

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان

كلية الحقوق والعلوم السياسية



أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

إشراف:

أ.د. محمد بن عمار

إعداد الطالبة:

قماز ليلى إدياز

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ	- أ.د. كحلولة محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ	- أ.د. بن عمار محمد
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ	- أ.د. فيلاي بومدين
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ	- أ.د. كراجي مصطفى

السنة الجامعية : 2013-2014

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان

كلية الحقوق والعلوم السياسية



أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط

رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص

إشراف:

أ.د. محمد بن عمار

إعداد الطالبة:

قماز ليلى إدياز

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ	أ.د. كحلولة محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ	أ.د. بن عمار محمد
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ	أ.د. فيلاي بومدين
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ	أ.د. كراجي مصطفى

السنة الجامعية : 2013-2014

يقول العماد الأصفهاني:

"إني رأيتُ أنه ما كتبَ أحدُهُم في يومِهِ كتاباً إلا قالَ في غَدِهِ، لو غُيِّرَ هذا لكانَ أحسنَ ولو زُيِّدَ ذاكَ لكانَ يُستَحسنُ، ولو قُدِّمَ هذا لكانَ أفضلَ، ولو تُرِكَ ذاكَ لكانَ أجملَ، وهذا مِن أعظَمِ العِبَرِ، وهو دليلٌ على استيلاءِ النقصِ على جُملةِ البشرِ".

Francis Bacon : (22 janvier 1561- 9 avril 1626), Homme d'État, avocat et philosophe Anglais :

« Celui qui n'appliquera pas de nouveaux remèdes doit s'attendre à de nouveaux maux ; car le temps est le plus grand des innovateurs. »

شكر وتقدير

بداية الحمد والشكر لله عز وجل الذي وفقني لاختيار الموضوع ووفقي أخيراً لإتمامه. وعرفانا بالجميل، أتقدم بأسمى آيات الشكر وفائق الإمتنان إلى أستاذي الفاضل الدكتور بن عمار محمد المشرف على هذا العمل على سعة صدره، توجيهاته السديدة وإرشاداته القيمة، فكان خير عون.

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة الدراسة، وما بذلوه من جهد جهيد في سبيل إبداء ملاحظاتهم القيمة التي تصبّ في مجال تطوير البحث: الأستاذ فيلاي بومدين، الأستاذ كراجي مصطفى وأستاذي كحلولة محمد الذي شرفت بسيادته مشرفاً قانونياً على رسالة الماجستير من قبل، وزاد فضله فضلاً برأس لجنة المناقشة.

إهداء

إلى روح أمي الطاهرة رحمها الله التي أعطت كل شيء ولم تأخذ أي شيء .

إلى والدي الغالي حبا، شكرا وامتنانا .

إلى زوجي وبناتي إنصافا، بهم ومن أجلهم كل حصاد مجهودي .

إلى إخوتي حبا ، فخرا واعتزازا .

إلى كل أساتذتي تقديرا و عرفانا .

قائمة المختصرات

قا.ب.ج: قانون بحري جزائري.

قا.م.ج: قانون مدني جزائري.

قا.ت.ج: قانون تجاري جزائري.

قا.ط.م.ج: قانون الطيران المدني الجزائري.

قا.إ.م.إ.ج: قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ج.ر: جريدة رسمية.

ص: صفحة.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BIMCO :	Baltic and International Maritime Council
BT :	Bulletin des Transports
BTL :	Bulletin des Transports et de la Logistique
Bull.civ :	Bulletin des arrêts de la Cour de cassation (chambres civiles)
CA :	Cour d'appel
CCI :	Chambre de Commerce Internationale
CDMT :	Centre de Droit Maritime et des Transports
CEE-ONU :	Commission économique des nations unies pour l'Europe
CEMT :	Conférence Européenne des ministres des transports
CJCE :	Cour de Justice des Communautés Européennes
CMNI :	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure
CMR :	Convention de Genève relative aux transports routiers internationaux de marchandises
CNAN :	Compagnie Nationale Algérienne de Navigation
CNUCED :	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNUDCI :	Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International
COTIF/ CIM :	Convention de Berne relative aux transports internationaux ferroviaires
COM :	Chambre commerciale de la Cour de cassation
DMF :	Droit Maritime Français
ETM /OTM :	Entrepreneur de Transport Multimodal / Opérateur de Transport Multimodal
EDI :	Echanges de données informatiques
FBL :	FIATA Bill of lading
FIATA :	Fédération Internationale des Associations de transitaires et Assimilés
FASC :	Fascicule
FIO :	Free in Free Out
GACEF :	Groupement des entreprises de droit français auxiliaires du commerce extérieur de France
IBID :	In the same place
IDIT :	Institut de droit international des transports
IMTM :	Institut Méditerranéen des Transports Maritimes
IRU :	Union internationale des transports routiers
J.O :	Journal Officiel
LGDJ :	Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

Obs :	Observations
OCTI :	L'office central des transports internationaux par chemin de fer de Berne
OP.CIT :	Oper citato «Ouvrage précité »
OTIF :	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.
NVOCC :	Non Vessel Operating Common Carrier
NVO-MTO :	Non vessel operating multimodal transport operators.
P & I clubs :	Protection and Indemnity clubs
Rev.dr.com :	Revue internationale de droit comparé
Revue Scapel :	Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et Des Transports
Ro-Ro :	Roll-on Roll-off
UE :	Union Européenne
UECI :	Unité Européenne de chargement Intermodal
UIRR :	L'union internationale des sociétés de transport combiné rail route
VO-MTO :	Vessel operating multimodal Transport operators.

مقدمة

مقدمة

أصبح النقل في وقتنا الحالي، من العوامل الرئيسية التي تساعد في تحديد السعر النهائي للمنتج، لذا بات أمراً جوهرياً لكل دولة تبغي استيراد أو تصدير سلع ذات جودة بأقل تكلفة ممكنة. فلا وجود لتجارة دولية من دون أنظمة نقل فعالة تضمن الأسعار التنافسية للمنتجات.

من أجل ذلك، أصبح نقل البضائع يتم من أماكن الإنتاج في بلد ما إلى أماكن الإستهلاك في بلد آخر، عن طريق استخدام أكثر من واسطة نقل مختلفة. وهو ما يسمى بالنقل متعدد الوسائط، الذي يعد وليد التكنولوجيا الحديثة، ووسيلة مثالية لإشباع حاجة التجارة الدولية. فأضحى جزءاً لا يتجزأ من العمليات الاقتصادية المتكاملة، وإحدى المقدمات الأساسية والهامة لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة، باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي وبين الأسواق التي يتعامل معها. خاصة بعد أن شهد النقل الدولي للبضائع خلال النصف الثاني من القرن العشرين تطورات جذرية نتيجة حدوث ما يعرف بثورة الحاويات، التي فتحت باب العولمة على مصرعيه بأن عملت على إلغاء اختلاف المسافات والحدود الدولية والحواجر الجمركية، بما يحقق تبادل البضائع والمعلومات إلكترونياً في لحظات. ففرض النقل متعدد الوسائط نفسه بدرجة كبيرة لما له من أهمية حقيقية ملموسة عالمياً.

عند تنفيذ عقد نقل البضائع سواء عن طريق البحر، الجو، السكك الحديدية، الطرق البرية أو الملاحة النهرية. تخضع كل واسطة نقل لقواعد قانونية تنص عليها الإتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية. وهي أحكام اصطدمت بأهمية النقل متعدد الوسائط وضرورة النظر إلى عملية النقل من الباب إلى الباب على أساس الشمول، إذ أن الصعوبات تطرح عند إرسال بضاعة من دولة إلى أخرى مع استعمال واسطة واحدة من

وسائط النقل بسبب تعدد التشريعات الدولية الخاصة بكل واسطة. فكيف إذا ما استخدمت أكثر من واسطة من وسائط النقل بين دولتين مختلفتين على الأقل؟

قد يتم النقل متعدد الوسائط بعقود مختلفة، متلاحقة ومستقلة عن بعضها البعض تماماً، بمعنى أن يرتبط كل ناقل مع المرسل بالعقد الذي قاما بإبرامه، ويلتزم كل منهما اتجاه الآخر بالالتزامات التي توجبها طبيعة عقده، وعلى كل صاحب حق على البضائع المنقولة أن يصون حقوقه اتجاه كل ناقل من الناقلين المتعددين التي يوجبها القانون، الذي يحكم النقل الذي أبرمه ونفّذه ذلك الناقل. وهذا يؤدي إلى وجود فراغات شاغرة بين كل مرحلة وأخرى، إذ لا بد من توسط شخص بين كل ناقل وآخر.

لذلك فإن الصورة المثلى للنقل متعدد الوسائط أن يتم بموجب عقد واحد يغطي عملية النقل الدولي متعدد الوسائط بكل مراحلها، مع إصدار سند نقل واحد يستخدم في كل مرحلة، فيحكم بذلك النقل من بدايته إلى نهايته. مع تحقيق أهم ميزة على أساسها يتم اللجوء إلى النقل متعدد الوسائط، وهو وجود كيان قانوني يأخذ على عاتقه مهمة تنظيم هذا النقل عبر الوسائط المختلفة، حتى لا ينشغل أصحاب البضائع بالتعاقد مع الناقلين سواء في المجال البري أو البحري أو الجوي، فيستعين هذا الشخص - الدارج تسميته بمتعهد النقل متعدد الوسائط - بناقل من الباطن لتنفيذه، وتنعقد مسؤوليته بمجرد هلاك البضاعة تلفها أو التأخير في تسليمها، بصرف النظر عن مرحلة النقل التي وقع خلالها الضرر. إذ من الطبيعي أنه كلما انحصرت المسؤولية في متدخل واحد في النقل كلما تحقق الأمان القانوني نتيجة وضوح الرؤيا. وبالتالي نكون أمام نوعين من العلاقات التعاقدية التي تربط بين أطراف عملية نقل متعدد الوسائط، علاقة تربط بين مرسل البضاعة و متعهد النقل من جهة، حيث تبذل محاولات دولية لإرساء قواعد تحكمها. وعلاقات تعاقدية أخرى تربط متعهد النقل متعدد الوسائط بمقاولي النقل، وتخضع للنظام القانوني الخاص بالواسطة المستخدمة.

قبل ظهور الحاويات وتطور النقل متعدد الوسائط تبعاً لذلك، كان نقل البضائع يسمح بالتعرف على مرحلة وقوع الضرر، نتيجة انقطاع الحمولة بالتفريغ وإعادة

الشحن الذي يسبق كل مرحلة، وبالتالي يسمح بالتعرف على الناقل المسؤول وعلى النظام القانوني المطبق. إلا أنه وباستخدام الحاويات أصبح الضرر لا يُكتشف إلا لحظة تفريغ الحاوية بغية التسليم، دون إمكانية التعرف على مرحلة النقل التي تضررت خلالها البضاعة خاصة إذا لم يظهر على الحاويات أي آثار للصدمة. على هذا الأساس وفي حالة تعدد مراحل النقل لتعدد الوسائط فإنه عند تسليم البضاعة المخالفة لبيانات سند النقل، يقوم المرسل إليه بتفريغ الحاوية وإخطار الناقل الأخير من أجل التحفظ على حالة البضائع. ومع افتراض أن هذا الأخير قد تسلم البضائع في حالة مطابقة لبيانات المرسل، لعدم إدراج أي تحفظ من قبله على حالة البضاعة ولا من قبل الناقلين السابقين. فإنه يفترض وقوع الضرر بين يديه أي في مرحلة النقل التي قام بتنفيذها، بالرغم من أن هذا الناقل قد قام بنقل البضائع لمسافة قصيرة -من الميناء إلى محطة السكة الحديدية مثلاً- بعد أن تكون البضاعة قد مرت بمراحل نقل في وسائط متعددة، فيجد الناقل الأخير نفسه مسؤولاً عن عملية النقل من الباب إلى الباب⁽¹⁾.

إن النقل متعدد الوسائط هو نظام مادي موحد ومتكامل، ذلك أنه من الناحية التقنية لطالما كان النقل متعدد الوسائط عن طريق التأليف بين وسائط النقل التقليدية⁽²⁾. فالمضاف الجديد ليس نظام النقل ذاته، ولكن النظام القانوني الذي يحكم ويربط بين الأنظمة أحادية الوسائط كلها أو بعضها في عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط. إلا أن الإشكال الذي يطرحه هذا النمط من النقل، يتمثل في عدم وجود نظام دولي

(1) « Le syndrome du livreur » : Après un long parcours multimodal... c'est le livreur qui endossera la responsabilité de la totalité d'un transport dont il n'a effectué qu'une infime partie, aussi bien techniquement qu'économiquement » : C.Scapel, le régime de responsabilité de l'ETM, le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée : le 11 avril 1994 par L'IMTM.

(2) P.Bonassies – C.Scapel, Traité du droit maritime, édition LGDJ, 2006, « D'un point de vue technique, le transport a toujours été multimodal. En effet, les champs de blé ne poussent pas sur les quais et, sauf rares exceptions, les usines ne tournent pas le long du bord des navires. Les transports maritimes, tous comme les transports ferroviaires et aériens, requièrent nécessairement un pré-acheminement et un post-acheminement. »

يحكمه. فهو بحقّ نظام نقل موحد بحاجة إلى نظام قانوني موحد. إذ يتألف النظام الراهن من تشكيلة معقدة من الإتفاقيات الدولية التي وضعت لتنظيم النقل الأحادي "النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، النقل بالسكك الحديدية" ومن مجموعة متنوعة ومتعارضة من القوانين، فلا يعتمد نجاح تطوير خدمات النقل متعدد الوسائط على البنية التحتية الأساسية للنقل وتوفير معدات نقل متطورة وملاءمة فحسب. ولكن على وضع آليات فعالة تضمن كفاءة وإستغلال البنية الأساسية، من خلال تطوير القوانين والأنظمة المستخدمة لتنظيم التجارة والنقل والخدمات، خاصة أن تأسيس بيئة فاعلة للتجارة الدولية والنقل تحديداً، يتطلب بيئة قانونية ملائمة تدعمها، وتعكس التطورات الحاصلة فتوفر الطمأنينة لدى المتدخلين في عملية النقل الدولي، كما أن القدرة على التنسيق تعتبر عنصراً حيوياً لكفاءة تيسير التجارة والنقل. في حين أن وجود إطار قانوني قديم مجزأ ومعقد سيؤدي إلى الغموض وإلى منازعات مكلفة، نتيجة تنوع واختلاف أحكام المسؤولية المطبقة عليه، مما يعيق التنبؤ بأساس وحدود أحكام هذه المسؤولية مقدّما عند إبرام عقد النقل متعدد الوسائط. وهذا يؤدي بالضرورة إلى عدم القدرة على تحديد المخاطر عند إبرام عقد التأمين. وهو ما يعاني منه النقل متعدد الوسائط جراء تطبيق نصوص قانونية وطنية ودولية أحادية الوساطة.

يأتي ذلك من منطلق أن القواعد القانونية في العصر الحديث، أصبحت أدوات لتنظيم المتطلبات التقنية المعاصرة، فأصبح القانون وسيلة للتكيف مع القواعد التقنية ليتجاوب مع التطور التكنولوجي، ويكتسب خاصية القانون العملي.

بالتالي فإن أهمية البحث في أحكام النقل متعدد الوسائط يظهر من خلال الحاجة إلى نظام قانوني يحكم العلاقة بين صاحب البضاعة ومتعهد النقل بصورة مستقلة ومنفصلة عن العلاقات التي يبرمها هذا الأخير بغية تنظيم النقل، وعن تعقد المشاكل الناشئة عن تعدد الأنظمة القانونية التي تحكمها. فتتحقق الفلسفة القانونية المبتغاة من النقل متعدد الوسائط والمتمثلة في وحدة عقد النقل، ووحدة سند النقل ووحدة المسؤولية، مما يحقق السرعة في تسوية المطالبات.

على هذا الأساس فإن الهدف من البحث هو دراسة النقل متعدد الوسائط كفكرة قانونية وإثبات أهمية نظام دولي موحد نافذ يحكمه، ويأخذ في اعتباره الجوانب الاقتصادية والقانونية في عمليات هذا النوع من النقل، كما يضمن تنميته المنتظمة لمصلحة جميع الدول، على أن يشتمل على أحكام منصفة بشأن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط. فمن المستصوب جدا اتباع نهج جامع جديد يشمل جميع وسائط النقل بصورة موحدة . وإذا ما تسنى شمول جميع وسائط النقل في نظام جامع واحد فسوف يمثل هذا نهجا يجبّده كثير من مستعملي خدمات النقل ومقدميها .

فكيف أن فلسفة النقل الدولي متعدد الوسائط تقوم على وحدة مراحل النقل وتكامل الخدمات التي تحتاجها البضاعة المنقولة من البداية إلى النهاية، ولا وجود لقواعد قانونية تركز هذه الوحدة من أجل ارتقاءه على أسس تشريعية متينة أم أن هناك ما يعيق ذلك؟

هذا ما يستدعي التطرق إلى مختلف الإشكالات التي طرحها النقل متعدد الوسائط سواء المترتبة عن استخدام أدواته المتمثلة في الحاويات التي غيرت من المفاهيم التقليدية. فكان لها أثر كبير في تنفيذ عقود النقل على أساس التكامل. أو الناجمة عن استخدام أدوات التجارة الدولية من بيوع واعتمادات مستندية. وكذا اختلاف سندات النقل التي تغطي مراحل النقل وانعكاسها على مسؤولية متعهد النقل كأهم عنصر يحتاج إلى الوحدة. أو تلك المترتبة عن تطبيق الإتفاقيات الدولية أحادية الوسائط عند قبولها استخدام واسطة أخرى غير الوسائط التي تنظمها. وذلك باتباع منهج استقرائي بغية وضع إطار عام للنقل متعدد الوسائط في هذه الإتفاقيات من أجل الوصول إلى الأصل الذي يحكمه بعد تفسير مختلف النصوص المرتبطة به. وكيف واجهت الإتفاقيات ذات الطابع متعدد الوسائط هذا النقل عندما حاولت أن تحكمه برمته بعيدا عن التجزئة والتعدد.

كما اتبع في الدراسة أسلوب البحث الوصفي التحليلي المقارن بهدف وصف وتشخيص الموضوع من مختلف جوانبه وكافة أبعاده. مع دراسة التطبيقات الواقعية للأحكام القضائية.

وقد قامت الدراسات السابقة بالتطرق إلى نظام النقل متعدد الوسائط من خلال التركيز على أحكام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ل 1980 آملين دخولها حيز التنفيذ لما تضمنته من مزايا وحلول. وتمت من خلال هذه الدراسة محاولة تكملة ماسبق بما استحدثته قواعد روتردام ل2008 عند معالجتها لهذا النقل، مع تطبيق أهم نظام يعكس الدور الذي يقوم به متعهد النقل وهو الوكالة بالعمولة للنقل، للتعرف فيما إذا كان الحل في تكريس أحكامه.

ولما كان تحديد إطار موضوع الدراسة يستدعي تفريد النقل متعدد الوسائط بتمييزه عما يختلط به، وكذا تحديد الشخص المؤهل لإبرام هذا العقد، ضف إلى ذلك أن أهم عوامل وجود إطار قانوني دولي هو إدراك أهمية هذا النقل والآثار الإيجابية التي يمكن أن تعود على اقتصاد الدول. كان من البديهي أن يتصدّر الدراسة باب تمهيدي يشمل ذلك ويضم مفاهيم قانونية حول النقل الدولي متعدّد الوسائط ومنظّمه. باعتبار أنه لم يكن يسع ضبط مفاهيم موضوع الدراسة ومصطلحاته بطريقة واضحة في المقدمة، بحيث لا يُترك أي مجال للبس والغموض عن الموضوع المقصود. ليقسم هيكل الدراسة بعد ذلك إلى باين. خُصّص الباب الأول لعقد النقل متعدد الوسائط بالحاويات وما نجم عنه من اشكالات قانونية وتطبيقية. أما الباب الثاني فمخصّص لأحكام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وما يكتنفها من نزاعات. وأخيرا انتهى البحث بخاتمة تضمّنت الاستنتاجات التي تم التوصل إليها والتوصيات المقترحة.

الباب التمهيدي

مفاهيم قانونية حول النقل الدولي

متعدد الوسائط ومنظمة

الباب التمهيدي :

مفاهيم قانونية حول النقل الدولي متعدد الوسائط ومنظمه.

إن الزيادة المستمرة في تكاليف النقل بالطرق التقليدية يجعل من الضروري تخطيط سياسة النقل على أساس تكامل نظام نقل التجارة من منبعها حتى مصبها في تدفق واحد مستمر دون عوائق مع رفع كفاءة وسرعة خدمة النقل في مجموعها. ومن ثمّ كان الحلّ الأمثل لتوفير ذلك هو نظام متكامل للنقل الدولي أو نظام النقل متعدد الوسائط. لذا لا بد من اعتماد تعريف له ، يطرح خصائصه التي تميزه عن النقل أحادي الوسائط، وإن كان يعتبر تطورا لهذا الأخير، ترسخ بفضل فوائده الإقتصادية والمالية.

يتركز النقل متعدد الوسائط حاليا الأبواب بشدة للدخول إلى الدول النامية، ويتزايد انتشار استخدامه في الوقت الذي لم تستعد العديد من هذه الدول لاستقباله. من جانب آخر فإن تطبيقات النقل القائمة على تعدد المراحل، يطرح إشكالية ضبط المفاهيم اتقاء للخلط بين مفهوم النقل متعدد الوسائط وغيره من أنواع النقل القائمة على هذا التعدد.

زيادة على ذلك فإن عالمية خدمات النقل أدت إلى امتداد نشاط الشركات إلى النقل متعدد الوسائط إلى درجة الاندماج أو الإتحاد لتقديم خدمات نقل منتظمة بواسطة شبكة قوية من الوكلاء لتنفيذ هدف تسليم البضائع في وقت الإحتياج إليها، في المكان المطلوب وبأقل تكلفة. وهو ما يطلق عليه لوجستيات خدمات النقل.

لذلك ارتأينا في هذا الباب ، وتحديدًا للموضوع، التعرض إلى ماهية النقل متعدد الوسائط مع لمحة عما لحقه من تطورات تاريخية وقانونية. و مدى النفع المحتمل حال الإعتماد على هذا التطبيق. كما نحاول طرح بعض تجاربه-الجزائرية والتونسية على وجه الخصوص-لمناقشة المتطلبات الأساسية لتطبيق مفاهيم النقل متعدد الوسائط في الدول المغاربية والعوامل التي تعيق ذلك في الواقع العملي "الفصل الأول".

زيادة على ذلك فإن الإعتقاد على وسائط ووسائل مختلفة في عمليات النقل يوجب وضع مفهوم النقل متعدد الوسائط في إطار معين، والتعرف على منفذه "متعهد النقل متعدد الوسائط" للتمكن من تحديد التزاماته ومسؤوليته تبعاً لذلك. "الفصل الثاني".

الفصل الأول :

الملامح الرئيسية للنقل الدولي متعدد الوسائط، أهميته، تطبيقه والنهوض به.

إن النقل كان دائما وأبدا متعدد الوسائط. فالنقل البحري الجوي أو بالسكك الحديدية على وجه الخصوص، تسبقه أو تلحقه مرحلة نقل بواسطة أخرى. إلا أنه كمفهوم قانوني حديث النشأة، فرضته المزايا التي يحققها هذا النظام. «المبحث الأول».

بالرغم من ذلك يكاد يتم نقل التجارة الخارجية في بعض الدول النامية في ظلّ ترتيبات النقل أحادي الوسائط التي يؤديها ناقلون متعددون بسبب المشاكل التي تحد من إمكانية تطوير هذا النظام. لكن الأمر لا يخلو من بعض التجارب التي حاولت الدراسة طرحها سواء في الجزائر أو تونس ، على اعتبار أن النقل متعدد الوسائط هو الرباط الذي يوثق حلقة اتحاد المغرب العربي "المبحث الثاني".

المبحث الأول : ماهية النقل الدولي متعدد الوسائط وتاريخه.

يعرف النقل الدولي متعدد الوسائط بأنه نظام متكامل للنقل الدولي ، يهدف إلى تيسير التوسع المنتظم في التجارة الدولية⁽¹⁾. فهو نظام مادي للنقل يستدعي أن يحكمه نظام قانوني خاص بفعل الخصائص المميزة له "المطلب الأول".

وقد فرض تطوره المزايا الكامنة في كل واسطة من وسائط النقل، للإستفادة منها في نقل البضائع بصورة متكاملة، فضلا عن ثورة الحاويات. مما فرض ضرورة التطور القانوني سعيا لإيجاد قانون موحد يسهل تطبيقه. "مطلب ثاني".

المطلب الأول : خصائص النقل الدولي متعدد الوسائط.

كانت محاولة إرساء دعائم النقل متعدد الوسائط بتوقيع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع سنة 1980. حيث عرفته المادة الأولى من الاتفاقية في فقرتها الأولى : "يعني 'النقل الدولي متعدد الوسائط' 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 عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر..."⁽²⁾.

وعليه ، فإن النقل الدولي متعدد الوسائط يبنى على أساس تعدد أو إدماج وسائط النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول ، أي من مكان المصدر إلى مكان المستورد النهائي للسلعة ، في سلسلة واحدة متناسقة ومتكاملة الحلقات ، كل حلقة منها تمثل واسطة من وسائط النقل المستخدمة في رحلة البضاعة ، وهذا بخلاف النظام التقليدي

(1) وهذا حسب ما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لـ 24 ماي 1980

(2) في 24 ماي 1980 تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط "اتفاقية جنيف 1980" ، وتعتبر هذه الاتفاقية حجر الزاوية بالنسبة للنقل متعدد الوسائط ، وهي تقوم على نفس قواعد اتفاقية نقل البضائع بحرا ، والمسماة بقواعد هامبورج لـ 1978 لتكون امتدادا لها. إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ كاتفاقية دولية ، حيث يلزم انضمام ما لا يقل عن ثلاثين (30) دولة ، الأمر الذي لم يتحقق بعد.

للنقل ، حيث تستقل كل واسطة نقل بإجراءاتها وبالقائمين عليها ، بعقودها وأحكامها وبتأمينها.

من خلال ما تقدّم ، يتبيّن أنّ النقل الدولي متعدّد الوسائط له عدّة خصائص تتمثّل في كونه نقلا دوليا ينصبّ على البضائع (الفرع الأوّل) ، وأنّه يتمّ بواسطتي نقل مختلفتين على الأقل وفقا لعقد نقل واحد (الفرع الثاني).

الفرع الأوّل : النقل الدولي متعدّد الوسائط نقل دولي للبضائع.

يرتبط النقل متعدد الوسائط بنقل ذي طابع دولي، محلّه بضائع.

الفقرة الأولى: عقد نقل دولي :

أخذت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي متعدّد الوسائط بالمعيار الجغرافي في تحديد صفة الدولية ، بمعنى نقل البضائع بين دولتين مختلفتين على الأقل ، فقد اشترطت المادة 1 السابقة الذكر لاعتبار النقل دوليا :

* أن يأخذ متعهّد النقل متعدّد الوسائط البضائع في عهده من مكان في بلد ما .
 * أن يتمّ تسليم البضائع في بلد آخر وفقا للمكان المحدّد للتسليم. ومن ثمّ إذا تمّ نقل البضائع بين مدن داخل الدولة الواحدة باستخدام واسطتين على الأقل من وسائط النقل فلا يخرج عن كونه نقلا داخليا ولا يدخل في عداد النقل الدولي متعدّد الوسائط. بل لا يكفي أن يتمّ نقل البضائع بين دولتين مختلفتين لانطباق الاتفاقية ، ولكن يشترط كذلك أن يكون مكان أخذ البضائع أو تسليمها واقعا في دولة متعاقدة ، بمعنى لا تنطبق الاتفاقية إذا كان مكان أخذ متعهّد النقل متعدّد الوسائط البضائع في عهده ومكان تسليمه لها واقعين في دولتين غير متعاقدين ، وهو ما ورد في المادة 02 من الاتفاقية بنصها : "تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل متعدّد الوسائط بين أماكن تقع في دولتين مختلفتين إذا :

أ) كان مكان أخذ متعهّد النقل متعدّد الوسائط البضائع في عهده وفقا لأحكام عقد النقل المتعدّد 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".

جاء نصّ المادة 2 من الاتفاقية محدّدا بدقة معيار الدولية الذي أشارت إليه الاتفاقية، فلم تشترط أن تكون الدولتان متعاقدين ، وإنّما اكتفت بوجود أن يكون مكان أخذ البضاعة أو مكان تسليمها واقعا في دولة متعاقدة ، وهي بهذا لم تضيق في أحكامها ، كما أنّها لم تتركها دون ضابط يحكمها ، بحيث تنطبق على كل نقل يقع بين أي دولتين، ولو لم تكونا متعاقدين ، وإنّما قيّدتها بأن يكون مكان التسليم أو التسليم واقعا في دولة متعاقدة.

والمقصود بمكان التسليم أو التسليم، المكان المحدد في العقد، وليس المكان الذي تم فيه التسليم أو التسليم فعلا، وهذا مع افتراض حدوث ظروف طارئة أو قوّة القاهرة جعلت متعهد النقل يضطر إلى أن يتسلّم البضاعة من المرسل في مكان غير المكان المحدد في العقد أو أن يسلمها إلى المرسل إليه في دولة أخرى غير الدولة المحددة في عقد النقل متعدّد الوسائط⁽¹⁾. وهو ما تؤكده المادة 02 عندما توجب أن يكون مكان التسليم أو التسليم في دولة متعاقدة وفقا لأحكام عقد النقل المتعدّد الوسائط.

هذا وكان قد ورد بمشروع الاتفاقية شرطان آخران زيادة على الشرطين السالفي الذكر – أي أن يكون مكان التسليم والتسليم في دولة متعاقدة – أحدهما حالة صدور مستند النقل متعدّد الوسائط في دولة متعاقدة ، وثانيهما حالة ما إذا نصّ مستند النقل على خضوع العقد لأحكام هذه الاتفاقية.

وقد انقسمت مجموعات الدول المختلفة بشأن نطاق التطبيق إلى فريقين ، فريق يرى التضييق من نطاق تطبيق الاتفاقية ، وبالتالي الاكتفاء بالشرطين 1 و2 مع الربط بينهما بحرف "و" بمعنى أنّه يتطلب لتطبيق أحكام الاتفاقية أن يقع النقل بين دولتين مختلفتين، وأن يكون كل من مكان تسلّم البضاعة ومكان تسليمها واقعا في دولة

(1) د. نادية محمد معوض ، مسؤولية متعهد النقل متعدّد الوسائط ، الطبعة الثانية ، مصر ، 2000 ، ص 51.

متعاقدة، وذهب إلى هذا الرأي معظم دول المجموعة "ب" تمثلها الدول المتقدمة. أما الفريق الآخر، فرأى التوسيع من نطاق التطبيق أي الإبقاء على الشروط الأربعة مع الربط بينهما بحرف "أو"، حيث ذهب إلى هذا الرأي دول مجموعة الـ 77 أي الدول النامية، ودول المجموعة "دال" وهي الدول الاشتراكية ودولة الصين، الأمر الذي استدعى تدخل رئيس المؤتمر محلّ توفيقه يتلخّص في الاكتفاء بالشرطين الأولين مع الربط بينما بحرف "أو" أي يكفي توافر أحدهما فقط لانطباق الاتفاقية⁽¹⁾.

إن المعيار الجغرافي، أي الموضوعي في تحديد صفة الدولية، أخذت به أيضا اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة على النحو التالي:

* **اتفاقية هامبورج لـ 1978⁽²⁾**، أو اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لـ 1978 : تحدّد المادة (02) من هذه الإتفاقية، النطاق المكاني لسريان أحكامها حيث تنصّ: "1- تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين:

- (أ) إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة، أو
 (ب) إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة.
 (ج) أو إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ، وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة، أو
 (د) إذا كان صدور سند الشحن، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد تم في دولة متعاقدة، أو
 (ه) إذا كان منصوصا في سند الشحن، أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لتنفيذ هذه الأحكام.

(1) تقرير عن أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الدبلوماسي حول اتفاقية النقل الدولي المتعدّد الوسائط للبضائع ما 1980، غير منشور، ص 5.

(2) انعقد مؤتمر الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر في الفترة من 6 إلى 31 مارس 1978، حيث أسفر المؤتمر عن إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر في 31 مارس 1978 بمدينة هامبورج، وقد حلّت اتفاقية هامبورج محلّ اتفاقية بروكسل المنظمة للنقل البحري بسندات الشحن لـ 1924، وما تلاها من تعديلات، وهي بروتوكول 23 فبراير 1968، وبروتوكول 21 ديسمبر 1979.

2- تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلي أو الشاحن ، أو المرسل إليه ، أو أي شخص من أصحاب الشأن...".

من خلال النصّ ، يتضح الاتجاه الصريح لاتفاقية هامبورج وهو أنّ أحكامها تسري على النقل البحري الدولي للبضائع ، دون النقل البحري الداخلي. فقد وضعت الاتفاقية معيارين لتطبيقهما ، أحدهما سلمي والآخر إيجابي ، فأما المعيار السلمي فهو ألا تنطبق الاتفاقية على النقل بين ميناءين واقعين في دولة واحدة ، ولو كانت من الدول المتعاقدة ولو كان النقل يخرج من نطاق الملاحة الساحلية كما تسري الاتفاقية دون اعتبار لجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلي ، أو الشاحن أو المرسل إليه ، أو أي شخص من أصحاب الشأن ، لتهدر بذلك تماما المعيار الشخصي لصفة الدولية ، ووضعت المعيار الإيجابي لتطبيقها ، بقولها أنّها تسري على النقل البحري بين ميناءين في دولتين مختلفتين ، ثمّ فصلت حالات تطبيقها فأشارت إلى حالات أربعة "إذا توافرت واحدة منها بالإضافة إلى كون النقل بين ميناءين مختلفين تنطبق الاتفاقية.

– الحالة الأولى: إذا كان أحد الميناءين المعينين في العقد – ميناء الشحن أو ميناء التفريغ – واقعا في دولة متعاقدة.

– الحالة الثانية: إذا نصّ في عقد النقل على الخيار بين جملة من الموانئ للتفريغ، ثمّ يحصل التفريغ في ميناء منها، ويكون هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة ، وهذا على افتراض أنّ ميناء الشحن يقع في دولة غير متعاقدة.

– الحالة الثالثة: أن يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة، بغض النظر عمّا إذا كان ميناء الشحن أو ميناء التفريغ واقعا في دولة متعاقدة، المهمّ أن يكون النقل واقعا بين دولتين مختلفتين⁽¹⁾.

(1) د. علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع "معاونو الناقل البحري – تأجير السفن – النقل البحري مع شرح نصوص اتفاقية هامبورج ، دار النهضة العربية ، مصر ، 1992 ، ص 623 – 624.

* إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا: "قواعد روتردام 2008"⁽¹⁾ : تعرّض الفصل الثاني من إتفاقية روتردام 2008 لمسألة تحديد نطاق تطبيق الإتفاقية. والقاعدة التي وضعتها المادة 05 في هذا الشأن هي سريان الإتفاقية على كل عقد نقل بضائع بالبحر إذا وقع بين دولتين مختلفتين وتوافرت إحدى الشروط الآتية:

أ- إذا كان التسلم أو التسليم المعين في العقد واقعا في دولة متعاقدة.
ب- إذا كان ميناء التحميل أو التفريغ المعين في العقد واقعا في دولة متعاقدة. ولا عبرة فيما يتعلق بتحديد نطاق تطبيق الإتفاقية بجنسية السفينة أو بجنسية أي شخص له شأن في عقد النقل.

نستدل من خلال المادة 05 من قواعد روتردام على وجود ضابط الانطباق العام المزدوج للمعاهدة، وذلك بما أنها تحكم عملية النقل التي تجري كليا أو جزئيا عن طريق البحر. وعليه إذا كان النقل نقلا بحريا بالكامل تطبق الإتفاقية إذا كان ميناء الشحن وميناء التفريغ واقعين في دولتين مختلفتين، أما إذا كان النقل يشتمل على جزء بحري وجزء آخر بري، جوي أو نهرى، فهنا يجب استعمال ضابط الانطباق المزدوج، أي وقوع مكان التسلم ومكان التسليم في دولتين مختلفتين وميناء الشحن وميناء التفريغ في دولتين مختلفتين⁽²⁾. على أن تكون إحدى هذه الأماكن "مكان التسلم أو مكان التسليم

⁽¹⁾ في أبريل 2002 بدأ فريق عمل مكلف من قبل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي "الأونسترال" إعداد مسودة إتفاقية جديدة أخرى تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا بدعوى إيجاد قانون معاصر وموحد يكفل النقل الحديث بالحاويات من الباب إلى الباب، يشمل مرحلة نقل بحري داخل منظومة نقل دولي، دون أن يكون قاصرا على نقل البضائع من الميناء إلى ميناء آخر، مع السماح باستعمال سجلات النقل الإلكترونية، وقد انتهى الفريق من أعماله في يناير 2008 ووافقت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على مشروع الإتفاقية في الإجتماع الذي عقد بنيويورك في جويلية 2008، واعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الإتفاقية في 2008/12/11. وتم التوقيع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 2009/09/23 لذلك سميت بقواعد روتردام-كتسمية غير رسمية- واعتبر النصاب القانوني لدخول الإتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل.

⁽²⁾ وحدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص

أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ" واقعة في دولة منضمة إلى المعاهدة، بغض النظر عن جنسية السفينة أو الأطراف.

إلا أن الإتفاقية أغفلت الشرط الوارد بقواعد هامبورج الخاص بتطبيقها إذا صدر سند الشحن في دولة متعاقدة، وكذا الشرط الخاص بإخضاع العقد للإتفاقية إذا نص في سند الشحن أو الوثيقة المثبتة لعقد النقل بسرطانها.

وهنا تجدر الإشارة إلى أن إتفاقية روتردام 2008 لم تضع حكما يحسم النزاع الذي يمكن أن يحدث بينها وبين قواعد هامبورج، في الفرض الذي يكون فيه أحد طرفي عقد النقل تابعا

لدولة متعاقدة في الإتفاقية الجديدة، والطرف الآخر تابعا لدولة متعاقدة في قواعد هامبورج. حيث أن شروط إنطباق كل منهما متماثلة تقريبا.

* إتفاقية وارسو المتعلقة بالنقل الجوي لـ 1929⁽¹⁾: نصّت المادة الأولى من

إتفاقية وارسو في فقرتها الثانية على أن النقل " يعتبر دوليا في مفهوم هذه الإتفاقية إذا كانت نقطتا القيام والوصول فيه طبقا لاتفاق المتعاقدين واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة طالما نصّ على حصول رسوّ جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطانها ، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة ". فطبقا لهذه المادة تلحق النقل الصفة الدولية ، ويخضع بالتالي لأحكام الإتفاقية في الحالتين التاليتين :

(1) أبرمت إتفاقية وارسو في الثاني عشر من أكتوبر 1929 ، ودخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي اعتبارا من 13 فبراير 1933 ، وتعدّ هذه الإتفاقية التشريع الرئيسي في مجال النقل الجوي الدولي ، هذا التشريع الذي وحدّ القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي ، حيث كان لابدّ من توحيد القواعد المنظمة للنقل الدولي نظرا لاختلاف الأنظمة القانونية التي قد يخضع لها هذا النقل عندما تعبر الطائرة الحدود الدولية من دولة إلى أخرى ، وقد تمّ تعديلها بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي في 28 سبتمبر 1955 ، والذي أصبح معمولا به على المستوى الدولي اعتبارا من 01 أوت 1963 ، ثمّ تمّت أحكامها بمقتضى الإتفاقية الموقعة في "جوادا لاخارا" Guadalajara في 18 سبتمبر 1961 والتي دخلت طور التنفيذ ابتداء من 01 ماي 1964 ، ثمّ أدخلت عليها تعديلات جوهرية بمقتضى بروتوكول جواتيمالا سبتمبر لـ 1971 وبروتوكولات منتريال الأربعة لـ 1975.

– الحالة الأولى : وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في الاتفاقية : فيتعيّن لتطبيق اتفاقية وارسو أن تقع نقطة القيام في دولة متعاقدة ، ونقطة الوصول في دولة متعاقدة أخرى ، أمّا إذا كانت إحدى النقطتين سواء نقطة القيام أو الوصول تقع في دولة غير منضمّة إلى اتفاقية وارسو ، فلا يخضع هذا النقل لأحكامها – وإن ظلّ هذا النقل دولياً بالمعنى الجغرافي – ولا يتغيّر هذا الوضع ولو حدث رسوّ جويّ أثناء الطريق في دولة متعاقدة.

– الحالة الثانية : النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم إحدى الأطراف السامية المتعاقدة: ويعدّ كذلك دولياً في عرف الاتفاقية النقل الذي يتمّ بين نقطتين في إقليم خاضع لدولة طرف سام متعاقد شريطة أن ينصّ على رسوّ جوي في إقليم دولة أخرى حتّى ولو لم تكن طرفاً في الاتفاقية ، ويقصد بالرسوّ هو المحطّة التي يكون من حق الناقل الهبوط فيها في المرحلة بين نقطتي القيام والوصول ، ولا يهمّ ما إذا كان الرسوّ لأسباب فنية كالنزود بالوقود مثلاً ، أو لأسباب تجارية كشحن أو تفريغ بضائع ، مع افتراض اتفاق الأطراف على هذا الرسوّ لتطبيق الاتفاقية⁽¹⁾، وبالتالي العبرة في ثبوت الصفة الدولية للنقل بالمسار الفعلي لرحلة الطائرة ، بل العبرة بالمسار التعاقدى أي بالمسار المنفق عليه بين الأطراف في عقد النقل.

معيّار الدولية هذا هو نفسه الذي تبنته اتفاقية منتريال لـ 1999 وهي الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي⁽²⁾ ، والتي حلّت محلّ اتفاقية وارسو فنصّت المادة 01 في فقرتها الثانية "لأغراض هذه الاتفاقية تعني عبارة 'النقل الدولي' أي

(1) محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص 463، 464.

(2) أدّى تعدّد الاتفاقيات والبروتوكولات الحاكمة للنقل الجوي على المستوى الدولي إلى إثارة التنازع بينهما ، لذلك عملت الجماعة الدولية على تفضي الآثار المترتبة على تعدّد الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي ، فانعقد في مونتريال مؤتمر دولي في الفترة من 10 إلى 28 ماي 1999 ، انتهت أعماله بتوقيع اتفاقية دولية تعرف باسم "الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة محلّ اتفاقية وارسو التي بلغ عمرها 70 سنة. وقد دخلت اتفاقية مونتريال 1999 حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003: - هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي (دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد) ، الطبعة الأولى ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2005 ص 10 وما بعدها.

نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي ، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين ، أو في إقليم دولة واحدة طرف ، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل ، أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى ، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى ، حتى وإن لم تكن تلك الدولة طرفا ، ولا يعتبر نقلا دوليا لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى ."

*الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لـ 09 ماي 1980⁽¹⁾

"COTIF-CIM": تنص المادة 02 في فقرتها الأولى : "تهدف المنظمة بصورة أساسية إلى إقامة نظام حقوق موحد قابل للتطبيق على النقل الدولي المباشر للمسافرين والأمتعة والبضائع بين الدول الأعضاء التي تستخدم خطوطا حديدية، وكذلك لتسهيل تنفيذ وتطوير هذا النظام."

يتضح من هذه المادة أن اتفاقية (COTIF-CIM) تعتبر النقل دوليا إذا تم بين الدول الأعضاء ، فهي وإن كانت قد أخذت بالمعيار الموضوعي إلا أنها ضيّقت من نطاق تطبيق أحكامها باشتراطها أن تكون كل الدول المنفذ النقل عبرها دول متعاقدة ، فهي لا تنطبق إلا على خطوط السكك الحديدية للدول الأطراف في الاتفاقية.

الفقرة الثانية: عقد نقل البضائع :

النقل الدولي متعدد الوسائط هو عقد لنقل البضائع ، فهي عملية نقل للبضائع من مخازن المصدر إلى مخازن المستورد من الباب إلى الباب ، فالبضاعة إذن هي المادة التي يلتزم الشاحن بتسليمها إلى متعهد النقل متعدد الوسائط ، ليتمكن هذا الأخير من تنفيذ

(1) وقعت هذه الاتفاقية سنة 1980 في برن ، ودخلت حيز التنفيذ اعتبارا من 01 ماي 1985 وذلك بعد إبرام اتفاقية (CIM) الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية والاتفاقية الدولية (CIV) المتعلقة بنقل المسافرين والأمتعة بواسطة السكك الحديدية الموقع عليهما في برن بتاريخ 7 فبراير 1970. والهدف من اتفاقية (COTIF) هو إقامة نظام قانوني موحد - من خلال التزام الدول المتعاقدة بنصوصها - تؤدي إلى ضمان انسياب حركة البضائع المنقولة بواسطة السكك الحديدية بين الدول الأعضاء التي تستخدم خطوطا حديدية. وقد صادقت عليها الجزائر "مع التحفظ" بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 ، ج.ر رقم 38 لـ 1991/08/14.

العقد أو العمل على تنفيذه ، وتثبت واقعة التسليم وأوصاف البضاعة بسند النقل متعدد الوسائط الذي يعطيه متعهد النقل متعدد الوسائط للشاحن.

إنّ اقتصار النقل متعدد الوسائط على البضائع يستدعي تحديد المقصود منها. في هذا الصدد نصّت الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط : "تشمل 'البضائع' أي حاوية أو منصّة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة ، إذا قدّمها المرسل".

الملاحظ من خلال المادة، أنّ اتفاقية الأمم المتحدة اعتبرت الحاوية والطبليات وأداة النقل ، أو أي أداة تغليف مشابهة من قبيل البضائع ، بشرط أن يكون المرسل هو الذي قدّمها ، في حين أنّ الأمر يتعلق بأدوات النقل ووسائل تغلفة. فالحاوية هي عبارة عن مال يتخذ شكل التغليف Emballage⁽¹⁾، وما هي إلاّ طريقة تغلفة من نوع جديد⁽²⁾، تختلف عن طرق التغليف العادية ، كونها مكلفة في تصنيعها ، علاوة على أنّها معدّة لإعادة الاستعمال لفترة طويلة. وقد جاءت الفقرة 7 من المادة الأولى من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط تماشياً لما ذهبت إليه قواعد هامبورج لـ 1978 ، عندما اعتبرت أنّ البضائع إذا كانت مجمعة في حاوية أو منصّة نقالة، أو غيرها من أدوات النقل والتغليف فإنّها تشمل أداة النقل أو مواد التغليف إذا قدّمها الشاحن ، فجاءت الفقرة 5 من المادة 1 كالتالي : "يشمل مصطلح 'البضائع' الحيوانات الحية ، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصّة نقالة ، أو أداة نقل مماثلة ، أو مغلّفة ، تشمل 'البضائع' أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدّمها الشاحن".

من جهتها عرفت قواعد روتردام ل 2008 البضائع في مادتها الأولى فقرة 24: " ما يتعهد الناقل بنقله بمقتضى عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيا كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل، أو لا توفر نيابة عنه"

(1) CA Paris ; 10 Juin 1986, navire Hélène Delmas, DMF 1987, p 506.

(2) CA Rouen, 2^e chambre CIV, 23 Mai 1991, B.T 1991, p 607.

وبالتالي اعتبرت قواعد روتردام-تماشيا مع اتفاقية النقل متعدد الوسائط- الحاويات من قبيل البضائع ، إلا أنها عادت وعرفت في الفقرة 26 من نفس المادة الأولى كونها: "أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل ، أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك." معتبرة بذلك الحاويات وحدة تعبئة لتجميع البضائع.

الملاحظ أن اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لم تحدّد البضائع التي تدخل في نطاق تطبيق أحكامها، كما فعلت الاتفاقيات الأخرى، ويتعلّق الأمر خاصة بنقل الحيوانات الحية، ونقل البضائع على السطح ونقل الرسائل والطرود البريدية.

1-نقل الحيوانات الحية :

لم تنصّ اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط على إدراج أو استبعاد الحيوانات الحية من مجال تطبيقها ، في حين أشارت إلى ذلك كل من اتفاقية بروكسل لـ 1924 وقواعد هامبورج لـ 1978.

- اتفاقية بروكسل لـ 1924⁽¹⁾: تنصّ المادة الأولى فقرة "ج" من اتفاقية بروكسل لـ 1924: "البضائع" تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يُذكر في عقد النقل أنّ نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة". من خلال المادة نجد أنّ اتفاقية بروكسل استبعدت نقل الحيوانات الحية من مجال تطبيقها لما يمكن أن تتعرّض له هذه الحيوانات من مخاطر أثناء الرحلة البحرية ، ومن ثمّ الحاجة إلى بذل عناية خاصة للمحافظة عليها. بالإضافة إلى أنّ الحيوانات الحية غالبا ما تكون مصحوبة بأحد تابعي الشاحن كحارس لها. ومن ثمّ كان من الإنصاف عدم إلزام الناقل في هذا النوع من النقل بالالتزامات والأحكام التي تفرضها المعاهدة، بل تخضع للاتفاق بين الناقل والشاحن.

(1) معاهدة بروكسل لـ 1924 هي التسمية التي تعرف بها المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقّعة ببروكسل في 25 أوت 1924 ، والمعدلة ببروتوكول 1968 ، وكما يظهر من اسمها فهي لم تكن تقنيا شاملا يعبر عن كل أنواع وصور وأنظمة النقل البحري المختلفة ، وإنما تتناول سندات الشحن فحسب.

والمقصود بالحيوانات الحية هنا الحيوانات التي تتمتع بالقدرة على الحركة والتنقل ، الأمر الذي يفرض على الناقل بذل المزيد من الرعاية والعناية أثناء نقلها بغرض المحافظة عليها⁽¹⁾.

- قواعد هامبورج لـ 1978 : خالفت قواعد هامبورج 1978 اتفاقية بروكسل 1924 في مسألة نقل الحيوانات الحية ، وأخضعتها لنطاق تطبيقها وفقا لما نصت عليه الفقرة 5 من المادة الأولى : "يشمل مصطلح البضائع الحيوانات الحية...". وحيث ، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن أي مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل ، حيث يكون الناقل مطالبا فقط بإثبات احتمال نسبة الضرر إلى إحدى هذه المخاطر دون تأكيده، وذلك متى أثبت أن الشاحن أصدر إليه تعليمات خاصة بشأن نقل الحيوان، وأن الناقل نفذها. إلا إذا أقام الشاحن الدليل على صدور خطأ أو إهمال من الناقل أو أحد تابعيه⁽²⁾.

2- النقل على سطح السفينة :

استبعدت اتفاقية بروكسل من نطاق تطبيقها البضائع التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة ، وتكون قد نُقلت فعلا بهذه الطريقة ، حسبما ورد في الفقرة "ج" من المادة الأولى ، تاركة هذا الأمر للقواعد العامة في القوانين الوطنية ولاتفاق الأطراف المعنية ، والسبب في هذا الاستبعاد هو أن شحنة السطح تكون معرضة لمخاطر كبيرة بسبب طريقة شحنها بحيث تصبح العناية التي يمكن للناقل أن يعطيها لبضائع العنابر غير منتجة ، ولذلك كان لازما أن يكون هناك نظام يستوجب حرية التعاقد.

وقد اشترطت المعاهدة لاستثناء هذا النوع من النقل من نطاق تطبيقها فيما يخص مسؤولية الناقل والتزاماته أن يكون قد ذكر في سند الشحن أن البضائع مشحونة على

(1) محمد عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، 2005 ، ص 217.

(2) المادة 05 فقرة 05 من اتفاقية هامبورج.

السطح ، وأن تكون فعلا قد نقلت بهذه الطريقة⁽¹⁾ ، وبمفهوم المخالفة فإن عدم توافر أي من الشرطين السابقين يترتب عليه عدم إعمال الحظر ، ويتم تطبيق أحكام اتفاقية بروكسل 1924.

في حين أن قواعد هامبورج لـ 1978 ، واجهت هذه المسألة في المادة 09 بنصها أن المبدأ هو تحريم شحن البضاعة على سطح السفينة ، إلا إذا وافق الشاحن أو إذا كان العرف في ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح ، أو إذا وُجد نص قانوني أمر بقر ذلك ، كما في حالة بعض أنواع البضائع الخطيرة كالمتفجرات والبضائع سريعة الاشتعال.

وفي حالة الاتفاق بين الشاحن والناقل ، يجب ذكر هذا الاتفاق في سند الشحن لكي يحتج به على الغير وعلى الشاحن ، فإذا لم يُذكر قامت القرينة على عدم وجود الاتفاق عليه ، وهي قرينة بسيطة بالنسبة للشاحن ، يجوز للناقل هدمها بإقامة الدليل على وجود الاتفاق ، ولكنها بالنظر إلى الغير الذي حصل على سند الشحن بحسن نية قرينة قاطعة حسب الفقرة 2 من المادة 09.

تضيف الفقرة 3 أنه إذا كان الناقل غير مأذون له بالنقل على السطح ، وخالف هذا الحظر ، فأصبحت البضاعة أو تأخر وصولها ، بسبب يرجع إلى واقعة شحنها على السطح دون غيرها كان الناقل مسؤولا ، وكانت قرينة مسؤوليته قاطعة لا تقبل إثبات العكس⁽²⁾ . كما يحرم الناقل طبقا للفقرة 4 من تحديد مسؤوليته في حالة مخالفته لاتفاقه الصريح مع الشاحن على شحن البضاعة في العنابر وقيامه بشحنها على السطح ، أو تمكن صاحب البضاعة من إثبات أن الشحن على السطح قد تم بقصد إحداث الضرر أو باستهتار مع العلم باحتمال حدوث الخسارة (المادة 8) ، وهذا في حالة عدم وجود عرف أو قواعد أو لوائح قانونية تقضي بالشحن على السطح.

(1) أحمد حسني ، النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية ، منشأة المعارف ، مصر ، 1989 ، ص 39.

(2) جمال الدين عوض ، المرجع السابق ، ص 637 ، 638.

منع المشرع الجزائري من جهته شحن البضائع على سطح السفينة، إلا إذا تم ذلك ضمن الشروط التي لا تحدّ من أمن الرحلة ، وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم. وفي حالة الشحن على السطح يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تمّ بالاتفاق مع الشاحن، وهو ما ورد في المادة 774 من القانون البحري الجزائري⁽¹⁾.

أمّا قواعد روتردام 2008، تماشيا مع قواعد هامبورج، منعت المادة 25 من نقل البضائع على سطح السفينة من حيث المبدأ. وأجازته إذا اقتضى القانون، أو جرت الأعراف والممارسات على ذلك. مضيعة استثناء آخر وهو إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات وكان السطح مهيا خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات. وفي حالة المخالفة يحرم الناقل من الإنتفاع بحدود المسؤولية المنصوص عليها في الإتفاقية. عليه فإنّ اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، لم تعرّف البضائع تعريفا دقيقا واعتبرت أدوات النقل ووسائل التغليف من قبيل البضائع، شرط أن تكون مقدّمة من قبل المرسل.

وقد أثير التساؤل أثناء عمل مجموعة الأعمال التحضيرية الحكومية للاتفاقية حول ما إذا كان يجب أن تقتصر أحكام اتفاقية النقل الدولي المتعدّد الوسائط على النقل بحاويات فقط نظرا لانتشارها وأهميتها الاقتصادية المتزايدة يوما بعد يوم ، إلا أنّ الردّ على هذا التساؤل جاء سلبيا ، فالاتفاقية تسعى إلى تنظيم نقل البضائع بصفة عامة ، وليس نقلها بالحاويات فقط ، وبالتالي فإنّه يستوي أن يتمّ نقلها بالطريقة التقليدية ، أم أن يتمّ النقل بالحاويات.

(1) المادة 774 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري. والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46 ل 18 أوت 2010.

الفرع الثاني : النقل متعدد الوسائط وفقا لعقد واحد.

إذا كانت طبيعة هذا النمط من النقل تقتضي تعددا لوسائط النقل، فإن ذلك يكون وفق عقد واحد.

الفقرة الأولى: نقل متعدد الوسائط :

إنّ النقل متعدد الوسائط في جوهره هو فكرة قانونية مستحدثة ترتب آثارا تجارية واقتصادية ، فمكوناته هي وسائط النقل التقليدية سواء كانت بحرية أو جوية أو برية أو نهرية، ولكلّ واسطة قواعدها وأحكامها القانونية، التي تنظمها الاتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية. أمّا المستحدث فيها فهو التأليف بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل لتقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب⁽¹⁾. حيث يتمّ إدماج أكثر من واسطة من وسائط النقل بهدف نقل البضاعة من جهة منشئها إلى جهة الوصول النهائية ، ومن هنا ظهرت الحاجة إلى وضع نظام قانوني يحكم النقل بأكثر من واسطة من وسائل النقل.

من ثمّ كانت خاصية أن يكون النقل متعدد الوسائط شرطا ثالثا لتطبيق أحكام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980 . إلاّ أنّه من أهمّ المسائل التي اختلف فيها الفقه في موضوع النقل الدولي متعدد الوسائط، التفرقة بين مدلول مصطلحي "واسطة النقل" le mode de transport و"وسيلة النقل" le moyen de transport ، فيرى بعض الفقه ومن بينهم أحمد عبد المنصف أنّ واسطة النقل هي الوسط الذي يجري فيه النقل. وأنّ الوسائط التقليدية للنقل هي البحر ، الجوّ ، والبرّ، أمّا وسيلة النقل فيقصد بها إمّا طريقة النقل كالسفينة والسيارة، أو ترتيبات النقل كالحاوية والطبليّة⁽²⁾.

بذلك يكون هذا الرأي قد استخدم مصطلح الواسطة للتعبير عن الوسط أو البيئة التي يتمّ فيها النقل، أي البحر ، الجو والبرّ. وبالتالي فإنّه يعتبر النقل البري وسطا واحدا سواء تمّ بالسكك الحديدية أو بالشاحنات أو بالطريق النهري على الرغم من اختلاف

(1) محمد غريب عبد العزيز ، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات ، منشأة المعارف ، 2004 ، الإسكندرية ، 2004 ، ص 211.

(2) د. أحمد عبد المنصف محمود، اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد 8، العدد 15، ص 7.

القواعد القانونية التي تحكم كلا منها. فلا يعتبر على هذا الأساس النقل بالشاحنات الذي يسبقه أو يتبعه نقل بالسكك الحديدية أو باستخدام النهر، على أنه نقل متعدد الوسائط لاتحاد الوسائط وهي البر⁽¹⁾.

بينما يرى جانب آخر من الفقه استخدام تعبير 'الوسائل' بدلا من 'الوسائط'. فيستعملون مصطلح 'النقل الدولي متعدد الوسائط' من بينهم الدكتور هاشم رمضان الجزائري، معتبرا أن النقل الدولي متعدد الوسائط هو النقل الذي يتم بين دولتين أو أكثر وتستعمل فيه أكثر من وسيلة من وسائل النقل المختلفة، على أن يكون الناقل بموجبه مسؤولا عن تنفيذ العقد كاملا⁽²⁾.

نفس المصطلح يستعمله الدكتور "عبد القادر العطير" فيعتبر أن النقل متعدد الوسائط يعني حرفيا النقل بين الأشكال، ويستعمل للتعبير عن قابلية الحاويات للتحويل من سكة حديد إلى الشاحنة البرية إلى السفينة في أي ترتيب، فهو النقل الذي يتم باستعمال وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة: برية، بحرية، جوية أو نهرية وعلى أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص "أو المنشأة" الذي ينظم هذه الخدمة والذي يعتبر مسؤولا عن تنفيذ العقد، فهو -حسبه- لا يعدو أن يكون نقلا مشتركا أو نقلا مخترقا باعتباره خدمة غير مجزأة تحرك البضائع من الباب إلى الباب، فهي تسميات تدلّ على مسمّى واحد رغم ما فيها من اختلاف في المعنى من الناحية الفنية⁽³⁾. وبالتالي يكون هذا الرأي قد أحلّط بين مصطلحي 'الوسائط' و'الوسائل'، لتكون تسمية النقل متعدد الوسائط غير دقيقة، إذ أن العبرة في هذا النوع من النقل بواسطة النقل المستخدمة، وليس بوسيلة النقل.

(1) د. فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، (رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق)، مصر، 1994، ص 19.

(2) د. هاشم رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلّم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع - دراسة في ضوء الاتفاقيات الدولية للنقل البحري والقانونين العراقي والكويتي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، السنة العاشرة، العدد الأول، مارس 1986، الكويت، ص 152.

(3) د. عبد القادر العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1983، ص 63، 64.

من أجل ذلك حسم مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "CNUCED" الأمر وتولّى مهمة التفرقة بين واسطة ووسيلة النقل ، حيث أشار إلى أن النقل الدولي متعدد الوسائط يتضمن المكونات الثلاث التالية :

أ) وسائط النقل مثل : البحر ، الطريق البرّي ، السكك الحديدية ، الممرات المائية الداخلية الجو...الخ.

ب) وسائل النقل: مثل السفينة، سيارة الشحن، القطار، الصندل، الطائرة، مركب الملاحة النهرية...الخ.

ج) وحدات التحميل النمطية للبضاعة⁽¹⁾ مثل الحاويات والطبالي⁽²⁾.

وعليه يقصد بوسائط النقل المختلفة البحر ، والجو والسكك الحديدية والبرّ والممرات المائية الداخلية ، فإذا استخدم متعهد النقل متعدد الوسائط واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل أصبحنا بصدد نقل متعدد الوسائط إذا استوفى باقي مقومات هذا النقل ، بأن كان نقلا دوليا ومتعلقا بالبضائع ، تمّ وفقا لعقد نقل واحد.

الجدير بالملاحظة هو عدم حتمية وجود الواسطة البحرية في النقل الدولي متعدد الوسائط، وفقا لاتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط. دليل ذلك أن المادة الأولى فقرة أولى التي تولّت تعريف هذا النقل، لم تورد ما يفيد وجوب الواسطة البحرية لاعتبار النقل متعدد الوسائط ، كما أن المادة 18 المتعلقة بحدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تنصّ في فقرتها الثالثة : "إذا كان النقل الدولي متعدد الوسائط لا يشتمل وفقا للعقد ،

(1) يطلق على وحدات التحميل النمطية للبضاعة مصطلح أدوات النقل في الفقرة 7 من المادة الأولى من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لـ 1980 وكذا القاعدة 2 فقرة 10 من قواعد (CNUCED/CCI) لسندات النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1991.

(2) وقد جاءت التفرقة كالتالي :

« International multimodal transport involves the following three areas of the components of multimodal systems :

cargo units : container; palletized unit, break-bulk.

Types of means of transport: ship, truck, train, barge, airplane, etc...

Mode and routing: sea, road, rail, inland, water, air, etc...:

UNCTAD, International multimodal transport in developing countries, 1979,TD/B/C.4/183,p9

مشار إليه لدى نادبة محمد معوض، المرجع السابق، ص79

على نقل بضائع بحرا أو في ممرات مائية داخلية... "مما يعني عدم اشتراط الوساطة البحرية لكون النقل متعدد الوسائط. بالإضافة إلى أن قواعد (CNUCED/CCI) بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1991 لم يشترط نقل البضائع بحرا في هذا النوع من النقل.

من جانب آخر استبعدت اتفاقية النقل متعدد الوسائط في الفقرة 1 من المادة 1 من نطاق تطبيق أحكامها أعمال التسلم والتسليم، حيث أنها لم تعتبرها واسطة نقل مختلفة بقولها: "أما عمليات تسلّم وتسليم البضائع، المصطلح بها في تنفيذ عقد النقل الوحيد الواسطة وفقا للتعريف الوارد في العقد المذكور، فلا تعتبر نقلا دوليا متعدد الوسائط". وعليه فإنه إذا حدث بعد وصول السفينة إلى الميناء، وتفريغ البضاعة، أن قامت الشاحنات بنقل هذه البضاعة إلى مخازن المرسل إليه خارج الميناء، أو توصيلها إلى عربات السكك الحديدية مثلا، فلا يعتدّ بهذه الرحلة البرية العارضة على أنها واسطة نقل مستقلة، وأن الرحلة البحرية واسطة أخرى. وبالتالي لا يجوز اعتبار نقلا متعدد الوسائط⁽¹⁾. ويعطي البعض نفس الحكم، في حالة نقل البضاعة بقصد تحويلها من طائرة إلى أخرى، أو لغرض تسليمها إلى المرسل إليه، إذ لا تعتبر حينئذ مرحلة النقل البرية المتصلة بعقد النقل الجوي واسطة نقل مستقلة⁽²⁾.

الفقرة الثانية: النقل وفقا لعقد نقل واحد:

تشرط اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط أن يبرم عقد نقل واحد ليحكم الرحلة بأكملها بدءا من أخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط للبضائع في عهده وانتهاء بتسليمها إلى صاحب الحق في البضاعة، وهو ما ذهبت إليه المادة 1 فقرة 1 من الاتفاقية باعتبارها أن النقل الدولي متعدد الوسائط يعني: "نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط". فإذا أبرم الشاحن عدة عقود مع

(1) د. فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 21.

(2) د. إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن "الحاويات"، الطبعة الأولى، 1975، ص 97.

الناقلين ، وذلك بأن يبرم عقدا مع الناقل البحري عن مرحلة النقل البحري ، ويبرم مع الناقل الجوي عقد نقل جوي ، ويبرم مع الناقل البري عقد نقل بري ، فلا نكون عندئذ بصدد نقل دولي متعدد الوسائط. وإنما نواجه في هذه الحالة نقلا مجزأ، حتى لو تمّ استخدام وسائط نقل متعدّدة، فالنقل البحري يحكمه عقد النقل البحري، والنقل الجوي يحكمه عقد النقل الجوي... وهكذا⁽¹⁾.

تأكيدا لذلك ، ألغت الاتفاقية جميع المستندات المستخدمة لتغطية كل مرحلة فلا ينبغي إصدار وثيقة شحن بحري لتغطية النقل البحري ، ووثيقة نقل جوي لتغطية النقل الجوي، وتذكرة نقل لتغطية النقل البري، حيث قامت بتوحيدها وقصرها على مستند واحد يحكم جميع المراحل، ويغطي النقل بأكمله معتبرة مستند النقل متعدد الوسائط في المادة 1 فقرة 4 : "وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط ، وأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده ، وتعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور.

المطلب الثاني: التطور التاريخي والقانوني للنقل متعدد الوسائط وأهميته.

إنّ التطورات الهائلة في التجارة الدولية التي أعقبت مبدأ تحرير التجارة وظاهرة العولمة، أدّت إلى ضرورة حدوث تكامل بين وسائط النقل المختلفة. ظهرت على إثرها خدمة النقل من الباب إلى الباب ممّا أدّى إلى الانتقال من مرحلة النقل الأحادي الواسطة إلى النقل متعدد الوسائط الذي أصبح محور العمليات اللوجستية ، ممّا جعله محورا لاتفاقيات وقوانين لتطويره ووضعها في إطاره التشريعي المناسب (الفرع الأول)، وهذا راجع إلى الأهمية الخاصة التي يتميز بها في عالمنا المعاصر ، وما يتوقع له من تطورات مستقبلا (الفرع الثاني).

(1) - نادية محمد معوض ، المرجع السابق ، ص 93.

الفرع الأول : من نقل أحادي الوسطة إلى نقل متعدد الوسائط.

النقل أحادي الوسطة هو النقل الذي ينطوي على استخدام واسطة نقل واحدة حتى ولو تعدد الناقلون ، ليصدر هؤلاء إمّا سندات شحن في حالة النقل البحري، أو تذاكر نقل جوي ، أو تذاكر نقل بري.

هذا النقل بكل وسائطه انتقل من مرحلة التطور إلى مرحلة الثورة وذلك بفعل التكنولوجيا المتجددة وفي عصر تبادل المعلومات إلكترونيا والدور الذي تلعبه الحاويات في النقل ، فبالنسبة للنقل البحري ، حدثت تطورات تقنية كبيرة ، لعل أهمها استخدام نوعيات جديدة من السفن مستخدمة التطور الكبير في مجال الطاقة وفي سرعة تداول البضائع مثل سفن الحاويات وسفن حاملات الصنادل ، وسفن الطبالي (palettes) بالإضافة إلى سفن الدرجة (Ro/Ro) والسفن متعددة الأغراض ، وقد واكبت التطورات التقنية في صناعة السفن ، تطورات تقنية في الموانئ فأنشئت محطات الحاويات ومحطات التجارة العابرة والأرصفة الخاصة لسفن البضائع الموحدة.

بالنسبة للنقل الجوي ، تأثر بشكل كبير بالتطورات التكنولوجية ، فقد شهد تطورات تقنية مذهلة ، شمل جسم الطائرة من حيث القوة وكفاءة الأداء والسرعة، أدى إلى تخفيض تكلفة النقل الجوي.

النقل البري بشقيه النقل بالسكك الحديدية والنقل بالسيارات، تأثر بدوره بالتطورات المتسارعة . فبالنسبة للسكك الحديدية ، أُدخلت عربات سكك حديدية لها المقدرة على حمل حاويتين ، كما تستخدم السكك الحديدية الآن الحاسبات الآلية لبرمجة خطوطها وتنسيق الحجز المسبق. أمّا السيارات ، فقد امتدت إليها يد التطور أيضا فظهرت أنواع من السيارات تلائم النوعيات المختلفة من البضائع ، كالمبردات وناقلات الصب والجاف وناقلات المواد السائلة ، وناقلات العربات الصغيرة وغيرها من الأنواع المتطورة⁽¹⁾. وعليه فإن التوحيد النمطي للبضائع الذي امتد لكل أنواع وسائط النقل أدى

(1) نادرة عبد الرحيم فرحان ، النقل متعدد الوسائط في ظل العولمة ، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا ، 2004.

إلى تحقيق التكامل بين هذه الوسائط ، مما مكن من القيام بعمليات النقل متعدد الوسائط وتقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب.

كما شمل التطور الجانب القانوني⁽¹⁾ ، خاصة أحكام تنظيم المسؤولية في النقل الدولي للبضائع ، فمن المعروف أن نقل البضائع - سواء تم عن طريق البحر ، الجو ، السكك الحديدية ، أو الوساطة الطرقيّة - يخضع لأحكام خاصة بكل واسطة نقل تنصّ عليها الاتفاقيات الدولية ، القوانين الوطنية أو القواعد الموحدة.

ففي سنة 1893 وضعت اتفاقية دولية لتنظيم النقل بالسكك الحديدية (CIM) ، ثمّ تبعتها اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن عام 1924 ثمّ تلتها اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر (CMR) في عام 1956. وقد أُدخلت على بعض هذه الاتفاقيات تعديلات هامة ، لتتماشى مع متطلبات التطور إلاّ أنّ هذه القواعد القانونية التي تحكم كل واسطة نقل ، نشأت وتطوّرت بمعزل عن غيرها من الوسائط الأخرى ، ذلك - ومع ظهور النقل متعدد الوسائط - فإنّه بافتراض أنّ البضاعة نقلت في إحدى مراحل النقل بطريق الجو ، ثمّ في مرحلة أخرى بطريق البحر ، يكون على الناقل الجوي أن يصدر تذكرة نقل جوي طبقاً لاتفاقية وارسو لتغطية النقل الجوي، بينما يصدر الناقل البحري سند الشحن طبقاً لمعاهدة بروكسل لتغطية النقل البحري ، كما أنّ القواعد القانونية التي تحكم النقل أحادي الوساطة تختلف من واسطة نقل إلى أخرى من حيث مسؤولية النقل وحدود هذه المسؤولية ، لذلك ، فإنّ المرسلين في النقل متعدد الوسائط لم يكونوا متيقنين من القواعد القانونية التي يتعيّن انطباقها على عملية النقل بشكل عام. كذلك فإنّ إصدار عدد من وثائق النقل ، أصبح غير ملائم على

(1) القضاء البريطاني كان قد أصدر حكماً متعلقاً بعملية نقل متعدد الوسائط سنة 1876 ، و ذلك بمناسبة نقل بحري من لندن إلى مونتريال، متنوع بنقل بالسكك الحديدية من مونتريال إلى تورنتو :

Arrêt Mor V Harris ,1876 1A.C.318 :Pierre Bonassies, le transport multimodal en Europe, revue Scapel,2001,p 197

الإطلاق لعمليات النقل المتكامل ، بالإضافة إلى أنه يؤدي إلى حرمان متعهد النقل من المزايا الاقتصادية لطرق النقل الحديثة⁽¹⁾.

الأمر الذي أبرز حاجة ملحة وضرورة لنظام عالمي جديد بقانون خاص به يسهل تبادل التجارة الدولية. وفي عام 1965 تم وضع المسودة الأولى للقواعد الدولية لتحديد المسؤولية في النقل متعدد الوسائط ، وذلك تحت رعاية كل من المعهد الدولي لتوحيد القوانين الخاصة واللجنة البحرية الدولية ، وتم صياغة مسودتين أخرتين في عام 1967 وفي عام 1971. وفي عام 1973 قام مجلس التجارة والتطوير في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) بتشكيل مجموعة عمل حكومية مختصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط وأثمرت الجهود بانعقاد مؤتمر الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط بجنيف بمشاركة 84 دولة منها 51 دولة نامية بتاريخ 1980/05/24 ، إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ كاتفاقية دولية حيث يلزم انضمام ما لا يقل عن ثلاثين دولة ، الأمر الذي لم يتحقق.

ونظرا لعدم دخول الاتفاقية حيز التنفيذ على مستوى الحكومات فقد قام القطاع الخاص بوضع قواعد خاصة تعرف بـ "قواعد الأونكتاد/غرفة التجارة الدولية" (CNUCED/CCI) بدأ استعمالها منذ 1992 ، حيث حازت هذه القواعد على اعتراف عالمي واسع لدرجة أنها أصبحت مرجعا في الكثير من وثائق النقل العالمية. مثل سند الشحن المشترك (FIATA) وبوليصية الشحن المعتمدة من مجلس الملاحة العالمية BIMCO⁽²⁾.

بقيت الأمم المتحدة تولى اهتماما بالغا لعملية التوصل إلى اتفاقية دولية تنظم عمليات النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ومسؤولياته. وكانت اللجنة الاقتصادية

(1) فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 16 و 17.

(2) نادرة عبد الرحيم فرحان ، المرجع السابق ، ص 11 و 12.

والاجتماعية لغربي آسيا "الإسكوا"⁽¹⁾ قد قامت بدراسة عن تسهيل نقل البضائع الدولي في منطقة الإسكوا أعدتها في عام 2000⁽²⁾، في غضون ذلك ، ولاسيما منذ بداية التسعينات أصدرت بلدان وتجمعات إقليمية عدّة قوانين وأبرمت اتفاقيات لتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط ، ومنها على سبيل المثال ألمانيا ، الهند ، تونس⁽³⁾ ومجموعة بلدان الأنديز ومجموعة بلدان السوق المشتركة لأمريكا الجنوبية ، ورابطة أمم جنوب شرق آسيا.

فتم تنفيذًا لتوصيات الإسكوا منذ عام 2000 ، أعدّ مشروع اتفاقية إقليمية بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط ، تضم البلدان الأعضاء في "الإسكوا" ، وذلك استنادًا إلى مشروع قانون النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ، في المملكة الأردنية الهاشمية ، الذي أعدته الإسكوا ، بناء على طلب من الجهات الأردنية الفنية وبالتعاون معها ، وبحيث يمكن في مرحلة لاحقة توسيع نطاق هذه الاتفاقية لتشمل البلدان العربية كافة ، على غرار الاتفاقات السابقة للإسكوا ، في مجال الطرق والسكك الحديدية والنقل البحري⁽⁴⁾. وبناء على ما تقدّم اعتمدت اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي، والتي تم عرضها على دورة الإسكوا الخامسة والعشرين بصيغتها المؤقتة في

(1) أسست "الإسكوا" بموجب قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة 1818 (د-55) وهي تشكل جزءًا من الأمانة العامة للأمم المتحدة ، وتضم 13 بلدًا عربيًا من منطقة غربي آسيا هي : الأردن ، الإمارات العربية المتحدة ، البحرين ، الجمهورية العربية السورية ، العراق ، عمان ، فلسطين ، قطر ، الكويت ، لبنان ، مصر ، المملكة العربية السعودية واليمن من مهامها توفير إطار لصياغة السياسات القطاعية للبلدان الأعضاء ، وتحقيق التكامل الإقليمي بينها :

<http://www.escwa.un.org/about/glance.pdf>

(2) - الإسكوا - تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا - المجلد الأول - الخلاصة والنتائج والتوصيات :

E/ESCWA/TRANS/2000/4

(3) القانون التونسي رقم 21 لـ 1998 المؤرخ في 21 مارس 1998 المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ، حيث نصّ في الفصل الأول : "تنطبق أحكام هذا القانون على كل عقد نقل دولي متعدد الوسائط ، إذا كان مكان أخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده أو مكان تسليمها وفقا لأحكام عقد النقل الدولي متعدد الوسائط واقعا بالبلدان التونسية ، وذلك ما لم تتفق الأطراف المتعاقدة على خلاف ذلك".

(4) تتمثل هذه الاتفاقيات في : * اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي : دخل الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ 2003/10/19 ، عدد الدول الأعضاء (11).

* اتفاق السكك الحديدية الدولية في المشرق العربي : دخل الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ 2005/05/23 ، عدد الدول الأعضاء (8).

* مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مجال النقل البحري : دخلت المذكرة حيز التنفيذ بتاريخ 2006/06/04 ، عدد الدول الأعضاء (7).

مدينة صنعاء يوم 28 ماي 2008 باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية لاعتمادها وفتح باب التوقيع عليها حسب الأصول المتبعة في الأمم المتحدة⁽¹⁾ على أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد 90 يوما من تاريخ قيام 3 أعضاء في الإسكوا بالتوقيع النهائي عليها ، أو بإيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام⁽²⁾.

وقد حدّدت الاتفاقية نطاق تطبيق أحكامها في جميع عقود النقل الدولي متعدّد الوسائط لدى الأطراف الداخلة في الاتفاقية. وإذا كان مكان تسليم متعهد النقل للبضاعة أو مكان تسليم البضاعة للمرسل إليه أو من ينوب عنه لدى الأطراف الداخلة في هذه الاتفاقية ، أو إذا اتفقت الأطراف المبرمة لعقد النقل على تطبيقها ، على أن تطبق بما لا يتعارض مع أي من الصكوك الدولية الأخرى ذات الصلة التي يكون قد انضم إليها أي طرف داخل في الاتفاقية ، وارتأى الالتزام بأحكامها ، بدلا من أحكام هذه الاتفاقية⁽³⁾.

الجدير بالذكر أنّ اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط في المشرق العربي حدّدت نهاية سريان مفعولها لدى دخول مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا حيز التنفيذ⁽⁴⁾. والسؤال المطروح هنا حول جدوى الاتفاقية ما دام مشروع

(1) وردت الصيغة المعتمدة لاتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط للبضائع في المشرق العربي في الوثيقة:

E/ESCWA/25/L.9-E/ESCWA/EDGD/2008/L.3

(2) وهو ما نصت عليه المادة 49 من الاتفاقية بقولها : 1- "تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد 90 يوما من تاريخ قيام 3 أعضاء في الإسكوا إما بالتوقيع النهائي عليها ، أو بإيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام.

2- بالنسبة إلى كل عضو في الإسكوا يقوم بالتوقيع النهائي على الاتفاقية أو بإيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام ، تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد مروره 90 يوما من تاريخ قيامه بالتوقيع النهائي عليها أو تاريخ إيداع صك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، بالنسبة إلى كل دولة غير عضو في الإسكوا تقوم بإيداع صك الانضمام ، تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد مروره 90 يوما على تاريخ إيداع هذا الصك".

(3) المادة 3 من اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط في المشرق العربي.

(4) حيث تنص المادة 52 من الاتفاقية : "ينتهي سريان مفعول هذه الاتفاقية في إحدى الحالتين التاليتين : 1- إذا أصبح عدد الأطراف في

الاتفاقية اقل من (3) ثلاثة خلال أي فترة مدّتها (12) اثنا عشر شهرا متتاليا.

2- لدى دخول الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع كليا أو جزئيا بحرا ، والتي يجري التفاوض بشأنها في إطار لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري (أونسيترال) حيز التنفيذ ، مع منح فترة انتقالية حتى يتمكن الأطراف في اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط للبضائع في المشرق العربي من توفيق أوضاعهم مع متطلبات الانضمام إلى الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع كليا أو جزئيا بحرا".

اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا - أي في ماي 2008 - كان في
مراحله الأخيرة للإعداد ليتم استكمال إصداره في إطار الأمم المتحدة ، حيث اعتمد في
11 ديسمبر 2008 ، وتم التوقيع عليه بتاريخ 2009/09/23.

بعد ذلك اتفقت الدول العربية الأعضاء في جامعة الدول العربية - إدراكا منها
إلى الحاجة إلى تقوية فرص إيجاد خدمات نقل متعدد الوسائط تتسم بالسهولة والكفاءة
وتتناسب واحتياجات التجارة العربية - على إبرام اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع
بين الدول العربية ، محاولة ترسيخ التوازن بين مصالح متعهدي خدمات النقل متعدد
الوسائط وبين مستخدمي هذه الخدمات ضمن إطار تنظيمي وقانوني يكفل ذلك ، حيث
وافق عليها مجلس جامعة الدول العربية على المستوى الوزاري بموجب قراره رقم 7123
بتاريخ 2009/09/09، على أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ بعد 30 يوما من تاريخ إيداع
وثائق تصديق ثلاثا (03) من الدول العربية عليها⁽¹⁾. وقد وقعت على الاتفاقية الأردن
2010/01/13، وصادقت عليها في نفس اليوم، كما وقعت كل من تونس وفلسطين
واليمن في 2010/02/24، أما المملكة العربية السعودية فكان توقيعها بتاريخ
2010/04/28.

وبدورها اعتبرت هذه الاتفاقية عقد النقل المتعدد الوسائط الذي يدخل في نطاق
تطبيقها هو العقد المبرم بين المرسل ومتعهد النقل أو من ينوب عن أي منهما ، والذي
يحدد الشروط التي بموجبها يقوم متعهد النقل بنقل البضاعة التابعة للمرسل من بلد عربي
إلى المرسل إليه في بلد عربي آخر مقابل أجر محدد⁽²⁾.

(1) المادة 46 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية: "1- تصبح هذه الاتفاقية نافذة المفعول بعد ثلاثين يوما من تاريخ إيداع
وثائق تصديق ثلاثة من الدول العربية عليها.

2- تسري هذه الاتفاقية بالنسبة لأية دولة تصادق أو تنضم إليها بعد 30 يوما من تاريخ إيداع وثيقة تصديقها أو انضمامها لدى الأمانة
العامة لجامعة الدول العربية". و بانضمام أربع دول "السعودية، الأردن، سوريا والإمارات"، دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ
2011/08/11.

(2) المادة الأولى من اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية.

من جهتها استشعرت الأمم المتحدة ، ممثلة بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) حاجة ملحة إلى قواعد قانونية دولية مستحدثة وموحدة ، تعوض أصحاب البضائع وشركات الملاحة ، عدم وجود نظام قانوني عالمي ملزم ، يدعم ويحكم عقود النقل البحري ، ويشمل أيضا النقل في وسائط أخرى مثل السكك الحديدية أو الطرق البرية أو النقل الجوي. فأصدرت اتفاقية جديدة تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا سميت باتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ، أو قواعد روتردام ، كتسمية غير رسمية لها. وهذا من شأنه أن يعزز اليقين القانوني ويحسن كفاءة النقل الدولي للبضائع ، سواء كان بحريا أو بحريا مع وسائط نقل أخرى ، أي متعدد الوسائط مما يؤدي إلى إزالة العوائق القانونية أمام تدفق التجارة الدولية. فوافقت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على مشروع الاتفاقية في الاجتماع الذي عقد بنيويورك في جويلية 2008 واعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الاتفاقية في 2008/12/11 ، ليتم التوقيع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 2009/09/23. وقد جاء في تعريفها لعقد النقل كونه النقل الذي يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر ، مقابل أجره نقل ، ويجب أن ينصّ العقد على النقل بحرا ، ويجوز أن ينصّ على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري⁽¹⁾.

الفرع الثاني: أهمية النقل متعدد الوسائط.

تأتي أهمية هذا النظام استجابة للمتغيرات العالمية في المجالات الاقتصادية والتجارية وتتجلى على الخصوص في:

(1) المادة 1 فقرة 1 اتفاقية روتردام 2008 ، وهنا نشير أن اتفاقية روتردام من خلال هذه المادة اشترطت توافر واسطة نقل بحري مع واسطة نقل أخرى للحدوث عن النقل المتعدد الوسائط ، وهو عكس ما ذهبت إليه اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980 ، وكذا اتفاقية النقل متعدد الوسائط في المشرق العربي واتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية المادة 1 من عدم اشتراط الواسطة البحرية المادة 2.

1- تعاضم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى العالمي وتعدد إدارة أنشطة النقل والتكلفة اللوجيستية⁽¹⁾، حيث أصبح النقل متعدد الوسائط جزء من السلسلة اللوجيستية، فمن خلال خفض تكلفة لوجستيات النقل، يمكن خفض تكلفة السلعة في الأسواق، ويتأتى ذلك من خلال تدفق وتخزين البضائع وخدمات الشحن والمعلومات ذات الصلة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لأغراض تتفق مع احتياجات المستورد أو المورد والتأكد من أنّ العملية من بداية انتقال السلع متضمنة جميع خدمات الشحن على أن تتمّ بسلاسة وبساطة شديدة، وإجراءات سهلة، وتكون المسؤولية عن انتقال السلعة إلى المكان المناسب في الوقت المناسب، كما أنّ استخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتما إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان، ومن ثمّ فإنّ النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل، وبجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مما يؤثر بالإيجاب على الاقتصاد.

تتمثل الثورات الثلاث التي دفعت بالخدمات اللوجستية في مجال النقل إلى أقصى

مدى في:

- ثورة الحاويات.
- ثورة التسليم في الوقت المحدد: ويقصد به الاعتماد على تكنولوجيا الحاسوب في التنسيق بين برامج الإنتاج وعمليات الشحن والنقل والتصدير، بحيث يخرج المنتج مباشرة من خطوط الإنتاج إلى وسائل الشحن دون المرور بمرحلة التخزين.

⁽¹⁾ التعريف الخاص باللوجستيات والذي يتبناه مجلس إدارة اللوجستيات هو: "عملية التخطيط والتطبيق، والتحكم في التدفق الكفاء والفعال للمنتجات سواء السلع أو الخدمات وأيضاً المعلومات من نقطة منشأها حتى نقطة استهلاكها بما يحقق متطلبات العميل": محمد يحيى، اللوجستيات مجلة بنك معلومات النقل البحري المصري، عدد 3 سبتمبر 2006. العنوان الإلكتروني:

<http://www.emdb.gov.eg>

ويعرف قانون التهريب الجزائري في المادة 2 وهو الأمر رقم 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005 المتعلق بمكافحة التهريب المعدل والمتمم بالأمر رقم 06-09 المؤرخ في 15 جويلية 2006، الشبكة اللوجستية الدولية: "مجموع العمليات المتعلقة بحركة البضائع العابرة للحدود من منشأها إلى وجهتها النهائية".

- ثورة نظام التبادل الإلكتروني للبيانات (E.D.I).

هذه الثورات والمفاهيم الحديثة للوجستيك أثر في مفهوم النقل، وجعله يتجاوز مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب، مع ضرورة التنسيق بين حلقات النقل من طرف برية وسكك حديدية وموانئ ونقل جوي وشبكات تبادل المعلومات... الخ⁽¹⁾.

من ثم فإن شبكة النقل المتعدد الوسائط هي التي تقوم بربط السفن ومحطات الموانئ والأماكن اللوجيستية والشاحنات والقطارات، ونجد في قلب هذه الشبكة، التخطيط والتتبع، وتسليم البضائع، ونظم المعلومات الحديثة اللازمة لتوفير المصدقية لمئات الآلاف من الشركات العاملة في المجال البحري الدولي، والبري، والتصنيع والتجارة.

2- يتيح النقل متعدد الوسائط الحصول على أسعار نقل لكل حاوية وليس على أساس سعر كل نوع من البضائع، ويعتبر ذلك ميزة مهمة لاسيما للبضائع ذات القيمة المرتفعة.

3- يسمح بتتبع البضائع أثناء تحركها من الباب إلى الباب ومعرفة المكان الذي وصلت إليه وذلك بواسطة أنظمة تبادل البيانات إلكترونياً.

4- مفهوم التوحيد القياسي الدولي للحاويات أصبح مقبولاً وهو الاتفاق على مقاييس مقبولة على نطاق واسع للحاويات، ويتعلق بأبعادها، وحمولتها الإجمالية، ومواصفاتها وتثبيتها وأساليب اختيارها ووضع العلامات عليها لما يحققه ذلك من قابلية الاستبدال فيما بينها، وتوفير منهج مشترك بين شبكات النقل المختلفة في مختلف البلدان، مما يعزز فعالية النقل بمراحله المختلفة بأقل تكلفة ممكنة في مختلف البلدان وتأمين استخدام أمثل للاستثمار في السفن والحاويات⁽²⁾.

(1) نادرة عبد الرحيم فرحان، المرجع السابق، ص21.

(2) أحمد التركي، ورقة النقل متعدد الوسائط حاضره ومستقبله، الإسكندرية، 1991

5- تركز فلسفة استخدام النقل متعدد الوسائط كأسلوب لنقل البضائع من المصدر إلى الهدف على حقيقة أساسية وهي أن وسائط النقل المختلفة، لها مجموعة من الخصائص تميز كلا منها عن الأخرى، ومن ثم فإن فكرة النقل متعدد الوسائط انبثقت أساساً من محاولة الاستفادة من مميزات كل واسطة في إطار مشترك تجمع بينها جميعاً في سلسلة واحدة، معنى هذا أن الاعتماد على النقل متعدد الوسائط يهدف إلى خلق سلسلة نقل من الباب إلى الباب تجمع بين وسائط النقل المتاحة في تناغم وتكامل لتحقيق أفضل خدمة نقل وبأقل التكاليف.

6- قد يؤدي الجمع بين الوسائط في بعض الحالات إلى زيادة قدرة الصادرات على المنافسة فالآن يستطيع بعض متعهدي النقل متعدد الوسائط مشغلي السفن أن يوفرُوا كثيراً من الوقت من خلال خدمات بحر/بر. على سبيل المثال فإن عملية نقل متعدد الوسائط من هونج كونج إلى نيويورك باستخدام سفن حاويات سريعة وقطارات التسليف المزدوج تستغرق حوالي 16 يوماً، بينما تستغرق الرحلة البحرية الخالصة بين المينائين ثلاثة أسابيع على الأقل⁽¹⁾، مما يؤدي إلى الرفع من القدرة التنافسية وربح الدول لرهان التصدير، بتحقيق نجاعة أفضل في قطاع النقل، وذلك لمواجهة متطلبات التجارة الدولية وتطورها والنهوض بالمبادلات الدولية.

نخلص من كل هذا أن نظام النقل متعدد الوسائط أصبح العمود الفقري لعمليات تدفق البضائع من المنتج إلى المستهلك، عن طريق التحكم من قبل متدخل واحد في سلسلة كل العمليات لنقل البضاعة من الباب إلى الباب.

(1) نادرة عبد الرحيم فرحان، نفس المرجع السابق، ص 17.

المبحث الثاني: النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول المغاربية "الجزائر وتونس مثالاً".

تحاول دول المغرب العربي على مدى العقدين الأخيرين من القرن العشرين، تطوير شركات النقل بها، وفتح أسواق وخدمات النقل أمام القطاع الخاص، إلى حد بعيد حيث أصبح حالياً قطاع النقل البري الدولي للبضائع محمراً إلى درجة عالية، كما أن قطاعي النقل البحري والجوي يلحقان عن كثب على نفس النهج. ذلك أن توافر خدمات ذات كفاءة عالية في ميدان النقل، أمر ضروري للنهوض بالقدرة التنافسية التصديرية لدول المغرب العربي في الأسواق الخارجية، وهو ما يهدف إليه النقل متعدد الوسائط على المستوى الإستراتيجي لهذه الدول. لذلك سنحاول عرض التجربة الجزائرية والتونسية في مجال النقل متعدد الوسائط كمثال عن الدول المغاربية "مطلب أول" للوصول إلى معوقات هذا النقل، وطرق تفعيله "مطلب ثاني" باعتبار أنه أصبح حتمية لا بد منها.

المطلب الأول: التجربة الجزائرية والتونسية في النقل من الباب إلى الباب.

سنحاول في هذا المطلب عرض التجربة الجزائرية في مجال النقل من الباب إلى الباب من خلال بعض الشركات الوطنية والخاصة التي تحاول تكريس هذا النظام "فرع أول" وكذا التجربة التونسية، باعتبار أن النقل متعدد الوسائط أصبح واقعاً في تونس دعمه قانون 1998 المتعلق بالنقل متعدد الوسائط للبضائع "فرع ثاني".

الفرع الأول: التجربة الجزائرية في النقل من الباب إلى الباب « Transport de bout en bout »

أدى انفتاح التجارة الخارجية بالجزائر في بداية التسعينات إلى السماح لمتهدي نقل حواصل للاستثمار في مجال النقل، مما جعل لشركات وطنية وأجنبية تجارب في مجال النقل من الباب إلى الباب، خاصة وأن المشرع الجزائري نص على هذا النمط من النقل

بمقتضى المادة 3 من المرسوم 82-148 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري تحت تسمية "النقل المختلط المتعدد الكيفيات"⁽¹⁾. وبعدها بموجب المادة 19 من القانون 88-17 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه تحت تسمية "النقل المشترك متعدد الوسائط"⁽²⁾. أهم هذه الشركات إذن:

1- شركة SNTR من خلال الشركات التابعة لها: AGEFAL, LOGITRANS, MAINTENANCE PLUS.

2- المؤسسة الوطنية الخاصة MEDORIENT.

3- الشركة الوطنية للملاحة البحرية CNAN MED.

4- الشركة الدولية CMA – CGM Algérie.

الفقرة الأولى: الشركة الوطنية للنقل البري SNTR⁽³⁾:

أنشئت شركة SNTR سنة 1967 في ظل احتكار الدولة للنقل، وباقي النشاطات الاقتصادية وكان هدفها النقل البري للبضائع وكذا المسافرين، وفي 1971، أصبحت SNTR مخصصة فقط للنقل البري للبضائع، على أساس أن النقل البري للمسافرين، أوكل إلى شركة وطنية أخرى، هي الشركة الوطنية لنقل المسافرين SNTV. ظلت SNTR محتكرة للنقل البري في الجزائر، إلى غاية أواخر الثمانينات، مع انفتاح المجالات الاقتصادية، والإصلاحات الهيكلية⁽⁴⁾، خاصة بعد صدور القانون

⁽¹⁾ المادة 3 من المرسوم رقم 82-148 المؤرخ في 17 أبريل 1982 يتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري، ج ر عدد 16 لـ 20 أبريل 1982: "النقل المختلط المتعدد الكيفيات هو النقل المنفذ بمقتضى سند واحد، على طريقتين مختلفتين على الأقل، يتحمل متعامل وحيد مسؤولية ضمان النقل من بدايته إلى نهايته تجاه المتعاقد."

⁽²⁾ المادة 19 من القانون 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 19 ل 11 ماي 1988: "يعدّ نقلا مشتركا متعدد الأنماط كل نقل ينجزه بموجب سند وحيد نمطان مختلفان من النقل على الأقل ويغطي المسافة من بدايتها إلى نهايتها تحت مسؤولية متعامل وحيد تجاه المتعاقد."

⁽³⁾ الموقع الإلكتروني: www.sntr-groupe.dz.

⁽⁴⁾ Abdellah Ben Maarouf, la facilitation de transport routier en Algérie , point de vue d'un opérateur, groupe SNTR, Atelier sur les conditions pour assurer un transport multimodal efficace en méditerranée , Casablanca, 4et5 mars 2004, p 125. [http:// www.euromedtransport.org/fileadmin ...](http://www.euromedtransport.org/fileadmin...)

رقم 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه⁽¹⁾، مما دفع بـ « SNTR » إلى إعادة النظر في هيكلها لتستطيع مواجهة منافسة القطاع الخاص فكانت إعادة الهيكلة هذه خلال مراحل، قامت خلالها SNTR بإنشاء عدة شركات تابعة لها في مجال النقل تقوم كل منها بنشاطها الإستراتيجي في هذا المجال خاصة: تسيير الإيجار والوكالة بالعمولة للنقل، اللوجستيات والنقل، صيانة والمحافظة على وسائل النقل. في 1996 حصلت SNTR على ترخيص لممارسة نشاط الوكالة بالعمولة للنقل البري وهو نشاط كان آنذاك ينظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 94-231 المؤرخ في 27 جويلية 1994، المحدد لشروط مهنتي وسيط الشحن، ووكيل نقل البضائع وكيفياتها⁽²⁾.

واليوم « Groupe SNTR » هو مجمع صناعي يضم 3 شركات تابعة « Filiales » AGEFAL, LOGITRANS, MAINTENANCE plus من خلالها تبني المجمع إستراتيجية للتطور وتحقيق الجودة، من أجل نجاحته، تتمثل على الخصوص: -الإبقاء على حصصه التقليدية في السوق، -الحصول على حصص سوق جديدة، -تقديم خدمات جديدة بوسائله الخاصة، أو بالشراكة مع مؤسسات أخرى ضمن السلسلة اللوجيستية.

أ- الشركة التابعة AGEFAL : Agence de Gestion du Fret d'Algérie :

تضم AGEFAL، 5 وكالات إقليمية متمركزة في العاصمة، عنابة، بشار، حاسي مسعود، وهران، و50 مركزا للنقل، يغطي معظم أقطاب النقل البري على المستوى

(1) المعدل بموجب القانون رقم 01-13 لـ 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر: عدد 44 لـ 8 أوت 2001.

(2) ج ر: عدد 50 لـ 3 أوت 1994، وكانت المادة 14 تنص: "يعد وكيلا لنقل البضائع كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بنقل البضائع تحت مسؤوليته وباسمه الخاص لحساب زبون ما، مع مراعاة الشروط التي حددها القانون التجاري: وتضيف المادة 21: "يرسل طلب اعتماد وكيل نقل البضائع المحرر على ورق عادي في ظرف مسجل مع وصل إشعار بالاستلام، إلى الوزير المكلف بالنقل. ويجب أن يبين فيه المكان، أو الأمكنة التي ستمارس فيها المهنة، كما يجب أن يرفق الطلب بما يأتي 2- فيما يخص الأشخاص المعنوية: نسخة من القانون الأساسي، - نسخة من النشرة الرسمية للإعلانات القانونية التي تتضمن تأسيس الشركة، - إثبات إيداع كفالة قدرها 200.000 دج، - نسخة من المداولة التي تم من خلالها تعيين الرئيس، وعند الاقتضاء المدير العام أو المشير، إلا إذا كان هذان الأخيران غير منصوص عليهما في القانون الأساسي."

الجزائري فهي شركة متواجدة في كل الموانئ الكبرى والمناطق الصناعية، والمدن الجزائرية الكبرى.

باعتبارها وكيلا بالعمولة للنقل، تقوم AGEFAL:

- القيام بنقل البضائع باسمها وتحت مسؤوليتها لحساب العملاء.
- تطوير وتسيير عمليات النقل.
- تقديم النصائح للعميل، -باعتبارها مهنيا متخصصا - فيما يتعلق بالطرق والأساليب المناسبة والاقتصادية لنقل البضائع.
- إيداع وتخزين البضائع⁽¹⁾.

وأهم محور إستراتيجي اعتمده AGEFAL هو القيام بالنقل من الباب إلى الباب والعمليات المرتبطة به "جمركة، عبور، شحن وتفريغ ... بالشراكة مع وكلاء بالعمولة في أهم الدول المصدرة للحمولات: "فرنسا، إيطاليا، إسبانيا" باعتبار أنها تولي اهتماما كبيرا للنقل الدولي حيث تقدم للعملاء خدمات النقل، الشحن والتفريغ، العبور اتجاه تونس، ليبيا النيجر والمالي⁽²⁾.

لذلك ففي 2002، أبرم اتفاق شراكة وتعاون بين مؤسسة فرنسية متخصصة في عمليات النقل من الباب إلى الباب من أجل القيام بفحص للأسواق، وتنفيذ تجارب في هذا المجال - أي النقل من الباب إلى الباب - من أجل التعرف على إمكانية تطبيق هذا النوع من النقل، خاصة من ناحية الهياكل والوسائل المتاحة، فكانت التجربة عبارة عن نقل لمعدات وقطع غيار من فرنسا لصالح أحد المستوردين الجزائريين في مجال مستلزمات ووضع والمحافظة على المصاعد « les Ascenseurs »، تبعثها عدة تجارب بعد ذلك مع

⁽¹⁾ AGEFAL : www.agefal.dz/wcee.htm 4165.

⁽²⁾ العنوان الإلكتروني السابق، والجدير بالذكر أن AGEFAL أبرمت اتفاق شراكة مع نفعال لنقل المحروقات في الجنوب، وتقوم شركة LOGITRANS بعملية النقل، كما تتميز بتجربة واسعة في مجال الشحن والتفريغ، النقل، التخزين لصالح SONATRACH وباقي المؤسسات في قطاع المحروقات.

نفس العميل. وقد ضُمَّت التجربة إضافة إلى العميل والممول، متعهّد أوروبي للنقل من الباب إلى الباب، AGEFAL ووكيل للعبور جزائري. سمحت العملية بتحقيق كسب للوقت، وخفض معتبر في مصاريف النقل والتأمين بالنسبة للعميل النهائي، حيث أن المدة التي استغرقتها نقل البضاعة من المخزن إلى غاية مقر العميل، انخفضت إلى 20 يوما، بعدما كانت تستغرق من 60 إلى 90 يوما، ومن ثم تخلص المستورد من كل المراحل والعمليات التي كان يقوم بها بنفسه من أجل إتمام عملية الإستيراد. بالإضافة إلى المحافظة على سلامة البضاعة⁽¹⁾.

ب- الشركة التابعة LOGITRANS « Logistique et transport »:

وهي شركة للوجستيات والنقل البري للبضائع، تضم 5 وحدات إقليمية للتعاون في مجال النقل، و17 مركزا للوجستيات والنقل. هدفها الأساسي هو تقديم خدمات النقل والخدمات المرتبطة به، لذلك فمهمتها:

- تنفيذ عمليات نقل البضائع بوسائلها الخاصة، أو وسائل تقوم باستئجارها، فتولى LOGITRANS نقل الحمولات الثقيلة غير الصنادل « Hors gabarits » المتراوح وزنها بين 60 طن و400 طن فأكثر، مع القيام بشحنها وتفريغها.
- تقوم بدفع كل المستحقات المالية التي تسمح بتنفيذ عقد النقل: "مصاريف، تأمين، كلفة التخزين، مصارف العبور...".
- تطوير النشاطات الأخرى ضمن سلسلة النقل، لذلك فقد تم استغلالها والاستفادة من خدماتها في عدة مشاريع صناعية في الجنوب الجزائري لما يتطلبه ذلك من خبرة ووسائل خاصة بالشحن والتفريغ، النقل والسلامة، كما تقدم خدمات لنقل، شحن وتفريغ

⁽¹⁾ Amel Guehria : les expériences récentes dans le transport de bout en bout en Algérie, Atelier sur les conditions pour assurer un transport multimodal efficace en méditerranée, Casablanca 4,5 mars 2004, p 216, <http://www.euromedtransport.org/fileadmin/...press-article-regmed.pdf>.

البضائع الموجهة للتصدير في إطار ترقية الصادرات خارج المحروقات، وكذا نقل البضائع لصالح العملاء الموجهة إلى تونس، ليبيا، النيجر، والمالي⁽¹⁾.
 إضافة إلى ذلك، تقدم LOGITRANS للسوق أسطولا بمعدل 2000 مركبة قادرة على شحن مختلف الحمولات⁽²⁾، وذلك سعيا لتكريس النقل من الباب إلى الباب وتحقيق الخدمة اللوجستية.

ج- الشركة التابعة « Maintenance- plus »:

وهي شركة للصيانة والمساعدة التقنية « Assistance technique » هدفها الرئيسي، صيانة وسائل النقل، تركيبها، وتطوير كل العمليات المرتبطة بالنقل.
 تعتبر Maintenance- plus عضوا ضمن شبكة وطنية استشارية للصيانة « réseau de conseil en maintenance »، وهي تضم 3 وحدات للصيانة المكثفة:
 - وحدة لتحديد الأدوات، والوسائل المستعملة.
 - وحدة للتسويق.
 - مكتب استشاري في مجال الصيانة.
 كما تضم 17 مركزا للصيانة وتكمن مهمتها في:
 - تسويق وترقية خدمات الصيانة.
 - تجديد الوسائل والأدوات الميكانيكية، وإصلاح المركبات "سيارات، حاويات، آلات ميكانيكية.

(1) LOGITRANS, www.logitrans.DZ/Wc824b.htm.

(2) les capacités matérielles de logitrans conventionnels, véhicules tracteurs 4 x 2 ou 6x4 munis de semi-remorques plateaux de 20 et 30 tonnes (nus, Avec ridelles ou berceaux, porte-conteneurs, etc.).

* Spécifiques : véhiculés tracteurs 4x2, 6x4 et 6x6 munis de citernes (eau ou carburant) de 18 à 32 m³, caisse iso-frigo de 25 et 50 m, cocottes à ciment de 30t, bitumeuses de 30t bennes céréalières, bennes de chantier de 20T et camion porteurs.

* Spéciaux : véhiculés super lourds 6x4 de 380à 600 CV munis de semi-remorques extensibles jusqu'à 18 m de longueur et de 20 à 30t, fardiens jusqu'à 24m de longueur de 20 à 30 T, S/P porte engins ou porte- chars 20 à 70T » , le cite pré. cité de LOGITRANS.

- تركيب و/أو صنع المركبات الصناعية ومكوناتها وكذا تسويقها⁽¹⁾.
- بالرغم من كل هذا فإن مجمع SNTR يواجه مشاكل قد تعيق تطور النقل متعدد الوسائط في الجزائر أهمها:
- مشكل على المستوى التقني، حيث أن عُمر الحظيرة المتعلقة بنقل البضائع حوالي 15 سنة.
- مشكل قلة الصادرات، باعتبار أن الجزائر هي بلد مستورد للبضائع خارج المحروقات.
- ثقافة الشاحنين، الذي يعهدون نقل بضائعهم إلى غاية الجهة المقصودة إلى الموردين.
- مشكلة البنية التحتية للموانئ غير المؤهلة لاستقبال مركبات النقل البري، مما يعيق تكريس نظام النقل من الباب إلى الباب⁽²⁾.
- الفقرة الثانية: تجربة Med-orient SARL في مجال النقل المتعدد الوسائط بالجزائر
- نقل المحروقات:-

أنشئت Med-orient عام 1999 تلبية لحاجيات قطاع البترول والغاز، وكذا المؤسسات الصناعية الناشطة في الجزائر على مستوى حاسي مسعود.

تتضمن شبكة Med-orient عدة منشآت متواجدة في الوقت ذاته في فرنسا، المملكة المتحدة والجزائر، تقدم خدمات لوجستية واسعة، نقل جوي، نقل بري، جمع وتعبئة البضائع بالإضافة إلى خدمات أخرى مثل خدمة الطرق السريعة، ومراقبة الكم والجودة.

تمارس Med-orient نشاطها في أوروبا من مارسيليا وباريس إلى المملكة المتحدة من خلال الشركة التابعة: Med-logistics : « LID » وفي الجزائر من خلال Med-orient Algérie SARL، باعتبارها وكيل بالعمولة للنقل، ووكيل جمركي في نفس الوقت.

(1) www.maintenanceplus-dz.com

(2) Abdellah ben maarouf, groupe SNTR Algerie, article pré.cité, p 125-126.

بالنسبة لعمليات النقل من وإلى أوروبا، آسيا، أمريكا الشمالية، والجنوبية، انضمت Med-orient إلى شبكة دولية لوكلاء العبور ومقدمي الخدمات اللوجيستية «The International Freight and logistics net work IFLN» : مما يسمح لها بتقديم خدمات أكثر، وعلى مستوى جغرافي دولي أكبر. الأمر الذي جعلها تتخصص في النقل من الباب إلى الباب في مناطق البحر المتوسط، وإفريقيا الشمالية⁽¹⁾.

تقدم Med-orient عدة نماذج للنقل متعدد الوسائط من أوروبا إلى الجزائر:

1- نقل جوي- بري Worldwide عبر مطار مارسيليا ومطار Heathrow بالارتباط مع خدمة النقل البري الأسبوعي انطلاقا من مارسيليا.

2- نقل بحري - بري Worldwide عبر ميناء (Anvers) Antwerp , le Havre , Marseille، بالارتباط مع خدمة النقل البري الأسبوعي انطلاقا من مارسيليا⁽²⁾.

من جانب آخر تمنح Med-orient مسطحات لوجيستية في أوروبا والجزائر تسمح بالتخزين الأمثل في المستودعات الجمركية وكذا إمكانية إصلاح الحاويات، كما تملك Med-orient شبكة مراكز في الجزائر، تقدم نفس الخدمات المقدمة في أوروبا، نجد لها مقرا في كل من حاسي مسعود، عنابة، سكيكدة، وهران، مستغانم، طالب العربي في ولاية الوادي، مع تواجد مركز رئيسي في الجزائر العاصمة وبالتالي، فإن نشاطها يمتد على كل التراب الوطني، مع تقديم خدمة أوسع في ميناء عنابة وسكيكدة.

فعند وصول السفن إلى ميناء سكيكدة، ويكون ذلك غالبا في بداية الأسبوع - تتخذ Med -orient لصالح العميل الإجراءات التالية:

1- قبل وصول السفينة: تحضير الوثائق "التصريح الجمركي وغيره".

2- عند وصول السفينة:

* حصر البضائع.

(1) Amel Guehria : Intervention pré.cité, p 219.

(2) Ibid.

* تقديم التصريح على مستوى الجمارك، بمجرد تقديم سند الشحن من قبل الشركة البحرية.

* مراقبة الغلق المحكم « le plombage » للحاويات، وإحكام غلقها مرة أخرى.

* إرسال البضاعة إلى حاسي مسعود بمجرد الحصول على تصريح وكيل العبور.

عند وصول البضاعة إلى حاسي مسعود، يتم مراقبة إحكام الغلق ومدى مطابقة البضاعة، ثم تخزينها في المستودع ودفع الرسوم الجمركية⁽¹⁾.

الفقرة الثالثة: الشركة الوطنية للملاحة البحرية La CNAN Med:

CNAN MED هي شركة تابعة لمجمع CNAN SPA أنشئت في 02 جانفي 2005 لتقديم خدمة الخطوط المنتظمة للنقل البحري⁽²⁾، انطلاقا من ميناء Marseille في فرنسا Spézia، Gênes، إيطاليا، Barcelone، Alicante، Valence في إسبانيا، وقد تغير نظامها في أكتوبر 2006 إلى مجهز.

يتكون الأسطول الملاحى لـ CNAN Med من:

* 4 سفن من نوع Ro/Ro أو سفن دحرجة⁽³⁾، لنقل المركبات والآليات السيارة Matériels roulants، القاطرات:

M/V Tlemcen 3300 DWT
M/V TEBESSA 3300 DWT
M/V TABLAT 3516 DWT
M/V TELEGHMA 3516 DWT

⁽¹⁾ Amel Guehria : Intervention pré.cité, p 220.

⁽²⁾ تتم خدمة النقل البحري وفق سوق خطوط منتظمة أو سوق سفن جواله، وتعتبر سفن الخطوط المنتظمة ذات مواعيد إبحار منتظمة وخطوط سير ثابتة ومعلنة مسبقا، حيث تقوم شركات النقل المنتظم بنشر مواعيد رحلاتها المنتظمة ومواعيد الوصول وتلتزم أمام الشاحنين بهذه المواعيد والأسعار "حيث تقوم بإصدار قوائم بأسعار الشحن كل فترة" وخطوط السير، بغض النظر عن كميات البضائع المتوفرة في كل ميناء أو عدم وجودها، كما يكون مشغلي الخطوط المنتظمة ناقلين عموميين. أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات النقل البحري، مطابع الإشعاع، مصر، ص88

⁽³⁾ سفن الدحرجة أو سفن Ro/Ro: هي بشكل عام سفن مخصصة لنقل الآليات السيارة على أنواعها والحاويات، ويمكنها أيضا نقل البضائع الأخرى، وهي مزودة بمعبّر متحرك لتفريغ الشحنة أو لتحميلها على السفينة: أنظر: محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم 2004، بيروت، ص 14.

* 3 سفن مستأجرة من نوع Con/Ro، وهي سفن متخصصة في نقل الآلات المحتواة Conteneurisé وسفن ناقلات الحاويات.

تقوم CNAN MED بخدمة الخط المنتظم للنقل البحري عبر موانئ دول البحر الأبيض المتوسط الغربية:

1-فرنسا: إنطلاقا من مرسيليا وصولا إلى:

* الجزائر العاصمة: رحلة واحدة أسبوعيا: خدمة النقل بالحاويات.

* الجزائر العاصمة: رحلة واحدة أسبوعيا: خدمات مختلطة.

* بجاية، سكيكدة، عنابة: رحلة واحدة أسبوعيا: خدمات مختلطة.

* وهران، رحلة واحدة أسبوعيا: خدمة النقل بالحاويات، آليات سيارة، وخدمات مختلفة.

* غزوات / مستغانم: بالتناوب رحلة كل 15 يوما.

2- إيطاليا: - انطلاقا من Spezia وصولا إلى:

* الجزائر العاصمة: رحلة واحدة كل 10 أيام.

* سكيكدة / عنابة: رحلة واحدة كل 20 يوما.

* وهران: رحلة واحدة كل 20 يوما.

- انطلاقا من Gênes وصولا إلى:

* الجزائر العاصمة: رحلة واحدة كل 10 أيام.

* موانئ أخرى: لتقديم خدمات عند الطلب.

3- إسبانيا: - انطلاقا من Barcelone وصولا إلى:

* الجزائر العاصمة: رحلة واحدة: خدمة النقل بالحاويات ورحلة كل 10 أيام لتقديم خدمات نقل مختلطة.

* وهران: رحلة كل 15 يوما: خدمات مختلطة.

* موانئ أخرى: لتقديم خدمات عند الطلب.

- انطلاقا من Alicante وصولا إلى:

* وهران/ رحلة واحدة كل 20 يوما: خدمات مختلطة.

* موانئ أخرى: لتقديم خدمات عند الطلب⁽¹⁾.

أهم ما قامت به CNAN MED لتكريس النقل متعدد الوسائط، عملية نقل الشاحنات وعربات السكة الحديدية (Wagons) بالسفينة عن طريق ما يسمى: le Merroutage⁽²⁾، في إطار العقد الذي أبرمته الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF مع المورد السويسري Stadler سنة 2008 لنقل 64 مجموعة من عربات القطار des rames عبر البحر بواسطة la CNAN MED من SAVONA بإيطاليا إلى الجزائر العاصمة، على سفن الدحرجة على أساس مجموعتين من العربات في كل رحلة طول كل منها 74 مترا. حيث يتم شحن وتفريغ العربات من خلال باب كبير موجود عند مؤخرة السفينة، وهو ما يسمى بعملية الدحرجة لداخل وخارج السفينة / opération Roll on/ Roll off مع ضرورة تثبيت سكك حديدية من أجل تفريغ العربات الذاتية الحركة تلك. هذه العملية، تسمح بنقل عربات القطار كاملة مهيأة للاستعمال النهائي، عوض تسليمها مفككة، مما يتطلب وقتا، ومصاريف إضافية لتركيبها⁽³⁾.

الفقرة الرابعة: CMA-CGM وخدمة النقل من الباب إلى الباب:

نظرا لحدثة تطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط بالجزائر، فإن الأمر يحتاج إلى وجود الجهات المتخصصة التي لديها الخبرة والمعرفة والدراية، بما يمكنها من تقديم الخيارات المتاحة لأنسب أنماط النقل، لتجاوز أية مشكلة تعترض انسياب عملية النقل مما يشجع العميل بأن يعهد إليها تنفيذ عملية نقل البضائع، خلال سلسلة متعاقبة ومنتالية لمراحل النقل المختلفة: تسليم المصنع، أو تسليم ميناء الشحن في بلد التصدير، حتى وصولها إلى يد المستهلك النهائي، بعد نقلها خلال مرحلتي نقل على الأقل

(1) La CNAN MED : www.cnanmed.dz/présentation.asp.

(2) الطريق البحري السريع le Merroutage هو عملية نقل وسائل النقل البرية بحرا بشحنها على سفينة RoRo.

(3) KMK : Meroutage : CNANMED réalise une première en Algérie , le phare N° 109, Mai 2008, P 12.

"بحري/بري...". فكانت CMA-CGM Algérie⁽¹⁾، وهي شركة لـ CMA-CGM⁽²⁾، تقدم عدة مزايا تسمح لها بأن تكون متعهد نقل له القدرة على القيام بخدمة النقل من الباب إلى الباب.

في هذا الإطار تنص المادة 9 من القانون رقم 13-01 لـ 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه: "تخظى الاستثمارات في المنشآت القاعدية والتجهيزات الرامية إلى ترقية النقل المشترك ما بين الأنماط بالأولوية". كما أكد المشرع الجزائري هذا الدور من خلال تعريفه للنقل متعدد الوسائط في المادة 5/2 من القانون رقم 09-11 المعدل والمتمم للقانون 13-01⁽³⁾ -مستعملا عبارة النقل المشترك بين الأنماط-، أنه "خدمة نقل ينجزها مستغل بواسطة سند نقل وحيد وبنمطين مختلفين من النقل على الأقل من بداية النقل إلى نهايته تحت مسؤولية مستغل وحيد." وعرّف المستغل في الفقرة 4 من المادة 2 أنه "كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للتنقل، أو بوسائل تضعها الدولية تحت تصرفه في إطار الإمتياز".

(1) CMA-CGM Algérie مقرها الرئيسي: 65 شارع بن يوسف بن خدة، حيدرة 16033 موقعها على الأنترنت:

www.cma-cgm.com

(2) CMA-CGM: شركة بحرية مقرها في مرسيليا: الشركات التابعة لها هي River Shuttle Container Effectif

ANL, Mac Andrews . وأهم منافسيها:

Compagnie maritime Suisse MSC.

Compagnie maritime danoise : MAERSK.

Compagnie maritime turc : ARKAS.

سنة 1977 أنشئت الشركة البحرية (CGM)، وكانت نتيجة لاندماج Messageries Maritime (MessMar) والشركة العامة (transat) transatlantique. وفي 1978 أنشئت (CMA) compagnies maritime d'affrètement من قبل J. R Saade. وفي 1995 أصبحت CMA أول ناقل بحري للحاويات في فرنسا، والثالث على مستوى العالم. في 1999 أنشئت CMA.CGM the french line كاندماج قانوني بين CMA و CGM. وسنة 2000 تم اختيار CMA-CGM من قبل مجلة containerisation international كأحسن شركة لسنة 2000 تقدم للعملاء خدمة شاملة من الباب إلى الباب:

Hervé de Torade, le Volume des échanges entre l'Europe et les pays du Maghreb, CMA-CGM, http : www.euromedtransport.org

(3) القانون رقم 09-11 المؤرخ في 5 جوان 2011 المعدل والمتمم للقانون رقم 13-01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج رعد 32 لـ 8 جوان 2011.

أنشئت CMA-CGM في الجزائر سنة 1996 بعدد مستخدمين لا يتجاوز 10 أشخاص، وبعد 1998، عند حصولها على رخصة لممارسة نشاطها كوكيل بحري باعتباره عون من أعوان الملاحة البحرية Agent Consignataire بدأت CMA CGM Algérie توسع نشاطها في الموانئ الجزائرية: ميناء الجزائر، وهران، سكيكدة، بجاية، عنابة، ومؤخرا ميناء الغزوات. واعتبارا من سنة 2000 أصبح الجمع يحتل المرتبة الأولى في النقل البحري بالحاويات في الجزائر على أساس 3 خدمات أسبوعية:

- ذهاب وإيابا إلى مرسيليا.
 - ذهابا وإيابا إلى مالطا: باعتبارها مساحة لمسافنة⁽¹⁾ البضائع التي منشأها في آسيا، دول المحيط، شمال أوروبا.
 - ذهابا وإيابا: إلى موانئ دول البحر الأبيض المتوسط الشرقية "تركيا وبلاد الشام. واليوم تقوم CMA-CGM Algérie بتغطية كل التراب الوطني⁽²⁾.
- يكمن الهدف الرئيسي لـ CMA-CGM Algérie في تطوير النقل متعدد الوسائط من خلال:

أ- تعدد نشاطها في الجزائر: النقل البري عبر الطرق، النقل بالسكك الحديدية، النشاط المينائي حيث نجد CMA-CGM Algérie حاضرة ضمن 3 مجالات إستراتيجية: DAS (Domaine d'Activités Stratégiques):

- 1- وكالة السفن حاملات الحاويات: بنصيب يمثل 33% من السوق الجزائرية، يقوم الجمع بتأمين النقل من موانئ سكيكدة، عنابة وهران، العاصمة، بجاية، مستغانم، عبر مينائين للمسافنة، مرسيليا بالنسبة للدول الأوروبية، ومالطا بالنسبة لباقي الدول.
- 2- النقل الكلاسيكي للبضائع التي لا يمكن نقلها بالحاويات مثل القطارات، السيارات، الصناديق Caisses، المواشي.

(1) المسافنة "le transbordement": هي نقل بضائع من سفينة إلى أخرى مرورا بميناء يسمى ميناء المسافنة، وهي عملية تسهل وصول البضاعة إلى وجهتها النهائية بسرعة وبسعر أقل، مما يؤدي إلى ازدهار حركة الحاويات.

(2) معلومات داخلية متحصل عليها من الأجهزة الإدارية، لـ CMA-CGM Algérie.

3- النقل البري عبر الطرق، بواسطة حوالي العشرين (20) شاحنة المتوافرة لديها⁽¹⁾.

ب- من خلال تتبع إستراتيجية:

1- الخدمة المنتظمة la régularité du Service: خدمة النقل الأسبوعي المنتظم.

2- النقل البري بواسطة خدمات الميناء الجاف⁽²⁾ "le Port Sec": تفاديا للضغط الموجود على مستوى ميناء الجزائر العاصمة، أنشأت CMA-CGM Algérie ميناءا جافا خاصا بها، في المنطقة الصناعية برويبة من أجل الإيداع المؤقت للبضائع، بهدف تسليم الحاويات للزبون وتمكينه من جمركة سريعة وفعالة بوجود مكتب جمركي على مستوى الميناء، تقوم بتسيير هذه المساحة شركة المساهمة ALTERCO كشركة تابعة لـ CMA-CGM مسجلة بالجزائر.

وباعتبارها ناقلا برياً، تقوم ALTERCO بخدمة النقل من الباب إلى الباب، أي من المخزن إلى غاية ميناء الشحن، ومن ميناء التفريغ إلى مكان التسليم مروراً بميناء رويبة الجاف، حيث تقوم بكل إجراءات الجمركة على مستواه.

وقد تبين أن تكاليف هذا النوع من النقل بالنسبة لحاوية قياسها 40 قدماً، أقل

بـ 18% مقارنة مع النقل التقليدي الذي يتم عبر ميناء الجزائر⁽³⁾.

