخطأ الجسيم سوف نتطرق إلى بعض الإجتهاادات القضائية التي اعتبرت أخطاء صادرة عن وكيل العبور بمثابة أخطاء جسيمة :

الحكم الصادر عن المحكمة التجارية لـ SEINE بتاريخ 16 نوفمبر 1962.

"بما أن وكيل العبور قبل البضاعة المتنازع فيها بدون أي تحفظ يمكننا أن نستنتج بأن الوزن والعدد المبيينين في سندات النقل تتطابق فعلا مع الحقيقة هذا من جهة، ومن جهة أخرى لم يتم إخطار المسؤولين في الثلاثة أيام التي تلي التسليم كما ينص عليها القانون التجاري".

المحكمة بالنظر إلى العناصر المدرجة للنقاش اعتبرت بأن وكيل العبور -بصفته مهني- قام بخطأ جسيم عند امتناعه عن التحقق من الطرود بإمعان وانتباه وهذا رغم إنعدام الأمن في ذلك الظرف ، في محطة القطار حيث تمت سرقات متكررة في عربات من طرف عصابات منظمة لذا فإنه لا يمكن الإستفادة من أي شرط يحدد مسؤوليته.<sup>(1)</sup>

قرار مجلس قضاء باريس بتاريخ 1976/02/03

اعتبر أن وكيل العبور قام بخطأ جسيم لما استلم محرك يزن 2 طن ونصف ولإعادة إرساله قام باستئجار شاحنة، ليس لها التجهيزات اللازمة للتكفل به.<sup>(2)</sup>

وأخيراً، إن دعوى المسؤولية ضد وكيل العبور تخضع للقواعد العامة، فتطبيقاً للمادة 168 ق م ج لا يمكن قانونياً أن يعتبر وكيل العبور مخطئاً إلا بعد إعداره للقيام

1 - H. LEOPOLD / rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime- OP CIT p 30.

2 - C.A. de paris arrêt du 03/02/1976 B.T. 1976 P 188.

بواجهه ما عدا في الحالات التي يقوم فيها بواجهه تلقائيا،<sup>(1)</sup> ويخضع تقادم دعوى المسؤولية ضد وكيل العبور كذلك للقواعد العامة، المادة 308 من ق م ج التي تحدد مدة التقادم 15 سنة.

وبهذا نكون قد تعرضنا في هذا المبحث الأخير إلى مسؤولية وكيل العبور، و قبل أن نختتمه نود الإشارة إلى أن وكيل العبور يكون مسؤولا مسؤولية تقصيرية إتجاه الأشخاص الذين لم يرتبط معهم بعقد، كما في حادث العمل الراجع إلى بيان غير صحيح عن وزن البضاعة قدمه وكيل العبور.<sup>(2)</sup>

---

1- راجع المادة 168 من القانون المدني الجزائري.

2 - C. CASS arrêt du 24/02/1982 DMF 1983 P 84.

الخاتمة :

وختاما لبحثنا نقول أن وكيل العبور يلعب دور أساسي في سلسلة النقل البحري فهو بمثابة المحرك الذي يتحكم في حركة البضائع.

ووضعية وكيل العبور في الجزائر جد مقلقة، بحيث إنه عرف وما زال يعرف جمود وركود كبير ناتج عن احتكار الدولة للعبور، بحيث يخصص وكلاء العبور الخواص 70 من وقتهم لتنفيذ الإجراءات الجمركية. هذا من جهة ومن جهة أخرى، وكيل العبور هو غير معروف من الناحية القانونية، بحيث لا يوجد أي قانون ينظم هذه المهنة، وتأسف كبيرا على دراستنا هذه لوكيل العبور التي كانت تركز على اجتهادات قضائية أكثر منها على القانون.

**ألم يفت الأوان لتغيير هذه الوضعية ؟**

إن وكيل العبور يعرف تطورا كبيرا وازدهارا في المهنة على الصعيد الدولي وأن هذا سيمس وكلاء العبور الجزائريين خاصة مع تحرير التجارة الخارجية ومع استعدادات الجزائر للانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة، بحيث يصبح وكيل العبور يدخل في إطار عوامل الربح وهذا باعتباره منظم عملية النقل ولكونه كذلك يقوم بدور المستشار لدى المصدرين، لأن اختراق بضائع جزائرية لأسواق خارجية يتطلب مجهودات جبارة في ميدان التقديم وتعبئة البضائع، ... وهذا لا يكون بالأمر السهل.

نتمنى إصدار قوانين تشجع وكلاء العبور الخواص الذين يريدون الاستثمار في اللوجستية (مساحات التخزين، وسائل النقل،...)، كما نتمنى إصدار قانون ينظم مهنة وكيل العبور - مثلما فعل المشرع التونسي - تحدد فيه شروط ممارسة هذه المهنة والتي تركز أساسا على الكفاءة الكبيرة والتكوين الغزير في ميدان القانون والإقتصاد والتسيير وفي ميدان اللوجستية، كما تحدد فيه أيضا إلتزاماته ومسؤولياته.

## قائمة الاختصارات :

أولا : باللغة العربية

ج.ر.....	جريدة رسمية
ص.....	صفحة
ف.....	فقرة
ق ا م ج.....	قانون إجراءات المدنية الجزائري
ق ت ج.....	القانون التجاري الجزائري
ق م ج.....	القانون المدني الجزائري
ما.....	المادة

ثانيا : باللغة الفرنسية

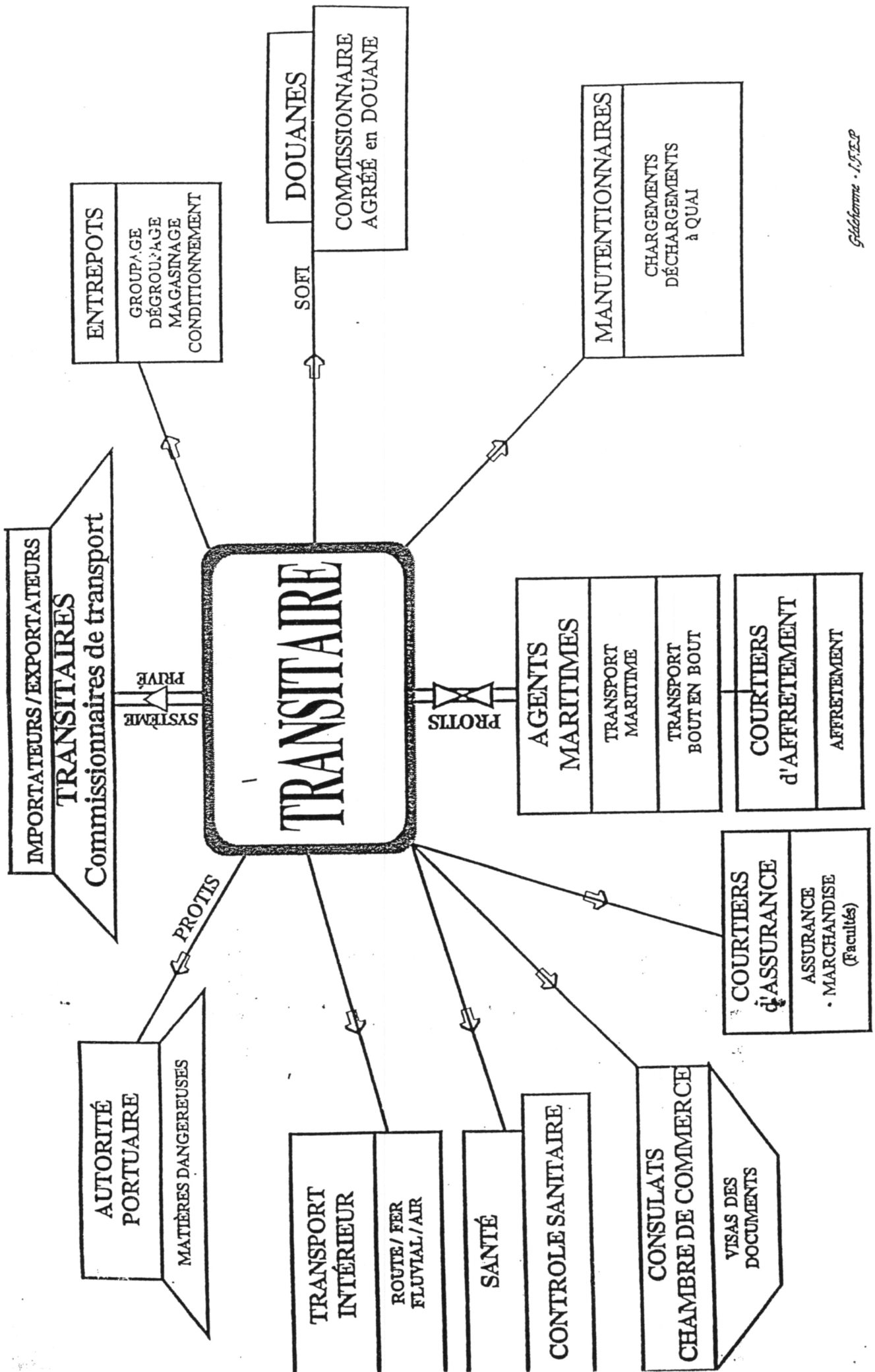
<b>B.T</b> .....	Bulletins des transports
<b>C.A</b> .....	Cour d'appel
<b>C.CASS</b> .....	Cour de cassation
<b>D.M.F</b> .....	Droit maritime français
<b>N°</b> .....	Numéro
<b>OP CIT</b> .....	Ouvrage précité
<b>P</b> .....	Page
<b>T.COM</b> .....	Tribunal de commerce

الملاحق

## الملحق 1

- تصميم يبين وضعية وكيل العبور في سلسلة النقل .





## الملحق 2

- نموذج عن عقد وكالة العبور مبرم بين شركة  
الترانزيت M.T.A ومؤسسة COUVERTEX.

## CONVENTION DE PRESTATION DE SERVICE

**ENTRE :**

Maghrébine de transport et auxiliaire dénommée - M.T.A . -spa  
Inscrite au registre de commerce d'Alger sous le N° 90 B 190 - ALGER

TL :

FAX :

TLX :

Ayant son unité à Alger 2 , Rampe Chasseriau représentée par son sous directeur d'unité  
Monsieur :.....

