

شكر و تقدير

الشكر لله عز و جل الذي أنار لي الدرب و فتح لي أبواب العلم
و أمدني بالصبر و الإرادة .

ثم الشكر و عظيم الإمتنان إلى أستاذي الفاضل

الدكتور تراري ثاني مصطفى

الذي تفضل بالإشراف على هذا البحث حيث قدم لي كل
النصح و الإرشاد طيلة فترة الإعداد فله مني كل الشكر و
التقدير.

و كذا أشكر الأساتذة و الإداريين بكلية الحقوق و العلوم السياسية

بجامعة وهران 2 محمد بن أحمد

كما لا يفوتني أن أتقدم بالشكر و الإمتنان لكل من أسهم في

تقديم يد العون و المساعدة من قريب و من بعيد.

إهداء

إلى روح والدي العزيز رحمه الله

إلى أُمي الغالية أمد الله في عمرها

إلى من شجعني على مواصلة مسيرتي العلمية

و ساعدني

على إتمام هذا العمل

النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط

في ظل الإتفاقيات الدولية

و التشريع الجزائري

المقدمة :

لا يقتصر أمر النقل على إعتبار النقل عقدا كسائر العقود، إنما هو قبل ذلك ظاهرة من أخطر و أعمق الظواهر التي صاحبت تاريخ البشرية في كل عهوده —، ظاهرة تنعكس آثارها واضحة في شتى ألوان النشاط الإنساني، بل أصبح من أهم فروع هذا النشاط و ألزمها للإقتصاد الوطني و الإقتصاد العالمي في زمننا المعاصر.

و قد تطورت وسائل النقل و طرقه منذ عصر البخار تطورا فاق كل الظنون و الآمال. و فرضت ثورة الحاويات التي بدأت في ستينات القرن الماضي تغييرات جذرية على صناعة النقل من كافة جوانبها. و ما هي إلا بضعة سنين حتى صار رص البضائع داخل الحاويات ، و هو ما يطلق عليه عملية التحوية الطريقة السائدة في التجارة الدولية لنقل البضائع المجزئة بين الدول المتقدمة ، كما أنها بدأت تأخذ طريقها تدريجيا إلى الدول النامية.

و يحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائل النقل البري و الجوي و النهري في النقل المتعلق بالتجارة الدولية ، حيث يمثل نسبة 75 بالمائة منها². و غالبا سيبقى النقل البحري على وضعه المتميز نظرا لقدرة وسيلته و هي السفينة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في إنتاج السلع ، ه ذا ما تتميز به من سعة إستيعابية تمكنها من إستقبال البضائع المختلفة الأنواع و الأحجام خاصة المحواة منها و نقلها إلى موانئ العالم. أضف إلى ذلك أن النقل البحري يعد من أقل وسائل النقل المختلفة تكلفة في أجور الشحن.

و أمام حاجة التجارة الدولية و النقل الدولي للبضائع، تطور نمط النقل من مواقع الإنتاج في بلد معين إلى أماكن التوزيع أو الاستهلاك في بلد آخر بإستخدام أكثر من واسطة نقل

¹ عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، 1984، ص219.

² Christian HUBNER, Le transport international par voie d'eau : Loi applicables et régime uniforme, D.M. F, N° 664-01/11/2005, P 11.

على أساس عقد نقل متعدد الوسائط³ يأخذ بموجبه متعهد النقل البضائع في حراسته و يسأل عنها و يتولى نقلها إلى المكان المحدد للتسليم و ذلك مقابل أجر⁴، و عندما تتولى شركة تنظيم النقل لحساب موكلها بإسمها و تحت مسؤوليتها فهي تتصرف بصفقتها وكيلا بالعمولة للنقل⁵.

و لاشك أنها ميزة هامة يتمتع بها أصحاب البضاعة الذين يتقدمون إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط لكي يأخذ على عاتقه الإلتزام بنقل و توزيع بضائعهم عبر وسائط نقل متنوعة، و أن تتعدد مسؤولية متعهد النقل إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر تسليمها في الموعد المتفق عليه أو المعقول، و ذلك بصرف النظر عن طبيعة مرحلة النقل التي وقع فيها الهلاك أو التلف أو التأخير.

و غالبا ما يكون النقل البحري هو الوساطة الرئيسية للنقل المتعدد الوسائط، كما أن الحاوية هي وحدة الحمولة النمطية في معظم شحنات النقل المتعدد الوسائط، و أن سفينة الحاويات هي وسيلة النقل الرئيسية في الرحلات البحرية لهذا النقل⁶.

و النقل المتعدد الوسائط هو فكرة قانونية مستحدثة ، ترتب آثار تجارية و إقتصادية و فنية. فليست المكونات المادية للنقل المتعدد الوسائط إلا وسائط النقل التقليدية كلها أو بعضها: النقل البحري و النقل البري و النقل الجوي و النقل النهري، و هي موجودة من قبل، و لكل واسطة منها قواعدها و أحكامها القانونية التي تنظمها الإتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية ، كما أن لكل منها وسائل نقل خاصة ، و لا جديد في ذلك . إنما المستحدث هو التأليف

³ تستخدم اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط بتاريخ 24 ماي 1980 اصطلاح multimodal transport في حين أن اصطلاح transport combiné هو المستخدم في الحياة العملية في فرنسا.

⁴ انظر في تعريف النقل المتعدد الوسائط ، فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، جامعة القاهرة 1994، ص 5.

Pierre BONASSIES , Note sur la convention de 1980, sure le transport multimodal international de marchandises, IMTM , annales 1996, p 95.

Philippe DELEBEQUE, le transport multimodal, Revue international de droit comparé 2-1998, p 527.

Jacques BONNAUDE et Bernard LEGAL , Le transport multimodal et la logistique, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transport-2001, p 62.

⁵ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة، دار الجامعة الجديدة، 2002، ص 9.

⁶ سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة و النقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 21.

بين وباسطتين أو أكثر من وسائط النقل هذه، لتقديم خدمة نقل متكاملة في ظل نظام قانوني خاص.

ومن هنا تبرز أهمية هذا البحث. فدراسة النظام القانوني للنقل الدولي المتعدد الوسائط تعد وسيلة وغاية. فهي وسيلة لدراسة الأسس و المقومات القانونية التي تشكل طبيعة هذا النمط الجديد للنقل. كما أنها غاية تستهدف من ورائها دراسة الجوانب التطبيقية للنقل الدولي متعدد الوسائط.

و في إطار النظام القانوني للنقل المتعدد الوسائط تنقسم العلاقات التعاقدية بين الأطراف المعنية إلى علاقات تربط بين مرسلي البضائع و متعهد النقل من ناحية و علاقات تربط بين هذا الأخير و مقاولي النقل من الباطن الذين يستعين بهم لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط من ناحية أخرى. و فيما يخص القسم الأول من هذه العلاقات فقد بذلت الهيئات الدولية المهتمة بمسائل النقل محاولات جادة لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل المتعدد الوسائط كان أهمها إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980، ثم قواعد اختيارية⁷ (لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية⁸ / غرفة التجارة الدولية) بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991، و اخرها اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام). أما القسم الثاني من هذه العلاقة التعاقدية فيخضع لمختلف الإتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية المتعلقة بنقل البضائع بطريق البحر أو الجو أو الشاحنات أو السكك الحديدية أو الأنهار. وتخص كل واسطة من وسائط النقل هذه بنظام قانوني خاص للمسؤولية.

⁷ CNUDCI Créée en 1964, la CNUDCI vise à intégrer les pays en développement dans l'économie mondiale de façon à favoriser leur essor. Elle est devenue progressivement une institution compétente, fondée sur le savoir, dont les travaux visent à orienter le débat et la réflexion actuels sur la politique générale du développement, en s'attachant tout particulièrement à faire en sorte que les politiques nationales et l'action internationale concourent ensemble à faire naître le développement durable . www.unctad.org.

⁸ CCI أسست غرفة التجارة الدولية في عام 1919 بهدف عام ما زال قائما دون تغيير إلا وهو :خدمة قطاع الأعمال الدولي عن طريق تعزيز التجارة والاستثمار وفتح الأسواق للسلع والخدمات والتدفق الحر لرأس المال، تعتبر غرفة التجارة الدولية بأنها الصوت الذي يرتفع مدافعا عن قطاع الأعمال العالمي باعتباره عامل قوة للنمو الاقتصادي وإيجاد الوظائف والرفاه، ونظرا لتداخل الاقتصاديات الوطنية بشكل وثيق في هذه الأيام فإن القرارات الحكومية أصبحت ذات أبعاد وعواقب دولية أقوى بكثير مما كانت عليه في الماضي ، وتغطي نشاطات الغرفة نطاقا واسعا يشمل من بين قضايا أخرى التحكم وتسوية النزاعات، والدفاع عن التجارة الحرة واقتصاد السوق، والتنظيم الذاتي لمؤسسات الأعمال، ومحاربة الفساد أو مكافحة الجريمة التجارية، الموقع الرسمي لغرفة التجارة الدولية، www.iccarab.org

إلا أن تبيين أبعاد مشكلة توزيع المخاطر و الخلل في ميزان المسؤولية بين الشاحنين و الناقلين خاصة في مجال النقل البحري، قام بإصدار إتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل البحري للبضائع 1978 (إتفاقية هامبورغ)⁹ لكي تحل محل معاهدة بروكسل بشأن سندات الشحن لسنة 1924 و تعديلها، ولكي تكون أيضا الأساس القانوني الذي تقوم عليه أحكام إتفاقية النقل المتعدد الوسائط لسنة 1980¹⁰.

و قد أدى ظهور النقل المتعدد الوسائط إلى بروز بعض المشكلات القانونية التي يتعين إيجاد الحلول المناسبة لها، و لم تكن نشأة متعهد النقل المتعدد الوسائط متشابهة في معظم الحالات، فالبعض كانوا في بادئ الأمر مقدمي بضائع¹¹ ثم بسطوا نشاطهم ليشمل النقل المتعدد الوسائط . و غير هؤلاء كانوا ناقلين بريين أو منشآت شحن و طوروا خدماتهم لتشمل أيضا النقل المتعدد الوسائط ، إلا أن الخصائص القانونية لتلك الصور المتباينة تحتاج إلى دراسة تحليلية لأهميتها.

و سوف يترتب على نفاذ إتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1980 ، و إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام) العديد من الآثار التجارية و التأمينية، يجب على هذه الدراسة أن لا تهملها، كما يتعين أيضا دراسة احتمالات وقوع التنازع بين إتفاقيات النقل الأحادي الواسطة و النقل المتعدد الوسائط ووسائل فض هذا التنازع إن وج.

1. الملامح الرئيسية للنقل الدولي المتعدد الوسائط :

كان لظهور الحاويات و غيرها من أدوات النقل التقليدية بالإضافة إلى التقدم التكنولوجي الهائل في مختلف أفرع عملية صناعة النقل البحري الأثر المباشر في دخول النقل الدولي

⁹ تُرسي هذه الإتفاقية التي اعتمدها مؤتمر دبلوماسي في 31 آذار/مارس 1978 نظاما قانونيا موحدًا ينظم حقوق و التزامات الشاحنين و الناقلين و المرسل إليهم بموجب عقد نقل البضائع بحرا. وقد أعدت الإتفاقية بناء على طلب البلدان النامية و أقرت منظمات حكومية دولية مثل الأونكتاد، واللجنة الاستشارية القانونية الآسيوية-الأفريقية، ومنظمة الدول الأمريكية، اعتمادها من جانب الدول. وقد بدأ نفاذ الإتفاقية في 1 تشرين الثاني/نوفمبر 1992. www.uncitral.org

¹⁰ أحمد محمود حسني، نصوص إتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 1999، ص 43.

¹¹ Pierre BONASSIERS , Entreprises de manutention « loi applicable » loi du port , D.M.F, n° hors série, n° 31/05/2004 – 8.

للبضائع عصر تعدد وسائل النقل¹² . و بالطبع كان من الضروري وجود نهضة تشريعية لمواكبة هذا التغيير في صناعة النقل البحري.

و يعتبر النقل الدولي المتعدد الوسائط نظاما متكاملا للنقل الدولي له نظامه القانوني الخاص و المحدد و مميزاته العديدة¹³ .

و أهم ملامح النقل الدولي متعدد الوسائط¹⁴ ، أن عملية النقل تتم باستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل ، كما لو كانت هناك مرحلة تتم عن طريق البحر و أخرى عن طريق السكة الحديدية أو عن طريق البر... و هكذا، و ليس بشرط ضرورة وجود الوساطة البحرية في النقل الدولي المتعدد الوسائط و يستدل من نص الفقرة الأولى من المادة الأولى¹⁵ من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط التي عرفت هذا النقل الدولي المتعدد الوسائط التي عرفت هذا النقل كذلك نص الفقرة الثالثة من المادة 18 و التي يستفاد منها أن الوساطة البحرية ليست بالضرورة شرطا، يجب توافره للقول أن هناك نقلا متعدد الوسائط.

و يمكن كذلك الرجوع إلى الفقرة الثالثة من القاعدة السادسة لقواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بشأن وثائق النقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة

¹² Yves TASSEL, Le contrat d'affrètement d'espaces, D M F , n° 655-01/01/2005.

¹³ د. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 263.

¹⁴ تولت إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع للعام 1980 عملية تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط حيث نصت الفقرة الأولى من المادة الأولى على أنها عملية " نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر"

¹⁵ Art. premier.-Définitions

Aux fins de la présente Convention :

Par transport multimodal international, il faut entendre le transport de la marchandises effectué par au moins deux modes de transport différent , en vertu d'un contrat de transport multimodal, a partir d'un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent, Les opération de ramassage et de livraison des marchandises qui sont effectuée en exécution d'un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont 15 Considérées comme un transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas comme un transport multimodal international.

1991، حيث يستفاد من هذا النص عدم ضرورة توافر الوساطة البحرية لإعتبار النقل متعدد الوسائط¹⁶، و أخرى عن طريق السكة الحديدية أو مرحلة بحرية و أخرى جوية¹⁷.

و أيضا لا بد أن يكون النقل بين مكانين في بلدين مختلفين و هو ما يعرف بالنقل الدولي للبضائع¹⁸. كذلك من الضروري أن تصدر وثيقة نقل واحدة ، لتغطي كافة مراحل النقل ، و أن يتولى مسؤولية وصول البضاعة خلال مراحل النقل المختلفة و المتعددة شخص واحد يعتبر هو المسئول أمام صاحب البضاعة عن أي هلاك أو تلف أو تأخير قد يصيبها ، كما يحصل متعهد النقل على أجره نقل شاملة تغطي كافة مراحل عملية النقل البحري.

هذا و قد تم تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط في إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 (م/2/1) بأنه (أي شخص يبرم بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه ، عقد نقل متعدد الوسائط ، و يتصرف بصفته أصيلا ، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط ، و يتحمل مسؤولية تنفيذ هذا العقد).

و قد يبدو غريبا القول أن عمليات النقل الدولي متعدد الوسائط - من جانبها المادي - قد عرفت منذ زمن بعيد. إلا أن وقائع التاريخ على مر العصور تؤيد هذا القول.

ففي مصر الفرعونية¹⁹ ، و في عهد الملكة حتشبسوت سجل التاريخ أول عملية نقل ، يمكن و صفها بأنها تأخذ شكل النقل الدولي متعدد الوسائط²⁰ في شقه المادي الحديث . فقد أوفدت خمس سفن كبيرة إلى (بلاد الأرواح بونت) - التي يعتقد أنها بلاد الحبشة أو

¹⁶ د. محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 263.

¹⁷ لا يتوافر هذا الوصف في حالة نقل شحنة بضائع من مئاء روتردام بهولندا إلى اليكونت بأسبانيا عن طريق البحر ثم من اليكونت إلى مئاء وهران عن طريق البحر أيضا نظرا لوجود واسطة نقل واحدة فقط هي البحر.

¹⁸ لذلك لا يعد نقل البضاعة عن طريق البر من بشار إلى الغزوات ثم عن طريق البحر من غزوات إلى بجاية نقلا دوليا، حيث يعتبر هذا النوع من النقل نقلا داخليا.

¹⁹ د. نجيب إبراهيم / مصر و الشرق الأدنى القديم، الطبعة الثالثة، 1962، دار المعارف بمصر، ص 162.

²⁰ يرى بعض المؤرخين أن بعثات نقل مشابهة أرسلها ملوك الأسرتان الخامسة و السادسة. نفس المرجع السابق.

الصومال حاليا- على ساحل البحار الأحمر بغرض نقل التجارة. وقد حملت السفن بشحنات كبيرة من منتجات تلك البلاد من بخور و تمر و جلود الفهود و فهود حية و ثيران و غيرها. و قد جلبت هذه البضائع من مناطق داخل البلد على ظهور الدواب (نقل بري) إلى الشاطئ عند موقع رسو السفن ، ثم سلكت هذه السفن طريق البحر الأحمر عائدة إلى سواحل مصر (نقل بحري) ، و عندها مرت بترعة جانبية تربط البحر الأحمر بنهر النيل²¹ (نقل نهري) ، حتى بلغت محطتها النهائية بالقرب من الأقصر الحالية حيث أفرغت حمولتها.

و في القرن العاشر الميلادي كانت أحمال التوابل من البهار و الفلفل و القرفة و غيرها تشحن من موانئ الهند و جنوب آسيا على المراكب الشراعية حيث تعبر بها المحيط الهندي ثم البحر الأحمر حتى تصل إلى مناء عيزاب على ساحل مصر الجنوبية الشرقية، (نقل بحري) حيث تفرغ تلك الأحمال ، ثم تنقل على ظهور الإبل في قوافل برية تقطع بها الصحراء إلى قوص أصوان ، (نقل بري) ، ومن هناك تحمل في النيل على المراكب حتى تبلغ الفسطاط (نقل نهري)، ومنها إلى الإسكندرية حيث يتم نقلها على السفن الشراعية مرة أخرى إلى المدن الإيطالية و غيرها من أسواق هذه السلع (نقل بحري) ، و في سنة 1897 كان للقضاء الإنجليزي قرار يتعلق بالنقل المتعدد الوسائط²².

2. تطور النقل من أحادي الوسطة إلى متعدد الوسائط

النقل الأحادي الوسطة، هو النقل الذي ينطوي على استخدام واسطة نقل واحدة، حتى لو تعدد الناقلون، و هؤلاء الناقلون سوف يصدرون أما سندات شحن في حالة النقل البحري، أو تذاكر نقل جوي، أو تذاكر نقل بري. ولا يعتبر النقل أحادي الوسطة ضربا من النقل الدولي المتعدد الوسائط (المادة الأولى فقرة 1 من اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط).

²¹ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 12.

²² Pierre BONNASSIES Christian SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J , 2006, p. 770.(arrét Morr v. Harris, 1 AC 318).

و قد شهد النقل الدولي للبضائع خلال النصف الثاني من القرن العشرين خاصة، تطورات جذرية، نتيجة ما يعرف بثورة الحاويات و بدء تطبيق أسلوب تحوية البضائع و إستخدام وحدات الحمولة النمطية، و تعددية وسائل النقل المتكامل من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، و التقدم المرموق في فنون عمارة السفن ووسائل الاتصال، إضافة إلى ثورة نظم المعلومات التي تفجرت و عمت آثارها كافة مناحي النشاط الإنساني في العالم بأسره. و لازالت عجلة التطور تدور بسرعة مذهلة ليس فقط فيما يخص الجوانب التكنولوجية للنقل، و لكن أيضا فيما يتعلق بالمسائل القانونية، وخاصة أحكام تنظيم المسؤولية في النقل الدولي للبضائع²³.

و من المعروف أن نقل البضائع - سواء نفذ عن طريق البحر، الجو، السكك الحديدية، الطرق البرية أو الملاحة النهرية- يخضع إلى أحكام خاصة بكل واسطة نقل توردها الإتفاقيات الدولية، القوانين الوطنية أو القواعد الموحدة، التي تصدرها هيئات التجارة و النقل.

ففي عام 1893 و وضعت إتفاقية دولية لتنظيم النقل بالسكك الحديدية (CIM)²⁴ ، تم تبعتها إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بسندات الشحن في عام 1924 ، و جاءت في أعقابها إتفاقية فارسوفي لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي في عام 1929 ، ثم تلتها إتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر (CMR) في عام 1956²⁵. و قد تعرضت بعض الإتفاقيات إلى تعديلات هامة لكي تتماشى مع متطلبات التطور. و يلاحظ أن النظام القانوني الذي تأخذ به كل الإتفاقيات من تلك الإتفاقيات، يتنوع في العديد من جوانبه عن نظيره في الاتفاقيات الأخرى، حتى جاز القول أن القواعد القانونية التي

²³ الدكتور عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، 1984، ص120.

Convention International Concernant le Transport des Marchandises par Chemins – de Fer

²⁴

Philippe DELEBECQUE, Le projet CNUDCI, D. M. F- 2008 - n°690 - 03-2008.

و قد استبدلت بها إتفاقية جديدة عام 1961 تعرف باسم (COTIF) و لهذه الإتفاقية عدد من البروتوكولات التكميلية كان آخرها عام 1975 ، و الإتفاقية تنطبق خاصة بالنسبة للدول الأوروبية و بعض دول البحر المتوسط و مرفق بها ملحقا يسمى CIM ينظم قواعد تنظيم المسؤولية عم النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية.

²⁵ COUR D'APPEL DE PARIS (5° Ch. sec. A) 24 mars 2004, D.M.F - 2004 - n°649 - 06-2004, Obs. Patrick PESTEL-DEBORD.

تحكم كل واسطة نقل نشأت و تطورت بمعزل عن غيرها من قواعد الوسائط الأخرى. إلا أنه منذ أبرمت تلك الاتفاقيات، حدثت طفرة ضخمة طرائق النقل. فأصبح من الميسور نقل عربات القطار البضاعة و فوقها الحاويات على السفن، و تحميل سيارات شحن الحاويات على عربات السكة الحديدية.

هكذا فقد أدى فن تطور بناء السفن، مع إستخدام وحدات الحمولة النمطية كالحاويات، إلى تحقيق التكامل بين وسائط النقل المختلفة لصالح إزدهار التجارة الدولية²⁶.

و إذا إفترضنا أن البضاعة نقلت في إحدى مراحل النقل بطريق الجو ثم مرحلة أخرى بطريق البحر، فيكون على الناقل الجوي أن يصدر تذكرة نقل جوي طبقا إلى إتفاقية فارسوفيا لتغطية النقل الجوي، بينما يصدر الناقل البحري سند شحن طبقا لمعاهدة بروكسل لتغطية النقل البحري خلال رحلة البضاعة، كذلك إذا إشتملت الرحلة على نقل بري أو نهري فيتعين إصدار تذكرة النقل الملازمة طبقا للقوانين المعمول بها.

و نظرا لأن القواعد القانونية التي تحكم النقل الأحادي الواسطة تختلف من واسطة نقل إلى أخرى، في نواح متعددة، خاصة من حيث مسؤولية الناقل و حدود المسؤولية، لذلك فإن الشاحنين في حالة النقل المتتابع لن يكونوا متيقنين من القواعد القانونية التي يتعين إنطباقها على عملية النقل بشكل عام، كذلك فإن إصدار عدد من وثائق النقل، أصبح غير ملائم على الإطلاق لعمليات النقل المتكامل، بالإضافة إلى أن ذلك يؤدي إلى حرمان متعهد النقل من المزايا الإقتصادية التي تهيئها طرائق النقل الحديثة. ومن ثم من الأجدر إصدار وثيقة نقل واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل المسؤولية عن البضاعة طوال فترة بقائها في عهدته لنقلها عبر الوسائط المختلفة.

²⁶ الدكتور عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص121.

3. الخلاف حول مدلول مصطلحي واسطة النقل و وسيلة النقل و الآثار القانونية المترتبة على ذلك

من المسائل المختلفة التي إختلف حولها الفقه في موضوع النقل الدولي متعدد الوسائط، التفرقة بين مدلول مصطلحي (واسطة النقل) و وسيلة النقل.

فيرى بعض الفقه أن واسطة النقل الوسط الذي يجري فيه النقل و أن الوسائط التقليدية للنقل هي البحر، الجو، والبر. بيد أن وسيلة النقل يقصد بها أما طريقة النقل كالسفنينة و السيارة، أو ترتيبات النقل كالحاوية²⁷.

بينما يرى جانب آخر من الفقه أن مصطلح الوسائط يقصد به وسائل نقل البضاعة من مكان إلى آخر. وأنه يوجد وسائل نقل خمسة رئيسية هي: مركبات النقل البري، و النقل بالسكك الحديدية، و النقل المائي- سواء أكان بحريا أو نهريا أو عبر البحيرات- و النقل الجوي و النقل من خلال الأنابيب، فشحنات الغاز التي تنقل عبر خط أنابيب الغاز من حاسي الرمل إلى أرزيو بوهران ثم إعادة شحنها على الناقلات إلى أوروبا عبر البحر المتوسط يعتبر نقل متعدد الوسائط لتلك الشحنات²⁸.

و قد تولى مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية²⁹ ، مهمة التفرقة بين واسطة ووسيلة نقل ، حيث قال: (إن النقل الدولي المتعدد الوسائط يتضمن المكونات الثلاثة التالية) :
أ- واسطة النقل مثل: البحر، الطريق البري، السكك الحديدية، الممرات المائية الداخلية، الجو... الخ.
ب- وسائل النقل مثل: السفينة، سيارة الشحن، القطار، الطائرة، مركب الملاحة النهرية... وغيرها.
ج- وحدات التحميل النمطية للبضاعة مثل: الحاويات³⁰.

²⁷ أحمد عبد المنصف، اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط، مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري، المجلد 18 لعدد 15، ص7.

²⁸ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 12.

²⁹ UNCTAD, Establishment of Multimodal Transport Operators in Developing Countries, 1979, td/b/c.4/183,p.19.

³⁰ و يطلق عليها أحيانا أدوات النقل، انظر بروتوكول 1968 لتعديل معاهدة سندات الشحن (المادة 4 بندح فقرة 5) و كذلك قواعد UNCTAD/CCI للنقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1991 (القاعدة 2 فقرة 10) أيضا الفقرة 7 من المادة الأولى من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980.

و بناء على ذلك لكي يكون النقل متعدد الوسائط بالمفهوم القانوني، يتعين على متعهد النقل أن يستخدم واسطتي نقل مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، بالإضافة إلى إستقاء باقي مقومات هذا النقل ، و هي عنصر الدولية، و صدور وسيلة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل. و يترتب على هذا الخلاف في التفسير نتائج قانونية هامة. فجانبا الفقه الذي ينظر إلى البر على أنه واسطة نقل واحدة، لا يعتبر النقل بالشاحنات على الطريق البري الذي يسبقه أو يتبعه نقل بالسكك الحديدية أو بإستخدام النهر، على أنه متعدد الوسائط لإتحاد الواسطة و هي البر. و على خلاف ذلك فان من يرى أن الطريق البري واسطة و السكة الحديدية واسطة أخرى و النهر واسطة ثالثة ، يعتبر أن النقل من خلال إثنين على الأقل من هذه الوسائط نقلا متعدد الوسائط.

كذلك الحال بالنسبة للفكر الذي ينظر إلى النقل المائي بإعتباره شاملا البحر و النهر و البحيرات الداخلية، و من ثم لا يعد نقل إنتقال البضاعة من البحر إلى النهر أو العكس، ضربا من النقل متعدد الوسائط. بينما يرى عكس ذلك من يعتبر البحر واسطة و النهر و البحيرات الداخلية واسطة أخرى³¹.

إذن فإختلاف المدلول الفني للواسطة و الوسيلة، يؤدي إلى إختلاف التكييف القانوني لعملية النقل، و بالتالي إختلاف القانون الواجب التطبيق³² لذلك كان من الضروري حسم هذا الأمر من أجل توحيد الفكر و إستقرار المعاملات.

4. الطبيعة القانونية لأنماط النقل المتتابع و علاقتها بنظام تعدد وسائط النقل

تنوعت أنماط النقل المتتابع و أساليبه، و كثرت التسميات و المصطلحات التي تدل على هذه الأنماط و الأساليب حتى جرى الخلط بينهما. و أدى هذا الوضع إلى خلق مشكلات في فهم مدلولات تلك المصطلحات و ما تتضمنه من التزامات و مسؤوليات. و بطبيعة الحال وجد

³¹ تذهب بعض البلاد كألمانيا و بلجيكا و هولندا و إيطاليا و الولايات المتحدة إلى تنظيم الملاحة الداخلية تنظيما خاصا، و تضع لها أحكاما تماثل إلى حد بعيد أحكام القانون البحري، مصطفى طه، الوجيز في القانون البحري، 1966، ص12.

³² محسن شفيق، الوسيط في القانون التجاري المصري، الجزء الثاني، 1963، البند رقم 142.

الناقلون ضالتهم، فقاموا بصياغة وثائق نقل مشترك تضمنت شروطا لصالحهم مما زاد الخلل في توازن عقد النقل البحري في غير صالح أصحاب المصلحة في البضائع.

و أصبح من الضروري التعرض في الدراسة إلى النظريات التقليدية للنقل المتتابع وعلاقتها بالنقل المتعدد الوسائط، ثم ما مفهوم القانوني لمصطلح النقل المشترك و مدى علاقته بالنقل الدولي المتعدد الوسائط.

5. النظريات التقليدية للنقل المتتابع و علاقتها بالنقل الدولي متعدد الوسائط

يعرف النقل الذي يقوم به عدة ناقلين مستقلين، يعرف في الفقه الجزائري و الفرنسي و المصري (النقل المتتابع) أو (المتعاقب)³³ ، بينما يعرف في القانون الإنجليزي و الأمريكي (بالنقل المخترق)³⁴. و يقسم الفقه الفرنسي و المصري النقل المتتابع إلى نوعين: نقل متتابع بحري و نقل مختلط³⁵.

أولا : النقل المتتابع البحري

هو الذي يكون بحريا في جميع أجزائه، و بتعبير آخر هو نقل أحادي الوساطة، و واسطة النقل في هذه الحالة هي البحر³⁶. كان يراد إرسال بضاعة من وهران إلى إيطاليا، و لا يكون هناك خط ملاحى مباشر بين المنائين، فيتم النقل عندئذ على مرحلتين، من وهران إلى أليكونت على سفينة (ناقل أول)، ثم من أليكونت إلى نابولي على سفينة أخرى ليست تابعة للناقل الأول (ناقل ثاني).

³³ Transport successif. COUR D'APPEL DE ROUEN (2^{ème} Ch. civ.) 16 décembre 2004. D.M. F - 2005 - n°664 - 11-2005.

³⁴ Through transport. Yves TASSEL, LES NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIERS (NVOCC) ESSAI SUR LE CONCEPT DE TRANSPORTEUR MARITIME CONTRACTUEL, D. M. F - 1997 - n°575 - 10-1997.

³⁵ فاروق محمد ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، جامعة القاهرة، 1994، ص24. غير أن الدكتورة سميحة القليوني فوفت بين مصطلحي النقل المختلط و النقل المتتابع، فاعتبرت النقل مختلطا إذا تم جزء منه في البحر و آخر في النهر، أو جزء في البحر و آخر في البر، بصرف النظر عما إذا كان الشاحن قد تعاقد مع عدة ناقلين كل على حده أو تعاقد مع الناقل الأول بعقد واحد. كما اعتبرت النقل متتابعا إذا تم على عدة مراحل بالبحر و تولى النقل عدة ناقلين كل في مرحلة.

³⁶ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص10.

و قد يتم النقل المتتابع البحري في إحدى صورتين: أما بعقود متعددة و ناقلين متعددين أو بعقد واحد و ناقلين متعددين.

و الصورة الأولى هي التي تكون فيها عقود النقل المتتابع مستقلة عن بعضها. فإن الشاحن يلجأ إلى التعاقد مع الناقل الأول و الثاني، كل على حدة بعقدين مستقلين، و من ثم يكون هناك عقدا نقل متعاقبين، و عمليتان قانونيتان مستقلتان³⁷. بل و يمكن تصور عقد نقل ثالث و رابع و هكذا حسب الأحوال. و غالبا ما يلجأ الشاحن في مناء تغيير السفينة إلى مقدم البضائع باعتباره و كيلا للعبور، لكي يتسلم البضاعة من الناقل الأول و يعهد بها إلى الناقل الثاني³⁸.

أما الصورة الثانية، فهي التي يبرم فيها الشاحن عقد نقل بحري واحد مع ناقل يتولى مسؤولية النقل في جميع مراحل. أي منذ استلامه البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه. و عندئذ يصبح لهذا الناقل صفتان: صفة الناقل في النقل الأول، و صفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل الثاني. و في هذه الصورة، يصدر الناقل المتعاقد سند شحن واحد يغطي كافة مراحل النقل المتتابعة، و يبين فيه مناء التفريغ النهائي. و يعرف هذا السند باسم (سند الشحن المباشر)³⁹، و قد عالج المشرع الجزائري أحكام سند الشحن المباشر في القانون البحري الفصل الثاني من الباب الثالث الأمر 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 في المواد 764 إلى 769⁴⁰.

و ينظم سند الشحن المباشر عمليات النقل المتعاقبة في عقد واحد. و عندئذ يسأل المتعاقد (الأول) عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة خلال مرحلة النقل التي يضطلع

³⁷ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 315.

³⁸ عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 2002، ص 353.

³⁹ لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، طبعة 1999، ص 98. عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، طبعة 1984، ص 216.

⁴⁰ لمزيد من التفصيل انظر:

بها بوصفه ناقلا، كما أنه يسأل عن الضرر الذي يلحق البضاعة خلال مراحل النقل التالية بوصفه وكيلا بالعمولة للنقل. كما أن للمرسل إليه أن يرجع مباشرة إلى على الناقل الآخر بالتعويض عن الضرر الذي يصيب البضاعة أثناء وجودها في حيازته طبقا للقواعد العامة التي تجيز للموكل أن يرجع مباشرة على نائب الوكيل⁴¹.

ثانيا : النقل المتتابع المختلط

هو النقل الذي يتم بطرق نقل مختلفة، شريطة أن يكون طريق لبحر جزءا منها، مع طريق البر أو الجو في الجزء الآخر⁴².

كأن تكون البضاعة مرسله من بشار إلى مدريد، فتنتقل أولا من بشار إلى وهران بالسكة الحديدية ثم إلى أليكونت بطريق البحر ثم إلى مدريد بالطريق البري. كما هو الشأن بالنقل المتتابع البحري، فإن النقل المختلط قد يأخذ إحدى صورتين: إما بعقود نقل مستقلة بعدد الناقلين أو بعقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة.

و الصورة الأولى هي التي يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري و الناقل البري (أو الجوي) كل على حده، و في هذه الحالة يوجد عقدان - أو أكثر- مستقلان تسري على كل منهما الأحكام الخاصة به.

أما الصورة الثانية فهي التي يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر و البر معا، أو يتعاقد مع الناقل البري على نفس الأمر. و بذلك نكون بصدد عقد نقل واحد ينتظم كافة مراحل النقل. بيد أن هذا العقد لا يمكن إثباته بسند واحد كما هو الحال في النقل المتتابع البحري، و ذلك لإختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة. فيتعين أن يصدر سند الشحن بالنسبة للنقل البحري، و تذكرة نقل بالنسبة للنقل البري، و تذكرة نقل جوي بالنسبة للنقل الجوي. و من ثم ترفق السندات أحدهما بالآخر. فيطبق القانون البحري على

⁴¹ عباس مصطفى المصري، المرجع السابق، ص 353.

Yves TASSEL, la recevabilité de l'action contre l'entrepreneur de manutention et le connaissance de bout en bout, D.M.F, n° 601 – 31/01/2000.

⁴² مصطفى طه، المرجع السابق ، ص334.

الرحلة البحرية، و القانون التجاري أو المدني على الرحلة البرية أو النهرية، و القانون الجوي على الرحلة الجوية.

إذن هل يمكن القول على ضوء ما تقدم، بأن هناك علاقة بين نظام النقل المتتابع بنوعيه و النقل المتعدد الوسائط؟

و الواضح أن النقل المتتابع المختلط، هو الأقرب إلى مفهوم النقل المتعدد الوسائط. غير أن أوجه الاختلاف تنحصر في النقل المتتابع المختلط يشترط فيه أن يكون البحر جزءا من أجزاء الرحلة الكاملة، و أن عقد النقل تثبه عدة سندات حسب طبيعة كل جزء من أجزاء الرحلة. بيد أنهما يتفقان في أن نقل البضاعة يتم عن طريق واسطتين أو أكثر، و يتولى تنظيم النقل و تنفيذه شخص واحد في مواجهة الشاحن. هذا ولم يتعرض النقل المتتابع لعنصر الدولية، بعكس الحال بالنسبة للنقل الدولي متعدد الوسائط.

ثالثا: المفهوم القانوني للنقل المشترك و علاقته بالنقل الدولي متعدد الوسائط

يعد النقل المشترك صورة متطورة لنظام النقل المتتابع للبضائع⁴³. فهو ينطوي على نقل مخترق عبر واسطتين مختلفتين أو أكثر من وسائط النقل. و قد فرضته الحاجات العملية للنقل الدولي للبضائع، و ذاع في الإستعمال مع فجر ثورة الحاويات في الخمسينات من هذا القرن⁴⁴.

و تتبلور فكرة النقل المشترك في أن الشاحن يلجأ إلى التعاقد مع الخط الملاحي (الناقل)، لكي يزوده في مخازنه بحاجياته من الحاويات الفارغة لكي يجري شحنها ببضائعه، ثم يتولى الناقل بعد ذلك إجراءات توصيل الحاويات سالمة في الوقت المتفق عليه، إلى المرسل إليهم عبر وسائل النقل المختلفة. فالشاحن الذي يمتن الصناعة أو التجارة لا يود في العادة أن ينشغل بمسائل النقل و إجراءاته المعقدة، بل هو يفضل أن يتعاقد مع شخص متمرس يملك الخبرة و الإمكانيات، لكي يأخذ على عاتقه مهمة نقل البضائع من مقر الشاحن و توصيلها إلى

⁴³ Droit maritime Français 2002 , Transport Multimodal Transmaritime / Transport Combiné de du premier transporteur , Responsabilité de OTC , D.M.F, n° hors série n° 7-01/06/2003.

⁴⁴ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 29.

وجهتها النهائية مقابل أجر معلوم. و لا يهتم الشاحن بأي طريق تسلكه البضاعة، و لا الوسائط المستخدمة لإنجاز الرحلة⁴⁵.

و يثبت عقد النقل في هذه الحالة بموجب (سند شحن للنقل المشترك) ، و بموجبه يقبل النقل المسؤولية في مواجهة الشاحن عن التلف أو الخسارة التي تلحق البضاعة خلال جميع مراحل الرحلة. و قد يطلق على هذا السند أحيانا إسم (سند شحن الحاويات)⁴⁶.

و تعرف (القواعد الموحدة لوثيقة النقل المشترك) الصادرة عن غرفة التجارة الدولية النقل المشترك في المادة الثانية فقرة (أ) بأنه : (نقل البضائع عن طريق واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، من مكان تأخذ فيه البضائع في العهدة ببلد ما إلى مكان معين للتسليم في بلد مختلف) كما تعرف نفس القواعد عبارة (وسائط النقل المختلفة) بأنها تعني (نقل البضائع بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل، على سبيل المثال البحر، الممرات النهرية الداخلية، الجو، السكك الحديدية و الطريق البري).

و من ناحية أخرى فقد تعرضت قواعد التجارة الدولية في مقدمتها، للمضمون القانوني للنقل المشترك، فقالت أنه ينطوي على إصدار أم سلسلة منفصلة من مستندات النقل الأحادي الواسطة.

و قررت أن إصدار وثيقة نقل مشترك، يتم بواسطة الشخص الذي يؤدي عملية النقل بأكملها أو على الأقل جزء منها، أو بواسطة شخص يتولى مجرد الترتيبات اللازمة لتنفيذ النقل. و تضيف هذه القواعد، أنه بصرف النظر عن طبيعة دور مصدر وثيقة النقل المشترك، فيتعين عليه أن يأخذ على عاتقه مهمة النقل بأكملها، وأن يتصرف في مواجهة الشاحن بصفته أصيلا في عقد النقل المشترك.

⁴⁵ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 216.

⁴⁶ DANNIEL Ammar , Identification d'un connaissance de transport combiné , D.M.F , n° 612-01/02/2001.

وقد إ ظهرت (شروط فياتا) الصادرة عن الاتحاد الدولي لاتحاد الدولي لهيئات وكلاء الشحن⁴⁷ لتعريف النقل المشترك قائلة: (فإنه يستخدم للدلالة على نظام نقل يعتمد على تعددية وسائط النقل ، مثل بري - بحري - بري أو سكك حديدية - جوي- بري، بواسطة عدة ناقلين متنوعين. و يتعهد بموجبه مقدم البضائع بتنفيذ أو إتخاذ الترتيب اللازم لتنفيذ كافة مراحل النقل من المكان الذي يأخذ فيه البضائع في حراسته إلى المكان المعين للتسليم في سند الشحن المشترك. و يظل مقدم البضائع مسؤولا في مواجهة الشاحن عن أفعاله وأفعال الأشخاص الذين كلفهم بتنفيذ مراحل النقل (الشرط الثاني).

كانت الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة فارسوفي سنة 1929 ، من أوائل التشريعات الدولية التي تعرضت للنقل المشترك، حيث تنص المادة 31 فقرة (1) من الإتفاقية على أنه : (في حالة عمليات النقل المشترك التي يتم جزء منها بطريق الجو و آخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل، لا تسري أحكام هذه الإتفاقية إلا على النقل الجوي).

كما تعرضت إتفاقية الأمم جنيف لنقل البضائع بالطريق البري لسنة 1956 لموضوع النقل المشترك قائلة: (إذا نقلت المركبة التي تحتوي على البضاعة في جزء من الرحلة عبر الممرات المائية الداخلية أو السكك الحديدية أو بطريق البحر أو الجو، دون أن تفرغ البضاعة من المركبة، فإن نصوص هذه الإتفاقية تنطبق على كل أجزاء الرحلة). هذا ويلاحظ أن معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 لم تتعرض للنقل المشترك كذلك فعل بروتوكول تعديلها لسنة 1968. أما إتفاقية هامبورغ فقد إكتفت بتنظيم النقل المتتابع البحري- دون النقل المشترك- و ذلك في المادة 11 من الإتفاقية، حيث تكلمت عن حكم الناقل الفعلي الذي يعهد إليه المتعاقد بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بعقد النقل البحري فقط⁴⁸.

⁴⁷ Fédération Internationale Des Associations de Transitaires et Assimilés.

Mlle Fannélie ROGLIANO , LE CONNAISSMENT FIATA , Th Aix-Marseille 1999 , p.41.

COUR D'APPEL DE ROUEN (2° Ch.) - 4 MAI 2006 - Navire *Mette Maersk* - n° 04/01825, D.M.F - 2006 - n°673 - 09-2006.

⁴⁸ الدكتور احمد محمود حسني، نصوص إتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 ، منشأة المعارف، الإسكندرية،

1999، ص83.

نخلص مما تقدم أن المفهوم القانوني للنقل المشترك يؤخذ على أنه مطابق لمفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط، كذلك فإن مصطلح (النقل بين الوسائط) يعتبر أيضا من النقل الدولي متعدد الوسائط و هو التعبير الأكثر شيوعا في الولايات المتحدة إستخدام التعبير و هو المسمى الذي ذاع إستعماله دوليا.

كذلك و على دور ما رأينا - فإن غرفة التجارة الدولية- دأبت على إستخدام تعبير لنفس الغرض و هذه المسميات الثلاث تعتبر مرادفة و لها نفس المدلول القانوني.

يحثنا هذا الوضع إلى طرح الإشكال التالي : ما هو النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط سواء في ظل إتفاقيات الدولية، خاصة إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط (إتفاقية جنيف 1980) ، أو إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام) ؟

وبما أن الجهود المبذولة في الأمم المتحدة من أجل إيجاد نظام قانوني موحد للنقل متعدد الوسائط قد أثمرت على إتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 ، و إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام). و بما أن أصحاب المهنة قاموا بابتكار عقود نموذجية للنقل و التي تعتبر اليوم هذه العقود هي البنية القانونية التي يركز عليها النقل متعدد الوسائط ، فما هو النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط في ظل وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط ، و الإشكالات التي صاحبت تطبيق هذه الوثائق ؟ وهل حققت مجهودات أصحاب المهنة الوحدة الفعلية للنظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ؟ و هل قامت غرفة التجارة الدولية بالاشتراك مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بوضعها قواعد اختيارية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط بسد هذا الفراغ ؟ .

ثم ما هو موقف المشرع الجزائري و المؤسسات المعنية بها من النقل متعدد الوسائط و الإتفاقيات الخاصة به ، ثم ما هي العناصر الرئيسية لخلق مناخ تشريعي ملائم للنهوض بالنقل متعدد الوسائط في بلادنا ؟ لا شك أن هذه التساؤلات تحتاج عناية خاصة لتعلقها المباشر بمستقبل التجارة و النقل في الجزائر.

تمهيدا لتدخل المشرع في مجال النقل المتعدد الوسائط يستلزم الأمر منا تقسيم هذه الدراسة إلى عدة أجزاء : باب تمهيدي نوضح فيه الملامح الرئيسية للنقل الدولي متعدد الوسائط ، بدراسة خصائص و مميزات النقل الدولي متعدد الوسائط و النقل لأحادي الوسائط في الفصل الأول ، ثم نخرج إلى تطور التشريع الدولي لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط في الفصل الثاني .

أما في الباب الأول دراسة النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ، و دراسة نظام المسؤولية للنقل الدولي متعدد الوسائط في ظل إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط (إتفاقية جنيف 1980) في الفصل الأول. و دراسة نظام المسؤولية في ظل التكنولوجيا الحديثة في الفصل الثاني. مع دراسة طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام) في الفصل الثالث.

أما في الباب الثاني استعراض المحاولات التي بذلت في سبيل تنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط ، بدراسة العقود النموذجية و قواعد الكنودسي 1991 في الفصل الأول، ثم ندرس الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط في الفصل الثاني . ثم ندرس أثر ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط على البيوع البحرية التقليدية في الفصل الثالث.

لكن قبل التطرق للدراسة التحليلية للنقل الدولي متعدد الوسائط إرتأينا تخصيص باب تمهيدي نوضح فيه الملامح الرئيسية للنقل الدولي متعدد الوسائط ، بدراسة خصائص و مميزات النقل الدولي متعدد الوسائط و النقل لأحادي الوسائط ، ثم نخرج إلى تطور التشريع الدولي لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط .

فصل تمهيدي

النقل الدولي متعدد الوسائط

دخل النقل الدولي للبضائع منذ منتصف هذا القرن عصرا جديدا ، هو عصر تعدد وسائط النقل ، من محل القيام الى محل الوصول ، و إستخدام وسائل النقل المختلفة ، البحرية و الجوية و السكك الحديدية و الطرق البرية و النهرية. و كان لظهور الحاويات في نقل البضائع منذ أواخر الخمسينيات بمثابة حجر الزاوية في تطور صناعة النقل البحري" أو ما أطلق عليه "ثورة التحوية" بما أفرزته من تغييرات جذرية في صناعة النقل . وأصبحت الحاوية المشحونة بالبضائع قادرة على التحرك من موقع إنتاج السلعة وحتى وصولها إلى أسواق الإستهلاك وهو ما أطلق عليه نظام النقل من الباب إلى الباب ، وأشرق عصر جديد هو عصر تعدد وسائل النقل براً وبحراً في منظومة متكاملة تحقق السرعة والسلامة وانخفاض التكلفة . و تحولت وسائل النقل بدخولها هذه المنظومة إلى وسائط تخدم حركة تدفق البضائع من خلال البر والجو والبحر . وأصبح نظام النقل متعدد الوسائط هو العمود الفقري لعمليات تدفق البضائع من المنتج للمستهلك⁴⁹.

بالإضافة إلى التقدم التكنولوجي المرموق في مختلف جوانب صناعة النقل ، الأثر المباشر في بداية هذا العصر الجديد . و بطبيعة الأمر كان من الضروري أن يتطلع مجتمع النقل الدولي إلى نهضة تشريعية دولية تتماشى و التقدم التكنولوجي الفني سريع الخطى ، فتقيم التوازن في إلتزامات أطراف النقل المتعدد الوسائط ، و تبين طبيعة المسؤوليات و مداها و حدودها ، و ما يلزم لهذا النمط الجديد من النقل من وثائق ، و شكلها و حجبتها في الإثبات . و كل ذلك من خلال قواعد قانونية دولية موحدة يوافق عليها و يعمل بموجبها مجتمع النقل الدولي⁵⁰.

⁴⁹ تعد الجزائر من بين الدول المهمة بالنقل البحري الخارجي .

⁵⁰ عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، 1984، ص219.

و تاريخيا كانت الصورة الأولى التي ظهر عليها النقل المتعدد الوسائط، تعرف بالنقل المتتابع .
و كثر الجدل الفقهي حول أنماط النقل المتتابع ، و ما يخضع له من أحكام. لذلك كان من
الضروري دراسة طبيعة و أشكال النقل المتتابع و مراحل تطوره و علاقته في النهاية بالنقل
المتعدد الوسائط. و في سبيل ذلك نفرق بين خصائص النقل الأحادي الواسطة و النقل المتعدد
الوسائط، ثم نتبع ذلك بشرح مفهوم النقل المشترك و علاقته بالنقل المتعدد الوسائط. و سوف
نخصص لهذه الموضوعات المبحث الأول .

المبحث الثاني سوف نفرده لدراسة تطور التشريع الدولي لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل
الدولي متعدد الوسائط ، و المحاولات الجادة التي بذلت في هذا السبيل ، حتى أمكن التوصل إلى
توقيع إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 24 مايو 1980 . و من ثم تلقى
نظرة على الملامح الرئيسية للاتفاقية ، و منها نعرض لوجهات نظر كل من الناقلين
و الشاحنين.

المبحث الثالث سوف نتناول فيه مع دراسة طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في
ظل إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر لسنة 2009
(قواعد روتردام).

المبحث الأول

خصائص و مميزات النقل الدولي المتعدد الوسائط و النقل الأحادي الواسطة

يتمتع النقل الدولي متعدد الوسائط ⁵¹ بلامح خاصة تميزه عن غيره من أنواع النقل
الأحادي الواسطة ، و ترقى به إلى درجة النقل المتكامل ، الذي يتناول البضاعة من نقطة
القيام إلى نقطة الوصول النهائية. و في حقيقة الأمر ، فإن النقل الدولي متعدد الوسائط في جانبه

⁵¹ تستخدم إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط بتاريخ 24 ماي 1980 اصطلاح multimodal transport في حين أن
اصطلاح transport combiné هو المستخدم في الحياة العملية في فرنسا.

المادي ليس فكرة حديثة كما يتصور البعض ، و لكنها فكرة قديمة تعود إلى التاريخ الذي مارس فيه التجارة البحرية بصورتها المتكاملة مع النقل عبر الطرق البرية أو الممرات النهرية

52

و برزت أهمية النقل الدولي متعدد الوسائط خاصة مع بروز عصر الحاويات في منتصف القرن الحالي. و تعاظم دور متعهد هذا النوع من النقل حتى أصبح خير عون للشاحنين في ضبط معدلات النقل لضمان التوزيع الأمثل للبضائع.

لذلك سوف نتعرض في مبحث أول للتعريف بالنقل الدولي متعدد الوسائط ، ثم نتبعه في مبحث ثان بدراسة الطبيعة القانونية لأنماط النقل المتتابع ، و علاقاتها بنظام تعدد وسائط النقل أو النقل ما بين الوسائط .

المطلب الأول

التعريف بالنقل الدولي متعدد الوسائط

قد يكون من الأجدر أن يقودنا هذا المطلب إبتداء ، إلى التعرف على الفكرة و الجوهر التي يقوم عليها النقل الدولي متعدد الوسائط ، لذا نفرّد لهذه النقطة الفرع الأول. ثم نستعرض نظرا للأهمية الخاصة التي يتميز بها النقل متعدد الوسائط ، في عالمنا المعاصر ، و ما ينتظره من تطورات مستقبلا ، لذلك يجدر أن نخصص الفرع الثاني نوضح فيه مراحل تطور النقل من أحادي الوسائط إلى متعدد الوسائط .

الفرع الأول

جوهر النقل الدولي متعدد الوسائط

تقوم فكرة النقل الدولي متعدد الوسائط على أنه نظام متكامل للنقل الدولي ، يخضع لنظام قانوني خاص و محدد إبتداء ، و يهدف إلى تسيير التوسع المنتظم في التجارة العالمية ، إذا فهو

⁵² Christian HUBNER, Le transport international par voie d'eau : Loi applicables et régime uniforme, D.M. F, N° 664-01/11/2005.

نظام مادي للنقل ، يحكمه نظام قانوني خاص . أما نظام النقل ذاته فهو ليس بجديد ، بل مارسه الإنسان منذ أزمنة بعيدة. فالنظام القانوني هو الجديد ، إذ أرسيت دعائمه حديثاً من خلال محاولات عديدة لهيئات دولية مختلفة ، و كان أهمها إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عام 1980⁵³.

ويشمل نظام النقل متعدد الوسائط أنشطة متعددة ترتبط بالإنتاج والتوزيع والتخزين بكفاءة عالية وتكلفة إقتصادية وهو ما نظمته إتفاقية النقل متعدد الوسائط التي أعدها المجلس الإقتصادي و الاجتماعي للأمم المتحدة عام 1973 تحت رعاية منظمة" الأونكتاد " ⁵⁴ والتي تم إعتماها في مؤتمر الأمم المتحدة عام 1980 في جنيف بمشاركة 84 دولة منها 51 دولة نامية.

و قد تولت هذه الإتفاقية تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط بقولها أنه يعني : " نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر " المادة الأولى فقرة (1) . و على ذلك يتعين توافر شقين من الشروط لكي يعتبر النقل متعدد الوسائط:

الشق الأول و هو الخاص بالنظام المادي للنقل و يشترط بموجبه :

1 – أن يتم النقل بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل ، مثلا بحرية و سكك حديدية أو بحرية و جوية أو طرق برية و جوية ⁵⁵.

2 – أن يكون النقل دوليا أي بين مكانين في بلدين مختلفين.

أما الشق الثاني فهو يتعلق بالنظام القانوني الذي يحكم النقل و بموجبه يشترط :

⁵³ Pierre BONASSIES , Note sur la convention de 1980, sur le transport multimodal international de marchandises, IMTM , annales 1996, p 95.

Philippe DELEBEQUE, le transport multimodal, Revue international de droit comparé 2-1998, p 527.

Jacques BONNAUDE et Bernard LEGAL , Le transport multimodal et la logistique, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transport-2001, p 62.

⁵⁴ منظمة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

⁵⁵ Christion HUBNER, Le transport international par voie d'eau : Loi applicables et régime uniforme, D.M. F, N° 664-01/11/2005.

- 1 - أن تصدر وثيقة نقل واحدة لتغطي كافة مراحل النقل.
- 2 - أن تعقد المسؤولية عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها لشخص واحد يتولى تنظيم النقل ، و يسأل في مواجهة أصحاب البضاعة عما قد يصيبها من الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها .
- 3 - أن يحصل متعهد النقل على أجرة نقل شاملة تغطي كافة مراحل نقل البضاعة.

و لا يرد النقل الدولي متعدد الوسائط إلا على البضائع فقط دون الأشخاص. و قد حسمت إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط مسألة وحدات حمولة البضائع كالحاوية ، و الطبلية و أداة تغليف مشابهة ، و قضت بإعتبارها من البضائع طبقا لمفهوم الإتفاقية بشرط أن يكون المرسل هو الذي قدمها (المادة 1 فقرة 7).

و قد يتصور البعض حتمية وجود الوساطة البحرية في النقل الدولي متعدد الوسائط ، غير أن ذلك ليس بشرط . و يستدل على هذا الرأي أن المادة الأولى فقرة (1) من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط التي تولت تعريف هذا النقل ، لم يرد بها ما يفيد وجوب الوساطة البحرية لإعتبار النقل متعدد الوسائط ، كما أن المادة 17 فقرة 3 من الإتفاقية جاء بها : (إذا كان النقل الدولي متعدد الوسائط لا يشتمل ... على نقل بضائع بحرا أو في ممرات مائية داخلية ...) مما يعني أن الوساطة البحرية ليست شرطا ليكون النقل متعدد الوسائط⁵⁶.

إذا جوهر النقل الدولي متعدد الوسائط ، ينطوي على قيام شخص يسمى متعهد النقل متعدد الوسائط ، بإبرام عقد نقل دولي للبضائع ، من مكان في بلد يأخذ فيه البضائع في حراسته ، إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر ، و يتولى تنفيذ النقل مقابل أجرة شاملة ، بإستخدام واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ، و يتصرف بصفته أصيلا و يتحمل مسؤولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضاعة ، بموجب مستند واحد يثبت شروط النقل بكافة مراحلها ، و يسمى وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط.

⁵⁶ أنظر كذلك قواعد (CNUDCI/CCI) بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991، حيث لا تشترط الوساطة البحرية ليكون النقل المتعدد الوسائط (القاعدة 6 فقرة 3).

الفرع الثاني

تطور النقل من أحادي الواسطة إلى متعدد الوسائط

النقل أحادي الواسطة ، هو النقل الذي ينطوي على استخدام واسطة نقل واحدة ، حتى و لو تعدد الناقلون. و هؤلاء الناقلون سوف يصدرون إما سندات شحن في حالة النقل البحري، أو تذاكر نقل جوي أو تذاكر نقل بري .

و قد شهد النقل الدولي للبضائع خلال النصف الثاني من القرن العشرين خاصة ، تطورات جذرية ، نتيجة لحدوث ما يعرف بثورة الحاويات و بدء تطبيق أسلوب تحوية البضائع و إستخدام وحدات الحمولة النمطية ، و تعددية وسائط النقل المتكامل من نقطة القيام الى نقطة الوصول⁵⁷ ، إضافة الى ثورة نظم المعلومات التي تفجرت و عمت آثارها كافة مناحي النشاط الإنساني في العالم بأسره . و لازالت عجلة التطور تدور بسرعة مذهلة ليس فقط فيما يخص الجوانب التكنولوجية للنقل ، و لكن أيضا فيما يتعلق بالمسائل القانونية ، و خاصة أحكام تنظيم المسؤولية في النقل الدولي للبضائع.

و من المعروف أن نقل البضائع سواء نفذ عن طريق البحر أو البر أو السكك الحديدية تحكمه قواعد قانونية خاصة بكل واسطة نقل توردها الإتفاقيات الدولية ، القوانين الوطنية أو القواعد الموحدة ، التي تصدرها هيئات التجارة و النقل .

بكل أسف فإن الحالة الراهنة للتشريع الدولي المنظم للنقل متعدد الوسائط ، لا تتم اشئ ولا تليق بما وصل إليه هذا النقل من تقدم في كافة المجالات الفنية وتكنولوجيا وسائل النقل وأساليب الإدارة والتشغيل واللوجستيات و إنتشار إستخدام الحاويات فإن عالم التجارة والنقل لا يزال خاليًا من أى قواعد دولية أمره تنظم النقل متعدد الوسائط ، اللهم إلا من بعض القواعد القانونية إختيارية التطبيق التي تعالج بعض جوانب النقل متعدد الوسائط مثل قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بشأن وثائق النقل متعدد الوسائط.

⁵⁷ الدكتور عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، 1984

إلا أنه في مقابل هذا التخلف في التشريع الدولي ، حدثت طفرة مشهودة في مجال إبرام الإتفاقيات الإقليمية. فهي إتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية⁵⁸ أصبحت سارية المفعول بانضمام (4) دول هي (السعودية ، والأردن ، وسوريا والإمارات العربية المتحدة) وبدأ نفاذها اعتباراً من 2011/8/11.

وتوجد إتفاقية إقليمية أخرى يعدها حالياً الإتحاد الأوروبي بالإضافة إلى إتفاقيتي مجموعة دول الميركوسور في أمريكا اللاتينية ومجموعة دول الآسيان في آسيا.

أما على المستوى الوطنى للدول فهناك عدد محدود جداً من الدول التي أعدت قوانين خاصة لتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط ومن بينها تونس والهند.

إذن ، فالواقع المائل أمامنا يدعو بكل إلحاح إلى ضرورة التنسيق بين هذه الإتفاقيات الإقليمية والقوانين الوطنية وتوحيد مضمونها للخروج بمشروع إتفاقية دولية تهدف إلى توحيد أحكام النقل متعدد الوسائط.

ولقد جرت خلال النصف الثانى من القرن الماضى عدة محاولات لوضع تنظيم دولى للنقل متعدد الوسائط بعضها جاء بصورة مباشرة وبعضها الآخر جاء بصورة غير مباشرة.

أما عن المحاولات لوضع تشريع دولى للنقل المتتابع بصورة مباشرة ، فكانت أولاها ما قام به "المعهد الدولى لتوحيد قواعد القانون الخاص" عام 1965 ، من محاولة لإعداد مشروع إتفاقية بقواعد المسؤولية الخاصة بالنقل الدولى المتتابع. وبنيت قواعد هذه الإتفاقية على أساس أحكام إتفاقية النقل الدولى للبضائع بطريق البر.

وثانى هذه المحاولات عام 1969 عندما فرغت "اللجنة البحرية الدولية" من إعداد إتفاقية أخرى بشأن "مستند النقل الدولى للبضائع". وقد بنيت أحكامها على أساس معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924. وعرفت هذه الإتفاقية حينئذ بإسم " قواعد طوكيو".

⁵⁸ يلاحظ أن نفس المفهوم ورد تفصيلاً تحت عنوان إتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية.

أما ثالث هذه المحاولات فهي ما قام به "المعهد الدولي لتوحيد قواعد القانون الخاص" بالإشتراك مع اللجنة البحرية الدولية⁵⁹ سنة 1970، بغرض توحيد المشروعين السابقين في نص واحد أطلق عليه إسم "مشروع روما". غير أن اللجنة الاقتصادية لأوروبا بالإشتراك مع منظمة (IMO) قامت بتتقيح "مشروع روما بما يتم اشئ مع قرارات المؤتمر الدولي للحاويات سنة 1972، ومن ثم خرج إلى الوجود "مشروع اتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع" (TCM Convention) سنة 1972.

وكانت رابع هذه المحاولات "القواعد الموحدة بشأن وثيقة النقل المشترك" التي أصدرتها غرفة التجارة الدولية عام 1975، وقد بنيت على أساس مفهوم النقل المتعدد الوسائط تمامًا.

وخامسًا جاءت أهم وأشمل وأكثر هذه المحاولات توازنًا وكَمَلاً اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط من خلال 1980، التي لم تدخل حتى الآن إلى حيز النفاذ، ولا ينتظر لها ذلك في المستقبل، إلا أنها تعبر بما تحويه من أحكام عن ضمير الجماعة الدولية مستقلة في هيئة الأمم المتحدة. أما عن عدم دخول الاتفاقية في حيز النفاذ فهو لأسباب خاصة بملاك السفن وشركات النقل العملاقة ومشغلي النقل متعدد الوسائط. حيث أن أحكامها خاصة ما تعلق منها بمسئولية الناقل لم توافق هواهم، فباشروا ضغطهم على حكوماتهم من أجل عدم التصديق على الاتفاقية.

أما سادسًا وأخيرًا وبعد إتضاح الرؤية بأن اتفاقية سنة 1980 تواجه صعوبة في إستكمال النصاب القانوني اللازم لدخولها حيز النفاذ (30 صوتًا)، إشتراك لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مع غرفة التجارة الدولية في وضع قواعد إختيارية جديدة تصبغ الخطوط الأساسية لوثيقة نموذجية للنقل متعدد الوسائط على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1945 وبروتوكول تعديلها لسنة 1968 وكذا قواعد غرفة التجارة الدولية لسنة 1975. وتُعد أحكام هذه القواعد هي الأكثر شيوعًا في التطبيق العملي ولذلك سوف نعود بالشرح لها مرة أخرى.

أما عن المحاولات التي جرت بصورة غير مباشرة لتنظيم النقل متعدد الوسائط فيمكن التعرف عليها من خلال فحص إتفاقيات النقل أحادي الواسطة على النحو التالي :

⁵⁹ (CMI)، اللجنة البحرية الدولية، و هي منظمة دولية غير حكومية، أنشئت في بلجيكا عام 1897، هدفها المساهمة في توحيد وتنسيق التشريعات البحرية على المستوى العالمي. و للمزيد من المعلومات، أنظر الموقع الإلكتروني: www.comitemaritime.org.

1. المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924⁶⁰ والمعدلة ببروتوكول لسنة 1968⁶¹.

لم تتعرض نصوصها لأي محاولة لتنظيم النقل متعدد الوسائط في صلبها لسبب بسيط وهو أن نطاق تطبيق المعاهدة بين شحن البضاعة على السفينة وبين تفريغها منها أو كما أُصطلح على تسميته من الشبكة إلى الشبكة (From Tackle to tackle). فلا يوجد أي مجال يسمح بإدخال رحلات بوسائط أخرى قبل أو بعد الرحلة البحرية.

2. إتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرًا لسنة 1978 (قواعد هامبورج)

وسعت هذه الإتفاقية من نطاق تطبيق أحكامها لتكون "في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ". ولم تفصح صراحةً نصوص قواعد هامبورج⁶² عن إمكان دخول أحكامها (م 10، و م 11) وطبقاً لنص (م 1 فقرة 6) ، فإنه إذا إشتمل عقد النقل على نقل بحري ونقل بواسطة أخرى غير بحرية ، فلا تسرى أحكام الإتفاقية إلا على الرحلة البحرية المشمولة بعقد النقل

3. إتفاقية بودابست بشأن عقد نقل البضائع عن طريق الممرات المائية الداخلية (CMNI) لسنة 2000

إتفاقية بودابست تسمح ببسط أحكامها لكي تغطي أي عقد نقل عن طريق الممرات المائية الداخلية إذا كان مكان تلقى الناقل النهري للبضاعة ومكان تسليم البضاعة – بعد إتمام عملية

⁶⁰ وقد تم توقيع معاهدة بروكسل ببروكسل في 32 أوت 1924 ، و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-70 ، المؤرخ في 3 مارس 1970 ، ج.ر.ج.د.ش، مؤرخة في 07 أبريل 1964 ، عدد 29 ، صفحة 429 ، على أن الجزائر لم تنضم إلى بروتوكول 1968 و 1979 ، المعدلين لهذه المعاهدة . كما فرنسا الى المعاهدة ، بموجب قانون 09 أبريل 1936 (1 , 4 , D.193) ، و الذي دخل حيز التنفيذ في 4 أكتوبر 1937 ، و وافقت مصر عليها سنة 1940 بمقتضى المرسوم الصادر في 31 جانفي 1944 .

⁶¹ جاء بشرط بارامونت (clause Paramount) أي تضمين سند الشحن شرطا يقضي باختيار بتطبيق المعاهدة، بشرط ألا يكون مخالفا للنظام العام، و لا يحدث هذا الشرط أثره إلا إذا نص عليه في سند الشحن أو أية وثيقة مماثلة، و كان النقل دوليا في حكم المعاهدة، و قد نصت عليه معاهدة بروكسل في المادة الخامسة من بروتوكول 1968 قواعد لاهاي فيسبي ، و نصت عليه إتفاقية هامبورغ في الفقرة (هـ) من المادة الثانية.

⁶² و بلغ إجمالي الدول التي صادقت أو انضمت إلى إتفاقية هامبورغ 21 دولة، منها ستة دول عربية عدا الجزائر. كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، طبعة 1998 ، منشأة المعارف، الإسكندرية. سعيد يحي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقا لإتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحرا لعام 1978، (قواعد هامبورغ)، طبعة 2000، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية.

النقل ، يقعان فى دولتين مختلفتين ، بشرط أن تكون إحدى هاتين الدولتين طرفا فى اتفاقية بودابست.

وهكذا فإن اتفاقية بودابست تسمح بإدخال النقل من الباب إلى الباب فى إطار تطبيق أحكامه ولكن على الأرجح لا يدخل النقل متعدد الوسائط تحت لواءها⁶³.

4. إتفاقية مونتريال للنقل الجوى سنة 1999

تعرضت شرحه للنقل المشترك (المتساوى فى المفهوم مع النقل متعدد الوسائط)، حيث تنص (م1/31) من الإتفاقية على أنه : " فى حالة عمليات النقل المشترك التى يتم جزء منها بطريق الجو وجزء آخر منها بأى وسيلة أخرى للنقل. لا تسرى أحكام هذه الإتفاقية إلا على النقل الجوى فقط"

كما تنص (م2/31) على أنه فى حالة النقل المشترك، يجوز أن تضاف على وثيقة النقل الجوى أى شروط تتعلق بوسائط النقل الأخرى المشاركة فى نقل البضاعة طالما روعى الإلتزام بنصوص اتفاقية مونتريال بالنسبة للنقل الجوى.

5. الإتفاقية الخاصة بعقد النقل الدولى للبضائع بطريق البر جينيف (CMR) لسنة 1956

تعرضت للنقل المشترك مثل اتفاقية مونتريال حيث تنص على أنه : إذا نقلت المركبة التى تحمل البضاعة الداخلية أو السكك الحديدية أو بطريق البحر أو الجو دون أن تفرغ البضاعة من المركبة ، فإن نصوص هذه الإتفاقية تنطبق على كل أجزاء الرحلة. وكما هو واضح فإن إتفاقية النقل الدولى للبضائع بطريق البر تسمح بإمكانية بسط أحكامها على عقد النقل المشترك (متعدد الوسائط).

إذا كانت رحلة الأساس فيها رحلة برية خاضعة لإتفاقية النقل الدولى للبضائع عن طريق البر، مع رحلات أخرى مكمله عبر وسائط نقل أخرى ، بشرط ألا يجرى إنزال البضاعة من المركبة طوال مدة النقل المشترك.

⁶³ Laurent FEDI , Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, Revue de droit des transports n° 7, Juillet 2009, dossier 3.

6. إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كلياً أو جزئياً (إتفاقية روتردام لسنة 2009).

أقمت إتفاقية روتردام⁶⁴ النقل متعدد الوسائط والنقل من الباب إلى الباب الذى تتخلل أحكامها. وأوردت المادتين (26،28) من الإتفاقية لهذا الغرض.

غير أن صياغة المادتين جاءتا مبهمة ولا توضح مقصودهما على درجه اليقين.

ويلاحظ بشكل خاص أن الإتفاقية لا تنطبق إلا على النقل متعدد الوسائط الذى يشتمل على رحلة بحرية كشرط أساسى. أما عقود النقل متعدد الوسائط الأخرى التى لا يدخل فيها النقل البحرى فلا تدخل فى نطاق تطبيق الإتفاقية. ولا شك أن هذا الوضع القانونى يشكل قصوراً وعجزاً وفراغاً تشريعياً دولياً فى أحكام النقل متعدد الوسائط.

السؤال الهام، المطروح هو، كيف يمكن لمادتين فى الإتفاقية مهما كبرا، أن يحيطا بأحكام نظام شديد التعقيد قانوناً وسبق أن أفردت له إتفاقية سنة 1980، 40 مادة كاملة؟

لعل إمتداد أحكام قواعد روتردام لتغطى النقل متعدد الوسائط ذو الرحلة البحرية هى أخطر ما إنزلقت إليه قواعد روتردام ويتعرض لسهام النقد من جهات كثيرة عالمياً⁶⁵

و يلاحظ أن النظام القانونى الذى تأخذ به كل إتفاقية من تلك الإتفاقيات، يتنوع فى العديد من جوانبه عن نظيره فى الإتفاقيات الأخرى، حتى جاز القول بأن القواعد القانونية التى تحكم كل واسطة نقل قد نشأت و تطورت بمعزل عن غيرها من قواعد الوسائط الأخرى.

و أدى تطور فن بناء السفن، مع إستخدام وحدات الحمولة النمطية كالحاويات، الى تحقيق التكامل بين وسائط النقل المختلفة لصالح إزدهار التجارة الدولية.

⁶⁴ هي التسمية غير الرسمية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً لسنة 2008، و سميت كذلك نسبة إلى مدينة روتردام الهولندية، و التي وقعت الإتفاقية ضمن إقليمها.

⁶⁵ مجلة الحقوق – جامعة الإسكندرية – العدد الأول سنة 2012 بحث قانونى عن: "هل حقاً تنظم قواعد روتردام أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع؟"

و إذا افترضنا أن البضاعة نقلت في إحدى مراحل النقل بطريق الجو ثم في مرحلة أخرى بطريق البحر. فيكون على الناقل الجوي أن يصدر تذكرة نقل جوي طبقاً لإتفاقية فارسوفيا لتغطية النقل الجوي ، بينما يصدر الناقل البحري سند شحن طبقاً لمعاهدة بروكسل لتغطية النقل البحري خلال رحلة البضاعة. كذلك إذا اشتملت الرحلة على نقل بري أو نهري فيتعين إصدار تذكرة النقل اللازمة طبقاً للقوانين المعمول بها .

و نظراً لأن القواعد القانونية التي تحكم النقل الأحادي الواسطة تختلف من واسطة نقل إلى أخرى ، في نواح متعددة ، خاصة من حيث مسؤولية الناقل و حدود هذه المسؤولية ، لذلك فإن الشاحنين في حالة النقل المتتابع لن يكونوا متيقنين من القواعد القانونية التي يتعين إنطباقها على عملية النقل بشكل عام ، كذلك فإن إصدار عدد من وثائق النقل ، أصبح غير متلائم على الإطلاق لعمليات النقل المتكامل ، بالإضافة إلى ذلك يؤدي إلى حرمان متعهد النقل من المزايا الإقتصادية التي تمنحها طرائق النقل الحديثة . و من ثم كان من الأجدى إصدار وثيقة نقل واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل المسؤولية عن البضاعة طوال فترة بقائها في عهدته لنقلها عبر الوسائط المختلفة .

الفرع الثالث

الشروط القانونية التي تحكم عمليات النقل متعدد الوسائط في ظل الفراغ التشريعي الدولي الحالي

على ضوء ما ذكر فيما سبق، فإن الساحة التشريعية الدولية المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط تعتبر خالية تماماً من قواعد قانونية دولية أمره تلتزم بها الدول المختلفة، اللهم فيما عدا بعض الإتفاقيات الإقليمية والقوانين الوطنية التي تتباين أحكامها وتفتقر إلى عنصر التوحيد القانوني.

غير أن الواقع العملي في أسواق النقل متعدد الوسائط، لا يعكس لحسن الحظ هذه الصورة القاتمة بسبب وجود هذا الفراغ التشريعي الدولي. فلم يطل إنتظار الناقلين، حيث عمدت كل من لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي وغرفة التجارة الدولية ، إلى وضع قواعد إختيارية

جديدة سنة 1991، لى تصيغ وثيقة نموذجية للنقل متعدد الوسائط ، وتبنى على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول تعديلها لسنة 1968، بالإضافة إلى قواعد غرفة التجارة الدولية للنقل المشترك لسنة 1975⁶⁶. وسميت هذه القواعد الجديدة " قواعد غرفة التجارة الدولية " لوثائق النقل متعدد الوسائط.

ولا تُعد هذه القواعد بمثابة إتفاقية شاملة ومنظمة لكل جوانب عقد النقل متعدد الوسائط ، ولكنها تغطي بعض الجوانب الرئيسية فيه فحسب. ومن ثمَّ يتعين على متعهدى النقل أو مرحلى البضائع إستكمال المزيد من شروط العقد حسب حاجتهم مثل: خيارات التخزين، مسارات البضاعة ، أجرة النولون والمصروفات ، و شرط الحجز والعواريه العامة ، و الإختصاص القضائى ، و شرط التحكيم ، و القانون الواجب التطبيق... إلخ.

و قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية على الرغم من أنها إختيارية إلا أنها صادفت هوى متعهدى النقل وحازت قبول معظم شركات النقل الكبرى والعديد من الهيئات والإتحادات المهنية مثل منظمة (FIATA)⁶⁷ وإتحاد (BIMCO)⁶⁸.

و بالفعل فقد أصدرت هيئة (FIATA) سند الشحن للنقل متعدد الوسائط (FBL) مبنياً على قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية و نال هذا السند شهرة عالمية و ذاع إستخدامه بين مرحلى البضائع فى كل بلاد العالم، (ملحق رقم 10).

كذلك أصدر المجلس الدولى البحرى والبلطيق (BIMCO) سند الشحن للنقل متعدد الوسائط (MULTIDOC95) مؤسساً أيضاً على قواعد (غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية) و نال هذا السند أيضاً شهرة عالمية ويجرى إستخدامه فى خدمة النقل و التجارة على نطاق واسع، (ملحق رقم 11).

⁶⁶ قررت غرفة التجارة الدولية (ICC) سحب القواعد القديمة الخاصة بالنقل المشترك لسنة 1975 من التعامل إعتباراً من 31 ديسمبر 1999 لإفساح الطريق للقواعد الجديدة (UNCTADL ICC Rules).

⁶⁷ لاتحاد الدولى لوسطاء الشحن (فياتا) ، وهو منظمة غير حكومية، يمثل صناعة الشحن والنقل، إذ يضم نحو 40 ألف من شركات الشحن والخدمات اللوجستية التي توظف نحو 8 - 10 ملايين موظف في 150 بلداً. ووضع الاتحاد الدولي لوسطاء الشحن مستندات موحدة، ونسخاً الكترونية منها لاستخدامها من شركات الشحن والنقل في جميع أنحاء العالم .

⁶⁸ مؤتمر البلطيق البحرى و مركزه في كوبنهاجن بالدنمارك و يضم ملاك السفن و الهيئات الأخرى ممن لهم صلة بشؤون الملاحة و النقل البحرى للتداول في الشؤون المتعلقة بهذه الصناعة و إصدار النشرات.

و من ناحية أخرى تفضل العديد من الشركات الملاحية استخدام مبادئ قواعد لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية و غرفة التجارة الدولية في صياغة الشروط النمطية للنقل لهذه الشركات و من ثم إدخالها في صلب وثائق النقل الخاصة بها ، مما يعطى لهذه القواعد مزيد من العمومية والقبول الدولي.

و هكذا يتضح للباحث أن السوق الدولي للنقل متعدد الوسائط على الرغم من خلوه من إتفاقية دولية أمره، إلا أن مجتمع النقل والتجارة لا يمكنه الإنتظار، و وجد ضالته في قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية و جعل منها المكونات الأساسية لعقود النقل متعدد الوسائط عالمياً.

إلا أن أهم ما يوجه من نقد إلى قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أنها قد بنيت على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 و بروتوكول تعديلها لسنة 1968. فإن المادة (4/5) من القواعد تعتنق مبدأ إعفاء متعهد النقل من المسؤولية عما قد يصيب البضاعة المنقولة بحرًا أو عبر الممرات الملاحية الداخلية، من هلاك أو تلف أو تأخير أثناء النقل، إذا كان السبب يرجع إلى : فعل أو إهمال أو خطأ من الربان أو البحار أو المرشد أو أى من تابعى متعهد النقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.

هذا في وقت بدأ مجتمع التجارة و النقل الدولي في نبذ مبدأ إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الذى يصيب البضاعة المنقولة، إذا نتج عن أخطاء تابعى الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة. و دليلنا على ذلك إقلاع "قواعد روتردام سنة 2008" عن التمسك بهذا المبدأ و اعتباره من داوى الماضى حين كانت الملاحة البحرية لاتزال في مهدها، و لم يُعد له ما يبرره في عصرنا الحالى.

لذلك يصبح من الضرورى النظر في تعديل قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية و إستبعاد مبدأ الإعفاء من المسؤولية بسبب الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة، و بالتبعية سوف يستلزم الأمر تعديل كافة وثائق النقل الخاصة بـ (FIATA)، (BIMCO) وغيرها والمؤسسة أصلاً على قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية . ولا بأس فإن مثل هذا الإجراء يأتى لصالح أطراف النقل متعدد الوسائط.

المطلب الثاني

نظرة مستقبلية لنظام تعدد وسائط النقل و نظام بين الوسائط

برزت أهمية نظام تعدد وسائط النقل حديثا و بمناسبة ظهور فكرة النقل الشامل، التي تستند على النظر إلى عمليات النقل الدولي من وجهة شاملة. و نظام تعدد وسائط النقل معناه إلتزام متعهد النقل بتوصيل البضائع المحوأة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل ، و بموجب وثيقة نقل واحدة ، و تحت مسؤولية شاملة ، مقابل أجر إجمالي و الهدف من نظام تعدد وسائط النقل هو ضمان إنسيابية و مرونة حركة البضاعة خلال سلسلة نقل متكاملة بالسعر المناسب في الوقت المضبوط . و كذا تحقيق قدرة المصدر على البيع المباشر في الأسواق عبر البحار ، طبقا لمخطط بالغ الدقة يوائم بين العناصر الثلاثة : الإنتاج ، المبيعات و التوزيع ، و يعتمد على قاعدة بيانات وافية مع فيض مستمر من المعلومات.

الفرع لأول

الدعائم الرئيسية للنقل الدولي متعدد الوسائط

و يستند نظام تعدد وسائط النقل إلى دعائمتين رئيسيتين هما:
أولا استخدام الحاويات في النقل و ثانيا ظهور قواعد علم إدارة التوزيع المادي أو (الإدارة اللوجستية).
أولا : أما بالنسبة لاستخدام الحاويات في النقل ، فإنه يقوم على أربعة أسس رئيسية هي :
التداول ، الحجم ، التحكم بواسطة الحاسب الآلي و أخيرا التوصيل من نقطة القيام الى نقطة الوصول . و نتعرف عليها فيما يلي :

1 - التداول : تعد الحاويات طريقة مثلى لحماية البضائع المرصوفة بداخلها ، كذلك فهي

تتميز بسرعة المناولة من و الى سفن الحاويات التي لم تعد تحتاج للبقاء في المناء إلا لمدة ساعات محدودة لأخذ و تنزيل الحاوية بعد أن كانت هذه المدة تحسب بالأيام . و هكذا فقد حقق نظام تحوية البضائع سرعة تداولها و بالتالي سرعة دوران سفن الخطوط الملاحية المنتظمة.

2 - الحجم : من قبل كانت الحمولة المتوسطة لسفن شحن البضائع لا تزيد عن 10-18

ألف طن . أما في عصر الحاويات ، فقد أمكن الاستفادة من مبدأ إقتصاديات الحجم ، بحيث أصبحت سفن الحاويات – الجيل الأول - تستطيع شحن كميات أكبر من البضائع المحواة عما كان عليه الحال في عهد السفن التقليدية . و بدأ تشغيل سفن الحاويات في منتصف السبعينات بسعة قدرها 600 حاوية 12 قدما أو يزيد لكل سفينة.

3 – التحكم بواسطة الحاسب الآلي : رأينا كيف أن إقتصاديات الحجم ساعدت على

التوسع في عمليات النقل و حركة الحاويات ، لذلك أصبح من المتعين التحكم في حركة الحاويات و متابعتها من خلال نظام شبكي للمعلومات يشمل أرجاء العالم . كذلك أصبح من الضروري أن تلاحق المستندات البحرية سرعة إنتقال البضاعة التي تزايدت بشكل كبير حتى لا يسبق وصول البضاعة وصول المستندات . و قد وجد الحل لتحقيق هذه الغايات في إستخدام الحاسب الآلي ، عن طريق تبادل البيانات الكترونيا (EDI).

4 – توصيل البضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول : يتعين على متعهد النقل متعدد

الوسائط أن لا يكون فقط قادرا على تقديم خدمة النقل من نقطة القيام الى نقطة الوصول ، بل عليه أيضا أن يهيأ هذه الخدمة نوعيا و تجاريا ، لكي تتلائم مع إحتياجات المصدر و مطالبه . و عليه كذلك أن يقدم للمصدر المشورة، و أن يجد الحلول المناسبة و الملائمة للمشاكل التي قد تعرض أثناء النقل.

ثانيا : تطبيق قواعد علم إدارة التوزيع المادي أو الإدارة اللوجستية :

اللوجستيك هو العلم الذي يهدف إلى توفير الأشياء الصحيحة ، بالكميات الصحيحة ، في المكان الصحيح ، في الوقت الصحيح و بتكلفة معقولة. و يقع على عاتق المصدر عبء ترتيب نقل و توزيع السلع المنتجة ، و عليه في نفس الوقت أن يكون ملما بالخيارات المتاحة لإتجاهات التوزيع ، و ما تنطوي عليه من تكلفة . و يتعين عليه كذلك أن يعي العلاقة بين الإنتاج و المبيعات و التوزيع لكي يوائم بينهما.

فهناك تناسب بين التوزيع الامثل و كمية المخزون السلعي التي يلزم الإحتفاظ بها . و بداهة فالمخزون يعتبر عاملا هاما في كل مرحلة من مراحل الإنتاج، أي منذ بدئ شراء المواد الخام حتى إتمام تجهيز السلعة المنتجة. فالمخزون الزائد عن الحاجة يعطل جزءا من راس

المال العامل، و يشغل مساحة زائدة في المستودع أو الساحة، كما أنه قد يعرض البضاعة المخزونة ذاتها للتلف. ومن هنا تظهر أهمية علم اللوجستيك باعتباره الدعامة الثانية لنظام تعدد وسائل النقل ، بحيث يمكن عن طريقه ضبط مستوى المخزون إلى الحد التجاري الأدنى ، مما يؤدي الى التقليل من تكاليف الاحتفاظ بمخزون كبير من البضائع بانتظار إتمام تصريفها.

و قد أفاد نظام تعدد وسائل النقل من تطبيق مبدأ في الوقت المضبوط ، فأمكن بهذا الشكل و باستخدام الحاسب الآلي الموائمة بين الإنتاج و التوزيع و المبيعات بطريقة مثلى. و أدى هذا التطور الهام و حاجات العمل إلى أن يعيد متعهد النقل متعدد الوسائل النظر في طبيعة وظيفته و مداها. و بعد أن كانت هذه الوظيفة تنحصر في أخذ البضائع في حراسته لنقلها من نقطة القيام الى نقطة الوصول ، نجده قد أضاف على عاتقه مهمة أخرى جديدة يصبح بمقتضاها متعهد للتوزيع الشامل بالإضافة الى وظيفته الأصلية في النقل. و تتم هذه الوظيفة الإضافية عن طريق نوع جديد من عقود النقل يأخذ شكل إتفاق مشاركة و يعرف أيضا بإسم عقد اللوجستيك بين المصدر و متعهد النقل ، يلتزم بموجبه هذا الأخير بأن يؤدي كافة الخدمات اللوجستية نيابة عن المصدر بالإضافة إلى عمليات النقل متعدد الوسائل . و هكذا يكون متعهد النقل قد زاد إقترابا من المصدر، فيتولى تحليل حاجاته المتعلقة بالتوزيع الشامل (اللوجستيك) ، لكي يصمم مخططا متكاملًا يلبي تلك الحاجيات . ثم يقوم بتنفيذ هذا المخطط بصفته متعهد للنقل متعدد الوسائل و متعهدا للتوزيع الشامل.

كذلك قد يعهد المصدر إلى متعهد النقل متعدد الوسائل، متعهد التوزيع الشامل بعمليات التخزين، تجميع البضاعة و فكها، عمليات الفحص و التغليف و مراقبة المخزون ووضع العلامات و الأسعار على البضاعة، و غيرها من أعمال خدمة البضاعة.

و رغم أن المصدر يشترك مع متعهد النقل و التوزيع الشامل في تخطيط تلك الخدمة ، إلا أن المتعهد هو الذي يتولى تنفيذها و يتحمل المسؤولية الكاملة عن ذلك التنفيذ .

لكل ذلك يتطلب التوزيع الشامل إشرافا صارما على نقل المواد الخام أو السلع المصنفة من نقطة الوصول وفقا لبرامج زمنية محكمة التخطيط ، منضبطة التنفيذ.

الفرع الثانى

النقل متعدد الوسائط من منظور التطبيق العملى

الشاحن أو مرسل البضاعة هو نقطة البداية ، فهو يتقدم إبتداء " بطلب شحن " إلى متعهد النقل متعدد الوسائط الذى غالبًا ما يكون مرحل البضائع ليتولى نقل البضاعة المبينة فى طلب الشحن من مكان القيام إلى مكان الوصول المسميين فى نفس طلب الشحن.

فإذا قبل متعهد النقل أو مرحل البضاعة طلب الشحن ، إنعقد مباشرة عقد النقل متعدد الوسائط وعلى كل من طرفى هذا العقد البدء فى تنفيذ إلتزاماته بموجب مورد فيه من شروط.

فيتولى مرسل البضاعة تسليمها إلى مرحل البضائع، ومن ثم ينفذ يديه مما يستتبع هذه الخطوة من إجراءات تتعلق بتسفير البضاعة إلى مقصدها النهائى . فلا يهم المرسل ماهية وسائط النقل التى سوف يقع عليها الاختيار لنقل البضاعة وهل ستكون برًا ، أو بحرًا ، أو جواً. ولا يهمه من قريب أو بعيد مسارات النقل أو وسائل النقل أو معدات أو أدوات تداول البضاعة ، ولا طبيعة ومحتوى العقود التى يبرمها مرحل البضائع مع الناقلين من الباطن ، أو عقود الشحن والتفريغ ومتابعة تنفيذها ، كذلك قد لا يشغل فكر المرسل عمليات الترانزيت أو التخزين التى قد تحدث أثناء مشوار البضاعة إلى وجهتها النهائية ، ولا ما قد يجريه مرحل البضائع من عقود الناقلين وغيرها.

المهم أنه قد أزيح عن عاتق المرسل كافة الإجراءات التى إعتاد القيام بها وتحمل أعبائها الثقيلة فى ظل النقل المجزأ أو النقل أحادى الوسائط. فما على المرسل حالياً إلا أن يصدر تعليماته كتابة إلى مرحل البضائع موضحاً كافة البيانات المطلوبة لنقل البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه سلمه فى المكان المتفق عليه وفى الوقت المضبوط.

فإذا إنتقلنا إلى جانب مرحل البضائع بصفته متعهداً للنقل المتعدد الوسائط ، فإن صورته الكاملة فى عقد النقل متعدد الوسائط تتبلور مما يأتى:

1- أن عليه إستخدام واسطتى نقل على الأقل لنقل البضاعة. ووسائط النقل عموماً تحصر

فى : "البحرى - الجوى- الطرقي- السكى - النهرى - الأنابيب".

2- مرحل بضائع واحد يتولى تنظيم وتنفيذ إجمالي عملية النقل ويتصرف بصفته أصلاً – لا بالوكالة ولا بالنيابة عن أحد – ويتحمل مسؤولية تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط برمته في مواجهة أصحاب البضاعة.

3- مستند نقل واحد يصدره مرحل البضائع ، إلى المرسل ويثبت فيه شروط عقد النقل بكافة مراحلها ويسمى " سند الشحن للنقل متعدد الوسائط". وثيقة النقل كما تنص FIATA FEL

و BIMCO B/L

4- أن يبرم مرحل البضائع مع المرسل عقد واحد للنقل متعدد الوسائط منذ لحظة صدور موافقة المرحل على إيجاب المرسل المتمثل في "طلب الشحن " ويغطي هذا العقد كافة مراحل نقل البضاعة من الباب إلى الباب.

5- أن يتولى تنفيذ عمليات النقل متعدد الوسائط مقابل أجره إجمالية شاملة عن كل مراحل رحلة البضاعة من الباب إلى الباب.

6- أن يجرى التأمين على المسؤولية على أن يغطي كافة مراحل رحلة البضاعة من الباب إلى الباب ومن المهم الإشارة عند هذه النقطة إلى ثلاث مبادئ رئيسية يتميز بها النقل متعدد الوسائط.

أ- أن النقل متعدد الوسائط يقتصر على نقل البضائع (الحاويات) دون أن يشمل نقل لأشخاص أو المسافرين.

ب- أن النقل متعدد الوسائط بطبيعته دولي أى يقع بين دولتين مختلفتين فلا يوجد واقعاً وقانوناً، ما يمكن أن يُسمى بالنقل متعدد الوسائط الوطنى أو الداخلى أى فى دولة واحده.

ج- أن لا يشترط بالضرورة أن يشتمل النقل متعدد الوسائط على رحلة بحرية، كما هو الحال فيما تشترطه "قواعد روتردام 2008"، وأن هذا الشرط قد ورد فى هذه القواعد باعتبارها أصلاً

اتفاقية لتنظيم أحكام النقل البحرى كلياً أو جزئياً⁶⁹

بالرغم من صحة ما ورد بأن لا يشترط بالضرورة أن يشتمل النقل متعدد الوسائط على رحلة بحرية لكن قواعد روتردام لم تنص على ما ورد أعلاه بهذا النص فقد ورد في الفقرة (1) من المادة (1) – التعاريف) أن ("عقد النقل" يعني " عقداً يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجره نقل ، ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحرى ") كما أنه من غير المحبذ الاستناد على قواعد روتردام لوجود تحفظ عربي على نصوص هذه الاتفاقية سبق وأن عبر عنه مجلس وزراء النقل العرب وقرر التريث في الانضمام إلى تلك الاتفاقية أسوة بالعديد من دول العالم .

