

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة وهران

كلية الحقوق



مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري

مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط

تحت إشراف الأستاذة:

الدكتورة بوخاتمي فاطمة الزهراء

من إعداد الطالب:

بن عزوز إبراهيم

السنة الجامعية: 2010/2011

المقدمة:

النقل الدولي متعدد الوسائط ظاهرة من أعرق الظواهر التي صاحبت تاريخ البشرية في كل عهودها، ظاهرة تنعكس أثارها واضحة في شتى ألوان النشاط الإنساني، بل أصبح من أهم فروع هذا النشاط و أزمها للإقتصاد الوطني و الاقتصاد العالمي في زمننا المعاصر.

فعمليات النقل الدولي متعدد الوسائط - من جانبها المادي - قد عرفت منذ زمن بعيد. و وقائع التاريخ على مر العصور تؤيد ذلك.

فاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع للعام 1980 عرفت عملية النقل الدولي متعدد الوسائط في 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 متعدد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر.

تاريخيا في مصر الفرعونية¹، و في عهد الملكة حتشبسوت سجل التاريخ أول عملية نقل، يمكن و صفها بأنها تأخذ شكل النقل الدولي متعدد الوسائط² في شقه المادي الحديث .

و في القرن العاشر الميلادي كانت أحمال التوابل من البهار و الفلفل و القرفة و غيرها تنسحب من موانئ الهند في جنوب آسيا على المراكب الشراعية حيث تعبر بها المحيط الهندي ثم البحر الأحمر حتى تصل إلى ميناء 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

¹ د. نجيب إبراهيم / مصر و الشرق الأدنى القديم، الطبعة الثالثة، 1962، دار المعارف بمصر، ص 162.

² يرى بعض المؤرخين أن بعثات نقل مشابهة أرسلها ملوك الأسرتان الخامسة و السادسة. نفس المرجع السابق.

"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 الوسائط¹.

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 ضعت إتفاقية دولية لتنظيم نقل البضائع بالسكك الحديدية (CIM)²، 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 1956³. و قد تعرضت بعض الإتفاقيات إلى تعديلات هامة لكي تتماشى مع متطلبات التطور.

و فرضت ثورة الحاويات التي بدأت في ستينات القرن تغييرات جذرية على صناعة النقل من كافة جوانبها. و ما هي إلا بضع سنين حتى صارت تحوية البضائع داخل الحاويات الطريقة السائدة في التجارة الدولية لنقل البضائع المجزئة بين الدول المتقدمة، كما أنها بدأت تأخذ طريقها تدريجيا إلى الدول المتخلفة⁴.

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

² Convention International Concernant le Transport des Marchandises par Chemins – de Fer 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 يتضمن قواعد تنظيم المسؤولية عم النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية.

³ COUR D'APPEL DE PARIS (5^e Ch. sec. A) 24 mars 2004, D.M.F - 2004 - n°649 - 06-2004, Obs. Patrick PESTEL-DEBORD.

⁴ عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، 1984، ص 219.

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 على أساس عقد نقل متعدد الوسائط¹ يأخذ بموجبه متعهد النقل البضائع في حراسته و يسأل عنها و يتولى نقلها إلى المكان المسمى للتسليم و ذلك مقابل أجر²، و عندما تتولى شركة تنظيم النقل لحساب موكلها بإسمها و تحت مسؤوليتها فهي تتصرف بصفقتها وكيلا بالعمولة للنقل³.

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 تتعقد مسؤولية متعهد النقل إذا هلكت البضاعة أو تلفت أو تأخر تسليمها في الموعد المتفق عليه أو المعقول، وذلك بصرف النظر عن طبيعة مرحلة النقل التي وقع فيها الهلاك أو التلف أو التأخير.

و النقل المتعدد الوسائط هو جوهره 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 بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل هذه، لتقديم خدمة نقل متكاملة في ظل نظام قانوني خاص.

¹ 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.

² 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.

³ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة، دار الجامعة الجديدة، 2002، ص 9.

ومن هنا تبرز أهمية هذا البحث. فدراسة مسؤولية متعهد النقل 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 للنشاط القانوني لمتعهد النقل المتعدد الوسائط.

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.

القسم الأول: العلاقة بين مرسلي البضائع و متعهد النقل: من هذه العلاقات فقد بذلت

هيئات 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، و التي لم تدخل حيز التنفيذ حيث خشيت الدول المتخلفة أن يتسبب عقد النقل متعدد الوسائط الذي إقترحته الدول المتقدمة في قلب قواعد المؤتمرات الملاحية¹، 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، و رأى البعض في النقل الدولي متعدد الوسائط مقبرة لمشاريع النصوص الدولية. و كان آخرها قواعد اختيارية² (CCI³/ CNUDCI) بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991.

¹ 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.

² CNUDCI Créée en 1964, la CNUCED 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.

³ cci أسست غرفة التجارة الدولية في عام 1919 بهدف عام ما زال قائماً دون تغيير ألا وهو :خدمة قطاع الأعمال الدولي عن طريق تعزيز التجارة والاستثمار وفتح الأسواق للسلع والخدمات والتدفق الحر لرأس المال، تعتبر غرفة التجارة الدولية

القسم الثاني: العلاقة بين متعهد النقل و مقاولي النقل من الباطن: 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 وسائل النقل هذه بنظام قانوني خاص للمسؤولية.

و سوف يترتب على نفاذ إتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1980 العديد من الآثار التجارية و التأمينية، يجب على هذه الدراسة أن لا تهملها، كما يتعين أيضا دراسة إحتتمالات وقوع التنازع بين إتفاقيات النقل الأحادي الوسائط و النقل المتعدد الوسائط ووسائل فض هذا التنازع إن وجد.

الملاح الرئيسية للنقل الدولي المتعدد الوسائط :

أهم ملاح النقل الدولي متعدد الوسائط رجوعا إلى إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع للعام 1980 التي عرفت عملية النقل الدولي متعدد الوسائط في 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.

1- أن عملية النقل تتم باستخدام واسطتين 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 الوسائط البحرية في النقل الدولي المتعدد الوسائط و يستدل من نص الفقرة الأولى من المادة الأولى¹ من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط التي

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 التحكيم 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

¹ Art. premier.-Définitions

Aux fins de la présente Convention :

عرفت هذا النقل الدولي المتعدد الوسائط التي 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 (CNUDCI/CCI) بشأن وثائق النقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1991، حيث يستفاد من هذا النص عدم ضرورة توافر الوساطة البحرية لإعتبار النقل متعدد الوسائط، و أخرى عن طريق السكة الحديدية أو مرحلة بحرية و أخرى جوية¹.

2- أيضا لا بد أن يكون النقل بين مكانين في بلدين مختلفين و هو ما يعرف بالنقل الدولي للبضائع².

3- 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 المسؤول 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) بأنه أي شخص يبرم بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص

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 considérées comme un transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas comme un transport multimodal international.

¹ لا يتوافر هذا الوصف في حالة نقل شحنة بضائع من ميناء روتردام بهولندا إلى اليكونت بأسبانيا عن طريق البحر ثم من اليكونت إلى ميناء وهران عن طريق البحر أيضا نظرا لوجود واسطة نقل واحدة فقط هي البحر.

² 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.

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، و يتحمل مسؤولية تنفيذ هذا العقد.

النقل المتتابع و علاقته بالنقل الدولي متعدد الوسائط:

يعرف النقل الذي يقوم به عدة ناقلين مستقلين، يعرف في الفقه الجزائري و الفرنسي و المصري " النقل المتتابع " أو " المتعاقب " ¹، بينما يعرف في القانون الإنجليزي و الأمريكي " بالنقل المخترق " ². و يقسم الفقه الفرنسي و المصري النقل المتتابع إلى نوعين: نقل متتابع بحري و نقل مختلط ³.

أ : النقل المتتابع البحري:

هو الذي يكون بحرياً في جميع أجزائه، و بتعبير آخر هو نقل أحادي الوساطة، و واسطة النقل في هذه الحالة هي البحر ⁴. و قد يتم النقل المتتابع البحري إما بعقود متعددة و ناقلين متعددين أو بعقد واحد و ناقلين متعددين.

1- تكون عقود النقل المتتابع مستقلة عن بعضها. فإن الشاحن يلجأ إلى التعاقد مع الناقل الأول و الثاني، كل على حدة بعقود مستقلين، و من ثم يكون هناك عقداً نقل متعاقبين، و عمليتان قانونيتان مستقلتان ⁵. بل و يمكن تصور عقد نقل ثالث و رابع و هكذا حسب

¹ Transport successif. COUR D'APPEL DE ROUEN (2^{ème} Ch. civ.) 16 décembre 2004. D.M. F - 2005 - n°664 - 11-2005.

² 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.

³ فاروق محمد ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، جامعة القاهرة، 1994، ص24. غير أن الدكتورة سميحة القليوني فوقت بين مصطلحي النقل المختلط و النقل المتتابع، فاعتبرت النقل مختلطاً 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 متتابعاً إذا تم على عدة مراحل بالبحر و تولى النقل عدة ناقلين كل في مرحلة.

⁴ سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص10.

⁵ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 315.

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 الثاني¹.

2- يبرم الشاحن عقد نقل بحري واحد مع ناقل يتولى مسؤولية النقل في جميع مراحلها. 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**²، و قد عالج المشرع الجزائري أحكام سند الشحن المباشر في القانون البحري الفصل الثاني من الباب الثالث الأمر 76-80 معدل بالقانون رقم 98-05 في المواد 764 إلى 769³.

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 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 الوكيل⁴.

¹ عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 2002، ص 353.

² 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.

³ لمزيد من التفصيل انظر:

Fatima BOUKHATMI, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, D.M.F, n° 610 – 30/11/2000.

⁴ 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.

ب : النقل المتتابع المختلط:

هو النقل الذي يتم بطرق نقل مختلفة، شريطة أن يكون طريق لبحر جزءا منها، مع طريق البر أو الجو في الجزء الآخر¹.

كما هو الشأن بالنقل المتتابع البحري، فإن النقل المختلط قد يكون إما بعقود نقل مستقلة بعدد الناقلين أو بعقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة.

1- يتعاقد 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.

2- يتعاقد 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 سند نقل بالنسبة للنقل البري، و سند نقل جوي بالنسبة للنقل الجوي. و من ثم ترفق السندات أحدهما بالآخر. فيطبق القانون البحري على الرحلة البحرية، و القانون التجاري أو المدني على الرحلة البرية أو النهريية، 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 الإختلاف تنحصر في النقل المتتابع المختلط يشترط فيه أن يكون البحر جزءا من أجزاء الرحلة الكاملة، و أن عقد النقل تثبته عدة سندات حسب طبيعة كل جزء من أجزاء

¹ مصطفى طه، المرجع السابق، ص334.

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.

النقل المشترك و علاقته بالنقل الدولي متعدد الوسائط¹ :

يعد النقل المشترك صورة متطورة لنظام النقل المتتابع للبضائع. 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 القرن².

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 يمتهن الصناعة أو التجارة لا يود 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 وجهتها النهائية مقابل أجر معلوم. و لا يهتم الشاحن بأي طريق تسلكه البضاعة، و لا الوسائط المستخدمة لإنجاز الرحلة³.

و يثبت عقد النقل في هذه الحالة بموجب " سند شحن للنقل المشترك "، و بموجبه يقبل الناقل 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 " ⁴.

¹ 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.

² عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 29.

³ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 216.

⁴ DANNIEL Ammar , Identification d'un connaissance de transport combiné , D.M.F , n° 612-01/02/2001.

و قد عرف المشرع الجزائري النقل المشترك في المادة الثانية الفقرة الرابعة النقل البري بأنه بالنقل المشترك بين الأنماط وهو خدمة نقل تنجز بموجب سند وحيد و بنمطين مختلفين من النقل على الأقل و تغطي النقل من بدايته إلى نهايته ، تحت مسؤولية متعامل وحيد¹.

يبحثنا هذا الوضع إلى طرح الإشكال التالي :ما هو النظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط سواء في ظل إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط (اتفاقية جنيف 1980) ، و ما هي مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في ظل التكنولوجيا الحديثة ؟

وبما أن الجهود المبذولة في الأمم المتحدة من أجل إيجاد نظام قانوني موحد للنقل متعدد الوسائط قد أثمرت على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980. و بما أن أصحاب المهنة قاموا بابتكار عقود نموذجية للنقل و التي تعتبر اليوم هذه العقود هي البنية القانونية التي يركز عليها النقل المتعدد الوسائط ، فما هي مسؤولية متعهد النقل في ظل وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط ، و الإشكالات التي صاحبت تطبيق هذه الوثائق ؟ وهل حققت مجهودات أصحاب المهنة الوحدة الفعلية لمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط؟ و هل قامت غرفة التجارة الدولية CCI بالاشتراك مع منظمة الكوندسي (اليونكتاد) – UNCTAD CNUCED بوضعها قواعد اختيارية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط بسد هذا الفراغ؟.

تمهيدا لتدخل المشرع في مجال النقل المتعدد الوسائط يستلزم الأمر منا تقسيم هذه الدراسة إلى عدة أجزاء : في الباب الأول دراسة النظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط ، و دراسة مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في ظل إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط (اتفاقية جنيف 1980) في الفصل الأول. و دراسة مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط في ظل التكنولوجيا الحديثة في الفصل الثاني.

¹ قانون رقم 01-13 مؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001، يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

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، و بدراسة والإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط في الفصل الثاني.

الباب الأول

النظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

سارعت الهيئات الدولية المعنية ببذل المساعي لإرساء قواعد قانونية موحدة لتنظيم النقل الدولي المتعدد الوسائط ، و أهم ما أثمرت عليه هذه المساعي هو مشروع إتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع ، إلا أن هذا القانون لم يلقى تأييد الأوساط التجارية المختلفة و خاصة وسط الشاحنين¹.

من 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 ممثلي 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 خشي أيضا ممثلي 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 يكتبها 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 الملاحية²، التي كانت قد طالبت بها الدول المتخلفة من أجل الدفاع عن مصالحهم في المشاركة في النقل البحري. فقواعد المؤتمرات

¹ د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص59.

² 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.

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.

وعليه 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 يجب 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 الغير الحكومية إلى الهيئات الحكومية التابعة إلى الأمم المتحدة. فتم إعداد اعتماد إتفاقية الأمم المتحدة في ماي 1980 في جنيف تحت رعاية الأمم المتحدة¹ (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 التكلفة و من وسائل النقل و ليس فقط أن هذه التكنولوجيا الحديثة مستخدمة في النقل المتعدد الوسائط و لكن الاثنين معا .

و 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).

¹ 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

مسؤولية متعهد النقل 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 اتفاقية 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 ملامح 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 أجرة نقل شاملة تغطي كافة مراحل النقل البحري¹.

ومن ثم نجد أن هناك نوعين من العلاقة 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 به.

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 أصيلا، 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 دلي متعدد الوسائط تكون إما بشكل قابل للتداول أو بشكل غير قابل للتداول، حسب إختيار المرسل إليه (مادة 1/05)².

و الجدير بالذكر أن النقل الدولي المتعدد الوسائط لا يرد إلا على البضاعة دون الأشخاص.

¹ Jaques BOUNAUD et Bernard LEGAL, Le transport multimodal et la logistique, *op.cit.*p. 63.

² 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.

و بذلك لا تطبق الإتفاقية عندما يبرم الشاحن عقود نقل متفرقة لكل مرحلة من مراحل النقل¹. و عليه يرى جانب من الفقه أن النقل متعدد الوسائط هو عقد نقل واحد يتعهد بموجبه متعهد النقل متعدد الوسائط بتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط².

و نظرا لأن إتفاقية جنيف لسنة 1980 تسير على نهج قواعد هامبورغ لسنة 1978، حيث عرضت المادة الثانية من إتفاقية هامبورغ لبيان نطاق تطبيقها³، وبذلك لا تسري أحكامها التي تدرج في هذا النطاق، وهو نطاق لا يشمل الملاحة الساحلية إلا على عقود النقل البحري 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 المستأجر⁴.

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 بالبحر⁵، مع العلم أن إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1980 لم يرد فيها ذكر لكمة الناقل و إستعملت بدلا منها عبارة متعهد النقل المتعدد الوسائط⁶ 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 صوت للتصديق عليها إلا بعد أربعة عشر عاما من الإنتظار.

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

² Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, droit maritime, L.G.D.J., 2006, *op.cit.* p.699 .

³ المادة الثانية من إتفاقية هامبورغ :

⁴ وقد عالج المشرع الجزائري في الكتاب الثاني في الباب الثاني من القانون البحري من المواد 640 إلى 737 ، أحكام استئجار السفن.

⁵ 1 تسري أحكام هذه الإتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين، إذا:
أ كان مناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو
ب كان مناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو
ج كان مناء احد وموانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو المناء الفعلي للتفريغ وكان هذا المناء واقعا في دولة متعاقدة ، أو...
⁶ الدكتور احمد محمود حسني، المرجع السابق، ص.114.

و الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري لم يصادق على إتفاقية هامبورغ للنقل الدولي للبضائع لسنة 1978 ولا على إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط¹ 1980/05/20 بالإضافة إلى ذلك أغلب مؤيدي قواعد هامبورغ من الدول النامية و ليسو من الدول الغربية المتقدمة التي ما زالت ترفضها بإصرار².

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

المبحث الأول : المبادئ التي تحكم مسؤولية متعهد 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 إستلامه³ 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

¹ Fatima BOUKHATMI, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, op.cit. n610.

² الدول المؤيدة لقواعد هامبورغ : بارياد، بوستوانا، بوركينافاسو، الشيلي، مصر، جينة، هنجاريا، كينيا، ليسوتو، لبنان، ملاوي، المغرب، نيجيريا، أوغندا، رومانيا، السنغال، سيراليون، تنزانيا، تونس، زامبيا.

³ انظر فكرة التسليم

-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 clause de charte-partie dans les connaissance, D.M.F 2004, n° 653.

- Christian HOBNER, convontion de Boudapest 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.

البضائع في حراسته¹ 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.

أما فيما يتعلق بالنطاق المكاني للمسؤولية في كنف إتفاقية النقل المتعدد الوسائط فهو من مكان الإستلام إلى مكان التسليم أينما وقعا بخلاف الحال في إتفاقية هامبورغ حيث حدد هذا النطاق **بمناء الشحن و مناء التفريغ** المادة 4 فقرة 1² 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.

وبنصها 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

¹ انظر فكرة الحراسة

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

² المادة 4 مسؤولية الناقل: (1 مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية تشمل المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في مناء الشحن و أثناء النقل و في مناء التفريغ .)

متعدد الوسائط يكون متعهد النقل مسؤولاً عن أفعال تابعيه أثناء تأديتهم لوظائفهم و عن أفعال كل من لجأ إليهم لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط (المادة 15).

وتحتم علينا دراسة المبادئ التي تحكم مسؤولية متعهد النقل التعرض لأساس 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.

المطلب الأول : الأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل :

كما هو الشأن في إتفاقية هامبورغ، ألفت إتفاقية النقل المتعدد الوسائط على عاتق متعهد النقل التزاما بضمان سلامة البضاعة و موعد وصولها. فإن أخل به إفترض وقوع الخطأ في جانبه، تعترف الفقرة الأولى من المادة السادسة عشر بطريقة غامضة¹ 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 الفقه² يرى أن فكرة التأخير نفسها يشوبها الغموض.

أما ما جاءت به إتفاقية روتردام³ من أحكام هي أنها وضعت قواعد متوازنة إلى حد بعيد لأساس مسؤولية كل من الناقل و الشاحن، راعت فيها قواعد العدالة . فأقامت المادة 17

¹ د سوزان علي حسن ، المرجع السابق ، ص 148.

² د سوزان عي حسن ، المرجع السابق ، ص 148.