(1) معلومات داخلية متحصل عليها من الأجهزة الإدارية، لـ CMA-CGM Algérie.

(2) الموانئ الجافة أو الموانئ الداخلية: هي عبارة عن محطة لتخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق أو السكة الحديدية الواصلة إلى الميناء البحري، ويستخدم الميناء الجاف كمركز لتجميع البضائع القادمة من البحر استعداداً لتوزيعها إلى الجهات الموردة، ويحتوي الميناء الجاف كذلك على مراكز تخزين وتفريغ البضائع، ومراكز الصيانة للمقطورات والشاحنات وخدمات التخليص والتفتيش الجمركي والغرض من إنشائها إتمام النقل متعدد الوسائط. جاء مفهوم الموانئ الجافة عن طريق قانون المالية لـ 2003: "القانون رقم 02-11 المؤرخ في 2002/12/24، ج ر عدد 86 لـ 2002/12/25"، بموجب تعديل المادة 66 من القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 والمتضمن قانون الجمارك المعدل والمتمم فجاءت "... يشكل الميناء الجاف موضوع إيداع مؤقت خارج الميناء..." وتخضع الموانئ الجافة حالياً للنظام القانوني المتعلق بمخازن ومساحات الإيداع المؤقت خاصة من طرف شركات النقل وعن طريق وكلائها (consignataire) وتضيف المادة 67 بموجب تعديل قانون المالية 2003، "يجوز للأشخاص الطبيعيين والمعنويين إنشاء مخازن ومساحات الإيداع المؤقت، يمكن أن تنشأ الموانئ الجافة من طرف سلطة ميناء أو وكلاء الشحن...".

إلا أنه يشار أن الموانئ الجافة بدأ إنشاؤها في الجزائر، عنابة، بجاية، وهران، سكيكدة ابتداء من 1995 تطبيقاً للمادة 1 من المرسوم 75-40 المتعلق بإيداع البضائع في مساحات خارج الميناء.

Kamel Khelifa , Evolution des ports secs en Algérie et modalité d'accès, le phare N° 135

<http://www.kgn-lephare.com/archive - article.php>.

(3) Amel Guehria : Intervention pré – cité, p 220.

3- المحافظة على سلامة البضائع.

4- تسهيل جمركة البضائع.

جـ- من خلال الاتفاقية التي أبرمتها مع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF⁽¹⁾ سنة 2006 لإنشاء شركة للنقل بالحاويات بحر/سكة حديدية في الجزائر Rail-link⁽²⁾، أو CMA RAIL، وذلك بغية تطوير النقل متعدد الوسائط في شمال إفريقيا. وقد بدأت نشاطها في بداية 2009 المتمثل في النقل بالسكك الحديدية من ميناء بجاية إلى الميناء الجاف برويبة⁽³⁾. وإن كان ذلك يمكن أن يصطدم بقرار المدير العام للجمارك لـ 22 مارس 2003 الذي يعتبر الميناء الجاف مستودع مؤقت تابع للميناء

(1) أُنجزت دراسة خاصة بأبعاد نقل الحاويات بالسكك الحديدية بالجزائر في 1995 انتهت بإنجاز:

* 3 محطات للحاويات في العاصمة، وهران، عنابة.

* 3 محطات سكة حديدية للحاويات مرتبطة بالمحطات البحرية: – Oran/Senia – Alger/Rouiba

.Annaba/Marchandises

* 5 محطات قطار (gares) مزودة بوسائل شحن وتفريغ الحاويات مرتبطة بميناء الغزوات مستغانم، بجاية، جيجل، سكيكدة.

* إنجاز محطة سكة حديدية للحاويات بالخروب:

Etude de Marché des transport de conteneurs par rail, CANAC, 2002.

(2) Rail-Link هي شركة تابعة لمجمع CMACGM متخصصة في النقل بالسكك الحديدية أنشئت في 2001 من أجل تكريس

خدمة النقل متعدد الوسائط خاصة في شمال إفريقيا، الصين والهند "بحر- سكة حديدية" باعتبارها متعهدا للنقل متعدد الوسائط، وإعطاها حلا لوجيستيا "من الباب إلى الباب" لصالح العملاء الناقلين الدوليين، وكلاء العبور وكل متدخل في سلسلة النقل :

CMA-CGM Mise sur le fer – le Magazine CMACGM N° 31 : hiver 2007.

(3) قامت CMA-CGM في 2006 بثلاث مشاريع كبرى، توفر من خلالها للعملاء خدمات واسعة في مجال النقل البري بالسكك الحديدية، عبر الطرق بالشاحنات والنقل النهري تكريسا للنقل متعدد الوسائط، وتطويرا له، من بينها: Rail Link Algérie بالإضافة إلى مشروع:

- الاتحاد Veolia Environnement CMA-CGM وهي شركة للنقل بالسكك الحديدية الموقع في سبتمبر 2006، وهو اتفاق يدعو إلى تطوير وتحسين خدمات النقل السكك الحديدية بين كبرى المحطات، وبين أهم المناطق الاقتصادية الأوروبية والربط بخطوط النقل البحرية، هذا المجمع CMA-CGM Rail link يقدم خدمة للنقل متعدد الوسائط سكة حديدية/ تجر بين الدول الأوروبية.

- تطوير النقل بالسكك الحديدية في الصين وعن طريق إنشاء 18 محطة للحاويات على مستوى السكك الحديدية، وهذا امتدادا للشمالي والعشرين (28) خدمة أسبوعية للنقل البحري، نحو الموانئ الصينية:

Transport intermodal pour un service porte à porte, le magazine CMA-CGM N°32 printemps 2007.

البحري أي لميناء الجزائر بالنسبة لميناء روية الجاف، ولا يمكن أن يتبع ميناء غيره "ميناء بجاية" (1).

د- من خلال قسم اللوجستيات داخل المجمع: حيث يقوم الجهاز اللوجيستي، بتسيير الحاويات، ابتداء من تفريغها إلى غاية إعادة شحنها، فيقوم:

- بتسيير حظيرة الحاويات التابعة له إقليميا.

- تتبع الموقع الجغرافي للحاويات.

- فوترة الأضرار التي تلحق الحاويات والمقدرة من قبل الخبير.

- تسيير الجانب المالي المتعلق بفواتير: غرامات التأخير Surestaries (2)، الإصلاح أو الضياع الكلي للحاويات.

ه- من خلال قسم النشاطات المينائية داخل المجمع، تمثل مهمة هذا الهيكل الرئيسية في تسيير ومراقبة رسو السفن خاصة:

- الحضور عند رسو السفينة وعند إقلاعها.

- متابعة وتنظيم عمليات الشحن والتفريغ.

- إعلام المجهز بوضعية الميناء والنشاطات هناك.

- إعلام المجهز والميناء المتوجه إليه بإقلاع السفينة.

- إعداد وتقديم ملخص عن إجمالي الحاويات المشحونة "PCR": Récapitulatif des Conteneurs embarqués.

و- من خلال مديرية النقل البري داخل المجمع: تكمن مهمة هذا الهيكل في:

- تفحص والتعرف على تكاليف النقل البري في سوق النقل.

- إيجار الشاحنات في حالة الضرورة.

(1) وهو ما أكدته المادة 02 من المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة، ج.ر عدد 33 لـ 12 جوان 2011

بنصها: "يمثل الميناء الجاف مستودعا مؤقتا خارج الميناء، ويعتبر امتدادا طبيعيا للموانئ البحرية، لا يمكن ربطه إلا بميناء واحد."

(2) Surestaries أو غرامة التأخير هي غرامة يدفعها العميل نتيجة ترك الحاويات بالميناء لمدة تتجاوز 15 يوم بالنسبة للحاويات العادية

و5 أيام بالنسبة للحاويات المبردة وهي تقدر حسب معلومات داخلية لـ CMA-CGM Algérie بـ 12 دولار لليوم الواحد

بالنسبة للحاويات ذات الـ 20 قدم، و24 دولار للحاويات ذات الـ 40 قدم.

- وضع برنامج للتناوب بين الشاحنات المملوكة للمجمع والشاحنات المؤجرة⁽¹⁾.
 بالرغم من نشاط CMA-CGM Algérie في الجزائر، إلا أنها تصطدم بطبيعة المنشآت المينائية⁽²⁾، باعتبارها الأقل تطورا مقارنة مع باقي موانئ دول البحر الأبيض المتوسط، لذا يعتبر الرئيس المدير العام لـ CMA-CGM Algérie، أن إنشاء ميناء جديد في الوسط، وتزويده بمحطات للحاويات، أصبح ضرورة ملحة، لأنه لا يمكن إنشاء وتطوير محطات للحاويات في الموانئ الحالية، حتى مع الامتياز الممنوح لإمارة دبي في مينائي الجزائر وجنجن، خاصة وأن محطات Tanger Med بدأت نشاطها حيث يتم مسافنة جزء من الحمولة الموجهة إلى الغرب الجزائري هناك⁽³⁾.

الفرع الثاني: النقل متعدد الوسائط في تونس:

في إطار مقارنة جديدة للنقل تركز على التكامل، ودمج مختلف الأنماط لمواجهة التحديات الناتجة عن عوامة الأسواق، أصبح النقل متعدد الوسائط في تونس واقعا ملموسا بفعل التدابير التي تم اتخاذها.

الفقرة الأولى: إجراءات النهوض بالنقل متعدد الوسائط في تونس:

أهم التدابير التي تم اتخاذها للنهوض بالنقل متعدد الوسائط في تونس:

أ- من الناحية التشريعية: - صدور القانون رقم 21 المؤرخ في 21 مارس 1998 المتعلق بالنقل متعدد الوسائط للبضائع.

- مراجعة القانونين المتعلقين بوكلاء العبور والمهن البحرية في جويلية 2008.

- تنقيح مجلة الموانئ البحرية التونسية في 2009.

(1) معلومات داخلية لـ CMA-CGM Algérie

(2) عدد المنشآت المينائية بالجزائر تصل إلى 34 ميناء، منها 10 موانئ تجارية، مينائين (2) مختصين للمحروقات، ميناء واحد مختلط و21 ميناء ثانويا "صيد بحري، تجاري، نزهة".

Abdeladim Benallegue, les systèmes de transport en Algérie, le phare N° 48, Avril 2003, P44.

وقد تم إنشاء المؤسسات المينائية لعنابة، سكيكدة، بجاية، العاصمة، مستغام، أرزيو، وهران والغزوات بموجب المرسوم 82-283 لـ 14 أفريل 1982.

(3) CMA-CGM Algérie veut un Nouveau port centre :

<http://www.lesafriques.com/Industrie et services / cma - cgm - algerie>.

- التوقيع على اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لستمبر 2009، وذلك بتاريخ 2010/02/24.

ب- من ناحية البنية الأساسية:

- تطوير بنية أساسية مينائية جديدة، خاصة مشروع إنجاز ميناء بالمياه العميقة بالفيضة على بعد 90 كلم جنوب تونس العاصمة قادر على استقبال السفن ذات حمولة تصل إلى 12500 حاوية بقياس 20 قدم، خاصة وأن ميناء الفيضة يعتبر موقعا متميز في مفترق الطرقات البحرية المتوسطة على السوق الأوروبية والمغربية والمتوسطة، وسيتمكن هذا المشروع من اندماج تونس بثبات في برنامج الطرقات السيارة البحرية والربط مع الشبكة الأورو متوسطية للنقل التي تركز بالأساس على النقل متعدد الوسائط والنقل بالسكك الحديدية وعلى الخدمات اللوجيستية⁽¹⁾.

- تطوير محطات لوجيستية متعددة الوسائط، تعتمد تكنولوجيات متطورة في ميدان النقل والمناولة:

* 07 محطات أنشطة اقتصادية ولوجيستية بصدد التركيز في كامل أنحاء البلاد قرب المراكز الكبرى للإنتاج والاستهلاك، وعند مفترق المحاور الهامة لشبكات النقل "جبل الوسط - سوسة - صفاقس - جندوبة - قفصة - توزر - جرجيس.

* محطتين للأنشطة اللوجيستية محاذتين لكل من ميناء رادس ومشروع ميناء الفيضة⁽²⁾.

ج- من ناحية البنية المعلوماتية:

- اعتماد نظام النقل الذكي باستعمال التكنولوجيات الحديثة للإعلام والاتصال على مستوى البنية الأساسية للنقل متعدد الوسائط ووحدات الشحن وعربات النقل (REID)

(1) من خصوصيات المشروع: * محطة حاويات: رصيف بطول 3,6 كلم، * حوض مينائي للبضائع السائبة والبضائع المختلفة: رصيف بطول 1,4 كلم، * حوض مينائي مساحته 200 هكتار وعمق 17 مترا، * مسطحات تمسح 233 هكتار

<http://www.transport.tn/index.php>.

(2) يعتبر ميناء رادس امتدادا جغرافيا لميناء حلق الوادي في تونس، ويحتل مكانة هامة في المنظومة الوطنية للنقل، حيث أنه يؤمن 90% من الحركة الإجمالية للحاويات، و95% من حركة الوحدات السيارة، مما يجعله أول ميناء تجاري في البلاد:

<http://www.transport.tn/index.php>.

(GPS) -، وقد تم الشروع في إعداد نظام التصرف في الحاويات والمجرورات بميناء رادس بواسطة هذه الأنظمة⁽¹⁾.

- تبسيط الإجراءات، والقيام بها عن بعد، بهدف تقليص آجال عبور البضائع بالموانئ.
د- من ناحية التنظيم:

اعتماد مفهوم الطرقات البحرية السيارة على محاور النقل:

* رادس Radès - جنوة (Gênes) لتغطية بلدان أوروبا الوسطى.

* رادس - مرسيلا لتغطية فرنسا وبلدان Benelux ، وهذا يتيح تأمين نقل البضائع من باب المصنع في تونس إلى باب الزبون في أوروبا من دون توقف أو عراقيل، حيث يتم متابعة الرحلة من الموانئ إلى المدن الأوروبية برا.

* رادس - ميناء الدار البيضاء على المحيط الأطلسي، عملاً باتفاق تحرير الملاحة البحرية في منطقة المغرب العربي، لتقليص المسافات وخفض كلفة الشحن، وتؤمن الرحلات التجارية بين البلدين سفينة بحرية مغربية تبلغ حمولتها 70 حاوية، بالإضافة إلى 33 زورقا بخاريًا يقوم برحلات بين ميناءي رادس والدار البيضاء كل 10 أيام⁽²⁾.

- تدعيم استعمال النقل الحديدي كخيار إستراتيجي لتكثيف الحركة وحماية البيئة والاقتصاد في الطاقة، باعتبار أن النقل بالسكك الحديدية يؤدي إلى التحكم في تكلفة النقل، إذ أن نقل الحاوية الواحدة على الطرقات في الشاحنة يكلف بين 220 ديناراً إلى 700 دينار، في حين يتم نقلها عبر السكك الحديدية بقيمة تتراوح بين 190 دينار إلى 440 دينار، حسب الجهة المتجهة إليها⁽³⁾.

⁽¹⁾ تعرف أنظمة النقل الذكي « ITS » Intelligent Transportation Systems بأنها استخدام التقنيات الحديثة لتكنولوجيات الاتصال والإعلام لمهاجمة العديد من التحديات في مختلف مجالات النقل مثل تحسين مستويات السلامة والاستغلال والإنتاجية والإعلام، وتساهم أنظمة النقل الذكي في ترشيد استغلال البنية التحتية، وتوفير طاقة استيعاب أكبر وبكفاءة أعلى دون اللجوء إلى إنشاء مرافق جديدة:

<http://www.itstunisie.Tn/index.php>

⁽²⁾ الدول المغاربية تلجأ إلى النقل البحري لتعزيز التجارة: <http://www.maghrebia.com>

⁽³⁾ وهو ما تضمنته النشرة الداخلية للموانئ التونسية "منارة الموانئ" العدد 15 يناير 2008.

لذلك فقد انطلقت بتاريخ 15 مارس 2008 أول عملية منظمة لنقل الحاويات من وإلى ميناء رادس بواسطة السكة الحديدية على المحور رادس - سوسة - صفاقس - قابس. حيث مكنت التجربة من نقل حوالي 31.000 حاوية ذات الـ 20 قدم على السكة الحديدية⁽¹⁾، وهذا تنفيذا للاتفاقية التي أبرمتها الشركة الوطنية للسكة الحديدية التونسية مع الشركة التونسية للملاحة، لنقل البضائع من ميناء رادس إلى مختلف جهات البلاد.

هذه التجربة جاءت، بعدما كان تدخل النقل بواسطة السكة الحديدية في النقل من الباب إلى الباب محدودا في تونس، حيث كان نقلا ثنائي الوسائط ببحر/ نقل عبر الطريق بسبب أن شبكات السكك الحديدية في تونس ليست بواسعة، وبالتالي لا تؤمن النقل للعملاء في كل مكان.

هـ- من ناحية معدات وسائل النقل والمناولة:

- تزايد استعمال اللمقطورات والحاويات لتطوير النقل متعدد الوسائط.
- استعمال سفن ملائمة وذات طاقة استيعاب كبيرة لاسيما ناقلات الحاويات، وسفن الدرجة، وكذلك ملائمة التجهيزات ووحدات الشحن لتفعيل النقل من الباب إلى الباب.

و- من ناحية التكوين: حيث تم استحداث مؤسسات تكوين جديدة في هذا المجال مثلا: المعهد المتوسطي للتكوين في المهن البحرية للقيام بتكوين خاص في تقنيات النقل متعدد الوسائط وفي اللوجيستية، انطلق في التكوين ابتداء من شهر أكتوبر 2009⁽²⁾.

الفقرة الثانية: حالة تطبيقية للنقل متعدد الوسائط في تونس:

يشهد النقل متعدد الوسائط في تونس تطورا بفضل التعاون التقني والتجاري بين معهدي النقل التونسي ونظراءهم الأوروبيين المتخصصين في النقل متعدد الوسائط، حيث يمارس معهدو النقل متعدد الوسائط الأوروبيون نشاطهم في تونس خاصة عن

(1) Le transport en Tunisie, <http://www.transport.tn/index.php>.

(2) Ibid.

طريق الشراكة مع المؤسسات التونسية، وينصب العقد إما على عدد من عمليات النقل التي تتم سنويا (contrat pour X transport)، أو ينصب على كل عملية نقل على حدى. فنجد تعاوناً بين شركات تونسية للنقل البري ومتعهدين أوروبيين للنقل متعدد الوسائط، إذ يقوم الناقل التونسي البري بالنقل في تونس "جر القاطرات، الحاويات"، كما يقوم بكل الإجراءات على مستوى الميناء التونسي، ويقوم الشريك الأوروبي بالنقل وإجراءاته في أوروبا⁽¹⁾.

الحالة التطبيقية التي نشير إليها، تتعلق بشركة COTREL التونسية المتخصصة في صنع وتسويق Les ressorts à lames لكل نماذج المركبات : شاحنات خفيفة، متوسطة ثقيلة، قاطرات، وهي تمول أكبر صانعي السيارات، وكذا الأسواق بقطع الغيار هذه. تؤمن COTREL مختلف الخدمات من تغليف، نقل، تسليم للبضائع في الوقت المحدد، كما تقوم بتخزين جزء من هذه البضائع في المساحات اللوجيستية في أوروبا "Troyes في فرنسا" للتقليص من مواعيد التسليم.

لتصدير بضائعها تتبع COTREL سلسلة للنقل متعدد الوسائط ويتعلق الأمر بوصول قاطرة من برج سدرية Borj Cedria بتونس إلى Brescia بإيطاليا، وذلك حسب المراحل الآتية:

- يطلب العميل COTREL من متعهد النقل متعدد الوسائط Germanetti خدمة لنقل بضائعه «Ressort à lames» من المخزن الكائن ببرج سدرية إلى Brescia بإيطاليا.
- يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط Germanetti بإرسال قاطرة مغطاة فارغة تجرها شاحنة، يقوم باستئجارها من مؤسسة تونسية لتأجير الشاحنات إلى مكان الشحن "أي مخزن COTREL ببرج سدرية".

(1) Zeineb M'rad Babbou – Identification des problèmes associés au transport multimodal à travers une chaîne de transport porte à porte entre la Tunisie et l'Italie – Atelier sur les conditions pour assurer un transport multimodal efficace en méditerranée – Casablanca 4,5 Mars 2004, P231 :

<http://www.euromedtransport.org/fileadmin/./press-article-regmed.pdf>.

- يتم شحن البضاعة المرصوفة على ألواح أو طبالي des palettes على القاطرة.
- نقل القاطرة عبر الطريق السيار، إلى ميناء رادس ضمانا للسرعة.
- وصول البضاعة إلى الميناء، ووضعها على الرصيف لشحنها على السفينة.
- جمركة البضاعة من قبل وكيل عبور COTREL.
- شحن القاطرات على السفينة من قبل مقاول الشحن والتفريغ في ميناء رادس « la STAM ».
- النقل البحري للقاطرات إلى ميناء Gênes بإيطاليا.
- تفريغ القاطرات في ميناء Gênes بمجرد وصولها.
- جمركة البضائع من قبل وكيل العبور الإيطالي المتعامل مع Germantti.
- القطر أو الجرّ باستعمال شاحنات مملوكة لـ Germanetti Italie والتي تكون جاهزة للاستعمال بالميناء بمجرد الإعلان عن وصول السفينة.
- نقل القاطرات عبر الطرق إلى مخزن IVECO — Brescia وهو مكان الإرسال النهائي⁽¹⁾.

المطلب الثاني: نظام النقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية:

إن انضمام بعض الدول المغاربية إلى منظمة التجارة العالمية "تونس، المغرب موريتانيا" وتواجد دول أخرى بصفة مراقب استعدادا للانضمام "الجزائر، ليبيا" يتطلب تنسيقا فعالا وتكاملا إقليميا، يمكن من توطين مشروعات كبرى، وإقامة صناعات منافسة، وذلك لن يتسنى إلا بإقامة شبكة للنقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية وتفعيله "فرع ثاني" وإن كان هذا النظام يشهد بعض المعوقات في إطار الاتحاد المغاربي "فرع أول".

(1) Zeineb M'rad Babbou – Intervention P.cité, P224-225.

الفرع الأول: معوقات نظام النقل متعدد الوسائط بين الدول المغربية:

توجد عدة مشاكل متعلقة بسلسلة نقل البضائع متعدد الوسائط في دول المغرب العربي وفيما بينها، فمفهوم النقل متعدد الوسائط غير متقن بالشكل المطلوب عبر هذه الدول، إذ أن الممارسات المستخدمة في وضع خطط النقل لا تزال بحاجة إلى المزيد من التحسين، الأساليب المعتمدة لربط وتبادل تشغيل شبكات النقل غير متطورة كما يجب. كما أن الوسائل المستعملة في لوجيستية النقل وتكنولوجيا المعلومات لا ترقى إلى المستويات المثلى. لذلك سنحاول سرد أهم الشوائب الموجودة على طول سلسلة نقل البضائع المتعددة الوسائط في الدول المغربية، مما يمنع حدوث تدفق سهل وغير منقطع للبضائع بالشكل المطلوب عبر دول الاتحاد المغربي المختلفة⁽¹⁾:

- إن البنية التحتية لشبكة النقل الإقليمية موجودة إلى حد معين، إلا أنها في الغالب بحاجة إلى المزيد من التحسين، أو التوسيع أو التمديد، فهناك طرق بحاجة إلى إعادة تأهيل أو توسعة، وخطوط سكة حديدية غير موجودة يجب مدها، ومحطات حاويات في الموانئ بحاجة إلى التوسعة.

- عدم تكامل شبكة الطرق والسكك الحديدية بين الدول المغربية.
- عدم كفاءة نظم النقل الداخلي بالدول المغربية.
- اكتظاظ الموانئ وعدم وجود فضاءات لوجيستية.
- عدم الاهتمام بالموانئ الجافة بالرغم من دورها في تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية.

(1) معظم هذه المشاكل جاءت كتقدم لسياسة شاملة اقترحتها الورقة الزرقاء في 2005، وهي عبارة عن وثيقة مشتركة تجسد الجهود الكثيفة التي تم بذلها من قبل القمة الأوروبية المتوسطة للنقل، لتحقيق نظام نقل إقليمي، فعال، مستدام ومتعدد الوسائط قادر على ربط البلدان المتوسطة مع بعضها بطريقة مناسبة: الورقة الزرقاء - نحو نظام نقل أوروبي - متوسطي متكامل ومتربط - ملخص تنفيذي - نوفمبر 2005.

- استخدام سفن ذات تكنولوجيا قديمة، وهذا سينعكس على التكنولوجيا المستخدمة بالموانئ، وبالتالي سينعكس على باقي حلقات النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾.
- خضوع إدارة الموانئ للقطاع العام.
- غياب دور متعهدي النقل متعدد الوسائط، ومن ثم فقدان الركن الأساسي في نظام النقل متعدد الوسائط، فتشتت وتجزؤ المشغلين المنفردين يسيطر على السوق، ومستوى الاحترافية لهذه الصناعة لا يرقى كفاية إلى المستويات والمعايير الدولية، حيث يقوم بعمليات النقل ناقلون متعددون مسؤولون فقط عن أداء الخدمات المتصلة بالجزء الذي يخصهم من الرحلة. مما يؤدي إلى زيادة تكاليف النقل الإجمالية وإطالة الرحلة، وعدم القدرة على تحديد المسؤولية عن فقد أو تلف البضائع.
- قلة الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات وعدم تطبيق نظم تبادل البيانات إلكترونياً « EDI ».

- تُشكل النظم الجمركية في بلدان المغرب العربي إحدى العوائق أمام انتشار النظام فممارسات الجمارك غير مبسطة، مما يجعل عملية عبور البضائع غير إنسيابية بالشكل الأمثل، خاصة فيما يتعلق باشتراط السلطات الجمركية المحلية فتح الحاويات، للكشف عن محتوياتها، ثم إعادة رصها مرة أخرى.

(1) وهو ما تضمنه تقرير ال CNUCED رقم TD/B/CN 4/5 بعنوان "تطورات الصناعة والسياسة العامة في النقل البحري العالمي وآثارها على الدول النامية" بتاريخ 1992/07/29، ص 34.

"إن الدول النامية عموماً لا تزال مستمرة في الاستثمار في حمولات سفن من الأنواع المتقدمة تكنولوجياً وأنها لا تستطيع أن تجد المال الكافي لإحلال سفنها البالية، عديمة الجدوى من الناحيتين الاقتصادية والفنية بسفن حديثة تلي متطلبات التجارة العالمية وأنه من الواضح أن عدم القدرة على التكيف مع التطورات التكنولوجية الجديدة، لها انعكاساتها الخطيرة على المقدرة التنافسية الحالية والمقبلة لأساطيل معظم الدول النامية".

- مستوى التقيد بالاتفاقيات الدولية غير كاف⁽¹⁾: كاتفاقية TIR⁽²⁾، حيث تنضم إليها الجزائر ، تونس والمغرب. واتفاقية النقل الدولي للبضائع عن طريق البر CMR لـ 1956 التي تنضم إليها تونس والمغرب.
- كثافة شبكة الطرق ضئيلة ومدتهورة نتيجة ضعف عمليات الصيانة.
- يتفاوت استخدام السكة الحديدية في نقل الحاويات في الدول المغاربية - شأنها شأن بقية الدول النامية- وعلى العموم فإن كثافة السكة الحديدية في هذه الدول ضئيلة، ولا يتم استغلال هذا القطاع إلى إمكانياته القصوى، كما لم يتم إرخاء السيطرة المباشرة للحكومات على هذا القطاع إلى الحد المطلوب. وحتى عملية إصلاح وتحديث القطاع لم تتقدم كفاية سواء بالنسبة إلى الشؤون التنظيمية أو تلك المتعلقة بالبنية التحتية.
- ضعف قدرات الموارد البشرية في الإدارة، وعدم كفاية التكوين في مجال النقل الدولي للمؤسسات المغاربية.

هذه الأسباب تعيق حصول الدول المغاربية على فوائد النقل من الباب إلى الباب لذا وجب اتخاذ إجراءات إيجابية للتكيف مع خدمات النقل متعدد الوسائط ومواكبتها.

الفرع الثاني: مقومات تفعيل النقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية:

يتطلب تطوير النقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية دمج مختلف وسائط النقل وربطها ببعضها، وتسهيل عبور البضائع ووحدات الشحن، من واسطة إلى أخرى، كما يتطلب إرساء محطات لوجيستية، تختصر الآجال، وتبسط الإجراءات، خاصة مع تزايد حركة الملاحة البحرية في المتوسط حيث أخذ البحر المتوسط أخيرا دورا مركزيا في

⁽¹⁾ Abdeladim Benallegue – la problématique de transport multimodal dans les pays maghrébins – Atelier sur les conditions pour Assurer un transport multimodal efficace en méditerranée, P275.

<http://www.euromedtransport.org/fileadmin/.../press-article-regmed.pdf>.

⁽²⁾ اتفاقية TIR أو المسماة اتفاقية جنيف المؤرخة في 14 نوفمبر 1975 ودخلت حيز التنفيذ في 25 مارس 1978، ويسمح نظام

TIR بالنقل البري للبضائع دون مقاطعة عبر الحدود المختلفة للدول المنخرطة في الاتفاقية.

تفكير الشركات الخطية فقد تفتنت لإمكاناته كسوق ملاحى هام، وكذلك قيمته الإستراتيجية كنقطة تبادل الحاويات، وأخذت تعمل على استغلاله باهتمام متزايد⁽¹⁾.

لذلك خلال المؤتمر الخامس للوزراء المكلفين بالنقل ببلدان غرب البحر الأبيض المتوسط، المجتمعين في تونس يوم 17 نوفمبر 2008، في إطار مجموعة 5+5⁽²⁾ لوزراء النقل ببلدان غرب المتوسط «GTMO 5+5»، وبحضور المفوضية الأوروبية والبنك الأوروبي للاستثمار⁽³⁾، تقرر اعتماد شبكة النقل متعدد الوسائط للبلدان المغاربية التابعة لمجموعة 5+5. لأجل ذلك وجب مضاعفة الجهود لإنجاز الوصلات الناقصة على المحاور المغاربية الإستراتيجية للشبكة وخاصة تلك المتعلقة بالطريق السيار للاتحاد المغاربي، وتكامل المحور الحديدي المغاربي، كما تقرر ضرورة الإسراع بإنجاز الأشغال حول تسهيلات النقل مع إيلاء أهمية خاصة للأجزاء البحرية، والتكامل بين مختلف أنماط النقل. وكان قد سبق هذا المؤتمر، التوقيع على مذكرة تفاهم بين الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي ومجموعة 5+5 بتاريخ 2008/04/15، أقر الطرفان بالصبغة المهيكلة للمشاريع المغاربية الثلاثة التالية:

أ- تحديث القطار المغاربي الرابط بين تونس والجزائر والدار البيضاء وخدماته.

ب- دراسة جدوى القطار المغاربي ذي السرعة العالية TGVM الرابط بين طرابلس وتونس والجزائر والدار البيضاء.

ج- الإسراع في استكمال الطريق المغاربي السيار⁽⁴⁾.

(1) أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، المرجع السابق، ص 200.

(2) تضم مجموعة 5+5 الخمس دول المغاربية وهي تونس، الجزائر، المغرب، موريتانيا، ليبيا، إلى جانب خمس دول أوروبية: إسبانيا، البرتغال، فرنسا، إيطاليا، ومالطا.

(3) هذا المؤتمر كان امتدادا للقاءات الملتزمة تباعا بباريس والرباط سنة 1995، بمديرد سنة 1997، وبتونس سنة 2007، وعملا بأحكام بروتوكول التعاون الإقليمي في مجال النقل لمجموعة 5+5 الموقع بتونس في مارس 2007، وكذلك إعلان تونس بمناسبة انعقاد القمة الأولى لرؤساء الدول والحكومات للحوار 5+5 في ديسمبر 2003.

(4) المادة 2 من مذكرة التفاهم بين الاتحاد المغاربي والمجموعة (5+5) لـ 2008/04/15 لاتحاد المغرب العربي: الأمانة العامة لاتحاد

المغرب العربي: <http://www.maghrebarabe.org/ar/index.cfm>.

لذلك فمن أهم متطلبات نظام النقل متعدد الوسائط في الدول المغاربية وفيما بينها:

- 1- في مجال النقل البحري: باعتباره عصب أساسي للنقل متعدد الوسائط:
 - تأهيل الموانئ البحرية التجارية واقتناء معدات حديثة لشحن وتفريغ الحاويات، والرفع من جدوى الخدمات المرتبطة بالمحطات المينائية، وكذا تبسيط الإجراءات الإدارية والتجارية المتعلقة بعبور الحاويات⁽¹⁾. ومن ثم الإسراع باتخاذ ترتيبات ملاحية فعالة تكفل نقل السلع المغاربية في مواعيدها المناسبة على أن يتم وضع نظام للتكامل بين الموانئ المغاربية.
 - استخدام سفن تتكيف مع التطورات التكنولوجية الحديثة.
 - التركيز على مشاريع طرق البحر السريعة كأساس لتحسين تعددية الوسائط لقطاع النقل الإقليمي، وهذا الأمر يتطلب تحسين النقل البحري بإعادة هيكلة وتنظيم شركات النقل البحري العامة، بالإضافة إلى دعم مشاركة القطاع الخاص في مجال الشحن البحري عبر أطر تنظيمية عصرية وسليمة⁽²⁾.
 - إنشاء شركات ملاحية مشتركة، وإنشاء شركات النقل الشامل لتأمين خدمات النقل الدولي متعدد الوسائط في بلدان المنطقة، وفيما بينها بواسطة القطاع الخاص معززة بعناصر بشرية ذات كفاءة، ومتعهدين مؤهلين⁽³⁾.

جاءت هذه القرارات تطبيقاً لما نادى به GTMO "مجلس وزراء النقل المغاربي" ضمن مشروع INFRAMED لديسمبر 1997، فقد اعتبر أن شبكة النقل متعدد الوسائط المغاربي هي إحدى الشبكات الرئيسية في الغرب المتوسط، كونها تربط بين أكبر البلدان المغاربية مما يسمح بتسهيل المبادلات التجارية بين الدول المغاربية، وكذا فيما بينها، لذا فهو بمثابة العمود الفقري لتدعيم المبادلات التجارية بين الدول المغاربية وأوروبا، ومن ثم فإن الطريق السيار المغاربي، وشبكة النقل السككية المغاربية هي من المشاريع ذات الأولوية:

Projet INFRAMED – GTMO – Décembre 1997.

(1) Abdeladim Benallegue – la problématique de transport multimodal dans les pays maghrébins – intervention P.cité, P 278.

(2) وهنا نشير أنه في إطار الطريق البحري المتوسطي السيار MEDmos : « Mediterranean Motorways of the Sea » تم تبني من قبل اللجنة الأوروبية، الموانئ المغاربية التالية: ميناء بجاية "الجزائر"، ميناء رادس "تونس" وميناء أقادير "المغرب".

(3) Abdeladim Benallegue – la problématique de transport multimodal dans les pays maghrébins – intervention P.cité, P 278.

وفي إطار النقل البحري يذكر أنه تم التوقيع على اتفاقية تعاون في المجال البحري بين دول اتحاد المغرب العربي بتاريخ 9 و10 مارس 1991 بليبيا، بهدف تنظيم العلاقات البحرية بين دول المغرب العربي، وتطوير قطاع النقل البحري المغربي، بما يتماشى ومتطلبات التجارة الخارجية لدول الاتحاد. وفي دورته الحادية عشر "11" يومي 28 و29 مارس 2007 بالرباط قرر مجلس وزراء النقل المغربي تعديل هذه الاتفاقية.

كما تم في أوت 2007 التوقيع على اتفاقية تعاون في المجال البحري بين تونس والمغرب، ترمي إلى تنظيم وتنمية العلاقات البحرية التجارية بين البلدين، ودعم التكامل في مجالات النقل البحري والموانئ والنقل متعدد الوسائط واللوجستيات.

وبتاريخ 2010/10/20 بحثت لجنة مغاربية مهمة بتنشيط التعاون البحري بين دول الاتحاد، مشروع ربط موانئ الاتحاد عبر شبكة مغاربية للمعلومات الإلكترونية، بالإضافة إلى سبل تشجيع الربط البحري التجاري المغربي، تمهيدا لزيادة الانخراط في الطرقات السيارة البحرية الحديثة. كما دعت إلى ضرورة شروع الجهات المشرفة على الموانئ البحرية التجارية المغربية في تحديد برنامج عمل مشترك يؤكد بالخصوص، على تبادل الخبرات والتجارب في مجال تطوير وتأهيل الخدمات اللوجيستية المرتبطة بالموانئ المغربية، مع الشروع في تهيئة موانئ بحرية من الجيل الجديد⁽¹⁾.

- تسهيل الملاحة الساحلية Le cabotage في وجه الأساطيل المغربية، باعتبارها تسمح بالنقل إلى الموانئ التجارية الساحلية مما يؤدي إلى ربط مختلف المناطق الاقتصادية للبلدان المغربية فيما بينها.

2- في مجال النقل البرّي:

- وضع شبكات طرق سريعة مغاربية، وهو ما اتفق عليه مسؤولو اتحاد المغرب العربي في 2005 ودعوا إلى ضرورة الإسراع لإنجاز أهم جزء منها، وهو الربط بين أغادير

(1) الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي: <http://www.maghrebarabe.org/ar/news.cfm>

جنوب المغرب والعاصمة الليبية طرابلس مرورا بالرباط والجزائر العاصمة، وتونس العاصمة⁽¹⁾.

- توفير شبكات سكة حديدية بين الموانئ ومحطات تداول البضائع والتجميع داخل الدول المغاربية وفيما بينها، وتشغيل خدمات السكة الحديدية "قطارات الحاويات" بتوقيات منضبطة وهذا نظرا لملائمة السكك الحديدية لنقل البضائع ذات الأحجام الكبيرة والثقيلة مما يساهم في النقل متعدد الوسائط وبالتالي المبادلات التجارية بين دول المغرب العربي. لذلك تعمل اللجنة المغاربية للنقل السككي⁽²⁾، على تنسيق كل الأعمال الكفيلة بتحسين وتطوير النقل السككي للبضائع بين دول المغرب العربي.

- ضرورة توفير عربات سكة حديدية مخصصة لأنواع الحاويات المختلفة.

- زيادة تبسيط ومجانسة الإجراءات الجمركية، توقيع وتطبيق الاتفاقيات الدولية المعنية بذلك. أخذا بعين الاعتبار الالتزامات المقدمة في سياق "المقاييس المعيارية لتأمين وتسهيل التجارة العالمية" لمنظمة الجمارك الدولية "WCOSAFE".

فنجاح نظام النقل متعددة الوسائط بين الدول المغاربية مرهون بوجود نظام جمركي يسمح بانتقال حاوية مغلقة ومختومة بحد أدنى من المراقبة عبر الحدود، إلى وجهتها النهائية حيث تتم إجراءات التخليص الجمركي النهائي لها. ومن ثم وجب تطوير وسائل الرقابة على البضائع والمستندات في المناطق الحدودية بين الدول المغاربية، بحيث تسائر متطلبات العولمة وتتماشى مع آليات السوق الحرة، أسوة بما هو متبع بين دول المجموعة الأوروبية.

(1) ويمثل الجزء الجزائري من هذا الطريق "الطريق السيار شرق-غرب" أطول أجزاء الدول المغاربية الخمس "1216 كلم"، يربط الحدود المغربية والحدود التونسية مرورا بأهم المدن الجزائرية: تلمسان، وهران، الشلف، الجزائر العاصمة، سطيف، قسنطينة وعنابة. إنجاز هذا الطريق كان بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-271 لـ 25 جويلية 2005، والمتضمن التصريح بالمنفعة العامة للعملية المتضمنة إنجاز الطريق السريع للسيارات "شرق - غرب" وقد تم استكماله في 2010:

M. Belattaf- Impacts Socioéconomiques et environnementaux de l'autoroute Est-Ouest en Algérie- journées du développement du GRES

(2) أنشئت اللجنة المغاربية للنقل السككي في 1965/11/11 تحت رعاية اللجنة الاستشارية المغاربية الدائمة، وقد تم إصدار الاتفاقية الخاصة بإنشائها بالجزائر في المرسوم رقم 68-63 الصادر بتاريخ 1968/03/08.

في هذا الإطار، وبتاريخ 27 و28 أبريل 2010 انعقد بمقر الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي بالرباط، الاجتماع السابع للمدراء العامين للجمارك المغربية، تم خلاله الوصول إلى توصيات بشأن:

- مشروع إنشاء مجلس التعاون الجمركي المغربي. فتم التوقيع بالأحرف الأولى على مشروع اتفاقية إنشاء مجلس تعاون جمركي مغربي، وتهدف الاتفاقية إلى إرساء مبادئ وقواعد وحدة جمركية بين دول الاتحاد المغربي، من أجل تعزيز التعاون الجمركي بينها، وهذا من شأنه تفعيل النقل المتعدد الوسائط بين دول الاتحاد⁽¹⁾.

نشير أنه وفي إطار النقل البري، تم الاتفاق بين تونس وليبيا بتاريخ 11 و12 نوفمبر 2007 على تيسير حركة شاحنات نقل البضائع، كما تم الشروع في تشغيل خطوط نقل بري جديدة للشركتين الوطنيتين للنقل وتحسين الخط الحالي تونس/طرابلس⁽²⁾.

3- في مجال النقل الجوي:

- تبادل حركات جوية دولية بين بلدان المغرب العربي تعتمد على سياسة السوق المفتوح وتوقيع اتفاقيات لتنظيمها. لذلك وخلال الدورة الحادية عشرة "11" لمجلس وزراء النقل المغربي المنعقدة يومي 28 و29 مارس 2007 بالرباط، تم اعتماد النظام الأساسي للاتحاد المغربي للمطارات، موصيا بوضع إطار لتحرير النقل الجوي بين الدول المغربية.

وفي 22 نوفمبر 2007، تم التوقيع خلال جلسة عملتونسية مغربية على اتفاقية جوية تحيّن الاتفاقية المبرمة بين البلدين في 10 جويلية 1958، وتأخذ بعين الاعتبار التطورات التي شهدتها قطاع النقل الجوي، ولاسيما أثر التوصل إلى اتفاق حول إطلاق الحريات في نوفمبر 2006، وكذلك تحرير النقل الجوي غير المنتظم والشحن الجوي⁽³⁾.

(1) وكان قد صدر عن رؤساء دول الاتحاد المغربي في 23/07/1990 بالجزائر، قرار باعتماد مبادئ وقواعد وحدة جمركية بين دول الاتحاد المغربي، وبتاريخ 9 و10 مارس 1991-تنفيذا لقرار مجلس الرئاسة هذا- تم التوقيع على اتفاقية تجارية وتعاريفية بين دول اتحاد المغرب العربي:

الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي: <http://www.maghrebarabe.org/ar/news.cfm>

(2) العنوان الإلكتروني السابق.

(3) الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي: <http://www.magherebarabe.org/ar/index.cfm>

- إنشاء محطات مجهزة لتداول البضائع المنقولة جوا، ليتم تبادلها مع وسائط النقل الأخرى.

وفي إطار المسار الأوروبي المتوسطي لدول المغرب العربي⁽¹⁾، فإن هذه الدول مدعوة إلى تطبيق خطة العمل الإقليمية للنقل "RTAP" للفترة 2007-2013. وهي خطة تخاطب الدول المتوسطية الأعضاء في الشراكة الأوروبية المتوسطية، لتكثيف التعاون في مجال النقل بين الاتحاد الأوروبي والإقليم المتوسطي، وبين الإقليم المتوسطي بعضه البعض. من بين الإجراءات التي اشتملت عليها خطة العمل (RTAP) يوجد ثلاث توصيات ذات صلة بالنقل متعدد الوسائط وهي:

* تطوير المعايير المهنية لصناعة شحن البضائع.

* تشجيع تطبيق الحلول المتكاملة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في التتبع والأمن وتبادل البيانات الإلكترونية الأخرى في التجارة والنقل عبر الوسائط، وخاصة عندما تتعلق بالمعابر الحدودية والانتقال بين الوسائط (موانئ، محطات، سكة حديدية).

* تطوير المناطق اللوجيستكية التي تروّج لتبادلية التشغيل، وهذا يعتمد بشكل كبير على تطوير البنية التحتية للموانئ لذا يجب أن يتم تحديد أماكن المناطق اللوجيستكية قرب الموانئ والمدن الكبرى⁽²⁾. وهو ما قامت به المغرب، بإنشاء ميناء طنجة المتوسطي للمسافنة، وهو مجاور لمناطق حرة لوجيستكية وتجارية وصناعية. كما أنه مرتبط ببنيات تحتية ذات جودة عالية من طرق وسكة حديدية.

(1) كانت بعض الدول المغربية سبّاقة في إبرام اتفاقيات شراكة مع الإتحاد الأوروبي. فكانت تونس أول دولة عربية توقع على اتفاقية شراكة سنة 1995، تلتها المغرب، أما الجزائر فلم تبرم اتفاقية الشراكة مع الإتحاد الأوروبي إلا في 2002/04/22. وبالرغم من مرور مدة طويلة على توقيع إعلان برشلونة لعام 1995، فإن ليبيا وموريتانيا لم توقعوا على اتفاقية الشراكة، حيث أن ليبيا تحمل صفة مراقب في عملية برشلونة منذ حضورها لمؤتمر شتوتغارت عام 1999، وأن موريتانيا لم تقبل كعضو في الشراكة الأوروبية المتوسطية. لكن ليبيا انخرطت منذ نهاية عام 2008 في مفاوضات مع الإتحاد الأوروبي بقصد التوصل إلى ما يسمى باتفاقية إطار شبيهة إلى حد كبير مع اتفاقيات الشراكة التونسية والمغربية، والجزائرية:

مصطفى عبد الله أبو القاسم حشيم، اتفاقيات الشراكة الأورو-مغربية وتأثيرها على التجارة الخارجية والبنية لدول اتحاد المغرب العربي، مجلة الجامعة المغربية، العدد السابع، السنة الرابعة، 2009، ص 45-46.

(2) خطة العمل الإقليمية للنقل 2007-2013 "RTAP":

ننتهي في الأخير إلى أنه من أهم مقومات تفعيل النقل متعدد الوسائط وتسهيل إجراءات النقل بين دول الاتحاد هو ضرورة إبرام اتفاقية للنقل متعدد الوسائط في المغرب العربي.

الفصل الثاني:

أنماط النقل المتتابع ومتعهد النقل متعدد الوسائط - تحديد للمفاهيم-

إن الخوض في أحكام النقل متعدد الوسائط، يستدعي بالضرورة الإحاطة بهذا النوع من النقل، وإخراجه من زمرة الأنماط الشبيهة به، وذلك من خلال تحديد الطبيعة القانونية لكل نمط، وإيجاد علاقة بينها وبين النقل متعدد الوسائط "المبحث الأول". كما يستدعي الأمر تحديد شخص القائم به وضبط مفهومه. فقد أدى التخصص الدقيق في حقل الإنتاج والتجارة الذي تفرضه آليات السوق المعاصرة، إلى تفضيل الاعتماد في خدمات النقل، على متخصصين -وكلاء أو متعهدين- ذوي خبرة في المجالات القانونية والعمليات الخاصة بنقل البضائع، ونظم الاستيراد والتصدير وإتمام الإجراءات الجمركية وعمليات فحص وتغليف البضائع. فيفضل المرسل الاعتماد على متعهد واحد، يتحمل مسؤولية تحريك ونقل البضائع من الباب إلى الباب، وإصدار وثيقة نقل واحدة، تغطي كافة مراحل النقل وتحتوي على شروط عقد النقل وأجرة نقل شاملة "المبحث الثاني".

المبحث الأول: الطبيعة القانونية لأنماط النقل المتتابع والعلاقة بينها وبين النقل متعدد الوسائط:

إن كثرة التسميات التي تدل على أنماط النقل المتتابع، أدى إلى الخلط في مفهومها مما يؤثر على الالتزامات والمسؤوليات، لذا لا بد من تحديد المفاهيم القانونية لهذه الأنماط وعلاقتها بالنقل متعدد الوسائط. سواء تعلق الأمر بالنقل المتتابع (مطلب أول) أو النقل المشترك (مطلب ثاني). من خلال مختلف النظريات وآراء المنظمات الدولية المتخصصة وكذا موقف الإتفاقيات في هذا الشأن. وهذا بغية تفريد النقل متعدد الوسائط واتقاء تداخل مفهومه مع الأنواع الأخرى، من الناحية القانونية على وجه الخصوص.

المطلب الأول: النقل المتتابع وعلاقته بالنقل متعدد الوسائط:

النقل المتتابع هو أكثر المصطلحات شيوعاً في الفقه للتعبير عن تعدد مراحل النقل وتنفيذ عملية نقل البضائع بواسطة أكثر من ناقل على التعاقب، حتى تصل إلى مكانها الأخير. وذلك مع تنوع أنماط النقل المتتابع وأساليبه. لذا سنحاول الإحاطة بأنواعه "فرع أول" تحديداً لمدلولة، للوصول إلى علاقته بالنقل متعدد الوسائط "فرع ثاني".

الفرع الأول: الطبيعة القانونية لنمطي النقل المتتابع:

النقل المتتابع⁽¹⁾ "le transport Successif" هو الذي يقوم به عدة ناقلين مستقلين وهو على نوعين: نقل متتابع عن طريق واسطة واحدة، ونقل متتابع مختلط.

الفقرة الأولى: نقل متتابع عن طريق واسطة واحدة:

وهو النقل الذي يتم عن طريق واسطة واحدة في كل أجزائه كأن تكون واسطة بحرية أو جوية أو برية.

(1) ويطلق على هذا النمط من النقل أحياناً "النقل المتعاقب"، بينما يعرف في الفقه الإنجليزي "بالنقل المخترق" "Through transport": فاروق ملش، المرجع السابق، ص 24.

أ- النقل المتتابع البحري:

وهو النقل الذي يتم عن طريق واسطة واحدة في كل أجزائه، هي الوساطة البحرية معنى ذلك أنه نقل أحادي الوساطة⁽¹⁾.

أما عقود النقل المستخدمة في النقل المتتابع البحري، فتأخذ صورتين إما عقود متعددة وناقلين متعددين، أو عقد واحد وناقلين متعددين:

الصورة الأولى: وهي التي تكون فيها عقود النقل مستقلة عن بعضها البعض. بمعنى أن يقوم الشاحن بالتعاقد مع الناقل الأول والثاني والثالث ... وهكذا بعقود نقل مستقلة فتصبح لدينا عدة عقود نقل متعاقبة وعمليات قانونية مستقلة. وغالبا ما يلجأ الشاحن في ميناء المسافنة إلى وكيل للعبور، يتسلم البضاعة من الناقل الأول، ويعهد بها إلى الناقل الثاني⁽²⁾، فتكون هذه الصورة في حالة نقل البضاعة من ميناء إلى آخر عبر ميناء مسافنة.

الصورة الثانية: وهي التي يجمع فيها جميع أجزاء عملية النقل عقد نقل بحري واحد، يقوم بإبرامه الشاحن مع ناقل، يتولى مسؤولية النقل في جميع مراحلها منذ استلامه البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه، عندئذ يصبح لهذا الناقل صفتان: صفة الناقل في النقل الأول وصفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل الثاني⁽³⁾، باعتبار أن الشاحن يعهد إلى الناقل الأول بأن يتعاقد لحسابه في ميناء المسافنة مع الناقل الثاني. وفي هذه

(1) لذلك تدرجه لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية « la CNUCED » ضمن تعريف النقل أحادي الوساطة على النحو الآتي:

« le transport unimodal se définit comme le transport de marchandise par un seul mode de transport par un ou plusieurs transporteurs.

- dans le cas d'un seul transporteur, celui-ci émet son propre document de transport (connaissance ou lettre de transport aérien : bill of lading ou au waybill) suivant la législation applicable.

- s'il y a plusieurs transporteur (cas du transport maritime), un de ceux-ci émet un connaissance direct (Through bill of lading) qui couvre le transport entier ». : transport multimodal et logistique, UNCTAD / SDTE / TLB / MISC / 2004 / 4 – 31 Décembre 2004.

(2) وهنا يتصور أن السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول، لذا فإن الشاحن يكون مضطرا إلى التعاقد مع الناقل الثاني "والثالث إن وجد".

أما إذا كانت السفينة الثانية مملوكة لنفس مجهز السفينة الأولى، فلا صعوبة في الأمر إذ لا يكون هناك إلا عقد نقل واحد: مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998، مصر، ص 326.

(3) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 25.

الصورة، يصدر الناقل الأول، سند شحن واحد يغطي كل عمليات النقل المتتابعة ويذكر فيه ميناء التفريغ النهائي يسمى سند الشحن المباشر: *le connaissance direct*. وقد نص المشرع الجزائري على سند الشحن المباشر في المادة 763 من القانون البحري⁽¹⁾، واعتبره سندا يضعه الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتّم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري، أو بري أو جوي، معنى ذلك أن سند الشحن المباشر، يصدر عندما يقتضي الأمر أن تتم الرحلة على أكثر من سفينة لعدم وجود خط ملاحى مباشر، أو أيضا عندما يقتضي أن تقطع البضاعة مسافة برية بالإضافة إلى الرحلة البحرية، إذ يغطي السند في هذه الحالة كل عملية النقل، ولا يكون على مرسل البضائع إلا أن يسلمها للناقل الأول مصدر سند الشحن المباشر، الذي عليه أن يرتب مع الناقلين الآخرين مراحل النقل الأخرى⁽²⁾.

ويعتبر المشرع الجزائري أن الناقل البحري الذي أصدر سند الشحن المباشر، ملتزما بالتنفيذ الملائم للالتزامات المترتبة على النقل في كل المسافة التي تسري عليها الوثيقة، حتى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه، أو إلى ممثله القانوني، ويسأل كل من الناقلين الآخرين عن تنفيذ هذه الالتزامات في مسافة النقل الذي قام به، وذلك بالتكافل والتضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة⁽³⁾. عندئذ يسأل الناقل المتعاقد الأول عن الهلاك أو التلف الذي قد 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.

(1) المادة 763 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-14 لـ 15 أوت 2010 والمتضمن القانون البحري الجزائري: "تطبق أحكام هذا الفصل والمتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشر، والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتّم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي، أو عن طريق السكة الحديدية".

(2) أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، 1998، مصر، ص 19.

(3) المادة 765 المعدلة بموجب القانون 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري.

تعرضت اتفاقية هامبرج لـ 1978 إلى النقل المتتابع البحري من خلال المادة 11 باعتباره نقلاً بحرياً في جميع مراحلها معتبرة الناقل الأول هو ناقل متعاقد والناقلين اللاحقين هم ناقلين فعليين للجزء من الرحلة الذي يعهد إليهم. وأجازت المادة 11 أن يتم النص في عقد النقل على إعفاء الناقل الأول الأصلي من المسؤولية عما يحدث للبضائع أثناء وجودها في عهدة الناقل الفعلي لهذا الجزء من الرحلة وعلى الناقل عبء إثبات أن الضرر، قد حدث أثناء مرحلة النقل التي لم يقم بها الناقل الأصلي⁽¹⁾، وهذا استثناء على المادة 10 من الاتفاقية التي تعتبر أنه عندما يسند الناقل تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، سواء أكان ذلك بموجب رخصة مقررّة في عقد النقل أم لا، يظل الناقل مع ذلك مسؤولاً عن النقل بكامله، ويكون الناقل مسؤولاً، فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم بتنفيذه الناقل الفعلي عما يأتيه هذا الناقل الفعلي ومستخدموه ووكلاؤه في نطاق وظائفهم من فعل أو تقصير. كما يمكن لصاحب الحق في البضاعة الرجوع على الناقل الفعلي، إذا كان الضرر قد وقع للبضاعة أثناء وجودها في عهده. وإذا أقيمت الدعوى في ذات الوقت ضد الناقل الأصلي المتعاقد والناقل الفعلي، فإن مسؤوليتهما تكون تضامنية، بشرط ألا يزيد مجموع ما يحصل عليه صاحب البضاعة منهما مع الحد المنصوص عليه في الاتفاقية، مع إمكانية أن يرجع كل من الناقل الأصلي والناقل الفعلي على الآخر⁽²⁾.

ب- الناقل المتتابع الجوي:

النقل المتتابع الجوي هو الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع⁽³⁾.

(1) المادة 11 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج 1978، "خلافًا لأحكام المادة 10 / 1 إذا نص عقد النقل البحري صراحة على قيام شخص مسمى غير الناقل، بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بالعقد المذكور، يجوز أن ينص العقد على عدم مسؤولية الناقل على الملاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي لهذا الجزء من الرحلة".

(2) عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 75 وما بعدها.

(3) عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1996، ص 118.

وقد تعرضت اتفاقية وارسو لـ 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، للنقل المتتابع في المادة 1 فقرة 3⁽¹⁾، والتي حلت محلها المادة 1 الفقرة 3 من اتفاقية مونتريال لـ 1999⁽²⁾. مبرزة أن لإرادة أطراف عقد النقل دور مهم، في معرفة ما إذا كان النقل المتتابع- أي الذي يتولاه عدة ناقلين بالتناوب- يخضع لأحكام اتفاقية وارسو وبعدها مونتريال من عدمه، حيث أن خضوع النقل المتتابع لأحكام الاتفاقية مرهون باجتماع عنصرين في النقل وتلازمهما، ويتوقف وجودهما في نهاية المطاف، وبصفة رئيسية على إرادة أطراف عقد النقل:

- العنصر الأول: ويتحصل في كون نقطتا القيام والوصول، المتفق عليهما واقعتين داخل إقليم دولتين طرفين في الاتفاقية، أو داخل إقليم طرف واحد، مع النص على رسو جوي أو أكثر في إقليم دولة أخرى، ولا يهم شكل الاتفاق المحدد لهاتين النقطتين، فيستوي أن يكون في صورة عقد واحد، أو عقود متعددة.

- العنصر الثاني: ويتمثل في اتجاه إرادة المتعاقدين إلى اعتبار عمليات النقل المتتابعة، التي يتولاهها عدة ناقلين لتنفيذ الرحلة فيما بين نقطتي القيام والوصول وحدة لا تتجزأ، ولا يهم أن تقع إحدى هذه العمليات وتنفذ بأكملها داخل إقليم دولة واحدة، بحيث لو أخذت مستقلة لا اعتبرت نقلا داخليا، طالما أنها تشكل في نظر المتعاقدين مع بقية العمليات كلاً واحداً لا يقبل التجزئة⁽³⁾.

(1) المادة 1 فقرة 3 من اتفاقية وارسو لـ 1929/10/12: "3- النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع يفترض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه نقلة واحدة، إذا اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو أكثر ولا تفقده صفته الدولية لزوم تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذا كاملا في إقليم يكون خاضعا لسيادة أو لإمارة أو لانتداب أو لسلطة طرف واحد من الأطراف الساميين المتعاقدين".

(2) المادة 1 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال لـ 1999: "لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين نقلا واحدا لا يتجزأ، إذا ما اعتبره الأطراف عملية واحدة، سواء كان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد، أو سلسلة من العقود، ولا يفقد صفته الدولية بمجرد وجوب تنفيذ إحدى العقود أو سلسلة منها تنفيذا كاملا داخل إقليم نفس الدولة".

(3) محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 472.

في حالة الناقلين الجويين المتتابعين، تثار الصعوبة في شأن تحديد المدعى عليه في دعوى المسؤولية، لذلك تعطي أحكام اتفاقية وارسو في المادة 30 فقرة 3⁽¹⁾ للمرسل الحق في حالة الضرر في رفع الدعوى على الناقل الأول، ومن حق المرسل إليه أن يرفعها على الناقل الأخير، فضلا على أنه لأي منهما أن يرجع على الناقل الذي حدث التلف أو الهلاك أو الضياع أو التأخير في مرحلة النقل التي تولاهما، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولون على وجه التضامن أمام المرسل أو المرسل إليه⁽²⁾. وهو ما ذهبت إليه المادة 36 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال لـ 1999⁽³⁾، وما تبناه المشرع الجزائري في المادة 153 من قانون الطيران المدني⁽⁴⁾.

ج- النقل المتتابع البري:

عاجت الإتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع برا لـ 1956 «CMR»، النقل المتتابع في المواد من 34 إلى 40، واعتبرت أن النقل الذي يتولاه عدة ناقلين بريين عبر الطرق بمقتضى عقد واحد هو نقل متتابع، وحينئذ يكون كل ناقل مسؤولا عن تنفيذ عملية النقل بأكملها. ويصبح الناقل الثاني وكل ناقل تال له طرفا في عقد النقل بموجب

(1) المادة 30 من اتفاقية وارسو لـ 1929: "في حالات عمليات النقل التي يحكمها التعريف المذكور في الشطر الثالث من المادة الأولى والتي يتولاهما على التعاقب عدد من الناقلين، يخضع كل ناقل يكون قد قبل ركابا أو أمتعة أو بضائع للقواعد المقررة في هذه الاتفاقية، ويعتبر طرفا من الأطراف المتعاقدين في عقد النقل طالما كان هذا متعلقا بمرحلة النقل التي تكون تحت رقبته ... 3- فإذا تعلق الأمر بأمتعة أو بضائع فللمرسل منه حق الرجوع على الناقل الأول وعلى المرسل إليه الذي له على الناقل الأول حق الاستيلاء، ولكل من هذا وذلك، فضلا عما تقدم مقاضاة الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التحطيم أو الضياع أو التلف أو التأخير ويكون هؤلاء الناقلين مسؤولين على وجه التضامن قبل المرسل منه والمرسل إليه".

(2) عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، المرجع السابق، ص 117.

(3) المادة 36 من اتفاقية مونتريال لـ 1999: "في حالة النقل الذي يقوم به عدد من الناقلين المتتابعين المختلفين، والذي يدخل في مضمون التعريف (1) الوارد بالفقرة (3) من المادة (1) فإن كل ناقل يقبل ركابا أو أمتعة أو بضائع تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية ويعتبر طرفا من أطراف عقد النقل، بقدر ما يكون ذلك العقد متعلقا بمرحلة النقل التي جرت تحت إشرافه ... 3- فيما يتعلق بالأمتعة والبضائع، يخج للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأخير، وفضلا عن ذلك، لكل من الراكب والمرسل والمرسل إليه الحق في الرجوع على الناقل الذي تولى مرحلة النقل التي وقع خلالها التلف أو الضياع أو التعيب أو التأخير. يكون هؤلاء الناقلون مسؤولين بالتضامن تجاه الراكب والمرسل أو المرسل إليه". انظر هشام فضلي، المرجع السابق، ص 111.

(4) القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

شروط وثيقة النقل، أي بموجب قبوله للسند: "المادة 34"⁽¹⁾. وترفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول الناقل الأخير، أو الناقل الذي حدث الضرر أثناء وجود البضائع في عهده، إلا إذا كانت هناك مقاصة أو إدعاء مضاد. ومع ذلك فإنه يمكن مقاصة عدد من الناقلين في وقت واحد: "المادة 36"⁽²⁾.

الفقرة الثانية: النقل المتتابع المختلط:

وهو الذي يتم بطرق مختلفة، بطريق البحر في جزء منه، وبطريق البر أو الجو في الجزء الآخر⁽³⁾.

وكما هو الشأن بالنسبة للنقل المتتابع البحري، فإن النقل المتتابع المختلط، قد يأخذ إحدى صورتين: إما بعقود نقل مستقلة تبعا لعدد الناقلين، أو يعقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة.

الصورة الأولى: وهي التي يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري والناقل البري أو الجوي كل على حدى، وهنا يوجد عقدان مستقلان تسري على كل منهما الأحكام الخاصة به.

الصورة الثانية: هي التي يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معا، أو يتعاقد مع الناقل البري على نفس الأمر وبذلك

(1) المادة 34 من اتفاقية CMR: "إذا كان النقل الذي يحكمه عقد واحد ينفذه عدد متعاقب من الناقلين البريين، يكون كل منهم مسؤولاً عن تنفيذ العملية بأسرها ويصبح الناقل الثاني وكل ناقل متلاحق طرفاً في عقد النقل، وفقاً لشروط وثيقة الشحن، بموجب قبوله البضائع ووثيقة الشحن."

(2) المادة 36 من اتفاقية CMR: "باستثناء حالة المطالبة المقابلة أو المقاصة المقامة في دعوى تتعلق بمطالبة تستند إلى نفس عقد النقل، لا يجوز إقامة دعوى تتعلق بالمسؤولية عن الهلاك أو التلف أو التأخير إلا على الناقل الأول والناقل الأخير أو الناقل الذي كان ينفذ ذلك الجزء من عملية النقل الذي وقع فيه الحادث المسبب للهلاك أو التلف أو التأخير، يجوز أن تقام دعوى في الوقت نفسه على عدد من هؤلاء الناقلين."

(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 328. وهنا نشير أن الدكتور إبراهيم مكي فرق بين النقل المتتابع والنقل المختلط، واعتبر النقل متتابعاً إذا تم بأكثر من عقد نقل ودون تغيير وسيلة النقل المستخدمة مع تغيير شخص الناقل في الغالب في كل مرحلة مما عداها. أما النقل المختلط فقد عرفه بأنه النقل الذي يتم بموجبه نقل بضاعة بموجب وثيقة نقل وحيدة، ولكن باستعمال نوعين مختلفين من النقل على الأقل، يخضع كل منهما لنظام قانوني مختلف: إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص 83-84.

نكون بصدد عقد نقل واحد ينظم كافة مراحل النقل⁽¹⁾. وفي هذه الحالة أيضا يقوم الناقل البحري بإصدار سند شحن مباشر طبقا للمادة 763 من القانون البحري الجزائري التي تعتبر أن سند الشحن المباشر يصدر حتى في الحالة التي يتم فيها النقل البحري بنقل بري أو جوي أو بطريق السكك الحديدية ومن ثم فإن المشرع الجزائري سوى بين أحكام النقل المتتابع البحري، والنقل المتتابع المختلط⁽²⁾.

الفرع الثاني: علاقة النقل المتتابع بالنقل متعدد الوسائط:

من خلال التعرف على الطبيعة القانونية لنمطي النقل المتتابع، يتضح أن النقل المتتابع المختلط هو الأقرب إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط باعتبار أن النقل المتتابع باستخدام واسطة واحدة هو نقل أحادي الواسطة فقط، مع تغير وسيلة النقل. غير أن أوجه الاختلاف تنحصر في أن النقل المتتابع المختلط، يشترط فيه أن تكون الواسطة البحرية جزءا من أجزاء الرحلة الكاملة، وهو أيضا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 763 من القانون البحري الجزائري لإصدار سند الشحن المباشر.

إلا أنه وبالرجوع إلى قواعد روتردام 2008، فإنها كما سبق الإشارة إليه، تشترط من خلال المادة الأولى توافر واسطة نقل بحري إلى جانب واسطة نقل أخرى للحديث عن النقل متعدد الوسائط، وهذا ما يؤكد أنه ليس هناك فرق جوهري بين النقل المتتابع المختلط والنقل متعدد الوسائط من الناحية التقنية، ولكن الفرق يظهر من الناحية

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 28.

(2) وقد استعمل الدكتور يوسف يعقوب صرخوه مصطلح النقل المباشر للتعبير عن النقل المتتابع المختلط، وعرف سند الشحن المباشر أنه وثيقة تحتوي على عقد نقل المتتابع المختلط، وعرف سند الشحن المباشر أنه وثيقة تحتوي على عقد نقل البضائع من مكان إلى آخر على مراحل منفصلة إحداها على الأقل تكون مرحلة نقل بحري عادي: يوسف يعقوب صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980 دراسة مقارنة، الجزء الأول، الطبعة الثانية، الكويت، 1988، ص 391. ويذهب الفقيه R.Rodière فيما يتعلق بالنقل المتتابع:

« l'expéditeur intéressé peut d'abord s'adresser à un commissionnaire de transport qui se chargera de conclure les contrats avec les intermédiaires appropriés, ... l'expéditeur peut également se charger ... (puisque'il n'est pas lui-même transporteur on commissionnaire) de conclure le contrat de transport correspondant au premier parcours, puis s'adresser aux divers point de charnière, à des spécialistes appelés des transitaires ... » R.Rodière, droit des transports, , transport terrestre et aérien, 2 éd, Dalloz 1977, § 717 : transport successifs.

القانونية خاصة في حالة وجود عقود متتابعة ومستقلة في النقل المتتابع المختلط في حين هناك عقد واحد في النقل متعدد الوسائط، ومتعهد نقل واحد يتولى العملية من الباب إلى الباب ويكون مسؤولا عنها.

أما في الصورة الثانية للنقل المتتابع المختلط، أين يتم التعاقد بعقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة⁽¹⁾. فإن سند الشحن المباشر الذي يصدره الناقل البحري يختلف عن سند النقل متعدد الوسائط، أو ما يسمى سند الشحن الموحد الذي يقوم بتحريه متعهد النقل متعدد الوسائط، من خلاله يتعهد بتحمل المسؤولية عن حركة البضائع بمختلف وسائط النقل، ويعمل كأصيل مع المرسل، ومع باقي الناقلين⁽²⁾. في حين أن سند الشحن المباشر يؤدي إلى انقسام نظام المسؤولية تبعا لواسطة النقل التي حدث الضرر على مسافتها⁽³⁾. وفي حالة عدم التمكن من تحديد الجزء من النقل المتتابع الذي تضررت خلاله البضائع، عد كل من الناقلين مسؤولا بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها، حسب ما ذهب إليه المشرع الجزائري⁽⁴⁾.

المطلب الثاني: النقل المشترك والعلاقة بينه وبين النقل متعدد الوسائط:

من المصطلحات الدارجة أيضا سواء عند الفقهاء أو في نصوص الاتفاقيات أو المنظمات الدولية مصطلح النقل المشترك، كصورة أكثر ملائمة للنقل بالحاويات، وكتطور لنظام النقل المتتابع. لذا وجب الوقوف عنده "فرع أول" لتحديد العلاقة بينه

(1) P.Bonassies– C.Scapel : « c'est par l'existence d'un document de transport unique et d'un opérateur unique que ce type de transport « multimodal » se distingue des transports successifs », P.Bonassies – C.Scapel, op.cité, p769

(2) مدحت عباس خلوصي، قانون النقل الدولي، المكتبة القانونية، مصر، 2000، ص 121.

(3) Cedric Bernart, contrat spéciaux du commerce maritime, les contrats proches du connaissance maritime ,Droit des transports : <http://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/20> : « On peut designer sous l'appellation connaissance direct, le titre unique de transport cloisonnant les régimes de responsabilité suivant le mode de transport considéré Avec un régime unique subsidiaire en cas d'intermination de l'origine de la perte ou du dommage ».

(4) المادة 767 من القانون البحري الجزائري: "إذا لم يمكنه الناقل البحري" أن يثبت في أي جزء من النقل التابع لوثيقة الشحن المباشرة حصلت الخسائر والأضرار للبضائع، عد كل من الناقلين مسؤولا بنسبة أجرة الحمولة التي قبضها".

وبين النقل متعدد الوسائط "فرع ثاني". و الوصول فيما إذا كان النقل المشترك والنقل متعدد الوسائط مصطلحين لمفهوم واحد أم لكل ذاتيته المستقلة.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للنقل المشترك:

تتلور فكرة النقل المشترك le transport combiné في أن الشاحن يلجأ إلى التعاقد مع الناقل، على أن يقوم الثاني بتزويد الأول في مخازنه بالعدد المطلوب من الحاويات الفارغة لكي يتم شحنها بالبضائع، ثم يتولى الناقل بعد ذلك إجراءات توصيل الحاويات سالمة، وفي الوقت المتفق عليه إلى المرسل إليه عبر وسائط النقل المختلفة، نظراً لما يمتلكه من خبرة في هذا المجال، حيث لا يشغل الشاحن ولا يهتم بأي طريق تسلكه البضاعة، ولا نوع الوسائط المستخدمة⁽¹⁾.

وفي هذا النوع من أنواع النقل يتحمل الناقل المسؤولية تجاه الشاحن عن التلف أو الخسارة التي تلحق البضاعة خلال مراحل الرحلة كلها، أمّا سند الشحن المستخدم هنا فيعرف باسم "سند شحن للنقل المشترك" وقد يطلق عليه "سند شحن الحاويات". وقد تعددت التعاريف الواردة على النقل المشترك، سواء من قبل الاتفاقيات الدولية أو المنظمات الدولية المتخصصة، إضافة إلى الفقه الذي أدلى برأيه في هذا النمط من النقل.

من بين المنظمات الدولية التي جاءت بتعريف النقل المشترك:

1- اتفاقية وارسوا لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي لـ 1929: تعرضت للنقل المشترك، حيث اعتبرت المادة 31 فقرة أولى من الاتفاقية أن: عمليات النقل المشترك هي التي يتم جزء منها بطريق الجو وآخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل، حينئذ لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إلا على النقل

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 30.

الجوي⁽¹⁾. إلا أن اتفاقية مونتريال 1999 للنقل الجوي الدولي نصت على نفس التعريف في المادة 38⁽²⁾. مستبدلة مصطلح النقل المشترك بالنقل بعدة وسائط للتعبير عن النقل متعدد الوسائط، أين يكون النقل الجوي إحدى وسائطه.

2- اتفاقية جنيف لنقل البضائع بالطريق البري — 1956 (CMR): تطرقت هذه الاتفاقية بدورها إلى النقل المشترك فنصت في المادة 2 الفقرة 1 أنه إذا نُقلت المركبة التي تحتوي على البضاعة في جزء من الرحلة عبر الممرات المائية الداخلية أو السكك الحديدية أو بطريق البحر أو الجو، دون أن تفرغ البضاعة من المركبة، فإن نصوص هذه الاتفاقية تطبق على كل أجزاء الرحلة⁽³⁾.

3- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن — 1924 وبروتوكول 1928: لم يتعرض أي منهما للنقل المشترك، ونفس الحال بالنسبة لقواعد هامبورج — 1978، فلم تنظم سوى النقل المتتابع في المادة 11 كما سبق الإشارة إليه ولم تتعرض للنقل المشترك. من جهتها، فإن للمنظمات الدولية المتخصصة رأي أيضا في النقل المشترك.

(1) المادة 31: "الفصل 4: أحكام خاصة بعمليات النقل المشترك" من اتفاقية وارسو — 1929: "1- في حالة عمليات النقل المشترك التي يكون شرط منها بطريق الجو، وشرط آخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل، لا تسري أحكام هذه الاتفاقية إلا على النقل الجوي، ويشترط أن يتوافر في هذا النقل مقتضى أحكام المادة الأولى.

2- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف المتعاقدين عندما يقومون بعمليات نقل مشتركة من أن يدرجوا في سند النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائل أخرى للنقل مع ضرورة مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق منها بالنقل الجوي".

(2) اتفاقية مونتريال — 1999: المادة 38 النقل بعدة وسائط: 1- في حالة النقل بعدة وسائط الذي يجري جزء منه بطريق الجو، وجزء آخر منه بأي واسطة نقل أخرى، تسري أحكام هذه الاتفاقية، مع مراعاة أحكام الفقرة 4 من المادة 18، على النقل الجوي فقط على النقل الجوي فقط على أن تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 1.

2- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل بعدة وسائط من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائل نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي".

(3) المادة 2 فقرة 1 من اتفاقية CMR: "عندما تحمل المركبة التي تحتوي البضائع عبر جزء من رحلتها بحرا أو بالسكك الحديدية أو بالمجاري الملاحية الداخلية أو جواً، وباستثناء الحالات التي تنطبق عليها أحكام المادة 14، لا تفرغ البضائع من المركبة، تسري هذه الاتفاقية مع ذلك على النقل بأسره..."

أ- القواعد الموحدة لوثيقة النقل المشترك الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (CCI) لـ 1988:

عرفت النقل المشترك من خلال الفقرة "أ" من المادة الثانية أنه: "نقل البضائع عن طريق واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، من مكان تؤخذ فيه البضائع في العهدة ببلد ما إلى مكان معين للتسليم في بلد مختلف"⁽¹⁾. كما قررت نفس القواعد في مقدمتها أنه إما أن يتم إصدار سلسلة منفصلة من مستندات النقل أحادي الوسطة أو وثيقة واحدة تغطي النقل من بدايته إلى نهايته، ويتم إصدار هذه الوثيقة إما عن الشخص الذي يؤدي عملية النقل بأكملها، أو عن طريق الشخص الذي يتولى الترتيبات اللازمة لتنفيذ النقل.

ب- شروط FIATA الصادرة عن الاتحاد الدولي لهيئات وكلاء الشحن:

من جهتها اعتبرت هذه الشروط النقل المشترك، أنه: يستخدم للدلالة على نظام نقل يعتمد على تعددية وسائط النقل مثلا بري/ بحري، بري أو سكة حديدية / جوي بواسطة عدة ناقلين متنوعين، ويتعهد بموجبه مقدم البضائع بتنفيذ أو اتخاذ الترتيب اللازم لتنفيذ كافة مراحل النقل من المكان الذي يأخذ فيه البضائع في حراسته إلى المكان المعين للتسليم في سند الشحن المشترك، ويظل مقدم البضائع مسؤولا في مواجهة الشاحن عن أفعاله وأفعال الأشخاص الذين كلفهم بتنفيذ مراحل النقل (الشرط الثاني).

ج- لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية la CNUCED:

عرفت اللجنة، النقل المشترك باعتباره نقلا للبضائع في نفس وحدة الشحن أو المركبة باستخدام وسائط النقل الطرقية، السككية والنهرية الداخلية⁽²⁾.

⁽¹⁾ كما تعرف نفس القواعد عبارة "وسائط النقل المختلفة" بأنها تعني: "نقل البضائع بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل، على سبيل المثال، البحر، الممرات النهرية الداخلية، الجو، السكة الحديدية والطريق البري".

⁽²⁾ UNECTED/ SDTE / TLB / MISC / 2004/4 : « le transport combiné se définit comme le transport de marchandises dans une seul unité de chargement ou Véhicule avec une combinaison de modes par route, rail et voies navigables intérieurs » : CNUCED, transport multimodal et logistique, 13 Décembre 2004, p11

في حين تعتبر النقل متعدد الوسائط فرعاً من النقل بين الوسائط "Intermodal" يتحمل فيه منظم عملية النقل المسؤولية كاملة عن كل مراحل النقل، أما الفرع الثاني فهو النقل المجزأ le transport Segmenté⁽¹⁾.

د- مجلس الاتحاد الأوروبي:

عرف الاتحاد الأوروبي النقل المشترك من خلال التعلية 92/106/CEE المتعلقة بقواعد بعض أنواع النقل المشترك للبضائع بين الدول الأعضاء في الاتحاد لسنة 1992 باعتباره نقلاً للبضائع بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي باستعمال وحدات للنقل "شاحنات، قاطرات، شبه قاطرات بجرار أو بدونه وحدات متحركة، حاويات قياسها 20 قدم على الأقل" عن طريق واسطة النقل الطرقية في بداية النقل أو في آخره، وعن طريق السكة الحديدية، النهر، أو بطريق البحر في جزء آخر من الرحلة⁽²⁾.

من الملاحظ أن التعريف لم يتحدث عن شرط عدم إفراغ البضاعة من المركبة. والمقصود بإفراغ البضاعة la rupture de charge في مفهوم النقل متعدد الوسائط هو

⁽¹⁾ Ibid. : « le transport intermodal se définit comme le transport de marchandises par plusieurs modes de transport pendant lequel un des transporteurs organise le transport de bout en bout passant par un ou plusieurs points intermédiaires, en fonction de la manière dont la responsabilité pour le transport de bout en bout sera répartie différents types de document seront émis.

On parle de transport segmenté si le transporteur qui organise le transport n'engage sa responsabilité que pour la partie de transport qui l'incombe.

Il peut alors émettre un connaissement intermodal ou un connaissement combiné. On parle de transport multimodal Si le transporteur qui organise le transport assure la responsabilité de bout en bout, il peut émettre un document de transport multimodal. »

⁽²⁾ Directive n° 92/106 CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transport combinés de marchandises entre Etats membres (JOCE L 368/38 du 17/12/1992) l'article 1er « ... Aux fins de la présente directive, on entend par « transport de marchandises entre Etats membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur de 20 pieds et plus utilisent la route pour la partie initial ou terminale du trajet et, pour l'autre, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à Vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier : -soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandises pour le trajet terminal.

-soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à Vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement. »

فصل البضاعة وإفراغها من الحاويات أو القاطرات ... في هذه الحالة لا يمكن الحديث عن النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾. وعليه فإن مصطلح النقل المشترك في تعريف الاتحاد الأوروبي مرادف للنقل متعدد الوسائط.

هـ – المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل (CEMT):

يُعتبر المؤتمر، النقل المشترك أنه نقل بين الوسائط « Intermodal »، يتم مساره الرئيسي في أوروبا عن طريق واسطة السكة الحديدية، النهرية أو البحرية، على أن تستخدم الوسائط الطرقية في بداية النقل، أو في آخره⁽²⁾. وهو بذلك يعتبر النقل المشترك نقلا ما بين الوسائط باعتباره يعتمد على وحدات النقل ما بين الوسائط أو وحدات الشحن النمطية (UTI)⁽³⁾. مع الإشارة أن المؤتمر يعتبر أن النقل بين الوسائط مصطلح يعني حركة انتقال البضائع في نفس وحدة التحميل "حاوية أو مقطورة"، والتي تستخدم عدة وسائل نقل بدون تفريغ البضائع أثناء الرحلة أو عند تغيير الوسيلة، فيتم استخدام وسيلتين للنقل في نفس الوقت في عملية تزاوج بينهما، كتحميل مقطورات مشحونة

(1) Jacques Bonnaud et Bernard Legal, le transport multimodal et la logistique, Revue Scapel, 2001, p 63 : « Nous dirons qu'en multimodal la rupture de charge c'est la séparation de la marchandise de son contenant, c'est le dépotage du conteneur ou de la remorque. » ...

(2) CEE – ONU – CEMT – UE , Terminologie en transports combinés, Genève, 2001 P 18 : « transport combiné, transport intermodal dont les parcours principaux en Europe, s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et / ou terminaux par route, sont les plus courts possible.

(3) Déclaration sur le transport combiné de la (CEMT) lors du conseil des ministres de Budapest, les 29 et 30 mai 1996, « Document CEMT / CM (96) 16 » : « le transport combiné se veut à l'échelle Européenne être un mode à part entière qui conjugue pratiquement les vertus des modes terrestres et maritimes à courte distance au mieux de leur potentiel et sans exclusivité par rapport à l'un ou à l'autre mode. Il constitue une organisation intermodal du transport de marchandises par le biais d'une chaîne de porte à porte, par le transfert de ces marchandises sans chargement de contenant, plus précisément encore le transport combiné se fonde sur une unité de transport intermodal (UTI) dans laquelle la marchandise est transportée de bout en bout sur les modes les plus appropriés : - la route seulement en desserte d'extrémité (trajet initial et terminal.)

-le rail et / ou la voie navigable et / ou le maritime à courte distance à condition que le transfert se passe entre les véhicules des modes de transport de manière optimale selon l'itinéraire retenu. »

البضائع على عربة القطار من أجل إتمام عملية النقل من الباب إلى الباب، أما مصطلح النقل متعدد الوسائط، فيستخدمه المؤتمر الأوروبي للتعبير عن النمطين المشترك والنقل بين الوسائط⁽¹⁾.

بالنسبة للفقهاء فقد تعددت الآراء:

حيث يرى جانب من الفقهاء الفرنسي: " R. Rodière " أن النقل المشترك هو النقل الذي يتحقق بواسطة عدة ناقلين، يخضع اثنين منهم على الأقل لنظم قانونية مختلفة⁽²⁾.

ويذهب P.Delebecque إلى أنه من الممكن أن يتم النقل المشترك بواسطة نقل واحدة ويخضع لأنظمة نقل مختلفة، كما هو الحال بالنسبة للنقل البري الذي يتم تنفيذ الجزء الأول منه في فرنسا بواسطة ناقل بري خاضع للقانون الفرنسي، وتنفيذ باقي النقل في الخارج بواسطة ناقل بري يخضع للنظام القانوني للاتفاقية الخاصة، بنقل البضائع بطريق البر (CMR). فالنقل هنا يتم بواسطة نقل واحدة، مع تنوع للأنظمة القانونية المطبقة على مراحل النقل المختلفة، ولا يركز على اختلاف وسائط النقل كما هو الشأن بالنسبة للنقل متعدد الوسائط⁽³⁾.

في حين -حسب P.Delebecque- فإن النقل الذي يتم بوسائط نقل مختلفة هو نقل مختلط: transport mixte⁽⁴⁾.

(1) Terminologie en transports combinés (CEE – ONU), Document P. cité, p 16 : « Transport multimodal : Acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transports différents ou plus.

(2) René Rodière, droit des transports : terrestres et aériens, op. Cité, p 833 : « le transport combiné est celui qui est réalisé par plusieurs voituriers dont deux au moins sont soumis à des régimes différents. »

(3) Philippe Delebecque, le transport multimodal, Rev.dr.com, Vol 50 N°2, Avril, Juin 1998, p 527 : « Le plus souvent, ils sont (les transports) effectivement combinés et par la soumis à des règles chaque fois différentes : transport routier interne, puis soumis à la CMR (convention international relative au transport routier de marchandises...»

(4) Ibid : « ... transport mixte c'est-à-dire réalisé par des modes différents (rail, puis route)... ».

الملاحظ أن الفقه الفرنسي الحديث ينحو منحى تعريف الاتحاد الأوروبي للنقل المشترك، ويعتبره مساويا لتعريف النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾، وإن كان هناك جانب آخر من الفقه يحرص النقل المشترك في مفهوم النقل متعدد الوسائط البري مثل B.Mercadal الذي يستعمل مصطلح Combiné للدلالة على النقل المشترك سككي / طريقي :
 le transport combiné rail/ route⁽²⁾. لهذا السبب نجد الكثير من الشراح الفرنسيين يستعملون عبارة النقل متعدد الوسائط عوض النقل المشترك، كونها تشمل كل حالاته وليس فقط النقل السككي / الطريقي⁽³⁾.

الفرع الثاني: علاقة النقل المشترك بالنقل متعدد الوسائط: "الجانب التقني للنقل متعدد الوسائط".

يبدو مما تقدم أن المفهوم القانوني للنقل المشترك يؤخذ على أنه مطابق لمفهوم النقل متعدد الوسائط، كما أن مصطلح "النقل بين الوسائط" l'intermodalité يعبر أيضا عن مفهوم النقل متعدد الوسائط. والملاحظ أن منظمات الأمم المتحدة بدأت تستعمل مصطلح النقل متعدد الوسائط، عوض النقل المشترك، لشيوعه، كونه يعبر عن كل حالات تعدد وسائط النقل: بحر/سكة حديدية، بحر/جو، جو/طريقي، سككي/طريقي. إن إيجاد علاقة بين النقل المشترك والنقل متعدد الوسائط، يدعونا إلى التطرق إلى الجانب التقني للنقل متعدد الوسائط، للتعرف على مختلف صور التزاوج أو الجمع بين

(1) René Rodière, Emmanuel du Pontavice, droit maritime, 12ème édition, DELTA, Dalloz, 1997, p 391 : « le transport multimodal dit également intermodal ou combiné, consiste à acheminer des marchandises en vertu d'un titre unique et en utilisant au moins deux modes de transport soumis à des régimes différents (terrestre, fluvial, maritime, aérien) ... ».

(2) Barthelemy Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, DELTA, Dalloz, 1996, p329 §584.

(3) Jacques Bonnaud et Bernard Legal, article P. cité : « pourquoi avoir choisi l'expression «multimodal» plutôt qu'une autre : parce qu'elle recouvre toute les situations et que certaines expressions sont utilisées en pratique pour des situations particulières (par exemple le transport combiné pour le rail / route. »

الوسائط والوسائل في حركة البضائع، بهدف خلق سلسلة نقل من المصدر إلى المستهلك، وبأقل تكلفة ممكنة.

من المعلوم أن وسائط النقل تتمثل في النقل البري والذي يشتمل على النقل الطرقي، السككي والنهري، النقل البحري، والنقل الجوي، ويتحقق النقل متعدد الوسائط عن طريق الجمع بين هذه الوسائط، أو على الأقل الجمع بين واسطتين. لذلك يمكن تصنيف النقل متعدد الوسائط إلى: نقل متعدد الوسائط بحري le multimodal transmaritime، نقل متعدد الوسائط بري le multimodal terrestre ونقل متعدد الوسائط جوي le multimodal transaérien.

الفقرة الأولى: النقل متعدد الوسائط البري:

يكون النقل متعدد الوسائط البري في غالب الأمر نقلاً سككي / طرقي حيث تستخدم السكة الحديدية في نقل مركبات الطرق، فهي طريقة لتكريس النقل متعدد الوسائط البري باستخدام الوسطة السككية في جزء كبير من النقل، والوسطة الطرقيّة في بدايته ونهايته⁽¹⁾.

ويعرف الاتحاد الدولي لشركات النقل المشترك سككي/طرقي (UIRR)⁽²⁾ هذا النمط، أنه نقل لوحات النقل بين الوسائط "حاويات، وحدات متحركة أو غيرها" أو مركبات نقل طرقي مخصصة لنقل البضائع باستخدام واسطتي النقل السككية والطرقيّة⁽³⁾.

(1) « Transport combiné rail route : transport routier de marchandises à l'occasion duquel le véhicule (ou même simplement une caisse mobile ou un conteneur d'au moins 20 pieds) est acheminé par chemin de fer sur la plus grande partie du trajet. » : Lexique des termes juridiques et techniques, Lamy transport, tome 2 – 2009.

(2) أنشئ الاتحاد الدولي لشركات النقل المشترك سككي / طرقي (UIRR) في 1970/10/23 بمدينة ميونخ Munich.

(3) Dans ses conditions générales (CG) du 01/07/1999 L' UIRR reprend la définition suivante : art 1/6 : « l'acheminement d'unités de chargement, intermodal ou non, par au moins deux modes de transport qui sont dans le cas présent le rail et la route. » Art 1/7 (CG – UIRR) : «- par (unité de chargement intermodale), il faut comprendre : un contenu, une caisse mobile ou tout autre engin similaire pouvant contenir des marchandises ainsi qu'une semi-remorque préhensible par pinces ou bimodal. »

مع الإشارة أنه بالنسبة للنقل بالحاويات، لم يكن يدخل ضمن النقل المشترك سككي / طرقي، ولم يكن مطبقاً من قبل شركات « UIRR »، فكانت الحاويات تعتبر وسيلة نقل بحرية، إلى غاية بداية التسعينات، حيث أصبحت الحاويات تنقل بالمركبات الطرقية واعتُبرت جزءاً من النقل الطرقي للبضائع⁽¹⁾.

سبقت « UIRR » منظمات دولية أخرى في تعريفها للنقل المشترك سككي / طرقي، في منتصف السبعينات، من بينها الاتحاد الدولي للنقل الطرقي (IRU) بالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل بالسكك الحديدية (UIC) وغرفة التجارة الدولية (CCI)، معتبرة أنه نقل لوسائل النقل البرية المحتواة على بضائع "شاحنات، قاطرات، شبه قاطرات، وحدات متحركة" في جزء من مسافة النقل باستخدام واسطة السكة الحديدية⁽²⁾.

أما الاتحاد الأوروبي، فقد جاء بتعريف مغاير من خلال المادة الأولى من التعليمات الأوروبية 75/130/CEE لـ 1975، على النحو التالي:

"النقل المشترك سككي / طرقي، هو نقل طرقي للبضائع بين الدول الأعضاء في الاتحاد أين يتم نقل الجرار، الشاحنة، القاطرة، شبه القاطرة أو وحداتهم المتحركة بواسطة السكة الحديدية من محطة القطار الأقرب من مكان شحن البضائع إلى محطة القطار الأقرب من مكان التفريغ"⁽³⁾.

(1) Hans Wenger , l'UIRR à 30 ans, l'histoire de l'UIRR et du transport combiné de marchandises Rail- route en Europe de 1970 à 2000 , Belgique,2001, p 25-26.

(2) (IRU) : « on entend par feroutage ou par transport combiné Rail- route un acheminement de marchandise en Vertu duquel le moyen de transport du transporteur routier (camion, remorque, semi – remorque ou caisse mobile) contenant les marchandises à transporter est acheminé sur une partie du trajet par voie de chemins de fer ». op. Cité, p 27.

(3) la directive 75/130/CEE du 17-02-1975, Art 1er : « Au sens de la présente directive on entend par : « transport combiné rail / route », les transports routiers de marchandises entre Etats membres pour lesquels le tracteur, le camion, la remorque, la semi-remorque ou leurs superstructures amovibles sont acheminées par chemin de fer depuis la gare d'embarquement appropriée la plus proche du point de chargement de la marchandise jusqu'à la gare de débarquement appropriée la plus proche du point de son déchargement. « superstructures amovibles », la partie d'un véhicule qui est destiné à recevoir le chargement et dispose de de pieds d'appui qui grâce à un dispositif faisant partie du véhicule, peut être détaché de celui-ci et y être réintégré. »

وفي إطار هذا النقل، هناك النقل المشترك سككي / طريقي التقليدي، والنقل المشترك سككي / طريقي الحديث.

1- النقل المشترك سككي / طريقي التقليدي **le transport combiné rail / Route classique**: حيث يتم تحميل الحاويات على أرضية عربات السكة الحديدية مباشرة بعد إنزالها من الشاحنات، مما يتطلب وقتاً لذلك.

2- النقل المشترك سككي / طريقي الحديث: وهو ما يطلق عليه نظام التحميل فوق عربة القطار، أو على ظهر القطار كنمط للتزاوج بين السكك الحديدية والشاحنات **le ferroutage**⁽¹⁾، وهو طريقة لنقل الحاويات على السكك الحديدية بتصعيد اللوري أو المقطورة بما عليها من حاويات بأكملها على عربات قطار البضائع ويوجد هذا النظام بأشكال ثلاثة يمكن إيجازها فيما يلي:

1- نظام التحميل الكامل للمركبات المحملة بالحاويات: أي للوري والمقطورة، أو للجرار وشبه المقطورة بأكملها على ظهر القطار، حيث تتم عملية التحميل أفقياً بدرجعة اللوري أو اللوري والمقطورة، أو الجرار وشبه المقطورة على مستوى مائل، يصل بين سطح الأرض وسطح شاحنة القطار، وهو النظام الذي يعرف أحياناً بنظام الطرق

– وهنا نشير أنه على أساس برنامج **Marco polo** وهو برنامج تم إطلاقه عام 2003 لمراعاة الآثار البيئية الناجمة عن قطاع النقل الطريقي.

يتم تشجيع النقل المشترك سككي / طريقي في الاتحاد الأوربي ومن المتوقع أن يتزايد حجم البضائع المنقولة على الطرق الأوروبية بشكل ملحوظ خلال السنوات المقبلة آخذين بعين الاعتبار الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية في أوروبا، ولتخفيف الازدحام على الطرق الأوروبية يدعم برنامج **Marco polo** وسائل بديلة عن النقل الطريقي للبضائع عبر أوروبا كالنقل السككي باعتبار أن وجود نقل سككي للبضائع ولمسافات طويلة هو بديل أكثر كفاءة وأكثر صداقة للبيئة من النقل الطريقي: سنان على الخير، نشرة أسبوعية حول أهم مستجدات قطاع النقل في العالم، الأسبوع من 04/26 إلى 05/02 لعام 2009 النشرة رقم 05 لـ 03 ماي 2009، سوريا، ص 04.

(1) L'arrêté français du 18 juillet 1989 relatif à l'enrichissement du vocabulaire des transports, Annexe 1 « le ferroutage : (transport combiné rail- route), le terme en usage en anglais est piggyback » ou « piggy back traffic » : J.O. du 12 Aout 1989 mais c'est le terme : rail road transport qui a été retenu par la conférence européenne des ministres des transports : terminologie des transport combinés – document P. cité, p 19 : « le terme Kangourou : (piggy back) ne s'applique pas au transport combiné rail- route en général, mais au transport de semi-remorques sur des trains. »

المتدرجة la route roulante⁽¹⁾. فيفيد هذا النظام في إتاحة استخدام نفس اللوريات في بداية ونهاية الرحلة وهي محملة بالحاويات دون اللجوء إلى التحميل والتفريغ من وإلى القطار.

2- نظام الهياكل التبادلية للوري Swapbodies حيث يتم رفع هيكل اللوري الذي يشبه الحاوية من على الشاسية، ووضعه على شاحنة القطار ثم رفعه ثانية عند محطة الوصول لتركيبه على شاسية آخر للوري مماثل يتجه إلى وجهته النهائية⁽²⁾. وهو النظام الذي لا يختلف -من حيث النقل على السكك الحديدية- عن نقل الحاويات التقليدية.

3- نظام تحميل المقطورات فوق عربة القطار « TOFC »⁽³⁾: حيث يتم فصل شبه المقطورة عن الجرار، وتحميلها هي فقط على ظهر شاحنة القطار، أما بوسائل الرفع الرأسية أو بالدرجة أفقيا على مستويات مائلة، بالاستعانة بجرارات خاصة في أثناء التحميل، ثم تنقل بالقطار إلى محطة الوصول، حيث تركب على جرار يسير بها على الطريق حتى وجهة البضائع النهائية. ويسمى هذا النظام أيضا نظام نقل المقطورات على الشاحنات المسطحة حيث يتم استخدام ثلاث أنواع من الشاحنات، النوع الأول هو الشاحنات ذات الأرضية المنخفضة (recess wagon)، وهي تتميز بوجود تجويف في أرضية العربة ترسو فيه عجلات أشباه المقطورات، ومن ثم ينخفض السطح العلوي للحاوية بمقدار عمق هذا التجويف ويصلح هذا الطراز من العربات أيضا لنقل الحاويات بمفردها، ويتم التحميل على الشاحنات رأسيا بواسطة أوناش "روافع كبيرة" مناسبة. أما النوعين الآخرين، فهما الشاحنات طراز الكانجارو أو الكنغر « Kangaroo Wagon » أو « la technique Kangourou ». والشاحنات ذات الأرضيات المتحركة، « Wippen »

(1) Terminologie en transports combinés (CEE – ONU), document P.cité, p 20 : « Route Roulante transport de véhicules routiers complets, utilisant la technique du transroulage, sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur. D'autre termes sont utilisés en français : « autoroute roulante, autoroute ferroviaire = Rolling Road. »

(2) أحمد فرحات، النقل متعدد الوسائط: رؤية من العالم الثالث مع إشارة خاصة إلى السكك الحديدية، استعراض النقل في بلد الإسكوا،

العدد 12 E/ESCWA/TRANS /2001/4 10 أبريل 2001، ص 17.

(3) Trailer on Flat car :Techniques véhicule routier sur wagon

« Wagon »، ويتم تحميل أشباه المقطورات أفقياً على هذين الطرازين بواسطة جرارات خاصة، يساعدها في ذلك مرشحات للحركة وكراسي، تستند إليها المرتكزات الأساسية لأشباه المقطورات⁽¹⁾.

بالنسبة لعقد التحميل فوق عربة القطار " le contrat de ferroutage "، فهو عقد تلتزم من خلاله شركة متخصصة بتنظيم عملية نقل المركبات الطرقية بواسطة السكة الحديدية من خلال القيام بعمليات شحن المركبات وإنزالها دون نقلها - باعتبار أن النقل هو من التزامات الناقل بالسكك الحديدية - ومن ثم فإنه لا يعتبر عقد نقل، وهذا ما ذهب إليه القضاء الفرنسي⁽²⁾. كما أنه نزع عنه صفة الوكالة بالعمولة، باعتبار أن مقدم هذه الخدمة لا يملك حرية اختيار شركة النقل للحديث عن عقد الوكالة⁽³⁾.

الفقرة الثانية: النقل متعدد الوسائط البحري:

نتحدث عن النقل متعدد الوسائط البحري عندما يتعلق الأمر بنقل من الباب إلى الباب دون إعادة الشحن، يتضمن واسطة بحرية، مع وجود نقل بري سابق أو لاحق. يتم هذا النمط من النقل باتباع تقنية أو عملية الدحرجة (Ro-Ro) le transroulage⁽⁴⁾ داخل وخارج سفن الرو - الرو أو سفن الدحرجة المخصصة لنقل الآليات السيارة على أنواعها "شاحنات، مقطورات، شبه المقطورات". وتتضمن هذه العملية إمّا:
- قيام القاطرة بجر الحاوية المحملة على عربة، فتدخل إلى السفينة وتعود القاطرة، ولذلك يتطلب الأمر وجود قاطرة في الميناء التي تصل إليه الحاوية.

⁽¹⁾ أحمد فرحات، المرجع السابق، ص 19.

⁽²⁾ Cass.com 19 janvier 1999, n°96-18-495, Bull Civ.1999 IV, n°20 : Christophe Paulin, contrat de transport, juriscasseur transport, juillet 2008, p 10.

⁽³⁾ Cass.com : 1er février 2005, REV. du transp. 2008, comm. 130, note : I. Bon Garçin, Ibid.

⁽⁴⁾ Terminologie en transports combinés (CEE-ONU), Document P. cité, p 22 : « le transroulage (Ro-Ro) : Embarquement ou débarquement d'un navire, d'un Véhicule routier, d'un Wagon ou d'une UTI sur ses roues, ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin. Dans le cas de la route roulante, seuls les véhicules routiers entrent et sortent du train par leurs propres moyens. »

- أو دخول الشاحنة المحملة بالحاويات بأكملها إلى السفينة، فتبقى في السفينة طوال الرحلة التي تكون قصيرة، ثم تنزل الشاحنة من السفينة، وفي هذه الحالة إما أن يرافق السائق الشاحنة خلال الرحلة، فيقوم بقيادة الشاحنة عند دخولها أو إنزالها من السفينة : « Ro/Ro accompagné ».

- أو دخول شبه المقطورة فقط إلى السفينة « Ro/Ro Non accompagné » بعد فصلها عن الجرّار أو الشاحنة، بالاستعانة بجرّار خاص يسمّى « le tracteur portuaire » سواء من أجل دخولها أو خروجها من السفينة في ميناء الوصول، لتركب على جرّار من أجل استكمال مسارها الطرقي.

هذه التقنية المسماة le merroutage⁽¹⁾ هي نقل الشاحنات كاملة أو المقطورات فقط على ظهر السفن، خاصة سفن الدرجة رو - رو، وذلك لتحقيق الربط المباشر بين الموانئ بغية تخفيف الازدحام والتلوث.

لهذا النمط العديد من الإيجابيات من الناحية الاقتصادية، من حيث نقل حمولة أكبر بتكلفة أقل، وكذا من حيث إقصاء عملية الشحن والتفريغ، وكذا التقليل من مدة التوقف في الموانئ، إلا أنه من جانب آخر يشغل مساحة كبيرة من الميناء في مواقف الشاحنات وآليات النقل. لذلك فإن هذه التقنية قليلة الاستخدام في الموانئ ذات المساحات المحدودة وهو حال الموانئ الجزائرية باستثناء ميناء جن جن، وبصورة أقل ميناء عنابة⁽²⁾.

وقد أظهرت هذه التقنية نظاما حديثا يسمى بالطرق البحرية السريعة les autoroutes de la mer. عموما فإن الطريق البحري السريع هو عبارة عن طريق بحري كثير الاستخدام من قبل السفن التجارية، وعلى وجه الخصوص هو عبارة عن ربط بحري

(1) Wikipedia : l'encyclopédie libre : « le merroutage consiste à faire transporter par bateau des moyens de transport routier, le plus typique consiste à transférer des camions via bateau entre deux ports. les bateaux adaptés à ce type de transport sont des rouliers » : <http://www.Fr.wikipedia.org/wiki/merroutage>.

(2) Kamel Khelifa, Supports et concepts des techniques des transports et logistiques, le phare N°134, <http://www.Kgn.lephare.com/archive-article.php>.

في إطار الاتحاد الأوروبي من أجل تحويل نقل جزء كبير من الحمولة الثقيلة من الطرق إلى البحر، بهدف التقليل من ازدحام الطرق السريعة البرية الأوروبية، والحد من التلوث وتدعيم التنمية المستدامة. فيتم تحميل شاحنات بأكملها أو المقطورات فقط على ظهر السفينة، للقيام بمسار كان يتم قبل هذا عبر الطرق.

إن مفهوم الطرق البحرية السريعة، هو مفهوم حديث، ظهر في 2001 ضمن الورقة البيضاء للمؤتمر الأوروبي حول سياسة النقل في آفاق 2010 حيث يقترح الاتحاد الأوروبي في هذه الورقة الطرق السريعة البحرية كحل يسمح بالتوزيع الأمثل لنقل البضائع في أوروبا من أجل إعادة التوازن بين وسائط النقل، للحد من الازدحام الطرقي والتلوث، مع إعطاء الأولوية للموانئ الموصولة بشبكة النقل البرية، وتمحورت فكرتها في التحويل المباشر للحمولة المنقولة عبر الطرقات إلى واسطة النقل البحري، عندما يتعلق الأمر بملاحة ساحلية بين موانئ دول الاتحاد الأوروبي، أو من خلال الجمع بين الواسطة البحرية وغيرها من الوسائط، بحيث يتم التقليل من مسافة النقل الطرقي⁽¹⁾، مثلاً الطريق البحري السريع بين فرنسا وإسبانيا تفادياً للازدحام الطرقي في البرانس les Pyrénées⁽²⁾.

وفي 2004 أضيفت إلى برنامج RTET⁽³⁾ المادة 12 مكرر، معلنة الإدراج الرسمي للطرق البحرية السريعة ضمن السياسة الأوروبية للنقل⁽⁴⁾، لتضاف بعد ذلك إلى برنامج Marco

(1) Livre Blanc : « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », CEE – COM (2001) 370 Final, le 12-09-2001, Bruxelles, p 45.46

(2) في 16 سبتمبر 2010 فتحت فرنسا وإسبانيا بشكل مشترك الطريق البحري السريع بين ميناء (سان نازير) Saint-Nazaire القريب من مدينة Nantes (نانت) الفرنسية مع مدينة خيخون "الإسبانية" ويهدف المشروع إلى تفريغ الطريق الرئيسية التي تستخدمها مركبات السلع الثقيلة من فرنسا إلى شبه الجزيرة الإيبيرية، ويكون هذا الربط البحري في رحلة تدوم 14 ساعة، مما يقلل الوقت الذي تتطلبه الرحلة في المسارات البرية بمقداره 6 ساعات.

(3) RTE – T « le Réseaux transeuropéens de transport »: هو مشروع أوروبي من أجل تنمية وتطوير النقل بين الدول الأوروبية في مختلف وسائطه "البرية، البحرية، الجوية والملاحة الداخلية"، بهدف الزيادة من نسبة النقل متعدد الوسائط بين الدول وتسهيل المبادلات التجارية.

(4) Rectificatif à la décision n° 884/2004 (CE du parlement européen et du conseil du 29 Avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires

Polo II للمؤتمر الأوروبي 2007-2013⁽¹⁾. مستكملا أهداف البرنامج الأول Marco polo I - الذي بدأ في 2003⁽²⁾ وانتهى في 2006⁽³⁾ - بميزانية أكبر، ويشمل مساحة جغرافية أوسع. تتمثل هذه الأهداف على الخصوص في:

- تطوير النقل متعدد الوسائط.
- الإصلاح اللوجستيكي.
- المبادلات الآلية للمعلومات.
- إنشاء الطرق البحرية السريعة تطبيقا لإجراءات التحويل الوسائطي le transfert modal، المتمثلة في تحويل الحمولة المنقولة عبر الطرقات إلى الوساطة البحرية، في إطار الملاحة الساحلية أو الوساطة السككية أو الملاحة الداخلية، أو من خلال الجمع بين الوسائط، وهذا بهدف التقليل من مسافة النقل الطرقي وتحسين الإطار المؤسسي والقانوني الإقليمي للنقل من حيث الإنسيابية والسلامة والأمن⁽⁴⁾.

وقد أصبح نظام الطرق البحرية من المشاريع الأساسية في حوض البحر المتوسط حيث أطلق الاتحاد الأوروبي في 2007 دعوة لمشاريع الطرقات السيارة البحرية

pour le développement du réseau transeuropéen de transport : art 12 Bis : Autoroutes de la mer :

« 1- le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer vise à concentrer les flux de fret sur des itinéraires maritimes à vocation logistique, de manière à améliorer les liaisons maritimes existantes qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre Etats membres ou à en établir de nouvelles, afin de réduire la congestion routière et / ou d'améliorer la desserte des Etats et des régions périphériques et insulaires, les autoroutes de la mer ne devraient pas exclure le transport combiné de personnes et de marchandises à condition que le fret soit prédominant . »

⁽¹⁾ Règlement (CE) N° 1692 / 2006 du parlement européen et du 24/10/2006 établissant le programme Marco polo II ,J.O N° L 328 du 24/11/2006, P 1 à 13.

⁽²⁾ Règlement (CE) N° 1382 / 2003 du parlement européen et du conseil du 22juillet 2003 : J.O N° L 191, p 1 à 6.

⁽³⁾ جاء برنامج Marco polo I بعد اكتمال برنامج PACT:

ويعمل برنامج Marco polo للمؤتمر الأوروبي على توزيع حجم البضائع المنقولة على وسائل النقل، بهدف الحد من الاحتقان الطرقي في أوروبا والآثار البيئية للنقل الطرقي، ومن ثم تكريس نظام للنقل فعال ومستدام، دون أن ينعكس ذلك سلبا على الجانب الاقتصادي، الاجتماعي أو الإقليمي.

⁽⁴⁾ Ferroutage et autoroutes de la mer, des solutions (eco- frindly) pour le transport en Europe : <http://www.nouvelle-europe.eu/politiques-européenne>.

(MEDAmos) في إطار سياسة الجوار "برنامج النقل الأورو متوسطي" للبلدان المطلّة على البحر الأبيض المتوسط، يدعو فيها إلى وضع خدمات نقل متلائمة مبدعة بين أوروبا وبلدان جنوب وشرق البحر الأبيض المتوسط وفيما بينها⁽¹⁾.

ومن ثم فإن الطرق البحرية السريعة هي عبارة عن خدمة منتظمة لنقل الشاحنات أو المقطورات بوسيلة سفن الدحرجة لتقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب، كما تعمل على تسهيل التحويل الوسائطي وتمركز تدفق البضائع في النقل الطرقي، وكذا تسهيل الإجراءات الجمركية والعبور المينائي. وهذا بهدف تعزيز المبادلات التجارية وتحسين القدرة التنافسية للبضاعة المتداولة مع حماية البيئة وتعزيز التنمية المستدامة.

وفي إطار النقل متعدد الوسائط البحري دائما، قد يتم التزاوج بين وسيلتي النقل النهري والنقل البحري، حيث يتم وضع الصندل النهري محملا بالبضائع على ظهر السفينة، والغرض هنا هو استخدام النقل النهري في بداية ونهاية الرحلة البحرية بدون اللجوء إلى تفريغ البضائع، بل يتم تحميل الصندل بكامله في بداية الرحلة وتدشينه في نهايتها إلى النهر مرة أخرى⁽²⁾.

الفقرة الثالثة: النقل متعدد الوسائط الجوي:

ويتضمن نفس أحكام النقل متعدد الوسائط البحري مع استبدال الواسطة البحرية بالواسطة الجوية⁽³⁾.

وهنا يذهب الأستاذين C.Scapel – P.Bonassies إلى أن النقل بحر/جو أو جو/بحر هو نقل متعدد الوسائط بحري وجوي، فيدخل النقل متعدد الوسائط البحري، إذا كانت

⁽¹⁾ يعمل الاتحاد الأوروبي على تعزيز دعمه المالي لإنشاء الطرق السريعة البحرية في منطقة البحر الأبيض المتوسط خلال تخصيصه 7,5 مليون أورو للسنة المالية 2009-2010 كما تلقت هذه المشاريع في المنطقة دعما إضافيا يصل إلى 72 مليون أورو، وقد رفع هذا التمويل الإضافي إجمالي الأموال المقدمة من الاتحاد الأوروبي، والتي أنفقت منذ تأسيس الاتحاد المتوسطي ليصل المبلغ إلى 90 مليون أورو: سنان علي الحير، النشرة الأسبوعية حول أهم مستجدات قطاع النقل في العالم، الأسبوع من 08/23 إلى 08/29 لـ 2009، النشرة رقم 13 لـ 30 أوت، 2009 سوريا، ص 01.

⁽²⁾ فتحي السيد التوي، النقل متعدد الوسائط: التطبيقات والفوائد والتحديات، ورقة عمل، الأمانة العامة للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، ص 8.

⁽³⁾ Jacque Bonnaud, Bernard Legal, article P. cité, p 63.

إحدى وسائطه الجوية في إطار النقل متعدد الوسائط الجوي، مستندا إلى المادة 38 من اتفاقية مونتريال التي تعتبر أن النقل متعدد الوسائط يتم جزء منه بطريق الجو، وجزء آخر بأي واسطة نقل أخرى⁽¹⁾.

من إيجابيات هذا النقل الجوي / البحري أنه يجمع بين سرعة النقل الجوي، وقلة تكاليف النقل البحري، كما أنه يمكن أن يتطور في الدول ذات بنية تحتية ضعيفة في إطار النقل البري، كما هو الشأن بالنسبة للدول الإفريقية. لذلك فإن توافر ميناء بحري-جوي يحقق المعادلة الأساسية المطلوبة بالكلفة والزمن، ويتمتع بتواصل سلس بين الميناء البحري والميناء الجوي، إجراءات جمركية خالية من التعقيد وتعاون وثيق بين شركات لوجستيات الشحن وموردي الشحن وسلطات الموانئ والجمارك والمطار.

في إطار النقل متعدد الوسائط الجوي، تتبع تقنية نقل الحمولة الجوية عن طريق الشاحنات من مطار إلى آخر المسمى le vol camionné⁽²⁾. وهي إحدى التقنيات المدرجة ضمن المادة 18 الفقرة 4 من اتفاقية مونتريال لـ 1999، التي واجهت النقل الذي يتم بوسائل أخرى برية أو بحرية إلى جانب الطائرة، ووسّعت من نطاق تطبيقها ليشمل فترات أخرى لا تدخل ضمن مدة النقل الجوي فعلا، على النحو الذي سيأتي تفصيله لاحقا.

من خلال كل هذا تتجلى العلاقة بين النقل المشترك والنقل متعدد الوسائط في كون أن النقل المشترك هو طريقة أو تقنية من تقنيات تحقيق النقل متعدد الوسائط، وذلك باستعمال وإدماج وسيلتين للنقل كتنقل الشاحنات والمقطورات على ظهر القطار le ferroutage أو نقل الشاحنات أو المقطورات على ظهر السفن le merrouage لإتمام عملية نقل واحدة في إطار خدمة النقل من الباب إلى الباب بعقد نقل واحد، فيكون نقلا مشتركا متعدد الوسائط.

(1) P.Bonassies, C.Scapel, Traité du droit maritime, op.cité, p 775.

(2) Arrêté français du 21 septembre 1993 relatif à la terminologie des transports : Art Annexe I : « Vol camionné : transport par le quel du fret aérien est acheminé par des camions portant un numéro de Vol : truck Service, trucking. »

المبحث الثاني: مدلول متعهد النقل متعدد الوسائط.

أدت التطورات في سوق النقل إلى ظهور وسطاء ومتعدي نقل، كان دورهم في بداية الأمر يقتصر على أعمال الوكالة المأجورة، ثم تطوروا، ليصبحوا متعهدي بضائع يتحملون مسؤولية شاملة عن كل مراحل النقل من الباب إلى الباب وزاد هذا التطور عندما تنامي استخدام الحاويات، بتجميع شحنات متماثلة لشاحنين مختلفين ونقلها إلى جهة واحدة بواسطة متعهدي النقل هؤلاء. ومن ثم امتد نشاطهم لكي يغطي أيضا التعهد للنقل متعدد الوسائط وأصبحوا يتمتعون بمراكز وطبيعة قانونية خاصة، متخذين أشكالاً مختلفة. لذا سوف نتعرض في هذا المبحث لمتعهد النقل متعدد الوسائط، لنبين فيه من هو متعهد النقل متعدد الوسائط؟ الطبيعة القانونية للنشاط الذي يمارسه "مطلب أول"، والأشكال القانونية التي يتخذها متعهدو النقل متعدد الوسائط، محددين بعد ذلك الخدمات المقدمة من قبلهم "مطلب ثاني".

المطلب الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط والطبيعة القانونية لنشاطه:

أمام التطور الحاصل في التجارة الدولية، دعت الحاجة إلى لجوء التجار إلى سلسلة من الناقلين لتوصيل بضائعهم، إلا أن هذا الوضع أدى إلى خلق مشاكل عديدة إزاء تعدد وسائط النقل المختلفة وصعوبة تحديد المسؤول عن الضرر، الأمر الذي خلق فكرة تولي مسؤول واحد، يحمل على عاتقه عملية النقل بمختلف وسائطها (فرع أول). إلا أنه ثار إشكال أي المهنيين في سوق النقل يمكن أن يستجيب لطبيعة نشاط متعهد النقل متعدد الوسائط (فرع ثاني).

الفرع الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط:

من خلال هذا الفرع، سيتم التعرف على مختلف التعريفات التي وردت بشأن متعهد النقل متعدد الوسائط.

1- تعريف اتفاقية جنيف 1980:

عرفت اتفاقية النقل 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 متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد"⁽¹⁾. وعلى ذلك فمتعهد النقل متعدد الوسائط هو شخص سواء كان طبيعياً أم اعتبارياً يتعهد بتنفيذ عملية نقل متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ تلك العملية.

وهذه الصورة الجديدة لمتعهد النقل متعدد الوسائط، قد جاءت خلافاً للصورة التقليدية للناقل البحري مثلاً، الذي كان يتعهد بنقل البضائع بحراً من مكان إلى آخر مقابل أجر، ويصدر سند شحن للشاحن، في وقت كان يتم النقل في مراحل الأولى بوسائل تقليدية، قد لا تتحقق معها السلامة والأمان الكافي للبضائع المنقولة قبل عوارض رحلة النقل بوجه عام. ومن ثم فإن التطور الحاصل في وسائل النقل وظهور الحاويات كوسائل أكثر أماناً وملائمة للبضائع المختلفة، وسرعة تداول البضائع عبر وسائط النقل المختلفة ساهم في دفع متعهد النقل متعدد الوسائط إلى تنظيم شبكة نقل متكاملة تحوي في طياتها وسائط النقل المختلفة، والتعاقد مع عدد من الناقلين بأقل الأسعار.

وبالتالي فإن متعهد النقل متعدد الوسائط طبقاً لاتفاقية جنيف لـ 1980 "هو الشخص الذي يبرم عقد نقل دولي للبضائع من مكان في بلد يأخذ فيه البضائع في حراسته، إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر، ليتولى تنفيذ النقل مقابل أجر شاملة باستخدام واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، فيتصرف بصفته أصيلاً ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضاعة، بموجب مستند واحد يثبت شروط النقل بكافة مراحلها، يسمى وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط. وهو تعريف يمكن استنباطه بالتنسيق بين تعريف اتفاقية جنيف 1980 لعقد النقل متعدد الوسائط،

(1) المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

ومتعهد النقل متعدد الوسائط. حيث جاء في تعريفها لهذا العقد أنه "عقد يتعهد بموجبه متعهد النقل متعدد الوسائط، في مقابل دفع أجرة النقل بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير"⁽¹⁾.

2- تعريف الشروط المعتمدة الصادرة عن الاتحاد الدولي لجمعيات مقدمي البضائع FIATA⁽²⁾: أوردت هذه الشروط الصادرة في شأن سند الشحن متعدد الوسائط FBL لسنة 1992 تعريفاً لمقدم أو متعهد البضائع أو ما يسمى بوكيل الشحن أو وكيل العبور أنه: "متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يتولى إصدار هذا السند، موضحاً عليه اسمه ويتحمل كامل المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بصفته متعهداً أصيلاً لهذا النقل". من هذا التعريف يتضح أن دور متعهد أو مقدم البضائع عندما يصدر سند شحن متعدد الوسائط «FBL»، يصبح متعهداً أصيلاً لهذا النقل، ويتطابق مركزه القانوني، مع مركز متعهد النقل متعدد الوسائط، دون أن يكون هناك فارق في أو قانوني بين دور كل منهما⁽³⁾.

وقد ورد هذا التعريف -حيث يعترف ضمن هذا الشروط، في صدر السند بأن مقدم البضائع هو متعهد للنقل متعدد الوسائط- بموجب إصدارها لسند شحن متعدد الوسائط سنة 1992 يحتوي على شروط معدلة لكي يحل محل "سند الشحن للنقل المشترك" لسنة 1984⁽⁴⁾. بعد ما كان السند لـ 1984 من خلال الشرط رقم «2»،

(1) المادة 1 فقرة 3 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(2) «FIATA»: "الفياتا" هي الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن المؤسس في فيينا/ النمسا في 31 ماي 1926 وهي منظمة غير حكومية، تمثل صناعة تغطي حوالي 40.000 شركة شحن ولوجستيات ويطلق عليها "مهندسو النقل". كما أن لها وضع استشاري مع المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة «ECOSOC» ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي CNUDCI من أهداف "الفياتا": - توحيد صناعة وكالة الشحن على مستوى العالم، - تمثيل وحماية مصالح الصناعة من خلال المشاركة كاستشاريين في اجتماعات الأجهزة الدولية التي تتعامل مع النقل، - تقديم التدريب المتخصص لوكلاء الشحن وحل مشاكل المسؤوليات التأمينية وتقديم أدوات التجارة الإلكترونية بما في ذلك التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI): بنك

معلومات النقل البحري المصري، المجلة الإلكترونية، عدد 20، فبراير 2008: <http://www.emdb.gov.eg>

(3) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 391.

(4) في عام 1971 قدمت FIATA أول سند شحن باسمها (FBL) يعطي لمقدم البضائع صفة الناقل، لتأخذ بعد ذلك على عاتقها تصميم نموذج لسند الشحن المشترك عام 1978، ثم أعادت نشره سنة 1984.

يعتبر أن جوهر التزام مقدم البضائع هو أن يتولى بنفسه النقل، أو يعهد بالتنفيذ باسمه لشخص آخر، من مكان تلقيه البضاعة في حراسته حتى مكان التسليم المبين في السند، أي أن مقدم البضائع عندما يصدر سند للنقل المشترك (FBL) يصبح ناقلا. وبعد ما أصبح باستطاعة مقدم البضائع أن يتكفل بخدمة نقل تامة ومتكاملة، فيتولى تخطيط وتنفيذ عمليات نقل البضاعة متمتعا في ذلك بمرونة وحرية أداء واسعة للوفاء بحاجات عملائه وحماية مصالحهم، وأصبح عليه أن يقبل المسؤولية في مواجهة أصحاب البضاعة عما يصيبها من الهلاك أو التلف أو التأخير. تأقلمت منظمة FIATA مع الوضع، وغيرت السند من "سند الشحن للنقل المشترك" إلى "سند الشحن متعدد الوسائط" يحتوي على شروط جديدة على أساس قواعد (CNUCED / CCI) ⁽¹⁾.