« désigné ci-après M.T.A -spa » .

**D'une part,**

**ET :**

Entreprise publique économique couvertex

représentée par Monsieur .....

## **CONVENTION DE PRESTATION DE SERVICE M.T.A - COUVERTEX**

### **ARTICLE 1 :**

La présente convention a pour objet la définition des missions de MTA ainsi que des conditions et modalités pratiques liées à son intervention en matière d'assistance technique et logistique à l'import et à l'export pour le compte de COUVERTEX .

### **ARTICLE 2 : Définition des missions**

- 2.1 - le transit consiste à effectuer les formalités portuaires , et de transport pour l'ensemble des opérations se déroulant en Algérie .
- 2.2 - le dédouanement consiste en la confection et l'introduction du dossier complet en douane en Algérie .
- 2.3 - la surveillance consiste à assurer un pointage des marchandises lors des opérations d'embarquement et de débarquement du navire et la localisation de celle-ci au port .
- 2.4 - il est entendu que les droits et taxes et débours repris à l'identique sont à la charge de couvertex .

### **ARTICLE 3 : Modalités d'exécution des opérations**

Sur instruction de couvertex , MTA assure les opérations ci-après :

- 3.1- l'accomplissement des formalités douanières ,
- 3.2- l'accomplissement des formalités requises à l'échange de connaissance ,
- 3.3- l'obtention du « B A EMB » ou « B A D » par l'agent consignataire ,
- 3.4- le retrait du Bon à exporter ou Bon à enlever délivré par l'autorité portuaire,
- 3.5- le pointage systématique à l'embarquement ou débarquement ,
- 3.6- l'assistance pour constatation d'avaries ,
- 3.7- les formalités à quai pour enlèvement des marchandises ,
- 3.8- l'assistance lors du relevage à quai sur moyen d'évacuation ,

3.9- le convoyage de la marchandise de la zone MTA à rendu sur site.

#### ARTICLE 4 : Obligations générales

##### Obligations de M.T.A :

- 4.1- dans le cadre de l'exécution de la prestation , MTA s'engage à respecter toutes les instructions de COUVERTEX ,
- 4.2- *MTA agissant en tant que mandataire , n'a qu'une obligation de moyens , et par conséquent , ne répond que des fautes qui lui sont imputables dans l'exercice de la prestation ,*
- 4.3- MTA doit informer couvertex de l'état d'exécution de la prestation et lui établir un compte rendu à l'issue de celle-ci ,
- 4.4- MTA doit traiter les opérations avec tous les soins et la diligence requise ,
- 4.5- MTA s'efforcera de faire bénéficier son client couvertex de son expérience en lui prodiguant tout conseil avant la conclusion de contrats commerciaux et de transport ,
- 4.6- MTA s'engage à assurer le soin depuis le chargement sur camion des marchandises en gare jusqu'à rendu port /ou lieu désigné par couvertex ,
- 4.7- MTA s'engage à accomplir toutes les formalités prévues à l'article 3 .

#### ARTICLE 5 : Obligations de Couvertex

- 5.1- Couvertex s'engage à donner à MTA des instructions précises et complètes pour chaque opération ,
- 5.2- Couvertex s'engage à indiquer à MTA par **ordre de service** cinq (5) jours avant la date d'exécution des opérations les éléments suivants :
  - lieu de prise en charge ,
  - nature des marchandises à importer/exporter ainsi que le mode de conditionnement ,
  - le lieu de livraison ,
  - la date d'exécution des prestations ainsi que l'ordre de priorité pour l'évacuation sur site ....
- 5.3- Couvertex s'engage à fournir à MTA :
  - 5 ex de factures commerciales domiciliées ,
  - 2 listes de colisage ,
  - 1 connaissance original & 1 copie non négociable ,
  - 1 certificat d'origine ,
  - 1 classement simplifié,

- 1 attestation éventuelle pour le bénéfice de la réduction des droits et taxes,

**ARTICLE 6 :**

6.1- la présente convention garantit la validité des documents ci-dessus ,

6.2- Couvertex devra , en plus des documents indiqués , fournir toutes informations techniques requises à l'identification de la marchandise ,

6.3- Couvertex assurera la responsabilité de conséquence de documents erronés ou incomplets .

**ARTICLE 7 : Paiement des pro**

les prestations assurées  
présente convention .

**ARTICLE 8 : Validité**

la présente convention est éta  
la signature des deux parties

**ARTICLE 9 : Règlement des**

Les parties s'efforceront de  
de l'exécution de la présen  
différents sent soumis à la c

**ARTICLE 10 : Entrée en vig**  
La présente convention ren

Fait à Alger le 10 Juille

Pour Couvertex :

Pour M TA-Spa :

2002/2003		
اسم يوم	رقم التاريخ	سلف يوم
34.21.10.197		
العنوان : الجزائر		
الكتابة : الجزائر		

de

asion  
les

## ANNEXE

### A L'EXPORT :

Depuis Gare -Hussein- Dey sur camion à rendu port quai via zone MTA dédouané :

**FORFAIT : 8350 DA par conteneur / HT**

Depuis sur camion à rendu port via zone MTA :

**FORFAIT : 7500 DA par conteneur / HT**

Depuis unité couvertex Bab Ezzouar à rendu port :

**FORFAIT : 7500 DA par conteneur /HT**

### A L'IMPORT :

Depuis sur camion quai Alger à rendu Gare Hussein-Dey via zone MTA:

**FORFAIT : 10500 DA par conteneur /HT**

Depuis sur camion quai Alger à rendu unité couvertex Bab Ezzouar non déchargé via zone MTA:

**FORFAIT : 10500 DA par conteneur / HT**

Stationnement : **100 DA par conteneur / jour / HT**

TVA **13 %**

L'ensemble des débours portuaires repris à l'identique ( stationnement, transit , relevage etc.)

### الملحق 3

- نموذج عن عقد وكالة العبور مبرم بين شركة  
TRANSLEM - وكيل عبور خاص - و "س".



TRANSLEM  
TRANSIT LEMITI  
SERVICE COMMERCIAL

CONVENTION DE GRE A GRE

ENTRE :

TRANSIT LEMITI DESIGNÉ CI APRES TRANSLEM  
SIEGE SOCIAL 5, PLACE MED ZABANA BLIDA  
TEL : (03) 41.12.48 ET 49  
TELEX : TRLEM 72871 DZ

REPRESENTE PAR Mr LEMITI Mohamed Cherif ADMINISTRATEUR  
AYANT TOUT POUVOIR A L'EFFET DE LA PRESENTE CONVENTION

D'UNE PART

ET :

D'AUTRE PART

## ARTICLE 1/ OBJET DE LA CONVENTION

Par la présente convention ,TRANSLEM s'engage à réaliser par lui même ou par la soustraitance pour le compte du client , les opérations de manutention, de dédouanement, de transport ou toute autre commission relatif au matériel et équipements, conformément aux règles et dispositions de la présente convention.

## ARTICLE 2/ MODE DE PASSATION

La présente convention est passé selon la procédure de gré à gré.

## ARTICLE 3/ OBLIGATION DE TRANSLEM

Par la présente convention ,TRANSLEM s'engage sur instruction du client ou de son représentant dûment mandaté:

- 1)A procéder aux formalités douanières relatives aux fourniture matériels et équipements importés en ALGERIE à titre définitive ou temporaire.
- 2)A réaliser par elle même ou par sous-traitance les opétations de chargement de quai sur camion dans le périmètre portuaire d'un port Algerien jusqu'au site désigné par le client.
- 3)A vérifier l'état quantitatif des colis à leur enlèvement du port ;En établissement éventuellement pour le compte ou du client les lettres de réserve d'usage pour toutes avaries apparentes ou manquants constatés.
- 4)Constituer les dossiers pré-contentieux en cas de manquant ou d'avaries apparentes et les remettre au client en vue de préserver ses droits.
- 5)Assurer la coordination, le contrôle de l'exécution des ses instructions par les entreprises soustraitantes de TRANSLEM
- 6)Adresser les lettres de réserve d'usage aux transporteurs.
- 7)Commettre ou faire commetre un commissaire aux avaries ou expert assermenté par la juridiction compétente pour les avaries apparentes constatées.
- 8)Le Suivi de cette affaire doit se faire en liaison entre les services opérationnels de TRANSLEM et de représentant du client dûment mandaté et désigné à l'avance par celui-ci.
- 9)TRANSLEM est tenu d'exécuter les opérations prévues dans la présente convention pendant les jours ouvrables et les heures normales de travail.

10) Elle également, avec accord du client exécuter les opérations de livraison en dehors des heures normales durant les jours fériés.

11) Pour permettre au client de prendre ses dispositions sur le chantier, TRANSLEM est tenu de l'aviser 24 heures à l'avance de la date de livraison et du tonnage à livrer.

#### ARTICLE 4/ OBLIGATION DU CLIENT

Par la présent convention, le client s'engage

1) A indiquer cinq (05) jours avant l'exécution des opérations PAR Telex N°72871 DZ Adressé au siège du bureau de TRANSLEM sis au 5, place Med ZABANA BLIDA.

- Le lieu de prise en charge
- La nature des marchandises importées
- La nature des prestations à exécuter
- Le lieu de livraison des marchandises
- L'ordre de priorité des colis à évacuer sur le site indiqué

2) A transmettre à TRANSLEM, à l'avance, un planning prévisionnel des expéditions. Les modifications éventuelles apportées au planning préalablement fixé et approuvé seront signalées à TRANSLEM.

3) A fournir à TRANSLEM, dans les délais requi les documents indispensables au dédouanement et à la prise en charge des marchandises, à savoir:

- 03 factures commerciales domiciliées
- 02 listes de colissage
- 01 connaissement original + copies
- 01 A.G.I ou tout autre document relatif au commerce extérieur
- 01 certificat d'assurance si celui-ci ne charge pas TRANSLEM à effectuer les commissions d'assurance.

4) A transmettre directement ces documents par celui ci aux service préalablement indiqués par TRANSLEM.

5) A signer, par le receptionnaire du client, des réception des marchandises, du bon de livraison, en mentionnant éventuellement les réserves d'usage

6) A confirmer sur le bon de livraison la réception des marchandises qui lui seront livrées.

