

الوكالة بالعمولة للنقل نظام قانوني لنقل متعدد الوسائط

ثماز ليلي

مقدمة:

يعتبر النقل متعدد الوسائط كنظام للنقل الشامل المتكامل وليد التكنولوجيا الحديثة، ووسيلة مثالية لإشباع حاجة التجارة الدولية. فقد شهد النقل الدولي للبضائع خلال النصف الثاني من القرن العشرين خاصة تطورات جذرية نتيجة حدوث ما يعرف بثورة الحاويات باعتبارها وسيلة التغليف الأكثر أمانا، ووحدة الحمولة النمطية الأسرع تداولاً و مناولة من و إلى وسائل النقل. هذا بدوره أدى بنهضة حقيقية لنظام الوكالة بالعمولة للنقل، فإذا كان لهذا النظام أهمية كبرى على نطاق النقل الداخلي عندما تتعدد وسائل النقل، وحتى عندما تكون وسيلة النقل واحدة، حيث تتجلى أهميته في تجميع البضائع المتشابهة المتجهة لمكان واحد و التابعة لعدة شاحنين، و إرسالها دفعة واحدة مما يسمح بخفض أجرة النقل. فإن أهمية الوكيل بالعمولة للنقل تظهر بصورة أوضح في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط حيث يتم النقل بواسطة أكثر من ناقل، و باستخدام أكثر من واسطة نقل (بري، بالسكك الحديدية بالبحر و بالجوّ). إذ تكثرت الإجراءات التي يتطلبها هذا النوع من النقل و التي تتطلبها الجمارك.

ولما كان متعهد النقل متعدد الوسائط هو شخص يقوم بإبرام عقد نقل متعدد الوسائط و يتصرف بصفته أصيلاً¹. فهو منظم للنقل من الباب إلى الباب،

* - أستاذة مساعدة "، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان

1 / المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980: "أي شخص يبرم بالأصالة عن نفسه، أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط، ويتصرف بصفته أصيلاً، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد"

يتحمل عبء إيصال البضاعة من مخزن البائع إلى مخزن المشتري، فيختار لهذا الغرض وسائل النقل الملائمة لإيصال البضاعة و يراقب مختلف مراحل النقل، كما يضمن وصول البضاعة. دوره هذا أدى إلى التداخل في المراكز القانونية عندما يمارس متعهد النقل متعدد الوسائط نشاطه. فكان لا بد من مهني تسند إليه مهمة تنظيم النقل من الباب إلى الباب خاصة و أن هذا النشاط غير منظم من قبل القانون الداخلي. بالرغم من أن المشرع الجزائري نص على نمط النقل متعدد الوسائط بمقتضى المادة 3 من المرسوم 82-148 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري تحت تسمية "النقل المختلط المتعدد الكيفيات"¹ . وبعدها بموجب المادة 19 من القانون 88-17 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه تحت تسمية "النقل المشترك متعدد الوسائط"² .

وفي هذا الإطار أكد المشرع الجزائري أن الأمر يحتاج إلى وجود جهات متخصصة لديها الخبرة والمعرفة والدراية، بما يمكنها من تقديم الخيارات المتاحة لأنسب أنماط النقل، لتجاوز أية مشكلة تعترض انسياب عملية النقل من خلال المادة 9 من القانون رقم 13-01 لـ 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه: "تحظى الاستثمارات في المنشآت القاعدية والتجهيزات الرامية إلى ترقية النقل المشترك ما بين الأنماط بالأولوية". كما أكد المشرع الجزائري هذا الدور من خلال تعريفه للنقل متعدد الوسائط في المادة 5/2 من

2/ المادة 3 من المرسوم رقم 82-148 المؤرخ في 17 أبريل 1982 يتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري، ج ر عدد 16 لـ 20 أبريل 1982: "النقل المختلط المتعدد الكيفيات هو النقل المنفذ بمقتضى سند واحد، على طريقتين مختلفتين على الأقل، يتحمل متعامل وحيد مسؤولية ضمان النقل من بدايته إلى نهايته تجاه المتعاقد".

³/لمادة 19 من القانون 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، ج ر عدد 19 لـ 11 ماي 1988: "يعدّ نقلًا مشتركًا متعدد الأنماط كل نقل ينجزه بموجب سند وحيد نمطان مختلفان من النقل على الأقل و يغطي المسافة من بدايتها إلى نهايتها تحت مسؤولية متعامل وحيد تجاه المتعاقد".

القانون رقم 11-09 المعدل و المتمم للقانون 13-01¹ - مستعملا عبارة النقل المشترك بين الأنماط-، أنه "خدمة نقل ينجزها مستغل بواسطة سند نقل وحيد و بنمطين مختلفين من النقل على الأقل من بداية النقل إلى نهايته تحت مسؤولية مستغل وحيد." و عرّف المستغل في الفقرة 4 من المادة 2 أنه "كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للتنقل، أو بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في إطار الإمتياز".

فما الذي يجعل من مهنة الوكالة بالعمولة للنقل مهنة صالحة لنظام النقل من الباب إلى الباب؟ "المطلب الأول". و هل يمكن أن ينعكس ذلك على القواعد المنظمة لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط فيستعير هذا الأخير نظامه القانوني من النظام الذي يحكم مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل؟ و من ثم الإستعانة به لوضع تشريع خاص بتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط بالجزائر؟

المطلب الأول: الوكيل بالعمولة للنقل بصفته متعهدا للنقل متعدد الوسائط.

إن أهم نظام تمكّن من التأقلم مع النقل متعدد الوسائط هو الوكالة بالعمولة للنقل حيث أصبح تنظيم هذا النوع من النقل هو العلامة الرئيسية للوكيل بالعمولة للنقل المعروف في الجزائر، مصر وفرنسا. لذا وجب الوقوف على تعريفه و إبراز عناصره الأساسية من أجل سهولة التكييف (فرع أول). خاصة وأنه قد تتداخل الإختصاصات في الحياة العملية، ليبرم وكيل العبور عقد وكالة بالعمولة للنقل، أو ينفذ الوكيل بالعمولة مرحلة من مراحل النقل ، فتطرح حينئذ إشكالية الوضع القانوني لهذا الوكيل (فرع ثاني).

4/ القانون رقم 11-09 المؤرخ في 5 جوان 2011 المعدل و المتمم للقانون رقم 13-01

المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، ج ر عدد 32 ل 8 جوان 2011

الفرع الأول: مفهوم الوكالة بالعمولة للنقل و معايير تكيف العقد.

من خلال مفهوم الوكيل بالعمولة للنقل تتجلى المهمة التي يمكن أن توكل إليه و معايير تمييزه عن غيره من مساعدي النقل.

الفقرة الأولى: تعريف الوكيل بالعمولة للنقل:

إن الشخص الذي يتولى النقل من الباب إلى الباب باسمه وتحت مسؤوليته في فرنسا هو الوكيل بالعمولة للنقل، أما التشريعات الأجنبية الأخرى، فهي لا تعرف إلا ¹ le spéditeur الألماني و freight forwarder البريطاني و l'expéditeur البلجيكي الذي يطلق على الشاحن والوكيل بالعمولة في آن واحد. هؤلاء المهنيين، وإن كانت التزاماتهم قريبة من التزامات الوكيل بالعمولة للنقل في فرنسا، إلا أنه لا تشابه بينهما في المسؤولية، حيث لا يسألون إلا عن أفعالهم الشخصية، فيتشابهون بذلك مع وكيل العبور وليس مع الوكيل بالعمولة للنقل الذي نعرفه، أما الشخص الوحيد الذي تعرفه التشريعات الأجنبية والذي يتشابه مع الوكيل بالعمولة للنقل، فهو متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يقوم الوكيل بالعمولة للنقل مثله بتنظيم عملية النقل برمتها وتحت مسؤوليته وبسبب هذا التشابه في الالتزامات وفي المسؤولية، فإنه غالبا ما يطلق هذا الاسم "متعهد النقل متعدد الوسائط، في الحياة العملية وأمام القضاء على الوكيل بالعمولة للنقل عندما يتولى تنظيم عملية نقل متعدد الوسائط.²

طبقا لتعريف القضائي الفرنسي فإن الوكالة بالعمولة للنقل هي "اتفاق يتعهد بمقتضاه الوكيل بالعمولة للنقل تجاه موكله بإنجاز الأعمال القانونية التي يستلزمها نقل البضائع من جهة إلى أخرى باسمه وتحت مسؤوليته ولحساب

¹) loi du 25 juin 1998, adoptée par la Bundestag de la république fédéral d'Allemagne relative au droit du transport : chapitre V du § 453 au §466.

(سوزان على حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2003، ص

العميل، وتتميز هذه الوكالة بالقدر الكبير من الحرية التي يتمتع بها الوكيل بالعمولة في تنظيم عملية النقل بالطرق والوسائل التي يختارها، كما أنها تتميز بشمولها النقل من أوله إلى آخره.¹

بهذا التعريف استطاعت محكمة النقض الفرنسية إبراز العناصر الأساسية المكونة لعقد الوكالة بالعمولة للنقل. وهي تعاقده الوكيل بالعمولة للنقل باسمه الشخصي لحساب موكله، وتمتعه بقدر كبير من الحرية في اختيار الوسائل والطرق وكل ما هو ضروري لإتمام عملية النقل بالشروط المتفق عليها. كما أن أهمية هذا التعريف تظهر في كونه يربط بين مفهوم الوكالة بالعمولة للنقل والنقل من الباب إلى الباب.

من الناحية التنظيمية والقانونية فإن القانون التجاري الفرنسي يعرف الوكيل بالعمولة بصفة عامة². أما الوكيل بالعمولة فيعرفه قانون توجيه النقل الداخلي « LOTI »³. إلى جانب ذلك هناك المرسوم رقم 90-200 الصادر

¹ Cass .16 Fév. n 086-18.3009-1988. BT . 1988, p 491 : lamy transport Tome 2, édition 2004, page 4 : « la commission de transport, convention par lequel le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci des actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix sous son nom et sous sa responsabilité ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout ».

²) Art L 132.1, alinéa 1 : « le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour la compte d'un commettant ».

³ loi d'orientation des transports intérieurs « LOTI » : n° 62-1153, 30 déc 1982, J.O 31 déc 1982 : Art 8.I, alinéa 3 : « sont considérés comme commissionnaires de transport et comme auxiliaires de transport de marchandises les personnes qui assurent pour le compte d'autrui des opérations de groupage, d'affrètement ou toutes autres opérations connexes à l'exécution de transport de marchandises ou de déménagement ». cette article (8) c'est modifié par la loi n° 2009- 1503 du 08-12-2010 relative à l'organisation et à régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports : [http:// www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

بتاريخ 5 مارس 1990¹ للنقل الذي يتولى تنظيم مهنة الوكالة بالعمولة للنقل بمفهومها الحديث، في زمن أصبح فيه النقل متعدّد الوسائط، فهو ينظم كل أنشطة الوكيل بالعمولة للنقل، أيا كانت طبيعتها سواء كانت في مجال النقل البري ، البحري أو الجوي، وسواء كان النقل داخلي أو دولي. إلا أن هذا المرسوم لا يهتم إلا بالتنظيم الإداري للمهنة، حيث يلتزم الوكلاء بالعمولة للنقل تسجيل نشاطهم في سجل قائم في كل منطقة من مناطق فرنسا، ويخضع هذا التسجيل إلى شروط الكفاءة الوظيفية والاعتبار والمقدرة المالية التي نصت عليها المواد 3 وما بعدها من المرسوم، فيؤهل هذا الترخيص الوكيل بالعمولة للنقل لممارسة كافة الأنشطة الخاصة بمهنته على جميع الأراضي الفرنسية. وينص المرسوم على أنه يمكن سحب الترخيص من الوكيل بالعمولة للنقل بصورة نهائية أو مؤقتة، إذا لم تعد تتوافر فيه الشروط التي يخضع لها القيد في السجل أو إذا توقف الوكيل تماما عن استغلال الترخيص أو عن ممارسة مهنته لمدة سنة، وأخيرا إذا أخلّ الوكيل بطريقة جسيمة ومتكررة بالقوانين والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أو أخلّ بالعمل، خاصة دفع أجور الناقلين².