يتجلى من خلال تعريف منظمة FIATA وموقفها أن دور مقدم أو متعهد البضائع عرف تطورا ملحوظا، فبعدما كان دوره يقتصر على أعمال الوكالة المأجورة، مثل الأعمال القانونية والمادية المتعلقة باستلام أو تسليم البضاعة، وربط مراحل النقل المختلفة باسم ولحساب الشاحنين ودون أية مسؤولية تشغل ذمته إلا عن أخطائه الشخصية. بدأ متعهد البضائع يستخدم الحاويات لتجميع حمولات متماثلة لشاحنين مختلفين ومتجهة إلى جهة واحدة، ومع مزيد من التطور والمرونة في مواكبة حاجات المتعاملين معهم، أصبح يقبل مسؤولية شاملة عن كل مراحل النقل من الباب إلى الباب بصفته أصيلا في تعامله مع الشاحن، وبموجب وثيقة نقل واحدة مثلا: (FBL)، تغطي رحلة البضاعة عبر وسائط النقل المختلفة، ليؤدي بذلك دور متعهد النقل متعدد الوسائط.

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 398.

3- القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية النشرة 500 و600:

عاجت القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية 500 لسنة 1993 سندات النقل الصادرة عن وكلاء الشحن في المادة 30⁽¹⁾. مقررّة قبول البنوك لسند النقل الصادر عن وكيل الشحن بصفته قائما بالنقل متعدد الوسائط، دون اشتراط صدور السند طبقا للنموذج الصادر من الاتحاد الدولي لوكلاء الشحن FIATA، والمعتمد من غرفة التجارة الدولية طالما توافرت في السند الشروط التي تنص عليها نفس المادة 30⁽²⁾. ما دام كذلك، فلا شك في أن وكيل الشحن الذي يصدر مثل هذا السند بمناسبة نقل متعدد الوسائط يعتبر متعهدا لهذا النقل.

أما النشرة 600 من الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية لـ 2007، فقد نصت في المادة 19 على قبول البنوك لمستندات النقل التي تحمل عنوان "مستند النقل متعدد الوسائط" أو أية تسمية تحمل معنى مستند النقل الذي يشمل واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، على أن يتم توقيعه من قبل الناقل أو وكيل معين بالنيابة عن الناقل مع تبيان اسم الناقل ومن ثم فإن هذه النشرة تعتبر متعهد النقل متعدد الوسائط ناقلا يتولى أيضا عملية تنظيم النقل من الباب إلى الباب، أو وكيلًا عن الناقل يتولى فقط تنظيم هذه العملية⁽³⁾.

(1) المادة 30 من القواعد الموحدة للاعتمادات المستندية، النشرة 500 لـ 1993 "لا تقبل البنوك سندات النقل الصادرة عن وكلاء الشحن، إلا إذا كان ظاهر السند يبين (ما لم يسمح الاعتماد بخلاف ذلك): 1- اسم وكيل الشحن بصفته ناقلا أو قائما بالنقل متعدد الوسائط، على أن يكون السند موقعا أو موثقا بأي طريقة أخرى من وكيل الشحن بصفته ناقلا أو قائما بالنقل متعدد الوسائط أو 2- اسم الناقل أو القائم بالنقل متعدد الوسائط، على أن يكون السند موقعا أو موثقا بأي طريقة أخرى من وكيل الشحن بصفته وكيلًا مسمى أو وكيلًا معينًا بالنيابة عن الناقل أو عن القائم بالنقل متعدد الوسائط".

(2) حسام الدين عبد الغني الصغير، الجديد في القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية 500 - دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2004، ص 93-94.

(3) المادة 19 من الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية، النشرة 600 لـ 2007 "أ- مستند النقل الذي يشمل واسطتي نقل مختلفتين على الأقل "مستند نقل متعدد الوسائط" مهما كانت تسميته، يجب أن: 1- يبين اسم الناقل وأن يتم توقيعه من قبل: - الناقل أو وكيل معين بالنيابة عن الناقل أو - الريان أو وكيل معين بالنيابة عن الريان. إن أي توقيع من الناقل أو الريان أو الوكيل يجب أن يعرف على أنه توقيع من ذلك الناقل أو الوكيل أو الريان.

إن أي توقيع للوكيل يجب أن يبين فيما إذا كان الوكيل قد وقع بالنيابة عن الناقل، أو بالنيابة عن الريان...".

4- اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي لـ 2008:

عرفت المادة 2 الفقرة 9 من هذه الاتفاقية متعهد النقل متعدد الوسائط: "الشحن المرخص له من الجهة المختصة وفقا لأحكام هذه الاتفاقية والذي له حق إبرام عقد النقل الدولي المتعدد الوسائط، أو من ينوب عنه خطيا مع الشاحن ويمكن لهذا الشخص إبرام عقود أخرى من الباطن مع ناقلين "متعهدي نقل" آخرين في كل وسائط النقل المستخدمة لنقل البضاعة أو أي جزء منها"، ومن ثم فإن متعهد النقل متعدد الوسائط وفق اتفاقية المشرق العربي هو كل شخص طبيعي أو اعتباري مُنح ترخيصا لمزاولة مهنة النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾ من قِبَل الجهة المختصة المتمثلة في مجلس الوزراء أو وزير النقل أو المواصلات أو أي وزارة معينة أخرى أو الهيئة المعنية بالنقل الدولي متعدد الوسائط لدى أي من الأطراف الداخلة في هذه الاتفاقية⁽²⁾. فيقوم بإبرام عقد النقل متعدد الوسائط مع الشاحن، أو من ينوب عنه خطيا، يلتزم بموجبه بنقل البضاعة مقابل الأجر ووفق الشروط المتفق عليها⁽³⁾. مع إمكانية أن يولي متعهد النقل متعدد الوسائط أيا من مسؤولياته إلى طرف منفذ بحري أو بري أو جوي، ما دام ذلك الشخص يتصرف بناء على طلب متعهد النقل أو تحت إشرافه⁽⁴⁾.

(1) المادة 7 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط في المشرق العربي: "1- لا يجوز لأي شخص مزاولة مهنة النقل الدولي متعدد الوسائط إلا بعد الحصول على رخصة بذلك من الجهة المختصة، 2- تعتبر الرخصة شخصية، ولا يجوز تحويلها، أو التنازل عنها للغير، إلا بموافقة الجهة المختصة 3- تحدد شروط وإجراءات الترخيص والرسوم المفروضة وفقا لنظام أو قانون أو لائحة تنفيذية تصدر عن الجهة المختصة".

(2) المادة 2 الفقرة 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط في المشرق العربي.

(3) المادة 2 الفقرة 15 من نفس الاتفاقية.

(4) المادة 2 من اتفاقية المشرق العربي: فقرة 18: الطرف المنفذ: أي شخص غير متعهد النقل، يتولى فعليا أيا من مسؤوليات متعهد النقل بمقتضى عقد النقل ما دام ذلك الشخص يتصرف بناء على طلب متعهد النقل، أو تحت إشرافه بمقتضى عقد النقل. ويمكن أن يكون الطرف المنفذ بحريا أو برريا أو جويا. فقرة 19: الطرف المنفذ البحري: الشخص الذي يؤدي أيا من مسؤوليات متعهد النقل أثناء الفترة الممتدة بين وصول البضاعة إلى ميناء التحميل على السفينة، ووصولها إلى ميناء التفريغ من على السفينة.

فقرة 20: الطرف المنفذ البري: الشخص الذي يؤدي أيا من مسؤوليات متعهد النقل أثناء فترة نقل البضاعة برا بالطرق أو السكك الحديدية قبل وصولها إلى موانئ التحميل البحرية أو الجوية أو بعد مغادرتها لموانئ التفريغ البحرية أو الجوية.

فقرة 21: الطرف المنفذ الجوي: الشخص الذي يؤدي أيا من مسؤوليات متعهد النقل أثناء فترة نقل البضاعة جوا منذ وصولها إلى الميناء الجوي "المطار" للتحميل على الوسيلة الجوية حتى وصولها إلى الميناء الجوي للتفريغ".

5- اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية:

ورد تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط في هذه الاتفاقية في الفقرة الثالثة من المادة الأولى معتبرة أنه: "الشخص المرخص له من الجهة المختصة بدولة منضمة لهذه الاتفاقية والذي يبرم عقد نقل متعدد الوسائط مع المرسل باسمه، أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، ويتصرف بصفته أصيلاً ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد". ومن ثم فإن متعهد النقل متعدد الوسائط وفقاً لهذه الاتفاقية هو الشخص المرخص له بمزاولة هذه المهنة من الجهة المختصة التي تحددها كل دولة على حدة بموجب قوانينها الوطنية⁽¹⁾. فيقوم بإبرام عقد نقل متعدد الوسائط مع المرسل أو من ينوب عنه، بموجبه يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بنقل البضاعة التابعة للمرسل من بلد عربي إلى المرسل إليه في بلد عربي آخر مقابل أجر محدد⁽²⁾. مع إمكانية أن يعهد لطرف منفذاً آياً من مسؤولياته الواردة في عقد النقل، ومن ذلك أعمال النقل البحري والجوي وأعمال النقل البري أو السككي أو المائي، وأعمال تداول وتحميل وتفريغ وتخزين البضاعة لحين تسليمها إلى المرسل إليه⁽³⁾.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لنشاط متعهد النقل متعدد الوسائط:

سبق وأن أشرنا إلى أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو شخص يقوم بإبرام عقد نقل متعدد الوسائط ويتصرف بصفته أصيلاً، فهو منظم للنقل من الباب إلى الباب يتحمل عبء إيصال البضاعة من مخزن البائع إلى مخزن المشتري. ولهذا الغرض، فإنه يختار وسائل النقل الملائمة لإيصال البضاعة، ويراقب مختلف مراحل النقل، كما يضمن وصول البضاعة. دوره هذا أدى إلى التداخل في المراكز القانونية، عندما يمارس متعهد النقل

(1) المادة 3 فقرة 1 و 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية.

(2) المادة 1 فقرة 4 من نفس الاتفاقية.

(3) المادة 1 فقرة 12 من نفس الاتفاقية.

متعدد الوسائط نشاطه، فمن هم المهنيون الذين يمكن إسناد إليهم مهمة تنظيم النقل من الباب إلى الباب؟ خاصة وأن هذا النشاط غير منظم من قبل القانون الداخلي.

الفقرة الأولى: الوكيل بالعمولة للنقل بصفته متعهد للنقل متعدد الوسائط:

أهم نظام تمكّن من التأقلم مع النقل متعدد الوسائط هو الوكالة بالعمولة للنقل حيث أصبح تنظيم هذا النوع من النقل هو العلامة الرئيسية للوكيل بالعمولة للنقل المعروف في الجزائر، مصر، وفرنسا.

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

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

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

⁽²⁾ سوزان على حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 13.

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

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

من الناحية التنظيمية والقانونية فإن القانون التجاري الفرنسي يعرف الوكيل بالعمولة بصفة عامة⁽²⁾. أما الوكيل بالعمولة للنقل فيعرفه قانون توجيه النقل الداخلي « LOTI »⁽³⁾. إلى جانب ذلك هناك المرسوم رقم 90-200 الصادر بتاريخ 5 مارس 1990⁽⁴⁾. الذي يتولى تنظيم مهنة الوكالة بالعمولة للنقل بمفهومها الحديث، في زمن أصبح فيه النقل متعدد الوسائط، فهو ينظم كل أنشطة الوكيل بالعمولة للنقل، أيا كانت

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

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

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

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

طبيعتها سواء كانت في مجال النقل البري، البحري أو الجوي، وسواء كان النقل داخلي أو دولي. إلا أن هذا المرسوم لا يهتم إلا بالتنظيم الإداري للمهنة، حيث يلتزم الوكلاء بالعمولة للنقل تسجيل نشاطهم في سجل قائم في كل منطقة من مناطق فرنسا، ويخضع هذا التسجيل إلى شروط الكفاءة الوظيفية والاعتبار والمقدرة المالية التي نصت عليها المواد 3 وما بعدها من المرسوم، فيؤهل هذا الترخيص الوكيل بالعمولة للنقل لممارسة كافة الأنشطة الخاصة بمهنته على جميع الأراضي الفرنسية. وينص المرسوم على أنه يمكن سحب الترخيص من الوكيل بالعمولة للنقل بصورة نهائية أو مؤقتة، إذا لم تعد تتوفر فيه الشروط التي يخضع لها القيد في السجل أو إذا توقف الوكيل تماما عن استغلال الترخيص أو عن ممارسة مهنته لمدة سنة، وأخيرا إذا أخلّ الوكيل بطريقة جسيمة ومتكررة بالقوانين والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أو أخلّ بالعمل، خاصة دفع أجور الناقلين⁽¹⁾.

وفضلا عما تقدم يركز الوكلاء بالعمولة للنقل في فرنسا في علاقاتهم بعملائهم على ما يسمى بالشروط العامة للمهنة *les conditions générales de la profession* ولكن بالرغم من تمتع هذه الشروط بالصفة الرسمية، إلا أنه ليس لها قوة النص القانوني⁽²⁾، فهي مجرد بيانات يقدمها الاتحاد الفيدرالي الفرنسي للوكلاء بالعمولة للنقل *F.F.O.C.T.*⁽³⁾، لهؤلاء الوكلاء في تعاملاتهم مع عملائهم. ولا يفترض علم المستخدمين لها فإذا أراد الوكيل بالعمولة للنقل الاستفادة مثلا من شرط تحديد المسؤولية المنصوص عليها في هذه الشروط العامة وجب عليه إثبات أن هذا الشرط وصل إلى علم العميل

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

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

(3) Fédération Française des organisateurs commissionnaires de transport : يشكل الوكلاء بالعمولة

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

ووافق عليه سواء لحظة إبرام العقد، أو قبل ذلك من خلال علاقات العمل السابقة بينهم⁽¹⁾.

فافتراض العلم بالشروط العامة للمهنة لا ينطبق إلا على أصحاب المهنة المنتمين إلى F.F.O.C.T. كما أن "الشروط العامة للمهنة" هذه تقوم ببيان الخدمات المقدمة من الوكلاء بالعمولة للنقل، وكذلك الشروط الخاصة بالمسؤولية، والقواعد الأساسية في مجال الأسعار كما أنها تنظم جميع الأنشطة التي يقوم بها الوكيل بالعمولة للنقل كالعلاقات الخاصة بقطاع تجميع البضائع وقطاع نقل "المواد الغذائية القابلة للتلف"، قطاع استتجار الشاحنات البرية وقطاع النقل الدولي... الخ⁽²⁾.

بالنسبة للقانون الجزائري فإنه، وإلى غاية 1994 كان القانون التجاري الجزائري⁽³⁾ وحده ينص على دور الوكيل بالعمولة للنقل والنظام القانوني الذي يخضع له حيث جاءت المادة 37 منه: "يعتبر عقد العمولة للنقل اتفاق يلتزم بمقتضاه تاجر بأن يباشر باسمه الخاص، أو باسم موكله أو شخص من الغير نقل أشخاص أو أشياء، وأن يقوم عند الاقتضاء بالأعمال الفرعية المرتبطة بالنقل". يتضح من هذا النص أن المشرع الجزائري إما أنه أخلط بين الوكالة بالعمولة التي يجريها الوكيل باسمه ولحساب الموكل، وبين الوكالة التجارية التي تجري باسم الموكل، أو أنه أراد التأكيد أن الوكالة بالعمولة للنقل تقوم على فكرة التخفيف والضمان، وليس على فكرة السرية والإستتار التي تقوم عليها الوكالة بالعمولة العادية⁽⁴⁾، لذلك لم يشترط المشرع الجزائري في هذه المادة تعاقد الوكيل بالعمولة باسمه الشخصي. ومن ثم لا يغير من صفته أن يجرر الوكيل بالعمولة للنقل سند النقل باسم موكله "المرسل".

⁽¹⁾ B.Mercadal, commissionnaire de transport, art. p. cité, p 09.

⁽²⁾ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 21.

⁽³⁾ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02 المؤرخ في 06 فبراير 2005 المتضمن القانون التجاري.

⁽⁴⁾ في التفرقة بين الوكالة بالعمولة والوكالة بالعمولة للنقل: يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، الطبعة الأولى، الكويت، 1986 ص 345.

في 1994 أصدر وزير النقل المرسوم التنفيذي رقم 94-231 المؤرخ في 27 جوان 1994 المحدد لشروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفيةها⁽¹⁾، وعرف الوكيل بالعمولة للنقل - مستعملا تسمية وكيل نقل البضائع - في المادة 14 أنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم بنقل البضائع تحت مسؤوليته وباسمه الخاص لحساب زبون ما مع مراعاة الشروط التي حددها القانون التجاري" كما حدد أنشطة وكيل نقل البضائع في المادة 15 والمتمثلة في:

- عمليات الجمع التي يشكل فيها الوكيل مجموعات من البضائع الآتية من عدة مرسلين أو الموجهة لعدة مرسل إليهم، وينظم النقل البري للبضائع وينجزه.
- عمليات شحن المركبات التي يتولى الوكيل بواسطتها إنجاز النقل البري.
إلا أن هذا المرسوم ألغي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-473 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفية ممارستها⁽²⁾.

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

صنّف المشرع الجزائري بذلك الوكيل بالعمولة للنقل ضمن مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات، تحت تسمية صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات، فجاءت المادة 10: "عمولة النقل هي العقد الذي يلتزم بموجبه صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات بالقيام تحت مسؤوليته وباسمه الخاص بنقل البضائع لحساب زبون وعند

(1) ج.ر عدد 50 لـ 30 أوت 1994.

(2) ج.ر عدد 81 لـ 14 ديسمبر 2005.

الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بها". فيتبين إذن أن وظيفة الوكيل بالعمولة للنقل هي إبرام عقد النقل مع الغير باسمه وتحت مسؤوليته لصالح الموكل الزبون، كما يلتزم بالقيام بالعمليات المرتبطة بالنقل وهي⁽¹⁾:

- الإستئجار: ويتمثل في القيام بنقل البضائع بواسطة مركبات النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات بسائق، أو بدونه، ويتم الاستئجار في الوقت أو عند الرحلة⁽²⁾.
- التجميع: ويتمثل في جمع البضائع الصادرة عن مرسل أو مرسلين متعددين بهدف إيصالها في حصص إلى المرسل إليهم على التوالي⁽³⁾.
- التخزين: ويتمثل في إيداع البضاعة تحت مسؤولية المستودع في أحسن الظروف من حيث الحفظ وتسليمها إلى صاحبها في الحالة التي استودعت إياه⁽⁴⁾.
- التسليم: ويتمثل في تأدية البضاعة فعليا إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الذي يقبلها⁽⁵⁾. ويرخص المرسوم للمجمّع والمخزّن، زيادة على النشاطات الخاصة بكل واحد منهما القيام بنشاط التسليم⁽⁶⁾.
- التوزيع: ويتمثل في الوضع تحت التصرف، بضاعة مستودعة لهذا الغرض وللحساب الخاص، أو تخصيصها أو تعميمها⁽⁷⁾.
- الوكالة: وتتمثل بالنسبة للوكيل، توكيل يتلقاه في الحلول محل المالك في جميع العمليات الخاصة باستلام البضائع وإيصالها و/ أو تسليمها بدلا عن المالك⁽⁸⁾.

(1) Saïd Tefili , Les métiers portuaires ,édition ITCIS 2010, p88.

(2) المادة 4 من المرسوم التنفيذي 05-473.

(3) المادة 5 من نفس المرسوم.

(4) المادة 6 من نفس المرسوم.

(5) المادة 7 من نفس المرسوم.

(6) المادة 12 من نفس المرسوم.

(7) المادة 8 من نفس المرسوم.

(8) المادة 9 من نفس المرسوم.

وقد أخضع المرسوم ممارسة مهنة صاحب عمولة نقل البضائع للحصول المسبق على اعتماد والقيود في السجل التجاري⁽¹⁾. يسلم الاعتماد مدير النقل في الولاية المختص إقليمياً⁽²⁾، لكل من توافرت فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 15، بما فيها التأهيل المهني والخبرة المهنية لمدة 3 سنوات على الأقل في منصب ذو صلة مباشرة بنشاط نقل البضائع عبر الطرقات أو الإمداد وضرورة توفره على ملكية أو إيجار محل ذي استعمال تجاري، ومساحة ملائمة تسمح بممارسة المهنة بشكل لائق ومعقول، يكون مجهزا بوسائل اتصال، مع توفر من يقوم بعمليات التسليم، على وسائل نقل مطابقة⁽³⁾. يكون هذا الاعتماد شخصياً⁽⁴⁾، ولمدة غير محدودة، يمنح الحق في ممارسة المهنة على كامل التراب الوطني⁽⁵⁾، مع تقييده في سجل مساعدتي نقل البضائع عبر الطرقات المفتوح لدى مدير النقل في الولاية المختص إقليمياً⁽⁶⁾.

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

- عدم تنفيذ صاحب عمولة نقل البضائع لالتزاماته في إطار ممارسته لمهنته.
- عدم تبليغ مدير النقل عن التعديلات الواردة في قوانين الشخص المعنوي في أجل أقصاه شهرين⁽⁷⁾. أو أن التعديلات لا تتماشى مع بقاء الاعتماد.
- توقفه عن ممارسة المهنة لمدة سنة.
- المخالفة الخطيرة للتشريع والتنظيم المعمول بهما وأعراف المهنة.
- رفضه لعمليات الرقابة والتحريات.

(1) المادة 13 من المرسوم 05-473 السابق الذكر.

(2) المادة 14 من نفس المرسوم.

(3) ألغى هذا المرسوم شرط دفع طالب الاعتماد لممارسة وكالة النقل الكفالة المالية المقدرة بـ 200.000 دج، التي كان يشترطها

المرسوم التنفيذي 94-281 في المادة 20.

(4) المادة 21 من نفس المرسوم.

(5) المادة 22 من نفس المرسوم.

(6) المادة 23 من نفس المرسوم.

(7) المادة 27 من نفس المرسوم.

- حل الشخص المعنوي أو حالة التسوية القضائية.

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

مهما يكن، فإن المعايير التي يمكن الاستناد عليها لإضفاء تكييف الوكيل بالعمولة للنقل هي:

1- **التعاقد الشخصي**: أهم معيار للفرقة بين الوكيل بالعمولة للنقل والوكيل العادي هو تعاقد الوكيل بالعمولة للنقل باسمه الشخصي ولحساب موكله⁽¹⁾، ولهذا المعيار قدر من الكفاءة التي تسمح بتفادي أي خلط بين الوكيل بالعمولة وباقي وسطاء النقل. وبذلك لا يعتبر وكيلاً بالعمولة للنقل، بل وكيل عبور الشخص الذي يتسلم البضائع من الوكيل بالعمولة الأصيل ليعيد إرسالها بعد أن طلب منه هذا الأخير أن يضع اسمه (أي اسم الوكيل بالعمولة للنقل) في وثيقة النقل في خانة الشاحن، كما لا يعتبر وكيلاً بالعمولة الشركة التي تتعاقد باسم الغير ولا يظهر اسمها في وثيقة النقل⁽²⁾.

يفرقّ التعاقد الشخصي للوكيل بالعمولة للنقل أيضاً بين هذا الأخير وبين سمسار الشحن الذي تقتصر مهمته على ربط الصلة بين مرسل البضائع والناقل بغية إبرام عقد النقل، فهو لا يمثل أحد الطرفين ولا يوقع على العقد بوصفه طرفاً فيه⁽³⁾. وإنما يقوم بمهمة الوساطة والتوفيق في مقابل أجر.

كما يفرق معيار التعاقد الشخصي بين الوكيل بالعمولة للنقل وبين وكيل السفينة الذي يعتبر كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو

⁽¹⁾ R.Rodière, E.Du Pontavice, droit maritime, op. cité, p 261.

⁽²⁾ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 40.

⁽³⁾ وهو ما أكدته المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 05-473 السابق الذكر عند تعريفها لسمسرة الشحن أنها: "تمثل في ربط الصلة بين مرسل البضائع وناقل عمومي للبضائع عبر الطرقات بهدف إبرام هؤلاء عقد نقل".

الربان⁽¹⁾، بتسليم البضائع لشحنها عند القيام أو تسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة، وبتحصيل أجره النقل لحساب مجهزة السفينة وإبرام عقود النقل وكذا توقيع سندات الشحن ليس باسمه الشخصي ولكن باسم مجهزة السفينة⁽²⁾.

2- حرية اختيار وسائط ووسائل النقل: باعتبار أنه منظم لعملية النقل من بدايتها إلى نهايتها، يتمتع الوكيل بالعمولة للنقل أصلا بحرية واسعة في اختيار شركات النقل والوسائل التي يراها مناسبة لضمان وصول البضاعة سليمة إلى المرسل إليه. ذلك أنه أدري من الموكل بجميع الظروف المحيطة بعملية النقل، وبالتالي فهو أقدر منه على تحديد الوسائل المناسبة للنقل⁽³⁾.

هذه الحرية في التصرف "اختيار طرق النقل ووسائله"⁽⁴⁾ - والتي تعتبر دعامة من الدعائم الأساسية لمهنته - أساسها تعامل الوكيل بالعمولة للنقل باسمه الشخصي مع الغير لحساب موكله، وكأنه يقوم بالعملية لحسابه الشخصي، فيحق له اختيار الغير الذي سيتعامل معه. بمنتهى الحرية، وهذا بخلاف الوكيل العادي.

لذلك فإن الوكيل بالعمولة للنقل يختلف عن وكيل العبور الذي ينحصر دوره في أداء العمليات القانونية والمادية التي تتطلبها عبور البضائع دون أن يتمتع بالحرية الكافية في تنظيم عملية النقل ولا بالحرية في اختيار الطرق والوسائل⁽⁵⁾.

فعلى العكس يعتبر وكيلا بالعمولة للنقل الوسيط المكلف باستلام البضائع القادمة بطريق البحر لإرسالها إلى أماكن الوصول النهائية بوسائل النقل التي اختارها بنفسه، وهذا هو الحال في القضاء الفرنسي بالنسبة للشركة التي عند تسليمها البضائع لإرسالها إلى أماكن

(1) المادة 609 من القا.ب.ج.

(2) المادة 610 و611 من القا.ب.ج.

(3) يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 181.

(4) Cass.com. 10 mai 2005, n° 04-10235 : juris- Data n° 2005-028343 : « libre choix des voies et moyens » : Laurent Guignard, transport et sous traitance, Juris-Classeur Transport, Fasc. 614-20, octobre 2006, p9.

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

أخرى، قامت بعدة عمليات قانونية ومادية مع احتفاظها بحرية تنظيم النقل وتنفيذه بالوسائل التي اختارتها⁽¹⁾.

مع هذا فقد استقر القضاء الفرنسي على احتفاظ الوكيل بالعمولة للنقل بصفته إذا فرض عليه موكله استخدام واسطة نقل معينة، طالما أنه احتفظ بحرية اختيار الناقل نفسه⁽²⁾، كما قضى بأن الوكيل بالعمولة الذي تلقى توجيهها بسيطا من موكله بخصوص شحن البضائع على سفينة تابعة لشركة جزائرية يحتفظ بصفته كوكيل بالعمولة للنقل، طالما احتفظ بحرية اختيار هذه الشركة⁽³⁾. في حين أنه عندما تفرض تعليمات الموكل على الوكيل بالعمولة ناقلا معينا بالذات، فإن ذلك يحرم الوكيل بالعمولة من حرية الاختيار والتصرف في آن واحد، مما يفقد العقد تكييفه كوكالة بالعمولة للنقل. وهذا بديهي باعتبار أن اختيار الوكيل بالعمولة للناقل الذي يتعاقد معه هو السبب الرئيسي الذي يدفع الموكل إلى الاستعانة بخدمات الوكيل بالعمولة للنقل لأنه لا يعلم إلى أي من الناقلين يمكنه التوجه لتنفيذ عملية النقل، فإذا انعدم هذا السبب، فقدت الوكالة بالعمولة للنقل معناها، وتحوّلت إلى وكالة عادية.

وتجدر الإشارة إلى أنه ليس من الضروري لتكييف العقد كونه وكالة بالعمولة للنقل قيام الوكيل بتنظيم النقل من الباب إلى الباب، فقد يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنظيم جزء من عملية النقل المكلف بتنظيمها وكيل بالعمولة للنقل آخر⁽⁴⁾، فنكون حينئذ أمام نيابة *une substitution* مادام أن مهمة النائب من نفس طبيعة مهمة المنوب عنه أو الموكل، أي أن النائب هو أيضا وكيل بالعمولة للنقل، فيتم تدخل وكيلين

⁽¹⁾ Nime 13 déc. 1995. B.T 1996, p 39.

⁽²⁾ CA paris 18 septem 1991, B.T.L 1991, p 622 : « ... le mode maritime était imposé mais libre choix de l'armement et maitrise de l'organisation des rotations ».

⁽³⁾ Cass.com, 12 janv 1988, B.T 1988, p 488 : B.Mercadal, le commissionnaire de transport, art. p.cité, p7.

⁽⁴⁾ Cass.com, 11 juin 1996, DMF 1997, p 122 et s : « il n'est pas nécessaire pour qu'il y ait commission de transport que l'intéressé ait été chargé d'organiser le transport de bout en bout, il suffit qu'il ait été chargé d'organiser de façon indépendante une portion significative de ce transport ».

بالعمولة للنقل متتابعين. أما إذا عهد الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ الجزء المادي من مهمته إلى الناقل، فهذا الأخير لن يكون نائباً عنه، لأن مهمة الوكيل بالعمولة للنقل الأساسية هي تنظيم النقل، وليس تنفيذه بوسائله الخاصة. ينتج عن ذلك إذن أن الناقل في هذه الحالة ما هو إلا "الغير المتعاقد".

وبالتالي تختلف التزاماته وحقوقه عن التزامات وحقوق الوكيل بالعمولة للنقل⁽¹⁾.
 إلا أن الإشكال يكمن في أن نفس الشركة قد تقوم بعدة أعمال مختلفة في آن واحد فأحياناً تكون وكيلاً بالعمولة للنقل، وأحياناً أخرى ناقلاً، مما يجعل من الصعب التأكد من شخصية النائب. لذلك يبحث القضاة في إرادة الأطراف مرتكزين على معايير أخرى مثل عرف الميناء والعلاقات السابقة للأطراف. ولذلك إذا لجأ الوكيل بالعمولة للنقل إلى شركة نقل لتقوم بالتنفيذ الفعلي لعملية النقل، فإن ذلك يدل على أن إرادة الأطراف قد اتجهت إلى إبرام عقد نقل، وليس إلى إبرام عقد وكالة بالعمولة للنقل⁽²⁾، أما إذا اكتفت الشركة بتجميع البضائع التي تسلمتها من عدة وكلاء بالعمولة للنقل لتسليمها إلى الناقل الجوي فإن هذه الشركة تعتبر وكيلاً بالعمولة للنقل⁽³⁾. من ثم فإن القواعد المطبقة على الوكيل بالعمولة للنقل من الباطن هي ذاتها القواعد القانونية الخاصة بالوكيل بالعمولة الأصيل وليست القواعد القانونية الخاصة بالناقل، وهذا ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 12 فبراير 1991 بقولها: "الوكيل بالعمولة للنقل الثاني الذي اختار الناقل للقيام بالنقل البحري، ثم بالنقل البري يعتبر مسؤولاً عن عملية النقل بأكملها دون أن يستدعي ذلك إثبات العميل - في حالة تلف البضائع - لخطأ الوكيل بالعمولة للنقل⁽⁴⁾".

(1) سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة للنقل، المرجع السابق، ص 120.

(2) Cass 5 oct 1970, B.T. 1971, p 316.

(3) Paris 16 mars 1976, R.F.D.A 1976, p 398:

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

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

3- الوكيل بالعمولة للنقل وسيط: طبقا لتعريف الوكيل بالعمولة للنقل، فهو وسيط يتولى تنظيم عملية النقل دون أن يقوم بتنفيذ النقل بنفسه، مما يميزه عن الناقل في حد ذاته فالوكيل يقوم أصلا بعمل قانوني، أما الناقل فيقوم بعمل مادي يتمثل في نقل البضاعة. هذا المعيار وإن كان في ظاهره واضحا للتفرقة بين الوكيل بالعمولة للنقل والناقل، فإن وضع الوكيل بالعمولة للنقل قد يفرض عليه عند تنفيذه لمهمته، القيام بعمليات مختلفة عن تلك التي تعهد بالقيام بها، ليضطر إلى القيام بدور الناقل⁽¹⁾. وعليه قد يضع الشاحن جميع مراحل النقل تحت سيطرة شخص واحد يتعهد بتنظيم النقل بأكمله، وهذا هو دور الوكيل بالعمولة للنقل، فيبرم عقدا واحدا مع الشركة مع تحرير وثيقة نقل واحدة للنقل برمته.

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

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

(1) يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 180.

(2) Cass 9 mai 1944, B.T 1945, p 16.

للعقد الأساسي للوكالة بالعمولة للنقل، ولذا لا تستطيع شركة X التمسك بنشاطها الأخير كناقيل ... فالعقد الذي يحكم علاقة الأطراف هو عقد الوكالة بالعمولة للنقل⁽¹⁾.

هنا ونحن بصدد الحديث عن الوكيل بالعمولة للنقل بوصفه متعهدا للنقل متعدد الوسائط يجب الالتفات إلى التطور الذي حدث في مهنة الوكالة بالعمولة للنقل، فقد أصبح من المعتاد أن يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ مرحلة من مراحل النقل بنفسه، لدرجة يصح معها القول بأن هذا التصرف أصبح عرفا سائدا في المهنة. مما جعل الوكيل بالعمولة للنقل متعهدا للنقل، لأن الهدف الأساسي من لجوء العميل إلى خدمات الوكيل بالعمولة للنقل، هو تنظيم النقل برمته، فإذا وجد الوكيل بالعمولة للنقل، أنه من الأفضل القيام بتوصيل البضائع بنفسه من مستودع العميل إلى الميناء، فهو لا يسعى بذلك إلى تغيير الوصف القانوني للعقد الذي أبرمه مع العميل، بل في الغالب إلى توفير جزء من مصاريف النقل، لتحسين عمولته التي يتقاضاها من الموكل. وهذا ما يؤكد القضاء الفرنسي اليوم. بميله إلى الاعتداد بإرادة الأطراف عند تكييف العقد، فيتم - تبعا للحالة المعروضة - البحث عن الطبيعة القانونية للاتفاق⁽²⁾. وهو موقف محكمة nante التجارية الفرنسية التي قضت بأهما: "تستنتج من سند الشحن الذي يثبت العلاقة القانونية بين Sagatrans و Samsung أن Sagatrans قد تصرفت بصفتها وكيلا بالعمولة للنقل، حيث أنه تم النص صراحة في ظهر سند الشحن وبكتابة واضحة، على أن كل العمليات التي تقوم بها شركة Sagatrans تحكمها الشروط العامة التي ينص عليها الاتحاد الفيدرالي الفرنسي للوكلاء بالعمولة للنقل ..."⁽³⁾.

⁽¹⁾ Paris 8 juillet 1974, B.T 1974, p 356.

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

⁽²⁾ CA Rouen, 31 oct 1990 BTL 1991, p 221 : B.Mercadal , le commissionnaire de transport, art, p.cité, p6.

⁽³⁾Trib.com, Nanterre 22 oct 1993, Samsung Electronic U K / Sté Sagatrans, inédit

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 104

يتضح إذن أن مفهوم الوكيل بالعمولة للنقل، مميزاته، مهمته التي تتميز بطابع الشمول من جهة، والنقل بالحاويات التي تسمح له بمراقبة حركة البضائع بطريقة سهلة وفعالة من جهة أخرى، جعلت مهنته مناسبة للقيام بنشاط متعدد الوسائط لدرجة أننا لا نستطيع اليوم التحدث عن النقل متعدد الوسائط بدون التحدث عن الوكالة بالعمولة للنقل⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: وكيل العبور بصفته متعدد الوسائط:

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

يعرف الفقيه Rodière وكيل العبور أنه وسيط يكلف بتلقي البضاعة من الناقل البحري، واتخاذ ما يلزم لإعادة إرسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل بحري أو نهرى أو بري أو جوي، لذلك فإن مهمته تتناول الأعمال القانونية والأعمال المادية لحساب موكله للوصول بين جزئي الرحلة الواحدة للبضاعة بهدف بلوغها غايتها النهائية⁽²⁾.

⁽¹⁾ « Le commissionnaire de transport est appelé à prendre une importance encore considérable dans le transport maritime sous la forme d'entrepreneur de transport multimodal ». R.Rodière E.du Pontavice, Droit maritime, op.cité, p263.

⁽²⁾ « Le transitaire : c'est un intermédiaire chargée de recevoir les marchandises des mains du transporteur et d'assurer la réexpédition par les soins d'un autre transporteur fluvial, ferroviaire, aérien, il accomplit à cette fin des opérations d'ordre juridique, il prend livraison pour le compte de son client ... » : R.Rodière, E.du Pontavice, droit de transport, op.cité, p 260.

ومن ثم فإن الأصل في وكيل العبور أنه يتولى بصفة رئيسية تلقي البضاعة من عميله وإرسالها باستخدام الوساطة البحرية، بعدها يقوم نظيره البري بتقديم البضاعة للناقل البري فهو وكيل عادي عن أصحاب البضاعة، يلتزم باتخاذ إجراءات باسم وحساب عميله لإبرام العقود اللازمة لنقل البضاعة أو تداولها مع الغير، سواء كان هذا الغير ناقلا، أو شركة شحن وتفريغ أو شركة تأمين أو غيرها، بحيث تنصرف آثار تلك العقود مباشرة إلى موكله.

لذلك فإذا كان الوكيل بالعمولة للنقل ضامن لمن يحلون محله من مقدمي الخدمات الذين قام باختيارهم متمتعاً في ذلك بقدر كبير من الاستقلال ويتحمل مسؤولية ثقيلة، فإن وكيل العبور هو وكيل عادي يخضع للقواعد العامة للوكالة ويتبع التعليمات الصادرة إليه من عميله فيكون مسؤولاً عن خطئه الشخصي الواجب الإثبات وأخطاء تابعيه، كأن يهمل في المحافظة على البضاعة أو يقوم بتحميلها على ظهر السفينة، أو على عربة « Wagon » غير مناسبة أو نظيفة⁽¹⁾.

إلا أنه من النادر أن نجد مساعدي النقل يتقيدون بالنظام الذي يحدد مهامهم، إما للتهرب من المسؤولية أو بهدف المكاسب المالية، فقد نجد وكلاء للعبور يقوم بعمليات الوكالة بالعمولة للنقل أو نشاطات وكيل الحمولة⁽²⁾. مما يجعل من الصعب التمييز بين مختلف المتدخلين في عملية النقل، وإضفاء نوع من الغموض القانوني على الخدمات المقدمة من قبلهم، وقد دعم تطور النقل متعدد الوسائط من هذا التداخل والتعدي على

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

⁽²⁾ في الجزائر، الجمع بين النشاطات الخاصة بمساعدي النقل واردة، فقد تكون مؤسسة تمارس نشاطها الرئيسي كوكيل للسفينة، وتعمل بالإضافة لذلك كوكيل للعبور أو مؤسسة للشحن والتفريغ. هذا الاحتمال كان موجوداً بصفة قانونية قبل تعديل القانون البحري، حيث كانت المادة 571 تخص CNAN بهذه النشاطات في وقت واحد نتيجة الاحتكار، وبعد تعديل المادة بموجب المادة 43 من القانون رقم 05-98، أصبح القانون لا يمنع مؤسسة خاصة من ممارسة أكثر من نشاط: "النقل البحري ملكية عامة، ويمكن أن يكون موضوع امتياز".

الاختصاصات⁽¹⁾. لذلك يذهب الفقيه Rodière إلى ضرورة النظر إلى العقد المبرم من قبل المتدخل والالتزامات الناجمة عنه، وليس إلى صفته⁽²⁾.
في هذا الإطار، وخاصة مع عدم وجود تنظيم خاص به، يقوم وكيل العبور بعدة وظائف زيادة على نشاطه⁽³⁾.
1- وكيل العبور بصفته وكيلا للحمولة⁽⁴⁾:

يعتبر وكيل الحمولة وكيلا عن المرسل إليهم في تسلم البضاعة عند وصولها ودفع أجره النقل⁽⁵⁾ إن كانت مستحقة، فهو يقوم بذات العمل الذي يقوم به وكيل السفينة ولكن لصالح المرسل إليهم لا لصالح الجهاز الناقل، ولا يكلف بمجرد القيام بأعمال مادية. كتسلم البضاعة وتخزينها، وإنما يقوم بأعمال قانونية، كدفع أجره النقل، وإبداء التحفظات بشأن البضاعة، من هنا كانت صفته كوكيل. هذه الوكالة تفرض عليه واجب التثبت من حالة البضاعة الخارجية وشكلها الظاهر، التيقن من مطابقتها للأوصاف الواردة في سند الشحن والقيام بكل ما يلزم لحفظ حقوق موكله المرسل إليه⁽⁶⁾، فيلتزم في حالة وجود تلف أو نقص بالبضاعة باتخاذ التحفظات والإجراءات

⁽¹⁾ Jaques Bonnaud, les acteurs du transport maritime, revue Scapel n°3 1988, p 42 :

« ...dans un transport multimodal, quand vous aurez bien identifié le rôle joué par chacun, vous ne serez pas au bout de vos peines, car certains acteurs trichent, Il jouent plusieurs rôle, non pas dans leur vie, mais dans le même transport et ce n'est pas toujours à l'affiche. »

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

⁽³⁾ Voir : Tefili ,op.cité,p78.

⁽⁴⁾ يحدد شروط ممارسة نشاط وكيل الحمولة المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري "وكيل الحمولة، وكيل السفينة والسمسار البحري" ج ر عدد 29 المؤرخة في 17 ماي 2009 أهم هذه الشروط: الحصول المسبق على اعتماد يحدد المرسوم نموذج (المادة 8) ويسلم من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية (المادة 9) لكل شخص طبيعي أو معنوي تتوفر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 10 وذلك لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد (المادة 20).

⁽⁵⁾ المادة 621 ق.ب.ج.

⁽⁶⁾ يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري، المرجع السابق، ص 249-250.

الكفيلة بإثباتها للرجوع على الناقل، وقد واجه المشرع إهماله لهذا الواجب بقريئة يفترض معها أن وكيل الحمولة قد تسلم البضاعة بالحالة والكمية الموضحة في سند الشحن، ما لم يثبت غير ذلك⁽¹⁾.

2- وكيل العبور بصفته وكيلا بالعمولة للنقل:

إذا كان وكيل العبور منظما لكل مراحل وعمليات النقل من الباب إلى الباب فإنه بهذا المفهوم يتخذ صفة متعهد النقل متعدد الوسائط، وقد أصبح وكيل العبور مهندس نقل Architecte de transport يتولى عمليات النقل من الباب إلى الباب، حينئذ يصبح وكيلا بالعمولة للنقل يقدم خدماته ويلتزم بالتزاماته، باعتبار أن متعهد النقل متعدد الوسائط يستجيب لمواصفات الوكيل بالعمولة للنقل⁽²⁾.

3- وكيل العبور بصفته وكيلا معتمدا لدى الجمارك **commissionnaire en douane**:

إن مصطلح وكيل العبور في الواقع، أو في اللغة المعتادة، يجمع جملة من الخدمات المختلفة بشكل كبير ومفرط، لذا نجد المستورد أو المصدر يتحدث دائما عن وكيل العبور ويستعمل هذا المصطلح للإشارة لأولئك المحترفين الذين يقومون بالأعمال الضرورية لتنقل البضائع في التجارة الدولية، من خلال ممارسة الإجراءات التقنية والقانونية، وبالتالي فإن وكيل العبور عند ممارسته لعمله يمكنه القيام بوظيفة الوكيل المعتمد لدى الجمارك، إلى درجة استعمال كلمة Transitaire للإشارة إلى الوكيل المعتمد لدى الجمارك⁽³⁾. والوكيل المعتمد لدى الجمارك، كما يوضح اسمه، يهتم بإتمام

(1) المادة 624 ق.ب.ج.

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

(3) Kamel Khelifa, transport et auxiliaires, lois et réalités opérationnelles, le phare N° 138, cite p cité.

العمليات الجمركية لحساب المصدرين والمستوردين، أي عمليات جمركة البضائع لحساب الغير⁽¹⁾.

فإذا قام وكيل العبور بعملية جمركة البضائع، تدخل بصفته وكيلا معتمدا لدى الجمارك، وبالتالي يكون المسؤول الوحيد أمام إدارة الجمارك عن التصريح الذي قام به، وهو وحده مدين بالحقوق والرسوم المستحقة لإدارة الجمارك، من ثم فإنه يخضع للنظام القانوني الذي يحكم الوكيل المعتمد لدى الجمارك⁽²⁾، والمتمثل أساسا في نصوص المواد 78 مكرر⁽³⁾ إلى 81 من قانون الجمارك الجزائري والمرسوم التنفيذي رقم 10-288 الموافق لـ 14 نوفمبر 2010⁽⁴⁾، المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع، خاصة ضرورة الحصول على اعتماد بصفة وكيل معتمد لدى الجمارك من المدير العام للجمارك⁽⁵⁾ بالنسبة للأشخاص الطبيعية والمعنوية المستوفين للشروط المذكورة في المرسوم⁽⁶⁾، ودفع كفالة مالية مقدرة بخمسمائة ألف (500.000 دج) بالنسبة للشخص الطبيعي ومليوني دينار 2.000.000 دج بالنسبة للشخص المعنوي⁽⁷⁾.

الفقرة الثالثة: الناقل بصفته متعهد النقل متعدد الوسائط:

يمكن أن يكون متعهد النقل متعدد الوسائط ناقلا بحريا، بريا أو جويا، حيث يتولى تنظيم النقل متعدد الوسائط منافسا بذلك الوكيل بالعمولة للنقل، فنكون أمام ناقل

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

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

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

(4) المرسوم التنفيذي رقم 10-288 جاء بهدف تحديد شروط تطبيق المادتين 78 و78 مكرر من قانون الجمارك المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح المفصل للبضائع (المادة 1). وقد ألغى في مادته 34 المرسوم التنفيذي رقم 99-197 المؤرخ في 16 أوت 1999 الذي يجدد شروط ممارسة مهنة الوكيل المعتمد لدى الجمارك وكيفية إتقانها.

(5) المادة 7 من المرسوم السالف الذكر.

(6) المادة 4 و5 من نفس المرسوم.

(7) المادة 16 من نفس المرسوم.

يقوم بدور الوكيل بالعمولة للنقل، وهذا يؤدي إلى صعوبة تحديد الصفة القانونية للناقلين، فهم عند قيامهم بالنقل الفعلي للبضائع يتصرفون كناقلين، وعند إشرافهم وتنظيمهم لمراحل النقل التي تلي المرحلة التي قاموا فيها بالنقل الفعلي، ينتحلون صفة الوكيل بالعمولة للنقل. فيلعب بذلك كل من الناقل الأول والناقلين التابعين دورا مزدوجا :

« les transporteurs- organisateurs ». في مثل هذا الوضع، استقر القضاء الفرنسي على اعتبار الناقل الأول وكيلا بالعمولة للنقل في تعاقدته مع من يليه من الناقلين، وهو بذلك يضمن ليس فقط المرحلة التي قام بتنفيذها بنفسه كناقل بل يضمن عملية النقل برمتها بصفته وكيلا بالعمولة للنقل⁽¹⁾.

فبمجرد أن يتم النقل بواسطة وثيقة نقل واحدة، يتحول الناقل الذي يعهد ببقية النقل إلى ناقل آخر، إلى وكيل بالعمولة للنقل وتنطبق هذه القاعدة على الناقل الثاني والثالث... إلخ مثل الناقل الأول. فالناقل البحري يفقد صفته كناقل في ميناء الوصول ليصبح وكيلا بالعمولة للنقل منذ اللحظة التي يعهد فيها إلى الناقل البري بتوصيل البضائع إلى المرسل إليه، ومن ثم يسأل المتدخلون عن هلاك وتلف البضاعة بصفتهم ناقلين عن مراحل النقل التي قاموا بتنفيذها بأنفسهم، وبصفتهم وكلاء بالعمولة للنقل عن المراحل التي عهدوا بها إلى ناقلين غيرهم⁽²⁾.

وفي قرار حديث، رفضت محكمة النقض الفرنسية فكرة تحول الناقل الأول أو الثاني إلى وكيل بالعمولة للنقل، في حالة تنظيمه للنقل من الباب إلى الباب بدون علم العميل⁽³⁾، معتبرة أن إرادة الأطراف هي الغالبة بحيث أنه إذا اتفق أطراف العقد على

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

(2) سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 109-110.

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

إبرام عقد نقل، فإن استعانة الشركة بناقل آخر في تنفيذ النقل، لا يغير من طبيعة العقد⁽¹⁾. وبمفهوم المخالفة فإنه يمكن الاتفاق على اعتبار الناقل الأول وكيلا بالعمولة للنقل، وهو الحال عندما يتم إصدار مستند نقل متعدد الوسائط، يتضمن النص على كل وسائط النقل، ونقاط التغيير إذا كانت معروفة عند إصدار مستند النقل، اسم المرسل إليه ومكان التسليم البري، ومن ثم سوف يعهد الناقل "البحري" - بموجب عقد النقل متعدد الوسائط" إلى ناقل ثاني "بري"، إيصال البضاعة إلى المرسل إليه، فيصبح الناقل الأول وكيلا بالعمولة، دون تعارض مع الإتجاه الحديث لمحكمة النقض الفرنسية⁽²⁾.

المطلب الثاني: الأشكال القانونية لمعهد النقل متعدد الوسائط وخدماته:

أهم ما تمخضت عنه ثورة تعددية وسائط النقل، ظهور شركات متخصصة تقدم خدمات النقل الدولي متعدد الوسائط من خلال شبكة متكاملة من وسائط النقل المختلفة، وقد كان ظهورها في صور شتى، تصنف أساسا في فئتين رئيسيتين (فرع أول). استعراضها يطرح مسألة الخدمات التي يمكن أن يقدمها معهد النقل متعدد الوسائط تبعا لذلك (فرع ثاني).

الفرع الأول: الأشكال القانونية لمعهد النقل متعدد الوسائط:

مع اتساع نطاق عمليات وسطاء النقل، وتعاظم أحجام البضائع التي يتعاملون بها، استطاعوا الحصول من الناقلين الفعليين على تخفيضات ملموسة في أجور الشحن، إلى أن تمكنوا من حجز فراغات دائمة أو حتى سفن بأكملها من السفن الجواله على

⁽¹⁾ Cass.com, 27 nov 2007, n° 06 – 20620. BTL 2007 – p 747, « la substitution d'un transporteur sans accord de son donneur d'ordre ne change pas la qualité de celui qui procède à cette substitution ».

⁽²⁾ CA Rouen, 2 ch, 26 mai 2008, n° 05/04280 – Juris Data n° 2008 – 369291, commentaire par Isabelle Bon- Garcin : les effets de l'émission d'un connaissance de transport combiné sur la qualité des intervenants dans un transport multimodal, R.D.T n° 12, Decem 2008, p 262 : « le transporteur maritime et non son agent doit répondre du vol commis, dès lors que le connaissance de transport combiné qu'il a émis fait de lui un commissionnaire de transport pour toutes les phases du transport qu'il n'effectue pas lui-même. »

خطوط عملياتهم، وأصبح هؤلاء يتمتعون بإمكانية الحصول على أجرة منخفضة تتناسب مع حجم البضاعة المشحونة. ولما تمكن هؤلاء الوكلاء من التحكم بمختلف حلقات عملية النقل والسيطرة عليها، أصبح في مقدورهم إصدار سندات شحن خاصة بهم، ومن ثم اضطلعوا بدور الناقلين البحريين، ولم يكتفوا بدور الوكيل، وأصبح يطلق عليهم الآن اسم متعهدي النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾. ليقسم هؤلاء إلى مجموعتين رئيسيتين، تضم المجموعة الأولى الشركات التي تملك سفنا خاصة بها، وتضم المجموعة الثانية الشركات التي لا تملك سفنا خاصة بها.

الفقرة الأولى: متعهدو النقل متعدد الوسائط المشغلون للسفن VO-MTO:

ظل ملاك السفن يقومون بنقل البضائع من ميناء إلى آخر قاصرين مسؤوليتهم عنها على المرحلة البحرية الممتدة بين الشحن والتفريغ، ومع انتشار النقل بالحاويات امتدت خدمات ملاك السفن لتشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب، فمدوا خدماتهم لتشمل أيضا النقل البري، النهري وحتى الجوي، وأصبح بإمكانهم تقديم خدمات متكاملة للنقل متعدد الوسائط، باستخدام وسائل نقل برية أو جوية إما مملوكة للشركة، أو أنها لا تملكها ولا تشغيلها، بل تستخدمها عن طريق التعاقد من الباطن مع ناقلين أحادي الوسائط⁽²⁾. لتكون بذلك مؤهلة لمهنة متعهدي النقل متعدد الوسائط في إطار تنظيم إداري عالي الكفاءة باستخدام المتابعة الإلكترونية لمسارات الحاويات ضمانا للسيطرة على تحركاتها وتحمل إصدار مستند نقل متعدد الوسائط.

من أجل السيطرة على المرحلة البحرية في النقل متعدد الوسائط ينضم متعهدو النقل المشغلون للسفن إلى اتحادات الخطوط البحرية المنتظمة :

(1) أحمد فرحات، المرجع السابق، ص 5.

(2) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 426.

Les consortiums maritimes كون أن خدمات هذه الاتحادات، لم تعد تنحصر في النقل البحري من الميناء إلى الميناء، بل وسعت مجال عملياتها ليشمل المناطق الداخلية فأدخلت خدمات النقل متعدد الوسائط، تلبية لحاجات الشاحنين⁽¹⁾.

إذن ومن أجل مواجهة تكاليف النقل بالحاويات والاستغلال أو التشغيل، قامت شركات النقل المنتظم بالتجمع في اتحادات consortiums من أجل السيطرة - كما سبق القول - على مرحلة النقل البحري في النقل متعدد الوسائط عن طريق التشغيل الجماعي للسفن، بحيث يقوم المجهزون بتشغيل مشترك للسفن، وبموجبه يتمكن كل منهم من الشحن على سفنه البضاعة التي يجدها، أو يجدها المجهزون الآخرون⁽²⁾.

في إطار هذا الاتحاد، السفينة لا تؤجر لا من قبل الاتحاد، ولا من قبل الأعضاء فكل شريك أو عضو يحتفظ باستغلال سفينته ويصبح ناقلاً للبضاعة الموجودة⁽³⁾، ويتم إصدار سند شحن من قبل الاتحاد، ولكن يتضمن أسماء مختلف الأعضاء، فيكفي الإشارة في السند إلى اسم الشركة التي تقوم بالنقل أو اسم السفينة الناقلة، حتى يكون الناقل مسؤولاً عن نقل البضائع المدونة في سند الشحن أو المشار إليها le consortium noyau. وإما أن العضوية في هذا الاتحاد تعطي لكل عضو صفة المؤجر لحيز على السفينة التي يضعها تحت تصرف الاتحاد، ومستأجر لحيز على السفن الأخرى للاتحاد، وذلك في صورة أماكن للحاويات على متنها le consortium semi- intégré⁽⁴⁾.

ويعد عقد إيجار حيز متاح على السفينة: le contrat d'affrètement d'espace عقد إيجار جديد وهجين hybride⁽⁵⁾، يضم عناصر الإيجار على أساس الرحلة ومشاركة

(1) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 280.

(2) Isabelle Corbier, Armateur, Rép.com, Dalloz, octobre 2002, p 16.

(3) CA paris, 2 Déc, 1985 DMF 1986, p 551, cité par : Isabelle Corbier op cité, p 17.

(4) I. Corbier, art, p. cité, p17

(5) BIMCO – Spécial circular, n° 7, Novembre 1993, Slothire : « the feature of a Slot charter party as a contract of carriage is unique in the sense that where as the slot charter party is not à time charter party no a voyage charter party, it bears some similarity to both types of contract, As such, a slot charter party can be said to be a « hybrid » type of contract ».

الإيجار الزمنية⁽¹⁾، وإن كان يعتبر أقرب إلى الإيجار على أساس الرحلة، باعتبار أن مشاركة الإيجار هذه تسمح بأن يرد على جزء فقط من سعة السفينة، في حين يرد عقد الإيجار الزمني على السفينة بأكملها فلا يتصور أن ترد المشاركة الزمنية على جزء من السفينة، لأن سيطرة المستأجر على السفينة هي سيطرة مانعة، لا تقوم مع مزاحمة مستأجر آخر له فيها. وتوجد الآن مشاركة إيجار نموذجية متعلقة بإيجار فراغات على السفينة تم وضعه من قبل البيمكو BIMCO .

في إطار هذا الإتحاد إذن هناك نماذج مختلفة من اتفاقات استئجار الحيز المتاح، أبسطها هو تبادل نفس العدد من أماكن الحاويات على سفن الحاويات⁽²⁾.

والواقع أن الفائدة من الاتفاق المتبادل لاستئجار الحيز المتاح هي زيادة تواتر الخدمات عن طريق استخدام الحيز المتاح لدى الناقلات الأخرى الداخلة في الاتفاق⁽³⁾. ومن ثم يكون كل عضو ناقلا بالنسبة لكل سفن الإتحاد، متخذا صفة المالك بالنسبة للسفينة التي يضعها تحت نصرف الإتحاد، ومستأجرا لحيز على السفينة بالنسبة للسفن الأخرى للإتحاد فيتم إصدار سند شحن واحد يظهر عليه اسم الناقل الظاهر، أي الذي يظهر بمظهر الناقل في مواجهة الغير حامل السند⁽⁴⁾.

الفقرة الثانية: متعهدو النقل متعدد الوسائط غير المشغلين للسفن: « NVO-MTO »
والناقلون العامون غير المشغلين للسفن « NVOCC »:

يندرج تحت هذا الشكل شركات النقل التي لا تمتلك، ولا تشغل السفن التي تنفذ الرحلة البحرية، حيث تنظم النقل متعدد الوسائط أو النقل من الباب إلى الباب بالتعاقد من الباطن مع الناقل البحري الفعلي على الرحلة البحرية، لذا فإنه يطلق عليهم متعهدي

(1) R.Rodière, E.du pontavice, Droit maritime, op.cité, p268 : « ... il y a trois types fondamentaux des contrats d'affrètement mais ces trois types principaux d'affrètement qui sont décrits dans la loi n'épuisent pas la diversité de la matière et il peut exister des variantes combinant deux types principaux en question, soit des Variantes apportant des éléments à des contrat éprouvés ».

(2) La cross charter partie ou le Swap agreement.

(3) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 282.

(4) I.Corbier, art, p.cité, p17.

النقل متعدد الوسائط غير المشغلين للسفن « NVO-MTO » أو الناقلون العامون غير المشغلين للسفن (NVOCCs) ⁽¹⁾.

ضمن هذه الفئة قد نجد متعهدي نقل يمتلكون وسيلة واحدة من وسائل النقل كالشاحنات مثلا فتأخذ إحدى شركات النقل البري الشاحنات على عاتقها تعهد النقل متعدد الوسائط، وتقوم بإسناد المرحلة البحرية من النقل أو غيرها من المراحل إلى ناقلين من الباطن. وقد لا يمتلك متعهدو النقل أية وسيلة من وسائل النقل ولكنهم يمارسون أعمالا أخرى ذات علاقة بالنقل ⁽²⁾، يندرج ضمن هذه الفئة وكلاء العمولة بالنقل ووكلاء العبور فيتعاقدون من الباطن على النقل، بجميع وسائله، لعدم امتلاكهم لأية وسيلة نقل، وهذا بغية بسط نشاطهم، كي يشمل النقل متعدد الوسائط.

كما أن هناك طائفة أخرى يكون فيها متعهدو النقل غير مالكين أية وسيلة نقل ولكن يقتصر نشاطهم على تقديم خدمات النقل متعدد الوسائط، أي أنهم أقاموا نشاطهم ابتداء على تعهد النقل متعدد الوسائط ⁽³⁾، وذلك بالاعتماد على شبكة متكاملة من الشركات المتخصصة مثل الوكلاء بالعمولة للنقل، شركات نقل بري، شركات نقل بحري ... هذا الشكل الأخير، يمكن أن يمنح للدول النامية، بما فيها الجزائر، مجالا أفضل للمشاركة في النقل متعدد الوسائط، كونه لا يحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة بسبب عدم الاستثمار في امتلاك وسائل ومعدات النقل.

من جانب آخر، وتبعا لحاجات تنوع الخدمات المقدمة من قبل وسطاء النقل والتطور الذي عرفه النقل بالحاويات ظهر مفهوم الناقل العام غير المشغل للسفن « NVOCC » على يد اللجنة البحرية الفيدرالية في الولايات المتحدة الأمريكية « FMC » حيث تولى قانون نقل البضائع بحرا الأمريكي لسنة 1984 تعريف الناقل العام « common carrier » بأنه الشخص الذي يعرض على الكافة، النقل المائي لبضائعهم

(1) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 285.

(2) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 328.

(3) المرجع السابق، ص 429.

(أي عن طريق البحر أو النهر) فيما بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول أجنبية، نظير أجر معلوم، على أن يتحمل مسؤولية النقل من نقطة تلقيه البضاعة إلى نقطة الوصول، وبشرط أن يتم النقل كله أو في جزء منه بواسطة سفينة.

ثم يتولى نفس القانون تعريف "الناقل العام غير المشغل للسفن" بأنه ينطبق عليه نفس التعريف السابق، باستثناء قيامه بتشغيل السفن التي تنقل البضاعة بطريق البحر أو النهر وأنه بذلك يصبح شاحنا في علاقته مع الناقل العام المشغل للسفن⁽¹⁾، ومن ثم فهو يعتبر متعهدا للنقل متعدد الوسائط قادر على ممارسة نشاطاته التجارية بكل حرية عن طريق إبرام عقود من الباطن.

ويذهب الفقه الغالب في فرنسا في ظل عدم وجود تشريع خاص بـ NVOCC إلى ضرورة اعتباره وكيلا بالعمولة للنقل باعتباره منظما للنقل من الباب إلى الباب. لكنه إذا عهد فقط بتنفيذ النقل البحري تحول إلى ناقل بحري متعاقد، فإذا لم يتم بإصدار سند شحن باسمه كان وكيلا بالعمولة للنقل، كونه لا يقوم بنقل البضائع، وإنما يعهد بنقلها⁽²⁾.

نشاط NVOCC مرتبط بتنظيم نقل البضائع بالحاويات، فيقوم باستئجار حيز على السفينة، ويوفر حاويات لتقديم خدمات منتظمة، فلا يكون إلا مستعملا لأماكن أو فراغات على السفينة، وإن أصدر سند شحن، فسيقوم بشحن حاويات على سفينة لا يملكها، ولا يتحمل مسؤوليتها كمستأجر لها بأكملها. إذن ما يميزه هو قدرته التجارية لحجز فراغات على السفينة من أجل نقل البضائع المحتواة. فهو لا يدخل في مفهوم مساعدي النقل التقليديين، ولا المجهزين الناقلين⁽³⁾.

(1) مشار إليه لدى فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 430-431.

(2) Lamy transport , Tome 2, 1997, p 885 : « le NVOCC : désigne les sociétés de transport qui ne disposent pas de navires propres, mais affrètent des cales ou navires auprès d'armement classique et délivrent à leurs clients des connaissements maritimes établis à leurs propre nom ».

(3) Yacouba Cissé, le commissionnaire de transport, le Non vessel operating common carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ?, revue générale de droit, N° 34- 2004, p 415.

وتعرف FIATA الـ NVOCC بأنه "كل شخص طبيعي أو معنوي يصدر سند شحن أو سند نقل، يغطي إيجار حيز على السفينة لصالح الزبون، ويتحمل مسؤولية إرسال البضاعة من البداية إلى النهاية"⁽¹⁾.

لذلك يجد NVOCC مكانا له بين الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، حيث أنه وبخلاف الناقل، لا يتكفل بنقل البضاعة إلا في جزء من السفينة الذي قام باستئجار حيزه، كما أنه يأخذ مفهوم الوكيل بالعمولة للنقل باعتبار أنه لا يقوم بتنفيذ النقل بنفسه. إلا أنه يختلف عنه في كونه يظهر بمظهر الناقل في مواجهة الشاحن، وإن كان لا يعتبر الناقل الفعلي⁽²⁾. فهو يقدم خدمات النقل البحري ومراحل النقل التي تسبقه أو تليه.

من جانب آخر، فإن حتى تعريف الناقل البحري لا يتوقف على معيار ملكية السفينة الناقلة للبضاعة، وإنما يتوقف على عقد النقل المبرم بين الطرفين أي أن الناقل البحري هو: من يأخذ على عاتقه مسؤولية تقديم خدمة النقل البحري على أساس عقد النقل البحري⁽³⁾.

وعليه، فإن سند الشحن الذي يصدره NVOCC لا يختلف عن ذلك الذي يصدره الناقل البحري، فيتضمن خانة خاصة تبين أصحاب الحق على البضاعة الذين يجب التوجه إليهم عند الوصول، فالعلاقة التي تربط NVOCC وأصحاب البضاعة إذن تحكمها قواعد عقد النقل، يلتزم بالتزامات الناقل، ويتمتع بحقوقه.

كما قد يقوم NVOCC بتجميع الحاويات، وتقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب، فيعهد بالحاويات لشركات النقل البحري لتنفيذ النقل، في هذه الحالة، العلاقة بين

(1) FIATA : «NVOCC : toute personne ou entreprise qui émet un connaissance ou un document de transport équivalent couvrant l'affrètement d'espace pour le compte de son client et qui assume la responsabilité de l'expédition qu'elle traite d'un point d'origine à un point de destination ».

(2) I.Corbier, art, p.cité, p19, « il (NVOCC) fait figure de transporteur maritime à l'égard de ses chargeurs, même s'il n'est pas ensuite le transporteur effectif ».

(3) Yacouba Cissé, art p.cité, p 417.

الجهاز و NVOCC هي علاقة بين الجهاز والشاحن، فيتلقى من الجهاز، سند شحن كأى شاحن آخر⁽¹⁾.

وإن كان يصعب في الواقع التفرقة بين NVOCC والوكيل بالعمولة للنقل أو وكيل العبور عندما يتصرف كوكيل بالعمولة للنقل le transitaire- commissionaire. ففي قضية أمام القضاء الأمريكي، تلخص وقائعها في أن وكيل العبور Yokkaichi أصدر سند شحن، ورد فيه اسم السفينة Tokai M/ V Trident Amber باعتبارها السفينة التي قام وكيل العبور باختيارها لنقل البضائع، لكن وكيل العبور Yokkaichi كلف من قبل المرسل بتنظيم النقل من ميناء Kobe في اليابان إلى ميناء Savannah في جرجيا بالولايات المتحدة الأمريكية، الناقل البحري Tokai shipping Co. LTD من جهته قام بإصدار سند شحن، أين ظهر Yokkaichi، ناقلا عاما غير مشغل للسفينة NVOCC:، باعتباره تابعا للشاحن Agent du chargeur. ونتيجة أضرار أصابت البضاعة رفع الشاحن دعوى على الناقل البحري الفعلي Tokai shipping Co.LTD، فاعتبر القاضي الأمريكي أن الـ NVOCC يتصرف في مواجهة الناقل البحري باسم ولحساب الشاحن، أما الناقل البحري الفعلي فاعتبر NVOCC شاحنا، ذلك أنه في أغلب عقود النقل، يجهل الناقل البحري الفعلي هوية الشاحن، أما العلاقة بين الشاحن و NVOCC فتكون علاقة تبعية⁽²⁾.

الفرع الثاني: خدمات متعدد النقل متعدد الوسائط:

إن وظيفة متعدد النقل متعدد الوسائط، وطبيعة الخدمات التي يقدمها يمكن أن تختلف بين متعدد وآخر، ليس فقط من حيث حجم الأعمال التي يقبلها، بل أيضا بسبب ما تفرضه فلسفة النظام الاقتصادي السائد في الدولة التي يمارس فيها نشاطه، مما ينعكس على قوانين النقل بكل وسائطه. الأمر الذي يجعله يلتزم بالأنظمة القانونية السائدة.

(1) I.Corbier, art, p.cité, p19.

(2) 1992 American Maritime cases 1025, 1031 – 32, 4th circuit, 1992 : Yacouba Cissé, art, p.cité, p 418.

ومهما يكن فإن وظيفة متعهد النقل متعدد الوسائط هي أن يلبى بطريقة فعالة احتياجات أصحاب البضاعة من تقليل لتكاليف الإنتاج والتوزيع، خفض أمثل لزم من رحلة البضاعة و تدقيق أكثر لوقت التسليم المتفق عليه، لذلك يمكن تلخيص الخدمات التي يقدمها متعهد النقل متعدد الوسائط فيما يلي⁽¹⁾:

- تجميع الشحنات / الحاويات إلى أن تصبح حجم اقتصادي، فيقوم المرسل بتسليم الحاويات، في ساحات الحاويات التي يستخدمها المتعهد. وقد يقوم بعض المتعهدين بتقديم خدمات نقل مساعدة بين ساحات الحاويات وبين مخازن المرسل لجمع الحاويات المشحونة بالبضائع، لذلك يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط بحجز المساحات اللازمة من طاقة التخزين.

- إصدار متعهد النقل متعدد الوسائط مستند النقل متعدد الوسائط وتسليمه إلى المرسل.
- القيام بالتأمين اللازم لتغطية مسؤوليته عن ضمان فقد أو تلف أو هلاك البضائع المسلمة إليه تبعا لشروط عقد النقل متعدد الوسائط⁽²⁾.

- اختيار أنسب المسارات والوسائط للرحلة، ما يحقق السرعة والأمان وقلة التكلفة، مع الأخذ بعين الاعتبار طبيعة القوانين التي تجري في ظلها عمليات النقل. فباعباره متخصصا في مجال النقل، متعهد النقل متعدد الوسائط قادر على الجمع بين أكثر وسائط النقل اقتصادا وفعالية، لذلك فهو يتمتع بحرية اختيار المسارات التي سوف تسلكها البضاعة من جهة القيام إلى جهة الوصول، وكذا اختيار وسائط النقل والناقلين المتوسطين، هذا ما لم يكن للمرسل تعليمات خاصة في هذا الشأن، فيلتزم متعهد النقل بالاستجابة إليها. غير أنه لا يتعين على متعهد النقل الحصول على موافقة المرسل على خطته في نقل البضاعة⁽³⁾

- حجز الفراغات على وسائط النقل من خلال الناقلين من الباطن المتعاقد معهم على نقل البضائع، فعندما يمارس متعهد النقل متعدد الوسائط وظيفته، يتخذ دورا مزدوجا،

(1) فتحي السيد التوني، المرجع السابق، ص 10.

(2) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 292.

(3) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 421.

فهو من وجهة نظر المرسل يتخذ دور الناقل، وهو من وجهة نظر الناقل من الباطن أحادي الوساطة يتخذ دور الشاحن. لذلك حاجة متعهد النقل متعدد الوسائط إلى التعاقد من الباطن على مراحل النقل المتعاقبة وخدمات التخزين وغيرها، هي سمة من سمات النقل متعدد الوسائط بذاته⁽¹⁾.

- القيام بإخطار المرسل أو المرسل إليه خلال عملية النقل، بوضع البضائع في كل مرحلة من مراحل الرحلة باستخدام المتابعة الإلكترونية لمسارات الحاويات. مع التأكيد أن متعهد النقل متعدد الوسائط يتولى هذه المهام بصفته أصيلاً لا وكيلًا عن صاحب البضاعة.

ونظراً لما يتميز به دور متعهد النقل متعدد الوسائط من أوجه متعددة، لا بد أن تتوفر فيه بعض المقومات أهمها:

- الإلمام بالأوضاع القائمة في سوق النقل بكافة وسائطه من أسعار وتكاليف المناولة وكذلك بالاتفاقيات الدولية واتفاقيات النقل الثنائية والإقليمية والتشريعات الداخلية في الدول التي يتعامل معها ودول عبور البضائع.

- أن تتوفر لديه شبكة دولية من الفروع أو الوكلاء أو المرسلين على المسارات التي يخدمها في الدول المختلفة، يتبادل معهم البيانات إلكترونياً.

- توافر المقدرة المالية التي تمكنه من مواجهة حالات الطوارئ التي قد يتعرض لها نتيجة فقد أو تلف أو تأخر البضاعة⁽²⁾.

- إقامة هيكل تنظيمي متكامل في صورة شركة قابضة مثلاً يندرج تحتها عدة شركات تابعة تقوم بالأنشطة التي تخدم هدف الشركة وهو تقديم خدمة النقل متعدد الوسائط وتشمل الأنشطة التالية:

(1) المرجع السابق، ص 423.

(2) فتحي السيد التوني، المرجع السابق، ص 11.

- النقل البري، الشحن والتفريغ، النقل الجوي، النقل بالسكك الحديدية، المستودعات والتخزين، النقل البحري، التخليص الجمركي، وهذا من أجل تقديم خدمات نقل مجمعة ومتكاملة عن طريق:

- تطبيق قواعد إدارة اللوجستيات وهي توفير خدمة النقل للبضائع من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها في الوقت المحدد وبتكلفة معقولة.

- إدماج التكنولوجيات الحديثة للإعلام والاتصال في البنية الأساسية للنقل متعدد الوسائط.

- ربط وسائط النقل ببعضها عبر مناطق خدمات لوجستية لتجميع البضائع وتخزينها ولفها، وإعادة شحنها وتوزيعها وتقديم خدمات ذات قيمة مضافة للبضائع (خدمات إدارية، فنية، مالية...) (1).

لذلك وجب أن تشمل العمالة بالفروع على أفراد متخصصين في الإجراءات الجمركية والدراية الكاملة بالقوانين والتشريعات والمستندات المطلوبة لتسهيل إنهاء الإجراءات الجمركية على المنافذ المرورية نظرا لأن هذه المرحلة على درجة من الأهمية، لما تستنفذه من وقت ومجهودات طويلة نتيجة الإجراءات الروتينية وساعات العمل المحددة بالإدارات الجمركية.

كما يجب أن تكون لدى الشركات التابعة بمقر عملها، البيانات الكافية عن شبكة الطرق البرية ومسافتها ومواصفاتها واشتراطات حمولة السير عليها، مع قائمة بأسعار النقل المطبقة والسارية بالبلد أو بالمنطقة التي تعمل بها. وينطبق نفس الشيء بالنسبة للنقل الجوي والبحري، بالإضافة إلى وجوب ربط الشركة القابضة بالشركات التابعة بشبكة إلكترونية لتبادل المعلومات حتى يكون المسؤولون بالشركة القابضة على دراية بما يجري بالشركات التابعة أو الفروع للتدخل في الوقت المناسب (2).

(1) محمد عبد الفتاح عيد، إنشاء شركة عربية قابضة للنقل متعدد الوسائط، ورقة عمل مقدمة للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، ص 4.

(2) محمد عبد الفتاح عيد، المرجع السابق، ص 6.

الباب الأول

مفرد النقل متعدد الوسائط

وإسكالاته القانونية والتطبيقية

الباب الأول:

عقد النقل متعدد الوسائط وإشكالياته القانونية والتطبيقية

عُرف النقل متعدد الوسائط قبل نظام النقل بالحاويات، إلا أنه بظهور الحاويات أصبح النقل متعدد الوسائط لصيقاً بهذا النظام، حيث يتطلب هذا النمط من النقل أن تنقل البضاعة داخل الحاوية في أكثر من مرحلة. وأصبحت مشاكل النقل متعدد الوسائط تمثل مشاكل النقل بالحاويات. ذلك أن الحاوية إما أن تعبأ كاملة لحساب شخص واحد ومرسل إليه واحد، وفي هذه الحالة قد يعيئها المرسل نفسه ويسلمها للناقل في مكان التعبئة فيصدر له هذا الناقل سند نقل متعدد الوسائط يعترف فيه باستلامه الحاوية ويتعهد بنقلها من مكان القيام إلى مكان الوصول وقد يتولى هذا الناقل القيام بجميع عمليات النقل الداخلية فنجد ناقلاً واحداً يتعامل معه المرسل. إلا أنه قد يحدث أحياناً أن يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتعبئة الحاوية، وهنا يتعامل المرسل مع الناقل ومع الوكيل بالعمولة للنقل.

وإما أن تعبأ الحاوية ببضاعة أكثر من مرسل وترسل إلى أكثر من مرسل إليه بواسطة وكيل بالعمولة للنقل الذي يرسلها بدوره إلى ناقل بحري يُصدر بها سند شحن بحري إلى الوكيل بالعمولة للنقل الذي يصدر بدوره سند نقل خاص لكل مرسل على حدى يمثل بضاعته فقط وفي هذه الحالة تتحدد حقوق المرسل بسند النقل الذي أصدره الوكيل بالعمولة للنقل، وعلى ذلك لا يمكن له الاستفادة مباشرة من سند الشحن البحري لأنه لم يكن طرفاً فيه، اللهم إلا إذا كان سند النقل الصادر له من الوكيل بالعمولة للنقل قد حاز على قبول الناقل البحري مسبقاً، وفي هذه الحالة تتقرر علاقة مباشرة للمرسل إليه في مواجهة الناقل. ولتجنب تقديم وثائق نقل منفصلة لكل مرحلة من مراحل النقل فإن التسليم عند الوصول يتم بناء على تقديم إحدى سندات النقل متعدد الوسائط مع ضرورة الإشارة إلى ذلك في سند نقل الناقل الثاني أو الثالث. من ثم فإن توسيع فكرة حركة البضاعة المحتواة من الباب إلى الباب أدى إلى ضرورة استبدال

سند النقل الذي يغطي مرحلة واحدة من مراحل النقل، خاصة سند الشحن الذي يغطي المرحلة البحرية بسند نقل يغطي كافة مراحل النقل.

ولأن نظام النقل متعدد الوسائط يتضمن في طبيعته عنصر الدولية، كانت الحاجة ملحة لاتفاقية دولية تعالج المشاكل التي أثارها هذا النمط من أنظمة النقل المتكامل وتعمل على إرساء نظامه القانوني الخاص، ذلك أن لكل واسطة قواعدها وأحكامها القانونية التي تنظمها الإتفاقيات الدولية.

في ظل نظام النقل بالحاويات كوسيلة تلائم تعدد وسائط النقل المختلفة وإثر تطور نظم التجارة الدولية وإعمال وسائل التبادل الإلكتروني، لم تعد نقطة التسليم قاصرة على حدود الميناء وإنما قد تتم خارج تلك الحدود سواء في مصانع أو مخازن البائع أو داخل محطة تجميع الحاويات وهو أمر لم تعهده البيوع الدولية التقليدية. من ناحية أخرى وعندما ظهر نظام الإعتماد المستندي ليكون وسيلة فعالة للتوفيق بين مصالح البائع والمشتري في البيوع الدولية. إشتربت البنوك عدة قواعد تمكنها من حماية مصالحها ارتكزت أساسا على سند الشحن باعتباره دليلا لإثبات الشحن وأداة لإثبات شروط النقل ويمثل البضاعة المشحونة ذاتها فيقوم مقامها. بيد أنه إزاء ثورة الحاويات والنقل متعدد الوسائط ثار التساؤل عن جدوى نظام الإعتماد المستندي التقليدي في مواجهة هذا التطور الجديد الذي لم تعهده البنوك التجارية والتي كانت تشترط أن يكون المستند المقبول هو سند الشحن (مشحون) مما أدى إلى إحجام البنوك عن قبول وثائق النقل الحديثة. في حين أن الدور الذي يؤديه متعهد النقل متعدد الوسائط للمصدر و لمنظومة النقل يتطلب تسلحه بالأدوات القانونية والتجارية التي تعمل على تسهيل حركة البضائع دوليا.

لذلك سنتناول من خلال الباب الأول عقد النقل متعدد الوسائط بالحاويات بالعرف على الحاوية كونها الوحدة النمطية الملائمة لهذا النقل، وطرح الصعوبات القانونية المرتبطة بالتزامات متعهد النقل متعدد الوسائط والناجمة عن استخدام الحاويات "الفصل الأول". ثم نتعرض إلى مكانة النقل متعدد الوسائط في الإتفاقيات

الدولية سواء تلك المطبقة على كل مرحلة من مراحل النقل المختلفة أو الخاصة بالنقل من الباب إلى الباب. ونبين بعد ذلك أثر النقل متعدد الوسائط بالحاويات في تطور البيوع الدولية وفي استحداث قواعد عادات وممارسات جديدة خاصة بالإعتمادات المستندية "الفصل الثاني".

الفصل الأول:

النقل متعدد الوسائط بالحاويات.

إن أسلوب التوحيد النمطي للبضائع، هي البيئة التي انبثقت منها النقل الدولي متعدد الوسائط. ويقصد باصطلاح التوحيد النمطي لحمولات البضائع، الطريقة التي يمكن بواسطتها ضم عدد من الطرود الصغيرة بعضها إلى بعض حتى يمكن تداولها، كوحدات ذات أحجام موحدة، بمساعدة المعدات الميكانيكية النمطية. الغرض منه تقليل وتبسيط عمليات التداول، بعدم تجزئة البضائع، إلى طرود عديدة، تحتاج كل منها على حدة إلى عمليات تداول خاصة بها، وتمثل طرق التوحيد النمطي الرئيسية المستخدمة في الوقت الحاضر في الوحدات المتحركة والحاويات⁽¹⁾. فتنطوي فكرة النقل بالحاويات أساسا في تقديم خدمات سريعة وآمنة أكثر مما كان عليه الحال في ظل النقل التقليدي، وهي وإن كانت تصلح للنقل بجميع أساليبه بطريقة منفردة، لا تؤتي ثمارها المرجوة إلا على أساس تكامل وسائط النقل المختلفة. إلا أن طبيعة النقل بالحاويات التي تتطلب هذا التكامل خلق صعوبات وإشكالات قانونية وأوجد أوضاعا قانونية جديدة أثرت في تنفيذ النقل متعدد الوسائط على وجه الخصوص "المبحث الثاني". لكن قبل الغوص في ذلك وجب التطرق إلى نظام النقل بالحاويات والإلمام بمعنى المصطلحات المرتبطة به. وكذا تعامل الإتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية مع هذه الوحدة النمطية "المبحث الأول".

⁽¹⁾ Terminology en transports combinés, op cité, p 43 - art 4/(0) : « Unité de chargement : conteneur ou caisse mobile ».

- art 4 /(1) : Unité de transport intermodal (UTI) : « Conteneur, caisse mobile et semi remorque Convent au transport intermodal »

المبحث الأول: ماهية الحاويات وإطارها القانوني

شهد النقل البحري قفزة كبيرة باستعمال نظام النقل بالحاويات⁽¹⁾، وعلى نطاق واسع، وذلك لملائمة الحاويات لنقل البضائع من الباب إلى الباب، فغالبا ما يكون النقل البحري هو الوساطة الرئيسية للنقل متعدد الوسائط، كما أن الحاوية هي وحدة الحمولة النمطية في معظم شحنات النقل متعدد الوسائط، وأن سفينة الحاويات هي وسيلة النقل الرئيسية في الرحلات البحرية لهذا النقل، الأمر الذي أدى باللجنة الأوروبية للنقل من أجل توحيد مقاييس وحدات الشحن النمطية، إلى اقتراح وحدة شحن أوروبية للنقل بين الوسائط « UECI »، تجمع بين مزايا الحاويات "إمكانية الشحن على سطح السفينة تحمّلها للنقل بطريق البحر...". ومزايا الوحدات المتحركة "خاصة الحجم" حيث يمكن استعمال « UECI » وتحويلها بكل حرية إلى كل الوسائط البحرية والبرية، باعتبار أن وحدات الشحن يجب أن تكون بمواصفات تجعلها تستجيب لعمليات التحويل من واسطة إلى أخرى⁽²⁾، وتم النص على هذه الوحدة في إطار التعليمات الأوروبية لأفريل 2004⁽³⁾. لذلك سنتعرف في هذا المطلب على الحاويات من خلال تعريفها وتبيان

⁽¹⁾ عرف استعمال الحاويات تطورا في الجزائر ابتداء من 1995، دون أن يصل إلى التطور الملحوظ في الدول الأخرى بسبب قلة ممارسة نشاط التجميع « groupage, dégroupage »، فقد وصل النقل بالحاويات سنة 2001 إلى 23%، فوصلت كمية البضائع المنقولة بالحاويات إلى 2 مليون طن في 2001، حيث يتلقى ميناء الجزائر 70% من الحاويات المستوردة، 75% منها وجهة إلى العاصمة، حوالي 10% موجهة إلى مناطق تبعد عن العاصمة بمسافة تتراوح بين 50 و250 كلم من ميناء الجزائر، وحوالي 15% موجهة إلى زبائن يتمركزون في مناطق تبعد عن ميناء الجزائر بـ 500 كلم فأكثر :

-définition et évaluation d'un réseau stratégique d'infrastructures de transport en Méditerranée occidentale (DESTIN) –Annexe « A » Algérie, octobre 2003, p 92.

⁽²⁾ Commission Européenne Direction générale Energie et transport : « Unité de chargement intermodales (UCI) Initiative d'harmonisation et de normalisation » : TREN-2002 – 00740-00-00-FR-TRA-00 (EN) HT/ de la, Bruxelles, le 17 – 04 – 2002, p 4-5.

⁽³⁾ Directive du parlement Européen et du conseil relative aux unités de chargement intermodales : Com (2004) 361 final 2003 / 00 56 (COD) le 30-04-2004, Bruxelles : « Art 3 : a) « Unité de chargement international » Soit un conteneur Soit une caisse mobile ».

b) « Unité européenne de chargement international » : une Unité de chargement intermodal construite conformément aux exigences essentielles définies, au annexes I et II et aux exigences d'interopérabilité ».

أنواعها ومميزاتها في "مطلب أول". لتعرض بعدها إلى إطارها القانوني نصا واصطلاحا من خلال التعرف على أهم النصوص القانونية المتعلقة بالحاويات في التشريع الجزائري من جهة ، والشروط الخاصة بعقد النقل بالحاويات المرتبطة بطريقة النقل ذاتها من جهة أخرى في "مطلب ثاني".

المطلب الأول: مفهوم الحاويات، أنواعها ومميزاتها:

إن النقل بالحاويات لم يعد خيارا، وإنما حتمية عالمية في وجه المبادلات التجارية الدولية⁽¹⁾، فمن الناحية العملية اليوم، كل أنواع البضائع تقريبا "الجافة، السوائل، الغازات" يمكن نقلها بالحاويات في إطار النقل البحري، الجوي أو البري بنوعية الطرقي والسككي وحتى النهري. ومن ثم كانت الحاويات الشرط العملي الأساسي للنقل متعدد الوسائط باعتبار أن تحوية البضائع، كانت من أجل تسهيل تجميع البضائع المختلفة، وحمايتها من التلف والهلاك، بفعل الصدمات وخاصة تفادي تفريغها وإعادة شحنها مرة أخرى "la rupture de charge" حيث تتعرض البضائع، في هذه الفترة للضياع، الهلاك، أو السرقة. كذلك ومن أجل تسهيل النقل متعدد الوسائط مجال استخدام الحاويات، أصدرت المنظمة الدولية للتقييس⁽²⁾ « ISO » مواصفات هي بمثابة أنظمة تساعد على مواجهة المخاطر والحوادث التي يمكن أن يواجهها النقل البحري بالحاويات، أهم هذه

⁽¹⁾ « ... le conteneur n'est plus une option mais un produit universel dont aucun pays ouvert aux échanges internationaux ne peut se passer ».

Ghazi Regainia, Evolution et perspectives de la conteneurisation dans la Maghreb , Revue Algérienne des Sciences juridiques, économiques et politiques, N° 1, 1995, p 48.

⁽²⁾ ISO هي اختصار للتسمية Organisation international de la normalisation وتعني أيضا في مجال المواصفات

تساوي الشيء بالمقارنة مع المواصفة، وهي منظمة غير حكومية، وليست جزءا من هيئة الأمم المتحدة، وقد أصدرت هذه المنظمة منذ إنشائها سنة 1947 سلسلتين من المواصفات في مجالات مختلفة، السلسلة الأولى تتعلق بأنظمة إدارة الجودة، والثانية بأنظمة إدارة البيئة، وبالرغم من أن كافة المواصفات الصادرة عن المنظمة اختيارية، إلا أن الكثير من الدول تعتبرها مواصفات دولية لها: أحمد الشامسي، الإيزو ISO بحوث ودراسات، موقع الشامسي

[Htp://www.alshamsi.net/Friends/b700th/buss-gric/iso.html](http://www.alshamsi.net/Friends/b700th/buss-gric/iso.html).

المواصفات: مواصفات قياسية لسنة 1988 تحدد متطلبات الفحص والاختبار للحاويات ذات المميزات الحرارية⁽¹⁾.

مواصفات قياسية لسنة 1991 تحدد متطلبات الفحص والاختبار للحاويات المخصصة للغازات والسوائل والسوائل المضغوطة، وأخرى خاصة بالحاويات المخصصة للسوائل غير المضغوطة⁽²⁾.

مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدد متطلبات الفحص والاختبار لحاويات البضائع العامة⁽³⁾.

مواصفات قياسية لسنة 1984 تحدد نظاما لتعريف وتسجيل الحاويات تم إدخال تعديلات عليها سنتي 1988 و1995⁽⁴⁾.

مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدد نظاما موحدًا لنقل المعلومات عن حاوية موجودة على ظهر السفينة إلى الميناء التالي⁽⁵⁾.

مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدد رموز اتصال عامة لتبادل معلومات حول حاوية⁽⁶⁾.
أما في مجال النقل الجوي، فقد تم أيضا وضعه مقاييس للحاويات المخصصة لنقل البضائع جوا، فقامت IATA 'L بتوحيد Normaliser أبعاد الحاويات المخصصة للنقل الجوي بطريقة تسهل نقل الحاويات من طائرة إلى أخرى وإن كان، وباستثناء عمليات النقل الاستثنائية المخصصة للمساعدات الإنسانية فإن النقل الجوي، رغم تطوره، تطغى عليه عمليات الشحن المنتظمة للطائرات المخصصة للنقل بالحاويات Avions cargo⁽⁷⁾.

(1) رقم المواصفة: 2 - 1496 - ISO Standard n°

(2) رقم المواصفة: 3 و 1496-4 - ISO Standard n° : 1496

(3) رقم المواصفة: 1 - 1496 - ISO Standard n°

(4) رقم المواصفة: 6346 - ISO Standard n°

(5) رقم المواصفة: 2-9711 - ISO Standard n°

(6) رقم المواصفة: 1-9897 - ISO Standard n° مع الإشارة أن السنوات المذكورة في المتن هي تاريخ إقرار المواصفة.

(7) Paulette Veaux- Fournerie, Daniel Veaux, transport par conteneur, juris-Classeur transport, Cote : 05, 2003 – p 10.

وإذا كان النقل بالحاويات، قد شمل النقل البري "الطريقي والسككي" تلبية لتطور النقل متعدد الوسائط، إلا أن التطور لم يشمل الشاحنات والعربات المستخدمة كحاملات للحاويات porte- conteneurs، وإنما تلقت مركبات النقل البري بعض التعديلات، من حيث الطول، العرض والارتفاع، لتسهيل شحن أو تفريغ الحاويات الموحدة أو المطابقة للمقاييس. أما التطور الذي شمل النقل البري، فيتمثل في تقنية التحميل على ظهر القطار le ferroutage، مما سمح بتحميل الشاحنات، التي تعتبر هي نفسها حاملات الحاويات على ظهر القطار⁽¹⁾.

نظرا لخصوصية الحاوية إذن وجب الإحاطة بها، و ذلك يستدعي الوقوف عند مفهومها المادي، وطرح مختلف التعريفات التي نسبت إليها، وكذا تحديد مفهومها القانوني "فرع أول". والتعرف على أنواعها المختلفة وما تقدمه من إمتيازات للنقل متعدد الوسائط "فرع ثاني".

الفرع الأول: مفهوم الحاويات ماديا وقانونيا:

إن فكرة النقل بالحاويات ليست جديدة، فقد نشأت بالسكك الحديدية عام 1846، واستخدمت على شبكة السكك الحديدية البريطانية في العشرينيات، إذ كان الشاي ينقل في صناديق معدنية عبر السكك الحديدية والطرق البرية، ومازال ينقل بذات الطريقة حتى الآن، الجديد في الأمر أنه أضحى الآن نوعا مميزا من التكامل بين وسائط النقل المختلفة لتحقيق ما يعرف باسم النقل من الباب إلى الباب.

كما أسس في فرنسا عام 1933 ما يعرف باسم المكتب الدولي للحاويات (BIC) من طرف الغرفة التجارية الدولية لتنظيم عمليات النقل بالحاويات في السكك الحديدية بين الدول الأوروبية.

وقد استخدمت الحاويات لأول مرة في النقل البحري عام 1949، عندما قام جون وولام john woolam بإرسال حاوية تحتوي على أدوات رياضية عبر البحر الإيرلندي،

⁽¹⁾ Paulette Veaux- Fournerie, Daniel Veaux- op.cité,p 11

ثم أسس شركة ملاحية للنقل بالحاويات، ومن المحتمل أن تكون أول شركة قدمت خدمات متكاملة للنقل بالحاويات.

كما أسس مالcolm ماكلين Malcolm Mclean بالولايات المتحدة شركة ملاحية بحرية للنقل بالحاويات عام 1956، أصبحت تسمى Sea land Service، وأصبحت أكبر شركة حاويات في العالم، ثم اندمجت في شركة ميرسك Maersk في التسعينات⁽¹⁾.

وفي عام 1965 أعلنت شركة Sea land عن بناء ست (06) سفن متخصصة في نقل الحاويات تستوعب كل منها 1260 حاوية، وذلك للنقل بين أمريكا وأوروبا، وفي عام 1966 بدأ تسيير أول خط حاويات بين أمريكا وأوروبا "ميناء روتردام" حيث كانت عملية نقل الحاويات تتم من ميناء إلى ميناء (Port / port container Sevice) وفي ذات العام قررت اليابان دخول سباق النقل بسفن بالحاويات، ثم تبعتها في ذلك العديد من الدول المتقدمة⁽²⁾، ومنذ ذلك الحين والنقل بالحاويات يتزايد بمعدل كبير نتيجة للمزايا المتعددة التي تترتب عليه.

الفقرة الأولى: المفهوم المادي للحاويات:

تعددت التعريفات الواردة بشأن الحاويات، إلى درجة أن بعض الشراح اعتبروها أي وعاء أو شيء يصلح لأن نضع أشياء بداخله⁽³⁾.

وقد اعتبر العميد « Rodière » أن هذا التعريف والوارد أيضا بالقواميس الفرنسية⁽⁴⁾، فضفاض إلى درجة يمكن أن نعتبر معها العلبة الصغيرة التي توضع بداخلها

(1) المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، إعداد فريق من خبراء المنظمة بإشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، الطبعة 2، 2009، ص 222.

(2) المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المرجع السابق، ص 223.

(3) Ex A.tinayre, « un Machin pour mettre des trucs dedans. Winnie : « A useful thing to put thing in » : des définitions cité par Henri Schdee- le contenue juridique du conteneur-DMF 1967, p 602 et s.

مشار إليه لدى، إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص 11.

(4) « le conteneur est un récipient de capacité et de formes diverses, utilisé pour la manutention, le stockage ou le transport de matières en Vrac ou de lots d'objets dont il permet de Simplifier l'emballage « le grand dictionnaire encyclopédique : Larousse T.4 »,

عيدان الكبريت، حاوية، ثم يستطرد الفقيه قائلا: لو اعتبرنا هذه نقطة، وأردنا أن نكون أكثر جدية، فقد يكون صندوق النقل، وحقية السفر، وحقية اليد، مما يدخل ضمن تعريفهم للحاوية⁽¹⁾.

ويعرف إبراهيم مكي "الحاوية" -مستعملا عبارة وعاء الشحن- أنه صندوق أو سحارة أو ما يشابه ذلك يستعمل في جميع بضائع بداخله سائبة، أو مغلقة تغليفا بسيطا بقصد نقلها من مكان إلى مكان بوسيلة من وسائل النقل أو بأكثر من وسيلة دون الحاجة إلى تكرار التفريغ والتعبئة، ويكون صالحا للاستعمال مرات عديدة⁽²⁾.
ويؤكد إبراهيم مكي أنه أشار في تعريفه إلى أن الحاوية تستخدم في النقل بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل "السفينة والقطار والطائرة واللوريات"، إذ أن ذلك من أهم ما يحسب حسابه عند تصميم وصنع الوعاء لأن أهم استعمالات الحاوية، إنما تكون في النقل متعدد الوسائط⁽³⁾، مستعملا عبارة النقل المختلط - كما سبق التنويه إليه-.

أما المعاهدات الدولية، فقد أوردت بدورها تعريفات للحاوية على الوجه الآتي:
1- تعريف الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لـ 1972⁽⁴⁾: تعرف الحاوية بقولها، "الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي

Voir de « caisse métallique « le petit Robert », ou de grand contenant pour le transport des marchandise « Grand Robert, Dictionnaire historique de la langue Française ».

⁽¹⁾ R.Rodière-un faux problème celui des containers :DMF 1968,p709 : « ...J'avais dit qu'une boîte d'allumettes répondait aux critères dégagé par la définition proposé, plus sérieusement, il faisait remarquer que les définitions de dictionnaires conviendraient tout aussi bien(ou tout aussi mal) à une malle, une cantine ou une valise. ». cité par Paulette Veaux- Fournerie, Daniel Veaux- op.cité,p09

⁽²⁾ إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص 11.

⁽³⁾ المرجع السابق، ص 12.

⁽⁴⁾ أبرمت الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات « CSC » في 2 ديسمبر 1972 ودخلت حيز التنفيذ في 1975/12/06 وهي "اتفاقية تطبق على الحاويات الموجهة للنقل الدولي باستثناء الموجهة للنقل الجوي هدفها الأول هو الاحتفاظ بمستوى عالي لسلامة الحياة البشرية في النقل وتداول الحاويات من خلال إجراءات اختبار مقبولة، وما يتصل بها من شروط للقوة، أما الهدف الثاني فهو تسهيل النقل الدولي للحاويات من خلال توحيد لوائح السلامة الدولية لتتنطبق على كافة وسائل النقل البحري مما يسمح بتجنب تضارب لوائح السلامة المختلفة:

الاتفاقية الدولية للحاويات الآمنة 1972 (CSC) -تعريفات- المجلة الإلكترونية لبنك معلومات النقل البحري عدد 35 أوت 2009، ص 11.

للمناولة في الموانئ وعلى السفن، مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة، ولكي تجري رصرتها و/ أو مناولتها بسرعة، بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركنية لهذه الأغراض، وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة.

إما: (1) - 14 مترا مربعا على الأقل "150 قدما مربعا"

أو (2) - 7 أمتار مربعة على الأقل "75 قدما مربعا".

إذا كانت مزودة بتجهيزات ركنية عليا، ولا يشمل تعريف الحاوية العربات "المركبات" أو العبوات إلا أنه يضم الحاوية المحمولة على هياكل⁽¹⁾.

2- تعريف اتفاقية النقل البري الدولي لـ « TIR »:

وردت المادة 1 فقرة "ط" من هذه الاتفاقية كالتالي: "يعني المصطلح "حاوية" صنف من معدات النقل "عربة رافعة أو صهريج متحرك، أو جهاز آخر مماثل".

1- مغلف كلياً أو جزئياً⁽²⁾، ليشكل مقصورة، أعدت لغرض احتواء البضائع.

2- وذو ميزة دائمة، وبالتالي قوي بما يكفي ليكون مناسباً للاستعمال المتكرر.

⁽¹⁾ CSC Art 2 : « on entend par « conteneur » un engin de transport :

- a) de caractère permanent et de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété.
- b) Spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises, sans rupture de charge pour un ou plusieurs mode de transport.
- c) conçu pour être assujetti et / ou manipulé facilement des pièces de coin étant prévues à cet effet.
- d) de dimensions telles que la surface de limitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :
 - 1- d'au moins 14 m² (150 pieds carré).
 - 2- d'au moins 7 m² (75 pieds carré) si le conteneur est pourvu de pièces de coin aux angles supérieurs, le terme « conteneur ne comprend ni les véhicules ni l'emballage il comprend toute fois les conteneurs transportés sur des châssis.

⁽²⁾ المصطلح "مغلق جزئياً" متعلق بالأجهزة المكونة عموماً من أرضية وبنية فوقية تفصل مساحة شحن مساوية لتلك المساحة الموجودة في حاوية. كما أن الحاويات من هذا النوع قد تتضمن واحداً أو أكثر من الجدران الجانبية أو الأمامية، وفي بعض الحالات، لا يوجد سوى سقف واحد مربوط إلى الأرضية بأعمدة، وهذا النوع من الحاويات مستعمل بصفة خاصة لنقل البضائع الضخمة كالسيارات مثلاً، وهذا حسب ما ورد في المذكرة التفسيرية للمادة: التعديل ECE/Trans/17/ Amend 21، ودخل حيز التنفيذ في 12 ماي 2002.

3- ومصمم خصيصا لتسهيل نقل البضائع بأسلوب واحد أو أكثر من واحد من أساليب النقل بدون إعادة شحن وسطي.

4- ومصمم لأغراض الاستعمال السريع، وخاصة عند تحويله من أسلوب نقل إلى آخر.

5- ومصمم بحيث يسهل ملؤه وتفريغه.

6- وله حجم داخلي سعته متر مكعب أو أكثر وتعتبر الأجهزة القابلة للتفكيك⁽¹⁾، بمثابة حاويات.

3- تعريف اتفاقية اسطنبول لـ 1990⁽²⁾: عرفت هذه الاتفاقية الحاويات كالاتي:

"يقصد بعبارة حاوية أحد أنواع معدات النقل "سيارة رفع، صهريج متحرك، أو هيكل مماثل آخر" بحيث يجب أن يكون:

- مقفلا كليا أو جزئيا ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع.

- ذا صفة ومثينا بشكل كاف ليكون صالحا للاستعمال المتكرر.

- معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائط النقل، دون الحاجة لعملية تحميل وسيطة.

- معدة للمناولة السريعة، وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى.

- معدا لتعبئة وتفريغه بسهولة.

- أن يكون حجمه من الداخل مترا مكعبا، أو أكثر وتتضمن الحاوية اللوازم والتجهيزات التي تناسب نوعها شريطة أن تكون تلك اللوازم والتجهيزات محمولة على

(1) يعني المصطلح "قابل للتفكيك"، مقصورة شحن، ليست مزودة بمحرك آلي، ومصممة خصيصا لنقلها على مركبة برية، ويكون هيكلها المعدني مع الإطار التحتي للجهاز مكيفا بصفة خاصة لهذا الغرض، ويشمل أيضا جهاز تبادل في شكل مقصورة شحن مصممة بصفة خاصة لهذا الغرض، ويشمل أيضا جهاز تبادل في شكل مقصورة شحن مصممة بصفة خاصة للنقل المزروح بالطرق البرية والسكك الحديدية، وهذا حسب ما ورد في المذكرة التفسيرية للمادة: التعديل ECE/Trans/17/Amend 21 ودخل حيز التنفيذ في 12 ماي 2002.

(2) اتفاقية اسطنبول لـ 1990 المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 1990/06/26. ومن القواعد التي وضعتها هذه الاتفاقية والتي مسّت الحاويات، نجد القبول المؤقت للحاويات لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي دون دفع الحقوق والرسوم الجمركية، شريطة أن تتوافر فيها الشروط المحددة في هذه الاتفاقية من علامات وضرورة الإعتماد وغير ذلك.

الحاوية ولا يتضمن اصطلاح "الحاوية" السيارات أو لوازمها، أو قطع غيارها، أو مواد الطلبات وتعتبر الهياكل القابلة للتفكيك حاويات"⁽¹⁾.

4- تعريف قواعد روتردام ل2008: جاء تعريف الحاوية ضمن الفقرة 26 من المادة 1 كآآتي: "الحاوية، تعني أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك".

من خلال هذه التعريفات -بالإضافة إلى أخرى⁽²⁾- نجد الاتفاق في تعريف الحاوية منصبا على كونها: أداة نقل ذات طابع دائم، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى إعادة شحنها بالبضائع، كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ.

الفقرة الثانية: المفهوم القانوني للحاويات:

ثار الخلاف حول التكييف القانوني للحاويات، وما إذا كانت تعتبر وسيلة من وسائل النقل un engin de transport، كما ذهب إليه نظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية في المادة 2/1 « RICO »، أم من ملحقات البضاعة التي تتجمع بداخلها، كما ذهبت إليه قواعد هامبرج لـ 1978 وقواعد روتردام 2008 معتبرة إياها أداة لتجميع البضائع وهذا الأمر يؤثر على مسؤولية متعهد النقل لأنه عند وصف الحاوية

(1) الملحق "ب 3"، الفصل الأول، المادة الأولى، "ج" من اتفاقية اسطنبول.

(2) لا يمكن إغفال تعريف المكتب الدولي للحاويات (BIC)، فيعتبرها:

un récipient conçu pour des marchandises en Vrac ou légèrement emballées, »
spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge par un moyen de locomotion quelconque, ou la combinaison de plusieurs d'entre eux.

Aussi : terminologie en transport combiné, op cité, p 44 art 4/2 : « conteneur : terme - générique employé pour une boîte conçue pour le transport de marchandise suffisamment solide pour un usage répété, généralement empilable et dotée d'éléments permettant le « transfert entre modes

بأنها وسيلة نقل، سوف يلتزم متعهد النقل بدفع تعويض كامل عن الضرر لأنه لا يحق له الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية إلا في حالة الضرر الواقع على البضائع نفسها أما إذا اعتبرنا أن الحاوية وسيلة تغلفة، فإن الحاوية نفسها، تعتبر في مقام البضاعة، ويسمح بذلك- في حالة إصابتها بالضرر- لمتعهد النقل بالاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية. إلا أنه لا يمكن اعتبارها وسيلة نقل مستقلة، باعتبار أنها تحتاج إلى وسيلة نقل لنقلها عبر الوساطة البحرية، البرية أو الجوية، وهو ما قضت به محكمة المجموعة الأوروبية CJCE. بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة بنقل بضائع تم شراؤها في هونج كونج، وتم نقلها بطريق البحر إلى هامبرج بألمانيا ثم بطريق البحر حتى فرانك فورت، فقد كان على المحكمة تقدير ما إذا كانت الحاوية وسيلة نقل أم وسيلة تغلفة حتى تتمكن من تحديد كيفية حساب مصاريف النقل وأجابت المحكمة بطريقة واضحة أن الحاوية ليست وسيلة نقل طبقا للمادة 15 فقرة 2 من قواعد المجموعة الأوروبية الصادرة بتاريخ 28 ماي 1980 والمتعلقة بقيمة البضائع في الجمارك⁽¹⁾.

فالحاوية إذن ما هي إلا طريقة للتغلفة⁽²⁾، وهو ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في عدة مناسبات، منها حكم محكمة Aix en provence بتاريخ 19/12/1979، التي اعتبرت الحاويات طريقة من طرق التغلفة، مثل أي حقبة لأمتعة المسافرين⁽³⁾، وكذلك ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف بباريس في 10 جوان 1986 عندما قضت أن الخلل في نظام التبريد الخاص بالحاوية المبردة، يفسر بأنه عيب في التغلفة، مما يعفي الناقل من المسؤولية⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ CJCE ;6 juin 1990 aff.c-17/89 BTL 1991 p 76, « le transport par conteneur ne peut être considéré comme un mode de transport au sens de l'article 15 §2, sous a) du règlement CEE du 28 mais 1980 relatif à la Valeur en douane des marchandises ».

⁽²⁾ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص 22.

⁽³⁾ CA .Aix en provence, 2ch, 19 déc 1979- Navire Zim Ibéria -DMF 1980, p 731, le conteneur est « un simple mode d'emballage comme l'est une valise pour les bagages d'un passager ».

⁽⁴⁾ CA .paris, 10 juin 1986, navire Hélène Delmas DMF 1987, p 506, « la defaillance du système de refroidissement d'un conteneur frigorifique peut s'analyser en un défaut d'emballage, exonérateur de la responsabilité du transporteur. »

وقد تأكد هذا الأمر في حكم صادر عن محكمة النقض الفرنسية في نوفمبر 2008 قضت فيه بأن مسألة وضع البضاعة في حاوية تمهيدا لنقلها عن طريق البحر تحكمها القواعد المتعلقة بتغليف البضاعة، فتخضع لأحكام عقد المقاولة الواردة في القانون المدني لا إلى أحكام الشحن والتفريغ. ومن ثم تثار مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي يسببها وضع البضاعة بشكل غير ملائم مثلما يسأل عن الأضرار التي تنتج عن سوء التغليف⁽¹⁾. وفي حكم حديث لمحكمة النقض الفرنسية كذلك صادر في مارس 2009، طبقت المحكمة فكرة سوء التغليف على حالة تبديل الحاويات ونقل البضاعة من حاوية إلى أخرى ورفضت المحكمة تشبيه تبديل الحاويات بتفريغ البضاعة، واعتبار الناقل مسؤولا عنه، وإنما اعتبرته متعلقا بتغليف البضاعة، واختيار وعاء مناسب لها، ومن ثم وضعته على عاتق الشاحن واعتبرته ضمن التزاماته⁽²⁾.

إلا أن اعتبار الحاوية كطريقة للتغلفة لا تخلو من الإشكالات القانونية، فمن ناحية في حالة رجوع الحاويات فارغة، لا يمكن اعتبارها إلا بضائع، ولذا يجب أن تتم عملية نقل الحاوية فارغة بعقد نقل، بحيث يسمح لمتعهد النقل - في حالة الضرر - الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية الذي ينطبق في حالة الضرر الواقع على البضائع، هذا في حالة ما إذا كان الشاحن هو من يقدم الحاوية لمتعهد النقل، أما إذا كانت مقدمة من قبل متعهد النقل فيتم استخدام الحاويات في هذه الحالة بموجب عقد إيجار⁽³⁾.

⁽¹⁾ Cass (Ch. com.) – 25 Novembre 2008 – Navire Husky Runner N° 07 – 17.957 obs Yves TASSEL, DMF :02-2009, N°700 : « L'emportage en conteneur d'une marchandise destinée à être transportée par voie maritime, fût-ce dans un conteneur ouvert et fourni par le transporteur maritime, n'étant pas une opération qui réalise la mise à bord de la marchandise ni une opération de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en serait le préalable ou la suite nécessaire, n'est pas une opération de manutention maritime soumise aux dispositions des articles 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966. ».

⁽²⁾ Cass com, 10 mars 2009, Navire MV Panther, No 07-20084, DMF 04-2009, N°702, Obs p. Delebecque.

⁽³⁾ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 23.

من ناحية أخرى، فإن الحاويات تكون مشحونة إما ببضائع غير معبئة en Vrac، أي دون حماية إضافية، أو أن البضائع معبئة في شكل طرود. ففي الحالة الأولى لا مناص أن الحاوية تلعب دور وسيلة التعبئة والتغليف، أما في الحالة الثانية فيمكن اعتبارها وسيلة تعبئة من الدرجة الثانية⁽¹⁾، باعتبار أن كل بضاعة مشحونة داخل الحاوية معبئة بطريقة انفرادية⁽²⁾.

لذلك يذهب P.Bonassies إلى أن الحاوية إذا اعتبرت وسيلة تغلفة، فهي وسيلة تغلفة من نوع جديد⁽³⁾، وتضيف R.Guillond أن المفهوم المركب للحاوية، يجعلها وسيلة تغلفة وبضاعة في الوقت ذاته⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: أنواع الحاويات وامتيازاتها:

هناك عدة أنواع للحاويات، وذلك حسب نوع البضائع التي يمكن أن تحتويها، وكذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسات، ونوع المواد المصنوعة منها، وقد تطورت تبعا لهذه الأنواع سفينة الحاويات بظهور أجيال وطرقات مختلفة، حيث كانت السمة الأساسية للتطور في هذه السفن هي زيادة سعتها لنقل أعداد أكبر من الحاويات. وهذا إن دل على شيء، فإنما يدل على الإيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل متعدد الوسائط.

(1) وهنا يذهب عبد القادر حسين العطير إلى أنه "لو صح القول بأن الحاوية شكل من أشكال التغليف لما احتوت على سلع مغلقة، تغليفا خاصا. فلو كانت كذلك، لما احتاج الشاحنون إلى تغليف بضائعهم تغليفا أوليا": عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، 1983، مصر، ص 16.

(2) Comme l'a justement remarqué une décision : TI Cherbourg, 6 juill 1959, DMF 1960, p 46, « lorsque le conteneur est chargé de multiple colis, en provenance, d'expéditeurs parfois différent, pour divers destinataires, aucun de ceux-ci ne reçoit livraison du conteneur, mais seulement du colis qui lui a été expédié. »

(3) P.Bonassies, DMF 1994, p165 « S'il on veut voir dans le conteneur un emballage, il s'agit forcément d'un emballage « qui n'est pas comme les autres » et son statut juridique reflétra ce particularisme ».

(4) Martine Remond Guilloud, Droit Maritime, Ed pedone, 1993, n° 574, « le conteneur est complexe dans sa définition, C'est un emballage, mais aussi une marchandise ».

الفقرة الأولى: أنواع الحاويات:

تتنوع الحاويات وفقا لنوع البضائع المراد نقلها، ويمكن تقسيمها إلى نوعين:

1- **حاويات البضائع العامة:** وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع، وهذا النوع بدوره مقسم إلى أنواع وفقا لأساسات الحاوية وطرق الوصول إلى داخلها للتعبئة والتفريغ، من أهمها:

* **حاويات ذات الاستعمال العام:** وهي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها وجوانبها صلبة، أحد جوانبها على الأقل فيه باب، وخُصِّصت لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية⁽¹⁾.

* **حاويات ذات السقف المفتوح:** وهي حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش، أو البلاستيك، يمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا، أو ذات الحجم الكبير كما يناسب البضائع التي لا يخشى عليها من التلف بسبب المطر أو مياه البحر، ونجدها هنا مزودة بأماكن للتثبيت وحلقات معدنية قوية حتى يسهل تداولها، وحتى تيسر عملية الشحن والتفريغ من وإلى السفينة أو الشاحنة أو القطار⁽²⁾.

* **حاويات مسطحة:** أي من دون أساسات عليا، ولكن لها نفس طول وعرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها، وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتيسير عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرضية الموانئ⁽³⁾.

* **حاويات ذات الجوانب المفتوحة:** في هذا النوع من الحاويات يمكن فك جدار من جدران الحاوية أو جدارين أو فك جميع جدران الحاوية، وتبقى قاعدة الحاوية وأعمدة الأركان، وهذا حسبما تقتضي الحاجة لكي ترص عليها البضائع المراد شحنها، ويناسب

(1) محمد جميل بيرم، المرجع السابق، ص 92.

(2) المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المرجع السابق، ص 233.

(3) محمد جميل بيرم، المرجع السابق، ص 92.

هذا النوع من الحاويات بصفة خاصة البضائع الخطيرة، حيث يمكن تدلية البضائع من خلال الباب، أو من خلال السطح، أو من خلال أي جانب من جوانب الحاوية⁽¹⁾.

2- حاويات البضائع الخاصة: وهي حاويات ذات تصميم خاص، فتنوع أشكالها حسب نوع البضائع ومنها:

* **الحاويات العازلة:** ويتميز هذا النوع من الحاويات بغلافه السميك، وتكون جوانب الحاوية مبطنة بمواد عازلة، وذات أرضية من الألمنيوم وأبواب من الصلب. تعتمد الفكرة الأساسية في هذه النوعية من الحاويات على أنهما تحافظ على درجات الحرارة، من خلال تقليل الفقد الحراري. وتحتوي بعض الأنواع منها على جهاز منتج للحرارة.

* **الحاويات الثلاجة:** تتميز هذه الحاويات، بوجود نظام تبريد مستقل خاص بها، فهي مزودة بجهاز تكييف الهواء، بحيث يمكن بواسطة مفتاح خاص ضبط درجة الحرارة المطلوبة وذلك لضمان بقاء درجة الحرارة داخل الحاوية عند المستوى المطلوب، وتعمل تلك الأجهزة ذاتيا. وقد مكن استخدام هذا النوع من الحاويات من التغلب على الكثير من الصعاب التي كانت تواجه الحاوية العادية، وحلت الحاوية الثلاجة مشاكل نقل الكثير من المواد الغذائية الطازجة مثل الفواكه والخضروات، ولاستمرار نجاح نقل هذه الحاويات للبضائع الطازجة أصبح هناك شاحنات خاصة تستطيع نقل هذا النوع من الحاويات⁽²⁾.

* **الحاويات ذات التهوية:** تحتوي هذه الحاويات على نظام تمرير الهواء داخل الحاويات بطريقة فنية سليمة، فهي لا تحتوي على جهاز تبريد خاص بها، أو نظام تحكم في درجات الحرارة، بل تتلقى الهواء البارد من السفينة عن طريق ثقب في أسفل الحاوية يربط بفتحات خاصة في عنبر السفينة المخصص لنقل الحاويات أو في الرصيف أو في مكان تكديس الحاويات ويخرج الهواء الساخن بعد ذلك من ثقب في أعلى الحاوية⁽³⁾.

(1) المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المرجع السابق، ص 234.

(2) المنظمة العربية للتنمية الإدارية المرجع السابق، ص 232.

(3) المرجع السابق، ص 236.

* **الحاويات الصهرجية:** تحتوي هذه الحاوية على صهاريج ذات إطار قياسي بنفس الأبعاد القياسية للحاوية، وقد تم بناء هذه الحاوية خصيصاً لنقل السوائل كالزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو المسال، وتكون هذه الحاوية على شكل خزانات معدنية محكمة الصنع، ولها من القوة ما يستطيع تحمل الضغط العالي للغازات والسوائل⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: مميزات الحاويات:

إن نظام الحاويات يتضمن في جوهره نقل البضاعة من المنبع إلى المصب، ويقوم على فكرة توحيد الحمولة في الحاويات ولذا فبدلاً من أن تتم مناولة تلك الوحدات بشكل مجزأ فإن مناولتها، تتم بشكل موحد في وحدة واحدة، ولذا فإن عدد مرات المناولة في الموانئ، أو في مراكز إعادة الشحن تكون في حدها الأدنى، كما أصبحت الموانئ حلقة لتغيير وسيط النقل، وليست مكاناً لتخزين البضائع.

عليه، من ناحية الشحن أدى استعمال الحاويات إلى توفير الكثير من المال على الشاحن إذ يمكن لسفينة الحاويات⁽²⁾ أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين، وهكذا فإن تكاليف الشحن والتفريغ تنخفض، كما يساعد ذلك على سرعة ومرونة تداول وانتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء، وبالتالي سرعة التسليم.

كما أنه وباعتبار الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر، فهي إلى حدّ الآن وسيلة التغليف الأكثر أماناً، إذ تعتبر واقية للبضائع بحيث تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع فالنقل بالحاويات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والبرودة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية، ناهيك عن الحدّ من حالات السرقة كون أن الحاوية تغلق بإحكام.

(1) المرجع السابق، ص 235.

(2) سفن الحاويات هي سفن مصممة بطريقة خاصة لنقل الحاويات ومزودة بموجهات وذات خلايا لتسهيل مناولة الحاويات

من ناحية النقل قدمت الحاوية الحل الأمثل لمنظومة النقل ، كونها سهّلت النقل من وسيط إلى آخر وهي معبئة دون تفريغ أو إعادة تصنيف محتوياتها ، كما مكّنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف ممّا أدى إلى استغلال السفينة على أكمل وجه.

من ناحية الموانئ البحرية ، أدّى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات تداول الحاويات لتفريغ و شحن السفن بدلا من شركات الشحن والتفريغ النمطية ، كما أدّى تطوّر سفن الحاويات إلى تطوير وزيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لتفريغ و شحن سفن الحاويات ، وإلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات⁽¹⁾.

إضافة إلى أنّ السفن الحاملة للحاويات أصبحت تمكث في الموانئ من 20% إلى 30% من مدّة الرحلة ، على عكس السفن العادية التي تمكث 60% من وقت رحلتها وانتقلت التكاليف بعد استخدامها من 22 دولار إلى 6 دولارات⁽²⁾.

فالحاوية إذن لم تحدث ثورة في عالم النقل بسبب اكتشاف التكنولوجيا لها، وإنما الحاجة استوجبت - أولا - وجود نقل متكامل، ثم بعد ذلك برزت الحاوية كأحسن أداة للإيفاء بتلك الحاجة، ولذا فإن أهمية الحاوية تبدو في أنّها تشكل القاسم المشترك بين العديد من أنواع الحمولات، وهي بهذه الصفة تعمل على تدفق البضائع باستعمال مختلف وسائط النقل⁽³⁾، ليكون النقل متعدد الوسائط هو الفائدة الأساسية لنظام الحاويات، وإحدى العوامل الهامة التي ساعدت الحاويات على أداء المهمة هو الاتفاق على استخدام أنواع نمطية منها، بحيث يمكن أن تنقل الحاوية من وسيلة إلى أخرى، عبر وسائط النقل المختلفة دون عائق.

⁽¹⁾ محمد صالح عبد الواحد ، التحوية والنقل ، بنك معلومات النقل البحري المصري ، المجلة الإلكترونية ، عدد 5 نوفمبر 2006:

<http://www.emdb.gov.eg/Arabic/service/ebulletin/release.aspx>

⁽²⁾ Ghazi Regainia, op.cité, p48

⁽³⁾ عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها على تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 63.

وهذا ما يميز الحاوية عن باقي وحدات الشحن، فبالنسبة لصندل الشحن Gabarie وهو عبارة عن وعاء شحن عائم يُقَطَّر إلى أرصفة الميناء، سواء أكان ذلك الميناء بحريا أو نهريا، ثم تشحن فيه البضاعة المراد نقلها، وبعد ذلك يقطر الصندل داخل البحر الإقليمي إلى حيث تنتظره السفينة. إلا أن البضاعة المحملة على هذه الصنادل يجب أن تفرغ منها في الميناء ويعاد شحنها من جديد في وسائل النقل البرية، ومن ثم لا تصلح للنقل متعدد الوسائط، في حين أن الحاويات لا يقتصر استعمالها على المرحلة البحرية من النقل وإنما تغطي المراحل كلها، برية وبحرية وحتى جوية أحيانا⁽¹⁾.

بالنسبة للطبالي les palettes وهي منصة نقالة تجمع فوقها وحدات البضاعة، ثم تشحن بها على ظهر السفينة إلى أن تُفَرَّغ منها بها في ميناء الوصول، فهي الأخرى لا تصلح للنقل متعدد الوسائط باعتبارها أقل نفعاً من الحاويات، ولا تكون البضائع عليها آمنة كتلك التي تعبأ داخل حاويات⁽²⁾.

إلا أن هذه الامتيازات الموجودة في استخدام الحاويات لا تمنع من وجود عيوب تتركز خاصة في انعدام التوازن في تدفق البضائع مما يجعل الحاويات تعود فارغة أو يتم استيرادها فارغة لإعادة تصديرها معبئة⁽³⁾، وفي ذلك خسارة لمالك الحاوية أو مستأجرها.

وفي تعليقه عن قرار محكمة النقض الفرنسية لـ 8 جوان 1993 يعتبر Yves Tassel أن الحاوية سرية، كون أن الترقيم الخاص بها هو الذي يعرفها دون أن يكشف فحواها، كما قد تكون غير ملائمة بسبب إحكام إغلاقها، مما قد يضر بالبضاعة، كما

(1) إبراهيم مكّي، المرجع السابق، ص 23.

(2) إبراهيم مكّي، المرجع السابق، ص 24.

(3) « le refus de la conteneurisation en raison du retour a vide des conteneurs, cette position à été dans certains pays, un facteur de retardement du développement du conteneur » : Regainia Ghazi, op- cité, p 56.

أما تساعد على الأفعال غير القانونية والإجرامية التي يمكن أن تنفذ بواسطتها، بسبب عدم تمكن الناقل من فحص البضاعة، حيث يتسلم الحاوية معبأة ومختومة⁽¹⁾.