- 7) A confirmer par le receptionnaire, dans les trois qui suivent par lettre recommander adressée à TRANSLEM.
- 8) A fournir à TRANSLEM et sur sa demande, les prospectus et éléments qui peuvent être jugés nécessaires au positionnement tarifaire exact de la marchandise.
- 9) A aviser TRANSLEM huit (08) jours à l'avance pour le transport des colis hors gabarit nécessitant des engins spéciaux de transport.
- 10) A décharger les véhicules transportant la marchandise tous les jours de semaine y compris le vendredi et les jours fériés en leur accordant la priorité.
  - Le client doit en outre décharger les camions dès leur arrivée au chantier et dans les délais fixés à l'annexe 1.
  - Dans le cas où le client se trouve dans l'impossibilité de décharger le matériel au site dans les délais prévus, TRANSLEM se réserve le droit de facturer en sus les immobilisations aux taux fixés à l'annexe 1.
  - Le déchargement des véhicules doit se faire en présence du représentant du client et du chauffeur ou tout autre représentant de TRANSLEM.
  - Le client s'engage à procéder à la réexportation des conteneurs vides. Toutefois elle peut sur sa demande écrite charger TRANSLEM moyennant facturation, aux fins de procéder à cette tâche.
  - A défaut de restitution des dits conteneurs, les frais de surestaries seront à la charge exclusive du client

#### ARTICLE 5/ CONDITION FINANCIERS:

##### 1) Conditions des prix

- a- Dans le cadre des prestations exécutées par TRANSLEM, chaque livraison fera l'objet d'une facturation.
- b- Ces facturations seront facturées selon les prix fixés à l'annexe 1 qui fait partie intégrante de la présente convention.
- c- Le client s'engage à procéder, au moment de la signature de la convention au versement d'une avance forfaitaire de la somme de 200.000,00 DA (DEUX CENT MILLE Dinars Algériens) à titre d'ouverture de compte auprès de notre bureau
- d- Le client doit alimenter son compte client ouvert à son profit auprès de notre bureau dès son épuisement sans attendre la réception des factures car en aucun cas les comptes approvisionnés ne doivent être à découvert

2) Conditions de paiement

a- La facturation est adressée directement qu'client sis au:

.....  
.....  
.....

qui doit en assurer le règlement des réceptions des factures ou dans les huit (08) jours qui suivent à compter de la date d'émission, le cachet de la poste faisant foi

b- Les factures transmises au client seront réputées, acceptées dans les huit (08) jours de leur émission

ARTICLE 6/ DROITS ET TAXES

Le client s'engage à s'acquitter du montant des droits et taxes dus à la Douane avant -

- 1) Chèque barré au nom de TRANSLEM
- 2) Engagement à payer au nom du receveur des douanes

ARTICLE 7/ ASSURANCES

1- Les risques ou avaries pouvant survenir aux marchandises en cours de transport depuis le port de débarquement jusqu' au chantier, seront couverts par une police d'assurance à concurrence de 15 DA/Kg de marchandise transportée,

Le maximum par chargement étant toutefois limité à 60.000,00 DA.

2- TRANSLEM n'est cependant pas responsable des dommages dont le montant est égal ou inférieur à 1000,00 DA

3- An cas où la valeur du chargement est supérieur au montant déclaré; le client a la faculté de souscrire une assurance complémentaire à sa charge.

ARTICLE 8/ RESPONSABILITES

A- TRANSLEM demeure responsable des fausses déclarations douanières imputables à ses agents dans l'exercice de leur fonction.

RESPONSABILITE DU CLIENT:

B- En cas de remise par le client des documents erronés ou non conformes, sa responsabilité sera engagée.

C- Chaque partie sera responsable des conséquences résultant d'un retard ou faute commise par elle, au titre de la présente convention.

ARTICLE 13/ REGLEMENT DE LITIGE

Les deux parties s'efforcent de régler à l'amiable tout litige qui pourrait survenir à l'occasion de l'exécution de la présente convention. A défaut de règlement à l'amiable, le litige sera soumis à l'arbitrage obligatoire prévu par l'ordonnance N°75-44 du 17 Janvier.

ARTICLE 14/ DUREE ET ENTREE EN VIGUEUR

La présente convention établie en 15 exemplaires originaux prend effet à compter de sa date de signature par les deux parties pour une durée de 12 mois sous réserve que le paiement à l'article 5 eut été effectué.

Fait à BLIDA .le.....

LU ET APPROUVEZ

ADMINISTRATEUR /DIRECTEUR  
TRANSLEM

LEMITI

M.C LEMITI

## الملحق 4

- القانون التونسي رقم 32-95 الصادر في 14 أبريل  
1995 المتعلق بوكلاء العبور.

## **Chapitre Premier - Définition et rôle du Transitaire**

Au nom du peuple,

La chambre des Députés ayant adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

✳Article premier : Le transitaire est la personne qui accomplit pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire des actes juridiques et des opérations matérielles liés au transport international de marchandises.

Il peut, également, organiser ou faire exécuter tout ou partie du transport international de marchandises y compris les opérations connexes, notamment, celles relatives à l'assurance, l'emballage, le groupage, le pointage, l'allotissement, la surveillance, l'entreposage et la livraison.

Il accomplit les procédures administratives nécessitées par le transport et ses opérations connexes, et ce y compris les formalités douanières s'il y est habilité, autrement les faire effectuer.

✳Art. 2. - Le recours au transitaire par l'ayant droit à la marchandise n'est pas obligatoire.

Art. 3. - Nul ne peut exercer la profession de transitaire s'il n'a pas été inscrit sur le registre des transitaires tenu par les services du ministère chargé du transport.

✳Art. 4. - Les personnes physiques ou morales de nationalité étrangère ne peuvent être inscrites sur le registre des transitaires que lorsqu'elles y sont autorisées en vertu des conventions ou accords internationaux en vigueur entre la Tunisie et les pays dont elles sont ressortissantes et ce, sous réserve de la réciprocité.

A défaut de telles conventions, l'inscription des personnes physiques ou morales de nationalité étrangère sur le registre des transitaires est soumise à la législation et à la réglementation en vigueur régissant les investissements et la participation des étrangers.

✳Art. 5. - L'inscription sur le registre des transitaires est soumise aux dispositions des articles 6, 7 et 8 de la présente loi et donne lieu à la délivrance d'une carte professionnelle par les services compétents du ministère chargé du transport. La carte professionnelle est personnelle et incessible.

✳Art. 6. - Aucune personne physique ne peut être inscrite sur le registre des transitaires si elle a été déchue de ses droits civiques. Cette condition est applicable au représentant légal de la personne morale.



✳Art. 7. - Aucune personne physique ne peut être inscrite sur le registre des transitaires si elle ne remplit pas les conditions relatives à la capacité professionnelle fixées par décret.

Aucune personne morale ne peut être inscrite sur le registre des transitaires que si son représentant légal remplit les conditions visées à l'alinéa premier du présent article ou si elle justifie du recrutement d'une personne physique au moins remplissant les conditions sus-visées ainsi que sa désignation dans un poste de direction.

✳Art. 8 - Nul ne peut être inscrit sur le registre des transitaires s'il ne dispose des moyens matériels minima fixés par arrêté du ministre chargé du transport. Les moyens minima susvisés ne peuvent changer d'affectation.

✳Art. 9. - Le transitaire est tenu d'informer le ministre chargé du transport, de tout changement survenu dans la situation de l'entreprise et entraînant la non-satisfaction de l'une des conditions d'inscription, et ce, dans le délai d'un mois suivant la date de son intervention .

L'information a lieu par écrit soit directement, soit par lettre recommandée avec accusé de réception.

L'obligation d'informer concerne également toute extension de l'activité de l'entreprise par l'ouverture d'un nouvel établissement et entraîne l'actualisation des mentions portées sur la carte professionnelle.

Art. 10. - Le transitaire est tenu d'accomplir le mandat qu'il a accepté et doit agir au mieux des intérêts de son mandant.

Il assume vis-à-vis de son mandant un devoir général de conseil pour tout ce qui touche l'exécution des opérations dont il est chargé.

✳Art. 11. - Lorsque le transitaire agit en conformité avec les instructions reçues, il a la qualité d'un mandataire salarié.

Le mandataire salarié est un mandataire qui perçoit une rémunération en contre partie des opérations qu'il effectue en exécution du mandat.

En sa qualité de mandataire salarié, le transitaire est tenu d'accomplir avec la diligence nécessaire le mandat qui lui a été confié et n'encourt conformément aux dispositions du code des obligations et des contrats, aucune responsabilité, sauf sa faute personnelle ou celle de ses préposés.

✳Art. 12. - En l'absence d'instructions particulières du mandant, le transitaire emploie toutes voies et tous moyens qu'il juge opportun pour le transport et l'acheminement des marchandises qui lui sont confiées. Dans ce cas il a la qualité de commissionnaire de transport.

Le commissionnaire de transport est la personne qui agit en son nom propre et sous sa responsabilité pour organiser les opérations de transport et les opérations connexes en choisissant les transporteurs et autres intervenants.

En sa qualité de commissionnaire de transport, le transitaire est tenu d'une obligation de résultat.

✳Art. 13. - Lorsque le transitaire organise ou fait exécuter pour le compte de son mandant le transport de marchandises, il procède notamment à la réception, à l'expédition et à la réexpédition des marchandises, conformément aux instructions de son mandant.

✳Art. 14. - Au départ de la marchandise, le transitaire est réputé s'engager à l'égard de l'expéditeur, à négocier et à superviser au mieux les conditions de transport et d'acheminement de la marchandise. Le transitaire est tenu de faire le nécessaire pour se procurer les documents de transport et d'exécuter toutes les opérations qu'exige l'expédition ou la réexpédition de la marchandise jusqu'à sa destination finale, et il est tenu vérifier la conformité apparente de ces documents avec la réglementation en vigueur.

✳Art. 15. - Lors de la réception de la marchandise pour le compte du destinataire, le transitaire peut payer les frais de transport ou toutes autres dépenses y afférentes quand il sont dus. Il doit payer ces frais sans retard lorsque ceux-ci lui ont été avancés ou en cas d'accord avec son mandant et ce, conformément à la réglementation de change pour les opérations avec l'étranger.