فضلا عما تقدم، يركز الوكلاء بالعمولة للنقل في فرنسا في علاقاتهم بعملائهم على ما يسمى بالشروط العامة للمهنة: les conditions générales de la profession ولكن بالرغم من تمتع هذه الشروط بالصفة الرسمية إلا أن ليس لها قوة النص القانوني³، فهي مجرد بيانات يقدمها الاتحاد الفيدرالي الفرنسي

¹ décret N° 90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport ,J.O N° 56 du 7 mars 1990, p 2800 modifié par le décret n° 99-125 du 15 Avril 1999 et par celui du 24/10/2002 ,n° 202-1312 et enfin modifié par le décret n° : 2004-548 du 14 juin 2002.

² Barthélemy Mercadal, commissionnaire de transport, Rép. Com, recueil Dalloz, Mars 1997, p 3 et s.

³) Cass.com 20 Févr, 1996, Bull.civ.IV, n° 60, D 1996, p 290 , note ph. Delebecque.

:Fédération Française des organisateurs commissionnaires de transport

للكلاء بالعمولة للنقل F.F.O.C.T¹ للوكلاء بالعمولة للنقل في تعاملاتهم مع العملاء ولا يفترض علم المستخدمين بها، فإذا أراد الوكيل بالعمولة للنقل الاستفادة مثلا من شرط تحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه الشروط العامة وجب عليه إثبات أن هذا الشرط وصل إلى علم العميل ووافق عليه سواء لحظة إبرام العقد، أو قبل ذلك من خلال علاقات العمل السابقة بينهم². فافتراض العلم بالشروط العامة للمهنة لا ينطبق إلا على أصحاب المهنة المنتميين إلى F.F.O.C.T.

كما أن "الشروط العامة للمهنة" هذه تقوم ببيان الخدمات المقدمة من الوكلاء بالعمولة للنقل، وكذلك الشروط الخاصة بالمسؤولية والقواعد الأساسية في مجال الأسعار، كما أنها تنظم جميع الأنشطة التي يقوم بها الوكيل بالعمولة للنقل كالعاملات الخاصة بقطاع تجميع البضائع وقطاع نقل "المواد الغذائية القابلة للتلف"، قطاع استئجار الشاحنات البرية وقطاع النقل الدولي... الخ³.

بالنسبة للقانون الجزائري فإنه، وإلى غاية 1994 كان القانون التجاري الجزائري⁴ وحده ينص على دور الوكيل بالعمولة للنقل والنظام القانوني الذي يخضع له حيث جاءت المادة 37 منه: "يعتبر عقد العمولة للنقل اتفاق يلتزم

يشكل الوكلاء بالعمولة للنقل الفرنسيين بجميع تخصصاتهم جزءا من الاتحاد الفيدرالي الفرنسي للوكلاء بالعمولة للنقل، الذي يهدف إلى تمثيل المهنة والدفاع عن مصالحها أمام السلطات العامة، ويهتم أيضا هذا الاتحاد الفيدرالي بالدعاية لمهنة الوكيل بالعمولة للنقل من خلال نشر دوره في التجارة الخارجية، فضلا عن تقديمه لجميع المعلومات التي تخدم المشتركين والمتعلقة بمشاكل المهنة.

²) B.Mercadal, commissionnaire de transport, art. p. cité, p 09.

سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديد 2003، مصر، ص 21³

الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمنتم .

بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص، أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل. يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري إما أنه أخطأ بين الوكالة بالعمولة التي يجريها الوكيل باسمه ولحساب الموكل، وبين الوكالة التجارية التي تجرى باسم الموكل، أو أنه أراد التأكيد أن الوكالة بالعمولة للنقل تقوم على فكرة التخفيف والضمان، وليس على فكرة السرية والإستتار التي تقوم عليها الوكالة بالعمولة العادية¹، لذلك لم يشترط المشرع الجزائري في هذه المادة تعاقد الوكيل بالعمولة باسمه الشخصي. ومن ثم لا يغير من صفته أن يحرر الوكيل بالعمولة للنقل سند النقل باسم موكله "المرسل".

في 1994 أصدر وزير النقل المرسوم التنفيذي رقم 231-94 المؤرخ في 27 جوان 1994 المحدد لشروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفياتها²، وعرف الوكيل بالعمولة للنقل -مستعملا تسمية وكيل نقل البضائع- في المادة 14 أنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بنقل البضائع تحت مسؤوليته وباسمه الخاص لحساب زبون ما مع مراعاة الشروط التي حددها القانون التجاري" كما حدد أنشطة وكيل نقل البضائع في المادة 15 والمتمثلة في:

-عمليات الجمع التي يشكل فيها الوكيل مجموعات من البضائع الآتية من عدة مرسلين أو الموجهة لعدة مرسل إليهم، وينظم النقل البري للبضائع وينجزه.

-عمليات شحن المركبات التي يتولى الوكيل بواسطتها إنجاز النقل البري.

في التفرقة بين الوكالة بالعمولة و الوكالة بالعمولة للنقل: يعقوب يوسف صرخوه ، العقود التجارية ، الطبعة الأولى، 1986، الكويت، ص 345. ¹

ج.ر عدد 50 لـ 30 أوت 1994 ²

إلا أن هذا المرسوم أُلغي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها¹.

وقد اعتبر المرسوم التنفيذي 05-473 في المادة 2، وتطبيقا للمادة 40 من القانون رقم 01-13 لـ 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، أن مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات هم أشخاص طبيعيين أو معنويين خاضعون للقانون الجزائري يمارسون خدمات الاستئجار والتجميع والتخزين والتسليم والتوزيع والوكالة وعمولة النقل وسمسرة الشحن.

صنّف المشرع الجزائري بذلك الوكيل بالعمولة للنقل ضمن مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات، تحت تسمية صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات، فجاءت المادة 10: "عمولة النقل هي العقد الذي يلتزم بموجبه صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات بالقيام تحت مسؤوليته وباسمه الخاص بنقل البضائع لحساب زبون وعند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بها". فيتبين إذن أن وظيفة الوكيل بالعمولة للنقل هي إبرام عقد النقل مع الغير باسمه وتحت مسؤوليته لصالح الموكلّ الزبون، كما يلتزم بالقيام بالعمليات المرتبطة بالنقل وهي:

- الاستئجار: ويتمثل في القيام بنقل البضائع بواسطة مركبات النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات بسائق، أو بدونه، ويتم الاستئجار في الوقت أو عند الرحلة.²

- التجميع: ويتمثل في جمع البضائع الصادرة عن مرسل أو مرسلين متعددين بهدف إيصالها في حصص إلى المرسل إليهم على التوالي.¹

ج.ر عدد 81 لـ 14 ديسمبر 2005.¹

² المادة 4 من المرسوم التنفيذي 05-473

- التخزين: ويتمثل في إيداع البضاعة تحت مسؤولية المستودع في أحسن الظروف من حيث الحفظ وتسليمها إلى صاحبها في الحالة التي استودعت إياه.²

- التسليم: ويتمثل في تأدية البضاعة فعليا إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الذي يقبلها.³

ويرخص المرسوم للمجمّع والمخزّن، زيادة على النشاطات الخاصة بكل واحد منهما القيام بنشاط التسليم.⁴

- التوزيع: ويتمثل في الوضع تحت التصرف، بضاعة مستودعة لهذا الغرض وللحساب الخاص، أو تخصيصها أو تعميمها.⁵

- الوكالة: وتتمثل بالنسبة للوكيل، توكيل يتلقاه في الحلول محل المالك في جميع العمليات الخاصة باستلام البضائع وإيصالها و/ أو تسليمها بدلا عن المالك.⁶

وقد أخضع المرسوم ممارسة مهنة صاحب عمولة نقل البضائع للحصول المسبق على اعتماد والقيود في السجل التجاري.⁷

يسلمّ الاعتماد مدير النقل في الولاية المختص إقليمياً⁸، لكل من توافرت فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 15، بما فيها التأهيل المهني والخبرة

¹ المادة 5 من نفس المرسوم

² المادة 6 من نفس المرسوم

³ المادة 7 من نفس المرسوم

⁴ المادة 12 من نفس المرسوم

⁵ المادة 8 من نفس المرسوم

⁶ المادة 9 من نفس المرسوم

⁷ المادة 13 من المرسوم 05-473 السابق الذكر.

⁸ المادة 14 من نفس المرسوم.

المهنية لمدة 3 سنوات على الأقل في منصب ذو صلة مباشرة بنشاط نقل البضائع عبر الطرقات أو الإمداد وضرورة توفره على ملكية أو إيجار محل ذي استعمال تجاري، ومساحة ملائمة تسمح بممارسة المهنة بشكل لائق ومعقول، يكون مجهزا بوسائل اتصال، مع توفر من يقوم بعمليات التسليم، على وسائل نقل مطابقة¹.

يكون هذا الاعتماد شخصي²، ولمدة غير محدودة، يمنح الحق في ممارسة المهنة على كامل التراب الوطني³، مع تقييده في سجل مساعدتي نقل البضائع عبر الطرقات المفتوح لدى مدير النقل في الولاية المختص إقليميا⁴.

وينص المرسوم على إمكانية السحب المؤقت أو النهائي للاعتماد عند توافر الحالات المنصوص عليها في المادة 30 منه وهي:

-عدم تنفيذ صاحب عمولة نقل البضائع لالتزاماته في إطار ممارسته لمهنته.

-عدم تبليغ مدير النقل عن التعديلات الواردة في قوانين الشخص المعنوي في أجل أقصاه شهران⁵. أو أن التعديلات لا تتماشى مع بقاء الاعتماد.

-توقفه عن ممارسة المهنة لمدة سنة.

-المخالفة الخطيرة للتشريع والتنظيم المعمول بهما وأعراف المهنة.

29/ ألغى هذا المرسوم شرط دفع طالب الاعتماد لممارسة وكالة النقل الكفالة المالية المقدرة

بـ 200.000 دج، التي كان يشترطها المرسوم التنفيذي 94-281 في المادة 20

²/ المادة 21 من نفس المرسوم

³/ المادة 22 من نفس المرسوم

⁴/ المادة 23 من نفس المرسوم

⁵/ المادة 27 من نفس المرسوم

-رفضه لعمليات الرقابة والتحريرات.

-حل الشخص المعنوي أو حالة التسوية القضائية .

ويبقى هذا المرسوم ضيقا من حيث نطاق تطبيقه، إذ لا يخص إلا الوكالة بالعمولة للنقل البري الطرقي، في حين أن الحاجة تلحّ على تنظيم خدمات الوكيل بالعمولة سواء كانت في مجال النقل البري "الطرقي والسككي"، البحري أو الجوي، ليتلاءم مع عصر النقل متعدد الوسائط.