المطلب الثاني: الإطار القانوني والشروط الخاصة بعقد النقل بالحاويات

نظرا لاستعمال الحاويات في النقل الدولي أكثر منه في النقل الداخلي، فقد وضعت معاهدات واتفاقيات دولية تعمل على تنسيق وتسهيل هذا الاستعمال⁽²⁾، والجزائر كغيرها من الدول التي وقعت على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات قامت بوضع قواعد قانونية داخلية لتنسيق الاستعمال "فرع أول". من ناحية أخرى فإن هناك مصطلحات متعلقة بالحاويات مرتبطة خصوصا بـمميزات الحاوية أو بطريقة النقل من أجل الاستغلال الأمثل للحاويات وهي بمثابة شروط خاصة بعقد النقل بالحاويات "فرع ثاني".

الفرع الأول: النصوص القانونية الداخلية المتعلقة بالحاويات

تتمثل النصوص الأساسية المتعلقة بالحاويات في التشريع الجزائري في:

* المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21-01-1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02-12-1972⁽³⁾، والمصادقة على هذه الاتفاقية يسمح بالمحافظة على درجة عالية من السلامة للعنصر البشري عند استعمال الحاويات، باعتبار أن الاتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها، كما أنها تمكن من تيسير عمليات النقل الدولي.

فقد حددت الإتفاقية الجمركية للحاويات كافة المتطلبات الواجب توفرها من وجهة النظر الجمركية في الحاويات وكيفية التعامل معها أثناء عمليات النقل الدولية،

⁽¹⁾ « le conteneur est secret, inadéquat parfois et d'une certaine façon criminogène » :

cass.com, 8 juin 1993, navire Neptune – Garnet, DMF1994, Obs, Yves Tassel, p 359.

⁽²⁾ وأهم هذه الاتفاقيات اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات لـ1972، اتفاقية TIR لـ1975، اتفاقية اسطنبول لـ1990 والتي

سبق الحديث عنها عند تعريف الحاويات.

⁽³⁾ ج.ر. رقم 04، المؤرخة في 24/01/1978.

وجدير بالذكر أن بنود وأحكام هذه الاتفاقية تقتصر فقط على الحاوية نفسها المستخدمة في عملية النقل سواء أكانت فارغة أو محملة ولا تتعداها إلى الاجراءات التي تتبع تجاه البضائع الموجودة داخل الحاويات في محطات تفريغها النهائية .
وتعالج أحكام هذه المعاهدة الدولية - من بين أمور أخرى - الجوانب الهامة التالية بصورة تفصيلية:

1- تسهيلات السماح المؤقت بدخول الحاويات (محملة أو فارغة) إلى إحدى البلاد وإعادة تصديرها في غضون ثلاثة أشهر بدون تطبيق الاجراءات المطولة التي تتبع في أحوال الاستيراد أو التصدير العادية والخطوات الواجب اتباعها في هذه الأحوال.

2 - كافة الأحكام اللازم توفرها من أجل ضمان صلاحية الحاوية لنقل البضائع داخلها في عمليات النقل الدولية بضمن الأختام الجمركية الموضوعة عليها في بلد المنشأ والتي يتم قبولها من قبل السلطات الجمركية في البلدان الأخرى التي تمر بها البضاعة بدون إعادة التفتيش الجمركي عليها . وتشمل هذه الأحكام الجوانب التالية:

- الشروط والمواصفات الفنية والتصميمية المفروض توفرها في مختلف أنواع الحاويات المستخدمة من أجل التحقق من صلاحيتها لعمليات النقل المذكورة أعلاه.

- الخطوات الواجب اتباعها لقبول الحاويات التي تتوفر فيها الشروط والمواصفات السابقة واصدار شهادات الصلاحية للتصديق على ذلك من قبل الهيئات التي تناط بها هذه المهمة والحالات التي يتم فيها هذا التصديق .

3- العلامات والرموز واللوحات المفروض تواجدها على الحاوية من الخارج والادلة على مالكةا أو المسئول عن تشغيلها .

- تحديدها من بين الحاويات المتواجدة لدى مالكةا أو المسئول عن تشغيلها.

- الوزن الفارغ لها.

- صلاحيتها للنقل الدولي بضمن الأختام الجمركية لبلد المنشأ.

- الرقم المتسلسل للإنتاج المعطى من قبل المصنع.

- شروط وحدود استخدام الحاوية الفارغة في حركة النقل داخل بلد العبور .

وقد أكد المشرع الجزائري بعد ذلك على أهمية الحاويات بموجب القانون رقم 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، حيث نصت المادة 42: "يجب على الإستثمارات الخاصة بالتجهيزات والهياكل القاعدية في مجال نقل البضائع أن تتكفل بالحاجات التي تنشأ عن إستعمال مناهج تصريف البضائع التي تقلل من تكرارية انقطاع الحمولة وتزيد في السرعة وفي شروط الأمن وتحسّن بوجه عام مردودية نظام النقل وسيولته."

* المرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 12-01-1998 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26/06/1990⁽¹⁾.

* قانون الجمارك الجزائري⁽²⁾، الذي تناول الأنظمة الجمركية الاقتصادية في فصله السابع حيث نصت المادة 115 مكرر: "تشمل الأنظمة الجمركية الاقتصادية العبور، المستودع الجمركي، القبول المؤقت...". وتمكن هذه الأنظمة من تخزين البضائع وتحويلها واستعمالها وتنقلها بتوقيف الحقوق الجمركية والرسوم الأخرى وتدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي الخاضعة لها.

كما نص القانون الجمركي في المادة 174 على القبول المؤقت، فعرفه كالتالي: "يقصد بالقبول المؤقت النظام الجمركي الذي يسمح بأن تقبل في الإقليم الجمركي البضائع المستوردة لغرض معين والمعدة لإعادة التصدير خلال مدة معينة مع وقف الحقوق والرسوم، ودون تطبيق المحظورات ذات الطابع الاقتصادي:

أ- إما على حالتها، دون أن تطرأ عليها تغيرات باستثناء النقص العادي للبضائع نتيجة استعمالها.

ب- وإما بعد تعرضها لتحويل أو تصنيع أو معالجة إضافية أو تصليح في إطار القبول المؤقت من أجل تحسين الصنع."

(1) ج.ر رقم 02، المؤرخة في 17/01/1998.

(2) القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 والمتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

وخصص نفس القانون القسم الحادي عشر لنظام القبول المؤقت مع إعادة التصدير على حالتها، حيث بين في المادة 180 منه، البضائع التي تستفيد من هذا النظام من بينها الحاويات، إذ جاء فيها: "يقبل خاصة من أجل إعادة تصديره على حالته تحت نظام القبول المؤقت ما يأتي:

- الحاويات والألواح والتعليقات والعينات والبضائع الأخرى المستوردة في إطار عملية تجارية للقيام بالاختبارات أو الإستعراضات ...".

بعد ذلك حدد المقرر الصادر عن المديرية العامة للجمارك المؤرخ في 1999/02/03 شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة، إذ بين إجراءات الاستفادة من نظام القبول المؤقت وحدد صلاحيات السلطة المعنية بمنح الترخيص والمدة المحددة للبضائع المقبولة مؤقتا للمكوث في الإقليم الجمركي.

من جهتها فصلت التعليمات والمذكرات المتخذة من طرف مكتب التشريع والتنظيم إلى جانب الديوان في مجال تطبيق الإجراءات الجمركية المتعلقة بالنظام الجمركي الذي تخضع له الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي في إطار عملية تجارية أهمها:

- المذكرة رقم 177 / م وج / م ف 3 / ت ت / المؤرخة في 1978/02/22 المتعلقة بنقل البضائع بالحوايات.

- التعليم رقم 21 / م ع ج / الديوان / 120 المؤرخة في 1995/07/17 المتعلقة بالقبول المؤقت للحوايات والاستفادة من إجراء الحساب المفتوح.

وعليه فإن النصوص الداخلية، كما هو الشأن بالنسبة للاتفاقيات الدولية، قد أدرجت الحاويات ضمن البضائع التي تستفيد من نظام القبول المؤقت والتي تقبل من أجل إعادة تصديرها على حالتها، أي دون أن تطرأ عليها تغييرات باستثناء النقل العادي نتيجة الاستعمال، وذلك لمدة معينة مع وقف الحقوق والرسوم ودون تطبيق تدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي.

الفرع الثاني: الشروط الخاصة بعقد النقل بالحاويات

إن تطور النقل بالحاويات، خاصة في مجال النقل البحري أحدث عددا من الشروط لغايات عملية، يعبر عنها بمختصرات أنجلو سكسونية، بعضها تعبّر عن صفات ومميزات الحاوية، مثلا: مصطلح: CTS يدل على حاوية للبضائع الجافة ومصطلح CTR يستعمل للتعبير عن الحاويات بالمبردات.

وهناك مختصرات أخرى أكثر أهمية، كونها مرتبطة بطريقة النقل فنجد:

LCL⁽¹⁾: وتدل على أن البضائع المشحونة، تشغل حيزا أقل من حجم الحاوية وهو نظام فعال للشحنات الصغيرة التي تشكل قسما صغيرا من الحاوية، بحيث يوفر استخدام الشحن الجزئي في أجور الشحن البحري. أي أن هذا الشرط يكون في حالة الحاوية المشتركة حيث أن البضاعة التي تخص مجموعة من الشاحنين تسلم إلى الوكيل بالعمولة للنقل في قاعدة أو محطة الحاويات، ويقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتعبئة البضاعة داخل الحاوية، حيث يتسلمها الناقل من القاعدة أو يقوم الوكيل بالعمولة للنقل تسليمها له في ميناء الشحن⁽²⁾.

كما يدل مصطلح LCL changes أن مصاريف شحن وتفريغ البضائع من الحاوية محصل عليها من قبل الناقل بالنسبة للبضائع التي يتولى تجميعها أو فكها⁽³⁾.
FCL⁽⁴⁾: يعبر هذا المصطلح على أن الحاوية معبئة بكاملها ببضائع متجانسة يتم نقلها دون انقطاع. وما يجري عليه العمل في حالة الحاويات المرسله لشخص واحد FCL هو

⁽¹⁾ « less than container load : c'est-à-dire lot de marchandises occupant un volume moindre que celui offert par le conteneur utilisé » : lamy transport -lexique des termes juridiques et techniques- Tome 2, 2009, p 53.

⁽²⁾ عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 96.

⁽³⁾ LCL changes : « Frais de mise en conteneur (enpotage et / ou déchargement des marchandises (dépotage) perçus par les lignes pour les marchandises dont elles assurent le groupage et le dégroupage » : lamy transport -lexiques des termes juridiques et techniques, op- cite, p 53.

⁽⁴⁾ FCL « Abréviation de « full container load » c'est-à-dire conteneur chargé complet, le terme s'applique en fait à tout conteneur remis complet à la ligne ou livré complet par

تسلم الشاحن حاوية فارغة في مكان تعبئة البضاعة، حيث يقوم بتعبئتها، ومن ثم تُسلم للناقل وتسمى هذه الحالة "الحاوية تعبئة المصنع" وعلى ذلك فإن الاستلام في هذه الحالة يحدث في مكان داخل البلاد، وليس في ميناء التحميل⁽¹⁾. فالناقل إذن يتسلمها كاملة دون أن يتدخل في شحنها أو تفريغها من البضائع، وينتج عن ذلك أن الناقل البحري الذي يأخذ على عاتقه مهمة نقل حاوية FCL دون تحفظ، يكون مسؤولاً عن تنفيذ عقد النقل من الباب إلى الباب بما فيها المرحلة البرية.

FCL/FCL⁽²⁾: يدل على أن الناقل لا يلتزم بالضرورة بإيصال الحاوية إلى ميناء الشحن، أو بتنفيذ النقل اللاحق للمرحلة البحرية، فيتلقى الحاوية مشحونة بالبضائع ومحكمة الغلق وبالتالي لا يكون مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن طريقة الشحن، كإصابة البضاعة برطوبة مفرطة⁽³⁾.

FCL/LCL⁽⁴⁾: يعبر عن استيلاء الحاوية من قبل الناقل في مخزن أو مكان الشاحن، ولكن يقوم بتسليمها في ميناء التفريغ لمرسل إليهم مختلفين.

LCL/LCL⁽⁵⁾: ويقصد به استيلاء الحاوية من ميناء الشحن وتسليمها في ميناء الشحن.

LCL/FCL⁽⁶⁾: ويقصد به استيلاء الحاوية في ميناء الشحن والمعبأة ببضائع لمرسلين مختلفين وتسلم في مخازن مرسل إليه واحد، أي أن المرسل إليه يتولى تفريغ الحاوية وهنا تطرح الإشكالية بالنسبة للحالات التي يقوم فيها الناقل بإصدار عدة سندات شحن، كما

celle-ci sans intervention pour l'empotage ou le dépotage des marchandises » lamy transport, lexique des termes juridiques et techniques, op-cité, p 40.

(1) عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 96.

(2) FCL/FCL : « conteneur assurant un transport domicile / domicile, le transporteur maritime n'assurent pas forcément les pré et post acheminements terrestres » : lamy transport- lexique des termes juridique et technique, op-cité, p 40.

(3) CA. Aix en provence, 2^e ch, 6 avril 2000, Juris data n° 2000-117284, p 24.

(4) FCL/LCL : « conteneur chargé à domicile mais délivré au port de débarquement » lamy transport -lexique des termes juridique et technique, op-cité, p 40.

(5) LCL/LCL : « conteneur chargé au port d'embarquement et delivré au port de d débarquement, op-cité, p 53.

(6) LCL/FCL : « conteneur chargé sur le port d'embarquement, mais délivré à domicile ou au lieu convenu de livraison » : Ibid.

حصل في قضية أمام القضاء الفرنسي، تلخص وقائعها في أن الشاحن قام بتعبئة حاوية بـ 447 صندوق من الملابس، فأصدر الناقل بموجب ذلك سندي شحن (02) يتضمنان شرط LCL/FCL، الأول من أجل 395 صندوق من الملابس، والثاني من أجل 52 صندوق، مع أن المرسل إليه هو نفس الشخص، وفي ميناء التفريغ، طالب المرسل إليه الذي لم يكن بحوزته سوى سند الشحن الأول بتسليمه الـ 395 صندوق من الملابس محل عقد البيع الذي قام بإبرامه -حسب قوله- إلا أن وكيل السفينة احتج بأن مصطلح LCL/FCL يعني أن الحاوية تسلم بكاملها إلى المرسل إليه الذي يتولى تفريغها ومن ثم عليه تقديم سند الشحن الثاني، هذا ما أدى بالمرسل إليه إلى مطالبة الناقل ووكيله بالتعويض عن الأضرار التي أصابته نتيجة إلغاء صفقة بيع البضاعة "الـ 395 صندوق" الذي سبق أن أبرمه، فاعتبرت المحكمة أن خطأ الناقل لم يكن في كونه قام بإصدار سندي شحن LCL/FCL بالنسبة لحاوية واحدة تضم بضاعة موجهة لنفس المرسل إليه، وإنما في الامتناع عن تسليم البضاعة "الـ 395 صندوق" بالرغم من تقديم المرسل إليه لسند الشحن⁽¹⁾.

الجدير بالذكر أن الحاوية التي يقوم بتعبئتها متعهد النقل متعدد الوسائط -بوصفه وكيلا بالعمولة للنقل- ويقدمها إلى الناقل تعد حاوية FCL كونه يعمل في مواجهته باسمه لحساب المرسلين. أي أنها لا تعد LCL باعتبار أنها تحتوي على بضائع لعدة مرسلين.

⁽¹⁾ Arrêt JDH Textiles. C. Ageco CHCI et Hilaya Express, CA. Rouen, 29 Avril 1999 - DMF 2000 - Obs: Yves Tassel : cité par Yves Tassel- transport multimodal transmaritime. revue neptunus, http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nep21/nep21_3.pdf , p04 et s.

المبحث الثاني: الصعوبات القانونية الناجمة عن استخدام الحاويات

تسبب النقل بالحاويات في إثارة العديد من المشكلات القانونية خاصة تلك المتعلقة بتقديم الحاويات وتعبئتها، التحكم في درجة حرارة الحاوية، نقلها على السطح، سلامتها وغير ذلك . فقبل الشحن، غالبا ما تسلم الحاوية لمتعهد النقل أو ممثله معبأة بالبضاعة وأيضا مقفلة ومختومة (Sceller) لحمايتها من السرقة، وإن كان وجود قفل محكم للحاوية والختم عند الوصول لا يعتبر حالة من حالات إعفاء متعهد النقل من المسؤولية، كون أن ذلك لا يعد ضمانا لعدم التعدي على الحاوية⁽¹⁾. كما أنه ومن أجل استكمال الإجراءات الجمركية ليس أمام متعهد النقل إلا فتح الحاوية من أجل فحص محتواها.

إضافة لذلك وبالرغم من تصريحات الشاحن بتعبئة الحاوية بالبضاعة قد يكتشف متعهد النقل عند الوصول أن الحاوية فارغة، كما حدث في واقعة أمام القضاء الفرنسي أن سند الشحن نصّ على نقل 13 حاوية، يفترض شحنها بـ 5000 غلاف كرتون Cartons من الألبسة وزنها 50 طن وبقيمة 3 ملايين فرنك، وبفتح الحاويات عند الوصول تبين أنها لا تحمل إلا أغلفة كرتون فارغة⁽²⁾. لذلك ما على متعهد النقل إلا أن يضع في سند الشحن تحفظات مسببة، أو أن يمتنع عن ذكر تصريحات الشاحن المشكوك فيها.

من ناحية أخرى فإذا كان النقل بالحاويات ، قد سهل النقل على السطح، إلا أنه أحدث التزامات جديدة على الناقل، خاصة فيما يتعلق بالحاويات المبردة، أين يقدم الشاحن تعليمات خاصة، كأن تكون الحاوية مزودة بجهاز التبريد الخاص بها:

⁽¹⁾ « ... les plombes ne sont pas une garantie d'inviolabilité du conteneur », CA Rouen 2^e ch, civ, 4 avril 1996- juris Data n° 1996, cité par :paulette Veaux- Fournier, Daniel veaux, op-cité, p 14.

⁽²⁾ CA. Aix -en -provence, 2^e ch. civ, 14 sept 2001, DMF 2002, p 594 note Y .Tassel.

conteneur iso- therme، أو يتعين تغذيتها بتيار كهربائي من مصدر خارجي، أي الخاص بالسفينة أثناء الرحلة .conteneur reefer van.

يطرح النقل بالحاويات أيضا، عند الوصول بالنسبة للنقل متعدد الوسائط، إشكالية المرحلة التي تضررت فيها البضائع أو الحاوية نفسها، من أجل نسب المسؤوليات، حيث أن ذلك لن يتسنى بفتح الحاوية أو الطرود، فتبقى الخبرة ضرورية لتحديد فترة وقوع الضرر.

لذلك سوف نتطرق إلى الصعوبات القانونية الناجمة عن استخدام الحاويات في مختلف العمليات التي يمر بها عقد النقل متعدد الوسائط، بدءا بالعمليات السابقة على تنفيذه "مطلب أول" وانتهاء بالعمليات المعاصرة لتنفيذ العقد "مطلب ثاني".

المطلب الأول: العمليات السابقة على تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بالحاويات

إذا كان اختيار الطريقة التي يتم بها نقل البضائع سواء بواسطة الحاوية أو دونها قرار مرجعه في النهاية إرادة المرسل من تلقاء نفسه أو بناء على مشورة متعهد النقل. فإنه في إطار النقل متعدد الوسائط تعتبر الحاويات أفضل الوحدات تجمعا للبضائع بغرض نقلها عبر الوسائط المختلفة مع ضمان حمايتها قدر المستطاع. عندئذ يثور التساؤل حول الشخص المتعاقد مع الشركات المالكة للحاويات، هل هو المرسل أم متعهد النقل؟ وذلك لما ينتج من إشكالية تتعلق بمدى وجود علاقة بين عقد إيجار الحاوية المقدمة من قبل متعهد النقل وعقد النقل متعدد الوسائط "الفرع الأول". كما تطرح المرحلة السابقة لتنفيذ النقل متعدد الوسائط مسألة تعبئة الحاوية بمعنى وضع البضائع داخل الحاوية ورصّها بما يضمن استقرارها أثناء الرحلة. وهنا أيضا يطرح التساؤل حول الشخص القائم بهذه العملية تحديدا للمسؤولية "الفرع الثاني".

الفرع الأول: تقديم الحاويات

إن النقل بالحاويات، يستلزم أولاً توفير حاوية تتلاءم مع نوع وطبيعة البضاعة المنقولة، فإذا كان يمكن للحاويات أن تكون محلاً لعقد بيع⁽¹⁾، إلا أنه نادراً ما يقدم الشاحن على شراء حاوية لاستخدامها في نقل بضائعه، إذ من غير المؤكد أن تتم بيوعه الدولية المقبلة على نفس نوع البضاعة أو بنفس الوزن والحجم، كما أنه وفي ظل نظام الحاويات النمطية، ذات الأبعاد المحددة، قد لا يحتاج الشاحن عادة إلى المساحة الكلية للحاوية فيعود عليه شراءها بالخسارة، لذلك فالغالب أن تكون الحاوية محلاً لعقد إيجار يكون فيها متعهد النقل المؤجر نفسه، سواء أكان يملكها أن يستأجرها من الغير، فيضعها تحت تصرف مرسل البضاعة المستأجر، مقابل بدل إيجار، إلا أن هذه الطريقة، توجد عادة في حالة كون بضاعة المرسل تملأ الحاوية كاملة. غير أن الناقل، إذا استلم للنقل بضائع من عدة مرسلين، لا تكفي كل منها إلى ملء حاوية، وكانت جميعها مرسلة إلى جهة واحدة، قد يلجأ إلى تجميع تلك البضائع في حاوية، بمبادرة منه وعلى مسؤوليته، دون اتفاق مع الشاحنين، وإنما لضبط عمله، ثم يتم فتح الحاوية في مكان الوصول، وتسليم كل مرسل إليه البضاعة التي تخصه⁽²⁾.

وقد يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بصفته متعهد للنقل متعدد الوسائط بتجميع بضائع أكثر من شخص واحد، متى كان المرسل إليهم جميعاً في مكان وصول واحد، في داخل حاوية يملكها أو يستأجرها، ثم يقدمها إلى الناقل البحري في المرحلة البحرية وفي هذه الحالة يستصدر الوكيل بالعمولة للنقل سند شحن لأمره، يظهره لأمر وكيله في

⁽¹⁾ وهو ما يظهر في إحدى قرارات القضاء الفرنسي بتاريخ 21 جانفي 1994، حيث تقرر فسخ عقد بيع حاوية، بسبب تسليم البائع لحاوية مخالفة للمواصفات المتفق عليها في العقد، وعليه يلتزم البائع بالتعويض الأضرار التي تسببت فيها الحاوية.

CA Rouen, 2^e ch, Civ, 21 janv 1994, juri, Data n° 1994-041043 : « ... la résolution de la vente doit être prononcée des lors qu'il est établi que le conteneur livré n'était pas conforme à la commande et le vendeur doit supporter les conséquences du sinistre causé par ce conteneur ».

⁽²⁾ ابراهيم مكّي، المرجع السابق، ص 25.

ميناء الوصول ليقوم الأخير باستيلاء الحاوية، ثم فتحها، وتسليم كل بضاعة إلى صاحب الحق في استيلائها.

من ناحية أخرى، نجد شركات خاصة تملك حاويات من أنواع مختلفة، تعرضها للإيجار، لمن يشاء من مرسلي البضائع أو متعهدي النقل بموجب اتفاقات خاصة "بالمدة أو بالرحلة وغالبا تعين الأجرة في العقد على أساس اليوم"⁽¹⁾.

من الناحية القانونية إذا قام الشاحن بتأجير الحاوية من إحدى الشركات المختصة بذلك - أي أنها لا تنفذ عقد النقل - فإنه لا وجود لرابطة قانونية بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل المبرم بين المرسل مستأجر الحاوية ومتعهد النقل فطالما أن مقدم الحاوية هو الغير "إحدى شركات الحاويات" فالعقد الذي يربطه بالمرسل لا يعدو أن يكون مجرد إيجار أشياء يفتقد أي صلة بعقد النقل متعدد الوسائط، وترتبا على ذلك تكون شركة الحاويات "المؤجر" المسؤولة عن أية أضرار تلحق بالبضاعة نتيجة الحالة السيئة للحاوية أو عدم إحكام جوانبها⁽²⁾.

إلا أن الإشكال يدق في حال قيام متعهد النقل نفسه بتقديم الحاوية للشاحن وذلك لوجود التداخل القانوني من عقد إيجار الحاوية وعقد النقل، والذي تسببت فيه وحدة أطراف كلا العقدين، لذلك وجب التفصيل في هذه الحالة.

أ - الحاوية المقدمة من قبل متعهد النقل⁽³⁾ "طبيعة العقد":

هذه الفرضية غالبا ما تطرح، مما يستدعي ضرورة التعرف على طبيعة العقد الذي يربط الناقل بالشاحن، فيما يتعلق بتوفير أو تقديم الحاوية وعلاقته بعقد النقل، وما يترتب عن ذلك من نتائج.

(1) المرجع السابق، نفس الموضوع.

(2) CA rouen, 2^ech, Civ, 18 déc 1997, juris- Data n° 1997 - 056654.

(3) سيتم الحديث عن متعهد النقل متعدد الوسائط باعتباره ناقل مهني، فيما أنه هو الذي يتسلم البضائع من أيدي المرسلين ويتعهد بهذا النقل غالبا ما يعامله القضاة على أنه ناقل، ويعاني من مسؤولية هذا الأخير.

إن تقديم الحاوية من قبل متعهد النقل هو بمثابة إيجار لمنقول، وهو ما قضت به محكمة استئناف Versailles بتاريخ 14 جانفي 1999⁽¹⁾، حيث ذهبت أنه باعتبار عقد إيجار الحاوية هو عقد إيجار منقولات، فإن الحاوية وإن كانت تبقى في حراسة متعهد النقل وتحت سيطرته من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، إلا أن هذا لا يمنع من أن الانتفاع بالحاوية انتقلت إلى المرسل المستأجر طيلة مدة الإيجار، وكونه مستأجرا للحاوية قررت محكمة الاستئناف إلزام متعهد النقل بالتعويض عن الأضرار التي أصابت الشاحن بسبب العيوب الخفية في المنقول المؤجر "الحاوية" مستندة إلى قواعد القانون المدني المتعلقة بإيجار المنقولات⁽²⁾.

ويعتبر تقديم متعهد النقل للحاوية عقد إيجار لها، حتى وإن كان المقابل الذي يدفعه الشاحن هو أجرة إجمالية تتضمن عملية النقل وتقديم الحاوية، إذ يبقى هذا التقديم عقد معاوضة⁽³⁾، بما أن متعهد النقل يأخذ بعين الاعتبار عند حسابه لأجرة النقل بدل إيجار الحاوية.

إلا أنه بالرغم من اعتبار تقديم الحاوية إيجارا لمنقول فهذا لا يمنع من تمتعه ببعض الخصوصية، ذلك أنه قد يكون متعهد النقل الذي يعتبر مؤجرا للحاويات، في علاقته بالمرسل، هو نفسه مستأجرا لتلك الحاويات، فنكون أمام إيجار من الباطن⁽⁴⁾، وقد قضت محكمة الاستئناف Aix en provence بتاريخ 31 ماي 1990 أن مقدم الحاوية وإن كان مستأجرا لها، يمكن أن يكون مسؤولا في مواجهة المرسل عن وجود عيب بالحاوية. وإذا

⁽¹⁾ CA Versailles, 12° ch, Sect 1, 14janv 1999, DMF 1999, p 933, obs cl Humann, juris-Data, n° 1999 – 104337 et n° 1999 – 040894.

⁽²⁾ تعرف المادة 467 من القانون رقم 07-05 المؤرخ في 13/05/2007 المعدل والمتمم للقانون المدني الجزائري، الإيجار أنه "عقد يمكن المؤجر بمقتضاه المستأجر من الانتفاع بشيء لمدة محددة مقابل بدل إيجار معلوم. يجوز أن يحدد بدل الإيجار نقدا أو بتقديم أي عمل آخر".

⁽³⁾ ومن ثم لا يمكن اعتبار تقديم متعهد النقل للحاوية للشاحن، عارية استعمال، على أساس أن العارية هي من عقود التبرع، وهذا طبقا للمادة 538 من الق.م.ج: "العارية عقد يلتزم بمقتضاه المعير أن يسلم المستعير شيئا غير قابل للاستهلاك ليستعمله بلا عوض لمدة معينة أو في غرض معين، على أن يردده بعد الاستعمال".

⁽⁴⁾ p.Veaux, Fournerie, Daniel Veaux, op-cité, p 17.

كان العيب خفياً، واضطر متعهد النقل إلى تعويض الشاحن عن الأضرار اللاحقة به من جراء هذه العيوب كان له الرجوع بالتعويض عن الشركة المصنعة للحاوية⁽¹⁾.

وعليه فإنه قد يعهد المرسل إلى متعهد النقل متعدد الوسائط الذي قدم له الحاوية بأن يتعاقد لحسابه على نقل الحاوية مع الناقل البري، حينئذ تكون لمتعهد النقل: صفة مؤجر الحاوية، صفة ناقل الحاوية في النقل الأول وصفته كوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل الثاني، حيث يبرم عقد نقل الحاوية باسمه ولكن لحساب موكله المرسل.

ب- علاقة عقد إيجار الحاوية بعقد النقل متعدد الوسائط:

تعتبر الحاوية هي الأداة الرئيسية للنقل متعدد الوسائط l'outil roi بدونها لا يمكن حتما إبرام عقد النقل، أو على الأقل تنفيذه، فإذا كان متعهد النقل هو من يقدم الحاوية ثار التساؤل حول علاقة عقد إيجار الحاوية بعقد النقل متعدد الوسائط، وما إذا كان من الممكن اعتبار الأول تابعا للثاني، أم أن لكل منهما ذاتيته المستقلة؟

لم تتخذ المحاكم الفرنسية عند طرح مسألة علاقة عقد إيجار الحاوية بعقد النقل في مرحلته البحرية، موقفاً موحداً، بل جاءت الأحكام في البداية متباينة، وشهدت حالة من التردد إزاء مدى التأثير الذي يمارسه عقد النقل، على عقد إيجار الحاوية، خصوصاً وأن أطرافهما واحدة، علاوة على أن العقد الثاني لازم لإبرام العقد الأول، فاتجهت بعد الأحكام إلى التأكيد على انفصال عقد إيجار الحاوية المقدمة من متعهد النقل عن عقد النقل ذاته.

في دعوى منظورة أمامها قضت محكمة استئناف Versailles بتاريخ 14 جانفي 1999 -الحكم السابق الإشارة إليه- أن: "عملية النقل التي تتم بواسطة حاوية مؤجرة من متعهد النقل، لا تشكل في مجملها عقد نقل واحد يجسده سند الشحن، ولا حتى عقداً مركباً، بل هي تغطي اتفاقيين منفصلين لكل منهما ذاتيته الخاصة من دون أي رابطة بينهما غير قابلة للتجزئة أو ارتباط قانوني، إذ أن التفاوت بين أجرة النقل ومقابل إيجار

(1) CA Aix, en provence, 2^ech, Civ 31 mai 1990, BTL 1990, p 663, Ibid.

الحاوية لا يسمح بوجود وحدة تعاقدية، ولا باعتبار عقد الإيجار عقدا ثانويا بالنسبة لعقد النقل، وإذ أن وجود العقد الثاني لا يشترط وجود العقد الأول، لأنه بحسب تجهيز السفينة، قد لا يحدث إيجار لحاوية في الأساس، أو ينعقد العقد مع شخص من الغير أجنبي عن عقد النقل، وإذ أنه حتى ولو كانت السفينة لا تحتوي على عنابر مبردة، فإن سبب استئجار حاويات مبردة ليس عقد النقل، وإنما الانتفاع بهذه التجهيزات للحفاظ على البضائع تبعا لخصائصها، وإذ أنه بافتراض أن عقد الإيجار تابع لعقد النقل فإن هذا الوضع لا يمكن أن يؤدي إلى ادغام الأول في الثاني وبالتالي افتقاده لنظامه القانوني الخاص...»⁽¹⁾.

في المقابل شددت أحكام أخرى على الصلة بين عقدي إيجار الحاوية وعقد النقل، وطابع التبعية الذي يحمله العقد الأول في علاقته بالثاني، بل وصل الأمر إلى حد وصف هذه التبعية في بعض الحالات بأنها منيعة *insurmontable* لا يمكن فصلها من الناحية القانونية⁽²⁾.

(1) .CA versailles, 12e ch, Sect 1, 14 janv 1999, Navire St Georges, DMF 1999, p 933, obs Cl.Humann « Contrairement à ce que soutient la Société CGM Sud (fournisseur et transporteur des conteneurs litigieux) l'opération de transport ainsi réalisée ne constitue pas un seul contrat de transport matérialisé par le connaissance ni même un contrat complexe, dès lors qu'elle recouvre deux conventions distinctes et autonomes, sans rapport d'indivisibilité ni même d'interdépendance juridique ; que la disproportion entre le prix du transport et le prix de la location n'est pas de nature à caractériser une unité contractuelle ni à établir que le contrat de location est subordonné au contrat de transport ; que l'existence de celui-ci ne conditionne pas l'existence de celui-là, puisque, selon l'équipement du navire, la location peut ne pas avoir lieu ou peut être conclue avec un tiers au contrat de transport ; que, même si le navire ne comporte pas de cales réfrigérées, la cause de la location des conteneurs frigorifiques n'est pas pour autant le contrat de transport, mais la jouissance de ces matériels pour la conservation des marchandises en fonction de leurs caractéristiques ; qu'en admettant que le contrat de location soit l'accessoire du contrat de transport, cette situation ne peut conduire à assimiler le premier au second, et à lui faire perdre son régime juridique propre... »

(2) CA. Aix en provence, 2^ech, Civ, 21 juin 1994, BTL 1995, p 340 : cité par P.Veaux-Fournerie, Daniel Veaux, op-cité, p19.

وقد أبدت بعض المحاكم تمسكها بهذا الرأي حينما ذهبت إلى تطبيق أحكام التقادم الخاصة بالدعوى الناشئة عن عقد النقل على الدعوى التي يقيمها المرسل تأسيساً على عقد الإيجار، كما لو تعلق الأمر مثلاً بالحالة السيئة للحاوية المقدمة من متعهد النقل⁽¹⁾.

كذلك قضي بأن القواعد المتعلقة بالنقل البحري قابلة للانطباق على مسؤولية متعهد النقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة "فواكه جافة" بسبب عيب في عزل étanchéité الحاوية التي قدمها⁽²⁾.

قد يصعب التمييز في بعض الحالات بين مسؤولية متعهد النقل بوصفه هذا، كما في حالة الأضرار الناجمة عن عيب رص الحاويات على متن السفينة ومسؤوليته كمؤجر للحاوية، كما في حالة الأضرار الناجمة عن عيب في عزل الحاوية. فماذا لو أن الحاوية التي تسلمها المرسل من متعهد النقل كانت مستعملة وانتهى الأمر أثناء نقلها إلى حدوث ثقب فيها، أثر على البضاعة المنقولة بداخلها⁽³⁾؟

نجد بعض المحاكم الأخرى تنتهج موقفاً مغايراً مؤداه عدم تطبيق تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل على تلك المتولدة عن عقد إيجار الحاوية. ففي إحدى الدعوى كان النزاع متعلقاً بتعويض عن المهلة الإضافية للشحن والتفريغ « Surestaries » والمقدر بـ 47 000 دولار، طالب به متعهد النقل بمجهز السفينة، ومقدم الحاوية في نفس الوقت بسبب وقف الحاويات في ميناء الوصول لمدة 3 سنوات دون تفريغها بعد رفض السلطات الصحية لمحتواها من البضائع، وقد ارتأت المحكمة في هذه الدعوى أن تطبيق مدة التقادم الخاصة بعقد النقل "سنة واحدة" على دعوى متعهد النقل مؤجر الحاوية يؤدي إلى نتيجة غير معقولة *obsurde*، وهي رفض دعوى المطالبة بالوفاء رغم أن إيجار

⁽¹⁾ ex : T.com, paris, 26 Fév 1992, juris -Data, n° 1992 – 040164 : Ibid.

⁽²⁾ Ca. Aix, en provence, 2^ech, Civ, 21 juin 1994, Allianz France et a. c / I tel. containers et a : BTL 1995, p 340 : Ibid.

⁽³⁾ Ibid.

الحاويات لم تكن مدته قد انتهت بعد، وعليه فقد استندت المحكمة إلى عقد الإيجار، وأخضعت دعوى الوفاء للتقادم المنصوص عليه في القواعد العامة "عشر سنوات"⁽¹⁾.

ج- النتائج المترتبة على وجود علاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل متعدد الوسائط:

إن وجود متعهد النقل في عقد إيجار الحاوية وعقد النقل، كطرف مشترك، يوحى بشيء من التداخل بين نطاق تطبيق كل منهما إلا أن قيام متعهد النقل بتقديم الحاوية أو بوضعها تحت تصرف المرسل لا يؤدي بحد ذاته إلى تغيير لحظة تسلم البضاعة، فطالما أن البضاعة لم يتم تعبئتها داخل الحاوية، وتسلم متعهد النقل هذه الأخيرة، فإنه يكون تجاوزا للحقيقة القول بأن متعهد النقل قد تسلم البضاعة ليتعهد بالنقل، ومن ثم أصبح مسؤولا عنها. هذه المسؤولية لا يتحملها متعهد النقل إلا منذ تحريره سند النقل وتوقيعه عليه، وفي هذا الإطار رفضت محكمة استئناف Aix en provence دفع شركة التأمين، بمناسبة الأضرار التي أصابت الحاويات جراء الأمطار، بأن متعهد النقل مقدم الحاويات تسلم البضاعة قبل وصولها إلى رصيف الشحن. وتفصيل القضية أن كانت سندات الشحن محررة في أباديجان "ساحل العاج" وكانت البضاعة "كاكاو" موضوع هذه السندات، قد أصابها البلل بماء الوحل، أثناء مكوث الحاويات التي تحتويها على رصيف بميناء أباديجان، ولم يكن ممكنا طبقا لوقائع الدعوى مساءلة مقدم الحاوية بوصفه متعهد النقل نظرا لوقوع الضرر خارج فترة النقل. وفيما يتعلق بكونه مؤجرا للحاوية، قررت المحكمة أنه إذا كان واجبا على الحاوية حماية البضائع ضد تقلبات الجو، إلا أنه لا يمكنها ضمان العزل الكامل حال انغمارها في مادة سائلة، ومن ثم كان قضاؤها بعدم مسؤولية مقدم الحاوية عن بلل البضائع الحاصل لها قبل شحنها⁽²⁾.

⁽¹⁾ Ca. Aix, en provence, 19 févr 1987, navire Emalda, DMF 1988, p 757.

⁽²⁾ Ca. Aix, en provence, 9 décem 1999 navire jolly Rubino, DMF 2000, p 919, obs, Yves Tassel.

يترتب على وجود علاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل متعدد الوسائط أثر على مسؤولية النقل، حيث يقع على عاتق متعهد النقل مقدم الحاويات التزام بتقديم حاوية صالحة للاستعمال طبقا للغرض المخصصة له من أجل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالحالة التي تم استلامها عليها. وترتبا على ذلك، إذا كانت الحاوية المقدمة من قبل متعهد النقل معيبة أو في حالة سيئة، فإنه يعد مسؤولا كمؤجر عما يسببه هذا العيب أو تلك الحالة من أضرار تلحق بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية باعتباره ضامن للعيوب الخفية في مواجهة المستأجر وهي العيوب التي لم يتمكن المستأجر من اكتشافها عند فحص الحاوية فحصا عاديا⁽¹⁾.

لذلك قضي أن متعهد النقل الذي يقدم الحاوية للشاحن لا يمكنه أن يتمسك بوجود خلل في تشغيل الحاوية المبردة، ناتج عن عيب خفي فيها، ليستفيد من الإعفاء من المسؤولية⁽²⁾. باعتبار أن الحاوية لا تعتبر من ملحقات السفينة، وبالتالي وجود عيب خفي في الحاوية، لا يعتبر عيبا خفيا بالسفينة. ومن جانب آخر يلتزم متعهد النقل بالقيام بفحص دوري للحاويات لكشف ما يكتنفها من عيوب تمس صلاحيتها⁽³⁾.

(1) وهذا طبقا للقواعد المتعلقة بعقد الإيجار في القانون المدني، حيث تلتزم م 488 من الق.م.ج المستأجر بضمان العيوب الخفية التي تحول دون إمكان استعمال العين المؤجرة، أو تنقص من هذا الاستعمال نقضا محسوسا، باستثناء العيوب التي جرى التسامح فيها، غير أنه لا يضمن العيوب التي أعلم بها المستأجر، أو ثبت بأن المستأجر على علم لها وقت التعاقد.

(2) Ca. Rouen du 12 mars 1998, Navire louis Maeidk, « le transporteur maritime de marchandises ne peut valablement se prévaloir du mauvais fonctionnement d'un conteneur réfrigéré qu'il a fourni au chargeur pour invoquer à son profit le vice caché exonératoire de l'article 4-2, p) de la convention de bruxelles du 25 aout 1924 » : DMF 1998, p 1063.

(3) Cass. com, 13 juin 1995 ,BTL 1996, p 79 : « le transporteur maritime qui a mis un conteneur frigorifique à la disposition d'un chargeur et s'est engagé par contrat à fournir un materiel en état de maintenir à l'intérieur de ce conteneur au dessous d'une température spécifiée et responsable des dommages subis par des pellicules et autre produits photographiques, par suite de la défaillance de la sonde thermique, conséquence d'un défaut d'entretien qui lui est imputable ».

ويعتبر باطلا بطلانا مطلقا أي شرط يرد في سند الشحن من شأنه إعفاء متعهد النقل من المسؤولية التي تقع على عاتقه طبقا للقانون⁽¹⁾، كما لو نص في السند على عدم مسؤوليته عن الأضرار التي يمكن أن تحدث نتيجة خلل في نظام التبريد الملحق بالحاوية⁽²⁾. ومع ذلك إذا أثبت متعهد النقل مؤجر الحاوية بأن هذه الأخيرة كانت في حالة تشغيل جيدة قبل تعبئتها فإنه لا يعد مسؤولا عما يحدث للبضائع من أضرار بسبب خلل طرأ على الحاوية أثناء الرحلة⁽³⁾.

قضي في هذا الصدد أيضا، أنه إذا كانت الحاوية التي قدمها متعهد النقل قد تم تعبئتها بالبضاعة "أكياس من القهوة" تبعا لتعليماته وجرى شحنها على السفينة، فإنه يعد مسؤولا كناقل عن الأضرار التي تصيب هذه البضاعة من أضرار نتيجة تكون بخار بالداخل مماثل لذلك الموجود بعنابر السفينة⁽⁴⁾، وذلك إعمالا بنص المادة 773 من القانون البحري الجزائري⁽⁵⁾، التي تقضي بأن يلتزم الناقل بالمحافظة على البضائع التي تشحن على السفينة فال التزام الربان كمثل للناقل لا يقتصر على رص الحاويات على السفينة عند القيام، بل عليه أيضا أن يراقب هذا الرص، ويعتني بالحاويات طيلة الرحلة

(1) المادة 23، فقرة أولى من معاهدة هامبرج لعام 1978 والمادة 1/79 من قواعد روتردام 2008 "ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية، يكون أي بند في عقد النقل باطلا متى كان، ... (ب): يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري، عن الإخلال بواجب منصوح عليه في هذه الاتفاقية، أو يجد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وكذا المادة 811 من القا.ب.ج: "يعد باطلا وعدم المفعول كل شرط تعاقدي يكون هدفه أو أثره المباشر أو غير المباشر ما يلي: أ- أبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالناقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من هذا الكتاب ...".

(2) Ca. Aix, en provence, 2^ech, 21 sept 2000, marfret c/ Halvetia Arnal Somap, Revue Scapel 2000, trimestre 4, p 170 : « le transporteur maritime qui met à la disposition du chargeur un conteneur est responsable des avaries résultant de la défectuosité de ce conteneur et ne saurait prétendre au bénéfice du cas excepté tiré du vice caché du navire dés lors que le conteneur ne peut être assimilé à un élément intrinsèque du navire ».

(3) Ca. Paris, 5^e ch, sect A 23, oct 2002, BTL 2002, p 831.

(4) Cass com, 16 juill 1985, DMF 1987, p 283, et DMF 1988, p 150, obs, p. Bonassies, cité par p. Veaux Fournerie, Daniel Veaux, op-cité, p 20.

(5) تنص المادة 773 من القا.ب.ج: "يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل ورص البضاعة وصيانتها ونقلها وحراستها وبخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف، وحسب أعراف ميناء التحميل، وإذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع، يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك، وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن".

البحرية، فهو يقوم بتحويلها إذا تطلب الأمر ذلك، وإعادة رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة.

وفي كل الأحوال يجب على المرسل المستأجر أن يكون حريصا عند التحقق من حالة الحاوية المقدمة إليه قبل قبولها، ومن ثم يحدث أحيانا أن تكون الأضرار اللاحقة بالبضاعة المنقولة داخل الحاوية، بسبب خطأ مشترك لمتعهد النقل المؤجر والمرسل المستأجر، وفي هذه الحالة توزع المسؤولية عليهما بحسب نصيب خطأ كل منهما في وقوع الضرر. والمقصود هنا الحالة التي يقوم فيها الناقل البحري بتأجير الحاوية للناقل البري⁽¹⁾.

د- ذاتية عقد إيجار الحاوية:

بقي القضاء الفرنسي يتأرجح في حدود العلاقة القائمة بين عقد إيجار الحاوية المقدمة من متعهد النقل وعقد النقل، متجهها - بالرغم من ذلك - في أحكامه الحديثة نحو إعطاء عقد إيجار الحاوية ذاتيته الخاصة استقلالاً عن عقد نقل الحاوية ذاتها، وهو ما ذهبت إليه محكمة Versailles في الحكم الصادر بتاريخ 14 جانفي 1999 - السابق الذكر - عندما ذهبت المحكمة مسترسلة إلى أنه: "حتى لو اعتبر عقد إيجار الحاوية تابعا لعقد النقل البحري فإن هذا الوضع لا يمكن أن يؤدي إلى دمج الأول بالثاني، وبالتالي فقدانه نظامه القانوني الخاص به"⁽²⁾، وقد استندت المحكمة في حكمها الصادر ضد الناقل البحري على قواعد القانون المدني المتعلقة بإيجار المنقولات مستبعدة بذلك التقادم الناشئ عن عقد النقل البحري.

وبقي الأمر كذلك إلى أن صدر حكم محكمة النقض الفرنسية في 5 مارس 2002 والذي نقض حكم محكمة Versailles لـ 14 جانفي 1999 وكانت الدعوى المطعون

⁽¹⁾ Ca. Rouen, 28 Févr 1979, DMF 1980, p 461, cité par P.Veaux Fournerie, Daniel Veaux, op-cité, p 20.

⁽²⁾ يمكن قياس ذلك على قواعد الكفالة المدنية، فتنبعية الكفالة للالتزام الأصلي لا يؤدي بالضرورة إلى تطابق تام في النظام القانوني للالتزامين ودليل ذلك أن إثبات الكفالة يكون بالكتابة، ولو كان من الجائز إثبات الالتزام الأصلي بكل الطرق طبقا للمادة 645 من القا.م.ج، كما أن كفالة الدين التجاري هو عمل مدني باستثناء كفالة الأوراق التجارية طبقا للمادة 651 قا.م.ج.

في حكمها تتعلق بحاويتين مبردتين تحملان بضائع ذات نوعية تتطلب حفظها في درجة حرارة معينة وقد تم شحن الحاويتين في ميناء le havre الفرنسي على متن سفينة CGM Saint-Georges بغرض نقلهما بحرا إلى ميناء Degrad « Cannes » وذلك بواسطة الشركة العامة البحرية الجنوبية « CGM Sud »، وعند وصول البضائع لوحظ إصابتها ببعض الأضرار، فما كان من شركات التأمين إلا أن قامت بتعويض الشركة المرسله "الشاحن" لتحل بعد ذلك محلها في حقوقها اتجاه الناقل مقدم الحاويات، فذهبت المحكمة إلى أنه: "وحيث تبين للمحكمة قيام الشركة الناقلة بعد شحن الحاويات على السفينة بإبلاغ الشركة الشاحنة عن حدوث عطل في الحاويتين المبردتين، وأن جزءا من البضاعة قد تم نقله إلى الغرف المبردة الموجودة في السفينة التبريد، وأن وقوع الأضرار ناجم عن توقف سلسلة التبريد عن العمل ولما كان هذا يؤدي إلى القول بأن الأضرار اللاحقة بالبضاعة، قد وقعت في الفترة بين تسلمها وتسليمها بواسطة الشركة الناقلة، فإن هذه الأخيرة لا يمكن أن تكون مسؤولة عن تلك الأضرار إلا طبقا للشروط والحدود المنصوص عليها في الفصل الرابع من القانون رقم 430-66 الصادر في 18 جوان 1966 المتعلق بالنقل البحري" وانتهت المحكمة في منطوقها إلى أن الحكم المطعون قد خالف القانون، ومن ثم استوجب نقضه⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Cass.com, 5 mars 2002 navire ST- George, Revue Scapel, 2002, p 54, « Attendu qu'en statuant ainsi après avoir relevé que postérieurement au chargement des conteneurs sur le navire, la « CGM » avait informé la société expéditrice de la marchandises de deux conteneurs frigofériques, qu'une partie de la marchandises avait été transférée dans les chambres froides du navire et que les avaries avaient été constatées du fait de la rupture de la chaîne du froid qui s'en était suivie ce dont il résultait que les dommages subis par la marchandises s'étaient produits entre sa prise en charge et sa livraison par la « CGM » et qu'en conséquence celle-ci ne pouvait être responsable de ces dommages que dans les conditions et limites fixées au chapitre IV de la loi du 18 juin 1966, la cour d'appel a violé les textes survisés par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs. casse et annule dans toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 14 janvier 1999, entre les parties, par la cour d'appel de Versailles. »

الفرع الثاني: تعبئة الحاويات

يقصد بتعبئة الحاويات l'empotage وضع أو شحن البضاعة بداخلها، ولهذا العملية أهمية خاصة تركز على شخص القائم بها. كما يقصد بها أيضا رص البضاعة داخل الحاوية « calage » وذلك حتى يكتمل الهدف من تعبئة الحاوية من أجل شحنها بعد ذلك⁽¹⁾.

ما يحصل غالبا أنه بعد تحديد عدد الحاويات المطلوبة لتعبئتها، يتم نقلها إلى محطة شحن "تعبئة وتفريغ" الحاويات حتى يتم تعبئتها للتصدير، وتجري الفحوصات اللازمة على الحاوية الفارغة قبل التعبئة من الخارج للتأكد مثلا من خلوها من أي ثقوب أو فتحات قد تسبب أضرارا للبضائع بداخلها، من سلامة الأبواب والأقفال ومن ثبات درجة الحرارة داخل الحاوية إذا كانت من نوع الحاويات الثلجة طبقا للدرجة المحددة للبضائع ، مع ضرورة إزالة أي ملصقات على الحاوية كانت تخص الشحنة السابقة. و يجري فحص الحاوية قبل التعبئة من الداخل أيضا للتأكد من عدم وجود بقايا بضائع وخلوها من أي مواد تتسبب في إفساد البضاعة واختبار أرضية الحاوية تحسبا لاحتمال تسرب المياه أثناء عملية النقل البري . بعدها يتم ترتيب و رص البضاعة داخل الحاوية وتثبيتها بالأسلوب الذي يجعلها تتحمل الضغوط والإجهادات الناتجة عن النقل في مختلف وسائطه⁽²⁾.

⁽¹⁾ P.Veaux Fournerie, Daniel Veaux, op-cité, p 27.

⁽²⁾ أئمن النجراوي - موانئ الحاويات الدولية- دار الفكر الجامعي- الطبعة الأولى- 2009- ص144 وما بعدها.
-فيما يتعلق بشحن البضائع ، جاء القرار OMI/OIT المتعلق بشحن الحمولة داخل الحاويات-والتي تم استبدالها بالتعليمة:
« OMI/OIT/ONU/CEE sur le chargement des cargaisons dans les engins des transport ».-
بعض التعليمات التي تهدف إلى تجسيد المبادئ الأساسية الواجب احترامها عند شحن البضائع داخل الحاويات من أجل ضمان سلامة الأرواح ، الحمولة وكذا السفينة. فقبل الشحن يفرض القرار تفتيشا خارجيا "فقرة 2/1" وداخليا "فقرة 2/2" للحاوية المعدة لشحنها بالبضائع مع ضرورة توزيع ثقل الحمولة داخل الحاوية بشكل متناسق "فقرة 2، 3، 5". أما فيما يخص رص الحمولة داخل الحاوية، فلا بد أن يكون بطريقة تجعل البضائع متقاربة، لذلك يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة "فقرة 1، 3، 4". فمثلا الحمولة الخفيفة يستوجب رصها فوق الحمولة الثقيلة ، والبضائع السائلة تحت البضائع الصلبة "فقرة 2، 3، 6".

قد يقوم الوكفل بالعمولة للنقل، بتعبئة الحاويات بوصفه متعهدا للنقل متعدد الوسائط فيقوم بتجميع البضائع المتماثلة لشاحنين مختلفين والمتجهة إلى مرسل إليه واحد ورسها داخل الحاوية، ثم يتم غلقها وختمها بغرض نقلها، فيكون متعهد النقل حينئذ مسؤولا عن أي إهمال في أداء مهمته المتعلقة بتعبئة البضائع داخل الحاوية على أحسن وجه، كما لو قصر مثلا في وضع أكياس صغيرة ذات طبيعة خاصة داخل الحاوية بطريقة تحول دون تعفن البضاعة الموجودة بها⁽¹⁾، أو كان قد عبأ بضاعة في حاوية لا تتناسب من حيث درجة حرارتها مع طبيعة البضاعة المنقولة⁽²⁾.

إلا أنه غالبا ما يطبق القضاء، في الحالة التي يقوم فيها متعهد النقل بالتعبئة، بتطبيق القواعد الخاصة بالناقل على متعهد النقل، وتقضي بمسؤولية هذا الأخير في حالة سوء تعبئة الحاويات أو سوء رص البضائع داخل الحاويات، وتعتبر أن مجرد تغيير متعهد النقل في تغلفة الأصلية للبضائع مصدرا لمسؤوليته، حتى وإن لم تصب البضائع بأي ضرر. ففي هذه القضية كانت شركة « X » قد عهدت إلى متعهد النقل متعدد الوسائط - بهدف ملء الحاوية بأكبر عدد ممكن من البضائع- بفض تغلفة البضائع ورسها جنبا إلى جنب بدون ترك أية فراغات بينها. وفي مكان الوصول، رفض المرسل إليه تسلّم البضائع بسبب اختفاء العلامات التي كانت موجودة على الغلاف الأصلي "ضرر تجاري".

قضت محكمة النقض بأن متعهد النقل لا يستطيع تعديل الغلاف الأصلي للبضائع أو طريقة توضيب البضائع بدون الحصول على موافقة الشاحن، وبناء عليه اضطر متعهد النقل إلى تعويض الشاحن عن البضائع بأكملها⁽³⁾، وبذلك حرمت محكمة النقض

⁽¹⁾ Ca. Rouen, 2^ech, Civ, 12 juin 1997, juris- Data N° 1997-055223.

مشار إليه لدى محمد السيد الفقفي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 57.

⁽²⁾ Ca. Paris, 5^e ch, 15 juin 1979, DMF 1980, p 86

مشار إليه لدى المرجع السابق، نفس الموضوع

⁽³⁾ Cass, 11 mars 1975 DMF 1975, p 598.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 54.

الفرنسية متعهد النقل من التصرف واختيار طريقة التعبئة بالرغم من أنه هو الذي ينظم عملية النقل ولم يتسبب اختياره في أي ضرر بالبضاعة، أما الضرر التجاري فقد ساهم فيه المرسل عندما أهمل في إخبار متعهد النقل بمدى أهمية العلامات التجارية الموجودة على التغليف الأصلية للبضائع بالنسبة للمرسل إليه⁽¹⁾.

وإذا اعتبر أن متعهد النقل قد قام بالتعبئة بوصفه ناقلاً، فيكون ناقلاً قد أخذ على عاتقه نقل الحاوية، والمقصود بذلك الحيازة المادية والقانونية للحاويات، إذ لا يجب الخلط بين أن يأخذ الناقل على عاتقه نقل الحاوية وبين إبرام عقد النقل⁽²⁾، وعندئذ يعد مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف، وهو ما أكدته المادة 17 من قواعد روتردام 2008 عندما استثنت هذه الحالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية⁽³⁾. كما يعتبر مسؤولاً عما بيديه من نصائح في هذا الشأن، إذا كان اتباعها هو الذي أدى إلى حدوث أضرار للبضاعة. وهو ما حصل عندما قضي بمسؤولية متعهد النقل الذي نصح بتعبئة البضائع داخل حاويات غير مهوأة بالرغم من تحفظات المرسل، فأدى ذلك إلى إصابة البضاعة "الككاو" بأضرار بسبب الرطوبة المفرطة⁽⁴⁾.

هذا وحتى في الحالات التي يقوم فيها المرسل بتعبئة الحاويات، ويتسبب خطأ التعبئة في إلحاق أضرار بالبضاعة، فإنه إذا كان المبدأ يقرر مسؤولية المرسل عن هذه الأضرار، إلا أن عدم وضوح سببها عند الوصول يجعل المرسل إليه يميل إلى سلوك الطريق

⁽¹⁾ سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، نفس المرجع السابق، ص 55.

⁽²⁾ R.Rodière, *Affrètement et transports*, Tome II, les contrats de transports de marchandises, Dalloz, Paris, 1970, n° 504, p 138-139, « la prise en charge est l'acte juridique par lequel le transporteur accepte la marchandise au transport ... la prise en charge ne se confond pas avec la conclusion du contrat, puisque le transport n'est pas l'objet d'un contrat réel ».

⁽³⁾ المادة 17 من قواعد روتردام 2008، "يعنى الناقل من كامل مسؤوليته ... إذا أثبت ... أن واحداً أو أكثر من الأحداث أو الظروف التالية قد تسبب أو أسهم في الهلاك أو التلف أو التأخر: ... ط) أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تستيفها أو تفريغها التي تؤدي بمقتضى اتفاق مبرم وفقاً للفقرة 2 من المادة 13 ما لم يقيم الناقل أو الطرف المنفذ بذلك النشاط نيابة عن الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه".

⁽⁴⁾ CA. Aix-en-provence, 2^{ème} ch, com 18 octobre 2000, juris-classeur, Droit commercial, édit 2003, fascicule 975, p 20.

المعتاد، ورفع دعوى على متعهد النقل، وعلى هذا الأخير، إن هو أراد دفع المسؤولية عن نفسه، أن يثبت العلاقة الحصرية بين هذه الأضرار وخطأ المرسل في تعبئتها أو رصّها⁽¹⁾. تطبيقاً لذلك يتحمل المرسل كافة الأضرار اللاحقة بالبضاعة إذا ثبت حدوثها بسبب عدم قيامه بتثبيت هذه البضاعة داخل الحاوية، أو بسبب قبوله حاوية لا تصلح تماماً لنقل هذا النوع من البضائع، فمن المتفق عليه أن ملائمة الحاوية لطبيعة وخصائص البضاعة المنقولة وقدرتها على حماية تلك البضاعة من المخاطر المرتبطة بظروف النقل، هو من الأمور المتروكة لتقدير المرسل الذي يتحمل عواقب قراره في النهاية.⁽²⁾

المطلب الثاني: العمليات المعاصرة لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بالحاويات.

تبدأ عمليات النقل بالحاويات بتسلم متعهد النقل لهذه الأخيرة، ثم شحنها ورسها تبعاً للطرق الفنية المعروفة دولياً "الفرع الأول" ليكون متعهد النقل بعد ذلك ملزماً بالمحافظة على الحاوية والبضائع التي تحتويها أثناء عملية النقل وضمان سلامتها، حيث أن مفهوم الإلتزام بالسلامة ظهر في عقد النقل في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة وتضاعفت مخاطرها فنشأت هذه الفكرة في القضاء بموجب الحكم القضائي الشهير لـ 1911/11/21³ ويكون المدين به مهنياً محترفاً اكتسب نتيجة احترافه خبرة عملية لا يستهان بها، تدعو إلى ضرورة إلقاء الإلتزام على عاتقه "الفرع الثاني". انتهاءً بفك الحاويات وإنزالها من على متن وسيلة النقل من أجل تسليمها إلى المرسل إليه "الفرع الثالث".

(1) محمد السيد الفقي، تطور قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 53.

(2) المرجع السابق، ص 54.

³Cass.civ .21 Novembre 1911.C.G.T.C/Zbidi Hamida Ben Mahmoud.D.P1913. P 249.note Sarrut : « Que l'exécution du contrat de transport comporte, en effet, pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, et que la cour d'Alger constate elle-même que c'est au cours de cette exécution et dans des circonstances s'y rattachant, que Y... a été victime de l'accident dont il poursuit la réparation ... »

الفرع الأول: استيلاء الحاويات وشحنها.

بمجرد انتهاء التحضيرات السابقة لعملية النقل يقوم، متعهد النقل بتسلم الحاويات من أجل شحنها على متن وسيلة النقل.

الفقرة الأولى: استيلاء الحاويات:

في حالة النقل بالحاويات، فإن استلام البضاعة من قبل متعهد النقل قد يكون قبل عملية الشحن في مكان ما داخل البلاد، لذا فإن عبارة تولى أمر البضاعة حلت محل كلمة "مشحون" التي لم تعد تلائم نظام النقل بالحاويات. وعليه يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط باستيلاء الحاويات من المرسل في المكان والزمان المحددين، ولا يشترط أن تتم عملية التسليم بإحدى موانئ نقطة القيام - كما سبقت الإشارة - إذ قد تتم تلك العملية خارج حدود الميناء، كأن تتم بمستودعات متعهد النقل بعد أن يقوم بتعبئة الحاويات. واستلام الحاويات على هذا النحو هو عمل قانوني، بموجبه يتعين على متعهد النقل متعدد الوسائط أن يسجل الحالة الظاهرة للبضائع على سند النقل، من حيث الطبيعة العامة للبضائع أو العلامات الرئيسية أو عدد الطرود أو وزن الحاوية، ويعتبر سند النقل قرينة على كون متعهد النقل قد أخذ في عهده البضائع كما هي موصوفة في السند⁽¹⁾.

ويعتبر القضاء الفرنسي في إطار النقل متعدد الوسائط الناقل متسلم الحاوية قد ارتكب خطأ في حالة عدم التحقق من سلامة البضائع المحتواة⁽²⁾، أو سلامة الأختام الأصلية للحاوية وعدم المساس بها. بالرغم من أن وجود هذه الأختام سليمة، لا يشكل في حد ذاته ضماناً مطلقة لعدم العبث بالحاوية، ولا يثبت عدم تعرض محتوياتها

(1) أسامة عبد العزيز إبراهيم، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 2003، ص 472.

(2) Cour d'appel de versailles, 12^{ème} ch, 1^{ère} sec, arrêt du 10 novembre 1994, Revue Scapel, trimestre 1-1995, p 15 : « ... le transporteur terrestre qui aurait pu facilement Vérifier le contenu du conteneur remis par le transporteur maritime non plombé et prendre les réserves qui s'imposait compte tenu de la défectuosité apparente du chargement, reste responsable des avaries par mouille constatées à l'arrivée par le destinataire. »

للسرقة⁽¹⁾، ومن ناحية أخرى يقضي بعدم مساءلة متعهد النقل رغم سلامة أختام وأقفال الحاوية⁽²⁾.

إلا أن الصعوبة تثور، عندما تسلم الحاوية إلى متعهد النقل، بعد تعبئتها بواسطة المرسل، فليس من المعقول في شيء، والحاوية معدة للشحن أن يطلب من متعهد النقل إفراغها وبسط محتوياتها من البضائع بالكامل على رصيف الميناء وذلك للتحقق من صحة بيانات الشاحن⁽³⁾، لذلك اتجهت بعض الأحكام الفرنسية إلى مساندة متعهد النقل في دحض القرينة التي تقضي بالتطابق بين البضاعة المشحونة في الحاوية وتلك المذكورة في سند النقل، ولو لم يستطع إثبات العكس، إذ يكفيه عذرا في هذا المقام، إثبات استحالة أو صعوبة التحقق من محتوى الحاوية أو بعبارة أخرى إثبات عدم توافر الوسائل العادية للتحقق من بيانات الشاحن عن البضاعة⁽⁴⁾. ومع ذلك فقد سلكت أحكام أخرى مسلكا مغايرا متشددا اتجاه متعهد النقل يقر بخطئه في كل مرة لا يقوم فيها بمراقبة وزن الحاوية⁽⁵⁾. فإذا كان وزن الحاوية ينفع متعهد النقل في بعض الأحيان خاصة بالنسبة للحاويات التي تضم طرود فارغة، إلا أن متعهد النقل ملزم عند الوصول بتسليم البضاعة الموجودة داخل الحاوية بحالتها المذكورة في سندات النقل، وذلك بغض النظر عن وزن

⁽¹⁾ CA Rouen, 2^ech, Civ, 7 decem 2000, DMF 2001, p 585 obs, R.Achard.

مشار إليه لدى محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 67.

⁽²⁾ CA. Aix- en provence , 14 sept 2001, B.T 2001, p 730

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 273.

⁽³⁾ Paulette Veaux Fournier, Daniel Veaux, op-cité, p 33 et obs Yves Tassel sous cass.com, 8 juin 1993, navire « Neptune Garnet » p.cité : « le conteneur impose un écran entre les yeux et les choses embarquées ... cependant, le transporteur devrait assister à l'émptage lorsqu'il en a la possibilité ce qui est contraire à l'objectif assigné au conteneur qui est de permettre une forte accélération des cadences de chargement et donc un gain de temps pour le commerce maritime ».

⁽⁴⁾ CA paris, 5^ech, Sect A, 19 juin 1990, juris Data, N° 1990-022342 :

مشار إليه لدى محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 66.

⁽⁵⁾ Ca Rouen, 29 juin 1989, DMF 1991, p 638 : « le transporteur pouvait facilement constater les manquants, il lui suffisait sans ouvrir le conteneur, ni compter les sacs de comparer la masse constatés à l'embarquement et le nombre de sacs ou de cartons figurant sur le connaissance ».

تلك الحاوية. أكثر من هذا فإن مراقبة وزن الحاوية لا تفضي عادة إلى نتيجة مفيدة لأن المرسل غالباً ما يتعمد الإدلاء بتصريحات خاطئة عن حالة أو طبيعة البضاعة، وليس عن وزن الحاوية التي تغلفها⁽¹⁾.

لذلك فمن ناحية وجب على الوكيل بالعمولة للنقل - باعتباره متعهدا للنقل متعدد الوسائط - اتخاذ كافة الإجراءات الاحتياطية عند تسلم الحاويات لتفادي أي ضرر يمكن حدوثه وإلا ثبت خطأ في جانبه، كما حدث في إحدى القضايا، حيث كان الوكيل بالعمولة للنقل قد أبلغ عبر مكتب قبطان الميناء عند تسلم الحاويات إثر نقلها برّاً، بوجود تسرب من حاويات تحتوي على زيوت وشحوم، وبدلاً من استبدال الحاويات، اكتفى الوكيل بالعمولة بتغطيتها بغلاف بلاستيكي، وقد أدى ذلك إلى نشوب حريق من القاطرات أثناء النقل البري، وتدمير البضائع التي كانت تحملها⁽²⁾.

من ناحية أخرى وجب تواجد الوكيل بالعمولة للنقل أثناء تعبئة الحاويات من أجل مراقبة وفحص البضاعة حينها لتكون المراقبة حينئذ مراقبة سابقة لتسليم الحاوية، ويحرر الوكيل بالعمولة للنقل تقريراً بذلك.

مهما يكن فإنه لتجنب مسؤولية متعهد النقل عن بيانات الشاحن المخالفة لحالة البضائع الموجودة فعلاً في الحاوية، درج العمل على أن يدون متعهدو النقل في سند النقل عبارات تدل على تحفظهم على محتوى الحاوية، منها: "ذكر أنها تحتوي Said to « contain » que dit contenir » أو "حسب قول الشاحن" , « que dit être »

« Said to be »، أو أيضاً عبارة "استحالة الفحص" « vérification impossible ».

ويعتبر هذا التحفظ بمثابة تصريح من قبل متعهدي النقل على أن التفاصيل الخاصة بالبضائع والمدونة في سند النقل لم يتم مراجعتها وأنها مجهولة الوزن والحجم والمقدار. وبمقتضاه يبرأ متعهد النقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع التي تعبأ داخل

⁽¹⁾ محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 67.

⁽²⁾ CA paris 5^ech, Sect A, 31 mai 2000, Juris- Data n°2000 - 124939, paulette veaux Fournerie, Daniel Veaux, op-cité, p 34.

الحاوية بواسطة الشاحنين، إلا أن إدراج هذه التحفظات في سندات النقل بشكل عشوائي وبدون مبررات واضحة، جعل المحاكم تداوم على إبطالها.

وقد أصدرت محكمة النقض الفرنسية حكما لها في هذا الشأن في قضية تتلخص وقائعها في أن متعهد النقل قد قام بشحن حاوية مملوءة بالبالات من القطن على السفينة الأمريكية: « American Legacy » لتوصيلها إلى ميناء le Havre الفرنسي، وقد كانت وثيقة الشحن تحتوي على طبيعة وأرقام وأصناف البضائع الموجودة في الحاوية. لكن عند وصول الحاوية وبعد فتحها، تم اكتشاف اختفاء بالة من هذه البالات بالرغم من أن أقفال وأختام الحاوية كانت سليمة. قامت شركة التأمين بتعويض المرسل إليه وأقامت دعوى ضد صاحب السفينة الذي دفع بتحفظ: Said to contain أيدت محكمة النقض قرار محكمة le Havre التجارية، والتي كانت قد رفضت أن تأخذ هذا التحفظ بعين الاعتبار وقررت بمسؤولية متعهد النقل، إذ أكدت المحكمة في حيثيات حكمها أن متعهد النقل قد تسلم الحاوية مغلقة وعليها الأختام والأقفال الموضوعية بواسطة الشاحن، وأنه لم يستطع مراجعة مضمونها، وأنه بسبب التصرفات السابقة للشاحن كان من حق متعهد النقل أن يرفض كتابة أي بيانات خاصة بالبضائع في سند الشحن، ولكن بما أنه وقع على سند الشحن كما قدمه له الشاحن، أي مفصلا للبيانات الخاصة بالبضائع، فإن تحفظ Said to contain يعتبر دون مبرر ويعتبر متعهد النقل في هذه الحالة مسؤولا عن النقص الملحوظ في البضائع⁽¹⁾.

وهو الحال بالنسبة لاتفاقية بروكسل الخاصة بسندات الشحن لـ 1924 التي لا تعترف بالقيمة القانونية لتحفظ Said to contain إلا إذا أثبت الناقل أسباب شكّه في البيانات الخاصة بالبضائع أو أسباب استحالة معاينة البضائع⁽²⁾.

(1) Cass, 29 janv 1980, B.T, 1980, p 152.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 274.

(2) Martine Remond – Guillaud, op.cité ,n°541

حيث أن المادة 3 فقرة 3⁽¹⁾ من الاتفاقية تضع الناقل أمام اختيارين، إما أن يرفض كتابة بيانات الشاحن في سند الشحن لكونها مشكوك فيها مع ذكر الأسباب الجدية التي دعت به إلى الشك في صحة البيانات، أو لعدم توافر الوسائل العادية للتحقق منها، فيوضح أنه لم يتحقق من الحاوية والسبب الذي حال دون فحصها. أو أن يقبله على حاله ويسأل عن عدم مطابقة البضائع عند التسليم للمواصفات الموجودة في سند الشحن، وذلك حتى إن لم يكن قد تحقق من مضمون الحاوية.

وعليه نجد القضاء متشدداً أمام التحفظات التي يضعها متعهد النقل في سند الشحن والتي ترد في صورة عامة مطلقة دون مسببات واضحة مثل "حسب قول الشاحن" أو "ذكر أنها تحتوي"، فيعتبرها باطلة وليس لها أثر في إهدار حجية سند الشحن في الإثبات بالنسبة لبيانات البضاعة المذكورة فيه.

بذلك إذا تسلم متعهد النقل الحاوية دون أن يضمن سند النقل أي تحفظ بشأن البيانات المتعلقة بالبضاعة أو كانت التحفظات التي أبدتها باطلة لكونه لم يتمكن من إثبات أسباب شكه في البيانات أو أسباب استحالة معاينة حالة البضائع، فإن ذلك يعد قرينة على تسلمه للبضاعة بأوصافها المذكورة في سند النقل تبعاً لتصريحات الشاحن، ولا يستطيع متعهد النقل التخلص من المسؤولية إلا إذا نجح في نفي العلاقة السببية بين خطئه المتمثل في عدم تحقق النتيجة المقصودة من عقد النقل وبين الضرر التي لحق بالبضاعة وذلك بإثبات السبب الأجنبي، كإثبات وجود عيب ذاتي في البضاعة المحتواة قبل شحنها أدى إلى الإضرار بها أو إثبات أن الضرر راجع إلى خطأ الشاحن الذي قدم حاوية معيبة أو عبأ البضاعة في درجة حرارة مرتفعة⁽²⁾. أما إذا صرح متعهد النقل بأسباب هذا التحفظ، ولم يقبل المرسل إليه حالة البضائع المعبأة داخل الحاوية عند الوصول، عد

(1) المادة 3/3 من اتفاقية بروكسل، "ليس الناقل أو الريان أو وكيل الناقل ملزماً بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عدداً أو كمية أو وزناً إذا توافر لديه سبب جدي يحمّله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها".

(2) محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 75.

التحفظ قرينة في مواجهة حامل سند النقل على أن البيانات الواردة في السند غير صحيحة وهي قرينة بسيطة يستطيع الشاحن إثبات عكسها.

الفقرة الثانية: شحن الحاويات ورصها:

بغية تنفيذ النقل يتم شحن الحاوية بطريقة ملائمة، وهي عملية لا تكتمل ما لم يتم رصها مع غيرها من الحاويات.

أ- شحن الحاويات:

يلتزم متعهد النقل بشحن الحاوية، وذلك بوضعها على وسيلة النقل مع تنفيذ بعض العمليات المادية التي تتطلبها نوعية الحاويات أو تنفيذ تعليمات الشاحن في هذا الصدد كتوصيل جهاز تبريد الحاوية بتيار كهربائي على السفينة أو توصيل الحاوية بمواطن وصول الهواء على السفينة، إذا كانت تحتوي على بضاعة تتطلب ذلك⁽¹⁾.

مع شيوع النقل بالحاويات سواء على سفن عادية أو على سفن صممت خصيصا لهذا النوع من النقل "بالنسبة للنقل البحري" بدأت تظهر إلى العلن إشكالية قانونية حول مسؤولية متعهد النقل في حال شحن الحاويات المعبئة بالبضائع على سطح السفينة، وما إذا كان له حق التمسك بتحديد المسؤولية.

تستبعد اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لـ 1924 من نطاق تطبيق أحكامها "الشحنة التي يذكر في عقد النقل، أن نقلها يكون على ظهر السفينة، وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة"⁽²⁾، وسبب هذا الاستبعاد مردّه المخاطر التي تحيط بهذا النقل، نتيجة تعرض السفينة للتقلبات الجوية والبحرية مما يعرض البضاعة لأضرار بالغة، دون أن تبين الإتفاقية النظام المطبق. وبذلك فإن المادة 1 فقرة 2 هو نص يجسد الحرية لا المنع من الشحن على السطح، فيجوز لمتعهد النقل وفقا للمعاهدة التمسك بما أدرجه في سند

(1) محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق ص 79.

(2) المادة 1 فقرة "ج" من اتفاقية بروكسل.

الشحن من شرط إعفائه من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة المشحونة على سطح السفينة⁽¹⁾.

أما قواعد هامبرج، فهي لم تستبعد من نطاق تطبيقها البضائع المشحونة على سطح السفينة، وإنما نصت على أن المبدأ هو منع شحن البضائع على السطح إلا في حالات معينة، وهي حالة موافقة الشاحن على ذلك، أو إذا كان العرف في ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح، أو إذا وجد نص قانوني أمر بقرار ذلك⁽²⁾، كما في حالة بعض أنواع البضائع الخطيرة كالمتفجرات والبضائع سريعة الاشتعال. أما المشرع الجزائري⁽³⁾ فلم يسمح بالتحميل على السطح إلا في حالة ما إذا كان ذلك متعارفا عليه ولا يحد من أمن الرحلة مع ضرورة إعلام الشاحن أو الموافقة المسبقة له.

والواقع أن القضاء فرق بين نقل الحاويات على سطح السفينة العادية ونقلها على سطح سفن الحاويات.

1/ حالة شحن الحاويات على سطح السفينة العادية:

بالنسبة لهذه الحالة فإن الرص على السطح من جانب متعهد النقل دون موافقة الشاحن، يعتبر إخلالا جوهريا بالعقد يحرم متعهد النقل من حقه في تحديد المسؤولية وبالتالي يتحمل التعويض كاملا عن الخسارة التي لحقت بحاويات السطح أي أن شحن الحاويات على السطح دون اتفاق صريح مع الشاحن يعتبر انحرافا غير معقول من جانب متعهد النقل⁽⁴⁾.

(1) P.Bonassies, droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème Siècle, DMF 01- 2009, n° 699-2

(2) المادة 9 من معاهدة هامبرج لعام 1978.

(3) المادة 774 من القاب.ج، "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم، وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن".

(4) يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق الكويتية عدد 1 و2 سنة 16

مارس - جوان 1992، مشيرا إلى القضية الأمريكية أمام محكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية، الدائرة الثانية

هذا وقد لجأ متعهدو النقل، بهدف التحرر من الالتزام بإخطار الشاحن لحظة الشحن، إلى إدراج شرط يستطيعوا بموجبه الشحن على السطح بدون إخطار الشاحن وهو شرط أيده الفقه خاصة الفقيه Rodière⁽¹⁾. إلا أن القضاء يتعامل بقسوة مع هذه الشروط بالرغم من صلاحيتها، فلا يعني متعهد النقل من إخطار الشاحن بذلك لحظة شحن الحاويات فعلا على السطح، وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية، مستندة في حكمها إلى أن توقيع الشاحن على سند الشحن المتضمن الشرط الخاص بالشحن على السطح، لا يعادل موافقته على هذا الشرط ولذا يجب على متعهد النقل إخطار الشاحن لحظة الشحن حتى يتمكن من التأمين على البضائع ضد مخاطر الشحن على السطح⁽²⁾.

وإن كان القضاء الفرنسي يعمل على تبيان أهمية التعاملات التجارية السابقة التي تكون قد تمت بين الشاحن ومتعهد النقل، ليفترض في الشاحن العلم بأنه قد يتم الشحن على السطح، ففي إحدى القضايا طالب الوكيل بالعمولة للنقل الناقل البحري بنقل قاطرة من مرسيليا إلى الدار البيضاء بالمغرب مع العلم أن الوكيل بالعمولة للنقل هذا يرسل سنويا حوالي 500 قاطرة على نفس الخط الملاحي، على نفس السفينة وينفذ عملية النقل نفس الناقل، فقام الناقل بشحن القاطرة على سطح السفينة، ونتيجة لهيجان بحري تضررت البضائع المشحونة على القاطرة بفعل المياه المتسربة إليها. إدعت شركة التأمين التي حلت محل الشاحن في حقوقه أن الوكيل بالعمولة للنقل، ارتكب خطأ شخصيا

Court of Appeals, end : cir Encyclopaedia Britannic V.S.S Hong Kong producer (1969) A.M.C (1741).

⁽¹⁾ R.Rodière, traité générale de droit maritime, Tome II, op-cité, n° 522, p 158 : « la clause qui dispenserait explicitement le capitaine d'aviser le chargeur qu'il use en faite de la faculté qui lui est ouverte par le connaissance est licite, l'absence d'avis ne rend pas alors le chargement en pontée moin régulier ».

⁽²⁾ Cass 18 janv 1994, B.T 1994, p 332 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 56.

Aussi : Cass 7 juillet 1998, Revue Scapel 1998 trimestre3 : « la clause du connaissance qui permet au transporteur de charger la marchandise en cale ou en pontée sans en informer préalablement le chargeur ni obtenir ultérieurement son accord, ne peut etre assimilée à la déclaration de mise en pontée telle que prévue à l'article 1C de la convention de bruxelles du 25 aout 1924, celle-ci redevenant applicable du fait de l'irrégularité de la pontée ».

عندما سمح بشحن القاطرة على السطح دون أن يحصل على موافقة الشاحن أو على الأقل إعلامه. في حين ادعى الوكيل بالعمولة للنقل أن الناقل البحري وحده هو من أخذ قرار الشحن على السطح، فدفعت الناقل البحري بوجود شرط عام على ظهر سند الشحن، يثبت الموافقة المسبقة للشاحن أو وكيله "الوكيل بالعمولة للنقل" عن الشحن على سطح السفينة⁽¹⁾، بمعنى أن وجود شرط موافقة عام « clause d'autorisation générale » للشحن على السطح وتوقيع الشاحن أو وكيله عليه قرينة على الموافقة على مثل هذا الشحن. لذلك ذهبت محكمة استئناف باريس إلى أن الشركة المستأنفة "الوكيل بالعمولة للنقل" بتوقيعها على سند شحن يحتوي على مثل هذا الشرط، والذي كان يظهر في سندات الشحن التي أصدرها الناقل بموجب عمليات النقل السابقة يكون عالماً بهذا الشرط، وبالتالي يكون ذلك بمثابة إخطار له بأن الشحن قد يتم على سطح السفينة⁽²⁾.

يتضح من خلال ما سبق أن هناك حالتين تجعلان الشحن على السطح غير قانوني مما يجعل متعهد النقل ملزماً بتعويض الشاحن بالكامل عن الضرر، وهي الخطأ بسبب الشحن على السطح بدون موافقة الشاحن أو حالة الرفض الصريح له⁽³⁾، وحالة الخطأ بسبب عدم إخطار الشاحن لحظة الشحن بالرغم من الحصول على موافقة الشاحن.

⁽¹⁾ CA. paris, 5^e ch, Section B, 25 septembre 2003 « le capitaine et le transporteur sont autorisés par le chargeur à placer toutes les marchandises sur le pont du navire sans être tenu d'en aviser le chargeur ou le destinataire. Ni le capitaine, ni le transporteur ne repondent des pertes et dommages à ces marchandises résultant soit de leur transport en pontée soit des opérations de chargement ,de déchargement ou de transbordement même si ces pertes ou dommages ont été causée par la négligence ou par faute des préposés terrestres ou maritimes du transporteur ou de ceux des entreprises travaillant pour le navire ».

⁽²⁾ « la Société appelante a, en signant le connaissement pris connaissance de cette clause, qui au demeurant, figurait déjà, dans les termes indentiques, dans des connaissements consernant des opérations de transport précédemment confiées au transporteur maritime, et ne peut dès lors utilement soutenir que celle-ci ne l'avait pas avisé d'un possible chargement en ponté de la remorque » Ibid.

⁽³⁾ Cass.com, 22 janvier 2002, Revue Scapel 2002, p57 « Engage sa responsabilité, le transporteur maritimé qui a chargé en pontée un conteneur en contradiction avec les

إلا أن الشحن القانوني بإخطار المرسل بشحن الحاوية على سطح السفينة لا يعني حتماً، وفي كل الأحوال إعفاء متعهد النقل من المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بها، فقد يأذن الشاحن باتباع هذه الطريقة في الشحن ثم يحدث أن تصل إلى الربان قبل إبحاره معلومات من الأرصاد الجوية تنذر بمخاطر جسيمة فيما لو تم الشحن على السطح، ففي مثل هذه الحالة يتعين على متعهد النقل العدول من تلقاء نفسه عن قراره المتعلق بطريقة الشحن، فإن لم يفعل صار مسؤولاً عن أي ضرر يقع للبضاعة المحتواة كسقوطها في البحر مثلاً⁽¹⁾.

2/ الشحن على سطح سفن الحاويات:

سفن الحاويات هي سفن تصمم خصيصاً بغرض نقل الحاويات سواء داخل العنابر وهي على شكل خلايا حيث يتم إنزال الحاوية من فتحة العنبر مباشرة إلى تلك الخلية، فتعدّ قاعدة تسندها أربعة قضبان حديدية هي جزء من بناء السفينة. أو نقل الحاويات فوق السطح، بواسطة وسائل تثبيت آلية⁽²⁾، إذ تزود أسطحها بمسّاقات لتثبيت الحاويات بحيث تصبح الحاويات جزءاً من بدن السفينة، مما يقلل من سقوط الحاويات في البحر، وإن كان لم يستطع منعه تماماً⁽³⁾.

instructions du chargeur qui le lui avait interdit et qui ne prouve pas que les avaries préexistaient au chargement à bord du navire ».

⁽¹⁾ Cass.com, 7 janvier 1997 ,revue Scapel ,trimestre 01-1997, p 17: « la transporteur maritime qui a chargé en pontée une marchandises alors qu'il avait été informé par les services météorologiques d'un risque de tempête au cours de la traversée ne peut bénéficier ni de la clause contractuelle de non responsabilité autorisé en matière de chargement en pontée ni de la limitation de responsabilité de l'article 28 de la loi du 18 juin 1966, dans la mesure où le dommage causé aux marchandises provient de son fait ou de son omission personnels avec l'intention de provoquer un tel dommage ou téméairement est avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ».

⁽²⁾ محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 131.

⁽³⁾ ما حصل لسفينة الحاويات نابولي MSC التي كانت تحمل 2300 حاوية، عندما هب إعصار شهر يناير 2007، وهي في طريقها إلى جنوب إفريقيا، وقد أدى ذلك إلى حدوث تشققات وبدن السفينة وشوهدت أكثر من 100 حاوية و58 حاوية على الشاطئ على مرأى الناس: المجلة الإلكترونية، بنك معلومات النقل البحري، عدد 13 جويلية 2007، العنوان الإلكتروني السابق الذكر.

في هذه الحالة، أي الرص على سطح سفن الحاويات المتخصصة التي تبني كذلك ابتداءً أو تحوّل كذلك بكلفة عالية، تمثل في رأي القضاء وضعاً يقف حائلاً دون الأخذ بالأسباب والنظريات التي اعتبرت النقل على السطح انحرافاً غير معقول وهو ما حصل في قضية السفينة Mormacvega أمام القضاء الأمريكي، حيث قام الناقل بإصدار سند شحن بدون أن يوضح فيه أن شحن الحاوية سيتم على السطح، في الوقت الذي تم فيه شحن الحاوية بالفعل على سطح السفينة، وبعد سقوط الحاوية في البحر أثناء النقل ادعى الشاحن بأن الناقل قد شحن الحاوية على السطح بدون موافقته، ومن ثم يتعين على المحكمة حرمانه من الحق في تحديد المسؤولية. بالرغم من ذلك قضت محكمة استئناف الولايات المتحدة بحق الناقل في الاستفادة من شرط تحديد المسؤولية المدرج في سند الشحن مستندة في ذلك إلى أن الشاحن قد تقدم بمحض إرادته وحجز مكاناً للحاوية المملوكة له على سطح سفينة صممت خصيصاً لشحن الحاويات على السطح، كما أنها قررت بأن سطح سفينة الحاويات هو المكان الطبيعي لنقل الحاويات⁽¹⁾.

ومن ثم فإن القضاء لم يعترف بوجود عرف لـرص الحاويات على سطح السفن العادية، بينما يتجه في حالة سفن الحاويات إلى الاعتراف بالتطورات التقنية الحديثة في صناعة السفن الحديثة والسماح برص الحاويات على السطح انطلاقاً من اعتبار التصميم الخاص للسفن، وليس اعتماداً على وجود عرف يسمح بذلك⁽²⁾.

وقد تضمن القانون الفرنسي رقم 66-420 الصادر في 18 جوان 1966 الخاص بالنقل البحري في المادة 22 الفقرة 2⁽³⁾، على أنه "نفترض موافقة الشاحن في حالة شحن الحاوية على سطح السفن المجهزة خصيصاً لهذا النوع من النقل". لتجيز المادة

⁽¹⁾ Decided january 1974, American Maritime cases 1974-67

وردت تفاصيل القضية لدى سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 59.

⁽²⁾ يعقوب يوسف مرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، المرجع السابق، ص 67.

⁽³⁾ Art 22/2 : « le consentement du chargeur est supposé donné en cas de chargement en contenu à bord de navires munis d'installations appropriées pour ce type de transport. »

لمتعهد النقل - باعتباره يعامل معاملة الناقل - في سفن الحاويات رص هذه الأخيرة على سطح السفينة دون الحاجة للحصول على موافقة الشاحن.

هنا يجدر التطرق إلى قرارات لمحكمة النقض الفرنسية الأولى الصادر بتاريخ 7 فبراير 2006 والثاني صادر بتاريخ 18 مارس 2008.

قرار محكمة النقض الفرنسية لـ 7 فبراير 2006 ألزم الناقل البحري بأن يحصل على موافقة الشاحن في حالة استعمال الحاويات المفتوحة les conteneurs ouverts المخصصة للبضائع التي لا يمكن شحنها في الحاويات العادية: « les marchandises hors gabarit » في حين أن الحجم الزائد لهذا النوع من البضائع يرغم الناقل البحري على رصها وشحنها على السطح، حيث أن العنابر لا يمكنها احتمال هذه الحمولة⁽¹⁾.

أما القرار الصادر بتاريخ 18 مارس 2008، والذي اعتبره الأستاذ⁽²⁾: Yves Tassel في تعليقه: un arrêt d'espèce malheureux، فيتعلق بحاويات تم شحنها من قبل الشركة الأمريكية (RAM) الشاحن والمرسل إليه على سفينة Ville de Tanya لنقلها من الصين إلى البرازيل، حيث قام الناقل البحري والمتمثل في شركة CMA-CGM بنقل الحاوية على سطح السفينة، فتعرضت حوالي 120 حاوية للسقوط في البحر نتيجة إعصار بتاريخ 31 أوت 2000. ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى أنه يفترض في الشاحن S.Ram العلم والموافقة بأن شحن الحاوية على متن سفينة Ville de Tanya سوف يكون على السطح مادامت هذه الأخيرة مزودة بتجهيزات تسمح بذلك مما يضمن المحافظة

⁽¹⁾ Cass.com, 7 février 2006, Navire contship Germany, DMF juin 2006 n° 671, p 499, note y.Tassel : « Si le consentement du chargeur à un chargement en pontée est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées, cette présomption ne s'applique pas au chargement en conteneurs ouverts. Commet une faute qui fait obstacle à ce qu'il soit déchargé en totalité de sa responsabilité à l'égard du chargeur, le transporteur maritime qui place une marchandise en pontée sur des conteneurs de type plateau en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissance ».

⁽²⁾ C. Cass. (ch.com), 18 mars 2008, navire Ville de tanya n° 07-11777, SA CMA-CGM C/Sté RAM trading international : DMF n° 60- juin 2008, Obs Yves Tassel : « le régime juridique de la pontée : un arrêt d'espèce malheureux », p 538.

على توازن السفينة وضمان سلامة البضائع⁽¹⁾، مستندة في ذلك إلى المادة 22 من قانون النقل البحري لـ 18 جوان 1966 والتي تعتبر موافقة الشاحن مفترضة في حالة شحن الحاوية على سطح السفينة المجهزة خصيصا لهذا النوع من النقل، ويؤدي تطبيق هذا النص إلى قلب عبئ الإثبات، فبدلا من إثبات الحصول على موافقة الشاحن قبل الشحن على السطح، أصبحت هذه الموافقة مفترضة، وعلى الشاحن أن يثبت اعتراضه على شحن بضائعه على السطح، وإبلاغ الناقل بذلك.

ولكن بالرغم من ذلك تصل محكمة النقض الفرنسية -مطبقة قواعد بروكسل لا القانون الفرنسي- إلى أن ذلك لا يعفي الناقل من إخطار الشاحن بذلك لحظة شحن الحاوية فعلا على السطح وبناء عليه حرمت الناقل البحري CMA-CGM نتيجة خطئه هذا من الاستفادة من حالات الإعفاء من المسؤولية عن سقوط الحاويات في البحر المنصوص عليها في المادة 4 فقرة 2 من اتفاقية بروكسل⁽²⁾، مؤيدة بذلك حكم الاستئناف لمحكمة Aix en provence الصادر بتاريخ 16 نوفمبر 2006. وهذا ما انتقده Yves Tassel إذ ذهب إلى أن القضاء مازال متمسكا بفكرة أن عدم إخطار الشاحن هو خطأ لا يجوز أن يصدر من الناقل، وكذا الأستاذ P.Bonassis الذي اعتبر أن القرار تجاهل المتطلبات اللوجستية، حيث لا يقرر الناقل الشحن في العنابر أو على السطح إلا في اللحظات الأخيرة ويكون بصورة آلية إلكترونية، دون أن يتدخل في ذلك. كما أن

⁽¹⁾ « Qu'en qualifiant de faute à l'origine exclusive du dommage le fait pour le transporteur d'avoir procédé à un chargement en pontée sans recueillir l'autorisation du chargement en pontée sans rechercher bien qu'y ayant été expressément conviée, si le navire porte- conteneur M/V Villa de tayna construit en 1999 n'avait pas été spécifiquement et uniquement conçu pour le chargement de conteneurs en pontée et disposait à cette fin de toutes les installations requises pour assurer la sécurité de la marchandise et garantir la stabilité du navire d'où il résultait que le chargeur ne pouvait ignorer que les conteneurs confiés au transporteur seraient nécessairement chargés en pontée, aucun autre mode de chargement n'étant envisageable ... ».

⁽²⁾ « le transporteur maritime qui a mis en pontée une marchadises sans l'accord du chargeur ne peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte ou avarie en se prévalant des périls, dangers ou accident de mer si la marchandise a été perdue par ce qu'elle est tombée en mer ».

السفينة حاملة الحاملات، تقوم بعملية نقل داخلية حيث يكون رضا الشاحن مفترض، تليها عملية نقل دولية، يشترط فيها الحصول على إذن الشاحن للشحن على السطح، وهذا من النتائج التي يؤدي إليها القرار⁽¹⁾. وهذا ما يستدعي التوقيع على معاهدة روتردام 2008 التي اعترفت بالآثار القانونية المترتبة على المنجزات العلمية وحسنت الجدل القائم والمتعلق بمدى إمكانية شحن الحاويات على ظهر السفينة. فأجازت النقل على السطح مادامت البضائع معبأة داخل حاويات أو عربات مهيأة لهذا النوع من النقل-معتبرة أن الحاوية تحفظ البضائع تماما كعناصر السفينة- وما دام السطح مهيأ خصيصا لنقل الحاويات. وهذا ما يتوافر في السفن حواملات الحاويات⁽²⁾. بمفهوم المخالفة، إذا كانت الحاويات غير مهيأة للنقل على السطح كالحاويات المفتوحة (open top) فإن هذا النقل غير جائز وهذا ما يعتبره P.Bonassies يتماشى مع ما ذهب إليه محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 7 فبراير 2006⁽³⁾.

ب- رص الحاويات:

المقصود برص الحاويات l'arrimage des conteneurs ترتيبها في الأماكن المختلفة لها على وسيلة النقل، ويشترط عند رص الحاويات مراعاة أمرين: الحفاظ على

⁽¹⁾ P.Bonassies, droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21^{ème} Siècle ;art pré cité § 2: « la decidion méconnait les impératifs de la logistique dans la mesure où ce n'est qu'au dernier moment que le transporteur décide si les conteneurs seront en fait transportés en cale ou en pontée, ce sont en fait les ordinateurs qui décident. De surcoit, la solution retenue aboutit à des résultats assez curieux lorsque comme cela est fréquent, le navire porte conteneurs fait successivement un voyage national (ou le consentement du chargeur à la ponté est présumé), puis un voyage international (ou le consentement su chargeur doit être dûment exprimé), cité au DMF n° 13, 2009, jurisprudence, p 95.

⁽²⁾ المادة 25 من قواعد روتردام: "1- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا: ... ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات...".

وهو ما سبق وأن أكد عليه الفقيه Rodière:

R.Rodière, traité générale de droit maritime, Tome II, op cité, n° 519, p 155, « s'il ya sur le pont un local ou les marchandises soient à l'abri ,leur arrimage en ce lieu est correct, car les marchandises y seront aussi bien protégées que dans la cale ».

⁽³⁾ P.Bonassies, droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21^{ème} Siècle, art pré cité §3

سلامة الحاوية بما فيها من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة⁽¹⁾، وكذلك الحفاظ على وسيلة النقل نفسها كالحفاظ على بدن السفينة وتوازنها، وبالتالي سلامتها⁽²⁾، ولما كان لرص الحاويات تأثير قوي على ثبات وسيلة النقل وتوازنها، فإنه في إطار النقل البحري يدخل ضمن اختصاصات الربان الفنية، بحيث يلتزم نيابة عن الناقل باعتباره التزام يقع على هذا الأخير بأن يبذل المهمة الكافية ويتخذ الاحتياطات المعقولة في قيامه برص الحاويات وهو ملزم بمتابعة الإشراف على الرص طيلة الرحلة البحرية، وهكذا يسأل متعهد النقل أو الربان عن الأضرار الناجمة عن عيب الرص، يستوي في ذلك أن تكون الحاويات قد اتخذت مكانها في عنابر السفينة أو على السطح⁽³⁾.

لذلك يحرص الربان اتقاء أي منازعات إثبات عدم وجود عيب في الرص والتستيف وذلك بطلبه إجراء معاينة تهدف إلى هذا الغرض تتم بواسطة خبراء متخصصين في هذا المجال⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: نقل الحاويات.

يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بنقل الحاويات وإيصالها إلى الجهة المقصودة والأصل - كما سبق التفصيل - هو تمتع متعهد النقل متعدد الوسائط بحرية واسعة في اختيار الوسائط والوسائل التي يراها ملائمة في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط، دون علم أو تدخل المرسل، إلا أنه قد يتفق المرسل مع متعهد النقل متعدد الوسائط على تنفيذ تعليمات معينة خاصة بميعاد النقل، أو اتباع طريق معين، فهنا لا يسع متعهد النقل سوى الالتزام بتلك التعليمات، وإلا عد مسؤولاً مسؤولية تعاقدية نتيجة الإخلال باحترام

⁽¹⁾ R.Rodière, traité générale de droit maritime, Tome II, op cité, « le bon transport dépendant de l'arrimage, l'arrimage doit être tel que la marchandise puisse, dans des conditions normales, voyager sans dommages sur le navire ».

⁽²⁾ P.Bonassies, C.Scapel, op cité : « ... cette opération « l'arrimage », présente une grande importance du point de vue technique, elle conditionne la stabilité et donc la Sécurité du navire ».

⁽³⁾ محمد السيد الفقهي، تطور قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 94.

⁽⁴⁾ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 69.

تعليمات المرسل⁽¹⁾. كما يلتزم باحترام تعليمات المرسل بشأن درجة الحرارة المطلوبة بصدد بضائع معينة، تطبيقاً لذلك قضي بأن الناقل الذي يقوم بنقل حاويات مبردة يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة والناجئة عن عدم احترام درجة التبريد الواردة في سند الشحن طيلة الرحلة، ولا يستطيع الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية طالما لم يستطع إثبات أن الضرر كان نتيجة خلل في نظام التبريد بالحاويات⁽²⁾. وقضي بمسؤولية الناقل بمناسبة تلف أصاب حمولة ثوم Ail، أين قدم الشاحن الحاوية بنفسه وأصدر تعليمات للناقل البحري، بأن تكون درجة الحرارة بين 2 و4 درجات فوق الصفر، لكنه لم يلتزم بذلك⁽³⁾. كما قضي بمسؤولية متعهد النقل إزاء عدم احترام المواعيد التي حددها الشاحن بصدد نقل شحنة مثلجات قد وصلت ذائبة ليس فقط بسبب عطل جهاز التكييف ولكن أيضاً بسبب تأخر وصول الشحنة عن الميعاد الذي حدده الشاحن⁽⁴⁾.

بيد أن الصعوبة تثور بصدد تعليمات معينة أمر بها المرسل متعهد النقل متعدد الوسائط لتنفيذها، وكانت تلك التعليمات من شأنها الإضرار بالبضاعة، فهل يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بتنفيذ تلك التعليمات غير مبال بالضرر الذي سببته؟ أم يخالفها اعتماداً على التزامه الأصيل بوصول البضاعة كاملة وسليمة وفي الميعاد المحدد، وأن له في سبيل ذلك حرية الاختيار دون تدخل المرسل⁽⁵⁾؟

(1) أسامة عبد العزيز إبراهيم، المرجع السابق، ص 480.

(2) T.com, Marseille, 5 mars 1993, Revue Scapel, trimestre 1-1995, p 19 : « le transporteur maritime qui prend en charge sans réserve un conteneur réfrigéré est responsable des avaries par coulage lorsqu'il ressort du relevé du bord que la température de conservation fixée à 18° et mentionnée sur le connaissance, n'avait pas été respectée pendant le trajet maritime, il ne peut s'exonérer de ce manquement contractuel à ses obligations, faute d'avoir pu prouver le cas excepté tiré d'une anomalie de fonctionnement du système frigorifique ».

(3) C.A. Paris, 5e ch, Sect. A, 13 déc 1995, DMF 1996, p 923, Obs, p.y. Nicolas.

(4) Paris 4 mars 1985, B.T, 1985, p 396.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 84، وتفصيلها، ص 82-83.

(5) أسامة عبد العزيز إبراهيم، المرجع السابق، ص 481.

يلزم القضاء في عدة مناسبات متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يشك في أن تعليمات المرسل من شأنها الإضرار بالبضائع إما برفض العملية أو بتحمل مسؤولية موافقته على تنفيذ العملية وفقا لهذه التعليمات الضارة، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بأن النقل الدولي للبضائع القابلة للتلف لا يتم ارتجالا، فهو يتطلب تنفيذه بواسطة أشخاص لهم دراية تامة بكيفية نقل هذه البضائع، وبطريقة حفظها عن طريق نقلها في شاحنات مجهزة بمبردات ليس بها عيوب، ويلتزم هؤلاء الأشخاص "المخترفون" بإبداء النصيحة للعميل الغير متخصص في هذا المجال لمجرد أنه يتاجر في البضائع القابلة للتلف، وبناء عليه تعتبر المحكمة أن متعهد النقل الذي تلقى من الشاحن تعليمات غير مناسبة للبضائع، كان يجب عليه رفض القيام بالعملية⁽¹⁾.

كذلك قضت محكمة النقض الفرنسية في قضية متعلقة بنقل كمية من الخوخ، بأن الناقل كان يعرف تمام المعرفة أن الخوخ من الفواكه الحساسة، وأنه كان يعلم تمام العلم بمتطلبات نقل هذه الفواكه في شاحنات مبردة، وأنه كان يعلم تماما أن درجة الحرارة في المبردات الموجودة في شاحنته التي كانت تؤثر درجة 2° أو 3° كانت منخفضة عن درجة الحرارة التي تحتاجها هذه الفاكهة، وأنه مع هذه الدرجة من الحرارة سوف تتجمد الفاكهة وبالرغم من ذلك قبل تنفيذ النقل في ظل هذه الشروط، ولذلك فهو مسؤول عن الضرر مناصفة مع الشاحن الذي يتحمل جزء من المسؤولية⁽²⁾.

وبناء عليه فإنه عندما تكون هذه التعليمات التي يعطيها المرسل ضارة فإن متعهد النقل لا يستطيع الدفع بها للإعفاء من المسؤولية لأنه هو نفسه مسؤول عن قبوله تنفيذ النقل وفقا لهذه التعليمات، ولعل القضاء يحرص من خلال ذلك إلى الرجوع إلى التزام متعهد النقل الرئيسي وهو الالتزام بتوصيل البضائع، وأن القضاء في ذلك النوع من النقل

(1) Cass 15 Fév 1982, B.T 1982, p 82 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 85.

(2) Cass 12 oct 1981, B.T, 1981, p 576 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 85.

قد عامله باعتباره ناقلا محترفا، يكون على دراية بالشيء موضوع النقل وطبيعته والحيلولة دون تلفه، ومن ثم يقع عليه التزام بإفادة المرسل بخبرته، وذلك بتقديم النصيحة⁽¹⁾ للمرسل من أجل توجيه اختيارات هذا الأخير، خاصة إذا كان المرسل جاهلا بأمر المهنة. وهذا ما قضت به محكمة استئناف باريس، في قضية كان متعهد النقل باعتباره الوكيل بالعمولة للنقل قد قام باختيار حاوية مبردة، وتمت عملية الشحن بواسطة الشاحن الذي طلب نقل البضائع تحت درجة برودة معينة أدت إلى تلف البضائع التي وصلت مجمدة وتالفة، وقد قضت المحكمة في هذا الخصوص بمسؤولية متعهد النقل لتخلفه عن تقديم النصيحة لموكله بنقل البضائع تحت درجة برودة أقل من التي طلبها الموكل⁽²⁾.

وعلى العكس هناك العديد من الأحكام الأخرى التي تقضي بعدم مسؤولية متعهد النقل بالرغم من عدم تقديمه النصيحة لموكله وفي ذلك تستند المحاكم إلى خبرة المرسل بأصول المهنة أي على اعتياده أو عدم اعتياده على ممارسة نشاط النقل⁽³⁾.

في إطار احترام تعليمات الشاحن، نصت اتفاقية روتردام 2008 على غرار اتفاقية وارسو لـ 1929 المتعلقة بالنقل الجوي، على حق السيطرة⁽⁴⁾، أو حق توجيه البضائع. وطبقا للمادة 12 من الاتفاقية، يُعرف حق السيطرة على البضائع: ما يقضي به عقد النقل من حق توجيه تعليمات إلى الناقل بشأن البضائع ويتمثل حق السيطرة في ثلاث سلطات أساسية طبقا للمادة 50 من الاتفاقية، يمارسها الطرف المسيطر وهو في الأصل الشاحن وقد يكون الشاحن المستندي أو أي شخص آخر⁽⁵⁾.

تتمثل هذه السلطات في:

(1) الالتزام بالنصيحة هو التزام يقع على عاتق المهنيين "المحترفين" الذين يتعاملون مع العملاء الجاهلين بأصول المهنة.

(2) paris 4 juillet 1990, DMF 1991, p 701.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 73.

(3) Ex : Cass 22 Fév 1994, DMF 1995, p 30, Obs Yves Tassel :

المرجع السابق، ص 75.

(4) حق السيطرة هو حق يمكن العميل من تفادي عمليات الغش والإفلاس الاحتيالي وسرقة المعلومات الواردة على الشبكة العنكبوتية أو

التلاعب بما تمهيدا للقيام بصفقة غير مشروعة، وغيرها من الأعمال التي أصبحت تمدد التجارة الدولية.

(5) المادة 1/51/أ من قواعد روتردام 2008.

1- سلطة توجيه البضائع "الحاويات" أو تعديل تعليمات بشأنها بشرط ألا تمثل تغييرا لأحكام العقد، فإذا كانت تفاصيل العقد تحدد أكثر من مكان لتسليم البضائع، فإن الطرف المسيطر، له إعطاء تعليمات إلى الناقل باختيار مكان من بين هذه الأمكنة، وله تعديل التعليمات التي كان سبق له أن وجهها، وإعطاء تعليمات جديدة للناقل للتحرك ضمن مقتضيات النقل.

2- توجيه تعليمات بتسليم البضاعة في ميناء توقف متكرر ولو لم يكن هذا الميناء من بين الأماكن المذكورة في تفاصيل العقد، أو تسلم البضائع في أي مكان على المسار في حالة النقل الداخلي.

3- توجيه تعليمات باستبدال المرسل إليه بأي شخص آخر حتى ولو كان المرسل إليه هو الطرف المسيطر ذاته، هذه السلطة تبقى موقوفة على ألا يكون طرفا العقد قد غيرا مفعولها بموجب اتفاق بينهما⁽¹⁾.

من ناحية أخرى يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بتقديم المعلومات النافعة للمرسل عن عملية النقل. أولا في حالة مواجهته لبعض الصعوبات، ثانيا: عند وجود "حدث جديد" منتظرا كان أو غير منتظر، قابل لإنشاء رد فعل لدى المرسل أي يوجب على المرسل القيام بتصريف معين عند قيامه. وثالثا: في حالة عدم وجود حدث جديد، عندما يطلب منه المرسل أن يمدّه بمعلومة معينة حتى يتمكن من اتخاذ الإجراءات اللازمة⁽²⁾. بمعنى آخر يقع على عاتق المرسل في حالة عدم حدوث "حدث جديد" مطالبة متعهد النقل بالمعلومة ولا يقع على عاتق متعهد النقل تقديم المعلومة للمرسل من تلقاء نفسه باعتبار أن الالتزام بتقديم المعلومة في هذه الحالة له طابع استثنائي، لما يتمتع به متعهد النقل من استقلالية تحول بينه وبين تقديم المعلومات تلقائيا عن كل كبيرة وصغيرة، حتى في حالة وقوع حدث جديد⁽³⁾.

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 321

(2) أسامة عبد العزيز إبراهيم، المرجع السابق، ص 482.

(3) سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 67.

ولا شك أن متعهد النقل باعتباره محترفاً، ومنظماً لعملية النقل هو أول من يعلم بوجود صعوبات أو حدوث حدث جديد، ويعلم طبيعة المعلومات اللازمة والضرورية التي تستوجب إحاطة المرسل بها كونها تستدعي تصرفاً ما دون أن يمس ذلك استقلاليتها في التصرف.

تطبيقاً لذلك قضت محكمة استئناف Versailles بأن الوكيل بالعمولة يلتزم بتقديم المعلومات اللازمة للموكل انطلاقاً من الالتزام العام للوكيل باحترام تعليمات الموكل في قضية كان الموكل قد طلب من الوكيل بالعمولة للنقل إخطاره ببدء عملية النقل حتى يستطيع التأمين على البضائع، إلا أن الوكيل بالعمولة للنقل لم يحترم هذه التعليمات، الأمر الذي نتج عنه عدم تمكن الموكل من التأمين على البضائع. فقضت المحكمة بمسائلة الوكيل بالعمولة للنقل بسبب عدم احترامه للتعليمات الصريحة لموكله⁽¹⁾. وفي قضية أخرى، كان قد تم الاتفاق فيها بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل على نقل البضائع إلى إيران وفي أثناء الرحلة اختفت البضائع لعدة أشهر، خلال هذا الوقت حاول الموكل الاستفسار من الوكيل بالعمولة للنقل عن مصير البضائع إلا أنه لم يحصل على إجابة مفيدة بالرغم من معرفة الوكيل بالعمولة للنقل لأسباب التأخير، حيث أنه كان قد تم تجميع البضائع مع بضائع أخرى، مما اضطر بهذه البضائع للانتظار حتى تكتمل الشحنة ويبدأ النقل. وقد قضت محكمة استئناف Rouen بمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل بسبب عدم إخباره موكله عن مكان البضائع، ووصفت المحكمة خطأً الوكيل بالعمولة للنقل بأنه "إهمال فاحش يشتمل على عجز الوكيل بالعمولة للنقل لمدة ثلاثة أشهر بالرغم من مطالبة الموكل عن تحديد مكان البضائع"⁽²⁾.

⁽¹⁾ Versailles 21 Déc 1983, Sogena / cat et Renault VI, inédit :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 61.

⁽²⁾ Rouen 19 mars 1981, B.T, 1981, p 595.

مشار إليه لدى المرجع السابق، ص 62.

كما يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بضمان سلامة الحاويات أثناء النقل، فهو يتأكد مثلا من أن الشاحنة مجهزة بصورة لا تعرض البضائع للبلل، واتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع سرقة البضائع المحتواة. وبهذه المناسبة، فهو ملزم بغلق الحاوية متى تم تعبئتها بأختام تتخذ شكل قطع رصاصية مرقمة. ويحدث كثيرا خلال النقل أن تكسر هذه الأختام، أو يجري نزعها بهدف سرقة المحتوى أو لإخراج أحد الطرود حينما يتجمع في الحاوية الواحدة بضائع مملوكة لأكثر من مرسل. في مثل هذه الحالة، يقع على متعهد النقل واجب الإسراع بإثبات الواقعة والتحقق من سلامة البضائع المحتواة، وذلك قبل طلب وضع أختام جديدة على الحاوية فور إعادة إغلاقها مرة أخرى⁽¹⁾.

ويلزم القضاء متعهد النقل بأن يقدم تعليمات محددة للسائق متعلقة بأماكن توقف المركبة البرية المحروسة، بالنسبة للأماكن التي تكثر بها حوادث الاعتداءات والسرقة "إيطاليا"⁽²⁾.

ومن التدابير الأخرى التي يتخذها متعهد النقل للحفاظ على سلامة الحاوية، التأكد من حالة وسيلة النقل، كحالة الشاحنة التي يجب أن تكون في حالة جيدة للاستعمال منذ البداية وحتى لحظة تسليم البضائع، فإذا كان متعهد النقل يقوم بتنفيذ جزء من النقل بوسائله الخاصة، يتعين عليه أن يتحقق من انتظام عمل الأجهزة الموجودة في الشاحنة طوال الرحلة⁽³⁾. ويعتبر هذا الالتزام من الالتزامات الهامة والرئيسية لأن الأصل في نظام المبردات يؤدي دائما إلى مشاكل لا حصر لها، وإلى حرمان الناقل من الاستفادة من حالات الإعفاء الخاصة التي تنص عليها المادة 17 فقرة 4/د من الاتفاقية الدولية الخاصة بالنقل البري CMR. مثال ذلك، حكم لمحكمة استئناف باريس قضت فيه

(1) محمد السيد الفقي، تطور قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 97.

(2) Cass.com, 14 mai 1991, BTL 1992, p 11, « connaissant la fréquence des agressions et des vols effectués en Italie, l'employeur aurait dû donner à son chauffeur des instructions précises ménageant des étapes sûres et des arrêts dans des endroits protégés ».

(3) Paris 16 décembre 1994, B.T, 1995, p 60.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 82.

بمسؤولية الناقل الذي لم يتخذ التدابير الضرورية المتعلقة بالمعدات الخاصة بالشاحنة، ففي هذه القضية، كان الناقل قد أخطأ في خط السير الذي كان يجب أن يسلكه للوصول في وقت محدد لمكان الوصول، فبدلاً من أن يصل في الصباح الباكر وصل في الساعة الثالثة بعد الظهر، إلا أن العرف السائد في فرنسا يقضي بأن تتم عملية تفريغ الشاحنات في الصباح فقط، حتى تتم عمليات الشحن خلال فترة بعد الظهر، مما أدى إلى اضطرار المرسل إليه إلى تأجيل عملية تفريغ الشاحنة لصباح اليوم التالي، حيث تم اكتشاف تلف البضائع. ولكن قضت المحكمة أن هذا التلف لا يرجع إلى التأخير في تفريغ البضائع بل إلى عطل في أجهزة التكييف الموجودة في الشاحنة أثناء الرحلة، بالرغم من أنه قد تم إصلاح هذا العطل قبل بدء الرحلة⁽¹⁾.

المسافنة المتكررة والمتتالية les transbordements successifs بدورها، لا ينصح بها بالنسبة للحاويات غير المبردة بصفة ذاتية les reefer non autonomes، لما يؤدي ذلك من قطع متكرر لسلسلة التبريد. فقد ذهب القضاء الفرنسي إلى حد اعتبار أنه وبالنظر إلى طبيعة البضاعة القابلة للتلف، فإن المسافنة، قد تكون غير ملائمة لهذا النوع من النقل وهذا بمناسبة عملية نقل بين Abidjan و le Havre، حيث أن تقرير الخبير أظهر أن مدة النقل كانت أطول من المدة التي يستوجبها نقل مثل هذه البضاعة "موز"، كما أظهر الانقطاعات المتكررة للتيار الكهربائي عن الحاويات أثناء المسافنة، الأمر الذي جعل القضاة يأخذون بعين الاعتبار هذا الانقطاع المتكرر، ومدة الرحلة المتجاوز فيها⁽²⁾.

وتحقيقاً للنتيجة المرجوة وهي وصول البضائع للمكان المقصود بطريقة قانونية وسليمة، يلتزم متعهد النقل بالتأكد من وجود وقانونية كل المستندات اللازمة، فيتحقق من اكتمال الشكليات التي يتطلبها القانون بصدد البيانات المدونة في سندات النقل، ومن

⁽¹⁾ paris 4 mars 1985, pré.cité.

⁽²⁾ CA de rouen, 2^{ème} ch, 13 mai 2004, BTL 2004, p 392 : « ... durée de voyage longue au regard du temp de transport généralement recommandé pour le transport de banane ».

تحريرها بطريقة واضحة لا غموض فيها⁽¹⁾، كما يلتزم بالتحقق من أفعال غيره، فيجب عليه مثلا التحقق من أسباب التأخير في وصول البضاعة، أو التأكد من وجود تصريح الاستيراد الذي يحتاجه المرسل إليه حتى يتفادى حجز الجمارك على البضائع وبيعها⁽²⁾. ونظرا لاختياره لوسائط النقل، وجب عليه إضافة إلى ذلك أن يتواجد عند تغيير واسطة النقل.

الفرع الثالث: تفريغ الحاويات وتسليمها.

ينتهي النقل متعدد الوسائط بالتسليم الذي يسبقه التفريغ كعملية مادية ممهّدة له. بحيث يعد التسليم مرحلة اكتشاف الضرر، مع صعوبة تحديد مرحلة حدوثه، وإن كانت التطورات التقنية التي تعرفها الحاويات، أحدثت بالنسبة للصددمات مثلا، جهازا يسجل قوة الصدمة وتحديد الوقت الذي حدث فيه، فمثلا بمناسبة نقل حاوية فواكه « Kiwis » من جزر هاواي إلى كاليفورنيا بجزر، ثم من كاليفورنيا إلى ساحل الولايات المتحدة الأمريكية بواسطة السكة الحديدية، وأخيرا باستعمال الواسطة البحرية من الولايات المتحدة الأمريكية إلى فرنسا. تلقت الحاوية صدمات قوية، وظهر عند الوصول وجود تلف بالبضاعة، فأثبت الجهاز أن الصدمات كانت في مرحلة النقل بالسكة الحديدية⁽³⁾. مع ذلك، فإن هذه التقنيات المتقدمة، لا تحل كل الإشكالات.

الفقرة الأولى: تفريغ الحاويات:

يقصد بالتفريغ في النقل متعدد الوسائط فك الحاويات وإنزالها من وسيلة نقل إلى وسيلة نقل أخرى بغية تغيير واسطة النقل تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه، ويعد التفريغ عملية مكتملة لعقد النقل ومقدمة لازمة لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ويتم ذلك غالبا في محطات الحاويات أو الموانئ الجافة. لذا فتمتعهد النقل ملزم بهذه العملية ومسؤول عنها

(1) سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 87.

(2) سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل مرجع السابق، ص 79.

(3) T.com, Nanterre, 5 janv 1989 : BTL 1990, p87.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، مسؤولية متعهده النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 28

وهو في سبيل ذلك يبذل العناية المعتادة من ناقل متخصص محترف، إذ كثيرا ما يقع الهلاك أو التلف أثناء الشحن والتفريغ إذا لم يتم بطريقة فنية من وسيلة إلى أخرى، فهي عملية تتعلق بسلامة البضائع المحتواة.

من ثم فإن الأصل أن تتم عملية التفريغ تحت مسؤولية متعهد النقل، ويتحمل بالتالي تبعة الأخطاء التي يرتكبها هو، أو أحد التابعين له إذا استعان بمقاول أو شخص متخصص في عملية التفريغ، إلا أن التزامه هذا لا يتعلق بالنظام العام، إذ يجوز الاتفاق على تحمل المرسل أو المرسل إليه عبء الالتزام بالتفريغ.

وعليه يجب على متعهد النقل إنزال الحاويات في المدة المتفق عليها، وفي حالة عدم تحديد المدة، يلتزم بالتفريغ في المدة التي يحددها العرف، وعادة فإن طبيعة البضاعة ونوعها وكميتها غالبا ما تؤخذ بعين الاعتبار عند حساب مدة التفريغ⁽¹⁾.

وإذا كان التفريغ على عاتق متعهد النقل، فبديهي أن يتم تفريغ البضائع قبل تسليمها، لذلك وفي إطار المرحلة البحرية، عرضت قضية على القضاء الجزائري، تتمثل في نقصان بضائع كانت مودعة داخل حاوية بميناء الجزائر، ورفعت دعوى من المرسل إليه ضد المؤسسة المينائية بالجزائر، على أساس أنها سرقت وهي تحت حراسة ومسؤولية هذه المؤسسة، فقررّ مجلس قضاء الجزائر مسؤولية المؤسسة المينائية باعتبارها صاحبة الاحتكار فيما يتعلق بأمن وحراسة البضائع المودعة على الرصيف، طبقا للمادة 873 من القانون البحري الجزائري، وأن اختلاس البضائع وقع خلال إقامتها بالميناء، إلا أن الغرفة التجارية والبحرية أصدرت قرارا بتاريخ 27 سبتمبر 1993 نقضت بموجبه قرار مجلس الجزائر المشار إليه أعلاه لكون الناقل البحري يبقى مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وأن الناقل هو الذي أبرم عقد تفريغ البضائع مع

(1) قيس شرايرة، مسؤولية متعهد النقل عن تفريغ وتسليم البضائع في عقد النقل المشترك متعدد الوسائط، مجلة أبحاث اليرموك لسلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد 26، عدد 2، الأردن، 2010، ص 434.

المؤسسة المينائية وبالتالي لا توجد علاقة تعاقدية بين المرسل إليه وعامل الشحن والتفريغ⁽¹⁾.

كما أوضحت المحكمة العليا الجزائرية في قرارات أخرى أن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء عملية التفريغ من السفينة من قبل المؤسسة المينائية تكون تحت مسؤولية الناقل البحري، باعتبار أن عملية تفريغ البضائع تدخل ضمن تنفيذ عقد النقل سواء قام به الناقل بنفسه⁽²⁾. أو طرفاً آخر بموجب عقد⁽³⁾. حيث تتدخل المؤسسة المينائية للقيام بالتفريغ على أساس عقد بين الناقل وعامل الشحن والتفريغ⁽⁴⁾ وليس المرسل إليه، كما أن المادة 780 من القانون البحري الجزائري، تشير صراحة إلى أن الناقل يبدأ بفك وإنزال البضائع بعد وصول السفينة إلى المكان المتفق عليه.

إلا أنه قد يحدث أن يتضمن سند النقل شرط التسليم تحت الروافع livraison sous palan، ويفسر البعض⁽⁵⁾ هذا الشرط بأن يتم تسليم الحاويات على متن السفينة بعد أن تخرجها روافع السفينة من العنابر إلى السطح على أن يتولى المرسل إليه تفريغها منها بعد ذلك، إلا أن البعض الآخر يرى أن مصطلح تحت الروافع ينصرف إلى أن متعهد النقل يفك الحاويات ويتركها على الرصيف بمحاذاة السفينة كي يتسلمها المرسل إليه، لأنه لو قلنا بأن يتسلم المرسل إليه الحاويات على ظهر السفينة، ويلتزم بإنزالها إلى الرصيف، لكان على كل مرسل إليه في حالة وجود هذا الشرط أن يتزل الحاويات إلى

(1) القرارين "مجلس قضاء الجزائر والمحكمة العليا" مشار إليهما لدى حسان بولعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999، ص 24.