يشترط لى يأتى النقل المتعدد الوسائط أكله، وأن يحقق غايته فى إختصار زمن الرحله ، وخفض تكلفتها الإجمالية، وتقديم خدمة متميزة للعميل فى المكان المتفق عليه ، وفى الوقت المضبوط ، فإنه يتعين انضمام الدول صاحبة الشأن إلى مجموعة من الإتفاقيات الداعمة لضمان سهولة إنسيابية حركة البضاعة بلا عوائق أو موانع خاصة عبر الحدود المشتركة للدولة والنقاط الجمركية التى تمر عليها البضاعة ، وإلا فقد النقل متعدد الوسائط أهم مميزاته وضاعت الأغراض الإقتصادية والتجارية المنتظره.

الفرع الثالث

أهداف النقل متعدد الوسائط

يهدف نظام النقل متعدد الوسائط إلى ضمان إنسيابية ومرونة حركة البضاعة خلال سلسلة نقل متكاملة بالسعر المناسب وفى الوقت المطلوب مع ضمان وصول البضاعة للمستهلك النهائى بحالة جيدة.

ولاشك أن إدخال نظام النقل متعدد الوسائط بالدول العربية سيساعد على تدفق التجارة البينية بينها فى سهولة ويسر وبتكلفة منخفضة إذا ما قورنت بالنقل أحادى الواسطة، كما سيساهم فى تسهيل عمليات صادرات هذه الدول مع العالم الخارجى لزيادة قدرة المصدرين على البيع المباشر فى الأسواق الخارجية طبقاً لمخطط بالغ الدقة يوائم بين الإنتاج والمبيعات والتوزيع مع توافر مستمر للمعلومات.

كما يساعد النقل متعدد الوسائط على تطبيق قواعد وأسس إدارة اللوجستيات التى تعنى تخطيط وتنفيذ ومراقبة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للبضائع وما يتعلق بها من معلومات بأقل تكلفة وذلك من نقطة المنشأ إلى نقطة الإستهلاك بغرض تلبية طلبات العملاء ، وهى تتضمن فى جوهرها عناصر النقل والتوريد والتوزيع، والأصل أنه يقع على عاتق المصدرين بالجزائر عبء ترتيب نقل وتوزيع المواد الخام والسلع المنتجة وعلينهم فى نفس الوقت أن يكونوا ملمين بالخيارات المتاحة لإتجاهات التوزيع وما تتطوى عليه من تكلفة كذلك أن يعوا

العلاقة بين الإنتاج والمبيعات والتوزيع لكي يوائموا بينها ، فهناك علاقة بين التوزيع الأمثل وكمية المخزون من السلعة التي يلزم الاحتفاظ بها ، وبداهة فإن المخزون يعتبر عاملاً هاماً في كل مرحلة من مراحل الإنتاج والتوزيع ، أى منذ بدء شراء المواد الخام حتى إتمام تصنيع وتجهيز وتوزيع السلعة ، فالمخزون الزائد عن الحاجة يعطل جزءاً من رأس المال العامل ويشغل مساحة زائدة في المخزن أو الساحة، كما أنه قد يعرض السلعة المخزنة للتلف ومن هنا تظهر أهمية تطبيق قواعد علم إدارة اللوجستيات باعتبارها إحدى الدعائم الرئيسية للنقل متعدد الوسائط ، بحيث يمكن عن طريقها ضبط مستوى المخزون إلى الحد الأدنى بما يؤدي إلى تخفيض تكاليف الاحتفاظ بمخزون كبير من البضائع انتظاراً لتصريفها.

وتشكل خدمة النقل في الولايات المتحدة بحوالى 46 % من إجمالي التكاليف اللوجستية ، وأهم العوامل التي تؤثر على تكاليف النقل هي تلك المرتبطة بخصائص السلعة من حيث قابليتها للتلف السريع ومعامل تسنيفها وسهولة أو صعوبة تداولها وقيمتها ، كما تؤثر العوامل المرتبطة بظروف السوق في إرتفاع أو إنخفاض تكلفة النقل من حيث مسافة ومخاطر النقل إلى السوق ، والقوانين والقرارات الحكومية المفروضة على وسائل النقل وموسمية السلعة ودرجة المنافسة. ولاشك أن تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط في الجزائر سيساعد على تفعيل إقامة السوق العربية المشتركة وإبرام إتفاقيات ثنائية للتبادل التجارى من خلال إنشاء مناطق تجارة حرة وإنشاء لجان وظيفية لتسهيل النقل والتجارة بين الدول العربية وتبادل المعلومات والمستندات إلكترونياً والتوسع في تطبيق التجارة الإلكترونية وتعاون الدول العربية في مجال نقل البضائع بحراً وبراً وجواً.

ويتطلب النقل متعدد الوسائط أعلى درجة من المهنية و الاحترافية الفعالة في كل المستويات الإدارية وذلك لتخطيط وتشكيل وتنفيذ خدمات النقل متعدد الوسائط وفيما يلي نعرض بالتفصيل للملامح الرئيسية للنقل متعدد الوسائط:

1 - يفضل هذا النظام استخدام تقنية التبادل الإلكتروني للمعلومات من خلال شبكة تربط الشاحن (المصدر / المستورد) بالناقل في كل مراحل النقل.

- 2 - يوفر هذا النظام خدمه منتظمة خاصة مع كل مشغل / ناقل من خلال الالتزام التام بجدول الرحلات ومواعيدها.
- 3 - يطور النظام وينسق في تجانس تام أفضل مزايا ومميزات وسائط النقل الفردية بما يصب في مصلحة الشاحن .
- 4 - يستغل النظام أستغلالا جيدا البنية الأساسية للنقل متعدد الوسائط بما يسمح بالحصول على أفضل الأسعار التنافسية للنقل من الباب للباب أو من المخزن للمخزن – وبالتالي فإن نظام النقل متعدد الوسائط يستفيد من إقتصاديات المدى، الأمر الذى يزيد من العائد على الإستثمار فى النقل - وأساسا فإن نظام النقل متعدد الوسائط هو عملية على درجة فائقة من التقنية.
- 5 - يولد النظام درجة عالية من المهنية في كل مراحل النقل، كما يشجع الشاحنين على أن يقوموا بالحجز المسبق للسعات المكعبة لشحناتهم، ربما بشهور مقدما. ونتيجة لذلك فإن تسهيل التخطيط الجيد والأتاحة الفعالة لكل موارد النقل متعدد الوسائط وتسهيلاته يصبح أمراً ممكناً – و بالإضافة لذلك فإن التواصل الالكتروني الميسر مع الناقل يخلق حوارا إيجابيا ومستمر ما بين الشاحن والناقل.
- 6 - يوفر عدد متزايد من المشغلين / الناقلين أدارات لوجستية تابعة لهم يتم تفعيلها لخدمة إحتياجات ومتطلبات العملاء ، الأمر الذى يشجع على أيجاد وخلق تناسق و إنسجام تام ما بين الشاحن والمشغل / الناقل ، كما يضمن الإلتزام المتبادل لخدمة السوق من المستخدم ومقدم الخدمة في النقل متعدد الوسائط.
- 7 - يشجع الاستخدام الفعال لكل البنية التحتية لنظم النقل متعدد الوسائط بكافة جوانبها على الاستثمار من جانب كل من الناقل والشاحن (المصدر والمستورد) وبصورة عامة فإن ذلك يولد روح الشراكة والتفاهم لاجبابي بين الشاحن والناقل.
- 8 - يعتبر النقل متعدد الوسائط القاطرة التي تقود التنمية ، فهو يقرب البائع إلي المشتري أكثر و أكثر ، كما يمكن الأعمال الدولية من التدفق دون أى عقبات أو عوائق من خلال تنامي روح التفاهم والمشاركة في الأفكار والمفاهيم و الارتفاع لأعلي المستويات المهنية

والإحترافيه في العمل - والواقع أن منظومة النقل متعدد الوسائط تعد إمتدادا طبيعيا لسلسلة إمداد المصانع ومن ثم فأنها تولد الرغبة العميقة لدي المصنعين في التخطيط لفتح الأسواق العالمية لمنتجاتهم .

9 - تعتبر منظومة النقل متعدد الوسائط مثالا إيجابيا للتنافسية من خلال تقديم اسعار تنافسية للنقل من الباب للباب أو من المخزن للمخزن - الأمر الذي يمكن الشاحن من المتابعة الدائمة لتكاليف التوزيع الدولي وعقد المقارنات بين الطرق البديلة علي أساس القيمة المضافة.

10 - يسعي مشغلي سفن الحاويات ومقدمي خدمات النقل للعمل من خلال مراكز لوجستية في المناطق المختلفة كما يسعون لتقديم خدمة متكاملة من الخدمات مصممة خصيصا لكي تلي الاحتياجات الفردية لكل عملائهم ، وتشمل هذه الخدمة المتكاملة تخزين البضائع في المخازن المجهزة أو الحرة وإدارة المخزون ، وتنفيذ طلبات العملاء والتجميع وإدخال التعديلات المطلوبة علي المنتجات حسب رغبات العملاء والتعبئة والتوزيع الداخلي أو الدولي وأعداد وتنفيذ مستندات الجمارك ... الخ.

11 - تحت رعاية الغرفة الدولية للتجارة وغيرها من الهيئات الدولية الأخرى تم تفعيل كود مشترك للمسئوليات وأنهاء المستندات المطلوبة لعمليات النقل الدولية يتم العمل به حاليا هو الأمر الذي ولد ثقة هائلة فيما تقوم به منظومة النقل متعدد الوسائط من خدمات ويشمل ذلك العديد من الأمثلة مثل قواعد مستندات النقل متعدد الوسائط الصادرة من الاونكتاد وغرفة التجارة الدولية لعام 1991 والتي استخدمت لعمل بوليصة الشحن الخاصة بالنقل متعدد الوسائط (FBL) أو ال-(FIATA) ، و أيضا وثيقة المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في النقل الدولي (INCOTERMS) لعام 2010 و أيضا الوثيقة الموحدة للجمارك والممارسات الخاصة بالوثائق الائتمانية رقم 600 والمعروفة باسم ⁷⁰ ICCUSP .NO.600

12 - خلق نظام النقل متعدد الوسائط مناخا جديدا في مجال التوزيع الدولي وهو المناخ الذي يحدده السوق والذي قام بخلق شراكات قوية ما بين الناقل والشاحن ومن المجالات الخاصة

⁷⁰ وتعني UCP: الوثيقة الموحدة للجمارك والممارسات الخاصة بالوثائق الائتمانية.

التي نالت إهتماما كبيرا الحفاظ علي جداول ومواعيد الرحلات والعمل علي تحسينها لخدمة العملاء ، مما أدي إلي تقليل الزمن الذي يظل فيه رأس المال المستثمر في البضائع في مرحلة الانتظار لحين النقل ، كما قام بالإسراع في جدول شبكات التوزيع، الأمر الذي نتج عنه تحسين القيمة المضافة وتوفير ربحية أكبر وخدمة أفضل للمستورد وخاصة بالنسبة للمنتجات الخاصة بالغذاء و أيضا المنتجات فائقة التقنية ذات معدل الوزن المنخفض أو الخفيف.

13 - ومن ثم فقد كان المتبع في الماضي أن يقوم المشغل بتوفير الخدمة والبيئة الأساسية، أما اليوم فإن الشاحن – من جانبه يسعى باستمرار لتحسين و إختراق الاسواق الجديدة، في الوقت الذي يستجيب له الناقل بلهجات عالية.

14 - تمثل منظومة النقل متعدد الوسائط قوة دافعة هائلة لدور الموانئ البحرية والمطارات الجوية- فعلي مستوي العالم كله تقوم هيئات الموانئ بتطوير موانئها وخلق المراكز الصناعية والتجارية والمناطق الحرة بها، في نفس الوقت الذي تبادر فيه هيئات الموانئ بتشجيع مشغلي البنية الأساسية للموانئ- وفي هذا الصدد فإن هؤلاء المشغلين يمثلون القاعدة القوية الفعالة التي يعتمد عليها في تطوير وتحسين شبكات منظومة النقل متعدد الوسائط و أمثلة ذلك نجدها في موانئ سنغافورة ودبي وكلانج وروتردام. وبشكل عام فإن هيئات الموانئ تركز علي تنسيق أنشطتها وتطوير استراتيجيتها بمعدل غير مسبوق، خاصة فيما يتعلق بإعادة الشحن بالأسواق البحرية / الجوية.

15 - وبالمثل فإن ملاك السفن يقومون ببناء سفن حاويات أكبر وأكبر إستجابة لنمو نمط النقل القائم علي التوقف في ميناء واحد، ومن ثم فإنهم يستخدمون نظم الشبكات والموانئ البحرية وذلك لتحسين وخفض الزمن الكلي لإعادة شحن البضائع ولزيادة الكفاءة.

16 - هناك تغير كبير في الوقت الحاضر في النمط السائد للتوزيع الدولي حيث أنخفض حالياً معدل النقل بكثير من ميناء لميناء كما ازداد في النقل متعدد الوسائط مما ساعد كثيرا علي التخفيف من مشاكل تكديس الموانئ وأدي الي التنافس في إنشاء الموانئ الجافة

ومناطق التجارة الحرة و إنشاء المراكز المحلية للتحكم في جمارك الواردات والصادرات.

- 17 - ومن ثم فإن ذلك قد خلق رؤية جديدة مليئة بالحماس و الإلتزام لكل مستويات سلاسل الإمداد بهدف تطوير وتحسين مزايا القيمة المضافة بدأت في البزوغ لكل من المصدر والمستورد باستخدام منظومة الشبكات المحورية.
- 18 - من المهم للغاية إستخدام أبحاث ودراسات السوق لتحسين منظومة النقل متعدد الوسائط، بما يتطلب التسويق المستمر والمتواصل للشبكة بما في ذلك المواصفات الفنية للسلع، والتغيير المستمر في تدفق الحمولة بالأطنان بالنسبة للمنشأ والمقصد النهائي، وتحسين وخفض زمن إعادة الشحن وما إلي ذلك.
- 19 - الكل سواء في منظومة النقل متعدد الوسائط التي تقدم خدماتها لكل من الشاحن الصغير والشاحن الكبير على حد سواء وبالمثل للشحنة كاملة الحمولة من البضائع المجمعة حسب طلب وأحتياج العميل.
- 20 - تقوم منظومة النقل متعدد الوسائط بفتح وتنمية الأسواق الجديدة، كما تحسن من جودة المنتجات، السلع ، وترفع من معدل الحمولات المنقولة وتخفف من زمن الإنتظار، كما تقلل من التعبئة وتساعد علي نمو وتصاعد أسواق مستهلكي السلع فائقة التقنية وسريعة الحركة.
- 21 - وبالإضافة لذلك فإنها تقرب من الثقافات والأعمال الدولية سواء علي مستوي الأهداف أو الإيدولوجية.
- 22 - ضمان إنسيابية ومرونة حركة البضاعة خلال سلسلة نقل متكاملة بالسعر المناسب في الوقت المناسب مع ضمان وصول البضاعة للمستهلك النهائي بحالة جيدة مما سيساعد على تدفق التجارة العربية البينية في سهولة ويسر وبتكلفة منخفضة إذا ما قورنت بالنقل أحادي الوساطة.

- 23 - تسهيل عمليات صادرات الجزائر مع العالم الخارجى لزيادة قدرة المصدرين على البيع المباشر فى الأسواق الخارجية طبقاً لمخطط بالغ الدقة يوائم بين الإنتاج والمبيعات والتوزيع مع توافر المعلومات بصفة مستمرة.
- 24 - يساعد النقل متعدد الوسائط على تطبيق قواعد وأسس إدارة اللوجستيات التى تعنى تخطيط وتنفيذ ومراقبة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للبضائع وما يتعلق بها من معلومات بأقل تكلفة وذلك من نقطة المنشأ إلى نقطة الإستهلاك بغرض تلبية طلبات العملاء فى الوقت المناسب وبالسعر المناسب وبالكمية المناسبة مع ضمان وصول البضائع سليمة وبحالة جيدة.
- 25 - تطبيق قواعد وأسس إدارة اللوجستيات بإعتبارها إحدى الدعائم الرئيسية للنقل متعدد الوسائط بحيث يمكن عن طريقها ضبط مستوى المخزون إلى الحد الأدنى بما يؤدى إلى تخفيض تكاليف الإحتفاظ بمخزون كبير من البضائع إنتظاراً لتصريفها تطبيقاً لمبدأ الإنتاج فى الوقت المناسب.
- 26 - تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط فى الجزائر سيساعد على تفعيل إقامة السوق العربية المشتركة وإبرام إتفاقيات ثنائية للتبادل التجارى من خلال إنشاء مناطق تجارة حرة وإنشاء لجان وظيفية لتسهيل النقل والتجارة بين الدول العربية وتبادل المعلومات والمستندات إلكترونياً والتوسع فى تطبيق التجارة الإلكترونية وتعاون الدول العربية فى نقل البضائع بحراً وبراً وجواً.

الفرع الرابع

مزايا النقل متعدد الوسائط بالنسبة للشاحنين

توضح الاعتبارات التالية الأسباب التى تدفع الشاحنين لتفضيل النقل متعدد الوسائط:

- 1 - خدمة يمكن الاعتماد والتعويل عليها من حيث معدل تردد الرحلات ومن حيث تنافسية الأسعار، كما أن البضائع تصل إلى المقصد النهائى لها من خلال برنامج زمنى محدد

⁷¹ د. أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائط ودوره فى تنمية التجارة العربية البينية، أغسطس 200 ، <http://www.pdfactory.com>.

يشمل وسائط النقل المتعددة المستخدمة في النقل وكذلك المتعهدين من الباطن الذين يباشرون أعمالهم في الدول المختلفة.

- 2 - تتسم الكثير من الشركات العاملة في مجال النقل متعدد الوسائط بلامح الشبكة الكونية المرتبطة بسلاسل الإمداد أو سلاسل تجارة التجزئة وأحياناً ما تتضمن سلسلة الإمداد مصنع خاص بالتجميع يخدم السوق المحلية، بينما قد تعمل سلاسل تجارة التجزئة علي القيام بشراء المنتجات من الأسواق الخارجية عبر البحار والمقصود هنا بتاجر التجزئة هو كل من يعمل في تجارة التجزئة مثل المحل التجاري أو المصانع أو المستهلك ... الخ.
- 3 - يتيح نظام النقل متعدد الوسائط للشركات أن تنفذ توقيتاتها العالمية على أساس : "في الوقت المطلوب بالضبط" وذلك عندما تتبنى جداول زمنية متكاملة ومحددة تربط بين مخازن الشاحن وبين مراكز التوزيع - ولهذا فان منظومة النقل متعدد الوسائط تعد منظومة مثالية في هذا الشأن للدرجة التي تجعل بعض الشركات تنظر الى النقل متعدد الوسائط على أنه الذراع القوية لتوزيع منتجاتها من خلال تلقى الطلبات مباشرة بالوسائط الالكترونية.
- 4 - خدمات نظام النقل متعدد الوسائط هي خدمات مهمة خصيصاً يتم تنفيذها طبقاً لاحتياجات العملاء سواء على مستوى التجارة / السلع، ولهذا السبب فهي تخدم السلع والمعدات عالية التقنية كما أن النظام يوفر ضمانات كافية كفيلة بحماية البضائع أثناء نقلها ووصولها الى مقصدها النهائي في حالة ممتازة سواء أكانت هذه البضائع مجمدة أو قابلة الكسر أو من المنتجات الكهربائية ذات التقنية الفائقة.
- 5 - يقلل النقل متعدد الوسائط الى الحد الأدنى خسارة الوقت ومخاطر فقدان البضائع وأعمال السرقة والتلف وأي عوارض قد يصيب البضائع المنقولة في نقاط إعادة الشحن بوسائط النقل المتعددة شريطة أن يتم تخطيط كل عمليات النقل متعدد الوسائط تخطيطاً جيداً وأن يتم التنسيق والترابط بين هذه العمليات بأتقان شديد بحيث تكون هذه العمليات بمثابة عملية واحدة متكاملة الجوانب . وفي هذه الصدد يجب على مشغل النقل المتعدد الوسائط أن يتابع عن كثب كل روابط اتصالاته وأن ينسق تبادل البيانات وأن يرقب ويتابع تدفق البضائع

بسلاسة ويسر عبر نقاط اعادة شحنها.

- 6 - يفضل المنتجين والبائعين ألا يشغلوا أنفسهم بتفاصيل عملية النقل الخاصة بمنتجاتهم وسلعهم وذلك بأن يعهدوا بذلك الاخر للناقلين المحترفين والمتخصصين وذلك حتى يتفرغ هؤلاء المنتجين بشكل أساسى لأنشطتهم المهنية من خلال تعهيد الانشطة غير الاساسية للمتعهدين الخارجيين.
- 7 - يقوم الشاحن بمقابلة ناقل واحد فقط وهو فى هذه الحالة مشغل النقل متعدد الوسائط أو مقدم خدمات النقل المتكاملة وهو الشخص المسئول عن البضائع ونقلها من الباب الى الباب بمقتضى وثيقة واحدة من خلال مسؤولية محددة للناقل ومن خلال خدمة رصد وتتبع الكترونى واحدة ومن خلال سعر نولون واحد لكل عملية النقل ومن خلال عقد تأمين واحد على البضاعة المنقولة من نقطة الاستلام الى نقطة التسليم.
- 8 - ومعنى ذلك أن المرسل أو الشاحن يتعامل مع مشغل النقل متعدد الوسائط فقط فى كل الامور المرتبطة بنقل البضائع بما فى ذلك تسوية المطالبات المتعلقة بفقدان أو تلف البضائع أو تأخير التسليم فى المقصد النهائى المحدد لوصولها.
- 9 - فى منظومة النقل متعدد الوسائط تكون المستندات والوثائق المطلوبة فى حدها الادنى حيث أن هناك وثيقة واحدة هى بوليصة الشحن كما أن سعر نولون النقل هو سعر شامل و واحد بالاضافة الى وثيقة تتضمن كافة الاشتراطات والقواعد الخاصة بالنقل وطبقا لذلك ليس هناك عبي إصدار وثائق ومستندات متعددة بالإضافة إلى الامور الرسمية الاخرى المرتبطة بكل قطاع أو جزء فى سلسلة النقل وبمعنى آخر فان المستندات المطلوبة تكون فى الحد الادنى لها فى منظومة النقل متعدد الوسائط.
- 10 - تركز حاليا العديد من الشركات بشكل أكثر على التوزيع العالمى كعنصر هام فى مجال أنشطة الاعمال الدولية وتحدد مثل هذه الشركات بشكل خاص مركزين للربحية هما : الصانع ، سلسلة المنتجات ، وسلسلة التوزيع من نقطة الامداد الى المقصد النهائى الخارجى عبر البحار.
- 11 - تدرك الشركات التى تستخدم شبكة النقل متعدد الوسائط كسلسلة إمداد أهمية زمن إعادة

الشحن فى النقطا المختلفة و الأثر البالغ لربط رأس المال و احتجازه فى هذه النقطا ولذلك فان تسريع زمن إعادة الشحن كفىل بربط وتنسيق وصول الامدادات وإلى مصانع التجمیع الواقعة فى الدول المختلفة وارتباطها الوثيق ببعضها البعض مما يقلل من تجميد رأس المال المستثمر أثناء عملية النقل – وطبقا لذلك فان إعادة الشحن السريعة للبضائع تجعل من الممكن على منظومة النقل متعدد الوسائط أن تتجنب عيوب البعد عن الاسواق النائية وتجميد رأس المال.

12 - من العناصر الاساسية فى هذا النظام توافر المستندات المحددة فى NNOCC والخاصة بمخازن محطات الاستقبال البحرية – والعديد من هذه التسهيلات يشمل استخدام أسلوب قراءة رموز التشفير كما يشمل أيضا توافر التسهيلات لأغراض خاصة لاستقبال البضاعة المتخصصة والمماثلة كما هو متوافر فى مراكز التوزيع وساحات التخزين.

13 - مازالت تكنولوجيا التحوية تتناهى وتتحسن حيث تحول السوق فى السنوات الاخيرة من كونه سوق للمنتجات الى سوق للمستهلكين وبحيث أصبح الشاحن هو العنصر المهيمن على تصميم وتطوير سوق التحوية .

14 - قامت عمالقة التحوية مثل : CMI - CGM و Nedlloyd و خطوط حاويات Atlantic بتفعيل شبكة قوية من الادارات اللوجستية ترتبط بفروعها العالم بيق وذلك بهدف تقديم المساعدة لعملائها ولخدمة هؤلاء العملاء فى إنشاء أفضل الاليات ذات الكفاءة الاقتصادية للتوزيع من خلال النقل الامثل للبضائع.

15 - أدى تطور السوق المشتركة الواحدة داخل الاتحاد الاوروبى الى تنسيق الجمرك الشامل داخل الاتحاد مما أتاح لرجال الاعمال توافر سوق ضخم واحد لا يحده أى عوائق أو عقبات تجارية.

16 - وينطبق ذلك بالمثل على منطقة التجارة الحرة لشمال أمريكا (NAFTA) والتي تشمل كندا والمكسيك والولايات المتحدة الامريكية، علما بأن مثل هذه المناطق التجارية الهائلة تفضل بقوة استخدام منظومة النقل متعدد الوسائط التى تزيل كافة الحدود الدولية، الأمر

الذى ينمى ويدفع مراكز التوزيع التى يقودها السوق والتى تعمل من خلال الموانى المحورية والشبكات الرابطة بين مختلف دول العالم.

17 - تتطلب أسواق السلع الاستهلاكية سريعة الحركة مثل المواد الغذائية والمنتجات الاستهلاكية توافر شبكات توزيع على درجة عالية من التعقيد والكفاءة حيث تتضمن هذه الشبكات عمليات لوجستية معقدة مثل تلك المتوافرة فى الموانى المحورية والشبكات الرابطة للنقل، وهو الأمر الذى يزيد من سرعة انتقال البضائع من نقطة نقل الأخرى فى مراحل اعادة الشحن، كما يقلل من تكلفة المخزون كما يوفر خدمة هائلة للمستهلك وتحرك أسرع خلال سلسلة الامداد وصولاً الى المستهلك النهائى.

18 - قدمت خدمة تبادل المعلومات الكترونيا (EDT) خدمة جلييلة للوجستيات التوزيع وحققت لها نقلة نوعية، فليس هناك حدود دولية أو فروق فى التوقيتات بالنسبة لها ومن ثم فانها تقدم آلية تحكم ومراقبة ومتابعة للأداء بالنسبة لعمليات نقل البضائع وكما سبق وذكرنا فان استخدام وأجهزة قراءة الترميز أو التشفير فى العديد من شبكات التوزيع وذلك لتفعيل ومرور البضائع قد أضاف الكثير والكثير لمراحل النقل متعدد الوسائط.

19 - وفورات التكلفة الناتجة عن كل المزايا السابقة لمنظومة النقل متعدد الوسائط عادة ما تنعكس فى أسعار النولون الشاملة التى يتقاضاها مشغل النقل متعدد الوسائط وأيضا فى تكلفة التأمين على البضائع المنقولة وكلما تم نقل هذه الوفورات الى المستهلك النهائى كلما زاد الطلب على المنتجات والسلع وبالتالي على النقل – و بالاضافة لذلك فان المزايا الكامنة فى منظومة النقل متعدد الوسائط كفيلة بأن تخفض أيضا التكلفة الاجمالية للصادرات وتحسن من وضعها التنافسى فى الاسواق العالمية.

20 - ولكى ننهى هذا التحليل لمنظومة النقل متعدد الوسائط يجب علينا أن نؤكد أن التكنولوجيا الحديثة سوف تظل تلعب دوراً رئيسياً فى التنافس والتوسع المستمر لشبكات النقل متعدد الوسائط وهو الأمر الذى سيمثل فى النهاية أداة هائلة تيسر نحو تطور التجارة الدولية.

المبحث الثاني

تطور التشريع الدولي لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط

شهدت صناعة النقل بوجه عام تطورات تكنولوجية مذهلة مع بداية النصف الثاني من هذا القرن. و كان من مظاهر هذه التطورات استخدام الحاويات كأداة نقل نمطية بالإضافة الى التقدم الفني في وسائل النقل و الإتصالات و طرق استخدامها و إدارتها . و كان من الطبيعي أن يترتب على هذا التحول تغييرات في نمط الإلتزامات التعاقدية بين الشاحنين و الناقلين، و إختلافات في طبيعة و مدى و حدود مسؤولية الناقلين وأشكال و وظائف سندات الشحن.

و من ثم ليس من الغريب أن تسارع الهيئات الدولية المعنية ببذل المحاولات لإرساء قواعد قانونية تصلح لتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط. و قد سارت هذه المحاولات على الطريق، الى أن بلغت مبتغاها بتوقيع إتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في 24 ماي 1980.

و نظرا لأهمية موضوع التطور التشريعي الدولي لقواعد النقل المتعدد الوسائط، لذلك سوف نخصص له هذا الفصل من الباب التمهيدي. فنتناول في مبحث أول الحاجة إلى تلك القواعد ، و ما بذل من محاولات في سبيل لتحقيقها. ثم نخصص المبحث الثاني لموضوع توقيع إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط. و نفرد المبحث الثالث للمزايا المرجوة من النقل المتعدد الوسائط و موقف الدول النامية من الإتفاقية.

المطلب الأول

الحاجة الى قواعد قانونية لتنظيم النقل الدولي معدد الوسائط و المحاولات التي بذلت

ترجع المحاولات الأولى لوضع قواعد دولية للنقل المشترك ، الى ما دار من مناقشات في أروقة اللجنة البحرية الدولية ، خلال اجتماعها عامي 1911 و 1913. و لم يكتب لهذه المحاولات أي نجاح بسبب ما لقيته هذه المحاولات من معارضة من إنجلترا و أمريكا ، ثم أعيد

من جديد عرض الموضوع في إجتماعات اللجنة البحرية الدولية سنة 1948 و استغلته غرفة التجارة الدولية بهدف صياغة سند شحن دولي للنقل المتتابع / المخترق. غير أن هذه المحاولة لم تفلح أيضا في تحقيق نتائج عملية ، بل أنها لم تتعد حدود الدراسات النظرية فحسب.

و في عام 1969 فرغت اللجنة البحرية الدولية من إعداد إتفاقية أخرى بشأن مستند النقل الدولي للبضائع . و قد بنيت قواعدها على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924. و عرفت هذه الإتفاقية حينها بإتفاقية طوكيو.

و إزاء هذه الجهود المتفرقة، وافق المعهد الدولي لتوحيد قواعد القانون الخاص و اللجنة البحرية الدولية ، على عقد إجتماعات بغرض توحيد المشروعين السابقين في نص واحد ، و في روما يناير 1980 تم وضع مشروع روما ، غير أن اللجنة الإقتصادية لأوروبا بالإشتراك مع منظمة المنظمة البحرية الدولية ⁷² قامتا بتنقيح " مشروع روما " بما يتمشى مع قرارات المؤتمر الدولي للحاويات سنة 1972. و من ثم خرج إلى الوجود " مشروع إتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع.

و تبع ذلك أن أصدرت غرفة التجارة الدولية القواعد الموحدة بشأن وثيقة النقل المشترك سنة 1973. إلا أنه جرى تعديل طفيف على هذه القواعد عام 1975 تناول مسؤولية متعهد النقل المشترك عن التأخير.

و عندما تم التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في عام 1980 ، شعرت منظمة اليونكتاد بأن الوقت ربما يطول قبل دخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ. لذلك أصدرت بالتعاون مع غرفة التجارة الدولية في سنة 1991 ، القواعد الموحدة بشأن وثائق النقل المشترك.

و الدوافع وراء هذه المحاولات تتمثل في أسباب عديدة ، إستشعر معها مجتمع النقل البحري الدولي حاجة ماسة لمثل هذه القواعد الموحدة . و من أهمها :

⁷² المنظمة البحرية الدولية هي منظمة دولية، أسست في سنة 1948، تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية. يقع مقرها في لندن. من أهدافها: العمل على تحسين الأمان في البحار. مكافحة التلوث البحري.

أولا السعي الى تبسيط التعامل بالمستندات ، بحيث يمكن لمستند واحد أن يغطي مراحل النقل المتتابعة للبضائع النمطية، التي تستخدم لتنفيذها أكثر من واسطة نقل مختلفة تتولى نقلها على التتابع، بغير الحاجة الى تفكيكها بغرض فرزها أو فحصها أو إعادة تعبئتها لمرحلة النقل التالية.

ثانيا تمكين الشاحن – أو المستلم – في حالة حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير للبضاعة محل النقل المشترك، توجيه المطالبة بالتعويض ضد شخص واحد فقط تقع على عاتقه مسؤولية النقل بكافة مراحلها ، ودون أن يكون الشاحن مضطرا للرجوع على العديد من الناقلين أحادي الواسطة الذين تتابعو على نقل البضاعة.

لذلك سنقسم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ، نستعرض في المطلب الأول أهم أحكام مشروع إتفاقية النقل المشترك للبضائع لسنة 1972 ، و نخصص المطلب الثاني لإستعراض قواعد الغرفة الدولية للتجارة الموحد بشأن وثيقة النقل المشترك لسنة 1973. ثم نفرد المطلب الثالث لقواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الموحد بشأن وثيقة النقل المشترك لسنة 1991.

الفرع الأول

أهم أحكام مشروع إتفاقية النقل المشترك للبضائع لسنة 1972

الأساس القانوني لمشروع الاتفاقية: يعتبر المشروع مزيجا من أحكام معاهدة النقل الدولي للبضائع عن طريق البر ، و أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن المعدلة ببروتوكول سنة 1967. و يرجع السبب في ذلك إلى تصور واضعي المشروع أن معظم النقل المشترك للبضائع يتم عن طريق البر و البحر.

1 - تتمثل أهداف مشروع الإتفاقية في التوصل الى قواعد قانونية موحدة تنظم نشاط متعهد النقل المشترك. و حتى يمكن تجنب وقوع التنازع بين الأحكام المتنوعة التي تحكم مراحل النقل المختلفة مع الأحكام الواردة في مشروع الإتفاقية ، فقد تبني المشروع مبدئين رئيسيين:

أ - جعل تطبيق أحكام الإتفاقية إختياريا ، بمعنى ترك حرية الأخذ بها لإرادة طرفي عقد النقل المشترك و هما الشاحن و متعهد النقل.

ب - إعتقاد نظام المسؤولية الشبكية ، بموجبه لا تسري حدود أحكام المسؤولية الواردة بمشروع الإتفاقية إلا في حالة عدم التعرف على على مرحلة النقل التي لحق فيها الضرر بالبضاعة. أما إذا أمكن معرفة مكان وقوع الضرر ، و حصره في مرحلة معينة من مراحل النقل ، فتطبق حدود المسؤولية الواردة بمشروع الإتفاقية إلا في حالة عدم التعرف على مرحلة النقل التي لحق فيها الضرر بالبضاعة. أما إذا أمكن معرفة مكان وقوع الضرر ، و حصره في مرحلة معينة من مراحل النقل ، فتطبق حدود المسؤولية الواردة في الإتفاقية الدولية أحادية الوساطة ، أو القانون الوطني الذي يحكم تلك المرحلة من من النقل (المادة 12 من المشروع).

غير أن الفقرة الثانية من المادة التاسعة من المشروع ، تورد تعدادا لحالات مستنتاه، يعفي متعهد النقل من المسؤولية ، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير يرجع إلى إحداها. و قد تقرر هذه الحالات لأن سبب الضرر يتضمن إنتفاء الإخلال بالإلتزام ببذل اليقظة المعقولة المفروضة على متعهد النقل، أو لا يسمح بإفترض هذا الإخلال مقدما.

غير أنه و أثناء مناقشة مشروع الإتفاقية ، إنحازت بعض الوفود الى تفضيل إستخدام نظام المسؤولية الموحدة ، لذلك خصصت المواد 9،11،12 لمعالجة نظام المسؤولية الشبكية ، بينما أضيفت المواد 9،13 لتنظيم المسؤولية الموحدة بإعتبارها بديلا يمكن الأخذ به عند الحاجة.

و حسب نظام المسؤولية الموحدة، لا تتغير مسؤولية متعهد النقل بتغير مكان وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير للبضاعة (المادة 9،2،1) . و يتميز هذا النظام بأنه يضبط مسؤولية متعهد النقل في مواجهة الشاحن بشكل موحد بالنسبة لكافة مراحل النقل المشترك ، بصرف النظر عن نوع القواعد التي تحكم عمليات الناقلين أحادي الوساطة، أو مقدمي خدمات الشحن الذين تعزي اليهم المسؤولية عن وقوع الضرر بالبضاعة.

إلا أن متعهد النقل يستطي التخلص من المسؤولية المترتبة على النقل، إذا أثبت أن سبب وقوع الضرر يرجع الى إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية على النحو الوارد بمشروع الإتفاقية و التي تعد ترديدا لتلك الحالات المنصوص عليها في معاهدة سندات الشحن لسنة 1924 (المادة 4 فقرة 2).

2 - نطاق تطبيق الإتفاقية:

أ - **من حيث الزمان** : تنص الفقرة الأولى من المادة التاسعة من مشروع الاتفاقية على أنه " يسأل متعهد النقل المشترك عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة خلال المدة من وقت أخذه البضاعة في حراسته الى وقت تسليمه في محل الوصول".

ب - **من حيث المكان** : يشترط توافر شروط ثلاثة لتطبيق قواعد مشروع الإتفاقية :

1 - صدور مستند نقل مشترك ، أو الإشارة في صدر مستند النقل الى إنطباق قواعد الإتفاقية (المادة 12) . معنى ذلك أن يتعين النظر الى عنوان المستند، و ليس إلى محتواه لمعرفة الآثار القانونية المترتبة عليه.

2 - إستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل.

3 - توافر عنصر الدولية ، بمعنى أن يتم النقل بين دولتين مختلفتين.

و عندئذ تطبق نصوص الإتفاقية بصرف النظر عن مكان صدور مستند النقل المشترك أو مكان أخذ البضاعة أو مكان تسليمها ، و بغض النظر عن جنسية أطراف النقل و هم متعهد النقل أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص ذي صلة بالنقل المشترك، و أيا كانت جنسية وسيلة النقل المستخدمة أو دولة تسجيلها (المادة الأولى فقرة 3).

3 - **نقد مشروع الإتفاقية** : لم تتجاوز إتفاقية النقل المشترك للبضائع للبضائع أبدا مرحلة

الصياغة ، و كونها مشروعا فحسب . و قد ساهمت عدة عوامل في عدم الموافقة عليها، و كان أهم هذه العوامل نظام المسؤولية الذي أتت به . إذ حمل في طياته معاول هدم الإتفاقية ، فطبيعة المسؤولية الشبكية تستلزم الإبقاء على أحكام النقل أحادي الواسطة ، و تجعل لهذه الأحكام دورا في تنظيم النقل المشترك أو المتعدد الوسائط. الأمر الذي أدى إلى إفراز إتفاقية للنقل المشترك

بلغت من الضعف حدا يجعلها عاجزة عن تحقيق غايتها في وضع نظام قانوني موحد لمرحل النقل المشترك.

أضف الى ذلك مبدأ الضرر غير محدد المكان الذي تضمنه نظام المسؤولية الموحد أسوة بنظام المسؤولية الشبكية ، كان في واقع الأمر قد بدأ الأخذ به في معاملات مقدمي البضائع ، بحيث أصبح معه مشروع إتفاقية النقل المشترك ، من قبيل تحصيل الحاصل ، و لا يستأهل عناء الإصدار.

أما وثيقة النقل المشترك التي يمكن أن تصدر في ظل المسؤولية الشبكية فقد إتضح أنها لن تحقق أي تسهيلات سواء للشاحنين أو متعهدي النقل بل أنها ستصبح مستندا جديدا يضاف الى مجموعة مستندات النقل أحادي الوسطة المعمول بها.

هذا في نفس الوقت الذي كان العمل قد بدأ فيه على قدم و ساق في منظمة اليونكتاد لإعداد إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع.

لكل هذه الأسباب ، لم تخرج إتفاقية النقل المشترك ، عن كونها مشروعا فحسب. غير أنها على الرغم من ذلك تعدأول محاولة جدية لوضع أحكام النقل المشترك، أفادت دون شك على إعداد ماتلاها من إتفاقيات دولية في نفس ميدانها.

الفرع الثاني

القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية بشأن وثيقة النقل المشترك لسنة

1 - إصدار قواعد غرفة التجارة الدولية : بادرت غرفة التجارة الدولية غرفة التجارة الدولية إلى إصدار قواعد إختيارية جديدة للنقل المشترك سميت " القواعد الموحدة لوثيقة النقل المشترك"⁷³. و جاء ذلك على أثر عدم القبول الذي صادف " مشروع إتفاقية النقل المشترك. و كذا للقضاء على التضارب في الشروط التي يوردها متعهدي النقل المشترك في وثائقهم، خاصة في ظل غياب معاهدة دولية تحكم النقل متعدد الوسائط.

⁷³ أصدرتها لأول مرة غرفة التجارة الدولية cci في نوفمبر 1973 تحت رقم : (ICC Publication N°.273) ثم أعادت إصدارها في يونيو 1975 تحت رقم (N°298) بعد إدخال تعديلات طفيفة عليها ثم أعادت طبعتها سنوات 1980، 1986، و 1989.

2 - نطاق تطبيق القواعد :

أ - **من حيث الزمان**: يلتزم متعهد النقل المشترك ، بتنفيذ عملية النقل و ما يتبعها من خدمات ، و يقبل المسؤولية عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف خلال المدة من وقت أخذها في حراسته حتى وقت تسليمها (القاعدة 5 فقرة هـ).

ب - **من حيث المكان** : يتعين توفر الشروط التالية لتطبيق القواعد:

- 1 - أن يصدر متعهد النقل وثيقة نقل مشترك " قابلة للتداول " ⁷⁴ أو " غير قابلة للتداول" و قد يتولى متعهد النقل بنفسه تنفيذ النقل ، أو يعمل بصفته مقدما للبضائع ، فيضع ترتيبات النقل في مراحلها المختلفة ، ويعهد به لناقلين فعليين. إلا أنه في جميع الأحوال يتحمل المسؤولية في مواجهة أصحاب البضاعة في عملية النقل بأكملها ⁷⁵ (القاعدة 1 فقرة أ). ولا يسأل متعهد النقل عن التأخير في تسليم البضاعة ، إلا عندما تعرف مرحلة النقل التي حدث فيها التأخير، و تكون خاضعة لأحكام إتفاقية دولية أو قانون وطني، يمكن أن يسأل بموجبها متعهد النقل(القاعدة 14).
- 2 - إستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل (القاعدة 2 فقرة أ).
- 3 - توافر عنصر الدولية. (القاعدة 2 فقرة أ).

3 - طرق التطبيق العملي للقواعد: تستمد قواعد غرفة التجارة الدولية صفتها الملزمة من تلاقي إرادة أطراف النقل المشترك على تطبيقها . و توجد ثلاث طرق رئيسية للأخذ بهذه القواعد:

الطريقة الأولى : بإستخدام الوثائق النمطية للنقل المشترك، التي تضعها المنظمات الدولية و تضع عنوانا لها " وثيقة النقل المشترك (قاعدة 2 فقرة ح) و هذا يعني سريان قواعد غرفة التجارة الدولية على النقل الذي يتم بموجب مثل هذه الوثيقة .

⁷⁴ تميزت قواعد CCI ببعد النظر في هذه الخصوصية ، ذلك أنها وضعت بعين الإعتبار الى الإتجاه المتزايد الإستعاضة عن وثائق النقل القابلة للتداول التي يتعين تقديمها حتى يتمكن من إستلام البضاعة في مناء الوصول، بوثائق غير قابلة للتداول و التي يمكن بموجبها تسليم البضاعة الى الشخص المسمى فيها دون الحاجة الى تقديم الوثيقة ذاتها (القاعدة 4).

⁷⁵ كما تطبق قواعد CCI حتى و لو نقلت البضائع بواسطة واحدة من وسائط النقل بخلاف ما قصده إبتداء أطراف العقد من أن النقل سوف يكون مشتركا و ليس أحادي الوساطة .

الطريقة الثانية : يلجأ إليها متعهد النقل المشترك الذي لا يستخدم نماذج نمطية – كما في الطريقة الأولى – ولكنه يصيغ وثائق النقل التي يصدرها على أساس قواعد غرفة التجارة الدولية مع الإشارة صراحة لذلك. و قد درج العديد من متعهدي النقل على إتباع هذه الطريقة.

و إصدار سند الشحن: BILL of Ladinge for combined Transport or Port
to Port

و يطبع على ظهره تأشيرة :

Subject to the conditions on back of carrier's applicable tariff

و هذا يعني سريان قواعد غرفة التجارة الدولية على النقل الذي يتم بموجبه هذه الوثيقة.

الطريقة الثالثة: و هي التي تتم بإصدار وثائق للنقل المشترك على أساس قواعد غرفة التجارة الدولية دون الإشارة صراحة إلى هذه الحقيقة على وجه الوثيقة.

و تجدر الإشارة الى أن قواعد غرفة التجارة الدولية تعد قواعد نمطية تعطي الحد الأدنى لمسؤولية متعهد النقل ، بمعنى أنه يمكن الإنفاق في ظلها على زيادة عبء هذه المسؤولية دون تخفيفها، و أي إتفاق على التخفيف يعد باطلاً بالقدر الذي يتعارض فيه مع نصوص هذه القواعد (القاعدة 1 فقرة ح)⁷⁶.

4 - صور مسؤولية متعهد النقل المشترك:

أ - مكان وقوع الهلاك أو التلف " غير معروف " القاعدتان 11 . 12. تفترض مسؤولية متعهد النقل عن هلاك البضاعة أو تلفها، عندما تكون مرحلة النقل التي وقع فيها ذلك الهلاك أو التلف غير معروفة ، و يحسب التعويض المستحق على أساس قيمة تلك البضاعة في المكان و الزمان الذي تسلم فيه إلى المرسل إليه ، أو المكان و الزمان الذي كان مفروضاً أن تسلم فيه طبقاً للعقد.

⁷⁶ و لهذا السبب تشجع غرفة التجارة الدولية CCI ، متعهدي النقل المشترك على تقديم وثائق النقل التي يصيغونها ، الى الغرفة لمراجعتها و الموافقة عليها.

لا يسأل متعهد النقل عن التأخير في تسليم البضاعة ، إذا لم يكن في الإمكان معرفة مرحلة النقل التي حدث فيها ذلك التأخير.

لمتعهد النقل أن يتمسك بتحديد قيمة التعويض المدين به بمبلغ 30 فرنك لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت. هذا ما لم يكن المرسل قد أعلن قيمة أعلى للبضاعة و قبلها متعهد النقل و قام بتدوينها في وثيقة النقل المشترك، فعندئذ تعتبر هذه القيمة الأعلى للحد المتفق عليه (القاعدة 11 فقرة ح) ⁷⁷.

يحرم متعهد النقل من الحق في تحديد التعويض إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها قد نتج عن فعل أو إمتناع من جانب متعهد النقل بقصد إحداث الضرر، أو بعدم إكثارات مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث (القاعدة 17).

و نظرا لأن مسؤولية متعهد النقل على قرينة إفتراض الخطأ فلا سبيل له للإفلات منها إلا بتقويض هذه القرينة. و قد أوردت القاعدة 12 تعدادا للأسباب التي يستطيع متعهد النقل الإستناد إليها لإخلاء ذمته من المسؤولية وهي :

فعل أو إهمال من جانب المرسل أو المرسل إليه أو من ينوب عنهما، عدم كفاية التغليف و العلامات، سوء تداول البضاعة أو شحنها أو تفريغها بمعرفة المرسل أو المرسل إليه أو من ينوب عنهما، أو العيب الذاتي بالبضاعة بالبضاعة ، الإضرابات العمالية و الإغلاق و الإيقاف من قبل السلطة ، كذا أي سبب أو حادث لا يكون في إستطاعة متعهد النقل تجنبه أو توقي نتائجه ببذل الهمة المعقولة . و يقع عبئ إثبات أحد الأسباب السابقة على عاتق متعهد النقل.

ب – مكان وقوع الهلاك أو التلف معروف ، أما إذا قامت مسؤولية متعهد النقل عن هلاك البضاعة أو تلفها ، و كانت مرحلة النقل التي وقع فيها ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير معروفة ، فيسأل متعهد النقل على أساس نظام المسؤولية الشبكية ، أي طبقا للأحكام الواردة في الإتفاقية الدولية أو القانون الوطني واجب التطبيق على مرحلة النقل المقصودة (القاعدة 13).

⁷⁷ أي أن القدر الوارد في قواعد الغرفة الدولية للتجارة يعد حدا أقصى بالنسبة للتعويض القانوني ، و حدا أدنى بالنسبة للتعويض الإتفاقي.

5 - نقد قواعد غرفة التجارة الدولية : أدى إستخدام وثائق النقل المشترك الصادر طبقا لقواعد غرفة التجارة الدولية ، الى إثارة الشك حول مدى قابلية هذه الوثائق للتداول في التجارة الدولية بإعتبارها سندات ملكية . فهي تشير عادة الى أن متعهد النقل قد تسلم البضائع (لأجل الشحن)، و لكن لا تفيد تمام الشحن بالفعل على السفينة .

و من تم فهي لا تفي بمتطلبات البيوع البحرية الدولية سيف و فوب، كما لا تفي بشروط الإعتمادات المستندية التي يمكن أن تقبلها البنوك التجارية كوسيلة للسداد للمصدر أو لطلب الإئتمان للمستورد. فهي بذلك لا تؤدي وظيفتها التقليدية في تمثيل البضاعة ، و إعتبار حاملها بمثابة حائز أو مالك للبضاعة . و لا يعرف متى تصبح هذه المستندات رمز للبضاعة بحيث تنتقل الحيازة الحكيمة بانتقالها. و تزداد الصعوبة عند إستعمال حاوية في نقل بضائع لأكثر من شاحن واحد.

غير أن غرفة التجارة الدولية غرفة التجارة الدولية قد حسمت الأمر و أقرت صراحة قبول البنوك لوثائق النقل المشترك في عمليات الإعتمادات المستندية لسنة 1974 (المادة 25 أ).

الفرع الثالث

قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بشأن وثائق النقل

الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991

الغرض من " القواعد " : في ظل غياب قواعد خاصة تحكم النقل الدولي متعدد الوسائط و مع وجود احتمالات تأخر إستكمال النصاب اللازم للدخول حيز النفاذ لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980، فقد إشتكرت منظمة الكنودسي مع غرفة التجارة الدولية في وضع قواعد إختيارية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لكي تحل محل قواعد غرفة التجارة الدولية لسنة 1975⁷⁸، و تسوى مشكلة تعدد الأنظمة القانونية السائدة في التعامل

⁷⁸ قررت غرفة التجارة الدولية ICC في أكتوبر 1991 سحب القواعد القديمة الخاصة بالنقل المشترك لسنة 1975 من التعامل في 31 ديسمبر 1991 لإفساح الطريق للقواعد الجديدة. و بناءا عليه قد وجهت الدعوة إلى منظمي النقل متعدد الوسائط الذين يستخدمون سندات شحن أو وثائق نقل تستند على قواعد CCI 1975 أن يدخلو التعديل اللازم على مستنداتهم لكي تتجاوب مع القواعد الجديدة .

الدولي ، و أن تصيغ الخطوط الأساسية لوثيقة نقل متعدد الوسائط تعتمد على نظام قانوني موحد ، و تبنى على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924 و بروتوكول تعديلها لسنة 1968⁷⁹ ، و قواعد غرفة التجارة الدولية لسنة 1975 ، و كذا أهم الشروط الواردة بوثائق النقل المشترك المتداولة مثل سند الشحن .

1 - نطاق تطبيق القواعد :

أ - من حيث الزمان: و تحدد بالفترة ما بين الوقت الذي يأخذ فيه متعهد البضائع في حراسته إلى وقت تسليمها (القاعدة 4 فقرة 1). و بطبيعة الحال يبرم متعهد النقل عقد نقل متعدد الوسائط و يتعهد بموجبه أن يتحمل المسؤولية عن تنفيذ النقل محل العقد (المادة 2 فقرة 2).

ب - من حيث المكان: فلزم توافر الشروط التالية:

1) الإشارة في عقد النقل إلى خضوعه " قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بشأن النقل المتعدد الوسائط " و ذلك بصرف النظر عما إذا كان العقد ينصب على نقل أحادي الواسطة أو متعدد الوسائط (القاعدة 1 فقرة 1).

2) إصدار متعهد النقل وثيقة النقل متعدد الوسائط لإثبات عقد النقل. و يمكن الإستعاضة عن الوثائق الورقية برسائل تبادل البيانات إلكترونيا و ذلك بالقدر الذي تسمح به القواعد القانونية السائدة. و تصدر وثائق النقل متعدد الوسائط إما قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول و في هذه الحالة الأخيرة يذكر إسم المرسل إليه (القاعدة 2 فقرة 6).

و تنهض البيانات الواردة في وثيقة النقل دليلا على أن متعهد النقل قد أخذ في حراسته البضائع الموصوفة في الوثيقة ، ما لم يوضح بها خلاف ذلك ، و لا يجوز إثبات عكس البيانات الواردة بالوثيقة إذا تم تحويل هذه الوثيقة أو رسالة تبادل البيانات إلكترونيا إلى المرسل إليه حسن النية الذي قبلها بدوره ، و تصرف بناء على مضمونها (القاعدة 3).

⁷⁹ و يلاحظ أن إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980 قد بنيت على أساس فلسفة و أحكام إتفاقية هامبورج لسنة 1978 ، و ليس على أساس معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924.

3) لا تطبق القواعد إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه مع الأحكام الواجبة التطبيق لإحدى المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية الخاصة بالنقل الأحادي الواسطة (القاعدة 13). و لا يعني ذلك أن القواعد تتبنى نظام المسؤولية الشبكية على إطلاقه ، غير أنها تجعل السيادة عند التطبيق للأحكام الأمرة الخاصة بالنقل أحادي الواسطة على أحكامها.

و يلاحظ أن القواعد لم تذكر صراحة عنصر دولية النقل كشرط لسريان القواعد - كما أوردته قواعد غرفة التجارة الدولية 1975 (بالقاعدة 2أ) - غير أن المفهوم الضمني المستقر لخصائص النقل متعدد الوسائط، يتطلب أن يكون دولياً. و لا يعني إغفال القواعد لهذا العنصر التخلي عن هذه الخاصية الأساسية.

2 - مسؤولية متعهد النقل طبقاً لقواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية :

أ - أساس المسؤولية:

تعتنق القواعد مبدأ إفتراض الخطأ أو المسؤولية المفترضة في جانب الناقل، دون المسؤولية المفترضة. و هذا لجعل أساس المسؤولية عن النقل البحري أو النهري متوافقاً مع أحكام معاهدة سندات الشحن المعدلة ببروتوكول 1968 ، فقد قررت القواعد عدداً من الحالات التي يعفى الناقل عند تحققها من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير (القاعدة 5 فقرة 3) و هي:

1) فعل أو إهمال أو خطأ الربان أو البحار أو المرشد أو مستخدم متعهد النقل في

الملاحة أو في إدارة السفينة⁸⁰.

2) عدم الصلاحية للملاحة التي تطرأ على السفينة بعد بدء السفر⁸¹.

⁸⁰ لاحظ التطابق مع نص المادة 4 فقرة 2 بند أ من معاهدة بروكسل 1924 ، و على هذا فالقواعد لا تعفي متعهد النقل من المسؤولية إلا عن الأخطاء الملاحية التي تقع في الملاحة أو في إدارة السفينة ، أما الأخطاء التجارية فيظل متعهد النقل مسؤولاً عنها ، و يجوز إشتراط إعفائه من المسؤولية بالنسبة لها.

⁸¹ أنظر المادة 4 فقرة 2 بند ب من معاهدة بروكسل 1924.

و يسأل متعهد النقل عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة، و كذا عن التأخير في التسليم⁸²، إذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير خلال فترة وجود البضاعة في حراسته طبقاً لنص القاعدة 4 فقرة 1، و هذا ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير لا يرجع إلى خطأ أو إهمال منه أو من تابعيه أو وكلائه (القاعدة 5 فقرة 1). و حكم إعفاء متعهد النقل من المسؤولية على هذا الوجه، لا يأخذ بنفس المبدأ الذي أخذت به كل من إتفاقيتي هامبورج و النقل الدولي متعدد الوسائط لإعفاء الناقل أو متعهد النقل من المسؤولية، و هو إثبات إتخاده التدابير المعقولة لتجنب الضرر اللاحق بالبضاعة و تبعاته (م 5 فقرة 1 من إتفاقية هامبورج، م 166 فقرة 1) من إتفاقية النقل المتعدد الوسائط. إلا أنه من الواضح أنه يأخذ بحكم مماثل لما هو وارد بالحالة العامة المنصوص عنها في المادة 4 فقرة 2 ف من معاهدة بروكسل لسندات الشحن⁸³.

على أي حال، فالمتصور أنه لا يكفي للإعفاء من المسؤولية سواء في معاهدة بروكسل أو في قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أن يثبت الناقل أنه لم يصدر منه أو من تابعيه أي خطأ، بل يجب عليه، أن يثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه وفقاً للقواعد العامة. فإن لم ينجح الناقل في إثبات السبب الأجنبي ظل مسؤولاً. و تبعاً إذا لم يعرف سبب الضرر بقيت مسؤولية الناقل قائمة. فكان القاعدة 5 فقرة 1 من قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية تعيد متعهد النقل إلى حكم القواعد العامة في المسؤولية التعاقدية على النحو الذي فسرت عليه الفقرة 2 ف من المادة 2 ف من المادة 4 من معاهدة بروكسل⁸⁴.

⁸² أنظر المادة 4 فقرة 1 من المعاهدة.

⁸³ و تنص على أنه لكي يتخلص متعهد الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها، أن يثبت أنه (ليس لفعل الناقل و لا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف). و من المعروف أن الحالات المستتناة من ب إلى ع م 4 فقرة 2 من المعاهدة، ليست إلا قرينة على عدم مسؤولية الناقل قابلة للإثبات العكسي من جانب الشاحن. أما الحالة التي نحن بصددنا فتجعل الناقل الذي لا يستطيع التمسك بحالة من الحالات المستتناة، مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها ما لم يثبت أنه لم يصدر منه أو من تابعيه خطأ له صلة بالهلاك أو التلف.

⁸⁴ أنظر مصطفى طه ص 294.

غير أن مسؤولية متعهد النقل عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم لا تقوم إلا إذا كان المرسل قد أخطر متعهد النقل برغبته في الإستلام المعجل، و قبل بذلك المتعهد (القاعدة 5 فقرة 1).

ب - كيفية حساب التعويض:

يحسب التعويض المستحق على متعهد النقل على أساس قيمة البضاعة محل الهلاك أو التلف أو التأخير في المكان و الزمان الذي تسلم فيه إلى المرسل إليه، أو المكان و الزمان الذي كان مفروضا أن تسلم فيه طبقا للعقد (القاعدة 5 فقرة 5 بند أ). و هذا الحكم مماثل تماما لحكم المادة 11 فقرة أ من قواعد غرفة التجارة الدولية لسنة 1975، غير أن هذا الحكم الأخير لا ينطبق إلا إذا كان مكان وقوع الهلاك أو التلف غير معروف، على نحو ما بينا سابقا.

ج- تحديد مسؤولية متعهد النقل:

إذا كان المرسل قد بين جنس البضاعة و قيمتها قبل أن يأخذها متعهد النقل في حراسته، و دون هذا البيان في وثيقة النقل، فإنه يمتنع على متعهد النقل أن يتمسك بالتحديد القانوني الوارد بالقواعد، و يلزم بتعويض الضرر كاملا. أما إذا لم يبين المرسل قيمة البضاعة، فلا يسأل متعهد النقل عما قد يصيب البضاعة من هلاك أو التلف بما يجاوز قيمته 666,68 وحدة سحب خاصة (SDR) لكل طرد أو وحدة، أو 2 وحدة سحب خاصة لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو لتالفة،⁸⁵ أي الحدين أعلى.

و تنص القاعدة 6 فقرة 2 على أنه (في حالة إستعمال الحاوية أو طبلية أو أيق أداة نقل مماثلة لتجمع فيها طرود أو وحدات البضائع، فإن عدد الطرود أو الوحدات المبينة في وثيقة النقل و التي تحتويها أداة النقل يعتبر هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها لحساب التعويض، و فيما عدا الحالة المتقدمة فإن أداة النقل هذه تعتبر كطرد أو وحدة).⁸⁶ هذا و يحرم متعهد النقل من التمتع بالحق في تحديد مسؤوليته، إذا ثبت أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير

⁸⁵ و إذا لم يشتمل النقل متعدد الوسائط على مرحلة بحرية أو نهريية، فتحدد مسؤولية متعهد النقل بما لا يزيد قيمته عن 8,33 وحدة سحب خاصة لكل كيلوغرام (القاعدة 6 فقرة 3). و هي نفس القيمة الواردة في إتفاقية CMR.

⁸⁶ و قد إستمد هذا النص من حكم البند ح للمادة 4 فقرة 4 خامسا من برووتوكول 1968 الخاص بتعديل معاهدة بروكسل لسندات الشحن.

في تسليمها، قد نتج عن فعل أو إمتناع من جانب متعهد النقل بقصد إحداث الضرر، أو بعدم إكثرات مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث (القاعدة 8).

و مما يلفت النظر أن القواعد قد إستحدثت حكما جديدا في مجال التشريع البحري الدولي، وهو ما أورده القاعدة 6 فقرة 5 في شأن تحديد مسؤولية متعهد النقل عن الضرر الغير مباشر⁸⁷ التي تلحق أصحاب البضاعة. كما لو تهشمت الحاوية مثلا و هي في حراسة متعهد النقل، فأتلقت شحنة قطع الغيار التي بداخلها، مما أدى إلى تعطل الإنتاج بالمصنع التي كانت قطع الغيار موجهة له، و بالتالي تكبد أصحاب البضاعة خسارة تتمثل أولا في هلاك البضاعة و ثانيا في تعطل المصنع و ما تترتب عليه من نفقات و كسب فائت و هو ما يعرف بالضرر غير المباشر. و قد حددت القواعد مسؤولية متعهد النقل عن الضرر غير المباشر بمبلغ لا يزيد عن قيمة النولون المتفق عليه في العقد لإنجاز النقل متعدد الوسائط.

و السؤال الذي يثور في هذا الشأن هو هل يجوز للمدعي، و الأمر كذلك، أيطالب بالتعويض عن هلاك البضاعة، بالإضافة إلى التعويض عن الضرر غير المباشر، خاصة و أن سبب و محل كل من التعويض مختلف من الآخر؟ تولت المادة 6 فقرة 6 من القواعد حسم هذا التساؤل بقولها (أن المسؤولية الشاملة لمتعهد النقل يجب أن لا تزيد بأي حال من الأحوال عن حدود المسؤولية عن الهلاك الكلي للبضائع).

4 - نقد القواعد:

في رأينا أن ما أورده القواعد من أحكام في شأن مسؤولية متعهد النقل عن المرحلة البحرية أو النهريية يعد ردة إلى الوراء. ففي الوقت الذي تدخل فيه إتفاقية هامبورج لسنة 1978 حيز النفاذ و تحل محل معاهدة بروكسل لسنة 1924، نجد أن القواعد عادت إلى الأخذ بأخطر الأحكام المتعلقة بإعفاءات الناقل من المسؤولية الواردة بمعاهدة بروكسل. فنقلت حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية و الحريق و عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء السفر القاعدة 5 فقرة 4. و كان الأخرى إقتفاء أثر إتفاقية هامبورج و إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، إذ أن الإتفاقيتين تعتبران نتاج كفاح و إجتهد مجتمع النقل البحري لإرساء قواعد حديثة موحدة و متوازنة.

لم تحظ مسألة الضرر الغير مباشر بالإهتمام سواء من قواعد لسنة 1975 أو من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980 فل تتضمن أي منهما نصوصا تتعلق بهذه المسألة.

و بالرغم من نجاح القواعد في تبسيط أحكام المسؤولية بشكل أفضل من إتفاقية غرفة التجارة الدولية لسنة 1975، إلا أن الأحكام لازال يشوبها الكثير من التعقيد. كما أن أصحاب البضاعة يرون مصالحهم مرعية بشكل أفضل طبقا لأحكام إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط عنها في ظل قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أما عن الحكم المستحدث بشأن الضرر غير المباشر فظاهرة الرحمة بأصحاب البضاعة و إعطاؤهم الحق في الحصول على التعويض ليس فقط عما لحق بضاعتهم من هلاك أو تلف و لكن أيضا نتيجة الأضرار غير المباشرة و المترتبة على هلاك البضاعة أو تلفها. غير أن هذا الحق لا يخرج من كونه فارغ المضمون، فلا يستطيع صاحب البضاعة مهما كان حجم الضرر غير المباشر الذي لحقه، أن يحصل من متعهد النقل على أكثر من الحد الأعلى من المسؤولية، و هو قيمة النولون المتفق عليه عن البضائع الهالكة أو التالفة، و هو غالبا مبلغ تافه بالنسبة لحجم الضرر غير المباشر.

و نظرا لما تقدم من أسباب، فيتوقع البعض أن تلقى قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية نفس المصير الذي لقيته قواعد غرفة التجارة الدولية لسنة 1975 في عدم قدرتها على البقاء، خاصة بعد أن دخلت إتفاقية هامبورج حيز النفاذ و بدأ المجتمع الدولي يتطلع إلى إستكمال إتفاقية النقل متعدد الوسائط النصاب اللازم لنفاذها.

المطلب الثاني

توقيع إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 24 ماي 1980

سوف نفرّد هذا المبحث للتعرف على المقدمات التي مهدت لإصدار إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ، و الملامح الرئيسية لأحكام الإتفاقية ، ووجهات نظر أصحاب الشأن حيالها. و ذلك أنه في ظل حاجة التجارة الدولية الملحة لوجود قواعد قانونية تنظم أحكام هذا النمط من أنظمة النقل الحديثة التي تستخدم أساليب التكنولوجيا المتقدمة، و مع قصور المحاولات العديدة التي بذلت في باءئ الأمر لإرساء مثل هذه القواعد ، فقد أخذت الأمم المتحدة على عاتقها مهمة وضع إتفاقية خاصة في هذا الشأن ، بحيث تتفادى عيوب الإتفاقيات و القواعد السابقة ، و التي لم يكتب لها النجاح المأمول.

لذلك سوف نخصص المطلب الأول لبيان تلك المقدمات، و تجعل المطلب الثاني لعرض الملامح الرئيسية للإتفاقية ، و المطلب الثالث نفرده لعرض وجهة نظر الناقلين و الشاحنين في النقل المتعدد الوسائط .

الفرع الأول

المقدم-ات التي مهدت لتوقيع إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط

مآلت إليه المحاولات السابقة لتحقيق نظام قانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط :

1. دور الأمم المتحدة في إخراج الإتفاقية:

إستجابة لحاجات التجارة و النقل الدوليين⁸⁸ كلف المجلس الإقتصادي و الإجتماعي للأمم المتحدة في 10 يناير 1973 مجلس التجارة و التنمية اليونكتاد بتكوين فريق تحضيري حكومي دولي للعمل تحت رعاية اليونكتاد ، بغرض إعداد مشروع تمهيدي لإتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط. وقام مجلس التجارة و التنمية بتشكيل الفريق التحضيري الحكومي الدولي لأجل إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في 10 ماي 1973 بإشتراك ممثلي 67 دولة في عضوية الفريق و عقد الفريق التحضيري ست دورات خلال المدة من أكتوبر 1973 الى مارس 1979. و جاء الإجتماع الثالث على مرحلتين تناول الفريق في المرحلة الأولى مناقشة مضمون الوثائق المعدة بواسطة سكرتارية اليونكتاد، و كذا كافة الأوجه المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، طبقا لما ورد في قرار المجلس الإقتصادي و الإجتماعي . ثم توصل في مرحلة ثانية في الدورة الثالثة الى "تفاهم عام" بين مختلف المجموعات المشاركة في الفريق فيما يتعلق بنطاق تطبيق مشروع الإتفاقية.

و خلال الدورات التالية للفريق تركز العمل على كتابة نصوص مشروع الإتفاقية.

و في الدورة السادسة تمكن الفريق من إنجاز مهمته و إعداد صياغة متفق عليها لمشروع الإتفاقية . ثم قدم المشروع إلى مجلس التجارة و التنمية ، مع التوصية أن يتولى المجلس إخطار

⁸⁸ On the basis of resolution No. 7 (International Combined Transport) adopted at the United Nations IMCO conference.

الجمعية العامة للأمم المتحدة عن طريق المجلس المجلس الإقتصادي و الإجتماعي بالعمل الذي أنجزه الفريق.

و بناءا عليه فقد أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها رقم 160/33 بتاريخ 20 ديسمبر 1978 بعقد "مؤتمر المفوضين" لإقرار الشكل النهائي للإتفاقية ، كما أوكلت إلى مجلس التجارة و التنمية مهمة تحديد موعد بدء دورة إنعقاد المؤتمر. و هكذا فقد إلتأم شمل مؤتمر الأمم المتحدة بشأن إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في جنيف يوم 12 نوفمبر ، و إستمرت الجلسات حتى 30 نوفمبر 1979. ثم عاد المؤتمر للإنعقاد في دورة جديدة خلال الفترة من 8 ماي إلى 24 ماي 1980.

و شكل المؤتمر عدة لجان بهدف تنظيم العمل، و هي كما يلي:
اللجنة العامة و تتكون من رئيس المؤتمر و نواب الرئيس و المقرر و رئيس اللجنتين الأولى و الثانية. و وظيفتها معاونة رئيس المؤتمر في إدارة دفة العمل و تنسيق التعاون بين اللجان المختلفة.

لجنة أوراق الإعتقاد و أسندت لبلجيكا و رئاستها .
اللجنتان الأولى و الثانية و قد أوكل اليهما إعداد مواد إتفاقية النقل المتعدد الوسائط على أساس بنود المشروع الذي إقترحه الفريق التحضيرى ، و ذلك على النحو التالي :

اللجنة الأولى : مسودة المواد من 1 الى 22 و أسندت رئاستها لتنازانيا.
اللجنة الثانية : مسودة المادة 33 المتعلقة بالمسائل الجمركية، و النصوص التمهيديّة و الأحكام الختامية و أسندت لبلغارها رئاستها.
اللجنة الثالثة : للصياغة و أسندت لبلغاريا رئاستها.

2. **توقيع الإتفاقية :** إشتراك في مداولات المؤتمر 75 دولة و 15 وكالة متخصصة و منظمة حكومية دولية و 11 منظمة غير حكومية، و ذلك إستنادا على المواد 54، 55، 56 من لائحة إجراءات المؤتمر. و كانت المفاوضات الخاصة بنصوص الإتفاقية طويلة و شاقة

تصادمت فيها مصالح الدول الناقلة. غير أن هذه المفاوضات تكلفت بالنجاح عندما إعتمدت 81 دولة باتفاق الآراء في 24 مايو 1980 "الوثيقة الختامية" لمؤتمر الأمم المتحدة لوضع إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع.

و يرجع هذا النجاح في الموافقة على الإتفاقية إلى الحلول التوفيقية التي تم التوصل إليها بين المجموعات الرئيسية ذات المصلحة ، و هي المجموعة 77 (و تتكون من الدول النامية) ، و المجموعة باء (و تتكون من الدول المتقدمة) ، و المجموعة دال (و تتكون من الدول اللإشترابية) .

و تركزت إتجاهات الدول النامية في المؤتمر صوب موضوعين رئيسيين :

1 - ضمان حماية أكبر للشاحنين في مواجهة متعهدي النقل.

2 - الإعتراف بدور الدولة في تنظيم و مراقبة عمليات متعهدي النقل متعدد الوسائط بما فيه التأمين ، و جعل ذلك الدور وجوبيا و إخضاعه لقواعد القانون العام الوطني. و بتعبير آخر إدخال نصوص القانون العام في صلب الإتفاقية بينما تركز إهتمام الدول المتقدمة أساسا حول:

- حصر نطاق تطبيق الإتفاقية في أضيق مجال ، بما يضمن الإبقاء على إمكانية تطبيق أحكام القوانين الوطنية و الإتفاقيات الدولية السارية و الخاصة بالنقل الأحادي الواسطة.

- أن تقف نصوص الإتفاقية من حيث أحكام مسؤولية متعهد النقل عند حدود قواعد القانون الخاص دون الزج في هذا المضمار بقواعد القانون العام.

و بناءا على نص المادة 34 من الإتفاقية ، فقد عرضت الإتفاقية للإمضاء عليها ، خلال المدة من أول سبتمبر 1980 إلى 31 أوت 1981، في مقر الأمم المتحدة بنيويورك. و بعد هذا التاريخ الأخير أصبح باب الإنضمام إلى الإتفاقية مفتوحا أمام جميع الدول غير الموقعة عليها. و قد حررت الإتفاقية في أصل واحد باللغات الإسبانية و الإنجليزية و الروسية و الصينية و العربية و الفرنسية، و جميع هذه النصوص متساوية في الحجية. و بيدأنفاذ الإتفاقية بعد مضي إثني عشر شهرا من التاريخ الذي توقع فيه ثلاثون دولة على الإتفاقية (المادة 36).

الفرع الثاني

أساس إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط

الأساس الذي تركز عليه الإتفاقية: تركز الإتفاقية إلى حد بعيد على قواعد هامبورج التي صدرت قبل ميلاد إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط بسنتين تقريبا. بل إن العديد من إتفاقية الأمم المتحدة نقلت حرفيا من قواعد هامبورج. كذلك تستند إتفاقية النقل متعدد الوسائط الى المبادئ الواردة في مشروع إتفاقية النقل المشترك للبضائع و القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية بشأن وثيقة النقل المشترك لسنة 1975.

و من الإنصاف القول أنه لولا الجهود المبكرة التي أسفرت عن إبرام إتفاقية هامبورغ و قواعد التجارة الدولية ، لأصبح التوصل الى إتفاقية النقل المتعدد الوسائط أمرا صعب المنال.

(1) محتويات الإتفاقية :

أ - تنصدر الإتفاقية دباجة هامة، تقر فيها الدول الأطراف عددا من المبادئ الجوهرية التي قامت عليها الإتفاقية ، مثل تقرير الحق لكل دولة متعاقدة في تنظيم و مراقبة متعهدي النقل المتعدد الوسائط و ما يقومون به من عمليات على الصعيد الوطني، و الإعراف بحرية الشاحنين في الإختيار بين خدمات النقل المتعدد الوسائط و النقل المجزأ. و الإعراف بضرورة إيجاد توازن في الحقوق و الإلتزامات بين متعهدي النقل و أصحاب المصلحة في البضائع ، و الإعراف بضرورة إيجاد توازن في الحقوق و الإلتزامات بين متعهدي النقل و أصحاب المصلحة في البضائع ، و الإعراف بضرورة تيسير الإجراءات الجمركية مع إيلاء المراعاة الواجبة لمشاكل بلدان المرور العابرة، و الإقرار بتأسيس مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط بموجب هذه الإتفاقية على مبدأ " الخطأ أو الإهمال المفترض".

ب - يرفق بالإتفاقية ملحق خاص بتناول أحكام المسائل الجمركية المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع يشتمل على ست مواد بالإضافة الى مستند " إقرار عن بضائع مرور جمركي".

ج- و يتكون صلب الإتفاقية من أبواب ثمانية تتضمن أربعين مادة تناولها على الوجه التالي :

الباب الأول – أحكام عامة : المواد من 1 إلى 4

و تتولى المادة الأولى وضع التعاريف لأهم المصطلحات المستخدمة في نصوص الإتفاقية شأن معظم الإتفاقيات الدولية. و تقرر المادة الثانية نطاق تطبيق الإتفاقية، و المادة الثالثة التطبيق الإلزامي لنصوصها، أما المادة الرابعة فتعالج مسألة تنظيم النقل المتعدد الوسائط و مراقبته.

الباب الثاني – " المستندات " المواد من 5 إلى 13.

و تبين المادة الخامسة الأحكام الخاصة بإصدار مستند النقل متعدد الوسائط . بينما تعالج المادة السادسة حالة صدور مستند نقل متعدد الوسائط في شكل " قابل للتداول " و تعالج المادة السابعة حالة المستند " غير القابل للتداول " ، أما المادة الثامنة فجاءت بتعداد البيانات التي يتعين ذكرها في مستند النقل متعدد الوسائط. و تبين المادة التاسعة حكم التحفظات التي يمكن أن يدرجها متعهد النقل بالمستند. و تتناول المادة العاشرة مسألة حجية مستند النقل في الإثبات سواء بين طرفيه أو في مواجهة الغير حسن النية. و جاءت المادة 11 مبينة حكم تعهد متعهد النقل وضع بيانات كاذبة بالمستند أو تعهد إغفال بيانات يتوجب عليه إدراجها به. كما تضمنت المادة 12 إلزام المرسل بضمان صحة البيانات التي يقدمها عن البضاعة إلى متعهد النقل للإدراج في مستند النقل متعدد الوسائط. و أخيرا تتعرض المادة 13 لإصدار مستندات أخرى غير مستند النقل متعدد الوسائط، و تكون خاصة بالنقل ذاته أو بخدمات أخرى تابعة.

الباب الثالث – مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط المواد من 14 إلى 21 و قد إتجهت المادة

14 لبيان فترة إلزام متعهد النقل من وقت أخذه البضائع في حراسته حتى وقت تسليمها. و المادة 15 لحكم مسؤولية متعهد النقل عن فعل أو إمتناع صدر عن مستخدميه أو وكلائه في نطاق وظائفهم. أما المادة 16 جاءت لصياغة أساس مسؤولية متعهد النقل، و المادة 17 للأسباب المتلازمة ، و المادة 18 لبيان حدود مسؤولية متعهد النقل. و تعالج المادة 19 حالة الهلاك أو التلف المحدد الموضع في مرحلة معينة من النقل متعدد الوسائط و توجد في شأنها إتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم و ينص على حد للمسؤولية أعلى من الوارد بالمادة 18 من

الإتفاقية. و جاءت المادة 20 لتنظم حالة المسؤولية التقصيرية لمتعهد النقل ثم المادة 21 لتبين أحوال سقوط حق متعهد النقل في تحديد المسؤولية.

الباب الرابع: مسؤولية المرسل المواد 22 و 23. و تضع المادة 22 قاعدة عامة في مسؤولية المرسل عن الخسارة التي تلحق بمتعهد النقل بسبب خطأ أو إهمال المرسل. أما المادة 23 فهي تتعلق بالقواعد الخاصة بالبضائع الخطرة.

الباب الخامس: المطالبات و الدعاوى المواد من 24 إلى 27 و تنظم المادة 24 مواعيد و مدد الإشعارات بالهلاك أو التلف أو التأخير ، و تضع المادة 25 نظام تقادم الدعاوى و المادة 26 نظام الإختصاص بنظر الدعاوى القضائية. أما التجاء أطراف النزاع الى التحكيم فتنظمه المادة 28.

الباب السادس: أحكام تكميلية المواد من 28 إلى 31. و جاءت المادة 28 متعلقة بالشروط التعاقدية التي يمكن أن ترد في مستندات النقل، و أوردت المادة 29 أحكام اعوارية العامة كما إهتمت المادة 30 ببيان آثار صدور الإتفاقية على تطبيق الإتفاقيات الأخرى السارية. و تولت المادة 31 بيان أحكام الوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية و التحويل.

الباب السابع: المسائل الجمركية المادة 32. و تتعلق المادة 32 بإلتزام الدول المتعاقدة بالسماح بإستخدام نظام المرور الجمركي في النقل الدولي متعدد الوسائط.

الباب الثامن: الأحكام الختامية المواد من 33 إلى 40. و تنص المادة 33 على تعيين سكرتير عام الأمم المتحدة وديعا للإتفاقية. و تتعلق المادة 34 بنظام التوقيع و التصديق و القبول و الإقرار و الإنضمام إلى الإتفاقية. أما المادة 35 فتقرر صراحة عدم جواز إبداء أي تحفظ على الإتفاقية، و المادة 37 ميعاد التطبيق .

بينما تبين المادة 38 حكم حقوق و التزامات الأطراف المتنازعة طبقاً للاتفاقيات الأخرى السارية. و تتعلق المادة 39 بقواعد إعادة النظر و إجراء التعديلات على نصوص الإتفاقية ، و في الختام تتناول المادة 40 الحالة التي تبدي فيها إحدى الدول المتعاقدة رغبتها في الإنسحاب من الإتفاقية.

الفرع الثالث

النقل الدولي متعدد الوسائط من وجهة نظر الناقلين و الشاحنين

البيئة التي إنبثق فيها النقل الدولي متعدد الوسائط في السبعينات من هذا القرن عرفت تغييرات في مجال النقل البحري للبضائع ، تناولت النواحي التكنولوجية و التنظيمية على وجه الخصوص. و كان الدافع الرئيسي وراء ذلك هو السعي لخفض تكلفة النقل البحري، عن طريق تقليل مصاريف مناولة البضائع، و إختصار مدة بقاء السفن في الموانئ، و تطبيق سياسة إقتصاديات الحجم الكبير. فبدأ الأخذ في النقل البحري الدولي بأسلوب التوحيد النمطي للبضائع و خاصة التعبئة في الحاويات. و بعدها بقيت هذه الطرق الجديدة للنقل لفترة من الزمن مقصورة على التجارة بين الدول المتقدمة، بدأت تعرفها التجارة بين البلدان النامية.

في ظل هذه التطورات، و مع إنتشار إستخدام الحاويات، إنبثق نظام النقل متعدد الوسائط و من واقع الظروف الإقتصادية و الإجتماعية للدول المتقدمة، عندما أصبحت عمليات نقل و تداول البضائع بالوسائل التقليدية مكلفة جدا بسبب الإرتفاع المطرد في أجور العمالة في تلك الدول، و كان لا بد من خفض حجم هذه العمالة مع تعويضه بزيادة إنتاجية العمل، و إدخال نظم النقل التي تستعين بأقل قدر من الأيدي العاملة. كما أن تلك التطورات التكنولوجية الحديثة لم يقتصر أثرها على وضع ترتيبات يستعاض فيها برأس المال عن العمالة. لكنها أدت أيضا إلى زيادة في حجم و طاقة وحدات النقل عن طريق الإسراع في عمليات المناولة في الموانئ و تطبيق إقتصاديات الحجم الكبير و زيادة سرعة دوران وسائل النقل عند نقاط و محطات نهاية خطوط النقل. و من هنا فرضت نفسها الحاجة لإلى الأخذ بنظام النقل متعدد الوسائط.

و قد جاء هذا التطور موافقا لهوى الناقلين، لأنه يفتح لهم آفاقا رحبة للإستثمار و تحقيق الربح في مجال هذا النمط الجديد من النقل. و لم يتهيب الناقلون من المسؤوليات الملقاة على عاتقهم في مواجهة أصحاب هذه البضائع. كما أ علاقاتهم مع الناقلين من الباطن تظل محكومة بنصوص الإتفاقيات الدولية للنقل الأحادي الواسطة.

أما بالنسبة للشاحنين فإن نظام النقل متعدد الوسائط يجذب الإهتمام أيضا ، لقيامه على أساس دمج وسائط نقل البضاعة من الباب إلى الباب في سلسلة متسقة و متكاملة الحلقات ، كل حلقة منها تنجزها واسطة من وسائط النقل المستخدمة في رحلة البضاعة ، و يتحمل شخص واحد هو متعهد النقل المسؤولية عن عملية النقل بكاملها ، و يصدر لذلك مستند نقل يحتوي على شروط العقد ، و يتصرف بصفته أصيلا لا بالوكالة و لا بالنيابة عن الشاحن أو الناقلين الفعليين في مراحل النقل المختلفة. و هذا على خلاف النظام المجزأ التقليدي للنقل حيث تستقل كل واسطة نقل بالقائمين عليها و تكاليفها و إجراءاتها و القوانين التي تحكمها ، و تنوع مسؤولية الناقلين المختلفين. الأمر الذي يؤدي إلى الانفصال التام بين مراحل نقل البضاعة ، و زيادة تكلفة النقل التي يتحملها الشاحنون. و لذلك فإن الغاية من نظام النقل متعدد الوسائط هي ترشيد عمليات النقل بغرض تحقيق أقل التكاليف الممكنة مع أعلى كفاءة في النقل سواء عن طريق إختيار أفضل الطرق لحركة سيرها أو أنسب الوسائط لحملها. كما أن النقل متعدد الوسائط يرسى فلسفة قانونية جديدة تتمثل في وحدة المسؤولية و وحدة الناقل و وحدة عقد النقل و وحدة أجرة النقل ، الأمر الذي يجد صده لدى الشاحنين.

و ليس معنى ذلك أن النقل متعدد الوسائط يقدم بالضرورة العلاج الناجع لمشاكل الشاحنين ، فإنه من المهم بمكان أن يتمتع الشاحنون بحرية الإختيار لأنسب خدمات النقل من بين البدائل المتاحة ، و سواء أكان النقل مجزأ أو متعدد الوسائط. و قد أحسنت إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط عندما ضمنت هذا الحق للشاحنين⁸⁹.

⁸⁹ فقرة ج من المبادئ الأساسية الواردة ضمن ديباجة الإتفاقية ، أيضا المادة 3 فقرة 2 من الإتفاقية.

الفرع الرابع

النقل الدولي متعدد الوسائط من وجهة نظر المجتمع الدولي

السؤال الذي يطرح نفسه في هذا المقام هو كيف إستقبلت الدول النامية النقل متعدد

الوسائط؟

منذ البداية ، رغبت الدول النامية في وضع إتفاقية دولية لكي تقيها من الآثار الضارة التي يمكن أن تترتب على تنفيذ النقل متعدد الوسائط ، و كذا لتحقيق حاجتها الإقتصادية و التجارية في المضممار الدولي و قد حرصت هذه الدول على الدفاع عن مصالحها خلال مراحل إعادة إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط و ذلك لإدراكها الحقائق التالية :

- 1- إن المداولات و المناقشات التحضيرية، ليست في الحقيقة إلا حلقة جديدة من حلقات الصراع الدائب بين الشاحنين و الناقلين، أو بين الدول الشاحنة و أغلبها من الدول النامية، و بين الدول الناقل و أغلبها من الدول المتقدمة. هذا و لم يكن الحوار المماثل الذي إحتدم في أروقة مؤتمر هامبورغ بين نفس المعسكرين قد غاب بعد عن الأذهان. من هنا جاءت يقظة الدول النامية و حرصها على أن تأتي نصوص الإتفاقية مراعية لمصالحها.
- 2- إن إصدار الإتفاقية سوف يشكل جانبا من الجهود الدائبة لخلق نظام نقل دولي حديث يصبح عنصرا رئيسيا في إعادة بناء العلاقات الإقتصادية الدولية.
- 3- أهمية المشاركة في الأخذ بالوسائل الحديثة لتكنولوجيا نقل البضائع، و ما يستتبعه من إشتراك الناقلين و متعهدي النقل من رعايا الدول النامية في خدمات النقل الدولي متعدد الوسائط مع رفع الكفاءة الإقتصادية لهذه الخدمات و الإستخدام الأمثل للعمالة المحلية و التأمين المحلي.
- 4- أهمية إقامة توازن عادل في المصالح بين الدول المتقدمة و الدول النامية و تحقيق توزيع منصف لأنشطة النقل المتعدد الوسائط بين هاتين المجموعتين من الدول. و في نفس الوقت إيجاد توازن في المصالح بين موردي و مستخدمي خدمات النقل متعدد الوسائط.⁹⁰

⁹⁰ المرجع السابق، الفقرة (أ) من المبادئ الأساسية الواردة في دباجة الإتفاقية .

5 -ضمان حق كل دولة في تنظيم و مراقبة نشاط و عمليات متعهدي النقل متعدد الوسائط على الصعيد الوطني.⁹¹

أما عن الوضع الحالي للنقل في الدول النامية و قدرتها على إستحداث تكنولوجيا النقل متعدد الوسائط :

يكاد ينحصر نقل التجارة الخارجية للدول النامية في الوقت الراهن ، في حدود ترتيبات النقل المجزأ التقليدية التي يؤديها ناقلون أحادي الوسائط⁹² ، تنحصر مسؤولتهم في أداء الجزء الذي يخصهم من المرحلة الإجمالية . و غالبا ما تبرم عقود النقل المجزأ بشكل يعوزه التنسيق ، مما يؤدي إلى زيادة التكلفة الكلية للنقل، و إطالة الزمن الإجمالي للرحلة و عدم التيقن من طبيعة و مدى المسؤولية عن هلاك البضاعة او تلفها ، بالإضافة إلى حرمان الإقتصاد و التجارة الوطنية من إمكانية تطبيق نظام التوزيع الشامل و الخدمات اللوجستية التي أصبحت عاملا حاسما في الإستثمار . حقيقة أن العديد من الدول النامية تتميز برخص الأيدي العاملة فيها ، غير أن صادرات بعض هذه الدول قد تكون أكثر تكلفة من صادرات مثيلة لها في لدول أخرى ، و يمكن أن يرجع ذلك إلى إرتفاع تكلفة إجراءات التصدير و نقل الصادرات ، هذا من ناحية و من ناحية أخرى ، فإن نوعية خدمات النقل لها أهمية مماثلة. فقد ينصرف مستورد خارجي عن إستيراد سلعة معينة من بلد ما بسبب عدم كفاية خدمات النقل أو طول زمن المرور العابر أو عدم إنتظام الجداول الزمنية.

مجمل القول أنه يتعين على الدول النامية أن تلتحق بالركب و أن تأخذ بالنقل المتعدد

الوسائط و نظام الخدمات اللوجستية في وقت ملائم قبل إستفحال الفجوة بينها و بين الدول المتقدمة.

هذا ما يدفعنا إلى دراسة النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط في الباب الأول من هذا البحث ، و دراسة نظام المسؤولية للمتعدد الدولي متعدد الوسائط في ظل إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط (إتفاقية جنيف 1980) في الفصل الأول. و دراسة نظام المسؤولية في ظل التكنولوجيا الحديثة في الفصل الثاني. مع دراسة طبيعة و أساس مسؤولية

⁹¹ الفقرة (و) من ديباجة الإتفاقية ، و المادة 4 فقرة 2 من الإتفاقية.

⁹² إذ نادرا ما تتخطى الحاويات الواردة عن طريق البحر في التجارة الخارجية للدول النامية حدود الموانئ إلى داخل البلاد.

الناقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا
بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام) في الفصل الثالث.

الباب الأول

النظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط

سارعت الهيئات الدولية المعنية ببذل المساعي لإرساء قواعد قانونية موحدة لتنظيم النقل الدولي المتعدد الوسائط. و لعل أهم ما أثمرت عليه هذه المساعي هو مشروع إتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع ، إلا أن هذا المشروع لم يلق تأييد الأوساط التجارية المختلفة وخاصة وسط الشاحنين⁹³.

فمن جهة ، لم تنجح المفاوضات في إتفاق على النظام القانوني الذي يحكم المسؤولية ، فالبعض قد وافق على وجوب تطبيق نظام موحد للمسؤولية في جميع الحالات على كل وسائط النقل في حين أن البعض الآخر رأى انه في حالة تعيين مكان الضرر يجب تطبيق النظام القانوني الخاص بالمرحلة التي وقع الضرر خلالها. و من جهة أخرى أظهر ممثلو الدول النامية قلقهم من هذه الإتفاقية المعدة في كنف الدول المتقدمة، فكانوا يخشون الهيمنة الإقتصادية لهذه الدول خاصة في مجال النقل بالحاويات ، بسبب عدم توفر الإمكانيات المتوافقة مع هذا النوع من النقل في الدول النامية. و قد خشى أيضا ممثلو الدول النامية أن تحتكر الدول المتقدمة دور متعهد النقل متعدد الوسائط و تفرض نفسها بذلك على دول العالم الثالث. و أرادت الدول النامية حماية العمالة المحلية عن التأمين المحلي بالسماح لشركات التأمين بتغطية التأمينات التي يكتتبها شاحني البضائع للنقل البحري.