الفقرة الثانية: معايير تكييف الوكالة بالعمولة للنقل.

إن تعدد المتدخلين في عملية النقل تستوجب وجود معايير يمكن الإستناد إليها لإضفاء تكييف الوكيل بالعمولة للنقل

و المتمثلة على الخصوص في:

1 -التعاقد الشخصي: أهم معيار للتفرقة بين الوكيل بالعمولة للنقل والوكيل العادي هو تعاقد الوكيل بالعمولة للنقل باسمه الشخصي ولحساب موكله¹، ولهذا المعيار قدر من الكفاءة التي تسمح بتقادي أي خلط بين الوكيل بالعمولة وباقي وسطاء النقل. وبذلك لا يعتبر وكيلا بالعمولة للنقل، بل وكيل عبور، الشخص الذي يتسلم البضائع من الوكيل بالعمولة الأصيل ليعيد إرسالها بعد أن طلب منه هذا الأخير أن يضع اسمه (أي اسم الوكيل بالعمولة للنقل) في وثيقة النقل في

1)- René Rodière, Emmanuel du Pontavice, droit maritime, 12ème édition, 1997, p 261.

« ... cet intermédiaire agit en son nom propre, mais pour le compte d'un commettant généralement expéditeur ... »

- B.Mercadal, commissionnaire de transport, art. cité, p 7 : « la commissionnaire est avant tout un professionnel, seul celui qui fait métier de soigner des transports pour autrui peut agir en son propre nom et conclure des contrats de commission »

خانة الشاحن، كما لا يعتبر وكيلا بالعمولة الشركة التي تتعاقد باسم الغير ولا يظهر اسمها في وثيقة النقل¹.

يفرق التعاقد الشخصي للوكيل بالعمولة للنقل أيضا بين هذا الأخير وبين سمسار الشحن الذي تقتصر مهمته على ربط الصلة بين مرسل البضائع والناقل بغية إبرام عقد النقل، فهو لا يمثل أحد الطرفين ولا يوقع على العقد بوصفه طرفا فيه². وإنما يقوم بمهمة الوساطة والتوفيق في مقابل أجر.

كما يفرق معيار التعاقد الشخصي بين الوكيل بالعمولة للنقل وبين وكيل السفينة الذي يعتبر كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الريان³، بتسليم البضائع لشحنها عند القيام أو تسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة، وبتحصيل أجرة النقل لحساب مجهز السفينة وإبرام عقود النقل و كذا توقيع سندات الشحن ليس باسمه الشخصي ولكن باسم مجهز السفينة⁴.

2- حرية اختيار وسائط ووسائل النقل: باعتبار أنه منظم لعملية النقل من بدايتها إلى نهايتها، يتمتع الوكيل بالعمولة للنقل أصلا بحرية واسعة في اختيار شركات النقل والوسائل التي يراها مناسبة لضمان وصول البضاعة سليمة إلى المرسل إليه. ذلك أنه أدرى من الموكل بجميع الظروف المحيطة بعملية النقل، وبالتالي فهو أقدر منه على تحديد الوسائل المناسبة للنقل⁵. هذه الحرية في التصرف

¹ /سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 40 /36 وهو ما أكدته المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 السابق الذكر عند تعريفها لسمسرة الشحن أنها: "تتمثل في ربط الصلة بين مرسل البضائع وناقل عمومي للبضائع عبر الطرقات بهدف إبرام هؤلاء عقد نقل".

³ /المادة 609 من القانون البحري الجزائري

⁴ /المادة 610 و 611 من القانون البحري الجزائري

⁵ /يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 181

"اختيار طرق النقل ووسائله"¹ - والتي تعتبر دعامة من الدعائم الأساسية لمهنته - أساسها تعامل الوكيل بالعمولة للنقل باسمه الشخصي مع الغير لحساب موكله، وكأنه يقوم بالعملية لحسابه الشخصي، فيحق له اختيار الغير الذي سيتعامل معه بمنتهى الحرية، وهذا بخلاف الوكيل العادي.

لذلك فإن الوكيل بالعمولة للنقل يختلف عن وكيل العبور الذي ينحصر دوره في أداء العمليات القانونية والمادية التي يتطلبها عبور البضائع دون أن يتمتع بالحرية الكافية في تنظيم عملية النقل ولا بالحرية في اختيار الطرق والوسائل.²

وعلى العكس يعتبر وكيلا بالعمولة للنقل الوسيط المكلف باستلام البضائع القادمة بطريق البحر لإرسالها إلى أماكن الوصول النهائية بوسائل النقل التي اختارها بنفسه، وهذا هو الحال في القضاء الفرنسي بالنسبة للشركة التي عند تسلمها البضائع لإرسالها إلى أماكن أخرى، قامت بعدة عمليات قانونية ومادية مع احتفاظها بحرية تنظيم النقل وتنفيذه بالوسائل التي اختارتها.³

مع هذا فقد استقر القضاء الفرنسي على احتفاظ الوكيل بالعمولة للنقل بصفته إذا فرض عليه موكله استخدام واسطة نقل معينة، طالما أنه احتفظ بحرية اختيار الناقل نفسه⁴، كما قضى بأن الوكيل بالعمولة الذي تلقى توجيها بسيطا من موكله بخصوص شحن البضائع على سفينة تابعة لشركة جزائرية

¹) Cass.com. 10 mai 2005, n° 04-10235 : juris- Data n° 2005-028343 : « libre choix des voies et moyens » : Laurent Guignard, transport et sous traitance, octobre 2006, p5.

² Cass.com. 9 Avr 1991, BTL 1991, p 377, CA Versailles , 13 nov 1985 Bul. transp 1986, p 42 : B. Mercadal, le commissionnaire de transport, art p.cité, p 07

³ Nime 13 déc. 1995. B.T 1996, p 39.

الحكم مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 50-51

⁴ CA paris 18 septem 1991, B.T.L 1991, p 622 : « ... le mode maritime était imposé mais libre choix de l'armement et maitrise de l'organisation des rotations ».

يحتفظ بصفته كوكيل بالعمولة للنقل، طالما احتفظ بحرية اختيار هذه الشركة.¹ في حين أنه عندما تفرض تعليمات الموكل على الوكيل بالعمولة ناقلا معينا بالذات، فإن ذلك يحرم الوكيل بالعمولة من حرية الاختيار والتصرف في آن واحد، مما يفقد العقد تكييفه كوكالة بالعمولة للنقل. وهذا يدهي باعتبار أن اختيار الوكيل بالعمولة للناقل الذي يتعاقد معه هو السبب الرئيسي الذي يدفع الموكل إلى الاستعانة بخدمات الوكيل بالعمولة للنقل لأنه لا يعلم إلى أي من الناقلين يمكنه التوجه لتنفيذ عملية النقل، فإذا انعدم هذا السبب، فقدت الوكالة بالعمولة للنقل معناها، وتحولت إلى وكالة عادية.

وتجدر الإشارة إلى أنه ليس من الضروري لتكييف العقد كونه وكالة بالعمولة للنقل قيام الوكيل بتنظيم النقل من الباب إلى الباب، فقد يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنظيم جزء من عملية النقل المكلف بتنظيمها وكيل بالعمولة للنقل آخر²، فنكون حينئذ أمام نيابة *une substitution* مادام أن مهمة النائب من نفس طبيعة مهمة المنوب عنه أو الموكل، أي أن النائب هو أيضا وكيل بالعمولة للنقل، فيتم تدخل وكيلين بالعمولة للنقل متتابعين. أما إذا عهد الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ الجزء المادي من مهمته إلى الناقل، فهذا الأخير لن يكون نائبا عنه، لأن مهمة الوكيل بالعمولة للنقل الأساسية هي تنظيم النقل، وليس تنفيذ بوسائله الخاصة. ينتج عن ذلك إذن أن الناقل في هذه الحالة ما هو إلا "الغير المتعاقد". وبالتالي تختلف التزاماته وحقوقه عن التزامات وحقوق الوكيل بالعمولة للنقل.³

¹ Cass.com, 12 janv 1988, B.T 1988, p 488 : B.Mercadal, le commissionnaire de transport, art. p.cité, p7.

² Cass.com, 11 juin 1996, DMF 1997, p 122 et s : « il n'est pas nécessaire pour qu'il y ait commission de transport que l'intéressé ait été chargé d'organiser le transport de bout en bout, il suffit qu'il ait été chargé d'organiser de façon indépendante une portion significative de ce transport ».

³ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة للنقل، المرجع السابق، ص 120

إلا أن الإشكال يكمن في أن نفس الشركة قد تقوم بعدة أعمال مختلفة في آن واحد فأحيانا تكون وكيلا بالعمولة للنقل، وأحيانا أخرى ناقلا، مما يجعل من الصعب التأكد من شخصية النائب. لذلك يبحث القضاة في إرادة الأطراف مرتكزين على معايير أخرى مثل عرف الميناء والعلاقات السابقة للأطراف. ولذلك إذا لجأ الوكيل بالعمولة للنقل إلى شركة نقل لتقوم بالتنفيذ الفعلي لعملية النقل، فإن ذلك يدل على أن إرادة الأطراف قد اتجهت إلى إبرام عقد نقل، وليس إلى إبرام عقد وكالة بالعمولة للنقل¹، أما إذا اكتفت الشركة بتجميع البضائع التي تسلمتها من عدة وكلاء بالعمولة للنقل لتسليمها إلى الناقل الجوي فإن هذه الشركة تعتبر وكيلا بالعمولة للنقل². من ثم فإن القواعد المطبقة على الوكيل بالعمولة للنقل من الباطن هي ذاتها القواعد القانونية الخاصة بالوكيل بالعمولة الأصيل وليست القواعد القانونية الخاصة بالناقل، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 12 فبراير 1991 بقولها: "الوكيل بالعمولة للنقل الثاني الذي اختار الناقل للقيام بالنقل البحري، ثم بالنقل البري يعتبر مسؤولا عن عملية النقل بأكملها دون أن يستدعي ذلك إثبات العميل -في حالة تلف البضائع- لخطأ الوكيل بالعمولة للنقل³."

3- الوكيل بالعمولة للنقل وسيط: طبقا لتعريف الوكيل بالعمولة للنقل، فهو وسيط يتولى تنظيم عملية النقل دون أن يقوم بتنفيذ النقل بنفسه، مما يميزه عن الناقل في حد ذاته فالوكيل يقوم أصلا بعمل قانوني، أما الناقل فيقوم بعمل مادي يتمثل في نقل البضاعة. هذا المعيار وإن كان في ظاهره واضحا للتفرقة بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل، فإن وضع الوكيل بالعمولة للنقل قد يفرض عليه عند تنفيذه لمهمته، القيام بعمليات مختلفة عن تلك التي تعهد بالقيام بها، ليضطر

¹) Cass 5 oct 1970, B.T. 1971, p 316.

²) Paris 16 mars 1976, R.F.D.A 1976, p 398.

الحكمين السابقين الذكر مشار إليهما لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 126

³) Cass 12 Fév 1991, revue Scapel 1993, p 134.

إلى القيام بدور الناقل¹. وعليه قد يضع الشاحن جميع مراحل النقل تحت سيطرة شخص واحد يتعهد بتنظيم النقل بأكمله، وهذا هو دور الوكيل بالعمولة للنقل فيبرم عقدا واحدا مع الشركة مع تحرير وثيقة نقل واحدة للنقل برمته.