(2) المادة 879 ق.ب.ج.

(3) المادة 875 ق.ب.ج.

(4) من أمثلة هذه القرارات: قرار الغرفة التجارية والبحرية الصادر بتاريخ 1997/07/22، المجلة القضائية، عدد خاص، 1999، ص 211 "من المقرر قانوناً أن الناقل يعد مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، ومن المقرر قانوناً أيضاً أنه "تتم خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي ... ولما تبين- من قضية الحال- أن قضاة المجلس أحلطوا بين التسليم والتفريغ، إذ جاء في قرارهم أن عملية التفريغ من اختصاص المؤسسة المينائية، متناسين أن ذلك لا يعني الإعفاء الكلي أو الجزئي لمسؤولية الناقل إلى حين تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليمًا قانونياً، فإنهم بذلك خرقوا القانون وعرضوا قرارهم للنقض".

(5) محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص 100.

الأرض بوسائله الخاصة وفي هذا إعاقه لنشاط السفينة لأنها تكون محملة ببضائع عدد لا بأس به من الشاحنين⁽¹⁾.

وقد منعت اتفاقية روتردام 2008 الاتفاق على أن يكون التسليم سابقا على التفريغ النهائي من خلال المادة 12 الفقرة 3/ب لمتنع بذلك شرط التسليم تحت الروافع بالمفهوم الذي يقلص من فترة مسؤولية متعهد النقل، ولذلك فإن واضعوا الاتفاقية لم يجدوا داع لذكر الالتزام بفك الحاويات كعملية مقدمة للتفريغ ضمن المادة 13 كونها تدخل حكما ضمن فترة مسؤولية متعهد النقل⁽²⁾.

من جهة أخرى فإن المادة 13 فقرة 2 من اتفاقية روتردام تسمح بأن يقوم المرسل إليه بالتفريغ من خلال شرط « FIO » ، ليؤدي مفهوم المادة 12 فقرة 3 والمادة 13 فقرة 2 إلى أن مسؤولية متعهد النقل لا تنتهي إلا بعد التسليم اللاحق للتفريغ الذي يكون من قبل المرسل إليه، وهذا يؤدي إلى وضعية يشوبها نوع من الغموض حول مفهوم التسليم، إذ أنه في مرحلة التفريغ، سوف يكون المرسل إليه حائزا للحاويات بصورة فعلية دون أن يعتبر ذلك تسليما قانونيا، بما أن هذا الأخير لا يكون إلا بعد التفريغ النهائي من قبل متعهد النقل⁽³⁾. وإن كان يمكن تفسير ذلك بانتقال الالتزام بحراسة الشيء، ومسؤولية المحافظة عليه خلال الفترة بين التفريغ والتسليم من متعهد النقل إلى المرسل إليه.

من جانب آخر هناك من المحللين من يذهب إلى عدم وجوب التوسع في مفهوم الشرط « FIO » الوارد في اتفاقية روتردام إلى حدّ تحرير متعهد النقل من مسؤوليته عن عملية التفريغ، لأن شرط « FIO » عند ظهوره في القضاء الإنجليزي كان المقصود منه أن يقوم المقاول بالتفريغ لحساب المرسل إليه، أي أن متعهد النقل لا يتخلص إلا من

(1) عبد القادر حسين العطير، الوسيط في قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة مكتبة دار الثقافة، الطبعة الأولى، الأردن، 1999، ص 360.

(2) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 329.

(3) Julien Boccara ,le moment de la livraison dans les règles de rotterdam, une innovation source de difficultés d'interpretation, Newsletter du CDMT : http://www.droitmaritime.com/article.php3?id_article=519, p 02.

نفقات هذه العملية، ومن ثم يجب أن يبقى متعهد النقل ملتزماً بضمان سلامة الحاويات أثناء عملية التفريغ. وعليه فإن شرط « FIO » لا يعدل من فترة مسؤولية متعهد النقل التي تبدأ من تاريخ تسلم الحاويات إلى غاية تسليمها، حتى لو قام المرسل إليه بالتفريغ. فتبقى هذه العملية جزءاً لا يتجزأ من التزامه بضمان سلامة البضائع المحتواة⁽¹⁾.

إلا أن المادة 17فقرة 3 (ط) الواردة في الفصل الخامس من الإتفاقية تعفي متعهد النقل من المسؤولية إذا كان الضرر قد نتج عن أعمال تحميل البضائع أو مناولتها أو تفريغها من جانب الشاحن أو الشاحن المستندي أو المرسل إليه بناء على اتفاق مع متعهد النقل. ويحدث أيضاً أن يقوم متعهد النقل بتفريغ الحاويات تلقائياً بموجب شرط التفريغ التلقائي. إذا كان هذا التفريغ على عاتق المرسل إليه ولم يتقدم لاستلام الحاويات، فيودعها متعهد النقل مخازن الجمارك أو مخزن من المخازن العمومية، على أن يتحمل المرسل إليه نفقات التفريغ والتخزين⁽²⁾.

انطلاقاً من مبدأ التزامه بالتفريغ، يجب على متعهد النقل أن يبذل العناية والدقة وأن يتخذ كل الاحتياطات الكفيلة بالمحافظة على البضائع المحتواة، ويجد هذا الالتزام تطبيقه على وجه الخصوص في الحاويات المبردة التي تحتاج من أجل الإبقاء على برودتها إلى دعم عنصر خارجي عنها، إذ ينبغي على متعهد النقل فور تفريغ هذا النوع من الحاويات، الإسراع إلى توصيلها إلى مصدر مناسب للطاقة، وتثور المشكلة حينئذ عندما لا يتوافر بمحطات الحاويات أو الميناء الجاف⁽³⁾، سواء بشكل دائم أو مؤقت، مصادر

⁽¹⁾ Estaban Chami, président de la délégation argentine pour l'uncitral WG III

(transport) : cité par Stéphane Miribel, signature des règles de Rotterdam, DMF, n° 708, 11 – 2009, p 48.

⁽²⁾ أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص 78.

⁽³⁾ نشير إلى أن المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 المتعلق بالموانئ الجافة، ينص ضمن المادة 06: "يرتبط تطابق الأماكن المخصصة للميناء الجاف بتوفر الشروط الآتية: - يجب أن يكون الميناء منشأً بطريقة لا تسمح بإنقاص البضائع المودعة فيه.

- يجب أن يبنى ويهيأ الميناء الجاف بطريقة تسمح بتوفير أحسن الظروف للعمليات التجارية والمراقبة الجمركية.

- يجب أن يكون سباح مساحة الميناء الجاف يعلو بثلاثة (3) أمتار على الأقل.

- تنصيب سكانير وعتاد الوزن ونظام المراقبة المرئية.

- تجهيز الميناء بمعدات الإعلام الآلي والاتصالات.

للطاقة يمكن توصيل الحاويات إليها على وجه السرعة، وقد واجهت محكمة النقض الفرنسية تلك المشكلة: "غلق المستودعات المبردة بميناء أبيدجان Abidjan خلال شهر رمضان"، فذهبت إلى أنه "يتعين على الناقل، بالتشاور مع أمين الحمولة، اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لضمان تسليم البضائع في ظل ظروف لا تعرض هذه الأخيرة للخطر"⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: تسليم الحاويات:

إذا كان التفريغ هو عملية مادية، فإن التسليم هو العملية القانونية⁽²⁾ التي ينتهي بها عقد النقل متعدد الوسائط.

في إطار المرحلة البحرية تجسد المحكمة العليا الجزائرية تطبيق نص المادتين 739 و802 من القانون البحري الجزائري في العديد من قراراتها مؤكدة أن عقد النقل لا ينتهي إلا بالتسليم إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن أو وثيقة نقل أخرى، وليس قبل ذلك في أي حال من الأحوال⁽³⁾.

- الربط بنظام الإعلام والتسيير الآلي للجمارك (SIGAD).

- يجب على المشغل أن يضع تحت تصرف مصالح الجمارك محلات إدارية مجهزة بكل معدات التسيير الإداري، بما فيها أجهزة الإعلام الآلي.

- تنصيب نظام مكافحة الحرائق والسرقات".

⁽¹⁾ cass.com, 14 mai 1991, BTL 1992, p 656, « il appartenait au transporteur de prendre en concertation avec le consignataire, toutes les mesures utiles pour assurer, dans des conditions ne la mettant pas en péril, la livraison de la marchandise ».

⁽²⁾ قرار المحكمة العليا الجزائرية الصادر بتاريخ 1997/06/24 نشرة القضاة عدد 56 لـ 1999: "إن عملية تفريغ البضائع تعتبر عملية مادية، في حين أن التسليم القانوني بمعنى المادة 790 من القانون البحري يتمثل في عرض البضائع من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممثله وفي قبولها من طرف هذا الأخير"، وتعرف قرارات محكمة النقض الفرنسية التسليم كالاتي:

*Cass.com, 17 novembre 1992, navire Rolline, DMF, 1993, p 563 note, p563, note P.Bonassies « la livraison se définit comme l'opération par laquelle le transporteur remet matériellement la marchandise à l'ayant droit, celui-ci étant en mesure d'en prendre possession de vérifier son état et, le cas échéant, de prendre toutes reserve utiles ».

*Cass.com, 11 juin 2003, n° 01-15-663, Bull, civ, IV, n° 98 BTL 2003, p 454, « la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte ».

⁽³⁾ مثلا قرار المحكمة العليا الجزائرية الصادر بتاريخ 1993/12/20: "حيث أن قرار مجلس الجزائر جاء مخالفا من جهة لأحكام المادة 739 من القانون البحري لكون تلك المادة توضح أن عقد النقل البحري ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وليس بتفريغها بالميناء، ومن جهة أخرى يخالف مقتضيات المادة 790 التي تنص على أن التحفظات تبلغ للناقل أو ممثله قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وليس في وقت

ولا يغني عن ذلك وصول البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى جهة الوصول أو تسليمها إلى مصلحة الجمارك، إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استيلاء الحاويات، ولا يغير من هذه النظرة أن تكون الحاويات قد خضعت لنظام "تسليمه صاحبه"، ذلك أن معنى هذا النظام هو أن يقوم متعهد النقل بتسليم الحاويات مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية، وتكون في هذه الفترة في حراسة متعهد النقل وتحت مسؤوليته حتى يتم تسليمها⁽¹⁾.

وإذا كانت المرحلة برية، التسليم هو أيضا العملية القانونية التي يتم بموجبها التسليم الفعلي للمرسل إليه في محله باعتبار أن النقل يكون من الباب إلى الباب، لأنه إذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه، فعلى متعهد النقل إخطار المرسل إليه بوصول الحاويات وكذا بالوقت الذي يستطيع فيه تسلمها⁽²⁾، فإذا امتنع المرسل إليه عن التسلم وجب على متعهد النقل إخطار المرسل بذلك ويطلب منه التعليمات اللازمة. ويجوز لمتعهد النقل أن يطلب من رئيس المحكمة المختصة ببيع البضائع المحتواة إذا كانت معرضة للتلف أو الهلاك أو نقص قيمتها، كما يمكن له إتلافها إذا كانت غير صالحة للاستهلاك⁽³⁾.

وعملية التسليم إلى المرسل إليه شأنها في ذلك شأن الاستيلاء من المرسل تخضع في ميعادها ومكانها وظروفها لما يحدده الاتفاق بين المرسل و متعهد النقل، إلا أن عملية التسليم في عقد النقل متعدد الوسائط، وإن كانت لا تنقضي إلا بتسليم الحاويات إلى المرسل إليه فإن تعدد الوسائط والوسائل تبعا لذلك التي يتم خلالها نقل الحاويات، تفرض ضوابط خاصة لكل مرحلة بحيث تجعل متعهد النقل في مركز قانوني يوازي المرسل إليه

تفريغها، ونتيجة لذلك فإن الناقل البحري مسؤول عن فقدان أو الخسائر اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها للمرسل إليه، مع ملاحظة أنه لا يمكن الخلط بين تفريغ البضائع في الميناء وتسليمها إلى المرسل إليه، علما بأن التسليم بالمفهوم القانوني يتم عندما يعرض الناقل أو ممثله البضائع للمرسل إليه، أو ممثله ويحصل على قبول هذا الأخير" مشار إليه لدى حسان بولعروج، المرجع السابق، ص 21.

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 269.

(2) المادة 45 من القات.ج: "في حالة نقل شيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن، وجب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يمكن له تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الناقل وضعه تحت تصرفه".

(3) المادة 46 من القات.ج.

وذلك باستيلائه الحاويات من ناقل، وتسليمها لناقل آخر الأمر الذي يؤدي إلى خروج عملية التسليم في هذا النوع من المفهوم التقليدي لها⁽¹⁾.

أ- التسليم في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980:

نصت الفقرة 1 من المادة 14 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط على أنه تمتد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن الحاويات بموجب هذه الاتفاقية من وقت أخذه في عهده إلى وقت تسليمها، وفصلت في مفهوم الفترة التي يلتزم متعهد النقل بتغطيتها الفقرة 2 من نفس المادة، معتبرة أن الحاويات هي في عهدة متعهد النقل متعدد الوسائط من وقت تسليمه الحاويات إلى وقت قيامه بتسليمها، ويكون ذلك بتسليم المرسل البضائع إلى المرسل إليه، أو في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه فيها الحاويات من متعهد النقل متعدد الوسائط بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقا لعقد النقل متعدد الوسائط أو للقوانين أو الأعراف السائدة في التجارة المعنية أو المطبقة في مكان التسليم، أو بتسليم الحاويات إلى هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم الحاويات إليه بموجب القوانين والأنظمة المنطبقة في مكان التسليم.

وقد نصت الفقرة الثالثة من المادة 14 على أنه في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة تشمل الإشارة إلى متعهد النقل متعدد الوسائط، مستخدميه أو وكلاءه أو أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط، وتشمل الإشارة إلى المرسل إليه مستخدميه أو وكلائه.

والمقصود بالتسليم هنا هو التسليم الفعلي⁽²⁾ للمرسل إليه، ويشتمل التسليم

الفعلي عنصرتين:

(1) قيس شرايرة، المرجع السابق، ص 435.

(2) التسليم الفعلي بالمفهوم الوارد ضمن المادة 367 من القا.م.ج.

العنصر الأول: هو وضع الحاويات تحت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه في سند النقل. العنصر الثاني: أن يُعلم المرسل إليه بذلك ليبادر إلى تسلّمها، ولكي تعتبر الحاويات موضوعة تحت تصرف المرسل إليه يجب أن يكون هذا الأخير متمكنا من حيازتها حيازة يستطيع معها أن ينتفع بها الانتفاع المقصود من غير أن يحول حائل دون ذلك⁽¹⁾.

وللتسليم الفعلي القانوني صورتان:

1- التسليم المادي: أي يتم تسليم الحاويات بطريقة مادية بحيث تتصل بالمرسل إليه اتصالا ماديا وتدخل تحت سيطرته فعلا⁽²⁾، ويعتبر التسليم المادي قد تم، ولو لم يكن المرسل إليه هو الذي تسلّم شخصا الحاويات، وإنما تسلّمها وكيله أو تابعه مادام هذا التسليم لا يخالف اتفاقا خاصا بين الطرفين في العقد.

2- التسليم الرمزي: قد لا يتم تسليم الحاويات مناولا أو بطريقة مادية، ولذلك فإن التسليم الفعلي إلى المرسل إليه يتم هنا بطريقة رمزية، كتسليم سند النقل الذي يمثل البضاعة⁽³⁾.

وإذا كان للتسليم الفعلي صورتان المادي والرمزي، فإن تنفيذ متعهد النقل لالتزامه لا يتم إلا بتسليم الحاويات في محطة الحاويات أو الميناء الجاف تسليما فعليا بحيث تدخل تحت سيطرة المرسل إليه أو من يمثله، وهذا حتى يتمكن من فحص البضائع التي تحتويها والتحقق من حالتها⁽⁴⁾، وذلك بطلب فتح الحاويات وتدقيق محتوياتها، فإن وجد ما يوجب التحفظ على استيلاء البضائع المحتواة، فإنه يفعل ذلك في مواجهة متعهد النقل، وإلا أقفلت أبواب الحاويات، وانتهى التزام متعهد النقل بموجب عقد النقل متعدد الوسائط⁽⁵⁾ ليحدث نتيجة لذلك تغيير جوهري في المراكز القانونية لأطراف العقد، إذ

(1) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الرابع، العقود التي تقع على الملكية، البيع والمقايضة، دار النهضة العربية،

القاهرة، ص 589، فقرة 306

(2) المرجع السابق، ص 591، فقرة 307.

(3) نادية معوض، المرجع السابق، ص 376.

(4) المرجع السابق، ص 377.

(5) عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 132.

تنتقل منذ تلك اللحظة مسؤولية المحافظة على البضائع المحتواة من متعهد النقل إلى المرسل إليه، وعليه يجب عدم الخلط بين تسليم الحاويات كعمل قانوني، وأخذ البضائع المحتواة نتيجة الإستيلاء كعمل مادي، أي بين التسليم القانوني والتسليم المادي. فالتسليم القانوني الذي ينهي العقد يتكون من عدة مراحل، الأولى وضع الحاويات تحت تصرف المرسل إليه، الثانية تحقق هذا الأخير من البضاعة المحتواة، إذا رغب بذلك أو تمكنه من ذلك، ثم تسليم المرسل إليه سند النقل إلى متعهد النقل بما يفيد التسليم، بعد ذلك يتم أخذ البضائع ماديا من المرسل إليه⁽¹⁾.

ب- التسليم في اتفاقية روتردام 2008:

إن وقت ومكان تسليم الحاويات متروك تحديده لإرادة أطراف العقد في اتفاقية روتردام، إلا أن ذلك مشروط - كما سبقت الإشارة - بألا يكون وقت التسليم سابقا لإتمام تفرغ الحاويات النهائي. بمقتضى عقد النقل، فأى شرط من هذا القبيل يرد في تفاصيل العقد يقع باطلا⁽²⁾.

وإذا سكت العقد عن تحديد مكان ووقت تسليم الحاويات فيكون التسليم في الوقت والمكان الذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما، ويعود ذلك إلى السلطة التقديرية للقاضي الناظر في التزاع مراعيًا في ذلك أحكام عقد النقل أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل⁽³⁾.

أجازت المادة 44 من الاتفاقية لمتعهد النقل رفض تسليم الحاويات إلى المرسل إليه إذا رفض هذا الأخير تحرير إقرار باستلامه الحاويات من الناقل أو من طرف المنفذ على النحو المتعارف عليه في مكان التسليم.

1- حالات التسليم في اتفاقية روتردام:

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 105.

(2) المادة 3/12 من اتفاقية روتردام 2008: "... (3) لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل، يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلّم البضائع وتسليمها، ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلا عندما ينص على: ... (ب) أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفرغها النهائي. بمقتضى عقد النقل".

(3) المادة 43 من اتفاقية روتردام.

ميزت اتفاقية روتردام في شأن تنفيذ الالتزام بتسليم الحاويات بين عدة حالات:

* الحالة الأولى: تسليم الحاويات في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول⁽¹⁾: على متعهد النقل عند عدم إصدار مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، أن يسلم البضائع إلى المرسل إليه في المكان والزمان المتفق عليهما في عقد النقل، وإن لم يكن ثمة اتفاق على ذلك، في الوقت والمكان اللذين يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيهما ويهتدى إلى ذلك من خلال العقد وظروف النقل، وإلا يلجأ إلى الإحتكام للعادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل وأجازت الاتفاقية لمتعهد النقل رفض تسليم الحاويات للمرسل إليه، إذا فشل هذا الأخير في إثبات هويته كمرسل إليه على نحو واف عندما يطلب منه متعهد النقل ذلك⁽²⁾، وعادة ما يكون اسم وعنوان المرسل إليه مذكورين في تفاصيل العقد، وإن لم يكونا مذكورين إما لأنه لا يكون ثمة مرسل إليه غير الشاحن نفسه، وإما لأن الشاحن لم يعين المرسل إليه بعد وإما لأي سبب آخر، عندها على الطرف المسيطر قبل وصول الحاويات إلى المكان المقصود أو عند الوصول على أبعد تقدير أن يبلغ متعهد النقل باسم المرسل إليه أو عنوانه⁽³⁾.

تعفي المادة 45 من الاتفاقية⁽⁴⁾ متعهد النقل في هذه الحالة الأولى، من واجب التسليم إذا سلم البضائع بناء على تعليمات الطرف المسيطر أو الشاحن المستندي⁽⁵⁾، وذلك عندما يتعذر عليه تسليم الحاويات إلى المرسل إليه لسبب من الأسباب التالية:

(1) المادة 45 من اتفاقية روتردام.

(2) المادة 45 من اتفاقية روتردام الفقرة الفرعية "أ".

(3) المادة 45 من اتفاقية روتردام الفقرة الفرعية "ب".

(4) الفقرتين (ج) و(د) من نفس المادة.

(5) الشاحن المستندي هو شخص غير الشاحن يقبل أن يسمى بـ "الشاحن" في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني وهذا طبقاً للمادة

الأولى فقرة 9 من قواعد روتردام.

1- لأن المرسل إليه وبعد تلقيه إشعاراً بوصول الحاويات لم يتقدم لاستلامها من متعهد النقل في المكان المقصود وفي الوقت المحدد في العقد أو بالوقت الذي يمكن بصورة معقولة توقع التسليم فيها، مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل.

2- لأن متعهد النقل رفض تسليم الحاويات بعد أن تبين له أن المرسل إليه فشل في إثبات هويته كمرسل إليه على وجه واف بعد أن طلب منه متعهد النقل ذلك.

3- لأن متعهد النقل تعذر عليه وبعد بذل جهد معقول، يعود تقديره إلى القاضي، تحديد مكان المرسل إليه ليطالب منه تعليمات بشأن تسليم الحاويات. وعندئذ يتوجب على متعهد النقل إبلاغ ذلك إلى الطرف المسيطر ويطلب منه تعليمات بشأن تسليم الحاويات وإذا تعذر عليه تحديد مكان الطرف المسيطر، عليه أن يبذل جهداً معقولاً لإيجاد مكان الشاحن ليبلغه بالأمر ويطلب منه تعليمات بشأن تسليم الحاويات وإن لم يجد بعد بذل جهد معقول، جاز له أن يبلغ ذلك إلى الشاحن المستندي، ويطلب منه التعليمات بشأن التسليم فإذا لم يجده تبقى الحاويات بحكم غير المسلمة.

* الحالة الثانية: تسليم الحاويات في حال إصدار مستند نقل غير قابل للتداول يشترط تسليمه⁽¹⁾: تتمثل هذه الحالة في إصدار متعهد النقل مستند نقل غير قابل للتداول ويقتضي مقابل تسليم الحاويات، تسليم مستند النقل هذا إلى متعهد النقل، فيتوجب على متعهد النقل بمقتضى هذا الفرض تسليم الحاويات إلى المرسل إليه الذي أثبت هويته كمرسل إليه على نحو واف بعد أن طلب إليه متعهد النقل ذلك، وبعد تسليمه مستند النقل غير القابل للتداول، أما الوقت والمكان الواجب التسليم فيهما هما ذاتهما الواردين في الحالة الأولى. ومن ثم يستطيع متعهد النقل أن يرفض تسليم الحاويات إما لأن المرسل لم يبين هويته على نحو واف وإما لأنه رفض تسليم مستند النقل غير القابل للتداول⁽²⁾.

(1) المادة 46 فقرة أ من اتفاقية روتردام 2008.

(2) الفقرة "ب" المادة 46 من الاتفاقية.

وهنا يعود القرار للقاضي الناظر في النزاع فيما إذا كان المرسل إليه قد بين هويته على وجه واف أم لا من خلال معطيات كل قضية، فالأمر ليس عائدا إلى السلطة المطلقة لمتعهد النقل. فإذا رأى القاضي أن البيانات المقدمة من المرسل إليه إلى متعهد النقل تثبت على نحو واف أنه هو المرسل إليه المقصود، وأنه لم يسلمه الحاويات، فإن ذلك يعتبر إخلالا بالتزام التسليم⁽¹⁾، وعند تسليم متعهد النقل الحاويات مقابل استلامه نسخة أصلية واحدة من مستند النقل، يكون قد وفى بالتزامه وتعتبر كافة النسخ الأصلية الأخرى ملغاة لا مفعول لها.

تنص الفقرة "ب" من المادة 46 على الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل متعهد النقل في حالة وجود صعوبات تحول دون تسليمه للحاويات، وهي نفسها المذكورة في الحالة الأولى، إلا أن الفرق الوحيد في هذا الفرض عدم وجود إجراء تبليغ الطرف المسيطر للحصول على تعليمات بشأن تسليم الحاويات، لأنه في هذه الحالة لا يكون ثمة طرف مسيطر أصلا.

ويعنى متعهد النقل أيضا من الالتزام بالتسليم إذا قام بتسليم الحاويات بناء على تعليمات الشاحن المستندي بعد اتخاذه الإجراءات السابقة بغض النظر عما إذا كان قد سلم مستند النقل القابل للتداول إلى متعهد النقل أم لم يسلمه⁽²⁾، وإذا تعذر على متعهد النقل تسليم الحاويات في هذا الفرض بعد اتخاذ الإجراءات السابقة، تعتبر الحاويات أنهما غير مسلمة.

***الحالة الثالثة:** تسليم الحاويات في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول: في حال إصدار متعهد النقل مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يتوجب عليه القيام بتسليم الحاويات على النحو التالي: على متعهد النقل أن يسلم الحاويات المنقولة إلى الحامل الشرعي لمستند النقل أو سجل النقل

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 337.

(2) المادة 46 فقرة "ج" من اتفاقية روتردام.

والحامل الشرعي هو الحائز بمفهوم اتفاقية روتردام⁽¹⁾، فهذا الأخير يكون مذكورا في المستند وقد يكون الشاحن أو المرسل إليه أو المظهر إليه حسب الأحوال وذلك إذا كان المستند "لأمر" وقد يكون هو حامل المستند إذا كان المستند "لأمر" مظهرا على بياض أو كان مستندا "لحامله"، وقد يكون الحائز هو الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول وفقا للإجراءات الواردة في المعاهدة المتعلقة باستخدام سجلات النقل الإلكترونية.

فبعد وصول الحاويات إلى المكان المقصود، يتقدم الحائز إلى متعهد النقل بطلب تسليمه الحاويات الثابتة بالمستند أو السجل، أما الوقت والمكان الواجب التسليم فيهما فهو الوقت والمكان المشار إليهما في الحالة الأولى والثانية، عندئذ يلتزم متعهد النقل بتسليم الحاويات بعد تسلمه مستند النقل القابل للتداول من قبل حائزه وإثبات هذا الأخير هويته على نحو واف وذلك إذا كنا أمام مستند نقل "لأمر" وكان الحائز هو إما الشاحن أو المرسل إليه أو المظهر إليه المستند حسب الأحوال، أو إثباته لمتعهد النقل أنه هو حائز سجل النقل الإلكتروني وفقا لكيفية الإثبات المشار إليها في تفاصيل العقد⁽²⁾، وفي حال لم تُستوفَ هذه الشروط يحق لمتعهد النقل أن يرفض التسليم⁽³⁾.

وإذا كان عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول مذكورا في هذا المستند فإن تسلم متعهد النقل نسخة واحدة تكفي ليفي بالتزامه بتسليم الحاويات وفق الأصول وتعتبر كافة النسخ الأصلية الأخرى بحكم الملغاة التي لا مفعول أو صلاحية لها، وكذلك عند تسليم الحاويات استنادا إلى استخدام سجل نقل إلكتروني قابل للتداول الحاصل وفقا للإجراءات المطلوبة في المعاهدة، فيصبح السجل بعد ذلك بحكم الملغى ولا مفعول

(1) المادة 1 فقرة 10: "الحائز يعني: (أ) الشخص الذي يجوز مستند نقل قابل للتداول، ويذكر في ذلك السند: 1- إذا كان مستند لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول أو 2- إذا كان ذلك المستند مستندا لأمر مظهرا على بياض أو مستندا لحامله، أنه هو حامله أو (ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقا للإجراءات المشار إليها في المادة 9 الفقرة 1".

(2) المادة 1/47 فقرة "أ" من اتفاقية روتردام.

(3) المادة 1/47 فقرة "ب" من نفس الاتفاقية.

أو صلاحية له⁽¹⁾.

يتضمن البند الثاني من المادة 47 قواعد خاصة تحكم تسليم الحاويات عندما ينص مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابلين للتداول على وجه واف أو واضح على جواز تسليم متعهد النقل للبضائع دون تسلمه مستند النقل أو سجل نقل إلكتروني على النحو التالي:

يعنى متعهد النقل من التزامه بتسليم الحاويات إلى الحائز إذا سلم الحاويات بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي حسب الإجراءات الواردة في الحالة الأولى والثانية وذلك عندما يتعذر عليه تسليمها لإحدى الأسباب التالية:

1- إما لأن الحائز لم يتقدم في الوقت المتفق عليه لوصول الحاويات أو في الوقت المعقول المتوقع فيه التسليم عند عدم الاتفاق، وبعد إشعاره بوصول الحاويات إلى المكان المقصود.
2- إما لأن متعهد النقل رفض تسليمها لأن الشخص الذي يدعي أنه الحائز لم يثبت لمتعهد النقل أنه هو نفسه الشاحن أو المرسل إليه أو الشخص المظهر إليه مستند النقل "لأمر"، أو أنه حامل مستند النقل "لأمر" المظهر إليه على بياض، أو أنه حامل مستند نقل لحامله.

3- إما لأن متعهد النقل تعذر عليه تحديد مكان الحائز ليطلب منه تعليمات بشأن تسليم الحاويات، وقد بذل جهداً معقولاً لإيجاد مكانه دون جدوى⁽²⁾. وعند تسليمه الحاويات بناء على تعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي بعد الإجراءات الخاصة بذلك، يُصرَف النظر عما إذا كان الناقل قد تسلم مستند النقل القابل للتداول، أو ما إذا كان الشخص المسلم إليه البضائع بمقتضى سجل النقل قد أثبت أنه حائز وفقاً للإجراءات الواردة في تفاصيل العقد عن كيفية إثبات ذلك⁽³⁾.

(1) المادة 47 فقرة "ج" من نفس الاتفاقية.

(2) المادة 47 بند 2 فقرة "أ" من اتفاقية روتردام.

(3) المادة 47 بند 2 فقرة "ب" من اتفاقية روتردام.

أما إذا كان التسليم وفقا لتعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي، أحدث أضرارا للشخص الذي أصبح حائزا بعد التسليم، بناء على تلك التعليمات⁽¹⁾، والذي لم يكن يعلم أو لم يكن من الممكن أن يعلم في حدود المعقول -أي وفقا للمجرى العادي للأمر- في ظل ظروف مماثلة بذلك التسليم الذي تم قبل أن يصبح حائزا أو عند وقت هذا التسليم على أبعد تقدير، فعلى الشخص الذي أصدر التعليمات الخاطئة أن يعرض متعهد النقل عن مسؤوليته اتجاه الحائز حسن النية لأن هذا الأخير هو صاحب الحق باكتساب ما يتضمنه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابلين للتداول من حقوق⁽²⁾.

وحفاظا على حقوق متعهد النقل، أجازت الفقرة الفرعية "ج" من البند الثاني من المادة 47 أن يرفض اتباع التعليمات التي طلبها بشأن التصرف بالبضائع إذا رفض هؤلاء تقديم ضمانات كافية في حدود المعقول، كان قد اشترطها متعهد النقل، فالضمانة قد تكون كفالة مالية أو رهن أو كفالة عينية، أو ضمانات أخرى يشترط أن تكون كافية بحدود المعقول. ويعود للقاضي تحديد ما إذا كانت تلك الضمانة كافية أم لا، فالضمانة هذه هي مقابل رجوع الحائز حسن النية على متعهد النقل بدعوى المسؤولية عن التسليم الخاطئ⁽³⁾.

ولا يعتبر الحائز المشار إليه أعلاه حسن النية، إذا كانت تفاصيل العقد تذكر الوقت المتوقع لوصول الحاويات أو تبين كيفية الحصول على المعلومات لمعرفة ما إذا كانت الحاويات قد سلّمت⁽⁴⁾، لأن معرفة الوقت المتوقع لوصول البضائع يعد مؤشرا حقيقيا على وجوب الاهتمام للحضور في غضون ذلك الوقت إلى المكان المقصود، فإن لم يفعل فالإهمال يفترض عندها من جانبه، ويكون هذا الأمر مفترضا أيضا -من باب

(1) المادة 47 بند 2 فقرة "ج" من نفس الاتفاقية.

(2) المادة 47 بند 2 فقرة "هـ" من نفس الاتفاقية.

(3) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 343.

(4) المادة 47 بند 2 فقرة "هـ" من اتفاقية روتردام.

أولى- إذا كانت كيفية الحصول على المعلومات واردة في تفاصيل العقد، فما كان عليه إلا أن يتبع تلك التعليمات ليرى ما إذا كانت الحاويات قد سلمت أم لا⁽¹⁾.

مع ذلك يبقى الحائز مفترض في جانبه حسن النية لو أصبح حائزاً بعد التسليم بناءاً لتعليمات الشاحن أو الشاحن المستندي بمقتضى ترتيبات تعاقدية أو أي ترتيبات أخرى أبرمت قبل التسليم، شرط ألا يكون يعلم أو من الممكن أن يعلم في حدود المعقول بتسليم الحاويات، وكانت تفاصيل العقد خالية من تحديد الوقت المتوقع لوصول الحاويات أو من كيفية الحصول على معلومات بشأن ما إذا كانت الحاويات قد سلمت⁽²⁾. فالحائز حسن النية على هذا النحو يكتسب اتجاه متعهد النقل حقوقاً أخرى غير حقه بالمطالبة بتسليم الحاويات⁽³⁾.

2- حالات اعتبار الحاويات غير مسلمة في اتفاقية روتردام:

تعرضت المادة 48 من اتفاقية روتردام للحالات التي تعتبر فيها الحاويات غير مسلمة مع افتراض وصولها إلى المكان المقصود، وللتدابير التي يجوز لمتعهد النقل اتخاذها بشأن تلك الحاويات.

تعدّ الحاويات غير مسلمة في إحدى الحالات التالية:

1- إذا لم يقبل المرسل إليه استيلاء الحاويات في الوقت والمكان المعينين في العقد، وإذا لم يكن ثمة اتفاق على ذلك، في الوقت والمكان الذين من المتوقع بصورة معقولة التسليم فيهما مع مراعاة أحكام العقد أو الأعراف أو العادات أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل⁽⁴⁾.

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 343.

(2) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 344.

(3) المادة 47 بند 2 فقرة "د" من اتفاقية روتردام.

(4) المادة 48 بند 1 فقرة "أ" معطوفة على المادة 43.

2- إذا تعذر العثور على الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن أو الشاحن المستندي، أو لم يوجه أي منهم تعليمات وافية بشأن تسليم الحاويات وفقاً لمقتضيات المواد 45، 46، 47⁽¹⁾.

3- إذا رفض متعهد النقل تسليم الحاويات إلى المرسل إليه لعدم قيام هذا الأخير بالإقرار بالتسليم، أو في الحالة التي لا يثبت فيها هذا المرسل إليه هويته كمرسل إليه على نحو واف إزاء متعهد النقل، أو عندما يرفض متعهد النقل التسليم عندما لا يسلم إليه مستند النقل القابل للتداول⁽²⁾.

4- إذا كان قانون المكان الذي يطلب التسليم فيه يمنع متعهد النقل من تسليم الحاويات للمرسل إليه⁽³⁾.

5- تعذر متعهد النقل تسليم الحاويات لأي سبب آخر⁽⁴⁾.

في حال بقاء الحاويات غير مسلمة لتوافر إحدى الحالات السابقة أجازت الاتفاقية لمتعهد النقل اتخاذ تدابير معدّدة على سبيل المثال⁽⁵⁾، مع ترك السلطة التقديرية للقاضي:

- فك الرزم الموضوعية في الحاويات وتفريغها منها، والتصرف بالبضائع كوضعها على رصيف الميناء أو في المخازن الخاصة أو في مخازن عمومية أو بنقلها إلى أي مكان مناسب.

- بيع البضائع أو إتلافها إذا كان ثمة ممارسة جارية تسمح بذلك، كما لو كنا أمام شحنة من الأزهار التي لا تحمل فترة طويلة من الانتظار، ومضى عليها وقت قبل تقديم صاحبها لاستيلائها مما عرضها للتلف، فيقوم متعهد النقل بإتلافها⁽⁶⁾. وإذا قام متعهد

(1) المادة 48 بند 1 فقرة "ب" من اتفاقية روتردام.

(2) المادة 48 بند 1 فقرة "ج" معطوفة على المواد 44، 45، 46، 47.

(3) المادة 48 بند 1 فقرة "د".

(4) المادة 48 بند 1 فقرة "هـ".

(5) المادة 48 بند 2.

(6) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 346.

النقل ببيع البضائع، فله أن يحتفظ بمبلغ المبيع وذلك لمصلحة صاحب الحق في البضائع، كضمانة لاقتطاع التكاليف والمصاريف أو أي مستحقات أخرى على هذا الأخير⁽¹⁾. على أن متعهد النقل قبل إقدامه على اتخاذ أي تدابير يجب أن يوجه إخطارا -وصفته الفقرة 3 من البند « 2 » في المادة 48 بالمعقول- بالتدبير الذي يعتزم اتخاذه، ويوجهه إلى:

- 1- الشخص الوارد اسمه في تفاصيل العقد أنه هو الشخص الذي يجب إبلاغه بوصول الحاويات إلى المكان المقصود إذا وجد.
- 2- المرسل إليه أولا أو الطرف المسيطر ثانيا أو الشاحن ثالثا إذا كانوا معروفين لمتعهد النقل.

(1) المادة 48 بند 2 فقرة "4" معطوفة على المادة 49.

الفصل الثاني:

الإشكالات القانونية والتطبيقية للنقل الدولي متعدد الوسائط.

أفرز نظام النقل متعدد الوسائط علاقات عقدية متنوعة سواء كانت علاقات تربط بين المرسل ومتعهد النقل أو تربط بين متعهد النقل وناقلين من الباطن. لذلك كان لا بد لهذه الروابط أن تخضع لقواعد قانونية تسعى الهيئات الدولية لتوحيدها من خلال اتفاقيات دولية تطبق على النقل أحادي الوساطة وتمتد إلى النقل متعدد الوسائط، للمحافظة على تطبيق أحكامها متى شمل النقل مرحلةً بواسطةٍ أخرى. أو اتفاقيات جاءت لإرساء قواعد قانونية خاصة بالنقل متعدد الوسائط، كما هو الشأن بالنسبة لاتفاقية النقل متعدد الوسائط ل 1980 والذي أدى عدم دخولها حيز النفاذ إلى إصباغ اتفاقية جديدة خاصة بالنقل البحري كلياً أو جزئياً والمسماة بقواعد روتردام لسنة 2008 بطابع متعدد الوسائط نظراً لأن النقل الدولي أصبح يعتمد على تقديم خدمة نقل متكامل من الباب إلى الباب. "المبحث الأول"

كما تنظم علاقة متعهد النقل بالمرسل المتعاقد معه وثيقة النقل متعدد الوسائط التي تعدّ إحدى الدعائم الرئيسية التي يستند إليها هذا النقل نتيجة وظائفها القانونية الهامة. ونظراً لأن النقل متعدد الوسائط يجري في ظل تطور تكنولوجي متلاحق، كان لا بد من الاستفادة من نظام تبادل البيانات إلكترونياً على حساب سندات النقل الورقية.

من جانب آخر فإن للمصطلحات التجارية الدولية المطبقة على عقد البيع الدولي دور هام في عقد النقل إجمالاً، يتبلور في أن عقد النقل يغطي الإتفاق بين المرسل - و هو الطرف الذي جعله عقد البيع الدولي مسؤولاً عن إبرام عقد النقل - وبين متعهد النقل، لتكون العلاقة متداخلة بين أطراف عقدي البيع والنقل ومن ثم فإن اختيار المصطلح التجاري المناسب في عقد البيع سيمكن البائع من اختيار الشروط الأفضل في مفاوضاته مع متعهد النقل، وتُحدّد تبعاً لذلك المخاطر والتكاليف المرتبطة بالنقل للأطراف في عقد البيع، إضافة إلى أن أي إخفاق في تطابق عقد البيع وعقد النقل وشروط الإعتماد

المستندي سينجم عنه سوء فهم يؤدي إلى تأخير الصفقة التجارية واللجوء إلى المحاكم لفض النزاع. لذلك كله ونظرا لأن طبيعة النقل متعدد الوسائط تجعله ينطوي على جوانب تطبيقية متميزة ، كان لابد من مسايرة البيوع الدولية وكذا القواعد المنظمة لأهم أداة تمويلية لها - وهي الإعتماد المستندي - لهذا النمط من النقل . "المبحث الثاني".

المبحث الأول: النقل متعدد الوسائط في ظل اتفاقيات النقل الدولي.

إن الملاحظ في النصوص الدولية هو تعدد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل، وفي غالبها لا تنظم النقل إلا في واسطة واحدة، فتنظم إحداها النقل متى كان برياً، في حين تنظم أخرى النقل البحري، وأخرى النقل الجوي، وفي ظل الفراغ التشريعي يلجأ القضاة إلى نصوص هذه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الوسطة لإيجاد حل مناسب للقضايا المطروحة والخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، بالرغم من أنها لا تعالج إلا جزءاً بسيطاً من الأمور الخاصة بهذا النوع من النقل "المطلب الأول". في حين تكون عملية النقل تنفيذا لعقد واحد، يجد فيه المرسل نفسه أمام مسؤول واحد عن النقل فكان لابد من اتفاقية تنظم النقل متعدد الوسائط برمته كوحدة متكاملة، وبطريقة مباشرة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الاتفاقيات المطبقة على مراحل النقل الدولي المختلفة.

تتراوح الاتفاقيات الدولية أحادية الوسطة بين أقلها اهتماماً بالنقل متعدد الوسائط ونخص بذلك الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر، وأخرى لا تعالجه إلا جزئياً وهي اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية واتفاقية النقل الجوي. وبين اتفاقية تخصه باهتمام أكثر وهي الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر. وإذا كان لكل من الاتفاقيات الأحادية مجال لانطباقها، إلا أنه واقعا قد تشترك في نفس الوقت أكثر من اتفاقية في حكم عقد من عقود النقل أو مرحلة معينة من مراحلها، فقد يخضع عقد نقل حاويات على شاحنة برمته إلى اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر، على الرغم من أن عملية النقل تشتمل على مرحلة بحرية تقطعها الشاحنة على متن سفينة، كما يمكن بعد ذلك نقلها بالسكك الحديدية إلى محطة الوصول. ومن ثم قد تكون أحكام متنوعة لأكثر من اتفاقية دولية-مع اختلافها- قابلة للتطبيق على حكم عملية النقل الواحدة، فينشأ بينها التنازع. وهذا على أساس أن اتفاقيات النقل تنص

صراحة على جواز انطباق أحكامها على عقود نقل متعدد الوسائط، سواء الاتفاقيات المرتبطة بالنقل البري (فرع أول) أو بالنقل البحري أو الجوي (فرع ثاني).

الفرع الأول: المعاهدات الدولية المرتبطة بالنقل البري:

يتعلق الأمر بالاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق السكك الحديدية والاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر، مع وجوب التطرق إلى الاتفاقية الجمركية للنقل البري الدولي TIR.

الفقرة الأولى: اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية:

ينطبق على النقل الدولي بالسكك الحديدية اتفاقية برن المعروفة باتفاقية « CIM » والتي تعد من أقدم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل، فقد تم التوقيع عليها بتاريخ 14 أكتوبر 1890 والتسمية الكاملة لها هي القواعد الموحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (RU-CIM)⁽¹⁾. وتخضع هذه الاتفاقية لمراجعة وتعديلات دورية لتتلاءم مع التطور القانوني والاقتصادي، أهمها تعديل 1952، 1961، تعديل 7 فبراير 1970 وتعديل الـ COTIF المبرم في 9 ماي 1980⁽²⁾، والمعدلة بدورها بموجب بروتوكول 20 ديسمبر 1990⁽³⁾. وأخيرا بموجب بروتوكول Vilnius لـ 3 جوان 1999⁽⁴⁾. وتتكون اتفاقية COTIF لـ 1980 من ثلاثة أجزاء؛ الجزء الأول منها وضع اشتراطات عامة متعلقة بالاتفاقية ذاتها، وهذا الجزء موجه أولا إلى الدول التي وقعت الاتفاقية، والذي بموجبه أنشئت الـ OTIF، أما الجزئين الثاني والثالث فهي عبارة عن

⁽¹⁾ RU-CIM : Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire de marchandise .

دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1 جانفي 1893 بين 9 دول أعضاء: ألمانيا - النمسا - بلجيكا - فرنسا - إيطاليا - لوكسمبورغ - هولندا - روسيا - سويسرا:

Henri Bertrand, transports ferroviaires, rép.Dalloz,1998,p 01

⁽²⁾ دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 ماي 1985.

⁽³⁾ دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 نوفمبر 1996.

⁽⁴⁾ دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 جويلية 2006 وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم 01-433 ل 26 ديسمبر 2001، ج.ر عدد 82 ل 2001/12/31.

ملاحق، حيث يهتم الجزء الثاني "Appendice A" القواعد المتعلقة بالعقد الدولي لنقل الركاب وأمتعتهم بواسطة السكك الحديدية، أما الجزء الثالث "Appendice B" فيهتم بنقل البضائع باستخدام هذه الوساطة⁽¹⁾.

بموجب الصورة الأولى من اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية لسنة 1890 وطبقا للمادة الأولى، فإن الاتفاقية تنطبق أحكامها على نقل البضائع بموجب تذكرة نقل بالسكك الحديدية يتم إصدارها بهدف نقل البضائع على أراضي تابعة لدولتين على الأقل من الدول المتعاقدة، بشرط أن يقتصر النقل على الخطوط الحديدية المودعة لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية بفرن "OCTI". بمعنى أنه لا يمكن تسجيل خطوط السكك الحديدية إلا في القائمة الخاصة المودعة لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية بفرن. وعليه فإن هذه الصورة من الاتفاقية تستبعد النقل متعدد الوسائط من نطاق تطبيقها، إلا أنه بموجب تعديل الاتفاقية في عام 1952⁽²⁾، أصبحت قواعد الاتفاقية لا تقتصر على النقل بالسكك الحديدية وإنما يمتد نظامها إلى النقل الدولي الذي يشمل بالإضافة إلى النقل السككي، مرحلة طريقية، مرحلة بحرية، أو نقلا بالطرق المائية الداخلية.

فتنص المادة الثانية من اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية CIM ل7 فبراير 1970 على أنه:

1- "يمكن أن يدرج في القائمة المنصوص عليها في المادة الأولى بالإضافة إلى السكك الحديدية خطوط الخدمات المنتظمة للسيارات أو الخطوط الملاحية المنتظمة المكتملة لمرحلة السكة الحديدية والمنفذة للنقل الدولي وفقا لمسؤولية الدولة المتعاقدة، أو السكة الحديدية المدرجة في القائمة.

(1) Henri Bertrand, Op. Cité , p 01.

(2) دخلت حيز التنفيذ في 1 مارس 1956.

2- تخضع مشروعات هذه الخطوط لجميع الالتزامات المفروضة وتتمتع بجميع الحقوق المعترف بها للسكة الحديدية وفقا للاتفاقيات الحالية ولا يجوز مخالفة قواعد المسؤولية الواردة في الاتفاقية.

3- أي دولة ترغب في أن تدرج على قائمة إحدى الخطوط المدرجة، فإنه وفقا للفقرة 1 يجب اتخاذ الإجراءات اللازمة بالنسبة للمخالفات المنصوص عليها في الفقرة 2 والمتعلقة بنشر تعريفاتها.

4- بالنسبة للنقل الدولي الذي يسلك السكة الحديدية في جزء منه وخدمات النقل الأخرى غير السكك الحديدية الواردة في الفقرة 1، فإن السكك الحديدية تستطيع أن تثبت مع مشروعات النقل المعنية، قواعد التعريف المطبقة وفقا للنظام القانوني المختلف عن النظام الثابت في الاتفاقية الحالية كي تكون محل اعتبار لكل واسطة من وسائط النقل، وتستطيع في هذه الحالة أن تنص على استخدام مستند نقل بخلاف مستند النقل المنصوص عليه في الاتفاقية."

وعليه تسمح المادة الثانية من اتفاقية النقل بالسكك الحديدية بالتسجيل في قائمة الخطوط الموجودة في المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية "OCTI" والتي يجب أن تسلكها البضائع الخاضع لاتفاقية CIM على أساس إشعار توجهه الدول وفقا للمادة 59 منها⁽¹⁾.

لذلك نجد في الاتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية فئتين من النقل متعدد الوسائط:

(1) النقل متعدد الوسائط الذي يخضع لاتفاقية النقل بالسكك الحديدية "المادة 2 فقرة 1". وهو النقل الذي تم بأكمله على خطوط سكة حديدية وبرية وبحرية ونهرية مودعة في قائمة الـOCTI. وتخضع هذه الفئة لقواعد المسؤولية التي تنص عليها الاتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية. إلا أن هناك تقسيما آخر بين خطوط النقل البحري المسجلة

(1) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص579.

في القائمة مع بيان أنها تخضع للنظام الخاص الذي تنص عليه المادة 63، حيث يسمح هذا البيان للناقل الذي يثبت أن الضرر قد أصاب البضائع أثناء الرحلة البحرية، وأن سببه حالة من حالات الإعفاء الخاصة الواردة في اتفاقية بروكسل كي يستفيد من هذه الحالات. وبين خطوط النقل البحري المسجلة بدون بيانات خاصة⁽¹⁾ مما يؤدي إلى تطبيق النصوص الخاصة بالاتفاقية الدولية للسكك الحديدية.

من ثم فإن كل دولة حرة في تقرير-بالنسبة للخط البحري الذي تطالب بتسجيله في قائمة الـOCTI- ما إذا كانت تريد إدراج مثل هذا البيان في القائمة أم لا. (2) النقل متعدد الوسائط الذي لا يخضع لهذه الاتفاقية "المادة 2 فقرة 4" ويشمل النقل متعدد الوسائط الذي تتدخل فيه السكة الحديدية، إلا أنه يخرج عن نطاق النقل المعرف في المادة 2 فقرة 1. والمقصود هنا النقل الذي يتم جزء منه على الخطوط غير المودعة في قائمة الـOCTI أو الذي يمر جزء منه في دول لا تخضع للاتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، فالمادة 2 فقرة 4 من الاتفاقية تسمح للسكة الحديدية بالاتفاق مع الناقلين على تطبيق شروط خاصة للنقل مخالفة لنصوص الاتفاقية بخصوص النقل متعدد الوسائط الغير مشار إليه في المادة 2 فقرة 1 ليتم هذا النوع من النقل متعدد الوسائط بموجب وثائق نقل مختلفة عن الوثائق التي أشارت إليها الاتفاقية، وبذلك يخرج عن نطاق تطبيقها، فالمادة 2 فقرة 4 تسمح لسند الشحن المباشر بتغطية نقل سكة حديدية/بحر وبخضوع هذا النقل إلى اتفاقية بروكسل لعام 1924 وليس إلى اتفاقية⁽²⁾ CIM.

(1) سوزان علي حسن - مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط- المرجع السابق- ص 101.

(2) المرجع السابق، ص 98

بالنسبة للتعديلات التي أدخلتها الـCOTIF لـ1980 على الاتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، فالملاحظ من خلال المادة 2⁽¹⁾ أنها لم تأت بتعريف لنطاق تطبيق الاتفاقية فعندما يمر النقل بأراضي دولتين على الأقل مودعتين في قائمة الـOCTI، ويكون هذا النقل قد تم بموجب وثيقة نقل واحدة، فإن هذا النقل يخضع للـCOTIF. في المقابل فإن الـCOTIF تعطي السيادة للاتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية على النقل متعدد الوسائط الذي تم على خطوط مودعة في الـOTIF⁽²⁾. فضلا عن ذلك فإن إمكانية استبعاد الاتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية بصورة نهائية عن النقل متعدد الوسائط والتي كانت تنص عليها المادة 2 فقرة 4، قد استبعدتها الـCOTIF صراحة. من جانب آخر فقد تبني الـCOTIF في مادته 48⁽³⁾ النظام الخاص الذي تنص

(1) المادة 2 من الـCOTIF لـ9 ماي 1980 « 1- تهدف المنظمة بصورة أساسية إلى إقامة نظام حقوق موحد، قابل للتطبيق على النقل الولي المباشر للمسافرين والأمتعة والبضائع بين الدول الأعضاء التي تستخدم خطوطا حديدية، وكذلك إلى تسجيل تنفيذ وتطوير هذا النظام.

2- يجوز أيضا تطبيق النظام الحقوقي الملحوظ في الفقرة الأولى على النقل الدولي المباشر الذي يسلك بالإضافة إلى الخطوط الحديدية، مسيرات على طرق برية وبحرية وطرق مائية داخلية »

(2) Henri Bertrand- Op.cité- p :02.

(3) المادة 48 من الـ1 " :COTIF/ يجوز لكل دولة في النقل السككي- البحري الذي يعبر الخطوط المبنية في الفقرة 2 من المادة 2 من الاتفاقية أن تضيف عن طريق طلب تدوين العبارة اللازمة على قائمة الخطوط الخاضعة للقواعد الموحدة لمجموعة أسباب الإعفاء التالية إلى الأسباب المنصوص عليها في المادة 36. غير أنه لا يجوز للناقل أن يتذرع بذلك إلا إذا أثبت بأن الفقدان أو التعيب أو تجاوز مهلة التسليم فقد وقع في المرحلة البحرية منذ تحميل البضاعة على السفينة وحتى تفريغها منها. وأسباب الإعفاء هي كالتالي:

أ- إعمال أو إهمال أو تقصير القبطان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة.
ب- عدم صلاحية السفينة للملاحة شريطة أن يثبت الناقل بان عدم الصلاحية هذه للملاحة غير راجع إلى تقصير في بذل العناية المعقولة من قبله لجعله السفينة صالحة للملاحة أو لتأمين المعدات والتجهيزات والتموينات اللازمة لها أو لإعداد وجعل كافة أجزاء السفينة التي تحمل البضاعة عليها صالحة لاستقبال البضاعة ونقلها والحفاظة عليها.
ج- الحريق شريطة أن يثبت الناقل بأنه لم يحدث بفعله أو خطئه أو بفعل أو خطأ القبطان أو البحار أو المرشد أو مستخدميه.
د- مخاطر أو حوادث البحر والمياه الملاحية الأخرى.
هـ- إنقاذ أو محاولة إنقاذ حياة أو أموال من البحر
و- تحميل البضاعة على سطح السفينة شريطة أن تكون قد حُملت على السطح بموافقة المرسل المسجلة على سند النقل وألا تكون محملة على شاحنة... " .

عليه المادة 63 من اتفاقية 1970 بالنسبة للنقل بر/بحر، فيستطيع الناقل دائما الاستفادة من الحالات التقليدية للإعفاء من المسؤولية التي تنص عليها اتفاقية بروكسل⁽¹⁾.
 أما تعديل الـCOTIF بموجب بروتوكول Vilnius لـ1999، فقد نص من خلال المادة 1 فقرة 4 من الملحق ب 3 على تطبيق الاتفاقية على النقل الدولي المتضمن مرحلة بحرية أو مرحلة لنقل حدودي للبضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، مكتملة لمرحلة النقل بالسكك الحديدية شريطة أن يتم النقل على الخطوط المدونة بالقائمة الواردة في المادة 24 فقرة 1 من الاتفاقية.

الفقرة الثانية: اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي:

تعد اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي المتعارف على تسميتها باتفاقية CMR واحدة من معاهدات النقل البري التي تلعب دورا مهما في تسهيل عمليات التجارة الدولية وقد تم توقيعها بجنيف في 19 ماي 1956 ودخلت حيز التنفيذ في 2 جويلية 1961 وهي من المعاهدات الخاضعة لإشراف منظمة الأمم المتحدة، بالرغم من أن تقديم هذه المعاهدة جاء عن طريق اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وتضم اتفاقية CMR، 8 فصول تتكون من 51 مادة علاوة على بروتوكول التوقيع أي البروتوكول المصاحب لتاريخ توقيع المعاهدة، كما ألحق بها عدد من البروتوكولات أهمها بروتوكول 1978، والذي دخل حيز التنفيذ عام 1980⁽²⁾.

(1) Appendice B, Art 1§4, « lorsque 'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure, est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24§1 de la convention »

(2) المنظمة العربية للتنمية الإدارية "بحوث ودراسات"، المرجع السابق، ص330.

حددت المادة الأولى من اتفاقية "CMR" في فقرتها الأولى مجال تطبيقها⁽¹⁾، لتجعله يمتد إلى كل نقل دولي بالواسطة البرية الطرقيّة، ويتم فيه استلام البضائع أو تسليمها في دولة متعاقدة. بمعنى آخر تنطبق الاتفاقية على كل عقد لنقل البضائع برّاً على الشاحنات نظير أجرة متفق عليها، متى كان مكان تسلّم البضائع ومكان تسليمها يقعان في دولتين مختلفتين تكون إحداها على الأقل طرفاً متعاقداً بالاتفاقية، بغض النظر عن محل إقامة وجنسية أطراف العقد. فتهتم الاتفاقية بدوليّة النقل ذاته كشرط لسريان أحكامها. أما النقل البري الداخلي فتسري عليه القوانين الوطنية.

تتعلق المادة الثانية من اتفاقية CMR بحالات النقل متعدد الوسائط التي تنطبق عليها الاتفاقية، ف جاء نصها كالآتي:

- 1- إذا اشتمل نقل البضائع على نقل بحري أو نقل بالسكك الحديدية أو نقل في الممرات المائية الداخلية أو نقل جوي عن جزء من الرحلة - دون انقطاع الحمولة ومع احترام تطبيق نص المادة 14- تنطبق الاتفاقية الحالية على النقل ككل.
- 2- ومع ذلك إذا ثبت أن الفقد أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة، قد حدث أثناء النقل بإحدى وسائط النقل لسبب لا يرجع إلى تصرف أو إهمال الناقل البري، وأن سبب حدوثه يرجع إلى وسائل النقل الأخرى، فإن مسؤولية الناقل البري تتحدد ليس وفقاً لهذه الاتفاقية ولكن وفقاً لمسؤولية الناقل بوسائط النقل الأخرى، إذا أبرم عقد نقل البضائع بين المرسل والناقل البري بوسائط النقل الأخرى وفقاً للنصوص الواردة في القانون المتعلقة بنقل البضائع بنفس وسائط النقل فإذا لم يكن هناك نصوص فإن مسؤولية الناقل البري ستحدد وفقاً لهذه الاتفاقية.

(1) المادة 1 فقرة 1 من اتفاقية "CMR" تطبق الاتفاقية الحالية على كل عقد نقل للبضائع برّاً على الشاحنات بمقابل، عندما يكون مكان أخذ البضاعة، والمكان المحدد للتسليم -المشار إليه في العقد -يقعان في دولتين مختلفتين إحداها على الأقل دولة متعاقدة، بصرف النظر عن محل "إقامة وجنسية الأطراف".

3- إذا كان الناقل البري هو نفسه ناقل بوسائط النقل الأخرى، فإن مسؤوليته تتحدد وفقا لنصوص الفقرة 1 من هذه المادة. مع ذلك فإن له صفتين، صفته كناقل بري وصفته كناقل بوسائط النقل الأخرى، ومن ثم يعد شخصين منفصلين.

يتضح من نص المادة الثانية أنها فرقت بين حالتين :

الحالة الأولى: إذا نقلت الشاحنة التي تحمل البضائع، خلال إحدى مراحل الرحلة البرية الأصلية عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو الممرات المائية الداخلية أو عن طريق الجو فإن اتفاقية CMR هي التي تحكم النقل من الباب إلى الباب⁽¹⁾. والمقصود هنا أنها تطبق مثلا على النقل طرقي - بحري ولا تطبق على النقل بحري - طرقي⁽²⁾.

مع ذلك تشترط الفقرة 1 لانطباق الاتفاقية ألا يكون هناك إعادة لشحن البضائع Rupture de charge . وإعادة الشحن في مفهوم اتفاقية CMR يقصد بها تفريغ البضاعة من المركبة البرية في إحدى مراحل النقل ، وعندئذ لا تنطبق الاتفاقية. وباعتبار الحاويات في حكم البضائع فإن الحاوية التي تصل إلى الميناء مشحونة على الشاحنة - بعد نقل طرقي - وتم إنزالها ووضعها على قاطرة من أجل شحنها على السفينة، قد تم إعادة شحنها. أما إذا وصلت الحاوية إلى الميناء مشحونة على قاطرة، وتم فصل القاطرة وشحنها على السفينة فليس ثمة إعادة شحن⁽³⁾، باعتبار أن المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية CMR تعرف الشاحنة على أنها تشمل الشاحنات الآلية⁽⁴⁾، القاطرات وشبه القاطرات⁽⁵⁾. وعليه يجب أن تبقى الحاويات في نفس الشاحنة البرية أثناء نقلها، فيتم نقلها كما هي إلى وسائل النقل الأخرى سواء بالسفن أو بالسكك الحديدية أو بالطائرات، وبهذا الشكل تنعدم المخاطر المتعلقة بعمليات نقل البضائع من وسيلة إلى أخرى.

(1) نادبة محمد معوض، المرجع السابق، ص 583.

(2) P. Bonassises, C.Scapel, Op-Cité- p 774

(3) Ibid.

(4) Véhicules, articulés.

(5) Remorques et semis remorques.

إلا أن قاعدة اشتراط بقاء البضائع على نفس الشاحنة وعدم تفرغها منها في أي مرحلة من مراحل النقل ليست مطلقة، إذ أوردت المادة 14 من الاتفاقية استثناء على هذه القاعدة. فطبقاً لهذا النص تنطبق الإتفاقية على النقل بأكمله في حالة ما إذا كان- لأي سبب من الأسباب- تنفيذ العقد بالشروط المنصوص عليها في وثيقة النقل أصبح أو ممكن أن يصبح مستحيلاً قبل وصول البضائع إلى مكان التسليم المتفق عليه⁽¹⁾.

من ناحية أخرى فإن مجال تطبيق اتفاقية CMR في حالة النقل متعدد الوسائط المتوافرة على شرط عدم إعادة الشحن، لا يحدّد بصفة الناقل، وإنما بواسطة النقل المستخدمة، فتطبق اتفاقية CMR سواء كان الناقل البري قد عهد بمركبته الطرقيّة إلى الناقل البحري مثلاً، أو أن الناقل البحري قد استأجر المركبة الطرقيّة من أجل النقل البري السابق للمرحلة البحرية⁽²⁾.

الحالة الثانية: نصت عليها الفقرة الثانية من المادة الثانية. وهي بمثابة استثناء عن الحالة الأولى، يحظر معها تطبيق القاعدة العامة الواردة في الفقرة الأولى، ويتجلى هذا الاستثناء في حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها التي تلابسها الظروف الآتية:

1- أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء النقل بوسائل نقل أخرى غير البرية.
2- ألا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث نتيجة فعل أو امتناع من جانب الناقل البري.

3- أن يرجع الهلاك أو التلف أو التأخير إلى أسباب لا يمكن حدوثها إلا بمناسبة وأثناء النقل في مرحلة أخرى غير المرحلة البرية.

فإذا توافرت هذه الظروف لا تنطبق على النقل أحكام اتفاقية CMR وإنما يطبق القانون الداخلي أو الاتفاقية الملزمة التي تحكم المرحلة التي حدث خلالها الضرر⁽³⁾.

(1) سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 110.

(2) P. Bonassies- C. Scapel- Op-cité- p 774.

(3) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 392.

عليه إذا وقع الضرر مثلاً أثناء المرحلة البحرية دون خطأ من الناقل البري، تطبق اتفاقية النقل البحري أو القانون الداخلي، وإذا وقع في مرحلة النقل السككي بالنسبة للنقل متعدد الوسائط طرقي/سككي، تطبق اتفاقية COTIF-CIM أو القانون الداخلي، إلا أنه يشترط أن يكون النظام الواجب التطبيق على الناقل البري إلزامي وإلا استمر تطبيق الاتفاقية على النقل بأكمله، بما فيه المراحل غير البرية، وهو ما ورد صراحة في المادة الثانية. فهنا تشترط الاتفاقية صفة الإلزامية للقانون أو الاتفاقية الواجبة التطبيق حتى تتجنب إدراج الناقلين البريين لشروط محففة للإعفاء من المسؤولية أو لتحديدتها في عقودهم التي يبرموها مع الناقلين غير البريين⁽¹⁾.

نستنتج من هذا كله أن اتفاقية CMR وإن كانت تقرّ بانطباقها على كامل النقل في المادة 2 منها حتى ولو تم نقل المركبة البرية بواسطة نقل أخرى بحرية، سككية، أو جوية، فإنها وفي خصوص مسؤولية الناقل البري تحيل إذا تم ضرر أثناء مدة النقل بواسطة أخرى إلى الاتفاقيات المنظمة للنقل بواسطة أخرى متى كانت آمرة.

وهنا ندرج موقف القضاء الفرنسي من خلال قرار محكمة النقض الفرنسية لـ5 جويلية 1988⁽²⁾. حيث تتلخص وقائع القضية في أن عملية نقل للبضائع من السويد إلى فرنسا، قد تم شحنها في السويد على متن شاحنتين، أين تم نقلها على سفينة خاصة بنقل المركبات (Car-Ferry). ونتيجة لعاصفة خلال الرحلة البحرية تضررت البضائع المشحونة على إحدى الشاحنتين، فدفع الناقل بشرط البرامونت Paramount⁽³⁾ الموجود

(1) سوزان علي حسن، مسؤولية متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص113.

(2) Com. 5 juillet 1988, Bull. Civ. N°234.DMF 1989, p227.

(3) - مفاد الاتفاق في سند الشحن على إعمال شرط برامونت أن الطرفين قد اتفقا على تطبيق معاهدة بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، حيث يجوز النص في سند الشحن على سريان أحكام المعاهدة في الحالات التي لا تسري فيها هذه الأحكام بحسب الأصل، ففي حالة شحن البضاعة فوق سطح السفينة والنص على تطبيق المعاهدة في سند الشحن، فإن المعاهدة تنطبق دون التقيد بنص المادة 1 فقرة (ج) الخاصة باستبعاد الشحن فوق السطح من مجال تطبيقها: أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص46.

في سند الشحن وتطبيق اتفاقية بروكسل، وعليه فإن مسؤوليته لا تتحدد بمقتضى أحكام CMR.

بدأت محكمة النقض الفرنسية بالإشارة إلى أن المرسل لم يؤثر بالموافقة على الشرط الذي يمكن من تطبيق اتفاقية بروكسل على النقل على السطح المدرج في سند الشحن لأنه لو كان الأمر كذلك وصرح المرسل بموافقته، فإن الإشكال لا يطرح. أما في هذه الحالة، فإنه وباعتبار أن اتفاقية بروكسل لا تنظم الشحن على السطح، فإنه ينتج عن ذلك عدم وجود نظام قانوني مطبق على هذا النقل وحسب المادة 2 من اتفاقية CMR فإن الناقل البري مسؤول عن الأضرار الحاصلة خلال المرحلة البحرية، تطبيقاً للمادة 17 فقرة 1 من نفس الاتفاقية. وكانت محكمة الاستئناف قد أخذت بشرط برامونت المدرج في سند الشحن، واعتبرت أن المادة 10 من الاتفاقية المعدلة بموجب بروتوكول بروكسل لـ 22 فبراير 1968 أجازت تطبيق أحكام المعاهدة إذا اتفق على ذلك في سند الشحن، من ثم فإن المادة 10 هي الواجبة التطبيق على هذا النقل وهذا بمفهوم المادة 2 من اتفاقية CMR.

إلا أن محكمة النقض اعتبرت أن محكمة الاستئناف خرقت المادة 2 من اتفاقية CMR باعتبار أن المادة 10 من اتفاقية بروكسل ليست ذي طابع آمر⁽¹⁾.

الفقرة الثالثة: الإتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي (TIR).

في إطار النقل الطرقي لا بد من التطرق إلى الاتفاقية التي تتسم بأهمية رئيسية بالنسبة للنقل الدولي متعدد الوسائط، وهي الإتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي لـ 14 نوفمبر 1975 المعروفة باتفاقية (TIR)⁽²⁾.

نتج عن مؤتمر استعراضي عُقد في نوفمبر 1975 تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا إبرام اتفاقية النقل البري الدولي التي أصبحت سارية المفعول في 25

(1) Ernest Krings- CMR : examen de la jurisprudence des cours de cassation de France, de Belgique et du Hoge Read des Pays-Bas, Revue de droit uniforme- n° 1- 1999-p 151.

(2) صادقت الجزائر على اتفاقية (TIR) بتحفظ بموجب المرسوم رقم 88-143 المؤرخ في 26 جويلية 1988، ج.ر عدد 30 لـ 27

جويلية 1988

مارس 1978 وهي اتفاقية جمركية تستهدف نظام المرور العام الجمركي بغية تسهيل النقل الدولي للبضائع الخاضعة للأختام الجمركية في التجارة الدولية، وذلك بعد ظهور الحاويات البحرية وبعدها الحاويات البرية. وقد استلزمت هذه التقنية المتبعة في النقل متعدد الوسائط قبول الحاوية - بشروط معينة- باعتبارها وحدة شحن آمنة من الناحية الجمركية ويعني ذلك أن نظام النقل البري الدولي لم يعد يغطي النقل الطرقي فحسب، بل يمتد ليشمل أيضا النقل بالسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية، بل حتى النقل البحري مادام أن جزءا واحدا على الأقل من عملية النقل الإجمالية هو حتما نقل طرقي⁽¹⁾.

فالمعتاد أنه حينما تعبر البضائع أراضي دولة أو دول أثناء النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية تقوم السلطات الجمركية في كل دولة بتطبيق الضوابط والإجراءات الوطنية، وهذه تختلف من دولة إلى أخرى، وهي في أغلب الأحيان تتضمن تفتيشا للشحنة في كل الحدود الوطنية مما يؤدي إلى تأخيرات وعقبات للنقل الدولي. لذا تم استنباط نظام النقل البري الدولي في محاولة لتخفيف هذه المصاعب التي تواجه متعهدي النقل وفي الوقت ذاته تزويد الإدارات الجمركية بنظام دولي للضوابط يحل محل الإجراءات الوطنية ويؤدي إلى تفادي الحاجة إلى التفتيش المادي من بلدان المرور العابر عدا فحص الأختام والحالة الخارجية للحاويات. وتتيح اتفاقية (TIR) نقل البضائع على الطرق دوليا من مكتب جمركي في بداية الرحلة إلى مكتب آخر في نهايتها عبر أي عدد من الدول بدون أي إجراءات جمركية حدودية لمراجعة البضائع في إطار إجراءات تحفظية، أهمها استخدام أختام جمركية مؤمنة وتحديد مواصفات الحاوية الناقلة بما يمنع تهريب البضائع، وذلك في إطار ضمانات مالية دولية لتغطية أي مستحقات ضريبية قد تنتج عن مخالفات جمركية خلال

(1) تمت سنة 1995 مراجعة اتفاقية (TIR) على مراحل انتهت المرحلة الأولى في 1997 ودخلت حيز التنفيذ في 17 فبراير 1999

ودخلت المرحلة الثانية حيز التنفيذ في 12 ماي 2002، وهي تنص بشكل واضح على المسؤوليات القانونية لمتعهدي النقل. وفي عام 2000 بدأت عملية المراجعة في مرحلتها الثالثة قصد استعمال الآليات العصرية للمعالجة الإلكترونية للبيانات في نظام النقل البري الدولي ودخل حيز النفاذ في 12 أوت 2006.

رحلة البضائع عبر أراضي الدول جراء أعمال التهريب أو ما شابهه⁽¹⁾. وأن تكون البضاعة المحتواة مصحوبة بدفتر نقل بري دولي مقبول دولياً ومستعمل في بلد المغادرة ويعمل بمثابة وثيقة مراقبة جمركية في بلدان المغادرة وبلدان المرور العابر وبلدان المقصد⁽²⁾.

تنص المادة 2 من اتفاقية (TIR) على أن هذه الاتفاقية تنطبق على نقل البضائع بدون إعادة شحن وسطي، في مركبات برية أو مجموعة من المركبات أو في حاويات عبر واحد أو أكثر من الحدود بين مكتب جمارك مغادرة تابع لأحد الأطراف المتعاقدة، ومكتب جمارك مقصد "وصول" تابع لطرف آخر أو لنفس الطرف، شريطة أن يجري بالطرق البرية جزء من الرحلة بين بداية ونهاية عملية النقل البري الدولي⁽³⁾.

وفقاً لهذه المادة، يمكن استخدام وسائط النقل الأخرى (سكة حديدية، الطرق المائية الداخلية) في جزء من الرحلة، بين ابتدائها وانتهائها، إلا أنها لا تسمح بنقل البضائع تحت غطاء نقل بري دولي، إلا إذا كان إنجاز جزء من الرحلة يجري بالواسطة الطرقية، فهي لا تحدد الجزء من الرحلة التي يجب أن يجري فيه النقل بواسطة طرقية، بل يكفي أن يحدث ذلك من نقطة ما بين بداية ونهاية النقل البري الدولي. وفي حالة القيام بجزء من الرحلة بغير الواسطة الطرقية يمكن لصاحب بطاقة النقل البري الدولي أن يطلب من السلطات الجمركية تعليق عملية المرور وفقاً لأحكام المادة 26 فقرة 2 من الاتفاقية. وحتى يتمكن من استئناف عملية المرور العابر، يجب وجود الخدمات الجمركية والرقابة الجمركية عند انتهاء الجزء الذي تم بغير الواسطة الطرقية، وفي حالة ما إذا تمت كامل الرحلة داخل بلد المغادرة بغير الواسطة الطرقية، يمكن بدء عملية النقل البري الدولي وتصديق إنائها فوراً في مكتب جمارك المغادرة. بالتالي، وتحت هذه الظروف، لن يقدم أي ضمان لما تبقى من الرحلة

⁽¹⁾ فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الإتفاقيات الدولية والإقليمية للنقل البري ودورها في تذييل معوقات التجارة العربية البينية-2003-ص 117:

unpan1.un.org/intradoc/groups/public/.../arado/unpan009611.pdf

⁽²⁾ اللجنة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) - كتيب النقل البري الدولي (TIR) - الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع

1975 - الأمم المتحدة - نيويورك وجنيف - 2007 - ص 06.

⁽³⁾ التعديل: ECE/TRANS/17/Amend. 21 دخل حيز النفاذ في 12 ماي 2002.

داخل نفس البلد. كذلك ووفقاً لأحكام المادة 26، يمكن استثناء عملية النقل البري الدولي عند نهاية الجزء غير الطرقي في مكتب جمارك طرف متعاقد آخر⁽¹⁾.

الفرع الثاني: المعاهدات الدولية المرتبطة بالنقل البحري والجوي.

نتطرق في هذا الفرع إلى الكيفية التي عاجلت بها اتفاقيات النقل البحري والجوي النقل المتعدد الوسائط.

الفقرة الأولى: اتفاقية بروكسل وهامبورج لنقل البضائع بحراً:

1- اتفاقية بروكسل لـ 1924:

بالرجوع إلى نصوص اتفاقية بروكسل 1924 نجد أنها لم تشر إلى النقل متعدد الوسائط ضمن نصوصها، وهو ما سار على نهجه بروتوكول بروكسل لـ 1968. بالرغم من ذلك فإنه إذا طبقنا الاستثناء الوارد في المادة 2 من اتفاقية CMR، حيث يكون الضرر أثناء المرحلة البحرية دون أن يكون ناتجاً عن خطأ الناقل البري فإن مسؤولية متعهد النقل تكون على أساس اتفاقية بروكسل.

2- اتفاقية هامبورج لـ 1978:

أرادت قواعد هامبورج تجنب ما قد يثور من تنازع بينها وبين أي اتفاقية أخرى، فسمحت من خلال المادة 1 الفقرة 6 بالأخذ بعين الاعتبار استعمال واسطة أخرى إلى جانب عقد النقل البحري، إلا أنها تنص على أن مواد الاتفاقية لا تنطبق إلا في خصوص الجزء الواقع فيه نقل البضائع بحراً⁽²⁾.

تشمل المرحلة البحرية الصّرف، التي تحكمها قواعد هامبورج المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ إلا أن عقد النقل لا ينحصر في هذه المرحلة فقط، إنما هناك مرحلة سابقة للمرحلة البحرية الصّرف،

(1) اللجنة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) - كتيب النقل البري الدولي (TIR)، المرجع السابق، ص 43.

(2) المادة 1 فقرة 6 من اتفاقية هامبورج: "يقصد بمصطلح "عقد النقل البحري" عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة، إلا أنه لأغراض هذه الإتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلًا بطريق البحر، وكذلك نقلًا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر "

ومرحلة لاحقة لها بمعنى أن عقد النقل البحري يجرى إلى مراحل: المرحلة الأولى تبدأ من الوقت الذي يضع الشاحن البضائع تحت تصرف الناقل، أما المرحلة الثانية فتبدأ من بدء عملية الشحن حتى الانتهاء من تفريغ البضائع، في حين أن المرحلة التالية فتبدأ من انتهاء تفريغ البضائع في ميناء التفريغ حتى تسليمها فعليا إلى صاحب الحق باستلامها فهذه العمليات تشكل جميعها مع المرحلة البحرية وحدة لا تتجزأ وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة النقل البحري⁽¹⁾.

وعليه فإن قواعد هامبرج من خلال الفقرة 6 من المادة 1 تسعى إلى الحفاظ على تطبيق قواعدها على الجزء الخاص بالنقل البحري، وليست غايتها وحدة النظام القانوني المطلق على النقل متعدد الوسائط، مما لا يسمح بأخذ عقد النقل كوحدة متكاملة ويبقى تنظيمه مجزأ فهو لا يضع قواعد خاصة بالنقل متعدد الوسائط.

الفقرة الثانية: اتفاقيات النقل الدولي للبضائع بطريق الجو:

عالج النقل متعدد الوسائط نص المادة 38 من اتفاقية مونتريال 1999 على نحو يتفق مع معالجته في نص المادة 31 من اتفاقية وارسو، وذلك حين قررت المادة 38 من اتفاقية مونتريال تحت عنوان "النقل بعدة وسائط" أنه في حالة النقل المتعدد الوسائط الذي يتم جزء منه بطريق الجو، وجزء آخر بأية وسيلة أخرى للنقل، لا تسري أحكام الاتفاقية إلا على النقل الجوي شريطة أن يدخل هذا النقل في نطاق تطبيق الاتفاقية، بمعنى أن تتوافر فيه الشروط اللازمة لانطباق أحكام الاتفاقية والمنصوص عليها في المادة الأولى. وعلى هذا يخضع كل جزء من عملية النقل متعدد الوسائط لأحكامه المقررة وفقا لطبيعته، وذلك بصرف النظر عما إذا كانت عمليات النقل متعدد الوسائط هذه يتضمنها كلها عقد واحد، أو اعتبرها المتعاقدان في اتفاقهم عملية نقل واحدة⁽²⁾ حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 38 على أنه ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 22.

(2) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007، ص 57.

بعدة وسائط، من تضمين وثيقة النقل الجوي شروطا تتعلق بوسائط نقل أخرى، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالنقل الجوي. وهذا إن دل على شيء، فإنما يدل على أن اتفاقية مونتريال ومن قبلها اتفاقية وارسو تجسد الحرية التعاقدية⁽¹⁾.

ينتج عن هذا النص أن اتفاقيتي وارسو ومونتريال وإن تطرقتا إلى استعمال وسائط أخرى لنقل البضائع إضافة إلى النقل الجوي، إلا أنه تم النص على ضرورة احترام ما ورد في الاتفاقية فيما يخص النقل الجوي. بمعنى أن النقل الجوي الذي يخضع لاتفاقية وارسو أو مونتريال. لا تنطبق عليه نصوص أي اتفاقية أخرى مما يؤدي إلا الإقرار بالتجزئة، لا بالوحدة المبتغاة من النقل متعدد الوسائط⁽²⁾ فهي تحول دون تطبيق أي نصوص قانونية أخرى غير نصوص الاتفاقية، بل أنها تذهب إلى أبعد من ذلك، حيث تمنع أيضا تطبيق نظام قانوني موحد للنقل برمته، فإذا كان النظام الشبكي، - أي تطبيق القوانين أو الاتفاقيات الدولية الخاصة بكل واسطة نقل وفقا للمادة 31 من اتفاقية وارسو أو 38 من اتفاقية مونتريال - واجب التطبيق على النقل متعدد الوسائط، فإن هذا النظام لا يسمح باستبعاد الاتفاقية بالنسبة للمرحلة الجوية⁽³⁾.

من جانب آخر وضعت اتفاقية مونتريال من خلال المادة 18 فقرة 4⁽⁴⁾ وهي ذاتها المادة 18 فقرة 3 من اتفاقية وارسو، مبدأ عدم تطبيق نصوصها على أي مرحلة من مراحل النقل التي تمت خارج المطار حيث واجهت النقل الذي يتم بوسائل أخرى برية أو بحرية إلى جانب الطائرة، فاعتبرت أنه إذا تم تسليم البضائع إلى الناقل الجوي، وكان يتعين عليه نقلها برا أو بحرا أو نهرا لشحنها على متن الطائرة في مطار القيام، أو لتسليمها

(1) P. Bonassies- C.Scapel- Op cité- p 776.

(2) P. Dellbecque-le transport multimodal-rev.dr.com, op.cité, p535.

(3) سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص104

(4) المادة 4/18 من اتفاقية مونتريال "4...../ لا تشمل مدة النقل الجوي أي نقل بري أو نقل بحري، أو نقل في مجار مائة خارج المطار، غير أنه إذا حدث ها النقل تنفيذا لعقد نقل جوي بغرض التحميل أو التسليم أو النقل من مركبة إلى أخرى، فيفترض أن الضرر نشأ عن حدث وقع أثناء النقل الجوي، ما لم يقيم الدليل على عكس ذلك. فإذا قام الناقل بدون موافقة المرسل، باستبدال واسطة بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كليا أو جزئيا الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره جويا، فإن النقل بتلك الوسطة الأخرى يعتبر أنه تم ضمن مدة النقل الجوي.

للمرسل إليه بعد هبوط الطائرة أو لنقلها من طائرة لأخرى، تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فإن اتفاقية مونتريال لا تنطبق على النقل البري أو البحري أو النهري الذي يسبق عملية النقل الجوي وكذلك الذي يتخللها أو يتبعها. وإنما تطبق في هذه الحالة القواعد الخاصة بالنقل البري أو البحري أو النهري في القانون الوطني الواجب التطبيق.

ونظراً لأنه يتعذر إثبات وقت حدوث الواقعة التي نجم منها الضرر، وهل كان ذلك في فترة النقل الجوي أو في الفترات الأخرى التي يتم النقل خلالها بغير الطائرة فقد وضعت اتفاقية مونتريال وكذا اتفاقية وارسو - قرينة قانونية مفادها أنه متى كان النقل البري أو البحري أو النهري يتم تنفيذاً لعقد النقل الجوي، فإنه يفترض في هذه الحالة أن الضرر الذي لحق بالبضائع قد وقع خلال النقل الجوي، وبالتالي تنطبق قواعد اتفاقية مونتريال، بيد أنها قرينة قانونية بسيطة يجوز دحضها بالدليل العكسي فيستطيع الناقل الجوي في هذه الحالة إثبات حدوث الواقعة التي نجم عنها الضرر أثناء النقل البري أو البحري أو النهري⁽¹⁾.

وقد وسعت اتفاقية مونتريال من النطاق الزمني لتطبيق أحكامها، ليشمل فترات أخرى لا تدخل ضمن مدة النقل الجوي وذلك في الحالة التي يقوم فيما متعهد النقل، بدون موافقة المرسل، باستبدال واسطة النقل المتفق عليها، بواسطة نقل أخرى، فيما يتعلق بالنقل كلياً أو جزئياً الذي يتناوله الاتفاق بين الأطراف باعتباره نقلاً جويًا، إذ يعد النقل بالواسطة الأخرى إعمالاً للمادة 18 فقرة 4 من اتفاقية مونتريال، أنه تم ضمن مدة النقل الجوي⁽²⁾.

هناك نص آخر قابل للتطبيق على النقل متعدد الوسائط ونقصد بذلك المادة 39 و40 من اتفاقية مونتريال والتي تقابلها المادة 1 و2 من اتفاقية جوادا لاخارا الـ1961 التي أتت بحكم جديد يتعلق بالناقل الفعلي والناقل المتعاقد. فيقصد بالناقل المتعاقد كل

(1) هشام فضلى، المرجع السابق، ص 25.

(2) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، المرجع السابق، ص 130.

شخص يكون طرفاً في عقد نقل خاضع لاتفاقية مونتريال ومبرم مع المرسل أو أي شخص يعمل لحساب المرسل.

ليكون الناقل المتعاقد بذلك، الشخص الذي يتولى إبرام عقد النقل، أما الناقل الفعلي فيعني أي شخص آخر خلاف الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى إذن من الناقل المتعاقد بكل أو بجزء من النقل دون أن يكون بالنسبة لهذا الجزء ناقلاً متتابعاً بالمعنى المقصود في اتفاقية مونتريال، ويفترض هذا الإذن إلى أن يثبت العكس⁽¹⁾.

وقد نصت المادة 40 من الاتفاقية على أنه إذا قام الناقل الفعلي بالنقل بأكمله أو بجزء منه، وكان هذا النقل خاضعاً لأحكام اتفاقية مونتريال وفقاً للعقد المشار إليه في المادة 39، يخضع كل من الناقل المتعاقد والناقل الفعلي لأحكام اتفاقية مونتريال، الأول بالنسبة إلى النقل كله محل العقد، والثاني بالنسبة إلى مرحلة النقل التي يقوم بها فقط.

هناك من يرى أن فكرة الناقل المتعاقد الواردة في الاتفاقية، تتفق وفكرة متعهد النقل متعدد الوسائط. بمعنى أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو نفسه الناقل المتعاقد، ويترتب عن ذلك أن للمرسل أن ينسب الضرر الحادث خلال مرحلة النقل الجوي لمتعهد النقل متعدد الوسائط وللناقل الجوي، وأن يتمسك بنصوص اتفاقية مونتريال⁽²⁾ وهذا على أساس أن متعهد النقل هو الذي يقوم بإبرام عقد النقل مع المرسل، ويعهد بتنفيذ هذا النقل إلى الناقل الجوي. ومن ثم يتم تطبيق اتفاقية مونتريال على النقل متعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة جوية.

في حين يرى البعض الآخر⁽³⁾ أن العلاقة التعاقدية بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط هي علاقة مستقلة ومتميزة عن العلاقة التعاقدية بين متعهد النقل والناقل الفعلي فينتج عن ذلك إذن أن اتفاقية مونتريال - أو اتفاقية وارسو - لا تنطبق على العلاقة بين متعهد النقل والمرسل لأن أحكام هذه الاتفاقية تنطبق على عقد النقل فقط، وهو رأي

(1) هشام فضلي، المرجع السابق، ص 110.

(2) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 574.

(3) سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 106.

ينادي بتطبيق النصوص الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل على العلاقة بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط وليس نصوص الاتفاقيات الدولية التي لا تعالج إلا لائحة الناقل.

المطلب الثاني: الاتفاقيات الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط.

يتبين من خلال الاتفاقيات الدولية الأحادية الواسطة أنه وبالرغم من تعددها، إلا أن كلا منها تنظر إلى النقل متعدد الوسائط من منظارها الخاص، فلا تضع نصب أعينها إلا واسطة نقل وحيدة حتى حين تقبل الالتجاء إلى وسائط نقل أخرى، مما يؤدي إلى تنظيم مجزأ لعملية نقل تكون تنفيذاً لعقد واحد باستعمال وسائط نقل مختلفة. لذا كان من الضروري أخذ النقل متعدد الوسائط بصفة موحدة مهما كانت وسائط النقل، وتجاوز النقل الدولي المجزأ، فكانت الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط لـ 1980. إلا أنه استعصى دخولها حيز التنفيذ لاختلاف المصالح وتعدد وجهات النظر، فلم يتم المصادقة عليها إلا من بعض الدول لتبقى حبراً على ورق "الفرع الأول". في ظل هذه الظروف كان لابد من نصوص دولية حديثة تنظم هذا النوع من النقل فأثمرت الجهود الدولية تبني اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً بهدف إيجاد نظام عالمي يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى، لتهم هذه الاتفاقية بصفة تكاد تكون مباشرة بعقود النقل متعدد الوسائط "الفرع الثاني".

الفرع الأول: اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980.

أثمرت الجهود المبذولة لوضع قواعد قانونية موحدة لتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط عن توقيع "اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع" في 24 ماي 1980 والتي أسست أحكامها على أساس قواعد هامبورج 1978 وليس معاهدة بروكسل لسندات الشحن لـ 1924.

وترجع المحاولات الأولى لوضع قواعد دولية للنقل المشترك إلى الأعوام 1913-1911 إلا أن هذه المحاولات لم يكتب لها النجاح. وفي عام 1948 قامت غرفة التجارة الدولية (CCI) بمحاولة إحياء الموضوع بهدف صياغة سند شحن دولي للنقل المتتابع، إلا أن هذه المحاولات لم تفلح أيضا.

في عام 1965 قام المعهد الدولي لتوحيد قواعد القانون الدولي الخاص « Unidroit » بمهمة إعداد مشروع اتفاقية خاصة بقواعد المسؤولية خلال النقل الدولي المتتابع، وكان أساس هذا المشروع هو أحكام معاهدة النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR. وفي عام 1969، تم إعداد اتفاقية بشأن "مستند النقل الدولي للبضائع حيث بنيت قواعدها على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لـ 1924، وقد عرفت هذه القواعد بقواعد طوكيو. ليخرج بعد ذلك إلى الوجود "مشروع اتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع" TCM" سنة 1972، ويتبعه قيام غرفة التجارة الدولية (CCI) بإصدار القواعد الموحدة بشأن وثيقة النقل المشترك سنة 1973، وقد جرى تعديل على هذه القواعد بخصوص مسؤولية متعهد النقل المشترك عن التأخير، وذلك عام 1975⁽¹⁾.

إن اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 تحقق مزايا متعددة، أهمها تبسيط مستندات نقل البضائع بحيث يمكن استخدام مستند واحد لكل مراحل نقل البضائع، حينما تستخدم أكثر من واسطة نقل، وكذا عدم حاجة المرسل أو المرسل إليه في حالة هلاك أو تلف أو تأخير البضائع خلال النقل متعدد الوسائط إلا إلى رفع دعوى قضائية ضد شخص واحد يكون مسؤولا عن عمليات النقل بكافة مراحلها. بالرغم من ذلك فإن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ⁽²⁾ وهذا راجع إلى الأحكام الجمركية المدرجة في الباب السابع من الاتفاقية من خلال مادة وحيدة هي المادة 32 بطلب من الدول النامية،

(1) عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 320.

(2) اشترطت المادة 30 من اتفاقية جنيف 1980 لدخولها حيز التنفيذ توقيع 30 دولة ولم تصادق عليها سوى: الشيلي، المكسيك، السنغال، مالاي، رواندا، زامبيا، لبنان، المغرب.

التي نصت على أن تسمح الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية باستخدام نظام المرور الجمركي في النقل الدولي متعدد الوسائط⁽¹⁾.

وهنا نشير إلى أنه قد ثار خلاف شديد بين مجموعات الدول المختلفة حول ما إذا كانت تُضمّن الأحكام الخاصة بالمسائل الجمركية نص الاتفاقية، وتصبح هذه الأحكام بالتالي أحكاما ملزمة للدول الأعضاء في الاتفاقية، أم أنها تبقى مجرد خطوط إرشادية يحتويها مرفق بالاتفاقية ويوصى العمل بها ومراعاتها عند إصدار الدول الأعضاء لقوانين أو لوائح تتعلق بالمرور الجمركي المتصل بالنقل الدولي متعدد الوسائط. وقد تم الأخذ بالرأي الثاني، لما ينجم من تضمن الاتفاقية الأحكام الخاصة بالمسائل الجمركية من مسائل تؤدي إلى عدم تمكن كل دول المجموعة الاقتصادية الأوروبية المنضمة إلى السوق الأوروبية المشتركة من الانضمام إلى الاتفاقية كونها تخلت عن سيادتها بالنسبة للمسائل الجمركية إلى هذه المنظمة.

من ناحية أخرى فإنه ونظرا لأن الإتفاقية تسير على نهج قواعد هامبورج ل 1978، فهي تضمن حماية كبرى لمصالح الشاحنين ، لذلك أظهرت لها الدول المتقدمة عداء كبيرا بسبب ثقل مسؤولية متعهد النقل، إذ أن أغلب مؤيدي قواعد هامبورج من الدول النامية ، وليسوا من الدول المتقدمة التي ترفضها بإصرار⁽²⁾.

بالرغم من عدم دخولها حيز التنفيذ ، تبقى اتفاقية النقل متعدد الوسائط ل 1980 كوثيقة مهمة للنظر في نظام النقل متعدد الوسائط تستحق الدراسة، واعتبارها حجر الزاوية لهذا النوع من النقل.

تحتوي اتفاقية جنيف على 40 مادة موزعة على ثمانية أبواب. يحتوي الباب الأول على أربعة مواد، تمثل الأحكام العامة للإتفاقية والتي تحدد تعاريف أهم المصطلحات المستخدمة نطاق تطبيق الإتفاقية، تنظيم عملية النقل الدولي متعدد الوسائط ومراقبته، أما الباب الثاني فيشتمل على تسع مواد خاصة بالمستندات. فيعالج الأحكام الخاصة بإصدار

⁽¹⁾ p ;Bonassies- C.Scapel,Op cité, p 776 .

⁽²⁾ سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 146.

مستند النقل متعدد الوسائط وعملية إصدار مستند متعدد الوسائط قابل للتداول أو غير قابل للتداول بيانات المستند ومدى حجته، وكذا حالة إغفال بيانات أو إدراج بيانات غير حقيقية وأخير إصدار مستندات أخرى غير مستند النقل متعدد الوسائط. أما الباب الثالث فيخصّ مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط. ليتحدث الباب الرابع عن مسؤولية المرسل، والباب الخامس عن المطالبات والدعاوى. في حين يحتوي الباب السادس على الأحكام التكميلية كالشروط التعاقدية التي يمكن أن ترد في مستندات النقل وأحكام الخسارات العامة. ويعالج الباب السابع الشؤون الجمركية. وأخيرا يتعلق الباب الثامن بالأحكام الختامية التقليدية من المواد 33 إلى 40 الخاصة بالتوقيع على الإتفاقية، والتصديق عليها أو قبولها وإقرارها والانضمام إليها، ونفاذها وغير ذلك⁽¹⁾.

تنطبق هذه الإتفاقية إذن على كل عقد متعدد الوسائط، أي على كل عقد يفترض استخدام واسطي نقل على الأقل، ومرور النقل بين دولتين مختلفتين إذا كان استيلاء البضائع أو تسليمها يتم في دولة متعاقدة. وهذا يعني أن الإتفاقية لا تنطبق عندما يقوم المرسل بإبرام عقود نقل متفرقة لكل مرحلة من مراحل النقل. فإذا تولى متعهد النقل تنفيذ العقد نظير أجر وتصرف بصفته أصيلا، تحمل مسؤولية التنفيذ في مواجهة أصحاب البضاعة⁽²⁾. لتنطبق الإتفاقية بذلك حتى على عمليات الوكالة بالعمولة للنقل⁽³⁾.

إن التمعن في مجال تطبيق اتفاقية جنيف 1980 وشروط تطبيق اتفاقيات النقل الأحادي الوسطة -السابق التفصيل بشأنها- يؤدي إلى استخلاص أن عقد النقل الخاضع لولاية اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، يمكن أن يخضع لاتفاقيات النقل الخاصة على النحو التالي:

⁽¹⁾ مؤتمر الأمم المتحدة لوضع اتفاقية للنقل الدولي متعدد الوسائط، اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ل1980، وثيقة رقم: TD/MT/CONF/16, 10/06/1980

⁽²⁾ المادة 2 فقرة 2 و3 من اتفاقية جنيف 1980

⁽³⁾ P. Bonassies-C.Scapel, op-cité, p 776

أ- قد يدخل أيضا تحت ولاية اتفاقية هامبورج إذا:

1- كانت إحدى مراحل النقل المنصوص عليها بالعقد مرحلة بحرية بين دولتين مختلفتين.
2- توافرت باقي الشروط الواردة في المادة الثانية من اتفاقية هامبورج الخاصة بنطاق التطبيق، كما لو كان ميناء التحميل أو ميناء التفريغ واقعا في دولة متعاقدة، أو صدر سند الشحن في دولة متعاقدة، أو تم النص في السند على خضوع العقد لأحكام الاتفاقية.⁽¹⁾

ب/ قد يدخل أيضا تحت ولاية اتفاقية وارسو أو مونتريال وذلك إذا كانت إحدى مراحل النقل تتم بواسطة النقل الجوي طبقا لمفهوم المادة الأولى فقرة ثانية من الاتفاقية.
ج/ قد يدخل أيضا تحت ولاية اتفاقية (CMR) وذلك إذا كانت إحدى مراحل نقل البضاعة يتم بواسطة النقل البري طبقا لمفهوم المادة الثانية من الاتفاقية، وبقيت البضاعة محملة على الشاحنة طوال مراحل الرحلة الكاملة.

د/ يمكن أن يدخل تحت ولاية اتفاقية نقل البضائع بالسكك الحديدية (COTIF)، إذا كانت إحدى مراحل النقل تتم بواسطة السكك الحديدية على الخطوط المدونة في القائمة الخاصة بذلك، وكانت واسطة النقل الأخرى برية أو بحرية مدونة في نفس قائمة الخطوط.

يتضح من ذلك إمكانية حصول تنازع بين اتفاقية النقل متعدد الوسائط والاتفاقيات الأحادية الواسطة. وقد حاولت اتفاقية جنيف 1980 تفادي هذا التنازع من خلال ما يأتي:

أولا: نصت اتفاقية جنيف 1980 من خلال المبدأ (ج) الوارد في الديباجة على حرية الشاحنين في الاختيار بين خدمات النقل متعدد الوسائط وخدمات النقل الجزأ، وأكدت الفقرة الثانية من المادة الثالثة على ذلك⁽²⁾. وعليه إذا اختار المرسل النقل الجزأ التزم

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 466

(2) المادة 3 فقرة 2 من اتفاقية جنيف 1980 " 2- ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل في الاختيار بين النقل متعدد الوسائط والنقل الجزأ".

بأحكامه، وإذا اختار النقل متعدد الوسائط امتثل لقواعده؛ فمثلا في نقل بضائع بطريق الجو يكمله مرحلة برية، فللمرسل الخيار بين أن يتعاقد وفقا لاتفاقية النقل الجوي وتطبق عليه القاعدة المتعلقة بالنقل المشترك أو النقل بعدة وسائط أو أن يلجأ إلى اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ويتعاقد وفقها.

ثانيا: أرادت الاتفاقية تجنب ما قد يثور من تنازع بينها وبين اتفاقيات النقل الأخرى أو أي قانون وطني ملزم بشأن حدود المسؤولية، فطبقت الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الملزم إذا كان ينص على حد أعلى للمسؤولية من الحد الوارد في الاتفاقية متعددة الوسائط، وهي بذلك قد راعت مصلحة الشاحنين⁽¹⁾.

ثالثا: أشارت الاتفاقية من خلال المادة 30 فقرة 4 إلى أن نقل البضائع من النوع الذي تسري عليه المادة 2 من اتفاقية "جنيف" المؤرخة في 19 ماي 1956، بشأن عقد النقل الدولي للبضائع برا أو المادة 2 من اتفاقية برن المؤرخة في 7 فبراير 1970 بشأن نقل البضائع بالسكك الحديدية، لا يعتبر بالنسبة للدول الأطراف في الاتفاقيات التي تنظم مثل هذا النقل نقلا دوليا متعدد الوسائط بالمعنى الوارد في الفقرة 1 من المادة 1 من هذه الاتفاقية في حدود التزام مثل هذه الدول بتطبيق أحكام تلك الاتفاقيات على هذا النوع من نقل البضائع.

رابعا: نصت الاتفاقية ضمن المادة 38⁽²⁾ أنه إذا أقيمت دعوى التقاضي أو التحكيم في دولة متعاقدة وفقا للمادة 26 أو 27 في قضية تتصل بنقل دولي متعدد الوسائط وكانت هذه الدولة وحدها هي المنضمة للاتفاقية متعددة الوسائط دون الدولة الأخرى سواء

(1) حيث نصت المادة 19 من الاتفاقية على أنه: "إذا وقع هلاك أو تلف للبضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل متعدد 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 متعدد الوسائط حينئذ عن هذه الهلاك أو التلف وفقا لأحكام الاتفاقية المذكورة أو القانون الوطني الملزم المذكور."

(2) المادة 38 من اتفاقية جنيف 1980: "إذا أقيمت دعوى تقاض أو تحكيم في دولة متعاقدة، وفقا للمادة 26 أو المادة 27 في قضية تتصل بنقل دولي متعدد الوسائط يخضع لهذه الاتفاقية، ويجري 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."

أكانت دولة المكان الذي أخذ منه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده أو كانت دولة التسليم وكانت الدولة غير المنضمة للاتفاقية والدولة المنضمة لها منضمّتين لاتفاقية أخرى يمكن أن تطبق على المرحلة التي وقع خلالها الضرر، سواء أكانت مرحلة نقل بري، بحري، جوي أو سكة حديدية، فقد حوّلت الاتفاقية للمحكمة أو لهيئة التحكيم الحق في أن تطبق أحكام هذه الاتفاقية المذكورة.

بمفهوم المخالفة، إذا أقيمت الدعوى في دولة متعاقدة ويجري النقل متعدد الوسائط بينها وبين دولة أخرى متعاقدة فإن اتفاقية النقل متعدد الوسائط تنطبق حتى ولو كان الضرر قد حدث خلال مرحلة معينة تحكمها اتفاقية خاصة بها، والدولتان طرفان فيها. وذلك استناداً إلى قاعدة "العقد شريعة المتعاقدين" فإذا تم الاتفاق على تنفيذ النقل بموجب عقد نقل متعدد الوسائط وجب الالتزام بما يرتبه من حقوق والتزامات⁽¹⁾.

الفرع الثاني: اتفاقية روتردام 2008

تؤدي العولمة إلى استنطاق القانون الدولي ولاسيما أشخاصه وأدواته لمعرفة إلى أي حد يستطيع التكيف مع هذه الظاهرة- أي العولمة- التي تقوم على أساس السرعة واللحظة ومواكبة التكنولوجيا المتجددة وهو ما دعت إليه الحاجة إلى الأمان القانوني المفقود في النقل متعدد الوسائط نظراً لأن النصوص الدولية لا زالت تنظر إلى المسألة من منظور ضيق.

من أجل ذلك طلبت لجنة القانون التجاري الدولي التابعة للأمم المتحدة "الأونسيترال" (CNUDCI) في جلستها رقم 29 المنعقدة عام 1996 من اللجنة البحرية الدولية (CMI) أن تجمع معلومات وبيانات عن الممارسات العملية في مجال النقل البحري وكذلك القوانين التي تنظم نقل البضائع عبر البحر، مع إعطاء وجهة نظرها في مدى سن قواعد موحدة في هذا المجال. ومنذ ذلك التاريخ، بدأ الإعداد لعمل دولي موحد. وفي سنة 2001 شكلت اللجنة فريق عمل مع مجلس الشحن العالمي، ومستشاري الصناعات

(1) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 603.

الخاصة بالأونسيترال. وفي سنة 2002 توصلت اللجنة مع فريق العمل بعد عدة جلسات إلى مشروع اتفاقية دولية. وقد تلقت الأونسيترال هذا المشروع، فشكلت فريق عمل جديد ودعت الدول لتنقيح المشروع وإبداء الملاحظات عليه. بدأ فريق العمل الجديد في دراسة ملاحظات الوفود وتنقيح هذا المشروع منذ سنة 2002 إلى منتصف سنة 2008، وقد دعت الأونسيترال كل الدول والمنظمات الدولية والهيئات المعنية للمشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية⁽¹⁾. وفي جويلية 2008 عرض المشروع على لجنة الأونسيترال في الدورة المنعقدة في نيويورك لإجراء الجولة الأخيرة من المداوولات والمداخلات المتعلقة بمشروع الاتفاقية. في نهاية الدورة، تم إقرار مشروع الاتفاقية في صورته النهائية، وتم إرساله إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة، التي أقرت المشروع في 11 ديسمبر 2008⁽²⁾ في صورة اتفاقية دولية. وقد أقرت الجمعية العامة الاسم الرسمي للاتفاقية وهو "اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا"⁽³⁾، غير أنها قد أوصت بأن يطلق على هذه الاتفاقية "قواعد روتردام" كتسمية غير رسمية لها. لتقيم الحكومة الهولندية بعد ذلك احتفالا بإبرام الاتفاقية يوم 23 سبتمبر 2009، حضره ممثلون لتسع عشرة دولة، وقع من بينهم على الاتفاقية 16 دولة في اليوم ذاته⁽⁴⁾. وقد

(1) شريف محمد غانم، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012- ص14، وقد أعد مشروع الاتفاقية على مدى أكثر من 13 دورة عقدها الفريق العامل المعني بقانون النقل في الفترة من أبريل 2002 إلى يناير 2008.

(2) القرار 122/63.

(3) وكان قد اقترح خلال أعمال الفريق العامل الثالث "المعني بقانون النقل" في دورته 21 حذف عبارة "كليا أو جزئيا" من عنوان مشروع الاتفاقية، لأن المشروع ليس اتفاقية نقل متعدد الوسائط حقا، وإنما هو اتفاقية يغلب فيها النقل البحري. وذكر أن العبارة "كليا أو جزئيا" تبدو غريبة وتجعل العنوان فيما يبدو ثقيل الوطأة، وأن هناك أسبابا عملية تستلزم الأخذ بأقصر عنوان ممكن. لكنه قوبل باقتراح آخر يدعو إلى الإبقاء على العبارة "كليا أو جزئيا" لأن العنوان حينئذ سيجسد محتويات مشروع الاتفاقية تجسيدا أفضل بصفحتها اتفاقية لا تقتصر على النقل البحري، وتشمل النقل من الباب إلى الباب، لذلك وجب إبراز الفرق بين اتفاقية نقل أحادي الوساطة واتفاقية لا تقتصر على النقل البحري: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي. الدورة 41- نيويورك- من 16 جوان إلى 11 جويلية 2008- تقرير الفريق العامل الثالث عن أعمال دورته الـ 21، فيينا 14-25 يناير 2008- ص78.

(4) هذه الدول الـ 16 هي: إسبانيا، بولندا، توغو، الدانمارك، السنغال، سويسرا، غابون، غانا، غينيا، فرنسا، الكونغو، النرويج، نيجيريا، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليونان.

وصل إجمالي الدول الموقعة إلى غاية جانفي 2013، 24 دولة⁽¹⁾، منها دولتين صادقتا على الاتفاقية هي إسبانيا بتاريخ 19 جانفي 2011 والطوغو بتاريخ 17 جويلية 2012. في حين تطلبت الاتفاقية لنفاذها على المستوى الدولي انضمام أو تصديق أو قبول أو إقرار 20 دولة وبعد اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة⁽²⁾.

ولما كان الهدف من اتفاقية جديدة لنقل البضائع بالبحر هو زيادة تعزيز مناسبة قانون النقل الدولي وتوحيده، فقد راعت قواعد روتردام تماما أن عقد النقل البحري الحديث كثيرا ما يكون عقدا متعدد الوسائط، تشحن فيه البضائع في حاويات، لذلك تتصف قواعد روتردام 2008 بالمقارنة مع الاتفاقيات الدولية السابقة- اتفاقية بروكسل 1924 وتعديلاتها وقواعد هامبرج 1978- بتوفيرها لنظام قانوني موحد يأخذ في اعتباره العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية الحاصلة ويكفل النقل الحديث بالحاويات من الباب إلى الباب، شريطة وجود رحلة بحرية ضمن عملية النقل، فحرصت أن تسد الثغرة بين نظام النقل الحالي ونظام النقل متعدد الوسائط الذي ظهر أثناء تطبيق الاتفاقيات السابقة بالإضافة إلى أن هذا التنظيم القانوني الموحد يهدف إلى تسيير حركة الحاويات فيما بين أماكن القيام داخل البلاد في دولة ما، وأثناء الرحلة البحرية، وفي أماكن الوصول داخل البلاد في دولة أخرى، فالرحلة واحدة ويجب أن تخضع لنظام قانوني موحد إلى حد كبير فطبقت لهذا الغرض نظام المسؤولية الشبكية على عاتق متعهد النقل لكي يغطي كل مراحل النقل سواء السابق أو اللاحق للرحلة البحرية⁽³⁾.

(1) حيث وقعت على الاتفاقية مدغشقر بتاريخ 25 سبتمبر 2009، أرمينيا والكاميرون بتاريخ 29 سبتمبر 2009. النيجر بتاريخ 22 أكتوبر 2009. المال في 26 أكتوبر 2009. لكسمبرغ في 31 أوت 2010. جمهورية الكونغو الديمقراطية بتاريخ 2010/09/23. والسويد في 20 جويلية 2011: اتفاقية روتردام 2008: الحالة- متاح على موقع الأونسيرال:

<http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitra-texts/transprot-goods/roherdam-satus.html>.

(2) المادة 94 من اتفاقية روتردام.

(3) فاروق ملش- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، الحسنات والإيجابيات القانونية- متاح على موقع الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية "APCS":

<http://www.arabfes.org/db-bin/doc-doc-pdf-449.pdf>

ومادامت أن طبيعة هذه الاتفاقية الدولية تجعلها توازن بين المصالح المتعارضة للدول وتسعى إلى الحل الوسط أو الحلول التوفيقية لفض مشاكل قانونية عويصة، فإنه يمكن ألا تصادف بعض الأحكام أو المواد قبول بعض الدول أو المنظمات وحتى المحللين. إن الطابع متعدد الوسائط لاتفاقية روتردام، تؤكد الفقرة الأولى من المادة الأولى عندما أجازت لعقد النقل أن يشتمل على نقل بوسائط أخرى إضافة إلى النقل البحري مثل النقل الجوي أو الطرقي، أو السككي أو النهري⁽¹⁾.

كما يظهر فتح الباب لدخول النقل متعدد الوسائط واعتباره جزء من عملية النقل - شرط أن تكون ضمن عملية النقل رحلة بحرية - تعريف قواعد روتردام الناقل بأنه "الشخص الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن"⁽²⁾؛ فجعلت نطاق الاتفاقية يتسع لتتطبق أحكامها على مدة نقل البضائع من باب الشاحن إلى باب المرسل إليه، وفقاً - كذلك - لما تقضي به المادة 12 منها التي تنص على أن "تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلّم البضائع".

الأمر على خلاف ذلك بالنسبة لاتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بسندات الشحن والتعديلات الملحق لها. بيان ذلك أن الفقرة (هـ) من المادة الأولى من هذه الاتفاقية تحدد مجال عقد النقل البحري الذي تنطبق فيه أحكامها بأنه "ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفرغها منها"، وهو الأمر ذاته في الفقرة (ب) من نفس المادة التي تعرف عقد النقل، لذلك يقال أن هذه الاتفاقية تحكم نقل البضائع عبر البحر منذ شحن البضائع على ظهر السفينة حتى تفرغها من على ظهر السفينة . palan/palan

(1) المادة 1 فقرة 1 من اتفاقية روتردام "1- عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجرة نقل ويجب أن ينص العقد على النقل بحراً، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

(2) المادة 1 فقرة 5 من قواعد روتردام.

أما قواعد هامبورج 1978، فقد وسعت قليلا من مدة مسؤولية الناقل عن البضاعة بأن شملت المدة التي تكون فيها البضاعة في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ⁽¹⁾، ولهذا تحكم قواعد هامبورج عقد نقل البضائع من الفترة التي توضع فيها البضاعة تحت تصرف الناقل في ميناء الشحن حتى لحظة تجرّده من حيازتها في ميناء التفريغ أي من الميناء إلى الميناء port/port

وإذا كانت قواعد روتردام تخدم التجارة البحرية، وتعزز التبادل التجاري بين الدول، إلا أنها لم تأت لمعالجة كل أنواع النقل متعدد الوسائط، وإنما فقط عقد النقل البحري الذي يقبل فيه الناقل البحري مدّ خدماته إلى النقل بواسطة أخرى سابقة أو لاحقة للنقل البحري، لذلك يذهب الفقه إلى أن قواعد روتردام لا تعتبر اتفاقية متعددة الوسائط حقيقة وإنما اتفاقية للنقل البحري زائداً "Maritime-plus"، لأن النقل بوسائط أخرى تعتبر فقط امتدادا وتكملة للنقل البحري⁽²⁾.

نظمت اتفاقية روتردام القواعد التي تحكم النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية أي النقل متعدد الوسائط الذي تتخلله رحلة بحرية من خلال المادة 26 والمادة 82، لذلك سنتناول بالتفصيل كل مادة على حدة، بعد أن نشير إلى الاستبيان الذي طرحته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في دورتها 11 حول النقل من الباب إلى الباب على الوجه الآتي: "في حالة انطباق اتفاقيات موجودة حاليا على النقل البري، مثل الاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي الطرقي للبضائع، هل ينبغي أن تظل تلك الاتفاقيات تحكم مسؤولية الناقل البحري، عندما يكون الناقل البري مشاركا في نقل البضائع بحرا

(1) المادة 4 من قواعدها مبرج 1978.

(2) Francesco Berlingieri- Aspects multimodaux des règles de Rotterdam- DMF n° 708- 2009-p 18.

كما أعربت ألمانيا في تعليقها على المادة 1 و5 من قواعد روتردام خلال الدورة 41 للأونسيترال، عن قلقها إزاء إنشاء قواعد خاصة ضمن الاتفاقية تنطبق على جزء واحد من عقود النقل متعدد الوسائط، وهو عقد النقل متعدد الوسائط الذي ينص على النقل بحرا، فهذا سيؤدي إلى تجزئة القوانين المتعلقة بعقود النقل متعدد الوسائط: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة 41 "16 جوان- 3 جويلية 2008"، التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية: ألمانيا- A/CN9/658/Add.11-ص3.

وبراً، أم يمكن أن يكون الناقل البري خاضعاً، في ظروف معينة، لنفس نظام المسؤولية الذي يخضع له الناقل البحري؟".

وكانت من بين الردود الجديرة بالذكر، تلك الواردة من الاتحاد الدولي لرابطات وكلاء الشحن (FIATA)، والذي ذهب إلى أنه لا يمكن تصور مشاركة ناقل بري في نقل بحري إلا إذا كان الناقل البري، الذي يتصرف بصفته ناقلاً قد أبرم مع الشاحن عقد النقل من أجل عملية نقل تشتمل على جزء بحري (المادة 2 من اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي) ويكون الناقل البري بهذه الصفة، خاضعاً من حيث المبدأ للنظام المنطبق على الجزء من عملية النقل الذي حدث فيه الخسارة أو التلف، وبالنسبة للمتعهدين البريين الخاضعين للاتفاقية الدولية المتعلقة بشحن البضائع بالسكك الحديدية (شركات السكك الحديدية في النقل العابر للحدود) ستكون المسؤولية بموجب تلك الاتفاقية منطبقة، بطريقة مماثلة، على الجزء البحري من عملية النقل⁽¹⁾.

الفقرة الأولى: المادة 26 من قواعد روتردام:

عملاً بالمادة 26 من قواعد روتردام فإنه إذا وقع الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم أثناء النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري، أي قبل تحميل البضائع على السفينة، فإن أحكام الاتفاقية لا تطبق على المرحلة غير البحرية إذا توافرت الشروط التالية:

1- وجود اتفاقية دولية أخرى تتضمن أحكاماً تتعلق بمسؤولية الناقل وقت حدوث الهلاك أو التلف، أو وقوع الحادث المسبب للتأخير، وكان من شأن هذه الأحكام أن تنطبق على الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً ومباشراً مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها الهلاك أو التلف أو وقع فيها الحادث أو الظرف المسبب في تأخير تسليمها.

(1) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (قانون النقل) الدورة 11- نيويورك 24 مارس- 4 أبريل 2003 - الردود على استبيان حول النقل من الباب إلى الباب-(A/CN.9/WG.III/WP.28)- ص5.

2- نص الاتفاقية الدولية الأخرى بالتحديد على أحكام تتعلق بمسؤولية الناقل أو الحد من المسؤولية، أو بالوقت المتاح لرفع الدعوى.

3- أن تتضمن أحكاما تمنع الاتفاق على ما يخالفها سواء كلياً أو لما هو في غير مصلحة الشاحن بمقتضى تلك الاتفاقية.

تطبيقاً لذلك، وعلى سبيل المثال، إذا أبرم عقد نقل متعدد الوسائط مع أحد الناقلين وكانت إحدى مراحل النقل بحرية، ووقع حادث أثناء مرحلة النقل البري عبر الحدود في أوروبا ترتب عليه تلف، أو هلاك البضائع، فإن مسؤولية الناقل هنا وما يستحقه المرسل من تعويض لا يخضع لاتفاقية روتردام، وذلك لانتفاء شروط تطبيقها، باعتبار وجود اتفاقية نقل بري (CMR) تحكم هذه المرحلة من النقل وقت وقوع الحادث المسبب لهلاك أو تلف البضائع. أما في حال حصل الهلاك في المرحلة البحرية أو في مكان ما لا يمكن تحديده أو التعرف عليه، وهل هو أثناء المرحلة البحرية، أم أثناء النقل السابق أو اللاحق لها، أو وقع أثناء مرحلة النقل البري أو الجوي وكانت هاتين المرحلتين غير خاضعتين لأحكام اتفاقية دولية معينة ترعاهما، فإن النقل في هذه الحالة يخضع لأحكام اتفاقية روتردام، إذا ما توافرت شروط تطبيقها الأخرى⁽¹⁾.

إن المادة 26 من قواعد روتردام، بعد أن كانت تنتهج في فترة إعداد الاتفاقية من خلال مشروع المادة 27 نهج تنظيم تنازع الاتفاقيات، أصبحت تعكس نهجاً مختلفاً هو نهج العقد المفترض LE CONTRAT HYPOTHETIQUE. فقد تم تغييرها إلى عدم تطبيق الاتفاقية في حالة وجود اتفاقية دولية أخرى تتضمن أحكاماً تتعلق بمسؤولية الناقل، وكان من شأن هذه الأحكام أن تنطبق لو كان الشاحن قد أبرم عقداً منفصلاً مع الناقل يتعلق بمرحلة حدوث الضرر، أو ظرف التأخير⁽²⁾. وهذا بعد أن أثيرت مسألة استعمال عبارة "لا تكون لأحكام هذه الاتفاقية غلبة" خلال الدورة 41 للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، وما يمكن أن تؤدي إليه الصياغة من إساءة في التفسير، كونها توحي بأن مشروع المادة 27 ينظم

⁽¹⁾ فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً، المرجع السابق، ص 68.

⁽²⁾ Francesco Berlingieri- Op cité- p18.

التنازع في إطار الاتفاقية، في حين أن المادة 84 من مشروع الاتفاقية هي التي يتوخى منها تحقيق هذا الغرض، لذا ينبغي أن تنص المادة 27 على أن هذه الاتفاقية "لا تسري" على الحالات المبينة في الفقرات (أ)، (ب)، (ج)، بل تنطبق على تلك الحالات أحكام الاتفاقيات المشار إليها⁽¹⁾.

لذلك فإن المادة 26 من الاتفاقية تتضمن حكما بإرساء نهج شبكي على أساس عقد افتراضي، الأمر الذي جعل البعض يعتبر أنه إذا كانت الطبيعة القانونية للمادة 26 قد تغيرت فإن هذا لا يمنع من أن لها أثر منظم للتنازع بين الاتفاقيات، ما دام أن الاتفاقيات الدولية الأخرى تطبق في حالة وجود تنازع بينها وبين قواعد روتردام⁽²⁾. بمعنى أنه إذا تم تحديد المرحلة التي تم فيها الضرر أو الضياع، فإن قواعد روتردام تهدف إلى حل التنازع بينها وبين اتفاقيات النقل الدولية الأخرى خاصة (CMR) و (COTIF)، حيث تعطي الأولوية في التطبيق لتلك الاتفاقيات. وفي جميع الحالات الأخرى أي حينما لا تكون هناك اتفاقية دولية أحادية الوساطة واجبة التطبيق على المطالبة المعنية، أو حينما لا يكون من الممكن أن يُعزى الهلاك لأية مرحلة محددة من مراحل النقل متعدد الوسائط، تنطبق أحكام قواعد روتردام أي أحكام نظام المسؤولية البحرية الموضوعية، لتحديد حقوق الأطراف ومدى حجم المسؤولية أيا كانت.

بالمقابل، لن تؤدي القوانين الوطنية القائمة المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط أي دور فيما يتصل بالعقود التي تقع في نطاق هذه الاتفاقية الجديدة، وقد أثرت مسألة امتداد مجال تطبيق مشروع المادة 27 إلى القوانين الداخلية خلال دورات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على أساس أنه إذا عُرف مكان حدوث التلف وجب أيضا أن ينطبق

(1) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي - الدورة 41 "16 جوان - 3 جويلية 2008"، التعليقات الواردة من ألمانيا، الوثيقة السابقة الذكر، ص5.

(2) Francesco Berlingieri- Op.cité, p 19: « la question de savoir si l'amendement du (a) de l'article 26 a changé la nature juridique de cette disposition de vient sans importance, que ce paragraphe ait ou non la nature d'une règle de conflit, son effet est précisément celui d'une règle de conflit »

القانون الوطني الذي يسري على تلك المرحلة من النقل، فليس هناك ما يمنع من تطبيق القانون الوطني ذي الصلة، عندما يحدث الضرر أثناء الجزء الداخلي من عملية نقل تشمل النقل البري والبحري⁽¹⁾. إلا أنه في الأخير تم رفض هذا الامتداد، لما يؤدي إليه ذلك من مساس بتوحيد القانون التجاري الدولي. فطبيعة النقل متعدد الوسائط تجعله يحتاج إلى قواعد دولية موحدة. في حين أن القوانين الوطنية منطقتها الاختلاف، مما يؤدي إلى أحكام متناقضة وإلى التنازع تبعاً لذلك.

من جانب آخر يذهب البعض إلى أن المادة 26 لا تحيل إلى اتفاقية دولية أخرى بصورة ملزمة، بمعنى أن تطبيق اتفاقية دولية أخرى لن يكون بصورة آمرة أو تلقائية، فمثلاً إذا أبرم الأطراف عقد نقل من "شانغاي" SHANGHAI "الصين" إلى باريس حيث تمت عملية النقل من شانغاي إلى روتردام بالواسطة البحرية، ثم من روتردام إلى باريس بالواسطة البرية الطرقيّة. وأن الصين، هولندا وفرنسا قد صادقت على اتفاقية روتردام، فإنه إذا أصابت البضاعة ضرر خلال مرحلة النقل الطرقي من روتردام إلى باريس، وأقيمت الدعوى أمام المحكمة البحرية بشانغاي، فإنه حسب المادة 26 من قواعد روتردام، تكون اتفاقية (CMR) هي المطبقة، لكن الصين لم تصادق على اتفاقية (CMR)⁽²⁾ ومن ثم هي ليست مجبرة على تطبيق هذه الاتفاقية. في هذه الحالة، فإن اتفاقية روتردام هي المطبقة أمام المحاكم الصينية⁽³⁾.