³ 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 .

مسؤولية الناقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو الأخر في تسليمها على أساس الخطأ المفترض إذا أثبت المطالب أن الضرر الذي لحق البضاعة قد وقع أثناء مدة الالتزام.

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).

الفرع الأول : أساس مسؤولية متعهد النقل في حالة هلاك البضاعة أو إصابتها :

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 معروف الموضع).

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 1¹. لكن عندما يشتمل عقد النقل

¹ 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 أكبر.

(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 مع الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهلاك الكلي للبضائع الذي تنشأ هذه المسؤولية بشأنه.

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.

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 الرابعة عشر، ما لم يثبت متعهد النقل أنه قد إتخذ هو أو وكلائه أو أي شخص آخر مشار إليه في المادة الخامسة¹ عشر 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 للنقل الجوي الفقه الفرنسي للمسؤولية في مجال النقل البحري. فالمادة 20 من اتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الجوي وهي شبيهة من المادة 16 فقرة 01 من اتفاقية جنيف – تنص على أن الناقل يتخلص من مسؤوليته إذا أثب أنه وتابعوه قد إتخذو جميع التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث أو أنه كان من المستحيل عليهم إتخاذ التدابير. وقد حكمت محكمة بروكسل التجارية² بأن الناقل الجوي ملزم بتحقيق نتيجة. ويرى الفقه أن ما يفسر المسؤولية بهذا الشكل هو لجوء الركاب المتزايد لإستخدام النقل الجوي المعاصر الأمر الذي يوفر للركاب سفر آمن. ولذلك فإن الأحكام المتعلقة بنقل الأشخاص تهدف إلى ضمان تعويض للركاب في حالة الحوادث الجسدية

¹ 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.

التي هي أخطر من الأضرار التي تصيب البضائع وهذا ما يبرر نص إتفاقية وارسو علي التدابير المعقولة¹ كما تنص المادة 16 من إتفاقية جنيف¹.

أما إذا اعتبرت مسؤولية متعهد النقل تستند إلى مبدأ الخطأ المفترض فإن مسؤولية متعهد النقل يمكنه التحرر من مسؤوليته بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ. وتؤيد ديباجة الإتفاقية هذا المفهوم 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 العكس².

إلا أنه إذا وضع على عاتق متعهد النقل عبئ 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 وليس المسؤولية المفترضة.

هذا بينما تعفي المادة 17 فقرة 2 من إتفاقية 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 إتفاقية 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

¹ 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 إتفاقية وارسو . و لكن ذلك الأمر لن يتعدى الدول النامية التي وقعت على قواعد هامبورغ سوف تفسر هذه القاعدة تفسيرا يميل إلى القانون البحري لان هذه الدول تحاول اليوم أن تصبح من ملاك السفن.

² د. فاروق محمد ملش ،المرجع السابق ، ص 79.

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 تصعيب 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 بواجباته.

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 طبقا 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 ضامنا 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 مخطئا أو غير مخطئ. فإذا وقع الضرر نتيجة السهو أو القوة القاهرة يظل الشخص مسئولا برغم حسن نيته.

الفرع الثاني : مسؤولية متعهد النقل في حالة التأخير:

طبقا 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 طبقا 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 عهده¹.

و التأخير طبقا للإتفاقية يمكن أن يحدث على إحدى حالتين:

الحالة الأولى: أن يكون أصحاب البضاعة قد إنفقوا 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 زمنيا**.

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 تطلبه من متعهد النقل المتعدد الوسائط الحريص، 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 الحال².

وطبقا للفقرة 3 من نفس المادة يفترض هلاك البضاعة بعد انقضاء 90 يوم متصلة إبتداء 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 تتحدث عن الحالة التي تتواجد فيها البضائع

¹ Carlos MORENO, Présentation générale du transport multimodal et de sa réglementation, op. cit , P.22.
Jaques BONNAUD, op. cit., p.147.

² د سوزان علي حسن ، المرجع السابق، ص 153.

من بعد أن إفترض هلاكها¹، ولم تبين الإتفاقية الطريقة التي يتم بها إحتساب مدة التسعين يوماً المتصلة، وما إذا كانت قابلة للإنقطاع في حالة القوة القاهرة أو العطلات الرسمية أو الراحة الأسبوعية، عملاً بمبدأ **حالماً تبدأ غرامة التأخير فإنها تستمر دوماً 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 مناء قريب لإجراء إصلاحات مؤقتة. و ترتب على تعطيل السفينة على هذا النحو تأخير في تسليم البضاعة يتجاوز الوقت المسموح به طبقاً للفقرة 3 من المادة 16. فهل يكون للمدعي أن يختار إعتبار هلاك البضاعة، على الرغم من أنها لازالت موجودة واقعياً و فعلاً و لكن في المكان الغير الصحيح.

يجيب البعض بجواز ذلك إستناداً 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 جانباً و إستمر في المطالبة ببضاعة مع التعويض المناسب عن التأخير.

و زيادة على ذلك يعاب على هذه المادة قصر المدة التي يفترض من بعدها هلاك البضاعة حيث هذه المدة غير كافية في حالة النقل الدولي متعدد الوسائط².

¹ 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 à la Règle 5.2, l'ayant droit peut, en l'absence de preuve contraire, les considérer comme perdues.

² Eric A. CAPRIOLI, Considérations sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal, D.M.F , 1993 - n°526 - 04-1993.

المطلب الثاني : النظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل :

كان يجب على واضعي إتفاقية جنيف أن يختاروا بين نظامين للمسؤولية: الأول هو نظام المسؤولية المستقل و الثاني هو نظام المسؤولية الشبكية¹ . إلا أنهم قد إستقروا على الجمع بين النظامين ليضعوا نظام مسؤولية مختلط (الفرع الأول). وقد يثار التساؤل حول قدرة هذا النظام على تحقيق نظام مسؤولية موحد، وفي ذلك الإجابة على هذا السؤال ليست بالأكيدة (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 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 الناقل² .

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 عدمه³ .

¹ 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 chaine du transport (dommage localisé) .

² Fannélie ROGLIANO , LE CONNAISSMENT FIATA , Th Aix-Marseille 1999 , p.41.

³ Fannélie ROGLIANO , op. cit.,p.44.

يمتاز النظام المختلط بالدقة القانونية 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 لهذا النظام 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) 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 يحير الشاحن الذي يريد دائما معرفة مبلغ التعويض الذي سيحصل عليه في حالة أو تلف البضاعة و ذلك بصرف النظر عن ما إذا كان قد تم تعيين مكان وقوع الضرر من عدمه¹.

و من جهة أخرى يؤدي نظام المسؤولية المختلط إلى تطبيق نظام مسؤولية مركبة لأنه بالرغم من تدخل متعهد النقل إلا أنه أن إختلاف الأنظمة القانونية الواجبة التطبيق يبقى كما لو كان الشاحن قد تعاقد مع كل الناقلين على حدا. فالحقيقة أن هذا الإختلاف لا يتلاشى 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.

¹ Christian SCAPEL , le régime de responsabilité de l4 entrepreneur de transport multimodal, annal IMTM , 11avril1995, p.135.

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 إشتربت أسباب أخرى مع خطأ متعهد النقل في إحداث الضرر فإن متعهد النقل لن يكون مسؤولاً 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 لأنه إذا كان تعيين مكان مقدار الضرر صعب الإثبات فإن تقدير الضرر الذي لا يرجع إلى خطأ متعهد النقل يعتبر الأمر مستحيلاً¹.

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.

¹ Jaques BONNAUD, OP.CIT., p.155.

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 النفاذ¹.

المبحث الثاني : الحدود القانونية للتعويض:

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

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).

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 و بين 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

¹ Jaques BONNAUD, op. cit., p.155.

عن الكيلو من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة على أن يتم تطبيق الأعلى من التقديرين. 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، وفي 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 شحن¹.

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 إتبعنا إتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط نفس الطريقة التي إتبعها قواعد هامبورغ . و مؤداها أنه إذا دون في وثيقة النقل عدد الطرود التي 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 و 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).

¹ Carlos MORENO , Présentation générale du transport multimodal et de sa réglementation , op. cit ., P.24.

و هذا النظام يتحدث عن نوعان¹: أحدهما خاص بالنقل المتعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية و الآخر الخاص بالنقل المتعدد الوسائط الذي لا يتضمن 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 فإنه 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 تنقرر حدود مسؤولية متعهد النقل عن الهلاك أو التلف وفقا لأحكام الإتفاقية أو القانون المذكورين في المادة 19.

¹ Christian SCAPEL, le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal, Annal IMTM , 11 avril 1995, 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 الواسطة 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 نصب حكمها 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 1929¹. إلا أنه لإستبعاد هذا التأخير من أحكام هذه المادة حكمة. فليس 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 بأكمله².

وهكذا 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 أنت 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

¹ ينطبق على التخير نفس الحدود التي تنطبق على هلاك أو تلف البضائع (المادة 22 فقرة 2).

² Jaques BONNAUD, op. cit., p.151.

كتعويض عن الضرر الذي أصاب البضائع، و هذا هو ما نصت عليه الإتفاقية عند حساب مبلغ التعويض في حالة التأخير في تسليم البضائع.

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 الحالات¹. 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 تسليمها². و يقدر 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 ممكن³.

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 الرابعة عشر. 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 نهريّة فإن هناك حدا أقصى للتعويض يقدر ب 8،33 وحدة حسابية عن كيلو البضائع

¹ Jaques BONNAUD, op. cit., p.150.

² هذا نفس الحكم الذي تقضي به اتفاقيتي النقل البري و النقل بالسكك الحديدية.

³ د. فاروق محمد ملش، المرجع السابق، ص454.

التالفة أو الهالكة . و هناك حدا أقصى أخير تنص عليه الفقرة الخامسة من المادة 18 بموجبه لا يجب أن يجاوز مجموع ما يحكم به من تعويض عن الأضرار بسبب ما يحكم به من تعويض عن الأضرار بسبب التأخير في تسليم البضائع الحد الأعلى للتعويض الذي حددته الإتفاقية في حالة هلاك البضائع محل النقل هلاك كلياً¹.

هذا وتنص الفقرة السادسة من المادة الثامنة عشر على السماح للأطراف بتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية و ليس 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، فان حرمان الناقل من التمتع بتحديد المسؤولية لا يتأتى إلا بسبب فعل أو الامتناع صدر عنه شخصياً. و لا يشمل هذا الحكم ما يصدر عن سائر تابعي الناقل من

¹ Jaques BONNAUD, op. cit., p.147.

أفعال. و لو بلغت هذه الأفعال درجة العمد كالسرقة أو عدم الاكتراث الواعي كوقوف البحارة متفرجين إزاء امتداد النيران إلى البضاعة. لذلك فان استبعاد هؤلاء من النص يجعله فارغ المحتوى و هذا ما تجنبتة اتفاقية روتردام ، لذلك فلها التميز على اتفاقية هامبورغ في هذا الخصوص.

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 قد تم تعيين مكان الضرر أم لا وبذلك يعلم الشاحن مسبقا مبلغ التعويض الذي سيحصل عليه و يتفادى بذلك مساوئ النظام الشبكي¹. ومع ذلك فإن النظام لا يحقق وحدة مبلغ التعويض لأنه يفرق بين النقل المتعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية أو نهريية 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 النفاذ². 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.

¹ Jaques BONNAUD, op. cit., p.150.

² 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

مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط في ظل التكنولوجيا الحديثة

بالرغم من المميزات التي يقدمها النقل بالحاويات و النقل بالمبردات إلا أن إستخدام هذه التكنولوجيا الحديثة أدى إلى خلق مشاكل قانونية عديدة، خاصة في الجزائر¹، و السبب في هذه المشاكل ليس فقط لأننا بصدد نوع جديد من التكلفة و من وسائل النقل و ليس فقط لأن هذه التكنولوجيا الحديثة مستخدمة في النقل متعدد الوسائط و لكن للإثنين معا².

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 إستخدام 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 و ليس لائحة متعهد النقل المتعدد الوسائط، وهي تضع على عاتق الناقل إلتزامات 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 إستخدام التكنولوجيا الحديثة في النقل و تستحق منا بعض الإهتمام، خاصة وأن النقل بالحاويات و المبردات يتطلب عناية خاصة و يضع على عاتق الناقل إلتزامات

1 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.

2 LES 25 ANS DU CONTENEUR, Compte rendu du colloque organisé par l'IDIT, le15 octobre 1993, au port du Havre, D.M.F - 1993 - n°532 - 11-1993.

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 عله القضاء القواعد القانونية التي تحكم لائحة الناقل.

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 أنّ الاتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها ، كما أنّها ستمكن 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 : (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 الواسطة و مسؤولية متعهد النقل(المبحث ثاني).

المبحث الأول : تحوية البضائع و النقل بالمبردات¹:

¹ 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 2005-2006.

-conférence européenne des ministres des transports , la sûreté du transport intermodal de conteneurs, oecd publishing, 2005, p. 24.

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 الشحن.

المطلب الأول : مسؤولية متعهد النقل في تحوية البضائع:

يصعب تقدير مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في حالة حدوث الضرر ما بسبب إستخدام 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 البضائع¹. و بالنسبة للقضاء فهو منقسم: فأحيانا يعامل القضاة الحاوية على أنها وسيلة نقل و أحيانا أخرى على أنها وسيلة تغلفة. ويؤثر هذا 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

¹ 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.

نفسها. أما إذا اعتبرنا أن الحاوية وسيلة تغلفة فإن الحاوية نفسها تعتبر في مقام البضاعة و تسمح بذلك في حالة إصابتها بضرر- لمتعهد النقل الإستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية¹.

وبعض الفقه² 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. و من 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 البضائع³.

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

¹ LES 25 ANS DU CONTENEUR, Compte rendu du colloque organisé par l'IDIT, op.cit., n°532 - 11-1993.

² الدكتورة سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات(النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص22.

³ LES 25 ANS DU CONTENEUR, Compte rendu du colloque organisé par l'IDIT, op.cit.,n°532 - 11-1993.

من متعهد النقل بموجب عقد إيجار أو قرض إيجار حاويات يخضع لقواعد قانونية مختلفة عن القواعد التي تحكم عقد النقل.

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 العقد¹.

أ - الضرر الذي يصيب البضائع:

بالرغم من الحاوية متينة و سميكة و مغلفة بإحكام فتمنع بذلك السرقة و تتحمل الصدمات إلا أنها تمنع متعهد النقل و من بعده الناقلين من الاضطلاع على محتوياتها². 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 مسئولا عن 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. فأسباب عملية و تجارية لا يتحقق متعهد النقل من محتوى الحاوية و ذلك لأنه دائما ما

¹ الدكتورة سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 25.

² 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, promotion 2005-2006.

يقوم الشاحن بتستيف البضاعة بنفسه¹ داخل الحاوية وبتسليم البضاعة الحاوية مغلقة ومختومة و مراجعتها. فعملية تحقق متعهد النقل من بالأقفال فلا يملك متعهد النقل فتح الحاوية 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 إنتمان البنوك بضمان البضاعة يجب عليه أن يقدم سند شحن نظيف² 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 يتعهد 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 الحاوية³ ليكتشف أن البضائع الموجودة أمامه غير مطابقة للبيانات المدونة في سند الشحن. وبما أنه لا يجوز الإحتجاج بخطاب الضمان على المرسل إليه فإن متعهد النقل ملزم بتسليم البضائع إلى حامل سند الشحن بحالتها الموصوفة فيه دون أن يكون في إستطاعته 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

1 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.

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, promotion 2006-2007.

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

³ أنظر في فكرة التفريغ في التشريع البحري الجزائري:

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

متعهد النقل مشكلة إثبات مرحلة النقل التي وقع فيها الضرر، و بما أنه لا توجد أية 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. و يوجد أيضا أجهزة لقياس قوة الصدمة التي تعرضت لها الحاوية و التوقيت الذي حدث فيه الصدمة.

ولقد أثيرت قضية في فرنسا أمام محكمة نانت¹ في هذا الشأن حيث أتبت 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 باقية². و من 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:

¹ 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.

² COUR D'APPEL DE ROUEN (2^{ème} Ch. civ.) 28 novembre 2002, D. M. F - 2003 - n°636 - 04-2003. (Armateur frétteur d'espaces. Obligations. Indexation de la température du conteneur (non). Responsabilité de l'entrepreneur de manutention.)

- 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.

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 فان 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 أشهر¹.

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 فان مثل هذه الدعوى لا تخضع على لنصوص الإتفاقية الدولية الخاصة بالناقل الفعلي بل تنطبق عليها نصوص القانون الداخلي. أما إذا كان رجوع متعهد النقل ضد الناقل الفعلي للبضائع فان 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

¹ 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.

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 وارسو¹.

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.

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 انه² يمكن أيضا رفع دعوى الرجوع وفقا لأحكام المادة 744 من القانون البحري حتى بعد انقضاء مهلة الثلاث اشهر ابتداء من تاريخ تسديد قيمة الدين³.

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

¹ Jaques BONNAUD, op. cit., p.145.

743 هي الأصل و أن المادة 744 لا تطبق إلا في حالة انقضاء السنة أو السنتين عن التمديد الاتفاقية 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 الأصلية¹:

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 للعميل.

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 السؤال²: 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

¹ COUR D'APPEL DE PARIS (5e ch., sect. A) - 13 juin 2007 No 05-23361, obs., Yves TASSEL, D.M.F - 2008 - n°695.

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

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 التعويض¹. وبالرغم من محكمة النقض الفرنسية بباريس 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 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 التعويض².

ج : أثر التحويلة 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 بالعمولة³ 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.

¹ Cass 4 Mai. 1982, p.332.

² Cass. 13 Nov. 1990, B.T.1991, p. 46.

³ د. سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 35.

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 تتمكن 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 ستنتقل من شخص إلى آخر حتى تصل إلى الناقل الأخير الذي يقوم 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 الأخير¹.

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 غالبا 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 وكيلا بالعمولة للنقل أو متعهد نقل متعدد الوسائط و ليس ناقلا عاديا².

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 مسئولا بالتضامن مع الآخرين قبل المرسل أو المرسل إليه كما لو كان قد قام بتنفيذه وحده و يقع باطلا كل شرط خلاف ذلك ، و لم يكتفي النص بإيجاد حل للمشكلة بل أوضح لنا كيفية تطبيق الحل في حالة ما إذا دفع أحد الناقلين التعويض أو طوالب به رسميا فقد نصت الفقرة الثانية من المادة 202 على إنه إذا دفع أحد الناقلين المتعاقدين التعويض أو طوالب به رسميا كان له الرجوع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجره النقل و توسيع**

¹ Cass. 18 Oct. 1993, B.T. 1984 , p.260.

² Jaques BONNAUD, op. cit., p.146.

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 بناء على هذا النص سيتحمل كل ناقل نصيبه من المخاطر و يستطيع متعهد النقل بصفته متعهد النقل بصفته مسؤولا عن أفعال الناقلين إسترداد مبلغ التعويض الذي دفعه للشاحن بدون حاجة إلى إثبات المسؤول عن الضرر فالجميع في هذه الحالة مسئولين.

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 وأن المدة التي يقيم خلالها متعهد النقل الدعوى ضد الناقل المتسبب في الضرر لا تساعد على ذلك لأن الدعوى ضد الناقل الدولي يجب إقامتها في المواعيد المحددة في الإتفاقيات الدولية¹. 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 الآتي: 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 الدعوى².

¹ Cass. 21 juin 1982, B. T. 1982 , p.416.

² M. TILCHE, Recours entre professionnels. Piéges de l'action en garantie , B. T. 1995 , p.828.

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 بباريس¹ بأنه لا تستفيد دعوى الرجوع من المدة المضافة و ذلك لأن الإتفاق على إطالة مدة التقادم لا ينتج آثاره 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.

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 فانه لا يسأل إلا في نفس حدود مسؤولية الناقل نفسه.