و أحيانا يقوم هذا الوكيل بنقل البضائع بنفسه من مستودع الشاحن، إلى الميناء لتسليمها للناقل البحري الذي سيقوم بتوصيل البضائع بحرا. فيثار التساؤل حول الوضع القانوني للوكيل بالعمولة للنقل، هل يحتفظ بصفته هذه حتى انتهاء النقل، أم أنه يتحول إلى ناقل في المرحلة التي قام بتنفيذها بنفسه؟

اتجه القضاء الفرنسي نحو توحيد الوصف القانوني لإجمالي عملية النقل أو للشركة وتطبيق مبدأ الفرع يتبع الأصل *l'accessoire doit suivre le principal*: وهذا هو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية سنة 1944 بنصها: "عندما يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ جزء من النقل، يجب على قضاة الموضوع البحث عن المهمة الغالبة للوكيل، وعن تأثير تدخله بصفته ناقلا في نية المتعاقدين من حيث الطبيعة القانونية للعقد"². فأصبح القضاء بعد ذلك لا يستبعد أن يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ مرحلة من مراحل النقل حيث قضت محكمة استئناف باريس سنة 1974، متبعة موقف محكمة النقض لـ 1944 بأن "النقل" النهائي بطريق البر الذي قامت به شركة X لم يكن إلا تابعا للعقد الأساسي للوكالة بالعمولة للنقل، ولذا لا تستطيع شركة X التمسك بنشاطها الأخير كناقيل... فالعقد الذي يحكم علاقة الأطراف هو عقد الوكالة بالعمولة للنقل"³.

¹ يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 180

² Cass 9 mai 1944, B.T 1945, p 16.

³ Paris 8 juillet 1974, B.T 1974, p 356.

الحكمين السابقين الذكر مشار إليهما لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 101-102.

هنا ونحن بصدد الحديث عن الوكيل بالعمولة للنقل بوصفه متعهدا للنقل متعدد الوسائط يجب الالتفات إلى التطور الذي حدث في مهنة الوكالة بالعمولة للنقل، فقد أصبح من المعتاد أن يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ مرحلة من مراحل النقل بنفسه، لدرجة يصح معها القول بأن هذا التصرف أصبح عرفا سائدا في المهنة. مما جعل الوكيل بالعمولة للنقل متعهدا للنقل، لأن الهدف الأساسي من لجوء العميل إلى خدمات الوكيل بالعمولة للنقل، هو تنظيم النقل برمته، فإذا وجد الوكيل بالعمولة للنقل، أنه من الأفضل القيام بتوصيل البضائع بنفسه من مستودع العميل إلى الميناء، فهو لا يسعى بذلك إلى تغيير الوصف القانوني للعقد الذي أبرمه مع العميل، بل في الغالب إلى توفير جزء من مصاريف النقل، لتحسين عمولته التي يتقاضاها من الموكل. وهذا ما يؤكد القضاء الفرنسي اليوم بميله إلى الاعتداد بإرادة الأطراف عند تكييف العقد، فيتم -تبعا للحالة المعروضة -البحث عن الطبيعة القانونية للاتفاق¹. وهو موقف محكمة nante التجارية الفرنسية التي قضت بأنها: "تستنتج من سند الشحن الذي يثبت العلاقة القانونية بين Sagatrans و Samsung أن Sagatrans قد تصرفت بصفتها وكيلا بالعمولة للنقل، حيث أنه تم النص صراحة في ظهر سند الشحن وبكتابة واضحة، على أن كل العمليات التي تقوم بها شركة Sagatrans تحكمها الشروط العامة التي ينص عليها الاتحاد الفيدرالي الفرنسي للوكلاء بالعمولة للنقل..."²

الفرع الثاني: الوكالة بالعمولة للنقل و تداخل الإختصاصات.

يصعب تحديد الوكالة بالعمولة للنقل في الحياة العملية ، فقد يقوم وكيل العبور بدور الوكيل بالعمولة للنقل تجسيدا لمهمة متعهد النقل متعدد الوسائط. و

¹ CA Rouen, 31 oct 1990 BTL 1991, p 221 : B.Mercadal , le commissionnaire de transport, art, p.cité, p6.

² Trib.com, Nanterre 22 oct 1993, Samsung Electronic U K / Sté Sagatrans, inédit

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل ، المرجع السابق،

في الحقيقة غالبا ما يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ جزء و لو بسيط من عملية النقل بنفسه بوسائل نقل مملوكة له أو لغيره و هذا بمقتضى عقد واحد يبرمه مع المرسل هو عقد الوكالة بالعمولة للنقل. كما قد يقوم الناقل بدور وكيل العمولة للنقل .

الفقرة الأولى: وكيل العبور صفة لا تعكس المهام.

إن مهنة وكيل العبور Le transitaire هي المهنة التي تعدلت بحق لتستجيب لضرورات نشاط متعدد النقل متعدد الوسائط. وقد كان يعتقد أن مهمة وكيل العبور ستتدثر مع ظهور النقل متعدد الوسائط، حيث أن دور وكيل العبور على ممر الزمن، كان يظهر في أماكن تفريغ الحمولة، في حين أن النقل متعدد الوسائط يتميز بعدم تفريغ البضائع، لكن هذا غير صحيح فقد استطاع وكلاء العبور التأقلم مع هذا النظام، وسيطروا على تقنياته "حاويات، درجة، وحدات متحركة....". وأصبحوا أهم منفذي النقل متعدد الوسائط، فميلهم نحو إيصال البضاعة، جعلهم يبحثون عن دور لهم من أجل السيطرة على النقل البري للبضائع.

يعرف الفقيه Rodière وكيل العبور أنه وسيط يكلف بتلقي البضاعة من الناقل البحري، واتخاذ ما يلزم لإعادة إرسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل بحري أو نهري أو بري أو جوي، لذلك فإن مهمته تتناول الأعمال القانونية والأعمال المادية لحساب موكله للوصول بين جزئي الرحلة الواحدة للبضاعة بهدف بلوغها غايتها النهائية.¹

¹ « Le transitaire : c'est un intermédiaire chargée de recevoir les marchandises des mains du transporteur et d'assurer la réexpédition par les soins d'un autre transporteur fluvial, ferroviaire, aérien, il accomplit à cette fin des opérations d'ordre juridique, il prend livraison pour le compte de son client ... » : R.Rodière, E.du Pontavice , droit de transport, op.cité, p 260.

ومن ثم فإن الأصل في وكيل العبور أنه يتولى بصفة رئيسية تلقي البضاعة من عميله وإرسالها باستخدام الوساطة البحرية، بعدها يقوم نظيره البري بتقديم البضاعة للناقل البري فهو وكيل عادي عن أصحاب البضاعة، يلتزم باتخاذ إجراءات باسم ولحساب عميله لإبرام العقود اللازمة لنقل البضاعة أو تداولها مع الغير، سواء كان هذا الغير ناقلاً، أو شركة شحن وتفرغ أو شركة تأمين أو غيرها، بحيث تتصرف آثار تلك العقود مباشرة إلى موكله. لذلك فإذا كان الوكيل بالعمولة للنقل ضامن لمن يحلون محله من مقدمي الخدمات الذين قام باختيارهم متمتعاً في ذلك بقدر كبير من الاستقلال ويتحمل مسؤولية ثقيلة، فإن وكيل العبور هو وكيل عادي يخضع للقواعد العامة للوكالة ويتبع التعليمات الصادرة إليه من عميله فيكون مسؤولاً عن خطئه الشخصي الواجب الإثبات وأخطاء تابعيه، كأن يهمل في المحافظة على البضاعة أو يقوم بتحميلها على ظهر السفينة، أو على عربة « Wagon » غير مناسبة أو نظيفة¹.

إلا أنه من النادر أن نجد مساعدي النقل يتقيدون بالنظام الذي يحدد مهامهم، إما للتهرب من المسؤولية أو بهدف المكاسب المالية، فقد نجد وكلاء العبور يقوم بعمليات الوكالة بالعمولة للنقل أو نشاطات وكيل الحمولة². مما يجعل من الصعب التمييز بين مختلف المتدخلين في عملية النقل، وإضفاء نوع من الغموض القانوني على الخدمات المقدمة من قبلهم، وقد دعم تطور النقل

¹) R.Rodière, E.du Pontavice, Droit maritime, op.cité, p 261.

57/ في الجزائر، الجمع بين النشاطات الخاصة بمساعدي النقل أمر وارد، فقد تكون مؤسسة تمارس نشاطها الرئيسي كوكيل للسفينة، وتعمل بالإضافة لذلك كوكيل للعبور أو مؤسسة للشحن والتفريغ. هذا الاحتمال كان موجوداً بصفة قانونية قبل تعديل القانون البحري، حيث كانت المادة 571 تخص LA CNAN بهذه النشاطات في وقت واحد نتيجة الإحتكار، و بعد تعديل المادة بموجب المادة 43 من القانون رقم 98-05، أصبح القانون لا يمنع مؤسسة خاصة من ممارسة أكثر من نشاط: " النقل البحري ملكية عامة، و يمكن أن يكون موضوع امتياز".

متعدد الوسائط من هذا التداخل والتعدي على الاختصاصات¹، لذلك يذهب الفقيه Rodière إلى ضرورة النظر إلى العقد المبرم من قبل المتدخل والالتزامات الناجمة عنه، وليس إلى صفته².

في هذا الإطار، وخاصة مع عدم وجود تنظيم خاص به، يقوم وكيل العبور بعدة وظائف زيادة على نشاطه.

أ/ وكيل العبور بصفته وكيلاً للحمولة³:

يعتبر وكيل الحمولة وكيلاً عن المرسل إليهم في تسلم البضاعة عند وصولها ودفع أجرة النقل⁴ إن كانت مستحقة، فهو يقوم بذات العمل الذي يقوم به وكيل السفينة ولكن لصالح المرسل إليهم لا لصالح الجهاز الناقل، ولا يكلف بمجرد القيام بأعمال مادية. كتسليم البضاعة وتخزينها، وإنما يقوم بأعمال قانونية، كدفع أجرة النقل، وإيداء التحفظات بشأن البضاعة، من هنا كانت صفته كوكيل. هذه

¹) Jaques Bonnaud, les acteurs du transport maritime, Revue Scapel n°3 1988, p 42 : « ...dans un transport multimodal, quand vous aurez bien identifié le rôle joué par chacun, vous ne serez pas au bout de vos peines, car certains acteurs trichent, Il jouent plusieurs rôle, non pas dans leur vie, mais dans le même transport et ce n'est pas toujours à l'affiche ».

² R.Rodière, traité général de droit maritime, affrètement et transports », Tome III, n° 980, p 116 « l'erreur à éviter c'est de mettre l'accent sur les personnages, on peut éviter les confusions des professions si l'on porte l'attention non sur les entreprises mais sur les conventions qu'elles concluent et les obligations qu'elles assument, car ce qui importe, ce n'est pas l'étiquette, mais le contenu du contrat ».