(1) A/CN.9/658/Add.11 : P. cité. P 05.

(2) لذلك فإن الصين هي من الدول التي اقترحت إضافة عبارة "أو القانون الوطني" بعد عبارة "الصك الدولي" في مشروع المادة 27 من اتفاقية روتردام، باعتبار أن العديد من البلدان البحرية بما فيها الصين، ليست أطرافاً في الصكوك الدولية المعنية بالنقل بواسطة السكك الحديدية والطرق والتي تحكمها القوانين الوطنية، وفي حالة غياب قانوني داخلي، ستكون النتيجة تطبيق أحكام اتفاقية روتردام.

(3) P. Delebecque- règles de Rotterdam, règle de la Haye Visby, règles de Hambourg-force et faiblesses respectives, Colloque des Règles de Rotterdam à Marseille le 20 et 21 mai 2010, IMTM, base 11/09/2010 : imtm.fr/attachements/008_Delebecque.Pdf :
«que décider ...lorsque la (CMR) est applicable mais n'est pas reconnue par la lex foi ?un juge chinois doit-il appliquer l'art 26, alors que la Chine n'a pas ratifié la (CMR) ? il est permis d'en douter ».

على النقيض من ذلك فإنه إذا كان النزاع أمام محكمة فرنسية، فإن اتفاقية (CMR) هي المطبقة باعتبار أن فرنسا من الدول المصادقة على هذه الاتفاقية⁽¹⁾. مع ذلك لا يوجد إجماع حول هذا الوضع، إذ يعتقد البعض أن الاتفاقيات الدولية الأخرى تطبق حتى ولو كانت الدولة المعروض أمام محكمتها النزاع لم تصادق على الاتفاقية الواجبة التطبيق طبقا للمادة 26 من اتفاقية روتردام⁽²⁾. وهنا إذا تم الأخذ بهذا الاتجاه، فإن الدول التي تصادق على اتفاقية روتردام عليها التفكير أيضا في المصادقة على الاتفاقيات الدولية التي تحكم الوسائط البرية والجوية، ومن بينها الجزائر التي تعتبر من الدول غير المصادقة على اتفاقية (CMR).

ومهما يكن فإنه يجب أن يترك للقاضي الوطني سلطة تقدير النظام المطبق. وقد سبق وأن قام القاضي الفرنسي بتأويل ذي صلة بالموضوع حول تطبيق اتفاقية هامبرج، فحسب محكمة النقض الفرنسية، القاضي الفرنسي غير ملزم بتطبيق هذه الاتفاقية الدولية لأن فرنسا لم تصادق عليها⁽³⁾.

مع ذلك يبقى التساؤل حول ما إذا كانت اتفاقية (CMR) مثلا قابلة للتطبيق في الحالة التي ينص فيها الأطراف في عقد النقل على تطبيقها إذا تم الضرر خلال المرحلة الطرقيّة؟ لن يمكن الجزم بذلك إذا كانت الدولة المطروح النزاع أمام قضائها لم تصادق على اتفاقية (CMR)، حتى ولو كانت شروط المادة 26 من اتفاقية روتردام متوافرة، فلن تطبق اتفاقية (CMR). وإنما تطبق اتفاقية روتردام بقوة القانون. فإذا كانت هناك شرط برامونت

(1) Wei Hou- liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises- thèse de doctorat – faculté de droit et de science politique- université paule Cézanne- Aix- Marseille III-2010- p246.

(2) Ex : Van Der Ziel Gertjan, multimodal aspects of the Rotterdam rules, yearbook de CMI, 2009, p,306 " in order to illustrate this aspect of article 26 the above example may somewhat extended : the carrier's bill of lading refers to Houston jurisdiction and Texas law to apply. the U.S is a party to the Rotterdam rules but not a party to CMR convention. Must in this extended example a Houston court apply the CMR ? in my opinion, the answer is yes : it is the intention of article 26 that the courts of a state party to the Rotterdam rules should do so, even if such state is not a party to the CMR... » : cité par Wei Hou-Op.cité- p246.

(3) Cass. com. 28 mars 2000, navire Teesta , DMF n°10 Supplément, Juin 2006,§ 10-69.

PARAMOUNT يحيل إلى اتفاقية (CMR)، فإن هذه الاتفاقية لا تطبق إلا إذا كانت لا تتعارض مع المادة 79 من قواعد روتردام. فمثلا في حالة ضياع حاوية خلال مرحلة النقل الطرقي، واعتبر متعهد النقل أن اتفاقية (CMR) هي الواجبة التطبيق متمسكا بشرط برامونت. فهنا إذا افترضنا أن الحاوية تحتوي على 50 طرد بوزن يقدر بـ1000 كلغ، فإن حد التعويض طبقا لقواعد روتردام يقدر على أساس وحدة الشحن بـ875 وحدة حسابية عن كل طرد هلك أو تلف⁽¹⁾. ليقدر حد التعويض في هذه الحالة بـ43750 وحدة حسابية "DTS". أما حسب اتفاقية CMR، يكون حد التعويض على أساس الوزن بـ8,33 وحدة للكيلوغرام الواحد⁽²⁾. أي أنه يقدر في مثالنا هذا بـ8330 وحدة حسابية. يتضح إذن أن تطبيق اتفاقية CMR يتعارض مع المادة 79 من اتفاقية روتردام⁽³⁾، كونها تحد من مسؤولية متعهد النقل المنصوص عليها في هذه الاتفاقية "روتterdam"⁽⁴⁾.

من الإشكالات التي تطرحها المادة 26 أيضا، مسألة تقادم الدعوى، فقد يتضرر الشاحن في الحالات التي تنص فيها اتفاقية دولية أخرى على فترة زمنية أقصر لإقامة الدعوى. فإذا رفع الشاحن دعوى بعد أكثر من سنة من وقوع الضرر، ولكن قبل انقضاء الستين المنصوص عليها في المادة 62 من قواعد روتردام، فإنه يمكن رفض هذه المطالبة، إذا تمكن متعهد النقل متعدد الوسائط من أن يثبت، مثلا أن التلف حصل أثناء مرحلة النقل البري الذي تحكمه اتفاقية (CMR)، لأن الفترة الزمنية لإقامة دعوى بموجب هذه الاتفاقية (CMR) سنة واحدة فقط.

(1) رفعت اتفاقية روتردام من الحد الأقصى للتعويض الملتزم به الناقل نتيجة إخلاله بالتزاماته على أساس وحدة الشحن بـ875 وحدة حسابية عن كل طرد هلك أو تلف أي بزيادة قدرها 40 حسابية عمّا حددته قواعد هامبورج "835 وحدة حسابية" وحددته على أساس الوزن بـ3 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت أو تلفت.

(2) في حين أن حد التعويض في اتفاقية مونتريال على أساس الوزن بـ17 وحدة حسابية للكيلوغرام وفي اتفاقية COTIF أيضا بـ17 وحدة حسابية للكيلوغرام.

(3) Wei Hou. Op.cité. p247, Francesco Berlingieri- Op. cité. P20.

(4) المادة 79/1/ب من قواعد روتردام.

وكانت المادة 26 قد تعرضت للنقد الشديد من جانب الاتحاد الدولي للنقل عبر الطرق (IRU) الذي عبر عن مخاوفه من أن هذه المادة سوف تشكل تهديدا خطيرا للتطبيق المستقر والمتناسق للاتفاقيات والقوانين الحالية التي تحكم النقل الطرقي من الأطلنطي إلى الباسيفيك، مما يهدد بوقوع تنازع القوانين بين قواعد روتردام والاتفاقيات الأخرى السارية⁽¹⁾. هذا بالإضافة إلى الاختلاف في حدود مسؤولية الناقل.

الفقرة الثانية: المادة 82 من قواعد روتردام:

تعد المادة 82 من قواعد روتردام مكاملة ومفسرة للأحكام الواردة في المادة 26. وعملا بهذه المادة (82) فإنه لا تحول أحكام هذه المعاهدة من أن تنطبق أحكام اتفاقيات أخرى نافذة وقت بدء نفاذ هذه الاتفاقية، تنظم مسؤولية متعهد النقل عن هلاك أو تلف البضائع وهذه الاتفاقيات الأخرى هي:

(1) - اتفاقية نقل جوي متى كانت تلك الاتفاقية تنطبق على أي جزء من عقد النقل وفقا لأحكامها. بناء عليه يستبعد تطبيق اتفاقية روتردام متى وجدت اتفاقية نقل جوي دولي تحكم عملية النقل الجوي وأي جزء آخر يتضمنه عقد النقل من نقل بري أو بحري أو نهرى، بمعنى آخر يجب أن تكون اتفاقية النقل الجوي تخضع لقواعدها عملية النقل متعدد الوسائط التي تتضمن مرحلة نقل جوي بأكملها. ويتعلق الأمر هنا بالمادة 4/18 من اتفاقية مونتريال لـ 1999 حيث تطبق هذه الاتفاقية في حالتين:

- الحالة التي يتم فيها النقل البحري تنفيذا لعقد النقل الجوي، حيث يفترض وقوع الضرر خلال النقل الجوي.
- حالة استبدال واسطة النقل المتفق عليها بواسطة أخرى في النقل متعدد الوسائط الجوي حيث يعد النقل بتلك الواسطة قد تم ضمن مدة النقل الجوي.

(1) Isabelle Bon Garcin : présidente des affaires juridique de l'IRU, « sous prétexte d'harmoniser le droit maritime, les règles de Rotterdam brisent l'unité du droit qui régit actuellement le transport routier de l'atlantique au pacifique, et introduisent une discrimination entre les transports mer-terre et le transport uniquement terrestre » : les RR menacent le transport routier, 09/09/2009, <http://www.iru.org/index/pr-app/id.2304>.

(2) - اتفاقية نقل بضائع طرقي، شرط أن تخضع هذه الاتفاقية لأحكام نقل البضائع التي تظل محملة على عربة شحن طرقي منقولة كما هي على متن سفينة، فإذا هلك أو تلفت البضائع المحملة على عربة نقل طرقي أثناء نقلها بحرا وكانت اتفاقية النقل الطرقي تطل هذه البضائع فإن الناقل البحري لا تسري عليه مسؤولية هلاك أو تلف هذه البضائع، وفقا لأحكام معاهدة روتردام، إنما وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية الأخرى النافذة. ويتعلق الأمر بالمادة 2 من اتفاقية CMR، إلا أنه حسب الفقرة الثانية من هذه المادة الثانية، فإن الوضع معكوس لأن اتفاقية روتردام هي المطبقة إذا ثبت أن الضياع، الضرر أو التأخير كان خلال المرحلة البحرية، ولم يكن ناتجا عن فعل أو امتناع من جانب الناقل البري، وناتجا عن فعل لا يمكن أن يحصل إلا خلال المرحلة البحرية؛ فهنا يقع عبء الإثبات على متعهد النقل الذي يتمسك بتطبيق قواعد روتردام.

هذا الأمر يبدو غير واضح، لأنه إذا كان على متعهد النقل أن يثبت أن الواقعة غير راجعة إلى فعل أو امتناع من قبل الناقل البري، فإنه يمكن أن يكون هناك تداخل وارتباط بين الحادث والمركبة، باعتبار أنه لو كان الضرر ناتجا مثلا عن حريق مصدره المركبة الطرقية، تكون (CMR) هي المطبقة، أما إذا كان مصدر الحريق غير المركبة المشحونة بالبضائع، كأن يكون راجعا إلى مركبة أخرى فهنا تكون قواعد روتردام هي المطبقة⁽¹⁾. هذا وفي حالة إفراغ البضاعة من على الشاحنة في أي مرحلة من مراحل النقل، فإن قواعد روتردام هي المطبقة⁽²⁾، متى توافرت شروطها الأخرى.

(3) - يسري الأمر ذاته بالنسبة للإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل عبر سكة حديدية⁽³⁾، حيث لا تطبق قواعد روتردام على عقد النقل الخاضع لاتفاقية (COTIF/CIM)⁽⁴⁾. بمعنى عقد النقل السككي الذي يضم مرحلة بحرية مكتملة للنقل بالسكك الحديدية، وهذا طبقا للمادة 2 فقرة 1 من اتفاقية (COTIF/CIM) شرط أن يتم النقل البحري على الخطوط

(1) Francesco Berlingieri- Op. cité. P 28.

(2) P.Delebecque, RR- la Haye- Hambourg,op.cité. p12.

(3) المادة 82 فقرة جـ من قواعد روتردام.

(4) باعتبار أن المادة 82 فقرة جـ تحيل إلى اتفاقية (COTIF/CIM) ضمينا.

المودعة في قائمة الـ OTIF وهو شرط لم تنص عليه المادة 84/جـ من قواعد روتردام، وإنما ورد في المادة 1 فقرة 4 من اتفاقية (COTIF) المعدلة بموجب بروتوكول 1999.

4- الاتفاقية الدولية التي تحكم نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية، والمقصود هنا هو اتفاقية بودابست (CMNI)⁽¹⁾، والتي حسب المادة 2 الفقرة 2 منها تطبق في حالة ما إذا كان الغرض من عقد النقل هو نقل البضائع عن طريق المجاري المائية وبالواسطة البحرية، شريطة ألا تكون البضائع المنقولة عبر المجاري المائية، تم إعادة شحنها عند دخولها في نطاق النقل البحري⁽²⁾، إلا إذا صدر سند شحن بحري وفقا للقانون البحري الواجب التطبيق، أو كانت المسافة المقطوعة في الواسطة البحرية، والتي تنطبق عليها قواعد بحرية هي الأطول⁽³⁾. عليه فإنه في أي نقل بالواسطة البحرية وعبر الطرق المائية الداخلية دون إعادة شحن، فإن سند النقل الصادر من قبل متعهد النقل يغطي النقل بأكمله، ومن ثم فإن أي سند نقل يصدر على أساس قواعد روتردام، تطبق بشأنه أحكام اتفاقية بودابست⁽⁴⁾.

إن إحالة المادة 82 للاتفاقيات الدولية الأخرى النافذة وتعديلاتها يؤدي إلى تطبيق المادة 30 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لـ 1969⁽⁵⁾، والتي تشير في فقرتها الثانية أنه إذا نصت المعاهدة على أنها خاضعة لأحكام معاهدة أخرى سابقة فإن أحكام هذه الأخيرة هي المطبقة، ولكن فقط على الحد الذي لا تتعارض فيه نصوصها مع نصوص المعاهدة اللاحقة" الفقرة 3".

(1) اعتمدت اتفاقية بودابست الموقعة بتاريخ 31 أكتوبر 2000 بشأن عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية بتاريخ 22 جوان 2001 ودخلت حيز التنفيذ في 1 أبريل 2005 في مؤتمر دبلوماسي اشتركت في تنظيمه اللجنة الوطنية المركزية للملاحة في نهر الراين ولجنة الدانوب ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية، وتنظم الاتفاقية المسؤولية التعاقدية للأطراف في عقد نقل البضائع بالطرق المائية الداخلية: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة 41 أنشطة المنظمات الدولية المتصلة بمناسبة القانون التجاري الدولي وتوحيده، 16 جوان-3 جويلية 2008، ص 09.

(2) وهو ذات الشرط الذي جاءت به المادة 82 فقرة (د) من قواعد روتردام.

(3) المادة 2 فقرة 2 من اتفاقية بودابست، " تسري هذه الاتفاقية إذا كان الغرض من عقد النقل هو نقل بضائع، دون إعادة شحن عن طريق مجاري ملاحية داخلية، ومياه تسري عليها قواعد بحرية بالشروط المنصوص عليها في الفقرة 1، إلا إذا: أ) صدر سند شحن بحري وفقا للقانون البحري الواجب التطبيق أو ب) كانت المسافة المقطوعة في مياه تنطبق عليها قواعد بحرية هي الأطول".

(4) Francesco Berlingieri- Op . cité.p 19.

(5) اعتمدت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات في 22 ماي 1969 و دخلت حيز التنفيذ في 27 يناير 1980.

بالرغم من أن قواعد روتردام تسجل لها الجراءة في تنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط إلا أن المحللين يرون أن صياغة المادة 26 و82 جاءت مبهمة ولا توضح مقصودها على وجه اليقين⁽¹⁾، كما أن منطوقها يحتمل عدة تفسيرات وتأويلات لذلك يذهب WILLIAM TETLY - وهو من الأساتذة الكنديين الذي يوجهون انتقادات لاذعة لقواعد روتردام ويعتبرها معقدة- إلى أن هذه القواعد صعبة الفهم والاستيعاب حتى بالنسبة للمهنيين ذوي الخبرة أو القانونيين المتخصصين في القانون البحري، إذ سترأودهم باستمرار شكوك حول مفهوم هذه القواعد⁽²⁾.

هذا الغموض الذي يشوب المادتين 26 و82 من اتفاقية روتردام، جعل الوفدين الألماني والنمساوي يقترحان على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي إعادة صياغة شرط التحفظات في مشروع المادة 92 "المادة 90 من الاتفاقية" على نحو يمكن الدول المتعاقدة من أن تحتفظ لنفسها بالحق في عدم تطبيق الاتفاقية على عقود النقل التي لا تقتصر على النقل البحري، وهذا حتى تتمكن الدول من المصادقة على الاتفاقية وإدخال نظام نقل بحري جديد لأنه بدون وجود شرط التحفظات، فإن الدول التي لديها انشغالات تتعلق بالقواعد التنظيمية للنقل متعدد الوسائط، قد لا تصادق على هذا الصك.

إلا أن الوفد الأمريكي عارض بقوة الاقتراح الذي تقدمت به ألمانيا والنمسا، على أساس أنه من شأن استبعاد تطبيق الاتفاقية على العقود التي تنص على نقل البضائع بالبحر وبوسائط أخرى بالإضافة إلى النقل بالبحر، أن يلغي الهدف الأساسي للاتفاقية، فضلا عن ذلك فإن قبول طابع الاتفاقية الذي لا يقتصر على النقل البحري، يمثل جزءا لا يتجزأ من الحل الوسط الذي اتفقت عليه أكثر من 30 دولة في دورة الفريق العامل الثالث "قانون

(1) فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، المرجع السابق، ص 69.

(2) William Tetley – A summary of general criticism of the Uncitral convention: the Rotterdam rules , 5 NOV 2008, <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules> , p 01 : « the Rotterdam rules will be difficult to understand for the even skilled ship operator or owner or charterer or shipper or consignee or receiver, because they are complicated. Even the full time maritime lawyer will have constant important doubts of the meaning of the Rotterdam rules. »

النقل " الحادي والعشرين. وهو ما ذهب إليه الوفد الفرنسي ممثلاً بـ P.DELLEBECQUE حيث اعتبر أن من شأن هذا الاقتراح أن يمكن الدول من تنحية الاتفاقية حتى في جزء النقل البحري إذا كان عقد النقل يتضمن عنصراً متعدد الوسائط. فرأى أن الاقتراح مغال فيما ذهب إليه وينطوي على مجازفة كبيرة بأن يؤدي إلى تجزئة القانون⁽¹⁾.

يتضح من هذا كله أن الإشكالات التي تطرحها المادة 26 و82 من قواعد روتردام والتي جعلتها محل جدل هائل حسب مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED)⁽²⁾ يرجع إلى:

- احتمال التنازع مع الاتفاقيات الأحادية الواسطة في ميدان النقل الطرقي أو السككي أو الجوي أو في المجاري المائية الداخلية، التي تنطبق أيضاً في العديد من الحالات على ما ينشأ من خسائر أثناء مرحلة معينة من مراحل النقل متعدد الوسائط.
- احتمال تجزؤ القانون الواجب التطبيق على النقل متعدد الوسائط الدولي.
- رغبة الدول في ضمان استمرار تطبيق القانون الوطني القائم بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط.

(1) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي - الدورة 41- نيويورك محضر موجز للجلسة 877-24 جوان 2008 ص 4 ، 5.

(2) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2009- جنيف- أوت 2010- ص 137.

المبحث الثاني : الجوانب التطبيقية للنقل متعدد الوسائط.

تقوم فلسفة النقل متعدد الوسائط على إبرام عقد نقل واحد يتعهد بموجبه متعهد النقل بنقل البضائع من محل القيام إلى محل الوصول، ويتم إثبات شروطه بواسطة سند النقل متعدد الوسائط. هذا السند الذي يُفترض أن يحقق الوحدة المرجوة من هذا النقل فيضع مسؤولية النقل بأكمله على عاتق متعهد النقل متعدد الوسائط ويؤدي وظائف سند الشحن البحري خاصة وظيفته الاقتصادية بتمثيله للبضائع المنقولة "مطلب أول". كما أن سند النقل متعدد الوسائط يعكس المكان الذي يأخذ عنده متعهد النقل البضاعة المراد نقلها في حراسته والذي يقع في ساحات الحاويات أو مخازن المرسل البائع مما أدى إلى ضرورة إعادة النظر في قواعد البيوع الدولية لمجاراة النقل متعدد الوسائط بأن تضع غرفة التجارة الدولية مصطلحات حديثة إلى جانب ما تعرفه التجارة الدولية من قواعد للبيوع البحرية التقليدية .

كما كان لسند النقل متعدد الوسائط أثر على قواعد الإعتمادات المستندية كطريقة للدفع في البيوع الدولية تضمن وفاء البائع بالتزامه بشكل صحيح ووسيلة فعالة لسداد قيمة البضاعة، فكان لابد للقواعد الموحدة للإعتمادات المستندية أن تركز وظيفة سند النقل متعدد الوسائط كسند ملكية وأداة إئتمان ، وتحث البنوك على قبوله إلى جانب سندات النقل أحادية الواسطة "مطلب ثاني".

المطلب الأول: سند النقل متعدد الوسائط.

إذا كان سند الشحن التقليدي صالحاً لإثبات عقد النقل التقليدي البحري، فإنه غير صالح لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط، لذا ظهرت الحاجة إلى سند نقل جديد يتلاءم مع طبيعة هذا النوع من النقل، وهذا نظراً للإشكالات التي أصبحت تواجه سند الشحن التقليدي باعتباره أداة لإثبات عقد النقل البحري، فهو يمثل المرحلة البحرية التي

يغطيها عقد النقل البحري حيث يصدر عادة بعد أن يتم شحن البضاعة على السفينة ويؤشر عليها "مشحون" لإثبات واقعة الشحن ذاتها.

يعد موضوع سندات النقل متعدد الوسائط من أهم المشاكل التي أثرت على مستوى النقل الدولي، ذلك أن الحاويات قد أوجدت أشكالاً جديدة لسندات النقل تعالج النقل من الباب إلى الباب. فيعتبر سند النقل متعدد الوسائط إحدى الدعائم الأساسية التي يستند إليها النقل حيث يلعب دوراً أساسياً في النقل متعدد الوسائط، إذ أن الحاجة إلى سند نقل واحد بالرغم من تعدد مراحل النقل هي من أهم أسباب تطور هذا النوع من النقل، فيسمح وحده بتمويل عمليات التجارة الدولية التي تعتبر في أغلب الأحوال أساساً لعمليات النقل. بالتالي له وظائف قانونية هامة، وهو في سبيل ذلك يتضمن شكلاً ومضموناً خاصاً، سواء كانت هذه الوثيقة ورقية أو الكترونية، والتي ظهرت للاستفادة من المزايا الكثيرة التي يحققها نظام تبادل البيانات الكترونياً (E.D.I). عليه سوف نجعل الفرع الأول للتعريف بهذه الوثائق ومختلف صورها ونماذجها. ونخصّص الفرع الثاني لدراسة وظائفها ورقية كانت أم الكترونية، محاولين التوصل فيما إذا كان سند النقل متعدد الوسائط قد عالج التضارب الحادث بين مستندات النقل الأخرى وحقق وحدة النقل المتعدد الوسائط.

الفرع الأول: مفهوم سند النقل متعدد الوسائط وصوره

للتعرف فيما إذا كانت سند النقل الصادر عند تنظيم النقل من الباب إلى الباب صالح لتحقيق وحدة النظام، وجب تحديد مفهومه والتعرف على مختلف السندات الصادرة في هذه الحالة.

الفقرة الأولى: تعريف سند النقل متعدد الوسائط:

سند النقل متعدد الوسائط هو المحرر الذي يوقعه متعهد النقل أو مندوبه بما يفيد تلقيه البضاعة وأخذها في حراسته لنقلها من محل القيام إلى محل الوصول، ويحمل تعهداً

من متعهد النقل بتسليم البضاعة وفقا لشروط العقد، كما يعد الوسيلة المعتادة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾.

عندما يأخذ متعهد النقل البضائع في حراسته سواء من مخازن المرسل أو الميناء الجاف أو غير ذلك، يلتزم بإصدار سند نقل متعدد الوسائط لصالح المرسل، وهنا تشير اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 إلى أن هذا الإصدار لا يتوقف على طلب المرسل كما هو الحال في اتفاقية هامبرج⁽²⁾ ومعاهدة بروكسل⁽³⁾ والقانون البحري الجزائري⁽⁴⁾.

و الجدير بالذكر أن أخذ البضائع في حراسة متعهد النقل لإصدار سند النقل متعدد الوسائط لا يقصد بها الحيازة الفعلية، فقد يكون قد تمت حيازتها من قبل ناقل من الباطن متعاقد مع متعهد النقل لحساب هذا الأخير.

الفقرة الثانية: صور سند النقل متعدد الوسائط.

توجد عدة صور لسند النقل متعدد الوسائط حاولت كلها إيجاد حل لتعدد سندات النقل وإحلال سند واحد يغطي عملية النقل ككل من الباب إلى الباب دون أن يتغير بتغيير واسطة النقل المستخدمة، وذلك حتى يؤدي هذا المستند وظائفه على الصعيد الدولي.

1- سند الشحن Combi doc :

في 1970 أصدر مؤتمر البلطيق البحري والدولي BIMCO أول سند شحن نموذجي للنقل المشترك تحت تسمية Combi Combill وهو يغطي النقل البحري المنفذ بمعرفة عدة ناقلين بحريين متتابعين، ويخضع لنفس النظام القانوني الذي يحكم النقل البحري، كما يغطي النقل الذي يتم جزء منه في البحر وآخر في البر أو النهر أو الجو، ويخضع لنظم قانونية مختلفة⁽⁵⁾.

(1) المادة الأولى فقرة 3 من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980.

(2) المادة 14 فقرة (1) من اتفاقية هامبورج.

(3) المادة 3 فقرة (3) من معاهدة بروكسل لـ 1924.

(4) المادة 748 من القاب.ج.

(5) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 171.

و لكي يكون سند الشحن هذا مباشرا، يجب أن يدرج فيه مكان التسليم أو النقطة النهائية للوصول. وقد تمت مراجعة هذا السند في 1977 تحت تسمية Combi doc وهو يقرر نظاما للمسؤولية مستمدا من اتفاقية هامبورج واتفاقية النقل متعدد الوسائط — 1980.

2- سند الشحن المباشر:

إن الأصل في سند الشحن المباشر هو استعماله في النقل البحري المتتابع⁽¹⁾، ولكن استعماله انتشر في النقل متعدد الوسائط بالحاويات، وهذا راجع إلى أن جميع من يتولى النقل بالحاويات سواء كان نقلا بحريا أو متعدد الوسائط هم من الشركات البحرية الكبرى. فيسمى حينئذ سند الشحن المباشر للنقل المشترك⁽²⁾ كتسمية تستخدم إلى جانب سند النقل متعدد الوسائط.

وسند الشحن المباشر في صورته النموذجية يرتب مسؤولية مصدره في مواجهة المرسل عن جميع مراحل النقل المختلفة ووفقا للشروط الثابتة في ذلك السند دون الوثائق الأخرى التي تنظم العلاقة بين الناقلين المختلفين الذين يتولون تنفيذ نقل البضاعة بمراحله المختلفة⁽³⁾.

وقد سبق التنويه إلى أن المشرع الجزائري نص على سند الشحن المباشر⁽⁴⁾، باعتباره السند الذي يصدر في الحالة التي يتم فيها النقل البحري بنقل بري أو جوي أو بالسكك الحديدية. عندئذ يقوم الناقل البحري الذي أصدر سند الشحن المباشر بتنفيذ الالتزامات المترتبة على النقل في جميع مراحله التي يسري عليها السند، ويسأل كل ناقل آخر عن تنفيذ هذه الالتزامات في مرحلة النقل التي قام بها، وذلك بالتضامن مع الناقل البحري مصدر السند⁽⁵⁾.

(1) أنظر الباب التمهيدي من البحث في التفرقة بين النقل متعدد الوسائط والنقل المتتابع.

(2) Le connaissance direct de transport combiné.

(3) إبراهيم مكّي، المرجع السابق، ص 106.

(4) المادة 763 من القاب.ج.

(5) المادة 765 من القاب.ج.

مع ذلك فإن العمل جرى على أن يتضمن سند الشحن المباشر العديد من الشروط التي تبعد في واقعه العملي عن الصورة النظرية المرسومة له، فنجد مثلا بعض سندات الشحن المباشرة تحتوي على شرط مفاده أن مصدرها مسؤول عن النقل الذي ينفذه ومسؤول عن عمليات النقل الأخرى في حدود ما ستقضي به وثائق النقل التي سوف يصدرها له الناقلون التالون⁽¹⁾. والناقل الأول بهذا الشرط يحتاط لنفسه لكي لا يسأل بأكثر مما يستطيع هو الرجوع به على غيره من الناقلين.

أحيانا أخرى نجد الناقل الأول يشترط صراحة بأنه فيما عدا المرحلة التي ينفذها من النقل ليس إلا وكيلا للمرسل يعمل على استصدار وثيقة نقل من الذي يليه تحفظ حقوق مرسل البضاعة⁽²⁾.

وهذا ما يحصل بالنسبة لسند الشحن المباشر الجماعي⁽³⁾ الذي يستخدمه متعهدو النقل في فرنسا، من خلاله وبدلا من أن يقوم بتحريره متعهد النقل الذي يقوم بإبرام عقود نقل مع الناقلين فهو يتم تحريره منذ البداية بواسطة جميع الناقلين أو بواسطة ناقل واحد بالنيابة عن باقي الناقلين، فيوقع عن نفسه وعنهم في آن واحد ويتصرف محرر السند في هذه الحالة الأخيرة بصفته ممثلا لجميع الناقلين⁽⁴⁾.

وتظهر أهمية سند الشحن المباشر الجماعي من حيث أنه يؤدي إلى مساءلة الناقلين بالتضامن في حالة وقوع الضرر في مواجهة حامل السند. وهذا ما يصعب تطبيقه في النقل متعدد الوسائط لاختلاف النظم القانونية التي تحكم مسؤولية هؤلاء الناقلين. لذلك اعتاد متعهدو النقل على وضع شروط خاصة في هذا السند تعفيهم من المسؤولية كالشرط الذي يضعه متعهد النقل بموجبه يعفي نفسه من المسؤولية ابتداء من المرحلة التي

⁽¹⁾ Lamy Transport, Lexique des termes juridiques et techniques, Tome 2, 2009, P 21 :

« Le connaissance direct constitue un contrat unique couvrant l'ensemble des transports successifs : mais dans la pratique les clauses y figurant soumettent chaque phase du transport à un régime juridique différent.

⁽²⁾ إبراهيم مكي ، المرجع السابق ، ص 106.

⁽³⁾ Le connaissance direct collectif.

⁽⁴⁾ سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 131.

تلي المرحلة التي قام بتنفيذها⁽¹⁾. فمثل هذه الشروط تحول دون تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط، بالرغم من وحدة سند النقل.

نشير هنا إلى موقف محكمة النقض الفرنسية من التفرقة بين سند الشحن المباشر كسند للنقل متعدد الوسائط وسند الشحن الذي يبين تنمة " La suite " نقل البضائع فوضحت من خلال قرارها الصادر بـ 26 أكتوبر 1999 أن التفرقة بين سند الشحن من الميناء إلى الميناء وسند الشحن المباشر تكون من خلال ما يتم تدوينه ضمن خانات " Les Cases " السند⁽²⁾. ذلك على اعتبار أن أغلبية سندات الشحن تتضمن أربع خانات "4" : مكان التسليم، ميناء الشحن، ميناء التفريغ، مكان الوصول. فإذا تم ملء فقط الخانات التي تشير إلى الميناء كان السند عبارة عن سند شحن من الميناء إلى الميناء ومن ثم قررت محكمة النقض عدم إضفاء صفة النقل متعدد الوسائط على هذا النقل⁽³⁾.

3 - سند الشحن FIATA

أخذت منظمة FIATA على عاتقها تصميم نموذج لسند شحن للنقل المشترك (FBL) عام 1987 ، ثم أعادت نشره سنة 1984، وقد ورد بصدر السند بأن يقوم مقدم البضائع بإصدار سند للنقل المشترك (FBL) ويقوم بالتوقيع عليه، عندئذ يصبح ناقلا ويسال عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة أثناء وجودها في حراسته⁽⁴⁾، وهو في

⁽¹⁾ سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، 135.

⁽²⁾ Cass.Com, 26 Oct 1999. Arrêt n° 1608 D, pourvoi n° T 97-14-457, Réunion européenne et 9 autres compagnies C/ Deutsche ost Afrika, Linie GmbH, navire « Boka 014 » ; « Malgré l'indication sur les connaissements de l'adresse terrestre du destinataire à Rungis et la précision que les conteneurs étaient en transit vers Paris, la cour d'appel n'a pas méconnu la loi du contrat en retenant que le transporteur maritime avait livré la marchandise à Anvers dès lors que les connaissement litigieux portaient aussi le titre alternatif « connaissance de transport combiné ou de port à port » que la rubrique « place of delivery » était pas remplie, comme l'eut impliqué et qu'une mention dactylographiée « port to port » confirmait que les connaissement n'étaient ni directs ni de transport combiné. » Cité par Jaques Bonnaud , Actualité du droit maritime national , Revue Scapel, 2000, P 106.

⁽³⁾ Ibid.

⁽⁴⁾ الشرط رقم 6 فقرة 1 / 1 .

سبيل ذلك يتمتع بالإعفاءات من المسؤولية وتحديدًا على نحو ما تقضي به معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924⁽¹⁾.

وقد كان الهدف من صدور سند FIATA هو توحيد السندات المختلفة للنقل المشترك التي يصدرها وكلاء الشحن " Les transitaires "، فلقبي قبولاً لدى أصحاب البضائع والبنوك وشركات التأمين، وأصبح هذا السند شائعاً في الإستعمال في حالة النقل متعدد الوسائط. في 1992 أصدرت منظمة FIATA "سند شحن متعدد الوسائط" يحتوي على شروط معدلة لكي يحل محل سند الشحن للنقل المشترك لسنة 1984. وقد قامت هذه الشروط الجديدة على أساس قواعد CNUCED/CCI⁽²⁾. إلا أن المنظمة بقيت مصرّة على استخدام تسمية سند الشحن لسندها الجديد للنقل متعدد الوسائط، بالرغم من أن عبارة سند الشحن يرتبط أساساً بالنقل البحري دون اعتبار لوسائط النقل الأخرى. في حين أن المصطلح الذي يشمل كل الوسائط هو سند أو وثيقة النقل متعدد الوسائط⁽³⁾.

وعليه فإن FIATA - FBL هو سند نقل متعدد الوسائط يمكن لمتعهد النقل إصداره، وله نفس قيمة سند الشحن التقليدي خاصة بالنسبة للبنوك في إطار الاعتماد المستندي، إلا إذا نص الاعتماد المستندي على عبارة " سند شحن صادر من شركة النقل البحري"⁽⁴⁾، في هذه الحالة وبالرغم من إصدار سند الشحن FIATA فإن القضاء الفرنسي يحكم بفسخ البيع⁽⁵⁾. فقبل إصدار سند الشحن FIATA، على متعهد النقل متعدد الوسائط التأكد من أن الاعتماد المستندي يسمح بذلك.

⁽¹⁾ الشرط رقم 7: فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 397.

⁽²⁾ فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 397.

⁽³⁾ وهي التسمية التي ذهبت إليها قواعد CNUCED / CCI

⁽⁴⁾ Connaissance maritime net à bord, émis par une compagnie maritime.

⁽⁵⁾ Ex: CA, Paris, 5ème Ch, Sect C – 21 Janvier 2000, Cité par Jaques Bonnaud, Actualité du Droit maritime national, Op. cité. P 107":en spécifiant que le connaissance devait être non seulement un connaissance maritime, mais encore qu'il devait être émis par

4- خطاب النقل البحري أو سند الشحن الغير قابل للتداول:

أدى التوسع الشامل في شحن البضائع داخل الحاويات وحاجات النقل متعدد الوسائط إلى ظهور صور جديدة لسندات نقل بحري تختلف في بعض وظائفها القانونية عن الوظائف التقليدية لسندات الشحن العادية، وقد أطلق على هذا السند خطاب أو تذكرة النقل البحري، وتستخدم هذه التذكرة فقط عندما لا تنصرف النية إلى بيع البضاعة أثناء رحلتها البحرية، وذلك باعتبارها غير قابلة للتداول⁽¹⁾.

في هذا الإطار فإن الندوة العلمية التي انعقدت في فينيسيا في جوان 1983 تحت رعاية اللجنة البحرية الدولية (CMI) قد توصلت إلى عدة توصيات أهمها، أنه في حالة عدم الحاجة إلى وثيقة نقل قابلة للتداول فيجب عدم تشجيع إصدار سندات الشحن التقليدية بالإضافة إلى توصيتها بضرورة إعداد قواعد قانونية موحدة للإحالة إليها في تذاكر النقل البحري، وتم بالفعل وضع مجموعة قواعد تسمى القواعد الموحدة للجنة البحرية الدولية في شأن تذاكر النقل البحري الموقع عليها في مؤتمر باريس 1991⁽²⁾، لتنص القاعدة الثانية منها ضمن تعريف عقد النقل على أنه اتفاق على نقل البضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر. وهذا يعني إمكانية انطباق هذه القواعد على النقل الدولي متعدد الوسائط بشرط أن يشتمل على رحلة بحرية وعلى أن يتفق طرفا عقد النقل على ذلك⁽³⁾.

وتكمن أسباب ذبوع خطاب النقل البحري -إضافة إلى انعدام نية البيع- أنه يعطي المزيد من الأمان لقلّة احتمالات وقوع الغش باستخدامه. هذا فضلاً عن أن المرسل إليه لا يحتاج إلى إبراز خطاب النقل لاستلام البضائع، بل يمكنه استلامها بمجرد التحقق من شخصه. وهو الأمر الذي سبق تطبيقه في كل من مجال النقل الري والنقل

une compagnie maritime (l'acheteur), a manifesté sa volonté express de ne pas se contenter d'un document établi par un transitaire, ce qu'elle était fondée à faire."

(1) عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري ، المرجع السابق ، ص 453.

(2) المرجع السابق ، ص 456.

(3) فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 319.

بالسكك الحديدية « CMR et COTIF-CIM » وأيضا في النقل الجوي وفقا لاتفاقية وارسو.⁽¹⁾

5- وثيقة النقل OTM / GACEF:

عملت منظمة القانون الدولي للنقل « IDIT » منذ سنة 1978 على تبسيط العلاقات بين متعهدي النقل متعدد الوسائط وعملائهم ، فابتدعت نوع جديد من العقود النموذجية التي تهدف بصفة أساسية إلى ضمان وصول البضائع إلى مكان الوصول بالشروط التي يميلها العميل نفسه، وقد لاقى هذا النوع الجديد من العقود صدى لدى الـ GACEF التي وضعت بالمشاركة مع متعهدي النقل متعدد الوسائط عقد نقل متعدد الوسائط مصحوب بعقد تأمين يضمن إتمام عملية النقل بدون أي حدود للمسؤولية، وقد أطلق على هذا العقد اسم عقد النقل OTM / GACEF ، استعانت « IDIT » في وضعه بسند شحن كانت قد ابتدعته منذ سنة 1968 كل من « OCL »⁽²⁾ و « ACT »⁽³⁾ . بموجب هذا السند كانت الـ OCL و ACT تتحملان مسؤولية النقل متعدد الوسائط برمته بدون أي حالة من حالات الإعفاء أو التحديد من المسؤولية وذلك مقابل إبرام الشاحن لعقد تأمين على البضائع بواسطتهم على أساس عقد نقل تحدد فيه القيمة الإجمالية للبضائع⁽⁴⁾ . بناء عليه يقبل متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب سند النقل OTM / GACEF تحمل مسؤولية النقل و ضمان إتمامه بدون أي حدود وبدون أية إعفاءات من المسؤولية، وذلك مقابل شرط واحد جوهري هو إبرام الشاحن لعقد تأمين بواسطة متعهد النقل . بمعنى أن يؤمن متعهد النقل لحساب الشاحن على النقل ليستطيع هذا الأخير الاستفادة من الضمان OTM / GACEF . إلا أن التكلفة الباهظة لهذا العقد

(1) سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010، ص 63

(2) Overseas Containers LTD.

(3) Associated containers transportation.

(4) سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 189 .

بسبب التأمين الإجباري عن البضائع والمسؤولية المرتفع القيمة ، كانت عائقا أمام قبوله⁽¹⁾.

6- قواعد CNUCED / CCI بشأن وثائق النقل متعدد الوسائط لسنة 1991:

في ظل غياب قواعد خاصة تحكم النقل الدولي متعدد الوسائط، وتأخير دخول اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لـ 1980 حيز التنفيذ نتيجة عدم استكمال النصاب اللازم لذلك . اشتركت منظمة اليونكتاد CNUCED مع غرفة التجارة الدولية CCI في وضع قواعد اختيارية خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط، يركز على أحكام معاهدة بروكسل لسنة 1924 وبروتوكول تعديلها لـ 1968 وكذلك على أهم وثائق النقل الموجودة مثل FBL والقواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية CCI لـ 1975. وقد صادقت غرفة التجارة الدولية في 11 جوان 1991 على هذه القواعد المسماة CNUCED / CCI⁽²⁾ المتضمنة 13 قاعدة⁽³⁾ لتحل محل قواعد CCI لـ 1975 بدخولها حيز النفاذ سنة 1992.

يتحدد نطاق تطبيق قواعد CNUCED / CCI بالفترة ما بين الوقت الذي يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى وقت تسليمها⁽⁴⁾. و ما يميز وثيقة النقل هذه هو انطباق النظام الذي تنص عليه أيا كانت واسطة النقل وسواء كان أحادي الواسطة أو متعدد الوسائط كخطوة لتوحيد النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط وتسوية مشكلة تعدد الأنظمة القانونية السائدة. كما أنها بمثابة وثيقة عقدية، للأطراف الحرية الكاملة في تطبيقها، فهي غير ملزمة وذلك على أساس ضرورة الإشارة في عقد

⁽¹⁾ سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 195.

⁽²⁾ Règles CNUCED / CCI : applicable aux documents de transport multimodal, CCI. Publication n° 481, 1991.

⁽³⁾ Eric A.Caprioli – considération sur les nouvelles règles CNUCED / CCI Applicables aux documents de transport multimodal – juin 2005 : http://www.caprioli-avocats.com/pages/publications/edocs/commerce-international/edocs-international_trade_cnuCED.htm#01-p03.

⁽⁴⁾ القاعدة 4 فقرة 1 من CNUCED / CCI .

النقل إلى خضوعه لقواعد CNUCED / CCI لإمكانية تطبيقها⁽¹⁾. لذلك أصبحت هذه القواعد مرجعا لوثائق النقل الأخرى مثل FIATA. تمكن هذه القواعد من جانب آخر متعهد النقل من الاستعاضة عن الوثائق الورقية برسائل تبادل البيانات إلكترونيا « EDI » وذلك بالقدر الذي تسمح به القواعد القانونية السائدة⁽²⁾.

كما تنهض البيانات الواردة في وثيقة النقل طبقا للقاعدة "03" دليلا على أن متعهد النقل قد أخذ في حراسته البضائع الموصوفة في الوثيقة، ما لم يوضح بها خلاف ذلك. ولا يجوز إثبات عكس البيانات الواردة بالوثيقة إذا تم تحويل هذه الوثيقة أو رسالة تبادل البيانات إلكترونيا إلى المرسل إليه حسن النية الذي قبلها بدوره، وتصرف بناء على مضمونها⁽³⁾.

إضافة إلى هذا كله تؤكد القاعدة 13 على عدم انطباق قواعد CNUCED/CCI إلا بالقدر الذي لا يتعارض فيه مع الأحكام الواجبة التطبيق لإحدى المعاهدات الدولية أو القوانين الداخلية الخاصة بنقل أحادي الوساطة.

7- سند النقل القابل للتداول وغير القابل للتداول:

يذهب الفقهاء⁽⁴⁾ إلى أنه ليس هناك ما يمنع من أن يكون سند النقل متعدد الوسائط قابلا للتداول، ويكفي لاعتباره كذلك أن يصدر السند للأمر أو لحامله. بصفة عامة إذا كان السند متعلقا بنقل دولي بحري، فالقاعدة أنه يمكن أن يكون قابلا للتداول⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Eric.A.Caprioli – Op.Cité. P04.

⁽²⁾ Règle 2/6 : « désigne un document qui fait foi d'un contrat de transport multimodal et qui peut être remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cadre d'échanges de données informatiques (message E.D.I) pour autant que le droit applicable l'autorise ».

⁽³⁾ Eric.A.Caprioli- Op.cité.P06.

⁽⁴⁾ فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 329 et P.Bonassies ,C.Scapel ,Op.cité – P 783

⁽⁵⁾ المادة 758 من القاب.ج.

بالنسبة للنقل الدولي الجوي، كثيرا ما أثيرت مسألة تداول خطاب النقل الجوي فبالرغم من أن بروتوكول لاهاي 1955 المعدل لاتفاقية وارسو سمح بقباليته للتداول⁽¹⁾، كشف العمل عن رفض شركات الطيران لخطاب النقل الجوي القابل للتداول تنفيذًا لما تقضي به المادة 9 من الشروط العامة لمنظمة I.A.T.A " شروط العقد في نقل البضائع" من ضرورة أن يكون خطاب النقل اسما بحيث لا تسلم البضاعة إلا إلى المرسل إليه المذكور اسمه في خطاب النقل⁽²⁾.

وهذا ما كرسته اتفاقية مونتريال لـ 1999 معتبرة أن سند النقل الجوي غير قابل للتداول خاصة وأن قصر الرحلة الجوية نتيجة للسرعة الفائقة لأداة النقل يقلل من فرص التصرف في البضاعة. أما إذا تعلق الأمر بوثيقة نقل دولي طرقي، فالمادة 6 من اتفاقية CMR تنص على ضرورة أن يتضمن سند النقل اسم وعنوان المرسل إليه. وقد توحى لنا قراءة هذا النص بأن الاتفاقية لا تسمح بقبالية سند النقل للتداول، إلا أن الأمر في الحقيقة ليس كذلك، لأنه إذا كانت اتفاقية CMR لا تنص صراحة على تحرير سند قابل للتداول فهي أيضا لا تمنعه، ويجب في هذه الحالة تطبيق المبدأ العام الذي بموجبه يمكن تحرير سند ملكية "Titre de créance" للأمر أو لحامله. خاصة وأن اتفاقية CMR تضيف في الفقرة 3 من المادة 6 على أن للأطراف إدراج البيانات التي يرغبون تدوينها في سند النقل ومن ثم يمكنهم كتابة بيان خاص بقبالية الوثيقة للتداول⁽³⁾.

من جهتها تسمح اتفاقية النقل متعدد الوسائط 1980 بإصدار سند نقل متعدد الوسائط قابل للتداول، ونظمت أشكال هذه الوثيقة، فتصدر إما للأمر أو لحامله⁽⁴⁾. إذا

(1) المادة 3/10 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 " ليس في هذه الاتفاقية ما يحول دون إصدار مستند نقل جوي قابل للتداول"

(2) محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 541.

(3) P.Bonassies,C.Scapel – Op.cité. P784.

نشير إلى أن المشرع الجزائري اعتبر أن سند النقل البري بمقتضى المادة 543 مكرر 10 من القات.ج يظل قابلا للتداول عن طريق التظهير حتى لو كان اسما.

(4) المادة 6 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

كانت الوثيقة للأمر فهي قابلة للتداول بالتظهير، ويترتب على ذلك نقل ملكية البضاعة للمظهر إليه، ومن ثم يحق له أن يطالب متعهد النقل بتسليمها إليه عند الوصول، أما إذا كانت لحامله انتقلت بالتسليم وبموجبها يحق استلام البضاعة بمجرد تقديمها لمتعهد النقل. الجدير بالذكر أنه في الحياة العملية هناك عدة وثائق نقل قابلة للتداول، فمثلا في سند الشحن FIATA صفة القابلية للتداول مفترضة، إذ نصت المادة الثالثة في فقرتها الأولى على أن يكون سند الشحن قابلا للتداول ما لم تذكر عبارة عدم قابليته للتداول⁽¹⁾. وهو عكس ما ذهبت إليه اتفاقية روتردام 2008 التي تعتبر مستند النقل غير قابل للتداول وإن لم يذكر فيه صراحة أنه غير قابل للتداول⁽²⁾، ما دام لم يؤشر عليه بما يفيد قابليته للتداول مثل عبارة "الأمر" أو "قابل للتداول" أو أي عبارة أخرى ملائمة يعترف القانون المطبق على ذلك المستند بأن لها المفعول ذاته⁽³⁾.

من جانب آخر فإن تحرير سند النقل متعدد الوسائط القابل للتداول ليس بالأمر الضروري ومن ثم يمكن إصدار سند نقل غير قابل للتداول، وهو ما ذهبت إليه اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980 " المادة 7 " وقواعد روتردام، وكذا الحياة العملية في مجال هذا النوع من النقل، وذلك في حالة عدم وجود نية التصرف بالبيع للبضائع خلال رحلة النقل أو حالة ما إذا تضمن النقل متعدد الوسائط نقلا جويا، فالأجدر إصدار سند نقل غير قابل للتداول تماشيا مع خطاب النقل الجوي. وكذلك الحالة التي تكون فيها المسافة بين أماكن استلام وأماكن تسليم البضاعة قصيرة، للتمكن من تسليم البضاعة في مكان الوصول دون حاجة إلى انتظار وصول سندات النقل، كما هو الحال بالنسبة للسندات القابلة للتداول.

⁽¹⁾ FIATA, art 3/1 « Ce document est réputé négociable, à moins qu'il ne porte la mention non négociable ».

⁽²⁾ المادة الأولى ، فقرة 16 من قواعد روتردام 2008.

⁽³⁾ المادة الأولى ، فقرة 15 من قواعد روتردام 2008.

وفي حالة صدور سند النقل متعدد الوسائط غير القابل للتداول، يقوم متعهد النقل بتسليم البضاعة إلى الشخص المسمى في الوثيقة بعد التأكد من شخصية المتقدم لاستلام البضاعة ليكون على يقين من أنه هو المسمى في وثيقة النقل أو وكيل مفوض عنه⁽¹⁾.

8- سندات النقل الإلكترونية:

إن تبادل البيانات إلكترونياً «EDI» هو نظام فرض نفسه في ميدان التجارة والنقل. وهذا راجع إلى أن استخدام البريد الإلكتروني في نقل المعلومات والبيانات - نظراً للسرعة اللحظية في وصولها - ينهي فعلياً مشكلة تأخير وصول المستندات الورقية الآتية بالبريد العادي والتي تتأخر في كثير من الأحيان عن وقت وصول البضائع فعلياً إلى مكان الوصول، الأمر الذي يترتب عليه إشكالات حمة على صعيد تأجيل تسليم البضائع إلى المرسل إليهم حين وصول تلك المستندات. هذا عدا الضرر الذي يصيب البضائع إثر بقائها فترة زمنية في الموانئ البحرية أو الجافة قبل التسليم، أو ما يتعرض المرسل إليه من تكبد نفقات إضافية بوضع هذه البضائع في المخازن العمومية ريثما تصل وثائق البريد العادية⁽²⁾.

لذلك ونظراً لملائمة نظام التبادل الإلكتروني للبيانات، للنقل الدولي ولنشاط النقل متعدد الوسائط، لما يؤدي إليه - في حالة اتساع نطاق تطبيقه - إلى خلق بيئة آلية دولية للبيانات والتعامل بموجبه. فإن المنظمات الدولية تعمل على وضع القواعد المنسقة للتبادل الإلكتروني للبيانات، فمن جهتها أنشئت «IATA» برنامج "الشحن الإلكتروني" في نطاق صناعة النقل الجوي، يهدف إلى خفض استخدام الوثائق الورقية في سلسلة التوريد المتعلقة بالنقل الجوي من خلال الانتقال إلى بيئة إلكترونية أكثر بساطة، وقد بدأ هذا المشروع في عام 2005 في هيئة فريق عمل يتألف من (06) ناقلين للبضائع العاملين والمنظمة العالمية للجمارك ورابطة وكلاء الشحن الدولية، وهو يتلاءم مع المبادرات

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 330.

(2) عن مزايا نظام تبادل البيانات إلكترونياً: سوزان علي حسن - سند الشحن الإلكتروني، المرجع السابق، ص 80 وبعدها.

الجمركية الإلكترونية العالمية التي تضطلع بها المنظمة العالمية للجمارك والأمم المتحدة، وفي نوفمبر 2007 نفذ برنامج الشحن الإلكتروني على طرق تجارية رئيسية تربط بين 6 بلدان⁽¹⁾.

من ناحية أخرى، وفي الدورة التاسعة والتسعين للفرقة العاملة المعنية بالنقل البري التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا المنعقدة في أكتوبر 2005، أنشئت لجنة تحرير تضم كلا من l'Unidroit و la CNUDCI لكي تضع الصيغة النهائية لنص بروتوكول إضافي للاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع CMR — 1956، بغية تسهيل احتمال استخدام بيانات النقل الإلكترونية، وفي الدورة 102 المنعقدة في ماي 2008 دعيت الأطراف المتعاقدة الـ 53 في اتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي إلى التوقيع على البروتوكول الإضافي للاتفاقية بصيغته التي اعتمدها لجنة النقل الداخلي في فبراير 2008، وعقب حفل توقيع نظم في 27 ماي 2008، فتح باب التوقيع على البروتوكول في الفترة من 2 إلى 30 ماي 2008 في جنيف، وبعد ذلك في مقر الأمم المتحدة في نيويورك حتى 30 جوان 2009 على أن يدخل البروتوكول حيز التنفيذ بعد مرور 90 يوماً على قيام 5 دول بإيداع صكوك تصديقها أو انضمامها⁽²⁾. ففتح البروتوكول للمرة الأولى استخدام بيانات النقل الإلكترونية في النقل الطرقي الدولي من خلال وضع الإطار القانوني والمعايير اللازمة لاستخدام الوسائل الإلكترونية لتسجيل معلومات بيانات النقل وتخزينها، كما يسمح البروتوكول للنقل الطرقي بالانضمام إلى صفوف وسائط النقل الأخرى التي من المفروض أن تستخدم فيها سجلات النقل الإلكترونية.

(1) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، أنشطة المنظمات الدولية الجارية المتصلة بمناسقة القانون التجاري الدولي وتوحيده- الدورة 41 من 16 جوان إلى 23 جويلية 2008، ص 10.

(2) لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، أنشطة المنظمات الدولية الجارية المتصلة بمناسقة القانون التجاري الدولي وتوحيده، الدورة 41، المرجع السابق، ص 09

يعتبر سجل النقل الإلكتروني⁽¹⁾ أيضا من الأمور المستحدثة التي جاءت بها اتفاقية روتردام 2008 انسجاما مع تطور تكنولوجيا الاتصال الحديثة. فعرفت المادة 1 فقرة 18 من الاتفاقية سجل النقل الإلكتروني بأنه " المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل، بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الإلكتروني والتي تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل، وتثبت وجود عقد للنقل أو تحتوي عليه".

وتقتضي المادة 8 من نفس الاتفاقية على أنه يجوز تسجيل أي شيء تقتضي هذه الاتفاقية بأن يحتويه مستند النقل، في سجل النقل الإلكتروني، بشرط أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني رهنا بموافقة الشاحن ومتعهد النقل. كما جعلت الاتفاقية لإصدار السجل والسيطرة الحصرية عليه وإحالاته، نفس مفعول إصدار مستند النقل الورقي أو حيازته أو إحالاته.

عليه فإن سند النقل الإلكتروني هو عبارة عن رسالة بيانات، تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه البضاعة، فيكون الخطاب الإلكتروني أو رسالة البيانات إما رسالة إلكترونية عادية موقعة ممن صدرت عنه، وإما رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم خلالها تشفير مضمونها، ويتم اللجوء إلى هذه النوعية الأخيرة من الرسائل لإضفاء نوع من الثقة على سندات النقل التي تتم عبر شبكة

(1) يمنح السجل الإلكتروني نظاما يقوم أساسا على المفتاح الخاص الذي يقبله الناقل إلى حائز سند النقل الإلكتروني، ويسمح هذا المفتاح لحائزه أن ينقل حيازته للبيانات الواردة في السند الإلكتروني إلى شخص آخر. ووفقا لهذا النظام يتم التخلص من المفتاح الخاص ويتم عمل مفتاح خاص جديد للحامل الجديد. وبهذا الشكل يكون الحامل الأخير للبيانات الإلكترونية هو الحائز الوحيد للمفتاح الخاص وهو وحده الذي يستطيع ممارسة جميع الحقوق التي يخولها له سند النقل الإلكتروني. فتستبعد إمكانية تنازع السندات الإلكترونية: سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، المرجع السابق، ص 229.

الانترنت إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن شخص آخر على الشبكة⁽¹⁾.

يتضح من هذا التعريف أنه يتعين أن تتضمن الوثيقة الإلكترونية البيانات اللازمة لاعتبارها ممثلة للبضائع المنقولة، وتمثل لتسلمها حيازة رمزية للبضائع. وعليه يتعين أن تمكن المعلومات الواردة بتلك الرسالة مُتسلمها من التصرف في البضائع، كما لو كانت هذه الأخيرة في يده وتحت تصرفه، إذ يعد حائز هذه الرسالة هو الحائز الحقيقي للبضائع⁽²⁾.

لقد نصت قواعد روتردام على نوعين من سجلات النقل الإلكترونية:

- سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول: وهو الذي يكون مؤشرا عليه بما يفيد أنه قابل للتداول كعبارة "الأمر" أو "قابل للتداول" أو أي عبارة أخرى ملائمة يعترف القانون المطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، شرط ألا يذكر في السجل صراحة عبارة "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلا للتداول" على أن يستوفي صدوره الإجراءات التي تنص عليها المعاهدة⁽³⁾.

- سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول: وهو الذي لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول⁽⁴⁾، ودون الحاجة إلى أن يذكر صراحة أنه غير قابل للتداول.

تمتاز سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول بإمكانية تحويل الحقوق الواردة بها فيتم إحالتها إلى حائز السجل وفقا لإجراءات واردة بالمادة 9 فقرة 1 المتعلقة باستخدام سجلات النقل الإلكترونية، وسواء كان السجل قد صدر لحامله أو لأمر شخص مسمى⁽⁵⁾. عندئذ لا يتحمل حائز السجل الإلكتروني القابل للتداول -و كذا مستند

(1) محمد إبراهيم موسى ، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول ، دار الجامعة الجديدة ، 2005 ، مصر، ص 65، 66.

(2) المرجع السابق، ص 66.

(3) المادة 1 فقرة 19 معطوفة على المادة 1 فقرة 9 من قواعد روتردام 2008.

(4) المادة 2 فقرة 20 من قواعد روتردام.

(5) المادة 57 معطوفة على المادة 9 فقرة 1 من قواعد روتردام 2008.

النقل القابل للتداول - أية مسؤولية بمقتضى عقد النقل مجرد كونه حائزاً، شريطة ألا يكون الحائز هو بذاته الشاحن وألاً يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل⁽¹⁾. فإذا كان الحائز يمارس حقاً بمقتضى النقل، تحمل كافة المسؤوليات شرط أن تدرج هذه المسؤوليات بسجل أو مستند النقل القابل للتداول، أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك السجل أو المستند⁽²⁾.

من ناحية أخرى أجازت الاتفاقية الاتفاق بين متعهد النقل وحائز مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابلين للتداول استبدالهما ببعضهما، وذلك بتسليم الحائز إلى الناقل مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني بحسب الأحوال، مقابل إصدار الناقل إلى الحائز سجل نقل الكتروني قابل للتداول أو مستند نقل قابل للتداول بحسب الأحوال. وبعد عملية الاستبدال يفقد المستند أو السجل المستبدل مفعوله⁽³⁾. إلا أن الحائز بممارسته حق الاسترداد هذا لا يعتبر أنه يمارس حقاً لكي تسري عليه المسؤوليات بمقتضى عقد النقل⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: وظائف سند النقل متعدد الوسائط:

يفترض في سند النقل متعدد الوسائط أن يؤدي وظائف سند الشحن التقليدي فيكون بمثابة إيصال باستلام البضائع، حجةً في الإثبات لما هو وارد فيها ويمثل البضائع المنقولة.

الفقرة الأولى: سند النقل متعدد الوسائط كإيصال باستلام البضاعة:

يسمح سند النقل متعدد الوسائط بإثبات أن متعهد النقل قد تسلم البضائع فعلاً لذا تتطلب صفته كإيصال باستلام البضاعة أن يحتوي على بيانات تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف عليها مع الإشارة الصريحة - عند

(1) المادة 58 فقرة 1 من قواعد روتردام.

(2) المادة 58 فقرة 2 من قواعد روتردام.

(3) المادة 10 من قواعد روتردام.

(4) المادة 58 فقرة 3 من قواعد روتردام.

الاقتضاء- إلى كون البضائع خطيرة وعدد الطرود أو القطع ووزن البضائع أو كميتها⁽¹⁾. وهو ما أكدته قواعد روتردام، بنصها على أن تدرج في تفاصيل العقد⁽²⁾ البيانات اللازمة المتعلقة بالبضاعة، والتي يقع على المرسل عادة تقديمها إلى متعهد النقل لينص عليها في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. هذه البيانات هي كالاتي⁽³⁾:

1- وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل: وهو وصف عام للبضائع يكون متناسباً مع نوع النقل المراد تنفيذه، وهو بيان يختلف باختلاف أنواع البضائع كالبيان الخاص بالطبيعة العامة للبضائع وصفاتها.

2- العلامات اللازمة الدالة على البضائع: وهي العلامات التي تميز البضائع المنقولة عن غيرها من البضائع الأخرى، وذلك ليتعرف متعهد النقل عليها أثناء عملية النقل وأثناء تسليمها للمرسل إليه.

3- عدد الرزم "الطرود" أو القطع أو كمية البضائع، وكذا وزن البضائع إذا ما أورده الشاحن: وهي بيانات على درجة من الأهمية، باعتبار أن مسؤولية متعهد النقل عن هلاك أو تلف البضائع تتحدد على أساسه.

4- بيان ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين: والمقصود بترتيب البضائع وحالتها الظاهرين هو ترتيب البضائع وحالتها التي يثبتها متعهد النقل أو الطرف المنفذ بعد تفقد خارجي لها عند استلامها، ويتم التفقد على وجه معقول لما هو ظاهر وبالقدر الذي يمكن للعين أن تراه وأي تفقد إضافي مثبت يقوم به متعهد النقل أو الطرف المنفذ فعليا، قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني⁽⁴⁾.

(1) وهذا طبقاً لما ورد في المادة 8 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، وأيضاً ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 752 من

القباب. ج. بخصوص سند الشحن البحري

(2) المقصود بتفاصيل العقد طبقاً للمادة 1 فقرة 23 من قواعد روتردام " ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات

تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها من أحكام وترميزات وتوقيعات وتظهرات) "

(3) وهذا طبقاً لما ورد في المادة 36 من قواعد روتردام.

(4) طبقاً للمادة 36 فقرة 4 من قواعد روتردام.

يعتبر هذا البيان من البيانات الجوهرية بالنسبة لمتعهد النقل كونه يسمح بإعمال القرينة التي مفادها أنه في حالة عدم توجيه إشعار ممن يتقدم لاستلام البضاعة لمتعهد النقل بهلاك أو تلف البضائع في الميعاد المقرر، يفترض أن البضائع قد سلمت بالحالة المبينة في تفاصيل العقد⁽¹⁾. في حين أن عدم ذكر ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين ينشئ قرينة لصالح المرسل مفادها أن متعهد النقل قد تسلمها بترتيب وحالة ظاهرة على ما يرام⁽²⁾.

إذا كان متعهد النقل ملزماً بالتأكد من صحة المعلومات التي يقدمها المرسل قبل إصدار سند النقل متعدد الوسائط، فإن ذلك ليس بالأمر اليسير دائماً خاصة إذا قام المرسل بتولي الشحن وسلم الحاوية لمتعهد النقل مغلقة ومختومة، لذلك جرى العمل على تضمين سندات النقل بعض التحفظات فيلجأ متعهد النقل إلى أن يذكر بجانب هذه البيانات، ليحمي نفسه من المسؤولية عبارة "حسب قول الشاحن" أو أن البضائع "غير معتمدة من متعهد النقل" أو أن البضاعة مجهولة الوزن أو الكمية أو الصنف أو الحالة... " أي كل عبارة تفيد بأن البيانات المكتوبة التي قدمها المرسل والمتعلقة بالبضائع قد تم تدوينها بسند النقل كما هي دون تحققه من صحتها⁽³⁾. وهو ما جاءت به الاتفاقيات الدولية سواء اتفاقية بروكسل لـ 1924⁽⁴⁾ وأخذ به المشرع الجزائري من خلال المادة 756 فقرة 2 من القانون البحري، أو اتفاقية هامبرج لـ 1978⁽⁵⁾، أو اتفاقية CMR⁽⁶⁾، وكذا اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 التي ألزمت متعهد النقل بأن يدرج في سند النقل تحفظاً يحدد فيه البيانات غير الصحيحة أو دواعي الاشتباه أو عدم وجود وسائل كافية للتثبت من صحة البيانات⁽⁷⁾.

(1) المادة 23 فقرة 1 من قواعد روتردام.

(2) المادة 39 فقرة 3 من قواعد روتردام 2008.

(3) حمد الله محمد حمد الله، اتفاقات الضمان البحري بين الإبقاء والإلغاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص 36

(4) المادة 3 فقرة 3 من اتفاقية بروكسل.

(5) المادة 16 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج.

(6) المادة 8 فقرة 1 من اتفاقية CMR.

(7) المادة 9 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 " إذا كان سند النقل متعدد الوسائط يحتوي على بيانات بشأن الطبيعة العامة للبضائع أو العلامات الرئيسية أو عدد الطرود أو القطع أو وزن البضائع أو كميتها. وكان متعهد النقل متعدد الوسائط أو شخص

ولا تسري هذه الأحكام على الحالة الظاهرة للبضاعة لأن هذا البيان لا يقدمه المرسل فمتعهد النقل هو الذي يدونه بعد فحصها، ولذلك فإن بيان متعهد النقل لا يعتبر تحفظاً، فإذا لم يدون في سند النقل اعتبر أنه تسلم البضاعة سليمة⁽¹⁾.

من جهتها أتاحت قواعد روتردام إبداء تحفظات على البيانات التي أوردتها المعاهدة في الفقرة الأولى من المادة 36، إلا أنها اشترطت لصحة التحفظ الذي يبيده متعهد النقل أن تتوافر إحدى الحالتين:

- 1- إذا كان يعلم علماً يقيناً بأن أياً من تلك البيانات غير صحيح.
- 2- إذا كانت لديه أسباب وجيهة للاعتقاد بأن تلك البيانات المقدمة من المرسل أو إحداها غير صحيحة أو فيها تضليل⁽²⁾.

كما أجازت في حالات أخرى لمتعهد النقل إبداء تحفظات على تلك المعلومات وذلك وفق التفصيل التالي:

أولاً: عندما لا يتسلم متعهد النقل أو الطرف المنفذ البضائع في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، أو عندما يتسلمها في حاوية أو عربة مغلقة ويفقدتها متعهد النقل أو الطرف المنفذ بالفعل إذا ما توفرت إحدى الحالتين:

*عدم توفر لديه وسيلة عملية فعليا، أو معقولة من الوجهة التجارية للتحقق من المعلومات المقدمة بالنسبة للبيانات الواردة في تفاصيل العقد والتي تعذر عليه التحقق منها.

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 للثبوت من هذه البيانات، وجب على متعهد النقل متعدد الوسائط أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه أن يدرج في سند النقل متعدد الوسائط تحفظاً يحدد فيه البيانات غير الصحيحة أو دواعي الاشتباه أو عدم وجود وسائل كافية للثبوت".

(1) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 632.

(2) المادة 40 فقرة 1 من قواعد روتردام.

*عندما تكون لديه أسباب وجيهة للاعتقاد بان المعلومات التي قدمها المرسل غير صحيحة وله في هذه الحالة إدراج بند يبين فيه ما يعتبرها إلى حد معقول معلومات دقيقة⁽¹⁾.

ثانياً: عندما يتسلم متعهد النقل أو الطرف المنفذ البضائع في حاوية أو عربة مغلقة بغرض نقلها، يجوز لمتعهد النقل إدراج التحفظات على البيانات الواردة في الفقرة 1 من المادة 36 ما عدا البيان المتعلق بوزن البضاعة، وذلك في حالة توفر شرطين مجتمعين، الأول: إذا لم يكن متعهد النقل أو الطرف المنفذ قد تفقد فعليا البضائع الموجودة داخل تلك الحاوية أو العربة. والثاني: إذا لم يكن متعهد النقل أو الطرف المنفذ على علم فعلي بمحتوياتهما من مصدر آخر غير المرسل.

أما بالنسبة لوزن البضاعة المقدم من المرسل، فيجوز إدراج تحفظ في شأنه إذا توفرت إحدى الحالتين، الأولى: إذا لم يقيم متعهد النقل أو الطرف المنفذ بوزن الحاوية أو العربة. ولم يتفق المرسل ومتعهد النقل قبل شحن البضاعة على أن توزن الحاوية والعربة، وعلى أن يدرج الوزن في تفاصيل العقد. الثانية: وجود اتفاق بين المرسل ومتعهد النقل على أن توزن الحاوية أو العربة وأن يدرج الوزن في تفاصيل العقد، لكن لم يكن ثمة وسيلة عملية فعليا أو معقولة تجاريا للتحقق من وزن الحاوية أو العربة⁽²⁾.

تجدر الإشارة إلى أن متعهد النقل ليس من حقه فقط إدراج التحفظات عندما يراوده شك في البيانات المقدمة من المرسل بخصوص البضاعة، أو في الحالات الأخرى التي يجيزها القانون. وإنما من واجبه ذكر التحفظات بسند النقل متعدد الوسائط إذا كانت وجيهة، ولا يقصد منها إعفاءه من المسؤولية⁽³⁾. وإلا فإنه يفترض أنه تسلمها في حالة جيدة، خاصة إذا كان سند النقل قابلاً للتداول وتم تحويله إلى شخص ثالث

(1) المادة 40 فقرة 3 من قواعد روتردام.

(2) المادة 40 فقرة 4 من قواعد روتردام.

(3) حمد الله محمد حمد الله ، المرجع السابق ، ص 44.

وتصرف هذا الشخص الثالث بحسن نية اعتمادا على وصف البضائع الوارد في سند النقل⁽¹⁾.

إذا استوفت التحفظات شروط صحتها، فإنه قد يترتب على ذلك دحض حجية سند النقل متعدد الوسائط فيما يتعلق بنطاق التحفظ فقط، فالتحفظ لا يعفي متعهد النقل من المسؤولية، إنما ينشئ قرينة بسيطة لصالحه على أن هلاك أو تلف البضائع قد لحق بها قبل الشحن، فينقلب عبء الإثبات على المرسل أو المرسل إليه بأن البضائع سلمت إليه كما هي موصوفة في سند النقل⁽²⁾.

تُهدر مثل هذه التحفظات حجية سند النقل فيما وردت بشأنه، إذ من الصعوبة مع وجودها أن يثبت المرسل أو المرسل إليه أن البضائع الموصوفة في السند هي فعلا كما تسلمها متعهد النقل، إضافة إلى إعاقه هذه التحفظات تداول سند النقل متعدد الوسائط إذا كان لأمر أو لحامله وإضعاف قوته الائتمانية. لذلك يحرص المرسل دائما على مطالبة متعهد النقل بإصدار سند نقل خال من التحفظات أو ما يطلق عليه سند النقل النظيف مقابل أن يقوم المرسل بتسليم متعهد النقل اتفاق أو خطاب ضمان يتعهد بمقتضاه المرسل بعدم مطالبة متعهد النقل بأي تعويض عن عجز أو تلف البضاعة، وبتعويض متعهد النقل عن كل المطالبات التي توجه إليه من جانب المرسل إليه⁽³⁾. ويثبت المرسل في هذا الخطاب التحفظات التي طلب متعهد النقل إدراجها في سند النقل، ولكنها لم تدرج استجابة لرغبة الشاحن.

أثارت مسألة قانونية خطاب الضمان جدلا كبيرا، إذ لم تنظم اتفاقية بروكسل لـ1924 أحكام هذا الاتفاق، وهذا راجع إلى أن الاتفاقية الدولية استهدفت تدعيم الثقة في سند الشحن. كما أن خطابات الضمان وإن كانت معروفة وقت إبرام اتفاقية بروكسل، إلا أنها لم تكن من الذبوع بحيث تشكل خطرا على التجارة الدولية في ذلك

(1) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 240.

(2) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 73.

(3) حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 34.

الوقت. وإن كان قد سبق صدور الاتفاقية مناقشة مسألة خطابات الضمان باعتبارها وسيلة غش في الواقع من قبل الشاحنين، على الرغم من كونها ذات فائدة ومطلوبة في مجال التجارة الدولية التي تبتغي الأمانة⁽¹⁾.

في حين أن المشرع الجزائري نص على خطاب الضمان بمقتضى القانون البحري لـ 1976 معتبرا أن الاتفاقات التي يتعهد الشاحن بمقتضاها تعويض الناقل، مقابل حصوله من الأخير على سند خال من التحفظات تكون صحيحة فيما بينهما، ولكن لا يكون لها أثر - أي باطلة- في مواجهة الغير، بيد أنه يجوز للغير التمسك به اتجاه الشاحن⁽²⁾.

وقد عملت اتفاقية هامبورج لـ 1978 على القضاء على الخلاف الذي أثير حول صحة وحجية اتفاقات الضمان، فوضعت القواعد العامة التي تحكم هذه المسألة في المادة 17، معتبرة من خلال الفقرة الثانية أن خطابات الضمان، أو أي اتفاق مماثل يكون باطلا بمواجهة الغير كالمرسل إليه والمشتري والدائن المرتهن، وعليه فإن الناقل يبقى ملزما بتسليم البضائع إلى حامل السند بحالتها الموصوفة في السند ويتحمل الخسارة التي تلحق بالبضائع دون أن يتمكن من الاحتجاج بخطاب الضمان.

أما مؤدى الفقرة الثالثة من المادة 17 فهو أن خطاب الضمان صحيح ومنتج لآثاره فيما بين المتعاقدين الشاحن والناقل، بشرط أن يكون الناقل حسن النية، وفي هذه الحالة يجوز للناقل الرجوع بموجب الاتفاق على الشاحن ليطالبه بتعويضه عما لحق به من ضرر بسبب إدراج البيانات دون تحفظات في سند الشحن⁽³⁾. واستثناء من الأصل لا يكون لخطاب الضمان مفعول اتجاه الشاحن، إذا كان قصد الناقل من عدم إدراج التحفظ غش طرف ثالث يكون قد تصرف اعتمادا على هذا الوصف المذكور في السند، ففي هذه الحالة لا يكون للناقل الرجوع على الشاحن، أضف إلى ذلك لا يحق

(1) وذلك من خلال مؤتمر اللجنة البحرية الدولية المنعقدة في امستردام لـ 1927.

(2) - المادة 757 من القاب.ج.

(3) - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص 66.

للناقل في هذه الحالة التمسك بتحديد المسؤولية عن الخسائر التي تلحق بالطرف الثالث المنصوص عليها في المعاهدة⁽¹⁾.

مثال ذلك أن يطلب المرسل من متعهد النقل أن يدون في سند النقل تاريخا مغايرا للتاريخ الصحيح، بقصد إيهام المرسل إليه أن البضائع سلمت بالفعل إلى متعهد النقل خلال مدة صلاحية الاعتماد المستندي، أو طبقا لنصوص عقد البيع. في هذه الحالة إذا أقدم متعهد النقل على الاستجابة لطلب المرسل نظير خطاب ضمان، فلا يتصور إلا أن يكون الهدف هو تضليل الغير، أي المرسل إليه أو شركة التأمين. لذلك يبطل هذا الخطاب إذ قد قصد به الغش⁽²⁾.

لخطاب الضمان دور هام في النقل متعدد الوسائط إذا لم يقصد منه الغش، حيث يجره المرسل لكي يطمئن متعهد النقل إلى صدق ما قدمه من بيانات عن البضاعة. إلا أن اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، قد تجاهلت الإفصاح عن موقفها من هذه الخطابات، وهو ما فعلته قواعد روتردام. إلا أنه يمكننا أن نستنبط هذا الموقف من خلال المادة 11 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 والمادة 41 من قواعد روتردام، فالمادة 11 من اتفاقية 1980 اتجهت إلى حرمان متعهد النقل من الحق في تحديد مسؤوليته وجعلته مسؤولا بالكامل عن أي هلاك أو تلف أو مصاريف يتحملها المرسل إليه أو الغير الذي آلت إليه الوثيقة، وتصرف اعتمادا على وصف البضائع الوارد لها. وذلك إذا كان متعهد النقل قد أورد بالوثيقة بقصد التدليس بيانات كاذبة عن البضاعة أو أغفل بيانات كان يتوجب عليه إدراجها بها، وهو ذات الجزاء الواردة في الفقرة 4 من المادة 17 من اتفاقية هامبورج.

أما المادة 41 من قواعد روتردام فقد منحت من خلال الفقرة "ب" الحجية القاطعة لتفاصيل العقد الواردة في سند النقل لصالح الغير الذي تصرف بحسن النية، فلا

(1) - وهذا وفق ما جاء في الفقرة 4 من المادة 17 من اتفاقية هامبورج.

(2) - فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 341.

يجوز لمتعهد النقل أن يقدم دليلاً آخر يثبت به عكس ما هو ثابت في سند النقل الحالي من التحفظات سواء القابل للتداول أو غير القابل للتداول المؤشر عليه بوجوب تسليمه لاستلام البضاعة.

نؤكد أخيراً أن القول بأن سند النقل متعدد الوسائط إيصال باستلام البضاعة هو دور يقوم به السند سواء كان على شكل مطبوعة يتم استخراجها من جهاز الحاسوب أو كان على شكل رقاقة ممغنطة أو على شكل معلومات يمكن عرضها على شاشة الجهاز وبناء عليه يعتبر سند النقل الإلكتروني إيصالاً باستلام البضاعة من قبل "متعهد النقل" وهو ما كرسته قواعد روتردام⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: القوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط:

إن وثيقة النقل هي أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط وهذا يعني من ناحية أن سند النقل ليس هو العقد ذاته وإنما هو إثبات لعقد النقل. ما يؤكد ذلك نصوص اتفاقية النقل متعدد الوسائط التي فرقت بين العقد والسند، فنجد أنها نصت في الفقرة الثالثة من المادة الأولى على تعريف عقد النقل متعدد الوسائط، وعرفت مستند النقل متعدد الوسائط في الفقرة الثالثة من نفس المادة معتبرة إياه وثيقة إثبات للعقد. وكذا قواعد روتردام الذي اعتبرته مستنداً يثبت تسليم متعهد النقل للبضائع بمقتضى العقد، ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه⁽²⁾. دليل ذلك أيضاً الاكتفاء بتوقيع متعهد النقل على السند دون المرسل في حين أن العقود تستلزم التوقيع من أطرافها⁽³⁾.

من ناحية أخرى فإن سند النقل متعدد الوسائط كإثبات لعقد النقل يستوجب أن تدرج فيه بيانات أخرى غير تلك المتعلقة بالبضاعة - التي سبق الإشارة إليها - أو المتعلقة بذات الوثيقة إذا كانت قابلة أو غير قابلة للتداول وتتمثل في⁽⁴⁾:

(1) - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009، ص 261.

(2) المادة 1 فقرة 14 من قواعد روتردام 2008.

(3) المادة 5 فقرة 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 والمادة 38 من قواعد روتردام.

(4) وهذا طبقاً للمادة 8 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 والمادة 36 الفقرة 2 و3 من قواعد روتردام.

- بيانات تتعلق بأطراف عقد النقل متعدد الوسائط: أي اسم متعهد النقل متعدد الوسائط ومكان عمله، واسم المرسل وحتى اسم المرسل إليه إذا حدده المرسل.

- بيانات تتعلق بالأماكن والتواريخ: تتمثل في مكان وتاريخ أخذ متعهد النقل البضائع في عهده، ومكان وتاريخ إصدار وثيقة النقل. ذلك أن مكان الإصدار له أهمية في تعيين القانون الواجب التطبيق على عقد النقل، وتاريخه له أهمية في تحديد مدة صلاحية الاعتماد المستندي، وفي تحديد تاريخ وصول البضاعة. ولا يشترط أن يتطابق مكان وتاريخ إصدار الوثيقة مع مكان وتاريخ أخذ البضاعة في حراسة متعهد النقل بل أن ما قد يحدث هو أن تصدر وثيقة النقل قبل تلقي متعهد النقل للبضائع، ثم توقع فيما بعد⁽¹⁾.

وقد عالجت قواعد روتردام الحالة التي يرد فيها التاريخ في تفاصيل العقد، لكن لا يتبين مدلوله إذا ما كان تاريخ التسليم أو التاريخ الذي حملت فيه البضائع أو تاريخ الإصدار فاعتبرت أنه التاريخ الذي حملت فيه كل البضائع المبينة في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني على متن السفينة، إذا كانت تفاصيل العقد تبين أن البضائع قد حملت على السفينة. فإذا لم يذكر ذلك فالتاريخ يعتبر هو الذي تسلم فيه متعهد النقل البضائع⁽²⁾.

من الطبيعي ذكر البيانات الخاصة بالمكان المحدد لتسليم البضاعة وتدوين تاريخ أو مدة تسليم البضائع في مكان التسليم، إذا اتفق الطرفان على ذلك صراحة.

- بيانات تتعلق بأجرة النقل: فيما إذا كانت أجرة النقل واجبة الأداء على المرسل إليه ومقدار هذه الأجرة تفاديا لأي خلاف حولها، وما إذا كان قد تم تحصيلها مقدما. وعادة لا يكون المرسل مهتما بتفاصيل أجرة النقل لكل مرحلة من مراحل النقل لذلك ليس من الضروري ذكر أجرة النقل لكل واسطة نقل، إلا إذا اتفق الطرفان صراحة على ذلك⁽³⁾.

(1) فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 333.

(2) المادة 49 فقرة 2 من قواعد روتردام.

(3) فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 355.

- بيانات تتعلق بمسارات الرحلة ووسائط النقل: حيث يتضمن سند النقل متعدد الوسائط بيانا بخط سير الرحلة ونقاط تغييرها، أي نقاط المسافنة إذا كانت معروفة وقت إصدار السند، على أساس أن لمعهد النقل حرية اختيار وسائط ووسائل النقل، فلا يهتم المرسل إلا بنقل بضائعه من نقطة القيام إلى نقطة الوصول سالمة. كما أن معهد النقل متعدد الوسائط غالبا ما يحتفظ بحق إرسال البضاعة على وسيلة النقل المتاحة لشغل الحيز المتاح من الفراغ دون الوقوف عند الوسيلة المسماة بذاتها في سند النقل، وذلك في حالة ما إذا حالت الظروف دون استخدام الوسيلة المسماة، كأداة لشحن البضاعة⁽¹⁾.

- بيانات تتعلق بإجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية: فقد نصت قواعد روتردام على انه يشار في تفاصيل العقد إلى إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول⁽²⁾. وهذه الإجراءات هي:

* طريقة إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز مقصود.

* التأكد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم يُمس.

* الكيفية التي تمكن الحائز أن يثبت أنه حائز.

* الطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية⁽³⁾.

نؤكد هنا على أن تفاصيل العقد الواردة في السند لا تعني أبدا أنها العقد ذاته. لذلك فإن هذه البيانات ليست على سبيل الحصر، إذ يمكن أن يتضمن سند النقل متعدد الوسائط بيانات أخرى. كإذن معهد النقل باستخدام سجل النقل الإلكتروني، لذلك نصت قواعد روتردام على أنه قد يحتوي سند أو سجل النقل الإلكتروني على عقد النقل بذاته.

(1) نادية محمد عوض ، المرجع السابق ، ص 213.

(2) المادة 9 فقرة 2 من قواعد روتردام.

(3) المادة 9 فقرة 1 من قواعد روتردام.

من جانب آخر فإن بيانات مستند النقل لا تعتبر شرطا لصحته، فإذا نقص منها بيان فلا تبطل الوثيقة، وإنما لا تستطيع أن تقوم بدورها في الإثبات إلا في نطاق البيانات التي تتضمنها وذلك لما يؤدي إليه البطلان إلى الإضرار بمصالح المرسل أو المرسل إليه أو بهما معا⁽¹⁾. وهو المبدأ الذي جاءت به اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980⁽²⁾، وطرحته قواعد روتردام⁽³⁾ معتبرة أن إغفال أو عدم دقة أي بند من البنود الواردة في المادة 36⁽⁴⁾ لا تمس بالطابع القانوني لمستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

إن القوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط وحجته إشكالية يسببها تعدد وثائق النقل وكذا الحجية الخاصة التي يتمتع بها سند الشحن البحري التقليدي، وذلك أن سند النقل متعدد الوسائط ليس الوثيقة الوحيدة المستخدمة في عملية النقل متعدد الوسائط حيث يقوم متعهد النقل بإبرام عقود أخرى مع الناقلين الفعليين، ويحتفظ هو بالسند وبذلك لا تؤدي وثيقة النقل متعدد الوسائط دورها إلا بالنسبة للمرحلة التي يقوم بتنفيذها متعهد النقل نفسه لأنها لا تصاحب البضائع أثناء الرحلة كلها، بل تستقل كل مرحلة من مراحل النقل بذاتها نظرا لإبرام متعهد النقل لعقود نقل مستقلة مع كل ناقل. وتبقى تعاملات متعهد النقل مع الناقلين أجنبية على المرسل الذي لا يتعامل إلا مع متعهد النقل ولا يعرف سواه، فهو لا يعلم إلا بوجود وثيقة النقل متعدد الوسائط التي تحل محل باقي وثائق النقل التي حررها متعهد النقل مع الناقلين.

أما فيما يتعلق بعلاقات متعهد النقل مع الناقلين. فهي علاقات مستقلة، ويطبق على كل مرحلة من مراحل النقل النظام القانوني الذي يحكمها⁽⁵⁾.

(1) فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 335.

(2) المادة 8 فقرة 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(3) المادة 39 من قواعد روتردام.

(4) باستثناء عدم دقة بيان التاريخ، وعدم إدراج بيان ترتيب والحالة الظاهرة للبضائع الذين سبق وأن وضّحنا الجزء المترتب عن تخلفهما.

(5) سوزان علي حسن ، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 126.

باعتبار أن قواعد روتردام اتفاقية ذات طابع متعدد الوسائط، نشير إلى ما جاءت به حول القوة الثبوتية لوثائق النقل. حيث تختلف هذه العلاقة بين المرسل ومتعهد النقل مما هي عليه في العلاقة بالنسبة للغير، وذلك بافتراض أن وثيقة النقل نظيفة ودون تحفظات. في العلاقة بين أطراف العقد - متعهد النقل والمرسل - فإن صدور مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يشكل قرينة بسيطة على تسلم متعهد النقل البضائع كما هي واردة في تفاصيل العقد، فلأطراف إثبات ما يخالفها في مواجهة بعضهم البعض⁽¹⁾.

أما في العلاقة اتجاه الغير، فتكون حجية تفاصيل العقد حجية نسبية، في حين تكون لصالحه حجية قاطعة، بمعنى أنه لا يجوز لمتعهد النقل إثبات عكس ما هو ثابت في تفاصيل العقد بمواجهة الغير حسن النية. وهذه القاعدة تطبق على مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، في الحالة التي يحال هذا المستند أو السجل إلى طرف ثالث حسن النية، أي لا يعلم بعدم صحة ما ورد في تفاصيل العقد⁽²⁾.

خارج هذه الحالة، فقد اعتبرت معاهدة روتردام أنه في مستند النقل غير قابل للتداول، وفي سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول تكون حجية البيانات الواردة في تفاصيل العقد قاطعة لصالح المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية استناداً إليها، فلا يجوز لمتعهد النقل إثبات ما يخالفها في مواجهة المرسل إليه حسن النية الذي تصرف على أساسها⁽³⁾. هذه البيانات هي:

أولاً: بيانات تتعلق ب:

- 1- وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل.
- 2- العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع.
- 3- عدد الرزم أو القطع أو كمية البضائع.

(1) وحدي حاطوم، المرجع السابق، ص 317.

(2) المادة 41 فقرة "ب" من قواعد روتردام.

(3) المادة 41 فقرة "ج" من قواعد روتردام.

4- وزن البضائع، إذا ما أورده الشاحن⁽¹⁾.

ويشترط لتطبيق الحجية القاطعة لهذه البيانات أن يكون متعهد النقل وليس المرسل هو من قدم تلك التفاصيل، أما إذا قدمها المرسل، فتصير حجيتها نسبية بالنسبة لمتعهد النقل، يجوز له إثبات ما يخالفها⁽²⁾.

ثانياً: عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعروفة لها، ولكن لا يشمل هذا البيان الأرقام المعروفة لأحتمال الحاويات.

ثالثاً: البيانات الخاصة ب:

1 - ترتيب البضائع وحالتها الظاهرين.

2- اسم متعهد النقل وعنوانه.

3- تاريخ تسلم متعهد النقل للبضائع، أو التاريخ الذي حملت فيه البضائع أو التاريخ الذي أصدر فيه مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

4- عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول إذا صدر أكثر من نسخة أصلية عنه⁽³⁾.

تطبق أيضاً الحجية المطلقة لصالح المرسل عليه أو الحائز بالنسبة للبيان الوارد في تفاصيل العقد الذي مفاده أن "أجرة النقل مدفوعة سلفاً" أو أي عبارة مشابهة، عندها لا يجوز لمتعهد النقل إثبات عكسه إزاء المرسل إليه أو الحائز، ما لم يكن بذاته هو المرسل⁽⁴⁾. بالنسبة لباقي البيانات الواردة في تفاصيل العقد، تكون الحجية نسبية بين متعهد النقل والمرسل إليه حسن النية، إذ يجوز لهذا الأخير إثبات ما يخالفها بكافة وسائل الإثبات على اعتبار أنها لا تشكل بالنسبة له سوى واقعة مادية⁽⁵⁾.

(1) وهذا طبقاً لما ورد في الفقرة 1 من المادة 36 من قواعد روتردام.

(2) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 319.

(3) وهذا طبقاً لما نصت عليه الفقرة 2 من المادة 36 من قواعد روتردام.

(4) المادة 42 من قواعد روتردام.

(5) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 320.

تؤكد إذن قواعد روتردام على حجية سجل النقل الإلكتروني بين طرفيه وفي مواجهة الغير، على غرار سند النقل الورقي⁽¹⁾. فتكون للوثيقة الإلكترونية الحجية الكاملة في الإثبات فيما بين طرفيها المنشئ " متعهد النقل " والمتسلم " المرسل " فيعد دليلاً على تسلم متعهد النقل للبضائع من المرسل بالحالة المبينة فيها، كما تعد حجية في إثبات البيانات التي تشتمل عليها. ومع ذلك فإن هذه الحجية ليست مطلقة، إنما يجوز نفيها بالدليل العكسي، ففي العلاقة بين متعهد النقل والمرسل يجوز إثبات خلاف الدليل المستخلص من رسالة البيانات وخلاف ما ورد بها من بيانات، أي أن القرينة بسيطة تقبل إثبات العكس⁽²⁾.

لا تقتصر حجية السجل على طرفيه فقط، إنما تمتد إلى الغير، وهنا تتوقف حجيته على من سيستعمله كسند إثبات، وما إذا كان الإثبات يتم لمصلحة الغير في مواجهة طرفيه أو لمصلحة طرفيه في مواجهة الغير.

في الفرض الأول، عندما يستخدم سجل النقل الإلكتروني للإثبات لمصلحة الغير في مواجهة طرفيه، يكون له حجية مطلقة، فلا تقبل بياناته إثبات العكس من قبل طرفيه طالما كان الغير حسن النية.

أما في الفرض الثاني، عندما يثور النزاع بين المرسل "البائع" والمرسل إليه "المشتري" يمكن للطرف الأول الاستناد إلى الوثيقة الإلكترونية لإثبات قيامه بتنفيذ التزامه

(1) وهذا ما قرره المادة 9 من القانون النموذجي الذي وضعته الأونسترال CNUDCI، حيث أقرت قبول رسائل البيانات كدليل

إثبات، وأوضحت حجيتها الكاملة في هذا الشأن. فقد أبرزت الفقرة 1 منه على أنه لا يمنع قبول رسائل البيانات كدليل إثبات في الإجراءات القانونية وذلك بنصها على أنه "في أية إجراءات قانونية لا يطبق أي حكم من أحكام قواعد الإثبات من أجل الحيلولة دون قبول رسالة البيانات كدليل إثبات: 1- مجرد أنها رسالة بيانات أو 2- بدعوى أنها ليست في شكلها الأصلي، إذا كانت هي أفضل دليل يتوقع بدرجة معقولة من الشخص الذي يستشهد بها أن يحصل عليه".

أما الفقرة 2: فقد بينت بوضوح حجية الرسالة في الإثبات بنصها على أنه " يعطى للمعلومات التي تكون على شكل رسالة بيانات ما تستحقه من حجية في الإثبات، وفي تقدير حجية رسالة البيانات، يُولى الاعتبار لجدارة الطريقة التي استخدمت في إنشاء أو تخزين أو إبلاغ رسالة البيانات بالتعويل عليها، وجدارة الطريقة التي استخدمت في المحافظة على سلامة المعلومات بالتعويل عليها، وللطريقة التي حددت بها هوية منشئها ولأي عامل آخر يتصل بالأمر

(2) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، المرجع السابق، ص 74.

على الوجه المبين فيها، مع ذلك يجوز لهذا الغير "المرسل إليه" إن كان له مصلحة إثبات عكس ما جاء بها من بيانات بكافة طرق الإثبات⁽¹⁾.

نجد أن المشرع الجزائري، مسائرا في ذلك القوانين النموذجية ودليل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، قد اعتبر الكتابة الإلكترونية كالكتابة التقليدية في الإثبات، وذلك من خلال المادة 323 مكرر والمادة 323 مكرر 1 من القانون المدني⁽²⁾. إلا أنه اشترط شروطا معينة هي:

- أن تكون الكتابة الإلكترونية ذات دلالة تعبيرية واضحة ومفهومة.
- التوقيع للتأكد من هوية الشخص، والمقصود هنا هو التوقيع الإلكتروني.
- إمكانية الاحتفاظ برسالة المعلومات بالشكل الذي أنشئت أو أرسلت أو استلمت به وإمكانية استرجاعها والإطلاع عليها عند الحاجة.

الفقرة الثالثة: دور سند النقل متعدد الوسائط في تمثيل البضاعة:

إن قابلية سند النقل متعدد الوسائط للتداول هي الصفة التي تتيح له بأن يؤدي دوره الاقتصادي⁽³⁾، فيسمح سند النقل متعدد الوسائط القابل للتداول بالتعامل على البضاعة المنقولة عن طريق تحويل ملكيتها أو رهنها أثناء وجودها في حراسة متعهد النقل، وتسليم السند للمشتري أو الدائن المرتهن. إذ يقوم ذلك مقام تسليم البضاعة ذاتها، بحيث تندمج البضاعة في سند النقل، ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة. ذلك لأن السند

(1) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، المرجع السابق، ص 78.

(2) أضاف المشرع الجزائري المادتين 323 مكرر و323 مكرر 1 بموجب القانون 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 المعدل والمتمم للأمر 75-58 المتضمن القانون المدني:

المادة 323 مكرر: "ينتج الإثبات بالكتابة من تسلسل حروف أو أوصاف أو أرقام أو أية علامات أو رموز ذات معنى مفهوم، مهما كانت الوسيلة التي تتضمنها وكذا طرق إرسالها."

المادة 323 مكرر 1: "يعتبر الإثبات بالكتابة في الشكل الإلكتروني كإثبات بالكتابة على الورق بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها، وأن تكون معدة ومحفوظة في ظروف تحفظ سلامتها.

(3) نشير إلى أن قواعد هامبورج لم تتعرض لتمثيل سند الشحن لحيازة البضاعة لأن ذلك يتعلق بعقد البيع، والقواعد هدفها تنظيم عقد النقل، انظر علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 631

يعبر عن البضاعة بوضوح بما يحتويه من بيانات خاصة⁽¹⁾. فيعتبر حامل سند النقل متعدد الوسائط بمثابة حائز للبضائع ومالك لها.

في ظل هذا الدور لسند النقل متعدد الوسائط تنشط عمليات تمويل التجارة الدولية عن طريق تيسير الائتمان والاقتراض بضمائها. على أن حيازة البضاعة عن طريق سند النقل ليست حيازة حقيقية فعلية وإنما هي حيازة رمزية، ومن ثم يتمتع على حامل السند الاحتجاج قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية على من يجوز البضاعة حيازة فعلية⁽²⁾، إذا كان كل من الحائزين حسن النية.

وحتى تعد وثيقة النقل متعدد الوسائط ممثلة البضاعة قانونا يجب توافر ثلاثة شروط⁽³⁾:

- أن تعين الوثيقة ذاتية البضائع على وجه دقيق.
- أن يخول لحائزها الحق في تسلم البضاعة المبينة بها في مكان الوصول، أو التصرف فيها أثناء الطريق، وحق المطالبة بالتعويض عن تلفها، وذلك في إطار علاقة شخصية مباشرة مع متعهد النقل متعدد الوسائط عند وصولها، وهي علاقة أساسها عقد النقل متعدد الوسائط المبرم بين كل من المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط والذي يشتمل سند النقل متعدد الوسائط على أركانه وشروطه⁽⁴⁾.
- أن تكون مجرد حيازة السند كافية لترتيب آثار الحيازة الرمزية للبضائع، بمعنى أن يكون للأمر أو للحامل، إذ أن هناك ارتباطا بين قابلية السند للتحويل وانتقال الحقوق الثابتة به. أما إذا كان اسميا، فلا ينتقل إلا بإتباع إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني، لأنه إذا أمكن نقل الحقوق التي يخولها السند للحامل الشرعي، وهي الحق في تسلم البضاعة وفي التصرف فيها، دون أن ينتقل

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 260، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري من خلال المادة 759 فقرة 2 من القاب.ج

(2) المرجع السابق، ص 262.

(3) علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 317.

(4) نادية محمد عوض، المرجع السابق، ص 249

السند. فلا يعتبر السند في هذه الحالة ممثلاً للبضاعة، ولا ينظر إليه إلا باعتباره مجرد وسيلة لإثبات الحق فيها وهذه هي حالة السند الاسمي⁽¹⁾.
لم يعد تمثيل البضاعة أثراً قانونياً لصيقاً بسندات النقل الورقية فأصبحت سندات النقل الالكترونية تمثل هي الأخرى لتسلمها حيازة رمزية للبضائع، وهو ما أكدته قواعد روتردام باعتبارها أن سجلات النقل الالكترونية يمكن أن تكون قابلة للتداول.
في هذه الحالة أيضاً يشترط في الوثيقة الالكترونية حتى تؤدي دورها في تمثيل البضاعة المنقولة:

- أن تحقق هذه الوثيقة المشفرة أو غير المشفرة ذاتية البضائع محل النقل، فتقوم رسالة البيانات بتعيين البضائع تعييناً دقيقاً وكافياً يسهل معه التحقق من نوعها ووزنها وكميتها وحالتها⁽²⁾.
- إعطاء الحائز الحق في التسلم والتصرف، حيث يتعين أن تعطي الوثيقة الالكترونية لتسلمها الحق في طلب تسلم البضائع الميمنة بها عند الوصول، وفي التصرف فيها أثناء عملية النقل وهذا الشرط لن يتحقق إلا إذا كانت الوثيقة قابلة للتداول⁽³⁾.
- يتعين أن تكون حيازة الرسالة كافية للحيازة الرمزية للبضائع، هذا الأمر يتحقق عندما تكون الرسالة للحامل أو للإذن بحيث يصير من تؤول إليه، صاحب الحق في المطالبة بالتسليم والتصرف فيها أثناء نقلها، وعندئذ يجب التخلي عن رسالة البيانات، فيتم التنازل عن الوثائق الالكترونية وتحويل ما بها من حقوق من خلال التخلي عن المفتاح الذي يصدره متعهد النقل لمن صدر لصالحه السند، لكونه يمثل المحور الأساسي الذي يتم عن طريقه تداول تلك السندات، فيوجد إذن تلازم بين هذا

(1) إبراهيم مكّي، المرجع السابق، ص 73.

(2) أيمن النحرابي، الموانئ البحرية العربية، المرجع السابق، ص 256.

(3) المرجع السابق، ص 257.

المفتاح وما يتضمنه السند من حقوق، بحيث يعد التنازل عنه تحويلا لهذه الأخيرة إلى الحامل الجديد⁽¹⁾.

وقد جاءت قواعد روتردام ضمن المادة 9 فقرة 1 بضرورة خضوع استخدام سجل النقل الإلكتروني لإجراءات تنص على:

أ- طريقة إصدار ذلك السجل وإحالة إلى حائز مقصود.

ب- وتأكد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لو تمس.

ج- والكيفية التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية نتيجة الاستعاضة عنه بمسند نقل "ورقي" قابل للتداول⁽²⁾، أو عند تسليم البضائع إلى الحائز⁽³⁾.

المطلب الثاني: أثر النقل متعدد الوسائط على البيوع الدولية ونظام تمويلها:

يعدّ عقد النقل عنصرا جوهريا لوجود البيع الدولي، فبالرغم من أن متعهد النقل شخص غريب عن البائع والمشتري يتلقى حيازة البضائع من البائع، إلا أن تدخله ينشئ روابط قانونية تؤثر في علاقة البائع والمشتري. هذه الصلة بين العقدين وكذا تغير ظروف التجارة الدولية والنقل الدولي، أظهر أن الأنظمة القانونية التي تحكم التجارة الدولية ليست مصممة للنقل متعدد الوسائط ولا تلائمها، لذلك عمدت غرفة التجارة الدولية إلى إدخال تعديلات على القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية « Incoterms » - بالرغم من أنها تطبق على عقود البيع لا على عقود النقل - حتى تواجه مقتضيات هذا النمط من النقل " فرع أول"، كما كان للنقل متعدد الوسائط أثر على نظام الاعتمادات المستندية كأداة للدفع في البيوع الدولية حيث أفرز مشاكل بالنسبة للبنوك بخصوص قبول سند النقل متعدد الوسائط من اجل فتح الاعتماد، وهو ما بادرت غرفة التجارة لحله من

(1) - أيمن النحراوي - الموانئ البحرية العربية - المرجع السابق - ص 258.

(2) المادة 10 فقرة 2 من قواعد روتردام.

(3) المادة 47 فقرة 1 (أ) "2" وج.

خلال التعديلات الواردة على القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية "فرع ثاني".

الفرع الأول: النقل متعدد الوسائط والبيوع الدولية:

مع تزايد المعاملات التجارية واختلاف القواعد القانونية والمصطلحات التجارية المطبقة في دول العالم، نشأت الحاجة إلى وضع قانون تجاري دولي يوحد القواعد القانونية التي تحكم المعاملات التجارية بين الدول⁽¹⁾. لذلك أصدرت الغرفة التجارية الدولية CCI سنة 1936 مجموعة من المصطلحات والرموز تهدف إلى تسهيل التجارة الدولية وتوحيد لغة عقود البيع ذات الصفة الدولية، أُصطلح عليها بـ الأنكوتيرمز « Incoterms » عبر تجميع الحروف الأولى من عبارة « International commercial terms » والتي تعني " مصطلحات التجارة الدولية". وقد أدخلت عليها غرفة التجارة الدولية عدة تعديلات في السنوات 1953، 1967، 1976، 1980، 1990، 2000⁽²⁾، آخرها كان في 2010⁽³⁾.

إن قواعد الـ Incoterms لا تعتبر بذاتها تنظيماً دولياً للبيوع يتمتع بصفة أمرة، إنما هي مجرد قواعد اختيارية يمكن الإحالة إليها، ومن ثم تستمد قوتها من إرادة طرفي العقد إذا تم النص عليها في عقدهما⁽⁴⁾.

بالمقابل تؤكد بعض المحاكم أن القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية Incoterms تتجسد في اتفاقية البيع الدولي لـ 1980⁽⁵⁾ من خلال المادة 9 فقرة

(1) ذلك أنه خلال كل مرحلة من مراحل الصفقة بين المصدر والمستورد تطرح عدة تساؤلات حول من يدفع التكاليف؟: "نفقات الشحن، أجرة النقل، التفريغ، التخزين...؟" ومن يتحمل الأعباء المالية من رسوم جمركية وبوليصة تأمين... وعند أي نقطة يتم تحويل مسؤولية تحمل الخطر بين المشتري والبائع؟

(2) محمد جميل بيرم، المرجع السابق، ص 110.

(3) أي بمعدل تعديل كل 10 سنوات.

(4) يعقوب يوسف صرخوه، دور عقد البيع Fob في التجارة الدولية، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويتية، لسنة التاسعة، العدد 3، سبتمبر 1985، ص 123.

(5) إن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود البيع الدولي للبضائع المعروفة باسم اتفاقية فيينا والمنعقدة في 11 أبريل 1980 والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1988 تعالج الأحكام المتعلقة بإبرام العقد وتسليم البضائع ومطابقة البضائع لما اتفق عليه الطرفان ودفع الثمن، ونقل المخاطر والجزاءات المترتبة في حال عدم التنفيذ، ورغم أنها تعالج البيوع الدولية بشكل عام، إلا أنها تنطبق على البيوع البحرية بالقدر الذي تنصرف إرادة الطرفين إلى إخضاع عقد البيع لأحكامها سواء أتم النقل بالبحر أو بالبر: المرجع السابق، نفس الموضوع.

2⁽¹⁾. وعملا بهذه المادة ينبغي تطبيق تعاريف القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية على العقد رغم عدم وجود إشارة صريحة إلى هذه القواعد الدولية في العقد، ومن ثم رأيت إحدى المحاكم أنه بقيام الطرفين إدراج مصطلح CIF "مدفوع الثمن والتأمين وأجرة النقل" قد قصدوا الإشارة إلى تعريف ذلك المصطلح في القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية Incoterms⁽²⁾.

من جانب آخر إذا كانت أكثر البيوع التجارية التي عاجلتها قواعد الـ Incoterms بيوعا بحرية، أي يرتبط تنفيذها بعملية نقل بحري للبضائع محل البيع إلا أن هذه القواعد، خاصة تلك الصادرة سنة 2000 و2010، قد عاجلت أيضا البيوع الجوية التي ترتبط بعملية نقل جوي للبضائع محل التعاقد، كما عاجلت بعض البيوع التي ترتبط بعملية نقل بري بالشاحنات أو بالسكك الحديدية. وقد اعتبر بعض الشراح أنه بالرغم من تسمية هذه البيوع بالبيوع البحرية، إلا أنها تتميز في جوانب منها بمجموعة من الخصائص تخلع عنها هذا الوصف. فالشيء المبيع لا يختلف بطبيعة الحال عن الأشياء المبيعة التي يتم نقلها عن طريق البر، كما أن المتعاقدان، البائع والمشتري يمارسان نشاطا عاديا ليست له الصفة البحرية⁽³⁾.

من هذا المنطلق، وفي ظل فلسفة البيوع البحرية التقليدية، كان اهتمام البائعين والمشتريين منصبا على موانئ شحن البضاعة وموانئ تفريغها. وفي تلك الموانئ تركز الاهتمام على "النقطة الحرجة" المتمثلة في سور السفينة باعتباره الحد الفاصل الذي تتحدد به الأعباء التي يتحملها أطراف عقد البيع البحري وعقد النقل البحري. لكن بعد

(1) المادة 9 فقرة 2 من اتفاقية فيينا لـ 1980 : ".....2) ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك، يفترض أن الطرفان قد طبقا ضمنا على عقدهما أو على تكوينه، كل عرف كانا يعلمان به أو كان ينبغي أن يعلما به متى كان معروفا على نطاق واسع، ومراعى بانتظام في التجارة الدولية بين الأطراف في العقود المماثلة السارية في نفس فرع التجارة."

(2) قضية رقم 447 محكمة المقاطعة الاتحادية، مقاطعة نيويورك الجنوبية، الولايات المتحدة الأمريكية، 26 مارس 2002، مشار إليه لدى: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، نبذة عن السوابق القضائية المستندة إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، نوفمبر 2008، ص 42.

(3) يعقوب يوسف صرخوه، دور عقد البيع Fob في التجارة الدولية، المرجع السابق، ص 122.

أن بدأ النقل متعدد الوسائط يفرض وجوده في التجارة الدولية لنقل البضائع المحتواة، خاصة في وحدات نمطية كالحاويات أو على وسائل النقل كالشاحنات، أدى ذلك إلى تحريك "النقطة الحرجة" إلى موقع ما برّا داخل البلاد، فلم يعد البائع مطالباً بتسليم البضاعة المبعة على السفينة الناقلة أو إلى جانبها في ميناء الشحن، ولكن في الموقع المختار الذي يرتضيه طرفاً عقد البيع تحقيقاً لمصالحهما. فيمكن أن يجري الاتفاق مثلاً على أن يسلم البائع البضاعة المبعة في ساحة الحاويات الخاصة بشركة النقل البحري، حيث يتم شحنها داخل حاوية مجمعة (LCL) مع بضائع لمرسلين آخرين، تكون متجهة إلى نفس محطة الوصول أو تفرد لها حاوية خاصة مستقلة (FCL)، وعندئذ يعتبر البائع أنه قد أوفى بالتزامه بالتسليم إلى الناقل كما يمكن أن يتفق طرفاً عقد البيع على أن تسلم البضاعة معبأة داخل الحاويات إلى الناقل في مصانع أو مخازن البائع مباشرة⁽¹⁾. ومن ثم انتقل الاهتمام إلى النقل من نقطة داخل البر في بلد ما إلى نقطة أخرى في بلد آخر الذي يعد السمة الجوهرية للنقل متعدد الوسائط.

هنا ظهرت إشكالية قصور البيوع البحرية التقليدية عن مجازاة مقتضيات النقل متعدد الوسائط فلم تعد البيوع CIF أو FOB أو FAS تلائم التطور الحديث في أنماط التجارة الدولية، لذلك ظهرت إلى الوجود المصطلحات التجارية لسنة 2010، والتي جاءت بصيغة كي تتماشى أكثر مع مقتضيات النقل متعدد الوسائط من ناحية، ومن ناحية أخرى وضحت أن أي وثيقة ورقية يمكن استبدالها بسجل أو إجراء الكتروني مساو لها، في حالة ما إذا وافق الأطراف على ذلك أو جرت به عادات سارية، في حين أن قواعد 2000 أشارت إلى الوثائق الالكترونية بشكل غير واضح يكتنفه الغموض.

أجرت الـ Incoterms 2010 عملية تحديث وضم للقواعد المتعلقة بالتسليم بالإضافة إلى اختصار العدد الكلي للقواعد من 13 قاعدة في ظل قواعد 2000 إلى 11

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 294.

قاعدة فقط في ظل قواعد 2010⁽¹⁾. كما حرصت قواعد 2010 على أن تكون في صورة أكثر يسرا ووضوحا، فيكفي الإشارة إلى إحدى هذه القواعد في عقد من عقود بيع البضائع الدولية -و حتى المحلية- حتى تتحدد بجلاء الالتزامات المتعلقة بأطراف العقد، كما تقلل من احتمالات وقوع المنازعات القانونية بين الأطراف المتعاقدة على عملية البيع⁽²⁾.

وقد أدخلت الـ Incoterms 2010 قاعدتين مستحدثتين هما:

- D.A.T: التسليم في المحطات الطرفية⁽³⁾.

- D.A.P: التسليم في المكان⁽⁴⁾.

وتعتبر هاتان القاعدتان بديلتان للقواعد الأربعة في الـ Incoterms 2000، والتي تم

إلغائها

و هي:

- D.A.F: استلام الحدود أو عند النقطة الحدودية⁽⁵⁾.

- D.E.S: استلام على ظهر السفينة⁽⁶⁾.

- D.E.Q: استلام الرصيف "الرسوم مدفوعة"⁽⁷⁾ أي تحمل البائع التكاليف والمخاطر المتصلة بنقل البضاعة وتفريغها على الرصيف.

⁽¹⁾ S.Haddad et collectif EPBI , les règles du commerce international : les Incoterms 2010 pages Bleues, Algérie ,Avril 2011, P11.

⁽²⁾ فاروق ملش ، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010 ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ص 33. <http://www.shipping.com.jo/files/incoterms%202010%20lecture.ppt>.

⁽³⁾ D.A.T : Rendu en terminal.

⁽⁴⁾ D.A.P : Rendu au lieu de destination.

⁽⁵⁾ D.A.F : Rendu frontière (lieu convenu) .

⁽⁶⁾ D.E.S : Rendu dans le navire (port de destination convenu).

⁽⁷⁾ D.E.Q :Rendu à quai

D.D.U : الاستلام والرسوم غير مدفوعة⁽¹⁾، أي تسليم البائع البضاعة عند الوصول غير مفرغة من وسيلة النقل إلى المشتري في المكان المقصود المتفق عليه، مع تحمل تكاليف ومخاطر نقل البضاعة إلى هذا المكان⁽²⁾.

المهم في قواعد الـ Incoterms 2010 أنها قُسمت إلى قسمين من حيث الصلاحية للإستخدام مع وسائط النقل المختلفة:

● المجموعة الأولى: قواعد تصلح للنقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية⁽³⁾:

F.A.S: تسليم بجانب السفينة

F.O.B: تسليم على ظهر السفينة

C.F.R: النفقات وأجرة النقل

C.I.F: النفقات والتأمين وأجرة النقل⁽⁴⁾

بمعنى أن نقطة استلام الناقل للبضاعة ونقطة تسليمها إلى المرسل إليه ، كليهما يقعان في موانئ بحرية، لذلك فإن قواعد المجموعة الأولى تخدم أساسا النقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية، مع استبعاد قواعد 2010 فكرة سور السفينة كنقطة للتسليم واعتبار البضائع قد سلمت عندما تكون قد وضعت على ظهر السفينة، وليس عند عبور البضاعة سور السفينة الشاحنة كما كان عليه الحال في ظل قواعد 2000 وما قبلها⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ D.D.U : Rendu droits non Acquittés : S.Haddad et collectif EPBI – Les Incoterms 2010- OP.Cité- P11, 13.

⁽²⁾ محمد جميل بيرم ، المرجع السابق ، ص 117.

⁽³⁾ Les incoterms maritimes et fluviaux uniquement (04)

⁽⁴⁾ FAS : Franco le long du navire

Fob : Chargé à bord, port d'embarquement convenu

CFR : Coût et fret, port de destination convenu

CIF : Coût , assurance fret , port de destination convenu

⁽⁵⁾ فاروق ملش ، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام المصطلحات التجارية الدولية 2010 ، المرجع السابق ، ص 47.

● المجموعة الثانية: قواعد تصلح للتطبيق في حالة النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾،

عددها 07

و هي:

EXW: تسليم المصانع⁽²⁾.

FCA: التسليم خالص للناقل⁽³⁾.

CPT: أجرة النقل مدفوعة حتى⁽⁴⁾.

CIP: النقل والتأمين مدفوع حتى⁽⁵⁾.

DAT: التسليم في المحطة الطرفية.

DAP: التسليم في المكان.

DDP: التسليم مع دفع الرسوم⁽⁶⁾.

تطبق قواعد المجموعة الثانية إذن بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المستخدمة،
وسواء تم استخدام واسطة واحدة للنقل أو أكثر من واسطة.

تجدر الإشارة قبل التفصيل في قواعد المجموعة الثانية السبعة باعتبارها ترتبط بالنقل
متعدد الوسائط محل الدراسة، أنه في حالة FOB, FAS, DDP, DAP, DAT, FCA, EXW فإن المكان المسمى أو المقصود هو المكان الذي يتم فيه التسليم والذي تنتقل
عنده المخاطر من البائع إلى المشتري. بينما في حالة CIF, CFR, CIP, CPT فإن المكان
المسمى أو المقصود يكون هو مكان الوصول النهائي الذي تدفع أجرة النقل من أجل
توصيل البضاعة إليه⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Les incoterms multimodaux (07).

⁽²⁾ EXW : Départ usine.

⁽³⁾ FCA : Franco le long du navire, port d'embarquement convenu.

⁽⁴⁾ CPT : port payé jusqu'à lieu de destination convenu.

⁽⁵⁾ CIP :Port payé , assurance comprise jusqu'au....

⁽⁶⁾ DDP : Rendu droits acquittés.

⁽⁷⁾ فاروق ملش ، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010 ، المرجع السابق ، ص 58،59.

إضافة إلى ذلك فإن قواعد 2010 لا تتعرض لثمن البضاعة ولا لطريقة دفعها، ولا مسألة انتقال الملكية من البائع إلى المشتري، ولا إلى النتائج المترتبة عن الإخلال بشروط عقد البيع

ولا القانون الواجب التطبيق أو الاختصاص القضائي. فهي موضوعات تخضع لاتفاق الطرفين البائع والمشتري، أو طبقاً لأحكام القانون الواجب التطبيق⁽¹⁾.

تبعاً لذلك سنتطرق لشرح القواعد السبعة الصالحة للتطبيق في حالة النقل متعدد

الوسائط:

(EXW): تعني هذه القاعدة أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بتسليم البضاعة للمشتري إذا وضعها تحت تصرفه وسلمها إليه في مصانع البائع، ساحاته أو مخازنه حسب الاتفاق من غير أن يتخذ البائع إجراءات التخليص الجمركي ومن دون شحن البضاعة على أية وسيلة نقل.

ويحدد هذا المصطلح الحد الأدنى من التزامات البائع. في المقابل يتحمل المشتري كافة التكاليف والمخاطر المتصلة بسحب البضاعة من مستودعات البائع⁽²⁾.

(FCA): تعني أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بالتسليم إذا قام بإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بتصدير البضاعة، ثم قام بتسليمها للناقل أو أي شخص آخر مسمى بمعرفة المشتري كالوكيل بالعمولة للنقل في المكان المسمى والذي غالباً ما يكون ساحة أو مستودعاً خاصاً بالناقل يقع داخل البلاد بعيداً عن الميناء، مع تزويد المشتري بسند النقل لإثبات تسليم البضاعة إلى متعهد النقل. وقد جرت العادات التجارية على الاستعانة بمساعدة البائع لإبرام عقد النقل " كما في حالة النقل بالسكك الحديدية أو النقل الجوي مثلاً"، عندئذ سوف يعمل البائع بصفته وكيلاً عنه فيما يتعلق بشتى المصاريف والمخاطر.

(1) المرجع السابق، ص 62.

(2) محمد جميل بيرم، المرجع السابق، ص 113.

ويقصد بالناقل طبقاً لقاعدة (FCA) ، الشخص الذي يتعهد بموجب عقد النقل أن يؤدي نقلاً بواسطة السكك الحديدية، الشاحنات، البحر، الجو، أو الممرات الملاحية الداخلية، أو عن طريق الجمع بين هذه الوسائط. فإذا أصدر المشتري تعليماته للبائع بأن يسلم البضاعة المباعة إلى شخص آخر - كالكيل بالعمولة للنقل - فيعتبر أن البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم منذ اللحظة التي تدخل البضاعة في حراسة ذلك الشخص⁽¹⁾، ليتحمل المشتري بالمقابل كافة النفقات المتعلقة بنقل البضاعة منذ لحظة تسليمها لمتعهد النقل.

(CPT): طبقاً لهذه القاعدة، يعتبر البائع قد أكمل التزاماته وسلم البضاعة ابتداء من الوقت الذي يضع فيه هذه البضاعة في حراسة الناقل الذي عينه هو، وذلك بعد أن قام بتجهيز البضاعة المباعة واتخذ الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير. إلا أنه يتوجب على البائع إبرام عقد النقل ودفع تكاليف نقل البضاعة إلى المكان المقصود المتفق عليه⁽²⁾، وكذا تسليم المشتري سند النقل متعدد الوسائط. وعليه فإن خطر هلاك البضاعة أو تلفها وأي مصروفات إضافية تكون قد استجذبت بعد تسليم البضاعة إلى الناقل تقع جميعها على عاتق المشتري منذ أخذ الناقل البضاعة في حراسته.

(CIP): يعتبر البائع قد أوفى بالتزاماته وسلم البضاعة في البيع على أساس (CIP)، ابتداء من الوقت الذي يسلم فيه البضاعة إلى الناقل الذي يعينه هو، إلا أنه يلتزم البائع بدفع أجرة النقل حتى مكان الوصول المسمى وإجراء تأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي يمكن أن يلحق البضاعة أثناء النقل، وإن كان غير ملزم إلا بتغطية حد أدنى مع ضرورة تزويد المشتري بسند النقل، حينها يتحمل المشتري كافة المخاطر والتكاليف اللاحقة بالبضاعة بعد استلامها من البائع⁽³⁾.

(1) فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط ، المرجع السابق ، ص 298.

(2) محمد جميل بيرم ، المرجع السابق ، ص 115.

(3) المرجع السابق ، نفس الموضوع.

في الحالة التي يكون فيها البائع ملزماً بموجب عقد البيع بتسليم البضاعة إلى الناقل، يلتزم البائع بتعيين البضاعة خاصة في البيوع FCA و CPT، لما لذلك من أهمية بالنسبة للمشتري عندما يحتاج للتأمين عليها أثناء شحنها. ومن الممكن تعيين البضاعة مثلاً بتسمية المشتري في سندات النقل بطريقة تربط بين المشتري والبضاعة، وبالتأشير على البضاعة بشكل واضح بما يتضمن الإشارة إلى اسم وعنوان المشتري. إلا أنه عندما يقوم بإرسال بضاعة إلى عدة مشتريين مشحونة في حاوية واحدة، فقد يكون من الصعب في هذه الحالة على البائع تعيين البضاعة الخاصة بكل مشتري قبل الشحن، هنا وطالما أن البضاعة لا تكون معينة لكل عقد من العقود يكون البائع ملزماً بإخطار المشتري بحاوية البضاعة من أجل تعيينها⁽¹⁾. وهذا طبقاً للمادة 32 فقرة 1 من اتفاقية فيينا للبيوع الدولية⁽²⁾.

من جانب آخر، وبموجب المادة 38 فقرة 1 من اتفاقية فيينا للبيوع الدولية، تبدأ الفترة الزمنية التي على المشتري أن يجري فيها فحصاً للبضائع بالسريان، لحظة تسليم البضاعة. أما في الحالة التي يكون فيها مكان التسليم هو ذلك الذي يسلم فيه البائع البضائع إلى الناقل لإيصالها، لا يكون من الممكن للمشتري أن يفحص البضائع عند نقطة التسليم لذلك تسمح المادة 38 فقرة 2⁽³⁾ للمشتري بتأجيل فحصها إلى حين

(1) نسرين سلامة محاسنة، التزام البائع بالتسليم والمطابقة - دراسة في القانون الإنجليزي واتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي للبضائع 1980، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص 140.