و يلاحظ أن في الحياة العملية يتم حساب حدود المسؤولية كالتالي²:

إذا كانت البضائع مفردة و يمكن عدها و يمكن حساب التعويض يتم عن الطرد، أما إذا لم يكن من الممكن عد البضائع فان 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.

¹ Trib . com. Paris 21 juin 1993 , B. T. 1993, p.523.

² Jaques BONNAUD, op. cit., p.148.

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 (أولا) وفي حالة شحن للبضائع على سطح السفينة (ثانيا).

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 للكسر¹ .

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 ضرر² . ففي هذه القضية كانت شركة (أ) قد عهدت إلى متعهد النقل متعدد الوسائط بنقل 700 من فضلات الألمنيوم

¹ 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.

² Cass 11 Mars 1975 , D.M.F. 1975 , P.598.

التي تم ترقيمها بعد تعبئتها و تغلفتها في بلاستيكات. قام متعهد النقل بهدف ملاً الحاوية بأكبر عدد ممكن من البضائع بفض تغلفة البضائع و رصها جنباً 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 أيضاً إتهامها لمسؤوليته حيث أنها تلزم متعهد النقل بتعويض الشاحن حتى إذا لم تكن البضائع قد أصابها أي ضرر¹.

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 العميل².

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 بالإضافة إلى أن تحوية البضائع ليس فيها أية خطورة على البضائع فهي على العكس أمن ووسائل التغلفة و الأكثر حفاظاً 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 تجارياً لأن المرسل إليه رفض تسلم البضائع لإستحالة التعرف عليها. و في رأي فريق من هذا الفقه أن

¹ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، 2002، ص 55.

² Christian SCAPEL, op.cit.,P.129.

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 الآخر¹.

ب : الشحن على سطح السفينة² :

تستبعد إتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 الشحن على سطح السفينة من نطاق تطبيقها تاركة هذا الأمر للقواعد العامة في القوانين الوطنية و لإتفاق الأطراف المعنية. و السبب في هذا الإستبعاد هو أن الشحن على السطح يعرضها لمخاطر كبيرة ما يقتضي نظاما خاصا فيه مجال لحرية التعاقد على شروط النقل³.

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 بقر ذلك كما في حالة بعض أنواع البضائع الخطرة كالمفجرات و البضائع سريعة الإشتعال.

¹ Christian SCAPEL, op.cit.,P.129.

² أنظر 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.

³ COUR DE CASSATION (ch. com.) – 18 MARS 2008 – Navire Ville de Tanya no 07-11777,com, Yves TASSEL, D M F - 2008 - n°693 .

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 السطح¹.

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.

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 الشحن².

و لقد تغيرت النظرة إلى الشحن على السطح مند بدء تحوية البضائع. فالبضائع المحواة لم تعد تتعرض للمخاطر التقليدية التي كانت تتعرض لها قبل التحوية لأنه غالبا ما يتم

¹ COUR D'APPEL D'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).

² 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.).

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 إحتمال 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 الشحن .

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 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 موافقته¹ .

و القضاء الفرنسي قاسي في الحكم على هذه الشروط. فلقد قضت محكمة النقض الفرنسية² 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 حرّمته محكمة النقض من الإستفادة من شروط الإعفاء من المسؤولية.

¹ Christian DIERYCK & Paul VERGUTS, Chronique de jurisprudence maritime belge Evolutions significatives (1992-2005), D M F - 2007 - n°683 - 07-2007 .

(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.).

² Cass 18 janv, 1994, B. T. P. 332.

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 مسؤولاً عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة من جراء هذا الشحن. وعندما وصلت البضاعة تالفة طلبت شركة التأمين بـعد تعويضها للمستلم تعويضاً كاملاً من متعهد النقل، إلا أن هذا الأخير إدعى بعدم مسؤوليته مستنداً 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 مكتوباً بأحرف صغيرة جداً 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. ولكن بالرغم من قانونية الشحن على السطح في هذه الحالة الأخيرة إلا أن هذا لا يمنع من إرتكاب 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 الضرر¹. 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 البضائع².
و لقد أيدت محكمة النقض³ هذا الحل و أضافت لما تقدم أن درجة جسامه خطأ متعهد النقل لا تؤثر في قيمة التعويض الذي لابد و أن يكون كاملا: ف طالما توفرت أركان الخطأ ليس على المحكمة أن تبحث عما إذا كان متعهد النقل كان عنده نية إحداث الضرر من عدمه.

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 الكتابية⁴. ف طالما قد وافق الشاحن على هذا النوع من الشحن

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

² Jaques BONNAUD, op. cit., p.147.

³ Paris 1^{ER} oct, B. T. 1986, p.661, Rouen 7 sept. 1986, B. T. 1995, B. T. 1995, p. 732.

⁴ د. سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي و المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص170. Jaques BONNAUD, op. cit., p.147.

فان إلتزام متعهد النقل بإخطار الشاحن لحظة الشحن ليس له أهمية كبرى و ذلك لأن الشاحن قد وافق على الشحن على السطح بكل ما يحمله من مخاطر.

و إذا أن الإلتزام بإخطار الشاحن لحظة الشحن أمرا هاما لتمكين الشاحن من التأمين على البضائع ضد المخاطر التي يؤدي إليها هذا النوع من الشحن¹ 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 فان 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 السطح² ، وذلك كان لزاما عليه التأمين على البضائع بمجرد توقيعه على سند الشحن .

و الهدف من هذه التفرقة 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

¹ د. كمال حمدي ، القانون البحري ، منشأة المعارف 1997، بند 737، ص 204.

² د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 172.

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 ذلك يقوم بذلك 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 إرتكاب أخطاء جسيمة في رص البضائع¹.

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.

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 الشحن².

¹ 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 , p.46.

² Conférence européenne des ministres des transports, la sûreté du transport intermodal de conteneurs, OCDE publishing, 2005, p.136.

المطلب الثاني: مسؤولية متعهد النقل عند النقل بالمبردات :

نظرا للنوعية الخاصة للبضائع التي تستلزم النقل بالمبردات يخضع هذا النوع من النقل لقواعد خاصة به¹. 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 بالأول². و الملاحظ أن الأحكام القضائية التي صدرت في هذا المجال يتعلق أغلبها بالنقل البري الدولي و بتطبيق الإتفاقية 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 بطبيعة بعض البضائع المعرضة بطبيعتها سواء للهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف خاصة بسبب الكسر أو الصدأ أو التحلل الداخلي و التلثائي أو الجفاف أو الانسياب أو تأكلها أو تلفها بسبب الحشرات أو الحيوانات القارضة. و عليه فالناقل لا يستطيع 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. و مفاد 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.

¹ 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 2005-2006.

² COUR D'APPEL DE ROUEN (2ème Ch. civ.) 3 juin 1999, (D'autre part, quant au transitaire portuaire à Anvers (la Hessianie) 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.

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 ومن 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 الشاحن¹.

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 أو البرودة التي طلبها الشاحن يجب عليه عمل تحفظات في هذا الشأن و إلا الإفتراض فيه أنه تسلم البضاعة في درجة الحرارة المناسبة².

و علاوة على ذلك يلتزم متعهد النقل من التحقق من الحالة الظاهرة للتغليف. فإذا كانت البضاعة بطبيعتها عرضة للتلف إذا كانت غير مغلقة أو مغلقة بطريقة سيئة فإنه يجب على متعهد النقل عمل التحفظات اللازمة و الدفع بعد ذلك بالعييب الخاص بالتغليف. 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) .

¹ Mlle MARION MARTIN, op.cit., p.50.

² Eric A. CAPRIOLI, Considérations sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal, D. M. F - 1993 - n°526 - 04-1993.

و لقد إنتقد بعض الفقهاء موقف القضاء في هذا الشأن¹ مستنديين في ذلك إلى أن متعهد النقل مثله مثل أي وسيط آخر ليس متخصص في مجال التغليف. و يعتبر هؤلاء الفقهاء أن عدم وجود تحفظ خاص بالتغليف في وثيقة الشحن لا يثبت إلا عدم وجود تحفظ خاص بالتغليف 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 فإن ذلك يدل بأن هذا العيب قد حدث أثناء النقل. فالإتفاقية لا تلزم الناقل إلا بالتحقق من الحالة الظاهرة للتغليف و ليس من وجود التغليف و قدرتها على حماية البضاعة.

هذا و لا يتحرر متعهد النقل من الإلتزام بالتحقق من الحالة الظاهرة للبضاعة إلا في حالة ما إذا كانت البضاعة نفسها لا تستحق التغليف أو غير قابلة للتغليف، ففي هذه الحالة لا يستطيع متعهد النقل الدفع بعدم وجود التغليف.

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 لتغليفها. ومع ذلك فلقد إعتاد القضاء إضافة الإلتزام بالتحقق 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 يتم بها و لذلك فإنه مسئول عن تلف البضاعة التي – بالرغم من وجود عيب ظاهر في الشحن – قد قام بنقلها .

¹ L.BRUNANT, le jeu des causes particulieres d'exonération du transporteur, B.T . 1981 , p. 134.

إلا أن مسؤولية متعهد النقل عن إخلاله بالالتزام 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 وبين الشاحن لأن كل منهما قد ساهم في الخطأ: الشاحن بسبب قيامه بعملية شحن معيبة و متعهد النقل بسبب عدم تحققه من وجود الشحن¹.

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 مؤاخذه متعهد النقل على عدم إتخاذ التدابير المتعلقة بإختيار و صيانة استخدام معدات الشحن².

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.

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 حرارتها³. و هذا هو أيضا شأن

¹ Cass 10 Oct. 1989 , B.T. 1989, p. 673.

² د. سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي و المتعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 71.

³ Cass. 1^{er} Déc. 1992, B. T. 1992 , p. 806.

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 يقم بوضع جهاز قياس الحرارة¹.

و يجب على متعهد النقل إحترام المواعيد التي حددها الشاحن. و حتى في حالة عدم وجود تعليمات الشاحن يلتزم متعهد النقل بإتخاذ 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 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 يستطيع صاحب الحق إثباتا أن الضرر لم ينتج جزئيا أو كليا 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

¹ Toulouse 14 Janv. 1981, B.T. 1992, p. 806.

الناقل الدفع بالمخاطر التي تنص عليها المادة 17 فقرة 4 فانه يجب عليه إثبات أنه قد إتخذ كل التدابير التي يتطلبها هذا النوع من النقل.

أ: الأثر على نظام المسؤولية

من المفروض في تقدير بعض الفقه¹ أن يخضع متعهد النقل متعدد الوسائط – بصفته وكيلا 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 الإغفاء و الضرر أصبح أخف مما هو عليه إذ تتطلب من متعهد النقل تفسير قاطع للضرر و رابطة سببية أكيدة بين الضرر و إحدى الأسباب الإغفاء 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 لسبب الضرر غير مقنع. فإذا توصل لذلك فإن القرينة الأصلية للضرر تنتحى ليقع عبئ الإثبات على عاتق متعهد النقل².

¹ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق ، ص87.

² Cristian SCAPEL, op. cit. p.133.

ويرى بعض الفقه¹ أن تحويل القضاء لمسؤولية متعهد النقل من مسؤولية مفترضة إلى إفتراض عدم مسؤولية مسالة غير مقبولة. فالعميل الذي يفضل اللجوء لمتعهد 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 .

ب - الأثر على ثقل 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 الخبير² .
إلا أن كل هذه المحاولات قليلا ما تؤدي إلى إعفاء متعهد النقل من المسؤولية.

و سوف تتلشى كل هذه الأمور في تقدير بعض الفقه³ أنه إذا طبق النظام الخاص بالوكيل بالعمولة للنقل مع إدراج عدد محدد من حالات الإعفاء الخاصة و ذلك لأنه لكي يتحرر

¹ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 88.

² Paris 21 Oct 1994, D.M.F. 1995, Obs. Y. TASSELL.

³ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 90.

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 : إتفاقيات النقل الدولي أحادي الوسطة و مسؤولية متعهد النقل:

في ظل الفراغ التشريعي يجتهد القضاة في إيجاد الحلول المناسبة للقضايا الخاصة بمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط من خلال تطبيقهم لبعض النصوص الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الوسطة.

و لكن المشكلة تكمن في أن هذه الإتفاقيات 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 تهمنا 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 عن النقل المتعدد الوسائط . هناك فقط قواعد هامبورغ بتاريخ 1992 هي التي تتحدث عن هذا النوع من النقل، فوفقا للإتفاقية 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 يحجبها . 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 توحيد.

أما بالنسبة لباقي الإتفاقيات المذكورة أعلاه فهي تتضمن النصوص الملزمة للنقل المتعدد الوسائط إلا أن الإتفاقية 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 CIM¹ . 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

¹ خضعت هذه الإتفاقية إلى تعديلات عديدة و أهمها الإتفاقية المعدلة المعروفة باسم اتفاقية برن بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية الموقعة في فبراير 1980، و تعد الجزائر من الدول المصادقة عليها.

الحديدية المودعة لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن¹، و بموجب الصورة 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 المداورات 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 2 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 برتمه . 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 ببرن² 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 2 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 2 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

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

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

تطبيق الإتفاقية . فالمادة 2 فقرة 4 تسمح لسند الشحن المباشر بتغطية نقل سكة حديد / بحر و بخضوع هذا النقل إلى إتفاقية بروكسل لعام 1924 و ليس للـ CIM.

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 2 فقرة 1) و النقل المتعدد الوسائط الذي لا يخضع إلى مثل هذه الإتفاقية (المادة 2 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 تشمل 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 2 فقرة 1 . والمقصود 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 COTIF¹ على الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية لم تأتي بتعريف لنطاق تطبيق هذه الإتفاقية، فعندما يمر النقل بأراضي دولتين

¹ الإتفاقية الدولية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية – برن 1980 (COTIF)، الدول العربية الأطراف فيها: الجزائر، العراق، ولبنان، والمغرب، وسوريا، وتونس).

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 إستبعاد الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية بصورة نهائية عن النقل الدولي المتعدد الوسائط و التي كانت تنص عليها المادة 2 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 مباشرة¹.

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 تهمنا في هذه الدراسة.

المطلب الثاني: إتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الدولي بطريق الجو:

تخصص هذه الإتفاقية التي تم تعديلها أكثر من مرة² في فصلها الرابع للنقل المشترك³ و يعالج هذا المطلب نصين يعالجان النقل المتعدد الوسائط و هما المادة 31 و المادة 18 فقرة 3.

¹ 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.

² تم تعديل هذه الإتفاقية في سنة 1955 ببروتوكول لاهاي و في سنة 1961 بإتفاقية قواعد لاهارا و في سنة 1971 ببروتوكول قوايمالا و في سنة 1975 ببروتوكول مونتيريال . د. فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 326 .

³ تستخدم الإتفاقية 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.

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 على أنه ليس هناك في الإتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة عمليات النقل المشترك أن يدرجوا في وثيقة النقل الجوي الشروط المتعلقة بوسائل 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 بوسائل 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 يقتضض فيه أنه قد نشأ عن واقعة حدثت أثناء فترة النقل الجوي فيخضع بذلك لأحكام الإتفاقية وارسو¹.

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 أنت 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 نتعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة جوية أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو نفسه الناقل المتعاقد الذي تتحدث

¹ د. فاروق ملش ، المرجع السابق ، ص 327 .

عنه المادة من إتفاقية جوادا لاخارا¹ 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 بناءا 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 خاصة² . 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 الإتفاقية³ ، و نظرا لأن هذه الإتفاقية تعد من أحدث الإتفاقيات الخاصة بالنقل الدولي المتعدد أحادي الوساطة التي تم التصديق عليها فقد سمح هذا الوضع للمشرع الدولي بأن يتقاضي الأخطاء التي وقعت فيها

¹ 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.

² R. LOEWE, le projet OMCI/CEE dune convention sur le transport international des marchandises (convention T.C.M.), D.E.T. 1972 , P.647.

³ فرنسا ، ألمانيا الغربية، ألمانيا الشرقية، النمسا، بلجيكا، إنجلترا، لكسمبورغ، اسبانيا ، الدنمارك، سويسرا، بلغاريا، فيلندا، اليونان، ايطاليا، هنجاريا، النرويج، هولندا، بولونيا، رومانيا، السويد، تشيكوسلوفاكيا، روسيا ، يوغوسلافيا.

الإتفاقيات الأخرى الخاصة بالنقل الدولي الأحادي الواسطة و بأن يستعين ببعض نصوص الإتفاقيات الخاصة بالسكك الحديدية عند وضعه لنصوص هذه الإتفاقية.

و تجدر الإشارة أن الإتفاقية الخاصة بعقد النقل الدولي للبضائع بطريق البر – جنيف 1956 لم تصادق عليها الجزائر، والدول العربية الأطراف فيها: العراق، والمغرب، وسوريا، وتونس، الأردن.

لكن تعد الجزائر من الدول المصادقة على الإتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي 1975 (TIR)، و تسجل هذه الاتفاقية 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 البضائع 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 ، تمد 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 أرسدت في هذا الشأن نصا معقدا نوعا ما و هو المادة الثانية . و عليه 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 التأخير 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 مكتملة لرحلة بحرية أو بالسكك الحديدية أو جوية أو نهريّة¹ . و مع ذلك يجب أن يتوافر شرطان : الأول منهما هو أن تشحن البضائع على شاحنة برية. فقد قامت المادة الأولى فقرة 2 بتعريف الشاحنة على أنها تشمل الشاحنات اللآلية 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 لوضعها في السفينة أو في الطائرة أو في أي قاطرة من قاطرات السكك الحديدية .

و 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 تنعدم 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 من عدمه.

إلا أن قاعدة إشتراط بقاء البضائع على نفس الشاحنة و عدم تفرغها 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

¹ La réforme des réglementations dans le transport routier de marchandises: actes de la conférence internationale, février 2001, oecd publishing, 2002, p.102.

L. PEYREFITTE, transport routie international. Responsabilité du transporteur routie international de marchandises. Conditions et régimes, jur. CI. Com. 1995,Fasc776, n° 188ets.

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 فيها الشاحنة تحمل 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 لان المادة 17 فقرة 4 من الإتفاقية ملزمة بفحص الحالة الظاهرة للشحنة¹.

هذا و لانطبق 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

¹ Aix-en-Provence 12 MAI1992, B. T. 1993, P.328.

إستطاعة الناقل البري الدفع في مواجهة العميل بشرط من الشروط الموجودة في سند الشحن البحري .

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 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 العقود النموذجية و قواعد الكنودسي 1991 في الفصل الأول ، و الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط في الفصل الثاني.

الباب الثاني

مسؤولية متعهد النقل في ظل 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 مندوبة وبقيت معه تحت حراسته لنقلها إلى مكان الوصول¹.

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 النقل².

و على العكس مما جاء في قواعد هامبورغ 1978³ ، و معاهدة بروكسل⁴ ، 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).

¹ و قد نصت الفقرة الثالثة من المادة الاولى 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 " .

² د. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 286.

³ الفقرة الاولى المادة 14 من قواعد هامبورغ.
الفقرة الثالثة المادة 3 من معاهدة بروكسل 1924.

⁴ حيث تنص على انه " على الناقل أو الرابان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع و أخذها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن
بناء على طلب الشاحن ، سند شحن يتضمن مع تيناته المععادة البيانات الآتية.... " .

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 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 قبله¹ على الوثيقة يأخذ عدة صور ، حيث قد يكون بخط اليد أو مطبوعا بالفاكسيميلي ، أو مبصوما بالثقيب أو الختم أو على صورة رمز ، أو يكون بأي وسيلة إلكترونية أخرى² . 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.

¹ الفقرة الثانية من المادة 5 من الإتفاقية.

² 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 التظهير¹. أما بالنسبة إلى وثيقة النقل لحامله فكما هو معلوم تكون قابلة للتداول بالتسليم².

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 إصدارها³.