60/يحدد شروط ممارسة نشاط وكيل الحمولة المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري "وكيل الحمولة، وكيل السفينة والسمسار البحري" أهم هذه الشروط: الحصول المسبق على اعتماد يحدد المرسوم نموذج (المادة 8) ويسلم من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية (المادة 9) لكل شخص طبيعي أو معنوي تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 10 وذلك لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد (المادة 20)

⁴ المادة 621 قانون بحري جزائري

الوكالة تفرض عليه واجب التثبيت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر،
التيقن من مطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن والقيام بكل ما يلزم لحفظ
حقوق موكله المرسل إليه¹، فيلتزم في حالة وجود تلف أو نقص بالبضاعة
باتخاذ التحفظات والإجراءات الكفيلة بإثباتها للرجوع على الناقل، وقد واجه
المشرع إهماله لهذا الواجب بقرينة يفترض معها أن وكيل العمولة قد تسلم
البضاعة بالحالة والكمية الموضحة في سند الشحن، ما لم يثبت غير ذلك.²

ب/ وكيل العبور بصفته وكيلا بالعمولة للنقل:

إذا كان وكيل العبور منظما لكل مراحل وعمليات النقل من الباب إلى
الباب فإنه بهذا المفهوم يتخذ صفة متعهد النقل متعدد الوسائط، وقد أصبح وكيل
العبور مهندس نقل Architecte de transport يتولى عمليات النقل من الباب
إلى الباب، حينئذ يصبح وكيلا بالعمولة للنقل يقدم خدماته ويلتزم بالتزاماته،
باعتبار أن متعهد النقل متعدد الوسائط يستجيب لمواصفات الوكيل بالعمولة
لنقل³.

ج/ وكيل العبور بصفته وكيلا معتمدا لدى الجمارك commissionnaire en douane:

إن مصطلح وكيل العبور في الواقع، أو في اللغة المعتادة، يجمع جملة من
الخدمات المختلفة بشكل كبير ومفرط، لذا نجد المستورد أو المصدر يتحدث
دائما عن وكيل العبور ويستعمل هذا المصطلح للإشارة لأولئك المحترفين الذين

يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري، الجزء 1، الطبعة الثانية، 1988،

¹ الكويت، ص 249-250

² المادة 624 قانون بحري جزائري

³) Jaques Bonnaud, les acteurs du transport maritime, art p.cité, p41. : « le transitaire ... est en train de devenu chef d'orchestre, organisateur des transports multimodaux, architecte du transport, c'est-à-dire qu'il n'est plus transitaire mais commissionnaire de transport ».

يقومون بالأعمال الضرورية لنقل البضائع في التجارة الدولية، من خلال ممارسة الإجراءات التقنية والقانونية، وبالتالي فإن وكيل العبور عند ممارسته لعمله يمكنه القيام بوظيفة الوكيل المعتمد لدى الجمارك، إلى درجة استعمال كلمة *Transitaire* للإشارة إلى الوكيل المعتمد لدى الجمارك.¹ والوكيل المعتمد لدى الجمارك، كما يوضح اسمه، يهتم بإتمام العمليات الجمركية لحساب المصدرين والمستوردين، أي عمليات جمركة البضائع لحساب الغير.²

فإذا قام وكيل العبور بعملية جمركة البضائع، تدخل بصفته وكيلا معتمدا لدى الجمارك، وبالتالي يكون المسؤول الوحيد أمام إدارة الجمارك عن التصريح الذي قام به، وهو وحده مدين بالحقوق والرسوم المستحقة لإدارة الجمارك، من ثم فإنه يخضع للنظام القانوني الذي يحكم الوكيل المعتمد لدى الجمارك³، والمتمثل أساسا في نصوص المواد 78 مكرر⁴ إلى 81 من قانون الجمارك الجزائري والمرسوم التنفيذي رقم 10-288 الموافق لـ 14 نوفمبر 2010⁵، المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع، خاصة

¹) Kamel Khelifa, transport et auxiliaires, lois et réalités opérationnelles, le phare N° 138, <http://kgn-le-phare.com/archive-article.php>.

66/المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 10-288 المؤرخ في 14 نوفمبر 2010 المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح للبضائع: ج.ر عدد 71 لـ 2010/11/24: "يعتبر وكيلا لدى الجمارك، كل شخص طبيعي أو معنوي معتمد من قبل إدارة الجمارك ليقوم لصالح الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل بالبضائع على كامل التراب الوطني."

³ Kamel Khelifa, les auxiliaires des transports et intervenants dans la chaine logistique, le phare N°117, cite, p.cité.

68/ المادة 78 مكرر / 1 من قانون الجمارك: "لا يمكن لأحد أن يمتن لصالح الغير القيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل للبضائع، إذا لم يكن معتمدا كوكيل لدى الجمارك."

69/ المرسوم التنفيذي رقم 10-288 جاء بهدف تحديد شروط تطبيق المادتين 78 و 78 مكرر من قانون الجمارك المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع (المادة 1). وقد ألغى في مادته 34 المرسوم التنفيذي رقم 99-197 المؤرخ في 16 أوت 1999 الذي يحدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك وكيفيةاتها.

ضرورة الحصول على اعتماد بصفة وكيل معتمد لدى الجمارك من المدير العام للجمارك¹ بالنسبة للأشخاص الطبيعية والمعنوية المستوفين للشروط المذكورة في المرسوم²، ودفع كفالة مالية مقدرة بخمسمائة ألف (500.000 دج) بالنسبة للشخص الطبيعي ومليون دينار 2.000.000 دج بالنسبة للشخص المعنوي³.

الفقرة الثانية: الناقل ودوره المزدوج في النقل المتكامل.

يمكن أن يكون متعهد النقل متعدد الوسائط ناقلا بحريا، بريا أو جويا، حيث يتولى تنظيم النقل متعدد الوسائط منافسا بذلك الوكيل بالعمولة للنقل، فنكون أمام ناقل يقوم بدور الوكيل بالعمولة للنقل، وهذا يؤدي إلى صعوبة تحديد الصفة القانونية للناقلين، فهم عند قيامهم بالنقل الفعلي للبضائع يتصرفون كناقلين، وعند إشرافهم وتنظيمهم لمراحل النقل التي تلي المرحلة التي قاموا فيها بالنقل الفعلي، ينتحلون صفة الوكيل بالعمولة للنقل. فيلعب بذلك كل من الناقل الأول والناقلين التابعين دورا مزدوجا :

« les transporteurs- organisateurs » في مثل هذا الوضع، استقر القضاء الفرنسي على اعتبار الناقل الأول وكيلا بالعمولة للنقل في تعاقده مع من يليه من الناقلين، وهو بذلك يضمن ليس فقط المرحلة التي قام بتنفيذها بنفسه كناقل بل يضمن عملية النقل برمتها بصفته وكيلا بالعمولة للنقل⁴.

فبمجرد أن يتم النقل بواسطة وثيقة نقل واحدة، يتحول الناقل الذي يعهد ببقية النقل إلى ناقل آخر، إلى وكيل بالعمولة للنقل وتتنطبق هذه القاعدة

¹ المادة 7 من المرسوم السالف الذكر.

² المادة 4 و 5 من نفس المرسوم.

³ المادة 16 من نفس المرسوم.

⁴ Cass.com, 5 Févr 2002, BTL, 25 Févr 2002, p 152 « ... qui sous- traite devient commissionnaire ».

على الناقل الثاني والثالث... إلخ مثل الناقل الأول. فالناقل البحري يفقد صفته كناقل في ميناء الوصول ليصبح وكيلا بالعمولة للنقل منذ اللحظة التي يعهد فيها إلى الناقل البري بتوصيل البضائع إلى المرسل إليه، ومن ثم يسأل المتدخلون عن هلاك وتلف البضاعة بصفتهم ناقلين عن مراحل النقل التي قاموا بتنفيذها بأنفسهم، وبصفتهم وكلاء بالعمولة للنقل عن المراحل التي عهدوا بها إلى ناقلين غيرهم¹.

وفي قرار حديث، رفضت محكمة النقض الفرنسية فكرة تحول الناقل الأول أو الثاني إلى وكيل بالعمولة للنقل، في حالة تنظيمه للنقل من الباب إلى الباب بدون علم العميل²، معتبرة أن إرادة الأطراف هي الغالبة بحيث أنه إذا اتفق أطراف العقد على إبرام عقد نقل، فإن استعانة الشركة بناقل آخر في تنفيذ النقل، لا يغير من طبيعة العقد³. وبمفهوم المخالفة فإنه يمكن الاتفاق على اعتبار الناقل الأول وكيلا بالعمولة للنقل، وهو الحال عندما يتم إصدار مستند نقل متعدد الوسائط، يتضمن النص على كل وسائط النقل، ونقاط التغيير إذا كانت معروفة عند إصدار مستند النقل، اسم المرسل إليه ومكان التسليم البري، ومن ثم سوف يعهد الناقل "البحري" - بموجب عقد النقل متعدد الوسائط" إلى ناقل ثاني "بري"، إيصال البضاعة إلى المرسل إليه، فيصبح الناقل الأول وكيلا بالعمولة، دون تعارض مع الإتجاه الحديث لمحكمة النقض الفرنسية⁴.

¹ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 109-110

² Cass.com, 10 mai 2005 n° 04 – 10235 Bull. Civ. IV n° 101, BTL 2005, p 371 Revue Scapel 2005, p 133 : « la qualité de commissionnaire de transport ne résulte pas, pour celui qui a été chargé de l'acheminement d'une marchandise de bout en bout, du seul fait qu'il s'est substitué un tiers dans l'exécution de l'expédition s'il ne justifie pas du consentement de son donneur d'ordre à l'existence de cette substitution ».

³ Cass.com, 27 nov 2007, n° 06 – 20620. BTL 2007 – p 747, « la substitution d'un transporteur sans accord de son donneur d'ordre ne change pas la qualité de celui qui procède à cette substitution ».

⁴ CA Rouen, 2 ch, 26 mai 2008, n° 05/04280 – Juris Data n° 2008 – 369291, commentaire par Isabelle bon- Garcin : les effets de l'émission

المطلب الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بصفته وكيلًا بالعمولة للنقل

في إطار النقل متعدد الوسائط، إذا تعهد الناقل بنقل بضاعة في مرحلة معينة، وبالتعاقد مع ناقل آخر على نقل البضاعة في مرحلة أخرى، كان للناقل صفتان، الأولى كونه ناقل وعلى هذا الأساس، لا يسأل إلا عن أخطائه أو أخطاء تابعيه في تنفيذ عقد النقل بالنسبة للمرحلة التي التزم بها. والثانية كونه وكيلًا بالعمولة للنقل عند تنظيمه لمراحل النقل التالية للمرحلة التي يقوم بتنفيذها، وبهذه الصفة يلتزم بالمسؤولية عن النقل بجميع مراحلها، أي على أساس عقد الوكالة بالعمولة للنقل لا على أساس عقد النقل.

وإذا كانت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الوسائط لا تنطبق على عقد الوكالة بالعمولة للنقل، فإنه في العلاقة بين الوكيل بالعمولة والناقلين، سوف تطبق هذه الاتفاقيات حتماً، وبالتالي يكون الوكيل بالعمولة للنقل معنياً بها، بمعنى أن العلاقة بين الوكيل بالعمولة للنقل والموكل ينظمها القانون التجاري الداخلي، أما العلاقة بين الوكيل والناقلين، فتتظمها اتفاقيات النقل الدولية أحادية الوسائط.