أما على الصعيد القانوني فقد خشيت الدول المتخلفة أن يتسبب عقد النقل متعدد الوسائط الذي إقترحته الدول المتقدمة في قلب قواعد المؤتمرات الملاحية⁹⁴ ، التي كانت قد طالبت بها الدول المتخلفة من أجل الدفاع عن مصالحهم في المشاركة في النقل البحري. فقواعد المؤتمرات الملاحية تسمح للدول المتخلفة بوضع يدها على جزء من النقل البحري الذي يبدأ أو ينتهي في هذه الدول فأصبحت هذه قواعد المؤتمرات البحرية هي التي تحكم النقل البحري.

⁹³ د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص59.

⁹⁴ Conférence maritime (conférence line) groupement d'armateurs desservant les mêmes lignes, ayant conclu entre eux des accords de tarif, de trafic, d'organisation des dessertes, dans le but de maîtriser la concurrence.

وعليه و من وجهة نظر الدول المتخلفة ، كان يجب أن يغير مشروع الإتفاقية من طبيعته، فبدلاً أن تكون الإتفاقية مجرد إتفاقية قانون خاص تحتوي على قواعد توفر الضمان القانوني لوثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط كان من الأحرى أن تحتوي الإتفاقية على نصوص من القانون العام بهدف إرساء توازن أكبر بين مصالحهم و مصالح الدول المتقدمة.

فبسبب الضغوط التي مارستها الدول المتخلفة تحول إعداد القانون الدولي البحري من الهيئات غير الحكومية إلى الهيئات الحكومية التابعة إلى الأمم المتحدة. فتم إعداد اعتماد إتفاقية الأمم المتحدة في ماي 1980 في جنيف تحت رعاية الأمم المتحدة⁹⁵ (الفصل الأول).

و على الرغم من مميزات النقل بالحاويات و النقل بالمبردات ، إلا أن إستخدام هذه التكنولوجيا الجديدة أدى إلى خلق مشاكل قانونية عديدة تقع على عاتق مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط ، و السبب في هذه المشاكل ليس فقط أننا بصدد نوع جديد من التغلفة و من وسائل النقل أو أن هذه التكنولوجيا الحديثة مستخدمة في النقل المتعدد الوسائط إنما هما معا .

هذا و لا يتوقف الغموض الذي يشوب مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط على إستخدام التكنولوجيا الجديدة فقط بل و أيضا على الفراغ التشريعي الذي يزيد من صعوبة تحديد المسؤوليات الواجبة التطبيق (الفصل الثاني).

⁹⁵ A. VALLIER, La convention de la CNUCED de 24 mai 1980 sur le transport international multimodal de marchandises, Th. Aix- en Provence, 2004.

الفصل الأول

نظام المسؤولية للنقل المتعدد الوسائط في ظل إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي

المتعدد الوسائط (إتفاقية جنيف 1980)

تطبق هذه الإتفاقية على كل عقد نقل متعدد الوسائط أي على نقل يفترض إستخدام واسطتي نقل على الأقل ومرور النقل بين دولتين مختلفتين إذا كان إستلام البضائع أو تسليمها يتم في دولة متعاقدة.

ويعتبر النقل الدولي المتعدد الوسائط نظاما متكاملا للنقل الدولي له نظامه الخاص و المحدد ومميزاته العديدة، وقد تولت إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980 عملية تعريف النقل الدولي المتعدد الوسائط حيث نصت المادة الفقرة الأولى من المادة الأولى على أنها عملية (نقل بضائع بواسطتي مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر).

وأهم خصائص النقل الدولي المتعدد الوسائط :

- أ - أن عملية النقل تتم بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، كما لو كانت هناك مرحلة نقل تتم عن طريق البحر و أخرى عن طريق السكك الحديدية، أو مرحلة بحرية و أخرى جوية.
- ب - وأيضا لا بد أن يكون النقل بين مكانين في بلدين مختلفين وهو ما يعرف بالنقل الدولي للبضائع.
- ج - وكذلك من الضروري أن تصدر وثيقة نقل واحدة، لتغطي كافة مراحل عملية النقل.
- د - و أن يتولى مسؤولية وصول البضاعة خلال مراحل النقل المختلفة و المتعددة شخص واحد يعتبر هو المسئول أمام أصحاب البضاعة عن أي هلاك أو تلف أو تأخير قد يصيبها، كما يحصل متعهد النقل على أجره نقل شاملة تغطي كافة مراحل النقل البحري⁹⁶.

⁹⁶ Jaques BOUNAUD et Bernard LEGAL, Le transport multimodal et la logistique, *op.cit.*p. 63.

ومن ثم ، نجد أن هناك نوعين من العلاقات التعاقدية التي تربط بين أطراف عملية النقل الدولي متعدد الوسائط ، حيث هناك علاقة تعاقدية أصلية بين صاحب البضاعة و بين متعهد النقل متعدد الوسائط. وهناك علاقة تعاقدية أخرى بين أطرافها متعهد النقل ومقاولي النقل من الباطن وهذا النوع من العقود يخضع لمختلف الإتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية السارية بخصوص نقل البضائع سواء عن طريق البحر أو الجو أو البر، فلكل واسطة نقل قانونها الخاص بها.

هذا وقد تم تعريف متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط في إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 في المادة الأولى الفقرة الثانية بأنه " أي شخص يبرم بالأصالة عن نفسه، أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط، و يتصرف بصفته أصيلاً، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد " .

و عندما يتسلم متعهد النقل البضائع فإنه يصدر وثيقة نقل دول ي متعدد الوسائط تكون إما بشكل قابل للتداول أو بشكل غير قابل للتداول، حسب إختيار المرسل إليه (مادة 1/05)⁹⁷.
و الجدير بالذكر أن النقل الدولي المتعدد الوسائط لا يرد إلا على البضاعة دون الأشخاص.

و بذلك لا تطبق الإتفاقية عندما يبرم الشاحن عقود نقل متفرقة لكل مرحلة من مراحل النقل⁹⁸. و عليه يرى جانب من الفقه أن النقل متعدد الوسائط هو عقد نقل واحد يتعهد بموجبه متعهد النقل متعدد الوسائط بتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط⁹⁹.
و نظراً لأن إتفاقية جنيف لسنة 1980 تسيّر على نهج قواعد هامبورغ لسنة 1978، فإنها عرضت المادة الثانية م ن إتفاقية هامبورغ لبيان نطاق تطبيقها¹⁰⁰، وبذلك لا تسري

⁹⁷ Art.5. Emission du document de transport multimodal
« Quand l'entrepreneur de transport multimodal prend les marchandises en charge, il émet un document de transport multimodal qui , au choix de l'expéditeur, sera soit négociable, soit non négociable » .

6 د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص.145.

⁹⁹ Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, Droit maritime, L.G.D.J, 2006, *op.cit.* p.699 .

¹⁰⁰ المادة الثانية من إتفاقية هامبورغ .

أحكامها إلا على عقود النقل البحري التي تندرج في هذا النطاق ، وهو نطاق لا يشمل الملاحة الساحلية، حيث أن سريان أحكام الإتفاقية إنما يكون في حالة ما إذا كان النقل البحري بين دولتين مختلفتين، كذلك لا تسري على مشارطات الإيجار ، على أنه في حالة صدور سند شحن إستنادا إلى مشاركة إيجار فان تلك الأحكام تسري على السند المذكور إذا كان ينظم العلاقة بين الناقل وحامل سند الشحن، إذا لم يكن الأخير هو المستأجر.¹⁰¹

وحيث يقع النقل البحري ضمن عملية نقل مختلفة تشتمل فضلا عن النقل بالبحر، على نقل آخر بالبر أو النهر أو الجو ألا وهو النقل المتعدد الوسائط، فان أحكام الإتفاقية لا تغطي إلا المرحلة التي تكون فيها البضاعة محل نقل بالبحر¹⁰² ، مع العلم أن إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1980 لم يرد فيها ذكر لكلمة الناقل و إستعملت بدلا منها عبارة متعهد النقل المتعدد الوسائط¹⁰³ ، و هذا سوف يكون حافزا للدول على التصديق على إتفاقية جنيف إلا أن هذا الإعتقاد بات أملا لم يتحقق فالحقيقة أن قواعد هامبورغ لم تحصل على 20 صوتا للتصديق عليها إلا بعد أربعة عشر عاما من الإنتظار.

و الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يصادق على إتفاقية هامبورغ للنقل الدولي للبضائع لسنة 1978 ولا على إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط¹⁰⁴ 1980/05/20.

بالإضافة إلى ذلك أغلب مؤيدي قواعد هامبورغ من الدول النامية و ليسو من الدول الغربية المتقدمة التي ما زالت ترفضها بإصرار¹⁰⁵.

¹⁰¹ وقد عالج المشرع الجزائري في الكتاب الثاني في الباب الثاني من القانون البحري من المواد 640 إلى 737 ، أحكام استئجار السفن.

¹⁰² تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين، إذا:
أ كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو
ب كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو
ج كان ميناء احد وموانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة ، أو...)

¹⁰³ الدكتور احمد محمود حسني، المرجع السابق، ص.114.

¹⁰⁴ Fatima BOUKHATMI, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, op.cit. N 610.

الهل المؤيدة لقواعد هامبورغ : بارياد، بوستوانا، بوركينافاسو، الشيلي، مصر، جينة، هنجاريا، كينيا، ليسوتو، لبنان، ملاوي، المغرب، نيجيريا، أوغندا، رومانيا، السنغال، سيراليون، تنزانيا، تونس، زامبيا.

و أيا كان الأمر فإن إتفاقية جنيف تحتوي على حلول هامة بالنسبة للائحة متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط. و هذه الحلول تستحق الدراسة فهي تتعلق من جهة بالمبادئ التي تحكم مسؤولية متعهد النقل (المبحث الأول) و الحدود القانونية للتعويض من جهة أخرى (المبحث الثاني).

المبحث الأول

المبادئ التي تحكم المسؤولية في النقل الدولي المتعدد الوسائط

نجد النصوص الخاصة بنظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في القسم الثالث للإتفاقية مجتمعة تحت عنوان مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط و تعالج المواد من 14 إلى 21 الجوانب المختلفة للمسؤولية، فترة المسؤولية لمتعهد النقل المتعدد الوسائط و مسؤوليته عن أفعال تابعيه و أساس المسؤولية و الأسباب المتلازمة و تحديد المسؤولية و تعيين مكان الضرر و المسؤولية التعاقدية و سقوط الحق في تحديد المسؤولية.

وطبقا للمادة 14 فقرة 01 يعتبر متعهد النقل مسؤول عن البضائع من لحظة

إستلامه¹⁰⁶ إياها أي من وقت أخذها في حراسته، وهي اللحظة التي يتمكن فيها من ممارسة سيطرته الفعلية على البضاعة كفحصها و تداولها و نقلها. و تمتد هذه المسؤولية طيلة المدة التي تبقى فيها البضائع تحت حراسته¹⁰⁷ إلى وقت تسليمها في مكان الوصول و يعد هذا النطاق الزمني لمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط . وتنص الفقرة الثانية من نفس المادة على أن البضائع تعتبر في حراسة متعهد النقل من وقت إستلامه إياها من يد الشاحن أو أي شخص آخر يعمل لحسابه و تنتهي مسؤوليته لحظة تسليمه إياها للمرسل إليه أو لممثله.

¹⁰⁶ انظر فكرة التسليم في

Philippe DELBEQUE, le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de la marchandise par mer, D.M.F2003, n° 642

François ARRADON, l'incorporation des clauses de charte-partie dans les connaissements, D.M.F 2004, n° 653.

Christian HOBNER, Convontion de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, D.M.F 2000, N° 609.

Yassania CHARKOUI, chronique de jurisprudence marocaine, D.M.F 2002 , n° 629.

¹⁰⁷ انظر فكرة الحراسة في :

Hugo TIBERG, Chronique de droit maritime suedois 1999-2000 (premiere partie) , D.M.F 2001 , n° 618.

أما فيما يتعلق بالنطاق المكاني للمسؤولية في كنف إتفاقية النقل المتعدد الوسائط فهو من مكان الإستلام إلى مكان التسليم أينما و قعا ، بخلاف الحال في إتفاقية هامبورغ التي حددت هذا النطاق بميناء الشحن و ميناء التفريغ (المادة 4 فقرة 1)¹⁰⁸. لذلك فالنطاق المكاني للمسؤولية بترك تحديده لإرادة طرفي عقد النقل دون أن تضع الإتفاقية حدودا له. و يتمشى هذا الحكم مع طبيعة النقل المتعدد الوسائط.

و التسليم عملية قانونية في جوهرها ، كما جاء في القانون البحري الجزائري ، في المادة 802 التي نصت على أنه (يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه أو الى ممثله القانوني ، ...) ، ولكنها تنطوي على نشاط مادي يتمثل في فحص البضاعة بواسطة متعهد النقل قبل أخذها في عهده. كما أن البضاعة تخضع عند الوصول إلى عملية فحص مشابهة. يجريها المرسل إليهم عند التسليم. و يعتبر خلو وثيقة النقل من أي تحفظ لمتعهد النقل على حالة البضاعة و عددها و شكلها الظاهر، قرينة بسيطة على إستلام متعهد النقل للبضاعة على الحالة الموصوفة والمبينة في وثيقة النقل.

و بنصها على مسؤولية متعهد النقل من لحظة إستلامه للبضائع حتى لحظة تسليمها و ترفض إتفاقية جنيف – على نهج قواعد هامبورغ- فكرة تجزئة النقل. ففي وجود عقد النقل متعدد الوسائط يكون متعهد النقل مسئولا عن أفعال تابعيه أثناء تأديتهم لوظائفهم و عن أفعال كل من لجأ إليهم لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط (المادة 15).

يتحتم علينا دراسة المبادئ التي تحكم مسؤولية متعهد النقل التطرق للأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل (المطلب الأول) ، ثم نظام هذه المسؤولية أي نظام مسؤولية متعهد النقل (المطلب الثاني).

فضلا عن توزيع المسؤولية الذي تنص عليه المادة 8 بالأسباب المتلازمة و التي تستدعي منا بعض الاهتمام.

¹⁰⁸ المادة 4 مسؤولية الناقل: (1 مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن و أثناء النقل و في ميناء التفريغ .)

المطلب الأول

الأساس القانوني للمسؤولية

كما هو الشأن في إتفاقية هامبورغ، ألق ت إتفاقية النقل المتعدد الوسائط على عاتق متعهد النقل التزاما بضمان سلامة البضاعة و موعد وصولها¹⁰⁹. فإن أخل به إفترض وقوع الخطأ في جانبه، تعترف الفقرة الأولى من المادة السادسة عشر بطريقة غامضة¹¹⁰ أساس مسؤولية متعهد النقل في حالة هلاك البضائع أو إصابتها بضرر. أما الفقرة الثانية من نفس المادة فهي تعالج مسؤولية متعهد النقل في حالة التأخير و تتعرض ليس فقط للتلف الذي يصيب البضائع من جراء التأخير لكن أيضا للخسائر التي يتسبب فيها هذا التأخير و خاصة الخسائر التجارية. إلا أن بعض الفقه¹¹¹ يرى أن فكرة التأخير نفسها يشوبها الغموض.

أما ما جاءت به إتفاقية روتردام¹¹² من أحكام تتمثل في أنها وضعت قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية كل من الناقل و الشاحن، راعت فيها قواعد العدالة. فأقامت المادة 17 مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت المطالب أن الضرر الذي لحق البضاعة قد وقع أثناء مدة الالتزام بالتكفل بالبضاعة، الأمر الذي يدعو إلى دراسة أساس مسؤولية متعهد النقل في حالة هلاك البضاعة أو إصابتها (الفرع الأول)، و مسؤولية متعهد النقل في حالة التأخير (الفرع الثاني).

¹⁰⁹ Philippe DELEBECQUE, le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandise par mer, D.M.F, n° 642 – 01/11/2003.

Philippe DELEBECQUE, les travaux du comité droit des transports du CMI sur le projet CNUDCI, D.M.F, n° 652 – 01/10/2004.

¹¹⁰ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 148.

¹¹¹ سوزان عي حسن، المرجع السابق، ص 148.

¹¹² لقد تم فتح باب الانضمام إلى عضوية هذه الإتفاقية ليوم 23 سبتمبر 2009 بمدينة روتردام وحضر حفل التوقيع ممثلون عن الدول التالية: الكونجو – الدانمارك – فرنسا – الجابون – غانا – اليونان- غينيا- هولندا- نيجريا- النرويج – بولندا- السنغال – أسبانيا – سويسرا – توجو – الولايات المتحدة (16 دولة). كذلك فقد وقع على الإتفاقية ارمينيا – الكامبيرون – مدغشقر .
ومما يذكر أن النصاب القانوني لدخول هذه الإتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل إلى الإتفاقية .

الفرع الأول

أساس المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو إصابتها

لعل من المسائل الصعبة التي واجهت واضعي نصوص الإتفاقية، مسألة مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط و ذلك لكون أحكام و مبالغ التحديد تختلف باختلاف وسائط النقل. وكان هناك إعتبارين يتعين أخذهما في الحسبان.

الإعتبار الأول فهو إعتبار قدر مناسب من تحديد المسؤولية ينطبق عندما لا يمكن أن يعزى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى مرحلة معينة من مراحل النقل المتعدد الوسائط (الضرر غير محدد الموقع).

الإعتبار الثاني فهو يختص بآثار حدود المسؤولية المطبقة في مراحل النقل المختلفة على مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط ، عندما يمكن أن يعزى التلف أو الهلاك أو التأخير إلى واسطة معينة من وسائط النقل ، و هو ما يعرف (بالضرر المحدد الموضع).

وفيما يتعلق بالإعتبار الأول، فقد إختارت الإتفاقية مبلغ التحديد قريبا جدا مما يطبق على النقل البحري بموجب إتفاقية هامبورغ في المادة 6 فقرة 1¹¹³. لكن عندما يشتمل عقد النقل المتعدد الوسائط على مرحلة نقل بحري أو نهري، فعندئذ ترتفع قيمة مبلغ التحديد بشكل كبير، حيث أخذت الإتفاقية بالمقدار الوارد في الإتفاقية الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر. لذلك من الضروري أن تحدد في كل حالة ما إذا كان النقل المتعدد الوسائط يشتمل على نقل بحري أم لا.

¹¹³ المادة 6 فقرة 1 من إتفاقية هامبورغ :

1 – (أ) تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 من الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 830 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف ، أيهما اكبر.
(ب) تحدد مسؤولية الناقل وفقا لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي و نصف المثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على أن لا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب النقل البحري للبضائع.
(ج) لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل ، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من هذه الفقرة معا الحد الذي سبقتقر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

تعالج الفقرة الأولى من المادة 16 من الإتفاقية الأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل كالتالي : يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن خسائر الناتجة عن التأخير في تسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 14 ، ما لم يثبت متعهد النقل أنه قد اتخذ هو أو وكلائه أو أي شخص آخر مشا ر إليه في المادة 15¹¹⁴ كل التدبير المعقولة بطريقة مناسبة لتجنب الحادث الذي نشأ عنه الضرر و تبعاته.

فإذا اعتبر أن مسؤولية متعهد النقل تستند إلى مبدأ المسؤولية المفترضة فإن متعهد النقل لا يعفى من المسؤولية إلا إذا تمكن من إثبات سبب الضرر. وهذا هو التفسير الذي أعطاه الفقه الفرنسي للمسؤولية في مجال النقل البحري . فالمادة 20 من اتفاقية وارسو للنقل الجوي الخاصة بالنقل الجوي وهي شبيهة من المادة 16 فقرة 01 من اتفاقية جنيف – تنص على أن (الناقل يتخلص من مسؤوليته إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذو جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث أو أنه كان من المستحيل عليهم إتخاذ التدابير). وقد حكمت محكمة بروكسل التجارية¹¹⁵ بأن الناقل الجوي ملزم بتحقيق نتيجة. ويرى الفقه أن ما يفسر المسؤولية بهذا الشكل هو لجوء الركاب المتزايد لإستخدام النقل الجوي العصري الأمر الذي يوفر للركاب سفر آمن. ولذلك فإن الأحكام المتعلقة بنقل الأشخاص تهدف إلى ضمان تعويض للركاب في حالة الحوادث الجسدية التي هي أخطر من الأضرار التي تصيب البضائع وهذا ما يبرر نص إتفاقية وارسو علي التدابير المعقولة كما تنص المادة 16 على ذلك من اتفاقية جنيف¹¹⁶ . أما إذا اعتبرت مسؤولية متعهد النقل تستند إلى مبدأ الخطأ المفترض ، فإن مسؤولية متعهد النقل يمكنه التحلل من مسؤوليته بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ. وتؤيد ديباجة الإتفاقية هذا

¹¹⁴ المقصود هنا وكلاؤه أو تابعيه أو أي شخص آخر كان قد استعان به في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط،

د سوزان علي حسن ، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي و الدولي و المتعدد الوسائط ، المرجع السابق، ص 129.

Trib. Com. Bruxelles 14 av.1980. D.E.T. 1980.P.338.

115

¹¹⁶ قواعد هامبورغ تنص في القاعدة الخامسة فقرة 1 على فكرة الخطأ المفترض و انه من المنتظر أن يتم تفسير هذه القاعدة بنفس القاعدة بنفس الطريقة التي تم بها تفسير المادة 20 من اتفاقية وارسو . و لكن ذلك الأمر لن يتعدى الدول النامية التي وقعت على قواعد هامبورغ سوف تفسر هذه القاعدة تفسيراً يميل إلى القانون البحري لان هذه الدول تحاول اليوم أن تصبح من ملاك السفن.

فهي تنص صراحة على أن تركز على مسؤولية متعهد النقل على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض. ويتضح أن أساس مسؤولية معهد النقل هو الخطأ المفترض الذي ينتفي بإثبات العكس¹¹⁷.

إلا أنه إذا وضع على عاتق متعهد النقل عبء إثبات سبب الضرر فكأنه يحكم عليه بتحمل مسؤولية النقل في جميع الأحوال. فإثبات سبب الضرر شبه مستحيل في مجال النقل المتعدد الوسائط خاصة إذا كانت البضائع قد تم نقلها في حاويات.

و أيا كان الأمر فإن كل ما يهمنا هو أن المبدأ الذي يحكم مسؤولية متعهد النقل كما تنص عليه الإتفاقية هو الخطأ المفترض و ليس المسؤولية المفترضة.

هذا بينما تعفي المادة 17 فقرة 2 من اتفاقية روتردام الناقل من المسؤولية إذا اثبت أن السبب في هلاك أو التلف أو التأخير لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو احد تابعيه (المادة 18).

كذلك تعفي المادة 17 فقرة 3 من اتفاقية روتردام الناقل من المسؤولية إذا أثبت بدلا من إثبات عدم ارتكاب خطأ ما كما ورد في الفقرة الثانية من نفس المادة أن واحدا أو أكثر من الحالات المستثناة المبينة على وجه التحديد بنفس الفقرة قد تسبب ا وأسهم في حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير فإذا نظرنا إلى أساس مسؤولية الشاحن تجاه الناقل (المادة 30) نجد أن مسؤولية الشاحن تجاه الناقل واجبة الإثبات و ليست مفترضة كما هي في حالة الناقل تجاه الشاحن . و في هذا تيسير على الشاحن تصعب على الناقل فتنص المادة 30 فقرة 1 من اتفاقية روتردام أن الشاحن يتحمل مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر ، إذا اثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بالتزاماته.

¹¹⁷ فاروق محمد ملش، المرجع السابق ، ص 79.

كذلك تعفي المادة 30 فقرة 2 من اتفاقية روتردام الشاحن من المسؤولية إذا كان سبب الخسارة أو الضرر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه طبقاً للمادة 34 و هو نفس الأساس الذي بنيت عليه أحكام إعفاء الناقل من المسؤولية (المادة 18). هذا فيما عدا استثناء واحد يتعلق بصحة المعلومات التي يقدمها الشاحن إلى الناقل لإعداد تفاصيل العقد ، فيعتبر الشاحن ضامناً صحة هذه المعلومات قبل الناقل ، حيث يتعين على الشاحن تعويضه عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر (المادة 31 فقرة 2) . و الضمان بخلاف المسؤولية التي تنشأ بنشوء الخطأ الذي يسبب الضرر و تنتفي بانتفائه ، فان الضمان يشغل ذمة الشخص بالتعويض عن الضرر سواء كان الشخص مخطئاً أو غير مخطئ. فإذا وقع الضرر نتيجة السهو أو القوة القاهرة يظل الشخص مسئولاً برغم حسن نيته.

الفرع الثاني

المسؤولية في حالة التأخير

طبقاً للمادة 16 فقرة 2 يتحقق التأخير في حالة عدم تسليم البضائع في التاريخ المتفق عليه أما إذا لم يكن الأطراف قد إتفقوا على مدة معينة فإن التأخير يتحقق بعدم تسليم البضائع في المعاد الذي يتطلبه من متعهد النقل المتعدد الوسائط الحريص، مع مراعاة ظروف الحال . إذا تقتصر المسؤولية في التأخير طبقاً للمادة 16 فقرة 2 من الإتفاقية، على التأخير في التسليم فقط ، و ليس صور التأخير الأخرى مثل التأخير في توفير وسائل النقل أو التأخير في أخذ البضاعة في عهده¹¹⁸ .

و التأخير طبقاً للإتفاقية يمكن أن يحدث على إحدى حالتين:

الحالة الأولى : أن يكون أصحاب البضاعة قد إتفقوا مع متعهد النقل على نقل و تسليم

البضاعة إلى المرسل إليهم خلال فترة زمنية معينة فيختلف متعهد النقل عن الإلتزام بها.

و يسمى هذا النقل المضمون زمنياً.

¹¹⁸ Carlos MORENO, Présentation générale du transport multimodal et de sa réglementation, op. cit , p.22.
Jaques BONNAUD, op. cit., p.147.

الحالة الثانية : أن يتجاوز وقت التسليم الوقت المعقول أي المتوقع من متعهد النقل الحريص. وفي هذه الحالة يستطيع متعهد النقل التخلص من المسؤولية إذا أثبت إتخاذ التدابير المعقولة لضمان وصول البضائع في الوقت المقصود.

ويرى الفقه أن المدة المعقولة التي تتحدث عنها هذه المادة فضفاضة جدا ولذلك فهي تتحدد حسب العرف السائد في المهنة وتختلف من مهنة إلى أخرى. هذا إضافة إلى أن النص عن الميعاد الذي يكون من المعقول إلزام متعهد النقل المتعدد الوسائط الحريص به ، مع مراعاة ظروف الحال . في حين أن حرص متعهد النقل يعتبر في حد ذاته فكرة فضفاضة لأنها هي نفسها تتوقف على تقدير فكرة التدابير المعقولة، وذلك يعني أن فكرة الميعاد المعقول مثلها مثل التدابير المعقولة تتوقف على ظروف الحال¹¹⁹.

وطبقا للفقرة 3 من نفس المادة يفترض هلاك البضاعة بعد انقضاء 90 يوما متصلة ابتداء من المدة المحددة لتسليم البضائع أو من الميعاد المعقول إلا أنه يعاب على هذه المادة أنها لا تعالج كل الأمور المتعلقة بالتأخير، فهي مثلا لم تعالج الحالة التي تتواجد فيها البضائع من بعد أن يفترض هلاكها¹²⁰، ولم تبين الإتفاقية الطريقة التي يتم بها احتساب مدة التسعين يوما المتصلة، وما إذا كانت قابلة للإنقطاع في حالة القوة القاهرة أو العطلات الرسمية أو الراحة الأسبوعية، عملا بمبدأ حالما تبدأ غرامة التأخير فإنها تستمر دوما بلا إنقطاع . وقد تبرز هذه المشكلة على سبيل المثال في حالة ما إذا جنحت سفينة لأسباب يسأل عنها الناقل بموجب المادة 16 فقرة 1، 2 من الإتفاقية . و نتيجة لهذا الجنوح تم قطر السفينة إلى ميناء قريب لإجراء إصلاحات مؤقتة. وترتب على تعطيل السفينة على هذا النحو تأخير في تسليم البضاعة يتجاوز الوقت المسموح به طبقا للفقرة 3 من المادة 16. فهل يكون للمدعي أن يختار إعتبار هلاك البضاعة، على الرغم من أنها لازالت موجودة واقعيًا و فعلا و لكن في المكان الغير الصحيح.

¹¹⁹ د سوزان علي حسن ، المرجع السابق، ص 153.

¹²⁰ Jaques BONNAUD, l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, annal IMTM, 11 avril 1995, p.150.

Règle 5. 3 de la CNUCED/CCI Applicables aux documents de transport multimodal : Conversion du retard en pertes définitives Si les marchandises n'ont pas été livrées dans les 90 jours consécutifs qui suivent la date de livraison fixée comme il est prescrit a la Règle 5.2, l'ayant droit peut, en l'absence de preuve contraire, les considérer comme perdues.

يجيب البعض بجواز ذلك إستنادا على أن متعهد النقل لم يجتهد في تفادي جنوح السفينة، و من ثم يجب أن يسأل عن أي تأخير لاحق بما في ذلك إحتمال أن يختار المدعي إعتبار البضائع بأنها قد هلكت. و المتصور أن نص الفقرة 3 هذه، يعد رخصة بيد المرسل إليه إن شاء إستعملها، و إن شاء طرحها جانبا و إستمر في المطالبة ببضاعة مع التعويض المناسب عن التأخير.

وزيادة على ذلك يعاب على هذه المادة قصر المدة التي يفترض من بعدها هلاك البضاعة حيث هذه المدة غير كافية في حالة النقل الدولي متعدد الوسائط¹²¹.

المطلب الثاني

النظام القانوني للمسؤولية

كان حري على واضعي إتفاقية جنيف أن يختاروا بين نظامين للمسؤولية: الأول هو نظام المسؤولية المستقل و الثاني هو نظام المسؤولية الشبكية¹²². إلا أنهم قد إستقروا على الجمع بين النظامين ليضعوا نظاما مختلطا للمسؤولية (الفرع الأول). وقد يثار التساؤل حول قدرة هذا النظام على تحقيق نظام مسؤولية موحد (الفرع الثاني).

الفرع الأول

نظام مسؤولية مختلط

طبقا لهذا النظام تختلف مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط حسب ما إذا كان قد تم تعيين مكان الضرر من عدمه. فإذا كان هذا المكان معروف فإن مسؤولية متعهد النقل تحكمها القواعد القانونية التي تنطبق على مرحلة النقل التي وقع فيها الضرر و هذا هو ما نطلق عليه نظام المسؤولية الشبكية. فإذا وقع الضرر مثلا في المرحلة البحرية تطبق القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل البحري، و إذا وقع الضرر في المرحلة البرية تطبق القواعد التي تحكم الناقل البري. أما إذا لم يتم تعيين مكان وقوع الضرر فإن متعهد النقل يخضع لقواعد خاصة يتم الإتفاق

¹²¹ Eric A. CAPRIOLI, Considérations sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal, D.M.F, 1993 - n°526 - 04-1993.

¹²² Carlos MORENO, Présentation générale du transport multimodal et de sa réglementation, op. Cit. P.21.(Le régime du réseau consiste a incorporer dans le contrat de transport multimodal les spécifique de chaque mode de transport chaque fois que la perte ou le dommage subi par les marchandises pouvait être attribué a un maillon précis de la chaîne du transport (dommage localisé) .

عليها بين الأطراف وهذا هو ما يسمى بالنظام المستقل. وطبقا لهذا النظام إذا لم يتم تعيين مكان الضرر فإنه ليس بإستطاعة متعهد النقل أن ينتفع من حالات التحديد أو الإعفاء القانوني للمسؤولية التي تنطبق على مسؤولية الناقل¹²³.

و هناك حالة واحدة فقط لا ينطبق عليها نظام مسؤولية المختلط الذي تنص عليه الإتفاقية و هي حالة التأخير في تسليم البضائع التي يحكمها نظام مسؤولية واحد لا يتأثر بتعيين مكان الضرر من عدمه¹²⁴.

يمتاز النظام المختلط بالدقة لأنه يتوافق مع النظم القانونية الواجبة التطبيق، هذا بالإضافة إلى إحترامه لقواعد النظام العام و إلى مساءلته لمتعهد النقل – إذا وقع الضرر بسبب خطأ أحد المتدخلين في عملية النقل في نفس حدود مسؤوليتهم. أما في حالة عدم التمكن من تعيين مكان الضرر فان النظام المختلط يقدم أيضا للشاحن ضمانات للمسؤولية عن طريق تطبيق نظام مسؤولية مستقل، الأمر الذي لا يوفره له النظام الشبكي.

و مع ذلك فإنه يرى جانب من الفقه أن لهذا النظام مساوئ خطيرة، ويكمن العيب الأساسي في عدم معرفة الشاحن مسبقا لقيمة وطريقة التعويض في حالة هلاك أو تلف البضائع لأن نظام المسؤولية يختلف و يتحدد حسب طبيعة و ظروف الحال ، فإذا تم تعيين الضرر فان مسؤولية متعهد النقل تختلف في مداها و شروط تطبيقها ، بمعنى أنه إذا أصيبت بضاعة قيمتها (أ) بالضرر فإن الشاحن سوف يحصل على مبلغ (ب) و إذا أصيبت البضائع بالضرر في مرحلة النقل بالسكة الحديدية فالمبلغ يكون ج و إذا أصيبت بالضرر في المرحلة البرية فيحصل على مبلغ آخر مختلف إذا ما أصابها الضرر في المرحلة البحرية ، و إذا لم يتم تحديد مكان الضرر فان مسؤولية متعهد النقل ستكون مختلفة عما سبق، و هذا الإختلاف في المسؤولية سوف يجعل الشاحن الذي يريد دائما معرفة مبلغ التعويض الذي سيحصل

¹²³ Fannélie ROGLIANO, Le connaissance FIATA, Th Aix-Marseille 1999, p.41.

¹²⁴ Fannélie ROGLIANO, idem p.44.

عليه في حالة أو تلف البضاعة و ذلك بصرف النظر عن ما إذا كان قد تم تعيين مكان وقوع الضرر من عدمه¹²⁵.

و من جهة أخرى يؤدي نظام المسؤولية المختلط إلى تطبيق نظام مسؤولية مركبة لأنه بالرغم من تدخل متعهد النقل إلا أن إختلاف الأنظمة القانونية الواجبة التطبيق يبقى كما لو كان الشاحن قد تعاقد مع كل الناقلين على حدا. فالحقيقة أن هذا الإختلاف لا يتلشى لمجرد أن كل المسؤوليات تجتمع في شخص متعهد النقل لأن مسؤولية متعهد النقل نفسها سوف تختلف حسب النظام الواجب التطبيق على المرحلة التي تم إكتشاف و قوع الضرر فيها.

فإذا كان هذا هو الوضع في حالة ما إذا رجع الشاحن على متعهد النقل لمسؤوليته عن أفعال الآخرين، يبقى لنا دراسة رجوع الشاحن على متعهد النقل عندما يكون خطأ هذا الأخير قد ساهم مع سبب آخر في هلاك أو تلف أو التأخير في تسليمها.

الفرع الثاني

توزيع المسؤولية

تنص المادة 17 على أنه عندما يجتمع الخطأ أو إهمال متعهد النقل متعدد الوسائط أو أحد تابعيه أو أي شخص آخر تنص عليه المادة 15 مع سبب آخر لهلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها فإن متعهد النقل متعدد الوسائط لا يسأل إلا في حدود هذا الهلاك أو التلف أو التأخير المنسوب لهذا الخطأ أو هذا الإهمال شريطة أن يثبت أن نسبة الهلاك أو التلف لم يتسبب فيها بخطئه أو بإهماله.

و يستخلص من هذا النص أنه في حالة ما إذا إشتراك أسباب أخرى مع خطأ متعهد

النقل في إحداث الضرر فإن متعهد النقل لن يكون مسئولاً إلا بقدر ما يعزى إلى خطأه من ضرر بشرط أن يثبت متعهد النقل مقدار الضرر الذي لا يرجع إلى خطأه.

و بالرغم من أن قسمة المسؤولية التي تنص عليها المادة 17 تدل على إهتمام بتحقيق

العدالة بالنسبة لمتعهد النقل، إلا أن جانب من الفقه يرى هذا النص معقد وصعب التطبيق. فمن جهة ليس من السهل على متعهد النقل إثبات مقدار الضرر الذي لا يرجع إلى خطأه أو إهماله

¹²⁵ Christian SCAPEL, le régime de responsabilité de l4 entrepreneur de transport multimodal, annal IMTM , 11avril1995, p.135.

لأنه إذا كان تعيين مكان مقدار الضرر صعب الإثبات فإن تقدير الضرر الذي لا يرجع إلى خطأ متعهد النقل يعتبر الأمر مستحيلا¹²⁶.

ومن جهة أخرى هذا النص من شأنه إجبار صاحب الحق الذي عانى من الضرر على الرجوع من جهة على متعهد النقل بقدر ما يعزى إلى خطأه من ضرر و من جهة أخرى على الطرف الآخر الذي تسبب في باقي الضرر.

و يخشى على صاحب الحق - في ظل هذا النظام- ألا يستطيع الحصول إلا على جزء فقط من التعويض لأنه أن إستطاع الرجوع على متعهد النقل سوف يواجه صعوبة في تحديد هوية المتسبب في الجزء الباقي من الضرر. و أن إجبار صاحب الحق في الرجوع المزدوج على المتسببين في الضرر ينافي إرادة صاحب الحق لحظة إبرامه هذا عقد النقل المتعدد الوسائط مع متعهد النقل. فهو عند إبرامه هذا العقد أراد بذلك التعامل مع شخص واحد فقط وهو شخص متعهد النقل المتعدد الوسائط بحيث أنه إذا وقع الضرر يرجع عليه وحده لإسترداد مبلغ التعويض. ولذلك مثل هذا النص على حالته الراهنة سوف يلاقي عداء من قبل الشاحنين و سيكون سببا في تأخير دخول الإتفاقية حيز النفاذ .

المبحث الثاني

الحدود القانونية للتعويض

وضعت إتفاقية جنيف نظاما قانونيا خاصا لتحديد التعويض عن الضرر الذي ينجم عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير تسليمها¹²⁷.

و يزيد من أهمية الإتفاقية أنها تضع حدا على التعويض خاص بمتعهد النقل المتعدد الوسائط وخاصة في حالة النقل بالحاويات. وفي هذا الشأن فرقت إتفاقية جنيف بين التعويض في حالة هلاك أو تلف البضائع (المطلب الأول) و بين حالة التأخير في تسليمها (المطلب الثاني).

¹²⁶ Jaques BONNAUD, idem p.155.

¹²⁷ Philippe DELEBECQUE, Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, D.M.F N° 642 -01/11/2003.

المطلب الأول

التعويض عن الضرر في حالة هلاك أو تلف البضاعة

تفرق إتفاقية جنيف في المادة 18 بين النقل المتعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية وبين النقل المتعدد الوسائط الذي لا يتضمن مرحلة بحرية.

الحالة الأولى: النقل المتعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية

يتم حساب مبلغ التعويض على أساس الطرد أو وحدة الشحن أو الوزن مثلما هو عليه الحال في النقل البحري. و حدود التعويض تعادل 920 وحدة حسابية عن الطرد أو وحدة الشحن أو 2.75 وحدة حسابية عن الكيلو من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة على أن يتم تطبيق الأعلى من التقديرين¹²⁸. وتوضح المادة 18 فقرة 2 أ ما هو المقصود بالطرد أو بوحدة الشحن عند حساب مبلغ التعويض: في حالة استخدام حاوية أو منصة نقالة، أو أي أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن المذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب حسب طرود أو وحدات شحن مستقلة، و في خلاف ما تقدم تعتبر البضائع وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل لمذكورة وحدة شحن واحدة.

وبذلك يعتبر البعض من الفقه أن المقصود بوحدة الشحن عند حساب مبلغ التعويض يتوقف على ما هو مبين في وثيقة النقل فإذا كان مضمون الحاوية أو أي أداة أخرى مشابهة مدون بطريقة مفصلة في وثيقة النقل فإن كلا من هذه الطرود المرقمة يعتبر وحده طرد أو وحدة شحن¹²⁹.

الحالة الثانية: النقل المتعدد الوسائط الذي لا يتضمن مرحلة بحرية

أما إذا لم يتضمن النقل المتعدد الوسائط مرحلة بحرية فإن الإتفاقية تنص في المادة 18 فقرة 03 على أنه يتم حساب حدود المسؤولية بالكيلو فقط و هي نفس الحدود التي تنص عليها الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر (8,33 وحدة حسابية عن الكيلو).

و لحساب إجمالي مبلغ التعويض، فقد إتبعت إتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط نفس الطريقة التي إتبعها قواعد هامبورغ. و مؤداها أنه إذا دون في وثيقة النقل عدد الطرود التي

¹²⁸ المقصود هنا حدود التعويض تزيد قليلا عن حدود التعويض التي تنص عليها قواعد هامبورغ التي تحدد التعويض بـ 830 وحدة حسابية عن الطرد و 2.50 وحدة حسابية عن كل كيلو البضائع الهالكة أو التالفة أو المصابة بأي ضرر.

¹²⁹ Carlos MORENO , Présentation générale du transport multimodal et de sa réglementation , op. cit ., p.24.

تحتويها أداة النقل، فيكون هذا العدد مضافا إليه أداة النقل ذاتها هو الذي يعتد به في الحساب. فيضرب في قيمة التحديد عن الطرد الواحد للحصول على إجمالي مبلغ التعويض. فإذا لم تدون عدد الطرود التي بداخل أداة النقل في وثيقة النقل، إعتبرت البضائع المشمولة بأداة النقل ذاتها وحدة شحن أخرى منفصلة ما لم تكن مملوكة لمتعهد النقل أو مقدمة منه (المادة 18 فقرة 2). و هذا النظام يتحدث عن نوعان ¹³⁰: أحدهما خاص بالنقل المتعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية و الآخر الخاص بالنقل المتعدد الوسائط الذي لا يتضمن ن هذه المرحلة. هذا النظام المزدوج للتعويض تكمله المادة 19 من الإتفاقية بتفرقة بين حالة ما إذا تم تحديد مكان الضرر من عدمه.

و تنص الإتفاقية في هذه الحالة الأخيرة على نظام مسؤولية مستقل يختلف عن نظام المسؤولية التي تطبق على الناقلين المنفذين لعملية النقل متعدد الوسائط. أما إذا حدث و تمكن متعهد النقل من تعيين مكان وقوع الضرر فإن ه تطبق النظام الواجب التطبيق على الناقل المتسبب في الضرر. فالمادة 19 تنص على أنه إذا تم تحديد مكان هلاك أو تلف البضائع في مرحلة معينة من مراحل النقل تنطبق عليها إتفاقية دولية أو قانون وطني إلزامي يضع حدودا للمسؤولية أعلى من الحدود التي تضعها الفقرة 1 إلى 3 من المادة 18 من إتفاقية جنيف، فإن حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن هذا الهلاك أو التلف يتم تعيينها وفقا لنص الإتفاقية الدولية أو القانون الوطني المشار إليهم.

و نظرا لتنوع حدود المسؤولية بتنوع وسائل النقل، لذلك قد يحدث أن تكون حدود مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في مواجهة المرسل، أدنى من حدود مسؤولية الناقل من الباطن المسئول عن هلاك أو تلف البضاعة في مواجهة متعهد النقل. و بطبيعة الحال لا يتصور هذا الموقف إلا إذا كان موضع وقوع الضرر معروف، أي خلال مرحلة النقل البري أو البحري أو بالسكك الحديدية أو غيرها. في مثل هذه الحالة و في وجود إتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم ينص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الذي يرتبه تطبيق الفقرات 1 و 2 و 3 من المادة 18، حينئذ تتقرر حدود مسؤولية متعهد النقل عن الهلاك أو التلف وفقا لأحكام الإتفاقية أو القانون المذكورين في المادة 19.

¹³⁰ Christian SCAPEL, le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, Annal IMTM, 11avril1995, p.140.

ووجه الصعوبة في المادة 19، ينبع مما يمكن أن تثيره من مشكلات عند تطبيق أحكامها. وذلك أنها تجيز تطبيق أحكام إتفاقيات النقل أحادي الوساطة و كذا القوانين الوطنية على النقل المتعدد الوسائط في حالة معينة. و هو الأمر الذي لن تنكشف فعاليته العملية إلا من واقع التطبيق الفعلي.

و الملاحظ أن المادة 19 من اتفاقية جنيف أهملت الإشارة إلى التأخير، حيث إنصب حكما فقط على الهلاك و التلف فقط. هذا على الرغم من أنه يمكن تطبيق حدود أعلى للمسؤولية عن التأخير أيضا، كما تقضي به على سبيل المثال إتفاقية فارسوفيا لسنة 1929¹³¹. إلا أنه لإستبعاد هذا التأخير من أحكام هذه المادة حكمة و هي أنه ليس من المتصور عملا المحاسبة على التأخير الذي يحدث خلال مرحلة واحدة من مراحل النقل المتعدد الوسائط، إذ يمكن الإسراع في المراحل الأخرى للنقل بما يعوض التأخير الذي حصل. ومنه لا يمكن القول بحدوث تأخير من عدمه إلا عند تمام تنفيذ النقل بأكمله¹³².

و هكذا فإنه إذا لم يتم تعيين مكان الضرر فإن الحد الأعلى للتعويض هو الحد الذي تنص عليه المادة 18 فقرة أولى.

وقد يبدو لأول وهلة أن إتفاقية جنيف قد أتت بالحل لمشكلة حساب مبلغ التعويض في حالة الضرر الذي يصيب البضائع في حالة النقل متعدد الوسائط بالحاويات فهي من جهة تنص على حد للتعويض موحد إذا لم يتم تعيين مكان الضرر و هي من جهة أخرى تنص على نظام شبكي للتعويض إذا تم معرفة مكان الضرر. ولكن هل يأتي هذا النظام المزدوج (المتأثر بالنظام الشبكي) بتعويض عادل للشاحن؟ هذا الأمر ليس أكيد فالنظام المستقل الموحد هو وحده الذي يستطيع أن يحقق ذلك لأن الشاحن سوف يعلم مسبقا المبلغ الذي سوف يحصل عليه كتعويض عن الضرر الذي أصاب البضائع، و هذا هو ما نصت عليه الإتفاقية عند حساب مبلغ التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع.

¹³¹ ينطبق على التخير نفس الحدود التي تنطبق على هلاك أو تلف البضائع(المادة 22 فقرة 2).

¹³² Jaques BONNAUD, op. cit., p.151.

المطلب الثاني

التعويض عن الضرر في حالة التأخير في تسليم البضاعة

تأتي الإتفاقية بنظام تعويض مستقل في حالة التأخير في تسليم البضائع وهو نظام يسمح لصاحب الحق بالحصول على تعويض ثابت في جميع الحالات¹³³. و مادامت هناك علاقة وظيفية قائمة بين أجره النقل و الزمن المستغرق في النقل – ذلك أنه كلما كان النقل يتم بصورة أسرع كلما إرتفعت أجره النقل – لذلك من الطبيعي أن يرتبط مبلغ تحديد المسؤولية بأجره النقل المستحقة على البضائع المتأخر تسليمها¹³⁴. ويقدر مبلغ التحديد بمثلي و نصف المثل أجره النقل الواجبة الأداء بموجب عقد النقل المتعدد الوسائط و يعني هذا أنه عندما يحدث التأخير في تسليم ما يربو على خمس البضائع المشمولة بعقد النقل المتعدد الوسائط، فيكون مبلغ التحديد قد بلغ ما يعادل إجمالي أجره النقل أي أقصى تحديد ممكن¹³⁵.

الفرع الأول

النظام المستقل

تتخلى الإتفاقية عن النظام الشبكي في حالة التعويض عن التأخير في تسليم البضائع لتنص بدلا منه على نظام مستقل و واحد في الفقرة الرابعة من المادة 14. وتعتمد الإتفاقية في تحديد الحد الأعلى في التعويض ليس على الطرد أو الوزن و لكن على أجره النقل فجعلت الحد الأقصى مثلي و نصف المثل لأجره النقل المستحقة على البضائع التي تأخر تسليمها وذلك بحد أقصى لا يتعدى إجمالي أجره النقل الموضحة على عقد النقل المتعدد الوسائط.

إلا أن الإتفاقية تنص أيضا في المادة 18 فقرة 3 على أنه إذا لم يتضمن النقل مرحلة بحرية أو نهريه فإن هناك حدا أقصى للتعويض يقدر ب 8,33 وحدة حسابية عن كيلو البضائع التالفة أو الهالكة. و هناك حدا أقصى أخير تنص عليه الفقرة الخامسة من المادة 18 بموجبه يجب أن لا أن يجاوز مجموع ما يحكم به من تعويض عن الأضرار بسبب ما يحكم به من

¹³³ Jaques BONNAUD, op. cit., p.150.

¹³⁴ هذا نفس الحكم الذي تقضي به اتفاقيتي النقل البري و النقل بالسكك الحديدية.

¹³⁵ فاروق محمد ملش، المرجع السابق، ص454.

تعويض عن الأضرار بسبب التأخير في تسليم البضائع الحد الأعلى للتعويض الذي حددته الإتفاقية في حالة هلاك البضائع محل النقل هلاك كلياً¹³⁶.

هذا وتنص الفقرة السادسة من المادة الثامنة عشر على السماح للأطراف بتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية وليس بالحد منه لأن الفقرة الأولى من نفس المادة تبطل أي إتفاق مخالف لنصوص الإتفاقية.

و أخيراً تنص الإتفاقية على أنه يجب على متعهد النقل الذي يستفيد من تحديد المسؤولية تعويض صاحب الحق تعويضا كاملاً إذا ثبت أن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها سببه الخطأ الغير المغتفر لمتعهد النقل أو غشه و تنطبق هذه القاعدة على تابعيه. أما المادة 61 من اتفاقية روتردام و هي المتعلقة بفقدان الناقل الحق في تحديد المسؤولية تقضي بحرمان الناقل أو أي شخص من تابعيه (المادة 18) من الحق في تحديد المسؤولية ، إذا أثبت المدعي أن الخسارة الناجمة عن إخلال الناقل بواجبه تعزى إلى فعل أو امتناع شخصي من جانب الشخص المطالب بالحق في تحديد المسؤولية، ارتكب بقصد إحداث الضرر ، أو عن عدم اكتراث مصحوب بادراك أن الضرر يمكن أن يحدث و بهذا تكون اتفاقية روتردام قد تميزت على اتفاقية هامبورغ في هذه الخصوصية أي فقدان الناقل الحق في تحديد المسؤولية ، ذلك أن المادة 8 فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ تقضي بأنه على المدعي المضرور الذي يطالب بمنع الناقل من التمسك بتحديد المسؤولية، اثبات أن الفعل أو الامتناع صدر من الناقل شخصياً. و هو إثبات يصعب على المدعي مما يضعف فاعليه الجزاء، وهكذا طبقاً للمادة 8 فقرة 1 من اتفاقية هامبورغ ، فإن حرمان الناقل من التمتع بتحديد المسؤولية لا يتأتى إلا بسبب فعل أو امتناع صدر عنه شخصياً و لا يشمل هذا الحكم ما يصدر عن سائر تابعي الناقل من أفعال. و لو بلغت هذه الأفعال درجة العمد كالسرقة أو عدم الاكتراث الواعي ، كوقوف البحارة متفرجين إزاء امتداد النيران إلى البضاعة. لذلك فإن استبعاد هؤلاء من النص يجعله فارغ المحتوى و هذا ما تجنبتة اتفاقية روتردام ، لذلك فلها التميز على اتفاقية هامبورغ في هذا الخصوص.

¹³⁶ Jaques BONNAUD, op. cit., p.147.

الفرع الثاني

تقييم النظام

تبدو حدود التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع في مصلحة الشاحن فهي تعطيه الحق في التعويض في جميع الحالات سواء كان تم تعيين مكان الضرر أم لا وبذلك يعلم الشاحن مسبقا مبلغ التعويض الذي سيحصل عليه و يتفادى بذلك مساوئ النظام الشبكي¹³⁷.

ومع ذلك فإن النظام لا يحقق وحدة مبلغ التعويض لأنه يفرق بين النقل المتعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية أو نهريّة وبين النقل الذي لا يتضمن هذه المرحلة. فكما وضح من قبل عند دراسة التعويض في حالة هلاك أو تلف البضائع فإن هذه التفرقة تؤدي إلى تقديم فئتين من التعويض إلى الشاحن بدلا من فئة واحدة ، مما يؤثر على فكرة وحدة النقل المتعدد الوسائط. و مما سبق يمكن إذا القول أن المساعي التي بدلها المشرع الدولي من أجل توحيد مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط من خلال إتفاقية دولية موحدة ظلت عقيمة لأن هذه الإتفاقية لم تدخل بعد حيز النفاذ¹³⁸.

و في ظل النقل بالحاويات و المبردات الذي يتطلب عناية خاصة على عاتق الناقل التزامات جديدة و يحرمه من بعض الحقوق . و تثار المشكلة على وجه الخصوص عند تدخل متعهد النقل متعدد الوسائط الذي بسبب عدم وجود تشريع خاص به ، طبق عليه القضاء القواعد القانونية التي تحكم لائحة الناقل.

و حتى نستطيع إبراز هذه المشكلة يجب علينا دراسة مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط في ظل التكنولوجيا الحديثة، و هذا هو مجال دراستنا في الفصل الثاني من هذا البحث.

¹³⁷ Jaques BONNAUD, op. cit., p.150.

¹³⁸ CNUCED, Incidences économique et commerciales de l'entrée en vigueur des règles de Hambourg et de la convention des nation unies sur le transport multimodal international de marchandises, TD/B/C.4/315(PART II), 10novembre 1989, p.70.

الفصل الثاني

نظام المسؤولية للنقل الدولي متعدد الوسائط في ظل التكنولوجيا

بالرغم من المميزات التي يقدمها النقل بالحاويات و النقل بالمبردات إلا أن استخدام هذه التكنولوجيا الحديثة أدى إلى خلق مشاكل قانونية عديدة، خاصة في الجزائر، و السبب في هذه المشاكل ليس فقط لأننا بصدد نوع جديد من التغليف و من وسائل النقل و لأن هذه التكنولوجيا الحديثة مستخدمة في النقل متعدد الوسائط و لكن للإثنين معا¹³⁹.

بالرغم من مرور أكثر من ربع قرن على هذا إلا أنه من الملاحظ أن الشريعة العامة لم تستطع للأسف أن تجد حلا للمشاكل التي تسبب فيها النقل متعدد الوسائط بالحاويات. فإن المشاكل الناشئة عن استخدام الحاويات عانى منها بالفعل أصحاب المهنة و عملاؤهم و خير دليل على ذلك ساحات القضاء. ففي ظل الفراغ التشريعي الدولي غالبا ما يلجأ القضاء إلى تطبيق بعض نصوص القوانين و الإتفاقيات النادرة المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط على النقل بالحاويات. و لكن و كما يعلم فإن هذه القوانين و الإتفاقيات الدولية تعالج لائحة الناقل الفعلي للبضائع وليس لائحة متعهد النقل المتعدد الوسائط، وهي تضع على عاتق الناقل التزامات إضافية و بالتالي مسؤوليات أكبر كما أنها تحرمه من بعض الحقوق.

ولكن بما أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو الذي يتسلم البضائع من أيدي الشاحنين و يتعهد بتنفيذ النقل فغالبا ما يعامله القضا أنه ناقل ليعني بذلك من مسؤولية هذا الأخير، لذا تجب دراسة كل هذه المشاكل التي يسببها استخدام التكنولوجيا الحديثة في النقل و تستحق منا بعض الإهتمام، خاصة وأن النقل بالحاويات و المبردات يتطلب عناية خاصة و يضع على عاتق الناقل التزامات جديدة و يحرمه من بعض الحقوق. و تثار المشكلة على وجه الخصوص عند تدخل متعهد النقل متعدد الوسائط الذي بسبب عدم وجود تشريع خاص به طبق عليه القضاء القواعد القانونية التي تحكم لائحة الناقل.

¹³⁹ LES 25 ANS DU CONTENEUR, Compte rendu du colloque organisé par l'IDIT, le 15 octobre 1993, au port du Havre, D.M.F - 1993 - n°532 - 11-1993.

و قد عالج المشرع الجزائري النقل بالحاويات في عدة نصوص، تتمثل النصوص

الأساسية في :

- المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21-01-1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02-12-1972، والمصادقة على هذه الاتفاقية يسمح بالمحافظة على درجة عالية من السلامة للعنصر البشري عند استعمال الحاويات، باعتبار أن الاتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها ، كما أنها ستتمكن من تيسير عمليات النقل الدولي والبري والبحري.

- المرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 12-01-1998 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26/06/1990 .

- قانون الجمارك الجزائري : الذي تناول الأنظمة الجمركية الاقتصادية في فصله السابع حيث نصت المادة 155 مكرر على أنه : « تشمل الأنظمة الجمركية الاقتصادية العبور المستودع الجمركي ، القبول المؤقت » .

و حتى نبرز هذه المشكلة يجب دراسة تحوية البضائع و النقل بالمبردات (المبحث أول) و كذا إتفاقيات النقل الدولي أحادي الوسطة و مسؤولية متعهد النقل(المبحث ثاني).

المبحث الأول

تحوية البضائع و النقل بالمبردات

بالرغم من أن الحاوية تعتبر اليوم السبب الأساسي في تطور النقل من الباب إلى الباب بسبب إقلالها من عمليات شحن و تفريغ البضائع في نقط الالتقاء إلا أن إستخدامها يتسبب في مشاكل من نوعية خاصة يتعلق بجزء منها بالضرر و جزء آخر بعملية الشحن¹⁴⁰.

¹⁴⁰ لمزيد من التفصيل في النقل بالمبردات:

MERLE Laetitia , Le transport maritime sous température dirigée, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2006.

Conférence européenne des ministres des transports , la sûreté du transport intermodal de conteneurs, OECD publishing, 2005, p. 24.

المطلب الأول

مسؤولية متعهد النقل في تحوية البضائع

يصعب تقدير مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في حالة حدوث الضرر ما بسبب استخدام الحاويات. و ينقسم هذا الضرر إلى قسمين: الأول يتعلق بالضرر الذي يصيب الحاوية نفسها و الثاني يتعلق بالضرر الذي يصيب البضائع المنقولة داخل الحاوية.

الفرع الأول

مسؤولية متعهد النقل في حالة وقوع الضرر

في حالة إصابة الحاوية نفسها بضرر ما يطرح السؤال الآتي: هل تعتبر الحاوية وسيلة تغلفة أم وسيلة نقل؟ الإجابة على هذا السؤال هينة و هامة في ذات الوقت، فهي هينة لأنه يكفينا إلقاء نظرة على الحاوية نفسها لنعرف ما هي طبيعتها، وهي هامة لأن معرفة ما إذا كانت الحاوية وسيلة تغلفة أم وسيلة نقل يسمح لنا بتحديد النظام القانوني الواجب التطبيق على متعهد النقل.

و لكن يسود جو من الشك حول تعريف الحاوية.

فوفقا إلى إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط لسنة 1980 ووفقا لنظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية تعتبر الحاوية وسيلة نقل. أما قواعد هامبورغ فهي تعتبر الحاوية أو أي أداة أخرى مشابهة لتجميع البضائع وحدة مستقلة عن البضائع¹⁴¹.

و بالنسبة للقضاء فهو منقسم: فأحيانا يعامل الإجتهد القضائي الحاوية على أنها وسيلة نقل و أحيانا أخرى على أنها وسيلة تغلفة. ويؤثر ه ذا الوضع بالطبع على مسؤولية متعهد النقل لأنه عند وصف الحاوية بأنها وسيلة نقل سوف يلتزم متعهد النقل بدفع تعويض كامل عن الضرر لأنه لا يحق له الإستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية إلا في حالة الضرر الواقع على البضائع نفسها. أما إذا اعتبرنا أن الحاوية وسيلة تغلفة فإن الحاوية نفسها تعتبر في مقام

¹⁴¹ Bily EMMANUELLE, l'arrimage des conteneurs, mémoire de master 2, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2006-2007, p.17.

البضاعة و تسمح بذلك في حالة إصابتها بضرر- لمتعهد النقل الإستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية¹⁴².

وبعض الفقه¹⁴³ يرى أنه لا دعي لهذا الشك في تعريف الحاوية فهي بدون شك ليست وسيلة نقل مستقلة و ذلك لأنها تحتاج إلى وسيلة نقل لنقلها من مكان إلى آخر. و هذا ما قضت به محكمة المجموعة الأوروبية بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة بنقل البضائع التي تم شراءها في هون كونج وتم نقلها بطريق البحر بعد تحويلها إلى هامبورغ (ألمانيا) تم بطريق النقل عن حتى فرانكفورت. فلقد كان على المحكمة تقدير ما إذا كانت الحاوية وسيلة نقل أم وسيلة تغلفة حتى تتمكن من تحديد كيفية حساب مصاريف النقل. و أجابت المحكمة بطريقة واضحة جدا و إعتبرت أن الحاوية ليست وسيلة نقل طبقا للمادة 15 فقرة 2 من قواعد المجموعة الأوروبية بتاريخ 28 ماي 1980 المتعلقة بقيمة البضائع في الجمارك. فالحاوية ما هي إلا طريقة تغلفة من نوع جديد و هي تختلف عن كل الطرق التغلفة الأخرى بحجمها الكبير و بإمكانية إستخدامها أكثر من مرة، و بما أنها أداة مستقلة عن السفينة أو عن أي وسيلة نقل أخرى فهي قابلة للإستخدام المتكرر. وهذا هو ما أكدته تجربة التأمين في هذا المجال حيث تعامل شركات التأمين الحاوية معاملة البضائع و تستخرج لها بوليصة التأمين مستقلة تسمى ببوليصة تأمين الحاويات. ومن هنا يجب أن تتم عملية نقل الحاوية فارغة بعقد نقل بحيث يسمح لمتعهد النقل في حالة الضرر بالإستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية الذي يطبق في حالة الضرر الواقع على البضائع¹⁴⁴.

و تجدر الإشارة في النهاية إلى أن ما سبق ينطبق فقط في حالة ما إذا كان الشاحن هو الذي قدم الحاوية لمتعهد النقل لأنه في هذه الحالة الأخيرة يتم بإستخدام الحاوية مقدمة من متعهد النقل بموجب عقد إيجار أو قرض إيجار حاويات يخضع لقواعد قانونية مختلفة عن القواعد التي تحكم عقد النقل.

¹⁴² LES 25 ANS DU CONTENEUR, Compte rendu du colloque organisé par l'IDIT, op.cit., n°532 - 11-1993.

¹⁴³ سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص22.
¹⁴⁴ LES 25 ANS DU CONTENEUR, Compte rendu du colloque organisé par l'IDIT, op.cit.,n°532 - 11-1993.

وهذا هو أيضا الوضع عندما يتعهد الناقل الثاني بإعادة الحاوية فارغة إلى الناقل الأول بعد تمام النقل ففي مثل هذه الحالة يعتبر هذا التعهد تعهد من نوع خاص و مستقل عن عقد النقل و لا يخضع إلى القواعد القانونية التي تحكم هذا الأخير و بالتالي لا يستفيد الناقل من الشروط الإتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية و التي كان قد أدرجها في عقد النقل. ومع ذلك يختلف الوضع عندما يكون الشاحن قد تعهد في عقد النقل نفسه بالسماح للناقل بالتصرف في نطاق هذا العقد¹⁴⁵.

أ - الضرر الذي يصيب البضائع

بالرغم من الحاوية متينة و سميكة و مغلقة بإحكام فتمنع بذلك السرقة و تتحمل الصدمات إلا أنها تمنع متعهد النقل و من بعده الناقلين من الاطلاع على محتوياتها¹⁴⁶. فإذا إتضح لحظة التسليم أن البضائع هالكة أو أصابها التلف فإنه يصعب على متعهد لنقل تحديد مكان و زمان وقوع الضرر، فيفقد حقه في الرجوع على الناقل المتسبب في الضرر ليجد نفسه مسؤولا وحده وبصفة نهائية عن الضرر.

و لصعوبة إثبات الضرر أثر على مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط حتى يتأكد متعهد النقل من صحة البيانات التي أدلى بها الشاحن في سند النقل لوصف البضائع منح المشرع لمتعهد النقل الحق في التحقق من مضمون الحاوية و عمل التحفظات اللازمة إذا إكتشف أن البضائع الموجودة بالحاوية غير مطابقة للبيانات المدونة في سند الشحن. على أنه و أن كان هذا الحق مسلم به من الناحية النظرية إلا أنه يصعب تطبيقه عمليا خاصة عندما يكون الضرر غير ظاهر. فلأسباب عملية و تجارية لا يتحقق متعهد النقل من محتوى الحاوية و ذلك لأنه دائما ما يقوم الشاحن بتسليم البضاعة بنفسه¹⁴⁷ داخل الحاوية وبتسليم البضاعة الحاوية مغلقة

¹⁴⁵ الدكتور سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص25.

¹⁴⁶ لمزيد من التفصيل في فكرة الإطار القانوني للحاوية انظر:

LEBORGNE Vincent, Le statut juridique du conteneur maritime, mémoire de master 2, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, 2006.

¹⁴⁷ International Maritime Organization, Organisation Maritime Internationale, Recueil de règles partiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, imo publishing, 2004, p.22.

ومختومة بالأقفال فلا يملك متعهد النقل فتح الحاوية و مراجعتها. فعملية تحقق متعهد النقل من دون وزن وحجم البضاعة المشحونة ليس بالأمر الهين لأنها تستلزم وسائل ليست في متناول متعهد النقل، وهذا بالإضافة إلى وجوب إتمام عملية الشحن بسرعة لتفادي تعطل السفينة على الرصيف حيث أن المبدأ المعروف في مجال النقل سرعة وصول البضاعة.

و فضلا عن ذلك فإنه وفقا لعرف سائد و لأسباب تجارية لا يتحفظ متعهد النقل على البضاعة لأن الشاحن الذي يريد طلب إثبات البنوك بضمان البضاعة يجب عليه أن يقدم سند شحن نظيف¹⁴⁸ أي خال من التحفظات . و يعني ذلك أن متعهد النقل قد تسلم البضاعة في حالة جيدة و مطابقة لبيانات الشاحن المدونة في سند الشحن. ومن هنا نشأ العرف بين الشاحنين و متعهدي النقل على تداول سند شحن نظيف أي خال من أي تحفظات و ذلك مقابل حصول متعهد النقل على سند شحن تعهد ضمان بموجبه يتعهده الشاحن بضمان كافة النتائج المترتبة على عدم مطابقة البضاعة عند التسليم للبيانات الواردة في سند الشاحن خاصة إذا تعرض متعهد النقل إلى المطالبة من قبل الغير بتعويض الضرر.

لكن المشكل عند وصول البضائع إلى مكان التسليم يقوم المرسل إليه بتفريغها من الحاوية¹⁴⁹ ليكتشف أن البضائع الموجودة أمامه غير مطابقة للبيانات المدونة في سند الشحن. وبما أنه لا يجوز الاحتجاج بخطاب الضمان على المرسل إليه فإن متعهد النقل ملزم بتسليم البضائع إلى حامل سند الشحن بحالتها الموصوفة فيه دون أن يكون في استطاعته أن يحتج عليه بحالة البضائع المذكورة في سند الشحن فإن متعهد النقل يكون مسئولا في مواجهة صاحب الحق و ملزم بتعويضه عن الأضرار التي لحقت بالبضائع. إلا أنه في رجوعه على تابعيه يواجه متعهد النقل مشكلة إثبات مرحلة النقل التي وقع فيها الضرر، و بما أنه لا توجب أية

أنظر في تستيف البضائع:

Bily EMMANUELLE, L'arrimage des conteneurs, mémoire de master 2, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, 2006.

¹⁴⁸ Olivier Cachard, Code maritime: Droit international et droits européens, Larcier, 2006, p.346.

¹⁴⁹ انظر في فكرة التفريغ في التشريع البحري الجزائري:

Fatima BOUKHATMI, Les auxiliaires du transport maritime en droit algérien, D.M.F, op.cit., n°690 - 03-2008.

تحفظات على حالة البضائع في سند الشحن فإن مثل هذا الإثبات يعد أمرا مستحيلا و بالتالي يجد متعهد النقل نفسه المسئول الوحيد عن الضرر لأن كلا من الناقلين مفترض فيه أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة.

ومن المؤكد أن التطور التكنولوجي يسمح لنا اليوم بإثبات بعض التي كان من المستحيل إثباتها في الماضي كالعطل في أجهزة التبريد أو التسخين مثلا حيث أنه في هذا المجال يوجد بداخل الحاويات جهاز للحفاظ على درجة الحرارة بصفة مستمرة مع إيضاح اليوم و الساعة التي تعطل فيها الجهاز. ويوجد أيضا أجهزة لقياس قوة الصدمة التي تعرضت لها الحاوية و التوقيت الذي حدث فيه الصدمة.

ولقد أثبتت قضية في فرنسا أمام محكمة نانت¹⁵⁰ في هذا الشأن حيث أثبت هذا الجهاز أن الحاوية عانت من رحلة طويلة رحلة من جزر هاواي ثم رحلة بالسكة الحديدية في كاليفورنيا ثم رحلة بحرية من أمريكا إلى فرنسا قد تعرضت إلى صدمات شديدة جدا أثناء رحلتها في كاليفورنيا بالسكك الحديدية.

و في إنتظار إنتشار هذه الأجهزة في جميع مجالات و في جميع البلدان تظل مشكلة الإثبات قائمة¹⁵¹. ومن خلال المشاكل التي يعارضها متعهد النقل في رجوعه ضد تابعيه و على وجه الخصوص المشاكل المتعلقة بالمدة المتاحة لرفع هذه الدعوى (أولا) سوف يمكننا تفهم الوضع السيئ الذي يعاني منه متعهد النقل بسبب تحوية البضائع (ثانيا).

ب- رجوع متعهد النقل على تابعيه

يستطيع متعهد النقل الرجوع على تابعيه بوسيلتين: إما أن ينتظر أن يقيم الشاحن دعوى ضده ليرجع هو بدوره على الناقل و تسمى الدعوى في هذه الحالة بدعوى الرجوع أو أن يقوم بتعويض الشاحن وديا و يقيم دعوى ضد الناقل تسمى بالدعوى الأصلية.

¹⁵⁰ Trib. Com. Nanterre 5 Janv. 1989 , B.T. 1990.p.87.

Martine REMOND-GOUILLOUD, L'action pour livraison sans lettre de garantie relève de la prescription annale, op. Cit., n°683 - 07-2007.

¹⁵¹ ROUEN (2^{ème} Ch. civ.) 28 novembre 2002, D. M. F - 2003 - n°636 - 04-2003.

(Armateur frèreur d'espaces. Obligations. Indexation de la température du conteneur (non). Responsabilité de l'entrepreneur de manutention.)

1- دعوى الرجوع :

تفترض دعوى الرجوع أن تكون هناك دعوى التعويض مقامة بصفة أصلية ضد الشخص الذي يقيم دعوى الرجوع. ولا بد أن تقام هذه الدعوى في مدة معينة تختلف ما إذا كان النقل داخلي أو دولي.

فإذا كان النقل داخلي فإن القانون الفرنسي ينص على أن تقام دعوى الرجوع في مدة شهر ابتداء من يوم إقامة دعوى الشاحن ضد متعهد النقل. و تطول هذه المدة في مجال النقل البحري حيث أن دعوى الرجوع تسقط بمضي ثلاث أشهر¹⁵².

أما إذا كان النقل دولي فيتعين علينا التفرقة بين ما إذا كان الرجوع ضد متعهد نقل من الباطن أم ضد الناقل الفعلي للبضائع فإذا كان رجوع متعهد النقل الأصيل ضد متعهد النقل من الباطن فإن مثل هذه الدعوى لا تخضع إلى نصوص الإتفاقية الدولية الخاصة بالناقل الفعلي بل تنطبق عليها نصوص القانون الداخلي. أما إذا كان رجوع متعهد النقل ضد الناقل الفعلي للبضائع فإن دعوى الرجوع في هذه الحالة تخضع إلى الإتفاقية الدولية المنطبقة على نوع النقل موضوع النزاع. فإذا كان النقل بحريا فإنه يجب إقامة دعوى الرجوع خلال مدة ثلاث أشهر كما تنص إتفاقية بر وكسل لسنة 1924. و إذا كان النقل بطريق البر أو بالسكك الحديدية و مدة السنة التي تنص عليها كلا من إتفاقية الخاصة بنقل البضائع بطريق البر أو بالسكك الحديدية و أخيرا إذا كان النقل جويا تنطبق مدة السنتين التي تنص عليها إتفاقية وارسو¹⁵³.

وبمقتضى هذه النصوص يتمتع الناقل بمدة تقادم قصيرة عند دعاوى المسؤولية بعد انقضاء مدة قصيرة من انتهاء عملية النقل. و تخص هذه المدة دعوى الرجوع التي يطلق عليها الدعوى الفرعية أو العرضية.

¹⁵² المادة 33 فقرة 3 من القانون الفرنسي بتاريخ 18 جانفي 1966 انظر:

Pierre-Yves NICOLAS, Prescription de l'action récursoire en cas de règlement amiable du transporteur, D.M.F - 2007 - n°679 - 03-2007.

Marie-Noëlle Raynaud, Le garanti qui indemnise à l'amiable doit le faire dans le délai de prescription de l'action principale s'il veut bénéficier du délai de 3 mois de l'action récursoire , D.M.F - 2005 - n°662 - 09-2005.

¹⁵³ Jaques BONNAUD, op. cit., p.145.

ويبدأ سريان مدة التقادم من يوم إقامة دعوى الشاحن ضد متعهد النقل و ذلك حتى إذا كانت مدة إقامة هذه الدعوى (دعوى الشاحن) قد إنقضت. فمدة إنقضاء دعوى الرجوع مستقلة عن إنقضاء دعوى الشاحن ضد متعهد النقل. وهذا ولا يمكن رفع دعوى الرجوع بعد مدة التقادم الخاصة بها .

و حسب نص المادة 744 من القانون البحري الجزائري نجد انه يمكن رفع دعاوى الرجوع حتى بعد انقضاء المدة المحددة في المادة 743. أي مهلة السنة أو السنتين – في حالة الاتفاق على تمديد مدة التقادم – بشرط أن لا يتعدى هذا الأجل 3 اشهر من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع ، المبلغ المطالب به او يكون قد استلم هو نفسه تبليغ الدعوى .

و يظهر من خلال نص المادة أن مدة الثلاث اشهر هي مدة مستقلة عن مدة السنة المحددة لرفع الدعوى الأصلية ، وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرار لها صادر بتاريخ 1997/05/07 عن الغرفة التجارية و البحرية ملف رقم 151318 الذي جاء في إحدى حيثياته انه " يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة الثلاث اشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين " .

و يترتب على هذه الاستقلالية قبول دعوى الرجوع المرفوعة بعد انقضاء مهلة 3 اشهر من تسديد قيمة الدين ، إذا تم رفعها قبل انقضاء مهلة السنة . على اعتبار أن أحكام المادة 743 هي الأصل و أن المادة 744 لا تطبق إلا في حالة انقضاء السنة أو السنتين عن التمديد الاتفاقي المنصوص عليها في المادة 743 ، وهذا ما قضت به أحكام المحكمة العليا في نفس القرار .

يخضع احتساب مدة تقادم الدعاوي الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني . إذ أن مدة التقادم تحسب بالأيام و تكتمل المدة بانقضاء آخر يوم منها مع عدم احتساب اليوم الأول طبقا لنص المادة 314 من القانون المدني.

2 - الدعوى الأصلية

يفضل متعهد النقل أحيانا ، حفاظا على علاقاته التجارية مع عملائه ، تعويض الشاحن وديا ، أي خارج أي نزاع قضائي، ليقوم بعد ذلك بإقامة دعوى تعويض ضد تابعيه لإسترداد المبلغ الذي دفعه للعميل¹⁵⁴.

و أحيانا يقوم متعهد النقل بدون تعويض الشاحن بإقامة دعوى ضد تابعيه و ضد شركات التأمين للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب الشاحن. و السؤال المطروح هو الآتي:
هل يحق لمتعهد النقل إقامة دعوى تعويض ضد الناقل قبل تعويضه الشاحن أم أنه يجب عليه أولا تعويض الشاحن قبل إقامة الدعوى ضد الناقل؟

تردد القضاء كثيرا في الإجابة على هذا السؤال¹⁵⁵: فلقد كانت محكمة النقض الفرنسية بباريس تقضي أحيانا بقبول دعوى متعهد النقل ضد الناقل قبل تعويض الشاحن و ذلك دون الفصل فيما إذا كان لمتعهد النقل صفة في إقامة الدعوى من عدمه معتمدة في ذلك على الرابطة التعاقدية التي تربط بينه و بين الشاحن. و أحيانا أخرى كانت لا تقبل دعواه إلا في حدود المبالغ التي دفعها إلى للشاحن، و أحيانا أخرى كانت تقضي بأنه إذا كان متعهد النقل لم يقم بعد بتعويض الشاحن فذلك لأن الشاحن قد وافق على إنتظار نتيجة الدعوى المقامة ضد الناقل و ضد شركة التأمين قبل مطالبته لمتعهد النقل بمبلغ التعويض.

أما اليوم فقد إستقر القضاء على عدم قبول دعوى متعهد النقل ضد الناقل إلا إذا كان متعهد النقل قد قام بتعويض الشاحن أو على الأقل إذا كان قد تعهد بدفع التعويض¹⁵⁶. وبالرغم من محكمة النقض الفرنسية قد قضت بأن مجرد إفتراض مسؤولية متعهد النقل تجاه موكله يعطي له الحق في التقاضي ضد الناقل إلا أن هذا القرار لمحكمة النقض التي قضت فيما بعد

¹⁵⁴ Cour D'APPEL DE PARIS (5e ch., sect. A) - 13 juin 2007 No 05-23361, obs., Yves TASSEL, D.M.F - 2008 - n°695.

¹⁵⁵ Cour D'APPEL DE PARIS (5^{ème} Ch., sec. A) 2 février 2005, com. Philippe DELEBECQUE, D.M.F - 2005 - n°659 - 05-2005.

¹⁵⁶ Cass 4 mai. 1982, p.332.

مؤكدة على موقفها السابق بأنه يشترط على متعهد النقل أما إثبات مصلحته في التقاضي أو إثبات أنه قد قام بتعويض موكله أو أنه تعهد بدفع هذا التعويض¹⁵⁷.

ج : أثر التحوية على رجوع متعهد النقل على تابعيه

في مجال النقل المتعدد الوسائط بالحاويات لا تضع صعوبة إثبات الضرر على متعهد النقل فقط في موقف صعب، ولكنها تؤثر أيضا على موقف الناقل الأخير حيث أنه يتحمل كلا منهما مسؤولية أكبر من المسؤولية الواجبة التطبيق عليه.

1: موقف الناقل الأخير

ليست هناك أي مشكلة في النقل البسيط حيث لا يتدخل إلا متعهد نقل واحد و ناقل واحد و لأنه في حالة هلاك أو تلف البضائع سوف يرجع متعهد النقل على الناقل ليسترد مبلغ التعويض الذي دفعه للشاحن إلا في حالة ما إذا كان الضرر ناشئ عن فعل شخصي لمتعهد النقل نفسه ففي هذه الحالة لا يحق لمتعهد النقل الرجوع على الناقل.

و لقد تعقدت الأمور نوعا ما في الماضي عندما كان القضاة يطبقون نظرية الوكيل بالعمولة¹⁵⁸ على جميع الحالات التي كان يتدخل فيها عدة أشخاص. فوفقا لهذه النظرية لا يسأل الوكيل بالعمولة من الباطن إلا عن أفعاله الشخصية فقط شريطة إثبات الخطأ.

أما اليوم قد وضع القضاء جانبا من النظرية فقد إستقرت الأمور، و يعامل متعهد النقل الثاني معاملة متعهد النقل الأصيل بشرط أن يكون إختار تابعيه بمنتهى الحرية، حتى نتمكن من مساءلته عن أفعال تابعيه. و نظرا لأنه لا توجد تحفظات في سند الشحن للأسباب المذكورة فإنه يفترض في متعهد نقل من الباطن أنه قد تسلم البضائع في حالة جيدة. وبما أن كل منهم ضامن للذي يليه فان المسؤولية ستنقل من شخص إلى آخر حتى تصل إلى الناقل الأخير الذي يقوم

¹⁵⁷ Cass. 13 nov. 1990, B.T.1991, p. 46.

¹⁵⁸ د. سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 35.

بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه. و بالتالي فعند تسلم البضائع المخالفة لبيانات الشاحن يقوم المرسل إليه بتفريغ الحاوية و بالتحفظ على هذه البضائع في مواجهة الناقل الأخير¹⁵⁹.

و بما أن هذا الأخير لم يتحفظ على حالة البضائع من قبل عند إستلامه إياها من الناقل الذي يسبقه في سلسلة الناقلين فإنه يفترض وقوع الضرر بين يديه. إلا أنه غالباً ما يكون الناقل الأخير قد قام بنقل البضائع لمسافة قصيرة بعد أن تكون البضائع قد عانت من رحلة طويلة فيتواجد بذلك في موقف لا يحسد عليه حيث أنه يتحمل مسؤولية عملية النقل بأكملها كما لو كان وكيلاً بالعمولة للنقل أو متعهد نقل متعدد الوسائط و ليس ناقلاً عادلي¹⁶⁰.

و قد جاء نص المادة 202 من قانون التجارة المصري بحل لهذه المشكلة حيث نصت هذه المادة على أنه : « إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد النقل الواحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده و يقع باطلاً كل شرط خلاف ذلك » ، و لم يكتف النص بإيجاد حل للمشكلة بل أوضح لنا كيفية تطبيق الحل في حالة ما إذا دفع أحد الناقلين التعويض أو طُلب به رسمياً فقد نصت الفقرة الثانية من المادة 202 على إنه « إذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض أو طُلب به رسمياً كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجره النقل و توسيع حصة المعسر منهم على الآخرين بالنسبة ذاتها ، ويعفى من الإشتراك في تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل ». و بناءً على هذا النص سيتحمل كل ناقل نصيبه من المخاطر و يستطيع متعهد النقل بصفته متعهد النقل بصفته مسؤولاً عن أفعال الناقلين إسترداد مبلغ التعويض الذي دفعه للشاحن بدون حاجة إلى إثبات المسؤول عن الضرر فالجميع في هذه الحالة مسؤولين.

¹⁵⁹ Cass. 18 Oct. 1993, B.T. 1984 , p.260.

¹⁶⁰ Jaques BONNAUD, op. cit., p.146.

2: موقف متعهد النقل المتعدد الوسائط

عندما يقيم الشاحن دعوى مسؤولية ضد متعهد النقل المتعدد الوسائط يلتزم هذا الأخير بدفع التعويضات اللازمة حتى يتمكن من الرجوع على الناقل المتسبب في الضرر بعد إثبات المسؤولية. إلا أن مثل هذا الإثبات يعد صعبا للغاية خاصة و أن المدة التي يقيم خلالها متعهد النقل الدعوى ضد الناقل المتسبب في الضرر لا تساعد على ذلك لأن الدعوى ضد الناقل الدولي يجب إقامتها في المواعي د المحددة في الإتفاقيات الدولية¹⁶¹. وبصرف النظر عن إتفاقية بروكسل التي تحدد مدة ثلاثة أشهر لإقامة دعوى الرجوع فإن هذه الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية و الإتفاقية الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البر و إتفاقية وارسو يجب أن تقام خلالها كلا من دعوى الشاحن ضد متعهد النقل و دعوى متعهد النقل ضد الناقل.

و لكن الذي يحدث في الواقع هو الأتي: غالبا ما ينتظر الشاحن آخر لحظة من المدة المحددة له ليقوم دعواه ضد متعهد النقل ليفقد بذلك متعهد النقل أي إمكانية له للرجوع ضد الناقل المسؤول خاصة عندما لا يقيم الشاحن دعواه ضد الناقل إلا في اليوم الأخير من المدة المحددة لإقامة الدعوى¹⁶².

و تظهر مشكلة أخرى عندما يتفق الناقل مع الشاحن على إطالة مدة تقادم دعوى المسؤولية التي يحق للشاحن خلالها من إقامة دعواه ضده، أي عندما يوافق الناقل مثلا على أن تكون مدة التقادم الدعوى المقامة ضد الشاحن أو من يمثله سنتين بدلا من سنة أو سنة ونصف بدلا من سنة. وفي هذا الشأن قررت المحكمة التجارية بباريس¹⁶³ بأنه لا تستفيد دعوى الرجوع من المدة المضافة و ذلك لأن الإتفاق على إطالة مدة التقادم لا ينتج أثره إلا بين الطرفين الذين عرضوه و قبلوه. وبما أن الناقل لم يتعهد أمام متعهد النقل بإطالة هذه المدة فلا يحق لهذا الناقل لم يتعهد أمام متعهد النقل بإطالة هذه المدة فلا يحق لهذا الأخير الإستفادة منها!

¹⁶¹ Cass. 21 juin 1982, B. T. 1982 , p.416.

¹⁶² M. TILCHE, Recours entre professionnels. Pièges de l'action en garantie , B. T. 1995 , p.828.

¹⁶³ Trib . com. Paris 21 juin 1993 , B. T. 1993, p.523.

د : صعوبة حساب التعويض

عندما يتعهد متعهد النقل بتوصيل البضاعة لمكان معين فهو ملزم بتوصيل هذه البضائع في الحالة التي تلقاها بها. فإذا أصاب البضائع ضرر ما فهو ملزم بتعويض صاحب الحق و هذا سواء كان الخطأ خطاه أم خطأ تابعيه سواء كانوا متعهدي نقل أم ناقلين. إلا أن القوانين و الإتفاقيات الدولية تضع حدودا لمسؤولية الناقل، فالناقل ملزم بدفع مبلغ معين عن الوحدة أو عن الطرد أيهما أعلى. وبما أن متعهد النقل مسؤول عن فعل الناقل فإنه لا يسأل إلا في نفس حدود مسؤولية الناقل نفسه.

و يلاحظ أن في الحياة العملية يتم حساب حدود المسؤولية كالتالي¹⁶⁴:

إذا كانت البضائع مفردة و يمكن عدها و يمكن حساب التعويض يتم عن الطرد، أما إذا لم يكن من الممكن عد البضائع فإن حساب التعويض يتم عن الوحدة و في هذه الحالة الخيرة يستدل على وحدة الوزن من الوحدة المدونة في سند الشحن كيلو غرام أو طن وبناءا عليه عندما يوضح سند الشحن أن الناقل قد إستلم كمية من الحبال وزنها أربعة آلاف كيلو غرام بدون أية توضيحات أخرى لعدد الطرود أو الوحدات فإن حساب التعويض يكون عن الكيلو.

الفرع الثاني

مسؤولية متعهد النقل في حالة شحن البضاعة

تظهر المشاكل القانونية المتعلقة بالشحن في حالة شحن متعهد النقل للبضائع داخل الحاوية من تلقاء نفسه ، وفي حالة شحن للبضائع على سطح السفينة.

أ : مبادرة متعهد النقل بتحوية البضائع

غالبا ما يلجأ الناقلون إلى تحوية البضائع بدافع حمايتها من الصدمات أو السرقات . فالحاوية هي وسيلة الشحن الأكثر أمانا خاصة إذا كانت البضائع متجهة إلى جهة تكثر فيها السرقات أو إذا كانت تغلفة البضائع غير كافية كما هو الحال بالنسبة للبضائع القابلة للكسر¹⁶⁵.

¹⁶⁴ Jaques BONNAUD, op. cit., p.148.

و المبدأ في هذا الحال هو مسؤولية الناقل الذي يقوم بتحوية البضائع بدون موافقة الشاحن. و لكن غالبا ما يحدث في الحياة العملية أن يقوم متعهد النقل و ليس الناقل بتحوية البضائع فهل تنطبق على الأول القواعد القانونية المطبقة على الثاني أم أنه يجب أن يتمتع متعهد النقل بوضع خاص نظرا لحرية التصرف التي يتمتع بها في مواجهة موكله وفي مواجهة الغير ؟

للأسف و نظرا للفراغ التشريعي الذي يعاني منه متعهد النقل في هذا المجال تطبق المحاكم القواعد الخاصة بالناقل على متعهد النقل و تقضي بمسؤولية هذا الأخير إذا قام بتحوية البضائع بدون الموافقة على مسؤولية الشاحن . و تشدد محكمة النقض الفرنسية بصفة خاصة في ما يخص تغلفة البضائع و طريقة رصها و تعتبر أن مجرد تغيير متعهد النقل في التغلفة الأصلية للبضائع مصدرا لمسؤوليته حتى وإن لم تصب البضائع بأي ضرر ¹⁶⁶ . ففي هذه القضية كانت شركة (أ) قد عهدت إلى متعهد النقل متعدد الوسائط بنقل 700 من فضلات الألمنيوم التي تم ترقيمها بعد تعبئتها و تغلفتها في بلاستيكات. قام متعهد النقل بهدف ملأ الحاوية بأكبر عدد ممكن من البضائع بفض تغلفة البضائع و رصها جنبا إلى جنب بدون ترك أي فراغات بينهما. و في مكان الوصول رفض المرسل إليه تسلم البضاعة بسبب إختفاء العلامات التي كانت توجد على الغلاف الأصلي.

و يعيب بعض الفقه على موقف محكمة النقض الفرنسية ليس فقط حرمانها متعهد النقل من حرية التصرف و إتخاذ القرارات اللازمة و لكن أيضا إئثارها لمسؤوليته حيث أنها تلزم متعهد النقل بتعويض الشاحن حتى إذا لم تكن البضائع قد أصابها أي ضرر ¹⁶⁷ .

¹⁶⁵ LEBORGNE Vincent, Le statut juridique du conteneur maritime, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2005-2006.

¹⁶⁶ Cass 11 Mars 1975 , D.M.F. 1975 , P.598.

¹⁶⁷ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، 2002، ص 55.

و في الحقيقة متعهد النقل متعدد الوسائط ما هو إلا وكيل بالعمولة للنقل و القواعد القانونية الواجبة التطبيق عليه هي القواعد الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل و ليس القواعد القانونية الخاصة بلائحة الناقل و هو من حقه التصرف بحرية شريطة المحافظة على البضائع و على مصلحة العميل¹⁶⁸.

فكما يحق له إختيار طرق و وسائل النقل يحق له تحوية البضائع بدون الرجوع إلى موكله للحصول على موافقته فهو الذي ينظم عملية النقل و ليس الموكل. هذا بالاضافة إلى أن تحوية البضائع ليس فيها أية خطورة على البضائع فهي على العكس أمن ووسائل التغليف و الأكثر حفاظا على حالة البضائع خاصة أثناء عمليات الشحن و التفريغ.

أما بالنسبة لمدى مسؤولية متعهد النقل فيعلق بعض الفقه على موقف محكمة النقض الفرنسية فمن المعروف أن الشاحن يحصل على تعويض كامل في حالة الضرر الذي يصيب البضاعة ، أما في القضية المذكورة أعلاه لم يصب البضائع أي ضرر، فالضرر كان تجاريا لأن المرسل إليه رفض تسلم البضائع لإستحالة التعرف عليها. و في رأي فريق من هذا الفقه أن متعهد النقل لم يتسبب وحده في هذا الضرر التجاري بل ساهم فيه الشاحن أيضا لأنه أهمل إخبار متعهد النقل بمدى أهمية العلامات الموجودة على التغليف الأصلية للبضائع بالنسبة للمرسل إليه. و بناءا عليه كان من الواجب على المحكمة الحكم ليس بالتعويض الكامل لصالح الشاحن ولكن بالتعويض الجزئي على أن يتحمل الشاحن نفسه الجزء الآخر¹⁶⁹.

ب : الشحن على سطح السفينة :

تستبعد إتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 الشحن على سطح السفينة من نطاق تطبيقها¹⁷⁰ تاركة هذا الأمر للقواعد العامة في القوانين الوطنية و لإتفاق الأطراف

¹⁶⁸ Christian SCAPEL, op.cit.,P.129.

¹⁶⁹ Christian SCAPEL, op.cit.,P.129.

¹⁷⁰ أ نظر في فكرة الشحن على سطح السفينة:

MERLE Laetitia , Le transport maritime sous température dirigée, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2005-2006.

المعنية. و السبب في هذا الإستبعاد هو أن الشحن على السطح يعرضها لمخاطر كبيرة ما يقتضي نظاما خاصا فيه مجال لحرية التعاقد على شروط النقل¹⁷¹.

و قد إشتطت المعاهدة توافر شرطين مجتمعين لكي يخرج هذا النوع من النقل عن نطاق تطبيقها: الأول هو أن يذكر سند الشحن أن البضائع قد شحنت على سطح السفينة و الثاني هو أن يتم النقل و البضائع مشحونة فعلا على السطح .