✳Art. 16. - Le transitaire doit prendre contre le transporteur ou son représentant les réserves qu'exigent l'état et la quantité de la marchandise dans les conditions et les délais prévus par la loi applicable.  
A défaut, le transitaire est réputé avoir reçu les marchandises dans l'état décrit au titre de transport. Le transitaire peut établir la preuve contraire dans ses rapports avec le transporteur.

✳Art. 17. - Si le transitaire est chargé de l'organisation du transport de la marchandise en choisissant librement les transporteurs et autres intervenants dont le concours est nécessaire et avec lesquels il a passé des contrats, il est soumis aux règles régissant le commissionnaire du transport. A ce titre, il est tenu d'une obligation de résultat et répond de la mauvaise exécution du transport et des opérations connexes qu'elle soit due à son fait personnel ou au fait de ses sous-traitants.  
Dans ce cas, le transitaire est régi pour les actions découlant de son activité par les règles de délimitation et d'exonération de responsabilité prévues par la législation en vigueur, selon l'opération accomplie au moment de la survenance du fait susceptible de donner droit à réparation.

✳Art. 18. - Sont applicables au transitaire les dispositions de l'article 995 et suivants du code des obligations et des contrats relatives au contrat de dépôt à titre onéreux et ce lorsqu'il procède à des opérations d'entreposage des marchandises.  
Sont également applicables au transitaire, les dispositions de l'article 127 et suivants du code des douanes régissant les entrepôts et les aires d'exportation et ce lorsqu'il procède à des opérations d'entreposage de marchandises sous douane.

✳Art. 19. - Le transitaire est tenu de conclure un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile et professionnelle découlant de l'exercice de son activité. Une copie dudit contrat ainsi qu'une copie de la quittance du paiement des sommes dues doivent être déposées auprès des services du ministère chargé du transport qui détiennent le registre des transitaires.

✳Art. 20. - Lorsque le transitaire accepte une opération qui concerne plus d'un client ayant des intérêts en conflit ou susceptibles de l'être, il doit en informer chacun d'eux et obtenir au préalable leur accord par écrit.

Outre son droit aux dommages et intérêts, le mandant qui ignorait le double mandat peut, s'il prouve qu'il en a subi un préjudice, demander la nullité du contrat qu'il a conclu avec le transitaire.

✳Art. 21. - Le mandant est seul responsable de toutes les conséquences des déclarations ou documents qu'il a fournis au transitaire et qui s'avèrent erronés, incomplets ou délivrés tardivement.

✳Art. 22. - Est nulle à l'égard de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de :

a - exonérer le transitaire de la responsabilité découlant de l'application de la présente loi.

✓ b - renverser la charge de la preuve qui incombe au transitaire

c - céder au transitaire le bénéfice d'une assurance de la marchandise.

✳Art. 23. - Est nulle toute stipulation figurant dans un contrat conclu par le transitaire ou dans un document signé ou émis par lui lorsqu'elle est contraire, directement ou indirectement, aux dispositions de la présente loi.

La nullité d'une telle stipulation ne porte pas atteinte à la validité du contrat ou du document dans lequel elle figure.

Le transitaire peut accepter d'étendre les responsabilités et les obligations qui lui incombent en vertu de la présente loi.

✳Art. 24. - Le transitaire est rémunéré suivant la nature et l'étendue de son intervention, soit par une commission, soit par des honoraires, dont les montants sont fixés par la convention des parties.

✳Art. 25. - Sous réserve des dispositions de l'article 251 du code des douanes, le transitaire qui n'a pas été réglé pour les frais et les créances exigibles liés aux services rendus à la marchandise, peut requérir du président du tribunal compétent, une ordonnance pour la saisie des marchandises qu'il a entre ses mains

La main-levée de la saisie est prononcée lorsqu'une garantie suffisante pour la somme réclamée est fournie ou lorsqu'une somme équivalente est déposée à la caisse de dépôts et de consignations.

**الملحق 5**

**-Brochure « tous sur la F.I.A.T.A » ZURICH 1993**

# **Tout sur la F I A T A**

## **SOMMAIRE**

Qu'est-ce qu'est la F I A T A	3
Bref historique	4
Présidents de la FIATA depuis 1926	7
Organisation de la FIATA	8
Buts de la FIATA	12
Services offerts aux membres	13
Réalisations	14
Forums et symposiums de la FIATA	18
Congrès et Conférences de la FIATA	19
Relations avec d'autres Organisations	20
Activités publicitaires	23

## **QU'EST-CE QU'EST LA F I A T A**

La FIATA, en français "Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés", en anglais "International Federation of Freight Forwarders Associations", en allemande "Internationale Föderation der Spediteurorganisationen" est la Fédération Internationale des organisations de transitaires. Elle a été créée le 31 mai 1926 à Vienne (Autriche) comme Organisation professionnelle de l'industrie des transitaires dans le but de sauvegarder et de protéger les intérêts de la profession à l'échelle mondiale.

La FIATA est une organisation dite "non gouvernementale" et représente actuellement en gros 35 000 transitaires également désignée comme "Organisateurs de transport" avec environ. 8 millions de collaborateurs.

La FIATA possède un statut consultatif auprès du Conseil économique et social (ECOSOC) des Nations Unies et de la CNUCED - Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

Elle est également reconnue comme représentant de l'industrie des transitaires par d'autres organisations gouvernementales, poste de gouvernement ou autorités ainsi que par les organisations internationales privées qui s'occupent des transports comme par la Chambre de Commerce Internationale (CCI), par l'International Air Transport Association (IATA), par l'Union Internationale des Chemin de fer (UIC), par l'Union Internationale des Transports routiers (IRU), par le Conseil de Coopération Douanière (CCD), etc...

La FIATA est la plus importante organisation privée dans le domaine des transports. Son influence est mondiale.

## BREF HISTORIQUE

La FIATA a été créée le 31 mai 1926 par 16 organisations de transport. Le premier Président a été M P. Lehmann de Copenhague alors que le premier Secrétaire a été M L. Weiss de Vienne.

De 1926 à 1939 la Fédération a été très active et comptait 20 organisations nationales de transitaires parmi ses membres ordinaires. Des réunions et des congrès ont été organisés régulièrement et une bonne coopération existait entre les différentes organisations internationales.

Pendant la deuxième guerre mondiale, les activités de la FIATA ont dû être arrêtées. A l'initiative de MM C.B. Ingwersen de Copenhague et M. de Brousse de Paris les travaux ont pu être repris en 1949.

De 1949 à 1959 la plupart des membres ordinaires a réintégré la FIATA et plusieurs Comités ont été créés afin de pouvoir réaliser le travail technique.

Ainsi a été instauré en 1955 le "**FIATA FCR - Certificate of Receipt**" (Prise en charge du transitaire) et en 1959 le "**FIATA FCT - Certificate of Transport**" (Attestation de transport).

En 1965 le Secrétariat a pris ses fonctions afin de coordonner les activités mondiales de la FIATA et en même temps pour fonctionner comme siège social. Ceci a permis à la Fédération d'intensifier sa coopération avec les organisations internationales comme CNUCED, CEE, CCI, CCD, IATA, IRU et autres.

En 1969 a été créée en contre-partie avec IATA l'Institut FIATA pour fret aérien.

Le "**FIATA negotiable Combined Transport Bill of Lading**" (le connaissement négociable pour transports combinés) a été créé en 1970. Entre-temps plusieurs organisations nationales de transitaires (membres ordinaires de la FIATA) ont adopté ce document qui est reconnu par la Chambre de Commerce Internationale.

Le programme standard de formation professionnelle de la FIATA a été étendu en 1973 et beaucoup de pays l'ont appliqué depuis dans la même forme avoisinante.

Au courant de l'année 1974, le nombre des Comités a été réduit et les travaux ont été répartis sur 9 commissions techniques.

Le "**FIATA FWR - Warehouse Receipt**" (le récépissé d'entreposage) a été introduit en 1975. Le "**FIATA SDT - Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods**" (Déclaration du chargeur pour marchandises dangereuses) a suivi en 1977.

En 1977 a été créé à Bombay un Secrétariat Régional pour l'Asie afin de promouvoir les adhésions et les activités dans l'espace Asie/Pacifique ce qui a été effectivement une réussite.

Le premier séminaire de professeurs de formation professionnelle a eu lieu en 1978 en Autriche. Deux autres suivirent en Autriche et un en France (arrêté depuis).

Le Secrétariat de Zurich a été agrandi en 1979, afin de pouvoir mieux soutenir les Commissions qui s'occupent des transports terrestres.

En 1981 et 1982 ont été adoptées les recommandations et règles suivantes dont l'application a été laissée aux membres ordinaires:

**Guide d'information de la FIATA sur les activités des transitaires destiné aux jeunes ayant terminé leur scolarité (dans les pays membres de la FIATA)**

**Modèle FIATA pour conditions générales nationales de transitaires**

**Directives de la FIATA concernant les activités des relations publiques (dans les pays membres de la FIATA)**

**Recommandation de la FIATA au sujet de l'introduction d'une assurance de responsabilité civile pour les transitaires (SVS/AREX)**

**Recommandation FIATA concernant l'introduction et l'utilisation des documents de la FIATA**

**Recommandation de la FIATA pour l'introduction d'une période déterminée de formation professionnelle (apprentissage) dans les pays membres de la FIATA**

**Recommandation FIATA concernant les contacts avec les conseils de chargeurs maritimes nationaux**

**Recommandation FIATA concernant les contacts avec les Conférences de lignes**

En 1983 suivirent:

**Information générale sur l'assurance responsabilité civile des transitaires**

**Le modèle FIATA pour un contrat d'apprentissage**

**Le modèle FIATA pour un règlement concernant l'examen final des apprentis**

Puis suivirent en 1984:

**Le recommandation FIATA concernant la ratification du Protocole additionnel No. 4 de Montréal**



**Recommandation FIATA pour une augmentation de la Commission de base des agents de fret**

**Recommandations concernant l'attitude envers la Convention pour transports multimodaux**

En 1985 furent réalisées

**Recommandation de la FIATA concernant l'application de la Convention de la Commission Economique pour l'Europe (CEE) des Nations Unies sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières**

En dernier lieu furent réalisées en 1989

**Directives sur la coopération entre les administrations douanières et les transitaires visant à prévenir la contrebande de stupéfiants**

Egalement en 1989 fût distribué aux membres ordinaires le FIATA Facilitation Manuel (FFM).