لذلك فإن الأساس الذي يجب البحث فيه هو أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، بالنسبة للمراحل التي ينظمها، ويعهد بنقلها لناقل بحري أو بري. وحين يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ عملية النقل بوسائله الخاصة، اعتبر حينئذ ناقلاً ووجب أن يسأل على أساس مسؤولية الناقل. (فرع أول). ولا شك أنه في الحالات التي تثار فيها مسؤوليته، يسعى الوكيل بالعمولة -متعهد النقل متعدد الوسائط- إلى دفع مسؤوليته أو الحد منها (فرع ثان).

d'un connaissance de transport combiné sur la qualité des intervenants dans un transport multimodal, R.D.T n° 12, Decem 2008, p 262.

الفرع الأول: أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل:

باعتبار أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو وكيل بالعمولة للنقل يتولى تنظيم عملية النقل من الباب إلى الباب، فإن أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ونظامها يتناسب تماما مع البنية القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط، وهذا ما جعل اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 تستعين بهذا النظام المنصوص عليه في القوانين الداخلية عند وضعها لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

الأمر الذي يلاحظ أيضا من خلال أحكام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا لـ 2008 و المعروفة بقواعد روتردام¹ ذات الطابع متعدد الوسائط - وهو ما تؤكدته الفقرة الأولى من المادة الأولى، عندما أجازت لعقد النقل أن يشتمل على نقل بوسائط أخرى إضافة إلى النقل البحري مثل النقل الجوي أو الطرقي، أو السككي أو النهري-. حيث تحدثت هذه القواعد على الناقل الذي يبرم عقد النقل و عن الطرف المنفذ لإحدى مراحل النقل في النقل متعدد الوسائط كالناقل البري. لذلك، وبما أن للناقل

78 لما كان الهدف من اتفاقية جديدة لنقل البضائع بالبحر هو زيادة تعزيز مناسقة قانون النقل الدولي وتوحيده، فقد راعت قواعد روتردام تماما أن عقد النقل البحري الحديث كثيرا ما يكون عقدا متعدد الوسائط، تشحن فيه البضائع في حاويات، لذلك تتصف قواعد روتردام 2008 بالمقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة- اتفاقية بروكسل 1924 وتعديلاتها وقواعد هامبرج 1978- بتوفيرها لنظام قانوني موحد يأخذ في اعتباره العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية الحاصلة ويكفل النقل الحديث بالحاويات من الباب إلى الباب، شريطة وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل، فحرصت أن تسد الثغرة بين نظام النقل الحالي ونظام النقل متعدد الوسائط الذي ظهر أثناء تطبيق الاتفاقيات السابقة بالإضافة إلى أن هذا التنظيم القانوني الموحد يهدف إلى تسيير حركة الحاويات فيما بين أماكن القيام داخل البلاد في دولة ما، وأثناء الرحلة البحرية، وفي أماكن الوصول داخل البلاد في دولة أخرى، فالرحلة واحدة ويجب أن تخضع لنظام قانوني موحد إلى حد كبير، فطبقت لهذا الغرض نظام المسؤولية الشبكية على عاتق متعهد النقل لكي يغطي كل مراحل النقل سواء السابق أو اللاحق للرحلة البحرية

بمقتضى قواعد روتردام الحرية التامة في التعاقد من الباطن وفي طريقة النقل، فإن السؤال الذي يراود الفقه المعاصر: هل سيبقى الحديث بعد قواعد روتردام عن عقد النقل في العلاقة بين المرسل والناقل؟ أم أن تكييف العقد سيتغير إلى وكالة بالعمولة للنقل؟¹

إن القواعد التي تضع النظام القانوني لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل هي المواد 56 وما بعدها من القانون التجاري الجزائري معتبرة أن أساسها هو المسؤولية المفترضة². حيث يضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة البضائع حتى مكان الوصول والتسليم، ملتزما بذلك بتحقيق نتيجة وهو وصول البضائع إلى المكان المحدد وفي الميعاد المحدد المتفق عليه وفي حالة سليمة، فإذا أخل بالتزاماته تفترض فيه المسؤولية لمجرد وقوع الضرر فالمقصود بالضمان هنا أن المرسل يستطيع أن يسأل الوكيل بالعمولة كما لو كان هو الناقل، ومسؤوليته على النقل كمسؤولية الناقل تماما³. لذلك فإنه مسؤول عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها من وقت التسلم إلى وقت التسليم للمرسل إليه، ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن ما حدث للبضاعة كان بفعل قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ من الموكل أو المرسل إليه، مما يؤدي إلى رفع عبء الإثبات من على عاتق الموكل ليقع على عاتق الوكيل بالعمولة للنقل، فيكفي ألا تتحقق النتيجة المرجوة حتى تتعقد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لأن مسؤوليته مفترضة⁴. فإذا لم يستطع الوكيل بالعمولة للنقل

¹P.Delebecque : l'évolution du transport maritime DMF 01-2009 – n° 699, p 699-3 : « Dans la relation chargeur / transporteur, peut-on encore parler de transport, alors que le transporteur a toute liberté pour soustraire et même pour transporter le contrat ne doit-il pas être requalifié en un contrat de commission ».

80 المادة 58 من القانون التجاري الجزائري يُعد الوكيل بالعمولة من وقت تسلمه الأشياء المطلوب نقلها مسؤولا عن ضياعها كليا أو جزئيا أو تلفها أو التأخير في تسليمها."

³ يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 185.

⁴ Cass.com, 12 fév 1991, Revue scapel 1993, p 134 : « Tenu de la bonne exécution du transport de bout, en bout sans que le commettant

إثبات السبب الأجنبي الذي ترجع إليه الأضرار اللاحقة بالبضائع المحتواة، فإنه يتحمل مسؤولية هذه الأضرار دون أن يكون له حق الرجوع إلا على الطرف المؤمن لمسؤوليته.

ونشير أن هناك بعض الفقه من اعتبر أن الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم بتحقيق نتيجة إذا تعلق الأمر بمسؤوليته عن فعل الغير، أما فيما يتعلق بمسؤوليته الشخصية، فيلتزم ببذل عناية وبالتالي وجب إثبات خطأه لإثارة هذه المسؤولية¹، في حين أن البعض الآخر يرى أن التزام الوكيل بالعمولة للنقل هو التزام ببذل عناية مشددة، أي دون أن تصل إلى حد الالتزام بتحقيق نتيجة، وعلى أي حال فهي مسؤولية غالبا ما تكون محدودة بالشروط التي يضعها الوكيل بالعمولة للنقل².

إلا أن B.Mercadal يعتبر أن هذا الرأي غير مقبول وغير عادل كونه لا يأخذ بعين الاعتبار حالة وقوع الضرر، أثناء تنفيذ الوكالة بالعمولة دون التمكين من نسبه إلى مقدم خدمة معين أو مرحلة معينة، وعدم تمكن الموكل من إثبات خطأ الوكيل بالعمولة، إذ لن يستطيع الموكل في هذه الحالة أن يثير مسؤولية الوكيل بالعمولة عن فعل الغير، باعتبار أن محدث الضرر غير معروف، ولا أن يثير مسؤوليته الشخصية لعدم التمكن من إثبات خطئه³. لذلك فإن محكمة النقض الفرنسية لم تأخذ بذلك الرأي الفقهي ولم تفرق بين حالة المسؤولية الشخصية والمسؤولية عن فعل الغير لإقرار التزام الوكيل بالعمولة للنقل بتحقيق نتيجة، وهذا عندما نقضت قرارا أعفى الوكيل بالعمولة للنقل من

n'ait à prouver sa faute ou celle des transporteurs ou mandataires, substitués ».

¹ R.Rodière, Droit des transports, 2 éd, transport terrestre et aérien, Dalloz 1977, n°707.

² Philippe Delebecque, le transport multimodal, Revue internationale de droit comparé, Vol 50 N°2, Avril, Juin 1998, p 530.

³ Barthélemy Mercadal, commissionnaire de transport, Rép. Com, recueil Dalloz, Mars 1997, p 14, n° 117

المسؤولية، لأن الموكل لم يستطع إثبات خطأ الوكيل بالعمولة للنقل، ولا خطأ الناقلين أو الوكلاء من الباطن.¹

ويجب التأكيد على أن نصوص القانون التجاري المتعلقة بالوكيل بالعمولة للنقل لا تشمل فقط مسؤولية الوكيل بالعمولة الأصيل، وإنما جميع الوكلاء بالعمولة للنقل أيا كان موقعهم في سلسلة المتدخلين في عملية النقل، أي أنها تنطبق على الوكيل بالعمولة للنقل الأصيل والوكلاء بالعمولة من الباطن، البري منهم والبحري والجوي.²

وعليه يعتبر الوكيل للنقل مسؤولاً عن خطئه الشخصي كما لو أختار حاوية غير ملائمة للنقل المكلف بإبرام عقده أو أساء اختيار الناقل المتعاقد معه، أو لم يحترم ميعاد التسليم.

إن هذا الضمان الذي يميز التزامات الوكيل بالعمولة للنقل يجعله مسؤولاً مسؤولية مزدوجة عن أفعاله الشخصية، وعن فعل الغير أيضاً، حيث يضمن لموكله تنفيذ الغير للعقود التي أبرمها معهم، فيضمن للموكل تبعاً لذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل سوف يؤدي مهمته بعناية فائقة، حتى لا يتعرض للمساءلة الثقيلة التي يضعها المشرع على عاتقه، فيكون الوكيل بالعمولة بذلك مسؤولاً عن أفعال جميع المتدخلين في عملية النقل من بعده، وبالتالي لا يعتبر خطأ الناقل من قبيل خطأ الغير الذي يعفي الوكيل بالعمولة من المسؤولية.³ فهو مسؤول عن أفعال الناقل⁴ عن الضرر الذي يصيب البضاعة أو عن التأخير في

¹ Cass.com, 12 Févr 1991, préc.

سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة

²، 2003، مصر، ص 174

³ P.Delebecque, le transport multimodal, op-cité, p 530

⁴* Cass.com : 1juillet 1997, Obs : J.Bonnand, Rev. scapel 1998, trimestre 01, P 170 : « A méconnu les dispositions des articles 98 et 99 du code de commerce, la cour d'appel qui pour exonérer un commissionnaire de transport intermédiaire de sa responsabilité, a retenu que le dommage résultait du seul fait du transporteur terrestre alors qu'il restait garant sauf

التسليم، كما لو ترك الناقل الحاوية مدة طويلة تعرضت خلالها للمطر، مما ألحق الضرر بالبضاعة الموجودة بداخلها. ومسؤول عن أفعال وكيل العبور ومقاول الشحن والتفريغ فتنشأ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل لحظة تسليمه محل النقل للناقل، وتنتهي بتسليم البضائع للمرسل إليه أي بانتهاء عقد النقل، فإذا حدث الضرر بين لحظة إبرام عقد النقل ولحظة تسلم الناقل فعلا للبضائع، فإن هذه المسؤولية تخرج عن نطاق عقد النقل لتدخل في المسؤولية الشخصية للوكيل بالعمولة للنقل¹. مع ضرورة التنويه إلى أن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لا تقتصر فقط على أفعال من اختارهم بنفسه، بل تمتد أيضا إلى أفعال من اختارهم الوكيل بالعمولة من الباطن، وهذا ما قضت به محكمة استئناف باريس التي اعتبرت الوكيل بالعمولة للنقل الأصلي مسؤولا في مواجهة الموكل الأصلي عن أفعال الناقل الذي قد اختاره الوكيل بالعمولة من الباطن².