أما قواعد هامبورغ فهي على عكس إتفاقية بروكسل لم تستبعد من نطاق تطبيقها البضائع المشحونة على سطح السفينة . فهي تنص في مادتها التاسعة على أن المبدأ هو تحريم شحن البضائع على السطح إلا إذا وافق الشاحن على ذلك أو كان العرف في مناء الشحن قد إستقر على شحن بضائع معينة على السطح أو إذا وجد نص قانوني أمر بقرار ذلك كما في حالة بعض أنواع البضائع الخطرة كالمفجرات و البضائع سريعة الإشتعال.

ولكن بالرغم من معالجة كل هذه النصوص القانونية لحالة شحن البضائع على السطح إلا أنها لا تخص إلا الناقل و ليس متعهد النقل متعدد الوسائط الذي ما زال حتى يومنا هذا يعاني من الفراغ التشريعي في هذا المجال. فالقضاة يعاملونه معاملة الناقل و يشترطون حصوله على موافقة الشاحن قبل شحن البضائع على السطح¹⁷².

إلا أنه بالرغم من خلط القضاة بين لائحة الناقل و لائحة متعهد النقل فسوف نرى أن هذا الخلط ليس له تأثير مؤسف على مسؤولية متعهد النقل و ذلك لأنه و في هذا المجال على وجه الخصوص و نرى وجوب حصول كلا من الناقل و متعهد النقل على موافقة الشاحن قبل الشحن على السطح و إلا إنعقدت مسؤولية . و سوف نبدأ بدراسة هذه الموافقة كشرط أساسي لصحة الشحن على السطح، قبل التعرض لأثر تخلف هذه الموافقة على مسؤولية متعهد النقل.

¹⁷¹ COUR DE CASSATION (ch. com.) – 18 MARS 2008 – Navire Ville de Tanya no 07-11777,com, , D M F - 2008 - n°693 Yves TASSEL.

¹⁷² ORLEANS 9 avril 2004 , com, Antoine VIALARD, D M F - 2004 - n°649 - 06-2004, (Faute inexcusable du commissionnaire de transport et du transporteur maritime pour avoir chargé irrégulièrement en pontée une marchandise spécifiée par le chargeur comme devant voyager en cale).

1 - موافقة الشاحن كشرط أساسي لصحة الشحن على السطح

تتعرض البضائع المشحونة على السطح لمخاطر عديدة . فهي تتعرض من جهة للسقوط في البحر و من جهة أخرى للتقلبات الجوية فتتلف بسبب الأمواج و الرطوبة و حرارة الشمس و الأمطار الخ... ولذلك إشتراط المشرع حصول الناقل على موافقة الشاحن قبل ممارسة هذا النوع من الشحن¹⁷³ .

و لقد تغيرت النظرة إلى الشحن على السطح منذ بدء تحوية البضائع. فالبضائع المحواة لم تعد تتعرض للمخاطر التقليدية التي كانت تتعرض لها قبل التحوية لأنه غالبا ما يتم نقل الحاويات على السفن المتخصصة و قد جرى تصميمها و بناؤها خصيصا لنقل الحاويات في العنابر و على السطح بحيث تقلل و إلى حد بعيد من احتمال سقوط الحاويات في البحر و توفر لها الحماية و السلامة الكافية.

ب : موقف القضاء الفرنسي:

يعامل القضاء متعهد النقل معاملة الناقل و يقضي بمسؤوليته إذا قام بشحن البضائع على سطح السفينة بدون الحصول على موافقة الشاحن ، أو إذا قام بإضافة كلمة shipped on deck بعد إمضاء الشاحن لسند الشحن¹⁷⁴ .

لكن بعد ظهور الحاويات و خاصة بعد ظهور السفن المتخصصة لم يجد متعهدو النقل ما يدعو إلى ضرورة الحصول على موافقة الشاحن قبل شحن الحاويات على سطح هذه السفن. لذا لجأ متعهدو النقل إلى إدراج شرط عام في سند الشحن يسمح لهم بشحن البضائع على السطح بدون موافقة الشاحن و غالبا ما يكون هذا الشرط مصحوب بشرط خاص بعدم مسؤولية متعهد

¹⁷³ Gérard AUCHTER, Jurisprudence (1^{re} partie) , D M F - 1995 - n°551 - 07-1995, (la Cour a considéré qu'il n'y avait pas lieu de s'arrêter à cet argument car la responsabilité du transporteur était fondée sur la faute ayant consisté à charger un conteneur en pontée, sans l'accord du chargeur, cette faute ayant entraîné la perte de la cargaison. Le § 566 al. 1 HGB prévoit d'ailleurs expressément l'interdiction du chargement de marchandises en pontée, sans l'accord exprès du chargeur.).

¹⁷⁴ ORLEANS 9 avril 2004, D M F n° 649- 01/06/2004, VIALARD A. Transport en pontée. Clause au connaissance autorisant le transport en pontée. Valeur. Autorisation expresse au sens de l'article 1er c) de la Convention de Bruxelles de 1924 (non). Pontée irrégulière (oui). Responsabilités. Commissionnaire de transport (oui). Recours en garantie contre le transporteur maritime (non). Faute inexcusable. Transporteur maritime. Limitation de responsabilité (non). Faute inexcusable.

النقل في حالة الهلاك أو التلف. و يحق لمتعهد النقل بموجب هذا الشرط شحن البضائع على سطح السفينة تحت مسؤولية صاحب البضاعة و بدون الحصول على موافقته¹⁷⁵.

و القضاء الفرنسي قاسي في الحكم على هذه الشروط. فلقد قضت محكمة النقض الفرنسية¹⁷⁶ بأنه بالرغم من صلاحية الشرط الخاص بالشحن على سطح السفينة بدون موافقة الشاحن إلا أن ذلك لا يعفي متعهد النقل من إخطار الشاحن بذلك لحظة شحن البضاعة على سطح السفينة. و بناءا عليه حرمته محكمة النقض من الاستفادة من شروط الإعفاء من المسؤولية.

ففي هذه القضية كان متعهد النقل قد أدرج في سند الشحن شرط يسمح له بالشحن على سطح السفينة بدون موافقة الشاحن و بدون أن يكون مسؤولا عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة من جراء هذا الشحن. وعندما وصلت البضاعة تالفة طلبت شركة التأمين بـعد تعويضها للمستلم تعويضا كاملا من متعهد النقل، إلا أن هذا الأخير إدعى بعدم مسؤوليته مستندا إلى الشرط الخاص بالشحن على السطح إلا أن إدعاءه قد قوبل بالرفض. و إستندت محكمة النقض في حكمها إلى أن توقيع الشاحن على سند الشحن لا يعادل موافقته على الشرط المتعلق بالشحن على السطح خاصة إذا كان الشرط المتعلق بالشحن على السطح خاصة و إذا كان هذا الشرط مكتوبا بأحرف صغيرة جدا و غير واضحة ، و لذا كان يجب على متعهد النقل إخطار الشاحن لحظة الشحن حتى يتمكن من التأمين على البضاعة ضد مخاطر الشحن على السطح.

ج - تأثير موافقة الشاحن على مسؤولية متعهد النقل:

إذا قام متعهد النقل بشحن البضاعة على السطح بدون موافقة الشاحن فإن الشحن في هذه الحالة يكون غير قانوني وله نتائج هامة على مسؤولية متعهد النقل. أما إذا كان الشحن قد تم بعد الحصول على موافقة الشاحن فإن الشحن في هذه الحالة يكون قانوني.

¹⁷⁵ Chronique de jurisprudence maritime belge Evolutions significatives (1992-2005), D M F - 2007 - n°683 - 07-2007 , Christian DIERYCK & Paul VERGUTS .

(Ainsi, deux conditions sont requises pour exclure ces marchandises des Règles, à savoir la déclaration dans le contrat de transport que ces marchandises seront transportées sur le pont, et en fait, que le transport soit exécuté de la sorte. Une mention au connaissance du type « shipped on deck at shipper's risk » répond à cette exigence.).

¹⁷⁶ Cass 18 janv, 1994, B. T. P. 332.

ولكن بالرغم من قانونية الشحن على السطح في هذه الحالة الأخيرة إلا أن هذا لا يمنع من ارتكاب متعهد النقل لخطأ ما عند تنفيذه لمهمته. و يهمننا قبل أثر هذا الخطأ على مسؤولية متعهد النقل في حالة الشحن القانوني (أ) دراسة المسؤولية في حالة الشحن الغير القانوني أي الشحن بدون موافقة الشاحن (ب).

1 : الشحن غير القانوني:

- يلتزم متعهد النقل في حالة الشحن على السطح بدون موافقة الشاحن بتعويض هذا الأخير بالكامل عن الضرر ¹⁷⁷. وهذا هو ما تقر به أحكام القضاء (أ) التي يرى فيها بعض الفقه ملاحظات (ب).

أ : موقف القضاء

كما ذكر سابقا من خلال إستعراض أحكام القضاء أن هناك نوعان من الخطأ يؤديان إلى بطلان الشروط الخاصة بالمسؤولية (شرط الإعفاء من المسؤولية): الخطأ بسبب الشحن على السطح بدون موافقة الشاحن و الخطأ بسبب عدم إخطار الشاحن لحظة الشحن.

و يعامل القضاء متعهد النقل متعدد الوسائط نفس المعاملة في الحالتين ويعتبره مسئولا إذا لم يحصل على موافقة الشاحن أو لم يخطره لحظة الشحن و يحرمه من الإستفادة من الشروط الخاصة بالمسؤولية فيضطر متعهد النقل في الحالتين إلى تعويض الشاحن بالكامل عن الضرر الذي أصاب البضائع ¹⁷⁸.

و لقد أيدت محكمة النقض ¹⁷⁹ هذا الحل و أضافت لما تقدم أن درجة جسامه خطأ متعهد النقل لا تؤثر في قيمة التعويض الذي لابد و أن يكون كاملا: فطالما توفرت أركان الخطأ ليس على المحكمة أن تبحث عما إذا كان متعهد النقل كان عنده نية إحداث الضرر من عدمه.

د. مصطفى جمال، دروس في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1968 ص 217. د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ¹⁷⁷، ص 165.

¹⁷⁸ Jaques BONNAUD, op. cit., p.147.

¹⁷⁹ Paris 1^{ER} oct, B. T. 1986, p.661, Rouen 7 sept. 1986, B. T. 1995, B. T. 1995, p. 732.

ب - تقييم موقف القضاء

يعاب على موقف القضاء الفرنسي مساواته لخطأ متعهد النقل الذي يشحن على السطح بدون موافقة الشاحن بخطأ متعهد النقل الذي لا يخطر الشاحن لحظة الشحن بالرغم من حصوله على موافقة الشاحن الكتابية¹⁸⁰. فطالما قد وافق الشاحن على هذا النوع من الشحن فإن التزام متعهد النقل بإخطار الشاحن لحظة الشحن ليس له أهمية كبرى وذلك لأن الشاحن قد وافق على الشحن على السطح بكل ما يحمله من مخاطر.

و إذا أن الإلتزام بإخطار الشاحن لحظة الشحن أمراً هاماً لتمكين الشاحن من التأمين على البضائع ضد المخاطر التي يؤدي إليها هذا النوع من الشحن¹⁸¹ فإن ذلك الإلتزام لا يجب الإعتداد به في جميع الحالات. فيجب أن نفرق في هذا الشأن بين موافقة الشاحن و إذن الشاحن لمتعهد النقل بالشحن على السطح. فإذا كان سند الشحن يحتوي على عبارة " يجوز شحن البضائع على السطح " فإن ذلك يعتبر رخصة من الشاحن لمتعهد النقل بالشحن على السطح يجوز لمتعهد النقل إستعمالها أو عدم إستعمالها. أما إذا كان سند الشحن ينص صراحة على الشحن ينص صراحة على الشحن على السطح كعبارة " سوف يتم الشحن على السطح " ووقع عليها الشاحن فإن ذلك يعتبر اتفاق صريح بين متعهد النقل و الشاحن على النقل على السطح. وفي الحالة الأولى أي حالة ترخيص الشاحن لمتعهد النقل بالنقل على السطح فلا إعتراض على موقف القضاء الذي يتطلب إخطار متعهد النقل للشاحن لحظة الشحن و ذلك لأن الشاحن لا يعلم إذا ما كان متعهد النقل سيستعمل هذه الرخصة أم لا. أما إذا كان الشاحن قد أعطى موافقته الصريحة على الشحن على السطح بكل ما يحمله ذلك من مخاطر فلا يرى بعض الفقه وجوب إخطار الشاحن لحظة الشحن. فالمفروض أن الشاحن يعلم تمام العلم أن البضائع سوف تشحن على السطح¹⁸² ، وذلك كان لزاماً عليه التأمين على البضائع بمجرد توقيعه على سند الشحن .

¹⁸⁰ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي و المتعدد الوسائط، المرجع السابق، 170ص. Jaques BONNAUD, op. cit., p.147.

¹⁸¹ كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف 1997، بند 737، ص 204.

¹⁸² سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 172.

و الهدف من هذه التفرفة بين موافقة الشاحن و ترخيصه لمتعهد النقل بالشحن على السطح هو تأثير ذلك على مسؤولية متعهد النقل، إذا لا يجب أن يؤدي عدم إخطار متعهد النقل للشاحن إلى نفس النتائج في الحالتين. فإذا لم يخطر متعهد النقل في حالة موافقة الشاحن على الشحن على السطح فإن ذلك في رأي هذا الجانب من الفقه لا يجب أن يكون سببا في إنعقاد مسؤولية إلا إذا كان الشاحن قد طلب منه إخطاره لحظة الشحن و لم يستحب متعهد النقل لهذا الطلب، فكما نعلم يلتزم متعهد النقل بصفته وكيلا بالعمولة للنقل بتقديم المعلومات اللازمة لموكله حتى يستطيع هذا الأخير التامين على البضائع. فإذا لم يتم بتقديم المعلومات فإن الإخلال بهذا الإلتزام لا يجب أن يؤدي إلى حرمانه من الإستفادة من الشروط الخاصة بالمسؤولية لأن ذلك ليس بالخطأ الجسيم و لكنه مجرد إهمال في إخطار الشاحن بأن الخطر الذي تتعرض له البضائع من جراء الشحن على السطح قد أصبح فعليا.

2 : الشحن القانوني

إذا قام متعهد النقل بشحن البضائع على السطح في الأحوال التي أقرها القانون أو ذكر سند الشحن أن البضائع مشحونة على السطح ، فإن بذلك يقوم سببا لإعفائه من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع إنما تظل مسؤوليته قائمة لأنه ضامن لوصول البضاعة إلى مكان الوصول في ظروف جيدة، كما تعتبر موافقة الشاحن في هذه الحالة بمثابة ارتكاب أخطاء جسيمة في رص البضائع¹⁸³.

و ينص القانون على أنه إذا تم شحن البضائع على سطح سفينة مجهزة لهذا النوع من الشحن ، فإنه لا يشترط لوصول على موافقة الشاحن ، لأنها تكون مفترضة في هذه الحالة على وجه الخصوص.

¹⁸³ MARION martin, La délicate émergence d'un statut européen pour l'opérateur de transport multimodal, Mémoire Master 2 de droit des transport, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transport, Année Universitaire 2006 , p.46.

لكن بالرغم من قانونية شحن البضائع على سطح هذا النوع من السفن بدون موافقة الشاحن إلا أن هذا الشحن يؤثر بصورة مباشرة على الشروط الخاصة بالمسؤولية المدرجة في سند الشحن¹⁸⁴.

المطلب الثاني

مسؤولية متعهد النقل عند النقل بالمبردات

نظرا للنوعية الخاصة للبضائع التي تستلزم النقل بالمبردات يخضع هذا النوع من النقل لقواعد خاصة¹⁸⁵. لكن هذه القواعد لا تعالج إلا لائحة الناقل الفعلي و ليس لائحة متعهد النقل، الأمر الذي يدعو إلى القول أن مسؤولية متعهد النقل تعاني من فراغ تشريعي في هذا المجال.

بسبب هذا الفراغ و بسبب صعوبة تحديد الصفة القانونية لشركات النقل في الحياة العملية، غالبا ما يخلط القضاء بين الناقل و متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط و يطبقون على الثاني القواعد الخاصة بالأول¹⁸⁶. و الملاحظ أن الأحكام القضائية التي صدرت في هذا المجال يتعلق أغلبها بالنقل البري الدولي و بتطبيق الاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل البري للبضائع (CMR).

و تنص المادة 18 فقرة 4 على أنه : « يعفى الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر ناتج عن بعض المخاطر الخاصة كطبيعة بعض البضائع المعرضة بطبيعتها سواء للهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف خاصة بسبب الكسر أو الصدأ أو التحلل الداخلي و التلقائي أو الجفاف أو الانسياب أو تأكلها أو تلفها بسبب الحشرات أو الحيوانات القارضة ». و عليه فالناقل لا يستطيع

¹⁸⁴ Conférence européenne des ministres des transports, la sûreté du transport intermodal de conteneurs, OCDE publishing, 2005, p.136.

¹⁸⁵ أنظر في النقل بالمبردات :

MERLE Laetitia , Le transport maritime sous température dirigée, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2006.

¹⁸⁶ ROUEN (2ème Ch. civ.) 3 juin 1999, (D'autre part, quant au transitaire portuaire à Anvers (la Hessenatie) mentionné comme expéditeur sur la lettre de voiture internationale, il était fautif pour avoir – par d'autres intervenants interposés – omis de préciser sur ce titre la nature périssable de la marchandise et la nécessité corrélative d'un transport routier sous température dirigée.), D. M. F - 2000 - n°604 - 05-2000.

الإستفادة من الإمتياز الذي تخوله المادة 17 فقرة 4 من ذات الإتفاقية إلا إذا أثبت أنه إتخذ جميع التدابير الواجب إتخاذها حسب الظروف و الخاصة بإختيار و بصيانة و بإستخدام هذه الأجهزة و بأنه قد إتبع التعليمات الخاصة التي أصدرها الشاحن بخصوص البضائع. ومفاد ذلك أنه عندما يتم نقل البضائع بالمبردات لا يستطيع الناقل التمسك بطبيعة البضائع إلا إذا أثبت أنه قد إتخذ التدابير اللازمة و الخاصة بإختيار و بصيانة و بإستخدام أجهزة التكييف و بأنه قد إتبع تعليمات الشاحن الخاصة بهذه البضائع.

الفرع الأول

الإلتزامات الواقعة على عاتق متعهد النقل

يلتزم متعهد النقل – الذي يعامله القضاء معاملة الناقل – من جهة بإتخاذ التدابير الخاصة التي يتطلبها النقل بالمبردات و من جهة أخرى بإحترام تعليمات الشاحن.

أ : إتخاذ التدابير الخاصة

- يجب على متعهد النقل الذي يرغب في الإستفادة من حالات الإعفاء الخاصة التي تنص عليها المادة 17 فقرة 4 د من اللاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل البري للبضائع أن يثبت أنه إتخذ التدابير اللازمة المتعلقة بإختيار و بصيانة و بتجهيز الشاحنة. و هذا الإلتزام ذو طبيعة خاصة لا يمكن فصله عن باقي الإلتزامات العامة التي تقع على عاتقه و خاصة الإلتزام بالتحقق من الحالة الظاهرة للبضاعة و بتغليفها و من حالة شحن و رص البضائع التي يقوم بها الشاحن¹⁸⁷.

ب: التحقق من الحالة الظاهرة للبضائع و تغلفتها

هناك التزام خاص يقع على عاتق متعهد النقل في حالة النقل بالمبردات ألا و هو التحقق قبل كل شيء من درجة الحرارة (أو البرودة) البضائع. فإذا لاحظ أنها لا تطابق درجة الحرارة

¹⁸⁷ MARION martin,op.cit., p.50.

أو البرودة التي طلبها الشاحن يجب عليه عمل تحفظات في هذا الشأن و إلا الإفتراض فيه أنه تسلم البضاعة في درجة الحرارة المناسبة¹⁸⁸.

و علاوة على ذلك يلتزم متعهد النقل من التحقق من الحالة الظاهرة للتغلفة. فإذا كانت البضاعة بطبيعتها عرضة للتلف إذا كانت غير مغلفة أو مغلفة بطريقة سيئة فإنه يجب على متعهد النقل عمل التحفظات اللازمة و الدفع بعد ذلك بالعيب الخاص بالتغلفة . و في حالة عدم وجود تحفظات مسببة و مكتوبة في وثيقة النقل لحظة إستلام البضاعة فإنه يفترض تسلم متعهد النقل للبضاعة في حالة جيدة(المادة 9 من الاتفاقية) .

و لقد إنتقد بعض الفقهاء موقف القضاء في هذا الشأن¹⁸⁹ مستنديين في ذلك إلى أن متعهد النقل مثله مثل أي وسيط آخر ليس متخصص في مجال التغلفة. و يعتبر هؤلاء الفقهاء أن عدم وجود تحفظ خاص بالتغلفة في وثيقة الشحن لا يثبت إلا عدم وجود تحفظ خاص بالتغلفة في وثيقة الشحن لا يثبت إلا عدم وجود شيء غير طبيعي في البضاعة من الظاهر لحظة إستلامها من الشاحن. وبالتالي فإذا ظهر شيء غير طبيعي من الخارج لحظة إستلامها من المرسل إليه فان ذلك يدل بأن هذا العيب قد حدث أثناء النقل. فالإتفاقية لا تلزم الناقل إلا بالتحقق من الحالة الظاهرة للتغلفة و ليس من وجود التغلفة و قدرتها على حماية البضاعة. هذا ولا يتحرر متعهد النقل من الإلتزام بالتحقق من الحالة الظاهرة للبضاعة إلا في حالة ما إذا كانت البضاعة نفسها لا تستحق التغلفة أو غير قابلة للتغلفة، ففي هذه الحالة لا يستطيع متعهد النقل الدفع بعدم وجود التغلفة.

ج - التحقق من الحالة الظاهرة بشحن و رص البضائع

يدل هذا الإلتزام المفروض على الناقل و الذي يفرضه القضاء . فالإتفاقية الدولية الخاصة بالنقل البري لا تضع – في مادتها الثامنة على عاتق الناقل إلا الإلتزام من التحقق من الحالة الظاهرة للبضائع و لتغلفتها. ومع ذلك فلقد إعتاد القضاء إضافة الإلتزام بالتحقق

¹⁸⁸ Eric A. CAPRIOLI, Considérations sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal, D. M. F - 1993 - n°526 - 04-1993.

¹⁸⁹ L.BRUNANT, Le jeu des causes particulieres d'exonération du transporteur, B.T . 1981 , p. 134.

من الحالة الظاهرة للشحن و رص البضائع لدرجة أن إذا كان الناقل - وفقا للمادة 17 فقرة 4 ج من الاتفاقية - يعفي من المسؤولية إذا كان الضرر الذي أصاب البضائع قد نتج عن عيب في عملية الشحن التي قام بها الشاحن فإن هذا النص لا يعفي من الإلتزام بالتحقق من عملية الشحن التي لم يقم بها و لذلك فإنه مسئول عن تلف البضاعة التي - بالرغم من وجود عيب ظاهر في الشحن - قد قام بنقلها .

إلا أن مسؤولية متعهد النقل عن إخلاله بالإلتزام بالتحقق من عملية الشحن ليست دائما مسؤولية كاملة. فإذا لم يعمل متعهد النقل أية تحفظات على العيب الظاهر في الشحن فإن القضاة يحكمون أحيانا بتوزيع المسؤولية بينه و بين الشاحن لأن كل منهما قد ساهم في الخطأ: الشاحن بسبب قيامه بعملية شحن معيبة و متعهد النقل بسبب عدم تحققه من وجود الشحن¹⁹⁰ .

و البعض من الفقه يؤيد الإلتزام بالتحقق من الحالة الظاهرة للبضاعة للشحنة و لرص البضاعة الذي وضعه القضاء على عاتق متعهد النقل لأنه في النقل بالمبردات تحتاج البضاعة - حتى تصل في ظروف جيدة - إلى أن يسري الهواء البارد و الساخن فيما بينهما بطريقة منتظمة. وحتى يتحقق ذلك الأمر يجب على متعهد النقل أن يتحقق بأن شحن البضائع قد تم بطريقة لا تمنع التشغيل الجيد لأجهزة التكييف التابعة لها. ولكن يجب الإشارة إلى أن التحقق يخص الحالة الظاهرة للشحنة أي إلى ما هو ظاهر فقط فإذا لم يتم هذا الفحص يمكننا مؤاخذة متعهد النقل على عدم إتخاذ التدابير المتعلقة بإختيار و صيانة إستخدام معدات الشحن¹⁹¹ .

د - إحترام تعليمات الشاحن

يلتزم متعهد النقل بإحترام تعليمات موكله. و لكن قد يحدث أن تؤدي تعليمات الشاحن نفسها بالأضرار بالبضائع . فما هو أثر هذه التعليمات على مسؤولية متعهد النقل ؟ قبل الإجابة على هذا السؤال يجب أولا معرفة وضع متعهد النقل الذي لا يحترم تعليمات الشاحن.

¹⁹⁰ Cass 10 Oct. 1989 , B.T. 1989, p. 673.

¹⁹¹ سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي و المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 71.

تشير الكثير من الأحكام إلى تطبيق المادة 18 فقرة 4 من الاتفاقية الدولية للنقل البري. فقضت محكمة النقض بمسؤولية متعهد النقل الذي خالف تعليمات الشاحن و قدم له حاوية برادة بدرجة حرارة ثابتة بدلا من حاوية يمكن التحكم في درجة حرارتها¹⁹². وهذا هو أيضا شأن متعهد النقل الذي نقل الفواكه في درجة حرارة منخفضة جدا خلافا لتعليمات الشاحن الذي طلب نقلها في درجة حرارة من 1 إلى 5 مع وضع جهاز لتسجيل درجة الحرارة في الشاحنة. ولقد قضت المحكمة في هذه القضية بمسؤولية متعهد النقل الذي لم يحترم درجة الحرارة المطلوبة و لم يتم بوضع جهاز قياس الحرارة¹⁹³.

و يجب على متعهد النقل إحترام المواعيد التي حددها الشاحن. و حتى في حالة عدم وجود تعليمات الشاحن يلتزم متعهد النقل باتخاذ التدابير اللازمة لوصول البضائع في حالة جيدة.

الفرع الثاني

أثر الإخلال بالإلتزامات على المسؤولية

المادة 18 فقرة 4 الخاصة بالنقل البري للبضائع التي تحكم نقل المواد القابلة للتلف هي جزء من المادة 18 التي تتحدث عن قواعد الإثبات في مجال المسؤولية، و هي بالإضافة إلى ذلك تتعلق بالمادة 17 فقرة 4 د التي تقوم بتعريف المخاطر الخاصة، و يؤلف مجموع هذه المواد نظام المسؤولية المطبق على النقل بالمبردات.

ووفقا إلى نص المادة 17 فقرة 4 يتحرر الناقل من المسؤولية إذا كان الضرر ناتج عن إحدى الحالات الخاصة التي تنص عليها المادة و من ضمنها طبيعة البضاعة، وتنص المادة 18 المخصصة لمسائل الإثبات في فقرتها الثانية على أنه "عندما يثبت الناقل – وفقا لظروف 6 الحالة – أن هلاك أو تلف البضاعة قد نتج عن خطر أو عدة مخاطر من المخاطر الخاصة التي تنص عليها المادة 17 فقرة 4 فإنه يفترض أن الضرر ناتج عن هذه المخاطر. و مع ذلك

¹⁹² Cass. 1^{er} Déc. 1992, B. T. 1992, p. 806.

¹⁹³ Toulouse 14 Janv. 1981, B.T. 1992, p. 806.

يستطيع صاحب الحق إثبات أن الضرر لم ينتج جزئياً أو كلياً عن هذه المخاطر. و مفاد ذلك إذن أن المادة 18 فقرة 2 تنص على إفتراض عدم مسؤولية الناقل فتعفيه بذلك من إثبات إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها في المادة 17 فقرة 4. و مع ذلك فإنه عندما يتم النقل بواسطة شاحنة مجهزة تأتي المادة 18 فقرة 4 بنص مخالف لهذه القاعدة و تقضي بأنه حتى يستطيع الناقل الدفع بالمخاطر التي تنص عليها المادة 17 فقرة 4 فإنه يجب عليه إثبات أنه قد إتخذ كل التدابير التي يتطلبها هذا النوع من النقل.

أ: الأثر على نظام المسؤولية

من المفروض في تقدير بعض الفقه¹⁹⁴ أن يخضع متعهد النقل متعدد الوسائط – بصفته وكيلاً بالعمولة للنقل- لقواعد القانون التجاري التي تحكم هذه المهنة . و تنص هذه القواعد على أن الوكيل بالعمولة للنقل أي متعهد النقل ملزم بتحقيق نتيجة و أم مسؤولية مفترضة.

ولكن بسبب عدم وجود نصوص قانونية خاصة بالنقل بالمبردات إعتاد القضاء على تطبيق نصوص الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بطريق البر الخاصة بالناقل على متعهد النقل متعدد الوسائط و أصبحت بالتالي مسؤولية هذا الأخير في نظر القضاء مسؤولية غير مفترضة، أي أن مسؤوليته أصبحت أخف من مسؤوليته كوكيل بالعمولة للنقل. فإثبات رابطة السببية بين سبب الإعفاء و الضرر أصبح أخف مما هو عليه إذ تتطلب من متعهد النقل تفسير قاطع للضرر و رابطة سببية أكيدة بين الضرر و إحدى الأسباب الإعفاء القانوني من المسؤولية فإن المواد من 17 إلى فقرة 4 و 17 فقرة 2 من الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر تكتفي في بعض الحالات بتفسير مرضي لسبب هلاك أو تلف البضاعة. و هكذا يجب أن تلعب القرينة الأصلية لصالحه و يمكن تجنبها بحجة أنه من الممكن أن يكون الضرر ناتج عن أسباب أخرى . و يكون عبئ الإثبات في هذه الحالة على عاتق صاحب الحق الذي يلتزم بإثبات الضرر لا ينتج عن خطر من المخاطر الخاصة التي دفع بها متعهد النقل. و لكنه ليس مطالب من العميل إثبات السبب الحقيقي للضرر بل يكفي ضحد قرينة متعهد النقل عن طريق إثبات أن تفسيره

¹⁹⁴ سوزان علي حسن ، المرجع السابق ، ص87.

لسبب الضرر غير مقنع. فإذا توصل لذلك فإن القرينة الأصلية للضرر تنتحى ليقع عبئ الإثبات على عاتق متعهد النقل¹⁹⁵.

ويرى بعض الفقه¹⁹⁶ أن تحويل القضاء لمسؤولية متعهد النقل من مسؤولية مفترضة إلى إفتراض عدم مسؤولية مسالة غير مقبولة. فالعميل الذي يفضل اللجوء إلى متعهد نقل ينظر أو لا إلى مبدأ إفتراض المسؤولية فهو يريد شخصا يمكنه الرجوع ضده في حالة إصابة البضائع بضرر ما دون أن يكون في حاجة إلى إثبات سبب الضرر و هذا الشيء لا يوفره له نصوص القانون التجاري الخاصة بالوكيل بالعمولة للنقل.

– الأثر على نقل المسؤولية

لا يستطيع متعهد النقل الإستفادة من حالات الإعفاء الخاصة المنصوص عليها في المادة 17 فقرة 4 إلا إذا أثبت أنه قد إتخذ كل التدبير الخاصة التي ستلزمها هذا النوع من النقل وأنه قد إتخذ و اتبع تعليمات الشاحن.

إلا أنه لصعوبة الإثبات فغالبا ما يجد متعهد النقل نفسه مسئولا و ملزما بتعويض الضرر حتى الناتج عن طبيعة البضاعة. و السبب في صعوبة هذا الإثبات هو عدم توافر الأجهزة التي تتحكم في الحرارة في جميع الشاحنات. و تكمن أهمية هذه الأجهزة ليس في أنها هي التي تتحكم في درجة الحرارة بل في أنها تساعد متعهد النقل على إثبات أنه قد إتخذ هو و تابعيه التدبير اللازمة للحفاظ على درجة الحرارة و طوال الرحلة. و يلجأ متعهد النقل – لمواجهة هذه المشكلة – إلى الدفع بالعيب الذاتي للبضاعة و الذي تأثر بسبب المعاملة السيئة للبضاعة أو بعدم حفظها في درجة حرارة مناسبة قبل و وضعها في برادات الشاحنة أو بسبب فعل الشاحن أو بسبب سوء معاملة الخبير¹⁹⁷، إلا أن كل هذه المحاولات قليلا ما تؤدي إلى إعفاء متعهد النقل من المسؤولية.

¹⁹⁵ Cristian SCAPEL, op. cit. p.133.

¹⁹⁶ د. سوزان علي حسن ، المرجع السابق ، ص 88.

¹⁹⁷ Paris 21 Oct 1994, D.M.F. 1995, Obs. Y. TASSELL.

و سوف تتلاشى كل هذه الأمور في تقدير بعض الفقه¹⁹⁸ أنه إذا طبق النظام الخاص بالوكيل بالعمولة للنقل مع إدراج عدد محدد من حالات الإعفاء الخاصة و ذلك لأنه لكي يتحرر متعهد النقل من المسؤولية فإنه سوف يكتفي إما بإثبات حالة من حالات الإعفاء القانوني أو حالة من حالات الإعفاء الخاصة. إما إثبات أنه قد إتخذ كل التدابير الخاصة فهو غير ضروري لأن عناية متعهد النقل لن تكون سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية. فلا يهم إذن إثبات متعهد النقل أنه قد إتخذ التدابير اللازمة ليستفيد من حالات الإعفاء الخاصة لأن هذه الحالات سوف تعامل معاملة حالات الإعفاء القانونية فيستطيع متعهد النقل الدفع بها بدون حاجة إثبات عنايته .

المبحث الثاني

اتفاقيات النقل الدولي أحادي الواسطة و مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط

في ظل الفراغ التشريعي يجتهد القضاة في إيجاد الحلول المناسبة للقضايا الخاصة بمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط من خلال تطبيقهم لبعض النصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الواسطة. و لكن المشكلة تكمن في أن هذه الاتفاقيات و إن كانت تتضمن نصوصا خاصة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط إلا أنها لا تعالج إلا الجزء البسيط من الأمور المتعلقة بهذا النوع من النقل.

و الإتفاقيات التي تهمننا هي إتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق السكك الحديدية بتاريخ 14 أكتوبر سنة 1890 و المعروفة بإسم COTIF إبتداء من عام 1980 ، و التي دخلت حيز النفاذ سنة 1985 . و الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر و المعروفة بإتفاقية وارسو بتاريخ 12 أكتوبر 1929 و أخيرا الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر بتاريخ 19 مارس سنة 1956 .

لعل أقل الإتفاقيات إهتماما بلائحة متعهد النقل متعدد الوسائط هي الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل بطريق البحر : فلا إتفاقية بروكسل و لا البروتوكول المعدل لها يتحدثان

198 د. سوزان علي حسن، المرجع السابق ، ص90.

عن النقل المتعدد الوسائط . هناك فقط قواعد هامبورغ بتاريخ 1992 هي التي تتحدث عن هذا النوع من النقل، فوفقا للاتفاقية للمادة الأولى فقرة 6 « أي عقد يتعهد الناقل بموجبه نظير دفع أجرة بنقل البضائع بحرا من ميناء إلى آخر و على أي حال فان العقد الذي يشتمل على النقل البحري و نقل بوسيلة أخرى يعتبر عقد نقل بحري لأغراض هذه الإتفاقية بالقدر الذي يتعلق فيه بالنقل بحرا » .

و من الملاحظ أن هذا النص لا يضع قواعد خاصة بالنقل متعدد الوسائط بل على العكس يمكننا القول أنه يجبرها. فالهدف من هذا النص هو تطبيق قواعد هامبورغ على المرحلة البحرية التي تشكل جزء من النقل متعدد الوسائط ، أي أنه يقوم بتجزئة النقل متعدد الوسائط بدلا من توحيده.

أما بالنسبة لباقي الإتفاقيات المذكورة أعلاه فهي تتضمن النصوص الملائمة للنقل المتعدد الوسائط إلا أن الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (المطلب الأول) ، و إتفاقية وارسو لا يعالجان إلا جزئيا وبطريقة غير كاملة المشاكل الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط (المطلب الثاني) ، أما الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر فهي تعتبر الإتفاقية الوحيدة التي تخص النقل متعدد الوسائط ببعض الإهتمام (المطلب الثالث).

المطلب الأول

الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية

تعتبر هذه الإتفاقية أقدم الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل ، فقد تم توقيع الصورة الأولى منها في مدينة برن بتاريخ 14 أكتوبر سنة 1890 و دخلت حيز التنفيذ في أول يناير 1893 و كانت تعرف أن ذاك بإسم (CIM)¹⁹⁹. و تنص المادة الأولى من الإتفاقية على أن تنطبق أحكامها على نقل البضائع بموجب تذكرة نقل بالسكة الحديدية يتم إصدارها بهدف نقل البضائع على أراضي تابعة لدولتين على الأقل من الدول المتعاقدة بشرط أن يقتصر النقل على الخطوط الحديدية المودعة لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن²⁰⁰ ، و بموجب الصورة

¹⁹⁹ خضعت هذه الإتفاقية إلى تعديلات عديدة و أهمها الإتفاقية المعدلة المعروفة باسم إتفاقية برن بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية الموقعة في فبراير 1980، و تعد الجزائر من الدول المصادقة عليها.

²⁰⁰ Fleur FRAGOLA, Vers une politique ferroviaire européenne : l'Europe à toute vapeur? Questions contemporaines, Editions L'Harmattan, 2007, p.126.

الأولى لهذه الإتفاقية لعام 1890 يمكن تسجيل خطوط السكك الحديدية فقط في القائمة الخاصة المودعة لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن.

و يعني ذلك إذن أن الإتفاقية تستبعد النقل المتعدد الوسائط من نطاق تطبيقها. و مع ذلك- و أثناء المداولات الخاصة بهذه الإتفاقية – تم في عام 1923 إستبدال كلمة (خط سكة حديدية) بكلمة (خطوط) فأصبح بذلك من الممكن تسجيل الخطوط المنتظمة لخدمات السيارات و الملاحه التي يستعان بها لتكملة الرحلة بالسكة الحديدية في القائمة الخاصة لدى الـ OCTI . و بذلك يكون قد دخل في نطاق تطبيق الإتفاقية عمليات النقل التي تكون قد تمت بوسائط أخرى غير التي تكون قد تمت بوسائط أخرى غير السكك الحديدية . و هذا هو ما أكدته المادة 2 من الإتفاقية التي تطبق على بعض الحالات النقل متعدد الوسائط .

و بموجب نص المادة الثانية تعالج الإتفاقية العلاقات القانونية بين الشاحن و المرسل إليه و الناقلين المتتابعين بصورة موحدة طالما أن النقل قد تم بموجب وثيقة نقل مباشرة تشمل النقل برمته . فوفقا للفقرة 1 و 2 من الإتفاقية تعتبر المسؤولية موحدة في النقل متعدد الوسائط لأن الإتفاقيات تنطبق على كل مراحل النقل طالما أن الخطوط المستخدمة في النقل مودعة لدى مكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن²⁰¹ كما تتطلبه الإتفاقية . أما بالنسبة للنقل المتعدد الوسائط الذي تم جزء منه على الخطوط غير مودعة في القائمة الـ OCTI فلا تنطبق عليه نصوص الإتفاقية . فالمادة الثانية فقرة 4 من الإتفاقية تسمح للسكك الحديدية – بالإتفاق مع الناقلين المعنيين – بالإتفاق على تطبيق شروط خاصة للنقل مخالفة لنصوص الإتفاقية بخصوص النقل المشترك الغير مشار إليه في المادة الثانية فقرة 1 . و معنى ذلك أنه من الممكن أن يتم هذا النوع من النقل متعدد الوسائط بموجب الوثائق التي أشارت إليها الإتفاقية و أن يخرج بذلك عن نطاق تطبيق الإتفاقية . فالمادة الثانية فقرة 4 تسمح لسند الشحن المباشر بتغطية نقل سكة حديد / بحرو بخضوع هذا النقل إلى إتفاقية بروكسل لعام 1924 و ليس للـ .CIM

²⁰¹ قائمة الخطوط المودعة في المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن منشورة في :
Bulletin de transport international de chemins de fer (B.in, ch.Fer).

و مند تعديل الإتفاقية في عام 1952 أصبح بإمكاننا تجميع النقل المتعدد الوسائط في فئتين : النقل المتعدد الوسائط الذي يخضع إلى الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية (المادة الثانية فقرة 1) و النقل المتعدد الوسائط الذي لا يخضع إلى مثل هذه الاتفاقية (المادة الثانية فقرة 4) و تتضمن الفئة الأولى النقل الذي تم بأكمله على خطوط سكك حديدية و برية و بحرية و نهريّة مودعة في قائمة الـ OCTI . و تخضع هذه الفئة إلى قواعد المسؤولية التي تنص عليها الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية . إلا أن هناك تقسيم آخر بين الخطوط النقل البحري المسجلة مع بيان أنها تخضع للنظام الخاص الذي تنص عليه المادة 48 و بين الخطوط النقل البحري المسجلة بدون أية بيانات خاصة . و يسمح هذا البيان للناقلين بالإستفادة من أسباب الإعفاء التي تنص عليها المادة 48 ، و في عدم وجود هذا البيان تطبق النصوص الخاصة بالإتفاقية الدولية للنقل بالسكك الحديدية.

و تشتمل الفئة الثانية على الأنواع الأخرى من النقل المتعدد الوسائط التي تدخل فيها السكك الحديدية و التي لا تدخل ضمن النقل المتعدد الوسائط الذي تعرفه المادة الثانية فقرة 1 . و المقصود هنا النقل الذي يتم جزء منه على الخطوط الغير مودعة في قائمة الـ OCTI أو الذي يمر جزء منه في دول لا تخضع للإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية. و بالنسبة لهذا النوع من النقل للأطراف مطلق الحرية في وضع قواعد مختلفة عن القواعد التي تنص عليها الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية.

و من الملاحظ أن التعديلات التي أدخلها الـ COTIF²⁰² على الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية لم تأتي بتعريف لنطاق تطبيق هذه الإتفاقية ، فعندما يمر النقل بأراضي دولتين على الأقل مودعين في قائمة OCTI يكون هذا النقل قد تم بموجب وثيقة نقل واحدة فإن هذا النقل يخضع إلى COTIF في المقابل – و على عكس الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية لسنة 1970 – فإن COTIF لا يعطي السيادة بالإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية على النقل المتعدد الوسائط الذي تم على خطوط مودعة في الـ OCTI . و فضلا عن ذلك فإن إمكانية

²⁰² الإتفاقية الدولية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية – برن 1980 (COTIF) ، الدول العربية الأطراف فيها: الجزائر، العراق، ولبنان، والمغرب، وسوريا، وتونس).

إستبعاد الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية بصورة نهائية عن النقل الدولي المتعدد الوسائط و التي كانت تنص عليها المادة الثانية فقرة 4 قد إستبعدتها الـ COTIF صراحة .

و مع ذلك فقد أخذ الـ COTIF في مادته 48 النظام الخاص الذي تنص عليه المادة 63 من الإتفاقية بالنسبة للنقل بر/ بحر ، فيستطيع الناقل دائما الاستفادة من الحالات التقليدية للإعفاء من المسؤولية التي تنص عليها إتفاقية بروكسل و فضلا عن ذلك لا ينطبق الـ COTIF علاقة متعهد النقل متعدد الوسائط بالشاحن أو على الأقل فهو لا ينطبق بصورة مباشرة²⁰³.

مما تقدم يمكن إذا القول بأن الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية و الـ COTIF لا تتعرض إلا لعدد قليل جدا من حالات النقل متعدد الوسائط خاصة فيما يتعلق بعلاقته بالشاحن و هي العلاقة التي تهمننا في هذه الدراسة.

المطلب الثاني

إتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الدولي بطريق الجو

تخصص هذه الإتفاقية التي تم تعديلها أكثر من مرة²⁰⁴ في فصلها الرابع للنقل المشترك²⁰⁵ و يعالج هذا المطلب نصين يعالجان النقل المتعدد الوسائط و هما المادة 31 و المادة 18 فقرة 3.

و تنص المادة 31 في فقرتها الأولى على أنه « في حالة عمليات النقل المشترك التي يتم جزء منها بطريق الجو و آخر منها بأي واسطة نقل أخرى ، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إلا على النقل الجوي و بشرط أن تتوافر فيه شروط المادة الأولى .» و تنص في فقرتها الثانية

²⁰³ FEDDAL Sofia , Le transport multimodal, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2008, p.28.

²⁰⁴ تم تعديل هذه الاتفاقية في سنة 1955 ببروتوكول لاهاي و في سنة 1961 باتفاقية قوادا لآخارا و في سنة 1971 ببروتوكول قوايمالا و في سنة 1975 ببروتوكول مونتيريال . د. فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 326 .

²⁰⁵ تستخدم الاتفاقية النقل المشترك و لكن يعتقد بعض الفقه أنها تعني المعنى المتداول حاليا لهذا الاصطلاح ، و هو يمكن ان يكون صحيحا إذا كان المقصود ب هان يكون النقل قد تم بموجب عقد نقل واحد يشمل جميع مراحل النقل. د. سوزان علي حسن، المرجع السابق ، ص 103.

على أنه ليس هناك في الإتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة عمليات النقل المشترك أن يدرجوا في وثيقة النقل الجوي الشروط المتعلقة بوسائط نقل أخرى بشرط أن تحترم نصوص إتفاقية وارسو فيما يتعلق بمرحلة النقل الجوي.

و ينتج عن هذا النص أن النقل الجوي الذي يخضع للإتفاقية وارسو لا تطبق عليه نصوص أي إتفاقية أخرى .

و لا تعالج المادة 31 أمور النقل المتعدد الوسائط فهي تحول دون تطبيق أي نصوص قانونية أخرى غير نصوص وارسو بل أنها تذهب إلى أبعد من ذلك حيث أنها تمنع أيضا تطبيق نظام قانوني موحد للنقل برمته. فإذا كان النظام الشبكي أي تطبيق القوانين أو الإتفاقيات الدولية الخاصة بكل واسطة نقل وفقا للفقرة الأولى من المادة 31 واجب التطبيق على النقل المشترك فان هذا النظام لا يسمح بإستبعاد إتفاقية وارسو بالنسبة للمرحلة الجوية.

و الصلة بين النقل الجوي و مراحل النقل الأخرى التي تسبقه أو تليه و التي تم تنفيذها بوسائط نقل أخرى يتم تعريفها في المادة 18 فقرة 3 من الإتفاقية . فهذه المادة تنص على أن « فترة نقل الجوي لا تشمل أي نقل بري أو بحري أو نهري يتم خارج المطار. فإذا حدث مثل هذا النقل الغير جوي عند تنفيذ عقد النقل الجوي بغرض شحن البضائع على الطائرة أو تسليمها أو بغرض نقلها من طائرة إلى أخرى فإن كل ضرر يحدث يفترض فيه أنه نتج عن حادثة وقعت أثناء فترة النقل الجوي » .

و مفاد ذلك أن الإتفاقية وضعت مبدأ عدم تطبيق نصوصها على أي مرحلة من مراحل النقل التي تمت في خارج المطار.

و مع ذلك تخرج المادة 18 فقرة 3 عن هذا المبدأ في حالة ما إذا كانت البضائع قد تسلمها خارج المطار الوصول فوضعت هذه المادة قرينة قانونية على أن كل ضرر يصيب

البضائع أثناء وجودها في حراسة الناقل يقتصر فيه أنه قد نشأ عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي فيخضع بذلك لأحكام الإتفاقية وارسو²⁰⁶.

و هذه القرينة بسيطة و يمكن دحضها بكافة طرق الإثبات و بإقامة الدليل على حصول الضرر في غير فترة النقل الجوي.

و لكن نظرا لأن عمليات شحن أو نقل البضائع من وسيلة إلى أخرى أو بغرض تسليمها تعتبر نادرة بالنسبة للعلاقات جو/ سكة حديد أو جو / بحر فان المادة 18 فقرة 3 لا تخضع في الحقيقة إلا النقل بر/ جو و بذلك يكون في الحقيقة نطاق تطبيق هذا النص ضيق جدا.

و هناك نصوص أخرى غير نص المادة 18 فقرة 1 و المادة 31 قابلة للتطبيق على النقل المتعدد الوسائط. و يقصد بذلك المواد 1 و 2 من إتفاقية جواد لاخارا التي أتت بحكم جديد يتعلق بالناقل المتعاقد و الناقل الفعلي. فبعد أن عرفت المادة الأولى كلا من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي نصت المادة الثانية على أنه إذا قام الناقل الفعلي بالنقل بأكمله أو بجزء منه و كان هذا النقل خاضعا إلى أحكام إتفاقية وارسو وفقا للعقد المشار إليه في الفقرة (ب) من المادة الأولى ، يخضع كلا من الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي لأحكام إتفاقية وارسو ، الأول بالنسبة إلى النقل كله محل العقد و الثاني بالنسبة إلى مرحلة النقل التي تقوم بها فقط.

و لقد تضاربت آراء الفقهاء حول تطبيق هذان النصان على متعهد النقل المتعدد الوسائط، فيرى أنصار تطبيق إتفاقية وارسو و إتفاقية جواد لاخارا على النقل الدولي متعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة جوية أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو نفسه الناقل المتعاقد الذي تتحدث عنه المادة من إتفاقية جواد لاخارا²⁰⁷ لأن متعهد النقل هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل مع الشاحن و يعهد بتنفيذ هذا النقل إلى مقاول من الباطن إلى الناقل الجوي في هذه الحالة . و بناء

²⁰⁶ فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 327 .

²⁰⁷ A. VALLIER , la convention de la CNUCED de 24 mai 1980 sur le transport international multimodal de marchandises, Th. Aix- en Provence, 1983, P.180.

عليه إذا وقع الضرر خلال المرحلة النقل الجوي يحق للشاحن مساءلة متعهد النقل و الناقل الجوي إستنادا إلى نصوص إتفاقية وارسو.

و يرى فريق آخر من الفقهاء أن متعهد النقل متعدد الوسائط لا يبرم مع الشاحن عقد نقل يخضع إلى إتفاقية وارسو و لكن عقد ذو طبيعة خاصة²⁰⁸. و مفاد ذلك أن العلاقة التعاقدية بين الشاحن و متعهد النقل تعتبر علاقة مستقلة و مميزة عن العلاقة التعاقدية بين الناقل و الناقل الفعلي. فينتج عن ذلك إذن أن إتفاقية وارسو لا تنطبق على العلاقة بين متعهد النقل و الشاحن لأن أحكام هذه الإتفاقية تنطبق على عقد النقل فقط.

المطلب الثالث

الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر

تم توقيع هذه الإتفاقية بجنيف في 19 مايو 1956 و دخلت حيز النفاذ في 2 جوان 1961 ، و قد صادق أربعة عشرون دولة أوروبية على هذه الإتفاقية²⁰⁹ ، و دخلت حيز التنفيذ في 2 جويلية 1961 و هي من المعاهدات الخاضعة لإشراف منظمة الأمم المتحدة ، بالرغم من أن تقديم هذه المعاهدة جاء عن طريق اللجنة الإقتصادية لأوربا ، و تضم إتفاقية CMR ، 8 فصول تتكون من 51 مادة علاوة على بروتوكول التوقيع أي البروتوكول المصاحب لتاريخ توقيع المعاهدة ، كما ألحق بها عدد من البروتوكولات أهمها بروتوكول 1978 ، و الذي دخل حيز التنفيذ عام 1980.

حددت المادة الأولى من إتفاقية CMR في فقرتها الأولى مجال تطبيقها²¹⁰، لتجعله يمتد إلى كل نقل دولي بالواسطة البرية الطرقية ، و يتم فيه ستلام البضائع أو تسليمها في دولة متعاقدة. بمعنى آخر تنطبق الإتفاقية على كل عقد لنقل البضائع برا على الشاحنات نظير أجرة

²⁰⁸ R. LOEWE, le projet OMCI/CEE d'une convention sur le transport international des marchandises (convention T.C.M.), D.E.T. 1972 , P.647.

²⁰⁹ فرنسا ، ألمانيا الغربية، ألمانيا الشرقية، النمسا، بلجيكا، إنجلترا، لكسمبورغ، اسبانيا ، الدنمارك، سويسرا، بلغاريا، فيلندا، اليونان، إيطاليا، هنجاريا، النرويج، هولندا، بولونيا، رومانيا، السويد، تشيكوسلوفاكيا، روسيا ، يوغوسلافيا.
²¹⁰ المادة 1 فقرة 1 من إتفاقية CMR تطبق الإتفاقية الحالية على كل عقد نقل للبضائع برا على الشحن برا على بشاحنات، بمقابل ، عندما يكون مكان أخذ البضاعة ، و المكان المحدد للتسليم – المشار إليه في العقد – يقعان في دولتين مختلفتين إحداهما علة الأقل متعاقدة ، بصرف النظر عن محل إقامة و جنسية الأطراف .

متفق عليها ، متى كان مكان تسلّم البضائع و تسليمها يقعان في دولتين مختلفتين تكون إحداهما على الأقل طرفا متعاقدا بالإتفاقية، بغض النظر عن محل إقامة و جنسية أطراف العقد. فتهتم الإتفاقية بدولية النقل ذاته كشرط لسيران أحكامها. أما النقل البري الداخلي فتسري عليه أحكام القوانين الوطنية.

تتعلق المادة الثانية من إتفاقية CMR بحالات النقل متعدد الوسائط التي تنطبق عليها الإتفاقية ، فجاء نصها كالآتي :

1 – إذا إشتمل نقل البضائع على نقل بحري أو نقل بالسكك الحديدية أو نقل في الممرات المائية الداخلية أو نقل جوي عن جزء من الرحلة – دون إنقطاع الحمولة و مع إحترام تطبيق نص المادة 14 – تنطبق الإتفاقية الحالية على النقل ككل.

2- و مع ذلك إذا ثبت أن الفقد أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة ، فقد حدث أثناء النقل بإحدى وسائط النقل لسبب لا يرجع إلى تصرف أو إهمال الناقل البري، و أن سبب حدوثه يرجع إلى وسائل النقل الأخرى ، فإمسؤولية الناقل البري تتحدد ليس وفقا لهذه الإتفاقية و لكن وفقا لمسؤولية الناقل بوسائط النقل الأخرى ، إذا ابرم عقد نقل البضائع بين المرسل و الناقل البري بوسائط النقل الأخرى وفقا للنصوص الواردة في القانون المتعلقة بنقل البضائع بنفس وسائط النقل فإذا لم يكن هناك نصوص فإن مسؤولية الناقل البري ستحدد وفقا لهذه الإتفاقية.

3- إذا كان الناقل البري هو نفسه الناقل بوسائط النقل الأخرى ، فإن مسؤوليته تتحدد وفقا لنص الفقرة 1 من هذه المادة. مع ذلك فإن له صفتين ، صفته كناقل بري و صفته كناقل بوسائط النقل الأخرى .

يتضح من نص المادة الثانية أنها فرقت بين حالتين:

الحالة الأولى: إذا نقلت الشاحنة التي تحمل البضائع ، خلال إحدى مراحل الرحلة البرية الأصلية عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو الممرات المائية الداخلية أو عن طريق

الجو فإن إتفاقية CMR هي التي تحكم النقل من الباب إلى الباب . و المقصود أنها تطبق على النقل البري – البحري و لا تطبق على النقل البحري – البري.

مع ذلك تشترط الفقرة 1 لتطبيق الإتفاقية ألا يكون إعادة الشحن للبضائع Rupture de Charge . و إعادة الشحن في مفهوم إتفاقية النقل البري CMR يقصد بها تفرغ البضاعة من المركبة البرية في إحدى مراحل النقل ، و عندئذ لا تطبق الإتفاقية. و بإعتبار الحاويات في حكم البضائع فن الحاوية تصل إلى الميناء مشحونة على الشاحنة – بعد نقل طرقي – و يتم إنزالها و وضعها على قاطرة من أجل شحنها على السفينة، و قد تم إعادة شحنها. أما إذا وصلت الحاوية إلى الميناء مشحونة على قاطرة ، و تم فصل القاطرة و شحنها على السفينة فليس ثمة إعادة شحن ، إعتبار أن المادة 1 فقرة 2 من إتفاقية CMR تعرف الشاحنة أنها تشمل حتى الشاحنات الآلية، القاطرات و شبه القاطرات. و عليه يجب أن تبقى الحاويات في نفس الشاحنة البرية أثناء نقلها ، فيتم نقلها كما هي إلى وسائل النقل الأخرى سواء بالسفن أو بالسكك الحديدية أو بالطائرات ، و بهذا الشكل تنعدم المخاطر المتعلقة بعمليات نقل البضائع من وسيلة إلى أخرى.

إلا أن قاعدة إشتراط بقاء البضائع على نفس الشاحنة و عدم تفرغها منها في أي مرحلة من مراحل النقل ليست مطلقة ، إذا أوردت المادة 14 من الإتفاقية إستثناء على هذه القاعدة . فطبقاً لهذا النص تنطبق الإتفاقية على النقل بأكمله في حالة ما إذا كان -لأي سبب من الأسباب - تنفيذ العقد بالشروط المنصوص عليها في وثيقة النقل أصبح أو ممكن أن يصبح مستحيلاً قبل وصول البضائع إلى مكان التسليم المتفق عليه.

من ناحية أخرى فإن مجال تطبيق الإتفاقية CMR في حالة النقل الدولي متعدد الوسائط المتوافرة على شرط عدم إعادة الشحن ، لا يحدد بصنفة الناقل ، و إنما بواسطة النقل المستخدمة ، فتطبق إتفاقية CMR سواء كان الناقل البري قد عهد بمركبته الطرقية إلى الناقل

البحري مثلا ، أو أن الناقل البحري قد إستأجر المركبة الطرقيه من أجل النقل البري السابق للمرحلة البحرية²¹¹.

الحالة الثانية : نصت عليها الفقرة الثانية من المادة الثانية. و هي إستثناء عن الحالة الأولى ، يحظر معها تطبيق القاعدة العامة الواردة في الفقرة الأولى ، و يتجلى هذا الإستثناء في حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها التي تلابسها الظروف الآتية :

- 1 – أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء النقل بوسائل نقل أخرى غير البرية.
- 2 – أن لا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث نتيجة فعل أو إمتناع من جانب الناقل البري.
- 3 – أن يرجع الهلاك أو التلف أو التأخير إلى أسباب لا يمكن حدوثها إلا بمناسبة و أثناء النقل في مرحلة أخرى غير المرحلة البرية.

فإ توافرت هذه الظروف لا تطبق على النقل أحكام إتفاقية CMR و إنما يطبق القانون الداخلي أو الإتفاقية الملزمة التي تحكم المرحلة التي حدث خلالها الضرر.

نستنتج من هذا كله أن إتفاقية CMR و إن كانت تقر بتطبيقها على كامل النقل في المادة 2 منها حتى و لو تم نقل المركبة البرية بواسطة نقل أخرى بحرية ، سككية ، أو جوية ، فإنها و في خصوص مسؤولية الناقل البري تحيل إذا تم ضرر أثناء مدة النقل بواسطة أخرى إلى الإتفاقيات المنظمة للنقل بواسطة أخرى متى كانت أمرة.

و تجدر الإشارة أن الإتفاقية الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر المبرمة بجنيف عام 1956 لم تصادق عليها الجزائر، والدول العربية الأطراف فيها هي العراق، والمغرب، وسوريا، وتونس، الأردن.

²¹¹ P. Bonassies- C. Scapel- Op-cité- p 774.

المطلب الرابع

الإتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي

1975 (TIR)

تعد الجزائر من الدول المصادقة على الإتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي 1975 (TIR)، و تسجل هذه الإتفاقية ضمن جميع الإتفاقيات التي تهدف إلى تسهيل و تنسيق الإجراءات الجمركية المرتبطة بالحاويات المستعملة في النقل الدولي للبضائع ، و يعتبر نظام العبور الدولي أكثر ضمانا بالنسبة للجمارك و ذلك لكونه يحدد المستفيد المباشر من الكراس (TIR) و الذي تثار مسؤوليته عند رفع أي مخالفة جمركية و في حالة عدم ملاءمته لدفع الغرامات يلجأ إلى المؤسسة المالية التي وقعت الكفالة لاستفادة زبونها من الكراس (TIR).

إن نظام العبور عبارة عن نظام جمركي اقتصادي توضع فيه الحاويات والبضائع التي تحتويها تحت المراقبة الجمركية المنقولة من مكتب جمركي إلى مكتب جمركي آخر مع وقف الحقوق و الرسوم و تدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي.

و مع ذلك تختلف الإتفاقية الخاصة بالنقل بطريق البر عن الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية من حيث نطاق تطبيق كلا منهما. ففي حين أن الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية تشترط بأن يتم النقل بأكمله على أرض دولة متعاقدة و أن يتم علاوة على ذلك على خطوط مودعة في الـ OCTI ، تم الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بطريق البر نطاق تطبيقها على كل نقل يتم بطريق البر لمجرد أنه يمر بحدود دولة أو بعدة حدود أو بمعنى آخر على كل نقل دولي يتم فيه إستلام البضائع أو تسليمها في دولة متعاقدة . فحسب نص المادة الأولى من الإتفاقية تطبق على كل عقد نقل بضائع برا على الشاحنات نظير أجرة متفق عليها، و ذلك إذا كان مكان التسليم البضائع و مكان تسليمها يقعان في دولتين مختلفتين، بشرط أن تكون إحدى هاتين الدولتين على الأقل طرفا متعاقدا في الإتفاقية بصرف النظر عن محل إقامة و جنسية أطراف العقد.

و مفاد ذلك أن نطاق تطبيق الإتفاقية يقتصر على العلاقات الدولية أو النقل البري الدولي أما العلاقات الوطنية فيسري عليها القانون الوطني الداخلي، أي أن الإتفاقية تهتم بدولية النقل كشرط لسريان أحكامها بصرف النظر عن جنسية الأطراف أو محل الإقامة.

و فضلا عن ذلك تطبق الإتفاقية على بعض حالات النقل متعدد الوسائط ، فهي أرست في هذا الشأن نصا معقدا نوعا ما و هو المادة الثانية . وعليه يتحتم التعمق في دراسة مضمون هذه المادة للتعرف أولا على نطاق التطبيق الإتفاقية (أ) قبل دراسة نظام المسؤولية الذي تنص عليه (ب) .

أ - نطاق تطبيق المادة الثانية من الإتفاقية

طبقا للمادة 2 فقرة 1 من الإتفاقية : « إذا نقلت الشاحنة التي تحمل البضائع خلال إحدى مراحل الرحلة البرية الأصلية ، عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو الممرات المائية الداخلية أو عن طريق الجو فتنبسط أحكام الإتفاقية على كل أجزاء الرحلة ، فشريطه أن تبقى البضائع على نفس الشاحنة و إلا تفرغ منها في أي مرحلة من مراحل النقل .» غير أن الفقرة الثانية من نفس المادة حظرت تطبيق القاعدة العامة الواردة في الفقرة الأولى على حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها و ذلك إذا لابس هذه الحالات أحد الظروف التالية:

- 1- أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء النقل بوسائل نقل أخرى غير البرية.
- 2- أن لا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث نتيجة فعل أو إمتناع من جانب الناقل البري.
- 3- أن يرجع الهلاك أو التلف أو التخير إلى أسباب لا يمكن حدوثها إلا بمناسبة و أثناء النقل في مرحلة أخرى غير المرحلة البرية.

و يستخلص من هذا النص أن الإتفاقية تنطبق بمجرد أن يكون النقل دولي و يتضمن رحلة برية مكملة لرحلة بحرية أو بالسكك الحديدية أو جوية أو نهريية ²¹² . و مع ذلك يجب أن

²¹² La réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises: actes de la conférence internationale, février 2001, OECD publishing, 2002, p.102.

يتوافر شرطان : الأول منهما هو أن تشحن البضائع على شاحنة برية. فقد قامت المادة الأولى
فقرة 2 بتعريف الشاحنة على أنها تشمل الشاحنات الآلية و المفصلية و التريلات و نصف
التريلات و لكنها لا تشمل الحاويات لأنها في حكم البضائع.

و هكذا تطبق الإتفاقية عندما تنزل الحاوية أو أي أداة مشابهة من الشاحنة إلى وضعها
في السفينة أو في الطائرة أو في أي قاطرة من قاطرات السكك الحديدية .

أما الشرط الثاني لتطبيق الإتفاقية يتوقف على أن لا تفرغ البضائع من الشاحنة البرية
في أي مرحلة من مراحل النقل. و يعني هذا أنها يجب أن تبقى دائما في نفس الشاحنة البرية
أثناء نقلها كما هي بداخل الشاحنة إلى وسائل النقل الأخرى سواء بالسكك الحديدية أو بالسفن
أو بالطائرات. و بهذا الشكل تتعدم المخاطر المتعلقة بعمليات نقل البضائع من وسيلة إلى أخرى
في نقط الإلتقاء.

فإذا توافرت هذه الشروط تطبق الإتفاقية على النقل بأكمله بصرف النظر عما إذا كان
قد تم تحرير وثيقة نقل دولية أم لا .

إلا أن قاعدة إشتراط بقاء البضائع على نفس الشاحنة و عدم تفريغها منها في أي مرحلة
من مراحل النقل ليس مطلق ، فقد أوردت المادة 14 من الإتفاقية إستثناء على هذه القاعدة .
فطبقا لهذا النص تطبق الإتفاقية على النقل بأكمله في حالة ما إذا كان – لأي سبب من الأسباب
– تنفيذ العقد بالشروط المنصوص عليها في وثيقة النقل أصبح أو ممكن أن يصبح مستحيلا قبل
وصول البضائع إلى مكان التسليم المتفق عليه.

و يستخلص من ذلك أن نطاق تطبيق المادة 2 من الإتفاقية محدود. فالإتفاقية لا تخص
بنصوصها إلا حالة التي تحمل فيها الشاحنة البضائع عن طريق البحر أو السكك الحديدية

أو الممرات المائية الداخلية أو عن طريق الجو ، شريطة إن تبقى البضائع على نفس الشاحنة وألا تفرغ منها في أي مرحلة من مراحل النقل . هذا و لا تتضمن الإتفاقية أي نص خاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط الذي تنقل فيه البضائع من الشاحنة البرية إلى أي وسيلة نقل أخرى.

ب - نطاق المسؤولية :

تعالج الفقرة الثانية فقرة الثانية من الإتفاقية نظام مسؤولية الناقل البري و تفرق بين حالة ما إذا كان قد تم تحديد مكان وزمان الضرر من عدمه .

1 - حالة إستحالة تحديد مكان و زمان وقوع الضرر:

تطبق الإتفاقية على النقل برمته إذا إستحال تحديد مكان و زمان وقوع الضرر. و بذلك تطبق الإتفاقية على الناقل الذي لم يتحفظ على الحالة الظاهرة للشحنة لحظة إستلامه إياها من يد الشاحن لأن المادة 17 فقرة 4 من الإتفاقية ملزمة بفحص الحالة الظاهرة للشحنة²¹³.

هذا و لا نطبق نظام المسؤولية الذي تنص عليه الإتفاقية إلا إذا تم توافر شرطين أساسيين : يجب أن نكون فعلا بصدد نقل متعدد الوسائط أي نقل تم بموجب وثيقة نقل واحدة ، فإذا حرر الناقل الأخير وثيقة نقل جديدة للمرحلة التي قام بها فإن الإتفاقية لا تطبق في هذه الحالة على هذه المرحلة من مراحل النقل و يجب أيضا أن تكون العلاقة التعاقدية قائمة بين الناقل البري و العميل و ذلك لأن العميل ليس له أية علاقة بالناقل البحري و لا النهري و لا الجوي الذين قاموا بنقل الشاحنة البرية على وسائل نقل أخرى. وهذا هو ما يفسر عدم إستطاعة الناقل البري الدفع في مواجهة العميل بشرط من الشروط الموجودة في سند الشحن البحري .

²¹³ Aix-en -Provence 12 mai 1992, B. T. 1993, P.328.

2 - حالة التمكن من تحديد مكان وقوع الضرر (النظام الشبكي):

عندما يتم تحديد مكان الضرر نصت الإتفاقية على تطبيق نظام المسؤولية يطلق عليه النظام الشبكي و بموجب هذا النظام يطبق القانون الواجب التطبيق على وسيلة النقل التي وقع خلالها الضرر ، فإذا وقع الضرر أثناء الرحلة البحرية تطبق النصوص البحرية و هكذا .

و في نهاية هذا الفصل يمكننا القول أن الخلط السائد في القضاء بين لائحة متعهد

النقل و لائحة الناقل له تأثير على مسؤولية متعهد النقل من حيث نظام المسؤولية و ثقل

المسؤولية و هذا راجع إلى الفراغ التشريعي الذي يعاني منه متعهد النقل متعدد الوسائط.

كما انه لا يوجد في اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة أي نص لمعالجة النقل المتعدد

الوسائط ، فالاتفاقيات لا تعالج إلا العلاقة بين أطراف عقد النقل أي بين الشاحن و المرسل إليه

و الناقل ، أما العلاقة بين متعهد النقل و الشاحن فهي تخرج عن نطاق تطبيق هذه الاتفاقيات .

يتغلب الشاحن على صعوبات النقل المتعدد الوسائط بإيرامه عقد نقل و احد يتعهد

بموجبه متعهد النقل متعدد الوسائط بنقل البضائع من محل القيام إلى محل الوصول. و هذا العقد

المسمى بوثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط أنه يضع مسؤولية النقل بأكمله على عاتق شخص

واحد هو متعهد النقل المتعدد الوسائط ، إلا أنه في الحقيقة لا تحقق هذه الوثيقة الغرض المنشود

منها . فهي في الواقع لا تمنع تجزئة النقل متعدد الوسائط ، و لا تخفف من تعدد القوانين

المطبقة على النقل إلا في حالة ما إذا تعاقد الشاحن بنفسه أو بواسطة وكيل عبور مع مختلف

الناقلين المتتابعين.

و من أجل هذا أخذت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مشروع اتفاقية الأمم

المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام)

لبحث تنظيم المسؤولية المتولدة عن نقل البضائع لتخفيف الصدام بين الشاحنين و الناقلين ، و

هذا ما سيتم دراسته بالتفصيل في الفصل الثاني من هذه الدراسة.

الفصل الثاني

النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009

أخذت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي مشروع اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام) لبحث تنظيم المسؤولية المتولدة عن نقل البضائع²¹⁴.

و تطور قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع يعد نتاجا لذلك الصراع المحتدم و المستمر بين مصالح كل من الشاحنين و الناقلين . و لأن العقد شريعة المتعاقدين ، و لأن للإرادة سلطانا واسعا في رسم شروط التعاقد ، فلقد ظلت الغلبة للناقلين البحريين ، ذلك أن الناقل هو الأقوى مركزا من الشاحن ، من حيث أنه الأقدر على إملاء شروطه و فرض البنود التي يرغب إفراغها في العقد²¹⁵.

و يأخذنا الحديث عن مسؤولية الناقل ، إلى معرفة من هم الأشخاص التابعين له ، و الذين يسأل عن أفعالهم²¹⁶. و إذا كان الناقل ، و طرف منفذ بحري واحد أو أكثر ، مسؤولين عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخر في تسليمها ، كانت مسؤوليتهم ، طبقا لنص الفقرة (1) من المادة 20 من قواعد روتردام تضامنية و فردية²¹⁷.

²¹⁴ Pascale Fabre-Teste, Le Projet de Convention de la CNUDCI sur le Transport Transmaritime Multimodal, Memoire Master 2 Professionnel, Faculté de Droit et de Sciences Politiques , Aix Marseille III, Année Universitaire 2005-2006, Centre de Droit Maritime et des Transports (C.D.M.T).

²¹⁵ جلال وفاء محمدين ، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجديد في حماية الشاحن المصري ، بدون طبعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، صفحة 11.

²¹⁶ أنظر نص المادة 18 من قواعد روتردام بالملحق.

²¹⁷ مع أننا لا نجد في النص باللغة الفرنسية ، كلمة " فردية " ، إذ يأتي مضمونه كما يلي :

Article 20/1 : " Si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraisonsubi par les marchandises , ils assument une responsabilité solidaire, mais uniquement dans les limites prévues par la présente convention."

و المسؤولية التضامنية للناقل مع أطراف آخرين ، نصت عليها أيضا الفقرة " 1 " من المادة 10 من إتفاقية هامبورغ ، و أخذ بها المشرع المصري بمقتضى الفقرة " 1 " من المادة 243.

و على خلاف ذلك ، يعتبر الناقل في ظل معاهدة بروكسل وحده مسؤولا عن الخسائر و الأضرار الحاصلة للبضاعة .

و إذا قلنا بان مسؤولية الناقل تقوم لمجرد عدم تنفيذه لالتزاماته ، فما هو نوع التزامه للقول بقيامها ؟ و ما هي الطبيعة القانونية لمسؤوليته ؟
و إذا قامت مسؤولية الناقل ؟ فعلى أي أساس تقوم ؟ و كيف يستطيع هذا الأخير أن يتخلص منها ؟ و إذا لم يستطع ، فهل له أن يستفيد من تحديدها ؟
و عليه ، خصصنا مبحثين ، من خلالهما نحاول الإجابة على ذلك.

المبحث الأول نتطرق فيه إلى دراسة طبيعة و أساس قيام مسؤولية الناقل . أما المبحث الثاني ، فنتطرق فيه إلى دراسة وسائل دفع الناقل لمسؤوليته و تحديدها . كل ذلك في ظل إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام) .

المبحث الأول

طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع

يلتزم الناقل من خلال الواجبات الملقاة على عاتقه ، بالتنفيذ الحسن لعقد النقل البحري .
و يختلف كل التزام من إلتزامات الناقل ، من حيث أنه التزام يقوم فيه الناقل ببذل العناية الكافية للقيام به على أحسن وجه ، حتى لا يقع الحدث الذي يؤدي إلى الإضرار بالبضاعة ، و من حيث انه التزام يقصد منه تحقيق نتيجة ، و هي نقل البضاعة و إيصالها سالمة و بالحالة التي كانت عليها.

و مسؤولية الناقل ، في حال وقوع الضرر ، مسؤولية عقدية لأن منشأها عقد النقل البحري و منه نساءل عن طبيعة تلك المسؤولية ، هل أنها تقوم لأن الناقل قد أخل بالتزامه ببذل العناية ، أم أنها تقوم لعدم تحقيقه للنتيجة المرجوة من عقد النقل؟

و هذا ما سنتطرق إليه بالبحث ضمن المطلب الأول من هذا المبحث ، عن نوع التزام الناقل في ظل قواعد روتردام . و ضمن المطلب الثاني ، سنبحث عن عبء إثبات و نفي مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المطلب الأول

طبيعة مسؤولية الناقل البحري

يأخذنا البحث في طبيعة مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام ، إلى معرفة متى يستطيع الناقل القول بأنه قد التزم بواجباته المفروضة عليه وفق أحكام قواعد روتردام ، و أنه قام بتنفيذ عقد النقل البحري على أحسن وجه . و السؤال المطروح : هل يكفي لذلك أن يبذل الناقل العناية الكافية ؟ أم أنه يجب عليه أيضا تحقيق النتيجة المرجوة ؟
إن الإجابة على هذين السؤالين ، سنرشدنا إليها من خلال دراستنا للفرعين التاليين:

الفرع الأول

إلتزام الناقل البحري ، التزام ببذل عناية

لا شك في أن التزام الناقل التزام ببذل العناية الكافية في الحفاظ على البضاعة ، سيؤدي حتما إلى تحقيق النتيجة المرجوة من تنفيذه الحسن لعقد النقل البحري . و قد نصت الفقرة (1) من المادة 13 من قواعد روتردام ، على أن الناقل ملزم بالقيام ، على نحو ملائم و بعناية ، بتسلم البضاعة و تحميلها و مناولتها و تستيفها و نقلها و حفظها و الاعتناء بها و تفريغها و تسليمها . كما أنه ملزم طبقا المادة 14 ببذل العناية الواجبة قبل الرحلة البحرية و في بدايتها و أثناءها ، بجعل السفينة صالحة للإبحار و بتطعيمها و تزويدها بالمعدات ، و بذل العناية للإبقاء عليها كذلك.

و عليه، يسأل الناقل في حال وقوع الضرر ، عما إذا كان قد بذل الهمة الكافية لتجنب الحادث الذي أدى إلى وقوع ذلك الضرر أم لا . و تأكيدا على ذلك ، تنص الفقرة 5 (أ) و (ب) من المادة 17 من قواعد روتردام ، على أن يكون الناقل مسؤولا عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر ، أو عن جزء منه ، إذا كان ذلك قد تسبب أو أسهم فيه عدم التزام الناقل بواجب العناية الواجبة في قيامه بالواجبات المحددة في المادة 14 المذكورة ، و لم يتمكن الناقل من إثبات عكس ذلك ، أي انه قام بتلك العناية.

و ينطبق نفس الشيء ، وفقا لأحكام قواعد روتردام ، على التزام الناقل البحري ببذل العناية الكافية للسهر على مراقبة جميع الأشخاص الذين يشاركون في تنفيذ عقد النقل البحري من ربان السفينة إلى الأطراف المنفذة إلى موظفي الناقل و غيرهم ممن هم يتصرفون بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته ، ذلك لان هذه العناية إذا ما ساهمت في عدم حدوث الضرر للبضاعة المنقولة ، فإنها سوف تحقق النتيجة من عقد النقل و هي إيصال البضاعة في الحالة التي سلمت عليها و تسليمها تسليما فعليا لصاحبها.

أما التزام الناقل ببذل العناية في ظل معاهدة بروكسل ، فنستشفه من خلال المادة الثالثة منها ، و التي تطرقنا إليها في إطار التزامات الناقل المتعلقة بالسفينة و بالبضاعة ، و بذله الهمة الكافية لذلك . و مؤداه ، أن يكون التزام الناقل بنقل البضائع كاملة و سليمة من قبيل الالتزام ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة²¹⁸ .

و يلاحظ أن المعاهدة لا تفرض على الناقل إلا بذل الهمة الكافية أو اليقظة المعقولة لجعل السفينة في حالة صالحة للملاحة ، و يؤخذ من ذلك أن التزام الناقل بجعل السفينة صالحة للملاحة ليس التزاما بتحقيق نتيجة ، بل هو التزام بوسيلة ، يتحقق الوفاء به إذا بذل في تنفيذه من العناية كل ما يبذله ناقل عادي متوسط معنى بأموره²¹⁹ .

²¹⁸ هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 271.

²¹⁹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق أساسيات القانون البحري ، صفحة 255.

و يتبين لنا الأمر بوضوح إذا ما قرأنا نص الفقرة " 1 " من المادة الرابعة ، إذ يستطيع الناقل أن يستند إليه ليتخلص من مسؤوليته عن الخسائر والأضرار التي تصيب البضاعة المنقولة ، و الناتجة عن عدم بذله العناية الكافية للقيام بواجباته المتعلقة بالسفينة . فيكفي لذلك أن يثبت بأنه قام ببذل تلك العناية الكافية و ذلك الإحتراز .

أما اتفاقية هامبورغ ، فقد أتاحت للناقل أسلوبًا عامًا مرناً و ميسرًا يمكن بمقتضاه أن يتخلص من المسؤولية في حالة حدوث هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم البضاعة أثناء وجودها في حراسته ، وهو أن يقدم الدليل على أنه هو و وكلاؤه و مستخدموه²²⁰ قد اتخذوا جميع ما كان يلزم اتخاذه من التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير و انقائه نتائج.

و مساءلة الناقل عن عدم بذل العناية الكافية في تنفيذ عقد النقل البحري ، مرهون بإثباته لذلك . مما يأخذنا إلى القول بأن طبيعة مسؤولية الناقل البحري ، هي التزام ببذل عناية ، طبقاً لنص الفقرة " 1 " من المادة الخامسة من اتفاقية هامبورغ.

و طبيعة مسؤولية الناقل في ظل التشريع الجزائري ، لا تختلف عما رأيناه بشأنها ضمن أحكام معاهدة بروكسل ، و هو ما تضمنته المادة 770 من القانون البحري سالف الذكر ، حيث يلتزم الناقل قبل بدء الرحلة ، بالسهر على العناية اللازمة بوضع السفينة في حالة صالحة للملاحة ، و ما إلى ذلك من الإلتزامات التي سبق و أن رأيناها . كما يقوم الناقل رهنا بأحكام المادة 773 و 780 من نفس القانون ، بالعناية التامة على القيام بالتزاماته المتعلقة بالبضاعة.

و بذل العناية ، سواء بالنسبة لصلاحية السفينة التي ستنقل عليها البضائع ، أو بالنسبة لكيفية معاملة البضاعة أثناء مراحل نقلها ، يضاف إليه تحقيق النتيجة المرجوة من عقد النقل ، ألا و هي إيصال البضاعة و تسليمها إلى المرسل إليه أو من يمثله ، لأن مسؤوليته عنها تبقى مستمرة و مفترضة ، وفق نص المادة 802 و 803 سالف الذكر.

²²⁰ و يقصد بهم الناقل الفعلي أو أي شخص عهد إليه الناقل بتنفيذ نقل البضائع أو بتنفيذ جزء من هذا النقل.

و إذا قلنا بأن الناقل ملزم ببذل العناية في الحفاظ عن البضاعة في أية مرحلة من مراحل تنفيذها لعقد النقل ، فهل يسأل الناقل إذا ما تضررت البضاعة أثناء عملية التفريغ مثلا ؟ أو أثناء التحميل أي الشحن فقط ؟

و بشأن تضرر البضائع أثناء الشحن ، بسبب عدم بذل الناقل للعناية الكافية ، ذهبت المحكمة العليا²²¹ إلى القول بثبوت مسؤولية الناقل طبقا للمادة 113 المذكورة.

أما إذا تضررت البضاعة أثناء عملية التفريغ ، و لنفس السبب ، فقد ذهبت المحكمة العليا إلى القول أيضا بثبوت مسؤولية الناقل عن تلك الخسائر²²².

و بقراءتنا لعبارة " ما تأتي به أعراف الموانئ " الواردة في نص المادة 770 التي ذكرناها ، سنلاحظ بان مسؤولية المؤسسة المينائية تثبت عن الأضرار الناجمة عن عملية التفريغ غير المنتظمة و بدون عناية ، و ذلك في حالة احتكارها لهذه العملية ، و عدم وجود عقد كتابي يربط بينها و بين الناقل²²³.

أما بالنسبة لهلاك البضائع أو تلفها أثناء عمليتي الشحن أو التفريغ التي تقوم بها مؤسسة الميناء ، فتختلف فيما إذا كانت تقوم بذلك على سبيل الاحتكار ، حيث تعد مسؤولة²²⁴ ، أو كان يربطها بالناقل عقد.

و في حالة وجود عقد بين المؤسسة و الناقل ، يكون هذا الأخير مسؤولا عن عمليات التفريغ إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ، و حسب العقد ، فمؤسسة الميناء هي التي

²²¹ و ذلك بموجب قرار صادر عن الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 1998/03/17 تحت رقم 163423 ، مرق. عدد 01، سنة 1999 ، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 152.

²²² و هو ما ورد في قرار صادر عن الغرفة التجارية و البحرية ، بتاريخ 1994/11/22، تحت رقم 126146 ، نشرة القضاة، عدد 50 ، سنة 1994 ، وزارة العدل ، صفحة 108.

²²³ و هو ما جاء في القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1990/12/30 ، تحت رقم 110592 ، مرق. عدد 49 ، سنة 1996 ، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 259.

²²⁴ و هو ما ورد في قرار صادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1994/11/22 ، تحت رقم 355935 ، مرق. عدد 02، سنة 2005 ، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 309.

تقوم بعمليات التفريغ لحسابه و تحت مسؤوليته ، و بالتالي ، فعليه هو أن يعرض المرسل إليه ليعود بدعوى الرجوع على المؤسسة ، كل ذلك طبقا للمادة 773 و 780 من القانون البحري²²⁵.

الفرع الثاني

إلتزام الناقل البحري، التزم بتحقيق نتيجة

إن التزم الناقل ببذل عناية ، هدفه الوصول إلى تحقيق نتيجة.

و لما كان التزم الناقل التزاما بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة و تسليمها كاملة و سليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول في الميعاد المحدد ، فإنه يكون مسؤولا عن عدم تحقيق النتيجة المقصودة أي عن هلاك البضاعة أو عجزها أو تلفها أو التأخر في تسليمها ، و لا ترتفع هذه المسؤولية عن الناقل المدين إلا إذا أثبت أن عدم قيامه بتنفيذ التزمه إنما يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه²²⁶.

و مقتضى التزم الناقل بتحقيق نتيجة ، أن المضرور لا يلزمه إقامة الدليل على ارتكاب الناقل لخطأ ما أو إهماله في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد النقل ، و إنما يكفي أي المضرور إثبات أن الناقل لم ينفذ إلتزامه ، الذي هو توصيل البضاعة كاملة و سليمة في الميعاد المحدد ، فإذا ما فعل كان إثباتا منه لخطأ الناقل العقدي²²⁷.

و في هذا الخصوص ، نصت المادة 11 من قواعد روتردام ، على أن الناقل يقوم ، رهنا بأحكامها ، و وفقا لعقد النقل ، بنقل البضائع إلى مكان المقصد و تسليمها إلى المرسل إليه.

²²⁵ و هذا ما أوضحه القرار الصادر عن الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 1995/04/11، تحت رقم 110592، م.ق. عدد 49، سنة 1996، د.و.أ.ت. الجزائر، صفحة 259.

²²⁶ مصطفى كمال طه، المرجع السابق القانون البحري الجديد ، دار الجامعة الجديدة للنشر، صفحة 281.

²²⁷ محمد كمال حمدي، المرجع السابق مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، صفحة 27، 28.

و على ذلك ، يجدر بنا أن نتساءل ، هل يكفي القول أن معاهدة بروكسل تستوجب على الناقل بذل العناية الكافية فقط لتنفيذ عقد النقل ؟ أم أنها تفرض عليه تحقيق النتيجة أيضا ، ألا وهي إيصال البضاعة سالمة إلى المقصد ؟

يشكل هذا السؤال أهمية كبيرة بالنظر إلى عدم وجود نص صريح في المعاهدة يشير إلى واجب إثبات الناقل بذله العناية اللازمة للمحافظة على البضاعة منذ تحميلها على متن السفينة و إلى تفريغها مثلما جاءت به المادة الرابعة المذكورة آنفا . و لكن نص الفقرة " 2 " من المادة الرابعة منها ، و التي تقول بالمسؤولية المفترضة للناقل ، تشير إلى أن الناقل يسأل عن عدم تحقيق النتيجة ، إلا إذا أثبت تدخل السبب الأجنبي الذي حال دون ذلك.

و من هنا ، نجيب بأن التزام الناقل بشأن البضاعة أصبح التزاما بتحقيق نتيجة أكثر منه التزاما ببذل عناية.

و فيما يخص طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريع الفرنسي ، فنرى بأن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة ، و الأمر واضح ، سواء من خلال ما جاءت به المادة 15 من قانون 420/66 المذكور سابقا ، من أن الناقل مكلف بنقل البضاعة من ميناء إلى آخر ، و ذلك ابتداء من التكفل إلى التسليم ، أو طبقا لما جاء في نص المادة 27 من نفس القانون من أن الناقل مسؤول عما يصيب البضاعة من ضرر منذ تكفله إلى غاية تسليمها.

و قد أخذ القانون الفرنسي بالالتزام الناقل بتحقيق نتيجة ، عكس ما هو ثابت من عقد الإيجار الذي يعتبر التزاما ببذل عناية²²⁸ و لا شيء يضاف هنا ، لأن المشرع الفرنسي في هذا المجال أسبق إلى الصدور من القانون البحري الجزائري ، و بالتالي ، فما ينطبق عليه في هذه النقطة هو نفسه ما أشرنا إليه في هذا الأخير.

²²⁸ Martine Remond-Gouilloud, Droit Maritime, 2ème Edition, A. Pedone. Paris, p. 297.

أما في ظل التشريع المصري ، فلا يظهر لنا جليا طبيعة التزام الناقل ، فالمادة 196 من قانون التجارة البحرية ، قد عرفت عقد النقل البحري بأنه عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجره ، و لم تبين بداية و نهاية مسؤولية الناقل.

و لكننا ، إذا ما رجعنا إلى المادة 227 من نفس القانون ، و التي تنص على أن الناقل يضمن هلاك البضائع و تلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن ، و بين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها كاملة و سليمة ، و في الميعاد المتفق عليه ، نجد بأن التزام الناقل البحري التزام بتحقيق غاية ، أو نتيجة Obligation de résultat و خطؤه خطأ عقدي يتمثل في عدم تحقيق النتيجة²²⁹.

و من المقرر في قضاء محكمة النقض المصرية ، أن عقد النقل البحري يلقي على عاتق الناقل إلزاما بضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة إلى المرسل إليه ، و يعد هذا التزاما بتحقيق غاية ، فإذا تلفت هذه الأشياء أو هلكت ، فإنه يكفي أن يثبت المرسل إليه أن ذلك قد حدث أثناء تنفيذ عقد النقل ، و يعتبر هذا منه إثباتا لعدم قيام الناقل بالتزامه ، فتقوم مسؤوليته عن هذا الضرر بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه ، و لا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا اثبت الناقل أن التلف أو الهلاك نشأ عن عيب في ذات البضاعة المنقولة أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ من الشاحن ، و لا ينتهي بذلك عقد النقل إلا بتسليم تلك الأشياء إلى المرسل إليه تسليما فعليا .

و بعد هذه النظرة على طبيعة مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريعات الوطنية ، نعود إلى تلك الطبيعة في ظل قواعد روتردام ، و لكن في حالات معينة . فإذا سلمنا بأن الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ملزم بتحقيق نتيجة ، ألا و هي تسليم البضاعة إلى في الوقت و المكان المحددين دون هلاك و لا تأخير ، فما هو الشأن إذا بقيت البضائع غير مسلمة ؟ فهل يعتبر الناقل في هذه الحالة قد حقق النتيجة ، و تنتفي مسؤوليته إذا ما تعرضت للضرر ؟ أم أن مسؤوليته عنها تبقى قائمة ؟

²²⁹ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 30.

لقد أثارت قواعد روتردام ، مسألة البضاعة التي تبقى غير مسلمة في الفقرة " 1 " من المادة 48 منها ، و ذلك سواء بسبب عدم قبول المرسل إليه تسلمها ، أو بسبب تعذر الناقل في العثور على من يتسلم البضاعة ، أو احتفاظه بها ضمنا لاستيفاء أجرته.

و في هذه الحالة ، لا يكون الناقل مسؤولا عما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف ، أثناء الوقت الذي تبقى فيه غير مسلمة . على أنه يبقى ملزما ببذل العناية في المحافظة عليها . فإذا أثبت المطالب أن ذلك الهلاك أو التلف قد نجم عن عدم اتخاذه ما كان يعقل أن يتخذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على البضائع ، قامت مسؤوليته طبقا لنص الفقرة " 5 " من المادة 48. و نرجع هنا إلى أن الناقل يبقى ملتزما ببذل تلك العناية حتى التسليم الفعلي للبضائع.

و لا شك أن تكييف التزام الناقل بنقل البضاعة على أنه التزام بتحقيق نتيجة يأتي في مصلحة الشاحن ، حيث لن يستطيع الناقل إعفاء نفسه من المسؤولية حتى لو أثبت أنه قام ه و و تابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ، بل لابد من إثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع هذا الضرر²³⁰.

و في الأخير ، يتبين لنا بأن طبيعة مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام ، سيف ذو حدين ، فهي إلتزام ببذل عناية استنادا إلى نص الفقرة " 1 " من المادة 13 و المادة 14 ، و التزم بتحقيق نتيجة ، إستنادا إلى الفقرة " 1 " من المادة 12 و الفقرة " 1 " من المادة 17 .

المطلب الثاني

أساس قيام مسؤولية الناقل البحري

تتعرض السفينة أثناء الرحلة البحرية لمخاطر جسيمة . و لحوادث الملاحة البحرية آثارها الوخيمة على البضائع المشحونة ، إذ تفضي كثيرا إلى الهلاك²³¹.

و بعد أن عرفنا بأن الناقل يلتزم في ظل قواعد روتردام ، ببذل العناية الكافية لتحقيق النتيجة اللازمة و المرجوة من إبرامه لعقد النقل البحري للبضائع. سنعرف ، على أي أساس تقوم مسؤوليته في حال العكس.

230 عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، صفحة 335.

231 هاني محمد دويدار، المرجع السابق، صفحة 268.