Le 1er juillet 1989 le Secrétariat régional pour l'Asie (RSA) a embauché un directeur général à plein temps et ouvert son propre bureau.

Dans la perspective d'une amélioration du plan de travail et d'une accélération du processus de prise de décision la Fédération a été rationalisée de 1986 à 1989. Elle se compose dorénavant de trois instituts, de plusieurs groupes de travail et de trois Comités consultatifs.

## FIATA PRESIDENTS DEPUIS 1926

1926 - 1934	P. Lehmann	Copenhagen
1935 - 1947	C. de Lausnay	Anvers
1949 - 1954	M. de Brousse	Paris
1955 - 1959	L. Verhulst	Anvers
1959 - 1963	W.M. Rademacher	Hambourg
1963 - 1967	H. Lehmann	Copenhagen
1967 - 1971	D.I. Heys	Liverpool
1971 - 1975	J. Dervieu	Paris
1975 - 1979	C.W. Kjellberg	Gothenburg
1979 - 1981	G. Antal	Budapest
1981 - 1983	R.H. Hoogewerff	Rotterdam
1983 - 1985	A.N. Parikh	Bombay
1985 - 1987	B. Bünck	Bonn
1987 - 1989	J. Kadanik	Prague
1989 - 1991	C. Stjernlöf	Stockholm

## **ORGANISATION DE LA FIATA**

### **CONSEIL GENERAL**

Le Conseil général est l'organe de direction de la FIATA. Il est compétent pour tout entreprendre ce que la FIATA est en droit de réaliser, à l'exception des restrictions imposées légalement ou statutairement. Dans la pratique, le Conseil général siège une fois par an lors des Congrès.

En particulier il incombe au Conseil général

- l'élection du Président, de l'Incoming President, du Secrétaire général, du Trésorier et des Vice-Présidents,
- la fixation des droits d'inscription et de la cotisation annuelle des membres,
- l'admission des membres ordinaires (Organisations nationales des transitaires),
- la création, la fusion et la dissolution des Instituts et d'autres organismes ainsi que leur règlement intérieur et dénommer les Présidents des Instituts,
- d'arrêter les rapports, les résolutions, les instructions ou les recommandations élaborés par le Bureau ou les Instituts et approuver le rapport annuel établi par le Directeur du Secrétariat FIATA,
- d'adopter le budget et le bilan annuel (basé sur le rapport des réviseurs de comptes).

### **BUREAU**

Le Bureau composé de représentants de tous les continents exécute les résolutions du Conseil général et il lui incombe la direction de la FIATA pour autant que celle-ci ne soit selon les statuts réservée à d'autres institutions. Il siège normalement deux fois par année à l'occasion de la Session au siège général (à Zurich) ou d'un congrès (où il se tient).

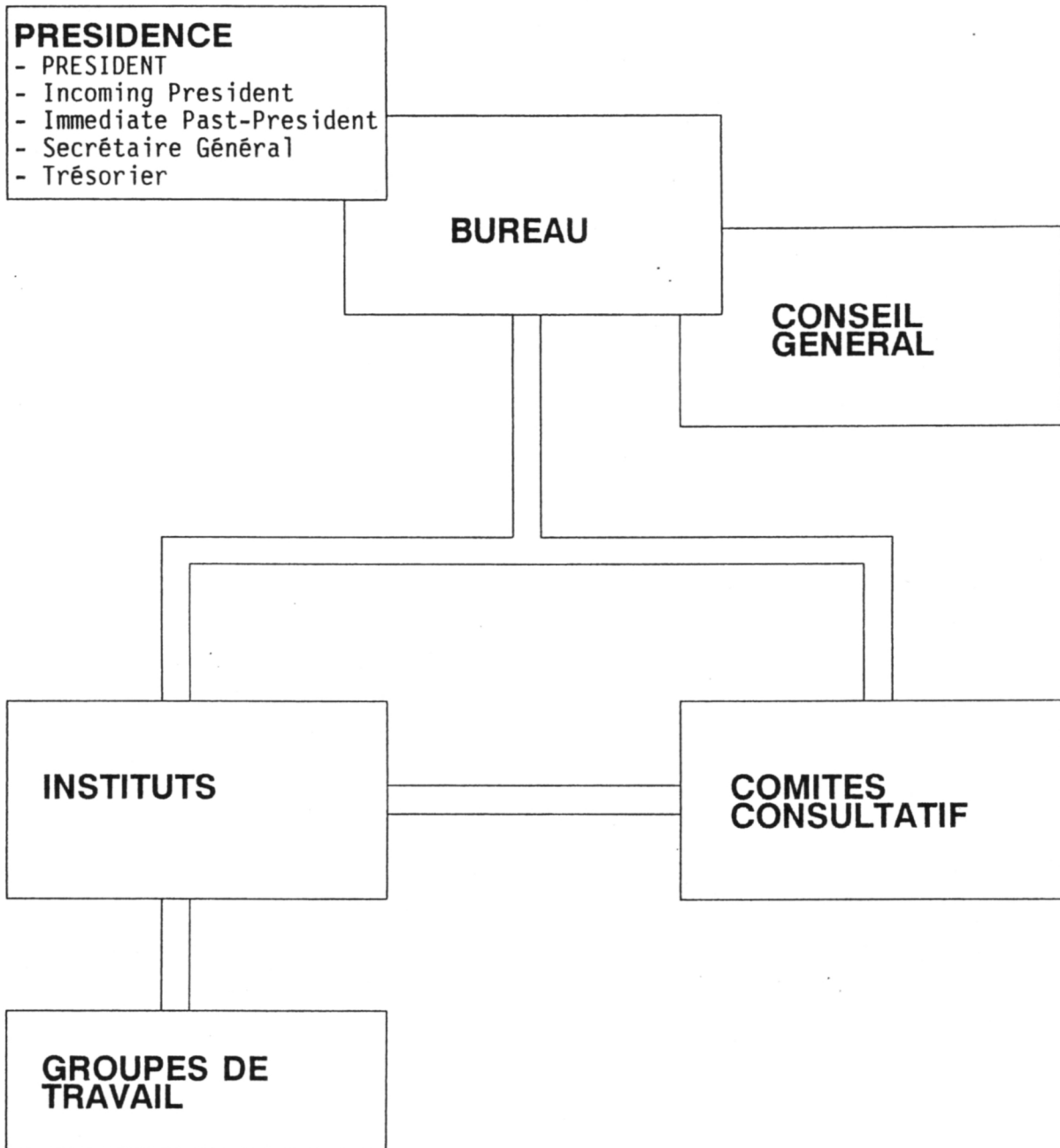
En particulier le Bureau définit la politique professionnelle de la Fédération et contrôle le travail des Instituts et d'autres Comités de la FIATA.

Les Présidents des Instituts sont automatiquement membres ex officio du Bureau.

### **PRESIDENCE**

Le Président, conjointement avec l'Incoming President, l'Immediate Past President, le Secrétaire général et le Trésorier composent la Présidence qui se réunit régulièrement et en commun avec le Directeur du Secrétariat FIATA dirige le travail quotidien de la FIATA.

## ORGANISATION DE LA FIATA



## **INSTITUTS**

Les Instituts, qui dans la pratique se réunissent deux fois par année exécutent le travail technique de la Fédération. Ils font rapport au Bureau.

Actuellement la FIATA possède trois Instituts et notamment

- l'Institut de fret aérien (AFI)
- l'Institut de transport surface (STI)
- l'Institut de transport multimodal (MTI)

## **GROUPES DE TRAVAIL**

Chaque Institut possède ses propres groupes de travail permanents, p. ex. l'AFI un groupe pour les affaires IATA, le STI pour les transports maritimes, les transports ferroviaires et routiers, pendant que le MTI en possède deux; un pour les questions douanières et un pour la "Facilitation". Les groupes de travail rendent compte aux Instituts et siègent selon les besoins.

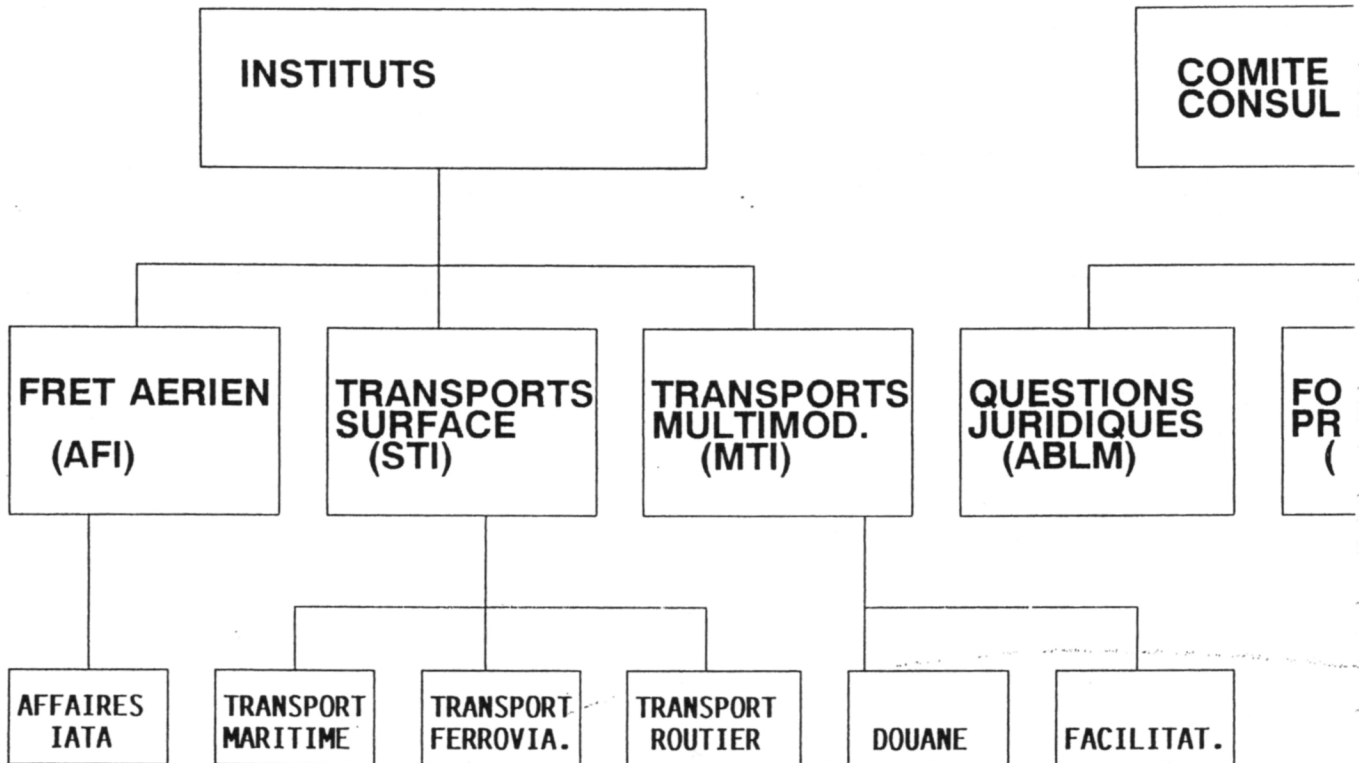
## **COMITES CONSULTATIFS**

Pour les questions relatives à l'ensemble de la profession de transitaire la FIATA possède trois Comités consultatifs, l'un pour les questions juridiques (ABLM), l'autre pour la formation professionnelle (ABVT) et le troisième pour les relations publiques (ABPR). Ces Comités coopèrent dans la mesure du possible avec les Instituts et Groupes de travail et rendent compte au Bureau.