و بالنسبة للوثائق الغير قابلة للتداول، فيقع على عاتق متعهد النقل الالتزام بتسليم البضائع إلى الشخص المذكور إسمه في الوثيقة دون غيره⁴. و ذلك بعد أن يتأكد من شخصيته ليكون على علم و ثقة من أنه هو المسمى في وثيقة النقل أو وكيل مفوض عنه.

الفصل الأول: العقود النموذجية و قواعد الكنودسي 1991.

الفصل الثاني: الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط.

¹ د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 215.

² الفقرة أولى (ج) من المادة (6) من إتفاقية النقل متعدد الوسائط.

³ الفقرة الثالثة من المادة السادسة.

⁴ المادة (7) من الإتفاقية والتي تنص على وجوب تحديد اسم المرسل إليه في هذه الوثائق.

الفصل الأول

العقود النموذجية و قواعد الكنودسي 1991

النقل الدولي متعدد الوسائط، في جوهره نظام قانوني جديد للنقل، و ليس نظام نقل جديد يضاف إلى أنظمة النقل الأحادية الوساطة كالنقل البحري و البري و الجوي. فالمضاف الجديد ليس النقل ذاته، و لكن النظام القانوني الذي يحكم و يربط بين تلك الأنظمة أحادية الوساطة كلها أو بعضها، في عقد واحد هو عقد النقل المتعدد الوسائط. و لا تنبع أهمية هذا النظام القانوني المستحدث 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، ويتصرف بصفته أصيلاً، 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 أصيلاً، 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 تتعد مسؤولية متعهد النقل عما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير خلال مدة بقائها في حراسته. وهو 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 يقع 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 الوصول¹ .

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.

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 وفقاً لشروط العقد المذكورة".

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)

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 تشتمل 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 النزاع. و بطبيعة الحال فإن النزاع لا يقع ابتداء، إلا إذا خضع عقد النقل لأكثر من إتفاقية دولية أو تشريع داخلي ، مع إختلاف الأحكام بين هذه الإتفاقيات أو التشريعات¹.

¹ د. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 291.

و يلاحظ أن إتفاقيات النقل هذه تنص صراحة على جواز تطبيق أحكامها على عقود النقل المتعدد الوسائط¹. 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 حدا. 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 أباحت هذا الحق للمدعي نفسه، فإنها بذلك تكون قد أخلت بالتزاماتها نحو تطبيق نصوص الإتفاقية الأخرى التي تم إستبعادها².

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).

¹ 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.

² الدكتور فاروق ملش، المرجع السابق، ص215.

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:

1- كانت إحدى مراحل نقل البضاعة تتم بواسطة النقل البري طبقا 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 هجوما شديدا من الشاحنين لأنه يراعي مصالح الناقلين على حساب مصالحهم مما أدى إلى هجره تدريجيا.

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 الـ¹ (Baltic and international Maritime Conférence) BIMCO سند شحن نموذجي خاص بالنقل متعدد الوسائط أطلق عليه اسم combiconbil و يعرف اليوم هذا السند الذي تم إعادة النظر فيه في يوليو سنة 1977 بواسطة international shipowners association باسم (Combidoc) و بالمثل 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 الـ CCI 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

¹ François Lille, Raphaël Baumler, Transport maritime, danger public et bien mondial, ECLM, 2005, p.62.

أصدرت بالتعاون مع غرفة التجارة الدولية CCI في 1991¹، 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 الموحدة². 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 مسؤولية النقل بكافة مراحلها، دون أن يكون الشاحن مضطرا للرجوع على عديد من الناقلين أحادي الواسطة الذين تتابعو على نقل البضاعة.

و حسب نظام المسؤولية الموحد، لا تتغير مسؤولية متعهد النقل بتغيير 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 الواسطة، أو مقدمي خدمات الشحن الذين توكل إليهم المسؤولية عن وقوع الضرر بالبضاعة.

¹ 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. وتستجيب غرفة التجارة الدولية كونها المنظمة الوحيدة المعنية حقا بقطاع الأعمال العالمي لهذا التحدي بإصرارها على طرح وجهات نظر قطاع الأعمال والتعبير عنها. وتغطي نشاطات الغرفة نطاقا واسعا يشمل من بين قضايا أخرى التحكيم وتسوية النزاعات، والدفاع عن التجارة الحرة واقتصاد السوق، والتنظيم الذاتي لمؤسسات الأعمال، ومحاربة الفساد أو مكافحة الجريمة التجارية. تحتفظ الغرفة بوسائل اتصال مباشرة مع الحكومات المختلفة حول العالم عبر لجانها الوطنية. وتقوم الأمانة العامة للمنظمة من مقرها في باريس بتزويد الهيئات الحكومية الدولية بوجهات نظر قطاع الأعمال بشأن القضايا التي تؤثر بشكل مباشر في عمليات التجارة والأعمال،
<http://www.algeria-educ.com/forum/thread24847.html>

² Pierre BONASSIES , le domaine d'application des règles CNUCED/CCI, IMTM , 11 avril 1994, p.115.

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)¹.

ب : نطاق التطبيق 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 لإنطباق القواعد²:

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 مراحل المختلفة، و يعهد بها لناقلين فعليين. إلا أنه في جميع الأحوال يتحمل المسؤولية في مواجهة أصحاب البضاعة عن عملية النقل بأكملها³ (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) .

¹ د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 268.

² Conférence européenne des ministres des transports, La sûreté du transport intermodal de conteneurs, op. cit. p.123.

³ كما تنطبق قواعد CCI حتى لو نقلت البضائع بواسطة واحدة من وسائط النقل بخلاف ما قصده ابتداء أطراف العقد من أن النقل سوف يكون مشتركاً و ليس أحادي الوساطة.

- إستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل (القاعدة 2 فقرة أ).
- توافر عنصر الدولية (القاعدة 2 فقرة أ).

3- طرق التطبيق العملي للقواعد:

تستمد قواعد CCI صفتها الملزمة من تلاقي إرادة أطراف النقل المشترك على تطبيقها. و توجد ثلاث طرق رئيسية للأخذ بهذه القواعد¹ :

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

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

و تجدر الإشارة إلى أن قواعد CCI تعد قواعد نموذجية تعطي الحد الأدنى لمسؤولية متعهد النقل ، بمعنى أنه يمكن في الإتفاق في ظلها على زيادة عبء هذه المسؤولية دون تخفيفها ،

¹ الدكتور فاروق ملش، المرجع السابق، ص220.

و أي إتفاق على التخفيف يعد باطلاً بالقدر الذي يتعارض فيه مع نصوص هذه القواعد (القاعدة 1 فقرة د)¹.

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.

و لمتعهد النقل أن يتمسك بتحديد قيمة التعويض المدين به بمبلغ 30 فرنك لكل كيلوغرام 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 د)².

¹ لهذا السبب تشجع غرفة التجارة الدولية، متعهدي النقل المشترك على تقديم وثائق نقل التي يصيغونها بمعرفتهم، إلى الغرفة لمراجعتها و الموافقة عليها.

² أي أن القدر الوارد في قواعد غرفة التجارة الدولية يعد حداً أقصى بالنسبة للتعويض القانوني، وحداً أدنى بالنسبة للتعويض الاتفاقي.

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 ببذل 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).

و قد أدى إستخدام وثائق النقل المشترك الصادرة طبقا لقواعد CCI، 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 البضاعة¹. 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 واحد² 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 الموحدة³ 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 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 معين⁴. كذلك يرى أصحاب هذا الرأي أن عقد النقل المتعدد الوسائط إنما هو طراز جديد

¹ د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص212.

² conférence européenne des ministres des transports , La sûreté du transport intermodal de conteneurs, OECD Publishing, 2005, p.94.

³ د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص268.

⁴ في حالة وجود رحلة بحرية أو نهريّة مبلغ لا يتجاوز 920 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة نقل أخرى أو 2،75 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة ، إيهما أكبر . أما في حالة عدم وجود رحلة بحرية أو

من عقود النقل، يتعين معه التمييز بينه وبين غيره من عقود النقل أحادي الوساطة، وليس هناك ما يبرر القول بجواز تجزئة بين عقد النقل متعدد الوسائط إلى شرائح أو مراحل نقل أحادية الوساطة. 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 الوساطة مجال إنطباقها الخاص على عقود النقل المتعلق بتلك الوساطة، 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 (Atlantic Container Line) ¹ACL، 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.

نهريه فتقتصر مسؤولية متعهد النقل على مبلغ 833 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة.

¹ 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 مساوئ كثيرة¹: 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 للشاحن 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 الشبكية² :

¹ Wang Wanguang , op. cit., p.29.

² و يعرف أحيانا " بنظام المسؤولية المتغيرة " .

تفرق وثيقة النقل التي تنص على نظام المسؤولية الشبكي بين حالة ما إذا تم تعيين مكان وقوع الضرر، وبين حالة ما إذا لم يتم تعيين مكان الضرر، حيث تختلف القواعد المطبقة في هذه الحالة عن تلك. وأنصار المسؤولية الشبكية¹ يرون أن نظاماً شاملاً للمسؤولية الشبكية هو الأكثر ملاءمة لحكم النقل الدولي متعدد الوسائط لأسباب عديدة تجارية و قانونية ، و يمكن أجمالها في عناصر ثلاث رئيسية وهي ، أولاً أن الأخذ بنظام آخر غير النظام الشبكي للمسؤولية ، سوف يؤدي إلى خلق فوضى قانونية في مجال النقل الدولي ، وثانياً أن النظام الشبكي يمكن أن يحقق مزايا المسؤولية ظهراً لظهور ، وثالثاً 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 مثلاً، فنظام مسؤولية الناقل الجوي في ظل الإتفاقية فانسوفي يعد أكثر صرامة منه في ظل إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط – وخاصة بعد أن يدخل بروتوكول مونتريال رقم 4 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 عبئاً 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 الأخير². و القياس على ذلك في كل من إتفاقية CMR و إتفاقية CIM.³

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

¹ يعد الوفد البريطاني – في مؤتمر الأمم المتحدة المعنية بوضع إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط – المنادي الأول و حاملاً لواء المطالبة بتطبيق نظام مسؤولية الشبكية في صلب الإتفاقية. الدكتور فاروق ملش، المرجع السابق، ص 227.

² 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 septembre 2005, p.42.

³ conférence européenne des ministres des transports, Intégration des marchés des transports terrestres européens, OECD Publishing, 2000, p.94.

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.

و يرى أنصار النظام الشبكي أن أحكام المسؤولية الواردة في إتفاقيات النقل أحادي الواسطة، قد صممت و صيغت بعناية فائقة سواء من حيث طبيعتها أو من حيث مداها. و بما يتلاءم مع الظروف الملازمة لواسطة 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 الواسطة. 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 الواسطة نتيجة لهذا التداخل¹.

ب- النظام الشبكي يمكن أن يحقق مزايا المسؤولية ظهرا لظهور:

أما الميزة الهامة الأخرى التي يراها أنصار المسؤولية الشبكية، فهي أن العلاقة القانونية التي تترتب على أحكام إتفاقية نقل أحادي الواسطة (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، و سوف 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 لظهور. و لن يكون الأمر بهذا التوافق في

¹ الدكتور فاروق ملش، المرجع السابق، ص 229.

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 التناقض.

ج - المسؤولية الشبكية و ما هو جاري العمل به في الوقت الراهن:

يرى انصار المسؤولية الشبكية أن عمليات النقل الدولي متعدد الوسائط تسير سيراً حثيثاً في ظل القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية بشأن وثيقة النقل المشترك لسنة 1973. و هذه القواعد تطبق نظام المسؤولية الشبكية – بطبيعة الحال إذا كان مكان وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة معروفاً – بشكل يحوز رضاً 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 الشحن¹ 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 .

¹ Jaffray ROGER, transports maritimes aux antilles et en guyane fra, editions l'harmattan, 2009, p.340.

أما بالنسبة لسند الشحن¹ ACL (Atlantic Container Line) فهو ينص على أنه إذا وقع الضرر قبل أو بعد المرحلة البحرية فان 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.

2- وإذا تم نقل البضائع بالسكك الحديدية في ظل إتفاقية برن الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق السكك الحديدية بتاريخ 25 فبراير سنة 1961 سبتمبر CIM .

3- و إذا 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 الناقل² .

¹ Académie de droit international de la la Hague, Recueil Des Cours, Volume 135 (1972/I), Martinus Nijhoff Publishers, 1973, p.403.

² د. سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات(النقل أحادي الواسطة 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.

و لقد حقق النظام الذي تطبقه الـ CCI، و الـ FIATA¹ و الـ BIMCO حدا أقصى من الدقة القانونية²، فهو يحترم النصوص المتعلقة بالنظام العام و يسمح لمتعهد النقل – عندما يكون الضرر منسوب إلى أحد المتدخلين في عملية النقل – بألا يكون مسؤولا عن الضرر أكثر أو أقل من المتسبب في الضرر نفسه.

و مع ذلك بالرغم من المميزات إلا صياغة الإثنيين من هذه العقود النموذجية Le BIMCO et le connaissance FBL de la FIATA combidoc de la قد تعرضا للنقد الشديد³. 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. و من هنا فإن هذا الشرط متناقض وليس لها أية منفعة 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 البعض⁴ أن نظام المسؤولية الشبكية لا يحقق وحدة النقل متعدد الوسائط لأن يغير تطبيق مسؤولية متعهد النقل حسب المكان الذي تم تعيين وقوع

¹ 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>.

² François LILLE , Raphaël BOUMLER , Transport maritime, danger public et bien mondial Volume 147 de Dossier pour un débat, ECLM, 2005,p.62.

³ Fannélie ROGLIANO , Le connaissance FIATA, MEMOIRE DE Master Professionnel, 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.

⁴ Martine RÉMAND-GOUILLOND, Droit maritime Volume 2 de Études internationales, A. Pedone, 1988,p.326.

الضرر فيه. و أطافوا أن هذا النظام معقد و لا يتناسب مع متطلبات التجارية لأن الشاحن الذي لا يعرف مسبقا ما هي مسؤولية متعهد النقل.

الفرع الثاني: حالة عدم التمكن من تحديد مكان الضرر:

إذا إستحالت معرفة مكان وقوع الضرر، فإن 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 الـ 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 .

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 التغليف البضائع أو في ترقيمها 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 البضائع¹. 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 الإستفادة 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 CCI بالإشتراك

¹ Fannélie ROGLIANO , op. Cit., p.56.

مع منظمة الكنودسي (اليونكتاد) UNCTAD – CNUCED إلى وضع قواعد اختيارية جديدة خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط.

المبحث الثاني: قواعد CCI/ CNUCED 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 لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط لسنة 1980، فقد إشتكرت منظمة الكنوسد مع غرفة التجارة الدولية في وضع قواعد إختيارية جديدة خاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، لكي تحل محل قواعد C.C.I لسنة 1975¹، و تسوى مشكلة تعدد الأنظمة القانونية السائدة في التعامل الدولي²، وأن تضع الخطوط الرئيسية لوثيقة نقل متعدد الوسائط تعتمد على نظام قانوني موحد، و تبنى على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924 و بروتوكول تعديلها لسنة 1968³، و قواعد C.C.I لسنة 1975، و كذا أهم الشروط الواردة بوثائق النقل المشترك المتداولة مثل سند الشحن⁴ 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 CCI/ CNUCED تحل محل قواعد CCI لسنة 1975⁵. و هي تختلف عنها

¹ قررت غرفة التجارة الدولية في أكتوبر 1991 سحب القواعد القديمة الخاصة بالنقل المشترك لسنة 1975 من التعامل في 31 ديسمبر لإفساح الطريق للقواعد الجديدة. وبناءا 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 بالفعل فقد أعلنت منظمة مقدمي البضائع FIATA أنها قد أصدرت وثيقة جديدة تأخذ بأحكام قواعد CCI/ CNUCED و أبقت على الأسهم الشهيرة للوثيقة كما هو.

CCI Document No. 321- 34/1 REV, 4.p.1.

2

³ يلاحظ أن إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980 قد بنيت على أساس فلسفة و أحكام إتفاقية هامبورغ لسنة 1978، و ليس على أساس معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924.

CCI Document No. 321, Introduction, p.2.

4

Yves TASSEL, Projet CNUDCI : une double critique de fond, D.M.F. 2003, n° 644.

5

بتخليها عن الشكليات و بإمكانية تطبيقها أيا كان شكل بيانات وثيقة النقل. وهذا و يتم تطبيق هذه القواعد بإدراج نصوصها في عقد النقل¹.

و ينطبق النظام الذي تنص عله 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 تسلم البضائع حتى لحظة تسليمها تعالج قواعد CNUCED/CCI بالتوالي في القاعدة 5 و 7 أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

أولا - 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 CNUCED/CCI بشأن النقل المتعدد الوسائط. وذلك بصرف النظر عما إذا كان العقد ينصب على نقل أحادي الواسطة أو متعدد الوسائط (القاعدة 1 فقرة 1).

¹ د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص 56.

2- إصدار متعهد النقل وثيقة نقل متعدد الوسائط لإثبات عقد النقل. و يمكن الاستعانة عن الوثائق الورقية برسائل تبادل البيانات إلكترونيا و ذلك بالقدر الذي تسمح به القواعد السائدة. وتصدر 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 دليلا على أن متعهد النقل قد أخذ في حراسته البضائع الموصوفة في الوثيقة، مالم 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).

4- لا تطبق القواعد إلا بالقدر الذي لا تتعارض فيه أحكام الواجبة التطبيق لإحدى المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية الخاصة بنقل أحادي الوساطة (القاعدة 13). و لا يعني ذلك أن القواعد تبنى على نظام المسؤولية الشبكية¹ على إطلاقه ، غير أنها تجعل السيادة عند التطبيق للأحكام الأمرة الخاصة بالنقل الأحادي الوساطة 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 دوليا. و لا يعني إغفال القواعد لهذا العنصر التخلي عن هذه الخاصية الأساسية.

المطلب الأول : نظام المسؤولية:

Carlos MORENO, Les opinion exprimée dans ce document ne reflètent pas nécessairement les vues de la CNUCED , I.M.T.M.1995, p.19.

¹

تهدف قواعد أـلـ CNUCED/CCI 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.

ترتكز قواعد الكنوسدي، 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)¹. 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 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) وهي² :

1- فعل أو إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدمي متعهد النقل في الملاحة أو في إدارة السفينة، و يلاحظ 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

¹ Christian SCAPEL , le régime de responsabilité de l4 entrepreneur de transport multilodal , annal IMTM , 11 avril 1995, p.133.

² لا تنص قواعد هامبورغ و لا إتفاقية جنيف 1980 على هاتين الحالتين للإعفاء من المسؤولية و لكن تذكرهم إتفاقية بروكسل. Christian SCAPEL , op.cit., p.137.

الملاحية التي تقع في الملاحة أو في إدارة السفينة، أما الأخطاء التجارية فيظل متعهد النقل مسؤولاً عنها، ولا يجوز إشتراط إعفاءه من المسؤولية بالنسبة لها.

2- الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل أو خطئه¹.

3- عدم الصلاحية للملاحة التي تطرأ على السفينة بعد بدء السفر².

و يسأل متعهد النقل عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة، وكذا عن التأخير في التسليم³، 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). وحكم إعفاء متعهد النقل من المسؤولية على هذا الوجه، لا يأخذ بنفس المبدأ الذي أخذت به كل من 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 قريبة 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.

¹ انظر المادة 4 فقرة 2 بند ب من معاهدة بروكسل 1924.

² انظر المادة 4 فقرة 1 من المعاهدة.

³ يقع التأخير في تسليم البضاعة إذا لم يتم تسليمها خلال الوقت المتوقع عليه صراحة، و في حالة غياب هذا الاتفاق، فخلال الوقت المعقول الذي يتوقع من متعهد النقل الحريص مع مراعاة ظروف الحال (القاعدة 5 فقرة 2).