و يتضمن الفصل الخامس من قواعد روتردام ، أساس مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة ، التلف أو التأخر في تسليمها ، ضمن نص المادة 17 ، و تحت عنوان " أساس المسؤولية " . و تتضمن هذه المادة حالات كثيرة تتضمن إثبات المسؤولية أو الخطأ . و من تحليلنا لهاته الحالات ، نستطيع أن نعرف نوع المسؤولية التي تقع على الناقل في حال إخلاله بالتزاماته .

و لذلك، نتساءل : هل أن مسؤولية الناقل في ظل قواعد روتردام خاصة ، هي مسؤولية مفترضة ، أم هي مسؤولية أساسها الخطأ المفترض في جانب الناقل أو أحد مستخدميها ، أم أنها تصل إلى أن تكون مسؤولية واجبة الإثبات ؟ . و على من يقع عبء الإثبات ؟

الفرع الأول

مسؤولية الناقل البحري المفترضة

تكون مسؤولية الناقل المفترضة عن هلاك ، تلف البضائع أو التأخر في تسليمها ، أثناء مدة مسؤوليته ، و في حال الإخلال بالتزاماته التعاقدية .

أما قرينة المسؤولية المفترضة ، فنقوم حيث يكون التزام الناقل التزاما بنتيجة ، و في هذا الفرض ، لا يكون أمام الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر ، إلا إثبات أن مرد ذلك الضرر سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لتابعيه فيه .

و للعلم ، فان مسؤولية الناقل محدودة بالزمان و المكان ، بحيث أن المتضرر ، و قبل كل شيء ، يجب عليه أن يثبت بأن الحادث الذي تسبب في الإضرار بالبضائع ، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل التي عرفناها سابقا . و في ذلك ، تنص الفقرة " 1 " من المادة 17 ، على أن يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع أو تلفها ، و كذلك عن التأخير في تسليمها ، إذا اثبت المطالب ²³² أن الهلاك ، أو التلف أو التأخر ، أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه ، قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل ²³³ .

²³² و يقصد بالمطالب، الشخص الذي له الحق في البضاعة.

²³³ أنظر نصوص الفصل الرابع من قواعد روتردام بالملحق ، و خاصة المادة 12.

و طبقاً لهذه الفقرة ، لا تقوم مسؤولية الناقل البحري إلا إذا أثبت المتضرر أو المطالب بالتعويض أن الضرر الذي أصاب البضائع قد حصل في المدة ما بين تسلمها لها هو ، أو أي طرف منفذ بغرض نقلها ، و ما بين تسليمه إياها إلى المرسل إليه أو ممثله ، و إثباته للوقت الذي حصل فيه الضرر ، قرينة على أن الناقل قد أخل بالتزامه المتعلق بالمحافظة على تلك البضائع ، و لم يبذل العناية الكافية للحفاظ عليها . و إذا حصل ذلك ، تكون مسؤولية الناقل مفترضة.

و تقوم مسؤولية الناقل المفترضة أيضا ، إذا لم يستطع الناقل أن يثبت أن واحدا أو أكثر من الأحداث أو الظروف المحددة في الفقرة " 3 " من المادة 17 قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر.

و نظرا للأهمية التي أولتها قواعد روتردام بالنسبة للسفينة التي تنقل عليها البضائع ، و نظرا لجدية التزام الناقل بتوفيرها ، و جعلها صالحة للملاحة طوال الرحلة ، فقد جعلت مسؤوليته عن عدم قيامه ، و بذلك بكثير من العناية ، إخلالا بالتزامه.

و عليه ، تكون مسؤولية الناقل عن الخسائر و الأضرار التي تلحق البضائع من جراء عدم توفر تلك الصلاحية ، أو من جراء عدم إعدادها على الوجه الذي بيناه سابقا ، مسؤولية مفترضة ، طبقا لفقرة 5 (أ) و (ب) من المادة 17 منها ، إذا لم يتمكن الناقل من نفي ذلك ، و لم يتمكن من إثبات أنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة بمقتضى المادة 14 المذكورة سابقا.

و نلاحظ بلن مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل مفترضة أيضا ، و ليس أمام الناقل سوى :

أن يثبت بأنه اتخذ هو أو أي شخص آخر ، الكفاية من تدابير الاحتراز لجعل السفينة صالحة للملاحة طبقا لنص الفقرة " 1 " من المادة الرابعة ، و ذلك على أساس أن الناقل ملزم

ببذل العناية الكافية للمحافظة عليها . على أن هذه الفقرة تقابلها الفقرة " 5 (أ) و (ب) " من المادة 17 من قواعد روتردام.

- أن يثبت تحقق إحدى حالات الإعفاء طبقاً لنص الفقرة " 2 " من المادة الرابعة . و في هذه الحالة ، لا يكون ملزماً بإثبات أنه اتخذ التدابير الإحترازية لتفادي الضرر ، و إنما يكفي أن يثبت تحقق حالة من حالات الإعفاء التي ساهمت في إحداث الضرر و هذه الفقرة نجدها تقابل الفقرة الثانية من المادة 17 من قواعد روتردام.

و في ظل أحكام اتفاقية هامبورغ ، تظهر المسؤولية المفترضة للناقل من نص الفقرة " 1 " من المادة الخامسة منها ، حيث أتاحت إتفاقية هامبورغ للناقل أسلوباً عاماً مرناً يمكن بمقتضاه التخلص من المسؤولية ، ألا و هو إثباته لاتخاذ هو أو تابعوه التدابير المعقولة لتفادي الحادث و نتائجه²³⁴ .

و بشأن أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل التشريع الجزائري ، يعتبر الناقل ، و طبقاً لنص المادة 802 من القانون البحري سألقة الذكر ، مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق البضاعة منذ أخذها على عاتقه أي منذ تكفله بها و إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه أو ممثله القانوني و على ذلك ، لا يستطيع التخلص من مسؤوليته ، إلا إذا أثبت تحقق إحدى حالات الإعفاء الواردة في المادة 803 من نفس القانون . و بهذا ، تكون مسؤولية الناقل البحري مسؤولية مفترضة.

و في حال قيام المؤسسة المينائية باحتكارها لعملية تحميل البضاعة في الموانئ و رصها و فكها و ما إلى ذلك ، باعتبارها طبقاً للمادة 873 من القانون البحري ، الهيئات المؤهلة لذلك ، تكون مسؤولية الناقل مفترضة ، إلى حين إثباته لمسؤولية المؤسسة المينائية .

و تجدر الإشارة إلى أن الأمر قد تغير مع التعديل الحاصل بموجب القانون 05/98 ، لاسيما المادتان 912 و 913 المتممتين بالمادة 51 منه ، حيث تجري عمليات المناولة المينائية

²³⁴ جلال وفاء محمد ، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع ، المرجع السابق ، صفحة 45.

التي تشمل عملية شحن البضائع ، رصها ، فكها و إنزالها ، و كذا وضعها على السطوح الترابية و المغازات²³⁵ و أخذها ، بموجب عقد ، و تفضي إلى دفع مقابل ، ليكون الناقل بذلك مسؤولاً مسؤولية مفترضة عن الخسائر التي تلحق البضائع.

و لقد ورد أساس مسؤولية الناقل ضمن نص المادة 27 ت ب الفرنسي ، إذ يعتبر مسؤولاً عن البضاعة منذ تكفله بها إلى غاية تسليمها ، إلا إذا اثبت أن هذه الأضرار أو الخسائر قد نتجت عن حالات الإعفاء المذكورة في نفس المادة²³⁶ ، و مسؤولية الناقل بذلك تكون مفترضة.

و بالنسبة للقانون الفرنسي ، يعتبر نص المادة 27 واضحا ، فإذا لم يحم الناقل الدليل على وجود حالة من الحالات الاستثنائية المذكورة بنفس المادة ، و هو المبدأ الأساسي بالنسبة للناقلين البحريين ، فالقول بمسؤولية الناقل المفترضة ، و ليس عليه إلا أن يقيم الدليل على وجود حالة إعفاء التي كانت السبب في الخسائر ، الأمر الذي يجعله متكفلا بالخسارة ذات المصدر المجهول²³⁷.

و كان المشرع المصري بدوره ، قد أورد مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها في نص المادتين 227 و 240 من قانون التجارة البحرية. و اعتبر الناقل ضامنا لهلاك البضاعة و تلفها ما دامت أنها تضررت ما بين الفترة التي يتسلمها فيها الناقل و إلى غاية تسليمه إياها إلى صاحب الحق في تسليمها.

و قد استوحى التقنين البحري المصري أحكامه الخاصة بمسؤولية الناقل البحري من قواعد هامبورغ ، و لكنه لم ينقلها نقلا حرفيا و كاملا ، و إنما خالفها في كثير من المواضع ،

²³⁵ و يقصد بها المخازن ، و ذلك حسب الترجمة الواردة لمصطلح " Magasins " .

²³⁶ Article 27 : “Le transporteur est responsable des pertes et dommages subi par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent des cas exceptés ».

²³⁷ Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit Maritime, Edition 2006 page 674.

و بخاصة في أساس مسؤولية الناقل البحري²³⁸. حيث تقضي الفقرة (1) من المادة 229 منه بأن الناقل يعفى من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 المادة 227. إذا أثبت أنه قام هو و تابعوه باتخاذ جميع التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر ، أو أنه لم يكن في استطاعتهم إتخاذ هذه التدابير. "

و من ثم ، و في ظل مشروع هذا القانون ، كانت المسؤولية تؤسس على الإخلال بالتزام ببذل عناية أو وسيلة ، بحيث كان يمكن للناقل درء مسؤوليته إذا توصل إلى إثبات أنه و تابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات و التدابير اللازمة لمنع الهلاك أو التلف لتوصيل البضاعة سالمة في الميعاد.

و لما كان الإلتزام ببذل عناية هو في صالح الناقل ، لكونه أخف من الإلتزام بتحقيق نتيجة ، فلقد حاول المشرع أن يشدد على الناقل عبء الإثبات لحماية للشاحنين ، و ذلك بافتراض الخطأ أو الإهمال في جانب الناقل ، بحيث يكون على هذا الأخير ، إن أراد نفي مسؤوليته ، إثبات اتخاذه لإجراءات الحيطة اللازمة لمنع وقوع الضرر.

على أن واضعي مشروع ق.ت.ب.ب. ، أدركوا أن أساس المسؤولية كما ورد فيه ، و المأخوذ من قواعد هامبورغ ، لا يفي بالحماية المرجوة للشاحنين ، لذا ظهر النص الخاص بالمسؤولية في القانون نفسه مغايرا لصورته التي وردت بالمشروع²³⁹.

و على ذلك ، جاءت المادة 229 في شكلها الجديد ، تقضي بإعفاء الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة 227 ، إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها ، يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد من تابعيه فيه. و بالنسبة للتأخر في تسليم البضائع ، تنص الفقرة (1) من المادة 240 على أن الناقل يسأل عن التأخير في تسليم البضائع ، إلا إذا أثبت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه.

²³⁸ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد ، المرجع السابق ، صفحة 283.

²³⁹ جلال وفاء محمد، مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري للبضائع، المرجع السابق، صفحة 41.

و عليه ، أصبحت مسؤولية الناقل البحري في ظل التشريع المصري تقوم على أساس افتراضها ، أي أنها مسؤوليته مفترضة . و ما من شك أن أحكام القانون المصري تعد أكثر حماية للشاحنين من الحكم الوارد في قواعد هامبورغ ، إذ لا يعفى الناقل من المسؤولية وفقاً للقانون المصري حتى و لو اثبت أنه قام هو و تابعوه باتخاذ التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر²⁴⁰.

الفرع الثاني

مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض

تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض ، حيث لا يلتزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل . و قرينة الخطأ المفترض ، تقوم حيث يكون التزام الناقل إلتزاماً ببذل عناية مع افتراض ارتكابه الخطأ . و في هذا الفرض ، يكون على الناقل لدفع مسؤوليته عن الضرر ، إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه أي خطأ ، و ذلك بإثبات أنه و تابعوه قد اتخذوا كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع ذلك الضرر.

أما عن قيام مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض في ظل قواعد روتردام ، فيظهر في نص الفقرة (2) من المادة 17 و التي تنص على أن الناقل مسؤول إذا لم يثبت أن سبب هلاك البضاعة ، أو تلفها أو التأخر في تسليمها ، أو احد أسبابه ، لا يعود إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد الأشخاص المشار إليهم في المادة 18.

و من هنا ، يفترض الخطأ في جانب الناقل ، أي أن الناقل قد ارتكب خطأ ، و يقع عليه عبء إثبات أنه لم يرتكب هو أو تابعوه ذلك الخطأ ، بمعنى أن عليه أن ينفي الخطأ عنه و عن تابعيه.

²⁴⁰ مصطفى كمال طه، المرجع السابق القانون البحري الجديد ، صفحة 285.

و يظهر كذلك الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل ، فيما ورد في الفقرة 4 (ب) من المادة 17 من قواعد روتردام ، إذا لم يتمكن الناقل من إثبات أن الحدث أو الظرف ، غير ذلك المذكور في الفقرة (3) من نفس المادة ، و الذي أسهم في هلاك ، تلف أو التأخر في تسليم البضاعة ، لا يعود إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد تابعيه، ذلك أن خطأه في هذه الحالة ، يكون مفترضا.

و إذا كنا قد اشرنا إلى أن مسؤولية الناقل في ظل اتفاقية هامبورغ ، مسؤولية مفترضة ، فإننا نرجع للقول بأنها تقوم أيضا على أساس الخطأ المفترض ، حيث يجوز له إثبات أن الضرر الذي لحق بالبضائع لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه ، و هو ما تنص عليه الفقرة 2 (ف) ، من المادة الرابعة المذكورة ، حيث أجاز هذا النص للناقل ، دفع المسؤولية عن أي مانع آخر لا يكون مسببا بفعله أو بخطأ منه ، أو بفعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله ، و على الناقل أو من يريد الاستفادة من هذا الإستثناء ، أن يثبت أن لا علاقة للخطأ الشخصي أو لفعل الناقل و لا لخطأ أو فعل الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله ، بالخسارة أو الضرر.

و نلاحظ بان هذه الفقرة مقابلة للفقرة 4 (ب) ، من المادة 17 من قواعد روتردام. و لكن ، إذا ما اطلعنا على ما ورد في المرفق رقم 2 الملحق بالاتفاقية ، تحت عنوان: " تفاهم عام إعمده مؤتمر الأمم المتحدة المعنى بالنقل البحري " ، نجده ينص على : " من المفهوم أن مسؤولية الناقل بموجب هذه الإتفاقية تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال المفترض ، و مؤدى ذلك كقاعدة ، أن يقع عبء الإثبات على الناقل ، إلا أن أحكام الإتفاقية تعدل هذه القاعدة ببعض الحالات " .

و لقد ورد في ذلك التفاهم أيضا ، أن مسؤولية الناقل بمقتضى هذه الإتفاقية تعتمد على أي أن الناقل مكبل بقريئة ، (*faute ou négligence présumée*) مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض الخطأ²⁴¹.

و نجد بأن هذا المبدأ لم يرد صراحة في الفقرة " 1 " من المادة الخامسة ، و إنما جاء

²⁴¹ محمد كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 3.

مؤكداً عليه في التفاهم المذكور . و مرد التأخر في أعمال المؤتمر للإتفاق على هذا المبدأ ، و على ذلك النحو ، إلى الخلاف الذي طال و اشتد بين المؤتمرين حول الصراع بين مصالح الناقلين و مصالح الشاحنين إلى حد كاد أن يؤدي إلى انفضاض المؤتمر²⁴².

و يتضح من هذا النص ، بأن الناقل البحري يكون مسؤولاً عن الأضرار اللاحقة بالبضائع أثناء وجودها في عهده دون أن يلتزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل ، و معنى ذلك أن خطأ الناقل يفترض عند وقوع هذه الأضرار ، و لكن يستطيع الناقل نفي قرينة الخطأ و دفع مسؤوليته بإثباته اتخاذ كافة التدابير المعقولة لمنع الضرر ، أي أن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورغ هو التزام ببذل عناية لا بتحقيق نتيجة²⁴³.

و من التعديل الذي جاءت به أحكام اتفاقية هامبورغ ، أنها أقامت مسؤولية الناقل على أساس الخطأ واجب الإثبات في حالة الحريق ، و الواردة كحالة لإعفاء الناقل من المسؤولية. فالأصل هو عدم مسؤولية الناقل ، ما لم يستطع المدعي بالتعويض أن يثبت أن الضرر قد ترتب على خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو من جانب تابعيه أو وكلائه . و هذا ما يؤكد نص الفقرة 4 أ (1) من المادة الخامسة من الإتفاقية ، على أن الناقل يسأل عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها الناشئ عن الحريق ، إذا أثبت المدعي أن الحريق قد نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

و تنص الفقرة 4 أ (2) من نفس المادة ، على أن يسأل الناقل ، إذا أثبت المدعي أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها قد نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماد الحريق أو لتفادي آثاره أو للتقليل منها . فلا يسأل الناقل في هذه الحالة ، إلا بإثبات المتضرر لذلك.

²⁴² سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري للبضائع وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام 1978، (قواعد هامبورغ)، طبعة 2000 ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية ، صفحة 31.

²⁴³ سعيد يحيى ، المرجع نفسه ، صفحة 40.

الفرع الثالث

مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات

كذلك قد تقوم مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات ، و في هذه الحالة ، يجب على المطالب بالتعويض أو المضرور أن يثبت خطأ الناقل أو تابعيه ، و إذا عجز عن ذلك ، فلا يكون الناقل مسؤولاً .

و يتجلى لنا الخطأ واجب الإثبات ، في نص الفقرة 4 (أ) من المادة 17 ، حيث لا يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضاعة ، تلفها أو التأخير في تسليمها ، إلا إذا أثبت المتضرر وجود خطأ في جانب الناقل أو شخص مشار إليه في المادة 18 ، تسبب أو أسهم في وقوع الحدث أو الظرف الذي أدى إلى ذلك الهلاك ، التلف أو التأخر²⁴⁴ ، و دون أن يكون الناقل ملزماً بنفي الخطأ عنه ، إذ ينتقل عبء الإثبات إلى المطالب بالتعويض الذي هو المتضرر .

كذلك ، تكون مسؤولية الناقل البحري واجب الإثبات من طرف المتضرر ، في الحالة المنصوص عليها في الفقرة 5 من المادة 48 ، حيث يجب على المطالب في هذه الحالة ، أن يثبت بأن هلاك البضائع ، تلفها أو التأخر في تسليمها ، قد نجم عن عدم اتخاذ الناقل ما كان يعقل اتخاذه في الظروف القائمة من تدابير للحفاظ على تلك البضائع . و أن الناقل كان على علم أو كان يجدر به أن يكون على علم ، بأن عدم اتخاذ تلك التدابير ، سيؤدي إلى ذلك الهلاك ، التلف أو التأخر في تسليمها .

و أخيراً ، نصل إلى القول ، بأن مسؤولية الناقل البحري في ظل قواعد روتردام ، قد تكون مفترضة ، كما قد تقوم على أساس الخطأ المفترض ، و قد تقوم في حالات أخرى على أساس الخطأ واجب الإثبات .

²⁴⁴ أي أنه أسهم في وقوع الحدث أو الظرف المنصوص عليه في الفقرة (3) من المادة من قواعد روتردام .

المبحث الثاني

طرق حماية الناقل البحري من المسؤولية

الأصل أن الناقل مسؤول عن الأضرار التي تصيب البضاعة و هي في عهده . إلا أن تلك الأضرار قد تقع خارجة عن إرادته بسبب تدخل العديد من الظروف .
و لذلك ، تقرر للناقل طرق لحمايته ، يحتمي بها لكي يدفع عنه المسؤولية ، و في حالة ثبوت قيامها ، يتمكن من الإستفادة من حد أقصى للتعويض مهما كان مقدار الضرر الذي أصاب البضاعة.

و على ذلك ، سوف نقسم المبحث الحالي إلى مطلبين ، نتطرق في الأول إلى وسائل دفع الناقل لمسؤوليته ، و نتطرق في الثاني إلى تحديد مسؤوليته طبقاً لقواعد روتردام.

المطلب الأول

وسائل دفع الناقل البحري للمسؤولية

حتى تتحقق مسؤولية المدين المدنية ، عقدية كانت أم تقصيرية ، يتعين توافر أركانها و هي الخطأ ، الضرر و رابطة السببية.

و سبيل الناقل إلى التخلص من هذه المسؤولية ، هو أن يقطع رابطة السببية بين خطئه و بين الضرر الذي أصاب الشاحن²⁴⁵. و قد عدد القانون بعد ذلك أسباباً يترتب على قيام أي منها ، انتفاء المسؤولية بانتفاء رابطة السببية ، و تلك هي أسباب الإعفاء القانونية²⁴⁶.
و الناقل قد يعفى من كامل مسؤوليته أو من جزء منها طبقاً لنص الفقرة 6 من المادة 17 من قواعد روتردام . فإذا كان ذلك الضرر يعزى بكامله إلى الحدث أو الظرف الذي لا يكون للناقل يد فيه ، فإنه يعفى من كامل مسؤوليته . أما إذا أصاب البضاعة ضرر لا يعزى بأكمله ،

²⁴⁵ علي البارودي ، المرجع السابق ، صفحة 250.

²⁴⁶ محمد كمال حمدي ، المرجع السابق ، صفحة 95.

بل بجزء منه فقط إلى الحدث أو الظرف الذي تسبب ، فإن الناقل لا يعفى من مسؤوليته إلا عن ذلك الجزء فقط.

و للإستفادة من ذلك الإعفاء لا يتوقف عند الناقل فحسب ، بل أن هناك أشخاص آخرون ، يشملهم هذا الإعفاء . و هم الأشخاص الذين أشارت إليهم المادة 18 من قواعد روتردام ، و عميل الناقل المذكور في المادة الرابعة مكرر من معاهدة بروكسل ، و المدرجة في المادة الثالثة من بروتوكول 1968 ، و مستخدمو الناقل أو وكلاؤه الذين ذكرتهم الفقرة "3" من المادة السابعة هامبورغ ، و منهم أيضا الناقل الفعلي.

و قد يثور التساؤل عن تعلق أحكام عقد النقل البحري بالنظام العام²⁴⁷ ، فيما لو إتفق الناقل مع الشاحن على إدراج شروط بالعقد بغرض استبعاد مسؤوليته و إعفائه منها.

لذلك ، سنبحث ضمن الفرع الأول في الحالات المتعددة لإعفاء الناقل من المسؤولية ، و ضمن الفرع الثاني ، في مدى صحة أو بطلان الشروط التعاقدية.

الفرع الأول

الحالات المتعددة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

يسأل الناقل بمجرد تضرر البضاعة . و لكي ينفي الناقل عنه المسؤولية ، يجب أن يثبت تحقق حالات معينة ، تتمثل من جهة في تلك التحفظات أو التدابير الوقائية التي يكون قد اتخذها بغرض استبعاد مسؤوليته ، و تتمثل من جهة أخرى في نفي الخطأ عنه و عن تابعيه ، و تتمثل أخيرا في الأحداث و الظروف التي تدخلت أو أسهمت في وقوع الضرر.

1 : إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حال إبدائه للتحفظات

قد يرتاب الناقل من صحة المعلومات التي يتلقاها من الشاحن ، و مطابقتها فعلا للبضاعة التي سينقلها ، ذلك أنه كثيرا ما يتم شحن البضائع بسرعة لتفادي تأخير السفينة على رصيف

²⁴⁷ أسامة عبد العزيز ، التنظيم القانوني للنقل بطرق الحاويات ، دراسة قانونية للنقل بالحاويات و أثره في تنفيذ عقد النقل البحري طبعة 2004 ، منشأة المعارف الإسكندرية ، صفحة 49.

الميناء و المتسبب في وقوع الخسائر .لذلك ، يقوم الناقل بنفسه ، إذا ما توفرت لديه أو لدى عميله أسباب معقولة تحمله على الإشتباه في عدم مطابقة البيانات للبضائع المتلقاة فعلا ، معاينة البضائع و تدوين تقرير بحالتها الحقيقية في سند الشحن.

فإذا تبين له عدم مطابقة حالة البضائع مع الواقع الذي توجد عليه ، يستطيع الناقل حينئذ و إذا أصدر بالرغم من ذلك سند شحن نظيف ، أو أن يبدي بشأنها تحفظات أو خال من التحفظات ، فيفترض عندئذ أنه تسلم البضاعة في حالة جيدة .
و عن مسألة التحفظات ، نصت المادة 36 و 40 من قواعد روتردام على إمكانية تحفظ الناقل على المعلومات المتعلقة بالبضاعة إذا كان لديه علم فعلي بأن أيا من البيانات الجوهرية ، أو كانت لديه أسباب وجيهة للإعتقاد بأن بيانا جوهريا واردا في مستند النقل أو سجل النقل الالكتروني زائف أو مضلل.

و في نفس الإطار ، كانت معاهدة بروكسل ، و بموجب الفقرة (3 " ج ") من المادة الثالثة قد أتاحت للناقل أو عميله أو قائد السفينة ، ألا يقوم بالتصريح عن الماركات و العدد و الكمية و الوزن ، أو لا يدونها في سند الشحن في حالة ما إذا ما كان لديه سبب جدي يحمله على الشك في أنها ليست مطابقة للبضاعة التي استلمها من الشاحن ، أو في حالة ما إذا لم تكن لديه الوسائل اللازمة للتدقيق فيها.

أما المشرع الجزائري، و إن لم يستعمل مصطلح " تحفظات " ، إلا أنه أجاز للناقل و على خلاف المشرع الفرنسي، أن يرفض تسجيل تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن إذا ما تعلق الأمر بعدد الطرود أو القطع و كمية ووزن البضائع عندما تكون لديه دواع جديّة للشك في صحتها ، أو إذا لم تتوفر لديه الوسائل المعقولة للتحقق من ذلك ، و هو ما نصت عليه الفقرتين "أ" و "ب" من المادة 755 من القانون البحري.

كما أجاز المشرع للناقل أو من ينوب عنه ، و طبقا لنص المادة 756 من نفس القانون ، أن يدرج في وثيقة الشحن البيان الملائم المتعلق بحالة و تكييف البضائع الظاهرين و أهميتها إذا

وجدت لديه الدواعي المذكورة في المادة السابقة . و إذا تم تسليم البضاعة، و هي محزومة لأجل نقلها ، جاز له كذلك أن يدرج في وثيقة الشحن ما يشير إلى انه غير عالم بمحتواها.

و يقع عبء إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدم توافر وسائل التحقق من صحة تلك البيانات على عاتق الناقل . و بذلك ، تعتبر التحفظات التي يدرجها الناقل في سند الشحن ، إحدى الوسائل التي يستطيع بواسطتها دفع مسؤوليته.

2 : إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بنفي الخطأ عنه

نص إلى إستنادا تابعيه عن أو عنه الخطأ بنفي المسؤولية عنه يدفع أن الناقل يستطيع الفقرة 2 المادة من قواعد روتردام ، و التي جاء فيها ، أن الناقل يعفى من كامل مسؤوليته أو من جزء منها ، إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر ، أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو ، أو أي شخص مشار إليه في المادة 18.

و بذلك ، يستطيع الناقل أن يتخلص من المسؤولية إذا نجح في نفي أو قطع علاقة السببية بين خطئه المتمثل في عدم تحقيق النتيجة المقصودة من العقد ، و بين الضرر الذي لحق بالشاحن من جراء هلاك البضاعة ، تلفها أو التأخر في تسليمها²⁴⁸.

و إضافة إلى ذلك ، يمكن للناقل ، و طبقاً لنص الفقرة (4 ب) من قواعد روتردام ، أن يستفيد من الإعفاء من المسؤولية بنفي الخطأ ، في حالة ما إذا أثبت المطالب أن هناك حدث أو ظرف آخر غير مذكور في الفقرة 3 المادة 17 منها ، قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها ، و استطاع هو أن يثبت أن ذلك الحدث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 السالفة الذكر. كما عليه ، لكي يعفي نفسه من جزء من المسؤولية ، إقامة الدليل على أن ثمة سببا آخر ساهم في إحداث هذا الضرر اللاحق بالبضائع²⁴⁹.

²⁴⁸ محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، طبعة 2006 ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، صفحة 347.
²⁴⁹ وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون و المعاهدات الدولية، طبعة 2011، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، صفحة 376.

و دفع الناقل للمسؤولية عن طريق نفيه للخطأ لم يكن وادراً في معاهدة بروكسل إلا استثناء في نص الفقرة " ف " من المادة الرابعة من المعاهدة ، إذ على الناقل نفي علاقة السببية بين خطئه أو خطأ تابعيه ، و بين الضرر الذي أصاب البضاعة ، و إثبات أن المانع أو السبب الذي أدى إلى الإضرار بالبضاعة ، لا يعزى إلى خطأ الناقل الشخصي أو فعله و لا إلى فعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله.

و في ذلك ، نجد بأن الفقرة (1) من المادة 5 من اتفاقية هامبورغ ، و فيما يخص هذا الدفع ، أنت واضحة في وصفها للتدابير التي يتعين على الناقل اتخاذها لتجنب الحادث و تبعاته، بأنها تلك التدابير (المعقولة) ، أي التي يمكن تطلبها من الناقل المعتاد في الظروف المماثلة لمنع وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر²⁵⁰.

3 : إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بتوافر حالات معينة

و لأن الناقل ملزم بتحقيق النتيجة من تنفيذ عقد النقل البحري ، ألا وهي إيصال البضاعة سليمة إلى مقصدها ، و مفترض فيه بأن يسلمها إلى صاحبها بالحالة التي تسلمها عليها ، ووفقاً لوصفها الوارد في تفاصيل العقد ما لم يثبت العكس²⁵¹، تعترف قواعد روتردام للناقل البحري بحقه في الدفاع عن نفسه ، و ذلك باستناده إلى بعض أسباب الإعفاء القانونية لنفي المسؤولية عنه في حال هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها.

و بالإضافة إلى نفي الخطأ كوسيلة لإعفاء الناقل من المسؤولية ، عدد القانون أسباباً يترتب على قيام أي منها انتفاء رابطة السببية ، و انتفاء المسؤولية ، و تتمثل في أسباب الإعفاء القانونية.

²⁵⁰ جلال وفاء محمد، المرجع السابق مدى فعالية قواعد مسؤولية الناقل البحري ، صفحة 44،45،46

²⁵¹ و يقصد به، ما لم يثبت وجود التحفظات التي يكون قد أبقاها فيما يخص المعلومات المتعلقة بالبضائع.

و الناقل في ظل معاهدة بروكسل ، كان يتمتع بحالات إعفاء متعددة ، بموجب نص المادة الرابعة منها ، خاصة ما تعلق منها بإعفائه من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية لتابعيه . و قد تولت بنفسها تحديد الحالات التي يعفى فيها الناقل من المسؤولية ، بعد أن جردته من أي سلاح إتفاقي للإعفاء من المسؤولية²⁵² ، فقد أصبح البعض يرى أن معاهدة بروكسل ما تزال في صف الناقلين²⁵³ .

و من التشريعات الوطنية التي حذت حذو معاهدة بروكسل ، ما ورد في المادة 803 من القانون البحري الجزائري و المادة 27 من ت ب ب .الفرنسي.

و في ظل اتفاقية هامبورغ ، أصبح الناقل يفقد ذلك الإمتياز ، حيث انقلبت الأوضاع ، لتميل الكفة لصالح الشاحن نوعا ما كما سبق بيانه ، إذ أن نص الفقرة " 1 " من المادة 05 منها ، جعل سبيل الناقل لدفع مسؤوليته ، هو إثباته أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث و تبعاته.

و الغالب عملا أن يضطر الناقل بغية تقديم هذا الدليل إلى إثبات مصدر الضرر، أي السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الغير. و انجر عن ذلك عدم انضمام الدول ، خاصة الناقله منها بسبب فقدانها للحماية ، و انتقال دول أخرى باعتبارها شاحنة إلى هذه الإتفاقية التي في رأيها تخدم مصالحها.

و محاولة منها التوفيق بين مصالح الشاحنين و الناقلين ، حصرت إتفاقية هامبورغ حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية في حالتين اثنتين فقط ، هما نقل الحيوانات الحية و التدابير المتخذة لإنقاذ الأرواح و الأموال في البحر ، و ذلك ضمن نص الفقرتين " 5 " و " 6 " من المادة الخامسة ، و ألغت ما عدا ذلك من الحالات التي كانت معاهدة بروكسل قد أوردتها²⁵⁴ . أما قواعد روتردام ، فقد أوردت مسألة إعفاء الناقل من المسؤولية ، في الفقرتين " 2 " و " 3 " من المادة 17 ، آخذة بذلك ببعض أحكام معاهدة بروكسل ، و إن اختلفت عنها في بعض

²⁵² علي البارودي ، المرجع السابق ، صفحة 275.

²⁵³ جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية طبعة 1997 ، دار الجامعة الجديدة للنشر ،الإسكندرية ، صفحة 253.

²⁵⁴ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، صفحة 354.

الحالات كما سيأتي بيانه ، إلا أنها لم تمل إلى اتفاقية هامبورغ التي قضت على جل حالات الإعفاء.

و لذلك ، نجد بأن قواعد روتردام أعادت النظر في تلك الحالات الواردة في معاهدة بروكسل ، و نصت عليها ضمن نص الفقرة " 3 " من المادة 17 . كما أنها أطلقت عليها تسمية الأحداث أو الظروف ، و عددها 15 حدثاً أو ظرفاً ، يستطيع الناقل أن يستند على واحد أو أكثر ليتمكن من دفع مسؤوليته.

و بالرغم من أنها قررت للناقل الحماية عن طريق دفعه المسؤولية بواسطة إثبات توافر إحدى أحداث أو ظروف الإعفاء ، إلا أننا نلاحظ بأن قواعد روتردام ، قد رجعت ، و بموجب نص الفقرة 4 (أ) من المادة 17 إلى القول بعدم الاستناد عليها إذا ما أثبت المطالب بأن إحداها قد حدثت بسبب خطأ الناقل أو أحد مستخدميها ، إذ عليه في هذه الحالة أن يلجأ إلى دفع المسؤولية عنه بنفي الخطأ كما سبق.

و زيادة على حالات الإعفاء ، أضافت قواعد روتردام حالات إعفاء أخرى بموجب الفقرة 4 " ب " سالفه الذكر من المادة 17 منها ، تكون ناتجة عن أي حدث أو ظرف آخر ، لا يعزى إلى خطئه أو خطأ تابعيه ، و سنتطرق إلى شرحها حالة بحالة مقارنة مع ما اعتمده كل من معاهدة بروكسل و اتفاقية هامبورغ و غيرها من نصوص التشريعات الوطنية.

أ : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة

ألزمت قواعد روتردام الناقل ، و بموجب الفقرة " أ " من المادة 14 ببذل العناية الواجبة، قبل الرحلة ، في بدايتها و أثناءها ، بجعل السفينة صالحة للإبحار و الإبقاء عليها كذلك . لذا ، يفقد الناقل في ظلها سبباً للإعفاء ذا أهمية ، كان يتمتع به في ظل معاهدة بروكسل ، و المتمثل في إعفائه من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة بعد بدء الرحلة البحرية ، لأنها جعلت التزام الناقل في هذا الصدد إلزاماً مستمراً يبدأ قبل الرحلة و يبقى مستمراً إلى غاية انتهائها²⁵⁵.

²⁵⁵ شريف محمد غانم، إلزامات الشاحن و مسؤوليته في قواعد روتردام لسنة 2008، طبعة 2012، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، صفحة 27.

و على غير ذلك ، نصت الفقرة " 1 " من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل ، على مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة ، إلا إذا أثبت بأنه قام هو ، أو المستفيد من الإعفاء ، ببذل الهمة الكافية قبل السفر ، و عند البدء فيه بإعدادها لتكون كذلك . و يتضح من ذلك ، أن الناقل لا يسأل عن الأضرار الواقعة بعد السفر ، لأن الفرض أن الناقل بذل العناية الواجبة لإعدادها و تجهيزها ، و هو ما يتحقق قبل السفر²⁵⁶ ، و لا يسأل عن أي عيب يمكن أن يظهر فيما بعد²⁵⁷ .

و اعتبارا من أن قواعد روتردام قد أقامت ، بموجب نص الفقرة 5 (أ) من المادة 17 مسؤولية الناقل البحري على أساس واجب إثبات المتضرر بأن الهلاك أو التلف أو التأخر قد تسبب أو أسهم فيه عدم صلاحية السفينة للإبحار ، فإن الناقل في مقابل ذلك ، يجب عليه أن يثبت ، و طبقا لنص الفقرة 5 (ب) من نفس المادة ، بأن ذلك الهلاك أو التلف أو التأخر ، لم ينجم عن عدم تلك الصلاحية ، و إن لم يستطع ، فعليه أن يثبت بأنه أوفى بواجبه المتعلق ببذل العناية الواجبة لجعلها كذلك.

و في هذا الصدد ، تتفق أحكام قواعد روتردام مع أحكام اتفاقية هامبورغ فيما يخص إلغاء حالة إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للإبحار.

و رغم أن المشرع المصري قد أخذ من أحكام هذه إتفاقية هامبورغ ، إلا أنه لم يكن مستقرا في شأن هذا الإلتزام . فهو من جهة نص على التزام الناقل بإعداد سفينة لتكون صالحة للملاحة ، و من جهة أخرى لم ينص على جزاء إهمال الناقل لهذا الإلتزام ، فلم يذكر هذه الحالة من الإعفاء ، و اكتفى مثلما جاء في اتفاقية هامبورغ ، و بموجب المادة 229 من ق.ت.ب.، بالقول بإعفاء الناقل من المسؤولية إذا أثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه ، و دون أن يحدد بالذكر حالة تضرر البضاعة بسبب عدم صلاحية السفينة للإبحار.

²⁵⁶ هاني محمد دويدار ، المرجع السابق ، صفحة 280.

²⁵⁷ بسام عاطف المهتار ، المرجع السابق ، صفحة 136.

و على عكس ما نصت عليه كل من قواعد روتردام و اتفاقية هامبورغ ، نجد أن أحكام كل من المشرع الجزائري و المشرع الفرنسي ، تنص على إعفاء الناقل من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة للملاحة ، إلا إذا اثبت أنه قام بالعناية الكافية لتنفيذ ذلك الإلتزام بجعلها.

و هو ما نصت عليه الفقرة " أ " من المادة 803 من القانون البحري الجزائري ، و البند " a " من المادة 27 من ق.ت.ب.ب. الفرنسي .

ب : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الخطأ الملاحي

للربان وظيفة فنية ، و تعد هذه الوظيفة من أهم اختصاصاته ، فهو المسؤول الأول عن قيادة السفينة من الناحية الفنية الملاحية ، و إدارة الرحلة البحرية²⁵⁸.

و الخطأ الملاحي (Faute nautique) ، إنما يقع في العمليات الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية ، أي كل خطأ فني في قيادة السفينة و تسييرها ، و كل خطأ متعلق بعمل يستهدف المحافظة على سلامة السفينة و صيانتها فنيا . و قد حكم في ألمانيا ، هامبورغ ، أن سهو الضابط المكلف بالمراقبة ، بعد أن غط في النوم ، عن إطفاء جهاز الإنذار ، و الذي أدى إلى غرق السفينة " cita " ، يعد من قبيل الأخطاء الملاحية المبرئة لذمة الناقل ، كما اعتبر القرار أن الخطأ في سير السفينة ، و السهو عن فحص البوصلة و الرادار يعدان من قبيل الأخطاء الملاحية أيضا²⁵⁹.

و هنا يقتضي التمييز بين الأخطاء الملاحية و الأخطاء التجارية . فالأولى هي تلك التي تقع في إدارة السفينة ، بينما الثانية ، فهي تلك التي تقع في إدارة البضاعة.

²⁵⁸ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، صفحة 60.

²⁵⁹ بسام عاطف المهتار، المرجع السابق، صفحة 137.

و لذلك يعتبر الخطأ ملاحيا ذلك الذي يرتكبه الربان في قيادة السفينة بعدم تقيده بقواعد الملاحة ، كالقيام بمناورة خاطئة أدت إلى تصادم أو جنوح السفينة ، أو إبحار السفينة بظروف جوية رديئة بالرغم من توقعها من قبل الأرصاد الجوية²⁶⁰ .

و الإعفاء من الأخطاء الملاحية، يبرره أن الناقل لا يتدخل فعلا و لا قانونا في ملاحية السفينة و سيرها بما للربان من سلطة واسعة في التصرف²⁶¹ ، و لذا يبقى الربان وحده مسؤولا عن تلك الأخطاء.

و قد ذهبت إلى القول بإعفاء الناقل من الأخطاء الملاحية ، محكمة استئناف فرساي في 20 ديسمبر 2001²⁶² بينما تقرير مسؤولية الناقل عن الأخطاء التجارية ، يعتبر من المكاسب التي أحرزها الشاحنون نتيجة الكفاح ضد شروط الإعفاء من المسؤولية²⁶³ .

و لا يعفى الناقل من المسؤولية عن أخطاء الربان أو رجال الطاقم إذا كانت أخطاء جسيمة ترقى إلى مرتبة الغش ، أو كانت من قبيل الغش ، فهو لا يعفى من المسؤولية إلا عن أخطائهم اليسيرة في الملاحة و في إدارة السفينة.

أما قواعد روتردام فنجدها قد جعلت الناقل مسؤولا عما يقوم به الربان من أخطاء ملاحية أثناء القيام بعملية نقل البضائع عبر البحر . لذلك لا يستفيد الناقل من الإعفاء نتيجة تلك الأخطاء . و هو ما يجعله يفقد في ظلها احد أسباب الحماية ، و يجعل مسؤوليته أكثر تشديدا . و يرجع السبب في حذف قواعد روتردام لهذه الحالة ، إلى أنها ترتبط بالحالة الأولى المتعلقة بإعداد الناقل سفينة صالحة للملاحة و الإبقاء عليها كذلك.

و لقد رأينا بأن الناقل مسؤول عما يرتكبه الأشخاص الذين يعملون تحت إشرافه و سلطته من إخلال بالواجبات المترتبة عليهم ، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها ربان السفينة

²⁶⁰ وهيب الأسير، المرجع السابق، صفحة 2016.

²⁶¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق أساسيات القانون البحري ، صفحة 263.

²⁶² Yves Tassel, D.M F. op.cit.N°624, Mars 2002, P. 251.

²⁶³ وهيب الأسير، المرجع نفسه، صفحة 217.

أو طاقمها طبقاً لنص المادة 18 منها . لذلك ، فأي عمل يقوم به ربان السفينة أو طاقمها ، و أي خطأ يرتكبه و يؤدي إلى الإضرار بالبضاعة ، يكون الناقل مسؤولاً عنه ، و يطبق عليه نص الفقرة " 2 " من المادة 17 ، إلا إذا أثبت الناقل بأن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه .

و هكذا ، تكون قواعد روتردام قد حذفت ثاني سبب للإعفاء كانت معاهدة بروكسل قد نصت عليه في الفقرة الثانية (أ) من المادة الرابعة ، و نقله عنها المشرع الجزائري ضمن الفقرة من " ب " من المادة 203 من القانون البحري الجزائري و التي تعتبر نقلاً عن الفقرة (b) المادة 27 الواردة في القانون ت.ب.ف ، إذ لا يترتب على الناقل و لا على السفينة ، وفق هذه المادة ، أية مسؤولية عن الخسائر الناتجة عن فعل الربان أو الأشخاص المولجين من قبل الناقل بملاحة السفينة أو إدارتها أو عن خطأ أو إهمال ارتكبه.

و الأخطاء التي تقصدها المواد المذكورة ، هي الأخطاء البحرية دون الأخطاء التجارية. و قد استبعدت الأخطاء التجارية على فرض أنها تحصل في ميناءي الشحن أو التفريغ، و بالتالي ، فهي تجري بتوجيه من الناقل و إشرافه²⁶⁴.

و بعد أن تطرقنا إلى حالتنا الإغفاء اللتان كانتا واردتين في معاهدة بروكسل و ألفتنا بموجب أحكام قواعد روتردام ، نواصل شرح الحالات الأخرى التي أوردتها عدتها هذه الأخيرة ضمن نص الفقرة (3) من المادة 17 منها.

ج : حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية لتدخل السبب الأجنبي :

و السبب الأجنبي الذي يقطع رابطة السببية بين الخطأ و الضرر يتمثل في حالة كل من القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي في البضاعة و فعل الغير²⁶⁵.

²⁶⁴ لطيف جبر كوماتي ، المرجع السابق ، صفحة 124 ، 125 .
²⁶⁵ عدلي أمير خالد ، المرجع السابق ، عقد النقل البحري ، صفحة 86 .

1 : حالة القوة القاهرة

القوة القاهرة هي كل حادث لا يمكن توقعه ، و لا يمكن دفعه ، و ليس للناقل دخل في حدوثه ، مما يجعل التزامه مستحيلا.

و مثال عن القوة القاهرة Le cas de la force majeure ، هبوب العواصف و هياج البحر هياجا غير عادي ، و أعمال الحرب المفاجئة و الفتن و الثورات، و الحصار البحري على ميناء الوصول ، و استيلاء السلطة العامة على السفينة أو البضاعة.

و لا تعتبر التغيرات الجوية العادية من قبيل القوة القاهرة لانتهاء عدم التوقع ، و كذلك الإضراب عن العمل ، إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلا و كان فجائيا غير متوقع ، و لا دخل لإرادة الناقل فيه²⁶⁶ كما تعتبر القوة القاهرة من قبيل الأسباب العامة للإعفاء من المسؤولية ، إذ تقطع رابطة السببية بين خطأ الناقل و الضرر الذي يلحق بالشاحن²⁶⁷.

و تعتبر حالات القوة القاهرة ، و الواردة في نص الفقرة " 3 (أ) ، (ب) ، (و) من المادة 17 هي نفسها الحالات التي كانت قد أوردتها معاهدة بروكسل ضمن نص الفقرة 2 (ج) (و) (د) من المادة 04 . و هي على التوالي : القضاء و القدر ، مخاطر البحار أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة و أخطارها و حوادثها و نشوب الحريق على السفينة. و من بين حالات القوة القاهرة ، حالة الحريق . غير أن الحريق قد لا يعتبر بذاته قوة القاهرة ، إذ قد ينشأ عن خطأ من الناقل أو من تابعيه²⁶⁸ .

و قد اشترطت معاهدة بروكسل لاعتبار الحريق سببا من أسباب الإعفاء ، ألا يحدث بفعل الناقل أو خطئه ، و إذ ذلك، لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الحريق فحسب ، بل يشمل الإعفاء الأضرار الناشئة عن الدخان المتخلف عنه ، و كذلك الأضرار الناشئة عن المياه التي أطفئ بها الحريق . كل ذلك طبقا للفقرة 2 (ب) من المادة الرابعة من المعاهدة.

²⁶⁶ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، قواعد و أحكام، طبعة 2006، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية صفحة 76.

²⁶⁷ علي البارودي، المرجع السابق، صفحة 279.

²⁶⁸ مصطفى كمال طه، المرجع السابق أساسيات القانون البحري ، صفحة 264.

و قد حذت إتفاقية هامبورغ حذو معاهدة بروكسل فيما يخص إعفاء الناقل من المسؤولية عن الحريق ، بشرط ألا يثبت المدعي بالتعويض أن الحريق قد تسبب بفعل الناقل أو بنتيجة خطأ ارتكبه ، و ذلك طبقا للفقرة " 4 (أ، 1) من المادة الخامسة من الإتفاقية . و يعفى الناقل أيضا من المسؤولية عن الحريق طبقا للفقرة " 4 (أ، 2) من المادة الخامسة منها ، بشرط ألا يثبت المدعي أن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها نشأ عن خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ التدابير المعقولة لإخماده أو لتفادي آثاره أو للتقليل منها.

و لقد اعتبر المشرع الجزائري حالة الحريق ، و بموجب الفقرة " ج " من المادة 803 من القانون البحري ، حالة من حالات الإعفاء القانونية ، بشرط ألا يكون الحريق قد اندلع بفعل أو خطأ الناقل ، و ذلك على خلاف المشرع الفرنسي الذي اعتبر الحريق حالة إعفاء قانونية للناقل بموجب نص الفقرة البند "C" من المادة 27 من ت.ب.، و لم يقل بعدم مسؤوليته عن الحريق الذي ينشأ نتيجة خطأ ارتكبه هو أو أحد مستخدمييه . مع الإشارة إلى أن المشرع المصري لم ينص على الحريق كحالة لإعفاء الناقل من المسؤولية.

2 : حالة الخطأ الصادر من الشاحن

و يقصد بخطأ الشاحن ، فعل المضرور ، سواء كان هو الشاحن أو المرسل إليه . فيعد وجهها لإعفاء الناقل من المسؤولية ، كون أن الضرر راجع إلى خطأ المرسل إليه ، إذ هو فعل لا يمكن إسناده إلى الناقل ، وهو فرض نادر على أي حال.

و بوجود هذا السبب ، تنتفي مسؤولية الناقل ، و لا يلتزم الناقل بالتعويض إلا إذا أثبت أن الضرر اللاحق بالبضاعة ناشئ عن خطأ الشاحن.

و يتمثل خطأ الشاحن ، في عدم إفصاحه عن الطبيعة الخاصة للبضاعة ، حتى يتسنى للناقل إتخاذ ما يلزم من احتياطات ، أو في عدم إحكام ربط البضاعة و سوء التعبئة²⁶⁹، و جاءت بالنص على هذه الحالة ، الفقرة 3(ح) من المادة 17 من قواعد روتردام.

²⁶⁹ كمال حمدي، إتفاقية الأمم المتحدة ، المرجع السابق ، صفحة 86 ، 87.

و على خلاف معاهدة بروكسل و اتفاقية هامبورغ ، اللتان لم تعددا التزامات الشاحن ، أعطت قواعد روتردام لهذه الإلتزامات أهمية كبيرة . و لذلك ، يتحمل الشاحن ، طبق للمادة 30 منها مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر ، إذا أثبت هذا الأخير أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته.

كذلك ، يعفى الناقل من المسؤولية طبقا لما نصت عليه الفقرة(2 ط) من المادة 17 من قواعد روتردام ، إذا أثبت أن هلاك البضاعة ، تلفها أو التأخر في تسليمها ، يرجع إلى أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي قام بها الشاحن بمقتضى اتفاق مبرم وفقا للفقرة " 2 " من المادة 13 منها . و يعفى أيضا طبقا للفقرة 3(ك) من نفس المادة ، بسبب وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه.

و كانت هذه الحالة قد وردت أيضا ضمن نص الفقرة 2(ط) من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل ، إذ لا يترتب على الناقل و لا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن فعل أو إهمال الشاحن أو مالك البضاعة أو فعل أو إهمال وكيله أو ممثله.

و ضمن نص المادة 12 من اتفاقية هامبورغ ، تقوم مسؤولية الشاحن الناتجة عن أخطائه أو إهماله هو أو احد مستخدمييه أو وكلائه . و كقاعدة عامة، نصت على أن الشاحن لا يسأل عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي ، أو عن الضرر الذي يلحق السفينة ، ما لم تكن تلك الخسارة أو ذلك الضرر نتيجة خطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدمييه أو وكلائه.

حالة تدخل فعل الغير في إحداث الضرر

قد تعترض الناقل ، و هو يهيم بتنفيذ عقد النقل البحري ، بعض الأحداث التي يتسبب فيها الغير بالأفعال التي يقدم عليها ، و بدون أن يكون للناقل أو مستخدمييه يد في ذلك . و يكون من نتيجة هذه الأفعال ، عرقلة قيام الناقل بأداء إلتزاماته على أكمل وجه.

و قد ورد النص على هذه الأفعال التي يعفى بموجبها الناقل من المسؤولية ، ضمن الفقرة 3(ج)،(د) و(ه) من المادة 17 من قواعد روتردام .و تتمثل في الحرب و الأعمال القتالية و النزاع المسلح و القرصنة والإرهاب و أعمال الشغب و الاضطرابات الأهلية ، و كذا تقييدات الحجر الصحي ، أو ما تقوم به الحكومات أو الهيئات العمومية أو الحكام أو الناس من تدخلات ، أو ما تقيمه من عوائق ، بما فيها الاحتجاز أو التوقيف أو الحجز الذي لا يعزى إلى الناقل ، أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 . و نفس هذه الأفعال نجدها منصوص عليها ضمن أحكام معاهدة بروكسل ، و بالضبط في نص الفقرة 2 (ه) ، (و) ، (ز) ، (ح) ، (ي) و(ك) من المادة الرابعة منها.

4 - العيب الذاتي في البضاعة

و يسمى العيب الذاتي في البضاعة بالفرنسية *Le vice propre de la marchandises* أو ب"عجز الطريق" و هو العيب الذي يكون متأصلا في البضاعة ، و ناشئا عن طبيعتها الداخلية ، و يؤدي ، و دون ما تدخل من الناقل ، إلى هلاك البضائع أو تلفها²⁷⁰.

و مثال العيب الذاتي في البضاعة ، أن تكون البضاعة مما تتلف بالبرودة أو الرطوبة أو الحرارة. و يقصد به أيضا النقص الطبيعي الذي يلحق حجم أو وزن البضاعة أثناء نقلها بطريق البحر ، ناشيء عن طبيعة البضاعة ، و لا يسأل حينئذ عن هذا العجز ، إذا ما استطاع أن يثبت أن النقص الذي لحق حجم البضاعة أو وزنها ناجم عن طبيعتها.

و يعد عجز الطريق حالة خاصة للعيب الذاتي للبضاعة ، و لا تقدر أية عناية من جانب الناقل على تفاديه ، و هو قاصر على الحجم و الوزن ، فلا يدخل في نطاقه العجز بسبب الكسر في الطريق *Casse de route* و هو ما يحدث لبعض البضائع و الأواني الزجاجية ، سهولة الكسر.

و العيب في البضاعة غير ظاهر بطبيعته ، إذ لا يكتشف عند القيام ، بل عند الوصول ، و لا يكون ثمة تحفظ بشأنه في سند الشحن ، و عليه ، فلا يسأل الناقل عن الضرر الذي أصاب البضاعة بسببه ، إذ أن مثل هذا الضرر سببه أجنبيا عن الناقل و تابعيه.

²⁷⁰ محمد كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 102.

و قد نصت على هذه الحالة ، الفقرة 3(ي) من المادة 17 من قواعد روتردام.

د - حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية بسبب أحداث خارجة عن إرادته

و معناه طبقاً للفقرة 3(س) من المادة 17 من قواعد روتردام ، أن الناقل في هذه الحالة لا يقصد الإضرار بالبضاعة حين قيامه ببعض الأفعال المخولة له بمقتضى الصلاحيات المحددة بالمادتين 15 و 16 منها ، و على ذلك ، فهو لا يسأل عن الهلاك أو التلف الناشئ بمناسبة قيامه بها.

و تتمثل الأفعال أو الأحداث الخارجة عن إرادة الناقل فيما يلي:

1- إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر

جاءت هذه الحالة ضمن الأحداث و الظروف التي نصت عليها الفقرة 3 (ل) و(م) ، من المادة 17 من قواعد روتردام ، حيث اعتبرتها سببا من أسباب إعفاء الناقل من المسؤولية.

و جاءت كذلك هذه الحالة ، ضمن نص الفقرة 2 من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل . كما تضمنت كل من اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ Les actes de sauvetage ، و المعاهدة الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية الموقعتان في 1910/09/23²⁷¹ و اجب الإنقاذ أو المساعدة . و يراعى أن الإنقاذ التزام قانوني يشغل عائق الربان ، و لا يسعه بالتالي الامتناع عن تقديم المساعدة لأية سفينة تكون معرضة للخطر في البحر²⁷² .

و إعتبرت اتفاقية هامبورغ إنقاذ الأرواح و الأموال سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة ، فنصت في الفقرة " 6 " من نفس المادة ، على أنه : " فيما

²⁷¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، صفحة 269.

²⁷² هاني محمد دويدار و علي البارودي، المرجع السابق، صفحة 283.

عدا العوارية العامة²⁷³ لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر".

و لقد أبتت اتفاقية هامبورغ على هذه الحالة التي وردت في نص الفقرة " 2 " من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل كما سبق الذكر. و يفرق النص بين إنقاذ الأرواح، و إنقاذ الأموال.

فإذا تعلق الأمر بالحالة الأولى ، فإن الناقل يعفى من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع بسبب عمليات الإنقاذ أو محاولة الإنقاذ دون قيد أو شرط ، كما لو اضطرت السفينة إلى الانحراف عن خط سيرها ، ذلك لأن إنقاذ الأرواح ، إلترام قانوني يقع على عاتق الربان ، بحيث يتعرض للعقاب إذا تخلف عنه ، كما أن الأرواح البشرية لا يعادلها مال.

أما إذا تعلق الأمر بالحالة الثانية ، فلا يعفى الناقل من المسؤولية إلا بسبب اتخاذه التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال في البحر ، و ذلك لأن إنقاذ الأموال أمر اختياري لا يجبر الربان على القيام به ، و من ثم ، لا يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي ينتج عنه ، إلا بشرط أن يكون التدبير معقولا ، لأننا نكون بصدد المفاضلة بين مال و مال و خير للناقل أن يحافظ على مال أوئمن عليه من أن يضحي به لينقذ مالا لا يعنيه²⁷⁴.

و يقع على الناقل عبء إثبات أن مرد الضرر هو ما اتخذه من تدابير لإنقاذ الأرواح و الأموال ، و كذا معقولية تلك التدابير إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال ، و تقاس المعقولية بما يفعله الناقل متوسط الحرص في نفس الظروف ، و يعني ذلك أن اعتبار المعقولية من عدمه ، يتوقف على ظروف كل حالة بما لا يمكن معه وضع ضابط مجرد لها ، و من ثم يستقل قاضي الموضوع بتقديرها .

²⁷³ و يقصد بالعوارية العامة، الخسارة المشتركة.

²⁷⁴ عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، صفحة 345.

2- العيوب الخفية التي لا تدركها اليقظة المعقولة

و يقصد بها ، تلك العيوب التي تكون بالسفينة . و قد ورد النص عليها في الفقرة 3(ز) من المادة 17 من قواعد روتردام ، على أن يعفى الناقل من المسؤولية في حالة وجود عيوب خفية يتعذر عليه اكتشافها ببذل العناية الواجبة.

و نصت الفقرة 2(ع) من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل أيضا ، بأنه لا تترتب على الناقل و لا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن عيوب مستترة لا يمكن اكتشافها بمجرد الاحتراز العادي . و على ذلك ، يعفى الناقل من المسؤولية عن الهلاك أو التلف الناشئ عن هذه العيوب الخفية حتى و لو كان هذا العيب موجودا عند بدء السفر . أما العيوب الظاهرة التي يمكن كشفها ببذل اليقظة المعقولة ، فيسأل عنها الناقل²⁷⁵ .

و في الواقع ، قد يرجع عدم صلاحية السفينة للملاحة إلى عيوب خفية بها لا تظهر رغم بذل الهمة الكافية و اليقظة المعقولة . و قد صدر قرار عن محكمة استئناف جينون في إيطاليا بتاريخ ي 28 ديسمبر 1998 ، يقضي بأن الناقل لا يستطيع التذرع ، في سبيل التنصل من مسؤوليته ، بإمكانية حصول الأضرار بعد البدء بالرحلة تبعا لعيوب خفية ، إذا أخفق في إثبات أنه قام، و قبل الإبحار ، بجميع الفحوصات الضرورية لمحرك السفينة²⁷⁶ .

3 - الإنحراف المعقول عن الطريق

تقتضي عملية نقل البضائع وفقا للقاعدة العامة ، إلزام الناقل في تنفيذ عقد النقل باتباع خط السير و عدم الانحراف عنه . و لذلك ، يلتزم الربان باتباع الطريق المعتاد المنصوص عليه في العقد ، و إلا فاتباع أقصر الطرق و أكثرها أمنا²⁷⁷ .

و بموجب الفقرة 4 من المادة الرابعة ، أجازت معاهدة بروكسل للناقل أن يحدد عن خط السير ، حيث لا يعتبر كمخالفة لهذه الاتفاقية أو لاتفاقية النقل ، أي انحراف عن خط السير ، من

²⁷⁵ بسام المهتار ، المرجع السابق، صفحة 135.

²⁷⁶ بسام المهتار ، المرجع السابق، صفحة 154.

²⁷⁷ مصطفى البنداري، المرجع السابق، صفحة 02.

أجل إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح أو ممتلكات في البحر ، و لا أي انحراف إستتبابي²⁷⁸ ، و لا تترتب على الناقل أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر الناجمين عنه.

أما قواعد روتردام للناقل ، فقد أجازت للناقل ، و بموجب المادة 24 ، أن ينحرف عن المسار ، بشرط ألا يثبت المطالب بأن هذا الانحراف أدى إلى التأخير في تسليم البضاعة ، و ارتكب بقصد إحداث خسارة أو عن استهتار و عن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة.

د - حالة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أحداث أو ظروف أخرى

وردت هذه الحالة في نص الفقرة 4(ب) من المادة 17 من قواعد روتردام ، حيث نصت على أن يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر ، أو عن جزء منه ، إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير ذلك المذكور في الفقرة " 3 " من نفس المادة ، قد أسهم في ذلك الهلاك ، التلف أو التأخر ، و لم يتمكن الناقل أن يثبت أن ذلك الظرف أو الحدث لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أحد مستخدمييه.

و بشأن هذه الحالة ، نصت الفقرة 2(ف) من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل ، على أنه ، و على أية حال ، لا يترتب على الناقل و لا على السفينة أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر المسبب أو الناتج عن أي مانع آخر لا يكون مسبباً بفعل الناقل أو بخطأ عنه ، أو بفعل أو خطأ الوكلاء أو الأشخاص المولجين من قبله.

و كمثال عن هذه الحالة ، تحميل البضائع على سطح السفينة ، و التي لا يجوز نقلها كذلك في ظل قواعد روتردام ، إلا في الحالات المنصوص عليها في المادة 32 منها . فلا يستفيد النقل من الإعفاء من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة ، و الناتجة عن تحميلها على سطح السفينة ، إذ يصبح مسؤولاً طبقاً لنص الفقرة " 2 " من نفس المادة ، ما عدا الهلاك أو التلف أو التأخر الذي ينجم عن المخاطر الخاصة المقترنة بنقلها على السطح.

²⁷⁸ و يقصد بالانحراف الإستتبابي وفق النص الفرنسي، الانحراف المعقول أي (Déroutement raisonnable).

الفرع الثاني

الشروط التعاقدية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية

تعتبر مسؤولية الناقل عن الأضرار اللاحقة بالبضائع المنقولة من النظام العام ، إذ اتفقت النصوص الدولية البحرية كلها على أنه لا يجوز الإتفاق على مخالفة أحكام الإتفاقيات فيما يخص استبعاد واجبات و مسؤوليات الناقل البحري ، و هو ما أشارت إليه قواعد"روتردام في الفصل 16 ، المادة 79 المتعلق بصحة الأحكام التعاقدية ، و كذلك الفقرة " 8 من المادة الثالثة من معاهدة بروكسل ، و المادة 23 من أيضا من اتفاقية هامبورغ ، و المتعلقة بالشروط التعاقدية .

و قد إنتشرت شروط الإعفاء من المسؤولية في منتصف القرن 19 ، فسعى الناقلون إلى وضعها في سندات الشحن ، و طالب الشاحنون بإلغائها ، و أسفر سعيهم و سعي المؤمنين و البنوك عن إصدار قانون "هارتر " لسنة 1893 في الولايات المتحدة ، و كان القصد منه ، تحديد حرية الناقل في إدراج شروط تعفيه من المسؤولية²⁷⁹ .

و تحت عنوان " صحة الأحكام التعاقدية " ، تقرر في نص الفقرة " 1 " من المادة 79 من قواعد روتردام مبدأ بطلان كل الشروط التي تأتي مخالفة لأحكامها.

و تشمل هذه الشروط التي تعتبر باطلة طبقا لنصوص قواعد روتردام ، ما يتفق عليه الناقل من إستبعاد لواجباته المقرر بموجب النصوص السابق ذكرها ، مثل الإشتراط في عقد النقل نقل التزام جعل السفينة صالحة للملاحة على عاتق الشاحن ، إذ أن هذا الالتزام يقع على الناقل دون سواه . كما تشمل أيضا الإتفاق على إعفاء الناقل كليا من المسؤولية الناتجة عن الإخلال بالتزاماته أو تقليصها.

ويأتي السبب في بطلان تلك الشروط ، إلى أن إلقاء قواعد روتردام عبء الإثبات على المطالب في بعض الحالات ، قد لا تكون له جدوى أمام حرية الناقل عند إدراجه لشروط أو

²⁷⁹ عبد القادر حسن العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، بدون طبعة، الدار الجامعية الإسكندرية، صفحة 275.

شروط تعفيه من المسؤولية ، كما يجعل الناقل في غنى عن إثبات عدم خطئه أو خطأ من هو مسؤول عنهم في إحداث الضرر.

و على ذلك ، تكون قواعد روتردام قد حذت حذو معاهدة بروكسل ، التي تنص في الفقرة " 8 " من المادة الثالثة على إلغاء كل شرط أو إتفاق أو بند في اتفاقية النقل ، يكون الغرض منها إعفاء الناقل من المسؤولية المترتبة عن أي ضرر أو خسارة ألحقت بالبضاعة ، و كانت ناتجة عن إهمال الناقل ، خطئه أو إخلاله بالواجبات أو الإلتزامات المفروضة عليه بموجب هذه المادة ، أو يكون الغرض منها التخفيف من هذه المسؤولية بشكل يتعارض مع أحكام هذه المعاهدة.

و يكون باطلا أيضا ، و طبقا لنص الفقرة " 1 " من المادة 23 من اتفاقية هامبورغ ، كل شرط يرد في عقد النقل البحري ، أو في سند الشحن أو في أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري ، و يكون مخالفا لأحكامها بشكل مباشر أو غير مباشر.

كما يعتبر باطلا ، طبقا لنص الفقرة " 3 " من نفس المادة ، كل شرط يتضمنه سند الشحن ، و يكون مخالفا لأحكامها ، و ضارا بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه . و على العكس من ذلك ، يعتبر صحيحا ، طبقا للفقرة " 3 " من نفس المادة ، كل اتفاق يزيد من مسؤوليات الناقل والتزاماته.

و على كل ، لا يؤثر بطلان أي شرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد. إذ يعتبر صحيحا كل شرط يكون الغرض منه تخلي الناقل عن حقه في الإعفاء من المسؤولية ، أو التخفيف منها . كما يعتبر صحيحا ، كل شرط يزيد من التزامات الناقل ، و هو ما أكدته الفقرة " 1 " من المادة الخامسة من معاهدة بروكسل ، من أن للناقل ملء الحرية بان يتخلى كليا أو جزئيا عن حقوقه أو عن الإعفاءات أو أن يزيد في مسؤولياته و التزاماته ، بشرط أن يدون هذا التخلي أو تلك الزيادة في وثيقة الشحن.

و بالتالي ، فالتوازن الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري ، سواء في الاتفاقيات أو التشريعات الوطنية ، ركيزته عدم صحة شروط إعفاء الناقل من المسؤولية أو تخفيفها مقابل تحديد حد أقصى لمسؤولية الناقل البحري²⁸⁰.

و مبدأ بطلان الشروط التعاقدية الرامية بصفة مباشرة أو غير مباشرة إلى إبعاد مسؤولية الناقل جاء متفقاً عليه في المادة 811 من القانون البحري الجزائري ، حيث اعتبر مثل تلك الشروط باطلة و عديمة الأثر ، باستثناء تلك التي تكون خارج المرحلة البحرية طبقاً للمادة 812 من نفس القانون.

و قد قرر المشرع المصري نفس البطلان بموجب المادة 236 من ق.ت.ب. ، إذ يقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ، و يكون موضوعه إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها.

و بدوره ، نص المشرع الفرنسي في المادة 29 من ت.ب. ، على أن يقع باطلاً و بدون اثر ، كل شرط يفيد بشكل مباشر أو غير مباشر ، إعفاء الناقل من المسؤولية المحددة في المادة 27 ، أو يعكس عبء الإثبات الذي يقع عليه بموجب هذا القانون.

و خلافاً للمادة السابقة ، تعتبر صحيحة طبقاً للمادة 30 منه ، الشروط المتعلقة بالمسؤولية و التعويض ، فيما يخص نقل الحيوانات و النقل فوق سطح السفينة.

المطلب الثاني

التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري

الأصل ، و طبقاً للقواعد العامة ، أن يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالضرور ، و كمثال على ذلك ، ما نصت عليه المادة 188 من القانون المدني الجزائري ، من أن أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه.

²⁸⁰ كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 102.

و لكن في الواقع ، يصعب الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف الخاصة، و المحيطة بعملية النقل البحري ، ذلك أن الرحلة البحرية للسفينة تكتنفها العديد من المخاطر الجسيمة التي تؤدي كثيرا إلى وقوع حوادث بحرية ، و ما ينجم عن ذلك من أضرار ضخمة سواء في الأرواح أو الأموال الموجودة على متن السفينة ، و في حالة ما إذا ثبتت مسؤولية الناقل ، إستفاد من تحديد التعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة²⁸¹.

و يكون تحديد مسؤولية الناقل ، بوضع حد لمبلغ التعويض الذي يلتزم بأدائه²⁸² . و لا يجوز إلزامه بأكثر من ذلك المبلغ ، حتى و لو كانت الأضرار التي تعرض لها الشاحن أكثر . و من ثم ، يجب النظر إلى الحد الأعلى أو الأقصى للمسؤولية ، أو التعويض الذي يلتزم به الناقل البحري ، على أنه نوع معين من التعويض أو إحدى صورته ، أي أنه تعويض مستقل في الأسس و الإعتبارات عن تلك التي يقوم عليه التعويض الذي تقرره المادة 221 مدني مصري ، و قد أظهرت هذه الإعتبارات رغبة المشرع في إقامة توازن بين مصلحة كل من الشاحن و الناقل²⁸³.

و لم يعرف عقد النقل البحري المسؤولية المحدودة على أساس الطرد أو الوحدة كنظام قانوني مستقل عن نظام تحديد مسؤولية مالك السفينة ، إلا في بداية القرن الماضي ، و ذلك عن طريق المشرع الدولي في بروكسل سنة 1924 ، حيث أبرمت أول اتفاقية دولية تقرر للناقل الحق في تحديد مسؤوليته عن الأضرار أو التلف الذي يصيب البضاعة المنقولة على سفينته إذا كان عقد النقل ثابتا بسند شحن بحري ، بمبلغ معين عن كل طرد أو وحدة من البضاعة الهالكة أو التالفة²⁸⁴.

²⁸¹ Stéphane Miribel, L’Affaire Rosa Delmas : Limitation et faute Inexcusable, Une Nouvelle Approche ? D.M.F. op.cit. N° 729, Octobre 2011, P. 863.

²⁸² Pierre Bonassies, Christian Scapel, Le droit positif français en 2008, D.M.F. Op.Cit. H. S. N° 13, Juin 2009, p. 70.

²⁸³ شريف أحمد الطباخ، التعويض عن النقل البري و البحري و الجوي، طبعة 3112 ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية، الصفحة 161 و 162.

²⁸⁴ ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، أطروحة دكتوراه في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، صفحة 13.

و لتحديد مسؤولية الناقل البحري أهميته بالغة ، حيث يتحقق بذلك التوازن بين مصالح الطرفين من تشجيع الاستثمارات البحرية من جانب ، و حماية مصالح الشاحنين من جانب آخر ، بشرط ألا تكون الحدود القصوى مجحفة بمصالح أصحاب البضائع.

و يقوم وراء هذا التحديد للمسؤولية ، إعتبرات أخرى هامة ، منها أن التعويض كاملا بدا للناقلين عسيرا بسبب جهلهم محتويات الطرود المنقولة ، و قد تكون قيمتها كبيرة ، كما يصعب على الناقلين التامين من مسؤوليتهم عن طرود مجهولة المحتويات و القيمة ، لذا فرض التحديد على مقدار التعويض تسهила لهذا التامين ، و تمكينا للناقلين من حساب إحتمالاتهم ، و هو ما يفيد الشاحنين في نهاية الأمر و على الأجل الطويل ، إذ يجنبهم أعباء الأجر الباهضة التي يؤدي إليها الحكم بتعويض كامل²⁸⁵.

و تحت عنوان " حدود المسؤولية" ، نصت قواعد روتردام في الفقرة " 1 " من المادة 59 على أن تكون مسؤولية الناقل عن الإخلال بواجباته محدودة بما مبلغه 875 وحدة حسابية ، لكل رزمة أو وحدة شحن أخرى ، أو ثلاث وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هي موضوع المطالبة أو النزاع ، أي المبلغين كان أكبر.

و تكون الوحدة الحسابية ، طبقا لنص الفقرة " 3 " من المادة 59 من قواعد روتردام ، هي حسبما عرفه صندوق النقد الدولي، و تحول إلى العملة، (Droit de Tirage Speciaux) حقوق السحب الخاصة الوطنية لأي دولة وفقا لقيمة تلك العملة في تاريخ صدور الحكم القضائي ، أو قرار التحكيم ، أو في التاريخ المتفق عليه بين الطرفين.

و على غرار ما هو حاصل في اتفاقيتي بروكسل و هامبورغ بشأن الحد الأقصى للتعويض المترتب على الناقل ، تضمنت قواعد روتردام أحكاما مماثلة ، و ذلك كمقابل لحرمانه من شروط الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها في عقد النقل²⁸⁶.

²⁸⁵ علي جمال الدين عوض، التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري الدولي في اتفاقية بروكسل في القضاء الكويتي، مجلة الحقوق و الشريعة، السنة الثانية، العدد الثاني، يونيو 1978، صفحة 334.

²⁸⁶ وجدي حاطوم، المرجع السابق، صفحة 408.

و عن تحديد مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل ، نصت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة ، على أن تحدد مبلغ التعويض بالجنيه الإسترلينية عن كل طرد أو وحدة قانونية ، أو ما يعادل هذا المبلغ بالعملة الوطنية . غير أنها ألغيت بموجب بروتوكول 1968 الملحق بها ، و استعيضت عنها بنص المادة الثانية منه ، و التي تنص على ألا يلزم الناقل أو السفينة في أي حال من جراء الخسائر و الأضرار اللاحقة بالبضاعة ، أو المتعلقة بها ، بمبلغ يفوق العشرة آلاف فرنك عن كل طرد أو وحدة ، أو ثلاثين فرنكا عن كل كيلوغرام قائم من البضاعة المفقودة أو المعطوبة.

و يقصد بالفرنك، طبقاً لنص الفقرة " د " من المادة الثانية من البروتوكول ، وحدة مالية مؤلفة من 65.50 ملغ ذهباً عيار 900 من ألف من الذهب الخالص . و يحدد تاريخ تحويل المبلغ المعطى إلى العملة الوطنية بموجب قانون الجهة القضائية التي رفع النزاع أمامها.

أما اتفاقية هامبورغ ، فحددت مسؤولية الناقل بموجب الفقرة " أ " من المادة السادسة بمبلغ تعويض يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو 2.5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ، أيهما أكبر . و يلاحظ بأن فكرة التعويض الناجم عن الضرر الذي جاءت به المادة السادسة من إتفاقية هامبورغ ، ليست إلا مجرد ترديد للفكرة التي صيغت أحكام معاهدة بروكسل في إطارها ، فالإتفاقيتان راحتا تتناولان تحديد هذا التعويض على أساس معايير موضوعية حسابية تحكيمية²⁸⁷.

و تحديد مسؤولية الناقل ، يختلف فيما إذا كان التعويض مقابل هلاك البضاعة أو تلفها، و فيما إذا كان ذلك نتيجة التأخر في تسليمها . و إذا كان التعويض في الحالة الأولى يحسب بالوحدة كأساس للحساب، فإن التعويض في الحالة الثانية يحسب بمقابل الأجرة.

و قد نصت المادة 60 من قواعد روتردام ، على أن يحسب التعويض عن هلاك البضاعة أو تلفها الناجم عن التأخر ، و تكون المسؤولية عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخر محدودة بمبلغ يعادل ضعفي و نصف أجرة النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة .

287 سعيد يحيى، المرجع السابق، صفحة 52.

و في حالة الهلاك الكلي للبضاعة ، لا يجوز أن يتجاوز إجمالي المبلغ الواجب دفعه الحد المقرر في الفقرة " 1 " من المادة 59 المتعلق بهلاك البضاعة أو تلفها.

و كذلك ، تحدد مسؤولية الناقل عن التأخير في التسليم في ظل اتفاقية هامبورغ ، و طبقا لما نصت عليه الفقرة (ب) من المادة السادسة ، بمبلغ يعادل مثلي و نصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة ، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري.

و عن الحد الأقصى للتعويض في حالة النقل بالحاويات أو أداة مماثلة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها ، أو في عربة أو فوقها ، تنص الفقرة " 2 " من المادة 59 على أن تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة أو العربة ، أو فوقها رزما أو وحدات شحن . و إذا لم تكن معدة على هذا النحو ، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة.

و في نفس الإطار ، نصت الفقرة " 2 " من المادة السادسة من إتفاقية هامبورغ على أنه ، و لحساب أي المبلغين أكبر ، طبقا لنص الفقرة " أ " من نفس المادة ، تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة تلك المعدة في سند الشحن ، و المذكور أنها معبأة في حاوية أو منصة مماثلة أو أداة نقل مماثلة . و في خلاف ما تقدم ، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

و يقصد بالطرود ، ذلك الغلاف كالصندوق أو البرميل أو الكيس الذي توضع فيه البضاعة و يحمل أرقاما و علامات تميزه . أما الوحدة ، فهي تعتمد أساسا لحساب التعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة ، و التي لا يعرف عددها كالحبوب و الأخشاب و البترول و الفحم و يقصد بها وحدة الوزن (كيلوغرام ، طن)... أو الحجم (متر مكعب) أو المقاس أو الكيل ، المبينة في وثيقة الشحن للتعريف بالبضاعة المسلمة للناقل و المتخذة أساسا لتحديد أجهزة النقل . فإذا ذكر الوزن بالطن ، يكون " الطن " هو الوحدة.

أما عن الحاوية ، فهي أوعية تتفاوت في حجمها ، توضع فيها البضاعة سواء مغلقة أو سائبة ، و قد تحتوي الحاوية الواحدة عدة طرود²⁸⁸.

و يحسب التعويض على أساس قيمة البضائع في المكان و الزمان اللذين يتم فيهما التفريغ من على متن السفينة ، و يقع على عاتق الشاحن أو المرسل إليه إثبات مقدار الضرر اللاحق بالبضائع . و يراعى أنه في حالة ما إذا كان الضرر أقل من الحد القانوني ، فلا يستحق المضرور إلا بقدر ما لحقه من ضرر ، ذلك أن الحد القانوني الأقصى لا ينطبق إلا في حالة ما إذا كان الضرر اللاحق بالمضرور يفوق الحد القانوني ، و من ثم ، فلا يجوز إلزام الناقل بما يزيد عنه²⁸⁹.

و يلاحظ أيضا ، بأن ذلك هو نفس ما نصت عليه إتفاقية هامبورغ في المادة 73 ، على أن الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة السادسة ، هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي . و تحول المبالغ المشار إليها في المادة السادسة إلى العملة الوطنية للدولة تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف.

و بالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي ، و التي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته و معاملاته . و بالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة.

أما في ظل معاهدة بروكسل ، و طبقا للفقرة 2 " ب " من المادة الثانية من البروتوكول المذكور ، فيحسب المبلغ الإجمالي بالإستناد إلى قيمة البضاعة بتاريخ و مكان تفريغها عملا بالإتفاق ، أو بالتاريخ و المكان الذي كان يتوجب أن تفرغ فيه . و تحدد قيمة البضاعة بالإستناد

²⁸⁸ بسام عاطف المهتار، لمرجع السابق، صفحة 163، 162، 161.

²⁸⁹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق عقد النقل البحري، قواعد و أحكام ، صفحة 81، 80.

إلى سعر البورصة أو في حال عدم توافره ، حسب السعر الراجح في السوق ، أو في حال عدم توافره ، بالإستناد إلى السعر العادي لبضاعة من نفس النوع و الجنس.

و لقد تدخل المشرع في تقدير مسؤولية الناقل ، و إخضاعها عند التقدير لمعايير و وحدات معينة قانونا ، أي بحد أقصى لا ينبغي تجاوزه ، و يقدر الحد الأقصى للمسؤولية بالطرد أو الوحدة المعينة في وثيقة الشحن ، حيث ينبغي اتباع الوزن المعين في هذه الوثيقة ، حسبما إذا كان الوزن مقدرا بالأطنان أو بالكيلوغرامات أو القناطر ، و تقدر الوحدات بذلك أيضا حسب الأحوال ، و يرجع هذا التفسير لمفهوم الوحدات إلى اجتهاد محكمة التمييز الفرنسية ، و قد عمل به لبساطته بالرغم مما وجه إليه من نقد²⁹⁰.

و في ظل التشريع الجزائري ، ورد تحديد المسؤولية بموجب المادة 805 من القانون البحري²⁹¹ ، حيث لا يكون الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع ، أو التي تتعلق بها ، بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق.

و في حالة تأخر البضائع التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه ، أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع ، يقدر التعويض بما يعادل مرتين و نصف أجرة النقل المستحقة الدفع ، و لكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري.

²⁹⁰ صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي و التقاضي و المرافعات في المملكة الأردنية الهاشمية، طبعة 1996 ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، صفحة 231.

²⁹¹ المعدلة و المتممة بالمادة 48 من القانون رقم 05-98 المتضمن القانون البحري . و تنص المادة السابقة على " :إذا لم يصرح الناقل بنوع و قيمة البضائع قبل نقلها، و لم يذكر هذا التصريح في وثيقة الشحن أو وثيقة نقل أخرى، فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع، أو التي تتعلق بها بما يزيد عن المبالغ المحسوبة وفقا للقواعد الموضوعة لهذا الغرض، بموجب الإتفاقيات الدولية، و المصادق عليها من قبل الجزائر."

و من قراءتنا لنص المادة 805 قبل تعديلها ، نلاحظ بان المشرع الجزائري ، و في تحديده لمسؤولية الناقل ، قد اعتمد على معاهدة بروكسل ، لكونه منضما إليها ، بحيث يطبق الحد الأقصى للتعويض طبقا لما جاءت هذه المعاهدة . غير أنه تراجع فيما بعد ، ليعدل النص المذكور بموجب نص المادة 48 سالفه الذكر ، و يحدد المبالغ التي تدفع كحد أقصى مقابل التعويض عن الخسائر أو الأضرار التي قد تصيب البضائع المنقولة.

و لكن، و بالرغم من أن مشرعا لم يصادق و لم ينضم إلى بروتوكول 1968 المعدل لمعاهدة بروكسل ، بحذفه للفقرة "2" من المادة الرابعة منها ، إلا أننا نجد بان نص الفقرة "أ" من المادة الثانية منقول حرفيا من ذلك البروتوكول.

و في ظل التشريع المصري ، حددت مسؤولية الناقل ، عن هلاك البضائع أو تلفها ، و أيا كان نوعها ، و بموجب المادة 233 من ق.ت.ب.ب. ، بمبلغ لا يجاوز ألفي (2000) جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن ، أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة ، أي الحدين أعلى.

أما المشرع الفرنسي ، فلم يبين حدود مسؤولية الناقل . و في ذلك ، تنص المادة 79 من التقنين البحري ، على أن مسؤولية الناقل لا يمكن أن تتعدى ، في حساب الأضرار أو الخسائر اللاحقة بالبضائع ، بالطرد أو الوحدة ، المبلغ المحدد بموجب مرسوم . و من هنا ، نجد بان المشرع الفرنسي لم يحدد المبلغ الأعلى للتعويض إلا عن طريق المرسوم الذي يصدره.

و إذا كان التحديد القانوني للمسؤولية حق للناقل ، فلاشك أنه سيحرم منه متى كان غير جدير به لسوء سلوكه الإداري ، كما لا يجوز له التمسك به إذا كان الشاحن قد قدم بيانا بطبيعة البضاعة و قيمتها . أو غير ذلك من الحالات التي تفقد الناقل حقه في التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري ، و التي سنتطرق إليها في الفرع الأول من هذا المطلب.

الفرع الأول

الإستثناءات الواردة على تحديد مسؤولية الناقل البحري

و تعني هذه الإستثناءات ، سقوط حق الناقل في تحديد مسؤوليته ، و تتمثل في:

أولاً : عند وقوع الضرر خارج المجال القانوني لمسؤولية الناقل البحري ، يعتبر الناقل مدينا طبقا للقواعد العامة ، و يلتزم بدفع التعويض كاملا ، إذ في هذه الحالة ، لا نكون أمام عقد نقل بحري.

ثانياً : عندما يكون الشاحن قد أعلن عن قيمة البضائع و أدرجها في تفاصيل العقد ، و هو ما جاء في الفقرة "0" من نص المادة 50 من قواعد روتردام ، و أيضا في نص الفقرة "2" من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل.

و يظهر بأن بروتوكول 1968 أضاف، و بموجب نص الفقرة "أ" من المادة الثانية، بأن الحد الأقصى هو الذي يطبق ، بمعنى أن الناقل يلتزم بدفع التعويض مقابل قيمة تلك البضاعة ، حتى و إن كانت قيمتها يفوق الحد الأقصى المنصوص عليه في ذلك البروتوكول.

و قد ورد في أحد الطعون²⁹²، بأنه يجب ألا يتعدى التعويض المستحق عن فقد البضاعة ، المبلغ المنصوص عليه في معاهدة بروكسل ، و السابق ذكره ، إذا لم تدون في سند الشحن قيمة البضاعة المشحونة . أما في حالة العكس ، فيكون تقدير التعويض بقيمته الفعلية دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض الوارد بمعاهدة بروكسل ، و بالفقرة " 5 " من المادة الرابعة منها ، و هو نفسه ما جرى به قضاء محكمة النقض المصرية ، من أن مناط تقدير التعويض عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة بقيمته الفعلية دون التقيد بالحد الأقصى للتعويض ، هو أن يكون الشاحن قد دون في سند الشحن بيانا بجنس البضاعة و قيمتها ، باعتبار أن هذا السند وحده هو الذي يحكم العلاقة بين الناقل و الشاحن و المرسل إليه²⁹³.

²⁹² سعيد أحمد شعلة، المرجع السابق، صفحة 166.

²⁹³ احمد محمود حسني، المرجع السابق قضاء النقض البحري ، صفحة 321.

و على كل ، فلا تكون قيمة البضاعة المصرح بها من قبل الشاحن ذات حجية مطلقة بالنسبة للناقل ، إذ يستطيع هذا الأخير أن يطعن فيها و يثبت خلافها ، و هو ما نصت عليه المادة الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل ، و المادة 807 من القانون البحري الجزائري ، و كذلك المادة 234 من ق.ت.ب. المصري.

ثالثا: يسقط حق الناقل في تحديد المسؤولية ، عندما يتفق مع الشاحن على تعويض أقل مما هو مقرر بموجب النصوص ، و سنشير إلى هذا الاتفاق ضمن الفرع الثاني المتعلق بالشروط التعاقدية لتحديد المسؤولية.

رابعا: لا يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته ، إذا ما وقع الضرر نتيجة فعل ارتكبه الناقل أو الشخص المطالب بالحد من المسؤولية ، أو إذا ما قام الناقل بارتكاب خطأ غير مغتفر ، كأن يكون قد ارتكب ذلك الفعل بقصد إحداث ذلك الضرر ، أو كان قد ارتكبه عن استهتار منه و هو يعلم باحتمال حدوث ذلك الضرر. و قد نصت على هذا الإستثناء ، المادة 61 من قواعد روتردام، و الفقرة " هـ " من المادة الثانية من بروتوكول 1968 ، و حتى الفقرة الأولى والثانية من المادة الثامنة من إتفاقية هامبورغ.

و قد ورد تعريف الخطأ غير المغتفر للناقل في ظل التشريع الفرنسي، على أنه الخطأ الصادر نتيجة فعل أو إغفال شخصي، و يكون الغرض منه إحداث الضرر، أو أن الناقل كان على علم بأن ذلك الضرر كان محتمل الوقوع . و في هذه الحالة ، على من يريد الإستفادة من عدم تحديد مسؤولية الناقل ، أن يثبت بأن هذا الأخير كان يعلم بإمكانية حدوث الضرر ، و كان لديه حظ أوفر لاتقاء ذلك الخطر.

كما أن محكمة النقض الفرنسية كانت قد فصلت ، و بموجب قرار علق عليه الأستاذ فيليب ديلبيك ، جاء فيه بان محكمة النقض كانت قد أيدت محكمة استئناف آكس أنبروفونس التي اعتبرت خطأ الناقل ، خطأ غير مغتفر ، لكونه قام بتحميل البضاعة ، (Aix-en-Provence) الرغم من أن الأحوال الجوية كانت تشير إلى ، (Teleghma) على سطح السفينة تلاغما

هبوب رياح بقوة 11 ، و أن مواد الربط البضاعة لا يمكن أن تستبعد فكها إلا بهبوب رياح ذات قوة من 8 إلى 9²⁹⁴.

و بذلك ، اعتبرت المحكمة بأن الناقل قد ارتكب خطأ غير مغتفر باستهتاره ، و دون توقع للنتائج المنجرة عن قوة الرياح و تسببها في تفكك البضاعة.

خامسا : لا يستفيد الناقل من تحديد مسؤوليته طبقا لنص الفقرة " 5 " من المادة 25 من قواعد روتردام في حال مخالفة الناقل لاتفاقه الصريح مع الشاحن على نقل البضائع تحت سطح السفينة . كما لا يستفيد الناقل ، في ظل معاهدة بروكسل ، من تحديد المسؤولية ، في حالة نقل البضائع على متن السفينة أو نقل الحيوانات الحية ، و ذلك لكونها لا تدخل ضمن مفهوم البضائع ، و تنطبق عليها القواعد العامة في هذا الشأن . أما بالنسبة لاتفاقية هامبورغ ، فيستفيد الناقل من تحديد المسؤولية إذا قام بنقل الحيوانات الحية ، و لا يستفيد من ذلك إذا قام بنقل البضائع على سطح السفينة دون موافقة الشاحن.

الفرع الثاني

الشروط التعاقدية لتحديد مسؤولية الناقل البحري

تعتبر نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية ، و فيما يتعلق بمسؤولية الناقل خاصة ، من بالنظام العام ، و لا يجوز مخالفتها إلا اذا نصت على خلاف ذلك.

و تحت عنوان " صحة الأحكام التعاقدية " ، إعتبرت قواعد روتردام ، و بموجب نص الفقرة " ب " من المادة 79 ، أي بند في عقد النقل باطلا ، متى كان يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري ، عن الإخلال بواجب منصوص عليه في الإتفاقية أو يحد منها ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة . كل ذلك ، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الإتفاقية ، مثل إتفاق

²⁹⁴ Philippe Delebeque, La faute Inexcusable, D.M F. op.cit. n°730, Novembre 2011, P. 870.

الناقل و الشاحن على مبلغ أعلى من مقدار الحد الأعلى للمسؤولية المنصوص عليه في المادة 59 منها .

و تعتبر الأحكام الخاصة بتحديد مسؤولية الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل ، أحكاما أمره ، إذ تتعلق بالنظام العام . لذلك ، يمنع على الناقل أن يتمسك بالتحديد القانوني بالنسبة للأضرار التي تلحق البضاعة قبل الشحن أو بعد التفريغ . و يعد هذا مانعا يحول دون اتفاق الناقل على تحديد مسؤوليته طبقا لما جاءت به الفقرة " ز " من المادة الثانية من بروتوكول 1968 ، من أنه يجوز طبقا للفقرة " 5 " من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الإتفاق على أن يكون المبلغ أقل من الحد الأقصى المنصوص عليه .

و طبقا لاتفاقية هامبورغ ، يجوز للناقل طبقا للفقرة " 4 " من المادة السادسة ، الإتفاق على تعيين حدود لمسؤوليته تتجاوز تلك المنصوص عليها في الفقرة " 1 " من هذه المادة .

و بموجب الفقرة " ب " من المادة 811 من القانون البحري الجزائري²⁹⁵ ، يعد باطلا كل شرط تعاقدى ، يكون هدفه تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 أعلاه و ذلك ما جاءت به أيضا لمادة 29 من ق.ت.ب. الفرنسي .

و يقع باطلا أيضا ، و طبقا لنص الفقرة " ج " من المادة 236 من ق.ت.ب. المصري ، كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ، و يكون موضوعه تحديد مسؤولية الناقل بأقل مما هو منصوص عليه في الفقرة " 1 " من المادة 233 من هذا القانون .