وإذا كان سبب هذه الشدة في المسؤولية هو صفة الاحتراف لدى الوكيل بالعمولة للنقل التي تستدعي تعزيز التزامات المحترف بهدف إعادة التوازن إلى العلاقة بين العميل والوكيل، فإن الفقه المعاصر³، يرى أن هذا الضمان الذي يثقل كاهل الوكيل بالعمولة للنقل، ما هو إلا مسؤولية عقدية عن

force majeure Vice propre de la marchandise ou faute de l'expéditeur, des dommages causés à une marchandise qu'il avait confiée à un substitué.é »
 * CA paris, 15 mai 2003, BTL 2003, n°2994 : « Tenue comme commissionnaire de transport à bonne exécution du transport de bout en bout, ne peut être exonérés de la responsabilité qui pèse sur elle « la société » en cas d'avaries ou de pertes de marchandises en application des disposition de l'article L 132-5 du code de commerce par un renvoi aux obligations des transporteur successifs », cité par Delphine Bazin Beust Jocelyne Vallansan commissionnaire de transport ,Juris Classeur transport, Fasc, 613, cote : 11, 2004 : n° 75.

¹ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 190

² CA paris, 6 Avr, 1981, B.T, 1981, p 567 : cité par B. Mercadal, le commissionnaire de transport, op-cité, n° 551.

³ EX : Delphine Bazin Beust, Jocelyne Vallansan, op-cité, n° 93.

فعل الغير، حيث أن ثبوت خطأ التابع لا يدحض المسؤولية عن الوكيل بالعمولة للنقل لأنه ضامن للخطأ الذي يقع ممن يعهد إليهم القيام ببعض المهمة الموكولة إليه. وأساس هذه المسؤولية يرتكز من ناحية إلى حرية الوكيل بالعمولة للنقل في اختيار تابعيه عند تنظيمه لعملية النقل ولذلك فهو غير مسؤول عن الغير الذي فرضه عليه الموكل¹ ومن ناحية أخرى ما يفرضه عقد الوكالة بالعمولة للنقل من ضمان تام لعملية النقل². حيث أن الوكيل بالعمولة يتعهد بتنظيم النقل برمته لتحقيق النتيجة المرجوة وهي وصول البضائع لنقطة الوصول بالشروط التي طلبها الموكل، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال المتسببين في ذلك.

إذا كان المفروض أن تكون مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط هي نفسها مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، لتطابق الدور الذي يقوم به كل منهما فإن اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980³ واتفاقية روتردام لـ 2008⁴ وضعت لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط أساسا مختلفا ففي حين أن أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل هي المسؤولية المفترضة فإن نظام مسؤولية متعهد النقل هو الخطأ المفترض أو ما يعبر عنه بقرينة الخطأ. والتي مفادها أنه إذا وقعت خسارة ناتجة عن تأخير أو تلف فهي قرينة على قيام متعهد النقل أو من ينوب

¹Op - cité, n° 91.

²يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 187.

³ المادة 16 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980: "1- يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده، حسب التعريف الوارد في المادة 14، ما لم يثبت متعهد النقل متعدد الوسائط أنه قام هو أو مستخدموه أو وكلائه أو أي شخص آخر مشار إليه في المادة 15 باتخاذ كل التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه".

⁴ المادة 17 فقرة 1 على أن "يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخير أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حددت في الفصل 4".

عنه بخطأ إلا إذا أثبت عدم قيامه بهذا الخطأ، وهنا يمكن إعفاءه من المسؤولية فالقرينة قرينة خطأ لا قرينة مسؤولية، فهي لا تنتفي بإثبات السبب الأجنبي، وإنما بإثبات متعهد النقل أنه لم يرتكب خطأ¹.

و إن كانت قواعد روتردام دعمت نظام الخطأ المفترض بقواعد تذكرنا بقرينة المسؤولية، حين تنص على إمكانية التنصل من المسؤولية بإثبات أن الضرر ناتج عن أسباب أسهمت في الهلاك عددها الفقرة 3 من المادة 17. "الخاصة بحالات الإعفاء من المسؤولية".

الفرع الثاني: حدود مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل و الإعفاء منها.

لا يوجد في نصوص القانون التجاري الجزائري المتعلقة بعقد العمولة لنقل الأشياء ما يدل على حق الوكيل بالعمولة للنقل في تحديد مسؤوليته. وعلى ذلك، فإن صح شرط تحديد المسؤولية عن الضرر من جانب الناقل². فإن الوكيل بالعمولة للنقل لا يمكنه الاستفادة من هذا التحديد، فيما يخص مسؤوليته أمام المرسل عن فعله الشخصي، فيكون مسؤولاً عن فعله الشخصي في تنفيذ الوكالة.

¹ : R.Rodière : Transports combinés la convention de Genève du 24 Mai 1980 sur les transports multimodaux B.T 1981, n° 1985, p 518 : « la présomption de faute Va dominer la matière. Entendons bien : présomption de faute et non de responsabilité, Ceci signifie que la charge de la preuve incombera d'abord au transporteur (c'est en quoi qu'il y a une présomption), mais qu'il s'en libérera en prouvant qu'il n'a pas commis de faute et ses préposés pas davantage, On ne lui demandera pas comment le dommage est survenu et en quoi il lui étranger (il n'y a pas présomption de responsabilité)».

مشار إليه لدى نادية محمد معوض-مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط-الطبعة الثانية-2000-مصر ص415

² وفقا لنص المادة 52 من القانون التجاري الجزائري.

أما وفقا للقانون التجاري الفرنسي، فإن الوكيل بالعمولة لا يستفيد من حدود قانونية للتعويض في حالة ثبوت مسؤوليته الشخصية إلا أنه سمح بإدراج شروط اتفاقية في عقد الوكالة بالعمولة للنقل يحدد بمقتضاها مبلغ التعويض الواجب الدفع في حالة هلاك أو تلف البضائع في حالة التأخير في تسليمها¹. "المادة 5-132 L"². شرط أن يدرج الشرط ضمن عقد الوكالة بالعمولة بصورة واضحة³. إذ يشترط للاعتداء بالشرط أن يكون معلوما للموكل وإلا اعتبر كأنه لم يكن ولا يرتب آثار قانونية بين أطراف العقد⁴.

ضف إلى ذلك أن حالتي الخطأ الجسيم والغش، كما هو الحال بالنسبة للنقل تضعان الوكيل بالعمولة للنقل من التمسك بالشروط الاتفاقية المحددة لمسؤوليته⁵.

في مقابل مسؤولية الوكيل بالعمولة عن أفعاله الشخصية دون الاستفادة من حدود قانونية للتفويض ومسؤوليته عن أفعال تابعيه، فإن لمسؤوليته هذه حدود قانونية تطبق بصورة غير مباشرة تؤدي إلى أنه غالبا لا يعوض قيمة البضائع بالكامل فلا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل "إلا بقدر مسؤولية المتسبب الفعلي في الضرر"⁶.

بمعنى آخر يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من حالات التحديد القانوني من المسؤولية التي يستفيد منها المتسبب في الضرر، فيصفتة مسؤولا عن فعل الغير، لا يجب أن تتعدى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولية المتسبب

¹ Delphine Bazin – Beust, Jocelyne Vallansan, op-cité, p 43, n° 79.

² وهو ما نصت عليه أيضا المادة 280 من قانون التجارة المصري رقم 17 لـ 1999 شرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها.

³ CA. Paris, 23 Oct 1969 : BT 1969, p 331 : « une clause difficilement lisible pourra dès lors être réputée non connue de l'expéditeur » cité par Delphine Bazin – Beust, Jocelyne Vallansan, op-cité, p 43, n° 80.

⁴ B.Mercadal, le commissionnaire de transport, op-cité, n° 134.

⁵ Op-cité, n° 137.

⁶ سوزان على حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 187.

الحقيقي في الضرر، فهو ليس ضامن لجميع المخاطر¹. إنما هو مسؤول في ذات ظروف وبففس قدر مسؤولية المتسبب في الضرر²، وبالتالي لا يمكن مطالبته بتعويض يفوق نسبة التعويض التي حددها القانون للناقل المسؤول عن الضرر³. وتفسير ذلك يرجع إلى أنه من غير المعقول أن يعرض الوكيل بالعمولة للنقل عن كامل الضرر، في حين أنه عند رجوعه على المتسبب في الضرر، يتلقى تعويضاً ضمن الحدود القانونية المقررة لمسؤولية الناقل⁴.

إلا أن الوكيل بالعمولة للنقل يستفيد من الحدود القانونية للتعويض دون الحدود الاتفاقية، ذلك أن المرسل الموكل لا يعرف الناقلين وشروطهم الاتفاقية وبالتالي فإن الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل، لا يلزم سوى الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، باعتبارهما طرفيه، ولا يسري في مواجهة الموكل، اللهم إلا إذا تم إخباره بذلك وقبلها لذلك رفضت محكمة النقض الفرنسية تطبيق الشروط الاتفاقية لتحديد المسؤولية التي تظهر في عقد النقل، لأنه لم يثبت المرسل لها أثناء انعقاد العقد⁵.

¹ B.Mercadal, le commissionnaire de transport, op- cité, n° 153 : « le commissionnaire de transport n'est pas un assureur tout risques (...), le commissionnaire ne peut être plus responsable que ses substitués ne le sont légalement ».

² Cédric, Bernart le régime de responsabilité des commissionnaires de transport, Droit des transports : [http:// cedricbernat. Wordpress.com /2010/03/25/](http://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/): « la responsabilité du commissionnaire est alignée sur le régime de responsabilité du contractant défaillant ».

³ CA. Toulouse, 5 déc, 1979, BT 1980, p 13 : « Attendu que le commissionnaire, qui garant le commettant contre les fautes du voiturier ne l'est lui-même et qu'ainsi les conditions de répercussion et de réparation sur les conditions et le montant de la dette du commissionnaire, ce dernier ne peut pas être obligé à une indemnité plus large que celle prévue par la convention de Genève (CMR) » : cité par : Cédric Bernart, le régime de responsabilité des commissionnaires de transport , Art p.cité, note [30].

⁴ Art, p.cité, n° 239-3.

⁵ Cass.com, 15 juillet 1987, B.T 1987, p 549, cité par B.Mercadal, le commissionnaire de transport, op-cité, n° 157.

كما أن هذا المبدأ لا يطبق على الوكيل بالعمولة للنقل الذي ارتكب خطأ شخصياً بسبب عدم اتخاذه للإجراءات اللازمة أثناء تنفيذ مهمته، لذلك اعتبر القضاء الفرنسي، انطلاقاً من التزام الوكيل بالعمولة للنقل يتتبع سير عملية النقل، أن وكيلاً بالعمولة للنقل وهو ناقل بحري ووكيلاً بالعمولة للنقل بالنسبة للمرحلة البرية مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن انقلاب الشاحنة التي تحمل البضاعة، بسبب امتناعه عن القيام بالاحتياطات اللازمة في مواجهة الناقل البري.¹

ومادام أن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل تتحدد بحدود مسؤولية الناقل، فإنه لا يمكن للوكيل بالعمولة للنقل الانتفاع من التحديد القانوني للمسؤولية في حالة ارتكاب الناقل لخطأ جسيم، فالخطأ الجسيم الذي يرتكبه الناقل ينعكس على الوكيل بالعمولة للنقل، ويفقده الحق في الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية، لذلك قضت محكمة استئناف باريس بتأييد الحكم بمسؤولية الناقل والوكيل بالعمولة للنقل بالتضامن وإلزامهما بتعويض العمل عن القيمة الإجمالية للبضائع التي أصابها الضرر.²

من جانب آخر، فإن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل تكون في حدود نطاق عقد النقل، أي أنها تنشأ لحظة تسليم البضائع للناقل، وتنتهي بتسليم البضائع للمرسل إليه فإذا حدث الضرر بين لحظة إبرام عقد النقل ولحظة تسليم الناقل فعلاً للبضائع، فإن هذه المسؤولية هي مسؤولية شخصية للوكيل بالعمولة للنقل لا مسؤولية عن فعل الناقل.³

¹ Rouen 16 Décem 2004, DMF 06-2006, n° 10 supplement, p 10-61..