على أي حال، فالمتصور أنه لا يكفي للإعفاء من المسؤولية سواء في معاهدة بروكسل أو قواعد CNUCED/CCI 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 مسئولاً. و تبعاً إذا لم يعرف سبب الضرر بقيت مسؤولية الناقل قائمة. فكان القاعدة 5 فقرة 1 من قواعد CNUCED/CCI تعيد متعهد النقل إلى حكم القواعد العامة لمسؤولية التعاقدية على النحو الذي فسرت عليه الفقرة 4 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 الكنوسد CNUCED لها مزايا عديدة بسبب مرونتها من حيث تطبيق نصوصها أي كانت الصيغة و أي كانت البيانات المدونة في وثيقة النقل¹. و لكن فيما عدا هذه الميزة يرى بعض الفقه² 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 للإستعانة 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.

¹ Christian SCAPEL ,op.cit., p.139.

² سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص178.

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 تبتعد 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 أحدهما 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 أستنبطتها قواعد الكنوسد من التشريعات البحرية التي تأسس مسؤولية الناقل على مبدأ المسؤولية المفترضة.

ومن هنا يرى بعض الفقه¹ بفشل قواعد الكنوسد 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.

Philippe DELLEBECQUE , Le Projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer ,
Op. cit., , n°642.

¹

المطلب الثاني: نظـام التعـويض:

تنص القاعدة السادسة على حدود المسؤولية، و هي تركز على قواعد لاهاي/ فيزيبي المتعلقة بتحديد المسؤولية و خاصة القواعد المتعلقة بالشرط الخاص بالحاوية¹، 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).

فإذا تضمن النقل متعدد الوسائط مرحلة بحرية أو نهريية، وبيّن المرسل جنس البضاعة وقيمتها قبل أن يأخذها متعهد النقل في حراسته، ودون هذا البيان في وثيقة النقل، فإنه يمتنع على متعهد النقل أن يتمتع متعد النقل بالتحديد القانوني الوارد بالقواعد، و يلزم بالتعويض كاملاً. أما إذا لم يبين المرسل قيمة البضاعة من هلاك أو تلف تعين القواعد حداً 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 نهريية، فتحدد مسؤولية متعهد النقل بما لا يزيد قيمته 8,33 وحدة سحب خاصة لكل كيلوغرام (القاعدة 6 فقرة 3)، و هي 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

¹ 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 مبينة في سند الشحن.

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 مباشرة¹. فقد إستحدثت هذه القواعد حكما جديدا في مجال التشريع البحري الدولي، و هو ما أوردته القاعدة 6 فقرة 5 في شان 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 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 الوسائط².

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".

¹ 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.

² Christian SCAPEL ,op.cit., p.139.

يرى بعض الفقه¹ 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 محلها 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 5فقرة 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 إجتهد مجتمعات النقل البحري لإرساء قواعد حديثة موحدة و متوازنة. و الغريب في الأمر أن منظمة الكنوسد 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.

و هكذا يلاحظ أن حتى في مجال التعويض لم تستطع قواعد الكنوسد 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 و بينهما 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 اعتماد أصحاب المهنة لهذه القواعد². ونظرا 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

¹ د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص 62.

² د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 143.

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 الـ CNUCED/CCI 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 .

الفصل الثاني

الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط

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.

المبحث الأول: وثائق النقل الأخرى ووثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط:

من المعروف أن وثيقة النقل التي تحكم النقل المتتابع أحادي الواسطة 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 تنتقل 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 كذلك¹.

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 مختلفة².

و يؤخذ على التعريف السابق أنه يفترض أن الشحن المشترك لا بد و أن تكون إحدى مراحلها 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 مسؤولة عن تنفيذ العقد كاملا³.

¹ 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.

² د. عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 216.

³ د. عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 216.

إن نقل البضائع بواسطة وسيلتي نقل أو أكثر قد عرّفت 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 بالحاويات، 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.

المطلب الأول: وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط:

تبنى فلسفة النقل الدولي متعدد الوسائط على أساس تعهد شخص معين هو متعهد النقل، بصفته أصيلا، 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 تتعد 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 دورا هاما في العمليات التجارية حيث تسمح وحدها

بتمويل عمليات التجارة الدولية التي تعتبر في أغلب الأحيان أساس لعمليات النقل¹. و لكن

السؤال الذي يثار هو الأتي: 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 "² 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 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 و أن هذه البضاعة

مطابقة للبيانات الموجودة في الوثيقة³.

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 إسمية⁴، و عندما تكون الوثيقة متعلقة بنقل دولي بحري

أو جوي فالقاعدة أنها تكون قابلة للتداول⁵. و لكن يختلف الأمر إذا كانت الوثيقة متعلقة بنقل

دولي بطريق البر - فالإتفاقية الدولية للنقل بطريق البر تنص في مادتها السادسة على أنه يجب

¹ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 282.

² René RODIERE, Traité général de droit maritime, Dalloz, 1970, p.195.

³ د. 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 Projet

⁴ 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.

⁵ تسمح اتفاقية وارسو بقابلية وثيقة النقل للتداول و لكن الحياة العملية أرادت غير ذلك.

أن تتضمن وثيقة النقل إسم وعنوان 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 الـ ¹ FIATA و الـ ² FBL و وثيقة OMT/GACEF المتداولة في فرنسا³. 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 البضائع⁴. 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.

¹Fédération internationale des Associations de transitaires et Assimiles.

FIATA Bill of Lading.

2

³ 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.

⁴ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 286.

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 بالحيازة المادية بالحيازة المادية للشيء 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 لها¹. و هذا هو السبب في قابلية هذا السند للتداول حيث يكفي أن يكون الشخص حاملا شرعيا لسند الشحن ليعتبر حائزا للبضائع. 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 الشحن².

و قد مثلت الـ CCI دور الوثيقة في تمثيل البضائع و أدخلت في أول يناير سنة 1994 تعديلات على القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية (Règles et usances uniformes)

¹¹ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 290.

² 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.

(R.U.U)¹ الخاصة بالإعتماد المستندي . 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 وكيلنا لناقل معين. ولكن ابتداء من سنة 1993 إختفت أولوية سند الشحن المباشر FIATA ليصبح سند الشحن و كأنه وثيقة نقل حررها متعهد النقل² .

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 الإعتماد المستندي يجب أن يكتب محررها كلمة " as carrier " في ظهر الوثيقة أو أن يقوم بتوقيعها وكيل يتصرف بإسم و لحساب ناقل معين³ .

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

¹ 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.

² Christian SCAPEL ,op.cit., p.140.

³ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 295.

يمكن أن نستنتج من جهة أن وثيقة النقل التي وقع عليها متعهد النقل بصفة هذه سوف ترفضها البنوك لأنها غير موقعة من الناقل، و من جهة أخرى إذا كانت وثيقة النقل موقعة as carrier فسوف تقبلها البنوك ولكن سيتحول متعهد النقل بموجبها إلى ناقل متعاقد مسؤول 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 التزامه بنقل البضاعة، إلى شقين رئيسيين: الشق الأول هو ما يتعلق من هذه العلاقات بالمرسل المتعاقد معه، وهذه 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 الأحوال¹.

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 .

¹ 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 الوطنية الواجبة التطبيق . " غير أنها عادت قائلة: " إلا أن إصدار مستندات أخرى لا يخل بالصفة القانونية لمستند النقل المتعدد الوسائط. "

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 يرفض القضاة دعوى حامل وثيقة النقل المتعدد الوسائط¹.

المطلب الثاني : سند الشحن المباشر الجماعي²:

هذا السند يستخدمه متعهدو النقل في فرنسا و هو يختلف عن سند الشحن التقليدي بأنه بدلا من أن يقوم بتحريره متعهد النقل الذي يقوم بإبرام عقود النقل مع الناقلين تحريره مند البداية بواسطة جميع الناقلين . و يتم توقيع هذا السند إما بواسطة كل ناقل على حدا أو بواسطة 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 ممثلا 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).

¹ د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 295.

² سند الشحن المباشر الجماعي باللغة الفرنسية le connaissance direct collectif Olivier CACHARD, Code maritime: Droit international et droits européens, Larcier, 2006, p.112.

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 جزئيا 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 الواسطة¹ ، غالبا يقوم سند الشحن المباشر الجماعي بتوضيح

أجرة النقل و كل طرق تنفيذ عمليات النقل المختلفة² الأمر الذي سمح للشاحن بمعرفة الظروف

التي سيتم فيها تنفيذ النقل برتمه. و بموجب هذا السند يرتبط جميع الناقلين مسبقا بعلاقة تعاقدية

مع الشاحن يتحملون بمقتضاها جميعا و بالتضامن مسؤولية النقل برتمه ، 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 OECD Publishing, 2001, Transport intermodal de marchandises, Édition illustrée , p.74.

توحد التعريفات كل شروط تنفيذ النقل و تطرح جانبا كل التعقيدات التي يمكننا مصادقتها في مجال المسؤولية.

- 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 حجية 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 حلها¹، 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.

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.

¹ R.RODIERE, traité gén. Dr. Maritime, op. Cit., p.123.

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 للنقل¹ :

عملت منظمة القانون الدولي للنقل مند عام 1978 على تبسيط العلاقة بين متعهدي النقل متعدد الوسائط و عملائهم، فابتدعت نوعا جديدا من العقود النموذجية التي تهدف بصفة أساسية إلى ضمان وصول البضائع إلى مكان الوصول بالشروط التي يملئها العميل نفسه². و قد لاقى هذا النوع الجديد من العقود الصدى لدى (Groupement des Entreprises de 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 حدود للمسؤولية و قد أطلق على هذا اسم: 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

¹ 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.

² Communication Les auxiliaires des transports et intervenant dans la chaine logistique, op.cit., p.58.

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 يقترب 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 على أساس عقد نقل تحدد فيه القيمة الإجمالية للبضائع¹.

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 الابتكار 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).

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

¹ G.TANTIN, les documents de transport combiné, op.cit., p.377.

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 الحروب ¹ .

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.

الفرع الثاني: التأمين كشرط أساس لإستفادة الشاحن من الضمان ²:

ينص 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 الإستفادة من الضمان OTM/GACEF إلا إذا قام بالتأمين على النقل بواسطة

¹ Communication Les auxiliaires des transports et intervenant dans la chaine logistique, LE PHARE , op.cit. p.59.

² Othman BEN FADDHEL, l'assurance transport de magasin a magasin, Le PHARE , N° 56 décembre 2003, P.43.

متعهد 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 الحدود¹.

و هذا التأمين الذي يكتتبه الشاحن هو في نفس الوقت تأمين على الأشياء و على المسؤولية. و لذلك فان شركة التأمين تتعهد بتعويض الشاحن 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 لتناسب 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

¹ 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 إبتغها 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 شروط¹: 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 إبتدعها 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 التعويض عن الضرر ثابت و واضح منذ تحرير العقد، فعقد النقل OTM/GACEF ينص

¹ الدكتورة سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات(النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط)، المرجع السابق، ص201.

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.

الخاتمة:

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 وأصول 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.

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 تحكها 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 برتمته ، على ان يتم توزيع المخاطر بين جميع المشتركين في عملية النقل حتى يتحقق الأمان لكلا من متعهد النقل و العميل.

لهذا قام المشرع الدولي إحداث 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 للالتزامات 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 عليه علينا تطوير زادنا المعرفي في هذا المجال ، و تحديث تشريعاتنا التجارية و البحرية لاستعاب السياسة التشريعية لاتفاقية روتردام لعام 2008 ، و استعاب متطلبات عولمة التجارة و خدمات النقل و خاصة النقل من الباب إلى الباب ، و تبادل السندات و السجلات الكترونيا، و حث مؤسساتنا على تدعيم وضعها الاقتصادي.

الملاحق

المحلق رقم (01): اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع.

المحلق رقم (02): سندات الشحن من FIATA

المحلق رقم (03): بطاقات النقل البري الدولي 1975 (TIR).

المحلق رقم (01)

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع

إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، اعترافاً منها ،

أ- بأن النقل الدولي المتعدد الوسائط هو إحدى وسائل تيسير التوسع المنتظم في التجارة العالمية ؛

ب- بضرورة العمل على تطوير خدمات نقل متعدد الوسائط تكون سلسلة واقتصادية وكفاءة وتفي بمتطلبات حركة النقل المعنية ؛

ج- بالرغبة في ضمان التنمية المنتظمة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لمصلحة جميع البلدان ، وبضرورة النظر بعين الاعتبار إلى المشاكل الخاصة التي تواجهها بلدان المرور العابر ؛

د- باستصواب تحديد قواعد معينة لنقل البضائع الذي يتم بموجب عقود نقل دولي متعدد الوسائط ، تشتمل على أحكام منصفة بشأن مسؤولية متعهدي النقل المتعدد الوسائط ؛

هـ- بضرورة عدم إخلال هذه الاتفاقية بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني يتصل بتنظيم عمليات النقل ومراقبتها ؛

و- بحق كل دولة في تنظيم ومراقبة متعهدي النقل المتعدد الوسائط وعملياته على الصعيد الوطني؛

ز- بضرورة مراعاة ما للبلدان النامية من مصالح ومشاكل خاصة تتصل ، مثلاً ، بالأخذ بتكنولوجيات جديدة ، وباشتراك الناقلين والمتعهدين من رعاياها في خدمات النقل المتعدد الوسائط وكفاءة تكلفة هذه الخدمات ، وبلاستخدام الأقصى لليد العاملة المحلية والتأمين المحلي؛

ح- بضرورة ضمان توازن في المصالح بين موردي خدمات النقل المتعدد الوسائط ومستخدميها؛

ط- بضرورة تيسير الإجراءات الجمركية مع إيلاء المراعاة الواجبة لمشاكل بلدان المرور العابر.
وإذ توافق على المبادئ الأساسية الآتية:

أ) وجوب إقامة توازن عادل في المصالح بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية والوصول إلى توزيع منصف للأنشطة بين هاتين المجموعتين من البلدان في مجال النقل الدولي المتعدد الوسائط ؛

ب) وجوب عقد مشاورات ، قبل إدخال أي تكنولوجيا جديدة في النقل المتعدد الوسائط للبضائع وبعده على السواء ، بين متعهد النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية المختصة ، حول شروط وأحكام الخدمة ؛

(ج) حرية الشاحنين في الاختيار بين خدمات النقل المتعدد الوسائط وخدمات النقل المجزأ ؛

(د) تأسيس مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية على مبدأ افتراض الخطأ أو الإهمال.

قد قررت عقد اتفاقية لهذا الغرض ، واتفقت فيها على ما يلي:

الباب الأول أحكام عامة

المادة 1

تعريف

في مصطلح هذه الاتفاقية:

1. يعني "النقل الدولي المتعدد الوسائط" نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر. أما عمليات تسلّم وتسليم البضائع ، المضطلع بها في تنفيذ عقد نقل وحيد الوساطة ، وفقا للتعريف الوارد في العقد المذكور ، فلا تعتبر نقلا دوليا متعدد الوسائط.
2. يعني "متعهد النقل المتعدد الوسائط" أي شخص يبرم ، بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه ، عقد نقل متعدد الوسائط ، ويتصرف بصفته أصيلا ، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط ، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد.
3. يعني "عقد النقل المتعدد الوسائط" ، عقدا يتعهد بموجبه متعهد النقل المتعدد الوسائط في مقابل دفع أجره النقل ، بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير.
4. يعني "مستند النقل المتعدد الوسائط" وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط ، وأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ، وتعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور.
5. يعني "المرسل" أي شخص أبرم عقد نقل متعدد الوسائط ، أو أبرام العقد باسمه أو بالنيابة عنه ، مع متعهد النقل المتعدد الوسائط ، أو أي شخص سلم البضائع فعلا ، أو سلمت البضائع فعلا باسمه أو بالنيابة عنه ، إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط عملا ، بعقد النقل المتعدد الوسائط.
6. يعني "المرسل إليه" الشخص الذي يحق له تسلّم البضائع.
7. تشمل "البضائع" أي حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة ، إذا قدمها المرسل.
8. تعني "اتفاقية دولية" اتفاقا دوليا مكتوبا معقودا بين دول وخاضعا للقانون الدولي.

9. يعني "القانون الوطني الملزم" أي قانون تشريعي يتعلق بنقل البضائع ولا يمكن الانحراف عن أحكامه بنص تعاقدي يضر بمصلحة المرسل.
10. يشمل مصطلح "كتابة" ، فيما يشمله ، البرق والتلكس.

المادة 2

نطاق الانطباق

تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل المتعدد الوسائط بين أماكن تقع في دولتين مختلفتين ، إذا:

- أ- كان مكان أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ، وفقا لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط ، واقعا في دولة متعاقدة ، أو
- ب- كان مكان تسليم البضائع من قبل متعهد النقل المتعدد الوسائط ، وفقا لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط ، واقعا في دولة متعاقدة.

المادة 3

التطبيق الإلزامي

1. متى أبرم عقد نقل متعدد الوسائط يخضع ، بموجب المادة 2 ، لهذه الاتفاقية فإن أحكام هذه الاتفاقية تنطبق إلزاميا على هذا العقد.
2. ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل في الاختيار بين النقل المتعدد الوسائط والنقل المجزأ.

المادة 4

تنظيم النقل المتعدد الوسائط ومراقبته

1. لا تخل هذه الاتفاقية بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني بشأن تنظيم عمليات النقل أو مراقبتها ، ولا تتنافى مع هذا التطبيق.
2. تخل هذه الاتفاقية بحق كل دولة في أن تقوم ، على الصعيد الوطني ، بتنظيم ومراقبة عمليات النقل المتعدد الوسائط ومتعهدي النقل المتعدد الوسائط ، بما في ذلك الحق في اتخاذ تدابير تتصل بالمشاورات ، وخاصة قبل إدخاله وخدمات جديدة ، بين متعهدي النقل المتعدد الوسائط والشاحنين ومنظمات الشاحنين والسلطات الوطنية المختصة حول شروط وأحكام الخدمة ، والترخيص لمتعهدي النقل المتعدد الوسائط ، والاشتراك في النقل ، وأي خطوات أخرى في مصلحة البلد الاقتصادية والتجارية.
3. امثل متعهد النقل المتعدد الوسائط للقانون الواجب التطبيق في البلد الذي يمارس عمله فيه ولأحكام هذه الاتفاقية.

الباب الثاني المستندات

المادة 5

إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط

1. حين يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ، يقوم بإصدار مستند نقل متعدد الوسائط يكون ، حسب اختيار المرسل ، قابلا للتداول أو غير قابل للتداول.
2. يوقع على مستند النقل المتعدد الوسائط متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله.
3. يجوز أن يكون التوقيع على مستند النقل المتعدد الوسائط بخط اليد ، أو مطبوعا بالفاكسيميلى ، أو مبصوما بالتثقيب أو الختم ، أو على صورة رمز ، أو أن يتم بأي وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى ، ما لم يكن ذلك مخالفا لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط.
4. يجوز ، إذا وافق المرسل على ذلك ، إصدار مستند نقل متعدد الوسائط ، باستخدام أي وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلا للبيانات التي تنص المادة 8 على أن يحتوي عليها مستند النقل المتعدد الوسائط. وفي هذه الحالة يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط ، بعد أخذه البضائع في عهده ، بتسليم المرسل مستندا مقروءا يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة ، ويعتبر المستند المذكور ، في حكم هذه الاتفاقية ، مستند نقل متعدد الوسائط.