و في نهاية هذا الفصل يمكننا القول أن الخلط السائد في القضاء بين لائحة متعهد

النقل و لائحة الناقل له تأثير على مسؤولية متعهد النقل من حيث نظام المسؤولية و ثقل المسؤولية و هذا راجع إلى الفراغ التشريعي الذي يعاني منه متعهد النقل متعدد الوسائط .

²⁹⁵ و تضع المادة 811 المذكورة ، استثناء عن بطلان شروط تحديد المسؤولية ، تضمنته المادة 808 من القانون البحري الجزائري ، و هي الحالة التي تكون فيها الدولة قد وضعت لدائن أجنبي حدود مسؤولية بمبلغ أقل عن المبلغ المنصوص عليه في المادة 112 أعلاه ، حيث لا يلتزم الناقل إلا بذلك المبلغ .

كما انه لا يوجد في اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة أي نص لمعالجة النقل المتعدد الوسائط ، فالاتفاقيات لا تعالج إلا العلاقة بين أطراف عقد النقل أي بين الشاحن و المرسل إليه و الناقل ، أما العلاقة بين متعهد النقل و الشاحن فهي تخرج عن نطاق تطبيق هذه الاتفاقيات .

يتغلب الشاحن على صعوبات النقل المتعدد الوسائط بإبرامه عقد نقل و احد يتعهد بموجبه متعهد النقل متعدد الوسائط بنقل البضائع من محل القيام إلى محل الوصول. و هذا العقد المسمى بوثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط أنه يضع مسؤولية النقل بأكمله على عاتق شخص واحد هو متعهد النقل المتعدد الوسائط ، إلا أنه في الحقيقة لا تحقق هذه الوثيقة الغرض المنشود منها . فهي في الواقع لا تمنع تجزئة النقل متعدد الوسائط، و لا تخفف من تعدد القوانين المطبقة على النقل إلا في حالة ما إذا تعاقد الشاحن بنفسه أو بواسطة وكيل عبور مع مختلف الناقلين المتتابعين.

و قد لجأ متعهدو النقل المتعدد الوسائط بهدف توحيد النقل متعدد الوسائط إلى تحرير ما يسمى بسند الشحن المباشر الجماعي الذي يتعهد بموجبه الوكيل بالعمولة للنقل، نظير أجر معين بنقل البضائع التي يعهد بها إليه من مكان الإستلام إلى مكان التسليم، إلا أن هذا السند أيضا لم ينجح في توحيد النقل إلا بصورة إستثنائية. و سنقوم بإيضاح الصعوبات التي تسببت فيها هذه الوثائق و السندات ، بدءا بدراسة النقل الدولي المتعدد الوسائط في ظل وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط في الباب الثاني من هذه الرسالة ، ثم بدراسة العقود النموذجية و قواعد الكنودسي 1991 في الفصل الأول ، و الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط في الفصل الثاني ، و أثر ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط على البيوع البحرية التقليدية في الفصل الثالث.

الباب الثاني

وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط

وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط هي أداة إثبات هذا العقد، حيث يوقع هذه الوثيقة متعهد النقل أو مندوبه و التي تفيد قيام متعهد النقل متعدد الوسائط بالتعهد بتسليم البضاعة التي تلقاها هو أو مندوبه و بقيت معه تحت حراسته لنقلها إلى مكان الوصول²⁹⁶.

و من المعروف أن وثيقة النقل التي تحكم النقل المتتابع أحادي الوساطة تسمى " سند الشحن المباشر " و هذا هو الحال عندما تحكم هذه الوثيقة نقل بحري بحت تم تنفيذه بواسطة عدة ناقلين بحريين متتابعين خاضعين لنظام قانوني واحد. أما في حالة النقل المتعدد الوسائط تسمى هذه الوثيقة بوثيقة النقل متعدد الوسائط ، أو بسند الشحن المباشر للنقل المشترك ، حيث تقوم هذه الوثيقة بتغطية النقل برمته. و تعتبر وثيقة النقل متعدد الوسائط مجرد شكل متطور لسند الشحن التقليدي . و كان من الطبيعي أن يكون لهذه الوثيقة نفس القيمة القانونية لسند الشحن إلا أن الأمر في الحقيقة ليس كذلك على أساس أن صلاحية هذه الوثيقة للإثبات و صفتها كإيصال بإستلام البضاعة ليس محل جدل . كما أن فضلا عن ذلك كان من المفروض أن تتوحد جميع مراحل النقل – و ذلك بفضل هذه الوثيقة – إلا أنه نادرا ما تكون وثيقة النقل متعدد الوسائط هي الوثيقة الوحيدة المستخدمة في هذا النوع من النقل²⁹⁷.

و على العكس ما جاء في قواعد هامبورغ 1978²⁹⁸ ، و معاهدة بروكسل²⁹⁹ ، فإن متعهد النقل المتعدد الوسائط يلتزم بعد أخذ البضائع في حراسته بأن يصدر وثيقة نقل متعدد الوسائط لصالح المرسل دون طلب منه (المادة 5 فقرة 1).

²⁹⁶ و قد نصت الفقرة الثالثة من المادة الاولى من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط بخصوص وثيقة النقل بأنها " وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط، و أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في حراسته، و تعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور " .

²⁹⁷ د. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 286.

²⁹⁸ الفقرة الاولى المادة 14 من قواعد هامبورغ.

الفقرة الثالثة المادة 3 من معاهدة بروكسل 1924.

إذن فوثيقة النقل المتعدد الوسائط ، تعد إحدى الدعائم الرئيسية التي يستند إليها هذا النقل. فلها دور ووظائف قانونية هامة ، و لها شكل و مضمون خاص ، وتمثل ما تحتويه من شروط وبيانات و تحفظات أحكاما تسري فيما بين طرفي عقد النقل وفي مواجهة الغير.

و يستفاد من نص المادة 13 من إتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط أن وثيقة النقل ليست هي المستند الوحيد ، بل على العكس فإن إصدارها لا يغني عن إصدار سندات نقل أحادي الوسائط أو إيصالات بضائع أو الشهادات الجمركية التي تكون لازمة لعمليات النقل متعدد الوسائط ، ومن أجل مواكبة التقدم التكنولوجي في مجال النقل نلاحظ أن التوقيع الذي يقوم به متعهد النقل أو شخص مفوض من قبله³⁰⁰ على الوثيقة يأخذ عدة صور ، حيث قد يكون بخط اليد أو مطبوعا بالفاكسيميلى (facsimile) ، أو مبصوما بالنتقيب أو الختم أو على صورة رمز ، أو يكون بأي وسيلة إلكترونية أخرى³⁰¹ . أما الفقرة الرابعة من المادة الخامسة من الإتفاقية فتجيز إصدار وثيقة نقل متعدد الوسائط غير قابلة للتداول بإستخدام أي وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلا للبيانات التي من المفروض أن تحتويها الوثيقة كل ذلك بعد موافقة المرسل. وقد أشارت نفس المادة إلى أن قيام متعهد النقل بتقديم مستخرج مقروء و مطبوع ويحتوي على جميع البيانات المسجلة إلى المرسل بعد أن يأخذ المتعهد منه البضاعة و تصبح في حراسته ، فإن هذا المستخرج يعتبر وثيقة نقل متعدد الوسائط.

و قد أعطت إتفاقية النقل متعدد الوسائط المرسل الحق في أن يختار وثيقة النقل قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول . و هذا بخلاف معاهدة بروكسل لسنة 1924 ، و قواعد هامبورغ 1978.

²⁹⁹ حيث تنص على انه " على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع و أخذها في عهده ، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن ، سند شحن يتضمن مع تيناته المعتادة البيانات الآتية.... " .

³⁰⁰ الفقرة الثانية من المادة 5 من الإتفاقية.

³⁰¹ الفقرة الثالثة من المادة 5 من الإتفاقية. مع ملاحظة أن الفقرة الثالثة من المادة 14 في قواعد هامبورغ 1978 قد ذكرت نفس الحكم .

أما الفقرة الأولى (أ) من المادة 6 من الإتفاقية فقد ذكرت أن الوثيقة القابلة للتداول قد تصدر للأمر أو لحامله . و بالطبع في الحالة الأولى يمكن نقل الملكية للبضائع المثبتة في الوثيقة عن طريق التظهير " endossement " وبناء على عملية التظهير يقوم المظهر إليه باستلام البضائع . كما لا يجوز لمتعهد النقل الإحتجاج بأي دفع قبل المظهر إليه والتي قد تكون له قبل المرسل الذي قام بعملية التظهير ³⁰² . أما بالنسبة إلى وثيقة النقل لحامله فكما هو معلوم تكون قابلة للتداول بالتسليم ³⁰³ .

و لكي يعرف حامل الوثيقة عدد الأصول التي تم إصدارها لإتقاء عمليات الغش نجد أن الفقرة الأولى (د) من المادة السادسة من إتفاقية النقل متعدد الوسائط قد نصت على أنه " إذا أصدرت الوثيقة في أكثر من أصل واحد فيجب أن يشار فيها إلى عدد الأصول " إلا أن ذمة متعهد النقل تبرا إذا ما قام بتسليم البضائع بحسن نية إذا ما حصل على أحد الأصول التي تم إصدارها ³⁰⁴ .

و بالنسبة للوثائق غير القابلة للتداول ، فيقع على عاتق متعهد النقل الالتزام بتسليم البضائع إلى الشخص المذكور إسمه في الوثيقة دون غيره ³⁰⁵ . و ذلك بعد أن يتأكد من شخصيته ليكون على علم و ثقة من أنه هو المسمى في وثيقة النقل أو وكيل مفوض عنه .

من الملاحظ أن تحرير وثيقة النقل متعدد الوسائط القابلة للتداول ليس بالأمر الضروري . ففي وجود وثيقة نقل قابلة للتداول لا يستطيع الناقل تسليم البضاعة إلا لحامل الوثيقة الذي يقوم بتسليم الوثيقة مقابل تسليم البضاعة . و لكن هذا الإجراء المرتبط بقابلية وثيقة النقل للتداول بات يشكل الكثير من التعقيدات خاصو و أن النقل أصبح من السرعة بحيث أنه غالبا ما تصل البضاعة إلى مقصدها قبل وصول وثيقة النقل اللازمة للإستلام فلا يستطيع الناقل تسليم

³⁰² د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 1998، ص 215.

³⁰³ الفقرة أولى (ج) من المادة (6) من إتفاقية النقل المتعدد الوسائط.

³⁰⁴ الفقرة الثالثة من المادة السادسة.

³⁰⁵ المادة (7) من الإتفاقية والتي تنص على وجوب تحديد اسم المرسل إليه في هذه الوثائق.

البضاعة إلى المرسل إليه فيضطر إلى تخزينها إنتظارا إلى وصول الوثيقة مما يعرض البضاعة للتلف و تحمل الناقل لمصاريف التخزين. أما إذا كانت الوثيقة غير قابلة للتداول فإن الناقل يستطيع تسليم البضاعة للمرسل إليه حتى و لو كانت الوثيقة الأصلية ليست بين أيدي المرسل إليه. و ذلك بعد أن يتأكد من شخصيته ليكون علة علم وثقة من أنه هو المسمى في وثيقة النقل أو وكيل مفوض منه.

أما بالنسبة لبيانات الوثيقة فهي تتعلق بالبضاعة، و أطراف عقد النقل متعدد الوسائط ، (إسم متعهد النقل و إسم المرسل، إسم المرسل إليه إذا ما قام بتحديد إسمه)، هناك أيضا بيانات تتعلق بالأماكن الخاصة بأخذ البضاعة، مكان إصدار الوثيقة و تاريخ إصدارها ، أيضا من الأهمية الإشارة في الوثيقة عن قابليتها للتداول من عدمه ، كذلك بيانات تتعلق بأجرة النقل و هل المرسل إليه هو الذي سيقوم بدفعها ، و مقدارها أيضا بيانات تتعلق بخطوط سير رحلة البضاعة و وسائط النقل المستخدمة.

و بخصوص وظائف وثيقة النقل متعدد الوسائط ، فإنه لا يوجد إختلاف بين وظائف وثيقة النقل متعدد الوسائط و الوظائف التقليدية لسند الشحن و لوثيقة النقل ثلاث وظائف هامة و أساسية ، الوظيفة الأولى هي أن وثيقة النقل تعتبر إيصالا من متعهد النقل بإستلام البضاعة ، أما الوظيفة الثانية فهي أن وثيقة النقل تعد أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط ، أما الوظيفة الثالثة فتتمثل في كون وثيقة النقل تقوم مكان البضاعة وتمثلها.

1 -إيصال بإستلام البضاعة :

أما بالنسبة للوظيفة للأولى و هي كون وثيقة النقل تعتبر إيصالا من متعهد النقل بإستلام البضاعة ، فيجب طبقا للفقرو الأولى من المادة الثامنة من إتفاقية النقل متعدد الوسائط يجب أن تشمل وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط على البيانات الخاصة بطبيعة البضاعة و علاماتها الرئيسية اللازمة للتعرف عليها ، بذكر عدد الطرود أو القطع و الوزن و الكمية ، مع التنويه عن أي بضائع خطيرة موجودة و حالة البضاعة و شكلها الظاهر.

و مما لا شك فيه أن هذا التعيين و التحديد للبضاعة من حيث النوع و المقدار و العلامات و وصف حالتها و شكلها الظاهر ثم قيام متعهد النقل بالتوقيع عليها و تأريخها، كل ذلك يدل على الوثيقة إيصالا للبضاعة ، حيث يقوم متعهد النقل بتقديمه إلى المرسل.

و لوثيقة النقل حجية نسبية على طرفيها و لأي منها أن يثبت عكس ما جاء بها تجاه الآخر بالكتابة أو ما يقوم بدلا منها.

أما بالنسبة للغير الذي تؤول إليه وثيقة النقل (إذا كانت قابلة للتداول) ، فهذه الوثيقة تعتبر حجية قاطعة على متعهد النقل لصالح الغير ، بحيث يمتنع على متعهد النقل إثبات عكس ما جاء بالوثيقة في مواجهة هذا الغير حسن النية. إلا أن لهذا الغير أ يقيم الدليل على عكس ما جاء بوثيقة النقل و له أن يثبت ذلك بكافة طرق الإثبات.

كذلك نجد أن المادة التاسعة من الإتفاقية قد أوجبت على متعهد النقل أن يذكر في وثيقة النقل أي تحفظات تتعلق بالبيانات الواردة فيها ، كما أنه من الضروري أن يكون التحفظ خاصا و محددًا و متعلقًا بذات البضاعة و ليس تحفظا عاما كالذي إعتاد الناقلون تدوينه في سند الشحن.

إلا أن اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط تذكر شيئا من خطابات الضمان و تجاهلت الموضوع برمته ، إلا أن البضائع التي يتم نقلها عن طريق الجو و الطرق البرية و السكك الحديدية نادرا ما يتم بيعها في الطريق ، كما أن إصدار وثائق النقل غير قابلة للتداول يتمشى مع تذاكر النقل السائدة في وسائط النقل المذكورة. و حيث إن الغالبية العظمى من الوثائق غير قابلة للتداول ، و من ثم انتفاء عملية بيع هذه البضائع اثناء رحلتها ، و بناءا عليه عدم الحاجة إلى الحصول على وثيقة نقل نظيفة ، و بالتالي فلن تكون هناك حاجة إلة إصدار خطاب ضمان ، أيضا تفادي حالات الغش التي تنشأ بسبب هذه الخطابات و ما يتبع ذلك من إجراءات تقاضي مكلفة و طويلة.

2 – أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط

أما بخصوص الوظيفة الثانية لوثيقة النقل و كونها أداة إثبات عقد النقل المتعدد الوسائط، فإننا نلاحظ أولاً أن وثيقة النقل في حد ذاتها لا تعتبر عقد النقل ذاته ، لكن ما هي إلا أداة لإثبات شروط عقد النقل بين المرسل و متعهد النقل. فوثيقة النقل لا تصدر إلا بعد أن تصبح البضاعة في حراسة متعهد النقل ، و قد يكون ذلك قبل إقلاع وسيلة النقل.

و بالطبع فلا يوجد ما يمنع من إدخال شرط إحالة وثيقة النقل متعدد الوسائط لكي يحيل إلى شروط نموذجية أو شروط أخرى عامة أو رسائل متبادلة سابقة. علماً أن وثيقة النقل وسيلة لإثبات عقد النقل ، بمعنى أن وثيقة النقل قد تصدر بعد فترة من قيام العقد و في خلال هذه الفترة ما بين قيام العقد و إصدار وثيقة النقل تترتب بعض الحقوق و الإلتزامات فما حكم ذلك ؟

حيث نجد أن المتعهد يأخذ البضاعة التي يقدمها له المرسل في الوقت و المكان حسب الإتفاق بينهما. و بعد أن يأخذ المتعهد البضاعة في حراسته و يقوم بشحنها على وسيلة النقل المناسبة يصدر وثيقة النقل. فلو فرضنا أن البضاعة في حراسة متعهد النقل و قبل إصدار وثيقة النقل تعرضت للتلف أثناء القيام بشحنها من على الرصيف إلى السفينة . فهل يمكن للناقل أن يتمسك بشروط تحديد المسؤولية الواردة بسند الشحن الذي تغطيه أحكام معاهدة بروكسل 1924 بالرغم من عدم إصدار هذا السند بعد ؟ هذه الشروط تعد سارية على سند الشحن ، على أساس أن هذه الشروط تعد سارية من وقت إتفاق هؤلاء الأطراف على عملية النقل و إلا أصبح السند متعارضاً مع العقد و ليس مثبتاً له³⁰⁶.

3 – دور وثيقة النقل في تمثيل البضاعة :

في سند الشحن الإسمي لا ينتقل إلا بطريق الحوالة المدنية . و من ثم يلزم قبول الربان (في حكم المدين) للحوالة أو إعلانه . و أن الشخص المذكور إسمه في سند الشحن الإسمي و هو وحده صاحب الحق في تحريك دعوى مباشرة قبل الناقل البحري.

³⁰⁶ أنظر المادة 3 فقرة 1 من قواعد هامبورغ لسنة 1978 و التي تقضي بأن (تشمل مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الإتفاقية المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن و أثناء النقل و في ميناء التفريغ).

و نظرا لضرورة أن يكون هناك إرتباط لا يقبل الإنفصال بين نقل المستند و إنتقال الحقوق التي يخولها، بحيث تكفي حيازة المستند للتمتع بالحقوق الثابتة المذكورة به ، و نظرا لأن الحقوق في سند الشحن الإسمي يمكن نقلها دون نقل السند ذاته عن طريق الحوالة المدنية حيث يمكن للمحال له أن يتسلم البضاعة عند الوصول بعد أن يثبت أنه الشخص المعين في السند بصرف النظر عن حيازته للسند ذاته. و بالتالي فإن شرط الإرتباط بين نقل المستند و إنتقال الحقوق غير متوافر في سند الشحن الإسمي لذلك لا يمكن أن يعتبر أن سند الشحن الإسمي ممثلا للبضاعة المدونة به ما دام أن نقله وحده غير كاف لنقل الحقوق الثابتة به.

و من ثم فإن الذي يمثل البضاعة المنقولة بحرا هو السند الإذني أو للحامل ، و بناء على ما سبق فإن وثيقة النقل المتعدد الوسائط تعطى حائزها الحق في التصرف في البضاعة المذكورة بها أثناء الرحلة البحرية إذا ما كانت قابلة للتداول دون الإسمية.

أما بالنسبة في دور وثيقة النقل في تمثيل البضاعة ، فقد سبق لنا أن تعرضنا لهذا الجزء عند إستعراض النظريات التقليدية للمركز القانوني للمرسل إليه.

لكي تعتبر وثيقة النقل ممثلة للبضاعة قانونا ، لا بد من توافر ثلاث شروط : أن يتم تحديد و تعيين البضائع بدقة ، و الشرط الثاني أن تعطى لحائزها الحق في طلب تسلّم البضائع المبينة عند الوصول ، بالإضافة إلى الحق في التصرف منها أثناء الطريق ، مع الحق في المطالبة بالتعويضات عن تلف البضائع أو هلاكها، أما الشرط الثالث أن تكون حيازة هذا المستند كافية لحيازة البضائع بموجبه حيازة رمزية ، الأمر الذي يستتبع أن تكون وثيقة النقل للإذن أو للحامل. على أساس أنه من الضروري للقول بأن هناك مستند يمثل البضاعة أن يكون نقل هذا المستند هو الذي ينقل الحيازة بمعنى أن نقل المستند ينقل الحقوق النابعة من هذا المستند أي أن تكون هناك وحدة أو رابطة بين حيازة المستند و إكتساب هذه الحقوق ، بمعنى آخر أنه يجب أن يتعلق كل من الحق في التسليم و الحق في التصرف بهذا المستند. أي يجب أن تكون حيازة المستند هي الشرط الأساسي لتحويل حامله حقوق الحائز القانوني قبل الربان بإعتباره الحائز المادي للبضاعة و ذلك من أجل إعتبار هذا المستند ممثلا للبضاعة و أداة لحيازتها

الرمزية. هذا هو الوضع في حالة المستند الإذني أو السند لحامله. أما بالنسبة للمستند الإسمي فإن التنازل عن الحقوق التي يخولها المستند يستتبع بإجراءات الحوالة و لكي يحتج بالحوالة أمام الربان أن يقبلها و يعلن بها ³⁰⁷. كما أن المحال اليه سيكتسب الحق في التصرف و الحق في التسليم نتيجة إستفاء الحوالة و ليس نتيجة حيازة المستند. و المتصور أن وثيقة النقل الإسمية سوف تطبق عليها نفس الأحكام التي تطبق على سند الشحن الإسمي، بمعنى أن الوثيقة الإسمية لا تنتقل إلا بإتباع إجراءات حوالة الحق المدنية كما سبق و أن ذكرنا ، و هكذا فإن الوثيقة الإسمية لا تتوفر فيها شروط تمثيل البضاعة المنقولة.

و من المفترض أن تكون وثيقة النقل متعدد الوسائط هي الوثيقة الوحيدة المستخدمة في هذا النوع من النقل إلا أن الأمر ليس كذلك ، حيث أنه يفترض لوحدة النقل إنتقال وثيقة النقل مع البضائع من يد إلى يد حتى تصل إلى مكان الوصول . إلا أنه من الملاحظ أنه بالإضافة إلى وثيقة النقل متعدد الوسائط فإن هناك عدة وثائق نقل أخرى يتم تحريرها عن كل مرحلة من مراحل النقل ، مما يؤدي إلى خلق مشكلة خاصة بحجية وثيقة النقل متعدد الوسائط في مواجهة حامل الوثيقة المتعلقة بكل مرحلة من مراحل النقل.

و الجدير بالذكر أنه في حالة قيام متعهد النقل بإبرام عقود أخرى مع الناقلين الفعليين مع إحتفاظه بالوثيقة بين يديه ، فإن وثيقة النقل لن تؤدي دورها إلا بالنسبة للمرحلة التي قد يقوم بتنفيذها متعهد النقل نفسها لأنها لا تصاحب البضاعة أثناء الرحلة كلها بل تستقل كل مرحلة من مراحل النقل بذاتها نظرا لإبرام متعهد النقل بذاتها نظرا لإبرام متعهد النقل لعقود نقل مستقلة مع كل ناقل.

و من الملاحظ أن بعض وثائق النقل متعدد الوسائط تنص صراحة على حق متعهد النقل في إبرام عقود مستقلة مع الناقلين مثال ذلك سند الشحن التابع لـ (Combined

³⁰⁷ يتفق الفقهاء على أن قبول الربان أو إعلانه بالحوالة أمر صعب أثناء الرحلة البحرية ، إلا أن وسائل الإتصال الحديثة قضت على هذه الصعوبة . أنظر : د. أحمد حسني ، البيوع البحرية ، مرجع سابق الإشارة إليه ، ص 31 و ما بعدها.

(Australian B.L Combiconbill (transport and كذلك سند الشن التابع لـ (Australian Conference) .

أما بالنسبة لحجية وثيقة النقل متعدد الوسائط في مواجهة وثائق النقل الأخرى ، فقد أجابت محكمة النقض على هذا السؤال بأن تحرير وثيقة النقل متعدد الوسائط لا يفقد سند الشحن التقليدي حجيته في مواجهة حامله الشرعي³⁰⁸ .

كما نصت المادة 13 من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط على أنه « لا يمنع إصدار وثيقة النقل المتعدد الوسائط من إصدار سندات أخرى، إذا لزم الأمر ، تتصل بالنقل أو بخدمات أخرى ينطوي عليها النقل الدولي متعدد الوسائط، وفقا للإتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية الواجبة التطبيق. إلا أن إصدار مستندات أخرى لا يخل بالصفة القانونية لمستند النقل متعدد الوسائط ».

و من ثم يتضح لنا أنه بالإضافة إلى وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط توجد سندات أخرى تستخدم، تتصل بالنقل أو بخدمات أخرى مثل حالات التعاقد مع المقاولين من الباطن ، حيث يحتاج متعهد النقل متعدد الوسائط إلى التعاقد مع ناقلين بحريين من الباطن لتنفيذ المرحلة البحرية الواقعة ضمن الرحلة الكلية لنقل البضائع.

و الجدير بالذكر أنه لسنوات طويلة مضت ، و عملية نقل البضائع تتم بموجب نوعين من عقود النقل ، سندات الشحن و مشارطات الإيجار ، فسند الشحن هو العقد التقليدي لنقل البضائع بحرا ، بينما مشارطات الإيجار بمختلف أنواعها هي العقود التقليدية لإيجار السفينة ، و تخضع عقود النقل بموجب سندات الشحن لقواعد أمره سواء في القوانين الوطنية أو في التشريعات الدولية و ذلك على عكس مشارطات الإيجار ، التي يحكمها مبدأ المساواة.

و على الرغم أن قابلية سند الشحن للتداول ذات أهمية على أساس أن حيازة السند تعطي الحائز الحق في التصرف في البضاعة و الحق بالمطالبة بها عند التفريغ ، إلا أن هناك العديد

³⁰⁸ Cass. 29 janv. 1991, Bulletin des transports (B.T), 1991,p.684.

من العوامل التي أدت إلى عدم الحاجة إلى سندات الشحن القابلة للتداول و من ثم ظهور صور جديدة لسندات نقل بحري تختلف في بعض وظائفها القانونية عن الوظائف التقليدية لسندات الشحن المعروفة ، و من العوامل ظهور النقل متعدد الوسائط ، إستخدام الحاويات بطريقة موسعة لشحن البضائع بداخلها ، التقدم التكنولوجي الحديث في وسائل الإتصالات ، السعي لتبسيط اجراءات المستندية، كما أن أهمية سند الشحن كسند ممثل للبضاعة و يقوم مقامها قد قلت في بعض أنواع التجارة و عند بعض أنواع التجار الذين يتعاملون في المواد الأولية مثل الخشب و الصوف أو المواد الصب مثل القمح و الكاكاو و حيث يتكفلون بإيصال بين البضائع المنقولة بغرض مواجهة المتطلبات المتغيرة لعمليات التصدير³⁰⁹ .

أولا : ملايسات ظهور تذكرة النقل البحري :

أدى التقدم التكنولوجي الحديث في وسائل النقل و الإتصالات مع السعي لتبسيط الإجراءات المستندية علاوة على حاجات النقل المتعدد الوسائط و التوسع الشامل في شحن البضائع داخل الحاويات ، إلى ظهور صور جديدة لسندات النقل البحري تختلف في بعض وظائفها القانونية عن الوظائف التقليدية لسندات الشحن العادية . و قد اطلق على هذا السند تذكرة النقل البحري Sea waybill.

و تتمتع تذكرة النقل البحري بالعديد من المواصفات و الخصائص ، فعلى سبيل المثال نجد أن هذه التذكرة تستخدم فقط عندما لا تكون هناك نية بيع البضاعة أثناء رحلتها البحرية ، و أنها تعطي مزيدا من الأمان لقلّة إحتتمالات وقوع الغش البحري عن طريقها ، أن التذكرة تعتبر حجة في الإثبات بما هو وارد فيها و ذلك بين اطرافها في مواجهة الغير حسن النية . كما أنه يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص منها في العلاقة بين الشاحن و الناقل ، أما بالنسبة للغير حسن النية فلا يجوز ذلك ، و لكن يجوز ذلك لهذا الغير . و تعتبر التذكرة إيصالا بإستلام البضاعة ، و إثباتها لعقد النقل ، إلا أنها لا تتمتع بصفة كونها ممثلة للبضائع المنقولة لعدم قابليتها أساسا للتبادل ، و من الضروري أن يختم وجه التذكرة بكلمة غير قابل للتداول (Non Negotiable) و نظرا لإستعمال الكمبيوتر و الأجهزة الإلكترونية ، فلن يكون من الضروري

³⁰⁹ د. أحمد حسني، التعليق على نصوص قواعد هامبورغ، ص 185 و ما بعدها.

أن يتقدم المرسل إليه بالتذكرة ذاتها لإستلام البضاعة في ميناء الوصول ، بل يتم إرسال مضمونها إلى الطرف المسؤولة عن طريق الأجهزة الإلكترونية ، و من ثم تتجنب أي عمليات غش و كذلك يتحقق نظام التعامل اللاورقي. هذا و يلاحظ أن قواعد العادات و الممارسات الموحدة الخاصة بإعتمادات المستندية UCP ، تسمح للبنوك التجارية بقبول تذاكر النقل البحري عند فتح الإعتماد المستندي .

و قد ظهرت نماذج عديدة من تذكرة النقل البحري و كلها إيصالات غير قابلة للتداول تثبت عقد النقل و وصف البضائع المنقولة. كذلك أوصت لجنة تسهيل إجراءات التجارة الدولية للمملكة المتحدة بإستعمال هذه التذاكر.

و هناك نموذج عام مصغر لتذكرة النقل البحري ، و هو أكثر ببساطة من تذكرة النقل البحري العادية حيث يتم إدخال شرط يعرف بشرط النموذج القصير ، و الذي يطبع على وجه النموذج العام المصغر و ذلك بدلا من مجموعة الشروط المطبوعة بالخط الصغير على ظهر تذكرة النقل. هذا الشرط القصير يفيد افحالة إلى الشروط العامة للناقل³¹⁰ ، كما يشير أيضا إلى أنه يمكن للشاحن الإطلاع على الشروط المتعددة المحال إليها في مكاتب الناقل أو وكلائه.

ثانيا : القواعد الموحدة للجنة البحرية الدولية بخصوص تذاكر النقل البحري :

و الجدير بالذكر أن الندوة العلمية التي إنعقدت في فينيسيا في جوان 1983 تحت رعاية اللجنة البحرية الدولية (CMI) قد توصلت إلى عدة توصيات من أهمها : أنه في حالة عدم الحاجة إلى وثيقة نقل قابلة للتداول فيجب عدم تشجيع إصدار سندات الشحن التقليدية ، أيضا من أهم التوصيات التي إنبثقت عن هذه الندوة هو ضرورة إعداد قواعد قانونية موحدة³¹¹ للإحالة

³¹⁰ أنظر على سبيل المثال :

BIMCO BLANK BACK FORM OF NON – NEGOTIABLE LINER WAYBILL.

³¹¹ يمكن تحقيق عامل التجانس أو التوحيد بطريقتين : إما عن طريق تبني قواعد موحدة و إما عن طريق وضع معاهدة دولية ، إلا أن غالبية الدول تتبنى قواعد موحدة على الأقل كخطوى أولى على أساس أن القواعد الموحدة تمتاز بإمكانية تعديلها أولا بأول على ضوء الممارسات و العمل . أما إذا كانت الحاجة ضرورية لوضع معاهدة دولية ، فعلى الأقل تكون القواعد الموحدة قد مهدت الطريق إلى ذلك. لمزيد من التفصيل إرجع إلى :

إليها في تذاكر النقل البحري. و تم بالفعل وضع مجموعة قواعد تسمى القواعد الموحدة للجنة البحرية الدولية في شأن تذاكر النقل البحري الموقع عليها في مؤتمر باريس عام 1991.

و تتكون القواعد الموحدة من ثمانية قواعد ، نوجزها في الآتي :

القاعدة الأولى : عن نطاق تطبيق القواعد و الذي يمتد ليشمل كل الحالات التي لا

يصدر في شأنها سند شحن .

القاعدة الثانية : تقوم بتعريف بعض المصطلحات المتداولة و الهامة مثل عقد النقل ،

البضائع ، الناقل ، الشاحن .

القاعدة الثالثة : خاصة بالوكالة ، حيث تعطي الحق للمرسل إليه في إقامة الدعوى

المباشرة في مواجهة الناقل ، على أساس شروط العقد ، و تفاديا لحكم الشريعة العامة في هذا

الشأن³¹².

القاعدة الرابعة : خاصة بالحقوق و الإلتزامات حيث تكون هناك الأسبقية لتطبيق أحكام

أي إتفاقية دولية أو قانون وطني له صفة أمره بمناسبة صدور سند شحن أو أي وثيقة ملكية

أخرى³¹³.

كما تجيز هذه القاعدة كذلك الإحالة إلى شروط الناقل المتعددة.

القاعدة الخامسة : تختص بوصف البضاعة و ضرورة أن يتضمن الشاحن دقة البيانات

التي يقدمها إلى الناقل فيما يتعلق بالبضاعة مع قيام الشاحن بتعويض الناقل عن الضرر الذي قد

نشأ بسبب عدم دقة هذه البيانات ، كما تتحدث هذه القاعدة عن حجية تذكرة النقل البحري بين

الناقل و الشاحن من جهة و فيما بين الناقل و المرسل إليه من جهة أخرى.

³¹² حيث تعتقد دول الشريعة العامة مثل إنجلترا و الولايات المتحدة مبدأخصوصية العقد ، بمعنى أنه إذا نشأ عقد بين الناقل و المرسل و لحق ضرر بالبضاعة هنا لا يمكن المرسل إليه في ظل أحكام الشريعة العامة مطالبة الناقل بالتعويض و لكن يتم ذلك بإسم المرسل ، و من ثم كان الغرض من هذه القاعدة إعطاء المرسل إليه الحق في إقامة الدعوى المباشرة في مواجهة الناقل.

³¹³ بناء على ذلك تطبيق أحكام قواعد هامبورغ 1978 بعد أن حلت محل معاهدة بروكسل 1924 بخصوص سندات الشحن.

القاعدة السادسة : عن حق التصرف في البضاعة ، و هي من القواعد الهامة ، حيث تغطي هذه القاعدة نقطتين هامتين ، النقطة الأولى في حالة عدم قيام الشاحن بنقل حق التصرف في البضاعة إلى المرسل إليه ، فتمنحه الحق في تغيير اسم المرسل إليه في أي لحظة قبل وصول البضاعة إلى مقصدها و تمكن المرسل إليه من المطالبة بإستلامها ، بشرط أن يقدم الشاحن إخطار كتابي إلى الناقل يتعهد فيه بأن يقوم بتعويضه لأي مصاريف محتملة زائدة في هذا الشأن. أما النقطة الثانية بخصوص الترخيص للشاحن بجواز حوالة حقه في التصرف في البضاعة إلى المرسل إليه في أي لحظة حتى وقت إستلام الناقل لها و أخذها في حراسته فإذا ما قام الشاحن بذلك الحق ، فيتعين عليه أيضا إيضاح ذلك على وجه تذكرة النقل.

القاعدة السابعة : خاصة بتسليم البضاعة حيث لا يشترط على المرسل إليه أن يقدم تذكرة النقل البحري إلى الناقل أو وكيله للحصول على البضاعة المشحونة ، و لكم كل المطلوب أن يتأكد الناقل من شخصية المرسل إليه حتى يسلمه البضاعة³¹⁴.

القاعدة الثامنة : تقرر إبطال نصوص هذه القواعد بقدر تعارضها فقط مع نصوص إحدى المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية الواجبة التطبيق على عقد النقل.

ثالثا : قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية :

من التوصيات التي توصلت إليها الندوة العملية التي إنعقدت في فينيسيا في جوان 1983 هي عدم تشجيع إصدار سندات الشحن التقليدية في حالة عدم الحاجة إلى وثيقة نقل قابلة للتداول ، و كذلك إعداد قواعد قانونية موحدة للإحالة إليها في تذاكر النقل البحري.

إلا أن الجديد هنا هو تبني اللجنة البحرية الدولية وضع قواعد قانونية تهدف إلى إبدال سندات الشحن سواء قابلة للتداول بنظام آخر جديد يعرف بنظام تبادل البيانات إلكترونيا.

³¹⁴ إذا أثبت الناقل أنه بذل العناية الكافية للتأكد من شخص المستلم قبل أن يسلمه البضاعة فلن تتعدد مسؤولية الناقل في حالة حدوث أي عيب في التسليم.

و أهم ملامح قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية الموقع عليها في مؤتمر باريس 1991 هي السماح للشاحن بالتحويل المستمر المتتابع لملكية البضاعة خلال رحلتها و ذلك من خلال الرسائل الإلكترونية³¹⁵ . حيث تعتبر عملية التحويل المستمر السابق ذكرها الفارق الجوهرى بين هذه القواعد و القواعد الموحدة لتذاكر النقل البحرى ، و بذلك يمكن إجراء عملية البيع المستمر للبضاعة.

و مما لا شك فيه أن هذا التحول الكبير و الهام من نطاق المعاملات الورقية ، إلى نطاق المعاملات اللاورقية يعتبر أهم نتائج التطور التكنولوجى و الثروة المعلوماتية الإلكترونية الهائلة و التي قضت على سلبيات التعاملات الورقية .

و تحتوي قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية على إحدى عشر قاعدة توجزها فى الآتى :

القاعدة الأولى : حيث تتطلب ضرورة تدخل إرادة الأطراف لتطبيق أحكام هذه القواعد³¹⁶ .

القاعدة الثانية : قامت بتعريف بعض الإصطلاحات الهامة مثل الحامل ، المفتاح الخاص (و المقصود به شفرة فنية معينة يعطيها الناقل للحامل الشرعى لسند الشحن للإتصال مع الناقل) و لذلك نجد أنه عند كل تحويل لملكية البضاعة من يد أخرى يلغى المفتاح الخاص بالحامل السابق ، أى تلغى الشفرة الفنية التي أعطاها الناقل للحامل الشرعى لسند الشحن و بالطبع كان من الضرورى أن يتغير المفتاح لكل حامل.

³¹⁵ و هذا يعنى عند قيام الشاحن بإخطار الناقل بتعليمات غير قابلة للتراجع عنها بإسم الشخص الذى سيستلم البضاعة ، و أكد الناقل إستلامه لهذه المعلومات ، كما المرسل إليه موافقته ، هنا يمكن للمرسل إليه أن يتصرف فى هذه البضاعة بإتباع نفس الإجراءات مع المستلم الجديد و مع الناقل أيضا .

و من ثم فمن الضرورى موافقة الأطراف على الدخول فى عقد تبادل البيانات إلكترونيا علاوة على عقد النقل الأصلي .
³¹⁶ بمعنى يجب من الضرورى توافر رغبة و إرادة الأطراف فى تطبيق أحكام هذه القواعد ، على أساس أن وجود القواعد فى حد ذاته لا يرتب أى أثر .

القاعدة الثالثة : و هي خاصة بالقواعد الإجرائية ، حيث من الضروري على مستلم

الرسالة الإلكترونية و قبل أن يتصرف طبقاً لفحوى هذه الرسالة أن يبعث ما يفيد صحة مضمون الرسالة أما إذا كان هناك أي خلاف فيتم التأكد عن طريق ما يعرف بنظام المراجعة الإلكتروني .

القاعدة الرابعة : فهي خاصة بشكل و محتوى رسالة الإفادة بالإستلام حيث يقوم الناقل

بعد إستلامه البضاعة بإخطار الشاحن بذلك. و تشتمل الرسالة على إسم الشاحن ، إسم المرسل إليه ، مكان الوصول ، وصف البضاعة ، أي تحفضات ، ... إحالة على شروط الناقل الخاصة بالنقل ، و المفتاح الخاص المستخدم في الإرسال ... و فحوى هذه القاعدة يقابل وظيفة الإستلام في حالة سند الشحن التقليدي.

القاعدة الخامسة : خاصة بشروط عقد النقل ، حيث تؤكد هذه القاعدة أنه في حالة

حدوث تعارض بين القواعد و غيرها من شروط النقل التي يضعها الناقل ، عندئذ تطبق احكام هذه القواعد

القاعدة السادسة : عن القانون الواجب التطبيق ، و تقضي هذه القاعدة بتطبيق الإتفاقيات

الدولية أو القوانين المحلية كما لو أن سند شحن ورقي هو الذي تم إصداره.

القاعدة السابعة : عن الحق في التصرف و الإحالة : حيث تقضي بأنه من حق الحامل

الشرعي لسند الشحن وحده المطالبة بإستلام البضاعة عند الوصول ، بل و من حقه أن يحيل حقه في التصرف إلى شخص آخر يصبح فيما بعد الحامل الجديد. كما حددت هذه القاعدة الخطوات الواجب إتباعها لكي تتم عملية إحالة الحق.

القاعدة الثامنة : بخصوص المفتاح الخاص ، فمن الضروري إلزام الناقل بتغيير

المفتاح الخاص ، أي تغيير شفرة الإتصال بين الناقل و الحامل الشرعي لسند الشحن عند تغيير

الحامل ، و من الأهمية بمكان أن يحافظ كل من الناقل و الشاحن على سلامة المفتاح الخاص .
كما أن هذا المفتاح غير قابل للحوالة من شخص إلى آخر .

القاعدة التاسعة : تتناول عملية تسليم البضاعة للشخص المخول له الحق في إستلامها ،
حيث يلتزم بضرورة إخطار الحامل بمكان و تاريخ تسليم البضاعة ، مع التأكد من شخصه قبل
أن يسلمه البضاعة ، و يلاحظ أنه بتمام عملية التسليم يتم إلغاء المفتاح الخاص . و هذه العملية
تمتثل إعادة السند الأصلي للناقل . كما لا يسأل الناقل عن التسليم المعيب إذا ما ثبت أنه قد بدل
العناية الكافية للتأكد من شخص المستلم .

القاعدة العاشرة : حيث تعطي الحق للحامل في أن يطلب من الناقل سند شحن ورقي و
ذلك قيام الأول بتسليم الثاني البضاعة ، و بناء على ما سبق يتم إلغاء المفتاح الخاص ، و أيضا
من حق الحامل أن يأخذ من الناقل مستخرج مطبوع لرسالة الإفادة بالإستلام (أنظر القاعدة
الرابعة من هذه القواعد) مع ضرورة التأشير عليها بالعبرة صورة غير قابلة للتداول ، مع
العلم أن إعطاء مثل هذا المستخرج لا يؤدي إلى إنهاء التعامل عن طريق التبادل الإلكتروني
للمعلومات .

القاعدة الحادية عشر : بغرض القضاء على أي خوف أو نزاع يمكن أن يثور
بخصوص تخلف الكتابة في نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات ، حيث تقضي بأنه عند إتفاق
الأطراف المعنية على تبني قواعد سندات الشحن الإلكترونية فإن هذا يعني موافقتهم الضمنية
على عدم التمسك و عدم الإدعاء بعد ذلك بأن عقد النقل لم يكن محررا بالكتابة .

الفصل الأول: العقود النموذجية و قواعد الكنودسي 1991 .

الفصل الثاني: الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط .

الفصل الثالث : أثر ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط على البيوع البحرية التقليدية .

الفصل الأول

العقود النموذجية و قواعد لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991

النقل الدولي متعدد الوسائط ، في جوهره نظام قانوني جديد للنقل ، و ليس نظام نقل جديد يضاف إلى أنظمة النقل الأحادية الواسطة كالنقل البحري و البري و الجوي. فالمضاف الجديد ليس النقل ذاته ، و لكن النظام القانوني الذي يحكم و يربط بين تلك الأنظمة أحادية الواسطة كلها أو بعضها ، في عقد واحد هو عقد النقل المتعدد الوسائط . و لا تتبع أهمية هذا النظام القانوني المستجد من مجرد الفلسفة القانونية التي تكمن وراءه ، و لكن أيضا بسبب ما ينطوي عليه من مسؤولية تقع على متعهد النقل متعدد الوسائط.

و تعد وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط من أهم الدعائم الأساسية التي يستند عليها هذا النقل ، حيث تحتوي على العديد من الشروط و البيانات و التحفظات و التي تسري بين طرفي عقد النقل و في مواجهة الغير ، إذا عرفت الفقرة الثانية من المادة الأولى في إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه «أي» شخص يبرم بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط ، و يتصرف بصفته أصيلا، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط ، و يتحمل مسؤولية تنفيذ العقد» .

إذا تبنى فلسفة النقل الدولي المتعدد الوسائط على أساس تعهد شخص هو متعهد النقل ، بصفته أصيلا ، لا بالوكالة عن المرسل أو عن أي شخص آخر ، ينقل البضائع التي يعهد بها إليه ، من محل القيام إلى محل الوصول ، بموجب عقد نقل متعدد الوسائط ، نظير أجر معلوم ، بحيث تنعقد مسؤولية متعهد النقل عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير خلال مدة بقائها في حراسته. و هو يصدر لهذا الغرض و وثيقة نقل متعدد الوسائط ، تثبت العقد و تغطي كافة مراحل النقل.

و عليه تعتبر وثيقة النقل الدولي المتعدد الوسائط هي أداة إثبات هذا العقد، حيث يوقع هذه الوثيقة متعهد النقل أو مندوبه و التي تفيد قيام متعهد النقل متعدد الوسائط بالتعهد بتسليم البضاعة التي تلقاها هو أو مندوبه و بقيت معه تحت حراسته لنقلها من مكان القيام إلى مكان الوصول³¹⁷.

إذن فوثيقة النقل المتعدد الوسائط ، تعد إحدى الدعائم الرئيسية التي يستند إليها هذا النقل. فلها دور وظائف قانونية هامة ، ولها شكل و مضمون خاص ، و تمثل ما تحتويه من شروط و بيانات و تحفظات أحكامها تسري فيما بين طرفي عقد النقل و في مواجهة الغير.

هذا ما يدفعنا إلى دراسة العقود النموذجية في المبحث الأول من هذا الفصل ، و دراسة قواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991 في المبحث الثاني.

المبحث الأول

العقود النموذجية

أهم الإتفاقيات التي تحكم النقل الدولي الأحادي الواسطة المقابلة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع نجد:

- أ - الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR .
- ب- الإتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع بالسكك الحديدية COFIT/ CIM.
- ج - الإتفاقية الخاصة بالنقل الجوي (إتفاقية فارسوفي).
- د - معاهدة بروكسل لسندات الشحن المعدلة ببروتوكول 1968.
- هـ - إتفاقية هامبورغ.
- و - إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 قواعد روتردام (Rotterdam Rules)

1 قد نصت الفقرة الثالثة من المادة الأولى لاتفاقية النقل الدولي بخصوص وثيقة النقل بأنها " وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط، و أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في حراسته، و تعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكورة".

و لكل من هذه الإتفاقيات مجال تطبيقها ، إلا أنه واقعا قد تشترك في نفس الوقت أكثر من إتفاقية في حكم عقد من عقود النقل أو مرحلة معينة من مراحلها . فلو فرض على سبيل المثال إلى الرحلة التي تسلطها إحدى الحاويات المحمولة على شاحنة من برمنغهام إلى ميلانو بايطاليا ، نجد أن عقد النقل يمكن أن يخضع برمته لأحكام معاهدة CMR ، على الرغم من أن عملية النقل سوف تشمل على مرحلة بحرية تقطعها الشاحنة داخل العبارة البحرية من الشاطئ الإنجليزي إلى الشاطئ الفرنسي ، حيث يمكن نقلها بعد ذلك بالسكك الحديدية حتى محطة الوصول النهائية في ميلانو ، و هكذا يمكن أن تتداعى أحكام متعددة لأكثر من إتفاقية دولية على حكم عملية النقل ، فينشأ بينها التنازع . و بطبيعة الحال فإن التنازع لا يقع إبتداء ، إلا إذا خضع عقد النقل لأكثر من إتفاقية دولية أو تشريع داخلي ، مع إختلاف الأحكام بين هذه الإتفاقيات أو التشريعات³¹⁸ .

و يلاحظ أن إتفاقيات النقل هذه تنص صراحة على جواز تطبيق أحكامها على عقود النقل المتعدد الوسائط³¹⁹ . و سوف تزداد مشكلة التنازع تعقيدا، إذا جاءت إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط بنصوص في هذا شأن عقد النقل ، متحدة من حيث شروط تطبيقها ، و مختلفة من حيث تفصيل أحكامها ، ومع نصوص إتفاقيات النقل الأخرى أحادية الوسائط . ففي مثل هذه الظروف ، فإن الدولة المصادقة على تلك الإتفاقيات ، لن تتمكن من الوفاء في وقت واحد بالتزاماتها المفروضة بموجب كل الإتفاقيات على حدٍ . فمثلا إذا كان القانون الوطني لدولة ما يأخذ في شأن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بنصوص إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، دون إتفاقيات النقل الأخرى المنضمة إليها نفس الدولة ، فسوف يعد ذلك تخليا من جانبها عن التزاماتها الدولية مما قد يستوجب مساءلتها . فإذا قامت هذه الدولة بمنح الإختصاص للقاضي الوطني في إختيار القانون الواجب التطبيق على الدعوى المرفوعة أمامه ، أو حتى

318 د. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 291.

319 مادة 2 فقرة أولى من إتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر، مادة 2 فقرة أولى من إتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع بالسكك الحديدية، مادة أولى فقرة ثانية من إتفاقية فارسوفي، مادة أولى فقرة سادسة من إتفاقية هامبورغ.

أباحث هذا الحق للمدعي نفسه ، فإنها بذلك تكون قد أخلت بالتزاماتها نحو تطبيق نصوص الإتفاقية الأخرى التي تم إستبعادها³²⁰.

و إذا أمعنا النظر في نصوص إتفاقية النقل الخاصة بشروط تطبيق كل منها نستطيع أن نستخلص النتائج التالية :

أ – خضوع عقد النقل إلى ولاية إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط و ذلك إذا:

1 - تم النقل بواسطتي مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ، من مكان في بلد إلى مكان في بلد آخر (مادة 1 فقرة أولى).

2- إذا تولى متعهد النقل تنفيذ العقد نظير أجر و تصرف بصفته أصيلا ، تحمل مسؤولية التنفيذ في مواجهة أصحاب البضاعة (مادة 2 فقرة ثانية و ثالثة).

3- إذا كان محل القيام أو محل الوصول واقعا في دولة متعاقدة (مادة 2 – أ، ب).

ب – أن عقد الناقل الخاضع لولاية إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط يمكن أيضا أن يدخل تحت ولاية إتفاقية هامبورغ ، و ذلك إذا:

1 – إذا كانت إحدى مراحل النقل المنصوص عليها بالعقد مرحلة بحرية بين دولتين مختلفتين.

2 - إذا توافرت باقي الشروط الواردة بالمادة الثانية من إتفاقية هامبورغ (نطاق التطبيق) ، كما لو كان مناء التحميل أو مناء التفريغ أو مناء التفريغ الإحتمالي واقعا في دولة متعاقدة ، أو صدر سند الشحن في دولة متعاقدة أو نص في السند على خضوع العقد لأحكام الإتفاقية .

ج – أن عقد النقل الخاضع لولاية النقل الدولي متعدد الوسائط يمكن أيضا أن يدخل تحت ولاية إتفاقية فارسوفي ، وذلك إذا كانت إحدى مراحل النقل تتم بواسطة النقل الجوي طبقا لمفهوم المادة الأولى فقرة ثانية من الإتفاقية.

د- كذلك فإن عقد النقل الخاضع لولاية إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط يمكن أن يدخل تحت ولاية إتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر و ذلك إذا:

320 الدكتور فاروق ملش، المرجع السابق، ص215.

1 - كانت إحدى مراحل نقل البضاعة تتم بواسطة النقل البري طبقاً لمفهوم المادة الثانية من الإتفاقية.

2- أن تبقى البضاعة محمولة على الشاحنة طوال مراحل الرحلة الكاملة.

هـ - كذلك عقد النقل الخاضع لولاية إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط يمكن أن يدخل تحت ولاية إتفاقية نقل البضائع بالسكك الحديدية و ذلك إذا:

1- كانت إحدى مراحل النقل تتم بواسطة السكك الحديدية على الخطوط المدونة في القائمة الخاصة بذلك.

2- إذا كانت واسطة النقل الأخرى برية أو بحرية مدونة في نفس قائمة الخطوط.

و في ظل الفراغ التشريعي في مجال النقل متعدد الوسائط لجأ أصحاب المهنة إلى تحرير عقود نموذجية تعالج فيها مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بالإتفاق بين الأطراف. أول هذه العقود التي إستخدمتها الشركات البحرية كانت تحتوي على شرط يتفق بموجبه الأطراف على بسط النظام القانوني البحري على جميع مراحل النقل إلا أن هذا العقد قد لاقى هجوماً شديداً من الشاحنين لأنه يراعي مصالح الناقلين على حساب مصالحهم مما أدى إلى هجره تدريجياً.

و بهدف إختراق النقل البحري و إفقاده لذاتيته ليتساوى مع باقي وسائط النقل عرض أصحاب المهنة نماذج أخرى من العقود النموذجية.

ففي سنة 1971 تبنى الـ (Baltic and International Maritime Conférence)

³²¹ BIMCO سند شحن نموذجي خاص بالنقل متعدد الوسائط أطلق عليه إسم

combiconbil و يعرف اليوم هذا السند الذي تم إعادة النظر فيه في يوليو سنة 1977

بواسطة International Shipowners Association باسم (Combi doc) و بالمثل

³²¹ François Lille, Raphaël Baumler, Transport maritime, danger public et bien mondial, ECLM, 2005, p.62.

أصدرت غرفة التجارة الدولية في سنة 1973 القواعد الموحدة بشأن وثائق النقل المشترك التي تم مراجعتها في سنة 1975 و 1983 و 1992.

و تنص شروط الـ BIMCO و غرفة التجارة الدولية على نظام آخر يسمى بالنظام الشبكي تطبق بموجبه على مسؤولية متعهد النقل القواعد التي تحكم مرحلة النقل التي وقع خلالها الضرر.

المطلب الأول

نظام مسؤولية معين على النقل برمته

عند التوقيع على إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في عام 1980، شعرت منظمة الكنودسي بأن الوقت قد يطول قبل دخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ. لذلك أصدرت بالتعاون مع غرفة التجارة الدولية في 1991، القواعد الموحدة بشأن وثائق النقل المشترك.

أ - الدوافع وراء هذه المحاولات:

تتمثل في أسباب عديدة، إستشعر معها مجتمع النقل البحري الدولي حاجة ماسة لمثل هذه القواعد الموحدة³²². ومن أهم هذه الأسباب:

أولا السعي إلى تبسيط التعاون بالمستندات، بحيث يمكن لمستند واحد أن يغطي مراحل النقل المتتابعة للبضائع النمطية، التي تستخدم لتنفيذها أكثر من واسطة نقل مختلفة، تتولى نقلها على التتابع، بغير الحاجة إلى تفكيكها بغرض فرزها أو فحصها أو إعادة تهيئتها لمرحلة النقل الموالية.

ثانيا تمكين الشاحن أو المستلم في حالة حدوث التلف أو الهلاك أو التأخير للبضاعة محل النقل المشترك، من توجيه المطالبة بالتعويض ضد شخص واحد فقط تقع على عاتقه

³²² Pierre BONASSIES , le domaine d'application des règles CNUCED/CCI, IMTM , 11 avril 1994, p.115.

مسؤولية النقل بكافة مراحلها ، دون أن يكون الشاحن مضطرا للرجوع على عديد من الناقلين أحادي الوساطة الذين تتابعو على نقل البضاعة.

و حسب نظام المسؤولية الموحد ، لا تتغير مسؤولية متعهد النقل بتغير مكان وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير للبضاعة (المادة 9 أ، 1، 2) و يتميز هذا النظام أنه يضبط مسؤولية متعهد النقل في مواجهة الشاحن بشكل موحد بالنسبة لكافة مراحل النقل المشترك ، وبصرف النظر عن نوع القواعد التي تحكم عمليات الناقلين أحادي الوساطة ، أو مقدمي خدمات الشحن الذين توكل إليهم المسؤولية عن وقوع الضرر بالبضاعة.

إلا أن متعهد النقل يستطيع التخلص من هذه لمسؤولية المترتبة على النقل ، إذا أثبت أن سبب وقوع الضرر يرجع إلى إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية على النحو الوارد بمشروع الإتفاقية و التي تعد ترديدا لتلك الحالات المنصوص عليها في معاهدات سندات الشحن لسنة 1924 (المادة 4 فقرة 2)³²³.

ب : نطاق تطبيق القواعد

1 - من حيث الزمان يلتزم متعهد النقل المشترك ، بتنفيذ عملية النقل و ما يتبعها من خدمات ، ويقبل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف خلال المدة من وقت أخذها في حراسته حتى وقت تسليمها (القاعدة 5 فقرة هـ).

2 - من حيث المكان : يتعين توافر الشروط التالية لتطبيق القواعد³²⁴:

أن يصدر متعهد النقل وثيقة النقل المشترك قابل للتداول أو غير قابل للتداول و قد يتولى متعهد النقل بنفسه تنفيذ النقل ، أو يعمل بصفته مقدما للبضائع ، فيضع ترتيبات النقل خلال مراحلها المختلفة ، و يعهد بها لناقلين فعليين. إلا أنه في جميع الأحوال يتحمل المسؤولية

³²³ د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص268.

³²⁴ Conférence européenne des ministres des transports, La sûreté du transport intermodal de conteneurs, op. cit. p.123.

في مواجهة أصحاب البضاعة عن عملية النقل بأكملها³²⁵ (القاعدة 1 فقرة أ). و لا يسأل متعهد النقل عن التأخير في تسليم البضاعة ، إلا عندما تعرف مرحلة النقل التي حدث فيها التأخير ، و تكون خاضعة لأحكام إتفاقية دولية أو قانون وطني ، يمكن أن يسأل بموجبها متعهد النقل (القاعدة 14) .

- إستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل (القاعدة 2 فقرة أ).
- توافر عنصر الدولية (القاعدة 2 فقرة أ).

3- طرق التطبيق العملي للقواعد

تستمد قواعد غرفة التجارة الدولية صفتها الملزمة من تلاقي إرادة أطراف النقل المشترك على تطبيقها. و توجد ثلاث طرق رئيسية للأخذ بهذه القواعد³²⁶ :

الطريقة الأولى : بإستخدام الوثائق النموذجية للنقل المشترك ، التي تضعها المنظمات الدولية و تضع عنوانا لها " وثيقة النقل المشترك (قاعدة 2 فقرة ح) و هذا يعني سريان قواعد غرفة التجارة الدولية على النقل الذي يتم بموجبه مثل هذه الوثيقة.

الطريقة الثانية : و يلجأ لها متعهد النقل المشترك الذي لا يستخدم نماذج نموذجية – كما في الطريقة الأولى – ولكنه بصيغ وثائق نقل التي يصدرها على أساس قواعد غرفة التجارة الدولية مع الإشارة صراحة إلى ذلك. وقد درج العديد من متعهدي النقل على إتباع هذه الطريقة و إصدار سند شحن: Bill of Lading for combined Transport or Port to Port و يطبع على وجهه تأشيرة : Subject to the conditions on back of carrier s applicable tariff " و هذا يعني سريان قواعد غرفة التجارة الدولية على النقل الذي يتم بموجب هذه الوثيقة.

³²⁵ كما تنطبق قواعد CCI حتى لو نقلت البضائع بواسطة واحدة من وسائط النقل بخلاف ما قصده ابتداء أطراف العقد من أن النقل سوف يكون مشتركا و ليس أحادي الوساطة.

³²⁶ الدكتور فاروق ملش، المرجع السابق، ص220.

الطريقة الثالثة : و هي التي تتم بإصدار وثائق للنقل المشترك على أساس قواعد غرفة التجارة الدولية دون الإشارة صراحة إلى هذه الحقيقة على وجه الوثيقة.

و تجدر الإشارة إلى أن قواعد غرفة التجارة الدولية تعد قواعد نموذجية تعطي الحد الأدنى لمسؤولية متعهد النقل ، بمعنى أنه يمكن في الإتفاق في ظلها على زيادة عبء هذه المسؤولية دون تخفيفها ، و أي إتفاق على التخفيف يعد باطلاً بالقدر الذي يتعارض فيه مع نصوص هذه القواعد (القاعدة 1 فقرة ح)³²⁷.

و تختلف مسؤولية متعهد النقل عن هلاك البضاعة أو تلفها حسب تحديد مكان وقوع الهلاك أو التلف ، حسب كل حالة فتطبق القاعدتان 11 و 12 إذا لم يعرف مكان وقوع الهلاك أو التلف، و القاعدة 13 إذا عرف مكان وقوع الهلاك أو التلف.

الفرع الأول

مكان وقوع الهلاك أو التلف غير معروف

القاعدتان 11، 12 تفترض مسؤولية متعهد النقل عن هلاك البضاعة أو تلفها ، عندما تكون مرحلة النقل التي وقع فيها ذلك الهلاك أو التلف غير معروفة ، و يحسب التعويض المستحق على أساس قيمة تلك البضاعة في المكان و الزمان الذي تسلم فيه إلى المرسل إليه ، أو المكان و الزمان الذي كان مفروضاً أن تسلم فيه طبقاً للعقد.

و لا يسأل متعهد النقل عن التأخير في تسليم البضاعة ، إذا لم يكن في الإمكان معرفة مرحلة النقل التي حدث فيها ذلك التأخير.

³²⁷ لهذا السبب تشجع غرفة التجارة الدولية، متعهدي النقل المشترك على تقديم وثائق نقل التي يصيغونها بمعرفتهم، إلى الغرفة لمراجعتها و الموافقة عليها.

و لمتعهد النقل أن يتمسك بتحديد قيمة التعويض المدين به بمبلغ 30 فرنك لكل كيلو غرام من الوزن الإجمالي لبضائع التي هلكت أو تلفت. هذا ما لم يكن المرسل قد أعلن عن قيمة أعلى للبضاعة و قبلها متعهد النقل و قام بتدوينها في وثيقة النقل المشترك ، فعندئذ تعتبر هذه القيمة الأعلى الحد المتفق عليه للتعويض (القاعدة 11 فقرة ح)³²⁸.

و يحرم متعهد النقل من الحق في تحديد قيمة التعويض إذا ثبت أن هلاك البضاعة أو تلفها قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب متعهد النقل بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم الإكتراث مصحوب بإدراك أن ضررا يمكن أن يحدث (القاعدة 17).
و نظرا لأن مسؤولية متعهد النقل تقوم على قرينة إفتراض الخطأ – على نحو ما قدمنا – فلا سبيل له للإفلات منها إلا بتفويض هذه القرينة. و قد أوردت القاعدة 12 تعدادا للأسباب التي يستطيع متعهد النقل الإستناد إليها لإخلاء ذمته من المسؤولية و هي :

فعل أو إهمال من جانب المرسل أو المرسل إليه أو من ينوب عنهما ، عدم كفاية التغليف و العلامات ، سوء تداول البضاعة أو شحنها أو تفريغها بمعرفة المرسل أو المرسل إليه أو من ينوب عنهما ، العيب الذاتي بالبضاعة ، الإضرابات العمالية و الإغلاق من قبل السلطة ، كذا أي سبب أو حادث لا يكون في إستطاعة متعهد النقل تجنبه أو توخي نتائجه ببدل الهمة المعقولة. و يقع عبء إثبات أحد الأسباب السابقة على عاتق متعهد النقل.

الفرع الثاني

مكان وقوع الهلاك أو التلف معروف

أما إذا قامت مسؤولية متعهد النقل عن هلاك البضاعة أو تلفها ، و كانت مرحلة النقل التي وقع فيها ذلك الهلاك أو التلف أو التأخير معروفة ، فيسأل متعهد النقل على أساس المسؤولية الشبكية ، أي طبقا لأحكام الواردة في القانون الوطني الواجب التطبيق على مرحلة النقل المقصودة (القاعدة 13).

³²⁸ أي أن القدر الوارد في قواعد غرفة التجارة الدولية يعد حدا أقصى بالنسبة للتعويض القانوني، وحدا أدنى بالنسبة للتعويض الاتفاقي.

و قد أدى استخدام وثائق النقل المشترك الصادر ة طبقا لقواعد غرفة التجارة الدولية ، إلى إثارة الشك حول مدى قابلية هذه الوثائق للتداول في التجارة الدولية بإعتبارها سندات ملكية. فهي تشير إلى أن متعهد النقل قد تسلم البضائع (لأجل الشحن) ، و لكن لا تفيد تمام الشحن بالفعل على السفينة. ومن تم فهي لا تفي بمتطلبات البيوع الدولية سيف و فوب ، كما لا تفي بشروط الإعتمادات المستندية التي يمكن أن تقبلها البنوك الخارجية كوسيلة للسداد للمصدر أو لطلب الإئتمان للمستورد. فهي بذلك لا تؤدي الوظيفة التقليدية في تمثيل البضاعة ³²⁹. و لا يعرف متى تصبح هذه السندات رمزا للبضاعة بحيث تنتقل الحيازة الحكيمة بإنقالها . و تزداد الصعوبة عند إستعمال حاوية في نقل بضائع لأكثر من شاحن واحد ³³⁰ LCL.

غير أن غرفة التجارة الدولية قد حسمت الأمر وأقرت صراحة قبول البنوك لوثائق النقل المشترك في عمليات الإعتمادات المستندية و ذلك بموجب العادات و الممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية لسنة 1984 (المادة 25 أ) .

بهدف تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط يقبل متعهد النقل مسبقا و بالإتفاق مع الشاحن مسؤولية معينة عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها و ذلك أيا كان مكان وقوع الضرر. و في ذلك يقترح متعهد النقل على موكله بسط إحدى نظم المسؤولية المعروفة على النقل بأكمله.

أنصار المسؤولية الموحدة ³³¹ تنصرف حجتهم الأساسية إلى أن المسؤولية الموحدة على عاتق متعهد النقل المتعدد الوسائط ، إنما هي النظام الأمثل الذي يتماشى مع طبيعة هذا النوع من النقل. فالمسؤولية الموحدة تتميز عن غيرها بالسهولة التامة في حساب التعويض المستحق إلى أصحاب البضاعة عما أصابها من ضرر مدة وجودها في حراسة متعهد النقل ، و بصرف النظر

³²⁹ د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص212.

³³⁰ conférence européenne des ministres des transports , La sûreté du transport intermodal de conteneurs, OECD Publishing, 2005, p.94.

³³¹ د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص268.

عن مكان وقوع ذلك الضرر ، و هل كان أثناء الرحلة البحرية أو الجوية أو البرية أو غيرها ذلك أنه بموجب المسؤولية الموحدة تتحدد مسؤولية متعهد النقل إبتداء على أساس مبلغ أقصى معين³³² . كذلك يرى أصحاب هذا الرأي أن عقد النقل المتعدد الوسائط إنما هو طراز جديد من عقود النقل ، يتعين معه التمييز بينه وبين غيره من عقود النقل أحادي الوسطة ، وليس هناك ما يبرر القول بجواز تجزئة بين عقد النقل متعدد الوسائط إلى شرائح أو مراحل نقل أحادية الوسطة . وعلى ذلك فلا بد أن يحتفظ عقد النقل متعدد الوسائط بكيانه ككل لا يقبل التجزئة ، و هذا يستدعي أن يستقل بأحكامه الخاصة و من بينها نظام موحد للمسؤولية . و يخلص أصحاب هذا الرأي إلى نتيجة تبدو مرضية تماما ، و هي أنه طالما أن لكل أن لكل إتفاقية نقل أحادي الوسطة مجال إنطباقها الخاص على عقود النقل المتعلق بتلك الوسطة ، و لذلك فإن متعهد متعدد الوسائط يخرج عن نطاق تطبيق تلك الإتفاقيات ، و بالتالي فإنه لا مجال لتصور حدوث أي تنازع بينهما . و يبدو نجاح مذهب أنصار المسؤولية الموحدة خاصة إذا كان مكان الهلاك أو التلف أو التأخير غير معروف . غير أن الخلاف الجوهرى في الرأي يبرز إذا كان مكان وقوع الهلاك أو التلف معروفا .

و هذا النظام الذي تحكمه الحرية التعاقدية بين الأطراف إعتنقته أغلب شركات النقل البحري التي تقوم بعمليات نقل متعدد الوسائط في المحيط الشمالى . فتصدر هذه الشركات سندات شحن دولية تحتوي على شرط يفترض بموجبه – في حالة عدم التمكن من تحديد مكان الضرر – أن الضرر وقع في المرحلة البحرية . و أكثر هذه السندات شهرة هو سند الشحن الذي أصدرته (ACL (Atlantic Container Line)³³³ ، و ينص هذا السند على أنه عند إستحالة تعيين مكان الضرر فإنه يفترض أن الضرر قد وقع في المرحلة البحرية و تنطبق بذلك المرحلة البحرية و تنطبق إتفاقية بروكسل خارج حدود تطبيقها لتحكم جميع مراحل النقل البرية و السكك الحديدية و الجوية التي تسبق أو تلي المرحلة البحرية .

³³² في حالة وجود رحلة بحرية أو نهريه مبلغ لا يتجاوز 920 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة نقل أخرى أو 2،75 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالى للبضاعة الهالكة أو التالفة ، ايهما اكبر . أما في حالة عدم وجود رحلة بحرية أو نهريه فنقتصر مسؤولية متعهد النقل على مبلغ 833 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة .

³³³ Pierre Mayeux, Transmondia: la revue de tous les transports, Numéros 160-168, Transmondia, l'Université du Michigan, p.38.

Michel MORIN, Transport maritime, D.M.F. 31/08/2002, n 629.

و لهذا النظام مساوي كثيرة³³⁴: فهو أولا يراعي مصالح متعهدي النقل أكثر من أي شيء آخر لأن المسؤولية الناقل البحري هي أقل المسؤوليات شدة بسبب تعدد أسباب الإعفاء من المسؤولية و بسبب حدود المسؤولية المنخفضة التي تنص عليها النصوص البحرية. كما يؤدي أيضا هذا النظام إلى قلب الأوضاع بالنسبة لحساب مبلغ التعويض عن الضرر. فعندما يتفق الأطراف مثلا على بسط نظام المسؤولية الذي تنص عليه الإتفاقية الخاصة بالنقل البري على النقل برمته فإن ذلك فيه ظلم لمتعهد النقل بسبب إمكانية حدوث تفاوت بين مبلغ التعويض الذي يجب أن يدفعه متعهد النقل لموكله و المبلغ الذي سيسترده من الناقل البحري المسئول عن الضرر ، حيث أن قيمة التعويض الذي تحدده الإتفاقية الخاصة بالنقل البري مرتفعة عن قيمة التعويض الذي تنص عله إتفاقية بروكسل. و في المقابل إذا وقع الضرر خلال المرحلة الجوية أو السكك الحديدية فإن قيمة التعويض الذي يدفعه متعهد النقل لشاحن طبقا للإتفاقية الخاصة بالنقل البري أقل من قيمة التعويض التي تنص عليها إتفاقية وارسو أو الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية ، و متعهد النقل لن يستطيع مطالبة الناقل بأكثر مما دفعه للشاحن و بذلك سيدفع الناقل مبلغ تعويض أقل من المبلغ الذي كان يجب أن يدفعه.

و أخيرا يعاب على هذا النظام أنه يربط نظام المسؤولية الواجب التطبيق بالصفة القانونية للناقل المتعاقد. بمعنى أنه إذا كان النقل متعدد الوسائط بر/ بحر فإن النظام القانوني الذي سيحكمه سيكون أما القواعد الخاصة بالنقل البري أو البحري حسب ما إذا كان الشاحن قد تعاقد مع ناقل بري أو بحري.

و لتفادي كل هذه العيوب لجأ أصحاب المهنة إلى إصدار نموذج آخر من العقود ينص على نظام مسؤولية " شبكي " .

المطلب الثاني

نظام المسؤولية الشبكية

تفرق وثيقة النقل التي تنص على نظام المسؤولية الشبكي³³⁵ بين حالة ما إذا تم تعيين مكان وقوع الضرر، وبين حالة ما إذا لم يتم تعيين مكان الضرر، حيث تختلف القواعد المطبقة

³³⁴ Wang Wanguang , op. cit., p.29.

³³⁵ و يعرف أحيانا " بنظام المسؤولية المتغيرة " .

في هذه الحالة عن تلك. وأنصار المسؤولية الشبكية³³⁶ يرون أن نظاما شاملا للمسؤولية الشبكية هو الأكثر ملائمة لحكم النقل الدولي متعدد الوسائط لأسباب عديدة تجارية وقانونية ، و يمكن أجمالها في عناصر ثلاث رئيسية وهي ، أولا أن الأخذ بنظام آخر غير النظام الشبكي للمسؤولية ، سوف يؤدي إلى خلق فوضى قانونية في مجال النقل الدولي ، وثانيا أن النظام الشبكي يمكن أن يحقق مزايا المسؤولية ظهرا لظهر ، وثالثا أن النظام الشبكي يتواءم مع ما يجري عليه العمل في الوقت الراهن . و نتناول كل هذه العناصر بشيء من التفصيل:

أ - الأخذ بنظام آخر غير النظام الشبكي سوف يؤدي إلى خلق فوضى قانونية

لإيضاح ذلك نضرب مثلا، فنظام مسؤولية الناقل الجوي في ظل الإتفاقية فارسوفي يعد أكثر صرامة منه في ظل إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط – وخاصة بعد أن يدخل بروتوكول مونتريال رقم4 إلى حيز النفاذ حيث ينص على مسؤولية موضوعية. هذا التضارب في الأنظمة القانونية للمسؤولية سوف يدفع الناقل إلى الجوي إلى البحث عن نظام قانوني الذي يوفر له مسؤولية الأقل عبئا و يطرح جانبا ما عداه من الأنظمة الأخرى. و في مثالنا الراهن، سوف يجد الناقل الجوي ما يشجعه على تقديم عقد نقل متعدد الوسائط عن عقد نقل جوي صرف و ذلك أن المسؤولية القانونية أشد وطأة من هذا النقل الأخير³³⁷. و القياس على ذلك في كل من إتفاقية CMR و إتفاقية³³⁸ CIM.

كذلك الشأن فيما يتعلق بإتفاقية هامبورغ التي تختلف عن أحكام المسؤولية - من بعض جوانبها مثل المسؤولية عن أضرار الحريق و الحيوانات الحية و بضائع السطح - عن أحكام إتفاقية النقل المتعدد الوسائط . وفي هذه الحالة خاصة ، فإن الناقل البحري أو متعهد النقل متعدد الوسائط ، سوف يجتهد لتقديم عقد النقل متعدد الوسائط نظرا لما سوف يتحمل به - أن فعل ذلك - من مسؤولية أكثر وطأة عما لو لجأ إلى عقد نقل في ظل إتفاقية هامبورغ .

³³⁶ يعد الوفد البريطاني – في مؤتمر الأمم المتحدة المعنية بوضع إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط – المنادي الأول و حاملا لواء المطالبة بتطبيق نظام مسؤولية الشبكية في صلب الإتفاقية. الدكتور فاروق ملش، المرجع السابق، ص227.

³³⁷ MARC GIGNOUX, Les implications juridiques du transport multimodal, MEMOIRE DE Master Professional, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transports, Année Universitaire septembre2005,p.42.

³³⁸ conférence européenne des ministres des transports, Intégration des marchés des transports terrestres européens, OECD Publishing, 2000,p.94.

و يرى أنصار النظام الشبكي أن أحكام المسؤولية الواردة في إتفاقيات النقل أحادي الوساطة ، قد صممت و صيغت بعناية فائقة سواء من حيث طبيعتها أو من حيث مداها .
و بما يتلاءم مع الظروف الملايسة لوساطة النقل التي تحكمها . لذلك و من هذا المنطلق ، يتعين عدم الإخلال بهذه الأوضاع القانونية المستقرة ، بإدخال قواعد مغايرة قد تكون أقل ملائمة لتنظيم مسؤولية الذي تكفله حاليا إتفاقيات النقل أحادي الوساطة . وهم يرون كذلك أن عدم الإلتزام بهذا الرأي ، يحمل في طياته مخاطر جسيمة ، تتمثل في إخلال التوازن بين عقود النقل المجزأة و النقل متعدد الوسائط ، و بالإضافة إلى الخلل القانوني الذي قد يصيب عمليات النقل الأحادي الوساطة نتيجة لهذا التداخل³³⁹ .

أ - النظام الشبكي يمكن أن يحقق مزايا المسؤولية ظهرا لظهر

أما الميزة الهامة الأخرى التي يراها أنصار المسؤولية الشبكية ، فهي أن العلاقة القانونية التي تترتب على أحكام إتفاقية نقل أحادي الوساطة (أو حتى بموجب تشريع وطني) ، بين متعهد نقل متعدد الوسائط و بين مقاول نقل من الباطن ، سوف تكون – بطبيعة الحال – مماثلة لتلك العلاقة القانونية القائمة بين متعهد النقل و الشاحن . ومعنى ذلك أن الضرر الذي يلحق بالبضاعة أثناء رحلة جوية ، فإن في ظل نظام المسؤولية الشبكية ، تتحدد مسؤولية متعهد النقل طبقا لنصوص إتفاقية فار سوفي ، وسوف تكون مماثلة لمسؤولية مقاول النقل من الباطن في مواجهة متعهد النقل (حق الرجوع) ، سواء من حيث طبيعة المسؤولية أو مداها . و يؤدي هذا الحل إلى أنه في حالة قيام النزاع ، تكفي دعوى واحدة لتقرير مدى و حدود مسؤولية متعهد النقل في مواجهة الشاحن التي هي أصلا تمثل مدى و حدود مسؤولية مقاول النقل من الباطن في مواجهة متعهد النقل ، و هو ما يعرف بالمسؤولية ظهرا لظهر . و لن يكون الأمر بهذا التوافق في حالة المسؤولية الموحدة حيث تختلف مسؤولية متعهد النقل في مواجهة الشاحن عن مسؤولية مقاول النقل من الباطن تجاه متعهد النقل ، الأمر الذي قد يؤدي إلى مزيد من التقاضي .

ج - المسؤولية الشبكية و ما هو جاري العمل به في الوقت الراهن

يرى أنصار المسؤولية الشبكية أن عمليات النقل الدولي متعدد الوسائط تسير سيرا حثيثا في ظل القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية بشأن وثيقة النقل المشترك لسنة 1973 .

³³⁹ الدكتور فاروق ملش، المرجع السابق، ص229.

و هذه القواعد تطبق نظام المسؤولية الشبكية – بطبيعة الحال إذا كان مكان وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة معروفا – بشكل يحوز رضاء كافة الأطراف صاحبة المصلحة ، و هم متعهدو النقل ، أصحاب البضاعة مؤمنو البضاعة ، مؤمنو المسؤولية نوادي الحماية و التعويض و غيرهم.

الفرع الأول

حالة التمكن من تحديد مكان الضرر

ينص سند الشحن الذي أصدرته الإتحاديات الدولية الكبرى على أنه إذا تم تعيين مكان الضرر فإن مسؤولية متعهد النقل تخضع للقوانين و الإتفاقيات الدولية التي تحكم المرحلة التي تحكم المرحلة التي وقع الضرر خلالها.

إلا أنه قبل التوصل إلى هذا النوع من السندات الشحن مرت بعض سندات الشحن بعدة مراحل: فسند الشحن³⁴⁰ OCL (Overseas Containers Limited) ينص على أنه « إذا تم إثبات أن الهلاك أو التلف قد حدث بسبب الشحن أو بسبب نقل البضائع بواسطة وكيل أو مقاول من الباطن فإن متعهد النقل يكون مسئولاً لا بقدر قيمة التعويض الذي يسترده من الوكيل أو من المقاول من الباطن عن الهلاك أو تلف البضائع ».

أما بالنسبة لسند الشحن³⁴¹ ACL (Atlantic Container Line) فهو ينص على أنه إذا وقع الضرر قبل أو بعد المرحلة البحرية فإن مسؤولية ACL هي التي تحكم النقل :

1- إذا تم نقل البضائع بطريق البر في ظل الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر بتاريخ 19 ماي سنة 1956 الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر .CMR

³⁴⁰ Jaffray ROGER, Transports maritimes aux antilles et en Guyane fra, editions l'harmattan, 2009, p.340.

³⁴¹ Académie de droit international de la la Hague, Recueil des Cours, Volume 135 (1972/I), Martinus Nijhoff Publishers, 1973, p.403.

2- وإذا تم نقل البضائع بالسكك الحديدية في ظل إتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي

للبنائين بطريق السكك الحديدية بتاريخ 25 فبراير سنة 1961 سبتمبر CIM .

3- وإذا تم نقل البضائع بطريق الجو في ظل إتفاقية وارسو بتاريخ 19 أكتوبر 1929

المعدلة ببروتوكول لاهاي بتاريخ 28 سبتمبر 1955.

و طبقا لسند الشحن ACL ، تطبق مسؤولية متعهد النقل كما لو كان الشاحن أبرم

مع متعهد النقل عقد مستقل خاص بالجزء المعني من النقل : أي أن تطبيق القوانين و الإتفاقيات

الدولية يتم بطريق الإتفاق . ولكن قد يحدث أن يكون القانون أو الإتفاقية التي إتفق الأطراف

على تطبيقها غير واجبة التطبيق . فمثلا الإتفاقية الخاصة بالنقل بطريق السكك الحديدية

لا تنطبق على الناقل بالسكك الحديدية في فرنسا و يعني ذلك أن لإتفاق الأطراف على تطبيق

قانون أو إتفاقية دولية معينة قد يصطدم أحيانا بالقوانين الوطنية التي تعتبر من النظام العام .

و قد يؤدي أحيانا إلى تفاوت بين قيمة التعويض الذي دفعه متعهد النقل و بين قيمة التعويض

التي يستردها من الناقل³⁴² .

و لقد حقق النظام الذي تطبقه الغرفة التجارية الدولية ، و الـ FIATA³⁴³ والـ

BIMCO حدا أقصى من الدقة القانونية³⁴⁴ ، فهو يحترم النصوص المتعلقة بالنظام العام

و يسمح لمتعهد النقل – عندما يكون الضرر منسوب إلى أحد المتدخلين في عملية النقل – بالألا

يكون مسئولا عن الضرر أكثر أو أقل من المتسبب في الضرر نفسه.

و مع ذلك بالرغم من المميزات إلا أن صياغة الإثنيين من هذه العقود النموذجية Le

قد BIMCO et le connaissance FBL de la FIATA combi doc de la

³⁴² د. سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات(النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق ، ص320.

Phillippe DELLEBECQUE, Le Projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, D.M.F ,31/10/2003, n°642.

³⁴³ FIATA " Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés " a été créée à Vienne, le 31 mai 1926. FIATA est une représentation non gouvernementale représentant 40 000 entreprises environ, employant 8 à 10 millions de personnes dans 150 pays. FIATA a une voix consultative auprès d'organisations telles que ECOSOC, UNCTAD, UNICE. FIATA est le représentant de l'industrie de l'organisation de transport auprès d'organismes comme la Chambre de Commerce Internationale, l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), l'Union Internationale du Transport Ferroviaire (UIC), l'Union Internationale du Transport Routier (IRU), l'organisation mondiale des Douanes (OMD)... , <http://www.e-tlf.com/french/metier/maritime/Organisation.htm>.

³⁴⁴ François LILLE , Raphaël BOUMLER , Transport maritime, danger public et bien mondial Volume 147 de Dossier pour un débat, ECLM, 2005,p.62.

تعرضا للنقد الشديد³⁴⁵. فقد عاب البعض عليهما بأن القواعد الخاصة بالمسؤولية التي تنص عليها هذه العقود في حالة ما إذا تم تعيين مكان الضرر لا تنص بصورة أمرة على أن هذه المسؤولية يتم تطبيقها وفقا للنصوص الأمرة للتشريعات الوطنية و الدولية و لكن تنص هذه العقود على أن متعهد النقل و أو الطالب " يكون لهم الحق في إشتراط أن يتم تعيين مسؤولية متعهد النقل بواسطة... " و هذا يعني أن تطبيق القوانين الوطنية أو الإتفاقيات الدولية ليست إلا حق إختياري للأطراف . ومن هنا فإن هذا الشرط متناقض وليس لها أي فائدة منفعلة لأنه على أي حال لا يستطيع الأطراف الإفلات من تطبيق نص تشريعي واجب التطبيق . و هذا هو ما إستفاد منه الـ BIMCO و الـ FIATA لأنهم قاموا بحذف هذه الصياغة عند تعديل سند الشحن في سنة 1977 و 1978. و فضلا عن ذلك أكد البعض³⁴⁶ أن نظام المسؤولية الشبكية لا يحقق وحدة النقل متعدد الوسائط لأن يغير تطبيق مسؤولية متعهد النقل حسب المكان الذي تم تعيين وقوع الضرر فيه. و أضافوا أن هذا النظام معقد و لا يتناسب مع متطلبات التجارية لأن الشاحن لا يعرف مسبقا ما هي مسؤولية متعهد النقل.

الفرع الثاني

حالة عدم التمكن من تحديد مكان الضرر

إذا إستحالت معرفة مكان وقوع الضرر ، فان مسؤولية متعهد النقل يحكمها نظام خاص يتفق عليه الأطراف مسبقا . و هذا ما قامت به العديد من الهيئات الدولية ، على سبيل المثال القواعد الموحدة التي أصدرها أُلـ C.C.I و الـ BIMCO و الـ FIATA.

و تنص وثائق النقل التي أصدرتها هذه الهيئات على مسؤولية متعهد النقل منذ إستلامه البضائع و حتى تسليمه إياها للمرسل إليه و تعتبر مسؤولية مفترضة .

³⁴⁵ Fannélie ROGLIANO , Le connaissance FIATA, MEMOIRE DE Master Professional, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transports, Année Universitaire 1998,p.82.

³⁴⁶ Martine RéMAND-GOUILLOND, Droit maritime Volume 2 de Études internationales, A. Pedone, 1988,p.326.

و حتى يتحرر من مسؤوليته يستطيع متعهد النقل الدفع بأسباب الإعفاء من المسؤولية التي تنص عليها وثيقة النقل و هي خطأ أو إهمال الشاحن أو المرسل إليه و النتائج المترتبة على الإضراب أو أي عرقلة للعمل و التي لم يستطع متعهد النقل منعها بالرغم من بذله العناية الكافية.

و يضاف إلى ذلك أي سبب أو حدث أجنبي على الناقل أو العيب في تغلفة البضائع أو في ترقيمها أو في شحن البضائع أو في رصها أو في تفريغها الذي تم بواسطة الشاحن أو المرسل إليه أو أي شخص يعمل لحسابهم وأخيرا العيب الذاتي في البضائع³⁴⁷.

و على عكس النظام الذي يقضي ببسط القوانين البحرية على النقل بأكمله يعتبر النظام الشبكي قاس بالنسبة لمتعهدي النقل لأن هناك سلسلة من حالات الإعفاء من المسؤولية لا يستطيع متعهد النقل الاستفادة منها مثل الخطأ الملاحي أو الحريق و محاولة الإنقاذ.

و مما سبق يمكن الإستنتاج أن كل محاولات المهنة لم تنجح في تحقيق الوحدة الفعلية لمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط الأمر الذي دعا غرفة التجارة الدولية غرفة التجارة الدولية بالإشتراك مع مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية إلى وضع قواعد اختيارية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط.

المبحث الثاني

قواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية بشأن وثائق

النقل الدولي متعدد الوسائط 1991

في ظل غياب قواعد خاصة تحكم النقل الدولي متعدد الوسائط ، و مع وجود احتمالات تأخر إستكمال النصاب اللازم للدخول في حيز النفاذ لإنفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط لسنة 1980 ، فقد إشتكرت هيئة ال مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية مع غرفة التجارة الدولية في وضع قواعد إختيارية جديدة خاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط ، لكي تحل محل قواعد C.C.I لسنة³⁴⁸ 1975 ، و تسوى مشكلة تعدد الأنظمة القانونية السائدة في التعامل

³⁴⁷ Fannélie ROGLIANO , op. Cit., p.56.

³⁴⁸ قررت غرفة التجارة الدولية في أكتوبر 1991 سحب القواعد القديمة الخاصة بالنقل المشترك لسنة 1975 من التعامل في 31 ديسمبر لإفساح الطريق للقواعد الجديدة. وبناء عليه فقد وجهت الدعوة إلى منظمي النقل متعدد الوسائط الذين يستخدمون سندات شحن أو وثائق نقل تستند على قواعد غرفة التجارة الدولية 1975 أن يدخلوا التعديل اللازم على مستنداتهم لكي تتجاوب مع القواعد الجديدة. و

الدولي³⁴⁹ ، وأن تضع الخطوط الرئيسية لوثيقة نقل متعدد الوسائط تعتمد على نظام قانوني موحد ، وتبنى على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924 و بروتوكول تعديلها لسنة 1968³⁵⁰ ، و قواعد C.C.I لسنة 1975 ، و كذا أهم الشروط الواردة بوثائق النقل المشترك المتداولة مثل سند الشحن³⁵¹ F.B.L.

و قد صادقت غرفة التجارة الدولية في 11 يونيو 1991 على القواعد الجديدة الخاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط ، و التي دخلت حيز النفاذ عام 1993 . و هذه القواعد الجديدة المسماة بقواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية تحل محل قواعد غرفة التجارة الدولية لسنة 1975³⁵² . و هي تختلف عنها بتخليها عن الشكليات و بإمكانية تطبيقها أيا كان شكل بيانات وثيقة النقل. و هذا و يتم تطبيق هذه القواعد بإدراج نصوصها في عقد النقل³⁵³ .

و ينطبق النظام الذي تنص عليه أيا كانت واسطة النقل و يمتد تطبيقها حتى على النقل الأحادي الواسطة. و تعتبر هذه القواعد خطوة نحو توحيد النقل متعدد الوسائط لأن القواعد القديمة لم تكن تمتد على النقل أحادي الواسطة إلا في حالة ما إذا أصبح النقل أحادي الواسطة بطريق الصدفة.

و تخصص القواعد أربعة نصوص لتنظيم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط . فبعد أن عرفت القواعد- في القاعدة 4- مدى هذه المسؤولية التي تبدأ من لحظة تسلّم البضائع

بالفعل فقد أعلنت منظمة مقدمي البضائع FIATA أنها قد أصدرت وثيقة جديدة تأخذ بأحكام قواعد CNUCED/ CCI و أقيمت على الأسهم الشهيرة للوثيقة كما هو.

CCI Document No. 321- 34/1 REV, 4.p.1.

349

350 يلاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980 قد بنيت على أساس فلسفة و أحكام اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 ، و ليس على أساس معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924.

CCI Document No. 321, Introduction, p.2.

351

352 Yves TASSEL, Projet CNUDCI : une double critique de fond, D.M.F. 2003, n° 644.

353 د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص 56.

حتى لحظة تسليمها تعالج قواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية بالتوالي في القاعدة 5 و 7 أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط .

أولاً - نطاق تطبيق القواعد :

أ - من حيث الزمان : و تحدد بالفترة ما بين الوقت الذي يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في حراسته إلى وقت تسليمها (القاعدة 1 فقرة 1) . و بطبيعة الحال يبرم متعهد النقل عقد نقل متعدد الوسائط و يتعهد بموجبه أن يتحمل المسؤولية عن تنفيذ النقل محل العقد (المادة 2 فقرة) .

ب من حيث المكان : فيلزم توافر الشروط التالية :

1- الإشارة في عقد النقل إلى خضوعه لقواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية بشأن النقل المتعدد الوسائط. وذلك بصرف النظر عما إذا كان العقد ينصب على نقل أحادي الوسائط أو متعدد الوسائط (القاعدة 1 فقرة 1) .

2- إصدار متعهد النقل وثيقة نقل متعدد الوسائط لإثبات عقد النقل . و يمكن

الاستعانة عن الوثائق الورقية برسائل تبادل البيانات إلكترونياً و ذلك بالقدر الذي تسمح به القواعد السائدة. و تصدر وثائق نقل متعدد الوسائط أما قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول و في هذه الحالة الأخيرة يذكر إسم المرسل إليه (القاعدة 2 فقرة 6) .

3- و تعد البيانات الواردة في وثيقة النقل دليلاً على أن متعهد النقل قد أخذ في

حراسته البضائع الموصوفة في الوثيقة ، ما لم يوضح بها خلاف ذلك ، و لا يجوز إثبات عكس البيانات الواردة بالوثيقة إذا تم تحويل هذه الوثيقة أو رسالة تبادل البيانات إلكترونياً إلى المرسل إليه حسن النية الذي قبلها بدوره ، و تصرف بناء على مضمونها (القاعدة 3) .