## **REGLES DE PROCEDURES**

La FIATA a élaboré des règles de procédure pour les Instituts et les Comités consultatifs.

## INSTITUTS, GROUPES DE TRAVAIL ET COMITES CONSULTATIFS



## **BUTS DE LA FIATA**

- rassembler la profession de transitaire à l'échelle mondiale
- sauvegarder, stimuler et protéger les intérêts des transitaires en participant à des réunions d'organisations internationales en qualité d'observateurs ou experts
- par la publication d'informations, la distribution de brochures, la projection de films etc. auprès du commerce et de l'industrie ainsi que dans le public afin de les familiariser avec la profession.
- améliorer l'image de la profession par des actions concertées.
- améliorer la qualité des services rendus par les transitaires par la création de documents de transports unifiés et par l'élaboration de conditions de transports unifiées ainsi qu'entreprendre des études relatives aux activités de la profession et organiser des sondages d'opinion.
- élaborer des solutions pratiques aux problèmes techniques au sein des institutions, des groupes de travail et organes consultatifs.
- tout entreprendre afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport.
- coopérer à la formation professionnelle des transitaires.
- offrir une assistance dans le domaine de l'assurance de responsabilité civile.
- rendre possible l'échange de données informatiques.
- encourager la collaboration entre transitaires à l'échelle mondiale.
- rassembler la profession à l'occasion de congrès.
- proposer et traiter les questions d'actualité dans les forums ou symposiums.
- stimuler l'attitude éthique et la solidarité de la profession à l'échelle mondiale.
- promouvoir la collaboration avec les transporteurs et leurs organisations.
- améliorer et entretenir les relations avec les chargeurs et leurs organisations.
- faire progresser le commerce international entre tous les pays.

## OFFRES DE SERVICE AUX MEMBRES

- Interventions auprès des organisations internationales où et comment la profession de transitaires est impliquée.
- Soutien dans les interventions auprès des gouvernements nationaux resp. d'autres autorités (p.ex. l'Administration des douanes) au sujet de la suppression de restrictions, en cas de discriminations ou dans le but d'obtenir des améliorations dans les activités propres à la profession.
- Interventions dans des cas particuliers auprès des organisations de transporteurs.
- Soutien dans la mise en application de documents ou formulaires FIATA.
- Soutien dans l'instauration d'une assurance de responsabilité civile pour transitaires.
- Soutien dans l'introduction de conditions générales pour les transitaires.
- Aide de caractère général pour les questions juridiques dans le trafic international.
- Soutien dans l'instauration de la formation professionnelle.
- Informations et matériel concernant les relations publiques.
- Soutien dans l'usage des échanges de données informatiques (EDI).
- Enquêtes concernant les problèmes particuliers à la profession des transitaires.
- Discussion de problèmes (professionnels, techniques, juridiques etc..) dans les Instituts, les Groupes de travail et les Comités consultatifs.
- Diffusion d'informations dans les FIATA NEWS (Air News) ou les INFORMATIONS FIATA.
- Publications de réglementations, de brochures techniques etc...
- Possibilités de discuter des problèmes d'actualité lors de forums ou de symposiums.
- Offrir des occasions de se rencontrer lors des congrès.



## REALISATIONS

Globalement la FIATA a obtenu qu'aujourd'hui la profession de transitaires est reconnue comme "Organisateur de transports" c.à.d. comme trait d'union indispensable entre la production et la consommation.

Les organisations internationales sont attentives à la FIATA et la consultent au sujet de conventions internationales etc.

La FIATA défend en permanence le point de vue des transitaires quand et où cela est nécessaire.

Une commission de travail ad hoc a élaboré et publié en 1983 des propositions pour une révision de la CMR, accord concernant les contrats de transports pour le trafic routier. Bien que la CMR soit en vigueur depuis plus de trente années et qu'une remise à jour s'imposerait, il ne semble pas que le temps soit encore venu pour une conférence de révision.

Très efficace est le programme de formation professionnelle des transitaires pour le trafic aérien FIATA a développé en commun avec la IATA, (International Air Transport Association). Actuellement il se compose d'un cours d'initiation (l'élève reçoit un aperçu sur la tarification du fret aérien, comment travaille une entreprise de transport aérien, se familiarise avec les termes et les sigles utilisée, apprend la géographie des relations et les possibilités techniques d'un avion resp. de chargement des marchandises), d'un cours supérieur pour agents confirmés (lecture des tarifs resp. facturation selon les tarifs IATA et les instructions en vigueur, enfin un cours 2 supérieur (pour personnes chargées de l'expédition des matières dangereuses selon les réglementations (ICAO resp. IATA) en vigueur. Plus de 20 000 étudiants ont déjà obtenu un diplôme.

La Fédération a fourni une aide à de nombreuses organisations nationales de transitaires pour l'instauration d'une formation professionnelle dans leur pays.

Le "*Vade-mecum UIC/FIATA pour le transport international ferroviaire de marchandise*" pour jeunes transitaires a été développé en commun avec l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC). Il est disponible dans plusieurs langues.

Le Comité consultatif FIATA pour la formation professionnelle élabore actuellement un "*Manuel pour transport maritime*".

Conjointement avec l'Union internationale des transports routiers (IRU) nous développons un "*Vade-mecum IRU/FIATA pour le transport routier*".

La FIATA a participé et participe encore au développement des "**INCOTERMS**" concernant les conditions commerciales et les conditions de livraisons publiées par la Chambre de Commerce Internationale (CCI).

La FIATA a obtenu que le négociable FIATA Combined Transport Bill of Lading (FIATA FBL) soit le seul document de transport reconnu par la Chambre de Commerce Internationale. Le document porte le logo de la CCI et il est mentionné dans l'article 25 d) des RUU les Règles et Usances Uniformes relatives aux Crédits Documentaires de la CCI.

Actuellement l'AFI travaille en collaboration avec l'International Air Transport Association (IATA) à l'introduction d'une "*lettre de voiture neutre*" pour transports aériens qui pourra être utilisée par les transitaires pour l'expédition porte à porte de transports aériens aussi bien pour des expéditions isolées que pour des groupages de marchandises. La reconnaissance comme document bancaire par la CCI est déjà acquise.

En 1980 la FIATA a soumis à la Commission Economique pour l'Europe (CEE) resp. au Comités des Transports Intérieurs et à ses sous-groupes des commentaires au sujet du "*Développement des Transports combinés rail/route*". Une autre prise de position concernant le "*Contrôle du trafic combiné rail/route*" a suivi en 1982.

Conjointement avec l'UIC et l'IRU la FIATA a soumis en 1983 à l'CEE les "*Prises de position commerciales des usagers et utilisateurs du trafic combiné rail/route*".

Un catalogue d'arguments "*Que font les transitaires pour justifier le paiement d'une commission de la part des compagnies maritimes/conférences*" a été mis à disposition des membres en 1983 pour leurs négociations.

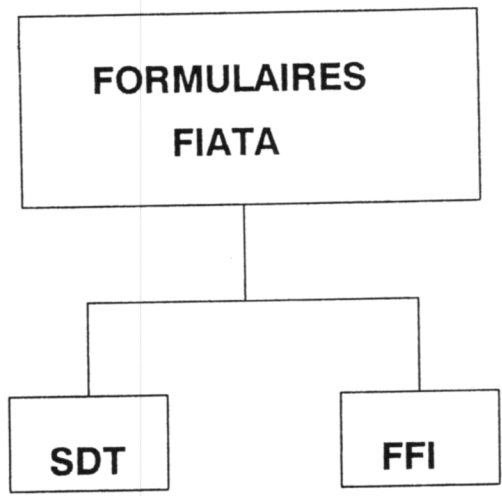
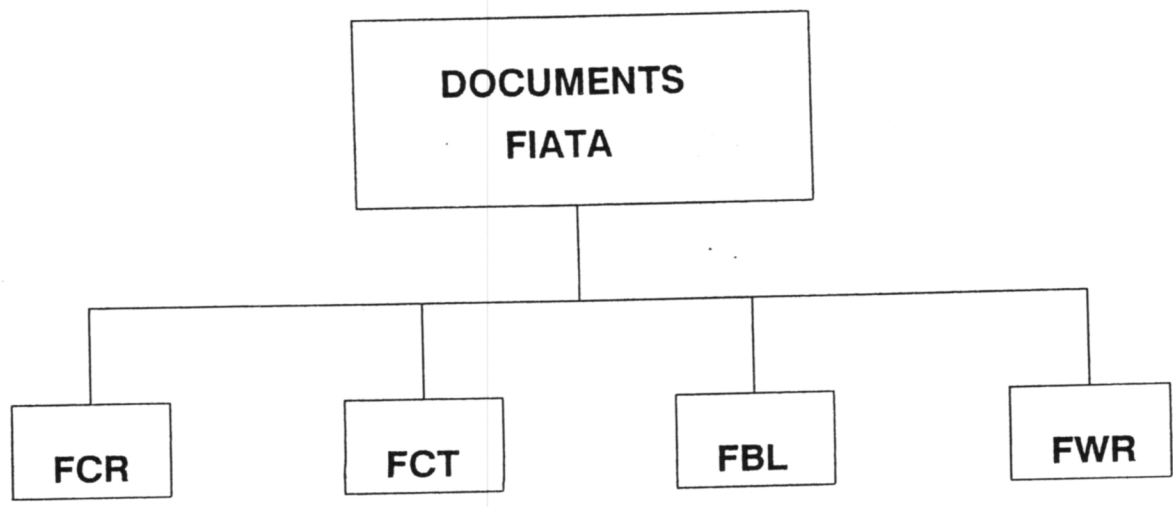
Après plusieurs années de négociations la FIATA a obtenu des Chemins de fer le versement d'une commission aux transitaires. Les détails ont été fixés dans l'UIC publication "*Directives sur l'octroi d'une commission UIC/FIATA*".