المادة 6

مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول

1. إذا صدر مستند نقل متعدد الوسائط في شكل قابل للتداول:
 - أ- يصدر للأمر أو لحامله ؛
 - ب- إذا كان للأمر فيكون قابلا للتحويل بالتظهير ؛
 - ج- إذا كان لحامله فيكون قابلا للتحويل دون تظهير ؛
 - د- إذا صدر في أكثر من أصل واحد ، فيجب أن يشير إلى عدد هذه الأصول ؛
 - هـ- إذا صدرت منه أي صور فيجب أن توضع على كل صورة عبارة "صورة غير قابلة للتداول".

2. لا تحق مطالبة متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة إلا مقابل تقديم مستند النقل المتعدد الوسائط القابل للتداول ، مظهرا حسب الأصول عند اللزوم.

3. في حالة إصدار مستند النقل في أكثر من أصل واحد تبرأ ذمة متعهد النقل المتعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع ، إذا قام هو أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة بحسن نية في مقابل تسليمه أحد الأصول المذكورة.

المادة 7

مستند النقل المتعدد الوسائط غير القابل للتداول

1. إذا صدر مستند نقل متعدد الوسائط في شكل غير قابل للتداول فيجب أن يحدد فيه إسم المرسل إليه.

2. تبرأ ذمة متعهد النقل المتعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع إذا سلمها إلى المرسل إليه المحدد في مستند النقل المتعدد الوسائط غير القابل للتداول أو إلى أي شخص آخر وفقا لما يكون قد تلقاه ، كتابة كقاعدة عامة ، من تعليمات أصولية.

المادة 8

محتويات مستند النقل المتعدد الوسائط

1. يجب أن يحتوي مستند النقل المتعدد الوسائط على البيانات التالية:

- أ- الطبيعة العامة للبضائع ، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع ، وإشارة صريحة عند الاقتضاء ، إلى كون البضائع خطرة ، وعدد الطرود أو القطع ، والوزن القائم للبضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر ، وكل ذلك طبقا للبيانات المقدمة من المرسل ؛
- ب- الحالة الظاهرة للبضائع ؛
- ج- إسم متعهد النقل المتعدد الوسائط ومكان عمله الرئيسي ؛
- د- إسم المرسل ؛
- هـ- المرسل إليه ، إذا كان المرسل قد حدد إسمه ؛
- و- مكان وتاريخ أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ؛
- ز- مكان تسليم البضائع ؛
- ح- تاريخ أو مدة تسليم البضائع في مكان التسليم ، إذا اتفق على ذلك صراحة بين الطرفين ؛
- ط- إشارة إلى كون مستند النقل المتعدد الوسائط قابلا للتداول أو غير قابل للتداول ؛
- ي- مكان وتاريخ إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط ؛
- ك- توقيع متعهد النقل المتعدد الوسائط أو شخص مفوض من قبله ؛

- ل- أجرة النقل لكل واسطة من وسائل النقل ، إذا اتفق عليها صراحة بين الطرفين ، أو أجرة النقل مع تحديد عملتها ، في حدود كونها واجبة الأداء على المرسل إليه أو ما يشير إلى أن أجرة النقل واجبة الأداء عليه ؛
- م- خط سير الرحلة المقصود ، ووسائل النقل ونقاط تغييرها ، إذا كانت معروفة وقت إصدار مستند النقل المتعدد الوسائل ؛
- ن- الإقرار المشار إليه في الفقرة 3 من المادة 28 ؛
- س- أي بيانات أخرى يتفق الطرفان على إدراجها في مستند النقل المتعدد الوسائل ولا تكون مخالفة لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائل.

2. لا يخل عدم وجود بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائل بالصفة القانونية للوثيقة باعتبارها مستند نقل متعدد الوسائل بشرط أن تكون الوثيقة مع ذلك مستوفية للشروط الواردة في الفقرة 4 من المادة 1.

المادة 9

التحفظات في مستند النقل المتعدد الوسائل

1. إذا كان مستند النقل المتعدد الوسائل يحتوي على بيانات بشأن الطبيعة العامة للبضائع أو العلامات الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع أو كميتها وكان متعهد النقل المتعدد الوسائل أو شخص يتصرف بالنيابة عنه يعرف أن هذه البيانات لا تمثل البضائع التي أخذها في عهده تمثيلاً دقيقاً ، أو كانت لديه دواع معقولة للاشتباه في ذلك ، أو إذا لم تكن لديه وسائل كافية للتثبت من هذه البيانات ، وجب على متعهد النقل المتعدد الوسائل أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه أن يدرج في مستند النقل المتعدد الوسائل تحفظاً يحدد فيه البيانات غير الصحيحة أو دواعي الاشتباه أو عدم وجود وسائل كافية للتثبت.
2. إذا أغفل متعهد النقل المتعدد الوسائل ، أو شخص يتصرف بالنيابة عنه ، أن يسجل الحالة الظاهرة للبضاعة على مستند النقل المتعدد الوسائل ، فيعتبر أنه قد سجل على مستند النقل المتعدد الوسائل أن البضائع في حالة جيدة ظاهرياً.

المادة 10

الأثر الإثباتي لمستند النقل المتعدد الوسائل

باستثناء البيانات التي سجل بشأنها تحفظ تسمح به المادة 9 ، وفي حدود هذا التحفظ :

- أ- يعتبر مستند النقل المتعدد الوسائل قرينة ظاهرية على كون متعهد النقل المتعدد الوسائل قد أخذ في عهده البضائع كما هي موصوفة في المستند المذكور ؛
- ب- ولا يقبل من متعهد النقل المتعدد الوسائل إثبات العكس إذا كان مستند النقل المتعدد الوسائل صادراً في شكل قابل للتداول وتم تحويله إلى شخص ثالث ، بما في ذلك المرسل إليه ، وتصرف هذا الشخص الثالث بحسن نية اعتماداً على وصف البضائع الواردة في المستند.

المادة 11

المسؤولية عن البيانات الكاذبة المتعمدة أو الإغفال المتعمد

إذا أورد متعهد النقل المتعدد الوسائط في مستند النقل المتعدد الوسائط ، بقصد التدليس ، معلومات كاذبة عن البضائع أو أغفل أي معلومات يتوجب إدراجها بموجب الفقرة 1 (أ) أو (ب) من المادة 8 أو بموجب المادة 9 ، يكون مسؤولاً ، دون أن يكون له حق الاستفادة من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، عن أي هلاك أو تلف أو مصاريف تحملها شخص ثالث ، بمن في ذلك المرسل إليه ، يكون قد تصرف اعتماداً على وصف البضائع الوارد في مستند النقل المتعدد الوسائط الصادر.

المادة 12

الضمان المقدم من المرسل

1. يعتبر أن المرسل قد ضمن لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن البيانات التي قدمها للإدراج في مستند النقل المتعدد الوسائط فيما يتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، وعلاماتها وعددها ، ووزنها وكميتها ، وكونها خطيرة إذا كانت كذلك ، هي بيانات صحيحة في وقت أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده.

2. يعرض المرسل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن أي خسارة تنجم عن عدم صحة البيانات المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة أو عن وجود ثغرات في هذه البيانات

ويتحمل المرسل التبعة حتى لو قام بتحويل مستند النقل المتعدد الوسائط إلى شخص ثالث. على أن حق متعهد النقل المتعدد الوسائط في هذا التعويض لا يحد بأي حال من التبعة التي يرتبها عليه عقد النقل المتعدد الوسائط إزاء شخص آخر خلاف المرسل.

المادة 13

المستندات الأخرى

لا يمنع إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط من إصدار أي مستندات أخرى، إذا لزم الأمر، تتصل بالنقل أو بخدمات أخرى ينطوي عليها النقل الدولي المتعدد الوسائط، وفقاً للاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية الواجبة التطبيق. إلا أن إصدار مستندات أخرى لا يخل بالصفة القانونية لمستند النقل المتعدد الوسائط.

الباب الثالث

مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

المادة 14

فترة المسؤولية

1. تمتد مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية من وقت أخذه البضائع في عهده إلى وقت تسليمها.

2. في حكم هذه المادة ، تعتبر البضائع في عهدة متعهد النقل المتعدد الوسائط :

أ- من وقت تسلمه البضائع؛

"1" من المرسل أو شخص يتصرف بالنيابة عنه ، أو
"2" من هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع إليه لنقلها ، بموجب القوانين أو
الأنظمة المنطبقة في مكان أخذ البضاعة في عهده ؛

ب- إلى وقت قيامه بتسليم البضائع :

"1" بتسليم البضائع إلى المرسل إليه ، أو ؛

"2" في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه فيها البضائع من متعهد النقل المتعدد الوسائط ،
بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا لعقد النقل المتعدد الوسائط أو للقوانين أو الأعراف
السائدة في التجارة المعنية ، والمنطبقة في مكان التسليم ، أو ؛

"3" بتسليم البضائع إلى هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع إليه بموجب القوانين أو
الأنظمة المنطبقة في مكان التسليم.

3. في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة، تشمل الإشارة إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط
مستخدميه أو وكلاءه أو أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد
الوسائط، وتشمل الإشارة إلى المرسل أو المرسل إليه مستخدميها أو وكلاءهما.

المادة 15

مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن مستخدميها ووكلائه والأشخاص الآخرين
مع عدم الإخلال بأحكام المادة 21 ، يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن كل تصرف أو
تقصير ، كما لو كان صادرا عنه شخصيا ، إذا كان صادرا عن مستخدميها أو وكلائه حين
يتصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته ، أو عن أي شخص آخر يستعين المتعهد
بخدماته في تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذا للعقد.

المادة 16

أساس المسؤولية

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

2. يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في خلال المدة المتفق عليها صراحة أو ، في
حالة عدم وجود اتفاق من هذا النوع ، في خلال المدة التي من المعقول أن يحتاج إليها متعهد
نقل متعدد الوسائط مجتهد ، مع مراعاة ظروف الحالة.

3. إذا لم يتم تسليم البضائع خلال تسعين يوما متصلة تلي تاريخ التسليم المحدد وفقا للفقرة
2 من هذه المادة، يجوز للمدعي أن يعتبر أن البضائع قد هلك.

المادة 17 الأسباب المتلازمة

إذا اجتمع خطأ أو إهمال متعهد النقل المتعدد الوسائط أو مستخدميه أو وكلائه ، أو أي شخص آخر مشار إليه في المادة 15 ، مع سبب آخر فأنتجا الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم لا يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن ذلك إلا بقدر الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يمكن أن يعزى إلى خطئه أو إهماله ، بشرط أن يثبت متعهد النقل المتعدد الوسائط الجزء الذي لا يعزى إليه من الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.

المادة 18 حدود المسؤولية

1. حين تقع على متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولية عن خسارة ناتجة عن هلاك أو تلف البضائع وفقا للمادة 16 ، تقتصر مسؤوليته على مبلغ لا يتجاوز 920 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو 2,75 من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة ، أيهما أكبر.

2. تطبق القاعدتان التاليتان في حساب المبلغين المذكورين في الفقرة 1 من هذه المادة لمعرفة أيهما أكبر:
أ- حين تستخدم حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مماثلة في تجميع البضائع ، يعتبر طردا أو وحدة شحن كل طرد أو وحدة شحن أخرى مدرجة في مستند النقل المتعدد الوسائط على أنها معبأة في أداة النقل المذكورة. وفي غير هذه الحالة تعتبر البضائع المحتواة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة ؛

في الحالات التي تكون فيها أداة النقل ذاتها قد هلكت أو تلفت، تعتبر أداة النقل المذكورة، إن لم تكن مملوكة لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أو مقدمة منه على نحو آخر، وحدة شحن واحدة منفصلة.

3. خلافا لأحكام الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة ، إذا كان النقل الدولي المتعدد الوسائط لا يشتمل ،وفقا للعقد ، على نقل بضائع بحرا أو في ممرات مائية داخلية ، تقتصر مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط على مبلغ لا يتجاوز 8,33 من الوحدات الحسابية عن كل كيلو غرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة.

4. تقتصر مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم وفقا لأحكام المادة 16 على مبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة ولكن لا يجاوز مجموع أجره النقل التي تستحق بموجب عقد النقل المتعدد الوسائط.

5. لا يتجاوز مجموع مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط بمقتضى الفقرتين 1 و 4 أو الفقرتين 3 و 4 من هذه المادة ، حدود المسؤولية عن الهلاك الكلي للبضائع كما تحددها الفقرة 1 أو 3 من هذه المادة.

6. يجوز ، بالاتفاقين متعهد النقل المتعدد الوسائط والمرسل ، أن تعين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرات 1 و3 و4 من هذه المادة في مستند النقل المتعدد الوسائط.

7. تعني "الوحدة الحسابية" الوحدة الحسابية المنصوص عليها في المادة 31.

المادة 19

التلف المحدد الموضع

إذا وقع هلاك أو تلف البضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل المتعدد الوسائط توجد في شأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم واجب التطبيق ينص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الذي يرتبه تطبيق الفقرات 1 و2 و3 من المادة 18 ، تقرر حدود مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط حينئذ عن هذا الهلاك أو التلف وفقا لأحكام الاتفاقية المذكورة أو القانون الوطني الملزم المذكور.

المادة 20

المسؤولية غير التعاقدية

1. تنطبق الدفوع وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى ضد متعهد النقل المتعدد الوسائط بصدد الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع ، وكذلك عن التأخير في التسليم ، سواء كانت الدعوى مؤسسة على العقد أو الأضرار أو غير ذلك...

2. إذا رفعت دعوى بشأن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها ضد مستخدم أو وكيل متعهد النقل المتعدد الوسائط ، وأثبت هذا المستخدم أو الوكيل أنه تصرف في نطاق وظيفته ، أو ضد أي شخص آخر يستعين بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط ، وأثبت هذا الشخص الآخر أنه تصرف في حدود تنفيذ العقد ، يحق للمستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور أن يستفيد من الدفوع وحدود المسؤولية التي يحق لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن يستظهر بها بموجب هذه الاتفاقية.

3. باستثناء ما تنص عليه المادة 21 ، لا يجوز أن يتجاوز مجموع التعويض المستحق من متعهد النقل المتعدد الوسائط ، أو من أحد مستخدميهم أو وكلائه أو أي شخص يستعين بالمتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة 21

سقوط الحق في حدود المسؤولية

1. لا يحق لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من متعهد النقل المتعدد الوسائط تم بقصد إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور ، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

2. خلافا لحكم الفقرة 2 من المادة 20 ، لا يحق لمستخدم أو وكيل متعهد النقل المتعدد الوسائط أو لشخص يستعين بخدماته من متعهد النقل المتعدد الوسائط بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط ، أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من المستخدم أو الوكيل

أو الشخص الآخر المذكور تم بقصد إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور ، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

الباب الرابع مسؤولية المرسل المادة 22 قاعدة عامة

يسأل المرسل عن الخسارة التي يتكبدها متعهد النقل المتعدد الوسائط إذا كانت الخسارة المذكورة ناتجة عن خطأ أو إهمال من المرسل ، أو من مستخدميه أو وكلائه حين يتصرف هؤلاء المستخدمون أو الوكلاء في نطاق وظيفتهم. ويكون أي مستخدم أو وكيل للمرسل مسؤولاً عن الخسارة المذكورة إذا كانت ناتجة عن خطأ أو إهمال من جانبه.

المادة 23 قواعد خاصة بشأن البضائع الخطرة

1. على المرسل أن يضع علامات أو يلصق بطاقات بصورة مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة.

2. إذا سلم المرسل بضائع خطيرة إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط أو أي شخص يتصرف بالنيابة عنه ، كان عليه أن يخطره بكون هذه البضائع خطيرة ، وإذا اقتضى الأمر ، بالاحتياطات الواجب اتخاذها. فإذا لم يفعل المرسل ذلك ولم يكن متعهد النقل المتعدد الوسائط على علم بوسيلة أخرى ، بكون هذه البضائع خطيرة:

أ- كان المرسل مسؤولاً تجاه متعهد النقل المتعدد الوسائط عن كل خسارة ناتجة عن شحن هذه البضائع ، و ؛

ب- جاز في أي وقت إنزال البضائع أو إعدامها أو إزالة خطورتها ، حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض .

3. لا يجوز لأي شخص الاستظهار بأحكام الفقرة 2 من هذه المادة إذا كان قد أخذ البضائع في عهده أثناء عملية النقل المتعدد الوسائط وهو عالم بكونها خطيرة.

4. في الحالات التي لا تنطبق عليها أحكام الفقرة 2 (ب) من هذه المادة أو التي لا يجوز فيها الاستظهار بتلك الأحكام ، يجوز ، إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً على الأرواح أو الممتلكات ، إنزالها أو إعدامها أو إزالة خطرها ، حسبما تقتضي الظروف ، دون دفع تعويض إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في العوارية العامة أو التي يكون فيها متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة 16.

الباب الخامس المطالبات والدعاوى

المادة 24

الإشعار بالهلاك أو التلف أو التأخير

1. ما لم يتم المرسل إليه بإشعار متعهد النقل المتعدد الوسائط ، كتابة ، بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه ، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرية على أن متعهد النقل المتعدد الوسائط سلم البضاعة كما هي موصوفة في مستند النقل المتعدد الوسائط.
2. إذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر، تسري كذلك أحكام الفقرة 1 من هذه المادة إذا لم يوجه الإشعار كتابة خلال 6 أيام متصلة تلي يوم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه.
3. إذا كانت قد أجريت ، في مكان التسليم ، بصورة مشتركة من الطرفين أو ممثليهما المفوضين عملية معاينة أو فحص حالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه ، تنتفي الحاجة إلى توجيه الإشعار كتابة عما تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف.
4. في حالة وجود، أو خشية وجود ، أي هلاك أو تلف ، يقدم كل من متعهد النقل المتعدد الوسائط والمرسل إليه إلى الآخر جميع التسهيلات المعقولة لفحص البضائع وجردها.
5. لا يستحق أي تعويض عن أي خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه ، إشعار مكتوب إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط خلال 60 يوما متصلة تلي يوم تسليم البضاعة بتسليمها إلى المرسل إليه أو يوم إشعار المرسل إليه بأن البضاعة قد سلمت وفقا للفقرة 2 (ب) "2" أو "3" من المادة 14.
6. ما لم يتم متعهد النقل المتعدد الوسائط بإشعار المرسل ، كتابة ، بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف ، في موعد لا يتجاوز 90 يوما متصلة تلي حدوث الهلاك أو التلف أو تسليم البضاعة وفقا للفقرة 2 (ب) من المادة 14 ، أيهما جاء بعد الآخر. فإن عدم توجيه مثل هذا الإشعار يكون قرينة ظاهرية على أن متعهد النقل المتعدد الوسائط لم يتحمل هلاكا أو تلفا نتيجة خطأ أو إهمال المرسل أو مستخدميه أو وكلائه.
7. إذا انتهت أي من فترات الإشعار المنصوص عليها في الفقرات 2 و5 و6 من هذه المادة في يوم ليس من أيام العمل في مكان التسليم ، تمتد هذه الفترة إلى يوم العمل التالي.
8. لأغراض هذه المادة ، يعتبر الإشعار الذي يوجه إلى شخص يتصرف بالنيابة عن متعهد النقل المتعدد الوسائط ، بمن في ذلك أي شخص يستعين المتعهد بخدماته في مكان التسليم ، أو إلى شخص يتصرف بالنيابة عن المرسل ، كأنه وجه إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط أو إلى المرسل.