4 - لا تطبق القواعد إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه أحكام الواجبة التطبيق لإحدى

المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية الخاصة بنقل أحادي الوسائط (القاعدة 13) . و لا يعني

ذلك أن القواعد تبنى على نظام المسؤولية الشبكية³⁵⁴ على إطلاقه ، غير أنها تجعل السيادة عند التطبيق للأحكام الأمرة الخاصة بالنقل الأحادي الواسطة على أحكامها.

5 - و يلاحظ أن القواعد لم تذكر صراحة عنصر دولية النقل كشرط لسريان القواعد - كما أوردته قواعد 1975 C.C.I (بالقاعدة 2 أ) - غير أن المفهوم الضمني المستقر لخصائص النقل المتعدد الوسائط ، يتطلب أن يكون دولياً. ولا يعني إغفال القواعد لهذا العنصر التخلي عن هذه الخاصية الأساسية.

المطلب الأول

نظام المسؤولية

تهدف قواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية إلى تسوية تعدد الأنظمة القانونية في النقل المتعدد الوسائط ، و إلى صياغة الخطوط الأساسية لوثيقة نقل متعدد الوسائط يحكمها نظام قانوني واحد. و لهذا يجب عليها التوفيق بين مصالح طرفي عقد النقل متعدد الوسائط ، أي مصالح الشاحن و مصالح متعهد النقل متعدد الوسائط ، فتستطيع بذلك المساهمة في تبسيط و توفيق و توحيد النقل الدولي متعدد الوسائط بصفة عامة و علاقة متعهد النقل بالشاحن بصفة خاصة. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية

ترتكز قواعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية ، التي كان من المفروض أن تركز على قواعد لاهاي - على قواعد هامبورغ (المادة 5 فقرة 1) و على إتفاقية جنيف المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط (المادة 16 فقرة 1)³⁵⁵. فهي تستخدم نفس الصياغة المستعملة في إتفاقية جنيف فتنص القاعدة الخامسة فقرة 1 على مسؤولية متعهد النقل عن هلاك أو تلف البضائع أثناء وجودها في حراسته و كذلك التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبت أنه و تابعيه لم

³⁵⁴ Carlos MORENO, Les opinion exprimées dans ce document ne reflètent pas nécessairement les vues de la CNUCED , I.M.T.M.1995, p.19.

³⁵⁵ Christian SCAPEL , Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multilodal , annal IMTM , 11avril1995, p.133.

يرتكبوا أي خطأ أو إهمال و أنهم قد إتخذوا كل ما كان يلزم إتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث و إتقاء نتائجه.

تعتنق القواعد مبدأ قرينة إفتراض الخطأ أو المسؤولية المفترضة في جانب الناقل ، دون المسؤولية الموضوعية . ولجعل أساس المسؤولية عن النقل البحري أو النهري متوافقا مع أحكام معاهدة سندات الشحن المعدلة ببروتوكول 1968 ، فقد قررت القواعد عددا من الحالات التي يعفى الناقل عن تحققها من المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير (القاعدة 5 فقرة 4) وهي³⁵⁶ :

1- فعل أو إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمى متعهد النقل في الملاحة أو في إدارة السفينة ، و يلاحظ التطابق مع نص المادة 4 فقرة 2 بند (أ) من معاهدة بروكسل 1924 ، وعلى هذا فالقواعد لا تعفي متعهد النقل من المسؤولية إلا عن الأخطاء الملاحية التي تقع في الملاحة أو في إدارة السفينة ، أما الأخطاء التجارية فيظل متعهد النقل مسئولا عنها ، و لا يجوز إشتراط إعفائه من المسؤولية بالنسبة لها.

2- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه³⁵⁷ .

3 -عدم الصلاحية للملاحة التي تطرأ على السفينة بعد بدء السفر³⁵⁸ .

و يسأل متعهد النقل عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة ، وكذا عن التأخير

في التسليم³⁵⁹ ، إذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير خلال فترة وجود البضاعة في حراسته طبقا لنص القاعدة 4 فقرة 1 ، و هذا ما لم يثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير لا يرجع إلى خطأ أو إهمال منه أو من تابعيه أو وكلائه (القاعدة 5 فقرة 1) . وحكم إعفاء متعهد النقل من المسؤولية على هذا الوجه ، لا يأخذ بنفس المبدأ الذي أخذت به كل من

³⁵⁶ لا تنص قواعد هامبورغ و لا اتفاقية جنيف 1980 على هاتين الحالتين للإعفاء من المسؤولية و لكن تذكرهم اتفاقية بروكسل. Christian SCAPEL ,op.cit., p.137.

³⁵⁷ انظر المادة 4 فقرة 2 بند ب من معاهدة بروكسل1924.

³⁵⁸ انظر المادة 4 فقرة 1 من المعاهدة.

³⁵⁹ يقع التأخير في تسليم البضاعة اذا لم يتم تسليمها خلال الوقت المتفق عليه صراحة، و في حالة غياب هذا الاتفاق، فخلال الوقت المعقول الذي يتوقع من متعهد النقل الحريص مع مراعاة ظروف الحال (القاعدة 5 فقرة2).

إتفاقيتي هامبورغ و النقل الدولي متعدد الوسائط لإعفاء الناقل أو متعهد النقل من المسؤولية ، و هو إثبات إتخاذه التدابير المعقولة لتجنب الضرر اللاحق بالبضاعة و تبعاته (مادة 5 فقرة 1 من إتفاقية هامبورغ ، مادة 166 فقرة 1) من إتفاقية النقل المتعدد الوسائط . إلا أنه من الواضح أنه يأخذ بحكم مماثل لما هو وارد بالحالة العامة المنصوص عنها في المادة 4 فقرة 2 ف من معاهدة بروكسل لسندات الشحن ، و التي تنص على أنه لكي يتخلص الناقل من المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها ، أن يثبت أنه ليس لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف . و من المعروف أن الحالات المستثناة من ب إلى ع م 4 فقرة 2 من المعاهدة ، وليست قرينة على عدم مسؤولية الناقل قابلة للإثبات العكسي من جانب الشاحن . أما الحالة التي نحن بصددنا فتجعل الناقل الذي لا يستطيع التمسك بحالة من الحالات المستثناة ، مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها ما لم يثبت أنه لم يصدر منه أو من تابعيه خطأ صلة بالهلاك أو التلف .

على أي حال ، فالمتصور أنه لا يكفي للإعفاء من المسؤولية سواء في معاهدة بروكسل أو قواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية أن يثبت الناقل أنه لم يصدر منه أو من تابعيه أي خطأ ، بل يجب عليه ، أن يثبت أن أو التلف أو الهلاك ناشئ عن سبب أجنبي لا يد له فيه وفقاً للقواعد العامة ، فإذا لم ينجح الناقل في إثبات السبب الأجنبي ظل مسؤولاً . و تبعاً إذا لم يعرف سبب الضرر بقيت مسؤولية الناقل قائمة . فكان القاعدة 5 فقرة 1 من قواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية تعيد متعهد النقل إلى حكم القواعد العامة لمسؤولية التعاقدية على النحو الذي فسرت عليه الفقرة الرابعة من معاهدة بروكسل .

غير أن مسؤولية متعهد النقل عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم لا تقوم إلا إذا كان المرسل إليه قد أخطر متعهد النقل برغبته في الإستلام المعجل ، وقبل بذلك متعهد النقل (القاعدة 5 فقرة 1) .

لا شك أن قواعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية لها مزايا عديدة بسبب مرونتها من حيث تطبيق نصوصها أي كانت الصيغة و أي كانت البيانات المدونة في وثيقة النقل

360. و لكن فيما عدا هذه الميزة يرى بعض الفقه³⁶¹ أن لهذه القواعد مساوئ عديدة . فهي من جهة ليست هيكل إلزامي واجب التطبيق على الجميع في حالة النقل الدولي متعدد الوسائط الذي يتم بواسطة وثائق النقل واحدة بل على العكس فهي تترك مطلق الحرية للأطراف للاستعانة بنصوصها أو عدم الإستعانة بها .

و إذا كانت هذه القواعد تمتاز بإحترامها لإرادة الأطراف فهي لا تأتي بالرغم من ذلك بأي جديد و لا يمكن إعتبارها تطورا في مجال النقل متعدد الوسائط بل هي مجرد عقد من العقود الإختيارية يضاف إلى باقي العقود النموذجية في هذا المجال لتنظيم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

و بلا شك لا يمكن إنكار أن هذه القواعد تعتبر خطوة نحو توحيد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط على النطاق الدولي ، كما أنها تعتبر تمهيدا لإرساء القواعد القانونية لإتفاقية دولية إلزامية . و لكن كل هذا لا يمنع من كونها في الواقع العملي مجرد عقد من العقود الموجودة حاليا ومن أنها لا تأتي بأي إضافة.

ومن جهة أخرى تبعد هذه القواعد كل البعد عن الهدف الذي وضعت من أجله وهو توحيد النقل الدولي متعدد الوسائط . فبنص القاعدة الخامسة على حالات الإعفاء من المسؤولية خاصة بالمرحلة البحرية و النهرية فقط ضاعفت هذه القاعدة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط . فبموجب هذه القاعدة نتواجد أمام نظامين للمسؤولية أحدهم يتأسس على الخطأ المفترض و الآخر على المسؤولية المفترضة . أما بالنسبة للخطأ المفترض فهو منصوص عليه صراحة في القاعدة الخامسة فقرة 1 و بالنسبة للمسؤولية المفترضة فهي نستنتجها من حالات الإعفاء التي إستنبطتها قواعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية من التشريعات البحرية التي تأسس مسؤولية الناقل على مبدأ المسؤولية المفترضة.

³⁶⁰ Christian SCAPEL ,op.cit., p.139.

³⁶¹ سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص178.

ومن هنا يرى بعض الفقه³⁶² بفشل قواعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في

تحقيق وحدة مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط . فمن جهة يجد العميل نفسه في مواجهة نظامين للمسؤولية و من جهة أخرى لا يعرف العميل الذي يقبل تطبيق هذه القواعد على من يقع عبئ الإثبات لأن هذا الأمر يتغير بظروف الحال . فإذا كان الضرر قد وقع خلال المرحلة البحرية أو النهرية فإن عبأ الإثبات يقع على عاتق الشاحن في حالة الحريق أو الخطأ الملاحي ، أما إذا وقع الضرر من خارج مرحلتي النقل البحري و النهري فإن عبأ الإثبات يقع على عاتق متعهد النقل حيث يجب عليه إثبات أنه و تابعيه و من ينوب عنه لم يتسببوا في وقوع الضرر و لا في المساهمة فيه .

المطلب الثاني

نظام التعويض

تنص القاعدة السادسة على حدود المسؤولية ، و هي تركز على قواعد لاهاي/ فيزيبي المتعلقة بتحديد المسؤولية و خاصة القواعد المتعلقة بالشرط الخاص بالحاوية³⁶³ ، حيث تنص القاعدة 6 فقرة 3 على أنه « في حالة إستعمال حاوية أو أي وسيلة نقل مماثلة لتجمع فيها الطرود أو الوحدات التي تجمع فيها الطرود أو وحدات البضائع ، فإن عدد الطرود أو الوحدات المبينة في وثيقة النقل أو وثيقة النقل يعتبر هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها لحساب التعويض ، و فيما عدا هذه الحالة المتقدمة فإن أداة النقل هذه تعتبر كطرود أو وحدة » . هذا ويحرم متعهد النقل من التمتع بالحق في تحديد المسؤولية ، إذا ثبت أن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها ، قد نتج عن فعل أو إمتناع من جانب متعهد النقل بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم إكتراث مصحوب بإدراك أن الضرر يمكن أن يحدث (القاعدة 7) .

Phillippe DELLEBECQUE , Le Projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer ,
362

Op. cit., , n°642.

³⁶³ بموجب هذا الشرط يستطيع الشخص الذي يريد الاستفادة من هذه المسؤولية استخدام وحدات الشحن الموجودة في الحاوية لحساب حدود المسؤولية بشرط أن تكون هذه الوحدات مبيّنة في سند الشحن.

فإذا تضمن النقل متعدد الوسائط مرحلة بحرية أو نهريّة ، وبين المرسل جنس البضاعة وقيمتها قبل أن يأخذه ا متعهد النقل في حراسته ، ودون هذا البيان في وثيقة النقل ، فإنه يتمتع على متعهد النقل أن يتمتع متعهد النقل بالتحديد القانوني الوارد بالقواعد ، و يلزم بالتعويض كاملا. أما إذا لم يبين المرسل قيمة البضاعة من هلاك أو تلف تعين القواعد حدا أقصى لهذه الحدود و هو 666,68 وحدة حسابية عن الطرد أو 2 وحدة حسابية عن الكيلو من الوزن الإجمالي للبضائع على أن يطبق الحد الأعلى ، و إذا لم يشتمل النقل المتعدد الوسائط على مرحلة بحرية أو نهريّة ، فتحدد مسؤولية متعهد النقل بما لا يزيد قيمته 8,33 وحدة سحب خاصة لكل كيلوغرام (القاعدة 6 فقرة 3) ، وهي نفس القيمة الواردة في الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بطريق البر.

و هناك حد ثالث تنص عليه القواعد و هو يمكن تطبيقه إذا ثبت أن الهلاك أو التلف قد أصاب البضائع أثناء مرحلة معينة من النقل . و في هذه الحالة تطبق الحدود التي تعينها الإتفاقية الدولية الواجبة التطبيق على هذه المرحلة و بذلك يطمئن الأطراف إلى أن الحدود المسؤولية التي ستطبق هي الحدود الواجب تطبيقها في حالة ما إذا كان الأطراف قد تعاقدوا مع الناقل على هذه المرحلة.

و تنص القاعدة السادسة على حدود للمسؤولية ليس فقط بالنسبة لهلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها بل أيضا بالنسبة للأضرار الغير مباشرة³⁶⁴ . فقد إستحدثت هذه القواعد حكما جديدا في مجال التشريع البحري الدولي ، و هو ما أورده القاعدة 6 فقرة 5 في شأن تحديد مسؤولية متعهد النقل عن الضرر غير المباشر الذي قد يلحق أصحاب البضاعة ، فهلاك أو تلف البضائع يمكن أن يؤدي إلى أضرار غير مباشرة كتهشيم الحاوية و هي بين يدي متعهد النقل مما يؤدي إلى تلف شحنة قطع الغيار التي بداخلها ، مما يؤدي إلى تعطل الإنتاج بالمصنع الذي كانت قطع الغيار مطلوبة له ، و بالتالي تكبد أصحاب البضاعة (المصنع) خسارة تتمثل

³⁶⁴ لم تحظ مسالة الضرر غير المباشر بالاهتمام سواع في قواعد غرفة التجارة الدولية لسنة 1975 أو من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 ، فلم تتضمن أي منها نصوصا تتعلق بهذه المسالة.

د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص 62.

أولا في هلاك البضاعة و ثانيا في تعطل المصنع و ما تترتب عليه من نفقات و كسب فائت أو إتلاف اللوحات الفنية الموجودة بداخلها والى ضياع فرصة الفنان في إقامة معرضه و بالتالي تكبده خسارة تتمثل أولا في هلاك اللوحات و ثانيا في الخسارة المعنوية و التجارية التي تكبدها بسبب عدم تمكنه من عرض لوحاته و بيعها و هو ما يعرف بالضرر غير المباشر. و قد حددت القواعد مسؤولية متعهد النقل عن هذا الضرر بمبلغ لا يزيد عن قيمة النولون المتفق عليه في العقد عن البضائع الهالكة أو التالفة لإنجاز النقل متعدد الوسائط³⁶⁵.

و حتى نتجنب أن يجمع صاحب الحق بين الحدود المؤسسة على قيمة النولون و الحدود المؤسسة على وحدة الشحن أو على الكيلو تنص القاعدة 6 فقرة 6 على " أن المسؤولية الشاملة لمتعهد النقل يجب أن لا تزيد بأي حال من الأحوال عن حدود المسؤولية عن الهلاك الكلي للبضائع " .

يرى بعض الفقه³⁶⁶ أن ما أورده هذه القواعد من أحكام في شأن مسؤولية متعهد النقل عن المرحلة البحرية أو النهرية يعد ردة إلى الوراء . ففي الوقت الذي تدخل فيه إتفاقية هامبورغ لسنة 1975 حيز النفاذ وتحل محل معاهدة بروكسل لسنة 1924 ، نجد أن القواعد عادت إلى الأخذ بأخطر الأحكام المتعلقة بإعفاءات الناقل من المسؤولية الواردة بمعاهدة بروكسل . فنقلت حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية و الحريق و عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدئ السفر (القاعدة 5 فقرة 4) . و كان الأحرى حسب رأي الفقه إقتفاء أثر إتفاقية هامبورغ و إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ، إذ أن الإتفاقيتين تعتبران نتاج كفاح و إجتهاد مجتمع النقل البحري لإرساء قواعد حديثة موحدة و متوازنة . و الغريب في الأمر أن منظمة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية قد شاركت في وضع هذه القواعد على الرغم من أنها هي التي تبنت إصدار الإتفاقيتين ، كما أن من أولى مهامها العمل توحيد قوانين النقل الدولية و رعاية مصالح الدول النامية في النقل البحري.

³⁶⁵ Christian SCAPEL ,op.cit., p.139.

³⁶⁶ د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص 62.

و هكذا يلاحظ أن حتى في مجال التعويض لم تستطع قواعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية تحقيق الوحدة المنشودة للنقل المتعدد الوسائط . فالتباين الموجود بين حدود المسؤولية التي تنص عليها هذه القواعد مبالغ فيها حيث أن هناك ثلاث نظم للتعويض عن الضرر قابلة للتطبيق وبينهما تفاوت كبير. فأحد هذه النظم يتعلق بالحدود الواجبة التطبيق على النقل الذي يتضمن مرحلة بحرية أو نهريّة . و الآخر يتعلق بالنقل الغير بحري أو نهري و الأخير خاص بالنظام الشبكي عند تحديد مكان وقوع الضرر و هذا أمر سوف يصعب من وجهة نظر جانب آخر بعض الفقه إعتقاد أصحاب المهنة لهذه القواعد³⁶⁷ . و نظرا لأن هذه القواعد لا تحقق الوحدة المنشودة للنقل متعدد الوسائط و نظرا لأنها ليس لها أي صفة إلزامية فان هذه القواعد تبدو غير ذي منفعة و تعتبر مصدرا للتعقيدات بالنسبة للشاحنين. أما بالنسبة للضرر غير المباشر فهو يبدو في الظاهر أنه لمصلحة الشاحنين لأنه يعطيهم الحق ليس فقط في الحصول على التعويض عن الضرر المباشر (هلاك- تلف) و لكن أيضا عن الأضرار غير المباشرة. ولكن في الحقيقة هذا الحق فارغ المضمون لا يحصل في أي حال من الأحوال إلا على الحد الأعلى للمسؤولية و هو قيمة النولون المتفق عليه و ذلك أيا كانت قيمة الضرر الغير مباشر.

تهدف قواعد أُل غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية إلى تسوية تعدد الأنظمة القانونية في النقل المتعدد الوسائط ، و إلى صياغة الخطوط الأساسية لوثيقة نقل متعدد الوسائط يحكمها نظام قانوني واحد ، فقام متعهدو النقل المتعدد الوسائط بهدف توحيد النقل متعدد الوسائط إلى تحرير ما يسمى بسند الشحن المباشر الجماعي ، لكن هذه الوثائق و السندات طرحت بعض الإشكالات التي سنقوم بدراستها في الفصل الموالي .

367 د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص143.

الفصل الثاني

الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط

وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط هي أداة إثبات هذا العقد، حيث يوقع هذه الوثيقة متعهد النقل أو مندوبه و التي تفيد قيام متعهد النقل متعدد الوسائط بالتعهد بتسليم البضاعة التي تلقاها هو أو مندوبة وبقيت معه تحت حراسته لنقلها إلى مكان الوصول³⁶⁸.

و من المعروف أن وثيقة النقل التي تحكم النقل المتتابع أحادي الواسطة تسمى " سند الشحن المباشر " و هذا هو الحال عندما تحكم هذه الوثيقة نقل بحري بحت تم تنفيذه بواسطة عدة ناقلين بحريين متتابعين خاضعين لنظام قانوني واحد. أما في حالة النقل المتعدد الوسائط تسمى هذه الوثيقة بوثيقة النقل متعدد الوسائط، أو بسند الشحن المباشر للنقل المشترك، حيث تقوم هذه الوثيقة بتغطية النقل برمته. و تعتبر وثيقة النقل متعدد الوسائط مجرد شكل متطور لسند الشحن التقليدي. و كان من الطبيعي أن يكون لهذه الوثيقة نفس القيمة القانونية لسند الشحن إلا أن الأمر في الحقيقة ليس كذلك على أساس أن صلاحية هذه الوثيقة للإثبات و صفتها كإيصال بإستلام البضاعة ليس محل جدل. كما أن فضلا عن ذلك كان من المفروض أن تتوحد جميع مراحل النقل – و ذلك بفضل هذه الوثيقة – إلا أنه نادرا ما تكون وثيقة النقل متعدد الوسائط هي الوثيقة الوحيدة المستخدمة في هذا النوع من النقل³⁶⁹.

و على العكس مما جاء في قواعد هامبورغ 1978³⁷⁰، و معاهدة بروكسل³⁷¹، فإن متعهد النقل المتعدد الوسائط يلتزم بعد أخذ البضائع في حراسته بأن يصدر وثيقة نقل متعدد الوسائط لصالح المرسل دون طلب منه (المادة 5 فقرة 1).

³⁶⁸ و قد نصت الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية النقل المتعدد الوسائط بخصوص وثيقة النقل بأنها " وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط، و أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في حراسته، و تعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور".

³⁶⁹ د. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 286.

³⁷⁰ الفقرة الأولى المادة 14 من قواعد هامبورغ.
الفقرة الثالثة المادة 3 من معاهدة بروكسل 1924.

إذن فوثيقة النقل المتعدد الوسائط، تعد إحدى الدعائم الرئيسية التي يستند إليها هذا النقل. فلها دور ووظائف قانونية هامة، و لها شكل و مضمون خاص، وتمثل ما تحويه من شروط وبيانات و تحفظات أحكاما تسري فيما بين طرفي عقد النقل وفي مواجهة الغير.

و يستفاد من نص المادة 13 من إتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط أن وثيقة النقل ليست هي المستند الوحيد، بل على العكس فإن إصدارها لا يغني عن إصدار سندات نقل أحادي الوساطة أو إيصالات بضائع أو الشهادات الجمركية التي تكون لازمة لعمليات النقل متعدد الوسائط، ومن أجل مواكبة التقدم التكنولوجي في مجال النقل نلاحظ أن التوقيع الذي يقوم به متعهد النقل أو شخص مفوض من قبله³⁷² على الوثيقة يأخذ عدة صور ، حيث قد يكون بخط اليد أو مطبوعا بالفاكسيميلي ، أو مبصوما بالتنقيب أو الختم أو على صورة رمز ، أو يكون بأي وسيلة إلكترونية أخرى³⁷³ . أما الفقرة الرابعة من المادة الخامسة من الإتفاقية فتجيز إصدار وثيقة نقل متعدد الوسائط غير قابلة للتداول بإستخدام أي وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلا للبيانات التي من المفروض أن تحتويها الوثيقة كل ذلك بعد موافقة المرسل. وقد أشارت نفس المادة إلى أن قيام متعهد النقل بتقديم مستخرج مقروء و مطبوع ويحتوي على جميع البيانات المسجلة إلى المرسل بعد أن يأخذ المتعهد منه البضاعة و تصبح في حراسته، فإن هذا المستخرج يعتبر وثيقة نقل متعدد الوسائط.

و قد أعطت إتفاقية النقل متعدد الوسائط المرسل الحق في أن يختار وثيقة النقل قابلة للتداول أو غير قابلة للتداول. و هذا بخلاف معاهدة بروكسل لسنة 1924، و قواعد هامبورغ 1978.

³⁷¹ حيث تنص على انه " على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع و أخذها في عهده ، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلب الشاحن ، سند شحن يتضمن مع تيناته المعتادة البيانات الآتية.... "

³⁷² الفقرة الثانية من المادة 5 من الإتفاقية.

³⁷³ الفقرة الثالثة من المادة 5 من الإتفاقية. و يلاحظ أن الفقرة الثالثة من المادة 14 في قواعد هامبورغ 1978 قد ذكرت نفس الحكم .

أما الفقرة الأولى (أ) من المادة 6 من الإتفاقية فقد ذكرت أن الوثيقة القابلة للتداول قد تصدر للأمر أو لحامله. و بالطبع في الحالة الأولى يمكن نقل الملكية للبضائع المثبتة في الوثيقة عن طريق التظهير وبناء على عملية التظهير يقوم المظهر إليه باستلام البضائع. كما لا يجوز لمتعهد النقل الإحتجاج بأي دفع قبل المظهر إليه والتي قد تكون له قبل المرسل الذي قام بعملية التظهير³⁷⁴. أما بالنسبة إلى وثيقة النقل لحامله فكما هو معلوم تكون قابلة للتداول بالتسليم³⁷⁵.

و لكي يعرف حامل الوثيقة عدد الأصول التي تم إصدارها لإتقاء عمليات الغش نجد أن الفقرة الأولى (د) من المادة السادسة من إتفاقية النقل متعدد الوسائط قد نصت على أنه " إذا أصدرت الوثيقة في أكثر من أصل واحد فيجب أن يشار فيها إلى عدد الأصول " إلا أن ذمة متعهد النقل تبرأ إذا ما قام بتسليم البضائع بحسن نية إذا ما حصل على أحد الأصول التي تم إصدارها³⁷⁶.

و بالنسبة للوثائق الغير قابلة للتداول، فيقع على عاتق متعهد النقل الالتزام بتسليم البضائع إلى الشخص المذكور إسمه في الوثيقة دون غيره³⁷⁷. و ذلك بعد أن يتأكد من شخصيته ليكون على علم و ثقة من أنه هو المسمى في وثيقة النقل أو وكيل مفوض عنه.

لجأ متعهدو النقل المتعدد الوسائط بهدف توحيد النقل متعدد الوسائط إلى تحرير ما يسمى بسند الشحن المباشر الجماعي الذي يتعهد بموجبه الوكيل بالعمولة للنقل ، نظير أجر معين بنقل البضائع التي يعهد بها إليه من مكان الإستلام إلى مكان التسليم ، إلا أن هذا السند أيضا لم ينجح في توحيد النقل إلا بصورة إستثنائية . و سنقوم الآن بإيضاح الصعوبات التي تسببت فيها هذه الوثائق و السندات.

³⁷⁴ د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 215.

³⁷⁵ الفقرة أولى (ج) من المادة (6) من إتفاقية النقل متعدد الوسائط.

³⁷⁶ الفقرة الثالثة من المادة السادسة.

³⁷⁷ المادة (7) من الإتفاقية والتي تنص على وجوب تحديد اسم المرسل إليه في هذه الوثائق.

هذا ما يدفعنا إلى دراسة الوثائق الأخرى للنقل مقارنة بوثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط في المبحث الأول ، و كذا عقد الوكالة بالعمولة للنقل في المبحث الثاني من هذا الفصل.

المبحث الأول

الوثائق الأخرى و وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط

من المعروف أن وثيقة النقل التي تحكم النقل المتتابع أحادي الوساطة تسمى " سند الشحن المباشر " و هذا هو الحال عندما تحكم هذه الوثيقة نقلا بحريا بحت تم تنفيذه بواسطة عدة ناقلين بحريين متتابعين خاضعين لنظام قانوني واحد.

و عندما يفترض النقل عدة وسائط تسمى هذه الوثيقة " بوثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط " أو بسند الشحن المباشر للنقل المشترك " و هذا هو الحال مثلا عندما تنقل البضائع بطريق البحر ثم بطريق البر ثم بالجو الخ فتقوم وثيقة النقل متعدد الوسائط بتغطية النقل برمته . و تعتبر وثيقة النقل متعدد الوسائط التي يستخدمها أصحاب المهنة مجرد شكل متطور لسند الشحن التقليدي و لكنها تستخدم في النقل متعدد الوسائط . و كان من الطبيعي أن يكون لهذه الوثيقة نفس القيمة القانونية لسند الشحن إلا أن الأمر في الحقيقة ليس كذلك³⁷⁸.

و سند الشحن المشترك هو عبارة تستعمل بشكل عام لتعني وثيقة تحتوي على عقد نقل البضائع من مكان إلى آخر من مراحل منفصلة أحدها على الأقل مرحلة نقل بحري تقليدي، و تستعمل أحيانا تعبيرات أخرى لتدل على ذات المفهوم في بلدان مختلفة³⁷⁹.

³⁷⁸ تستخدم هذه التسمية في فرنسا بجانب تسمية وثيقة النقل متعدد الوسائط انظر: د. عبد القادر حسين العطير، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، 1983، ص 216.

³⁷⁹ د. عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 216.

و يؤخذ على التعريف السابق أنه إفتراض أن الشحن المشترك لا بد و أن تكون إحدى
مراحله مرحلة نقل بحري ، مع أن الواقع قد يكون غير ذلك فيصدر سند الشحن ناقل جوى
أو ناقل بري.

و لأن النقل الحاويات تشتمل في أغلب الأحيان على مرحلة نقل بحرية فإن إهتمامها
ينصب على سند الشحن المشترك الذي يصدره الناقل البحري ، و لذا فإن بعض الفقه كالدكتور
حسن العطير يميل إلى التعريف الذي يرى أن النقل المشترك الدولي هو ذلك النقل الذي يتضمن
وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة على أن تكون أحدها مرحلة نقل بحرية و يكون النقل
بين دولتين على أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص أو الهيئة التي تنظم هذا النوع من النقل
و التي تعتبر مسئولة عن تنفيذ العقد كاملاً³⁸⁰.

إن نقل البضائع بواسطة وسيلتي نقل أو أكثر قد عرفة العمل مند وقت طويل ، و تكون
عمليات النقل التي يستتبعها محلا في العادة لعقود نقل مختلفة كل منها مستقل عن الآخر ، و قد
تبرم هذه بمعرفة الشاحن نفسه أو بواسطة وكيل عادي أو وكيل بالعمولة للنقل ، و العقود التي
تبرم هذا النحو تحكمها قواعد قانونية مختلفة بسبب تطبيق الإتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية
التي تنظم وسائل النقل المختلفة.

من المشاكل التي جلبها نظام الحاويات هي أن الحاوية نفسها أصبحت معرضة للنقل
المتوالي ، و لذا فإنها تحتاج إلى شكل من أشكال السندات المشتركة ذلك أنه و إن كانت مشكلة
النقل المشترك البحري الدولي لا ترتبط لزاما بالحوايات ، إلا أن إنتشار النقل بها في الوقت
الحاضر بواسطة شركات ملاحية ضخمة قد جعل مشاكل النقل المشترك متشابكة مع مشاكل
الحاويات سواء على الصعيد العملي أو على الصعيد النظري حيث أن معظم النقل المشترك
ينتج حاليا على نظام الحاويات ، مما أوجد الحاجة إلى وجود شخص قانوني يسأل عن جميع
مراحل النقل و هذا الشخص قد يكون هو الناقل البحري أو البري أو وكيل بالعمولة للنقل.

380 د. عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 216.

المطلب الأول

وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط

تبنى فلسفة النقل الدولي متعدد الوسائط على أساس تعهد شخص معين هو متعهد النقل، بصفته أصيلاً ، لا بالوكالة عن المرسل أو عن أي شخص آخر ، بنقل البضائع التي يعهد بها إليه ، من محل القيام إلى محل الوصول ، بموجب عقد نقل متعدد الوسائط ، نظير أجر معلوم ، بحيث تنعقد مسؤولية متعهد النقل عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير خلال مدة بقائها في حراسته. و هو يصدر لهذا الغرض وثيقة نقل متعدد الوسائط ، تثبت العقد و تغطي كافة مراحل النقل.

إذا فوثيقة النقل المتعدد الوسائط ، تعد إحدى الدعائم الرئيسية التي يستند إليها هذا النقل. فلها دور ووظائف قانونية هامة ، و لها شكل و مضمون خاص ، و تمثل ما تحتويه من شروط و بيانات و تحفظات أحكاما تسري فيما بين طرفي العقد النقل و في مواجهة الغير.

الفرع الأول

وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط مقارنة مع سند الشحن التقليدي

تلعب وثيقة النقل متعدد الوسائط دوراً هاماً في العمليات التجارية حيث تسمح وحدها بتمويل عمليات التجارة الدولية التي تعتبر في أغلب الأحيان أساس لعمليات النقل³⁸¹. و لكن السؤال الذي يثار هو الآتي : هل تستطيع هذه الوثيقة - التي تحل محل الوثائق التقليدية لتغطية النقل بأكملها - أن تمنح للشاحن نفس المميزات التي يمنحها له سند الشحن التقليدي؟

يفترض في وثيقة النقل متعدد الوسائط أو كما يسميها البعض في فرنسا " سند الشحن المباشر للنقل المشترك " ³⁸² أنها تؤدي الوظائف الثلاثة لسند الشحن التقليدي أي أنها تكون بمثابة إيصال بإستلام البضائع و حجة في الإثبات لما ورد فيها و أن تكون قابلة للتداول

³⁸¹ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 282.

³⁸² René RODIERE, Traité général de droit maritime, Dalloz, 1970,p.195.

و لتمثيل البضاعة . فمثلها مثل سند الشحن تعتبر وثيقة النقل الدولي المتعدد الوسائط أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط كما أنها تسمح بإثبات أن متعهد النقل قد تسلم البضائع فعلا وأن هذه البضاعة مطابقة للبيانات الموجودة في الوثيقة³⁸³.

و لكن من الملاحظ أنه إذا كانت صلاحيتها للإثبات و صفتها كإيصال بإستلام البضائع ليست محل جدل إلا أن قابلية الوثيقة للتداول و تمثيلها للبضائع محل النقاش . فبالنسبة للكثير من الفقهاء ليس هناك أي قاعدة قانونية تمنع من أن تكون الوثيقة قابلة للتداول و أنه يكفي لإعتبارها كذلك أن تحرر الوثيقة لحاملها أو إسمية³⁸⁴، و عندما تكون الوثيقة متعلقة بنقل دولي بحري أو جوي فالقاعدة أنها تكون قابلة للتداول . و لكن يختلف الأمر إذا كانت الوثيقة متعلقة بنقل دولي بطريق البر – فالإتفاقية الدولية للنقل بطريق البر تنص في مادتها السادسة على أنه يجب أن تتضمن وثيقة النقل إسم و عنوان المرسل إليه . و توحى قراءة هذا النص بأن الإتفاقية لا تسمح بقابلية النقل للتداول ، إلا أن الأمر في الحقيقة ليس كذلك لأنه إذا كانت الإتفاقية لا تنص على تحرير وثيقة نقل قابلة للتداول فهي أيضا لا تمنعه . و يجب في هذه الحالة تطبيق المبدأ العام الذي بموجبه يمكن تحرير سند ملكية لحامله أو اسمي خاصة وأن الإتفاقية تنص على أن الأشخاص يستطيعون كتابة كل البيانات التي يرغبون تدوينها في وثيقة النقل أي أنه يمكن لهم كتابة بيان خاص بقابلية الوثيقة للتداول . هذا و تنص إتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط على إصدار وثيقة نقل متعدد الوسائط قابلة للتداول بموافقة الشاحن.

و الجدير بالذكر أن هناك في الحياة العملية – عدة وثائق نقل قابلة للتداول – إلا إذا تم الإتفاق على غير ذلك في الوثيقة – مثل وثيقة الـ³⁸⁵ FIATA و الـ³⁸⁶ FBL و وثيقة

³⁸³ فاروق ملش، المرجع السابق، ص 431.

Pierre Bonassies et Christian Scapel, droit maritime, op.cit., p.781.

Yves TASSEL ,Projet CNUDCI :une double critique de fond , D.M.F.n°644, Phillippe DELLEBECQUE , Le Projet³⁸⁴ CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer , op.cit., n°642, Christian HEBNER, La convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, D.M.F.n°609.

³⁸⁵Fédération internationale des Associations de transitaires et Assimiles.

FIATA Bill of Lading.
³⁸⁶

OMT/GACEF المتداولة في فرنسا³⁸⁷. إلا أنه من الملاحظ أن تحرير وثيقة النقل متعدد الوسائط قابلة للتداول ليس بالأمر الضروري بل أنها في أغلب الأحيان تعتبر ضارة و هذا ما توضحه الحياة العملية في مجال النقل المتعدد الوسائط . ففي وجود وثيقة نقل قابلة للتداول لا يستطيع الناقل تسليم البضائع إلا إلى حامل الوثيقة الذي يقوم بتسليم الوثيقة مقابل تسليم البضائع³⁸⁸. و لكن هذا الإجراء المرتبط بقابلية وثيقة النقل للتداول بات يشكل الكثير من التعقيدات خاصة و أن النقل أصبح من السرعة بحيث أنه غالبا ما تصل البضائع إلى مقصدها قبل وصول وثيقة النقل اللازمة للإستلام فلا يستطيع الناقل تسليم البضائع للمرسل إليه فيضطر إلى تخزين البضائع إنتظار لوصول الوثيقة مما يعرض البضاعة إلى التلف و تحمل الناقل مصاريف التخزين . أما إذا كانت الوثيقة غير قابلة للتداول يستطيع تسليم البضائع إلى المرسل إليه حتى ولو كانت الوثيقة الأصلية ليست بين يدي هذا الأخير.

إلا أنه إذا كانت وثيقة النقل متعدد الوسائط قابلة للتداول مثلها مثل سند الشحن فقابليتها لتمثيل البضائع تعتبر من المسائل التي تثير الجدل . فالقاعدة هي أن تداول الوثيقة ينقل حق الدين على البضائع و لكن لا ينقل حيازة البضائع نفسها لأنه وفق الشريعة العامة يمارس حق الحيازة على الشيء المرتبطة بالحق العيني . و مع ذلك الدور الوثيقة إلى تمثيل البضاعة إلى سند الشحن البحري و أيضا في فرنسا إلى الشحن النهري . و بذلك أصبح من الممكن إعتبار حيازة سند الشحن البحري أو النهري بمثابة الحيازة الفعلية للبضائع . بحيث أصبح إرسال سند الشحن للمرسل إليه يسمح له بالمطالبة بالبضائع لأن سند الشحن هو وسيلة حيازة البضائع و حامل سند الشحن يعتبر بمثابة حائز للبضائع و مالك لها³⁸⁹. و هذا هو السبب في قابلية هذا السند للتداول حيث يكفي أن يكون الشخص حاملا شرعيا لسند الشحن ليعتبر حائزا للبضائع .

³⁸⁷ Dans les années 80, le GACEF (Groupement des Entreprises de Transports Françaises Auxiliaires du commerce Extérieur de la France) a mis au point avec l'IDIT (Institut du Droit International des Transports) le contrat OTM (Organisateur du Transport Multimodal) au terme duquel une responsabilité très large du transporteur a été prévue étant en tous les cas responsable de plein droit des pertes ou dommages causés aux marchandises confiées.

³⁸⁸ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 286.

³⁸⁹ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 290.

و بناءا عليه فان نقل الملكية سند الشحن إلى شخص معين يسمح له ببيع البضائع و تداولها و الإستفادة من رأس المال الذي تكونه أثناء رحلة البضائع.

من خلال ما تقدم يبدو أنه من الأفضل أن تكون للوثيقة دورها في تمثيل البضائع ، و لكن هل هذا ممكن ؟ في ذلك يرى بعض الفقهاء أنه إذا كانت فكرة تمثيل البضائع تبعد عن الشريعة العامة و تؤثر على الوضع القانوني للغير فإنه ليس من حق المتعاقدين أن يعطوا للوثيقة هذه القيمة القانونية بالإتفاق فيما بينهم ، بل يجب أن يتم ذلك بنص القانون أو بموجب إتفاقية دولية . و يضيف البعض أنه إذا نشأ عرف نتيجة للقبول المتوالي في الأوساط التجارية لهذه الوثيقة كسند شحن حقيقي فان ذلك كان من الممكن أن يرتب الآثار التي تترتب على سند الشحن³⁹⁰.

و قد مثلت الـ غرفة التجارة الدولية دور الوثيقة في تمثيل البضائع و أدخلت في أول يناير سنة 1994 تعديلات على القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية (Règles et usances uniformes R.U.U)³⁹¹ الخاصة بالإعتماد المستندي CREDOC. و على عكس القواعد القديمة لسنة 1983 التي كانت لا تعرف إلا سند الشحن FIATA فان القواعد الموحدة الحديثة لسنة 1993 تقبل و تعترف في مادتها السادسة و العشرون بكل وثائق النقل متعدد الوسائط لتضع نهاية إلى الوضع الذي يمتاز به سند الشحن FIATA . فقواعد سنة 1983 كانت تنص على أن البنوك - فيما عدا الإتفاق المخالف في الإعتماد المستندي - يجب أن ترفض وثيقة النقل التي حررها متعهد النقل إلا إذا كانت سند شحن FIATA مصدق عليه من غرفة التجارة الدولية أو الدولية أو إذا كانت الوثيقة تنص على أن الشخص الذي حررها هو متعهد النقل الذي تصرف بصفته ناقلا أو وكيلا لناقل معين . ولكن ابتداء من سنة 1993 إختفت أولوية سند الشحن المباشر FIATA ليصبح سند الشحن و كأنه وثيقة نقل حررها متعهد النقل³⁹².

³⁹⁰ Pierre BONASSIES, Aspects nouveaux de la responsabilité, D.M.F. n°622. Erwan CORNEC, Sur l'application de l' article L. 146-6 , D.M.F. n°600.

³⁹¹ Martine MASSABIE-François, Élisabeth POULAIN, Lexique du commerce international: les 2 600 mots actuels et pratiques de l'import-export, Editions Bréal, 2002, p.240.

³⁹² Christian SCAPEL ,op.cit., p.140.

كان يجب إذن أن يؤدي قبول البنوك للوثيقة إلى إعتبارها وثيقة قابلة للتداول و ممثلة للبضائع ، إلا أن النصوص الحالية للقواعد الموحدة تؤدي إلى كثير من التعقيدات . ففي مادتها السادسة و العشرون تنص هذه القواعد على أن البنوك تقبل وثيقة النقل متعدد الوسائط بشرط أن تظهر هذه الوثيقة من جهة إسم الناقل أو متعهد النقل و أن تكون من جهة أخرى موقعة من الناقل أو من وكيل لناقل معين يتصرف بإسم و لحساب هذا الناقل . و ينتج عن ذلك أنه لكي تقبل البنوك وثيقة النقل متعدد الوسائط في عمليات الإعتقاد المستندي يجب أن يكتب محررها كلمة " as carrier " في ظهر الوثيقة أو أن يقوم بتوقيعها وكيل يتصرف بإسم و لحساب ناقل معين³⁹³ .

و قد تسبب هذا الوضع في مشكلتين : الأولى متعلقة بلائحة متعهد النقل متعدد الوسائط و الثانية متعلقة بالقيمة القانونية لوثيقة النقل متعدد الوسائط فكلمة " متعهد النقل متعدد الوسائط " تعني " الوكيل بالعمولة للنقل " و ليس الناقل ، و لكن لكي تقبل البنوك وثيقة النقل متعدد الوسائط يجب وفقا للقواعد الموحدة أن يوقع متعهد النقل بصفة ناقلا as carrier . و بناءا عليه يمكن أن نستنتج من جهة أن وثيقة النقل التي وقع عليها متعهد النقل بالصفة هذه سوف ترفضها البنوك لأنها غير موقعة من الناقل ، و من جهة أخرى إذا كانت وثيقة النقل موقعة as carrier فسوف تقبلها البنوك و لكن سيتحول متعهد النقل بموجبها إلى ناقل متعاقد مسئول عن المرحلة التي تواجدت فيها البضائع بين يديه و ليس عن النقل بأكمله . و بذلك سوف لا تتحقق وحدة النقل على عكس ما يتوقع من النقل متعدد الوسائط.

و عليه تنقسم العلاقات القانونية التي يرتبط بها متعهد النقل المتعدد الوسائط عندما يباشر إلتزامه بنقل البضاعة ، إلى شقين رئيسيين : الشق الأول هو ما يتعلق من هذه العلاقات بالمرسل المتعاقد معه ، و هذه تنظمها وثيقة النقل المتعدد الوسائط . أما الشق الثاني من هذه العلاقات ، فهو ما يتعلق بالناقلين من الباطن الذين يعهد إليهم متعهد النقل بتنفيذ مراحل معينة من رحلة البضاعة ، و هذه تنظمها سندات الشحن أو تذاكر النقل حسب الأحوال³⁹⁴ .

³⁹³ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 295.

³⁹⁴ تنص المادة 13 من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط على انه: " لا يمنع إصدار وثيقة النقل المتعدد الوسائط من إصدار أي سندات أخرى، إذا لزم الأمر ، تتصل بالنقل أو بخدمات أخرى ينطوي عليها النقل الدولي متعدد الوسائط ، وفقا للاتفاقيات الدولية أو القوانين

الفرع الثاني

وثيقة النقل الدولي المتعدد الوسائط في الحياة العملية

يفترض أن تكون وثيقة النقل المتعدد الوسائط هي الوثيقة الوحيدة المستخدمة في هذا النوع من النقل إلا أن الأمر في الواقع ليس كذلك حيث أنه يفترض لوحدة النقل إنتقال وثيقة النقل مع البضائع من يد ليد حتى تصل إلى مكان الوصول . و في هذه الحالة يفترض أن يكون الناقلين قد قبلوا الإنضمام إلى هذه الوثيقة الأمر الذي لا يحدث إلا إذا كان قد تم مسبقا وضع تعريفه موحدة أو إبرام إتفاق بين محرر الوثيقة و باقي الناقلين و تسمى هذه الحالة بسند الشحن المباشر الجماعي .

و لكن من الملاحظ أن وثيقة النقل متعدد الوسائط تكون بسيطة و تؤدي إلى تحرير عدة وثائق نقل أخرى عن كل مرحلة من مراحل النقل فتحقق بذلك وحدة النقل في علاقة متعهد النقل متعدد الوسائط بالشاحن فقط .

و يتسبب تعدد وثائق النقل في خلق مشكلة خاصة بحجية وثيقة النقل متعدد الوسائط في مواجهة حامل الوثيقة المتعلقة بكل مرحلة من مراحل النقل و تزيد الحجية الخاصة التي يتمتع بها سند الشحن التقليدي من صعوبة الموقف لأنه بمجرد تحرير سند الشحن التقليدي و تمام تسليم البضائع يفرض القضاة دعوى حامل وثيقة النقل المتعدد الوسائط³⁹⁵ .

المطلب الثاني

سند الشحن المباشر الجماعي

هذا السند يستخدمه متعهدو النقل في فرنسا³⁹⁶ و هو يختلف عن سند الشحن التقليدي بأنه بدلا من أن يقوم بتحريره متعهد النقل الذي يقوم بإبرام عقود النقل مع الناقلين تحرير من البداية بواسطة جميع الناقلين . و يتم توقيع هذا السند إما بواسطة كل ناقل على حدا أو بواسطة

الوطنية الواجبة التطبيق . " غير أنها عادت قائلة: " إلا أن إصدار مستندات أخرى لا يخل بالصفة القانونية لمستند النقل المتعدد الوسائط . "

³⁹⁵ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 295.

³⁹⁶ سند الشحن المباشر الجماعي باللغة الفرنسية le connaissance direct collectif Olivier CACHARD, Code maritime: Droit international et droits européens, Larcier, 2006, p.112.

وكيل مشترك لمختلف الناقلين أو بواسطة ناقل واحد بالنيابة عن باقي الناقلين فيوقع عن نفسه و عنهم في أن واحد و يتصرف محرر سند الشحن في هذه الحالة الأخيرة بصفته ممثلاً لجميع الناقلين و لسند الشحن المباشر الجماعي أهمية كبرى من حيث أنه يؤدي إلى مساءلة الناقلين بالتضامن في حالة وقوع الضرر (الفرع الأول) .

إلا أنه يصعب في الواقع العملي أن يقوم الناقلين بتوريط أنفسهم بتحمل مثل هذه المسؤولية الثقيلة ، الأمر الذي دفعهم إلى إضافة شروط خاصة في سند الشحن تحد من مسؤوليتهم أو تعفيهم منها مستغلين في ذلك حريتهم المطلقة بالتعاقد بسبب الفراغ التشريعي الذي يعاني منه النقل المتعدد الوسائط (الفرع الثاني) .

الفرع الأول

الشكل القانوني لسند الشحن الجماعي و النتائج المترتبة عليه

عالج المشرع الجزائري سند الشحن الجماعي في المواد من 763 إلى 769 من القانون البحري ، و تطبق جميع أحكام سند الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشر ، كما توضحه المادة 763 من القانون البحري « تطبق أحكام هذا الفصل و المتعلقة بوثيقة الشحن المباشر و التي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئياً بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي أو عن طريق السكك الحديدية » .

يتعين توضيح القواعد القانونية التي تحكم سند الشحن المباشر الجماعي في حالة النقل الأحادي الواسطة قبل إستعراض الصعوبات الناتجة عن تطبيق تلك القواعد في حالة النقل متعدد الوسائط .

في حالة النقل الأحادي الواسطة ³⁹⁷، غالباً يقوم سند الشحن المباشر الجماعي بتوضيح أجرة النقل و كل طرق تنفيذ عمليات النقل المختلفة ³⁹⁸ الأمر الذي سمح للشاحن بمعرفة الظروف التي سيتم فيها تنفيذ النقل برتمته . و بموجب هذا السند يرتبط جميع الناقلين

³⁹⁷ , Transport intermodal de marchandises, OECD Publishing, 2001Édition illustrée , p.74.

توحد التعريفات كل شروط تنفيذ النقل و تطرح جانبا كل التعقيدات التي يمكننا مصادفتها في مجال المسؤولية.

مسبقا بعلاقة تعاقدية مع الشاحن يتحملون بمقتضاها جميعا و بالتضامن مسؤولية النقل برمته ففي وجود هذا السند يعتبر النقل كما لو كان يتم تنفيذ على خط واحد ، هذا بالإضافة إلى أن هذا السند يعتبر قرينة على إستلام الناقل الأول و جميع الناقلين للبضائع كما أن البيانات الموجودة في هذا السند و المتعلقة بكمية و نوع و طبيعة البضائع تعتبر قرينة للجميع في مواجهة حامل السند الذي من حقه المطالبة بالبضائع كما هي مبينة في سند الشحن. فإذا تسلم أحد الناقلين – أثناء عملية النقل – البضائع في حالة تختلف عن حالتها المبينة في سند الشحن فيحق لهذا الناقل عمل التحفظات اللازمة ، و لكن لن يكون لهذه التحفظات أي اثر إلا بين الناقلين و ذلك لأنه إذا كانت التحفظات قد تم عملها بعد تحرير سند الشحن فهي ليس لها أية حجة في مواجهة حامل سند الشحن.

و القاعدة أن إستخدام سند الشحن المباشر الجماعي يؤدي إلى النتائج القانونية التالية :

- 1-تحكم علاقة حامل السند بالناقل أو بالناقلين أجمعين الشروط الموجودة في سند الشحن فقط أما الشروط التي أدرجها الناقلين اللاحقين فهي ليست لها أية حجة عليه.
- 2-يستطيع حامل السند المطالبة بالبضائع بالحالة و الكمية المبينة في السند.
- 3-يستطيع حامل السند أن يتوجه – للمطالبة بتسليم البضائع أو بالتعويض – إلى كل من الناقل الأخير أو محرر سند الشحن أو الناقل المتوسط بدون أن يكون مضطرا إلى إثبات مكان وقوع الضرر.
- 4-يسأل الناقلين بالتضامن تجاه حامل السند.

إلا أنه إذا كان تطبيق هذه القواعد سهلا عندما يكون النقل أحادي الواسطة فإن محاولة تطبيقها على النقل المتعدد الوسائط يثير العديد من المشاكل .

أما في حالة النقل متعدد الوسائط الذي يتم تنفيذه بموجب عقد نقل واحد في مشكلة تعجز الشريعة العامة عن حلها ³⁹⁹ ، فالمفروض وفقا لسند الشحن الجماعي أن يكون الناقلين مسؤولين بالتضامن ، و لكن في النقل متعدد الوسائط تختلف النظم القانونية التي تحكم مسؤولية هؤلاء الناقلين فكيف مساءلتهم بالتضامن مع إختلاف المسؤوليات .

³⁹⁹ R.RODIERE, traité gén. Dr. Maritime, op. Cit., p.123.

الفرع الثاني

الشروط الإتفاقية التي تحول دون تحقق وحدة النقل متعدد الوسائط

وفقا لهذه الشروط تقتصر مسؤولية متعهد النقل تارة على مرحلة النقل التي يقوم بتنفيذها بنفسه و بوسائله الخاصة ، و تارة أخرى على الضرر الذي لم يتحدد مكان وقوعه . في حالة مسؤولية متعهد النقل عن المرحلة التي يقوم فيها بتنفيذ النقل بنفسه ، يعفي متعهد النقل نفسه بواسطة هذا الشرط من المسؤولية عن النقل برمته . فهذا هو الحال مثلا عندما تقتصر مسؤوليته على المرحلة ما بين إستلامه البضائع من يد الشاحن حتى تسليمه إياها للناقل الأول في سلسلة الناقلين .

أما حالة مسؤولية متعهد النقل عن الضرر مجهول المصدر ، قد يدرج متعهد النقل شرطا في سند الشحن يتعهد بموجبه بتحمل المسؤولية في حالة ما إذا لم يتم تعيين مكان الضرر . و نجد هذا النظام في النصوص القانونية ، فقد نصت القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية على أن يتحمل متعهد النقل المسؤولية عن الضرر الذي لم يتم تعيين مكان وقوعه و على أنه في حالة التمكن من تحديد هذا المكان فإنه يجب تطبيق القوانين الوطنية و المعاهدات الدولية الواجبة التطبيق كما لو كان سند الشحن المباشر الجماعي غير موجود . و هذا هو أيضا ما نصت عليه الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر بالنسبة للمرحلة البحرية من النقل بر/ بحر الذي لم يحدث فيه التفريغ البضائع من الشاحنة في أي مرحلة من مراحل النقل .

المبحث الثاني

عقد الوكالة بالعمولة للنقل⁴⁰⁰

عملت منظمة القانون الدولي للنقل مند عام 1978 على تبسيط العلاقة بين متعهدي النقل متعدد الوسائط و عملائهم ، فإبتدعت نوعا جديدا من العقود النموذجية التي تهدف بصفة أساسية إلى ضمان وصول البضائع إلى مكان الوصول بالشروط التي يملئها العميل نفسه⁴⁰¹ . و قد لاقى هذا النوع الجديد من العقود الصدى لدى (Groupement des Entreprises de

⁴⁰⁰ Luis POUGET, Du transport par eau et par terre: navigation maritime et intérieure, commissionnaires, messageries : chemins de fer, télégraphie, postes, voitures, etc. : suivi d'une table analytique des matières et de jurisprudence, Volume 1, Auguste Durand, 1859, p.15.

⁴⁰¹ Communication Les auxiliaires des transports et intervenant dans la chaine logistique, op.cit., p.58.

GACEF (droit Français Auxiliaires du commerce extérieur de France التي وضعت بالمشاركة مع متعهدي النقل متعدد الوسائط عقد النقل متعدد الوسائط مصحوب بعقد تأمين يضمن إتمام عملية النقل بدون أي تحديد للمسؤولية و قد أطلق على هذا إسم : عقد النقل OTM/GACEF (المطلب الأول) .

و يدخل هذا العقد في منهج المسؤولية المستقلة و الموحدة التي تنادي بها منظمة الكنودسي (اليونكتاد) من أجل إرتقاء النقل المتعدد الوسائط على أسس قانونية آمنة أو بمعنى آخر من أجل التوصل إلى توحيد هذا النوع من النقل عن طريق تأسيس نظام المسؤولية موحد . ووفقا لهذا العقد سوف تتوحد الفروع المختلفة للتشريعات الخاصة بالنقل في النظام القانوني واحد منصوص عليه في عقد نقل معروف و مستخدم من الجميع سواء كانوا أصحاب المهنة أو من العملاء . وهذا العقد هو الوحيد الذي يقترح فعلا من تحقيق وحدة مسؤولية متعهد النقل ووحدة التعويض فهو يتطلب منا إلقاء بعض الضوء عليه (الفرع الثاني) .

المطلب الأول

عقد OTM/GACEF

بموجب هذا سند الـ OCL و الـ ACT تتحملان مسؤولية متعهد الوسائط برمته دون أي حالة من حالات الإعفاء أو التحديد من المسؤولية و ذلك مقابل إبرام الشاحن لعقد التأمين على البضائع بواسطة عليهم على أساس عقد نقل تحدد فيه القيمة الإجمالية للبضائع⁴⁰² .

و إتباعا لهذا السند يقبل متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب عقد النقل OTM/GACEF تحمل مسؤولية النقل بنفس الشروط التي كان ينص عليها هذا السند أي يضمن بدون أي قيود إتمام عملية النقل و هذا هو وجه الإبتكار في عقد الوكالة بالعمولة التقليدي حيث يمتد ضمان متعهد النقل للنقل برمته بدون أي حدود أو إعفاءات من المسؤولية (الفرع الأول) و ذلك مقابل شيء واحد إلا و هو إبرام الشاحن لعقد تأمين بواسطة متعهد النقل (الفرع الثاني).

⁴⁰² G.TANTIN, Les documents de transport combiné, op.cit., p.377.

الفرع الأول

مدى الضمان OTM/GACEF

ضمان متعهد النقل لإتمام عملية النقل هو ضمان شامل للنقل على أن يتم التعويض عن الضرر بناء على القيمة الإجمالية للبضائع المبينة مسبقا في عقد النقل . و مفاد ذلك أن متعهد النقل يتحمل وحده في مواجهة الشاحن مسؤولية النقل برمته أيا كان مكان وقوع الضرر و أيا كانت واسطة النقل المستخدمة . و هو في تحمله لهذه المسؤولية يتنازل ليس فقط عن حقه في الإستفادة من تحديد المسؤولية التي تنص عليها الإتفاقيات الدولية التي تطبق على مرحلة النقل التي وقع فيها الضرر و لكن أيضا عن الدفع بالقوة القاهرة للإعفاء من المسؤولية. و الحالات الوحيدة التي يمكن أن تعفيه من المسؤولية هي حالة الخطأ الشخصي للشاحن أو لصاحب الحق و العيب الذاتي في البضائع و الحروب (المادة 7 فقرة 2) .

و يختلف متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب هذا العقد عن الوكيل بالعمولة للنقل التقليدي في ثلاث نقاط : أولا على مستوى التحديد الإتفاقي للمسؤولية حيث أن الوكيل بالعمولة يستطيع تحديد المسؤولية بالإتفاق مع الشاحن . و يظهر أيضا إختلاف متعهد النقل عن الوكيل بالعمولة التقليدي على صعيد التحديد القانوني للمسؤولية حيث أن متعهد النقل يتعهد على عكس الوكيل بالعمولة للنقل الذي يستفيد من التحديد القانوني الذي تنص عليه الإتفاقيات الدولية بتعويض الشاحن بنسبة أكبر من التعويض الذي كان من الممكن الحصول عليه لو كان قد تعاقد مع الناقل مباشرة. و أخيرا يختلف متعهد النقل عن الوكيل بالعمولة للنقل في أنه يتنازل عن الدفع بالقوة القاهرة التي تعفيه من المسؤولية . و هكذا يتضمن متعهد النقل ، النقل برمته في جميع الحالات حتى في حالة القوة القاهرة إلا في حالة ما إذا كان الضرر ناتج عن فعل صاحب الشأن أو العيب الذاتي في البضائع أو الحروب⁴⁰³ .

فإذا كان هذا هو مدى الضمان OTM/GACEF يطرح السؤال التالي: ما هو مقابل الضمان ؟ هناك شرط جوهرى واحد و هو إبرام الشاحن لعقد التأمين بواسطة متعهد النقل.

⁴⁰³ Communication Les auxiliaires des transports et intervenant dans la chaine logistique, LE PHARE , op.cit. p.59.

الفرع الثاني

التأمين كشرط أساس لإستفادة الشاحن من الضمان

تستدعي دعوى الرجوع التي يقيمها متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط على الناقل ، أن يقوم هذا الأخير بتأمين مسؤوليته قبل متعهد النقل⁴⁰⁴ .

فغالبا ما يكون المتسبب في الضرر هو الناقل ، و يقوم مؤمن مسؤولية متعهد النقل بالرجوع عليه⁴⁰⁵ . أو ما يطلق عليه بحق المؤمن بالحلول أو الرجوع على الغير المتسبب في الضرر . و هو أهم ما يتمتع به المؤمن مقابل ما يقع عليه من أعباء في مواجهة المؤمن له . فيكون هذا الرجوع وفقا لقواعد مسؤولية الناقل التي تنظمها الإتفاقيات الدولية في هذا الصدد . و هنا يواجه المؤمن حدا أقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل .

يغطي تأمين مسؤولية ناقل البضائع كل ضياع أو تلف للبضائع المنقولة ، بما فيها مواد التغليف و الحاويات ، أثناء عملية النقل من الوقت الذي يتم فيه تحميلها على السفينة أو المركبة أو أي واسطة نقل مملوكة أو مستأجرة أو مستخدمة من قبل المؤمن له ضمن الحدود الإقليمية المتفق عليها ، و حتى يتم تفريغها في جهة الوصول النهائية لعملية النقل المحددة . بما في ذلك عمليات الشحن من وسيلة إلى أخرى .

و لما كان التأمين من المسؤولية وسيلة لتحقيق أهداف و مقاصد إجتماعية ، فقد فرض المشرع هذا النوع من عقود التأمين علة مسؤولية الناقل بمقتضى نصوص قانونية ، سواء كان الناقل بحريا ، بریا أو جويا .

⁴⁰⁴ Othman BEN FADDHEL, l'assurance transport de magasin a magasin, Le PHARE , N° 56 décembre 2003, P.43.

⁴⁰⁵ C.cass,1ère ch civile, 18 mars 1997 : « La cours d'appel a pu à bon droit, décidé que les assureurs, ayant réglé une indemnité d'assurance, acquièrent à concurrence de ce règlement, tous les droits de l'assuré nés des dommages ayant donné lieu à garantie et peuvent agir à l'encontre du responsable ou de son assureur , et ce conformément à l'article L 172-29 du code des assurances applicable à un transport multimodal . » :Revue Scapel, trimestre 01-1998,p 171.

أ - الناقل البحري : ألزم الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات كل ناقل بحري أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية إتجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و إتجاه الغير⁴⁰⁶.

ب - الناقل الجوي : طبقاً للمادة 196 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات يجب علة كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر ، لتغطية مسؤوليته إتجاه الأشخاص و البضائع المنقولة و إتجاه الغير . و ذلك تحت طائلة دفع الغرامة المالية المتراوحة بين 5000 100.000 د ج في حالة عدم الإمتثال لإلزامية التأمين .

كما أوجبت المادة 171 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية أو يخلق فوق القطر الجزائري ، سواء كان مسجلاً بالجزائر أو بالخارج ، أن يكتتب تأميناً يغطي مسؤولياته . على أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية⁴⁰⁷.

الجدير بالذكر أنه على المستوى الدولي ، لم تتعرض إتفاقية وارسو لـ 1929 ، للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق مرسل البضاعة . كما إكتفى بروتوكول لاهاي 1955 بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم للوفاء بالتعويضات المقررة وفقاً لأحكام إتفاقية وارسو ، و ذلك حتى جاءت إتفاقية مونتريال لـ 1999 و نصت في المادة 50 : « على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الإتفاقية ، و يجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الإتفاقية » . فالإتفاقية إذن تلزم الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقليها إجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم ، بحيث يكون هذا التأمين كافياً لتغطية المسؤولية المقررة بموجب هذه الإتفاقية ، و للدولة أن تقرر مدى ملائمة التأمين و كفايته لتحقيق الغرض منه .

⁴⁰⁶ المادة 193 فقرة 1 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات .

⁴⁰⁷ المادة 173 من القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

ما يحصل أن شركات التأمين تقوم بتغطية مسؤولية الناقل الجوي عن تلف أو هلاك البضائع ضمن وثيقة التأمين الشاملة للخطوط الجوية ، و التي تعتبر توسيعا لوثيقة تأمين الطائرات ، أو بموجب ملحق للوثيقة لتغطية المسؤولية القانونية للناقل وفقا للإتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل الجوي .

ج - الناقل البري : في إطار النقل البري، يلزم قانون التأمينات الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية إتجاه الممتلكات التي ينقلونها

408

و يشمل النقل البري للبضائع ، النقل الطرقي و النقل بالسكك الحديدية، و ذلك بمفهوم المادة 02 من القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، و المعدلة و المتممة بالقانون رقم 09/11⁴⁰⁹.

يخضع تأمين مسؤولية الناقل عبر الوسائط المختلفة للحد الأقصى لمسؤولية الناقل المؤمن له المنصوص عليه بموجب المعاهدات الدولية و القوانين الوطنية. حيث يلتزم المؤمن أن يعرض المؤمن له، عن أي مبلغ يكون ملزماً بدفعه كتعويض عن فقد أو هلاك أو تلف أو نقص في كمية أو وزن البضائع التي يتولى نقلها خلال فترة سريان هذا التأمين، على السفن أو أي وسائط نقل أخرى، بشرط أن تتقرر مسؤوليته عن التعويض المذكور بموجب أحكام و شروط عقد النقل أو القوانين الوطنية أو المعاهدات الدولية. و كذا عن أي مبالغ أو مصاريف إضافية تتعلق بأي تعويض قابل للدفع بموجب هذا التأمين، يكون المؤمن له قد أنفقها بموافقة المؤمن، بشكل معقول، لرد المطالبة بالتعويض بما فيها المصاريف القضائية⁴¹⁰. بمعنى أن جميع ما يطرأ من فقد أو هلاك أو ضرر أو مصاريف ناتجة عن واقعة واحدة يعد خسارة واحدة تقع ضمن ما يلتزم به المؤمن.

408 المادة 166 فقرة 2 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

409 المادة 02 من القانون رقم 09/11 المؤرخ في 5 جوان 2011 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه : (النقل البري : كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو السكك على متن مركبة ملائمة).

410 المادة 57 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات : (يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أي دعوى تعود مسؤوليتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون).

كما يمكن للمؤمن إدارة دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل ، حيث يقوم بتوجيه دعوى المضرور ، أي رجوع متعهد النقل على الناقل ، و مجابتهها بكافة أوجه الدفاع التي يمكن إثارتها في هذا الشأن. و ذلك بهدف درء عبأ التعويض التي سيتحمله هو في نهاية الأمر و الحيلولة دون تهاون المؤمن له أو تواطئه مع الغير المضرور . و أهمها الدفع بعدم تقديم مؤمن مسؤولية متعهد النقل لعقد الحمول الذي يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له متعهد النقل في حقوقه و دعواه ضد مؤمن الناقل. و ذلك من أجل الحكم بعدم قبول دعوى مؤمن متعهد النقل⁴¹¹، أو الدفع بفوات ميعاد ممارسة دعوى الرجوع و المتمثلة في ثلاث شهور فيما يتعلق بدعوى النقل البحري تبدأ من تاريخ يوم تسديد المبلغ المطالب به مؤمن متعهد النقل⁴¹²، و هذا من أجل رفض الدعوى شكلا.

يلتزم المؤمن إذن عند توليه إدارة دعوى المسؤولية ، أن يديرها بدقة و بحسب ما تقتضيه مصلحته و مصلحة المؤمن له أيضا، لأن كل خطأ أو إهمال يرتكبه المؤمن له في إدارته لها يترتب عليه زيادة أعباء المؤمن له، يكون المؤمن مسؤولا عنه، حتى و لو تجاوز بذلك مبلغ التأمين المحدد. و ذلك وفقا لمبدأ المسؤولية العقدية .

لذلك و تحقيقا للعدالة، فإنه يخول للمضرور حق رفع الدعوى مباشرة على المؤمن و هذا ما نستشفه من خلال نص المادة 59 الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، بنصها : (لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه ، إلا الغير المتضرر أو ذوي حقوقه ما دام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له). و يؤكد المشرع هذا الإتجاه أيضا من خلال المادة 148 من نفس الأمر و المتعلقة بالتأمين من مسؤولية الناقل البحري⁴¹³. لكن يشترط لقبول الدعوى المباشرة ألا

⁴¹¹ قرار الغرفة التجارية و البحرية بتاريخ 27 فبراير 1996 مشار إليه لدى حسان بو لعروج ، المرجع السابق، ص 15: « إن عقد الحمول الذي يجب أن يحمل تاريخا سابقا لرفع الدعوى هو الذي يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له من حقوقه و دعوايه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض المسند إليه » .

⁴¹² المادة 744 من القانون البحري الجزائري.

⁴¹³ المادة 148 من الأمر 95/07 المتعلق بالتأمينات: (ما عدا في حالة تخصيص التأمين لإنشاء صندوق خاص بتحديد المسؤولية لا يمكن للمؤمن أن يدفع المبلغ المستحق كله أو جزء منه إلا للغير المتضرر مادام هذا الأخير لم يستوف حقه في حقوق المبلغ الناتج عن العواقب المالية التي تسبب فيها العمل الضار و الذي ترتبت عليه مسؤولية المؤمن له).

يكون متعهد النقل الطرف المتضرر، قد سبق له أن حصل على تعويض كامل عما لحقه من ضرر، فإذا سبق له ذلك، يمنع عليه الرجوع بالدعوى المباشرة على المؤمن بحيث يعود الأمر إلى الأصل فيه. بمعنى أن يكون للمؤمن له الناقل وحده الحق في الرجوع على المؤمن و مطالبته بالتعويض عما غرمه في سبيل تعويض متعهد النقل المضرور⁴¹⁴.

من ناحية يلتزم الناقل المؤمن له بعدم الإقرار بمسؤوليته و الإتفاق مع متعهد النقل على مبلغ تعويض في حالة ما إذا عمد هذا الأخير إلى مطالبة الناقل وديا بالتعويض. إذ سيؤدي ذلك إلى إعفاء المؤمن من الضمان، و هذا وفقا لنص المادة 58 من الأمر 07/95⁴¹⁵. إلا أن هنا هو الإقرار بالمسؤولية أما الإقرار بالوقائع المادية للحادث المنشئ للمسؤولية، فلا يجيز للمؤمن بالإعفاء من الضمان.

عند مطالبة الناقل المؤمن له من قبل صاحب الحق بالتعويض، عليه أن يبادر إلى إخطار المؤمن، و أن يقدم كافة التفاصيل المتعلقة بطلب التعويض. و أي خطاب أو إخطار أو تكليف قضائي بالحضور، أو إجراء قضائي يتعلق بالتعويض المذكور، يجب إخطار المؤمن له. فمادام أن المؤمن هو المعني بالالتزام بدفع مبلغ التأمين، هذا الإخطار سيمكنه من إتخاذ التدابير اللازمة بما فيها التخصيص المالي الكفيل بتغطية الضرر⁴¹⁶

يرخص عقد النقل OTM/GACEF على أن يؤمن متعهد النقل لحساب موكله على النقل و على أن يدرج هذا التأمين في عقد النقل نفسه. و هكذا يمكننا القول بأن العميل لا يستطيع الاستفادة من الضمان OTM/GACEF إلا إذا قام بالتأمين على النقل بواسطة متعهد

⁴¹⁴ موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 331. و في هذا الإطار صدر قرار للمحكمة العليا، الغرفة التجارية و البحرية، بتاريخ 2009/10/08 ملف رقم 594449 – قضية الشركة ذات المسؤولية المحدودة شركة الملاحة البحر الأبيض المتوسط ضد الشركة ذات م م أوفلافود- يقضي بأن (يبقى المؤمن له، حتى بعد تسليمه عقد الحلول للمؤمن، محتقضا بصفة التقاضي، بالمطالبة بكل تعويض لم يحصل عليه من المؤمن) ، مجلة المحكمة العليا ، العدد 2 لسنة 2009، ص 224.

⁴¹⁵ المادة 58 من الأمر 07/95 : (لا يحتج على المؤمن بأي إقرار بالمسؤولية و بأية مصلحة خارجة عنه و يعد الإقرار بحقيقة أمر إقرار بالمسؤولية).

⁴¹⁶ المادة 15 فقرة 5 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات (يلزم المؤمن له 5- تبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد إطلاعه عليه و في أجل لا يتعدى 7 أيام، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، و عليه أن يزوده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث و بمدها كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه المؤمن).

الشحن نفسه. و هذا التأمين إجباري و لولاه ما تعهد النقل بضمان بالشروط المذكورة أعلاه. و تقع أقساط هذا التأمين على عاتق الشاحن (المادة 13 من العقد) و يتم تقديرها على أساس القيمة الإجمالية للبضائع ، و في حالة الضرر فإن متعهد النقل يقوم بدفع التعويض اللازم للشاحن في حدود هذه القيمة (المادة 8 فقرة 1). أما إذا لم يتم تحديد القيمة الإجمالية للبضائع فإن التعويض يتم حسابه على أساس مبلغ النولون الواجب الأداء لمتعهد النقل بموجب عقد النقل إلا إذا كان إذا كان الضرر قد وقع أثناء مرحلة من مراحل النقل التي تحكمها قواعد تنص على حدود للمسؤولية أعلى من هذا النولون حيث أنه في هذه الحالة يتم التعويض على أساس هذه الحدود⁴¹⁷.

و هذا التأمين الذي يكتتبه الشاحن هو في نفس الوقت تأمين على الأشياء و على المسؤولية. و لذلك فان شركة التأمين تتعهد بتعويض الشاح ن على أساس القيمة الإجمالية للبضائع و بالتنازل عن حقها في الرجوع على متعهد النقل و الناقلين. بمعنى آخر يمكننا القول بأنه تأمين ضد جميع المخاطر.

و بفضل هذا التأمين تنتهي حيرة الشاحن بالنسبة لوجوب التأمين على البضائع من عدمه فهو يتم أخطاره لحظة التوقيع على العقد نفسه بالمخاطر المؤمن ضدها و بقيمة التعويض الذي سيحصل عليه في حالة الضرر. و بهذا الشكل يتخلص الشاحن من التردد و الحيرة حول كفاءة التأمين الذي يكتتبه متعهد النقل على البضائع من عدمه .

المطلب الثاني

القيمة القانونية لعقد النقل OTM/GACEF

عندما قام الوكلاء بالعمولة للنقل في فرنسا بتطوير عقودهم لتتناسب مع إحتياجات النقل المتعدد الوسائط كان ذلك بهدف تسيير العلاقات بين الشاحنين و متعهدي النقل من جهة و السماح للشاحنين بمعرفة قيمة التعويض عن الضرر مسبقا من جهة أخرى. و لنتأكد من

⁴¹⁷ Othman BEN FADDHEL, op.cit., p.43.

تحقيق هذا العقد للأهداف التي نشأ من أجلها يتعين علينا أولاً الإجابة على هذا السؤال : هل نجح هذا العقد في تحقيق المسؤولية التي طالما إبتغاها الشاحنين ؟ (الفرع الأول).

و نظراً لأنه نوع معدل من عقود الوكالة بالعمولة للنقل في فرنسا يخضع لعقد النقل OTM/GACEF لقواعد القانون الخاص. و من هنا يثار التساؤل حول نجاح هذا العقد بصفته هذه (أي لخضوعه لقواعد القانون الخاص) في تحقيق التوافق على الصعيد الدولي (الفرع الثاني).

الفرع الأول

عقد النقل OTM/GACEF و وحدة النقل الدولي متعدد الوسائط

حتى تتحقق وحدة النقل الدولي متعدد الوسائط يجب حسب تقدير بعض الفقه توافر ثلاث شروط⁴¹⁸ : أولها الوحدة الوثائقية و ثانيها وحدة نظام المسؤولية و ثالثها وحدة نظام التعويض . والنموذج المبتكر من العقود المصحوب بالتأمين لا يتوافر فيه الشرطان من هذه الشروط الثلاثة، فهو لا يحقق الوحدة الوثائقية لأنه ليس العقد الوحيد الذي تتحقق بموجبه عملية النقل المتعدد الوسائط . و كن بالرغم من تخلف الوحدة الوثائقية إلا أن عقد النقل OTM/GACEF ينجح في تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط بفضل نظام المسؤولية الذي ينص عليه هذا العقد . فعلى عكس جميع العقود التي إبتدعه أصحاب المهنة الحرة ينص عقد النقل OTM/GACEF على نظام للمسؤولية مستقل و نظام واحد للتعويض مبني على أساس القيمة الفعلية للبضائع التي أصابها الضرر. فمسؤولية متعهد النقل التي يتم تحديدها منذ البداية ، فأياً كان مكان وقوع الضرر سواء في المرحلة البحرية أو البرية أو السكك الحديدية أو الجوية فإن ذلك لا يؤثر على مسؤولية متعهد النقل لأن مسؤوليته واحدة و ثابتة.

و يرتبط نظام المسؤولية الموحد بنظام التعويض الموحد. فكما قلنا من قبل يتم حساب التعويض حسب القيمة الإجمالية للبضائع بشرط أن يتم إكتتاب التأمين . و معنى ذلك أن

⁴¹⁸ الدكتورة سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسائط والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص201.

التعويض عن الضرر ثابت و واضح منذ تحرير العقد ، فعقد النقل OTM/GACEF ينص على تعويض واحد مستقل عن كل حدود للمسؤولية تضعها الإتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية المطبقة على أي مرحلة من مراحل النقل . و هذا التعويض الموحد يمنع كل تفاوت بين مبلغ التعويض الذي يدفعه متعهد النقل للشاحن و حدود المسؤولية التي تنص عليها الإتفاقيات الخاصة بالنقل الأحادي الواسطة. و بفضل هذا النظام يعرف الشاحن مسبقا ما هو مبلغ التعويض الذي سيحصل عليه في حالة إصابة البضاعة بضرر.

الفرع الثاني

تطبيق عقد النقل OTM/GACEF على الصعيد الدولي

يشدد عقد النقل OTM/GACEF من مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عندما يتصرف كمتعهد نقل متعدد الوسائط . و من أهم مظاهر هذا التشدد تحمل هذا الوكيل للمسؤولية حتى في حالة القوة القاهرة .

لكن هل هذا التشدد في مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل قابل للتطبيق على الصعيد الدولي. و إذا عرفنا أن الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم في معظم الدول ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة. و في الواقع تقبل بعض التشريعات تطبيق القواعد القانونية الفرنسية على عقد الوكالة بالعمولة شريطة أن يوضح العقد صراحة أن المتعاقد مع العميل قد إستلم البضائع بصفته متعهد النقل و ليس بصفته ناقلا.

الفصل الثالث

أثر ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط على البيوع البحرية التقليدية

يرجع العهد بظهور البيوع البحرية في أوروبا إلى أكثر قرن و نصف من الزمان ، و ما دام العمل بها بواسطة المشتلين بالتجارة الدولية ، أصبح من المسلمات أن يكون هؤلاء التجار يكونون على بينة بالحقوق و الإلتزامات التي تتولد عن البيوع البحرية ، سواء كانت بيوع الوصول أو بيوع القيام. و منذ ذلك الوقت ، لم يتوقف التقدم التكنولوجي الذي شمل وسائل الإتصال و وسائط النقل و أنظمة تنميط البضائع و تداولها ، الأمر الذي أدى إلى تغيير ظروف التجارة الدولية بشكل جزري و سريع ، فظهرت خطوط الملاحة المنتظمة ، و أمكن إرسال المستندات بالبريد ، و أمكن استعمال البرق و الهاتف في تبادل المعلومات بشكل فوري ، و تطورت كذلك الأنظمة القانونية الخاصة بسند الشحن ، و نشطت عمليات تمويل التجارة الدولية ، و كان للبنوك التجارية دورا رئيسيا في ممارستها من خلال وظيفتها المزدوجة كأداة إئتمان و أداة ضمان.

و عندما استشعرت غرفة التجارة الدولية الأهمية الخاصة للبيوع البحرية من حيث الصفقات التجارية فيما بين التجار ، البائعون و المشترون – و خاصة من حيث بيان حقوق و التزمات كل طرف ، مثل ما يتعلق بالثمن و مشتملاته ، و مكان التسليم و مكان إنتقال الملكية و مخاطر الطريق و كذا توزيع النفقات ، قامت عام 1953 بوضع القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية المعروفة باسم (Incoterms 1953) بحيث تفيد الإشارة إلى نصوصها في أحد عقود البيع الدولية ، بقبول أطراف العقد للحقوق و الإلتزامات الواردة في تلك القواعد حسب نوع العقد ، و ما إذا كان سيف ”cost Insurance and Freight“ CIF، فوب ”Free On Board“ FOB أو سي أند إف ”CRF : Cost and Freight“. و قد أخضعت غرفة التجارة الدولية قواعد 1953 للمراجعة عدة مرات لإدخال التعديلات الملائمة عليها لكي تواجه مقتضيات التجارة الدولية المتطورة و المتطورة و التقدم الدائم في تكنولوجيا وسائل النقل و الإتصال الحديثة. و جاءت التعديلات في سنوات 1968 ، 1972 ،

1980 و الإنكوتارم لعام 1990 التي صيغت لكي تتماشى مع مقتضيات النقل الدولي متعدد الوسائط.

و كان ذلك عندما بدأ جليا أن الأنظمة القانونية التي تحكم التجارة الدولية و النقل الدولي لم تكن مصممة أصلا لأنماط النقل متعدد الوسائط و من ثم فهي لا تلائمها.

كذلك فقد كان لظهور النقل متعدد الوسائط آثار أخرى على نظام الإعتمادات المستندية ، منها على سبيل المثال أن متعهد النقل الدولي قد يصدر سند الشحن لأجل الشحن إلى الشاحن. و مثل هذا السند لن يقبله البنك فاتح الإعتماد المستندي ، لأنه لا يدل على أن البضاعة قد شحنت بالفعل . و من ثم أقيت ضلال من الشك حول مدى قابلية مثل هذا السند للتداول في التجارة الدولية بإعتباره سند للملكية. و لمواجهة مثل هذه المشاكل ، لم تأل غرفة التجارة الدولية جهدا ، حيث أصدرت قواعداً في شأن العادات و الممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية لسنة 1984 (UCP 1984).

و من ثم سوف نفرد المبحث الأول لفحص مشكلة قصور البيوع البحرية التقليدية مسيطرة حاجات النقل متعدد الوسائط. و نخصص المبحث الثاني لدراسة مختصرة عن القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية الأنكوترم 1990 بإعتبارها علاجا لمشكلة عجز البيوع البحرية التقليدية في عصر النقل متعدد الوسائط. كما نخصص المبحث الثالث لدراسة قواعد العادات و الممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية لسنة 1982 ، بإعتبارها أيضا حلا ملائما لمشكلة الإعتمادات المستندية في ظل عمليات النقل متعدد الوسائط.

المبحث الأول

مشكل عجز البيوع البحرية التقليدية « سيف » و « فوب » عن مسايرة مقتضيات النقل المتعدد الوسائط

الملاحم التقليدية في البيوع البحرية : لن نحاول الخوض في الآراء المختلفة التي تناولت تعريف البيوع البحرية و طبيعتها⁴¹⁹ إلا بالقرر الذي يسعفنا في هذا الموقع من الدراسة. فالبيع البحري هو ذلك البيع الذي تتجه فيه نية المتعاقدين إلى ترتيب آثار قانونية تتعلق بالرحلة البحرية اللازمة لنقل البضاعة من البائع إلى المشتري . و عليه فالبيع البحري يبرز الرابطة بين عقدين : عقد البيع من ناحية و عقد النقل البحري من ناحية ثانية ، و لا يمكن لأي من العقدين أن يتواجد مستقلا عن الآخر ، بل إنهما يرتبطان بعلاقة تبعية متبادلة و يكون إبرام و تنفيذ إحدهما متعلقا تعلقا وثيقا بإبرام تنفيذ الآخر.

و على أساس ما تقدم لو أن البائع أرسل بضاعة على سفينة يملكها لما كان البيع بحريا لأنه لا يوجد عقد نقل بحري مع العقد البيع. كذلك إذا كان البيع سيتم تنفيذه دون وجود رحلة بحرية ، فلا يعتبر البيع بحريا لذلك فإن عقد النقل البحري يعد عنصرا جوهريا لوجود البيع البحري.

و البيوع البحرية فضلا عن خضوعها للقواعد العامة ، تتميز بقواعد خاصة إستقر عليها القضاء ، و هي ترجع إلى أن الناقل شخص غريب عن البائع و عن المشتري يتلقى حيازة البضاعة من البائع ، و ينشئ تدخله و روابط قانونية تؤثر في علاقة البائع بالمشتري . و من هنا برزت الصلة بين عقد البيع و عقد النقل البحري ، و إن كان كل من العقدين مستقلا قانونا عن العقد الآخر.

⁴¹⁹ لدراسة مفصلة ، راجع أحمد حسني ، البيوع البحرية دراسة لعقود التجارة البحرية الدولية (سيف و فوب) ، الطبعة الثانية ، 1983 ، الإسكندرية ، منشأة المعارف.

المطلب الأول

كيف ولماذا وضعت قواعد عقود التجارة الدولية (INCOTERMS)

كما أسلفنا ، بدأت البيوع البحرية في الظهور منذ قرن و نصف من الزمان و هي ترجع في نشأتها و تطورها إلى العرف و العادات التجارية و ليس إلى التشريع. و لا يغيب عن البال أن عقود التجارة الخارجية ظلت تتم دائما بين أطراف متباعدة جغرافيا ، و منتمية إلى بلدان تختلف مذاهبها التشريعية ، و تتغير أعرافها و عاداتها . و هذا بالنظر لحاجة التجارة الدولية إلى اليقين و الثقة في المعاملات ، فقد دأب التجار عند إبرام عقودهم الدولية إلى تضمينها كافة التفاصيل المتعلقة بحقوق و إلتزامات كل طرف خاصة ما يتعلق منها بالثمن و مشتملاته و مكان و زمان التسليم و إنتقال المخاطر و الملكية و توزيع النفقات و غيرها.

و سعيا لتجنب ما قد ينشب من نزاعات في شأن تفسير نصوص عقود البيوع البحرية، فقد بادرت غرفة التجارة الدولية عام 1953 إلى وضع قواعد الأنماط المصطلحات المستخدمة في التجارة الخارجية ، و شرحت معناها بشكل محدد و واضح ، و إستعمالها وفقا لهذا المعنى المحدد ، و من ثم يمكن تحقيق قدر كبير من الإستقرار في المعاملات التجارية و تجنب ما قد يثور من خلافات حول تفسير النصوص العقدية ، و ما تحتويه من إصطلاحات تجارية . و سميت تلك القواعد بالقواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية INCOTERMS 1953 . و قد أخضعت غرفة التجارة الدولية هذه القواعد إلى التعديلات المضطردة لكي تتواءم بشكل دائم مع الطفرات السريعة لمقتضيات التجارة الدولية. وجاءت التعديلات في السنوات 1967 ، 1976 ، 1980 ، 1990 ، 2000 ، 2010 .

و من الواضح أن قواعد الأنكوترم لا تعتبر بذاتها تنظيما دوليا للبيوع البحرية يتمتع بصفة أمرة . إنما هية مجموعة قواعد اختيارية يمكن الإحالة إليها ، و من ثم تستمد قوتها من إرادة طرفي العقد إذا ضمناها لعقدهما. كذلك لا يمكن إفتراض تطبيق هذه القواعد إستنادا إلى ما تجري عليه العادات و الممارسات التجارية في مكان ما بل يتعين على أطراف العقد الإفصاح صراحة عن نيتهم في تطبيقها على العقد المبرم بينهم. و بطبيعة الحال فطلما كانت إرادة

الأطراف هي القول الفصل ، في الأخذ بقواعد الأنكوترم أو التخلي عنها ، فليس هناك ما يمنع هذه الأطراف من المتعاقدة من أن تعدل من مضمون هذه القواعد عند الأخذ بها ، إستجابة لعرف جار في ميناء معين أو الأعراف معمول بها في تجارة معينة. ذلك أن من يمتلك الكل يمتلك الجزء . و عندئذ تكون لهذه التعديلات السيادة على ما يخالفها من بنود القواعد.

المطلب الثاني

أوجه القصور في البيوع البحرية التقليدية عن مجارة مقتضيات النقل المتعدد الوسائط

منذ ظهور البيوع البحرية التقليدية ، في ظل فلسفتها ، ما دام إهتمام الباعين و المشترين منصبا على موانئ شحن البضاعة و موانئ تفريغها. و في تلك الموانئ تركز الإهتمام على النقطة الحرجة ، و المثلثة في سور السفينة بإعتباره الحد الفاصل ، الذي تتحدد عنده الأعباء التي يتحملها أطراف عقد البيع البحري و عقد النقل البحري. فعبور البضاعة سور السفينة في ميناء القيام يعني تمام التسليم طبقا لقد البيع البحري ، و إنتقال ملكية البضاعة و عبئ مخاطر الطريق إلى المشتري. غير أن سور السفينة لا يحدد فقط ما يتحملة أطراف البيع البحري من أعباء ، و لكنه يحدد أيضا المعيار القانوني الذي يتخذ لتنفيذ العقد ، أي نقل الملكية ، تسليم البضائع ، نقل المخاطر ، كل ذلك ما لم يتضح أن هناك قصدا مغايرا للطرفين. فسور السفينة يشكل الحدود القانونية بين أراضي البائع و أراضي المشتري. كذلك أن عبور البضاعة سور السفينة يعني في نفس الوقت أخذ الناقل البضاعة في حراسته ، و بدء مسؤوليته عنها حتى يقوم بتسليمها لصاحب الحق في إستلامها في ميناء الوصول.

و ترجع الأهمية التي أوليت لسور السفينة في البيوع البحرية التقليدية ، إلى إلتزام البائع في ظل هذه البيوع بوضع البضاعة إما على الرصيف إلى جانب السفينة في حالة البيع فاس ، أو شحنها على السفينة في حالة البيع فوب أو سيف . و كان إلتزام البائع هذا هو ما يكلف به ، نظرا لأن عملية نقل البضاعة كانت تتم بين مناءين فحسب أي من الرافعة إلى الرافعة . و ظل سور السفينة يتمتع بهذه الأهمية القانونية الخطيرة في أوساط التجارة إلى أن بدأ النقل المخترق يفرض وجوده في ميدان التجارة الدولية ، أولا لنقل البضائع العامة ، ثم بعدها البضائع المحواة

في وحدات نمطية كالحاويات و الطبالي ، أو على وسائل نقل كالترايلات و الشاحنات . و أدى هذا التطور الجديد الذي بدأ يشيع في الإستعمال إلى تحريك (النقطة الحرجة) إلى موقع داخل البر . فلم يعد البائع مطالباً بتسليم البضاعة المباعة على السفينة الناقلة أو جانبها في ميناء الشحن، و لكن في الموقع المختار الذي يرضيه طرفا عقد البيع تحقيقاً لمصالحهما.

فيمكن أن يجري الإتفاق مثلاً على أن يسلم البائع البضاعة المباعة في ساحة الحاويات الخاصة بشركة النقل البحري ، حيث يتم تسنيفها داخل حاوية مجمعة (LCL)⁴²⁰ مع بضائع لشاحنين آخرين ، تكون متجهة إلى نفسى محطة الوصول ، أو تفرد لها حاوية مستقلة⁴²¹ (FCL) و عندئذ يعتبر أن البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم إلى الناقل .

كذلك يمكن أن يتفق طرفا عقد البيع على أن تسلم البضاعة معبئة داخل الحاويات إلى الناقل في مصانع أو مخازن البائع مباشرة.

و هكذا عندما ذاعت في الإستعمال عمليات النقل المتعدد الوسائط ، إنهارت بالمقابل الأهمية القانونية لسور السفينة بإعتباره النقطة الحرجة التي تتجدد عندها المراكز القانونية لأطراف عقد البيع و عقد النقل و غنقل الإهتمام إلى النقل من نقطة داخل البر في بلد ما إلى نقطة أخرى في بلد آخر التي تعد السمة الجوهرية للنقل المتعدد الوسائط.

و هكذا برزت المشكلة ، و هي تتمثل في قصور البيوع التقليدية عن مجارة مقتضيات النقل المتعدد الوسائط. لذلك أصبح من الضروري إستحداث قواعد جديدة تلائم طبيعة البيوع الحديثة إلى جوار ما تعرفه التجارة الدولية من قواعد للبيوع البحرية التقليدية.

⁴²⁰ (LCL) و يقصد بها Less than container load و هي الحاوية التي تجمع فيها بضائع متناظرة لمجموعة من الشاحنين و ليس لشاحن واحد.
⁴²¹ (FCL) و يقصد بها Full container load و تكون البضائع المشحونة بداخلها مملوكة لشاحن واحد فقط.