² Paris, 14 janv 1988, B.T, p 283.

مشار إليه لدى سوزان على حسن الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، ص 189

³* CA. Paris, 15 Sept 1992, BTL 1992, p 653 : « le commissionnaire de transport qui a commis une faute personnelle avant la prise en charge des produits ne peut invoquer la limitation de responsabilité prévue par la convention de Varsovie » : cité par Delphine Bazin – Beust, Jocelyne Vallansan, op-cité, p 41, n° 77.

كما لا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الغير إلا في نطاق وحدود النقل الذي تعهد بتنظيمه، فهو ليس ملزماً بتعويض الموكل عن الأضرار التي نشأت عن النقل البري الذي لا يدخل في نطاق مهمته التي تعهد بتنفيذها. لذلك قضت محكمة Rennes أن متعهد النقل الذي أخذ على عاتقه القيام بالمرحلة البحرية، لا يمكن أن يكون مسؤولاً عن الضياع الذي حصل في المرحلة البرية من النقل حيث أن سند النقل، وإن كان يغطي كل مراحل النقل، إلا أنه لا يشير إلا إلى ميناء التحميل وميناء التفريغ.¹

باعتبار أن متعهد النقل متعدد الوسائط، هو وكيل بالعمولة للنقل، فإن هذا الأخير يستطيع الإفلات من المسؤولية بإثبات من جهة أن الضرر قد أصاب البضائع بسبب أجنبي لا يد له فيه، وإثباته من جهة أخرى علاقة السببية بين هذا السبب والضرر.² كما يستفيد باعتباره غير ضامن لجميع المخاطر، من حالات إعفاء تابعيه من المسؤولية، ومن ثم، فلا يمكن مساءلته عن الأضرار التي تصيب البضاعة في الحالات يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية، كما يمكنه في إطار المرحلة البرية أن يكون مسؤولاً بصورة أشد من المسؤولية المقررة في اتفاقية CMR بمناسبة النقل الطرقي أو المقررة في اتفاقية

*CA, paris, 5ème ch, Sec A- 17 octobre 2007, Navire Alemania – n° 05-15651- DMF 03-2008, n° 690, p 690-7, Obs : olivier Cachard :

« Au vu de l'ancienneté de la corrosion et de l'utilisation de la grue, le transporteur, qui est un professionnel avisé, ne pouvait manquer de connaître les conséquences de ce défaut prolongé d'entretien, que ce faisant, ce comportement téméraire accompli avec la conscience nécessaire une faute inexcusable qui fait échapper le transporteur et par voie de conséquence le commissionnaire de transport, à la limitation de responsabilité prévue par la convention de Bruxelles ».

¹ CA. Rennes, 7 Déc 2004, DMF 06-2006, n° 10 supplément, p 10-101.

² لمادة 57 من القانون التجاري الجزائري: 'يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته أو تنفيذها الناقص أو المتأخر بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة فاهرة، أو عيب خاص بالشيء أو عن خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه'.

COTIF-CIM بمناسبة النقل بالسكك الحديدية، كل ذلك ما لم يتم متابعته لا أساس خطئه الشخصي.

ونؤكد في هذا المقام تفاديا للبس أن التشريع الخاص بالنقل متعدد الوسائط يحكم العلاقة بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط، باعتبار أنها تضع نظاما قانونيا لمتعهد النقل الذي يتصرف بصفته وكيلا بالعمولة للنقل، أما العلاقات بين متعهد النقل والناقل فتحكمها اتفاقيات النقل أحادي الوساطة، وإن كانت هذه الأخيرة تطبق بصفة غير مباشرة بين المرسل ومتعهد النقل الوكيل بالعمولة للنقل، حيث لا يسأل الوكيل بالعمولة عن أفعال الناقل إلا في حدود المسؤولية التي تنص عليها اتفاقيات النقل الدولية.

من جانب آخر، فإن للوكيل بالعمولة للنقل وفقا لأحكام القانون الجزائري، أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن هلاك البضاعة أو تلفها، أو التأخير في تسليمها شرط ألا تكون المسؤولية ناشئة عن خطأ عمدي أو جسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو الناقل أو أحد أتباعهما¹. مع وجوب إدراج شرط الإعفاء كتابية وهذا تأكيد على علم الموكل بهذه الشروط وقبوله لها لحظة إبرام العقد فإذا ورد في العقد مثلاً عبارة "تحمل المرسل إليه مخاطر نقل البضاعة" فهذا لا يعني أن الوكيل بالعمولة للنقل يعفي نفسه من المسؤولية، ذلك أن الشرط لم يكن واضحاً وبالتالي لا يجلب انتباه الموكل².

يتضح من ذلك أنه ومخالفة لأحكام مسؤولية الناقل، فإن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ليست من النظام العام فإذا كان لابد من وضع تشريع خاص بتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط في الجزائر يمنح نظاماً موحداً

¹ المادة 59 من القانون التجاري الجزائري، "يجوز للوكيل بالعمولة استناد لاشتراط كتابي مدرج في سند النقل ومطابق للقوانين والأنظمة الجاري بها العمل ومبلغ للموكل وفيما عدا حالة الخطأ العمدي أو الجسيم المرتكب منه بذاته أو من مستخدميه أو الناقل أو مستخدم هذا الأخير، أن يشترط إعفاءه كلياً أو جزئياً من المسؤولية".

² Delphin Bazin – Beust, Jocelyne Vallansan, op-cité, p 61, n° 112.

لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وقائم على نظام المسؤولية الخاص بالوكالة بالعمولة للنقل، فلا بد أن يكون المبدأ هو بطلان الشروط التي يدرجها متعهد النقل متعدد الوسائط لإعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها. و هو ما ذهبت إليه اتفاقية النقل متعدد الوسائط ل1980 بمقتضى المادة 28¹ و قواعد روتردام من خلال المادة 79 فقرة أولى².

¹ المادة 28 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط 1980: "1- أي شرط في عقد النقل متعدد الوسائط أو في مستند النقل متعدد الوسائط يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا في حدود هذه المخالفة، ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو المستند الذي يشكل جزءا منه، ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص بالتنازل عن الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح متعهد النقل متعدد الوسائط، أو أي نص مماثل.

2- خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لمتعهد النقل متعدد الوسائط، بموافقة المرسل، أن يزيد مسؤولياته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية.

3- يجب أن يشتمل مستند النقل متعدد الوسائط على إقرار بأن النقل متعدد الوسائط يخضع لأحكام هذه الاتفاقية، وأنها تبطل أي شرط مخالف لها يلحق الضرر بالمرسل أو المرسل إليه.

4- إذا لحقت بصاحب الحق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يعتبر لاغيا وباطلا بموجب هذه المادة، أو نتيجة لإغفال الإقرار المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة، يتعين على متعهد النقل متعدد الوسائط دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن أي هلاك أو تلف لحق بالبضائع، وكذلك عن التأخير في التسليم، ويتعين على متعهد النقل متعدد الوسائط، علاوة على ذلك دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق من أجل ممارسة حقه، بشرط أن يتم تحديد المصاريف المنكبة في الدعوى التي يستظهر فيها بالحكم المذكور وفقا لقانون الدولة التي تقام فيها الدعوى".

² المادة 79 فقرة 1 من اتفاقية روتردام: "1- ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلا، متى كان:

أ- يستبعد واجبات الناقل أو المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يحد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

أو: ب- يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يحد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أو

الخاتمة:

باعتبار أن الشخص الذي يقوم بتنظيم عملية النقل برمتها و تحت مسؤوليته في الحياة العملية هو الوكيل بالعمولة للنقل حيث يلجأ العميل إليه و يطلب منه فقط توصيل البضائع إلى المكان المتفق عليه في موعد محدد و في ظل ظروف جيدة تحافظ على سلامة البضائع ، ثم ينسحب الموكل تاركا للوكيل بالعمولة للنقل حرية التصرف و الإختيار و التعاقد، فيتحمل بذلك مسؤولية النقل بأكمله، بحيث إذا تلفت البضائع أو هلكت و يجب عليه تعويض موكله ، ثم الرجوع على المسؤول الحقيقي لاسترداد التعويض. فإن ذلك يؤدي إلى النتائج التالية:

-إن مفهوم الوكيل بالعمولة للنقل، مميزاته، مهمته التي تتميز بطابع الشمول من جهة، والنقل بالحاويات التي تسمح له بمراقبة حركة البضائع بطريقة سهلة وفعالة من جهة أخرى، جعلت مهنته مناسبة للقيام بنشاط متعدد النقل متعدد الوسائط لدرجة أننا لا نستطيع اليوم التحدث عن النقل متعدد الوسائط بدون التحدث عن الوكالة بالعمولة للنقل خاصة وأن مصطلح متعدد النقل متعدد الوسائط غير معروف في التشريع الداخلي.

-أن العلاقة بين الوكيل بالعمولة للنقل -بصفته متعدد نقل متعدد الوسائط- و المرسل تنظمها أحكام الوكالة بالعمولة لنقل البضائع المنصوص عليها في القانون التجاري، في حين أن العلاقة بين الوكيل بالعمولة للنقل و الناقلين ينظمها قانون النقل و الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الوساطة.

- أن إشكالية عدم وجود نظام قانوني واحد يحكم مسؤولية متعدد النقل متعدد الوسائط على المستوى الدولي قائمة لغياب اتفاقية دولية نافذة خاصة بالنقل

ج- يحيل استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو لصالح شخص مشار إليه في المادة

متعدد الوسائط. لذلك لا بد من وضع تشريع خاص بتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط بالجزائر يمنح نظاما موحدًا لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وقائم على نظام المسؤولية الخاص بالوكالة بالعمولة للنقل، أي على أساس المسؤولية المفترضة لا الخطأ المفترض. وذلك لتناسب نظام الوكالة بالعمولة للنقل مع البنية القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط. مما يجعل الوكالة بالعمولة للنقل هي الأداة القانونية للنقل متعدد الوسائط.

-حين الإستعانة بالنظام القانوني للوكيل بالعمولة للنقل لا بد من استبعاد الإمكانية المتاحة للوكيل بالعمولة للنقل للإفلات من المسؤولية مساواة بأحكام مسؤولية الناقل. ذلك أن المادة 59 من القانون التجاري الجزائري تسمح للوكيل بالعمولة لنقل البضائع أن تشتترط إعفائه كليًا أو جزئيًا من المسؤولية الناشئة عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، شرط ألا تكون المسؤولية ناجمة عن خطأ عمدي أو جسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو الناقل أو أحد أتباعهما .