(2) المادة 32 فقرة 1 من اتفاقية فيينا "إذا قام البائع وفقاً للعقد أو لهذه الاتفاقية بتسليم البضائع إلى ناقل وإذا كانت البضائع لا يمكن تعيينها بوضوح بأنها المشمولة بالعقد سواء بوجود علامات مميزة عليها أو بمستندات الشحن أو بطريقة أخرى، يجب على البائع أن يرسل للمشتري إخطار بالشحن يتضمن تعيين البضائع"

(3) المادة 38 من اتفاقية فيينا للبيوع الدولية "1- على المشتري أن يفحص البضائع بنفسه أو بواسطة غيره في أقرب مكان ممكن تسمح به الظروف. 2- إذا تضمن العقد نقل البضائع، يجوز تأجيل هذا الفحص لحين وصول البضاعة. 3- إذا غير المشتري وجهة البضائع أو أعاد إرسالها دون أن تتاح له فرصة معقولة لفحصها، وكان البائع يعلم وقت انعقاد العقد باحتمال تغيير وجهة البضاعة أو إعادة إرسالها، جاز تأجيل فحصها إلى حين وصولها إلى المكان الجديد."

وصول البضائع إلى وجهتها النهائية، وهذا ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك، كأن يتم الاتفاق على قيام ممثل عن المشتري بمعاينة البضائع في رصيف ميناء التحميل⁽¹⁾. (DAT): بموجب هذه القاعدة، يوفي البائع بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري بعد تفريغها من وسيلة النقل الواصلة ووضعها تحت تصرف المشتري في محطة نقل طرفية مسماة، سواء أكانت في الميناء أو مكان الوصول المتفق عليه ووضعها تحت تصرف المشتري، فالبائع ملزم بإبرام عقد نقل البضاعة إلى غاية المحطة الطرفية، لكنه غير ملزم بالتأمين على البضاعة. تبعا لذلك يتحمل البائع كافة المخاطر المتعلقة بتوصيل البضاعة وتفريغها في محطة النقل الطرفية في الميناء المسمى أو مكان الوصول النهائي، كما يتولى عمل التخليص الجمركي اللازم للتصدير دون التخليص الجمركي اللازم للاستيراد⁽²⁾.

و هنا

يمكن أن تكون المحطة الطرفية المسماة في القاعدة DAT ميناء من الموانئ سواء كان ميناء بحريا أو نهريا أو جافا. كما يمكن أن تكون مخازن أو محطة حاويات أو محطة سكة حديدية أو محطة شاحنات أو محطة للنقل الجوي.

(DAP) : تعني أن يوفي البائع بالتزامه بالتسليم بوضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري فوق وسيلة النقل المستخدمة في المكان المسمى جاهزة للتفريغ، فيلتزم بالتعاقد على نقل البضاعة على نفقته إلى مكان الوصول المسمى، إلا أنه غير ملزم بالتأمين على البضاعة.

وهكذا يتحمل البائع كافة المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة أثناء رحلتها إلى المكان المسمى مع قيامه باتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير على نفقته الخاصة وتزويد

⁽¹⁾ لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، نبذة عن السوابق القضائية المستندة إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي

للبيضاء، المرجع السابق، ص 116.

⁽²⁾ S.Haddad et collectif EPBI, Op. cité-p 34.

المشتري بسند النقل⁽¹⁾. بالمقابل يتحمل المشتري نفقات تفريغ البضاعة من وسيلة النقل تمهيدا لاستلامها وكذا اتخاذ الإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد، ويتحمل تبعه هلاكها وتلفها منذ تسليمها إليه⁽²⁾.

الجدير بالذكر انه في الحالة التي لا يكون فيها البائع ملزما بموجب العقد بإجراء التأمين على البضاعة، تضع اتفاقية فيينا للبيع الدولية لـ 1980 بمقتضى المادة 32 فقرة 3⁽³⁾ التزاما على البائع بتزويد المشتري بكافة المعلومات المتعلقة بالبضاعة مثل مكان وجود البضاعة وقت الشحن ووقت الوصول، متى طلبها المشتري منه أو اقتضت ذلك طبيعة النشاط التجاري ولو لم يطلبها المشتري على أساس وجود العرف التجاري الذي يلزم البائع بذلك، حتى يتمكن المشتري من إجراء التأمين على البضاعة. فإذا قصر البائع في تنفيذ التزامه ولم يقدّم المعلومات المطلوبة والضرورية وقدم أخرى غير مطلوبة أو قدم المعلومات المطلوبة بشكل جزئي، بحيث أصبح المشتري في وضع لا يمكن معه إجراء التأمين على البضاعة، جاز للمشتري فسخ العقد متى ارتقت مخالفة البائع إلى مرتبة الخرق الجوهرى للعقد، بالإضافة إلى المطالبة بالتعويض متى كان له محل⁽⁴⁾.

(DDP) : معناه أن البائع يوفى بالتزامه بالتسليم، إذا جعل البضاعة المبيعة متاحة للتسليم في المكان المسمى في بلد الاستيراد، وهي لازالت على وسيلة النقل في حالة استعداد للتفريغ. ويلتزم البائع بتحمل كافة المصاريف والمخاطر المتعلقة بتوصيل البضاعة إلى ذلك المكان المسمى، بما فيها الرسوم الجمركية والضرائب، وأية نفقات أخرى تكون مفروضة على عملية استيراد البضاعة⁽⁵⁾، مع تزويد المشتري بسند النقل.

(1) Op.cité , p36.

(2) فاروق ملش ، قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية 2010 ، المرجع السابق ، ص 159.
(3) المادة 32 فقرة 3 من اتفاقية البيع الدولية لـ 1980 " إذا لم يكن البائع ملزما بإجراء التأمين على نقل البضائع فإن عليه أن يزود المشتري عندما يطلب ذلك بجميع المعلومات المتوفرة اللازمة لتمكينه من إجراء ذلك التأمين".

(4) نسرين سلامة محاسنة ، المرجع السابق ، ص 143.

(5) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط ، ص 301.

وعليه بينما يفرض مصطلح EXW على البائع أدنى حد من الالتزامات، فإن مصطلح DDP يفرض عليه أقصى حد من الالتزامات.

الفرع الثاني: النقل متعدد الوسائط ونظام الإعتمادات المستندية.

إن المشاكل الناجمة عن البيوع الدولية المتمثلة أساساً في عدم الثقة المتبادلة بين المصدرين والمستوردين، أي بين البائعين والمشتريين، حيث أن المصدر لا يرغب في التخلي عن المستندات التي تمثل ملكية البضاعة حتى يطمئن إلى دفع الثمن له، والمستورد لا يرغب في الدفع إلى البائع حتى يطمئن إلى سلامة المستندات، وإلى أن وصف البضاعة وكميتها والثمن الوارد فيها مطابق لشروط العقد. أدى إلى ضرورة أن يكون للبنوك دور في تمويل وتسوية هذه البيوع الدولية، فتدخل بين الطرفين لتمنح كلا منهما الثقة المطلوبة. وقد تمخض العرف المصرفي في هذا الشأن عن إيجاد نظام قانوني خاص عرف باسم الاعتماد المستندي⁽¹⁾.

يتصف الاعتماد المستندي منذ ظهوره بأنه نظام نشأ من واقع العمل وبدافع الحاجة إليه ولم يرد له تنظيم في أغلب دول العالم⁽²⁾، مما جعل العادات والعرف والقضاء يحل محله.

فتتح عن ذلك أن اختلفت القواعد التي تحكمه من دولة لأخرى باختلاف الأعراف السائدة فيها وباختلاف اتجاهات القضاء في كل دولة، وهو ما أزعج البنوك والتجار، الأمر الذي أدى إلى تكريس الجهود لتوحيد أحكامه⁽³⁾. فقامت اللجنة المصرفية لعرفة التجارة الدولية سنة 1933 في "فيينا" بوضع القواعد والأعراف الموحدة

(1) يعقوب يوسف صرخوه، عمليات البنوك من الوجهة القانونية في القانون الكويتي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، الكويت، 1988، ص 86.

(2) من التشريعات العربية التي نظمت الاعتماد المستندي، القانون التجاري المصري لـ 1999، القانون التجاري التونسي لـ 1959، القانون التجاري العراقي لـ 1984، القانون التجاري الأردني لـ 1966، القانون التجاري الكويتي لـ 1980: انظر في ذلك زيدومة درياس، الاعتماد المستندي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، عدد 02، جوان 2011، ص 169 و 197 هامش 8-7-6.

(3) بلعيساوي محمد الطاهر، التزامات البنك في الإعتمادات المستندية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، 2012، ص 100.

للاعتماذات المستنديّة، والتي خضعت للمراجعة والتعديل عدة مرات سنة 1983، 1974، 1962، 1951 وسنة 1993 التي دخلت حيز النفاذ في 1 جانفي 1994 والمنشورة في الكتيب رقم 500. وأخيرا تم تعديل القواعد في 1 جويلية 2007 والواردة في الكتيب رقم 600 لغرفة التجارة الدولية⁽¹⁾، والتي تعد وسيلة عملية لا يمكن للبنوك المشتغلة بعمليات التجارة الدولية الاستغناء عنها في كافة عمليات البيع والنقل والتأمين، وإن كانت هذه القواعد تستمد قوتها الملزمة من إرادة وقبول الأطراف المعنية بتطبيقها والخضوع لأحكامها، فهي لا تنطبق تلقائيا ما لم يفصح أصحاب الشأن عن رغبتهم في ذلك. وهو ما نصت عليه المادة 1 من النشرة 600⁽²⁾.

عرفت النشرة 600 الاعتماد المستندي في المادة 2 فقرة 8 أنه " أي ترتيب مهما كانت تسميته أو وصفه يجوز بمقتضاه للمصرف (البنك المنشئ) الذي يتصرف إما بناء على طلب وتعليمات أحد عملائه الأمر أو بالأصالة عن نفسه:

1- بدفع إلى / أو لأمر طرف ثالث (المستفيد) أو يقبل ويدفع سحبا أو سحبات مسحوبة من المستفيد.

2- يفوض مصرفا آخر بدفع أو قبول ودفع هذا السحب / السحوبات.

3- يفوض مصرفا آخر بالتداول مقابل مستند / مستندات منصوص عليها شريطة أن تكون هذه المستندات مطابقة تماما لشروط الاعتماد⁽³⁾.

ومن التعريفات الفقهية الواردة بشأن الاعتماد المستندي، أنه " عقد بين البنك وعميله الأمر يلزم البنك بإصدار خطاب إلى شخص ثالث (المستفيد) يلتزم فيه البنك

(1) بلعيساوي محمد الطاهر ، التزامات البنك في الاعتمادات المستنديّة، المرجع السابق ، ص 102.

(2) القواعد والعادات الموحدة للاعتمادات المستنديّة الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، نشرة رقم 600 لسنة 2007، نسخة عربية ، ترجمة مكتب الخامي عيسى دلال وشركاؤه (RUU :600) المادة 1: "إن القواعد والعادات الموحدة للاعتمادات المستنديّة الصادرة عن غرفة التجارة الدولية 2007 سوف تنطبق على جميع أنواع الاعتمادات المستنديّة بما فيها خطابات الاعتماد بالضمان طالما أن شروط الاعتمادات المستنديّة قد احتوت نصا بهذا المعنى وتعتبر هذه القواعد ملزمة لكافة الأطراف المعنية ما لم تنص شروط الاعتمادات المستنديّة على ما يخالف ذلك."

(3) وهي ذاتها المادة 2 من نشرة غرفة التجارة الدولية رقم 500 لـ 1993.

التزاما مستقلا بأن يدفع أو يقبل خلال أجل معين الكميالات أو الشيكات التي يسحبها المستفيد في حدود مبلغ معين مقترنة بمستندات تمثل البضاعة المنقولة أو المعدة للنقل يحتفظ بجيازتها على سبيل الضمان"⁽¹⁾.

من خلال هذه التعريفات يتضح أمرين مهمين:

1- الاعتمادات المستندية عمليات تتضمن الأطراف التالية:

* الأمر: وهو المشتري طالب فتح الاعتماد ويكون الاعتماد في شكل عقد بينه و بين البنك فاتح الاعتماد، حيث يتم فتحه بشروط متفق عليها مسبقا مع البائع وقد عرفته المادة 2 فقرة 2 من النشرة 600 "الطرف الذي بناء على طلبه يصدر الاعتماد".
* البنك المصدر: ويسمى أيضا البنك المراسل، وهو البنك الذي يقدم إليه المشتري طلب فتح الاعتماد، ويقوم تبعا لذلك بإرسال خطاب الاعتماد للمستفيد "البائع" مباشرة أو عن طريق بنك آخر "البنك المراسل" وقد عُرف في الفقرة 10 من المادة 2 من النشرة 600 أنه "البنك الذي يُصدر الاعتماد بناء على طلب الأمر بفتح الاعتماد أو بالأصالة عن نفسه".

* المستفيد: هو البائع أو المصدر الذي يفتح الاعتماد لمصلحته حيث يسحب مبلغ الاعتماد في المدة المتفق عليها متى قدم المستندات الخاصة بالبضاعة والمطابقة لمضمون الاعتماد المستندي⁽²⁾. و قد عرفته الفقرة 4 من المادة 2 من النشرة 600 أنه: "الطرف الذي يصدر الاعتماد لصالحه".

قد يتضمن الاعتماد المستندي أطرافا أخرى، حيث يشترط أن يتم تأييد الاعتماد من قبل بنك - قد يكون البنك المراسل أو بنك آخر - كما أن إبلاغ الاعتماد إلى المستفيد قد يكون بطريقة غير مباشرة، مما يستدعي تدخل بنك مراسل وهذا الأخير يقتصر دوره

⁽¹⁾ تعريف محمد اليماني، الاعتماد المستندي والطبيعة القانونية للترام البنك، دار النهضة العربية، القاهرة، 1975، ص 15 مشار إليه

لدى زيدومة درياس، المرجع السابق، ص 170.

⁽²⁾ زيدومة درياس، المرجع السابق، ص 172.

على مجرد الإبلاغ فيكون البنك مبلغا، وقد يفوض بالقيام بدفع قيمة الاعتماد لصالح المستفيد في مقابل مجموعة المستندات المطابقة لما أشرط في الاعتماد⁽¹⁾.
 هذه العلاقات تؤكد دور الاعتماد المستندي في تمويل التجارة الخارجية، واعتباره الإطار الذي يحظى بالقبول من جانب سائر الأطراف الداخلين في ميدان التجارة الدولية مما يحفظ مصلحة هؤلاء الأطراف جميعا من مصدرين ومستوردين. فبالنسبة للمصدر يكون له الضمان - بواسطة الاعتماد المستندي - بأنه سوف يقبض قيمة البضائع التي يكون قد تعاقد على تصديرها وذلك فور تقديم سند نقل البضاعة إلى البنك الذي يكون قد بلغه بالاعتماد. وبالنسبة للمستورد فإنه يضمن كذلك أن البنك الفاتح للاعتماد لن يدفع قيمة البضاعة المتعاقد على استيرادها إلا بتقديم سند نقل البضاعة بشكل مستكمل للشروط الواردة في الاعتماد المستندي المفتوح لديه.

لذلك أدرج المشرع الجزائري الاعتماد المستندي كطريقة إلزامية لدفع مقابل الواردات لأول مرة في المادة 69 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009⁽²⁾. حيث نصت في فقرتها الأولى " يتم دفع مقابل الواردات إجباريا فقط بواسطة الائتمان⁽³⁾ المستندي ".
 وقد تم تعديل المادة 69 هذه بموجب المادة 4 من قانون المالية التكميلي لسنة 2010⁽⁴⁾ التي أدخلت بعض المرونة على إلزامية الدفع عن طريق الاعتماد المستندي⁽⁵⁾.

(1) بلعيساوي الطاهر ، المرجع السابق ، ص 10.

(2) الأمر رقم 09-01 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009-ج ر عدد 44.

-Note n°16 /DGC//2009, Banque d'Algérie : une note publiée au premier semestre 2009, fait mention de paiement par « remise documentaire » ou par « crédit documentaire ».

وكانت المحكمة العليا قد أصدرت قرارا بتاريخ 2002/01/04، ملف رقم 357395 قرارا يقضي بأن "يخضع العمل بصيغة تسليم المستندات المختلفة عن صيغة الإعتماد المستندي للقواعد والعادات المألوفة الموحدة الصادرة عن الغرفة التجارية الدولية الخاصة بالوفاء بالديون الناتجة عن المبادلات التجارية الدولية."، مجلة المحكمة العليا عدد 2006، ص 325.

(3) استعمل المشرع الجزائري عبارة الائتمان المستندي عوض الاعتماد المستندي، خلافا لما ورد في النشرة 600 وما قبلها الصادرة عن غرفة التجارة الدولية.

(4) الأمر رقم 10-01 المؤرخ في 26 أوت 2010 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2010 ج ر عدد 49.

(5) أنظر في ذلك زيدومة درياس ، المرجع السابق ، ص 191، 192.

2- العنصر الجوهرى فى الاعتمادات المستندية هو المستندات التى تمثل البضاعة. ومن هذه المستندات استمدت الاعتمادات المذكورة اسمها، كما أنها محور العلاقات بين أطراف الاعتماد المستندي، فمن أجل الحصول عليها يتعاقد المستورد مع البنك على فتح الاعتماد، ويصدر البنك خطاب الاعتماد إلى المصدر المستفيد متضمنا تعهده بالدفع إذا قدم له المصدر هذه المستندات مطابقة لشروط الاعتماد وإلا فإن البنك يتمتع عن الدفع⁽¹⁾. عليه فإن البنوك تتعامل بالمستندات لا بالبضائع وهذا راجع إلى مبدأ الاستقلال الذى يعنى أن التزام البنك بأداء مبلغ الاعتماد يتوقف على تقديم المستندات المطلوبة دون النظر إلى البضائع أو الاحتجاج بعقد البيع بين البائع والمشتري، مما يفرض على البنك القيام بالتزامه بغض النظر عن علاقته بالعميل أو علاقة العميل بالمستفيد، وهو المبدأ الذى أكدته الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية⁽²⁾. من ثم فإن البنك لا ينظر فى البضاعة أو يعاينها للتأكد من مطابقتها لشروط الاعتماد، فيما أن التعامل بموجب الاعتماد يتم بالمستندات وليس بالبضاعة. ليس مفروضا على البنك أن يبذل تحريات خاصة للتحقق من صدق ما تتضمنه المستندات المقدمة إليه من بيانات⁽³⁾.

تتضح أهمية المستندات فى عمليات الاعتمادات المستندية من خلال كيفية تنفيذ هذه الاعتمادات عبر المراحل التالية:

- لقد أعفى المشرع الجزائرى بموجب المادة 44 من قانون المالية التكميلى لـ 2010 استيراد بعض المواد من إلزامية الدفع عن طريق الاعتماد المستندي والتمثلة فى الواردات من المواد الداخلة فى الصنع وقطع الغيار التى تقوم المؤسسات المنتجة باستيرادها بشرط أن تتعلق تلك الواردات حصريا بمتطلبات عمليات الإنتاج وألا تتجاوز الطلبات الجمعة السنوية المحققة فى هذا الإطار مبلغ مليونى دينار جزائرى (2.000.000 دج) بالنسبة لنفس المؤسسة كما استثنى الواردات المتعلقة بالخدمات من إلزام الدفع عن طريق الاعتماد المستندي⁽¹⁾ يعقوب يوسف صرحوه ، عمليات البنوك من الوجهة القانونية فى القانون الكويتى ، المرجع السابق ، ص 95.

⁽²⁾ المادة 4 من النشرة 600 المقابلة للمادة 3 من النشرة 500 : " أ- الاعتماد بطبيعته عملية مستقلة عن عقد البيع أو غيره من العقود التى قد تستند إليها المصارف بأى حال غير معنية أو ملزمة بمثل ذلك العقد حتى لو تضمن الاعتماد أى إشارة بأى شكل إلى ذلك العقد. وبناء عليه فإن تعهد المصرف بالوفاء أو بالتداول أو بأداء أى التزام آخر بموجب الاعتماد لا يكون خاضعا لأى ادعاءات أو حجج من طالب الإصدار ناتجة عن علاقاته بالمصرف المصدر أو المستفيد.....".

⁽³⁾ C.A : Aix-en Provence -2 ch – 8 Avril 2004- obs : Philippe Godin – DMF n° 649-Juin 2004-P :499 : « Il existe une autonomie entre l'engagement bancaire à l'égard du rapport acheteur- vendeur et une non-conformité de la marchandise livrée ne saurait autoriser le banquier à refuser l'exécution du crédit sauf à établir l'existence d'une fronde qui affecterait le crédit. »

1- طلب فتح الاعتماد: متى أبرم عقد البيع وتعهد المشتري فيه بفتح الاعتماد، فإنه يتوجه إلى البنك طالبا منه أن يفتح اعتمادا لصالح البائع وفقا للشروط التي اتفق عليها مع البائع، والتي يذكرها المشتري في طلبه الموجه إلى البنك، كي يقبل البائع تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد البيع. والمشتري في سعيه للبنك ينفذ التزاماته كمشتري. وأما البنك ففي قبوله الطلب وفتح الاعتماد إنما ينفذ التزامه قبل المشتري الذي نشأ بموجب الاعتماد.

تبدأ العملية بملء المشتري طلب فتح الاعتماد، وهو نموذج مطبوع يعده البنك مقدما يتضمن البيانات الأساسية لعقد فتح الاعتماد، والتي تختلف باختلاف ظروف كل عملية كتعيين المستفيد ومدة صلاحية الاعتماد والمستندات اللازم تقديمها لتنفيذه وكيفية هذا التنفيذ، إما نقدا أو بالقبول أو بالخصم، ومتى قبل البنك طلب العميل، إنعقد بينهما عقد الاعتماد المستندي ورتب ذلك في ذمة كل منهما الالتزامات المقررة لهذا العقد.

2- إصدار خطاب الاعتماد: متى انعقد الاعتماد تعين على البنك إصدار خطاب الاعتماد والذي يتضمن كافة العناصر التي تحدد حقوق المستفيد والالتزامات التي يتعين عليه تنفيذها للمطالبة بالحق الثابت به.

3- إرسال خطاب الاعتماد للمستفيد بالخارج: متى أصدر البنك الاعتماد تعين عليه إرسال خطاب الاعتماد للبائع "المستفيد" فلا تبرأ ذمة البنك من تنفيذ هذا الالتزام إلا متى أرسل خطاب الضمان بالفعل للمستفيد سواء أرسله بنفسه أو - وهو الغالب - استعان ببنك آخر يكون فرعا له أو مراسلا ببلد المستفيد ليتولى توصيل الخطاب، إذ لا يلتزم البنك أمام المستفيد ولا ينشأ للمستفيد أي حق قبل ذلك البنك إلا بإرسال الخطاب ووصوله إليه، ليكون المشتري قد نفذ التزامه الناشئ عن عقد البيع في مواجهة البائع منذ تاريخ وصول الخطاب للمستفيد⁽¹⁾.

(1) أسامة عطوط، الإطار القانوني للاعتمادات المستندية، ورقة عمل مقدمة في مؤتمر وورش عمل: "التحكيم في منازعات الاستثمار وعقود التجارة الدولية"، جويلية 2011- الإسكندرية، منشور في موقع مركز العدالة للتحكيم والاستشارات القانونية:

<http://adalacenter.com/index.php?>

4- إرسال المستفيد المستندات خلال مدة صلاحية الاعتماد: يتعين على المستفيد "البائع" - كي ينفذ البنك الاعتماد - أن يحترم شروط خطاب الاعتماد ، بأن يقدم للبنك المستندات المطلوبة خلال الموعد المحدد فيه، فإن فعل ذلك، فلا يجوز للبنك أن يعطل التنفيذ لأي سبب، ولو بأمر المشتري، ولا بسبب يرجع لعقد الاعتماد أو بسبب يرجع إلى عقد البيع أو تنفيذه.

ويلتزم المستفيد بتقديم المستندات خلال الأجل الذي ينتهي به التزام البنك أمام المستفيد وهو تاريخ يشترطه المشتري الأمر ويضمن به أن البائع لن يحصل على المبلغ إلا متى نفذ ما عليه، أي شحن البضاعة وإبرام التأمين وغير ذلك في الموعد المتفق عليه⁽¹⁾.

5- فحص البنك فاتح الاعتماد للمستندات: يلتزم البنك فاتح الاعتماد أمام عميله بفحص المستندات المقدمة له من قبل المستفيد تنفيذاً للاعتماد، وهو من الإلتزامات الهامة التي تقع على البنك، حيث أن دوره يقتصر على فحص المستندات دون غيرها. و يتولى البنك فحص المستندات مدفوعاً بمصلحته الخاصة، وكذلك بمصلحة عميله "المشتري". تتمثل مصلحة عميله في أن المستندات هي دليل البائع على تنفيذه التزاماته الناشئة عن عقد البيع، أما مصلحة البنك الخاصة فتتمثل في أن البنك لا يستطيع أن يطالب العميل بما دفعه إلى البائع ما لم يقدم للعميل المستندات المطابقة لتعليماته، كما أن هذه المستندات تمثل في ذاتها حيازة للبضاعة، ومن ثم تضمن للبنك حقوقه في حال رفض المشتري أو عجزه عن استيلاء المستندات أو دفع حقوق للبنك، لما للبنك من حق رهن على المستندات⁽²⁾.

6- قبول البنك فاتح الإيعتماد المستندات وتنفيذ الإيعتماد:

(1) المرجع السابق ، نفس الموضوع.

(2) بختيار صابر بايز حسين، مسؤولية المصرف في الإيعتماد المستندي والمخاطر التي تواجهه، دار الكتب القانونية، مصر، 2010،

للبنك فاتح الإعتقاد رفض المستندات أو قبولها، ففي حالة رفضها لعدم سلامتها أو عدم مطابقتها وعدم استطاعة المستفيد تصحيح المخالفات التي شابها. انتهى الإعتقاد بانقضاء مدته، أما في حالة قبول البنك لتلك المستندات، فيتعين عليه تنفيذ الإعتقاد. و يتمّ تنفيذ الإعتقاد بأربع وسائل:

أ- إما بالدفع الفوري للمبلغ الوارد بالإعتقاد ويتم ذلك نقداً أو بشيك أو بالقيود في حساب المستفيد، إن كان له حساب لدى البنك الذي ينفذ الإعتقاد.
ب- وإما بالدفع المؤجل، أي أن المستفيد لا يحصل على المقابل إلا بعد أجل من تقديمه المستندات المطابقة.

ج- وإما بالقبول، أي بتعهد البنك الفاتح بقبول السفتجة التي يسحبها عليه البائع تنفيذاً للإعتقاد، وذلك نظير حصول البنك "المسحوب عليه" على المستندات بعد أن يتأكد من مطابقتها لشروط الإعتقاد.⁽¹⁾

بوضع هذا القبول، ينتهي تنفيذ الإعتقاد وتدفع قيمة السفتجة في ميعاد استحقاقها. وفي بعض الأحيان يقوم المستفيد بخضم السفتجة⁽²⁾ بعد قبولها لدى بنك آخر، ويتحمل هو بذلك مصاريف الخضم، أو يقوم بتظهيرها إلى الغير إذا كانت لأمر أو بتسليمها إذا كانت للحامل فيتمّ تداولها حتى يأتي ميعاد إستحقاقها، حيث يكون البنك القابل ملزماً بدفع قيمتها للحامل الأخير الذي تقدّم له بها⁽³⁾.

من هنا يظهر الدور الفعال للمستندات، إذ أنّها الدليل الوحيد الذي يقنع المستورد بأن المصدر قد نفذ التزامه بتسليم البضاعة لدى حصوله على الثمن عن طريق البنك وفقاً لشروط البيع المبرم بينهما. كما أن المستندات من وجهة نظر البنك تعطيه ضماناً فعّالاً لأن حيازتها تمثل حيازة البضاعة.

(1) أسامة عطوط، المرجع السابق، نفس الموضوع.

(2) الخضم هو نوع من الأعمال المصرفية النموذجية، يتكون من الوفاء بقيمة الأوراق التجارية الآجلة قبل حلول موعدها، بحيث تقتطع من قيمتها الفائدة المستحقة من تاريخ الخضم حتى تاريخ الإستحقاق: يعقوب يوسف صرخوه، عمليات البنوك من الوجهة القانونية في القانون

الكويتي، المرجع السابق، ص 137

(3) مختيار صابر بايز حسين، المرجع السابق، ص 208.

من بين المستندات التي يجب أن يقدمها المصدر "البائع"، سندات النقل، وقد أدى ظهور النقل متعدد الوسائط إلى نوع من الإرتباك في شأن طرق تمويل الببوع الدولية التي تستخدم هذا النوع من النقل وثار التساؤل حول جدوى نظام الإعتماد المستندي التقليدي حيث ظلت البنوك فترة من الزمن تعتبر أن سند الشحن هو الأساس الذي قامت عليه الإعتمادات المستندية للدور الذي يؤدّيه في تمثيل البضاعة، ومن ثمّ فإنّ تقديمه هو الذي يؤدّي إلى تقديم التسهيلات الإئتمانية ممّا جعل البنوك تنظر بريّة إلى سندات النقل متعدد الوسائط عند أول ظهورها، فكانت قواعد العادات والممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية ل1962 تشترط أن يكون سند النقل هو سند الشحن التقليدي، إذ لم تكن البنوك تقبل وثائق النقل المشترك، أو أي صور أخرى من وثائق النقل لعدم دراية البنوك بهذه الوثائق الجديدة⁽¹⁾.

لذلك وبمناسبة إصدارها للقواعد الموحدة بالإعتمادات المستندية ل1974، ضمّنت غرفة التجارة هذه النشرة لأول مرة نصّاً خاصّاً بوثائق النقل المشترك "المادة 23"، ثمّ أضافت بموجب مراجعة 1983 نصوصاً هامّة لمعالجة مشكلة عدم قبول البنوك لوثائق النقل المشترك في مجال الإعتمادات المستندية. حيث نصّت على عدم جواز رفض البنك لوثيقة النقل التي:⁽²⁾

أ- تحمل عنواناً مثل "سند شحن للنقل المشترك"، "وثيقة نقل مشترك" أو سند شحن للنقل المشترك أو سند شحن ميناء إلى ميناء". فأجازت هذه القواعد للبنوك أن تقبل أي وثيقة نقل مشترك، طالما أنّها صدرت عن ناقل يأخذ على عاتقه مسؤولية النقل بأكمله.

ب- تشير إلى مكان غير ميناء الشحن، يُعيّن لأخذ الناقل البضاعة في حراسته، و/أو مكان آخر للوصول النهائي غير ميناء التفريغ.

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 306

(2) المادة 25 فقرة ب من قواعد العادات والممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية ل1983.

ج- و/أو تشير إلى بعض أو كل شروط النقل، عن طريق الإحالة إلى مصدر معين أو وثيقة أخرى غير وثيقة النقل المشترك ذاتها مثل "النموذج القصير"، "وثيقة نقل ظهرها على بياض".

د- و/أو تتعلق ببضائع على غرار تلك المعبأة داخل الحاويات أو على الطباي، أو ما شابه ذلك.

ه- و/أو تتضمن العبارة "مقصود" أو أي تعليق آخر مشابه، فيما يتعلق بالسفينة أو وسائل النقل الأخرى، أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

غير أن هذه القواعد- ل 1983- أجازت للبنوك أن ترفض قبول وثيقة النقل الصادرة في حالة النقل البحري أو النقل بأكثر من واسطة واحدة، شريطة أن يكون بينها نقل بحري وذلك إذا ذكر في الوثيقة:⁽¹⁾

1/ أنها صادرة بناء على مشاركة إيجار. و/أو

2/ أن السفينة الناقلة تعتمد في قوة دفعها على الشراع.

ثم عالجت قواعد 1983 مسألة عدم قبول البنوك لوثائق النقل التي يصدرها الوكيل بالعمولة FIATA للنقل، فأجازت البنوك قبول هذه الوثائق بشرط أن تكون سندات شحن مجازة من غرفة التجارة الدولية، وأن تكون موقّعة من قبل الوكيل بالعمولة للنقل مبيناً فيها أنه يتصرف بصفته ناقلاً أو وكيلاً عادياً، وليس وكيلاً بالعمولة عن ناقل مسمى في الوثيقة⁽²⁾.

بعد ذلك كرّست غرفة التجارة الدولية دور سند النقل متعدد الوسائط في تمثيل البضاعة بمقتضى التعديلات التي أدخلت في أول يناير 1993 على القواعد الموحدة الخاصة بالإعتماد المستندي. فعلى عكس القواعد القديمة لـ 1984 التي كانت لا تعترف إلاّ بسند الشحن "فياتا"، أصبحت القواعد والأعراف الموحدة للإعتمادات المستندية ل

(1) المادة 25 فقرة ج من قواعد العادات والممارسات الموحدة الخاصة بالإعتمادات المستندية ل 1983.

(2) المادة 25 فقرة د من قواعد 1983.

1993 "النشرة 500" تعترف بكل وثائق النقل متعدد الوسائط في مادة مستقلة هي المادة 26-و التي حلت محلها المادة 19 من النشرة 600 المتضمنة الأصول والأعراف الموحدة للإعتمادات المستندية ل 2007-على نحو يتفق في كثير من الجوانب مع المادة 23 من نفس النشرة 500 التي كانت تعالج سند الشحن، والتي تقابلها المادة 20 من النشرة 600. وفقا لحكم المادة 26، إذا تطلب الإعتماد سند نقل متعدد الوسائط، فإن البنوك تقبل مستند النقل أيا كانت تسميته الذي تتوافر فيه الشروط والبيانات التي ذكرتها نفس المادة 26 وهي تتفق نوعا ما مع الشروط والبيانات التي أوجبت المادة 23 من النشرة 500 توافرها في سند الشحن لكي تقبله البنوك. وإن كانت المادة 26 (أ) 2، قد قرّرت قبول البنك لسند النقل متعدد الوسائط الذي ينص على استيلاء بضاعة لتحميلها، دون أن تشترط إضافة بيان على السند عند تحميل البضاعة، يتضمن تاريخ التحميل.⁽¹⁾ في حين أن المادة 19/أ/2 من النشرة 600 أوجبت وجود ختم أو تدوين يبين التاريخ الذي تمّ فيه إمّا إرسال البضاعة أو تسلّمها بالعهدّة أو تحميلها على متن السفينة، فجاءت بحكم أكثر ملائمة للنقل متعدد الوسائط.

وكان حكم المادة 23(أ)2 من النشرة 500 يوجب إثبات التحميل على متن السفينة بتدوين ملاحظة على سند الشحن يبين تاريخ تحميل البضاعة على متن السفينة⁽²⁾، وذلك إذا لم يكن سند الشحن متضمّنا ما يفيد تحميل البضاعة بالفعل. كما أوجبت المادة 23(د)2 من النشرة 500، وبعدها المادة 20(ج) من النشرة 600 على البنوك أن تقبل سند الشحن الذي يتضمّن تغيير السفينة الناقلة، ولو كان الإعتماد يحظر تغيير السفينة إذا كان السند يتضمّن ما يفيد إحتفاظ الناقل لنفسه بالحق في تغيير السفينة الناقلة سواء تم شحن البضائع في حاويات أو عربة مقطورة أو صندل.

(1) حسام الدين عبد الغني الصغير، المرجع السابق، ص 91

(2) وهو ما أكدته المادة 20/أ/2 من النشرة 600.

بالمقابل فإن قبول سند النقل متعدد الوسائط الذي يتضمن تغيير وسيلة النقل بالمخالفة لشروط الإعتماد مشروط وفق المادة 26 (ج) من النشرة 500 وكذا المادة 19 (ج)/1 من النشرة 600 بأن يغطي سند النقل متعدد الوسائط عملية النقل بأكملها. ومن ثم فإن البنوك لا تقبل سند النقل متعدد الوسائط الذي يتضمن تغيير وسيلة النقل بالمخالفة لإرادة العميل والبنك فاتح الإعتماد إلا إذا كان سند النقل متعدد الوسائط يغطي عملية النقل بأكملها. فعندئذ سوف يقوم متعهد النقل في المسافنة بتنفيذ العملية بواسطة التعاقد الفرعي مع ناقلين آخرين ويتحمل المسؤولية عن النقل برمته. وقد جاءت المادة 19 من النشرة 600 على النحو الآتي⁽¹⁾ :

"أ- مستند النقل الذي يشمل واسطتي نقل مختلفتين على الأقل "مستند نقل متعدد الوسائط" مهما كانت تسميته، يجب أن يظهر أنه:

1- يبين إسم الناقل وأن يتم توقيعه من قبل:

- الناقل أو وكيل معين بالنيابة عن الناقل أو
- الربان أو وكيل معين بالنيابة عن الربان.

إن أي توقيع من الناقل أو الربان أو الوكيل يجب أن يعرف على أنه توقيع ذلك الناقل أو الربان أو الوكيل.

إن أي توقيع للوكيل يجب أن يبين فيما إذا كان الوكيل قد وقع بالنيابة عن الناقل أو بالنيابة عن الربان.

2- يبين أن البضاعة تم إرسالها أو تسلمها بالعهد، أو تحميلها على متن السفينة في المكان المنصوص عليه في الإعتماد وذلك بموجب:

- عبارات مطبوعة مسبقا، أو

(1) نظرا لأهمية المادة 19 من النشرة 600، إرتأينا أن نوردتها كاملة في المتن، باعتبارها حلاً للمشكلات التي تواجه البنوك بمناسبة النقل متعدد الوسائط.

- ختم أو تدوين يبين التاريخ الذي تم فيه إرسال البضاعة أو تسلّمها بالعهدّة أو تحميلها على متن السفينة.

يعتبر تاريخ إصدار مستند النقل هو تاريخ الإرسال أو التسلم بالعهدّة أو التحميل على متن السفينة وتاريخ الشحن. ولكن إذا بيّن مستند النقل بموجب ختم أو تدوين تاريخ الإرسال أو التسلم بالعهدّة أو التحميل على متن السفينة. في هذه الحلة يعتبر ذلك التاريخ هو تاريخ الشحن.

3- يبين مكان الإرسال أو تسلّم بالعهدّة أو التحميل ومكان الوصول النهائي المحدّدين في الإعتماد حتى لو:

أ- نصّ مستند النقل، بالإضافة إلى ذلك على مكان آخر للإرسال أو التسلم بالعهدّة أو التحميل، أو مكان وصول نهائي، أو

ب- نصّ مستند النقل على عبارة "مقصود" أو ما شابه ذلك فيما يتعلق بالسفينة أو ميناء التحميل أو ميناء التفريغ.

4- يكون مستند النقل الأصلي الوحيد أو إذا صدر مستند النقل من أكثر من نسخة أصلية واحدة أن تكون المجموعة الكاملة كما هو مبين في مستند النقل.

5- أن يتضمّن شروط وأحكام النقل أو أن يشير إلى مرجع آخر يحتوي على شروط وأحكام النقل" مستند نقل مختصر أو خالي من البيانات على خلفه" ولن يتمّ فحص شروط وأحكام النقل .

6- ألا يحتوي على أيّ بيان إلى أنه خاضع لعقد استتجار.

ب- لغايات هذه المادة ، تعني كلمة "تغيير الناقل" التفريغ من واسطة نقل وإعادة التحميل في واسطة نقل أخرى (سواء كانت وسائط نقل مختلفة أم لا) خلال عملية النقل من مكان الإرسال أو تسلّم العهدّة أو الشحن إلى جهة الوصول النهائي المنصوص عليها في الإعتماد.

ج-1/ يمكن أن يشير مستند النقل أن البضائع سوف أو من الممكن أن يتمّ تغيير ناقلتها

شريطة أن يتم تغطية كامل عملية النقل بنفس مستند النقل الواحد.

2/ إشارة مستند النقل أن تغيير الناقل سوف أو من الممكن أن يحصل، يعتبر مقبولاً حتى لو منع الإعتماد تغيير الناقل."

من خلال المادة 19 يتضح أن القواعد الموحدة للإعتمادات المستندية بقبولها سند النقل متعدد الوسائط، تؤدي إلى اعتباره ممثلاً للبضاعة قانوناً. إلا أنه تبقى إشكالية الصفة التي يوقع بها متعهد النقل متعدد الوسائط سند النقل، لكي تقبله البنوك. إذ كانت القواعد الصادرة سنة 1984- كما سبقت الإشارة- لا تقبل السندات الصادرة من الوكيل بالعمولة للنقل إلا إذا وقع عليها باعتباره ناقلاً أو وكيلاً عن الناقل، وبذلك يتحول متعهد النقل إلى ناقل متعاقد مسؤول فقط عن أفعاله الشخصية، وليس عن أفعال الغير، أي مسؤولاً عن المرحلة التي تواجدت فيها البضائع بين يديه وليس على النقل بأكمله. بذلك تنتفي وحدة النقل المرجو تحقيقها من سند النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾.

في حين عاجلت النشرة 500 سندات النقل الصادرة عن الوكيل بالعمولة للنقل وقررت قبول هذه السندات التي يوقع عليها الوكيل بالعمولة للنقل مادام أن هذا التوقيع كان بصفته متعهداً أو قائماً بالنقل متعدد الوسائط⁽²⁾. كما مكنت النشرة 600 ل 2007 أي شخص آخر غير الناقل أو المالك أو ربان السفينة أو المؤجر من إصدار وثيقة النقل شريطة أن تتوافق هذه الوثيقة مع متطلبات المادة 19 من النشرة⁽³⁾.

(1) سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 125.

(2) المادة 30 من النشرة 500.

(3) المادة 14 فقرة "ل" من النشرة 600.

الباب الثاني

أحكام مسؤولية

منعہر النقل منعہر الوسائط

الباب الثاني:

أحكام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

في النقل متعدد الوسائط حيث أصبحت الحاوية أكثر العوامل فعالية لإنشاء سلسلة نقل طويلة من الباب إلى الباب، يكون من الأهمية لإلقاء عبء المسؤولية، ليس فقط إثبات الضرر وإنما إثبات مصدره وتحديد المرحلة التي وقع فيها. هذا الإثبات لا يمكن تحقيقه عملاً من دون فتح الحاوية وهذا ما لا يحدث إلا عرضاً. لذلك كان لا بد أن يتحمل متعهد النقل متعدد الوسائط المسؤولية من أول الرحلة إلى نهايتها بغض النظر عن معرفة مكان وقوع الضرر أو عدم معرفته. وهي مسؤولية مصدرها عقد النقل متعدد الوسائط ناتجة عن إحلال متعهد النقل بالتزامه بتسليم البضاعة للمرسل إليه بالحالة التي استلمها عليها، فيكون مخطئاً بمجرد حصول الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم أثناء وجود البضاعة في عهده. لذلك تطرح مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، مسألة النظام الذي تقوم عليه من حيث طبيعته، فيما إذا كان يحقق الوحدة المرجوة، أم أنه يجسد التجزئة والتعدد تبعاً لتعدد الوسائط. ومن حيث أساس المسؤولية في حد ذاتها، ومدى ملائمة الأساس الوارد في الإتفاقيات الدولية سواء الأحادية أو المتعددة الوسائط لطبيعة نشاطه أي حينما ينظم النقل من الباب إلى الباب.

وسعيًا لمنع متعهد النقل متعدد الوسائط من اللجوء إلى تحديد مسؤوليته أو الإعفاء منها تهرباً من مطالبة صاحب الحق على البضاعة في التعويض، فإنه لا بد من تحديد قانوني لمسؤوليته بوضع حد أقصى للتعويض الذي يلتزم به في حال ثبوت مسؤوليته (الفصل الأول).

قد تتاح لمتعهد النقل متعدد الوسائط امكانية دفع مسؤوليته، متى ثبت أن الضرر لا يرجع إلى خطئه أو خطأ تابعيه، حتى لا يكون هناك إهدار لأي حماية لمتعهدي النقل،

إذ أن الغاية من أي نظام نقل دولي هو تحقيق التوازن بين المرسلين ومقدمي خدمات النقل لتحديد بذلك الطريقة التي ينفي بها مسؤوليته.

إذا كان الصراع القائم بين الناقلين والمرسلين أدى إلى ميل الناقل إلى تغطية مسؤوليته بوثائق تأمين تضمن سداد التعويضات، فإنه بظهور النقل متعدد الوسائط واختلاف المسؤوليات تأكدت الحاجة إلى تغطية مسؤولية متعهد النقل بتأمين يتناسب مع هذا الكيان القانوني في مواجهة المتعاملين معه، حيث تلتزم شركة التأمين بدفع مبلغ التعويض للمضروب.

ولن تكتمل دراسة أحكام المسؤولية إلا بالتطرق إلى دعوى المسؤولية للبحث في إجراءات رفع الدعوى، حالات سقوطها وفي المحاكم المختصة بالنظر في الدعاوى المرفوعة ضد متعهد النقل. مع احتفاظ حق الطرفين في اللجوء إلى طريقة بديلة للفصل في نزاعات المسؤولية، والمتمثلة أساس في التحكيم "الفصل الثاني".

الفصل الأول:

نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

يعدّ نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، أهم موضوعات هذا النمط من النقل لما يطرحه من صعوبات حول طبيعة هذا النظام واختلاف طبيعة المسؤولية باختلاف نوع الضرر الحاصل للبضاعة. لذلك فإن أساس المسؤولية وطبيعة نظامها تثير نقاشا حادا بين الدول كلما كانت محاولة وضع نظام يحكم النقل متعدد الوسائط. خاصة أن من أهم أهدافه هو وحدة المسؤولية التي لا تتحقق إلا بوحدة نظامها المحدد ابتداء والمعروف عند إبرام العقد، ووحدة أساسها القانوني الذي يتناسب مع مهمة متعهد النقل والمتمثلة في تنظيم النقل من الباب إلى الباب. وذلك بعد تحديد ماهية الضرر فيما إذا كان هلاكاً أو تلفاً أو ضرراً إقتصادياً ناجماً عن التأخير.

ما يميز قانون النقل أن الطبيعة القانونية للمسؤولية وحدودها، هما مفهومان متلازمان. حيث أن إقامة التوازن بين مصلحة متعهد النقل ومصالح أصحاب الحق على البضاعة تستدعي الخروج عن الأصل في تناسب التعويض عن الضرر مع الضرر الحاصل وتقرير حدود قانونية تتناسب مع المخاطر المرتبطة بالنقل متعدد الوسائط ومع وحدة النقل.

لذلك سنتطرق من خلال هذا الفصل إلى الطبيعة القانونية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، سواء تعلق الأمر بأساسها القانوني أو بطبيعة نظامها "المبحث الأول". ثم إلى الحدود القانونية لهذه المسؤولية، بمعنى الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به متعهد النقل متعدد الوسائط، وما يطرحه ضابط التعويض من إشكالات "المبحث ثاني".

المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

يبدأ النطاق الزمني لمسؤولية متعهد النقل من لحظة استلامه البضائع وأخذها في حراسته، وهي اللحظة التي يتمكن فيها من ممارسة سيطرته الفعلية على البضاعة كفحصها وتداولها ونقلها، وتمتد هذه المسؤولية طيلة المدة التي تبقى فيها البضائع في حراسته، حتى لحظة خروجها من هذه الحراسة بالتسليم في مكان الوصول، حيث يكون خلالها متعهد النقل ملتزما بضمان سلامة الحاويات موضوع النقل، الأمر الذي يستدعي البحث في الأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل.

ومادام أن الوكالة بالعمولة للنقل هي الأداة القانونية للنقل متعدد الوسائط، حيث أن نشاط متعهد النقل متعدد الوسائط هو ذاته ما يقوم به الوكيل بالعمولة للنقل عند تنظيمه لعملية النقل من الباب إلى الباب، خاصة وأن القواعد المنظمة لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط غير منصوص عليها في القانون الداخلي الجزائري، فإن الأساس الذي يجب البحث فيه هو أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، بالنسبة لمراحل النقل التي ينظمها ويعهد بنقلها لناقل بحري، أو بري أو سككي. وحين يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ عملية النقل بوسائله الخاصة، اعتبر حينئذ ناقلًا ووجب أن يسأل على أساس مسؤولية الناقل. هذا ما جعل الاتفاقيات الدولية والعقود النموذجية تسعى لأن تضع أساسا واحدا لمتعهد النقل متعدد الوسائط. "المطلب الأول".

رغم ذلك تبقى إشكالية طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل مطروحة لوجود نظامين يحكمان المسؤولية وضرورة تحديد النظام الأكثر ملاءمة للنقل متعدد الوسائط خاصة وأن وحدة النقل متعدد الوسائط تتحقق بوحدة نظام المسؤولية، مادامت الأضرار التي لحقت بالبضائع قد نجمت عن الحالات التي تحدد نطاقها المادي "المطلب الثاني".

المطلب الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

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

وإذا كانت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الوسائط لا تنطبق على عقد الوكالة بالعمولة للنقل، فإنه في العلاقة بين الوكيل بالعمولة والناقلين، سوف تطبق هذه الاتفاقيات حتما، وبالتالي يكون الوكيل بالعمولة للنقل معنيا بها، بمعنى أن العلاقة بين الوكيل بالعمولة للنقل والموكل ينظمها القانون التجاري الداخلي، أما العلاقة بين الوكيل والناقلين، فتتنظمها اتفاقيات النقل الدولية أحادية الوسائط. هذا ما يدفعنا إلى البحث في أساس مسؤولية الناقل باعتباره منظما للنقل متعدد الوسائط (فرع أول).

وبالرغم من تطابق الدور الذي يقوم به متعهد النقل متعدد الوسائط ودور الوكيل بالعمولة للنقل، إلا أن اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، ومن ثم القواعد الاتفاقية جاءت بأساس مختلف لمسؤولية متعهد النقل، وهو ما ذهبت إليه قواعد روتردام، باعتبارها قابلة للتطبيق على النقل السابق أو اللاحق (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل بصفته ناقلا منظما للنقل متعدد الوسائط:

إن أساس مسؤولية منظم النقل متعدد الوسائط تختلف باختلاف النقل، وبالنسبة للمرحلة التي ينفذ فيها عملية النقل بنفسه، يكون أساس مسؤوليته وفق قواعد مسؤولية الناقل. أما بالنسبة للمراحل الأخرى التي يعهد بتنفيذها لناقل آخر، فإن أساس مسؤوليته تكون وفق القواعد المنظمة للوكالة بالعمولة للنقل في القانون الداخلي.

الفقرة الأولى: أساس مسؤولية متعهد النقل بصفته ناقلاً:

تختلف مستويات مسؤولية الناقلين المشتركين في عملية النقل متعدد الوسائط حسب نوع النقل فيما لو كان نقلاً بحرياً أو برياً أو جويماً، وبالتالي يختلف الأساس الذي يُعتمد عليه في تحديد مسؤولية الناقل.

فإذا رجعنا إلى القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل في اتفاقية بروكسيل لـ 1924 نجد أن الناقل مسؤول بقوة القانون عن الأضرار التي تصيب البضائع وكذلك عن فقدانها شأنه في ذلك شأن الناقل البري. إلا أن هذا المبدأ خُفّف بعدة إعفاءات وأجيز للناقل أن يتحلل من مسؤوليته إذا أثبت أن الهلاك أو التلف كان نتيجة إحدى هذه الإعفاءات، أو إذا أقام الدليل على توافر حالة من الحالات الستة عشر (16) المستثناة والتي أوردتها المادة 4 فقرة 2 من معاهدة 1924⁽¹⁾. وبصفة عامة، يعفى الناقل من كل مسؤولية إذا أثبت أن الضرر الناتج عن الهلاك أو التلف كان نتيجة أي سبب آخر غير ناشئ عن فعله أو خطئه أو فعل وكلائه أو مستخدميه أو أخطائهم⁽²⁾.

أما اتفاقية هامبورج فتقيم مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضاعة أو تلفها أو عن التأخير في وصولها على أساس قرينة الخطأ أو الإهمال المفترض⁽³⁾، وذلك بموجب المادة 5 فقرة 1 من الاتفاقية⁽⁴⁾. فيعتبر الناقل البحري مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير إذا لم يتمكن من تقديم الدليل على أنه هو أو تابعوه أو وكلاؤهم قد قاموا بكل الإجراءات والتدابير المعقولة لتجنب وقوع الحادث والأضرار الناجمة عنه، لذلك يفترض الخطأ في جانب الناقل عند حصول الأضرار بالبضاعة وهي في حراسته، إلا أن المادة

(1) أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 254.

(2) المادة 4 فقرة 2 ف من اتفاقية بروكسل لـ 1924، "أي سبب آخر غير ناشئ عن فعل الناقل أو خطئه أو فعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم، إنما يقع عبء الإثبات على من يرغب في الاستفادة من هذا الاستثناء، ويحق له أن يثبت أنه ليس للخطأ الشخصي ولا لفعل الناقل ولا لفعل وكلاء الناقل أو مستخدميه أو أخطائهم أية صلة بالهلاك أو التلف".

(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 283.

(4) المادة 5 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج: "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤهم جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته".

المذكورة حولت له التخلص من المسؤولية إذا قام بنفي قرينة الخطأ بإقامة الدليل على اتخاذ الإجراءات المعقولة في مواجهة الأسباب التي أدت إلى حدوث الأضرار، وإذا فشل في ذلك انعقدت مسؤوليته. أي أن التزام الناقل في ظل قواعد هامبورج هو التزام ببذل عناية مع افتراض الخطأ في جانبه لا بتحقيق نتيجة⁽¹⁾.

إلا أن قواعد هامبورج في مادتها الخامسة لم تبق على القائمة الطويلة من الإعفاءات الواردة في معاهدة 1924 سوى حالتين اثنتين فقط. الأولى خاصة بالحريق، حيث أن حالة الحريق تخضع لعبء إثبات عكسي يقع على عاتق مالك البضاعة الذي يتوجب عليه إثبات الخطأ أو الإهمال في جانب الناقل والذي أدى إلى نشوب الحريق، أو خطأ أو إهمال الناقل في اتخاذ التدابير المعقولة لإطفاء الحريق وتقليل أو تفادي نتائجه الضارة⁽²⁾.

أما الحالة الثانية فتتعلق بالأضرار الناتجة عن التدابير التي تتخذ لإنقاذ الأرواح في البحر وعن التدابير المعقولة لإنقاذ الأموال⁽³⁾.

لو اقتصرنا قواعد هامبورج على افتراض الخطأ في جانب الناقل، وإلغاء حالات الإعفاء من المسؤولية العديدة الموجودة في اتفاقية بروكسل، لكان من الممكن القول أنها شددت مسؤولية الناقل، إلا أن مثل هذه النتيجة لم تتحقق، لأن الناقل يمكن أن يعفي نفسه من المسؤولية إذا أثبت أنه هو وتابعيه أو وكلائه قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة المتطلبة لتفادي الحادث ونتائجه. والتي يرى البعض أنه لا يمكن وضع مبدأ عام بشأنها "أي التدابير"، وإنما سيرك تحديدها للظروف الخاصة بكل قضية⁽⁴⁾.

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 284.

(2) المادة 5 فقرة 4 من اتفاقية هامبورج: "أ- يسأل الناقل: 1- عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في التسليم بسبب الحريق، إذا أثبت المطالب أن الحريق نشأ عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه.

2- عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يثبت المطالب أنه نتج عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه في اتخاذ جميع التدابير التي كان من المعقول اتخاذها لإخماد الحريق وتجنب تبعاته أو التخفيف منها".

(3) المادة 5 فقرة 6 من اتفاقية هامبورج.

(4) أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 255.

فبعد أن كان الناقل مقيدا بإبراز حالات محددة يكون الضرر قد نتج عنها لإعفائه من المسؤولية في ظل اتفاقية بروكسل - وهو عبء إثبات قد يكون صعب للغاية - أصبح بمقتضى اتفاقية هامبورج يكتفي للهروب من قرينة الخطأ إثبات اتخاذ التدابير المعقولة، حيث يكفي هنا إثبات أنه قد بذل غاية جهده في عدم حصول أضرار⁽¹⁾.

هنا تطرح مسألة النقل بالحاويات حيث تتعذر معرفة ظروف الهلاك أو التلف بصفة مؤكدة، فيكون الناقل بذلك غير قادر على تحديد الحادث الذي سبب الضرر، ولا يمكنه بالتالي أن يثبت أنه قد اتخذ كافة التدابير المعقولة المتطلبة، وبالتالي لا يفلت من المسؤولية.

بخصوص مسؤولية الناقل الجوي، فإنها تقوم وفقا لاتفاقية وارسو 1929 على أساس الخطأ المفترض، إذ لا يلتزم المرسل بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل⁽²⁾. ومن أجل تخفيف قسوة قرينة الخطأ المفترض، لم تجعل الاتفاقية هذه القرينة قرينة قاطعة، بل أجازت للناقل دحضها بإثبات أنه هو وتابعه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، أو أن الضرر قد تسبب أو ساهم بخطئه في إحداث الضرر⁽³⁾. وهذا طبقا للمادة 20 من الاتفاقية.

بتعديل اتفاقية وارسو بمقتضى بروتوكول مونتريال الرابع، الموقع في 25 سبتمبر 1975 نصت المادة 4 منه على مسؤولية الناقل عن الإضرار التي تصيب البضاعة نتيجة هلاكها أو ضياعها أو تلفها طالما أن الواقعة المسببة للضرر قد حدثت أثناء فترة النقل الجوي، ولا يستطيع الناقل التحلل من هذه المسؤولية، إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى واحدة من الأسباب التي عددها البروتوكول المذكور على سبيل الحصر، وهي طبيعة البضاعة، أو عيبها الذاتي، سوء تغليف البضاعة الراجع إلى شخص آخر غير الناقل

(1) عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 346 هامش رقم 4.

(2) المواد: 17، 18، 19 من اتفاقية وارسو لـ 1929.

(3) محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 559.

أو أحد تابعيه، أعمال الحرب أو النزاع المسلح، أي عمل صادر من السلطة العامة ذو صلة بالبضاعة من حيث دخولها أو خروجها من المطار، أو أثناء فترة عبورها به. وبذلك أصبحت مسؤولية الناقل الجوي موضوعية قائمة على أساس الخطر، إلا تلك الناجمة عن التأخير، حيث بقيت قائمة على أساس الخطأ المفترض⁽¹⁾.

أما اتفاقية مونتريال لـ 1999، فقد أقامت أيضا المسؤولية على أساس الخطأ المفترض⁽²⁾ فيما يتعلق بالضرر الناشئ عن هلاك البضاعة أو تأخيرها، وهذا نظرا للالتزام الناقل بالمحافظة على البضائع، وقد اشترطت الاتفاقية أن تحدث الواقعة التي أدت إلى الضرر أثناء فترة النقل الجوي محددة إياها بالفترة التي تكون البضائع خلالها في حراسة الناقل⁽³⁾.

وقد سبق أن أشرنا إلى البعد المتعدد الوسائط لهذه الاتفاقية. حيث أنه ونظرا لتعذر إثبات وقت حدوث الواقعة التي نجم عنها الضرر، فيما إذا كان ذلك في فترة النقل الجوي أو في الفترات الأخرى التي يتم خلالها النقل بغير الطائرة، فقد وضعت اتفاقية مونتريال قرينة قانونية مفادها أنه متى كان النقل البري أو البحري أو النهري يتم تنفيذا لعقد النقل الجوي، فإنه يفترض في هذه الحالة أن الضرر الذي لحق بالبضائع قد وقع خلال النقل الجوي. وهي قرينة يمكن دحضها بالدليل العكسي من قبل الناقل، أي إثبات حدوث الواقعة أثناء النقل البري أو البحري أو النهري⁽⁴⁾.

أما أساس المسؤولية في اتفاقية CMR للنقل الطرقي، فهي المسؤولية المفترضة حيث تعتبر المادة 17 منها أن الناقل مسؤول عن الهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع وعن الضرر الحاصل لها من الوقت الذي تدخل فيه البضاعة في عهده حتى وقت تسليمها، كما يكون مسؤولا بالكيفية ذاتها في حالة التأخير، ومن ثم لا يمكنه التخلص من هذه

(1) محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 566.

(2) المادة 18 فقرة 1 من اتفاقية مونتريال لـ 1999: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها بشرط أن يكون الحدث الذي ألحق الضرر على هذا النحو قد وقع فقط خلال النقل الجوي".

(3) المادة 18 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال لـ 1999.

(4) المادة 18 فقرة 4 من اتفاقية مونتريال لـ 1999.

المسؤولية إلا بإثبات أن الضرر الذي لحق البضاعة كان بسبب أجنبي كالقوة القاهرة أو عيب في البضاعة أو خطأ المرسل⁽¹⁾.

الجدير بالذكر أنه في إطار النقل بالمبردات، فإن المادة 18 فقرة 4 من اتفاقية CMR التي تحكم نقل المواد القابلة للتلف هي جزء من المادة 18 التي تتحدث عن قواعد الإثبات في مجال المسؤولية، وهي بالإضافة إلى ذلك تتعلق بالمادة 17 فقرة 4 / (د) التي تقوم بتعريف المخاطر الخاصة. ويؤلف مجموع هذه المواد نظام المسؤولية المطبق على النقل بالمبردات.

ووفقا لنص المادة 17 فقرة 4، يتحرر الناقل من مسؤوليته إذا كان الضرر ناتج عن إحدى الحالات الخاصة التي تنص عليها هذه المادة، ومن ضمنها طبيعة البضائع. وتنص المادة 18 المخصصة لمسائل الإثبات، في فقرتها الثانية على أنه: "عندما يثبت الناقل أنه يمكن وفقا لظروف الحال أن يكون هلاك أو تلف البضائع 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. ومع ذلك يستطيع صاحب الحق إثبات أن الضرر لم ينتج جزئيا أو كليا عن هذه المخاطر". مفاد ذلك إذن، أن المادة 18 فقرة 2 تنص على افتراض عدم مسؤولية الناقل فتعفيه بذلك من إثبات إحدى حالات الإعفاء المنصوص عليها في المادة 17 فقرة 4.

مع ذلك فإنه عندما يتم النقل بواسطة شاحنة مجهزة "مبردة" تأتي المادة 18 فقرة 4 بنص مخالف لهذه القاعدة، حيث تقضي بأنه حتى يستطيع الناقل الدفع بإحدى المخاطر التي تنص عليها المادة 17 فقرة 4، فإنه يجب عليه إثبات أنه قد أخذ كل التدابير التي يتطلبها هذا النوع من النقل⁽²⁾.

(1) المادة 17 من اتفاقية CMR "يكون الناقل مسؤولا عن هلاك البضائع كليا أو جزئيا وعن التلف الذي يلحق بين وقت توليه البضائع ووقت تسليمها وكذلك عن أي تأخير في التسليم".

(2) سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 88.

بتطبيق لائحة الناقل البري على متعهد النقل متعدد الوسائط فإن افتراض عدم المسؤولية الذي جاءت به المادة 18 من اتفاقية CMR يتنافى مع نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يتحمل المسؤولية عن كل مراحل النقل، فيخضع بذلك إلى مبدأ افتراض المسؤولية.

من جانبها تلقي اتفاقية النقل بالسكك الحديدية COTIF/CIM لعام 1980 على الناقل السككي التزاما بتحقيق نتيجة، وهي تسليم البضائع إلى المرسل إليه في محطة الوصول سليمة وفي الميعاد المتفق عليه، وبذلك إذا أثبت المرسل أنه قد سلم البضاعة المذكور بيانها في تذكرة النقل إلى الناقل في الوقت المعين، وأنها لم تصل إلى محطة الوصول أو وصلت إليها تالفة أو متأخرة، تقوم مسؤولية الناقل السككي. وهي مسؤولية بحكم القانون تقوم متى لم تتحقق النتيجة المرجوة من العقد، أو حصل ضرر أو تلف بالبضاعة أو تأخير في التسليم، ولا يمكنه دحض هذه القرينة، إلا بإثبات السبب الأجنبي، وهذا ما جاءت به المادة 36 من الاتفاقية بنصها على أنه ينبغي على الناقل بالسكك الحديدية أن يكون مسؤولا عن الخسارة الناشئة سواء كان هلاكاً كلياً أو جزئياً، أو التلف الذي يصيب البضائع خلال الفترة الواقعة بين وقت قبولها للنقل ووقت تسليمها، وعن الخسارة أو التلف الناشئ عن زيادة فترة النقل. فلا يستطيع الناقل السككي التخلص من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الخسارة أو التلف راجع إلى قوة قاهرة أو خطأ أو إهمال المرسل أو بواسطة عيب خفي في البضائع أو بواسطة ظروف لا يستطيع الناقل تجنبها⁽¹⁾.

وقد احتفظت الاتفاقية بموجب تعديلها في 1999 من حيث المبدأ على نظام المسؤولية المفترضة وذلك بموجب المواد من 15 إلى 31.

(1) انظر في ذلك مدحت عباس خلوصي، قانون النقل الدولي، المرجع السابق، ص 24.

الفقرة الثانية: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بصفته وكيلا بالعمولة للنقل:

باعتبار أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو وكيل بالعمولة للنقل يتولى تنظيم عملية النقل من الباب إلى الباب، فإن أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ونظامها يتناسب تماما مع البنية القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط، وهذا ما جعل اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 وقواعد روتردام لـ 2008 تستعين بهذا النظام المنصوص عليه في القوانين الداخلية عند وضعها لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

إن القواعد التي تضع النظام القانوني لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل هي المواد 56 وما بعدها من القانون التجاري الجزائري معتبرة أنها مسؤولية مفترضة⁽¹⁾. حيث يضمن الوكيل بالعمولة للنقل سلامة البضائع حتى مكان الوصول والتسليم، ملتزما بذلك بتحقيق نتيجة وهو وصول البضائع إلى المكان المحدد وفي الميعاد المحدد المتفق عليه، وفي حالة سليمة. فإذا أخل بالتزاماته تفترض فيه المسؤولية لمجرد وقوع الضرر، فالمقصود بالضمان هنا أن المرسل يستطيع أن يسأل الوكيل بالعمولة كما لو كان هو الناقل، ومسؤوليته على النقل كمسؤولية الناقل تماما⁽²⁾. لذلك فإنه مسؤول عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها من وقت التسلم إلى وقت التسليم للمرسل إليه، ولا يعفى من هذه المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن ما حدث للبضاعة كان بفعل قوة قاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أو خطأ من الموكل أو المرسل إليه، مما يؤدي إلى رفع عبء الإثبات من على عاتق الموكل ليقع على عاتق الوكيل بالعمولة للنقل، إذ يكفي ألا تتحقق النتيجة المرجوة حتى تنعقد مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لأن مسؤوليته

(1) المادة 58 من القات. ج "يعد الوكيل بالعمولة من وقت تسلمه الأشياء المطلوب نقلها مسؤولا عن ضياعها كليا أو جزئيا أو تلفها أو التأخير في تسليمها".

(2) يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 185.

مفترضة⁽¹⁾. فإذا لم يستطع الوكيل بالعمولة للنقل إثبات السبب الأجنبي الذي ترجع إليه الأضرار اللاحقة بالبضائع المحتواة، فإنه يتحمل مسؤولية هذه الأضرار دون أن يكون له حق الرجوع إلا على الطرف المؤمن لمسؤوليته.

ونشير أن هناك بعض الفقه من اعتبر أن الوكيل بالعمولة للنقل يلتزم بتحقيق نتيجة إذا تعلق الأمر بمسؤوليته عن فعل الغير، أما فيما يتعلق بمسؤوليته الشخصية، فيلتزم ببذل عناية وبالتالي وجب إثبات خطئه لإثارة هذه المسؤولية⁽²⁾، في حين يرى البعض الآخر أن التزام الوكيل بالعمولة للنقل هو التزام ببذل عناية مشددة، أي دون أن تصل إلى حد الالتزام بتحقيق نتيجة، وعلى أي حال فهي مسؤولية غالبا ما تكون محدودة بالشروط التي يضعها الوكيل بالعمولة للنقل⁽³⁾.

إلا أن B.Mercadal يعتبر أن هذا الرأي غير مقبول وغير عادل، كونه لا يأخذ بعين الاعتبار حالة وقوع الضرر أثناء تنفيذ الوكالة بالعمولة دون التمكين من نسبه إلى مقدم خدمة معين أو مرحلة معينة، وعدم تمكن الموكل من إثبات خطأ الوكيل بالعمولة، إذ لن يستطيع الموكل في هذه الحالة أن يثير مسؤولية الوكيل بالعمولة عن فعل الغير، باعتبار أن محدث الضرر غير معروف، ولا أن يثير مسؤوليته الشخصية لعدم التمكين من إثبات خطئه⁽⁴⁾. لذلك فإن محكمة النقض الفرنسية لم تأخذ بذلك الرأي الفقهي ولم تفرق بين حالة المسؤولية الشخصية والمسؤولية عن فعل الغير لإقرار التزام الوكيل بالعمولة للنقل بتحقيق نتيجة، وهذا عندما نقضت قرارا أعفى الوكيل بالعمولة للنقل من المسؤولية، لأن الموكل لم يستطيع إثبات خطأ الوكيل بالعمولة للنقل، ولا خطأ الناقلين أو الوكلاء من الباطن⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Cass.com, 12 fév 1991, Scapel 1993, p 134 : « Tenu de la bonne exécution du transport de bout en bout sans que le commettant n'ait à prouver sa faute ou celle des transporteurs ou mandataires substitués ».

⁽²⁾ R.Rodière, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, n°707.

⁽³⁾ P.Delbecque, le transport multimodal, op-cité, p 530.

⁽⁴⁾ B.Mercadal, le commissionnaire de transport, op-cité, p 14, n° 117.

⁽⁵⁾ Cass.com, 12 Févr 1991, préc.

ويجب التأكيد على أن نصوص القانون التجاري المتعلقة بالوكيل بالعمولة للنقل لا تشمل فقط مسؤولية الوكيل بالعمولة الأصيل، وإنما جميع الوكلاء بالعمولة للنقل أيا كان موقعهم في سلسلة المتدخلين في عملية النقل، أي أنها تنطبق على الوكيل بالعمولة للنقل الأصيل والوكلاء بالعمولة من الباطن⁽¹⁾.

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

إن هذا الضمان الذي يميز التزامات الوكيل بالعمولة للنقل يجعله مسؤولاً مسؤولية مزدوجة، عن أفعاله الشخصية وعن فعل الغير أيضاً، حيث يضمن لموكله تنفيذ الغير للعقود التي أبرمها معهم⁽²⁾، فيضمن الموكل تبعاً لذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل سوف يؤدي مهمته بعناية فائقة، حتى لا يتعرض للمساءلة الثقيلة التي يضعها المشرع على عاتقه، فيكون الوكيل بالعمولة بذلك مسؤولاً عن أفعال جميع المتدخلين في عملية النقل من بعده، وبالتالي لا يعتبر خطأ الناقل من قبيل خطأ الغير الذي يعفي الوكيل بالعمولة من المسؤولية⁽³⁾. فهو مسؤول عن أفعال الناقل⁽⁴⁾، أي عن الضرر الذي يصيب البضاعة أو عن التأخير في التسليم، كما لو ترك الناقل الحاوية مدة طويلة تعرضت خلالها للمطر،

(1) سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 174.

(2) Laurent Guignard, transport et sous traitance, op.cité, §46

(3) P.Delbecque, le transport multimodal, op-cité, p 530.

(4) * Cass.com : 1juillet 1997, Obs : J.Bonnaud, Rev Scapel 1998, trimestre 01, P 170 :

« A méconnu les dispositions des articles 98 et 99 du code de commerce, la cour d'appel qui pour exonérer un commissionnaire de transport intermédiaire de sa responsabilité, a retenu que le dommage résultait du seul fait du transporteur terrestre alors qu'il restait garant sauf force majeure, Vice propre de la marchandise ou faute de l'expéditeur, des dommages causés à une marchandise qu'il avait confiée à un substitué.

* CA paris, 15 mai 2003, BTL 2003, n°2994 : « Tenue comme commissionnaire de transport à bonne exécution du transport de bout en bout, ne peut être exonérés de la responsabilité qui pèse sur elle « la société » en cas d'avaries ou de pertes de marchandises en application des disposition de l'article L 132-5 du code de commerce par un renvoi aux obligations des transporteurs successifs », cité par Delphine Bazin Beust, jocelyne .Vallansan ,commissionnaire de transport, Juris-Classeur transport, Fasc : 613, cote : 11, 2004 : n° 75.

مما ألحق الضرر بالبضاعة الموجودة بداخلها. ومسؤول عن أفعال وكيل العبور ومقاول الشحن والتفريغ فتنشأ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل لحظة تسليمه محل النقل للناقل، وتنته بتسليم البضائع للمرسل إليه أي بانتهاء عقد النقل، فإذا حدث الضرر بين لحظة إبرام عقد النقل ولحظة تسلم الناقل فعلا للبضائع، فإن هذه المسؤولية تخرج عن نطاق عقد النقل لتدخل في المسؤولية الشخصية للوكيل بالعمولة للنقل⁽¹⁾. مع ضرورة التنويه إلى أن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل لا تقتصر فقط على أفعال من اختارهم بنفسه، بل تمتد أيضا إلى أفعال من اختارهم الوكيل بالعمولة من الباطن، وهذا ما قضت به محكمة استئناف باريس التي اعتبرت الوكيل بالعمولة للنقل الأصلي مسؤولا في مواجهة الموكل الأصلي عن أفعال الناقل الذي قد اختاره الوكيل بالعمولة من الباطن⁽²⁾.

إذا كان سبب هذه الشدة في المسؤولية هو صفة الاحتراف لدى الوكيل بالعمولة للنقل التي تستدعي تعزيز التزامات المحترف بهدف إعادة التوازن إلى العلاقة بين العميل والوكيل. فإن الفقه المعاصر⁽³⁾، يرى أن هذا الضمان الذي يثقل كاهل الوكيل بالعمولة للنقل، ما هو إلا مسؤولية عقدية عن فعل الغير، حيث أن ثبوت خطأ التابع لا يدحض المسؤولية عن الوكيل بالعمولة للنقل لأنه ضامن للخطأ الذي يقع ممن يعهد إليهم القيام ببعض المهمة الموكولة إليه. وأساس هذه المسؤولية يرتكز من ناحية إلى حرية الوكيل بالعمولة للنقل في اختيار تابعيه عند تنظيمه لعملية النقل، ولذلك فهو غير مسؤول عن الغير الذي فرضه عليه الموكل⁽⁴⁾. ومن ناحية أخرى ما يفرضه عقد الوكالة بالعمولة للنقل من ضمان تمام عملية النقل⁽⁵⁾. حيث أن الوكيل بالعمولة يتعهد بتنظيم النقل برمته لتحقيق النتيجة المرجوة وهي وصول البضائع لنقطة الوصول بالشروط التي طلبها

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

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

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

(4) Delphine Bazin, Beust, Jocelyne Vallansan, op-cité, n° 91.

(5) يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 187.

الموكل، فإذا لم تتحقق هذه النتيجة يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن أفعال المتسببين في ذلك.

الفرع الثاني: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب اتفاقيات النقل متعدد الوسائط والقواعد الاتفاقية:

من خلال النصوص الخاصة بنظام مسؤولية متعهد النقل، نحاول التعرف على أساس مسؤولية المتعهد، سواء في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 أو قواعد روتردام، وكذا في قواعد الـ CNUCED / CCI وسند الشحن FIATA.

الفقرة الأولى: أساس مسؤولية متعهد النقل بموجب اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980:

هيمن على اتفاقية النقل متعدد الوسائط مبدأ أساسي يقرر أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تقوم على أساس الخطأ المفترض. وقد عبرت الاتفاقية عن هذا المبدأ في ديباجتها الفقرة (د) منها، حيث نصت على "تأسيس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية على مبدأ افتراض الخطأ أو الإهمال". لتقر بعد ذلك هذه المسؤولية بموجب المادة 16 فقرة 1 من الاتفاقية⁽¹⁾.

هذا الأساس وقع اعتباره من طرف العديد من الفقهاء قرينة خطأ⁽²⁾، أو ما يعبر عنه بالمسؤولية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض والتي مفادها أنه إذا وقعت خسارة

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

⁽²⁾ EX : R.Rodière : « Transports combinés, la convention de Genève du 24 Mai 1980 sur les transports multimodaux » B.T 1981, n° 1985, p 518 : « la présomption de faute va dominer la matière. Entendons bien : présomption de faute et non de responsabilité, Ceci signifie que la charge de la preuve incombera d'abord au transporteur (c'est en quoi qu'il y a une présomption), mais qu'il s'en libérera en prouvant qu'il n'a pas commis de faute et ses préposés pas davantage, On ne lui demandera pas comment le dommage est survenu et en quoi il lui étranger (il n'y a pas présomption de responsabilité) ».

مشار إليه لدى نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 415.

ناجحة عن تأخير أو تلف فهي قرينة على ارتكاب متعهد النقل أو من ينوب عنه بخطأ إلا إذا أثبت عدم قيامه بخطأ، وهنا يمكن إعفائه من المسؤولية. القرينة إذن قرينة خطأ لا قرينة مسؤولية، فهي لا تنتفي بإثبات السبب الأجنبي، وإنما بإثبات متعهد النقل أنه لم يرتكب خطأ.

بمقتضى المادة 16 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط، فإنه يشترط لانعقاد مسؤولية متعهد النقل، أولاً وجود البضائع في عهده، وصدور خطأ أو إهمال من متعهد النقل متعدد الوسائط. بمعنى أن المسؤولية التي تقيمها اتفاقية الأمم المتحدة في جانب المتعهد، تقوم على أساس العهدة التي يقع ضمنها افتراض الخطأ مع افتراض العلاقة السببية بين خطئه-المفترض- والضرر الذي يتوجب على مالك البضاعة إثباته. ومن جهته يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط- لكي يتحرر من مسؤوليته- بإثبات أنه قد قام بعمل اللازم لتفادي هذا الحدث. ذلك أن إثبات سبب الضرر، يبدو صعباً جداً في مجال النقل متعدد الوسائط والنقل بالحاويات، مما يؤدي إلى تحميل متعهد النقل للمسؤولية في جميع الأحوال.

إن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، لا تقف عند حدا الخطأ أو الإهمال الصادر منه، بل تمتد إلى الخطأ أو الإهمال الصادر من مستخدميه ووكلائه "كوكيل العبور" والأشخاص الآخرين المتعاقدين معه كالناقلين وحيدي الوساطة ومقاولي الشحن والتفريغ وشركة تأجير الحاويات والأشخاص الذين يقومون بأعمال مادية وقانونية لحساب المتعهد في محطة الحاويات. وهو ما جاءت به المادة 15 من الاتفاقية⁽¹⁾. حيث تقرر مسؤولية المتعهد حتى لو ثبت عدم ارتكابه لخطأ في الاختيار، لأنه حينها تقرر مسؤوليته الشخصية، لا مسؤوليته عن فعل الغير. كما تشترط المادة لتحقق مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن هؤلاء الأشخاص، أن يكون التصرف أو التقصير قد

(1) المادة 15 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980: "... يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن كل تصرف أو تقصير، كما لو كان صادراً عنه شخصياً، إذا كان صادراً عن مستخدميه أو وكلائه حين يتصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته، أو عن أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذاً للعقد".

حصل في نطاق الوظيفة بالنسبة للمستخدم والوكيل، وأثناء تنفيذ العقد الخاص به بالنسبة للشخص الآخر. ويترتب على ذلك أن المتعهد لن يكون مسؤولاً إذا ارتكب المستخدم أو الوكيل فعله أو تقصيره خارج ساعات العمل، كما أنه لن يكون مسؤولاً عن الفعل الذي يرتكبه الشخص الآخر دون أن يفرضه عليه عقده مع المتعهد⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: أساس مسؤولية متعهد النقل في قواعد روتردام:

في سبيل تحديد الأساس القانوني السليم لمسؤولية الناقل عن الإخلال بالتزاماته بمقتضى عقد النقل⁽²⁾، نصت المادة 17 فقرة 1 من قواعد روتردام على أن "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا أثبت المطالب أن الهلاك أو التلف أو التأخير أو الحدث أو الظرف الذي تسبب أو أسهم فيه قد وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل حسبما حُدِّدت في الفصل 4".

يُستنتج من المادة، أن مسؤولية الناقل إزاء المرسل هي مسؤولية عقدية ناجمة عن الإخلال بتنفيذ العقد المبرم بينهما، وقائمة على أساس الخطأ المفترض كما هو الشأن بالنسبة لاتفاقية بروكسل، هامبورج واتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980⁽³⁾، فلا يتطلب من المضرور المدعي إلا إثبات الضرر اللاحق به الناجم عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير بالتسليم، وأن الحادث المسبب له وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل، فليس على

(1) وهو اتجاه تأكده الفقرة 2 من المادة 20 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط، عندما اشترطت إمكانية استفادة المستخدم أو الوكيل أو المتعاقد من حدود المسؤولية التي يحق لمتعهد النقل متعدد الوسائط أن يستظهرها أن يثبت هذا المستخدم أو الوكيل أنه تصرف في نطاق وظيفته، وأن يثبت الشخص الذي يستعين بمتعهد النقل بخدماته أنه تصرف في حدود تنفيذ العقد.

(2) Selon un rapport du secrétariat de la CNUCED du 13 janvier 2003 la question à double Volet qui s'est posée lors des débats de la conférence de la CNUCED intitulée : « Multimodal transport : the Feasibility of an international legal instrument », est la suivante : quel serait le régime de responsabilité à choisir pour le transporteur dans le cadre d'un transporteur multimodal, une responsabilité pour faute présumée, ou une responsabilité de plein droit ? : 53% des interrogés ont opté pour la responsabilité de présomption de faute considérant que c'est un système qui fonde presque toutes les conventions de transports, Contre 47% pour une responsabilité de plein droit : UNCTAD / SDTE/TLB/2003/s Docs/ Sdtetlb 20031_ en.pdf.

(3) P.Delbecque : règles de Rotterdam, Règles de la Haye Visby, règles de Hambourg, forces et faiblesses respectives , op-cité, p 04 : « le fondement de la responsabilité du transporteur n'est pas remis en cause, il est simplement clarifié ... ».

المضروب بمقتضى الفقرة 1 من المادة 17 إثبات خطأ الناقل، إذ يكون هذا الأخير مقيدا بقرينة الخطأ.

وإذا كانت مسؤولية الناقل قائمة على أساس الخطأ المفترض، يتملص منها الناقل بإثباته أنه لم يرتكب هو أو من يقوم مقامه أي خطأ سبب الأضرار اللاحقة بالبضائع⁽¹⁾، فقد دعمت الاتفاقية هذا النظام بقواعد تذكرنا بقرينة المسؤولية، حين تنص على إمكانية التنصل من المسؤولية بإثبات أن الضرر ناتج عن أسباب أسهمت في الهلاك عددها الفقرة 3 من المادة 17.

لذلك فالمسؤولية هنا هي مسؤولية حكومية عززت بها قواعد روتردام وضع الناقلين عما كان عليه وضعهم في اتفاقية هامبورج في هذا النطاق، فأصبح بإمكان الناقلين عملا بأحكام معاهدة روتردام التملص من المسؤولية إذا أثبتوا عدم ارتكابهم خطأ، أو أثبتوا السبب الأجنبي في التسبب بالضرر أو أثبتوا إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة بالفقرة 3 من المادة 17⁽²⁾.

لكن إذا أثبت المدعي أن حدثا أو ظرفا من غير تلك الحالات الواردة بالفقرة 3 من المادة 17 قد أحدث الضرر، فلا يكفي الناقل للإفلات من المسؤولية نفي صدور خطأ منه أو ممن يقوم مقامه، إنما عليه أن يثبت أن هذا الحدث بالذات أو الظرف لا يعزى إلى خطأ منه أو من يقوم مقامه.

وعليه، فإن التفسير الذي يتناسب مع ما جاءت به قواعد روتردام هو أن الأمر يتعلق بنظام خاص للإثبات، دليل ذلك ما ذهبت إليه الفقرة 4 من المادة 17 من أن الناقل يسأل بقدر ما يعزى الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم إلى خطئه أو خطأ من يقوم مقامه، وذلك إذا أثبت المضروب خطأ الناقل في التسبب بالحدث المسبب للضرر، أو أثبت أن حدثا قد أسهم في الضرر، ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث لا يعزى إلى

(1) المادة 17 فقرة 2 من قواعد روتردام: "يعنى الناقل من كامل المسؤولية التي تقتضيها الفقرة 1 أو من جزء منها إذا أثبت أن سبب

الهلاك أو التلف أو التأخر أو أحد أسبابه لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18."

(2) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 359.

خطئه أو خطأ من يقوم مقامه⁽¹⁾. وبذلك سيتم نقل عبء الإثبات من طرف إلى آخر أي من الناقل إلى المتضرر دون أن يتمكن من معرفة فيما إذا كان الناقل سيعفى جزئياً من المسؤولية أم سيكون مسؤولاً مسؤولية كاملة.

وقد جعلت اتفاقية روتردام لمسؤولية الناقل بشأن البضائع نطاقاً زمنياً يتحدد ابتداءً من استلام الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، لغاية تسليم البضائع⁽²⁾. بمعنى أن مدة المسؤولية تبدأ منذ استلام الناقل أو الطرف المنفذ البضائع سواء أكان التسليم على البر خارج الميناء أو في مخازن الميناء أو على رصيف الميناء، وسواء كان هذا الاستلام من قبل الناقل مباشرة أو من قبل الطرف المنفذ. وتنته عند تسليم الناقل البضائع سواء كان مكان التسليم داخل الميناء أو خارجه، وسواء كان استلام البضائع من قبل المرسل أو ممن ينوب عنه قانوناً⁽³⁾. بذلك تغطي مسؤولية الناقل بمقتضى قواعد روتردام المرحلة البحرية والمرحلة السابقة واللاحقة عليها، فيسري نطاقها الزمني على النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري، مع تطبيق القيد القانوني المنصوص عليه في المادة 26 من الاتفاقية.

إذا كان من الطبيعي أن يتحمل الناقل تبعاً أفعاله الشخصية فإنه بمقتضى قواعد روتردام يتحمل أيضاً تبعه أفعال أشخاص آخرين عند إحلالهم بتنفيذ عقد النقل، وقد أشارت المادة 18 إلى هؤلاء الأشخاص⁽⁴⁾. وهم الطرف المنفذ، ربان السفينة أو طاقمها

(1) المادة 17 فقرة 4 من اتفاقية روتردام "بصرف النظر عن الفقرة 3 من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير أو عن جزء منه: (أ) إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة هو الذي تسبب أو أسهم في الحادث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل، أو (ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة 3 من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحادث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18".

(2) المادة 12 فقرة 1 من اتفاقية روتردام: "1- تبدأ مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع".

(3) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 362.

(4) المادة 18 من قواعد روتردام: "يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يُفعلها: (أ) أي طرف منفذ أو (ب) ربان السفينة أو طاقمها، أو (ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، أو (د) أي شخص آخر

موظفو الناقل أو موظفو الطرف المنفذ والمقصود بهم التابعين البحريين، والتابعين الذين يعملون في تنفيذ عقد النقل البري. وأي شخص آخر يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، شرط أن يكون هذا الشخص غير الطرف المنفذ البحري⁽¹⁾. وأن يتصرف بناء على طلب الناقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أي بناء على طلب تابعيه. بالنسبة للطرف المنفذ الذي يسأل الناقل عن فعله أو إهماله الذي أدى إلى التسبب في هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في التسليم، فهو طبقا للمادة 1 فقرة 6 (أ)⁽²⁾ يقتضي أن يكون غير الناقل الذي أبرم عقد النقل، وأن يقوم بتنفيذ واجبات محددة بدلا من الناقل أو يتعهد بأن يقوم بها. هذه الالتزامات هي حصرا تسلم البضائع تحميلها، مناولتها تستيفها، نقلها، الإعتناء بها، تفريغها، تسليمها. على أن يتصرف الطرف المنفذ بناء على طلب الناقل، أي بناء على عقد بينهما أيا كانت طبيعة هذا العقد. وسواء كان هذا التكليف بصورة مباشرة أو غير مباشرة. وعليه يمكن أن يكون الطرف المنفذ منفذا لإحدى مراحل النقل في النقل متعدد الوسائط كالناقل البري⁽³⁾.

لذلك، وبما أن للناقل بمقتضى قواعد روتردام الحرية التامة في التعاقد من الباطن وفي طريقة النقل، فإن السؤال الذي يراود الفقه المعاصر: هل سيبقى الحديث بعد قواعد روتردام عقد النقل في العلاقة بين المرسل والناقل؟ أم أن تكييف العقد سيتغير إلى وكالة بالعمولة للنقل⁽⁴⁾.

يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته".

(1) باعتبار أن أعمال الطرف المنفذ البحري تدخل حكما ضمن أعمال الطرف المنفذ.

(2) المادة 1 فقرة 6 (أ) من قواعد روتردام: "الطرف المنفذ: يعني أي شخص غير الناقل يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما تعلق بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل فيما تعلق بتسليم البضائع أو تحميلها أو مناولتها أو تستيفها أو نقلها أو الاعتناء بها أو تفريغها أو تسليمها، متى كان ذلك الشخص يتصرف، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، بناء على طلب الناقل أو تحت إشراف الناقل أو سيطرته".

(3) لا يدخل في نطاق الطرف المنفذ، الطرف المنفذ البحري، أي الشخص الذي يؤدي إحدى واجبات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء الشحن، حتى مغادرة السفينة ميناء التفريغ طبقا للمادة 1 فقرة 7، لأن المعاهدة ألفت على الطرف المنفذ البحري مسؤولية خاصة بمقتضى المادة 19.

(4) P.Delbecque : l'évolution du transport maritime, DMF 01-2009 – n° 699, p 699-3 :
« Dans la relation chargeur / transporteur, peut-on encore parler de transport, alors que le

الفقرة الثالثة: أساس مسؤولية متعهد النقل في قواعد CNUCED/CCI وسند الشحن FIATA:

ترتكز قواعد CNUCED/CCI التي كان من المفروض أن تركز على قواعد لاهاي، على قواعد هامبورج وعلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980⁽¹⁾. حيث تنص القاعدة الخامسة في فقرتها الأولى على مسؤولية متعهد النقل عن هلاك أو تلف البضائع أثناء وجودها في حراسته وكذلك عن التأخير في تسليم البضائع، إلا إذا أثبت أنه وتابعيه لم يرتكبوا أي خطأ أو إهمال وأنهم قد اتخذوا كل ما كان يلزم اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب وقوع الحادث واتفاء نتائجه. وبذلك فإن القاعدة الخامسة تقيم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط على أساس الخطأ المفترض. إلا أن الفروق الأساسية بين قواعد الـ CNUCED/CCI وقواعد هامبرج واتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، تظهر في الإعفاء من المسؤولية. فعلى عكس هاتان الاتفاقيتان، تنص قواعد CNUCED/CCI في القاعدة 5 فقرة 4 على عدد من حالات الإعفاء، ولكن بالنسبة للمرحلة البحرية والنهرية فقط. ومنها حالة الخطأ الملاحي والحريق المنصوص عليهما في اتفاقية بروكسل⁽²⁾. وعليه فإن قواعد الـ CNUCED/CCI تلقي عبء الإثبات على المطالب في حالة الحريق وفي حالة الخطأ الملاحي⁽³⁾. بمعنى أنه من يقبل تطبيق قواعد الـ CNUCED/CCI لا يعلم على من يقع عبء الإثبات، لأن الأمر يتوقف على مرحلة وقوع الضرر وطبيعته فإذا وقع الضرر خلال المرحلة البحرية أو النهرية، فإن عبء الإثبات يقع على عاتق الشاحن في حالة الحريق والخطأ الملاحي، أما إذا وقع الضرر خارج مرحلتي النقل البحري والنهري، فإن عبء الإثبات يقع على عاتق متعهد النقل حيث يجب أن يثبت أنه وتابعوه ومن ينوب عنه لم يتسببوا في وقوع الضرر.

transporteur a toute liberté pour sous-traiter et même pour transporter .Le contrat ne doit-il pas être requalifié en un contrat de commission ».

⁽¹⁾ Eric A. Caprioli, considération sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal, art P.cité, p 07.

⁽²⁾ Eric A. Caprioli, art p. cité, p 08.

⁽³⁾ Ibid.

بموجب القاعدة الخامسة من قواعد الـ CNUCED/CCI، نتواجد أمام نظامين للمسؤولية، أحدهما يتأسس على الخطأ المفترض المنصوص عليه صراحة في الفقرة الأولى والآخر على المسؤولية المفترضة، التي يمكن استنتاجها من حالات الإعفاء⁽¹⁾. التي استنبطتها القواعد من اتفاقية بروكسل لـ 1924⁽²⁾.

وإن كان الأستاذ Scapel يعتبر أن الترجمة الحرفية للقاعدة 5 فقرة 1 من الـ CNUCED/CCI الواردة بالإنجليزية⁽³⁾. هي أن متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤول بقوة القانون ولا يتعلق الأمر بمسؤولية قائمة على قرينة الخطأ⁽⁴⁾.

أما سند الشحن FIATA لـ 1992، فينص من خلال المادة 6 فقرة 5⁽⁵⁾ على أن متعهد النقل متعدد الوسائط غير ملزم بإثبات توافر حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية، وإنما على المدعي إثبات عدم توافرها، مما يوحي بوجود تناقض بين المادة 6 فقرة 5 من سند الشحن FIATA والمادة 5 فقرة 1 من قواعد CNUCED/CCI.

هذا الإشكال يحلله الأستاذ C.Scapel على النحو الآتي: من خلال التمعّن في المادتين، نجد المادة 6 فقرة 5 تبني النظام المسمى "قرينة اللامسؤولية"⁽⁶⁾، أي افتراض عدم المسؤولية المنصوص عليه في اتفاقية النقل البري (CMR) "المادة 18"، واتفاقية النقل بالسكك الحديدية (CIM) "المادة 37" في حالة المركبات أو العربات المفتوحة، أو حالة

⁽¹⁾ سوزان على حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 180.

⁽²⁾ المادة 4 من اتفاقية بروكسل لـ 1924.

⁽³⁾ « The MTO Shall be liable for loss or damage to the goods ».

⁽⁴⁾ C.Scapel, le régime de responsabilité de l'ETM, les nouvelles règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée le 11 avril 1994 par l'IMTM, pré.cité

⁽⁵⁾ Art 6/5 du connaissement FIATA : « lorsque L'ETM établit que la perte ou le dommage pourrait être attribuée à l'une des causes énumérées au paragraphes a) à e), il sera présumé qu'ils ont été ainsi causés à moins de preuve certaines :

a) Acte ou omission du chargeur ou du destinataire.

b) insuffisance au départ d'emballage ou de marquage.

c) manutention, chargement, arrivage ou déchargement des marchandises par le « Merchant ».

e) grève ou « Lock – out ... ».

⁽⁶⁾ présomption d'irresponsabilité.

نقل الحيوانات الحية. ومن ثم فهي مطابقة لاتفاقيات أحادية الوساطة التي تعتبر من النظام العام وبالتالي ملزمة للنقل.

من جانب آخر، فإن المادة 13 من قواعد CNUCED/CCI تشير إلى أن هذه القواعد لا تطبق إلا في الحالات التي لا تتعارض فيها مع أحكام الاتفاقيات الدولية الملزمة أو القوانين الداخلية المطبقة على عقد النقل متعدد الوسائط.

يضيف الأستاذ C.Scapel إلى أنه يمكن أيضا الأخذ بمنطق آخر، يتعلق بتدرج القواعد القانونية، فأمامنا هيكل ذو مستويات ثلاث، أعلاها الاتفاقيات الدولية، قواعد CNUCED/CCI وسند الشحن FIATA.

فسند الشحن FIATA يجب أن يطابق قواعد CNUCED/CCI. وهذه الأخيرة، يجب ألا تتعارض مع الاتفاقيات. إلا أن هذا لا يمنع من أن تكون هذه القواعد أكثر شدة على متعهد النقل من الاتفاقيات الأحادية الوساطة. وعليه إذا كانت القاعدة 5 فقرة 1 أكثر شدة من بعض الاتفاقيات، فإن هذه الشدة مشروعة، وتكون مفروضة على سندات الشحن FIATA التي يجب أن تحترم القواعد الصارمة الأعلى منها. ولا يمكن إبعاد تطبيق قواعد CNUCED/CCI إلا من أجل جعل مسؤولية متعهد النقل ثقيلة، والحال أن المادة 6 فقرة 5 من FIATA هي أكثر ليونة وتسامحا في مواجهة متعهد النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾.

المطلب الثاني: طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ونطاقها المادي:

إن إصدار متعهد النقل لوثيقة النقل متعدد الوسائط، هو تأكيد لمسؤوليته عن أي فقد أو تلف أو هلاك أو تأخير يصيب البضائع أثناء النقل الدولي متعدد الوسائط باعتبارها الحالات التي تحدد النطاق المادي للمسؤولية (فرع ثاني)، فإذا كان الاتفاق قائما حول الطبيعة العقدية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، باعتبارها قائمة على

⁽¹⁾ C.Scapel, le régime de responsabilité de l'ETM, Actes IMTM 1994, p-cité, p 138-139.

أساس عقد النقل متعدد الوسائط المبرم بين المرسل والمتعهد فقد ثار التساؤل حول طبيعة النظام الذي يحكم هذه المسؤولية. إذ توجد نظريتان معروفتان لحكم المسؤولية خلال النقل متعدد الوسائط، هما نظام المسؤولية الشبكية ونظام المسؤولية الموحدة. إلا أن الآراء اختلفت في شأن أيّ النظامين هو الأمثل لحكم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط "فرع أول".

الفرع الأول: طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

من خلال التعرف على المقصود من نظامي المسؤولية الشبكية والمسؤولية الموحدة. سنحاول تحديد طبيعة النظام الذي يحكم مسؤولية متعهد النقل في اتفاقية النقل متعدد الوسائط واتفاقية "روتterdam".

الفقرة الأولى: النظام الشبكي لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

يطلق مصطلح النظام الشبكي⁽¹⁾ لحكم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، لأنه شبكي في حالات الهلاك أو التلف أو التأخير، بمعنى أنه إذا حدث أي من الهلاك أو التلف أو التأخير في مرحلة محددة تحكمها اتفاقية دولية مطبقة أو قانون وطني معمول به فإنه سيحكمها في هذه الحالة الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الواجب التطبيق. إذا أصاب البضائع ضرر أثناء المرحلة البرية، فإن المسؤولية تحكمها الاتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل البري (CMR) أو القانون الوطني الواجب التطبيق، وكذلك إذا حدث الضرر أثناء المرحلة البحرية فسيحكم مسؤولية متعهد النقل اتفاقيات النقل البحري أو القانون الوطني الواجب التطبيق، ونفس الحال بالنسبة للنقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية⁽²⁾.

(1) النظام الشبكي « le Système de réseau » هو ترجمة للمصطلح الإنجليزي: « Net Work System » وهو مصطلح

يستعمل حتى من قبل الفقهاء الذين ينتقدونه مثلاً:

R.Rodière et E.du Pontavice : « les Anglais utilisent cette expression dans leur Vocabulaire faussement imagée qui ne peut être compris des initiés » : R.Rodière, E. du pontavice, op-cité, note 36, p 392.

(2) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 386.

بناء عليه، إذا كان الضرر محدد الموضع، فإن القواعد القانونية التي ستحكم المسؤولية تختلف دون شك باختلاف المرحلة التي حدث خلالها الضرر. يجد أنصار المسؤولية الشبكية⁽¹⁾. مزايا عديدة لهذا النظام أهمها:

* أن أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقيات النقل أحادي الوساطة، قد صيغت بعناية فائقة سواء من حيث طبيعتها أو من حيث مداها، بما يتلاءم مع ظروف واسطة النقل التي تحكمها، وهي تنفق وجميع الأنظمة القانونية الموجودة وتحترم النصوص المتعلقة بالنظام العام. لذلك يتعين عدم الإخلال بهذه الأوضاع القانونية المستقرة، بإدخال قواعد مغايرة قد تكون أقل ملائمة لتنظيم المسؤولية الذي تكفله حالياً اتفاقيات النقل أحادي الوساطة. وأن عدم الالتزام بالنظام الشبكي يؤدي إلى اختلال التوازن بين عقود النقل الجزأ أو النقل متعدد الوسائط، بالإضافة إلى الخلل القانوني الذي قد يصيب عمليات النقل أحادي الوساطة نتيجة لهذا التدخل⁽²⁾.

* أن نظام المسؤولية المطبق على متعهد النقل متعدد الوسائط إزاء المرسل هو نفسه المطبق على متعهد النقل متعدد الوسائط تجاه المتعاقدين معه⁽³⁾. فالعلاقة القانونية التي تترتب على أحكام اتفاقية نقل أحادي الوساطة (أو حتى بموجب تشريع وطني) بين متعهد نقل متعدد الوسائط ومقاول نقل من الباطن، سوف تكون مماثلة لتلك العلاقة القانونية القائمة بين متعهد النقل والمرسل. معنى ذلك أن الضرر الذي يلحق بالبضاعة أثناء رحلة جوية، فإنه في ظل نظام المسؤولية الشبكية تتحدد مسؤولية متعهد النقل طبقاً لنصوص اتفاقية وارسو وسوف تكون مماثلة لمسؤولية مقاول النقل من الباطن في مواجهة متعهد النقل (حق الرجوع)، سواء من حيث طبيعة المسؤولية أو مداها، ويؤدي هذا الحل إلى أنه في حالة قيام النزاع، تكفي دعوى واحدة لتقرر مدى وحدود مسؤولية متعهد النقل

(1) في مؤتمر الأمم المتحدة المعني بوضع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980 تعد بعض دول المجموعة "ب" "الدول المتقدمة" من أنصار الأخذ بالنظام الشبكي للمسؤولية وعلى رأسها الوفد البريطاني، أنظر في ذلك نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 403 وما بعدها.

(2) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 474.

(3) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 405.

في مواجهة المرسل التي هي في الأصل تمثل مدى وحدود مسؤولية مقاول النقل من الباطن في مواجهة متعهد النقل متعدد الوسائط وهو ما يعرف بالمسؤولية "ظهرا لظهر"⁽¹⁾.

ومع ذلك فإن للنظام الشبكي مساوئه المتمثلة في:

- أن مسألة الضرر غير المعروف مكان حدوثه مسألة تعترض النقل متعدد الوسائط بالحاويات، حيث أن نسبة كبيرة من الأضرار التي تصيب البضائع غير محددة موضع حدوثها، ضف إلى ذلك الحالات التي يحدث فيها الضرر تدريجيا خلال كل مراحل النقل وهو الشأن بالنسبة للبضائع السريعة التلف، فلا يمكن عندها إسناد الضرر إلى مرحلة واحدة من مراحل النقل، وبالتالي إلى نظامها القانوني الخاص بالمسؤولية.

- أن التأخير في تسليم البضاعة، غالبا ما لا يكون بسبب واسطة واحدة من النقل، وإنما نتيجة تسلسل التأخيرات في كل المراحل، فيصعب ربطه بمرحلة واحدة وتطبيق نظامها القانوني⁽²⁾.

- تكمن سلبيات النظام الشبكي أيضا في إحداث بعض الثغرات في النقل متعدد الوسائط إذ قد توجد مرحلة بين واسطة نقل وواسطة نقل أخرى، لا تنظمها الاتفاقيات الدولية. وهو الشأن بالنسبة لتخزين البضائع عندئذ يطبق القانون الداخلي، وهذا يعني أنه على متعهد النقل متعدد الوسائط وكذا المرسل الإحاطة بالقوانين الداخلية، المتعددة، إضافة إلى الاتفاقيات الدولية المطبقة في حالة النقل متعدد الوسائط⁽³⁾.

- وأهم ما يؤخذ على النظام الشبكي هو عدم وحدة النظام وتعقيده، فالمرسل لا يعرف مقدما قيمة التعويض الذي سيحصل عليها إذا ما أصاب البضاعة ضرر، بمعنى أنه لا يعرف قواعد المسؤولية التي ستحكم الضرر إلا عند تحققه بالفعل⁽⁴⁾. فمسؤولية متعهد

⁽¹⁾ (Back to back liability): فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، ص 475.

⁽²⁾ Diego Ramirez Vincent, la limitation de responsabilité dans le transport multimodal, Université de Montréal, 2006, p 13.

⁽³⁾ Op-cité, p 14.

⁽⁴⁾ نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 396.

النقل متعدد الوسائط تختلف شروط تطبيقها ومدى اتساعها إذا ما كان الضرر محدد الموضوع. حيث يعتمد نظام المسؤولية المطبق على متعهد النقل متعدد الوسائط، على مكان حدوث الضرر، فإذا وقع الضرر خلال مرحلة النقل البحري طبقت قواعد بروكسل أو اتفاقية هامبورج، وإذا وقع الضرر خلال مرحلة النقل الجوي طبقت اتفاقية وارسو وتعديلاتها، أما إذا وقع الضرر خلال مرحلة النقل البري طبقت الاتفاقية المتعلقة بنقل البضائع برا (CMR)، فإذا وقع خلال مرحلة النقل بالسكك الحديدية طبقت اتفاقية النقل بالسكك الحديدية (CIM) وتعديلاتها، والحال أن المرسل يرغب في معرفة النظام القانوني المطبق مقدما، قبل نقل بضائعه وهذا ما لا يحققه الأخذ بالنظام الشبكي.

الفقرة الثانية: النظام الموحد لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

وجد أنصار المسؤولية الموحدة أن هذا النظام هو الأمثل لتماشيه مع طبيعة النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾. ومؤداه أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تتحدد ابتداء على أساس مبلغ أقصى معين، بغض النظر عن مكان وقوع الضرر⁽²⁾. وبالتالي فإن النظام الذي يحكم المسؤولية هو ذاته، لا يتغير بتغير مكان وقوع الهلاك أو التلف، ويستوي لدى هذا النظام أن يكون الضرر الجاري ضررا محدد الموضوع أو غير محدد الموضوع.

ويُرجع أنصار هذا النظام ملائمة للنقل متعدد الوسائط إلى مزاياه المتمثلة في:

- أنه لن يكون ضروريا تحديد مرحلة وقوع الضرر، إذا لن يغير ذلك شيئا في نظام المسؤولية المطبق، وهذا ما يناسب النقل متعدد الوسائط بالحاويات⁽³⁾. ويتحدد تبعا لذلك، التعويض الذي يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بدفعه مقدما في حالة ما إذا أصاب البضائع هلاك أو تلف أو تأخير أيّا كان مكان وقوع الضرر.

(1) مجموع دول الـ 77 وجزء من المجموعة "ب" هي الدول التي رأت الأخذ بالنظام الموحد للمسؤولية في المفاوضات الخاصة باتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980: تقرير عن أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الدبلوماسي حول اتفاقية النقل متعدد الوسائط، ماي 1980، غير منشور، ص 11.

(2) عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط للبضائع لـ 1980، مجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث، السنة الثامنة سبتمبر 1984. ص 202

(3) Diego Ramirez Vincent, Op-cité, p 18.

- أن شركة التأمين، بعد تعويضها المضرور عن الضرر الحادث لن تبحث في سلسلة الناقلين المتتابعين، حيث ستجد أمامها مسؤولاً مباشراً بدوره دعوى الرجوع إلى المسؤول الحقيقي، إذا كان الضرر محدد الموضع⁽¹⁾.

- أنه نظام متجانس للمسؤولية يعكس دور متعهد النقل متعدد الوسائط، حيث تكون مسؤوليته واحدة طوال الفترة التي يتعهد خلالها بتنفيذ النقل متعدد الوسائط، لذلك يرى أصحاب هذا الرأي أن عقد النقل متعدد الوسائط يجب أن يحتفظ بكيانه ككل، فليس هناك ما يبرر القول بجواز تجزئته إلى مراحل نقل أحادية الواسطة. وهذا ما يستدعي أن يستقل بأحكامه الخاصة، من بينها نظام موحد للمسؤولية⁽²⁾.

بالرغم من هذه الإيجابيات يعاب على النظام الموحد للمسؤولية ما يلي:

- اختلاف مسؤولية متعهد النقل في مواجهة المرسل عن مسؤولية مقاول النقل من الباطن اتجاه متعهد النقل، مما يؤدي إلى قلب الأوضاع بالنسبة لحساب مبلغ التعويض عن الضرر بسبب إمكانية حدوث تفاوت بين مبلغ التعويض الذي يجب أن يدفعه متعهد النقل للمرسل، والمبلغ الذي سيسترده عند ممارسته دعوى الرجوع على الناقل منفذ المرحلة التي وقع فيها الضرر، إذ سيكون ذلك على أساس الاتفاقية المطبقة على تلك المرحلة. وقد نحدد الاتفاقية قيمة تعويض أقل من قيمة التعويض التي دفعها متعهد النقل للمرسل، عندها سيخسر الفرق⁽³⁾. وحتى لو كانت الاتفاقية تحدد قيمة تعويض أكبر، فإن متعهد النقل متعدد الوسائط لن يستطيع مطالبة الناقل بأكثر مما دفعه للمرسل، وبذلك سيدفع الناقل مبلغ تعويض أقل من المبلغ الذي كان يجب أن يدفعه⁽⁴⁾.

تثور الصعوبة حول تطبيق هذا النظام في حالة ما إذا كان الضرر محدد الموضع فسيؤدي ذلك إلى إمكانية نشوء تنازع بين النظام الموحد في النقل متعدد الوسائط، وبين

(1) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 398.

(2) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 476.

(3) Diego Ramirez Vincent, op-cité, p 18.

(4) سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 168.

نظم المسؤولية الواردة في الاتفاقيات الأحادية الواسطة الخاصة بالمرحلة التي وقع خلالها الضرر أو القانون الوطني الملزم⁽¹⁾.

ضف إلى هذا كله، أنه إذا لم يتم تحديد مرحلة وقوع الضرر، فإن متعهد النقل لن يستطيع استرداد ما دفعه من تعويضات لأنه عندها لن يجد من يمارس ضده دعوى الرجوع.

الفقرة الثالثة: طبيعة النظام القانوني للمسؤولية في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980:

إن مسألة وضع نظام خاص بمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط من أهم المسائل التي حظيت باهتمام واضعي نصوص اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980. فبعد أن كانت مشروعات الاتفاقيات السابقة الخاصة بالنقل المشترك تأخذ بنظام المسؤولية الشبكية. ونقصد بها مشروع اتفاقية النقل المشترك لـ 1969 والمسمى بقواعد "طوكيو"⁽²⁾، ومشروع اتفاقية النقل المشترك لـ 1972 والمسماة TCM « Convention »⁽³⁾. أخذت اتفاقية 1980 بنظام المسؤولية الموحدة ابتداء من خلال المادة 18، ثم وضعت لهذه القاعدة استثناء يتماشى مع نظام المسؤولية الشبكية في المادة 19. لتجمع الاتفاقية بذلك بين النظامين فيكون نظام مسؤولية مختلط. فبعد أن وضعت القاعدة العامة على أساس المسؤولية الموحدة، خصت الهلاك أو التلف المعروف مكان حدوثه بأحكام المسؤولية الشبكية، معتبرة أنه إذا كانت الاتفاقية الدولية، أو القانون الوطني الواجب التطبيق يقرر تعويضا من الناقل للمرسل أكبر من التعويض الوارد في الاتفاقية، فإن هذا القانون الوطني أو تلك الاتفاقية الدولية هي التي تحكم مسؤولية متعهد

(1) Diego Ramirer Vincent, op-cité, p 18.

(2) المادة 8 فقرة 1 / أ من قواعد طوكيو: "عندما يثبت مكان حدوث الفقد أو التلف، فإن مسؤولية متعهد النقل المشترك تتحدد وفقا للاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الواجب التطبيق".

(3) المادة 12 من « TCM Convention »: "لا تسري حدود المسؤولية الواردة بمشروع الاتفاقية إلا في حالة عدم التعرف على مرحلة النقل التي لحق فيها الضرر بالبضاعة، أما إذا أمكن معرفة مكان وقوع الضرر، وحصره في مرحلة معينة من مراحل النقل، فتطبق حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقية الدولية أحادية الواسطة، أو القانون الوطني الذي يحكم تلك المرحلة من النقل".

النقل⁽¹⁾. ليكون تطبيق المادة 19 بذلك مشروطاً بأن يكون الهلاك أو التلف محدد مكان وقوعه، وأن يكون الحد الذي ترتبه الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني، أعلى من الحد الوارد في المادة 18 من الاتفاقية.

ولعل ذلك كان مراعاة لمصالح المرسل والمرسل إليه بغية تقوية مركزهما أمام متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يكون عادة أقوى منهما اقتصادياً وعليه فقد جاءت اتفاقية النقل متعدد الوسائط بحل وسط، حيث تطبق مبدأ المسؤولية الشبكية في حالات تحدد المسؤولية فقط، مع ترك مبدأ أسس قيام المسؤولية لتطبق بشكل موحد وفقاً لأحكام الاتفاقية وهو الحل الذي يسمى بالمسؤولية الشبكية المعدلة⁽²⁾. وإن كان هناك من يفضل استخدام مصطلح "المسؤولية الموحدة المعدلة"⁽³⁾. استناداً إلى أن النظام الذي أخذت به اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 هو النظام الموحد للمسؤولية وأوردت استثناء يتعلق في جزء منه بالنظام الشبكي للمسؤولية.

في حالة التعويض عن التأخير في تسليم البضائع، تتخلى الاتفاقية عن النظام الشبكي لتنص بدلاً منه على نظام مستقل واحد في الفقرة الرابعة من المادة 18⁽⁴⁾، فتعطي الحق للمرسل في التعويض في جميع الحالات، سواء كان قد تم تعيين مكان الضرر أم لا وبذلك يعلم المرسل مسبقاً مبلغ التعويض الذي سيحصل عليه.

(1) المادة 19 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980: "إذا وقع هلاك أو تلف البضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل متعدد 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 وفقاً لأحكام الاتفاقية المذكورة أو القانون الوطني الملزم المذكور". عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط للبضائع لـ 1980، المرجع السابق، ص 201.

(2) المرجع السابق، ص 203.

(3) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 408.

(4) المادة 4/18 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط: "تقتصر مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم وفقاً لأحكام المادة 16 على مبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة ولكن لا يتجاوز مجموع أجره النقل التي تستحق بموجب النقل متعدد الوسائط".

الفقرة الرابعة: طبيعة نظام المسؤولية في قواعد روتردام:

طبقاً للمادة 26 من اتفاقية روتردام — 2008، إذا تم تحديد المرحلة التي وقع فيها الضرر أو الضياع، كانت الأولوية في التطبيق للاتفاقية التي تحكم تلك المرحلة، وفي جميع الحالات الأخرى أي حينما لا يكون من الممكن أن يعزى الهلاك لأية مرحلة محددة من مراحل النقل متعدد الوسائط، أو حينما لا تكون هناك اتفاقية دولية أحادية الوسائط واجبة التطبيق على المطالبة المعنية، انطبقت أحكام قواعد روتردام أي أحكام نظام المسؤولية البحرية، لتحديد حقوق الأطراف، ومدى حجم المسؤولية. حيث اشترطت المادة 26 فقرة "ب" لعدم انطباق أحكام قواعد روتردام على المرحلة غير البحرية، أن تتضمن الاتفاقية الدولية التي تحكم مرحلة وقوع الضرر أحكاماً تتعلق بمسؤولية الناقل أو الحد من المسؤولية أو بالوقت المتاح لرفع الدعوى. وبذلك تكون الاتفاقية قد طبقت نظام المسؤولية الشبكية على عاتق الناقل لكي يغطي كل مراحل النقل سواء السابق أو اللاحق للرحلة البحرية، إلا أنه نظام شبكي محدود، مادام أن قواعد روتردام هي المطبقة في حالة عدم توافر شروط المادة 26⁽¹⁾.

وما دام أن الاتفاقية قد انتهجت النهج الشبكي فهذا يدعونا إلى تحديد الأحكام التي تعنيها المادة 26 والمتعلقة بمسؤولية الناقل وحدود المسؤولية والوقت المتاح لرفع الدعوى. وتلك الأحكام التي لا تعنيها المادة 26 أي لا تعنيها أحكام اتفاقية النقل الأخرى.

بالنسبة لمواد قواعد روتردام المقصودة من قبل المادة 26 والتي لا تلغي أحكام اتفاقيات النقل الأخرى مادامت واجبة التطبيق هي⁽²⁾:

(1) « Limited Net work Système » : Voir : wei Hou, op-cité, p 244.

(2) انظر في ذلك: جداول المقارنة الخاصة بمشروع صك الأونسيترال بشأن النقل البحري للبضائع واتفاقيات النقل الأخرى المنشور من طرف لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل)، الدورة 11، نيويورك من 24 مارس إلى 4 أبريل 2003 الوثيقة: A/CN.9/WG.III/WP.27

أ- مسؤولية الناقل:

* المادة 15 "البضائع التي قد تصبح خطراً" والمادة 32 "أجرة النقل المدفوعة سلفاً" ليست لها غلبة « Ne l'emporte pas sur » على المواد: 22 من اتفاقية النقل الطرقي CMR و9 من اتفاقية النقل بالسكك الحديدية لـ 1999 COTIF-CIM و7 من اتفاقية النقل بالطرق المائية الداخلية (CMNI).

* المادة 17 "أساس المسؤولية" ليست لها غلبة على المواد 17 و18 من اتفاقية CMR والمواد 23 و25 من اتفاقية COTIF-CIM وكذا المواد 16 و18 من اتفاقية بودابست (CMNI) والمادة 18 من اتفاقية مونتريال للنقل الجوي.

* المادة 20 "المسؤولية الجماعية والفردية" ليست لها غلبة على المادة 27 من اتفاقية النقل بالسكك الحديدية COTIF-CIM، المادة 4 من اتفاقية (CMNI).

* المادة 21 "التأخر" ليست لها غلبة على المواد 19، 20 من اتفاقية CMR، المادة 16 من اتفاقية (COTIF-CIM)، المادة 5 من (CMNI) والمادة 19 من اتفاقية مونتريال.

* المادة 22 "حساب التعويض" ليست لها غلبة على المواد 23 من اتفاقية (CMR) والمادة 19 من اتفاقية (CMNI).

* المادة 23 "الإشعار في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها" ليست لها غلبة على المواد 30 من اتفاقية (CMR)، 44 فقرة 2 من اتفاقية (COTIF-CIM)، 23 من اتفاقية (CMNI) والمادة 31 من اتفاقية مونتريال.

ب- حدود المسؤولية:

* المادة 59 "حدود المسؤولية"، المادة 60 "حدود المسؤولية عن الخسارة الناجمة عن التأخر" والمادة 61 "فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية" ليست لها غلبة على المواد من 23 إلى 27 من اتفاقية CMR، المواد من 30 إلى 33 من اتفاقية (COTIF-CIM) والمواد من 20 إلى 28 من اتفاقية (CMNI) والمادة 22 من اتفاقية مونتريال.

ج- الوقت المتاح لرفع الدعوى:

* المادة 62 "الفقرة الزمنية المتاحة لرفع الدعوى" ليست لها غلبة على المادة 32 من اتفاقية (CMR)، المواد 47 و48 من اتفاقية (COTIF-CIM)، المادة 24 فقرة 1، 3، 5 من اتفاقية (CMNI) والمادة 35 من اتفاقية مونتريال.

* المادة 64 "دعوى التعويض" ليست لها غلبة على المادة 24 فقرة 4 من اتفاقية بودابست (CMNI).

أما بالنسبة لأحكام قواعد روتردام التي لا تعنيها المادة 26، وبالتالي لا تطبق بشأنها أحكام اتفاقيات النقل الأخرى فهي:

* المادة 11 "نقل البضائع وتسليمها"، المادة 12 "مدة مسؤولية الناقل"، المادة 13 "واجبات معينة"، المادة 14 "واجبات معينة تنطبق على الرحلة البحرية"، المادة 16 "التضحية ببضائع أثناء الرحلة البحرية"، المادة 25 "البضائع المنقولة على سطح السفينة"، وذلك لأن هذه المواد الحقوق والالتزامات في الرحلة البحرية.

* المادة 65 "رفع الدعاوي على الشخص المحدد أنه الناقل" وذلك لأنه لا وجود لما يقابلها في اتفاقيات النقل الأخرى⁽¹⁾.

الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

يقصد بالنطاق المادي للمسؤولية، حالات الأضرار التي يسأل عنها متعهد النقل متعدد الوسائط في مواجهة المرسل، حيث يسأل متعهد النقل عن الخسائر الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع وكذلك عن التأخير في التسليم. وهي الحالات التي تكاد تجمع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل على انعقاد المسؤولية عند تحققها⁽²⁾.

⁽¹⁾ Francesco Berlingieri, op-cité, § 4/4, p 21.

⁽²⁾ المادة 16 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، المادة 18 فقرة 1 و19 من اتفاقية مونتريال، المادة 36 من اتفاقية COTIF-CIM، المادة 17 من اتفاقية CMR والمادة 5 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج.

الفقرة الأولى: الهلاك:

يسأل المتعهد عن هلاك البضائع المنقولة، ذلك أن متعهد النقل ملزم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بحالتها وكميتها التي تسلمها من المرسل. فيكون الهلاك إما كلياً وذلك إذا لم يسلم متعهد النقل إلى المرسل إليه أو لمن له الحق في تسلم البضاعة شيئاً على الإطلاق من البضاعة المرسلة، كما لو احترقت الحاوية بكاملها مع البضاعة التي تحتويها⁽¹⁾.

وقد يكون الهلاك جزئياً، إذا وصلت البضاعة ناقصة في الوزن أو العدد أو الكمية لكن لا يعد من قبيل الهلاك الجزئي، النقص المعتاد الذي يلحق البضاعة بسبب طبيعتها. ويسمى هذا النوع من النقص بعجز الطريق Déchet de route، وهو يتحقق دائماً بالنسبة للبضائع التي تجف مع الوقت كالحبوب أو التي تتبخر كالسوائل، فلا يكون متعهد النقل مسؤولاً عنه⁽²⁾.

وإن كان هناك من يرى⁽³⁾، أنه لا مجال لتطبيق مبدأ عجز الطريق في ظل النقل بالحاويات نظراً للدقة العالية التي تبذل في صنع جسم الحاوية، ومدى ما يمكن أن تقدمه من وقاية للبضاعة المشحونة على اختلاف أنواعها سواء أكانت صلبة أم سائلة.

إن الحالات المشار إليها سابقاً، تعرف بالهلاك الحقيقي، لكن يوجد نوع آخر من الهلاك يسمى بالهلاك الحكمي، حيث أن مضي مدة معقولة بعد انتهاء الميعاد المتفق عليه أو الذي يقضي به العرف في حالة عدم الاتفاق دون تسليم البضاعة المفقودة، بمثابة هلاك كلي لها⁽⁴⁾، فيلحق الفقدان بالهلاك من ناحية أن المتعهد في حالة وقوع الفقدان يتعذر عليه تسليم البضاعة، ولكن يختلف عنه في أن مصير البضاعة المنقولة غير معروف على وجه التحديد⁽⁵⁾.

(1) يوسف يعقوب صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، المرجع السابق، ص 388.

(2) R.Rodière, E du Pontavice, Droit maritime, op-cité, p 352. N° 737.

(3) عبد القادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 66.

(4) عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 390.

(5) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 430.

وقد اعتبرت اتفاقية هامبورج البضائع في حكم الهالكة، إذا لم يتم تسليمها خلال 60 يوما التالية لانتهاء الوقت المحدد للتسليم⁽¹⁾، أي أن مقاضاة الناقل ستكون على أساس الهلاك الحكمي وليس على أساس التأخير⁽²⁾.