En 1986 une résolution concernant les transports multimodaux a été adoptée.

Une prise de position par laquelle "*Le rôle des transitaires dans la chaîne des transports*" a été défini en 1989 à l'intention du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances de l'évolution et l'économie des transports de la Commission NU pour l'Europe (CEE).

Des résultats ont été obtenus dans le domaine judiciaire et dans l'introduction de l'assurance de responsabilité civiles pour transitaires.

Le Secrétariat général pour l'Asie (RSA) à Bombay a contribué largement à la reconnaissance et à l'appréciation des services offerts par les transitaires dans cette partie du monde. Dans le cadre des ECOSOC Comités pour cette région et des Commissions économiques pour l'Asie et le Pacifique (ESCAP) se tiennent régulièrement des rencontres entre les Dirigeants des organisations nationales de transitaires. Le développement de la formation professionnelle des jeunes transitaires est ici particulièrement importante et de sérieux efforts sont entrepris à cet égard.



Une exceptionnelle réussite a été réservée aux documents et formulaires développés par la Fédération. Au fil des années des millions d'exemplaires ont été délivrés et ceci à la satisfaction des exportateurs et importateurs du monde entier.

## **DOCUMENTS FIATA**

<b>FIATA FCR - Certificate of Receipt</b>	<b>(1955)</b>
<b>FIATA FCT - Certificate of Transport</b>	<b>(1959)</b>
<b>FIATA FBL - Combined Transport Bill of Lading</b> (soit négociable soit pas négociable)	<b>(1970)</b>
<b>FIATA FWR - Warehouse Receipt</b>	<b>(1975)</b>

Les FCR, FCT et FBL n'ont pas seulement une bonne réputation, mais ils bénéficient également d'une reconnaissance quasi unanime. Par ex. le FIATA FBL a été reconnu par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) et il est en particulier cité dans l'article 25 d) des Règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires de la CCI (RUU). Il peut également être établi comme Marine Bill of Lading (connaissance maritime) selon article 26 de l'RUU.

## **- FORMULAIRES FIATA**

<b>FIATA SDT - Shippers Declaration for the Transport</b> <b>of Dangerous Goods</b>	<b>(1977)</b>
<b>FIATA FFI - FIATA Forwarding Instructions</b>	<b>(1984)</b>

Depuis que nous nous trouvons dans l'ère des échanges de données informatiques la FIATA se préoccupe pour arriver à l'établissement et à la transmission électronique de ses documents. Tout les documents remplissent les conditions de la clé lay-out des Nations Unies. Ils peuvent en conséquence être établis et transmis comme "Documents papiers" sur machine à écrire, être imprimés par ordinateur et transmis par des moyens électronique.

Pour toutes précisions supplémentaires concernant les documents et formulaires FIATA, veuillez consulter la brochure "*Les documents et formulaires de la FIATA*".

## FORUMS ET SYMPOSIUMS FIATA

La FIATA organise dans la pratique un ou deux Forums ou Symposiums par année sur des sujets d'actualité.

Quelques thèmes concernaient:

Les transitaires promouvaient le commerce extérieur	Moscou	1979
Le rôle des transitaires dans le trafic combiné	Moscou	1979
Les transports ferroviaires de l'avenir	Tunis	1980
Le transitaire et la douane	Zurich	1981
Progrès parmi la formation professionnelle	Dublin	1981
La position du transitaire dans le transport maritime	Dublin	1981
Symposium sur les assurances	New Dehli	1982
Comment mieux faire connaître le transitaire et son travail par les relations publiques	Lisbonne	1983
Les transports routiers et le transitaire	Lisbonne	1983
Le trafic de groupages aujourd'hui et demain	Tokyo	1984
Distribution par fret aérien - solution ou bouche-trou?	Vienne	1985
Opérateur multimodal du transport - le présent et l'avenir du transitaire	Dresde	1986
Le transitaire - centre de l'échange des données	Anvers	1987
Les expéditeurs au carrefour du commerce international	Limassol	1988
Le transitaire en tant qu'intermédiaire entre l'est et l'ouest	Sofia	1989
EDI facile à faire	Sofia	1989

Les forums "*Progrès par la formation professionnelle*" et "*Comment mieux faire connaître le transitaire et son travail par la publicité*" furent accompagnés par des expositions.

Les conférences faites pendant les Forums et Symposiums ont été publiées dans les Informations FIATA (en anglais seulement).

## CONGRES ET CONFERENCES FIATA

Toutes les années impaires la FIATA organise un Congrès mondial, tandis que toutes les années paires a lieu une Conférence. Ces rencontres internationales réunissent les transitaires et le monde des transports. Ils servent au développement des affaires de la Fédération, mais constituent également un événement de société. Il n'est pas négligeable de constater que des affaires se concluent à cette occasion. La participation oscille entre 500 (aux conférences) et 1500 (aux congrès) participants.

### CONGRESS FIATA

1926	Vienne	1965	Copenhague
1927	Berne	1967	Opatjia
1930	Anvers	1969	New York
1933	Budapest	1971	Trieste
1935	Bruxelles	1973	Cannes
1937	Paris	1975	Rotterdam
1949	Paris	1977	Los Angeles
1951	Bad Gastein	1979	Moscou
1953	Hambourg	1981	Dublin
1955	Anvers	1983	Lisbonne
1957	Amsterdam	1985	Vienne
1959	Paris	1987	Anvers
1961	Vienne	1989	Sofia
1963	Lucerne	1991	Singapour

### CONFERENCES FIATA

1978	Barcelone	1986	Dresde
1980	Tunis	1988	Limassol
1982	New Delhi	1990	Glasgow
1984	Tokyo		

## **RELATIONS AVEC DES AUTRES ORGANISATIONS**

La FIATA entretient de bonnes relations avec des organisations internationales, gouvernementales et privées. Elle prend une part active à leurs travaux et expose régulièrement le point de vue de la profession. Ceci est spécialement le cas pour les organisations suivantes:

### **Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) Genève**

- Commission des transports maritimes

### **Commission Economique pour l'Europe (CEE), Genève**

- Comité des transports intérieurs
- Groupe de travail principal des transports par chemin de fer
- Groupe de travail principal des transports routiers
- Groupe de travail du transport combiné
- Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports
- Comité pour le Développement du Commerce
- EDIFACT Board  
(Groupe de développement pour des messages de transport [MD2])

### **Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), Bangkok**

- Committee on Shipping, Transport and Communications
- Meeting of Chief Executives of National Freight Forwarders Associations
- Working Group on Training of Freight Forwarders

### **Conseil de Coopération Douanière (CCD), Bruxelles**

- Comité Technique Permanent
- Comité Système harmonisé

**Chambre de Commerce Internationale (CCI), Paris**

- Commission des transports par mer
- Commission des transports par air
- Commission des pratiques commerciales internationales
- Commission de technique et pratiques bancaires

**International Air Transport Association (IATA), Genève**

- IATA/FIATA Consultative Council
- IATA/FIATA International Air Cargo Training Programme

**Union Internationale des Chemin de fer (UIC), Paris**

- Groupe de contact permanent UIC/FIATA

**Union Internationale des Transports routiers (IRU), Genève**

- Groupe de contact permanent IRU/FIATA

En addition la FIATA entretient des relations avec les organisations suivantes:

- Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (UNCITRAL), Vienne
- Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE), Paris
- Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), Paris
- Office Central des Transports Internationaux Ferroviaires (OCTI), Berne
- Comité international des transports ferroviaires (CIT), Berne
- Union Internationale des Sociétés de Transport Combiné Rail-Route (UIRR), Chiasso
- Intercontainer, Bâle
- Internationaler Verband der Tarifeure (IVT), Vienne
- International Chamber of Shipping (ICS), Londres
- Committee of European and Japanese National Shipowners' Associations (CENSA), Londres
- The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Copenhague
- L'Association Internationale des Ports (IAPH), Tokyo
- European Shippers' Councils (ESC), La Haye



- The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), Londres
- Bureau International des Containers (BIC), Paris
- International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA), Londres
- International Union of Marine Insurance (IUMI), Zurich
- Comité Maritimes Internationale (CIM), Anvers
- Institut International pour l'Unification de Droit Privé (UNIDROIT), Rome

La liste ci-dessus n'est pas complète.

## RELATIONS PUBLIQUES

Dans le but de mieux faire connaître la profession des transitaires, auprès du commerce, de l'industrie et du public, la FIATA développe une intense activité publicitaire.

### BROCHURES

<b>FIATA à votre service</b>	<b>Le transitaire organisateur des transports</b>	<b>Les documents et formulaires de la FIATA</b>	<b>Le codex des abréviations FIATA</b>	<b>Le glossaire de la FIATA</b>
--------------------------------------	---	---	--	---

### PUBLICATIONS DE LA FIATA

Afin de renseigner les membres, les organisations internationales et le monde des transports en général, sur ce qui se passe dans la profession des transitaires, la FIATA publie régulièrement les FIATA NEWS (y compris Air News) ainsi que les INFORMATIONS FIATA.

De temps en temps des communiqués de presse sont publiés sur le travail de la FIATA. En plus, la FIATA fournit sur demande des articles à la presse spécialisée et elle envoie aussi des orateurs et des conférenciers aux diverses manifestations.