المبحث الثاني

القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية

في الواقع لم تتخلف غرفة التجارة الدولية عن مساندة ركب التقدم. فقامت بمراجعة قواعد مصطلحات التجارة الدولية ، و تجري عليها تعديلات و إضافة إصطلاحات تجارية جديدة لمعالجة ما طرأ من ظروف قانونية و تكنولوجية مستجدة منها : ما صار إليه سور السفينة من عدم الملائمة لتحديد الحقوق و الإلتزامات في عقود البيع في ظل النقل الدولي المتعدد الوسائط. هذا من ناحية و من ناحية أخرى أساسية ، تلبية الحاجة إلى وضع إصطلاحات جديدة تتماشى مع الإستخدام المتزايد لنظام تبادل البيانات إلكترونيا . و من ناحية ثالثة مواجهة ما إستحدثت من تكنولوجيا النقل ، خاصة التوحيد النمطي للبضائع في الحاويات ، النقل المتعدد الوسائط مع النقل البري بالشاحنات و بالسكك الحديدية و النقل البحري.

و جاءت إطلاحات المصطلحات التجارية الدولية 2010 مرتبة بحيث يسهل قراءتها و فهمها . فقد صنفت في أربع مجموعات مختلفة . و تشتمل المجموعة الأولى على غصطلاح واحد بموجبه يتعين على البائع أن يضع البضائع المبيعة تحت تصرف المشتري في محل البائع EXW : Ex Works . أما المجموعة الثانية فهي تقوم على فكرة أن البائع يكون مطالباً بتسليم البضائع إلى ناقل معين يحدده المشتري (F termes FCA, FAS, and FOB) ، و بموجب المجموعة الثالثة يلتزم البائع بإبرام عقد النقل ، دون أن يتحمل مخاطر هلاك أو تلف البضائع ، أو أي مصاريف إضافية ناتجة عن وقائع حدثت بعد الشحن (C terme CFR, CPT, CIP) . و أخيرا تأتي المجموعة الرابعة ، بموجبها يتعين على البائع أن يتحمل كافة المصاريف و كلفة النقل المتعلقة بإحضار البضاعة إلى بلد الوصول (بيوع الوصول) (D termes DAF, DES, DEQ, DDU, DIP) .

و فيم يلي نلقي الضوء على الإصطلاحات الميحدثثة في قواعد الأنكوترم 2010 مع التركيز على أوجه الملائمة مع طبيعة و مقتضيات النقل الدولي متعدد الوسائط.

مجموعة E الانطلاق :

EX WORKS (... names place) EXW (تسليم المصانع ...) مع تحديد المكان:

يقوم البائع بتجهيز البضاعة في مباتيه.

و هذا الإصطلاح يعني وفاء البائع بالتزامه بالتسليم ، إذا وضع البضائع المباعة في مقره (مصانعه ، ورشه ، مخازنه ...) تحت تصرف المشتري ، و يترتب على ذلك أن البائع لا يكلف بتحميل البضائع على الشاحنات التي يحضرها المشتري ، و لا يختص باتخاذ إجراءات التخليص الجمركي الخاصة بتصدير البضاعة ، إلا إذا إتفق على خلاف ذلك.

أما المشتري فيقع عليه عبء تحمل كافة المصروفات و محاطر الطريق مند إستلامه البضائع⁴²² في مقر البائع حتى مكان الوصول . و كما يبين ، فإن مفهوم هذا الإصطلاح يمثل الحد الأدنى من الإلتزامات بالنسبة للبائع – و لا يمكن إستخدام هذا الإصطلاح إذا لم يكن في مقدور المشتري أن يتخذ بشكل مباشر أو غير مباشر ، الإجراءات الرسمية اللازمة لتصدير البضاعة⁴²³ . و في هذه الحالة يمكن إستخدام الإصطلاح FCA على النحو الذي سوف نوضحه فيما يلي.

مجموعة F الحمولة الأساسية غير مدفوعة :

التسليم خالص للناقل (... المكان المسمى)

FREE CARRIER (..named place) FCA

FCA (ناقل حر) مع تم تحديد المكان : يقوم البائع بتسليم البضاعة إلى الناقل الأول (الذي يحدده المشتري) وفي مكان محدد وتكون البضاعة جاهزة للتصدير. يعتبر هذا المصطلح مناسباً لكل أساليب النقل، مثل النقل الجوي والنقل عبر القطارات والنقل البري وأسلوب النقل المتعدد الوسائط.

⁴²² يتعين على المشتري عند إستلام البضاعة أن يقدم للبائع الإثبات المناسب على هذا الإستلام ، و قد يكون هذا الإثبات في شكل مستند نقل أو رسالة إلكترونية مساوية : Equivalee electronic messagent .

⁴²³ Raymond ACHARD, Rejet du recours en garantie du commissionnaire de transport contre le transporteur maritime d'un conteneur FCL/FCL livré avec des scellés intacts, D. M. F , N°634 - 01-02-2003.

و طبقاً لهذا الإصطلاح يكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم ، إذا قام بإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بتصدير البضاعة ، ثم تولى مناوالتها لكي تدخل في حراسة الناقل الذي عينه المشتري ، في المكان أو النقطة المسماء ، و هذه يمكن أن تكون ساحة أو مستودع خاص بالناقل يقع في عمق البلاد بعيداً عن الميناء . فإن لم يحدد المشتري نقطة بعينها ، جاز للبائع أن يختار نقطة معينة تكون واقعة بالقرب من المكان المتفق عليه ، لكي يتمكن الناقل من أخذ البضاعة عندها في حراسته.

و إذا جرت العادات التجارية على الإستعانة بمساعدة البائع لإبرام عقد النقل (كما في حالة النقل بالسكك الحديدية أو النقل الجوي مثلا) ، فإن البائع في هذه الحالة سوف يعمل لحساب المشتري بصفته وكيلاً عنه فيما يتعلق بشتى المصاريف و المخاطر.

و يتلائم هذا الإصطلاح - إذا أدرج في عقد بيع دولي - مع جميع وسائط النقل الدولي متعدد الوسائط.

و يقصد بالناقل طبقاً لقواعد FCA أنه الشخص الذي يتعهد بموجب عقد النقل أن يؤدي أو أن يستأدى نقل بواسطة السكك الحديدية ، الشاحنات ، البحر ، الجو أو الممرات الملاحية الداخلية أو عن طريق الجمع بين هذه الوسائط . فإذا أصدر المشتري تعليماته للبائع أن يسلم البضاعة المباعة إلى شخص آخر كمقدم البضائع ، و هو ليس بناقل ، فيعتبر أن البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم منذ اللحظة التي تدخل البضاعة في حراسة ذلك الشخص.

FAS (خالص المصاريف حتى رصيف الشحن) يتم تحديد ميناء التحميل : يجب

على البائع أن يضع البضاعة على رصيف الشحن عند الميناء المحدد يقوم البائع بتجهيز تخليص البضاعة للتصدير، تم تغيير هذا في نسخة 2000. يستعمل هذا المصطلح في النقل البحري فقط.

FOB (تسليم على ظهر الباخرة) يتم تحديد ميناء التحميل: يعتبر هذا الشرط شرط

بحري تقليدي، يجب على البائع تحميل البضائع على ظهر السفينة التي قام المشتري بتعيينها،

يتم تقسيم الكلفة والمخاطر على حاجز السفينة. يجب على البائع تخليص البضاعة للتصدير.
يتم استعمال هذا الشرط في النقل البحري فقط⁴²⁴.

مجموعة C الحمولة الأساسية مدفوعة :

(أ) النقل مدفوع حتى (مكان الوصول المسمى)

CPT CARRIAGE PAID TO (.. named place of destination)

– CPT (الحمولة مدفوعة إلى) يتم تسمية ميناء الوصول: يدفع البائع للحمولة إلى نقطة الوصول، إلا أن المخاطر تنتقل إلى المشتري بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل الأول و يعني هذا الإصطلاح أن الإلتزام بدفع أجرة النقل حتى مكان الوصول ، يقع على عاتق البائع .و أن خطر هلاك البضاعة أو تلفها ، و أي مصروفات إضافية تكون قد إستجدت بعد تسليم البضاعة إلى الناقل ، تنتقل جميعها على عاتق المشتري منذ لحظة أخذ الناقل البضاعة في حراسته.

و يحمل إصطلاح الناقل نفس المعنى المبين آنفا في FCA ، إلا أنه إذا إستخدم ناقلين متتابعين لإتمام النقل إلى محطة الوصول المتفق عليها ، فإن المخاطر تنتقل إلى المشتري منذ اللحظة التي يتسلم فيها الناقل الأول البضاعة . و في هذه الحالة يلتزم البائع بإخطار المشتري بمجرد وضع البضاعة في يد الناقل الأول ضمن سلسلة النقل. و بموجب الإصطلاح CPT يتعين على البائع أن يتولى إتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة لعملية التصدير . و يلائم هذا الإصطلاح كافة وسائط النقل بما فيها النقل المتعدد الوسائط.

(ب) النقل و التأمين مدفوع حتى (مكان الوصول المسمى)

CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (named place of destination).

⁴²⁴ Patrick PESTEL-DEBORD, La vente ‘ FOB Anvers, D. M. F , N°630 - 01-10-2002.

- CIP (الحمولة والتأمين مدفوعة إلى) يتم تحديد ميناء الوصول: يدفع البائع مصاريف النقل والتأمين إلى نقطة الوصول، إلا أن المخاطر تنتقل إلى المشتري بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل الأول .

و يتضمن هذا الإصطلاح نفس الإلتزامات المقررة طبقا للإصطلاح CPT ، مع إختلاف واحد هو أن البائع يتولى مهمة التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يلحق البضاعة أثناء النقل . فيبرم البائع عقد التأمين ، كما يدفع قسط التأمين لصالح المشتري . و في هذا الشأن يتعين على المشتري أن يكون على بينة من أن تعهد البائع بإبرام التأمين على البضاعة يكون على أساس الحد الأدنى للتغطية.

كذلك فإن إصطلاح CIP يلقي على عاتق البائع عبء القيام بالإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة.

و يلائم هذا المصطلح أيضا الإستخدام في مختلف وسائط النقل بما فيها النقل المتعدد الوسائط.

- CFR (التكاليف وأجرة الشحن) يتم تحديد اسم ميناء الوصول: يقوم البائع بدفع التكاليف وأجرة الشحن حتى يتم توصيل السلع إلى ميناء الوصول. من ناحية ثانية، يتم نقل المخاطر إلى المشتري عندما تتعدى البضائع حاجز السفينة. يتم استعمال هذا الشرط في النقل البحري فقط.

- CIF (التكاليف والتأمين وأجور الشحن) يتم تحديد ميناء الوصول: يشابه هذا الشرط شرط ال CFR إلا أنه في هذه الحالة فإنه يجب على البائع أن يشتري ويدفع للتأمين للمشتري. يتم استعمال هذا الشرط في النقل البحري فقط⁴²⁵ .

⁴²⁵ Commissionnaire de transport responsabilité (action en responsabilité) vente CIF action de vendeur (oui), N° Hors série, N° 8-01/06/2004.

مجموعة D بيوع الوصول:

بعد أن ظن مجتمع التجارة الدولية ، أن نظام البيوع عند الوصول قد أوشك على الإندثار و أصبح من علامات القرن التاسع عشر⁴²⁶ ، أيام كان التجار يقبلون على السفر مع بضائعهم على السفينة الناقلة – سواء أكان البيع قد تم بسفينة معينة أو بسفينة غير معينة – إلى الميناء المقصود حيث يتم بيع البضاعة إلى المشترين و تنتقل ملكيتها إليهم ، ثم عادت من جديد بيوع الوصول إلى الظهور بسبب تغير أنماط التجارة الدولية خلال السنوات الأخيرة ، فلم تتوان غرفة التجارة الدولية من جانبها عن وضع مصطلحات جديدة ضمن قواعد الأنكوترم لسنة 1980 ، 1990 ، 2000 و 2010 ، لكي تلائم الأنماط المستجدة في البيوع الدولية.

(أ) DDU (مسلمة من دون دفع الرسوم) يتم تحديد مكان الوصول.

DELIVERED DUTY UNPAID (... named place of destination)

و معناه وفاء البائع بالتزامه بالتسليم إذا جعل البضاعة المباعة متاحة للتسليم في المكان المسمى في بلد الإستيراد . و من ثم يتحمل البائع كافة المصاريف و المخاطر المتعلقة بتوصيل البضاعة إلى ذلك المكان المسمى ، هذا بإستثناء الرسوم الجمركية و الضرائب و أي نفقات أخرى من ذات النوع فإنها تكون مستحقة الأداء في بلد الإستيراد.

أما المشتري فيلتزم من جانبه بسداد المصاريف الإضافية ، و أن يتحمل المخاطر التي قد تحدث نتيجة لتقصيره في إتخاذ إجراءات التخليص الجمركي على البضاعة في الوقت المناسب.

⁴²⁶ كانت بيوع الوصول الأولى التي ظهرت عليها البيوع البحرية ، حيث كان المشتري لا يضمن على البضاعة المزمع شرائها إلا عند وصولها . و كان البيع بسفينة معينة دائعاً في النصف الأول من القرن التاسع عشر ، عندما كانت السفن الشراعية هي الوسيلة الوحيدة للملاحة البحرية الدولية ، فكان المشتري يهتم بمعرفة السفينة التي سوف تنقل البضاعة ليتبين مدى توافر عناصر السلامة للرحلة البحرية و كذا السرعة التي تتم بها . غير أنه عندما إكتشفت السفن البخارية ، و إنتظمت الخطوط الملاحية ، لم يعد لتعيين السفينة في العقد أهمية المعهودة . و من ثم ترك للبائع حرية الإختيار للسفينة التي تقوم بنقل البضاعة. و هكذا حل البيع بسفينة غير معينة محل البيع بسفينة معينة و ذلك منذ عام 1875. أنظر تفصيل ذلك مصطفى طه ، ص 317.

فإذا إتفق طرفا عقد البيع على أن يتولى البائع بنفسه افجراوات الجمركية ، و أن يتحمل بالتالي المصاريف و المخاطر الناجمة عن ذلك ، فيجب أن يوضح ذلك صراحة ضمن نصوص عقد البيع.

و يمكن العمل بمفهوم هذا المصطلح أيضا في عقود البيوع الدولية بصرف النظر عن طبيعة واسطة أو وسائط النقل المستخدمة في تنفيذ عقد البيع.

DDP(تسليم خالص الجمارك) يتم تحديد مكان الوصول.

DELEVRED DUTY PAID (names place of destination)

و معناه وفاء البائع بالتزامه بالتسليم ، إذا جعل البضاعة المباعة متاحة للتسليم في المكان المسمى في بلد الإستيراد . و يلتزم البائع بتحمل كافة المصاريف و المخاطر المتعلقة بتوصيل البضاعة إلى ذلك المكان المسمى. بما فيها الرسوم الجمركية و الضرائب و أي نفقات أخرى من ذات النوع تكون مستحقة الأداء في بلد الإستيراد بمناسبة إنهاء الإجراءات الجمركية اللازمة .

و هكذا ، فبينما ممثل الإصطلاح EXW الإلتزام الأدنى للبائع ، فإن إصطلاح DDP يمثل الإلتزام الأقصى له.

و لا يمكن الأخذ بهذا الإصطلاح في حالة ما إذا كان البائع غير قادر سواء بشكل مباشر أو غير مباشر ، على أن يحصل على ترخيص الإستيراد.

كذلك إذا إتفق طرفا عقد البيع على أن يتولى المشتري بذاته إتخاذ الإجراءات الجمركية ، و سداد الرسوم الجمركية ، فإن إصطلاح DDU يكون هو الواجب الإستخدام .

و يمكن إسخدام DDP في سائر عقود البيوع الدولية بصرف النظر عن طبيعة واسطة أو وسائط النقل المختارة لتنفيذ عقد البيع الدولي.

DAF (مسلم على الحدود) يتم تحديد المكان.

DES (تسليم السفينة) يتم تحديد الميناء.

DEQ (تسليم المرسى) يتم تحديد الميناء.

المبحث الثالث

قواعد العادات و الممارسات الموحدة الخاصة بإعتمادات المستندية

لقد إبتكرت الدول الأنجلوسكسونية نظام الإعتماد المستندي ليكون وسيلة فعالة للتوفيق بين المصالح المتضاربة لكل من البائع و المشتري في البيوع البحرية .

و ساد الوفاء بواسطة الإعتماد المستندي في التجارة الدولية ، بإعتباره وسيلة ضمان و وسيلة إنتمان ، و إضطلعت البنوك التجارية بهذا الدور الهام على خير وجه .

و كان لغرفة التجارة الدولية السابق في وضع الصورة الأولى للعادات و الممارسات الخاصة بإعتمادات المستندية في فيينا عام 1933 ، هادفة بذلك إلى إرساء العادات البنكية الدولية و القواعد التي تسهل وظائف البنوك و تمكن من حماية مصالحها ، خاصة في الأحوال التي يقدم فيها المشتري تعليمات غير وافية أو غير محددة ، و قد أخضعت غرفة التجارة الدولية قواعد العادات و الممارسات لتطوير مستمر في سنوات 1951 ، 1962 ، 1973 ، لكي تظل دائما متمشية مع الحاجات المتطورة للتجارة الدولية . و جاء في مقدمة قواعد العادات و الممارسات لسنة 1973 ، أنه روعي في إصدارها ظروف المستقبل . و أن مصالح و مشاكل التجارة ، مشتريين و بائعين تحظى بالمقام الأول من إهتمام ، إلا أن الموضوعات التالية حظيت أيضا بنصيب وافر من الحسبان بهدف مواجهة التطورات المستجدة في عالم التجارة الدولية :

أ – الثورة المستمرة في تكنولوجيا النقل ، و ذبوع إستخدام الحاويات و النقل الدولي متعدد الوسائط .

ب – التأثير المتزايد للسعي لتسهيل التجارة على تطوير الوثائق الجديدة و طرق إصدارها .

ج – ثورة الإتصالات ، و العمل على إلغاء المستندات الورقية كوسيلة لنقل المعلومات المتعلقة بعمليات التجارة و إحلالها بأنظمة إنتاج البيانات إلكترونيا .

د - الأخذ بصورة جديدة للإعتمادات المستندية مثل الإعتماد لضمان سداد مدفوعات مؤجلة ، و الإعتمادات لمقابلة مدفوعات .

المطلب الأول

تحديد أبعاد المشكلة

كما أسلفنا ، فإنه بينما يعتمد سند الشحن (مشحون) الذي يصدر بمناسبة البيوع التقليدية سيف ، سي أند إف و فوب - أساسا على (النقطة الحرجة) أو سور السفينة ، فإن وثيقة النقل المتعدد الوسائط تعكس المكان الذي يأخذ عنده الناقل في حراسته البضائع المراد نقلها . و هذا المكان يقع غالبا بعيدا داخل البر ، في ساحة الحاويات ، أو محطة لتجميع بضائع الحاويات ، أو حتى بمصانع المنتج البائع.

و قد أدى ظهور النقل المشترك أو المتعدد الوسائط ، إلى مزيد من افرتبك و الحيرة في شأن طرق تمويل البيوع الدولية التي تستخدم هذا النوع من النقل الحديث ، و ثار التساؤل حول جدوى نظام الإعتماد المستندي التقليدي في مواجهة هذا التطور الجديد الذي لم تعتده البنوك التجارية ، حيث ظلت مدة طويلة من الزمن تؤدي خدماتها في منح الإئتمان و الضمان في ظل المستند التقليدي سند الشحن (المشحون) . و من ثم كانت البنوك محقة عندما نظرت إلى وثائق النقل المشترك بريبة شديدة و أحجمت عن قبولها عند أول ظهورها و يرجع ذلك إلى أن سند الشحن كان من وجهة نظر البنوك التجارية يمثل حجر الزاوية بالنسبة للإعتمادات المستندية ، لما يخصص به من وظائف قانونية فريدة.

فسند الشحن يعد في الأصل دليلا لإثبات الشحن، و هو ثانيا يعتبر أداة لإثبات شروط عقد النقل . و هو ثالثا يمثل البضاعة المشحونة ذاتها و يقوم مقامها ، بحيث يعتبر حامل سند

الشحن بمثابة حائز قانوني للبضاعة المنقولة⁴²⁷، و له حق إستلامها عند الوصول من الربان الذي يعد حائزا للبضاعة بالواسطة لحساب حامل سند الشحن . معنى ذلك أنه يترتب على حيازة البضاعة ذاتها. و يبني على تمثيل سند الشحن للبضاعة أولا جواز التصرف فيها بالبيع أو الرهن أثناء الرحلة البحرية (بضاعة عائمة)، أي أن سند الشحن يعد بمثابة وثيقة ملكية. و ثانيا قيام تسليم سند الشحن للمشتري أو الدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها و بالتالي يعتبر الدائن حائزا للبضاعة.

مجمل القول أن هذه الوظيفة الأخيرة لسند الشحن ، تعد الأساس الذي قامت عليه فكرة الإعتماد المستندي، و إعتبار أن سند الشحن هو أداة لتسيير التعامل على البضاعة المشحونة ، و هو وسيلة الحصول على التسهيلات الإئتمانية عن طريق تقديم سند الشحن الى البنك مانح الإئتمان.

و في البداية كانت البنول التجارية تشترط أن يتوافر في سند الشحن مجموعة من الشروط نجملها فيما يلي :

1 - أن يكون مؤشرا عليه بكلمة (مشحون) أي بما يفيد شحن البضاعة فعلا على السفينة المعنية و تاريخ ذلك الشحن. هذا يعكس الحال لو كان السند مؤشرا عليه (لأجل الشحن) حيث لم يكن مقبولا لدى البنوك.

2 - أن يكون السند نظيفا أي غير مشتمل على أي تحفظات من جانب الناقل فيما يتعلق بالبضاعة المشحونة ، ذلك أن هذه التحفظات تؤدي واقعا إلى إعفاء الناقل من المسؤولية فضلا عن أنها تقوض حجية سند الشحن في الإثبات كما تنتقص من قيمته الإئتمانية إلى حد بعيد.

3 - أن يكون السند مؤشرا عليه بما يفيد شحن البضاعة على الظهر (on board) و ليس على السطح (on deck).

⁴²⁷ على أن حيازة البضاعة عن طريق سند الشحن ليست حيازة حقيقية فعلية بل هي حيازة حكيمية أو رمزية ، و من ثم يمتنع على حامل السند الإحتجاج بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية على من يحوز البضاعة حيازة فعلية.

- 4 - أن تكون حيازته بطريقة قانونية كافية لترتيب آثار الحيازة القانونية أو الرمزية للبضائع. و هذا الشرط ينبع من وظيفة السند بإعتباره وثيقة ملكية.
- 5 - أن يكون قابلا للتداول عن طريق التظهير أي يكون السند إذنيا أو لحامله.
- 6 - ألا يكون موقعا عليه بواسطة مقدم البضائع .
- 7 - أن لا تتم عملية مسافنة في ميناء وسيط حيث تفرغ البضاعة من السفينة الناقلة ، ثم يعاد شحنها على سفينة أخرى إلى ميناء الوصول.
- 8 - أن يكون مستند النقل هو سند الشحن التقليدي. إذا لم تكن البنوك تقبل وثائق النقل المشترك أو أي صور أخرى من وثائق النقل. لعدم دراية البنوك بهذه الوثائق الجديدة.
- و هكذا ، وعلى نحو ما أسلفنا ، أفرز ظهور النقل المشترك أو المتعدد الوسائط ، مشكلات خطيرة تتعلق بتمويل البيوع الدولية التي تستخدم هذا النمط الجديد من النقل. فأحجمت البنوك عن قبول مستندات النقل المشترك في ظل نظام الإعتماد المستندي التقليدي ، بدلا من سندات الشحن التي تتميز بخصائص و وظائف متعارف عليها ، و مستقرة في وجدان المشتغلين بالتجارة الدولية.

المطلب الثاني

كيف عولجت المشكلة ؟

تصدرت غرفة التجارة الدولية للموضوع ، فقامت عام 1974 بمراجعة قواعد العادات و الممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية لسنة 1962، و أصدرت قواعد جديدة 1974 ، متضمنة الول مرة نسا خاصا بوثائق النقل المشترك (المادة 23) . ثم عادت في مراجعة جديدة لهذه القواعد عام 1973، و أضافت نصوصا هامة واضحة نصب أعينها ثورة و تكنولوجيا النقل و الإتصالات و تسهيل حركة التجارة الدولية.

و سوف نتعرض فيما يلي لأهم النصوص المستحدثة في قواعد UCP 1983 لمعالجة مشكلة عدم قبول البنوك لوثائق النقل المشترك في مجال الإعتمادات المستندية :

أولاً : تنص المادة 25 فقرة ب من القواعد على عدم جواز رفض البنك لوثيقة النقل

التي :

أ - تحمل عنوانا مثل سند الشحن للنقل المشترك، وثيقة نقل مشترك أو سند شحن للنقل المشترك أو سند شحن ميناء إلى ميناء. (المادة فقرة ب).

و هكذا فقد أجازت القواعد للبنوك أن تقبل أي وثيقة نقل مشترك ، طالما أنها صدرت عن ناقل يأخذ على عاتقه مسؤولية النقل بأكمله. و هذا يعني تخلي قواعد UCP1973 عن التمسك بالفكر التقليدي الخاص بالنقطة الحرجة في النقل و هي سور السفينة ، الذي بدأ يفقد أهميته أيضا في مجال الإعتمادات المستندية ، حيث تحركت النقطة الحرجة في ظل النقل المتعدد الوسائط إلى مكان ما بداخل البر.

ب - تشير إلى بعض أو كل شروط النقل ، عن طريق الإحالة إلى مصدر معين أو وثيقة أخرى غير وثيقة النقل المشترك ذاتها مثل النموذج القصير (blank back transport document) و أو :

ج - تشير إلى مكان غير ميناء الشحن يعين لأخذ الناقل البضاعة في حراسته ، و أو مكان آخر للوصول النهائي غير ميناء التفريغ ، و أو :

د - تتعلق ببضائع على غرار تلك المعبئة داخل الحاويات أو على الطبالى او ما شابه ذلك ، و أو :

هـ - تتضمن العبارة مقصودة (intended) أو أي تعليق آخر مشابه فيما يتعلق بالسفينة أو وسائل النقل الأخرى أو وسائل النقل الأخرى، أو ميناء التفريغ.

غير أن قواعد UCP عادت و أجازت للبنوك أن ترفض قبول وثيقة النقل الصادرة في حالة نقل بحري أو نقل بأكثر من واسطة واحدة شريطة أن يكون بينها نقل بحري و ذلك إذا ذكر في الوثيقة :

1 -أنها صادرة بناء على مشاركة إيجار ، و أو

2- أن السفينة الناقلة تعتمد في قوة دفعها على الشراع (الفقرة ح من المادة 25).
ثم عالجت قواعد UCP مسألة عدم قبول البنوك لوثائق النقل التي يصدرها مقدمو البضائع ، فأجازت للبنوك قبول هذه الوثائق بشرط أن تكون (FIATA Combined Transport Bill of Lading) ، المجازة من غرفة التجارة الدولية ، و أن تكون موقعة من قبل مقدم البضائع ، و مبينا بها أنه يتصرف بصفته ناقلا أو وكيفا عاديا و ليس وكيفا بالعمولة ، عن ناقل مسمى في الوثيقة . (م 25 فقرة د).

ثانيا : كذلك فقد أجازت قواعد UCP صراحة للبنوك ، بأن تقبل أي وثيقة نقل مؤشرا عليها بأن البضاعة أخذت في حراسة الناقل لأجل الشحن (Received for shipment) . و بذلك فقد جاءت هذه القاعدة متكاملة مع مضمون إصطلاحات الأنكوترم 1990. غير أنه تجدر الإشارة إلى أن هذه القاعدة لا تعفي الناقل البحري في ظل معاهدة بروكسل لسندات الشحن ، من إلتزاماته بإصدار سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون (م 27 فقرة أ).

ثالثا : كما سمحت قواعد UCP للبنوك بقبول وثائق النقل التي تتضمن عملية مسافنة (Transshipment) للبضاعة ، شريطة أن تغطي النقل بأكمله وثيقة واحدة (م 29 فقرة ب).

رابعا : و أجازت قواعد UCP قبول البنوك لوثائق النقل المدرج بها تحفضات ، مثل (Shippers load and count) أو (Said by shipper to contain) أو أي تعبير آخر مماثل (م 32).

خامسا : كما رخصت قواعد UCP للبنوك في قبول وثائق النقل التي تحتوي على شرط يسمح بنقل البضائع على سطح السفينة. على أن لا يشترط في هذه الحالة أن يوضح بالوثيقة أن البضائع شحنت أو سوف تشحن على السطح (م 27 ب). إلا أنه يتعين ألا يغيب عن الأذهان أن أعمال هذه القاعدة لا يكون إلا في العلاقة بين التاجر و البنك ، و ليس بين التاجر الشاحن و الناقل . فهذه العلاقة الأخيرة تظل خاضعة لأحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924 أو لأحكام القانون المحلي حسب الأحوال.

سادسا : و قد توسعت قواعد UCP فيما يمكن أن تقبله البنوك من أشكال وثائق النقل الأصلية (Original) . على أن تكون معدة بإحدى الوسائل التالية (م 22 فقرة ج) :
1 - الأنظمة الأوتوماتيكية أو الحواسيب . و هذه الطريقة تتجاوب مع نظام تبادل المعلومات إلكترونيا EDI الذي يوشك أن يذيع في الإستعمال .

2 - النسخ الكربونية (Carbon Copies) إذا أشر عليها بكلمة " أصل " .
هكذا كان التوفيق حليف غرفة التجارة الدولية ، عندما أخذت بيد البنوك التجارية ، و قدمت لها أحدث العادات و الممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية ، لكون حلا ناجحا للمشكلات التي واجهت تلك البنوك بمناسبة إنتشار النقل المتعدد الوسائط.

الخاتمة :

في عصر الزراعة كان النهوض و التقدم لمن أخذ بأسبابها،
و في عصر الصناعة أصبح التقدم و الإرتقاء لمن ملك زمامها و سلك سبيلها ،
أما اليوم فنحن نعيش عصر التكنولوجيا ، و لن يكون الإرتقاء و الرخاء إلا لمن يساير
مبتكراتها و يأخذ بناصيتها.

و قد أدخلت التكنولوجيا الحديثة على عنصري التجارة الدولية- الإنتاج و النقل -
تطورات مذهلة جعلت ملامحها المعروفة منذ سنوات قليلة تبدو قديمة بالية.

قد نال النقل المتعدد الوسائط قسطا وافرا من معطيات النهضة التكنولوجية المعاصرة.
فإستفاد من نتائج ثورة الحاويات و ثورة الإتصالات و تبادل الحاويات إلكترونيا و فنون بناء
وسائل النقل، كما أفاد من علوم اللوجستيك و التوزيع الشامل و أصول التسويق و إدارة الجودة
الكلية. و كانت ثمرة ذلك ترشيد تكاليف النقل المتعدد الوسائط و تحسين كفاءة عملياته و زيادة
تدفقاته و تكامل خدماته مع تقليل زمن الوصول البضائع إلى المرسل إليه النهائي.

و المسألة جد خطيرة بالنسبة للدول التي تتخلف عن الدخول في مجال النقل المتعدد
الوسائط و التوزيع الشامل. فهذا التخلف سوف يؤدي إلى جعل صناعة النقل في تلك الدول
قاصرة على دورها التقليدي ، و من تم حرمانها من المزايا التي يحققها النقل المتعدد الوسائط
في مجال التجارة الدولية. كما يمكن نتيجة لهذا التخلف أن تجد هذه الدول أنفسها مجبرة على
قبول ظروف غير مواتية إقتصاديا ترتفع فيها تكاليف توريد الخامات أو توزيع البضائع تامة
الصنع ، و أن تضطر إلى تسعير منتجاتها بأعلى من السوق العالمية.

و الأخطر من ذلك هو أن يضطر الناقلون المحليون في ظل حرية إنتقال خدمات النقل الدولي
إلى العمل كمقاولين من الباطن للمتعهدين الأجانب للنقل المتعدد الوسائط.

فالجزائر مدعوة لأن تتسابق في العمل على إدخال النقل المتعدد الوسائط في هيكل تجارتها الخارجية. و قد سبقت بالفعل دول عديدة مثل الولايات المتحدة و أوروبا و اليابان ، وهي تجني تمار سبقها هذا.

و الجزائر على ضوء قيود الحاضر التي تشكل حواجز أمام دخول السوق العالمية لخدمات النقل الدولي متعدد الوسائط ، و في مواجهة طموحات المستقبل لتجارة دولية مزدهرة و متوازنة ، مطالبة دون أدنى تأخير بولوج هذه السوق العالمية ، مع التفهم الكامل لمعطيات التكنولوجيا الحديثة و ظروف المنافسة الحادة في تلك السوق ، و أن التطور الإقتصادي المأمول سوف يكون محدودا إذا لم تتوفر له نظم نقل تآزره و تعمل معه بصورة فعالة.

أكدت دراسة مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط أن النقل الدولي متعدد الوسائط يعاني من فراغ تشريعي خطير . و قد تبين لنا مساوئ هذا الفراغ التشريعي الذي يعاني منه متعهد النقل متعدد الوسائط في هذا المجال . فمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط لا تتعرض لها أي اتفاقية من إتفاقيات الدولية حيث لا تعالج إلا لائحة الناقل. و لا تعير أي اهتمام لوثيقة النقل الالكترونية فيحين تمثل الشكل الأساسي اليوم ، كما لا تنظم إجراءات خاصة للتقاضي و التحكيم في مادة النقل المتعدد الوسائط.

و بالرغم من الجهود المبذولة في هذا المجال (اتفاقية جونيف لسنة 1980 التي لم تدخل بعد حيز النفاذ و العقود النموذجية و قواعد الكنودسي بالتضامن مع غرفة التجارة الدولية) إلا أن مسؤولية متعهد النقل تحكمها الآن عقود نموذجية عاجزة عن تحقيق وحدة النقل و عن تحقيق وحدة مسؤولية النقل متعدد الوسائط، فيجب أن تتحول مسؤولية متعهد النقل من الخطأ المفترض إلى المسؤولية المفترضة، و من جهة أخرى حظر الإعفاء أو التحديد الاتفاقي للمسؤولية ليفسح المجال للمسؤولية الفعلية لمتعهد النقل عن النقل برمته ، على ان يتم توزيع المخاطر بين جميع المشتركين في عملية النقل حتى يتحقق الأمان لكلا من متعهد النقل و العميل.

لهذا قام المشرع الدولي بإحداث نصوص جديدة لسد هذا الفراغ ، أهمها قواعد روتردام ،
و مشروع اتفاقية الاسكوا.

و بعد تحليل مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط ، نعتبر أنه من المفيد أن نصل
إلى اتفاقية دولية متطورة و متوازنة تنظم النقل متعدد الوسائط تلاقي حظا أكثر من اتفاقية الأمم
المتحدة لسنة 1980.

لكن في النهاية لا يمكننا إلا التساؤل هل نجد ضالتنا في قواعد روتردام ؟ و هل يعتبر
الانضمام إلى هذه الاتفاقية مفيد لنا ؟

الإجابة على هذا الإشكال أبقيا مفتوحة، و إن كنت أميل إلى الجواب بالإيجاب ، خاصة
و أن المادة 95 من قواعد روتردام لعام 2008 تضمن عدم فرض إرادة الدول المتقدمة على
الدول النامية ، حيث تضمن للدول المتعاقدة ، إذا ما وصل عددها إلى الثلث من تعديل هذه
القواعد. فضلا عن أن المادة 96 من ذات القواعد تسمح للدول المتعاقدة من الانسحاب في أي
وقت ترغب فيه، كما أنها تمد أحكامها إلى كافة أطراف النقل البحري خاصة متعهد النقل،
و توضيحها لالتزامات الأطراف سوف يقلل من فرص المنازعات، كما أنها تحرم الناقل من
الإعفاء من المسؤولية عن الخطأ الملاحي، مع زيادة الحد الأقصى من التعويض عن انعقاد
مسؤولية الناقل و من في حكمه.

لكن المسألة تحتاج إلى الحذر و التريث، خاصة أن بالنسبة إلى الجزائر ، كون هذه
القواعد تحمل التزامات إضافية مقارنة بقواعد هامبورغ على كاهل الشاحنين، و الجزائر
تعد من الدول الشاحنة.

و حسبنا في ختام هذه الدراسة التوصية بإنشاء لجنة وطنية لتطوير التجارة و النقل المتكامل ، يشارك في عضويتها ممثلون من الغرف التجارية ، الصناعة و الزراعة و النقل ، و وكلاء الوزارات المختصة يرأسها وزير النقل ، و اللجنة تستعين بمن تراهم أهل الخبرة لإنجاز مهامها . و يتبلور الغرض الأسمى من خلال الأهداف التي تتبناها اللجنة ، و هي :

1 - هدف التحديث و التيسير أي تقديم كل ما هو مستحدث و التعريف بمزاياه و العمل على تبسيط الإجراءات و المستندات المستخدمة في النقل و التجارة.

2 - هدف التنظيم لخلق المجال القانوني و لإداري المناسب لظهور و نمو متعهدي النقل المتعدد الوسائط الوطنيين و كذا العمل على إنشاء المحطات الداخلية للحاويات و شبكات الربط بينها سواء بواسطة السكك الحديدية (القطارات الموحدة) أو الملاحة النهرية أو الطق البرية المعدة لمرور شاحنات الحاويات و غيرها من الأنشطة المتعلقة بتكوين البنية الأساسية للنقل المتكامل و الإستثمارات اللازمة في هذا المجال.

3 - هدف تنمية الوعي الوطني بين مختلف أوساط الإنتاج و النقل و التجارة بماهية النقل المتعدد الوسائط و التوزيع الشامل و تداول البيانات إلكترونيا و الجودة و الكلية و غيرها من هذه المستجدات، و قد يكون الأفق في سبيل تحقيق رسالة هذه اللجنة أن تقوم بإصدار مجلة متخصصة تلبي الحاجة إلى المعرفة و الخبرة.

قائمة الاختصارات

Liste des principales abréviations

A.D.M.A.	annuaire de droit maritime et aérien.
Al.	Alinéa
Arr. min.	Arrêté ministériel
Ass.plén.	Assemblée plénière de la cour de cassation
Ass.ban.transp.	Revue assurance, banque et transports.
B.ann.ch.fe	Bulletin annuel de chemins de fer.
B.civ.	Bulletin des arrêts de la cour de cassation (chambres civiles).
B.T.	Bulletin des transports.
B.trch.fer.	Bulletin de transport international de chemins de fer.
C.A.	Cour d'Appel.
C.Cass.	Cour de cassation.
C.civ.	Code civil.
C.com.	Code de commerce.
Chron.	Chronique.
Ch.Réu.	Chambres réunies.
C.I.M.	Convention de Berne relative aux transports ferroviaires internationaux.
C.J.C.E	Cour de justice des communautés européennes.
C.M.R.	Convention de Genève relative aux transports routiers internationaux.
Concl.	Conclusion.

COTIF.	Nouvelle convention relative aux transports ferroviaires internationaux.
Crim	Chambre criminalelle.
D.	Reccueil Daloz.
D.hebd	Reccueil Daloz hebdomadaire.
D.E.T.	Droit européen de transport.
D.M.F.	Droit maritime francais.
Dr. Transp.	Droit des transports.
Dr.tr.Terr.Aériens	Droit des transports terrestres et aériens.
Ed.	Édition.
Ex.	exemple.
Fasx.	Fascicule.
G.P.	Gazette du palais.
Ibid	Au meme endroit.
Infra.	ci-dessous.
J.M.M	Journale de la marine marchande.
J.O	Journale officiel.
N°	Numéro.
Obs.	Observations.
Op.cit	Opere citato (dans l'ouvrage cité).
p.	Page.
Scapel.	Revue de droit Français commercial,maritime et fiscal.
Somm.	Sommaire.
Supra.	Ci-dessus.
T.	Tome.
Th.	Thèse.

الملحق

الملحق رقم (01): سندات الشحن — FIATA

الملحق رقم (02): بطاقات النقل البري الدولي 1975 (TIR).

المحلق رقم (01)
سندات الشحن FIATA

Consignor		 FBL		
Consigned to order of		NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING 		
Notify address		<small>Issued subject to UNCTAD/IOCC Rules for Multimodal Transport Documents (CC Publication 481)</small>		
Place of receipt		Place of delivery		
Ocean vessel	Port of loading	Place of delivery		
Port of discharge	Place of delivery	Place of delivery		
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
				
according to the declaration of the consignor				
Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)		Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8).		
<input style="width: 100%; height: 100%;" type="text"/>		<input style="width: 100%; height: 100%;" type="text"/>		
<p>The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.</p> <p>Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.</p> <p>One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.</p>				
Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue		
<input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and signature		
For delivery of goods please apply to:				
20				

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA/Zürich-Switzerland 6.92

Consignor



FWB

No. 0000000

YU

NON-NEGOTIABLE FIATA
MULTIMODAL TRANSPORT
WAYBILL



Issued subject to UNCTAD / ICC Rules for
Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481)

Consigned to

Notify address

Place of receipt

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Place of delivery

Marks and numbers

Number and kind of packages

Description of goods

Gross weight

Measurement

SPECIMEN

NON-NEGOTIABLE

according to the declaration of the consignee

Declaration of interest of the
consignor in timely delivery
(Clause 7.2.)

YES Final delivery date if agreed

Transfer of right of
control to consignee
(Clause 4.)

YES

Declared value for all valuation rates according
to the declaration of the consignee
(Clauses 8. and 9.)

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery to the consignee as mentioned above.

Freight amount

Freight payable at

Place and date of issue

Cargo insurance through the undersigned
 not covered Covered according to attached Policy

Stamp and signature

For delivery of goods please apply to:

Suppliers or Forwarders Principals



FIATA FCR

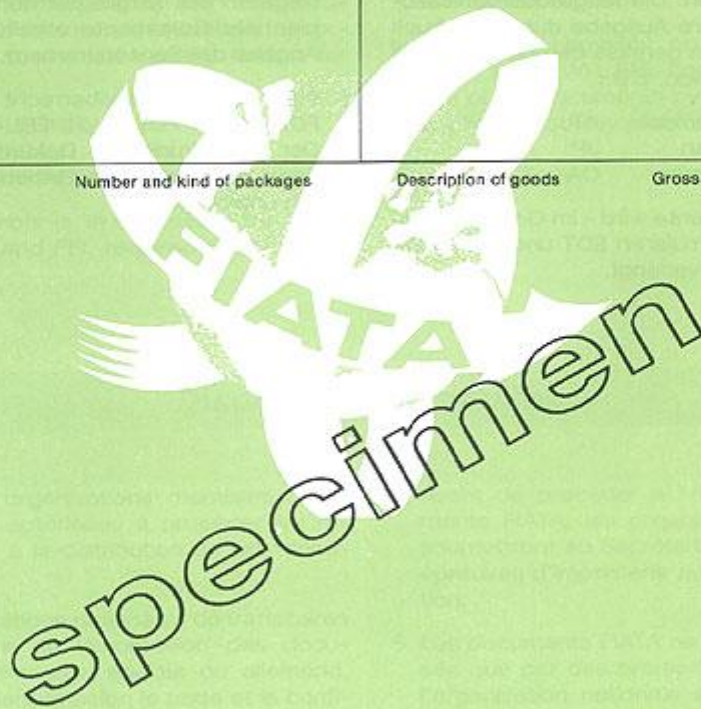
**Forwarders
Certificate of Receipt
ORIGINAL**

No.	Country Code
-----	--------------

Forw. Ref.

Consignee

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
-------------------	-----------------------------	----------------------	--------------	-------------



according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf

We certify having assumed control of the above mentioned consignment in external apparent good order and condition

- at the disposal of the consignee with irrevocable instructions*
- to be forwarded to the consignee

* Forwarding instructions can only be cancelled or altered if the original Certificate is surrendered to us, and then only provided we are still in a position to comply with such cancellation or alteration.

Instructions authorizing disposal by a third party can only be cancelled or altered if the original Certificate of Receipt is surrendered to us, and then only provided we have not yet received instructions under the original authority.

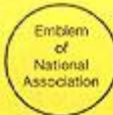
Remarks

Place and date of issue

Stamp and signature

Instructions as to freight and charges

Suppliers or Forwarders Principals



FIATA FCT

**Forwarders
Certificate of Transport
ORIGINAL**

No. Comp. Code

Forw. Ref.

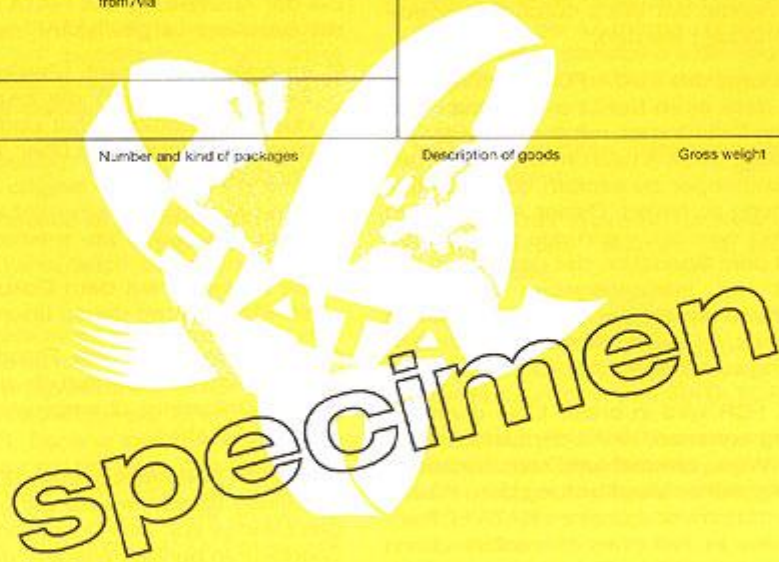
Consigned to order of

Notify address

Conveyance from/via

Destination

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement



according to the declaration of the consignor

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the General Conditions printed overleaf.

Acceptance of this document or the invocation of rights arising therefrom acknowledges the validity of the following conditions, regulations and exceptions also of the trading conditions printed overleaf, except where the latter conflict with conditions 1-6 below.

1. The undersigned are authorized to enter into contracts with carriers and others involved in the execution of the transport subject to the latter's usual terms and conditions.
2. The undersigned do not act as Carriers but as Forwarders. In consequence they are only responsible for the careful selection of third parties, instructed by them, subject to the conditions of Clause 3 hereunder.
3. The undersigned are responsible for delivery of the goods to the holder of this document through the intermediary of a delivery agent of their choice. They are not responsible for acts or omissions of Carriers involved in the execution of the transport or of other third parties. The undersigned Forwarders will, on request, assign their rights and claims against Carriers and other parties.
4. Insurance of the goods will only be effected upon express instructions in writing.
5. Unforeseen and/or unforeseeable circumstances entitle the undersigned to arrange for deviation from the envisaged route and/or method of transport.
6. Unforeseen and/or unforeseeable disbursements and charges are for the account of the goods.

Insurance through the intermediary or the undersigned Forwarders

- Not covered
- Covered according to the attached Insurance Policy/Certificate

All disputes shall be governed by the law and within the exclusive jurisdiction of the courts at the place of issue.

For delivery of the goods please apply to:

Freight and charges prepaid to:

We, the Undersigned Forwarders in accordance with the instructions of our Principals, have taken charge of the abovementioned goods in good external condition at:

for despatch and delivery as stated above or order against surrender of this document properly endorsed.

In witness thereof the Undersigned Forwarders have signed originals of this FCT document, all of this tenor and date. When one of these has been accomplished, the others will lose their validity.

Place and date of issue

Stamp and signature

Text authorized by FIATA. COPYRIGHT FIATA / Zurich - Switzerland 5/96

thence for account of goods, lost or not lost.

Name and address of certifying shipper



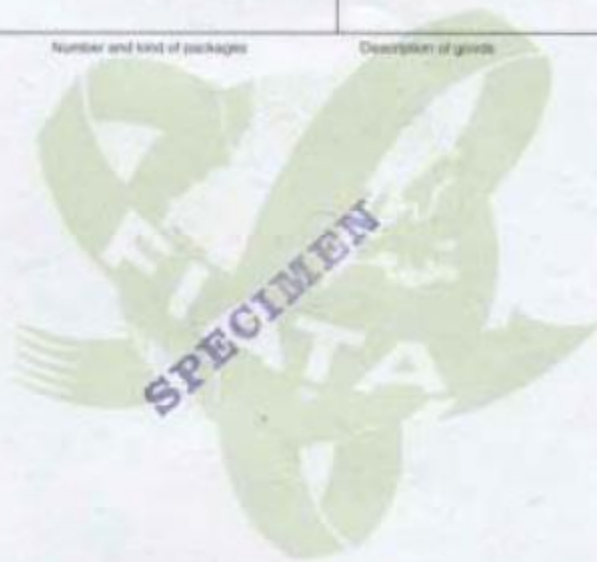
FIATA SIC

No. 0000000

YU

Shippers
Intermodal Weight Certification

Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight*
-------------------	-----------------------------	----------------------	---------------



Container or trailer number (if applicable)

* packaging material (including ice), pallets and dunnage, if not included above

Actual gross cargo weight

The undersigned shipper herewith certifies that the gross weight of the goods listed herein is true and correct and includes all applicable packaging material, pallets and dunnage.

(For shipments to or from the USA see notes overleaf)

Place and date of certification

Stamp and signature of certifying shipper

Text submitted by FIATA. Copyright reserved © FIATA / Zurich - Subcontracted 10.07

الملحق رقم (02)
بطاقات النقل البري الدولي 1975 (TIR)

<p>(Name of International Organization)</p>	
<h1 style="margin: 0;">CARNET TIR*</h1>	
<p>.....vouchers No </p>	
<p>1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i></p> <p>2. Délivré par _____ <i>Issued by</i> _____ (nom de l'association émettrice / name of issuing association)</p> <p>3. Titulaire _____ <i>Holder</i> _____ (nom, adresse, pays / name, address, country)</p> <p>4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="width: 45%;"> <p>_____</p> <p>_____</p> </div> <div style="width: 45%; text-align: right;"> <p>Signature of the secretary of the international organization: _____</p> </div> </div>	
<p>(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)</p>	
<p>6. Pays de départ _____ <i>Country of departure</i></p> <p>7. Pays de destination (¹) _____ <i>Country/Countries of destination (¹)</i></p> <p>8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (¹) <i>Registration No(s). of road vehicle(s) (¹)</i></p> <p>9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (¹) <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (¹)</i></p> <p>10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (¹) <i>Identification No(s). of container(s) (¹)</i></p> <p>11. Observations diverses _____ <i>Remarks</i></p> <p style="text-align: right;">12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i></p> <p style="text-align: right;">_____</p> <p>(¹) Biffer la mention inutile <i>Strike out whichever does not apply</i></p>	
<p>* Voir annexe 1 de la convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. * See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.</p>	

VOUCHER N° 1 / N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET No 	
2. Customs office(s) of departure 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country)	
		5. Country of departure	6. Country/Countries of destination
7. Registration No(s). of road vehicle(s)		8. Documents attached to the manifest	
GOODS MANIFEST			
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods	11. Gross weight in kg	16. Seals or identification marks applied, (number identification)
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	
1. Customs office		14. Place and date	
2. Customs office		15. Signature of holder or agent	
3. Customs office		17. Customs office at departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route)		24. Certificate of discharge (Customs office of exit en route or of destination)	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit	<input type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at _____ under No. _____		26. Number of packages discharged	
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.)		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp	
COUNTERFOIL No 1 / N° 2 			
1. Arrival certified by the Customs office at _____			6. Customs officer's signature and Customs office date stamp
2. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
3. Discharged _____ packages or articles (as specified in the manifest)			
4. <input type="checkbox"/> New seals affixed _____			
5. Reservations _____			

Form not to be taken under Customs control by the Customs authorities

Certified report

Drawn up in accordance with article 25 of the TIR Convention
(See also Rules 13 to 17 regarding the use of the TIR carnet)

1. Customs office(s) of departure		TIR CARNET No		
4. Registration No(s). of road vehicle(s) Identification No(s). of container(s)		3. Name of the international organization		
6. The Customs seal(s) is/are intact not intact <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		5. Holder of the carnet		
7. The load compartment(s) or container(s) is/are intact not intact <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		8. Remarks		
9. <input type="checkbox"/> No goods appeared to be missing <input type="checkbox"/> The goods indicated in items 10 to 13 are missing (M) or have been destroyed (D) as indicated in column 12				
10. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	11. Number and type of packages or articles; description of goods	12. M or D	13. Remarks (give particulars of quantities missing or destroyed)	
14. Date, place and circumstances of the accident				
15. Measures taken to enable the TIR operation to continue <input type="checkbox"/> affixing of new seals: number _____ description _____ <input type="checkbox"/> transfer of load (see item 16 below) <input type="checkbox"/> other				
16. If the goods have been transferred: description of road vehicle(s)/container(s) substituted				
	RegistrationNo.	Approved Yes No	No. of certificate of approval	Number and particulars of seals affixed
(a) vehicle	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____	_____
	Identification No.	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____	_____
(b) container	_____	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	_____	_____
17. Authority which drew up this certified report		18. Endorsement of next Customs office reached by the TIR transport		
Place/Date/Stamp Signature		Signature 		

Mark the appropriate boxes with a cross

TC 31—CERTIFICATE OF GUARANTEE

(front)

1. Valid Until		Day	Month	Year	2. Number	
3. Principal (Surname and forename or name of company and full address and country)						
4. Guarantor (Surname and forename or name of company and complete address and country)						
5. Office of guarantee (name, full address and country)						
6. Reference amount		in figures:		in letters		
Currency code						
<p>7. The office of guarantee certifies that the principal named above has furnished a comprehensive guarantee which is valid for Community/common transit operations through the customs territory of those countries listed below whose names have not been crossed out:</p> <p>EUROPEAN COMMUNITY, HUNGARY, ICELAND, NORWAY, POLAND, SLOVAKIA, SWITZERLAND, CZECH REPUBLIC, ANDORRA(*), SAN MARINO(*)</p>						
8. Special observations				Done at....., on (Place) (Date)		
9. Period of validity extended until Day Month Year _____ inclusive Done at....., on Place Date Signature and stamp of office of guarantee)						
Signature and stamp of office of guarantee)						

* only for community transit operations

10. Persons authorized to sign Community/common transit declarations on behalf of the principal

(back)

11. Surname, forename and specimen of authorized person	12. Signature of principal (1)	11. Surname, forename and specimen of authorized person	12. Signature of principal (1)

(Front)

TC 32 - INDIVIDUAL GUARANTEE VOUCHER	A 000 000
Issued by:	
.....	
(Name and address of individual or firm)	
(Undertaking of the guarantor accepted on	
by the guarantee office of)	

This voucher, issued on, is valid for an amount of up to	
7 000 euros for a Community transit/common transit operation beginning	
not later than and in respect of which the principal is	
.....	
.....	
(Name and address of individual or firm)	
.....
(Signature of the principal) (1)	(Signature and stamp of guarantor)

(1) Signature optional	

(Back)

To be completed by the office of departure	
Transit operation effected under declaration T1, T2, T2F (1)	
registered on under No	
by the office at	
.....	
.....
(Official stamp)	Signature

(1) Delete as necessary	

1- Name and address of exporter		2-PHYTOSANITARY CERTIFICATE No:EEC/TR/:	
3-Declared name and address of consignee		4-Plant protection organization of Turkiye to plant protection organization	
		5- Place of origin	
6- Declared means of conveyance			Reg. No
7- Declared point of entry			Prod. Code
8- Distinguishing marks: number and description of produce: botanical name of plants		9- Quantity declared	
10- This is to certify that the plants or plant product described above -have been inspected according to appropriate procedures and -are considered to be free from quarantine pests and practically free from other injurious pests: and that they -are considered to conform with the current phytosanitary regulations of the importing country			
11- Additional declaration			
DISINFESTATION AND/OR DISINFECTION TREATMENT		18- Place of issue	
12- Treatment		Control date	
13-Chemical (active ingredient)	14-Duration and temperature		
15-Concentration	16-Date		
17- Additional information			

COMMON/COMMUNITY TRANSIT PROCEDURE

GUARANTEE DOCUMENT
INDIVIDUAL GUARANTEE

I. Undertaking by the Guarantor

1. The undersigned ⁽¹⁾.....
resident at ⁽²⁾
hereby jointly and severally guarantees, at the office of guarantee of.....
up to a maximum amount of.....

in favour of the European Community comprising the Kingdom of Belgium, the Kingdom of Denmark, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the Republic of Finland, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and of the Czech Republic, the Swiss Confederation, the Republic of Iceland, the Republic of Hungary, the Kingdom of Norway, the Republic of Poland, the Slovak Republic, the Principality of Andorra, and the Republic of San Marino ⁽³⁾ any amount of principal, further liabilities, expenses and incidentals – but not fines – for which the principal ⁽⁴⁾

.....
may be or become liable to the abovementioned countries for debt in the form of duty and other charges applicable to the goods described below placed under the Community or common transit procedure from the office of departure of

.....
to the office of destination of

Goods description:
.....

2. The undersigned undertakes to pay upon the first application in writing by the competent authorities of the countries referred to in point 1 and without being able to defer payment beyond a period of 30 days from the date of application the sums requested unless he or she or any other person concerned establishes before the expiry of that period, to the satisfaction of the competent authorities, that the procedure has been concluded.

At the request of the undersigned and for any reasons recognized as valid, the competent authorities may defer beyond a period of 30 days from the date of application for payment the period within which he or she is obliged to pay the requested sums. The expenses incurred as a result of granting this additional period, in particular any interest, must be so calculated that the amount is equivalent to what would be charged under similar circumstances on the money market or financial market in the country concerned.

3. This undertaking shall be valid from the day of its acceptance by the office of guarantee. The undersigned shall remain liable for payment of any debt arising during the Community or common transit operation covered by this undertaking and commenced before any revocation or cancellation of the guarantee took effect, even if the demand for payment is made after that date.

⁽¹⁾ Surname and forename or name of firm.

⁽²⁾ Full address.

⁽³⁾ Delete the name of the Contracting Party or Parties or States (Andorra or San Marino) whose territory is not

4. For the purpose of this undertaking, the undersigned gives his or her address for service in each of the other countries referred to in paragraph 1 as ⁽¹⁾:

Country	Surname and forenames, or name of firm, and full address
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

The undersigned acknowledges that all correspondence and notices and any formalities or procedures relating to this undertaking addressed to or effected in writing at one of his or her addresses for service shall be accepted as duly delivered to him or her.

The undersigned acknowledges the jurisdiction of the courts of the places where he or she has an address for service.

The undersigned undertakes not to change his or her addresses for service or, if he or she has to change one or more of those addresses, to inform the office of guarantee in advance.

Done at....., on

.....
(Signature) ⁽²⁾

II. Acceptance by the office of guarantee

Office of guarantee
 Guarantor's undertaking accepted on to cover the
 Community/common transit operation effected under transit declaration No of ⁽³⁾

.....
(Stamp and signature)

⁽¹⁾ If, in the law of the country, there is no provision for address for service the guarantor shall appoint, in this country, an agent authorised to receive any communications addressed to him and the acknowledgement in the second subparagraph and the undertaking in the fourth subparagraph of paragraph 4 must be made to correspond. The courts of the places in which the addresses for service of the guarantor or of his agents are situated shall have jurisdiction in disputes concerning this guarantee.
⁽²⁾ The person signing the document must enter the following by hand before his or her signature: 'Guarantee for the amount of ...', the amount being written out in letters.
⁽³⁾ To be completed by the office of departure.

COMMON/COMMUNITY TRANSIT PROCEDURE
GUARANTEE DOCUMENT
INDIVIDUAL GUARANTEE IN THE FORM OF VOUCHERS

I. Undertaking by the Guarantor

1. The undersigned ⁽¹⁾
resident at ⁽²⁾.....
hereby jointly and severally guarantees, at the office of guarantee of

in favour of the European Community comprising the Kingdom of Belgium, the Kingdom of Denmark, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the Republic of Finland, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and of the Czech Republic, the Swiss Confederation, the Republic of Iceland, the Republic of Hungary, the Kingdom of Norway, the Republic of Poland, the Slovak Republic, the Principality of Andorra, and the Republic of San Marino ⁽³⁾, any amount of principal, further liabilities, expenses and incidentals – but not fines – for which a principal may be or become liable to the abovementioned countries for debt in the form of duty and other charges applicable to the goods described below placed under the Community or common transit procedure, in respect of which the undersigned has undertaken to issue individual guarantee vouchers up to a maximum of EUR 7 000 per voucher.

2. The undersigned undertakes to pay upon the first application in writing by the competent authorities of the countries referred to in paragraph 1 and without being able to defer payment beyond a period of 30 days from the date of application the sums requested, up to EUR 7 000 per individual guarantee voucher, unless he or she or any other person concerned establishes before the expiry of that period, to the satisfaction of the competent authorities, that the procedure for the transit operation concerned has been concluded.

At the request of the undersigned and for any reasons recognised as valid, the competent authorities may defer beyond a period of 30 days from the date of application for payment the period within which he or she is obliged to pay the requested sums. The expenses incurred as a result of granting this additional period, in particular any interest, must be so calculated that the amount is equivalent to what would be charged under similar circumstances on the money market or financial market in the country concerned.

3. This undertaking shall be valid from the day of its acceptance by the office of guarantee. The undersigned shall remain liable for payment of any debt arising during any Community or common transit operations covered by this undertaking and commenced before any revocation or cancellation of the guarantee took effect, even if the demand for payment is made after that date.
4. For the purpose of this undertaking, the undersigned gives his or her address for service in each of the other countries referred to in paragraph 1 as ⁽⁴⁾:

Country	Surname and forenames, or name of firm, and full address
.....
.....
.....
.....
.....
.....

⁽¹⁾ Surname and forenames, or name of firm.
⁽²⁾ Full address.
⁽³⁾ Only for Community transit operations.
⁽⁴⁾ If, in the law of the country, there is no provision for address for service the guarantor shall appoint, in this country, an agent authorised to receive any communications addressed to him and the acknowledgement in the second subparagraph and the undertaking in the fourth subparagraph of paragraph 4 must be made to correspond. The courts of the places in which the addresses for service of the guarantor or of his agents are situated shall have jurisdiction in disputes concerning this guarantee.

The undersigned acknowledges that all correspondence and notices and any formalities or procedures relating to this undertaking addressed to or effected in writing at one of his or her addresses for service shall be accepted as duly delivered to him or her.

The undersigned acknowledges the jurisdiction of the courts of the places where he or she has an address for service.

The undersigned undertakes not to change his or her addresses for service or, if he or she has to change one or more of those addresses, to inform the office of guarantee in advance.

Done at....., on

.....
(Signature) ⁽¹⁾

II. Acceptance by the office of guarantee

Office of guarantee

Guarantor's undertaking accepted on

.....
(Stamp and signature)

⁽¹⁾ The signature must be preceded by the following in the signatory's own handwriting: 'Valid as guarantee voucher'

COMMON/COMMUNITY TRANSIT PROCEDURE

GUARANTEE DOCUMENT
COMPREHENSIVE GUARANTEE

I. Undertaking by the Guarantor

1. The undersigned ⁽¹⁾.....

resident at ⁽²⁾

hereby jointly and severally guarantees, at the office of guarantee of.....

up to a maximum amount of..... ,

being 100/50/30 % ⁽³⁾ of the reference amount, in favour of the European Community comprising the Kingdom of Belgium, the Kingdom of Denmark, the Federal Republic of Germany, the Hellenic Republic, the Kingdom of Spain, the French Republic, Ireland, the Italian Republic, the Grand Duchy of Luxembourg, the Kingdom of the Netherlands, the Republic of Austria, the Portuguese Republic, the Republic of Finland, the Kingdom of Sweden, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and of the Republic of Hungary, the Republic of Iceland, the Kingdom of Norway, the Republic of Poland, the Slovak Republic, the Swiss Confederation, the Czech Republic, the Principality of Andorra and the Republic of San Marino ⁽⁴⁾ any amount of principal, further

liabilities, expenses and incidentals – but not fines – for which the principal ⁽⁵⁾,

may be or become liable to the abovementioned countries for debt in the form of duty and other charges applicable to the goods placed under the Community or common transit procedure.

2. The undersigned undertakes to pay upon the first application in writing by the competent authorities of the countries referred to in paragraph 1 and without being able to defer payment beyond a period of 30 days from the date of application the sums requested up to the limit of the abovementioned maximum amount, unless he or she or any other person concerned establishes before the expiry of that period, to the satisfaction of the competent authorities, that the procedure for the transit operation concerned has been concluded.

At the request of the undersigned and for any reasons recognised as valid, the competent authorities may defer beyond a period of 30 days from the date of application for payment the period within which he or she is obliged to pay the requested sums. The expenses incurred as a result of granting this additional period, in particular any interest, must be so calculated that the amount is equivalent to what would be charged under similar circumstances on the money market or financial market in the country concerned.

This amount may not be reduced by any sums already paid under the terms of this undertaking unless the undersigned is called upon to pay a debt arising during a Community or common transit operation commenced before the preceding demand for payment was received or within thirty days thereafter.

3. This undertaking shall be valid from the day of its acceptance by the office of guarantee. The undersigned shall remain responsible for payment of any debt arising during the Community or common transit operations covered by this undertaking and commenced before the date on which any revocation or cancellation of the guarantee took effect, even if the demand for payment is made after that date.

⁽¹⁾ Surname and forenames, or name of firm.

⁽²⁾ Full address.

⁽³⁾ Delete what does not apply.

⁽⁴⁾ Delete the name of the Contracting Party or Parties or States (Andorra or San Marino) whose territory is not transited. The references to the Principality of Andorra and the Republic of San Marino shall apply solely to Community transit operations.

⁽⁵⁾ Surname and forenames, or name of firm, and full address of the principal.

4. For the purpose of this undertaking, the undersigned gives his or her address for service in each of the other countries referred to in paragraph 1 as ⁽¹⁾:

Country	Surname and forenames, or name of firm, and full address
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

The undersigned acknowledges that all correspondence and notices and any formalities or procedures relating to this undertaking addressed to or effected in writing at one of his or her addresses for service shall be accepted as duly delivered to him or her.

The undersigned acknowledges the jurisdiction of the courts of the places where he or she has an address for service.

The undersigned undertakes not to change his or her addresses for service or, if he or she has to change one or more of those addresses, to inform the office of guarantee in advance.

Done at....., on

.....
(Signature) ⁽²⁾

II. Acceptance by the office of guarantee

Office of guarantee

Guarantor's undertaking accepted on

.....
(Stamp and signature)

⁽¹⁾ If, in the law of the country, there is no provision for address for service the guarantor shall appoint, in this country, an agent authorised to receive any communications addressed to him and the acknowledgement in the second subparagraph and the undertaking in the fourth subparagraph of paragraph 4 must be made to correspond. The courts of the places in which the addresses for service of the guarantor or of his agents are situated shall have jurisdiction in disputes concerning this guarantee.
⁽²⁾ The signature must be preceded by the following in the signatory's own handwriting: 'Guarantee for the amount of . . .', with the amount written out in full.

قائمة المراجع

المصادر باللغة العربية

الاتفاقيات الدولية:

- الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكة الحديدية 14 أكتوبر 1890.
- معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924.
- اتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق الجو 12 أكتوبر 1929.
- الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر 19 مارس 1956.
- لبروتوكول الخاص بتعديل معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1968 (قواعد فسبى).
- البروتوكول الخاص بتعديل معاهدة بروكسل المعدلة لسنة 1979 (بروتوكول وحدات السحب الخاصة).
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط (جنيف 1980).
- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009 (قواعد روتردام).

أهم النصوص القانونية المتعلقة بالتشريع الجزائري:

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ وفي 23/10/1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر.رقم 1977/29.
- الأمر 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 يتضمن القانون البحري، ج.ر. رقم 1998/47.
- قانون رقم 01-13 مؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

المؤلفات العامة:

- الدكتور مصطفى جمال ، دروس في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1968.
- الدكتور احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1998.
- الدكتور مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- الدكتور حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، 1999.
- الدكتور لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة الثقافة و التوزيع ، طبعة 1999.
- الدكتور عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.

- الدكتور لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2000.
- الدكتور عباس مصطفى المصري، المرئف القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002.
- المستشار عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.

المؤلفات الخاصة:

- الدكتور عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، 1984.
- الدكتور كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
- الدكتور احمد محمود حسني، نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- الدكتورة سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي و المتعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- الدكتور محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003.
- الدكتورة سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات (النقل أحادي الوسائط والنقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.

Bibliographie en langue française

1- Ouvrages généraux :

- Académie de droit international de la la Hague, Recueil Des Cours, Volume 135 (1972/I), Martinus Nijhoff Publishers,1973.
- André Guyomar et Etienne Morin, Commerce international, 3^e éd., Série Aide-mémoire, 1998.
- ARAGRANDE, M., FAROLFI, S., les sada des villes, volume 131 de bulletin des services agricoles de la fao volume 5; volume 98 de collection "aliments dans les villes", food & agriculture org, 1998.p.25.
- Barthélemy MERCADAL, Droit des transports Terrestres et Aériens, Dalloz, 1996.
- Conférence européenne des ministres des transports , La sûreté du transport intermodal de conteneurs, OECD Publishing, 2005.
- Conference européenne des ministres des transports, Intégration des marchés des transports terrestres européens, OECD Publishing, 2000.
- Encyclopédie Dalloz, commercial , v , ed22/1.
- Fleur FRAGOLA, Vers une politique ferroviaire européenne : l'Europe à toute vapeur? Questions contemporaines, Editions L'Harmattan, 2007.
- François LILLE , Raphaël BOUMLER , Transport maritime, danger public et bien mondial, Volume 147 de Dossier pour un débat, ECLM, 2005.
- - Illustrée , la réforme ferroviaire: réglementation des marchés de transport de marchandises, oecd publishing, 2001.
- Jaffray ROGER, transports maritimes aux Antilles et en Guyane france, editions l'Harmattan, 2009.
- Jean-Michel JACQUET; Philippe DELEBEQUE, Droit du Commerce International, Dalloz, 3e éd., 2002.
- Luis POUGET, Du transport par eau et par terre: navigation maritime et intérieure, commissionnaires, messageries : chemins de fer, télégraphie, postes, voitures, etc. : suivi d'une table analytique des matières et de jurisprudence, Volume 1, Auguste Durand, 1859.
- Ma Olivier CACHARD, Code maritime: Droit international et droits européens, Larcier, 2006.
- Martine MASSABIE-François, Élisabeth POULAIN, Lexique du commerce international: les 2 600 mots actuels et pratiques de l'import-export, Editions Bréal, 2002.

- Martine REMAND-GOULLOND, Droit maritime Volume 2 de Études internationales, A. Pedone, 1988.
- Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *droit maritime*, L.G.D.J, 2006.
- René RODIER, Emmanuèle du Pontavice, *droit maritime*, 12e édition ,1997.
- René RODIER, traite général de droit maritime, tome 2, 1968.
- Sylvie GRAUMANN-YETTOU, Commerce International –guide pratique, 5^e éd., litec.

2- Thèses et Mémoire :

- MERLE Laetitia , Le transport maritime sous température dirigée, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2005-2006.
- Ziehms NICOLAS, Le Transport Multimodal de fret, Mémoire de fin d'études, Université paris 1, Panthéon - Sorbonne, des logistique, Année de réalisation Avril 2004.
- A. VALLIER, la convention de la CNUCED de 24 mai 1980 sur le transport international multimodal de marchandises, Th. Aix- en Provence, 2004.
- Bily EMMANUELLE, l'arrimage des conteneurs, mémoire de master 2, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2006-2007.
- Fannélie ROGLIANO , Le connaissance FIATA, MEMOIRE DE Master Professional, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transports, Année Universitaire 1998.
- FEDDAL Sofia , Le transport multimodal, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, centre de droit maritime et des transports, promotion 2008.
- Jean-Charles AGNES, Le Cabotage Multimodal, D.E.S.S. de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transports, Année 2003.
- Joanna WARNEL, La Politique communautaire du Transport Multimodal, Mémoire de Master 2, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transports, Promotion 2004-2005.

- MARC GIGNOUX, Les implications juridiques du transport multimodal, Mémoire DE Master Professional, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transports, Année Universitaire septembre 2005.
- MARION MARTIN, la délicate émergence d'UN STATUT EUROPEEN POUR L'opérateur de transport multimodal, Mémoire Master 2 de droit des transport, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transport, Année Universitaire 2005-2006.
- PASCAL FABRE-TESTE, le Projet de convention de la CNUDCI sur le transmaritime multimodal, Mémoire Master 2 Professional, , Université de droit, d'économie et des sciences d'aix-Marseille, Faculté de droit et de science politique d Aix-Marseille, Centre de droit Maritime et des Transport, Année Universitaire 2005-2006.

3- DOCTRINE :

- A. CHAO, Transport en pontée, Incidence des fautes du transporteur sur sa responsabilité, B.T. 1995, p.709.
- Ana ATALLAH, Quelques réflexions sur le développement du « forum shopping », D.M.F - 2001 - n°620 - 11-2001.
- Bénédicte RAJOT, Assurances en matière de transports : vers une unification des régimes juridiques d'assurances transports, Responsabilité civile et assurances n° 9, Septembre 2011, alerte 17.
- Bénédicte RAJOT, Gouvernance écologique et développement durable : objets du Grenelle de l'environnement, Responsabilité civile et assurances n° 11, Novembre 2008, alerte 38.
- Bernard DREYER, la fonction de transitaire et le transport Multimodal, annales IMTM, 1988.
- Bernard THOUILLIN et Philippe RUTLEY, la deuxième journée georges Ripert sur l'actualité du droit maritime, D.M.F.09-1995, n552.
- Carlos MORENO, Les opinion exprimée dans ce document ne reflètent pas nécessairement les vues de la CNUCED, I.M.T.M.1995, p.19.
- - Christian DIERYCK & Paul VERGUTS, Chronique de jurisprudence maritime belge Evolutions significatives (1992-2005), D M F - 2007 - n°683 - 07-2007.
- Christian HOBNER, convention de Boudapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, DMF 2000, N 609.

- Christian SCAPEL, Le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, annal IMTM, 11avril1995, p.135.
- Christian HUBNER, Le transport international par voie d'eau : Loi applicables et régime uniforme, D.M. F, N° 664-01/11/2005.
- Christophe PAULIN, Non-application à un transporteur maritime de l'article L. 132-8 du Code de commerce relatif à la garantie de paiement des voituriers, le transport maritime relevant de lois et de conventions spécifiques, Revue de droit des transports n° 11, Novembre 2010, comm. 220.
- CNUCED, Incidences économique et commerciales de l'entrée en vigueur des règles de Hambourg et de la convention des nation unies sur le transport multimodal international de marchandises, TD/B/C.4/315(PART II), 10novembre 1989, p.70.
- Communication Les auxiliaires des transports et intervenant dans la chaîne logistique, LE PHARE, n°117-janvier 2009, p.58.
- Communication présentée aux journées d'études organisée du 2e Salon international des transport, des infrastructures et de l'équipement (Sitiel) tenu a Alger du 27 septembre au 1er octobre 2003, Pourquoi le conteneur est-il devenu en Algérie un facteur de surcout ? , LE PHARE, n° 75-juillet 2005, p.10.
- DANNIEL Ammar, Identification d'un connaissance de transport combiné, D.M.F , n° 612-01/02/2001.
- Droit maritime Français 2002 , Transport Multimodal Transmaritime / Transport Combiné de du premier transporteur , Responsabilité de OTC , D.M.F, n° hors série n° 7-01/06/2003.
- Eric A. CAPRIOLI, considération sur les nouvelles règles CNUDCI/CCI application aux documents de transport multimodal, D.M.F.04-1993, n526.
- Erika Lopez PONTON, l'impact des mesures de sureté sur le transport ligne régulier, ISEMAR. Note de synthèse, juin2006, n86, in www.isemar.asso.fr.
- Erwan CORNEC, Sur l'application de l'article L. 146-6 , D.M.F. n°600.
- Fatima BOUKHATMI, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, D.M.F , n° 610 – 30/11/2000.
- François ARRADON, l'incorporation des clause de charte-partie dans les connaissements, D.M.F 2004, n° 653.
- Gérard AUCHTER, Jurisprudence récente (1^{re} partie) , D M F - 1995 - n°551 - 07-1995.
- Hugo TIBERG, chronique de droit maritime suedois1999-2000(première partie) , D.M.F 2001 , n° 618.

- International Maritime Organization, Organisation Maritime Internationale, Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, IMO Publishing, 2004, p.22.
- Isabelle BON-GARCIN, Le jeu d'une clause de substituabilité ne modifie pas la qualité du transporteur aérien, Revue de droit des transports n° 12, Décembre 2009, comm. 252.
- Isabelle BON-GARCIN, Les effets de l'émission d'un connaissance de transport combiné sur la qualité des intervenants dans un transport multimodal, Revue de droit des transports n° 12, Décembre 2008, comm. 262.
- Isabelle BON-GARCIN, Les effets de l'émission d'un connaissance de transport combiné sur la qualité des intervenants dans un transport multimodal, Revue de droit des transports n° 12, Décembre 2008, comm. 262.
- Jacques BONNAUD et Bernard LEGAL, Le transport multimodal et la logistique, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports-2001, p 62.
- Jaques BONNAUD, l'action en responsabilité contre l'entrepreneur de transport multimodal, annal IMTM, 11 avril 1995, p.155.
- Jean Serge ROHAT, Le CMI aujourd'hui, D.M.F.n° 652, 2004.
- L.BRUNANT, le jeu des causes particulières d'exonération du transporteur, B.T. 1981, p. 134.
- Laurent FEDI , Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer, Revue de droit des transports n° 7, Juillet 2009, dossier 3.
- Laurent FEDI, Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXIe siècle. - Synthèse du Colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010, Revue de droit des transports n° 9, Septembre 2010, étude 9.
- LES 25 ANS DU CONTENEUR, Compte rendu du colloque organisé par l'IDIT, le 15 octobre 1993, au port du Havre, D.M.F - 1993 - n°532 - 11-1993.
- Marie-Noëlle RAYNAUD, Le garanti qui indemnise à l'amiable doit le faire dans le délai de prescription de l'action principale s'il veut bénéficier du délai de 3 mois de l'action récursoire, D.M.F - 2005 - n°662 - 09-2005.
- Martin NDENDE, la mutation des entreprises du secteur des transports maritimes, D.M.F.10-1992, n520.
- Martin NDENDÉ, Qualités de NVOCC et de transporteur maritime réel, Revue de droit des transports n° 10, Octobre 2010, comm. 199.

- Martin NDENDÉ, Régime juridique du transport combiné fluviomaritime, Revue de droit des transports n° 7, Juillet 2010, comm. 155.
- Martine REMOND-GOUILLOUD, L'action pour livraison sans lettre de garantie relève de la prescription annale, D.M.F - 2007 - n°683 - 07-2007.
- Mélanie KOHLER, L'encouragement du transport combiné de marchandises par la Commission européenne, Revue de droit des transports n° 10, Novembre 2007, étude 14.
- Mélanie KOHLER, Proposition de résolution relative au développement du fret ferroviaire, Revue de droit des transports n° 10, Octobre 2010, alerte 94.
- Michel MORIN, Transport maritime, D.M.F. 31/08/2002, n° 629.
- Nation Unies, Conseil Economique et Social, Possibilités de Réconciliation et D harmonisation des Régimes de Responsabilité Civil Régissant le Transport Combine, francfort, 7et8 decembre1988.
- Nation Unies, conseil économique et social, Possibilités de réconciliation et d'harmonisation des régimes de responsabilité civile Régissant le transport combine, 18et19 avrile2002.
- Otman BEN FADDHEL, l'assurance transport de magasin a magasin, Le PHARE, N° 56 décembre 2003, P.43.
- Paul TOURET, le Cabotage Maritime dans l'espace Atlantique, ISMAR. juillet 2005.
- Philippe DELBEQUE, le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de la marchandise par mer, D.M.F2003, n° 642.
- Philippe DELEBECQUE, Les travaux de comité des transports du CMI sur le projet CNUDCI, DMF, n°652 -01/10/2004.
- Philippe DELEBECQUE, le transport multimodal, Revue international de droit comparé 2-1998.
- Pierre BONASSIES, Aspects nouveaux de la responsabilité, D.M.F. n°622.
- Pierre BONASSIES, Entreprises de manutention « loi applicable » loi du port, D.M.F, n° hors série, n° 31/05/2004 – 8.
- Pierre BONASSIES, Note sur la convention de 1980, sure le transport multimodal internationale marchandises, IMTM , annales 1996.
- Pierre SAFA, chronique de droit maritime libanais, DMF 2001, n° 617.
- Pierre-Yves NICOLAS, Prescription de l'action récursoire en cas de règlement amiable du transporteur, D.M.F - 2007 - n°679 - 03-2007.
- Renaud CARRIER, L'antisuit injonction, D.M.F - 2002 - n°627 - 06-2002.
- Stéphane MIRIBEL, transport multimodal et assurance, D.M.F. Through transport. Yves TASSEL, LES NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIERS (NVOCC) ESSAI SUR LE CONCEPT DE TRANSPORTEUR MARITIME CONTRACTUEL, D. M. F - 1997 - n°575 - 10-1997.

- Yves TASSEL, la recevabilité de l'action contre l'entrepreneur de manutention et le connaissance de bout en bout, D.M.F, n° 601 – 31/01/2000.
- Yves TASSEL, Le Contrat D'affrètement D'espaces, D.M.F.31/12/2004, n° 655.
- Yves TASSEL, Projet CNUDCI : une double critique de fond, D.M.F. 2003, n° 644.

4-Jurisprudence:

- Arrêt du Tribunal de première instance (troisième chambre) du 30 septembre 2003, Tribunal de première instance des Communautés européennes 30 septembre 2003, T-191/98; T-212/98; T-214/98.
- Arrêt du Tribunal de première instance (troisième chambre) du 28 février 2002, Tribunal de première instance des Communautés européennes 28 février 2002, T-86/95.
- Arrêt du Tribunal de première instance (troisième chambre) du 28 février 2002, Tribunal de première instance des Communautés européennes 28 février 2002, T-18/97.
- Arrêt du Tribunal de première instance (troisième chambre) du 28 février 2002, Tribunal de première instance des Communautés européennes 28 février 2002, T-395/94.
- Paris 1^{ER} oct, B. T. 1986, p.661, Rouen 7 sept. 1986, B. T. 1995, B. T. 1995, p. 732.
- Ordonnance du Président de la Cour du 19 juillet 1995, Cour de justice des Communautés européennes 19 juillet 1995, C-149/95.
- Arrêt (la cour de justice des communautés), 5 octobre 1995, Ob. Pierre Bonassies, D.M.F.1996, n°556.
- COUR D'APPEL DE ROUEN (2ème Ch. civ.) 3 juin 1999, D. M. F - 2000 - n°604 - 05-2000.
- Arrêt de la Cour (première chambre) du 15 janvier 2002, Cour de justice des Communautés européennes 15 janvier 2002, C-179/00.
- COUR D'APPEL DE ROUEN (2^{ème} Ch. civ.) 28 novembre 2002, D. M. F - 2003 - n°636 - 04-2003.
- Cass.com., 04mars 2003, revue Scapel 2003, n51, cite par D.M.F., transport multimodal solution diverses .2004, n8sup.
- COUR D'APPEL DE PARIS (5° Ch. sec. A) 24 mars 2004, D.M.F - 2004 - n°649 - 06-2004, Obs. Patrick PESTEL-DEBORD.

- COUR D'APPEL D'ORLEANS 9 avril 2004 , com, Antoine VIALARD, D M F - 2004 - n°649 - 06-2004.
- COUR D'APPEL DE PARIS (5^{ème} Ch., sec. A) 2 février 2005, com. Philippe DELEBECQUE, D.M.F - 2005 - n°659 - 05-2005.
- COUR D'APPEL DE ROUEN (2^e Ch.) - 4 MAI 2006 - Navire *Mette Marks* – n° 04/01825, D.M.F - 2006 - n°673 - 09-2006.
- COUR DE CASSATION (ch. com.) – 18 MARS 2008 – Navire Ville de Tanya n° 07-11777,com, Yves TASSEL, D M F - 2008 - n°693 .
- COUR D'APPEL DE PARIS (5^e ch., sect. A) - 13 juin 2007 No 05-23361, obs, Yves TASSEL, D.M.F - 2008 - n°695.

عنوان الأطروحة

النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط في ظل الإتفاقيات الدولية و التشريع الجزائري

الفهرس

رقم الصفحة		
1		شكر و تقدير
2		إهداء
4		المقدمة
23	النقل الدولي متعدد الوسائط	فصل تمهيدي
	خصائص و مميزات النقل الدولي المتعدد الوسائط و النقل	المبحث الأول
24	الأحادي الواسطة	
25	التعريف بالنقل الدولي متعدد الوسائط	المطلب الأول
25	جوهر النقل الدولي متعدد الوسائط	الفرع الأول
28	تطور النقل من أحادي الواسطة إلى متعدد الوسائط	الفرع الثاني
	الشروط القانونية التي تحكم عمليات النقل متعدد الوسائط في ظل الفراغ	الفرع الثاني
34	التشريعي الدولي الحالي	
37	نظرة مستقبلية لنظام تعدد وسائط النقل و نظام بين الوسائط	المطلب الثاني
37	الدعائم الرئيسية للنقل الدولي متعدد الوسائط	الفرع لأول
40	النقل متعدد الوسائط من منظور التطبيق العملي	الفرع الثاني
42	أهداف النقل متعدد الوسائط	الفرع الثالث
48	مزايا النقل متعدد الوسائط بالنسبة للشاحزين	الفرع الرابع
	تطور التشريع الدولي لإرساء قواعد قانونية موحدة للنقل الدولي	المبحث الثاني
53	متعدد الوسائط	
	الحاجة إلى قواعد قانونية لتنظيم النقل الدولي معدد الوسائط و المحاولات	المطلب الأول
53	التي بذلت	
55	أهم أحكام مشروع إتفاقية النقل المشترك للبضائع لسنة 1972	الفرع الأول
	القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية بشأن وثيقة النقل المشترك	الفرع الثاني
58	لسنة 1991	
	قواعد غرفة التجارة الدولية و لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية	الفرع الثالث
62	بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991	
	توقيع إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع	المطلب الثاني
68	24 ماي 1980	
69	المقدمات التي مهدت لتوقيع إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط	الفرع الأول

72	أساس إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط	الفرع الثاني
75	النقل الدولي متعدد الوسائط من وجهة نظر الناقلين و الشاحنين	الفرع الثالث
77	النقل الدولي متعدد الوسائط من وجهة نظر المجتمع الدولي	الفرع الرابع
80	النظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط نظام المسؤولية للنقل المتعدد الوسائط في ظل إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط (إتفاقية جنيف 1980)	الباب الأول الفصل الأول
82		
85	المبادئ التي تحكم المسؤولية في النقل الدولي المتعدد الوسائط	المبحث الأول
87	الأساس القانوني للمسؤولية	المطلب الأول
88	أساس المسؤولية في حالة هلاك البضاعة أو إصابتها	الفرع الأول
91	المسؤولية في حالة التأخير	الفرع الثاني
93	النظام القانوني للمسؤولية	المطلب الثاني
93	نظام مسؤولية مختلط	الفرع الأول
95	توزيع المسؤولية	الفرع الثاني
96	الحدود القانونية للتعويض	المبحث الثاني
97	التعويض عن الضرر في حالة هلاك أو تلف البضاعة	المطلب الأول
100	التعويض عن الضرر في حالة التأخير في تسليم البضاعة	المطلب الثاني
100	النظام المستقل	الفرع الأول
102	تقييم النظام	الفرع الثاني
103	نظام المسؤولية للنقل الدولي متعدد الوسائط في ظل التكنولوجيا	الفصل الثاني
104	تحويلة البضائع و النقل بالمبردات	المبحث الأول
105	مسؤولية متعهد النقل في تحويلة البضائع	المطلب الأول
105	مسؤولية متعهد النقل في حالة وقوع الضرر	الفرع الأول
116	مسؤولية متعهد النقل في حالة شحن البضاعة	الفرع الثاني
125	مسؤولية متعهد النقل عند النقل بالمبردات	المطلب الثاني
126	الإلتزامات الواقعة على عاتق متعهد النقل	الفرع الأول
129	أثر الإخلال بالإلتزامات على المسؤولية	الفرع الثاني
	إتفاقيات النقل الدولي أحادي الوسائط و مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط	المبحث الثاني
132		
133	الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية	المطلب الأول
136	إتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الدولي بطريق الجو	المطلب الثاني
139	الإتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر	المطلب الثالث
	الإتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي 1975 (TIR)	المطلب الرابع
143		
	النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل إتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر لسنة 2009	الفصل الثاني
148		
149	طبيعة و أساس مسؤولية الناقل البحري للبضائع	المبحث الأول
150	طبيعة مسؤولية الناقل البحري	المطلب الأول

150	إلتزام الناقل البحري ، التزام ببذل عناية	الفرع الأول
154	إلتزام الناقل البحري، التزام بتحقيق نتيجة	الفرع الثاني
157	أساس قيام مسؤولية الناقل البحري	المطلب الثاني
158	مسؤولية الناقل البحري المفترضة	الفرع الأول
163	مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ المفترض	الفرع الثاني
166	مسؤولية الناقل البحري على أساس الخطأ واجب الإثبات	الفرع الثالث
167	طرق حماية الناقل البحري من المسؤولية	المبحث الثاني
167	وسائل دفع الناقل البحري للمسؤولية	المطلب الأول
168	الحالات المتعددة لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية	الفرع الأول
186	الشروط التعاقدية لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية	الفرع الثاني
188	التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري	المطلب الثاني
196	الإستثناءات الواردة على تحديد مسؤولية الناقل البحري	الفرع الأول
198	الشروط التعاقدية لتحديد مسؤولية الناقل البحري	الفرع الثاني
201	وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط	الباب الثاني
	العقود النموذجية و قواعد لجنة الأمم المتحدة للتجارة	الفصل الأول
217	و التنمية بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991	
219	العقود النموذجية	المبحث الأول
222	نظام مسؤولية معين على النقل برمته	المطلب الأول
225	مكان وقوع الهلاك أو التلف غير معروف	الفرع الأول
226	مكان وقوع الهلاك أو التلف معروف	الفرع الثاني
229	نظام المسؤولية الشبكية	المطلب الثاني
232	حالة التمكن من تحديد مكان الضرر	الفرع الأول
234	حالة عدم التمكن من تحديد مكان الضرر	الفرع الثاني
	قواعد غرفة التجارة الدولية و مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة	المبحث الثاني
235	و التنمية بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط 1991	
238	نظام المسؤولية	المطلب الأول
242	نظام التعويض	المطلب الثاني
246	الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط	الفصل الثاني
249	الوثائق الأخرى و وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط	المبحث الأول
251	وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط	المطلب الأول
251	وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط مقارنة مع سند الشحن التقليدي	الفرع الأول
256	وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط في الحياة العملية	الفرع الثاني
256	سند الشحن المباشر الجماعي	المطلب الثاني
257	الشكل القانوني لسند الشحن الجماعي و النتائج المترتبة عليه	الفرع الأول
259	الشروط الاتفاقية التي تحول دون تحقق وحدة النقل متعدد الوسائط	الفرع الثاني
259	عقد الوكالة بالعمولة للنقل	المبحث الثاني
260	عقد OTM/GACEF	المطلب الأول
261	مدى الضمان OTM/GACEF	الفرع الأول
262	التأمين كشرط أساس لإستفادة الشاحن من الضمان	الفرع الثاني

267	المطلب الثاني القيمة القانونية لعقد النقل OTM/GACEF
268	الفرع الأول عقد النقل OTM/GACEF و وحدة النقل الدولي متعدد الوسائط
269	الفرع الثاني تطبيق عقد النقل OTM/GACEF على الصعيد الدولي
270	الفصل الثالث أثر ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط على البيوع البحرية التقليدية المبحث الأول مشكل عجز البيوع البحرية التقليدية « سيف » و « فوب » عن مسايرة مقتضيات النقل المتعدد الوسائط
272	المطلب الأول كيف و لماذا وضعت قواعد عقود التجارة الدولية
279	المطلب الثاني أوجه القصور في البيوع البحرية التقليدية عن مجازاة مقتضيات النقل المتعدد الوسائط
274	المبحث الثاني القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية
283	المبحث الثالث قواعد العادات و الممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية
283	المطلب الأول تحديد أبعاد المشكلة
286	المطلب الثاني كيف عولجت المشكلة
290	الخاتمة
294	قائمة الإختصارات
296	الملاحق
314	قائمة المراجع
324	الفهرس