المادة 25 تقادم الدعوى

1. تسقط بالتقادم أي دعوى تتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين. على أنه ما لم يوجه إشعار مكتوب يبين طبيعة المطالبة وبياناتها الرئيسية خلال ستة أشهر من يوم تسليم البضائع أو ، إذا لم يتم تسليم البضائع ، من اليوم الذي كان ينبغي تسليمها فيه ، تسقط الدعوى بالتقادم عند انقضاء هذه المدة.
2. تبدأ مدة التقادم من اليوم الذي يلي يوم قيام متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها، أو، إذا لم يتم تسليم البضائع، من اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه.
3. يجوز للشخص الذي تقدم ضده مطالبة أن يقوم، في أي وقت خلال مدة التقادم، بتمديد هذه المدة بإعلان كتابي يوجهه إلى المدعي. ويجوز إعادة تمديد هذه المدة بإعلان آخر أو إعلانات أخرى.
4. ما لم يتعارض ذلك مع أحكام اتفاقية دولية أخرى واجبة التطبيق ، يجوز للشخص الذي تقع عليه المسؤولية بموجب هذه الاتفاقية أن يقيم بدوره دعوى للتعويض حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا أقيمت الدعوى في حدود المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها إجراءات الدعوى. على أنه يجب ألا تقل المدة المسموح بها 90 يوماً تبدأ من اليوم الذي قام فيه الشخص الذي يقيم دعوى التعويض هذه بتسوية المطالبة أو اليوم الذي أبلغ فيه بإعلان الدعوى المقامة عليه.

المادة 26 الاختصاص

1. في حالات التقاضي المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة تكون ذات اختصاص بالنظر فيها وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة، ويدخل في نطاق ولايتها أحد الأماكن التالية:
 - أ- مكان العمل الرئيس للمدعى عليه، وإن لم يكن له مكان عمل رئيسي فكان سكنه الاعتيادي، أو ؛
 - ب- مكان إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها ، أو ؛
 - ج- مكان أخذ البضائع في العهدة من أجل النقل الدولي المتعدد الوسائط أو مكان التسليم، أو ؛
 - د- أي مكان آخر مسمى لهذا الغرض في عقد النقل المتعدد الوسائط ومثبت في مستند النقل المتعدد الوسائط.

2. لا يجوز إقامة أي دعوى قضائية متعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية في مكان غير منصوص عليه في الفقرة 1 من هذه المادة.
- ولا تشكل أحكام هذه المادة عائقاً دون اتخاذ محاكم الدول المتعاقدة تدابير مؤقتة أو وقائية.
3. خلافاً للأحكام السابقة من هذه المادة، يكون نافذاً أي اتفاق يعقده الطرفان بعد نشوء مطالبة ما ويعين فيه المكان الذي يجوز فيه للمدعي أن يقيم الدعوى.
4. (أ) حين تكون قد أقيمت دعوى وفقاً لأحكام هذه المادة، أو يكون قد صدر حكم في الدعوى المذكورة، لا يجوز إقامة دعوى جديدة بين نفس الطرفين استناداً إلى نفس الأسباب ما لم يكن الحكم في الدعوى الأولى غير قابل للتنفيذ في البلد الذي تقام فيه الدعوى الجديدة.
- (ب) لأغراض هذه المادة، لا تعتبر التدابير المتخذة بغرض تنفيذ حكم، ولا نقل الدعوى إلى محكمة مختلفة في نفس البلد، بمثابة إقامة دعوى جديدة.

المادة 27

التحكيم

1. رهنا بأحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أن يحال إلى التحكيم أي نزاع قد ينشأ فيما يتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية.
2. تقام إجراءات التحكيم في مكان من الأماكن التالية وفقاً لاختيار المدعي:
 - أ- مكان في دولة يقع في أراضيها
 - "1" مكان العمل الرئيسي للمدعي عليه، وإن لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان سكنه الاعتيادي، أو؛
 - "2" مكان إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط؛ بشرط أن يكون للمدعي عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، أو؛
 - "3" مكان أخذ البضاعة في العهدة من أجل النقل الدولي المتعدد الوسائط أو مكان التسليم، أو؛
- ب- أي مكان آخر يسمى لهذا الغرض في شرط التحكيم أو في اتفاق التحكيم.
3. يطبق المحكم أو هيئة التحكيم أحكام هذه الاتفاقية.
4. تعتبر أحكام الفقرتين 2 و3 من هذه المادة جزءاً من كل شرط تحكيم أو اتفاق تحكيم ويعتبر لاغياً وباطلاً أي نص في هذا الشرط أو الاتفاق يكون متعارضاً مع هذه الأحكام.
5. ليس في أحكام هذه المادة ما يخل بصحة أي اتفاق يتعلق بالتحكيم يعقده الطرفان بعد نشوء المطالبة المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط.

الباب السادس أحكام تكميلية

المادة 28 الشروط التعاقدية

1. أي شرط في عقد النقل المتعدد الوسائط أو في مستند النقل المتعدد الوسائط يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا في حدود هذه المخالفة. ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو المستند الذي يشكل جزءا منه ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص بالتنازل عن الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح متعهد النقل المتعدد الوسائط ، أو أي نص مماثل.
2. خلافا لأحكام الفقرة 1 من هذه المادة ، يجوز لمتعهد النقل المتعدد الوسائط ، بموافقة المرسل ، أن يزيد مسؤولياته والتزاماته بموجب هذه الاتفاقية.
3. يجب أن يشتمل مستند النقل المتعدد الوسائط على إقرار بأن النقل المتعدد الوسائط يخضع لأحكام هذه الاتفاقية وأنها تبطل أي شرط مخالف لها يلحق الضرر بالمرسل أو المرسل إليه.
4. إذا لحقت بصاحب الحق في البضائع خسارة نتيجة لشرط يعتبر لاغيا وباطلا بموجب هذه المادة ، أو نتيجة لإغفال الإقرار المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة ، يتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط دفع تعويض إلى الحد اللازم لتعويض صاحب الحق وفقا لأحكام هذه الاتفاقية عن أي هلاك أو تلف لحق بالبضائع وكذلك عن التأخير في التسليم. ويتعين على متعهد النقل المتعدد الوسائط ، علاوة على ذلك ، دفع تعويض عن المصاريف التي تكبدها صاحب الحق من أجل ممارسة حقه بشرط أن يتم تحديد المصاريف المتكبدة في الدعوى التي يستظهر فيها بالحكم المذكور أعلاه وفقا لقانون الدولة التي تقام فيها الدعوى.

المادة 29 العوارية العامة

1. ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل المتعدد الوسائط أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية العوارية العامة ، إذا ما كانت منطبقة وفي حدود انطباقها.
2. باستثناء المادة 25 ، فإن أحكام هذه الاتفاقية المتصلة بمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن هلاك أو تلف البضاعة يجب أن تحدد كذلك ما إذا كان يجوز للمرسل إليه رفض الاشتراك في العوارية العامة ، وما إذا كان متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤولا عن تعويض المرسل إليه عن أي اشتراك دفعه في العوارية العامة أو أي مصاريف إنقاذ أداها.

المادة 30 الاتفاقيات الأخرى

1. لا تغير هذه الاتفاقية من الحقوق أو الواجبات المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية المؤرخة في 25

أب/أغسطس 1924 ، أو في اتفاقية بروكسل الدولية المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية المؤرخة في 10 تشرين الأول/أكتوبر 1957 ، أو في اتفاقية لندن بشأن حدود المسؤولية في المطالبات البحرية المؤرخة في 19 تشرين الثاني/نوفمبر 1976 ، أو في اتفاقية جنيف المتعلقة بحدود مسؤولية مالكي سفن الملاحة الداخلية المؤرخة في فاتح آذار/مارس 1973 بما في ذلك التعديلات التي أدخلت على هذه الاتفاقيات ، أو القانون الوطني المتصل بحدود مسؤولية مالكي السفن البحرية ، وسفن الملاحة الداخلية.

2. لا تحول أحكام المادتين 26 و 27 من هذه الاتفاقية دون تطبيق الأحكام الملزمة الواردة في أي اتفاقية دولية أخرى فيما يتعلق بمسائل تتناولها المادتان المذكورتان، بشرط أن يكون النزاع قاصراً على طرفين يقع مكان عملهما في دولتين طرفين في الاتفاقية الأخرى المذكورة. إلا أن هذه الفقرة لا تؤثر على تطبيق الفقرة 3 من المادة 27 من هذه الاتفاقية.

3. لا تنشأ أي مسؤولية بموجب أحكام هذه الاتفاقية عن التلف الذي يتسبب فيه حادث نووي إذا كان القائم بتشغيل منشأة نووية ما مسؤولاً عن هذا التلف:

أ- أما بموجب اتفاقية باريس المؤرخة في 29 تموز/يوليه 1960 ، بشأن مسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية بنصها المعدل بالبروتوكول الإضافي المؤرخ في 28 كانون الثاني/يناير 1964 ، أو بموجب اتفاقية فيينا المؤرخة في 21 أيار/مايو 1963 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية ، بأي تعديلات عليها ؛

ب- وأما استناداً إلى قانون وطني ينظم المسؤولية عن مثل هذا التلف بشرط أن يكون في القانون المذكور ، من كافة النواحي ، مراعاة لصالح الأشخاص الذين يتعرضون للضرر قدر مراعاة اتفاقية باريس أو اتفاقية فيينا لهذا الصالح.

4. أما نقل البضائع من النوع الذي تسري عليه المادة 2 من اتفاقية جنيف المؤرخة في 19 أيار/مايو 1956 بشأن عقد النقل الدولي للبضائع برا أو المادة 2 من اتفاقية برن المؤرخة في 7 شباط/فبراير 1970 ، بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية ، فلا يعتبر بالنسبة للدول الأطراف في الاتفاقيات التي تنظم مثل هذا النقل نقلاً دولياً متعدد الوسائط بالمعنى الوارد في الفقرة 1 من المادة 1 من هذه الاتفاقية في حدود التزام هذه الدول بتطبيق أحكام تلك الاتفاقيات على هذا النوع من نقل البضائع.

المادة 31

الوحدة الحسابية أو الوحدة النقدية والتحوي

1. الوحدة الحسابية المشار إليها في المادة 18 من هذه الاتفاقية هي حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي. وتحول المبالغ المشار إليها في المادة 18 إلى العملة الوطنية لدولة ما وفقاً لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو القرار أو في التاريخ الذي يتفق عليه الطرفان. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة عضو في صندوق النقد الدولي ، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة ليست عضواً في صندوق النقد الدولي تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها تلك الدولة.

2. ورغم ذلك ، يجوز للدولة التي ليست عضوا في صندوق النقد الدولي والتي لا تسمح قوانينها بتطبيق أحكام الفقرة 1 من هذه المادة ، أن تعلن وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام ، أو في أي وقت لاحق ، أن حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والتي ستطبق في أراضيها تحدد على النحو التالي : فيما يتعلق بالحدود المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة 18 ، حتى 13750 وحدة نقدية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 41,25 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع وفيما يتعلق بالحد المنصوص عليه في الفقرة 3 من المادة 18 حتى 124 وحدة نقدية.

3. الوحدة النقدية المشار إليها في الفقرة 2 من هذه المادة تعادل خمسة وستين ونصف من الذهب من عيار تسعمائة في الألف. ويجري تحويل المبالغ المشار إليها في الفقرة 2 من هذه المادة إلى العملة الوطنية وفقا لقانون الدولة المعنية.

4. يتم الحساب المذكور في الجملة الأخيرة من الفقرة 1 من هذه المادة ، وكذلك التحويل المشار إليه في الفقرة 3 من هذه المادة ، بطريقة تتيح التعبير إلى أقصى حد ممكن بالعملة الوطنية للدولة المتعاقدة عن نفس القيمة الحقيقية للمبالغ المذكورة في المادة 18 معبرا عنها بالوحدات الحسابية.

5. تقوم الدول المتعاقدة بإبلاغ الوديع طريقة الحساب وفقا للجملة الأخيرة من الفقرة 1 من هذه المادة ، أو نتيجة التحويل وفقا للفقرة 3 من هذه المادة ، حسب مقتضى الحال ، وقت التوقيع أو عند إيداعها وثائق تصديقها أو قبولها أو إقرارها أو انضمامها ، أو عند ممارستها للاختيار المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة ، وكلما حدث تغيير في طريقة الحساب المذكور أو في نتيجة التحويل المذكور.

الباب السابع المسائل الجمركية

المادة 32 المرور الجمركي

1. تسمح الدول المتعاقدة باستخدام نظام المرور الجمركي في النقل الدولي المتعدد الوسائط.
2. مع عدم المساس بأحكام القوانين أو اللوائح الوطنية أو الاتفاقات الدولية الحكومية يتم المرور الجمركي للبضائع في النقل الدولي المتعدد الوسائط وفقا للقواعد والمبادئ المنصوص عليها في المواد الأولى إلى السادسة من مرفق هذه الاتفاقية.
3. على الدول المتعاقدة ، عند إصدارها قوانين أو لوائح بصدد إجراءات المرور الجمركي المتصلة بالنقل المتعدد الوسائط للبضائع ، أن تضع في اعتبارها المواد الأولى إلى السادسة من مرفق هذه الاتفاقية.

الباب الثامن الأحكام الختامية

المادة 33

الوديع

يعين الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية.

المادة 34

التوقيع والتصديق والقبول والإقرار والانضمام

1. يحق لجميع الدول أن تصبح أطرافا في هذه الاتفاقية عن طريق:

(أ) التوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار ، أو ؛

(ب) التوقيع الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار والمتبوع بأي منها ، أو ؛

(ج) الانضمام.

2. تعرض هذه الاتفاقية للتوقيع ابتداء من 1 أيلول/سبتمبر 1980 إلى غاية 31 آب/أغسطس 1981، في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.

3. بعد 31 آب/أغسطس 1981 يصبح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية مفتوحا أمام جميع الدول غير الموقعة عليها.

4. تودع وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الوديع.

5. يحق كذلك لمنظمات التكامل الاقتصادي الإقليمي ، المنشأة من الدول ذات السيادة الأعضاء في الأونكتاد ، والتي لها أهلية التفاوض على اتفاقات دولية في ميادين محددة مشمولة بالاتفاقية وإبرام مثل هذه الاتفاقات وتطبيقها ، أن تصبح أطرافا في هذه الاتفاقية وفقا لأحكام الفقرات 1 إلى 4 من هذه المادة ، وبذلك تضطلع فيما يتصل بالأطراف الأخرى في هذه الاتفاقية بالحقوق والواجبات المقررة بموجبها في الميادين المحددة المشار إليها أعلاه.

المادة 35

التحفظات

لا يجوز إبداء أي تحفظ على هذه الاتفاقية.

المادة 36

بدء النفاذ

1. يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد مضي اثني عشر شهرا على قيام حكومات 30 دولة بالتوقيع غير الخاضع للتصديق أو القبول أو الإقرار ، أو بإيداع وثائق التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام لدى الوديع.

2. وبالنسبة لكل دولة تصدق أو تقبل أو تقر هذه الاتفاقية أو تنضم إليها بعد أن تكون شروط بدء نفاذها الموضحة في الفقرة 1 من هذه المادة قد استوفيت ، يبدأ نفاذ الاتفاقية بعد مضي

اثنى عشر شهرا على إيداع الدولة المذكورة لوثيقة التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام.

المادة 37 ميعاد التطبيق

تقوم كل دولة متعاقدة بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية على عقود النقل المتعدد الوسائط المبرمة في التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الاتفاقية بالنسبة لتلك الدولة المتعاقدة، أو بعد ذلك التاريخ.

المادة 38

الحقوق والالتزامات التي تقضي بها الاتفاقيات الحالية

إذا أقيمت دعوى تقاضي أو تحكيم في دولة متعاقدة ، وفقا للمادة 26 أو المادة 27 ، في قضية تتصل بنقل دولي متعدد الوسائط يخضع لهذه الاتفاقية ويجرى بين دولتين إحداهما فقط دولة متعاقدة ، وإذا كانت الدولتان وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية ملزمتين باتفاقية دولية أخرى ، يجوز للمحكمة أو هيئة التحكيم ، وفقا للالتزامات المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة أن تطبق أحكام الاتفاقية المذكورة.

المادة 39

إعادة النظر والتعديلات

1. يقوم الأمين العام للأمم المتحدة بعد بدء نفاذ هذه الاتفاقية، وبناء على طلب ما لا يقل عن ثلث عدد الدول المتعاقدة، بالدعوة إلى مؤتمر للدول المتعاقدة من أجل إعادة النظر فيها أو تعديلها. ويعمم الأمين العام للأمم المتحدة على جميع الدول المتعاقدة نصوص أي مقترحات بتعديلات قبل تاريخ افتتاح المؤتمر بثلاثة أشهر على الأقل.

2. يتخذ أي قرار في مؤتمر إعادة النظر ، بما في ذلك اعتماد التعديلات ، بأغلبية ثلثي الدول الحاضرة والمصوتة. ويبلغ الوديع التعديلات التي يقرها المؤتمر إلى كل الدول المتعاقدة لقبولها وإلى كل الدول الموقعة على الاتفاقية للإطلاع عليها.

3. مع عدم الإخلال بالفقرة 4 أدناه، يبدأ نفاذ أي تعديل يقره المؤتمر، بالنسبة للدول المتعاقدة التي قبلته دون غيرها، في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبوله من ثلثي الدول المتعاقدة. أما بالنسبة لأي دولة تقبل تعديلا ما يعد قبوله من ثلثي الدول المتعاقدة فيبدأ نفاذ التعديل في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبوله من الدول المذكورة.

4. أي تعديل يقره المؤتمر ويقضي بتغيير المبالغ المحددة في المادة 18 والفقرة 2 من المادة 31 أو الاستعاضة عن أي من الوحدتين المحددتين في الفقرتين 1 و3 من المادة 31 أو كليهما بوحدات أخرى ، يبدأ نفاذه في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على قبول ثلثي الدول المتعاقدة لهذا التعديل. وتقوم الدول المتعاقدة التي قبلت المبالغ المعدلة أو الوحدات البديلة بتطبيقها في علاقاتها مع سائر الدول المتعاقدة.

5. يتم قبول التعديلات بإيداع وثيقة رسمية بما يفيد ذلك لدى الوديع.

6. أي وثيقة تصديق أو قبول أو إقرار أو انضمام تودع بعد بدء نفاذ أي تعديل يقره المؤتمر تعتبر سارية على الاتفاقية بصيغتها المعدلة.

المادة 40 الانسحاب من الاتفاقية

1. يجوز لكل دولة متعاقدة أن تنسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بعد انقضاء فترة سنتين من تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، بإشعار مكتوب توجهه إلى الوديع.
 2. يبدأ نفاذ هذا الانسحاب في أول يوم من الشهر التالي لانقضاء سنة على استلام الوديع للإشعار. وإذا حددت في الإشعار فترة أطول ، يبدأ نفاذ الانسحاب لدى انقضاء تلك الفترة الأطول على استلام الوديع للإشعار.
- وإثباتا لما تقدم ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، وكل منهم مخول بذلك تخويلا صحيحا ، بإثبات توقيعاتهم أدناه إزاء التواريخ الموضحة.
- حررت في جنيف يوم 24 أيار/مايو 1980 في أصل واحد باللغات الإسبانية والإنكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية ، وجميع هذه النصوص متساوية في الحجية.

المحلق رقم (02)
سندات الشحن FIATA

Consignor Consigned to order of Notify address Place of receipt Ocean vessel Port of loading Port of discharge Place of delivery Marks and numbers Number and kind of packages Description of goods Gross weight Measurement	<div style="text-align: center;">  FBL </div> <div style="text-align: right;">  </div> <p>NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (CC Publication 481)</p> <div style="text-align: center; font-size: 2em; opacity: 0.5;"> FIATA specimen </div>	
according to the declaration of the consignor		
Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.) <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8). <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/>	
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 as mentioned above. 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.		
Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned <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 No. 1)

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

NON-NEGOTIABLE
SPECIMEN

according to the declaration of the consignee

Declaration of interest of the
consignor in timely delivery
(Clause 7.2.)