### FILM FIATA

En 1983 lors du Congrès de Lisbonne le Film FIATA "Le Transitaire - architecte des transports" a connu sa première. Ce film de 28 minutes peut être obtenu avec dialogues en allemand, anglais et français. Il peut être commandé en cassette super 8 ou comme cassette vidéo VHS (PAL, SECAM ou NTSC).

### AUTRE MATERIEL P R

Des cravates, fanions, insignes, auto-collants ainsi que des Clichés permettent à la Fédération resp. à l'industrie des transitaires de pratiquer une publicité efficace pour elle-même et la profession.

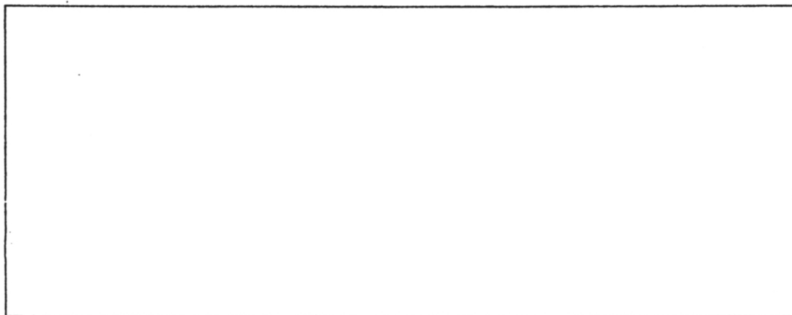
### LISTE DE MEMBRES FIATA

Chaque année au mois de mai la FIATA publie une liste de membres. Cette liste comprend tous les membres ordinaires et associés avec nom complet, adresse, téléphone, télex et téléfax. L'édition 1990 a comporté 63 membres ordinaires ainsi que 1638 membres associés dans 119 pays.

Pour des plus amples informations concernant la FIATA ainsi que pour les formulaires d'adhésion veuillez vous adresser à

FIATA  
Boîte postale  
CH-8050 ZURICH  
SUISSE

Tél. ++41-1-311 65 11  
Télex 823 579  
Téléfax ++41-1-311 90 44



# قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

## أ- المراجع :

- بوكعبان العربي  
الوجيز في القانون البحري الجزائري - دار الغرب للنشر و التوزيع الجزائري.
- جاك يوسف حكيم  
الحقوق التجارية - الجزء الثاني - مطبعة طربين دمشق 1978 .
- ربان محمد العباسي  
إدارة عمليات النقل - توزيع منشأة المعارف الاسكندرية 2000 .
- سوزان علي حسين  
مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي و الدولي والمتعدد الوسائط - الناشر منشأة المعارف - الاسكندرية -1999.
- عبد الفتاح مراد  
موسوعة القانون البحري - دار الكتب و الوثائق المصرية- اسكندرية 1990
- فاروق ملش  
النقل المتعدد الوسائط - الاوجه التجارية و القانونية - الشنهاي للطباعة و النشر  
اسكندرية 1996

• قدري عبد الفتاح الشهاوي

أحكام عقد الوكالة في التشريع المصري و المقارن - الناشر منشأة المعارف الإسكندرية  
2000

• كمال حمدي

أشخاص الملاحة البحرية - الناشر منشأة المعارف - الإسكندرية 1993 .

• مدحت حافظ إبراهيم

شرح قانون التجارة البحرية - دراسة فقهية قضائية - الطبعة الأولى - دار غريب  
القاهرة 1991 .

• مصطفى كمال طه :

قانون البحري - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية

• المديرية العامة للجمارك - مديرية المنازعات -

مضيق للاجتهااد القضائي في المنازعات الجمركية - م ، و ، أ ، ت 2000

### ب - النصوص القانونية النصوص القانونية

- القانون رقم 75-59 مؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1995 يتضمن القانون التجاري

- القانون رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 يتضمن القانون المدني معدل و المتمم

- القانون رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم

98-05 المؤرخ في 25 جويلية 1998 يتضمن القانون البحري .

- القانون رقم 66-154 المؤرخ في 08 يوليو سنة 1966 والمتضمن قانون الاجراءات

المدنية

- القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 المعدل و المتمم بموجب القانون

رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المتضمن القانون الجمركي .

-قانون رقم : 06-98 مؤرخ في 27 جويلية 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني .

-قانون تونسي رقم 95-32 المؤرخ في 14 أفريل 1995 المتعلق بوكلاء العبور .

### ج- المراسيم التنفيذية :

-المرسوم التنفيذي رقم 99-197 مؤرخ في 16 أوت 1999 يحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك و كفياتها ( ج رقم 56 ) الصادر بتاريخ 1999/08/18.

-مرسوم تنفيذي رقم 94-231 مؤرخ في 27 جويلية 1994 يحدد شروط ممارسة مهنة وكيل العمولة لنقل البضائع.

**A- Les ouvrages**

- Barthélémy Mercadal

Droits des transports terrestres et aériens , éditions dalloz , paris 1996

- Fiata Brochure « TOUT SUR LA FIATA » Zurich 1993
- Jacques Puitzeys

Droit des transports et droit maritime bruylant Bruxelles -1993

- Martime Remond – Grouilloud

Droit maritime éditions apedonne paris 1988

- Mohamed El Kamel El Khalifa

Guide des transports internationaux de marchandises éditions dahleb alger 1994

- Pierre Bauchet

Le transport international dans l'économie mondiale éditions economica paris 1991 .

- René Rodière

Traite général de droit maritime , tome I.II et III mise a jour 1978 dalloz 8<sup>ème</sup> éditions paris 1979

**C- les thèses et les mémoires**

- H. ayache

La reponsabilité du transitaire en matière de transport maritime , D.E.S.S Aix en Provence 1986.

- Benamar Mohamed

Les auxiliaires du transport maritime étude comparée thèse de doctorat d'état faculté droit et de science politique d'aix Marseille 1994 .

- Florence Ayivi

Essai de distinction entre le commissionnaire de transport et le transitaire mémoire D.E.S.S Aix – en Provence 1994 .

- V. Gasquet

La responsabilité du transitaire , D.E.S.S Aix en Provence 1988 .

- Hounkpevi Leoplod

Rôle et mission du transitaire en matière de transport maritime mémoire D.E.S.S Aix en Provence 1991

-LAZIZ BOUZIDI

Le transitaire : conception actuelle et réalité algérienne mémoire de fin d'études poste graduation spécialisée institue supérieur maritime de Bousmail 1996.

- A . Ouchabane

Le rôle du transitaire dans les transports maritime thèse Aix en Provence 1987.

- Sid Sghir Houaria , Zatout Mohamed

La responsabilité du commissionnaire de transport en Algérie mémoire de formation spécialisée l'école nationale de la magistrature Alger 2001 .

***B- revue et recueils de jurisprudence***

- Bulletins des transport ( B.T )
- Droit maritime français ( D.M.F )
- Lamy transport tome 2 1997
- Le phare journal maghrébin des transports et des échanges internationaux N° 12 avril 2000



## الفهرس

الصفحة	الموضوع
01	المقدمة.....
06	الفصل الأول : مفهوم الوكيل العبور و إطاره التنظيمي.....
08	المبحث الأول : مفهوم وكيل العبور من خلال عقد الوكالة.....
08	المطلب الأول : مفهوم عقد وكالة العبور.....
09	الفرع الأول : تحديد من له صفة وكيل العبور.....
13	الفرع الثاني : الطبيعة القانونية لعقد وكالة العبور.....
17	الفرع الثالث : إبرام عقد وكالة العبور و كيفية إنتهائه.....
24	المطلب الثاني : تمييز وكيل العبور من باقي المتدخلين في سلسلة النقل البحري
24	الفرع الاول : التمييز بين وكيل العبور الناقل.....
26	الفرع الثاني : التمييز بين وكيل العبور و الوكيل بالعمولة للنقل.....
31	الفرع الثالث : التمييز بين وكيل العبور و الوكيل المعتمد لدى الجمارك.....
36	المبحث الثاني : الإطار التنظيمي لوكيل العبور.....
36	المطلب الأول : على الصعيد الدولي.....
37	الفرع الأول : الفدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور و مثلهم.....
42	الفرع الثاني : اللجنة الأوروبية للاتصال بوكلاء العبور و مساعدي النقل....
43	المطلب الثاني : على الصعيد الداخلي في الجزائر.....
43	الفرع الأول : وكيل العبور : مؤسسات العامة.....
44	الفرع الثاني وكيل العبور : المؤسسات الخاصة.....
44	الفرع الثالث : الاتحاد الوطني لوكلاء العبور المعتمد لدى الجمارك الجزائريين .
46	الفصل الثاني : دور وكيل العبور ومسؤوليته.....
48	المبحث الأول : دور وكيل العبور.....
48	المطلب الأول : دور وكيل العبور في مرحلة إستيلاء البضاعة.....

48	الفرع الأول : العمليات عند الاستيلاء .....
57	الفرع الثاني : حفظ طعون الموكل .....
62	الفرع الثالث : تسديد الاجر عند الاستيلاء .....
63	المطلب الثاني : دور وكيل العبور في مرحلة ارسال أو إعادة إرسال البضاعة
63	الفرع الأول : العناية الضرورية بالسلعة .....
67	الفرع الثاني : إبرام عقد النقل .....
72	الفرع الثالث : إبرام عقد التأمين .....
74	المبحث الثاني / مسؤولية وكيل العبور .....
75	المطلب الأول : قيام مسؤولية وكيل العبور .....
75	الفرع الأول : الأساس القانوني لقيام مسؤولية وكيل العبور .....
79	الفرع الثاني : مسؤولية وكيل العبور حالة حلول شخص آخر مكانه.....
83	المطلب الثاني : الاعفاء والتحديد الاتفاقي لمسؤولية وكيل العبور .....
	الفرع الأول : الحالة التي يستفيد فيها وكيل العبور من الاعفاء والتحديد
84	الاتفاقي للمسؤولية .....
	الفرع الثاني : الحالة التي لا يستفيد فيها وكيل العبور من الإعفاء والتحديد
87	الإتفاقي للمسؤولية .....
90	الخاتمة .....
100	قائمة الإختصارات .....
102	الملاحق .....
147	قائمة المراجع .....
152	الفهرس .....