YES First delivery date if agreed

Transfer of right of
control to consignee
(Clause 4.1)

YES

Declared value for all relevant 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 <input type="checkbox"/> not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached Policy		Stamp and signature
For delivery of goods please apply to:		

Text authorized by FIATA. Copyright reserved. © FIATA, Zurich - Revisionsstand 05.07.

Suppliers or Forwarders Principals



FIATA FCR

No. Country Code

Forwarders Certificate of Receipt

ORIGINAL

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

- with irrevocable instructions*
- at the disposal of the consignee
 - 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

No.

Form Code

Forwarders
Certificate of Transport
ORIGINAL

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 of the undersigned Forwarders

- Not covered
- Covered according to the attached Insurance Policy / Certificate

A/ 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

Receipt 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 sales number (if applicable)

* packaging material (including ties), 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

Not authorized by FIATA. Copyright reserved © FIATA / Zurich - Switzerland 10187

الملحق رقم (03)
بطاقات النقل البري الدولي 1975 (TIR)

VOLET N° 1 PAGE 1		1. CARNET TIR No 6015500	
2. Bureau(s) de douane de départ 1. GENEVE 2. _____ 3. _____		3. Nom de l'organisation internationale IRU Union Internationale des Transports Routiers	
Pour usage officiel		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays) DANZAS S.A. Rue des Lattes 1211 - GENEVE 30 SUISSE	
7. Numéro d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) CB-224356		5. Pays de départ SUISSE	6. Pays de destination AUTRICHE/YOUGOSLAVIE
8. Document(s) joints au manifeste			
MANIFESTE DE MARCHANDISES			
9. a) Désignation (ment(s) ou changement de contenu) b) Marques et Nos des colis ou objets	10. Nombre et nature des colis ou objets. Désignation des marchandises	11. Poids brut en kg	12. Scelléments ou marques d'identité (carnet, lettre, etc.)
L & S 1015 - 1024	<u>Pour la douane de Vienne</u> 10 caisses de chocolat surfin	500 Kg	Aplomb 11/2 Z+D 802.21
L & S 1025 - 1104	<u>Pour la douane de Beograd</u> 80 caisses poudre de cacao	4,000 Kg	
12. Total des colis figurant sur le manifeste Caractéristiques:	Nombre 90	13. Je certifie que les indicateurs sont corrects : a) 12 ci-dessus sont marqués et carotés	17. Bureau de douane de départ Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane
1. Bureau de douane Vienne	10	14. Lieu et date 15. Signature ou timbre ou de leur représentant Geneve 27.04.88 Muller	601 DOUANE 27.4.88 GENEVE GARE-ROUTHIERE
2. Bureau de douane Beograd	80		
3. Bureau de douane			
18. Certificat de prise en charge (bureau de douane ou départ ou de passage d'entrée) GENEVE GRM			
<input type="checkbox"/> 19. Scelléments ou marques d'identification reconnus intactes	20. Déclaration 28.4.88		
21. Enregistré par le bureau de douane de GENEVE GRM		22. Divers (régime fiscal, bureau où le transport doit être présenté, etc.) Schoonwald	
23. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane Muller		601 DOUANE 27.4.88 GENEVE GARE-ROUTHIERE	

SOUCHE N° 1 PAGE 1 du CARNET TIR No 6015500

1. Pris en charge par le bureau de douane de GENEVE GRM	6. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane
7. Sous le No tir 114	601 DOUANE 27.4.88 GENEVE GARE-ROUTHIERE
8. Scelléments ou marques d'identification apposés Aplomb 11/2	
9. <input type="checkbox"/> Scelléments ou marques d'identification reconnus intactes	
10. Divers (régime fiscal, bureau où le transport doit être présenté, etc.) Schoonwald	

VOLET N° 2 PAGE 8		CARNET TIR No 6015500	
2. Bureau de départ de GENEVE		3. Nom de l'organisation internationale IRU Union Internationale des Transports Routiers	
Pour usage officiel		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, pays) DANZAS S.A. Rue des Lattes 1211 - GENEVE 30 SUISSE	
7. N°s d'immatriculation de (ces) véhicules routiers GB-224356		5. Pays de départ SUISSE	6. Pays de destination AUTRICHE/YOUGOSLAVIE
		8. Documents joints au manifeste	

MANIFESTE DE MARCHANDISES

4. a) Compartiments de chargement ou contenants b) Marques et N°s des colis ou objets	10. Nombre et nature des colis ou objets: désignation des marchandises	11. Poids brut en kg	16. Scelléments ou marques d'identification (nature, identité, etc.)
L & S 4015 - 1024	Pour la douane de Vienne 10 caisses de chocolat surfin		 Seilam Wien A-1030 Wien 1 (en) A1/400
L & S 1025 - 1104	Pour la douane de Beograd 80 caisses poudre de cacao	4.000 Kg	

12. Total des colis figurant sur le manifeste	13. Le certifie que les indications sont exactes à la date de l'émission de ce document	17. Bureau de départ de départ	601
1. Bureau de douane Vienne	14. Lieu et date	Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane	DOUANE
2. Bureau de douane Beograd	15. Signature du titulaire ou de son représentant		27. 4. 88
3. Bureau de douane	Geneve, 27.04.88		GENEVE GARE ROUTIERE PL

19. Certificat de prise en charge (bureau de douane de départ ou de passage d'origine) Sentilj	20. Certificat de déchargement (bureau de douane de passage, de sortie ou de destination) Beograd-Terminal UCP 3156
21. Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts 4 dni.	22. Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts IX 481
23. Envoyé par le bureau de douane de Sentilj sous le No 181	24. Nombre de colis déchargés 80 kcal. 4.000 kg
25. Divers (timbre ou sceau, lorsque de la transport doit être effectué) additional seal IX481 has been affixed. Beograd	26. Réponses
27. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane Sentilj, 05.05.1988	28. Signature de l'agent et timbre à date du bureau de douane 06.05.1988

CARNET TIR No 6015500 PAGE 8

SOUCHE N° 2 PAGE 8 **du CARNET TIR** No 6015500

1. Arrivé constaté par le bureau de douane de Beograd UCP 3156	4. Nouveaux scelléments apposés
2. Scelléments ou marques d'identification reconnus intacts	5. Réponses
3. Déchargé 80 colis ou objets (comme indiqué sur le manifeste) 4.000 kg	
	06.05.1988



Union Internationale
des Transports Routiers (IRU)

CARNET TIR *

4 volets

XZ 35000000

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au _____ inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including
2. Délivré par _____
Issued by
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)
3. Titulaire _____
Holder
(nom, adresse, pays / name, address, country)
4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:
5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organisation:



Handwritten signature

(A remplir avant l'utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)



6. Pays de départ
Country/Countries of departure
7. Pays de destination
Country/Countries of destination (1)
8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (1)
Registration No(s), of road vehicle(s) (1)
9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (1)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (1)
10. No(s) d'identification du (des) conteneurs(s) (1)
Identification No(s), of container(s) (1)

11. Observations diverses
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder:

(1) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply

* 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.



CARNET TIR*

14 volets I.R.U. **1001075-0710101**

1. Valable pour être en charge par le transporteur titulaire de carnet (date de validité) / Valid for the transport of goods by the Carrier (date of expiration of the carnet)

2. Délivré par: Association Suisse des Transporteurs Routiers - ASTAG -
Issued by: Berne

3. Titulaire: SANDAS, S.A., Rue des Lombards
Holder: CH - 1211 GENEVE 21

4. Signature de délégué de l'association
Signature of member of the association
Signature of member of the association
Signature of member of the association

5. Signature du secrétaire de l'Association
Signature of the secretary of the association
Signature of the secretary of the association
Signature of the secretary of the association

(Signature: J. P. ...)

6. Date d'émission: RUTBBR
Date of issue: (month/year)

7. Pays de destination: RUTLCH
Country of destination: (country code)

8. Numéro d'identification du pays récepteur (code de l'Etat) / Registered (TRC) of road vehicle (*)
SR-224 176

9. Numéro de l'agrément de circulation (code de l'Etat) / Certificate of approval of road vehicle (TRC) and date (*)
4377/86 402 6056

10. Numéro d'identification de l'Etat exportateur (*) / Identification Number of Road Vehicle (*)

11. Signature de l'expéditeur / Signature

12. Signature du titulaire du carnet: SANDAS
Signature of the carnet holder:

13. Billet de transport valide / Transport document valid until date

* Voir annexe 2 de la Convention TIR, 1954, et/ou le texte de l'annexe 2 de la Convention Inter-Internationale des Nations Unies pour l'Europe des routes TIR (1954), approved under the name of the United Nations Economic Commission for Europe.

قائمة المراجع

المصادر باللغة العربية

الاتفاقيات الدولية (حسب التسلسل التاريخي):

- 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 (حسب التسلسل التاريخي):

- 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.

المراجع العامة (حسب التسلسل التاريخي):

- الدكتور مصطفى جمال ، دروس في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1968.
- 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، 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 احمد محمود حسني، نصوص اتفاقية هامبورج الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- الدكتور عدلي أمير خالد، أحكام دعوى مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- الدكتور لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، 2000.
- الدكتور عباس مصطفى المصري، المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002.
- الدكتور محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003.
- المستشار عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.

المراجع الخاصة (حسب التسلسل التاريخي):

- الدكتورة سوزان علي حسن، مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في النقل الداخلي والدولي و المتعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- الدكتورة سوزان علي حسن، عقد النقل البضائع بالحاويات(النقل أحادي الوسائط و النقل الدولي متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
- الدكتور فاروق ملش، النظام القانوني للنقل المتعدد الوسائط، جامعة القاهرة، 1994.

المحاضرات:

- بوخاتي فاطمة الزهراء، محاضرات في القانون البحري لطلبة الماجستير، كلية الحقوق جامعة وهران، السنة الدراسية 2006-2007.

مواقع الانترنت:

- www.uncitral.org
- www.algeria-educ.com
- www.e-tlf.com/french/metie /maritime/organisation.htm
- www.unctad.org
- www.iccarab.org
- (مجموعة العرب للقانون).
- www.arabhaw.org

Bibliographie en langue française

1- Ouvrages généraux : (par ordre alphabétique).

- 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 française, éditions 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-GOUILLOND, Droit maritime Volume 2 de Études internationales, A. Pedone, 1988.

- Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL, *droit maritime*, L.G.D.J, 2006.

- René RODIER, Emmanuele du Pontavice, *droit maritime*, 12e édition, 1997.

- René RODIER, traité général de droit maritime, tome 2, 1968.

- Sylvie GRAUMANN-YETTOU, Commerce International –guide pratique, 5^e éd., Litec.

2- Thèses et Mémoire(par ordre alphabétique):

- 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 daix-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, 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- Ziehms NICOLAS, Le Transport Multimodal de fret, Mémoire de fin d'études, Université paris 1, Pantheon - Sorbonne, DESS LOGISTIQUE, Année de réalisation Avril 2004.

3- DOCTRINE(par ordre alphabétique) :

- 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.

- 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.

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

- 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 chaine logistique, LE PHARE, n°117-janvier 2009, p.58.

- Communication présentée aux journée 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 surete 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 connaissance, 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(premiere 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.

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

- Jaques BONNAUD, l' action en resposabilite contre l'entrpeneur 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 particulieres d'exonération du transporteur, B.T . 1981 , p. 134.

- LES 25 ANS DU CONTENEUR, Compte rendu du colloque organisé par l'IDIT, le15 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.

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

- 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 civil Régissant le transport combine, 18et19 avrile2002.

- Othman BEN FADDHEL, l'assurance transport de magasin a magasin, Le PHARE , N° 56 décembre 2003, P.43.

- Paul TOURRET, 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 DELEBEQUE, le transport multimodal, Revue international de droit comparé 2-1998.
- 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 internationalde marchandises, IMTM , annales 1996.
- Pierre BONASSIES, Aspects nouveaux de la responsabilité, D.M.F. n°622.
- 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 (par ordre chronologique) :

Aix-en-Provence 12 MAI1992, B. T. 1993, P.328.

Arrêt (la cour de justice des communautés), 5 octobre 1995, Ob.

Pierre bonassies, D.M.F.1996, n°556.

C.a de Rouen (2e ch. civ.), 11juin1992, D.M.F.1993, n°529.

C.a de Rouen (2^e ch.Civ.), 12 novembre 1992, D.M.F.1993, N531.

CA de rouen 13 juin 2002, RTDcom.2002, n772. juin2006, cite par
D.M.F., transport multimodal solution diverses .2004, n8sup.

CA Versailles., 20fevrie2003, Bultin des transports 2003,459, cite par
D.M.F., transport multimodal solution diverses .2004, n8sup.

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

Cass 11 Mars 1960 D. 1960, p . 227 note RODIERE.

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

Cass 18 janv, 1994, B. T. P. 332.

Cass 24 Mai 1994, préc.

Cass., 18janvie2000, D.M.F.2001, n5sup, cit. Par revue Scapel 2000,
p.160.

Cass., 29fevrie 2000, D.M.F.2000, n621.

Cass.com, 11 janvier 1994, D.M.F. 1994 , n°539.

Cass.com, 12 février 1991, D.M.F.1993, n°523.

Cass.com, 29 janvier 1991, D.M.F. 1991, n°506.

Cass.com., 04mars2003, revue Scapel 2003, n51, cite par D.M.F.,
transport multimodal solution diverses .2004, n8sup.

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^e Ch. sec. A) 24 mars 2004, D.M.F -
2004 - n°649 - 06-2004, Obs. Patrick PESTEL-DEBORD.

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

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

COUR D'APPEL DE ROUEN (2^{ème} Ch. civ.) 3 juin 1999, D. M. F - 2000 - n°604 - 05-2000.

COUR D'APPEL DE ROUEN (2^e Ch.) - 4 MAI 2006 - Navire *Mette Maersk* – 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 Suprême du Danemark 28 av. 1989, D.E.T . 1989 , P. 345. - Transport successif. COUR D'APPEL DE ROUEN (2^{ème} Ch. civ.) 16 décembre 2004.

D.M. F - 2005 - n°664 - 11-2005.

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

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

T.G.I. arrêt du 28fevrie2002.Obs., M.Morin.

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

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

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

5-Principaux Site internet (juridique) :

-www.e-tlf.com : (Fédération des entreprise de transport et des logistique en France).

-www.brf-avocas.com/maritimes.

-www.bimco.dk (site de la BIMCO).

-<http://www.assemblee-nationale.fr> :(recueil des lois, documents parlementaire projets de loi).

-www.bibliodoc.francophonie.org :(définition ; bibliographie).

-www.courdecassation.fr : jurisprudence la cour française de cassation).

-www.droitonline.fr : (portail juridique de l'association droit en ligne).

-www.isemar.asso.fr.

عنوان المذكرة

مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

الفهرس

رقم الصفحة

قائمة الاختصارات

3	المقدمة
15	الباب الأول: نظام مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط.
17	الفصل الأول: مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في ظل اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط (اتفاقية جنيف 1980).
20	المبحث الأول: المبادئ التي تحكم مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط.
22	المطلب الأول: الأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل.
23	الفرع الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل في حالة هلاك البضاعة أو إصابتها.
26	الفرع الثاني: مسؤولية متعهد النقل في حالة التأخير.
29	لمطلب الثاني: النظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل.
29	الفرع الأول: نظام مسؤولية مختلط.
31	الفرع الثاني: توزيع المسؤولية.
32	المبحث الثاني: الحدود القانونية للتعويض.
32	المطلب الأول: التعويض عن الضرر في حالة هلاك أو تلف البضاعة.
36	المطلب الثاني: التعويض عن الضرر في حالة التأخير في تسليم البضاعة.
36	الفرع الأول: النظام المستقل.
38	الفرع الثاني: تقييم النظام.
39	الفصل الثاني: مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط في ظل التكنولوجيا الحديثة.
41	المبحث الأول: تحوية البضائع و النقل بالمبردات.
41	المطلب الأول مسؤولية متعهد النقل في تحوية البضائع
41	الفرع الأول: مسؤولية متعهد النقل في حالة وقوع الضرر.
53	الفرع الثاني: مسؤولية متعهد النقل في حالة شحن البضاعة.
62	المطلب الثاني: مسؤولية متعهد النقل عند النقل بالمبردات.
63	الفرع الأول: الالتزامات الواقعة على عاتق متعهد النقل.
66	الفرع الثاني: اثر الإخلال بالالتزامات على المسؤولية.
69	المبحث الثاني: اتفاقيات النقل الدولي أحادي الوساطة و مسؤولية متعهد النقل.
71	المطلب الأول: الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية.
74	المطلب الثاني: اتفاقية وارسو الخاصة بالنقل الدولي بطريق الجو.
77	المطلب الثالث: الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر.
82	الباب الثاني: مسؤولية متعهد النقل في ظل وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط.

87	الفصل الأول: العقود النموذجية وقواعد اليونكتاد لسنة 1991.
88	المبحث الأول: العقود النموذجية.
92	المطلب الأول: نظام مسؤولية معين على النقل برمته.
95	الفرع الأول: مكان وقوع الهلاك أو التلف غير معروف.
97	الفرع الثاني: مكان وقوع الهلاك أو التلف معروف.
100	المطلب الثاني: نظام المسؤولية الشبكية.
102	الفرع الأول: حالة التمكن من تحديد مكان الضرر.
105	الفرع الثاني: حالة عدم التمكن من تحديد مكان الضرر.
106	المبحث الثاني: قواعد CNUCED/CCI بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط 1991.
109	المطلب الأول: نظام المسؤولية.
113	المطلب الثاني: نظام التعويض.
117	الفصل الثاني: الإشكالات المتعلقة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط.
117	المبحث الأول: وثائق النقل الأخرى ووثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط.
119	المطلب الأول: وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط.
119	الفرع الأول: وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط مقارنة مع سند الشحن التقليدي.
124	الفرع الثاني: وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط في الحياة العملية.
125	المطلب الثاني: سند الشحن المباشر الجماعي.
125	الفرع الأول: الشكل القانوني لسند الشحن الجماعي و النتائج المترتبة عليه.
127	الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية التي تحول دون تحقق وحدة النقل متعدد الوسائط.
128	المبحث الثاني: عقد الوكالة بالعمولة للنقل.
129	المطلب الأول: OTM/GACEF
129	الفرع الأول: مدى الضمان OTM/GACEF.
130	الفرع الثاني: التامين كشرط أساس لاستفادة الشاحن من الضمان OTM/GACEF.
131	المطلب الثاني: القيمة القانونية OTM/GACEF.
	لعقد النقل
132	الفرع الأول: عقد النقل OTM/GACEF ووحدة النقل الدولي متعدد الوسائط.
133	الفرع الثاني: تطبيق عقد النقل GACEF/ على الصعيد الدولي.
134	الخاتمة
137	الملاحق
168	قائمة المراجع
180	الفهرس

ملخص الرسالة:

النقل الدولي متعدد الوسائط هو نقل بنمطين مختلفين على الأقل ، بين دوليتين مختلفتين ، يتعهد فيها شخص واحد بضمان وصول البضاعة سالمة الى مكان التسليم ، يصدر وثيقة نقل واحدة. مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط تختلف باختلاف مكان وقوع الضرر ، فذا كان الضرر معلوم المصدر كالمرحلة البرية مثلا نطبق القانون لبري او اتفاقية النقل الدولي البري ، وكذا الحال في النقل اجوي او النهري او البحري. هذا ما يسمى المسؤولية الشبكية، اما اذا لم يحدد مكان الضرر يطبق النظام المستقل، وكذا الحال في التأخير في تسليم البضاعة. و يحدد التعويض حسب مكان وقوع الضرر.

كلمات مفتاحية:

النقل الدولي متعدد الوسائط، متعهد النقل ، وقوع الضرر، المسؤولية الشبكية ، التعويض عن الضرر، النظام المستقل.