من جهتها نصت اتفاقية CMR للنقل البري الطرقي على أنه، إذا لم تسلم البضاعة خلال الثلاثين يوما (30) التالية لانتهاء الوقت المتفق عليه، أو إذا لم يكن هناك وقت متفق عليه، خلال 60 يوما التالية على تسلم الناقل للبضائع، فإن ذلك يعتبر دليلا قاطعا على فقدان البضاعة، وأن للشخص الذي له حق المطالبة القضائية اعتبارها مفقودة⁽³⁾.

أما بموجب اتفاقية وارسو، فإنه إذا لم تكن البضاعة قد وصلت بعد انقضاء مدة سبعة أيام من التاريخ الذي كان يتعين وصولها فيه، حق للمرسل إليه أن يتمسك في مواجهة الناقل الجوي بحقوقه الناشئة عن عقد النقل⁽⁴⁾.

وتعتبر اتفاقية COTIF-CIM للنقل بالسكك الحديدية أيضا البضاعة هالكة، إذا لم يحدث التسليم خلال ثلاثين (30) يوما من انقضاء فترة النقل⁽⁵⁾، وفي حالة العثور على البضائع بعد انقضاء المدة المحددة، أي (30) يوما، فإنه يجوز للمرسل إليه أن يصرّ على التسليم بعد أن يعيد إلى هيئة السكك الحديدية التعويض الذي سبق لها أن دفعته إليه⁽⁶⁾.

ويتحقق الهلاك الحكمي في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 عندما لا يقوم متعهد النقل بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه خلال تسعين (90) يوما متصلة تلي التاريخ المحدد للتسليم في عقد النقل متعدد الوسائط أو تلي المدة التي من المعقول أن يحتاج إليها

(1) المادة 5 فقرة 3 من اتفاقية هامبورج.

(2) عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 348.

(3) المادة 20 من اتفاقية CMR.

(4) المادة 13 فقرة 3 من اتفاقية وارسو.

(5) المادة 39 فقرة 1 من اتفاقية COTIF-CIM.

(6) المادة 40 من اتفاقية COTIF-CIM.

متعهد نقل مجتهد مع مراعاة ظروف الحالة⁽¹⁾. وهي ذات المادة التي جاء بها قواعد CNUCED/CCI بمقتضى القاعدة 5 فقرة 3. في حين أن قواعد روتردام لم تأخذ بقريئة الهلاك الحكمي عند عدم تسليم البضائع خلال مهلة معينة.

الفقرة الثانية: التلف:

ويقصد به أن تصل البضاعة كاملة من حيث مقدارها، ولكن في حالة معينة سواء شمل العيب البضاعة كلها أو جزء منها⁽²⁾، مثل تسرب الماء إلى داخل الحاوية بسبب وجود ثقب في سطحها أو في أرضيتها أو بسبب إلتواء أو إرتخاء في أبوابها، مما يسبب تلف محتوياتها⁽³⁾. فيكون متعهد النقل مسؤولاً عن التلف الناجم عن عدم صلاحية الحاوية للحمولة، إذا كان هو من قدم الحاوية للمرسل، فيتحمل المسؤولية الناجمة عن عدم صلاحيتها، لتعهده بأن الحاوية تناسب الغرض الذي استؤجرت من أجله، وهذا الضمان لا يدحضه قول متعهد النقل بأنه أعطى المرسل فرصة كافية لفحص الحاوية⁽⁴⁾.

ويمكن الوقوف على حالة البضاعة من خلال الرجوع إلى سند النقل، فإذا كان السند نظيفاً خالياً من التحفظات، فإنه يفترض حينئذ أن متعهد النقل قد تسلّم البضاعة في حالة جيدة، ويكون ملزماً بتسليمها في ذات الحالة.

لكن من جانب الآخر، فإن النقل بالحاويات يطرح إشكالية أنه غالباً ما تسلّم الحاويات إلى متعهد النقل مقفلة ومختومة وأن الرصاص الأصلي les plombs d'origine يظل سليماً، لم يمس عند تسليمه الحاوية للمرسل إليه عند الوصول. لذلك نجد القضاء

(1) المادة 16 فقرة 3 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط.

(2) يوسف يعقوب صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، المرجع السابق، ص 388.

(3) عبد القادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 239.

(4) المرجع السابق، ص 237.

اعتمادا على هذه الخصوصية، يقضي بعدم مسؤولية متعهد النقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة⁽¹⁾.

إلا أنه لا يجب التعويل على أختام الحاوية إلى حد الجزم بعدم المساس بمحتوى الحاوية من البضاعة، لأنه في إطار النقل متعدد الوسائط على وجه الخصوص، يقوم رجال الجمارك أو السلطات المينائية، بكسر الرصاص الأصلي للحاوية واستبداله بغيره عند الانتهاء من مهامهم. كما أنه قد يسأل متعهد النقل عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة بالرغم من ثبوت عدم المساس بأختام الحاوية، وذلك إذا أكد تقرير الخبرة أن الأضرار يرجع حدوثها إلى سقوط الحاوية أو رفعها بشكل مفاجئ⁽²⁾.

والتلف الذي يصيب البضاعة أثناء النقل هو الحالة الرئيسية التي من أجلها حرصت الاتفاقيات الدولية على إلزام المرسل إليه بإخطار متعهد النقل بالضرر الذي أصاب البضاعة خلال مدة معينة من الاستلام، إذ أنه قد تصل البضاعة مصابة بتلف غير ظاهر لم يلتفت إليه متعهد النقل متعدد الوسائط، ثم يسلم البضاعة في مكان الوصول للمرسل إليه دون أن يتلقى اعتراضا، فيعتقد أن المرسل إليه قد وافق على الطريقة التي تم بها تنفيذ العقد، ثم يفاجأ بدعوى تعويض، فلا يتمكن من جمع الأدلة التي تكون في صالحه في الوقت المناسب⁽³⁾.

⁽¹⁾ Ex : * (1) CA Versailles 3^e ch, 17 avril 1992, Juris- Data n° 1992 – 040770 : cité par Paulette Veaux- Fournerie, Daniel Veaux, op-cité, p 49.

* (2) T.Tunis, 9^{ème} ch, 2Novembre 1994, Revue Scapel 1996, Trimestre 01 : « le transporteur maritime n'est pas responsable des manquants en présence d'une réserve stipulée au connaissement et selon le quelle toute responsabilité est écarté quand au nombre et à la nature des colis empotés dans un conteneur qui fut remis fermé et scelle et livré dans le même état au destinataire ... ».

⁽²⁾ Ex : CA Rouen, 2^e ch, Civ, 30 nov 2000, Juris- Data n° 2000 – 1346234 : « dommage subi à la fois par la marchandise (boites de conserves) et le conteneur , imputé par les expertises aux chocs subis pendant le transport ». cité par Paulette Veaux Fournerie Daniel Veaux, op-cité, p 49.

⁽³⁾ نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 434.

الفقرة الثالثة: التأخير:

يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن التأخير في التسليم طالما أنه حصل والبضائع في عهده. ويقع التأخير في التسليم عندما لا تصل البضاعة في الوقت المحدد في عقد النقل، وعند سكوته ففي الوقت الذي يتحدد بمقتضى العرف التجاري⁽¹⁾.

بالنسبة لاتفاقية بروكسل لـ 1924، فإنها لم تعالج حالة الضرر الناجم عن التأخير وهذا راجع إلى أن السفن آنذاك كانت شراعية وبطيئة، ومعرضة للتأخير، ومن ثم يصعب على الناقل التقيد بوقت محدد لإكمال الرحلة البحرية⁽²⁾.

وهو الاتجاه الذي تبنته بعض أحكام القضاء الفرنسي، حيث قضت محكمة استئناف AIX مثلا، بأن شروط الإعفاء من المسؤولية التي يتضمنها سند الشحن عن الضرر الاقتصادي الناجم عن التأخير في تسليم البضاعة للمرسل إليه بسبب إهمال الناقل أو أي من تابعيه أو وكلائه، لا تعد مخالفة لأحكام الاتفاقية⁽³⁾.

أما اتفاقية هامبورج فقد أوضحت من خلال المادة 5 فقرة 2، الحالة التي يعتبر فيها الناقل متأخرا عن تسليم البضائع، فنصت على أنه " يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع في ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل في حدود المهلة المتفق عليها صراحة أو- في حالة عدم وجود هذا الاتفاق- في حدود المهلة التي يكون من المعقول تطلب إتمام التسليم خلالها من ناقل يقظ، مع مراعاة ظروف الحالة".

يتبين من هذا النص أنه في حالة الاتفاق على موعد لتسليم البضائع، يكون ثمة تأخير من قبل الناقل إذا لم يسلمها إلى صاحب الحق في الميعاد المحدد، أما إذا لم يتم الاتفاق على ميعاد، فليس معنى ذلك أن الناقل أصبح حرا طليقا من كل قيد من حيث وقت التسليم، وإنما عليه أن يسلم البضائع في الوقت المتطلب من ناقل يقظ، وإلا اعتبر

(1) حلو أبو الحلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 8، 2007، ص 107.

(2) عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 392.

(3) CA.AIX : 03/03/1992, DMF 1993, p 112.

الحكم مشار إليه لدى حلو أبو الحلو، المرجع السابق، ص 117.

في حالة تأخيرٍ في التسليم. والناقل اليقظ هو الناقل العادي المتوسط في الحرص والذكاء والمعيار في ذلك معيار موضوعي عام⁽¹⁾.

الملاحظ أن القضاء الفرنسي تسامح مع الناقل البحري، حيث لا يعتبره مسؤولاً عن التأخير في تسليم الحاوية طالما أن الشاحن لم يعلمه بأن نقل الحاوية يمثل بالنسبة له أمراً عاجلاً. ففي هذه الدعوى كاتب إحدى الشركات الفرنسية قد أرسلت بعض المواد لفتح محل بنيويورك في ميعاد محدد وبسبب التأخير في الشحن، اضطر المرسل استعادة بضائعه وشحنها جواً⁽²⁾.

في نفس السياق جاءت المادة 19 من اتفاقية النقل البري (CMR) لتعرف التأخير في التسليم، وكذا المادة 16 من اتفاقية COTIF-CIM لـ 1999، وإن كانت اتفاقية النقل بالسكك الحديدية تأخذ بعين الاعتبار الحالات التي يجوز فيها للناقل أن يحدد مدة إضافية للنقل المحدد الأجل بمقتضى الفقرة 2 من المادة 16⁽³⁾، وأهمها وجوب نقل البضائع بحراً أو عن طريق مجاري ملاحية داخلية أو بالطريق البري في حالة عدم وجود وصلة سكك حديدية⁽⁴⁾. وعندئذ يتحقق التأخير في التسليم عند تجاوز أجل النقل الإضافي.

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 225.

(2) CA. Rouen, 13 oct 1988, DMF 1990, p 360, note R. Achard, cité par Paulette Veaux Fournerie, Daniel Veaux, op-cité, p50.

(3) المادة 16 فقرة 2 من اتفاقية COTIF-CIM لـ 1999: "مع مراعاة الفقرتين 3 و4 يكون الحد الأقصى لمدة النقل كما يلي:

(أ) لشحنات حمولة العربة الواحدة:

- مدة التسليم للنقل 12 ساعة.

- مدة النقل 24 ساعة لكل 400 كلم أو جزء من ذلك.

(ب) لشحنات نقل عن حمولة العربة الواحدة:

- مدة التسليم للنقل 24 ساعة.

- مدة النقل 24 ساعة لكل 200 كلم أو جزء من ذلك...".

(4) المادة 16 فقرة 3 من اتفاقية COTIF-CIM لـ 1999.

وقد نصت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 في المادة 16 فقرة 2 في توضيحها لمعنى التأخير، لنفس ما ذهبت إليه اتفاقية هامبورج، معتبرة متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولاً عن التأخير في تسليم البضاعة في إحدى الحالتين: الحالة الأولى: إذا لم تسلم البضائع خلال المدة المتفق عليها صراحة. الحالة الثانية: إذا لم يكن ثمة اتفاق، فيقع التأخير إذا لم تسلم البضاعة خلال المدة التي من المعقول تطلبها من متعهد نقل متعدد الوسائط يقظ، أي الفترة المتطلبة للتسليم التي يتوقع أن يسلم فيها هذا المتعهد⁽¹⁾، والأمر يرجع إلى تقدير قاضي الموضوع آخذاً بالحسبان أحكام العقد أو الأعراف أو الممارسات المتبعة في المهنة وظروف النقل. وهو أيضاً ما ذهبت إليه قواعد CNUCED/CCI بمقتضى القاعدة 5 فقرة 2⁽²⁾. كما أن قواعد روتردام بينت على نفس المنوال الحالة التي يعتبر فيها الناقل قد تأخر في تسليم البضاعة في المادة 21⁽³⁾.

تجدر الإشارة إلى أن التأخير لا يعتبر بحد ذاته موجبا للمسؤولية وإنما يعتد بالضرر الناجم عنه، أي بالخسارة الاقتصادية اللاحقة بالضرور.

والضرر الاقتصادي هو ما يلحق المرسل إليه من خسارة مالية رغم تسليمه البضاعة خالية من كل تلف، أو الخسارة التي يتعرض لها على إثر انخفاض قيمة البضاعة المسلمة في السوق، مقارنة مع سعرها لو سلمت إليه في موعدها، أو الخسارة التي يتعرض لها نتيجة تسلمه البضاعة متأخرة عن موعدها، مما يصعب معه تصريفها أو بيعها⁽⁴⁾، مثلاً

(1) نادية معوض، المرجع السابق، ص 435.

(2) CNUCED/CCI, règle 5/(2) : « il y a un retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un ETM diligent, compte tenu des circonstances de l'espèce ».

(3) المادة 21 من قواعد روتردام: "يحدث التأخر في التسليم عندما لا تسلم البضائع في مكان المقصد المنصوص عليه في عقد النقل في غضون الفترة المتفق عليها".

(4) حلو أو الحلو، المرجع السابق، ص 128.

تسليم بضائع موسمية مضي وقت استخدامها، أو تم استيرادها لأداء غرض معين
كمعرض مثلا ومرت فترة العرض.

المبحث الثاني: الحدود القانونية لمسؤولية متعهد النقل والشروط المتصلة بها:

ابتداءً من لحظة أخذ البضائع في عهده، تبدأ مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، فإذا أصاب البضائع ضرر ما، كان ملزماً بتعويض صاحب الحق، سواء كان الخطأ خطأه أو خطأ تابعيه.

إلا أن القوانين والاتفاقيات الدولية تضع حدوداً لمسؤولية متعهد النقل، وهذا خلافاً للقواعد العامة، حيث يكون التعويض على قدر الضرر، ويشمل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب. ويرجع هذا التشريع للحد الأقصى للتعويض إلى ثقل المسؤولية التي تقع على عاتق متعهد النقل.

وبما أن النقل متعدد الوسائط، يتم بعقد نقل بالحاويات، فإن هذا النقل يطرح صعوبة في حساب التعويض، ذلك أن حساب الحد الأقصى للتعويض يتم على أساس الطرد، فكيف يتم إسقاط هذا المعيار على الحاويات؟

ضف إلى ذلك وباعتبار أن نظام الوكالة بالعمولة هو النظام الأنسب المطبق على النقل متعدد الوسائط. فالسؤال المطروح، فيما إذا كان القانون الداخلي، يمكن الوكيل بالعمولة للنقل من حدود قانونية للتعويض؟ "مطلب أول".

من ناحية أخرى، فإن معاملة متعهد النقل متعدد الوسائط، معاملة الناقل، وتطبيق لائحته. وكذا إحالة الاتفاقيات الدولية ذات الطابع متعدد الوسائط إلى تطبيق الاتفاقيات الأحادية الواسطة، يدعو إلى ضرورة التطرق إلى الحد الأقصى للتعويض في النقل أحادي الواسطة، وكذا كيفية تعامل اتفاقيات النقل متعدد الوسائط والقواعد الاتفاقية مع مسألة التحديد القانوني للمسؤولية، وذلك لاختلاف وسائط النقل واختلاف الحد الأقصى للتعويض، تبعاً لذلك. وذلك تحقيقاً للوحدة المرجوة من نظام النقل متعدد الوسائط، أو على الأقل تحقيقاً للتجانس والتكامل بين اتفاقيات النقل المختلفة "مطلب ثاني".

المطلب الأول: تحديد المسؤولية بين تطبيق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل وضابط التعويض:

عند تنظيم مسألة التعويض من أجل وضع حد أعلى، تعتمد القوانين والاتفاقيات الدولية على ضابط الطرد أو الوحدة أو الوزن. وإذا كان مصطلح (الطرد) لم يثر أي لبس في مفهومه في عصر ما قبل الحاويات، فإنه في عصر النقل متعدد الوسائط حيث أصبحت البضائع تعبأ في حاويات، طرح التساؤل حول مفهوم الطرد في حالة النقل بحاوية، وعمّا إذا كانت الحاوية تعتبر بمثابة طرد واحد أم أكثر بحسب عدد الطرود الموجودة بداخلها. فهل يحسب التعويض على أساس وجود وحدة واحدة تمثلها الحاوية، أم على أساس عدد الطرود التي تشملها الحاوية؟ هذا ما سيتم التعرف عليه من خلال الفرع الأول. أما الفرع الثاني فيخصّص للوقوف عند مفهوم التزام الوكيل بالعمولة - بوصفه متعهد نقل متعدد الوسائط - بالضمان فهل معنى ذلك أنه ضامن لجميع مخاطر النقل، فلا يستفيد من أية حدود قانونية أم أنه يستعير حدود الناقل، فيكون مسؤولاً عن أفعال هذا الأخير في حدود نطاق عقد النقل؟

الفرع الأول: العلاقة بين الطرد والحاوية:

اختلف رأي الفقه حول المقصود بالطرد الذي يجري على أساسه تحديد مسؤولية الناقل النقدية. فيرى البعض أن الطرد يفترض أن البضاعة قد شحنت بعد تغليفها في صندوق أو برميل أو كيس من الورق أو الكرتون... تحمل أرقاماً وعلامات مميزة⁽¹⁾. ويضيف البعض الآخر بأنه يستوي في ذلك أن يكون حجم الطرد كبيراً أو صغيراً، كما أنه لا عبء بثمانه، إذ متى كان الطرد يحمل رقماً واحداً، فإنه يعتبر في حكم التحديد القانوني طرداً واحداً، والعبء في العدد والترقيم، بما هو ثابت في سند الشحن⁽²⁾.

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 299.

(2) يوسف يعقوب صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، المرجع السابق، ص 420، أيضاً إبراهيم مكي، المرجع السابق،

أما العميد Rodière، فقد رفض الاتجاه القضائي الذي ذهب في إطار النقل البري "أن الطرد هو شيء صغير الحجم نسبيا، يمكن نقله باليد أو عند الاقتضاء بعربة يد"، الأمر الذي يعني أن جهازا وزنه 7 أطنان مثلا لا يعتبر طردا⁽¹⁾. فيرى العميد Rodière أنه ليس هناك ما يبرر الأخذ بالنظرية القائلة بأن الطرد يجب أن يكون صغير الحجم، باعتبارها غير صالحة في مجال النقل البري، ومن باب أولى في النقل البحري. لذلك فهو يعتبر طردا الجهاز الضخم الذي يشحن بدون غلاف. فالطرد حسبه هو حمولة متفردة، تميزها علامات، عدد وترقيم ثابت في سند الشحن أيا كان وزنها أو حجمها. مما يلغي فكرة أن يكون الطرد مغلفا⁽²⁾.

وانطلاقا من تعريف الطرد، فإن ذكر وزن أو حجم الحمولة، لا يمنع من أن العبارة بعدد الحمولات المتميزة "الطرود" لحساب التعويض، أما الوزن، فيعتمد عليه حينئذ لحساب أجرة الحمولة⁽³⁾.

أما إذا كانت البضائع لا تميز إلا بوزنها أو قياسها أو حجمها، ففي هذه الحالة تتخذ وحدة الوزن أو المقاس أو الحجم، المثبتة في سند النقل أساسا لتقدير التعويض⁽⁴⁾. على هذا الأساس، إذا تم النقل بالحاويات، فمما لا شك فيه أن الحاوية فارغة تعتبر من قبل الطرود، لكن إذا احتوت الحاوية على عدد من الطرود، فهل تعد الحاوية بكل ما فيها طردا من أجل حساب قيمة التعويض؟

⁽¹⁾ Besançon, 15 mai 1964, BT 1964, p 347 et, sur pourvoi .comm. 30 janv 1967, D 1968, p 160 note P.Durand : « De toute évidence quelque chose de faible Volume que l'on peut transporter à la main, à la rigueur sur une brouette, un triporteur, etc », cité par R.Rodière, traité de droit maritime, Tome II, op-cité, p 301, n° 669.

⁽²⁾ R.Rodière , Ibid : « le colis est un élément de cargaison, reconnu par des marques distinctives et porté sur le titre de transport ... le colis est une chose individualisée et rien d'autre, il n'y a pas à retenir l'idée, susceptible d'en restreindre notablement la notion, qu'un colis doit être emballé, empaqueté ».

⁽³⁾ Op-cité, n° 671, p 304 : « quand le connaissement porte 100 colis, marqués A-1 à A-100 pesant ensemble 2 tonnes, le transporteur a pris en charge 100 colis et non sur 2 unités ».

⁽⁴⁾ I bid.

الجواب على هذا التساؤل، كان بداية مع التوقيع على بروتوكول بروكسل لـ 1968⁽¹⁾ المعدل لبعض قواعد لاهاي لـ 1924، خاصة المادة 4 فقرة 5، حيث وردت الفقرة (ج) من المادة 4 فقرة 5 من البروتوكول مخصصة للحديث عن الحاويات، وسميت المادة 5 المعدلة "شرط الحاوية"، فجاءت:

"... ج- في حالة استخدام حاوية أو لوح شحن أو أية أداة مشابهة في تجميع البضاعة، فإن كل طرد أو وحدة مثبت في سند الشحن أنه متضمن داخل هذه الأداة يعتبر طردا أو وحدة في المعنى المقصود بهذه الفقرة "أي الفقرة 5 من المادة 4". وفي غير الحالة المنصوص عليها أعلاه، فإن أداة النقل تلك تعتبر كطرد أو وحدة".

جاءت هذه الفقرة، بحل معقول وعادل، يحكم مسألة تحديد مسؤولية ناقل الحاويات، باعتبار أن الناقلين لا يعرفون محتويات هذه الحاويات إلا من خلال مظهرها الخارجي، أو بالاعتماد على ما يصرح به الشاحن، فليس من العدل إلزامهم بتعويض يحدد على أساس جميع ما بداخل الحاوية من طرود أو وحدات، إذا لم يكن الشاحن قد أحاطهم علما بذلك. أما إذا كان الشاحن قد بين للناقل، عدد الوحدات أو الطرود التي بداخل الحاوية وأرقامها، وأثبت ذلك في سند الشحن، فإن الناقل عندها يكون مسؤولا عن كل طرد مشحون داخل الحاوية في الحدود المنصوص عليها قانونا⁽²⁾.

عليه فإن القاعدة (ج) أعطت الخيار لأطراف عقد النقل لتقرير فيما إذا كانا يريدان معاملة حاوية ما على أنها طرد لتحديد المسؤولية، أو أنهما يريدان أن تكون الطرود أو الوحدات التي عبئت داخلها هي المقصودة في تحديد المسؤولية. وسوف يكشف عن هذا الخيار أو عن قصد المتعاقدين من خلال ما تم تدوينه على وجه سند الشحن⁽³⁾.

(1) بروتوكول 23 فبراير 1968 الخاص بتعديل اتفاقية بروكسل 1924 المسمى بقواعد لاهاي فيزيبي.

(2) R.Rodière, E du. Pontavice, Droit maritime, op-cité, p 421. N° 776.

(3) عبد القادر حسن العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 311.

بالتالي إما أن لا يذكر تعدادا لمحتويات الحاوية في سند الشحن، كأن يرد: "حاوية تحتوي على قطع غيار سيارات"، ففي مثل هذه الحالة تعتبر الحاوية طردا، ويكون التعويض عن الضرر الذي أصاب المرسل إليه بحد أقصى عن طرد واحد. وإما أن يكون البيان "حاوية تحتوي على 70 صندوق من قطع الغيار"، فيكون التحديد القانوني للمسؤولية عن 70 طرد⁽¹⁾.

وقد سار القضاء الفرنسي على نهج بروتوكول بروكسل في التعويل على النظر في بيانات سند الشحن وقصد المتعاقدين عند حساب التعويض في النقل بالحاويات⁽²⁾. فإذا كان محتوى الحاوية مفصلا في سند الشحن لاسيما عدد الطرود الموجودة بداخلها، فإن الحد الأقصى لمسؤولية الناقل يتم حسابه على أساس هذه الطرود أو الوحدات⁽³⁾. مع اشتراط بعض الأحكام لإجراء هذه الطريقة في الحساب أن يكون الناقل قد تحقق فعلا أو كان بإمكانه التحقق من محتوى الحاوية، سواء بنفسه أو عن طريق وكيله⁽⁴⁾. وإن كانت أغلبية الأحكام اليوم لا تتطلب تلك المراقبة من جانب الناقل⁽⁵⁾، وهذا يتماشى مع الصعوبة العملية التي تعترض متعهد النقل في مراقبة الحاوية عند شحنها لاسيما إذا كانت معبأة بواسطة المرسل.

(1) إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص 63.

(2) يُفصّل الدكتور عبد القادر حسين العطير، في مؤلفه الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ص 293 وما بعدها، في مختلف المعايير التي تبناها القضاء "الأمريكي، الإنجليزي، الكندي، والفرنسي" من خلال مجموعة مختلفة من القضايا بشأن العلاقة بين الطرد والحاوية، وتمثل في:

1- المعيار الوظيفي للحاوية كجزء من السفينة.

2- معيار الوظيفة الاقتصادية أو معيار وظيفة الطرد.

3- معيار قصد المتعاقدين، وطبيعة سند الشحن.

(3) Cass.com, 18 Avril 1989, Bull. CIV IV, n° 127 DMF, 1990, p 145, cité par paulette veaux Fournerie Daniel Veaux, op-cité, p 51, n° 136.

(4) T.com, marseille, 27 avril 1976, DMF 1976, p 610 : I bid.

(5) Ex : CA paris, 14 novem 1988, DMF 1989, p 435 et 1990, p 150, obs, p. Banassies, Ibid.

ساير المشرع الجزائري بدوره بروتوكول لاهاي، بموجب المادة 805 فقرة 2 من القانون البحري، المعدلة بموجب القانون رقم 98-05. وتضيف المادة-علاوة عن ذلك- أن الحاوية تعد وحدة شحن مستقلة، إذا تضررت ولم تكن مملوكة للناقل⁽¹⁾.

وهو ذات ما جاءت به اتفاقية هامبرج بموجب المادة 7 فقرة 2 التي تبنت شرط الحاوية في شقها الأول على منوال ما جاء به بروتوكول بروكسل، إلا أن الشق الثاني منها جاء بحكم لم يرد في البروتوكول، وهو اعتبار الحاوية ذاتها في حالة هلاكها أو تلفها وحدة شحن مستقلة تدخل في حساب الحد الأعلى للتعويض، إذا كانت مقدمة من الشاحن كما لو كان مالكةا أو مستأجرها⁽²⁾.

وذلك لأن الحاوية مال ذو قيمة في حد ذاتها، وقد تزيد قيمتها عن قيمة البضائع التي تحتويها، فمن الإنصاف أن يعرض الشاحن عند هلاكها أو تلفها⁽³⁾.

وقد حددت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 المقصود بالطرد عند حساب التعويض بطريقة مماثلة لما جاءت به اتفاقية هامبورج وهذا بموجب المادة 18 فقرة 2 من الاتفاقية.

أما في اتفاقية روتردام وعملا بالفقرة 2 من المادة 59، عندما تكون البضائع منقولة في حاوية أو أداة مشابهة، فإن عدد الطرود أو وحدات الشحن تحسب على أساس عدد الطرود أو وحدات الشحن المذكورة في تفاصيل العقد، وإن لم يذكر ذلك تعتبر البضائع

(1) المادة 805 من الق.ب.ج: "... في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع، فإن العبارة في حساب أي المبلغين أكبر لتحديد المسؤولية، هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن، أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري وإذا تضررت أداة النقل نفسها ولم تكن مملوكة للناقل تعتبر وحدة شحن أخرى...".

(2) المادة 7 فقرة 6 من اتفاقية هامبورج: "أ- في حالة استخدام حاوية أو منصة نقالة أو أية أداة نقل مماثلة لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المحددة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه، تحسب طرودا أو وحدات شحن مستقلة، وفي خلاف ما تقدم تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة عندما لا تكون مملوكة للناقل، أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة".

(3) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 462.

كلها المعبأة في الحاوية أو الأداة المشابهة طردا واحدا أو وحدة شحن واحدة⁽¹⁾. على أن تعتبر الحاوية أو الأداة المماثلة بحد ذاتها نوع من أنواع البضائع عندما لا تكون مقدمة من الناقل أو ممن يقوم مقامه، وذلك بمقتضى البند 24 من المادة الأولى. ما يعني أن الحاوية التي لا يقدمها الناقل ولا تقدم بالنيابة عنه، تحتسب طردا واحدا أو وحدة شحن مستقلة عن عدد الطرود أو وحدات الشحن الموضوعة بداخلها، فإذا تسلم متعهد النقل حاوية تحتوي على 200 طرد، فإنه يلتزم في حالة هلاك أو تلف الحاوية بما فيها "المقدمة من قبل المرسل"، بتعويض يعادل 201 مرة التحديد القانوني لمسؤوليته عن الطرد الواحد، وذلك لأن الحاوية ذاتها باعتبارها طردا تضاف إلى عدد الطرود التي بداخلها.

إذا كانت الإشكالية المطروحة في النقل بالحاويات، نشأت على اعتبار أن حساب مبالغ التحديد يكون على أساس الطرد، إلا أنها ليست الطريقة الوحيدة المتبعة لتقدير التعويض. فقد أخذ جانب من الاتفاقيات الدولية للنقل بالوزن كضابط وحيد لتقدير التعويض، وهي اتفاقية النقل الطرقي (CMR) في حالي الهلاك أو التلف، وكذلك الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية (COTIF-CIM)، واتفاقية وارسو. ففي الحالة التي تتعرض فيها إحدى الأغراض الموجودة داخل الحاوية للهلاك أو التلف، يكون التساؤل حول ما إذا كان التعويض الذي يلتزم به الناقل، سيتم تحديده على أساس الوزن الإجمالي لهذا الغرض وحده أم على أساس الوزن الإجمالي للحاوية ككل، بوصفها بضاعة هالكة أو تالفة؟⁽²⁾.

لقد كان لاتفاقية وارسو للنقل الجوي السبق في حسم الخلاف حول الأمر، فطبقا لما ورد في بروتوكول لاهاي لـ 1955 المعدل لاتفاقية وارسو لـ 1929، و في حالة ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه،

(1) المادة 59 فقرة 2 من قواعد روتردام: "عندما تنقل البضائع في حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل مشابهة تستعمل لتجميع البضائع أو فوقها، أو في عربة، أو فوقها، تعتبر الرزم أو وحدات الشحن التي عدت في تفاصيل العقد على أنها مرزومة في تلك الأداة، أو العربة أو فوقها رزما أو وحدات شحن، وإذا لم تكن معدة على هذا النحو، اعتبرت البضائع الموجودة في تلك الأداة أو العربة أو فوقها وحدة شحن واحدة".

(2) Paulette Veaux- Fournier, Daniel Veaux, op-cité, p 53, n° 140.

فإن الوزن الكلي للطرد أو الطرود المتعلق بها الأمر هو الذي يؤخذ وحده في الاعتبار لتعيين حد مسؤولية الناقل. غير أنه إذا كان ضياع أو تلف أو تأخير جزء من الأمتعة المسجلة أو البضائع أو أي شيء مما تتضمنه، يؤثر في قيمة طرود أخرى تشملها نفس استمارة الأمتعة أو نفس خطاب النقل الجوي، فيجب أن يؤخذ الوزن الكلي لهذه الطرود في الاعتبار لتعيين حد المسؤولية⁽¹⁾.

بذلك، جعل البروتوكول الأساس الذي يتخذ لحساب الحد الأقصى للتعويض هو الوزن الكلي للطرد أو الطرود اللاحق بها الضرر دون غيرها من الطرود الأخرى التي يتضمنها نفس خطاب النقل الجوي. إلا إذا كان من شأن هذا الضرر الجزئي الانتقاص من قيمة هذه الطرود الأخرى، فحينئذ يتم الحساب على أساس الوزن الكلي لجميع هذه الطرود، ما لحقه منها الضرر مباشرة وما انتقصت قيمته بالتبعية⁽²⁾. مثال ذلك إرسال آلة أو جهاز في طرود يحتوي كل طرد على جزء منها، بحيث يؤثر ضياع أو هلاك أو تلف بعض الطرود على الأخرى، ففي هذه الحالة يلتزم الناقل بسداد التعويض، بالنظر إلى الطرود جميعها⁽³⁾.

وهو المسلك الذي سلكته اتفاقية مونتريال لـ 1999 في الأساس الذي يتخذ لحساب الحد الأقصى للتعويض، إذا كان الضرر الذي لحق بالبضاعة جزئياً. بمقتضى المادة 22 فقرة 4 من الاتفاقية.

وقد طبق القضاء الفرنسي ما جاء به بروتوكول لاهاي بمناسبة دعوى تتعلق بضياع طرد موجود داخل حاوية للنقل الجوي مع 9 طرود آخرين، آخذاً بعين الاعتبار فقط وزن الطرد الضائع، وليس الوزن الإجمالي للحاوية⁽⁴⁾.

(1) المادة 11 فقرة 2 من بروتوكول لاهاي الموقع في 28 سبتمبر 1955 والذي دخل حيز التنفيذ ف 1 أوت 1963.

(2) محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 605.

(3) هشام فضلي، المرجع السابق، ص 62.

(4) CA. Paris 24 mai 1991, BTL 1991, p 474, cité par Paulette Veaux- Fournier, Daniel Veaux, op-cité, p 53.

كما نص قانون النقل البحري الفرنسي لعام 1966. بموجب المادة 57 فقرة 4 المعدلة بالمرسوم الصادر في 12 نوفمبر 1987 على أنه " إذا لم يتعرض للهلاك أو التلف سوى جزء من الطرود أو الوحدات، فإن الحد الأقصى المقرر بالكيلوغرام ... لا ينطبق إلا على وزن الجزء الهالك أو التالف من الطرود أو الوحدات، ما لم يكن الهلاك أو التلف، قد أصاب الطرود أو الوحدات في مجموعها أو جعلها غير قابلة للاستعمال"⁽¹⁾.

الفرع الثاني: الحدود القانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل:

لا يوجد في نصوص القانون التجاري الجزائري المتعلقة بعقد العمولة لنقل الأشياء ما يدل على حق الوكيل بالعمولة للنقل في تحديد مسؤوليته وعلى ذلك، فإن صح شرط تحديد المسؤولية عن الضرر من جانب الناقل⁽²⁾. فإن الوكيل بالعمولة للنقل لا يمكنه الاستفادة من هذا التحديد، فيما يخص مسؤوليته أمام المرسل عن فعله الشخصي، فيكون مسؤولاً عن فعله الشخصي في تنفيذ الوكالة.

أما وفقاً للقانون التجاري الفرنسي، فإن الوكيل بالعمولة لا يستفيد من حدود قانونية للتعويض في حالة ثبوت مسؤوليته الشخصية. إلا أنه سمح بإدراج شروط اتفاقية في عقد الوكالة العمولة للنقل يحدد بمقتضاها مبلغ التعويض الواجب الدفع في حالة هلاك أو تلف البضائع أو في حالة التأخير في تسليمها⁽³⁾ "المادة 5-132 L"⁽⁴⁾، شرط أن يدرج

⁽¹⁾ Art 57, alinéa 04, du décret du 31 décembre 1966 modifié par le décret du 12 novembre 1987 (D. n° 87-922, journal officiel 18 Novembre 1987, J c p 1987, III, 60801) : " Lorsque les pertes ou dommages ne portent que sur une partie d'un colis ou d'une unité, la limite par kilogramme visée au a du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924 et modifiée par des protocoles, signés à Bruxelles le 23 février 1968 et le 21 décembre 1979, ne s'applique qu'au poids de la partie endommagée ou perdue de ce colis ou de cette unité, à moins que la perte ou le dommage n'affecte la valeur du colis ou de l'unité dans son ensemble ou ne le rende inutilisable en l'état. "

⁽²⁾ وفقاً لنص المادة 52 من القات. ج .

⁽³⁾ Delphine Bazin – Beust, Jocelyne Vallansan, op-cité, p 43, n° 79.

⁽⁴⁾ وهو ما نصت عليه أيضا المادة 280 من قانون التجارة المصري رقم 17 لـ 1999 شرط ألا يقل التعويض المتفق عليه عن ثلث قيمة البضاعة المنقولة في مكان وزمان نقلها.

الشرط ضمن عقد الوكالة بالعمولة بصورة واضحة⁽¹⁾. إذ يشترط للاعتداد بالشرط أن يكون معلوما للموكل وإلا اعتبر كأنه لم يكن، ولا يرتب آثار قانونية بين أطراف العقد⁽²⁾.

ضف إلى ذلك أن حالي الخطأ الجسيم والغش، كما هو الحال بالنسبة للنقل تمنعان الوكيل بالعمولة للنقل من التمسك بالشروط الاتفاقية المحددة لمسؤوليته⁽³⁾. في مقابل مسؤولية الوكيل بالعمولة عن أفعاله الشخصية دون الاستفادة من حدود قانونية للتعويض ومسؤوليته عن أفعال تابعيه، فإن لمسؤوليته هذه حدود قانونية تطبق بصورة غير مباشرة تؤدي إلى أنه غالبا لا يعوض قيمة البضائع بالكامل. فلا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل إلا بقدر مسؤولية المتسبب الفعلي في الضرر⁽⁴⁾.

بمعنى آخر يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من حالات التحديد القانوني من المسؤولية التي يستفيد منها المتسبب في الضرر. فبصفته مسؤولا عن فعل الغير، لا يجب أن تتعدى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مسؤولية المتسبب الحقيقي في الضرر، فهو ليس ضامن لجميع المخاطر⁽⁵⁾. إنما هو مسؤول في ذات ظروف وبنفس قدر مسؤولية المتسبب في الضرر⁽⁶⁾، وبالتالي لا يمكن مطالبته بتعويض يفوق نسبة التعويض التي حددها القانون

⁽¹⁾ CA. Paris, 23 Oct 1969 : BT 1969, p 331 : « une clause difficilement lisible pourra dès lors être réputée non connue de l'expéditeur » cité par Delphine Bazin – Beust, Jocelyne Vallansan, op-cité, p 43, n° 80.

⁽²⁾ B.Mercadal, le commissionnaire de transport, op-cité, n° 134.

⁽³⁾ Op-cité, n° 137.

⁽⁴⁾ سوزان على حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 187.

⁽⁵⁾ B.Mercadal, le commissionnaire de transport, op- cité, n° 153 : « le commissionnaire de transport n'est pas un assureur tout risques (...), le commissionnaire ne peut être plus responsable que ses substitués ne le sont légalement ».

⁽⁶⁾ Cédric Bernart, le régime de responsabilité des commissionnaires de transport, 25/03/2010, <http://cedricbernart.wordpress.com/category/droit-des-transports> : « la responsabilité du commissionnaire est alignée sur le régime de responsabilité du contractant défaillant ».

لِلناقل المسؤول⁽¹⁾. يرجع تفسير ذلك إلى أنه من غير المعقول أن يعرض الوكيل بالعمولة للنقل عن كامل الضرر، في حين أنه عند رجوعه على المتسبب في الضرر، يتلقى تعويضا ضمن الحدود القانونية المقررة لمسؤولية الناقل⁽²⁾.

إلا أن الوكيل بالعمولة للنقل يستفيد من الحدود القانونية للتعويض دون الحدود الاتفاقية، ذلك أن المرسل الموكل لا يعرف الناقلين وشروطهم الاتفاقية وبالتالي فإن الاتفاق على تحديد مسؤولية الناقل في عقد النقل، لا يلزم سوى الناقل والوكيل بالعمولة للنقل باعتبارهما طرفيه، ولا يسري في مواجهة الموكل، اللهم إلا إذا تم إخباره بذلك وقبلها. لذلك رفضت محكمة النقض الفرنسية تطبيق الشروط الاتفاقية لتحديد المسؤولية التي تظهر في عقد النقل، لأنه لم يثبت قبول المرسل لها أثناء انعقاد العقد⁽³⁾.

كما أن مبدأ الاستفادة من حدود الناقل القانونية لا يطبق على الوكيل بالعمولة للنقل الذي ارتكب خطأ شخصيا بسبب عدم اتخاذه للإجراءات اللازمة أثناء تنفيذ مهمته. لذلك اعتبر القضاء الفرنسي -انطلاقا من التزام الوكيل بالعمولة للنقل بتتبع سير عملية النقل- أن وكيلا بالعمولة للنقل وهو ناقل بحري ووكيلا بالعمولة للنقل بالنسبة للمرحلة البرية، مسؤول عن الأضرار الناجمة عن انقلاب الشاحنة التي تحمل البضاعة، بسبب امتناعه عن القيام بالاحتياطات اللازمة في مواجهة الناقل البري⁽⁴⁾.

ومادام أن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل تتحدد بحدود مسؤولية الناقل، فإنه لا يمكن للوكيل بالعمولة للنقل الانتفاع من التحديد القانوني للمسؤولية في حالة ارتكاب

⁽¹⁾ CA. Toulouse, 5 déc, 1979, BT 1980, p 13 : « le commissionnaire, qui garantit le commettant contre les fautes du voiturier n'est pas davantage tenu que le voiturier ne l'est lui-même et ainsi, les conditions de responsabilité et de réparation du voiturier ayant leur répercussion sur les conditions et le montant de la dette du commissionnaire, ce dernier ne peut pas être obligé à une indemnité plus large que celle prévue par la convention de Genève (CMR) » : cité par : Cédric Bernart, le régime de responsabilité des commissionnaires de transport ,Art p.cité , note [30].

⁽²⁾ Art, p.cité, n° 239-3.

⁽³⁾ Cass.com, 15 juillet 1987, B.T 1987, p 549, cité par B.Mercadel, le commissionnaire de transport, op-cité, n° 157.

⁽⁴⁾ Rouen 16 Décem 2004, DMF 06-2006, n° 10 supplément, § 10-61..

الناقل لخطأ جسيم، فالخطأ الجسيم الذي يرتكبه الناقل ينعكس على الوكيل بالعمولة للنقل، ويفقده الحق في الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية، لذلك قضت محكمة استئناف باريس بتأييد الحكم بمسؤولية الناقل مرتكب الخطأ والوكيل بالعمولة للنقل بالتضامن وإلزامهما بتعويض العميل عن القيمة الإجمالية للبضائع التي أصابها الضرر⁽¹⁾.

من جانب آخر، فإن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل تكون في حدود نطاق عقد النقل، أي أنها تنشأ لحظة تسليم البضائع للناقل، وتنته بتسليم البضائع للمرسل إليه. فإذا حدث الضرر بين لحظة إبرام عقد النقل ولحظة تسلّم الناقل فعلا للبضائع، فإن هذه المسؤولية هي مسؤولية شخصية للوكيل بالعمولة للنقل لا مسؤولية عن فعل الناقل⁽²⁾.

كما لا يسأل الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الغير إلا في نطاق وحدود النقل الذي تعهد بتنظيمه، فهو ليس ملزماً بتعويض الموكل عن الأضرار التي نشأت عن النقل البري الذي لا يدخل في نطاق مهمته التي تعهد بتنفيذها. لذلك قضت محكمة Rennes أن متعهد النقل الذي أخذ على عاتقه القيام بالمرحلة البحرية، لا يمكن أن يكون مسؤولاً عن الضياع الذي حصل في المرحلة البرية من النقل حيث أن سند النقل، وإن كان يغطي كل مراحل النقل، إلا أنه لا يشير إلا إلى ميناء التحميل وميناء التفريغ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Paris, 14 janv 1988, B.T 1988, p 283.

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

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

* (2) CA, paris, 5^{ème} ch, Sec A- 17 octobre 2007, Navire Alemanian – n° 05-15651- DMF 03-2008, n° 690, § 690-7, Obs : Olivier Cachard :

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

⁽³⁾ CA. Rennes, 7 Déc 2004, DMF 06-2006, n° 10 supplément, § 10-101.

المطلب الثاني: الحد الأعلى لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

وضع التشريع الداخلي والدولي على السواء حدًا أقصى للتعويض الواجب دفعه للمضرور في حالة إصابة البضائع بضرر، وذلك بحسب ما إذا كان النقل برياً، بحرياً أو جويًا. إلا أن الحد الأقصى للمسؤولية عرف تطوراً على المستوى الدولي من خلال التعديلات التي عرفتها اتفاقيات النقل أحادية الوسائط وهذا تماشياً مع التطور الذي عرفه النظام النقدي الدولي. كما أن الناقل وبعد أن يمنحه القانون الحق في الاستفادة من هذا الحد حسب نوع الضرر، فإنه يعود ويحرمه من هذه الاستفادة في حالات استثنائية "فرع أول".

إن النظام الموحد لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط يستدعي وجود حدٍّ موحد للتعويض في حالة وقوع الضرر، لذلك سيتم التطرق إلى الحد الأقصى في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 وقواعد الـ CNUCED/CCI، بحثاً عن الحل المناسب لمشكلة حساب مبلغ التعويض في حالة النقل متعدد الوسائط. كما سنتعرض إلى حد التعويض في قواعد روتردام باعتبارها الاتفاقية الموجودة حالياً على ساحة النقل متعدد الوسائط والمنتظر دخولها حيز النفاذ (فرع ثاني).

الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيات النقل أحادي الوسائط:

تختلف مستويات مسؤولية الناقلين المشتركين في عملية النقل متعدد الوسائط باختلاف واسطة النقل فيما إذا كانت بحرية، برية أو جوية.

الفقرة الأولى: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيات النقل البحري:

حددت اتفاقيات النقل البحري مبالغ قصوى يلتزم بها الناقل في حالة الهلاك، التلف أو التأخير، تحقيقاً للتوازن بين مصالح الناقلين والشاحنين.

في ظل اتفاقية بروكسل لـ 1924 وطبقاً للمادة 4 فقرة 5 فإن مقدار تحديد مسؤولية الناقل البحري هو 100 جنيه إنجليزي ذهباً لكل طرد أو ما يعادل القيمة

التجارية لـ 100 جنيه إسترليني ذهباً⁽¹⁾. فكان هذا التحديد حدا أدنى لما يمكن الاتفاق عليه وهو حد أقصى لما يمكن أن يحكم به القضاء، إذ سمحت المعاهدة الاتفاق على حد أقصى يختلف عن الحد المذكور. شرط ألا يكون الحد الأقصى المتفق عليه أقل من المبلغ المذكور في المادة 4 فقرة 5 وإلا كان باطلاً بطلاناً مطلقاً⁽²⁾. فالجائز هنا هو الرفع من الحد القانوني للتعويض.

كما يطبق التحديد القانوني لمسؤولية الناقل عن كل طرد أو وحدة على النحو السالف بيانه "ما لم يكن الشاحن قد بين نوع البضاعة وقيمتها قبل الشحن، وأن هذا البيان قد دون في سند الشحن". بمعنى أنه، إذا قدم الشاحن هذا البيان وأدرج في سند الشحن، كان للشاحن أن يحصل على التعويض الفعلي لما أصاب البضائع من هلاك أو تلف دون أن يكون للناقل أن يتمسك بالحد الأقصى للمسؤولية الوارد في المعاهدة⁽³⁾.

ما وجه من نقد لاتفاقية بروكسيل 1924، هو أنها حددت مسؤولية الناقل عما يصيب البضاعة من هلاك وتلف دون ما يحدث لها نتيجة التأخير، كما أنها لم تنتطرق لتحديد المسؤولية على أساس الوزن، بل اكتفت بتحديد المسؤولية عن كل طرد أو وحدة⁽⁴⁾.

أما قواعد لاهاي فيزيبي لـ 1968، فقد أضافت تحديداً جديداً للمسؤولية، يقوم على الوزن بالنسبة للطرود الثقيلة. كما غيرت من المبلغ النقدي لمقدار مسؤولية الناقل

(1) la livre Starling or.

(2) اعتبر المشرع الجزائري من خلال المادة 811 من القانون البحري باطلاً كل شرط يهدف إلى تحديد مسؤولية الناقل بمبلغ يقل عن المبلغ المحدد قانوناً بموجب المادة 805 من نفس القانون، ماعدا الحالة التي ينص فيها قانون دولة المتضرر على حدود أقل من حدود المادة 805 حيث يلتزم الناقل بالمبلغ الأقل: المادة 808.

(3) وهذا ما تبناه القضاء الجزائري تطبيقاً لنص المادة 805 من القاب.ج: "لا تطبق المادة 805 من القانون البحري في حالة التصريح في وثيقة الشحن بوصف البضاعة ووزنها وثنائها" قرار بتاريخ 2007/02/07، ملف رقم 391372 مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2007، ص 351.

(4) عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 424.

بأن استبدلت الـ 100 جنيه إسترليني ذهباً بالفرنك البوانكاريه الذهب⁽¹⁾، فحددت مبلغ مسؤولية الناقل عن كل طرد أو وحدة تُفقد أو تملك بمقدار 10.000 فرنك بوانكاريه أو 30 فرنكا منه لكل كيلوغرام من وزن البضاعة الإجمالي، أيهما أكبر⁽²⁾. إلا أن صعوبة تحديد المسؤولية على أساس الفرنك البوانكاريه الذهب، كانت باعثاً لإعادة النظر. بما جاء في المادة 4 فقرة 5 وذلك بموجب بروتوكول 1979⁽³⁾، وتم استبدال الفرنك بوحدة السحب الخاصة، كميّار لتحديد مسؤولية الناقل اتقاء مشاكل التضخم النقدي في العالم⁽⁴⁾، ومن ثم حددت مسؤولية الناقل البحري عن كل طرد أو وحدة بمقدار 666,67 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة أو وحدتين من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو المتضررة أيهما أعلى حسب اختيار صاحب الحق في التعويض⁽⁵⁾.

من جهتها، حددت اتفاقية هامبورج مسؤولية الناقل البحري بالحد الأعلى من التقديرين، التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن، والتقدير على أساس الوزن، كما حددت المسؤولية بوحدة حق السحب الخاصة (DTS)، كما يحددها صندوق النقد الدولي⁽⁶⁾. وهي وحدة افتراضها صندوق النقد الدولي، تقدر قيمتها بسلة من العملات

(1) الفرنك البوانكاريه: Franc Poincaré: هو وحدة نقدية مصطنعة تحتوي على 65,5 ميليغرام من الذهب عيار 900 من 1000: "عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 425.

(2) المادة 4 فقرة 5 من قواعد لاهاي، فيزي المعذلة.

(3) وُقِع البروتوكول في 1979/12/31 ودخل حيز النفاذ في 1984/12/14.

(4) يعود الفضل في وجود النظام النقدي الدولي لاتفاقيات بریتون وودز Bretton Woods المبرمة في 22 جولية 1944 والتي أنشأت كلا من صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير، وقد ربطت اتفاقية النقد الدولي بين النقود والذهب، ملزمة كل دولة عضو في الصندوق بتحديد القيمة الأساسية لوحدة النقد الوطنية بوزن معين من الذهب وهو ما يسمى بقاعدة الذهب. إلا أنه ابتداءً من 1960، بدأ النظام النقدي الذي أرسته اتفاقيات بریتون وودز ينهار، وكان لا بد من تعديله، فتم ذلك بموجب تعديل أول لاتفاقية صندوق النقد الدولي في 31 ماي 1968، وأصبح نافذاً في 28 جولية لـ 1969، وبمقتضاه أنشئت حقوق السحب الخاصة لمواجهة النقص في السيولة الدولية اللازمة لاستمرار التجارة الدولية، وفي 1976 تم التوقيع على التعديل الثاني للاتفاقية المنشئة للصندوق المعروف باسم اتفاقية جامايكا، بموجبها انتهى كل ارتباط رسمي بن الذهب والنقود الوطنية التي ترتبط بها العملات الوطنية، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 01 أبريل 1978: في تفصيل ذلك: محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 731 إلى ص 740.

(5) عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 426.

(6) المادة 126 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج.

القوية في العالم⁽¹⁾. وتقدر أسعار صرف العملات في علاقتها بوحدة السحب الخاصة يوميا⁽²⁾.

وعليه فقد جعلت اتفاقية هامبورج من حق السحب وحدتها الحسابية، وعينت الحد الأقصى للتعويض في حالة التقدير على أساس الطرد أو وحدة الشحن، بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن. وفي حالة التقدير على أساس الوزن، بمبلغ يعادل اثنين ونصف وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة التالفة⁽³⁾.

وقد أضافت قواعد هامبورج تحديدا جديدا لمسؤولية الناقل وذلك في حالة التأخير عن التسليم، إذ حددت مقدار التعويض عن هذا التأخير بما لا يزيد عن مرتين ونصف أجره الشحن المستحقة الدفع عن السلع المتأخرة، بحيث لا يزيد هذا التعويض عن الأجر الكلي الذي يدفع عن عقد نقل البضائع بحرا⁽⁴⁾.

هذه المبالغ المشار إليها في المادة 6 تحول إلى العملة الوطنية للدولة، تبعا لقيمة هذه العملة في تاريخ الحكم أو في التاريخ الذي يتفق عليه الأطراف. وبالنسبة لكل دولة متعاقدة تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، تحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقا لطريقة التقييم التي يطبقها صندوق النقد الدولي، والتي تكون سارية في ذلك التاريخ على عملياته ومعاملاته، أما بالنسبة لكل دولة متعاقدة لا تكون عضوا في صندوق النقد الدولي، فتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص بطريقة تحددها هذه الدولة⁽⁵⁾. وفي هذه الحالة الأخيرة، أي عندما تتولى الدول

⁽¹⁾ DTS : Droit de tirage Spécial : est défini comme « un actif de réserve international, créé en 1969 par le FMI pour compléter les réserves de change officielles de ses pays membres, sa valeur est basée sur un panier de quatre grande devises. Les DTS peuvent être échangés contre des devises librement utilisables » la page web du fonds Monétaire international : <http://www.inf.org/external/np/exr/facts/fre/sdrf.htm>.

⁽²⁾ P.Bonassies, C.Scapel, op.cité, p 712, note (134).

⁽³⁾ المادة 6 فقرة 1/أ من اتفاقية هامبورج.

⁽⁴⁾ المادة 6 فقرة 1/ب من الإتفاقية.

⁽⁵⁾ المادة 26 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج.

غير الأعضاء بنفسها تحديد قيمة حقوق السحب الخاصة، فإن ذلك سيؤدي حتما إلى اختلاف في قيمة التعويض من حيث المكان، وهذا ما يناقض الغرض الذي حرصت على تحقيقه اتفاقيات النقل البحري وهو ضمان ثبات قيمة التعويض في الزمان والمكان والتسوية بين المضرورين من حيث المعاملة⁽¹⁾.

بمقتضى القانون البحري الجزائري، الملاحظ أن المشرع في حالة الهلاك أو التلف ومن خلال المادة 805، سار مسار بروتوكول بروكسل لـ 1968 عندما تبني نفس المبالغ المذكورة في المادة 4 فقرة 5 من البروتوكول مستعملا وحدة السحب الخاصة كمعيار لتحديد مسؤولية الناقل، خاصة وأن الجزائر عضو في صندوق النقد الدولي⁽²⁾. وقد حدد الوحدة الحسابية بـ 65,5 مليغرام من الذهب قابلة للتحويل بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة.

أما في حالة تأخر الناقل عن تسليم البضاعة، فقد أخذ بما جاءت به المادة 6 فقرة 1/ب اتفاقية هامبورج، معتمدا في تحديد التعويض على أجرة النقل⁽³⁾. ومقيدا الحد الأقصى فقي التعويض بعدم تجاوزه لأجرة النقل المستحقة في عقد النقل البحري.

إن حق الناقل في الاستفادة من حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقيات والقانون البحري الجزائري، يسقط إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم قد نتج عن

(1) وتسمى إلى ذلك أيضا اتفاقيات النقل الجوي والبري: فريد العربي، محمد السيد الفقي، نفس المرجع السابق، ص 761.

(2) حيث انضمت الجزائر إلى اتفاقيتي بريتون وودز الخاصة بإنشاء صندوق النقد الدولي، والخاصة بالبنك الدولي للإنشاء والتعمير لـ 22 جويلية 1944، بالقانون رقم 320/63 المؤرخ في 31 أوت 1963، ج.ر عدد 1963/63. كما صادقت الجزائر على التعديل الأول لاتفاقية صندوق النقد الدولي لـ 31 ماي 1969، بموجب الأمر 78/69 المؤرخ في 18/09/1969 المتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي والترخيص بالمشاركة في حقوق السحب الخاصة ج.ر عدد 93 لـ 1969.

(3) المادة 805 من القاب.ج: "إذا لم يصرح الشاحن أو ممثله بطبيعة وقيمة البضائع قبل شحنها على السفينة ولم يدون هذا التصريح في وثيقة الشحن أو أية وثيقة نقل أخرى مماثلة فلا يعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تصيب البضائع أو التي تتعلق بها بمبلغ يزيد عن 10.000 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 30 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام يصاب بخسائر أو أضرار من الوزن الإجمالي للبضاعة للحد الأدنى المطبق، ومقدار يعادل مرتين ونصف من أجرة النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة التي لم تسلم في الوقت المتفق عليه أو في الوقت المعقول المطلوب من ناقل حريص أن يسلم فيه البضائع، ولكن لا تزيد عن مجموع أجرة النقل المستحقة بموجب عقد النقل البحري ... يقصد بالوحدة الحسابية في مفهوم هذا الأمر وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين ميلغرام ونصف من الذهب على أساس تسعة مائة من الآلاف في النهاية، ويمكن أن تحول وحدات الحساب المذكورة بالعملة الوطنية بأرقام مضبوطة، ويتم التحويل في حالة رفع دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة بتاريخ النطق بالحكم".

فعل أو تقصير من الناقل ارتكبه عمدا لإحداث الضرر، أو إذا أثبت الشاحن أن الناقل كان لديه الإدراك بإمكانية حصول ذلك الضرر الذي أدى فعلا إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها⁽¹⁾.

وقد اعتبرت اتفاقية هامبورج أنه في حالة إصدار سند شحن خال من التحفظات بقصد الإضرار بطرف ثالث حسن النية، بما فيه المرسل إليه، فإنه يفترض اتجاه قصد الناقل إلى إحداث الضرر، وبالتالي يكون ضامنا للضرر الذي يلحق بالطرف الثالث دون إمكانية التمسك بتحديد مسؤوليته⁽²⁾.

الفقرة الثانية: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيات النقل البري:

عاجت اتفاقيات النقل البري الدولية تحديد مسؤولية الناقل في حالة هلاك، تلف البضاعة أو التأخر في تسليمها، سواء من خلال اتفاقية النقل الطرقي (CMR) أو الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية COTIF-CIM.

أ- حدود مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CMR:

بمقتضى الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري (CMR) لـ 1956، وفي الحالة التي تثبت فيها مسؤولية الناقل عن الهلاك، فإن قيمة البضاعة تقدر بحسب قيمتها في مكان وزمان استلامها من أجل النقل. وتقدر قيمة البضاعة على أساس سعر البورصة، فإن لم يتيسر ذلك، جرى التقدير على أساس القيمة العادية لبضاعة من نفس النوع⁽³⁾.

(1) المادة 8 من اتفاقية هامبورج والمادة 809 من القا.ب.ج، "لا يحق للناقل الاستفادة من حدود المسؤولية المذكورة في المادة 805 أعلاه إذا تبين بأن الخسارة أو الضرر الذي لحق بالبضائع يكون نتيجة عمل أو إهمال من الناقل سواء كان عن تعمد لإحداث الضرر أو بالمجازفة مع التيقن من حدوث ضرر على الأرجح: أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، ص 200

(2) المادة 17 من اتفاقية هامبورج فقرة 3 و4.

(3) المادة 23 فقرة 1 و2 من اتفاقية (CMR).

وبصيغتها المعدلة ببروتوكول 5 جويلية 1978، التي جاءت من أجل تعديل الحد الأقصى للتعويض واستبدال الفرنك الذهب بوحدة السحب الخاصة (DTS) ⁽¹⁾، تحددت مسؤولية الناقل بحد أقصى مقداره 8,33 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي ⁽²⁾، إلا إذا كانت قيمة البضائع مدونة في وثيقة النقل، ففي هذه الحالة تحل القيمة المعلنة محل الحد المقرر ⁽³⁾.

والوحدة الحسابية هنا أيضا - كما هو الحال في اتفاقيات النقل البحري - هي حق السحب الخاص، حسبما عرفه صندوق النقد الدولي، مع تحويل المبلغ إلى العملة الوطنية لدولة المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى وفقا لقيمة هذه العملة في تاريخ صدور الحكم أو التاريخ المتفق عليه من الأطراف.

وتقوم العملة الوطنية وفقا للطريقة المطبقة في صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته وعملاته، إذا كانت الدولة عضوا في الصندوق، أما الدولة غير العضو، فتحسب قيمة عملتها الوطنية وفقا للطريقة التي تحددها الدولة ⁽⁴⁾.

مع ذلك تجيز اتفاقية CMR للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي عند التصديق أو الانضمام إلى البروتوكول أو في وقت لاحق أن تعلن أن حدود المسؤولية المطبقة في أراضيها هي 25 وحدة نقدية وهي الوحدة التي تعادل 31/10 غرام من الذهب عيار 1000/900 ويجري التحويل طبقا لقانون الدولة المعنية ⁽⁵⁾.

إضافة إلى التعويض عن الضرر اللاحق بالبضاعة في الحدود المنصوص عليها في المادة 23 فقرة 3، يلتزم الناقل كذلك بدفع رسوم النقل والرسوم الجمركية، وغير ذلك

(1) حيث كانت الاتفاقية قبل تعديلها بموجب بروتوكول 1978 تحدد مسؤولية الناقل بحد أقصى مقداره 25 فرنكا ذهبيا لكل كيلوغرام

من الوزن الإجمالي والفرنك المقصود هو فرنك الذهب الذي يزن 31/10 غرام من عيار 1000/900.

(2) المادة 23 فقرة 3 من اتفاقية CMR. في إطار النقل البري الداخلي، لم يضع المشرع الجزائري حد أقصى للتعويض، وذلك لأنه سمح

للناقل بواسطة شرط كتابي في سند النقل تحديد مسؤوليته في حالة الهلاك أو التلف، وإعفاؤه كليا أو جزئيا منها في حالة التأخير المادة 52

من القات. ج.

(3) المادة 24 من الاتفاقية.

(4) المادة 23 فقرة 7 من اتفاقية (CMR).

(5) المادة 23 فقرة 8 من الاتفاقية.

من الرسوم التي تكبدها بسبب النقل، دون أي تعويضات أخرى⁽¹⁾. كالتعويض عن الضرر التجاري، أو قسط التأمين عن البضائع⁽²⁾.

وإن كان يجوز لذوي الحقوق تسجيل إقرار مصلحة خاصة في التسليم في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير، مقابل دفع رسم إضافي يتفق عليه، وحينئذ يجوز المطالبة بتعويض عن الضرر الإضافي المثبت، أي يجوز التعويض عن الأضرار المقصاة بموجب الفقرة 4 من المادة 23 في حدود المصلحة المعلنة⁽³⁾.

في حالة التأخير، تتحدد مسؤولية الناقل طبقاً للاتفاقية، بمقدار نفقات النقل⁽⁴⁾، فلا يتجاوز التعويض أجره النقل الكلية. وهذا يعني أنه إذا تم النقل بعدة مركبات طريقية أين وصل بعضها في الميعاد المحدد، وتأخرت مركبات أخرى، فإن مبلغ التعويض يقدر في حدود أجره خدمة النقل المقدمة من قبل كل المركبات وليست المتأخرة فقط⁽⁵⁾.

وتتحدد مسؤوليته في حالة التلف عن الضرر بمقدار ما نقص من قيمة البضائع، على ألا يزيد عن التعويض المستحق في حالة الهلاك الكلي، إذا أُلقت الشحنة بكاملها، أما إذا أُلقت جزء من البضاعة، فلا يتجاوز التعويض المبلغ المستحق في حالة هلاك الجزء التالف⁽⁶⁾.

طبقاً للمادة 41 من اتفاقية CMR، يعتبر باطلاً وعدم الأثر كل شرط اتفاقي يحد من مسؤولية الناقل الطرقي بطريقة مخالفة لبند الاتفاقية، لذلك اعتبرت محكمة النقض الفرنسية باطلاً، الشرط الذي يقضي بحد أقصى للتعويض أقل من الحد المنصوص عليه في الاتفاقية⁽⁷⁾.

(1) المادة 23 فقرة 4 من الاتفاقية.

(2) B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 133, n° 237.

(3) المادة 26 فقرة 1 و2 من اتفاقية (CMR).

(4) المادة 23 فقرة 5 من اتفاقية (CMR).

(5) B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 137, n° 244.

(6) المادة 25 من اتفاقية (CMR).

(7) Cass.com, 17 mai 1983, B.T, 1983, p 445, cité par B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 135, n° 241.

ويعتبر B.Mercadal أن الشرط الذي يقضي بحد أقصى يفوق الحد المنصوص عليه في الاتفاقية يعد بدوره باطلا، ولكن في غياب الأحكام القضائية، يبقى هذا الحل غير أكيد⁽¹⁾.

هذا، ويلاحظ أن الناقل الطرقي لا يمكنه الاستفادة من تحديد مسؤوليته إذا كان الضرر ناجما عن سوء تصرف عمدي "غش" أو خطأ جسيم صادر منه، أو من أحد تابعيه⁽²⁾.

ب- حدود مسؤولية الناقل السككي في اتفاقية (COTIF-CIM):

قررت القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1999، حساب التعويض المستحق لصاحب البضائع في حالة هلاك مركبة سكة حديدية تسير على عجلاتها، ومرسلة بصفتها بضائع، أو وحدة نقل متعددة الوسائط، أو أجزائها القابلة للترع، على أساس القيمة الاعتيادية للمركبة أو وحدة النقل متعدد الوسائط، أو أجزائها القابلة للترع في يوم ومكان الهلاك. وإذا تعذر تحديد يوم حدوث الهلاك ومكان حدوثه، يكون التعويض مقصورا على القيمة الاعتيادية في يوم ومكان تلقي الناقل للمركبة⁽³⁾.

وقد نصت المادة 30 فقرة 1 على أنه في حالة الهلاك الكلي أو الجزئي للبضائع يجب على الناقل أن يدفع تعويضا يحسب على ضوء الاسترشاد بالبورصة، أو في حالة عدم وجود هذا الاسترشاد يحتسب التعويض طبقا لسعر السوق الجاري، أو في حالة عدم وجود مثل ذلك الاسترشاد أو ذلك السعر، يحتسب التعويض طبقا للقيمة العادية للبضاعة التي من نفس النوع والجودة وذلك في الوقت والمكان الذي يقبل فيه تسلم البضائع⁽⁴⁾.

(1) B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 135, n° 241.

(2) المادة 29 من اتفاقية CMR.

(3) المادة 30 فقرة 3 من اتفاقية COTIF-CIM المعدلة ببروتوكول 1999.

(4) في ذلك: مدحت عباس خلوصي، قانون النقل الدولي، المرجع السابق، ص 26، حسب ما ورد في المادة 40 فقرة 1 من الاتفاقية لـ

1980.

وضعت الاتفاقية حدا قانونيا لمسؤولية الناقل السككي بنصها في المادة 30 فقرة 2 على أنه يتعين ألا يزيد التعويض عن 17 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع التي هلكت. وفي حالة تلف البضائع، يتعين على الناقل أن يدفع تعويضا مساويا للفقْد الحادث في قيمة البضائع. وتحسب قيمة التعويض باتخاذ نفس الإجراء الذي يتخذ عند تحديد قيمة البضائع طبقا للمادة 30. ثم تحسب نسبة الفقْد في القيمة في مكان الوصول على ألا يتعدى التعويض ما يلي:

1- القيمة التي ستدفع في حالة الهلاك الكلي، إذا فقدت البضائع المسلمة قيمتها بسبب التلف.

2- إذا كان جزء من البضاعة المسلمة قد فقد قيمته بسبب التلف، يكون التعويض المدفوع باعتبار أن هذا الجزء قد هلك⁽¹⁾.

وفي حالة تلف مركبة السكة الحديدية أو وحدة النقل متعدد الوسائط أو أجزائها القابلة للنزع، يكون التعويض في حدود المصاريف اللازمة لإصلاحها، دون أن يتعدى التعويض الواجب الدفع في حالة الهلاك الكلي⁽²⁾.

تعرضت المادة 33 فقرة 1 لتغطية التعويض بسبب تجاوز فترة النقل أي في حالة التأخير في التسليم، فيحسب التعويض بما لا يتجاوز أربعة أمثال أجره نقل البضاعة⁽³⁾. إلا إذا تم الاتفاق على مدة النقل والاتفاق أيضا على أشكال أخرى من التعويض، فحينئذ يجوز تطبيق هذا الاتفاق في حالة تجاوز المدة المحددة للنقل⁽⁴⁾.

طبقا للاتفاقية، فإنه لا يمكن لذوي الحقوق في حالة الهلاك أو التلف الجمع بين التعويض عن الهلاك والتعويض عن التأخير. وإذا تمت المطالبة بالتعويض على أساس

(1) المادة 32 من اتفاقية COTIF-CIM المعدلة ببروتوكول 1999 فقرة 1 و2، ويقابلها المادة 42 من اتفاقية 1980.

(2) المادة 32 فقرة 3 من اتفاقية COTIF-CIM المعدلة ببروتوكول 1999.

(3) وذلك بعدما كان التعويض في حالة التأخير يحسب بما لا يتجاوز ثلاثة أمثال أجره النقل، وهذا بموجب المادة 43 من اتفاقية 1980.

(4) المادة 33 فقرة 6 من الاتفاقية.

التأخير في حالة الهلاك الجزئي، فإن حساب التعويض يكون بما لا يتجاوز أربعة أمثال أجره النقل فيما يتعلق بجزء الشحنة الذي لم يهلك⁽¹⁾.

وإن كانت الاتفاقية تورد استثناء فيما يتعلق بعدم إمكانية الجمع بين التعويضين وهي الحالة التي لا يكون فيها التلف ناتجاً عن التأخير. فحينئذ يمكن المطالبة بالتعويض عن الضرر الناتج عن التأخير، إضافة إلى التعويض عن الضرر الناجم عن التلف، وفي هذه الحالة لا يجوز أن يتجاوز التعويض الكلي ما يلتزم الناقل بدفعه في حالة الهلاك الكلي⁽²⁾. من جانب آخر فإن الناقل السككي يحرم من تحديد مسؤوليته، إذا نشأ الهلاك أو التلف عن فعل أو إغفال ارتكبه الناقل إما بقصد إحداث هذا الهلاك أو التلف، أو عن استهتار وعلم باحتمال أن ينتج عنه هذا الهلاك أو التلف⁽³⁾.

الفقرة الثالثة: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال:

وضعت اتفاقية مونتريال لـ 1999- مسابقة في ذلك اتفاقية وارسو والبروتوكولات المعدلة لها- حدوداً قصوى لما يلتزم الناقل بدفعه من تعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضائع. فجاءت الاتفاقية لتوحيد الحلول المتبناة في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض فضلاً عن تقرير بعض القواعد الخاصة بكيفية حساب هذا الحد الأقصى. ذلك أن التطور الذي حدث في مجال الحد الأقصى للتعويض⁽⁴⁾، وحسابه وفق حقوق السحب الخاصة بالمعنى الذي يقصده صندوق النقد الدولي- فاتخذت كأساس بالنسبة للدول الأعضاء في الصندوق فقط- وكذا عدم دخول البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو حيز النفاذ على المستوى الدولي. جعل حساب التعويض على أساس الوحدة التي نصت عليها اتفاقية وارسو قبل تعديلها بهذه البروتوكولات، وهي الفرنك بوانكاريه في

(1) المادة 33 فقرة 2 و 3 من الاتفاقية.

(2) المادة 33 فقرة 4 و 5 من الاتفاقية بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1999.

(3) المادة 36 من الاتفاقية المعدلة ببروتوكول 1999، في حين أن الاتفاقية لـ 1980 ألزمت الناقل في حالة الخطأ الجسيم بدفع ضعف التعويض القانوني الوارد في الاتفاقية.

(4) في تفصيل هذا التطور أنظر هشام فضلى، المرجع السابق، ص 61 وما بعدها.

حالات، بينما يتم حساب التعويض على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة في حالات أخرى. الأمر الذي أدى إلى وجود تضارب في هذا الشأن⁽¹⁾.

حددت اتفاقية مونتريال لـ 1999 مسؤولية الناقل الجوي عن تلف البضائع أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها، بمقدار 17 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلوغرام من البضائع⁽²⁾.

ومن خلال معالجتها لكيفية تحويل الوحدة الحسابية إلى العملات الوطنية. فإنه إزاء الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي لا تسمح أنظمتها بحساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حد السحب الخاص، تحدد الاتفاقية التعويض على أساس وحدة نقدية تعادل 65,5 ميلليغرام من الذهب عيار 1000/900 ويحسب الحد الأقصى للتعويض في حالة الضرر الذي يصيب البضائع⁽³⁾ بمبلغ يعادل 250 وحدة نقدية عن كل كيلوغرام من البضائع. ويتم تحويل هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية لهذه الدول وفقا لأحكام قانونها الداخلي⁽⁴⁾.

من جانب آخر، استبعدت الفقرة 6 من المادة 22 مصاريف الدعوى من نطاق الحد الأقصى للتعويض، فأجازت لمحاكم الدول أن تقضي لصالح المدعي- إذا كان قانونها يسمح بذلك- إضافة إلى الحد الأقصى للتعويض، بمبالغ أخرى تمثل كل أو بعض تكاليف الدعوى ونفقات التقاضي الأخرى التي تكبدها المدعي.

إلا أن هذا الحكم لا يسري إذا عرض الناقل على المدعي كتابة قيمة التعويض وديا خلال مدة ستة (6) أشهر من تاريخ الحادث الذي سبب الضرر، أو قبل رفع الدعوى إذا رفعت في تاريخ لاحق لتلك المدة، فرفضه المدعي ولجأ إلى المحكمة المختصة

(1) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 189.

(2) المادة 22 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999.

(3) لم ينص قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 على الحد الأقصى للتعويض في نقل البضائع لذلك يطبق بروتوكول لاهاي لعام 1955 المعدل لاتفاقية وارسو الذي يحدد الحد الأقصى للتعويض بـ 250 وحدة نقدية وذلك باعتبار أن قانون الطيران المدني هو جزء من اتفاقية وارسو.

(4) المادة 23 فقرة 2 من اتفاقية مونتريال لـ 1999.

التي قضت له بمبلغ أقل مما عرضه عليه الناقل. حينئذ لا يستفيد من ميزة خروج نفقات التقاضي من قيمة التحديد القانوني للمسؤولية⁽¹⁾.

لم تجعل الاتفاقية ميزة التمسك بتحديد المسؤولية للناقل وحده، إنما أجازت لتابع الناقل أو وكيله إذا رفعت عليه دعوى لمطالبته بالتعويض عن الضرر الذي لحق البضائع، أن يتمسك بالحدود القصوى للتعويض الواردة في الاتفاقية، شرط أن يثبت التابع أو الوكيل أنه تصرف في نطاق ممارسته لوظيفته⁽²⁾. ويتعين ألا يتجاوز مجموع ما يحصل عليه طالب التعويض من الناقل وتابعيه ووكلائه حدود التعويضات المنصوص عليها⁽³⁾.

ترتبط فكرة التحديد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال 1999 بتنفيذه لعملية النقل دون إخلال بواجباته القانونية المقررة، فضلا عن ضرورة تنفيذ العقد بحسن نية. لذلك يحرم الناقل من التمسك بالحد الأقصى للمسؤولية، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعه الذي كان يتصرف في نطاق وظيفته، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضررا سينجم عن ذلك⁽⁴⁾. وبذلك تكون اتفاقية مونتريال قد وضعت قاعدة موضوعية عرفت فيها الخطأ الذي يؤدي إلى ثبوت مسؤولية الناقل غير المحدودة⁽⁵⁾، وألغت الإحالة إلى قانون القاضي في تحديد الخطأ المعادل للغش بالصيغة التي وردت في اتفاقية وارسو بمقتضى المادة 25.

باعتبار أن التحديد القانوني للمسؤولية هو ميزة للناقل الجوي، فإنه يجوز له أن يتركها، ويشترط خضوع عقد النقل لحدود مسؤولية أعلى من الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية، أو أنه لا يخضع لأي حدود⁽⁶⁾، وبالمقابل يعتبر لاغيا كل شرط يؤدي إلى

(1) هشام فضلى، المرجع السابق، ص 68.

(2) المادة 30 فقرة 1 من اتفاقية مونتريال لـ 1999.

(3) المادة 30 فقرة 2 من الاتفاقية.

(4) المادة 22 فقرة 5 من اتفاقية مونتريال 1999.

(5) عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 203.

(6) المادة 25 من اتفاقية مونتريال 1999.

تخفيض الحد الأقصى للمسؤولية⁽¹⁾. وقد يكون التشدد في المسؤولية بتصرف من جانب واحد وذلك عندما يقدم المرسل للناقل بياناً خاصاً قبل الشحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها. معلنا بذلك مصلحته في تسليم البضاعة سليمة، خاصة بالنسبة للأشياء الثمينة والباهضة الثمن، ويقبل الناقل التزامه ببذل عناية أكبر في المحافظة على البضاعة، مقابل زيادة في أجرة النقل⁽²⁾. فهذه الحالة تعتبر بمثابة استثناء أيضاً عن الأخذ بالحد الأقصى للتعويض الوارد في الاتفاقية، إذ يمكن أن يلتزم الناقل بدفع مبلغ تعويض يزيد عن الحدود المقررة ولكن دون أن يتجاوز القيمة المذكورة في بيان المرسل⁽³⁾.

الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض وفق الاتفاقيات متعددة الوسائط وقواعد الـ CNUCED/CCI:

على نهج الاتفاقيات أحادية الوساطة، وضعت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 وقواعد الـ CNUCED/CCI، وكذا اتفاقية روتردام، حد أقصى للتعويض الذي يلتزم به متعهد النقل.

الفقرة الأولى: تحديد مسؤولية متعهد النقل وفقاً لاتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980:

من الصعوبات التي واجهت واضعي نصوص اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 مسألة حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط. وذلك لكون أحكام ومبالغ التحديد تختلف باختلاف وسائط النقل، وأن هناك اعتبارين يتعين أخذهما في الحسبان. أما الاعتبار الأول فهو وضع حد أقصى من التعويض مناسب، ينطبق عندما لا يمكن أن يعزى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها إلى مرحلة معينة من مراحل النقل متعدد الوسائط (الضرر غير المحدد الموضع) وأما الاعتبار الثاني، فهو يخص أثر حدود

(1) المادة 26 من اتفاقية مونتريال 1999.

(2) عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 206.

(3) المادة 22 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999.

المسؤولية المنطبقة في مراحل النقل المختلفة على مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، وهو ما يعرف بالضرر المحدد الموضع⁽¹⁾.

وقد وضعت الاتفاقية نظاماً قانونياً خاصاً لتحديد التعويض عن الضرر الذي ينجم عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها، ففرقت من خلاله بين التعويض في حالة هلاك أو تلف البضائع وبين حالة التأخير في تسليمها.

أ- حالة الهلاك أو التلف:

في حالة الهلاك أو التلف غير محدد الموضع تفرق الاتفاقية بين النقل الدولي متعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية، وبين النقل الدولي متعدد الوسائط الذي لا يتضمن هذه المرحلة.

فإذا كانت إحدى وسائط النقل بحرية، يتم حساب التعويض عن أساس الطرد أو وحدة الشحن أو الوزن مثلما هو الحال في النقل البحري، وحدود التعويض تعادل 920 وحدة حسابية عن الطرد أو عن وحدة الشحن والمقصود بالوحدة الحسابية حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي (المادة 31 من الاتفاقية) أو 2,75 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة⁽²⁾. على أن يتم تطبيق الأعلى من التقديرين⁽³⁾. بمعنى أنه يجوز للمدعى أن يختار الفرض الأفضل بالنسبة له من بينهما.

أما إذا لم يشتمل النقل على مرحلة بحرية أو نهريّة، فإنه يتم حساب حدود المسؤولية على أساس الوزن لا على أساس الوحدة أو الطرد، الذي يختص به النقل البحري والنهري فقط دون وسائط النقل الأخرى. وهي ذات الحدود المنصوص عليها في اتفاقية النقل البري (CMR) أي 8,33 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من وزن البضاعة

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 452.

(2) هذا التحديد هو أعلى من الحدود الواردة في لاهاي فيزي، وأعلى من الحدود الواردة في قواعد هامبورج بقليل.

(3) المادة 18 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

المالكة أو التالفة⁽¹⁾. ليرتفع بذلك التحديد بحسب الكيلوغرام من 2,75 وحدة حسابية إلى 8,33 وحدة حسابية.

أما في الحالة التي يتم فيها تعيين مكان الضرر، أي تم التعرف على واسطة النقل التي لحق خلالها الضرر بالبضاعة، فإنه يتم تطبيق القواعد الخاصة بالنقل المتسبب في الضرر حيث تنص الاتفاقية على أنه إذا وقع هلاك أو تلف البضائع أثناء مرحلة واحدة معينة من النقل متعدد 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 و 2 و 3 من المادة 18، تقرر حينئذ حدود المسؤولية، وفقا لأحكام الاتفاقية أو القانون الوطني الملزم⁽²⁾.

وقد جاء هذا الحكم، نظرا لأنه قد يحدث - وهذا راجع لتنوع حدود المسؤولية بتنوع وسائط النقل - أن تكون حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في مواجهة المرسل أدنى من حدود مسؤولية الناقل من الباطن المسؤول عن هلاك أو تلف البضاعة في مواجهة متعهد النقل⁽³⁾.

هذه التفرقة التي جاءت بها اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 أدت إلى اعتبار النظام معقّد⁽⁴⁾. فإذا كانت الاتفاقية تنص على حد موحد للتعويض في حالة النقل متعدد الوسائط بالحاويات، إذا لم يتم تعيين مكان الضرر. فهي من جهة أخرى تنص على نظام شبكي للتعويض، إذا تم معرفة مكان وقوع الضرر⁽⁵⁾.

وفي تبيائها لكيفية تحويل الوحدات الحسابية إلى العملة الوطنية، سمحت الاتفاقية للدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي تميز أنظمتها النقدية حساب قيمة

(1) المادة 18 فقرة 3 من الاتفاقية: عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط للبضائع لـ 1980،

المرجع السابق، ص 201

(2) المادة 19 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(3) فاروق ملش، النظام القانون للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 455.

(4) سوزان على حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 160.

(5) المرجع السابق، ص 161.

عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، أن تتبع الطريقة التي تراها مناسبة للتحويل. شرط أن يكون من شأن هذه الطريقة أن تؤدي إلى بلوغ التقدير قدر المستطاع نفس المبالغ المعبر عنها بالوحدات الحسابية⁽¹⁾.

أما الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي والتي لا تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، فبالنسبة لها يتم حساب التعويض على أساس الطرد أو الوحدة بـ 13750 وحدة نقدية⁽²⁾، وعلى أساس الوزن الإجمالي للبضائع بـ 41,25 وحدة نقدية، وذلك في حالة ما إذا اشتمل النقل الدولي متعدد الوسائط على نقل بضائع بحرا أو في ممرات مائية داخلية أما إذا كان النقل المذكور لا يشتمل على نقل بضائع بحرا أو في ممرات مائية داخلية فيتم حساب الحد الأقصى للتعويض بـ 123 وحدة نقدية⁽³⁾.

ب- حالة التأخير:

كما هو الشأن بالنسبة لجميع اتفاقيات النقل الدولي للبضائع، تربط اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980 مبلغ تحديد المسؤولية بأجرة النقل المستحقة على البضائع المتأخر تسليمها، فجاءت بنظام تعويض مستقل في حالة التأخير. وهو نظام يسمح لصاحب الحق بالحصول على تعويض ثابت في جميع الحالات، وبذلك يقدر مبلغ التحديد بضعفين ونصف مثل أجرة النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، شرط ألا يتجاوز مجموع أجرة النقل الواجبة الأداء بموجب عقد النقل متعدد الوسائط⁽⁴⁾.

قد يحدث أن تجتمع المسؤولية عن تلف البضاعة مع المسؤولية عن التأخير في تسليمها، وذلك في الحالة التي يكون فيها التأخير هو سبب حدوث التلف، فهنا يمكن أن

(1) المادة 31 فقرة 4 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط.

(2) وهي ذات الوحدة الحسابية المأخوذ بها في اتفاقيات النقل أحادي الوسائط أي الوحدة التي تعادل 65,5 ميليغرام من الذهب عيار

1000/900: المادة 31 فقرة 3 من الاتفاقية.

(3) المادة 31 فقرة 2 من الاتفاقية.

(4) المادة 18 فقرة 4 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

يسأل متعهد النقل عن التلف فضلا عن التأخير، ولكن في حدود المسؤولية عن الهلاك الكلي للبضائع محل النقل⁽¹⁾.

فلو فرضنا أن حاوية معبئة بصناديق من شحنة الموز، تأخر تسليمها، فتلف نصفها، وترتب على التأخير ضياع فرصة بيعها بسعر مرتفع. فعلى القاضي في هذه الحالة أن يقدر تعويضا عن التلف يراعي فيه ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض عن التلف، ثم يقدر تعويضا عن التأخير، يراعي فيه أيضا ألا يتجاوز الحد الأعلى للتعويض عن التأخير، ثم يراعي القاضي أمرا ثالثا هو ألا يتجاوز مجموع التعويض الحد الأقصى للتعويض لو هلكت البضاعة هلاكا كلياً⁽²⁾.

تضع اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 مبدأ يقضي ببطالان كل شرط يرد في سند النقل، ويكون مخالفا بصورة مباشرة أو غير مباشرة لأحكام الاتفاقية. وعلى ذلك يبطل الشرط الصريح الذي يؤدي إلى هذه النتيجة ولو بطريق غير مباشر، كالشرط الذي يتنازل بموجبه المرسل عن حقه في تعويض التأمين إلى متعهد النقل. غير أن هذا الشرط لا يبطل إلا في حدود مخالفته لنصوص الاتفاقية، فيتم رفع التعويض إلى حده الأقصى في حالة اشتراط الحد منه، ولا أثر لبطالان الشرط على صحة السند⁽³⁾.

إلا أنه يرد استثناء على المبدأ العام الوارد في الفقرة الأولى من المادة 28، وهو أنه يجوز لمتعهد النقل متعدد الوسائط وبموافقة المرسل، أن يزيد من مسؤولياته والتزاماته، كما يجوز الاتفاق على تعيين حدود للمسؤولية تفوق الحدود المنصوص عليها في الفقرات 1، 3، 4 من المادة 18، شرط تدوين هذا الاتفاق في وثيقة النقل⁽⁴⁾.

(1) المادة 18 فقرة 5 من نفس الإتفاقية.

(2) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 475.

(3) المادة 28 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(4) المادة 28 فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

يحرم متعهد النقل متعدد الوسائط، طبقاً للاتفاقية من الاستفادة من تحديد المسؤولية وتعويض صاحب الحق تعويضاً كاملاً إذا ثبت أن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها سببه الهلاك أو التلف أو التأخير، أو خطأ غير مغتفر: Faute inexcusable⁽¹⁾. مصحوب بإدراك بأن هذا الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن يحدث⁽²⁾.

والمقصود بالتصرف العمدي الصادر من متعهد النقل متعدد الوسائط هو اتجاه إرادته إلى إتيان الفعل أو الامتناع، واتجاه إرادته أيضاً إلى النتيجة المترتبة عليه، أي أن يكون عالماً بالضرر الذي يحدث جراء تصرفه. أما الخطأ غير المغتفر فيقوم على أساس انصراف الإرادة إلى ارتكاب فعل أو امتناع عن فعل، مع العلم باحتمال حدوث ضرر جراء ذلك⁽³⁾.

مهما يكن فإن الاتفاقية لم تُقم وزناً للفرقة بين فكري التصرف العمدي والخطأ غير المغتفر، فكلاهما يؤدي إلى نفس النتيجة وهي سقوط حق متعهد النقل متعدد الوسائط في التمسك بالحدود القانونية للمسؤولية.

وقد اكتملت هذه القاعدة بما ورد في الفقرة 2 من المادة 21 التي طبقت نفس الحكم وهو الحرمان من تحديد المسؤولية، على مستخدمي أو وكلاء متعهد النقل متعدد الوسائط أو أي شخص يستعين بخدماته لتنفيذ عقد النقل، إذا أثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر تم بقصد إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير، أو تم بإهمال وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير.

(1) وهو المصطلح الذي يستعمله القضاء الفرنسي، مثال ذلك قيام ناقل بتفريغ حاوية دون تأمين مراقبتها، الأمر الذي أدى إلى سلب محتوياتها وهي لازالت في حراسته:

CA.Paris,5ch, sect. A,15 Oct 1997, Juris-Data n°1997-024237 : cité par Veaux-Fournerie, Daniel Veaux, op.cité p 50, n°132.

(2) المادة 21 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(3) في تفصيل ذلك: نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 488 وما بعدها.

يجدر التنويه هنا إلى حالة أخرى تسقط حق متعهد النقل في الاستفادة من حدود المسؤولية، وهي حالة إدراجه معلومات كاذبة عن البضائع في سند النقل، وذلك إذا تواطأ مع المرسل بإصدار سند نقل متعدد الوسائط خال من التحفظات مقابل إصدار خطاب ضمان أو حالة إغفاله لأي معلومات يلتزم بإدراجها. كالطبيعة العامة للبضائع، كونها بضائع خطيرة، عدد الطرود، الوزن الإجمالي⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: الحد الأقصى للتعويض وفق قواعد CNUCED/CCI:

وفقاً لقواعد CNUCED/CCI تركز القاعدة 6 المتعلقة بحدود المسؤولية، على قواعد لاهاي / فيزي المرتبطة بالتحديد خاصة تلك المتعلقة بشرط بالحاوية. تحدد القواعد حداً أقصى للتعويض يقدر بـ 8,33 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد إذا لم يكن هناك مرحلة بحرية، أما إذا تضمن النقل متعدد الوسائط مرحلة بحرية أو نهرية، كان الحدّ 666,67 وحدة حسابية عن الطرد أو 2 وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع المالكة أو التالفة⁽²⁾.

أما الحد الثالث الذي تنص عليه قواعد CNUCED/CCI فهو الحد الذي يمكن تطبيقه إذا ثبت أن الهلاك أو التلف قد أصاب البضائع أثناء مرحلة معينة من النقل، ففي هذه الحالة تنطبق الحدود التي تعينها الاتفاقية الدولية الواجبة التطبيق على هذه المرحلة، كما لو كان الأطراف قد تعاقدوا مع الناقل على هذه المرحلة بالذات⁽³⁾.

مما يلفت النظر أن قواعد الـ CNUCED/CCI نصّت على حكم يتعلق بتحديد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن الضرر غير المباشر وليس فقط تحديد المسؤولية في حالة الهلاك أو التلف أو التأخير، كما لو تهمّست حاوية مثلاً وهي في حراسة متعهد النقل فأتلّفت شحنة قطع الغيار التي بداخلها، مما أدى إلى تعطل الإنتاج بالمصنع الذي كانت قطع الغيار مطلوبة له. وبالتالي تكبد أصحاب البضاعة (المصنع) خسارة تتمثل

(1) المادة 11 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(2) القاعدة 6 فقرة 1 من الـ CNUCED/CCI.

(3) القاعدة 6 فقرة 4 من القواعد CNUCED/CCI.

أولا في هلاك البضاعة، وثانيا في تعطل المصنع وما ترتب عليه من نفقات وفوات كسب، وهو ما يعرف بالضرر غير المباشر⁽¹⁾. وقد حددت القواعد مسؤولية متعهد النقل عن هذا الضرر وعن التأخير أيضا بمبلغ لا يزيد على أجرة النقل المتفق عليه في عقد النقل متعدد الوسائط⁽²⁾.

بذلك تضيف القواعد نظاما ثالثا للتعويض "عن الضرر غير المباشر"، إضافة إلى الأنظمة التي نصت عليها اتفاقية النقل متعدد الوسائط، مما ألغى فكرة تحقيق الوحدة المنشودة للنقل متعدد الوسائط. كما أن البعض يرى أن التعويض عن الضرر غير المباشر إن كان يظهر أنه في مصلحة المرسل، لأنه يعطيه الحق ليس فقط في الحصول على التعويض عن الضرر المباشر (هلاك، تلف)، وإنما أيضا عن الأضرار غير المباشرة. لكن في الحقيقة هذا الحق فارغ المضمون لأن المرسل لا يحصل في أي حال من الأحوال إلا على الحد الأعلى للمسؤولية وهو قيمة أجرة النقل المستحقة وذلك أيا كانت قيمة الضرر غير المباشر⁽³⁾.

الفقرة الثالثة: التحديد القانوني للمسؤولية في إطار اتفاقية روتردام:

قدمت قواعد روتردام ميزة كبيرة للشاحنين، بأن رفعت حد التعويض الذي يلتزم به الناقل نتيجة إخلاله بواجباته المكلف بها عموما بمقتضى الاتفاقية، وأدى ذلك إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وذلك مقارنة بالاتفاقيات السابقة. ويرى البعض أن الزيادة في الحد الأقصى للتعويض، تبرر بما حدث من تضخم مالي عالمي وارتفاع للأسعار منذ زمن توقيع اتفاقية هامبرج لـ 1978⁽⁴⁾.

كما اعتبرت هذه الزيادة إخلالا منتقدا لتوازن المسؤولية بين الناقل والشاحن، يتمثل فيما ورد بنص المادة 59 فقرة 1 التي وسعت من حق الناقل في تحديد المسؤولية،

(1) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 62.

(2) القاعدة 6 فقرة 5 من قواعد الـ CNUCED/CCI.

(3) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 64، أيضا سوزان على حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد

الوسائط، المرجع السابق، ص 182.

(4) فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، المرجع السابق، ص 35.

لكي يغطي ليس فقط الضرر الناتج عن الهلاك أو التلف أو التأخير في وصول البضاعة، ولكن أيضا الخسارة الناتجة عن الإخلال بالتزاماته المكلف بها عموما بمقتضى الاتفاقية. من الواضح أن هذا الحكم يؤدي إلى عدم التوازن مقابل المسؤولية غير المحدودة للشاحن في حالة إخفاقه في تزويد الناقل بمعلومات صحيحة عن البضاعة، فلا يستطيع الشاحن التمسك بتحديد المسؤولية (المادة 31 فقرة 2 والمادة 79 فقرة 2/ب). نستنتج من ذلك أن الناقل الذي يخفق في تزويد الشاحن بالمعلومات، يستطيع التمسك بالمسؤولية المحدودة، أما الشاحن الذي يخفق في تزويد الناقل بالمعلومات، لا يستطيع التمسك بالمسؤولية المحدودة⁽¹⁾.

إن الحد الأقصى للتعويض وفق قواعد روتردام عن هلاك البضائع هو مبلغ 875 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أو 3 وحدات حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع أيّ المبلغين أكبر⁽²⁾. والمقصود بالوحدة الحسابية هنا أيضا حق السحب الخاص كما يحدده صندوق النقد الدولي.

وعليه فإن القاضي الناظر في النزاع يقوم بحساب التعويض مرتين، مرة على أساس عدد الطرود ومرة أخرى على أساس وزن البضائع، ليأخذ في النهاية بحد التعويض الأعلى بينهما. وتحويل وحدات السحب الخاصة المحكوم بها إلى العملة الوطنية لأي دولة، وفقا لقيمة تلك العملة بالمقارنة مع حق السحب الخاص بتاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم. أو في التاريخ الذي يتفق عليه الطرفان⁽³⁾.

وهنا تلزم قواعد روتردام جميع الدول المنضمة إلى صندوق النقد الدولي أن تتبع طريقة الحساب في تقييم عملتها بالنسبة إلى حق السحب الخاص وفقا لما هو معمول به لدى صندوق النقد الدولي في التاريخ المعني، فيما يختص عملياتها ومعاملاتها.

(1) المرجع السابق، ص 21، أيضا شريف محمد غانم، المرجع السابق، ص 29.

(2) المادة 59 فقرة 1 من اتفاقية روتردام 2008، الجدير بالإشارة إلى أن نص المادة يشبه إلى حد بعيد المادة 6 من اتفاقية هامبورج ماعدا الحد الأقصى للتعويض وتعديلات طفيفة أخرى.

(3) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 409.

أما قيمة العملة الوطنية لدولة متعاقدة ليست عضوا في صندوق النقد الدولي، مقابل حق السحب الخاص، فتحسب بطريقة تقررها تلك الدولة⁽¹⁾. وذلك دون أن تفرق الاتفاقية بين دولة يميز نظامها النقدي هذه الطريقة، ودولة لا تميز ذلك، ودون تقييد الدول بأي شروط كما فعلت اتفاقية النقل الدولي متعددة الوسائط لـ 1980.

فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن تأخير في تسليم البضاعة. فهو مبلغ يوازي ضعفي ونصف أجرة النقل عن البضائع المتأخرة. وفي حالة اجتماع ضررين يتمثلان في هلاك أو تلف تلك البضائع، والخسارة الاقتصادية عن التأخير في تسليمها، فيجب ألا يزيد الحد الأقصى الإجمالي للتعويض عن هذه الأضرار جميعها عن الحد الأقصى المقرر في حالة الهلاك الكلي. هنا أيضا وعلى غرار اتفاقية هامبورج واتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، يقوم القاضي بحساب مبلغ التعويض بفرض أن البضاعة هالكة جميعها، ويحسب التعويض مرة أخرى بفرض أن البضائع تالفة جزئيا مع التأخر في تسليمها، فإذا جاوز مبلغ التعويض الحد الأقصى المنصوص عليه في حالة الهلاك الكلي وجب الأخذ بهذا الحد الأقصى الأخير، ولو تجاوز الضرر هذا المبلغ⁽²⁾.

الملاحظ أن قواعد روتردام لم تشترط عدم تجاوز مبلغ التعويض المستحق في حالة التأخير كامل أجرة النقل المستحقة بموجب العقد، وهذا على خلاف اتفاقيات النقل السابقة. مما يعني إمكانية تجاوز مبلغ التعويض في حالة اجتماع المسؤولية عن التلف التأخير، أجرة النقل الإجمالية⁽³⁾.

وفي طريقة حساب التعويض الذي يلتزم به الناقل، فإنه يجب الرجوع إلى تقدير قيمة البضائع الهالكة أو التالفة في مكان ووقت التسليم المقررين⁽⁴⁾، أي المتفق عليهما في

(1) المادة 59 فقرة 3 من قواعد روتردام.

(2) المادة 60 من اتفاقية روتردام.

(3) في هذا الرأي: وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 411.

(4) المادة 22 فقرة 1 من اتفاقية روتردام.

تفاصيل العقد، وعند عدم الاتفاق، في الوقت والمكان اللذين يتوقع بصورة معقولة التسليم فيها. مع مراعاة أحكام العقد أو العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة وظروف النقل⁽¹⁾.

وتتم معرفة سعر البضائع على الوجه التالي: إذا كانت البضائع من النوع التي لها سعر في البورصة، أخذ بهذا السعر، وإلا فإنه يؤخذ بسعرها السوقي. فإن لم يكن لها سعر سوقي يرجع إلى القيمة المعتادة للبضائع التي هي من النوع نفسه، وبالنوعية نفسها في مكان التسليم⁽²⁾.

كما لا يجوز في حالة الهلاك أو تلف البضائع دفع تعويض يتجاوز المبلغ المحسوب على أساس طريقة الحساب المقررة، ما لم يتفق الشاحن والناقل على حساب التعويض بطريقة مختلفة ضمن الحدود المبينة في الفصل 16 من الاتفاقية⁽³⁾. فيكون مثل هذا الاتفاق جائزا إذا كان من شأنه الرفع من الحد الأقصى للتعويض، لكنه يبطل ويلغى إذا كان من شأنه تخفيف مسؤولية الناقل بتخفيض الحد الأقصى⁽⁴⁾، إلا إذا تعلق الأمر بالعقود الكمية. حيث تسمح الاتفاقية، إعمالا لمبدأ حرية الإرادة، للأطراف استبعاد تطبيق أحكامها في مثل هذه العقود، والاتفاق على مسؤوليات أكثر أو أقل من تلك التي تفرضها الاتفاقية⁽⁵⁾، وهذا بموجب المادة 80.

كما أجازت الاتفاقية أن ينص عقد النقل على الحد من مسؤولية الناقل القانونية في حالة نقل الحيوانات الحية والنقل الاستثنائي⁽⁶⁾.

بدورها تضمنت أحكام اتفاقية روتردام الاستثناءين الخاصين بمبدأ تحديد مسؤولية الناقل. يتعلق الأول بتقديم المرسل بيانات عن قيمة البضاعة، وهذا ما يحدث - كما سبق

(1) المادة 43 من اتفاقية روتردام.

(2) المادة 22 فقرة 2 من قواعد روتردام.

(3) المادة 22 فقرة 3 من قواعد روتردام.

(4) وهذا تطبيقا لنص المادة 59 فقرة 1/ب من الاتفاقية.

(5) في تفصيل ذلك: شريف محمد غانم، المرجع السابق، ص 40.

(6) المادة 81 فقرة أ و ب من اتفاقية روتردام.

التنويه في إطار النقل الجوي- بالنسبة للبضائع العالية القيمة، حيث يتقاضى الناقل أجرة نقل إضافة مقابل بذل عناية أكبر في المحافظة على هذه البضائع.

أما الثاني فيتعلق باتفاق المرسل والناقل على تحديد مبلغ أقصى للتعويض أعلى مما هو مقرر في الاتفاقية⁽¹⁾.

كرست اتفاقية روتردام كذلك سقوط حق التمسك بالتحديد القانوني للمسؤولية إذا أثبت المدعي الضرر أن الخسارة الناجمة عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها يرجع إلى فعل أو إغفال ارتكبه الناقل شخصياً، إما بقصد إحداث تلك الخسارة⁽²⁾، وإما عن إهمال وعن علم باحتمال حدوث تلك الخسارة، لتسحب قاعدة سقوط حق التمسك بالحد القانوني إلى كل الأشخاص المذكورين بالمادة 18 إذا ارتكبوا ذات الفعل. والمقصود بهم، ربان السفينة، أفراد طاقمها، موظفوا الناقل، وأي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل وتحت إشرافه أو سيطرته⁽³⁾.

إلا أن العبارة التي وردت بها الفقرة 2 من المادة 61 والمتمثلة في: "لا يحق للناقل ولا لأي من الأشخاص المذكورين في المادة 18 أن ينتفع بالحد من المسؤولية...". جعلت البعض يفسر المادة، بأن حرمان الناقل من تحديد مسؤوليته لا يتأتى بسبب فعل أو امتناع صدر منه شخصياً فقط، كما ذهبت إليه اتفاقية هامبورج واتفاقية النقل متعدد الوسائط. وإنما يحرم الناقل من التحديد حتى في الحالة التي يصدر فيها الفعل أو الامتناع عن أحد تابعيه المعددين بالمادة 18، واعتُبر هذا ميزةً تميزت بها قواعد روتردام، على أساس أن الفعل العمدي والخطأ غير المغتفر، لا يقع عادة من الناقل بذاته، وإنما من

(1) المادة 59 من اتفاقية روتردام.

(2) المادة 61 فقرة 1 من الاتفاقية.

(3) المادة 61 فقرة 2 من الاتفاقية.

تابعيه، مما جعل استبعاد هؤلاء من نص المادة 8 من اتفاقية هامبورج فارغ المحتوى، وهذا ما حاولت قواعد روتردام تفاديه بموجب المادة 61⁽¹⁾.

(1) فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، المرجع السابق، ص 37، 38.

الفصل الثاني:

إعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية ومنازعاتها

تعتبر القدرة على التنفيذ هي مناط الإلتزام بداية واستمراراً، لذلك قد يطرأ بعد بدء متعهد النقل تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط ما يمنعه من تنفيذ التزامه بضمان سلامة البضائع، وذلك بعد أن اتخذ كل ما يلزم لاتقاء الضرر. لذلك، فإن الإشكاليات المطروحة هي: هل يكفي لمتعهد النقل أن ينفي عن نفسه الخطأ ليتحلل من مسؤوليته. أم أنه يجب أن يسند الضرر إلى سبب آخر لا يد له فيه؟

وهل يجوز الإتفاق على إجراء تعديل للمسؤولية بإدراج شروط في العقد تؤدي إلى إعفاء متعهد النقل منها؟ وهل يمكن اعتبار أن لجوء متعهد النقل إلى التأمين من مسؤوليته هو منفذ يتخذه هذا الأخير للتنصّل من مسؤوليته؟

من جانب آخر فإن عدم تحقق النتيجة التي يلتزم بها متعهد النقل ، وتضرر صاحب الحق على البضاعة جراء هلاكها أو تلفها أو بسبب التأخير، يمنحه الصفة القانونية في رفع دعوى على متعهد النقل، باعتباره الطرف الذي أبرم معه عقد النقل متعدد الوسائط. لتطرح مسألة تنظيم الدعاوى الناجمة عن عقد النقل متعدد الوسائط والإجراءات الواجب اتباعها قبل المطالبة القضائية، وكذا احترام المدة المقررة لتقادم الدعوى ، وما يتمتع به الأطراف من حرية في اللجوء إلى القضاء أو إلى التحكيم بغية حل المنازعات القائمة بينهما.

لذلك سنقسم هذا الفصل إلى مبحث أول، نعالج من خلاله مسألة دفع متعهد النقل لمسؤوليته والتأمين عليها. ومبحث ثان نخصصه لدعاوى مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

المبحث الأول: دفع مسؤولية متعهد النقل والتأمين عليها:

إن اختلاف الأساس القانوني للمسؤولية فيما إذا كانت قائمة على قرينة الخطأ أو قرينة المسؤولية ينعكس على الإمكانية المتاحة لمتعهد النقل في دفع مسؤوليته، حيث أن المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض يمكن دحضها بمجرد إثبات متعهد النقل متعدد الوسائط عدم صدور خطأ عنه أو عن تابعيه. أما المسؤولية المفترضة، فدفعها يتم بإثبات حالة من الحالات التي تدخل في إطار السبب الأجنبي المحدث للضرر "مطلب أول".

وأمام المسؤولية المزدوجة والشديدة لمتعهد النقل متعدد الوسائط، فإن الفرصة متاحة أمامه لمباشرة نشاطه بكل حرية واطمئنان بفضل التأمين من مسؤوليته وطبيعته التعويضية التي تمنح الضمان للمؤمن له، فيمكن لمتعهد النقل إعادة رؤوس أمواله دون أن يتحمل الخسائر التي وقعت بسبب مسؤوليته، وفي نفس الوقت تعويض أصحاب الحق في البضاعة عن الخسائر التي لحقت بهم. "مطلب ثاني".

المطلب الأول: أسباب إعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية:

لا شك أن متعهد النقل متعدد الوسائط في الحالات التي تثير مسؤوليته، يستطيع أن يدفع هذه المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض بقطع علاقة السببية بين الإخلال بتنفيذ التزامه بالمحافظة على البضائع والضرر اللاحق بالمرسل، فينفي عن نفسه وعن تابعيه الخطأ. أو - من باب أولى - ينسبه إلى سبب أجنبي، فقد يحصل في بعض الأحيان أن تكون إقامة الدليل على وجود سبب أجنبي أحدث الضرر، أسهل من إثبات اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر وتبعاته، خاصة إذا كان السبب الأجنبي واضحا (فرع أول).

إذا كان الاتفاق على إعفاء أحد أطراف العقد من المسؤولية أمر مشروع طبقاً للقواعد العامة، فإنه وخشية فرض معهد النقل متعدد الوسائط لسلطاته على المرسل، يحظر التشريع الدولي وكذا الداخلي على معهدي النقل إدراج شروط في عقد النقل متعدد الوسائط تعفيه من المسؤولية باعتبارها شروط مخالفة للاتفاقيات (فرع ثاني).

الفرع الأول: الأسباب القانونية للإعفاء من المسؤولية:

لم تتبنّ اتفاقية النقل متعدد الوسائط الحالات الخاصة لإعفاء معهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية، وإنما جعلت دفعه للمسؤولية موقوفاً على إثبات أن معهد النقل ومستخدميه ووكلائه قد اتخذوا جميع الإجراءات المطلوبة لتجنب حدوث الضرر أو لانتقاء نتائجه أو تحديد أثره، إن كان لا بد وأن يقع.

في حين تم اللجوء من خلال اتفاقية روتردام إلى اتباع أسلوبين لإعفاء معهد النقل من المسؤولية الأسلوب الأول يتعلق بنفي خطأ صادر عن معهد النقل الدولي، والأسلوب الثاني المتبع في المنهج الأنجلوساكسوني الذي يعتمد على التفصيل والتعداد عوض الاختصار⁽¹⁾. وهو تعداد حالات الإعفاء من المسؤولية، حيث يدفع معهد النقل عنه المسؤولية بإرجاع الضرر إلى إحدى هذه الحالات، بدلا من إثبات عدم ارتكابه الخطأ. بمفهوم المخالفة، فإن معهد النقل لا يلجأ إلى الأسلوب الأول العام لنفي المسؤولية عنه إلا إذا لم يستطع الارتكاز على أي من الحالات الخاصة لدفع المسؤولية⁽²⁾، فيقوم بدحض قرينة الخطأ التي تقوم عليها مسؤوليته، بإثبات وقوع حادث لا يندرج تحت سبب من أسباب دفع المسؤولية تلك، وإن كان غير ملزم بذلك باعتبار أنه مسؤول على أساس الخطأ المفترض لا المسؤولية المفترضة.

⁽¹⁾ P.Bonassies, C.Scapel, op-cité, p 684 : « l'âme de style anglais est d'inclure chaque détail possible dans le but d'informer pleinement le citoyen de la loi et de ses droits ».

⁽²⁾ المادة 17 فقرة 4 (ب): "بصرف النظر عن الفقرة 3 من هذه المادة يكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر، أو عن جزء منه: ... (ب) إذا أثبت المطالب أن حدثاً أو ظرفاً غير مذكور في الفقرة 3 من هذه المادة قد أسهم في هلاك البضائع أو تلفها أو تأخرها، ولم يتمكن الناقل من إثبات أن هذا الحدث أو الظرف لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أي شخص مشار إليه في المادة 18".

باعتبار أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو وكيل بالعمولة للنقل، فإن هذا الأخير يستطيع الإفلات من المسؤولية بإثبات من جهة أن الضرر قد أصاب البضائع بسبب أجنبي لا يد له فيه، وإثباته من جهة أخرى علاقة السببية بين هذا السبب والضرر⁽¹⁾. كما يستفيد باعتباره غير ضامن لجميع المخاطر، من حالات إعفاء تابعيه من المسؤولية، ومن ثم، فلا يمكن مساءلته عن الأضرار التي تصيب البضاعة في حالات يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية. كما لا يمكنه في إطار المرحلة البرية أن يكون مسؤولاً بصورة أشد من المسؤولية المقررة في اتفاقية CMR. بمناسبة النقل الطرقي أو المقررة في اتفاقية COTIF- CIM. بمناسبة النقل بالسكك الحديدية. كل ذلك ما لم يتم متابعته لا أساس خطئه الشخصي.

على هذا الأساس، سيتم التطرق إلى السبب الأجنبي كسبب عام لدفع مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط مع الإشارة إلى تطبيقاته من خلال ما تم تعداده من حالات في الاتفاقيات الدولية.

الفقرة الأولى: الإعفاء الكلي من المسؤولية:

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

(1) المادة 57 من القات.ج: "يجوز إعفاء الوكيل بالعمولة كلياً أو جزئياً من مسؤوليته عن عدم تنفيذ التزاماته أو تنفيذها الناقص أو المتأخر بشرط أن يثبت أن ذلك ناشئ عن قوة القاهرة، أو عيب خاص بالشيء أو عن خطأ منسوب إما لموكله أو المرسل إليه".

يتضح من العبارة الأخيرة التي أوردتها المادة أنه يكفي أن يثبت متعهد النقل متعدد الوسائط أنه ووكلائه ومستخدميه، قد اتخذوا كل حيلة معقولة لمنع وقوع الحادث ولا لقاء نتائجه من أجل دفع المسؤولية عنه. ومن باب أولى فإن الإعفاء يسري إذا أثبت متعهد النقل متعدد الوسائط أن الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة، مرجعه السبب الأجنبي⁽¹⁾. والمقصود بالسبب الأجنبي القوة القاهرة، أو خطأ المرسل أو خطأ الغير أو العيب الذاتي في البضاعة.

بوضعها هذا المبدأ العام، تكون اتفاقية النقل متعدد الوسائط قد سايرت ما ذهبت إليه اتفاقية هامبورج⁽²⁾، المقتبس من المادة 20 من اتفاقية وارسو لـ 1929⁽³⁾. وهو ما ذهبت إليه المادة 19 من اتفاقية مونتريال لـ 1999 مستبدلة عبارة التدابير الضرورية بالتدابير المعقولة وفق ما جاء في اتفاقية هامبورج.

في حين نجد القانون التجاري الجزائري أكثر وضوحاً بنصه على إمكانية إعفاء الناقل من مسؤوليته الكلية أو الجزئية من جراء عدم تنفيذ التزاماته أو الإخلال أو التأخير فيها وذلك عند إثبات حالة القوة القاهرة، أو عيب خاص بالشيء أو الخطأ المنسوب للمرسل أو المرسل إليه، وهذا طبقاً للمادة 48.

أ- القوة القاهرة:

يذهب البعض⁽⁴⁾ إلى أن الأخذ بالقوة القاهرة كنظرية عامة بحدودها وشروطها، وعدم تعداد معظم الحالات، من شأنه أن يسهّل من مهمة القاضي، فيلجأ إلى تعداد الحالات التي لا يشترط فيها شروط القوة القاهرة.

(1) أسامة عبد العزيز إبراهيم، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، المرجع السابق، ص 514.

(2) المادة 5 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج.

(3) المادة 20 من اتفاقية وارسو لـ 1929 الفقرة 1: " لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه كان يستحيل عليهم اتخاذها" وقد اختلف الرأي كثير حول تفسير عبارة "التدابير الضرورية" التي يجب أن يتخذها الناقل الجوي وتابعه لتفادي وقوع الضرر ليتحلل من مسؤوليته، وتأرجح هذا التفسير بين التفسير اللفظي "التدابير التي لو اتخذت لما وقع الضرر"، والتفسير الموسع "التدابير المعقولة لتفادي الضرر"، والتفسير الضيق "إقامة الدليل على بذل العناية المعقولة تجاه السبب الذي نجم عنه الحادث المتولد عنه الضرر". في تفصيل ذلك: محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 590 وما بعدها.

(4) مثلاً: يوسف يعقوب صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري، المرجع السابق، ص 400.

والقوة القاهرة هي كل أمر لا يمكن توقعه ولا يمكن رده، يترتب عليه استحالة التنفيذ، ولا يكون لمتعهد النقل دخل فيه⁽¹⁾.

تأسيساً على ذلك يجب أن يتوافر في الحادث شروط أربعة، حتى يعتبر قوة القاهرة ويكون مانعاً للمسؤولية هي: أن يكون غير متوقع الحصول، أن يكون غير ممكن الدفع. أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً، وألا يكون هناك خطأ من جانب متعهد النقل.

إلا أنه ثار خلاف بين الفقهاء حول إلحاق الحادث الفجائي بالقوة القاهرة، حيث ذهب البعض إلى التفريق بين القوة القاهرة والحادث الفجائي على أساس التسليم بوجود خاصيتي عدم التوقع واستحالة الدفع، ولكن القوة القاهرة تكون حادثاً خارجياً، فهي عقبة خارج نشاط متعهد النقل، لا تنبعث من مشروع النقل، ولا تعتبر من مخاطره الطبيعية. بينما يكون الحادث الفجائي حادثاً داخلياً متصلاً بنشاط متعهد النقل، ويدخل ضمن المخاطر المتصلة به. كاشتعال النار في محرك المركبة مثلاً، ويترتب على هذه التفرقة إعفاء متعهد النقل من المسؤولية في حالة القوة القاهرة، أما الحادث الفجائي فلا يحول دون قيامها⁽²⁾.

إلا أن الفقيه Rodière يرفض هذه التفرقة، ويعتبر أنه لا أساس لها خاصة في النقل البحري، باعتبار أن الخطأ الملاحي هو من الأسباب التي تعفي الناقل من المسؤولية بالرغم من أنها حالة تتعلق بأسباب داخلية ناجمة عن الأخطاء الفنية التي تقع في قيادة السفينة وتسييرها من قبل الربان أو مستخدمي الناقل في الملاحة⁽³⁾. لكن اتفاقية النقل متعدد الوسائط لم تنص على الخطأ الملاحي كحالة من حالات الإعفاء من المسؤولية، أي أنها اعتبرت من بين الظروف التي يتحمل متعهد النقل متعدد الوسائط نتائجها، وذلك بعد أن

⁽¹⁾ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 414.

⁽²⁾ EX :L. Jossierand, les transports, 2^e ed, 1926, n° 570 et s, cité par R. Rodière, traité Général de droit maritime, Tome II, op-cité, p 271, n° 630.

⁽³⁾ R.Rodière, IBID.

تم إلغاء هذه الحالة الخاصة بموجب قواعد هامبورج، وكرّس هذا الإلغاء بمقتضى قواعد روتردام 2008.

مهما يكن فإن معظم الفقه يتفق على أن القوة القاهرة والحادث الفجائي هما إسمان مختلفان لمعنى واحد، فإن نظرنا إليه من حيث أنه غير متوقع الحصول فهو حادث فجائي وإذا نظرنا إليه من حيث أنه لا يمكن دفعه فهو قوة القاهرة⁽¹⁾.

الجدير بالذكر أنه في إطار النقل البري، لم يرد في اتفاقية CMR⁽²⁾، ولا في اتفاقية COTIF-CIM⁽³⁾ عبارة القوة القاهرة، وإنما الحديث كان عن الظروف التي لم يكن بوسع الناقل دفعها ومن ثم فقد تم الأخذ فقط بعنصر استحالة الدفع دون اشتراط عنصر عدم التوقع⁽⁴⁾. وقد نجد القضاء في إطار النقل البري، يأخذ بعامل استحالة الدفع فقط مادام أن التوقع لم يسمح باتقاء نتائج الحادث⁽⁵⁾. ولكن في حالات أخرى يأخذ أيضا بعامل التنبؤ والتوقع من أجل عدم الاستفادة من حالة الإعفاء من المسؤولية. بمعنى أنها تأخذ بمفهوم وشروط القوة القاهرة عند تطبيق المادة 17 فقرة 2 من CMR. بذلك لا يعتبر القضاء السرقة بمثابة قوة القاهرة، إلا إذا وقعت في ظروف جعلت توقعها غير مفروض، وتلافيها غير ممكن.

حيث لا يعفي القضاء الفرنسي الناقل البري من المسؤولية إذا ثبت أن سائق المركبة البرية لم يتخذ الحيطة والحذر، بتركه الشاحنة ليلا مكونة على

(1) يعقوب يوسف صرحوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 131.

(2) المادة 17 فقرة 2 من اتفاقية CMR: "... نتيجة ظروف لم يكن في وسع الناقل أن يتلافها ولم يتمكن مكن الحيلولة دون عواقبها.

(3) المادة 36 فقرة 3 من اتفاقية COTIF-CIM والمادة 23 فقرة من تعديل 1999.

(4) B.Mercadal, Droit des transports, op-cité, p 127, n° 228 et p 214, n° 391.

(5) Cass : 1^{er} Oct 1997 BTL 1997, p 708, Obs, p.Bonassies : « L'irrésistibilité de l'évènement est à elle seule, constitue de force majeure lorsque sa prévision ne saurait permettre d'en empêcher les effets, sous réserve que le débiteur ait, pris toute les mesures requises pour éviter la réalisation de l'évènement », cité par : P.Bonassies, C. Scapel, op-cité, p 685.

الرصيف⁽¹⁾، أو الاقتصار على تركيب جهاز إنذار ضد السرقة عوض ركنها في مرآب⁽²⁾.

كما اعتبر القضاء أن سرقة الشاحنة على الطريق في إيطاليا، خلال الفترة التي ذهب فيها السائق لطلب المساعدة نتيجة عطب في المركبة البرية، لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة. على اعتبار أنه لم يثبت أن الناقل استحال عليه قيادة المركبة إلى أقرب مكان مخصص لتصليحها⁽³⁾.

كما قد يحصل أن يرفض القضاء اعتبار حتى السرقة المصحوبة باعتداء مسلح « Vol avec agression à main armée » من قبيل القوة القاهرة، إذا ثبت إهمال السائق وعدم اتخاذ الحيطة اللازمة، كالحالة التي قام فيها السائق بالتوقف في مساحة على الطريقة السيار بإيطاليا، عوض الذهاب إلى مدينة قريبة أين يجد مستودعا محروسا⁽⁴⁾.

الأمر ذاته بالنسبة للنقل البحري، حيث لا تعتبر السرقة سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية، مادام أن عامل التوقع متوافر ويمكن اتخاذ ما يلزم لتفاديها⁽⁵⁾. كما لا تعتبر التغيرات الجوية العادية من قبيل القوة القاهرة لانتفاء عدم التوقع.

⁽¹⁾ CA. Aix en Provence, 11 mars 1969, B.T 1969, p 389.

⁽²⁾ CA. Toulouse, 16 mars 1981, B.T, 1981, p 318 : les deux arrêts précédents sont cités par Grigoriou Maris, l'exonération de responsabilité du transporteur dans la CMR : D.E.S.S de droit maritime et droit des transports, Faculté de droit et des Sciences d'Aix Marseille 1998, p 21.

⁽³⁾ Cass.com, 25 oct 1994, BTL 1994, p 827, cité par Grigoriou Maria, op-cité, p 22..

⁽⁴⁾ Cass.com, 18 mars 1986, B.T 1986, p 251, cité par Grigoriou Maria, op-cité, p 23, et B.Mercadal Droit des transports, op-cité, p 127, n° 228.

⁽⁵⁾ C. Rouen, Nouveau recueil du Havre, n°5, 1985, p 69 et s, note p.y Nicolas « les vols de denrées de Valeur et notamment de Spiritueux dans les ports ... sont constatés quotidiennement et son bien connus des transporteurs ... la banalité contemporaine de ces Vols en fait un événement précis, contre lequel il appartient, à toute transporteur de se prémunir par des mesures appropriées ». cité par R.Rodière, E.du pontavice, op-cité, p 349, note, n° 3.

لذلك يعتبر القضاء أن العاصفة هي من الظروف العادية في النقل البحري، وبالتالي لا تعفي الناقل من المسؤولية⁽¹⁾ (2).

على هذا النحو، فإن القوة القاهرة لا تعد من المعطيات الثابتة والجامدة، وإنما تتغير باختلاف الظروف والمكان، لذلك فالمسألة تقديرية تترك لقاضي الموضوع.

نشير هنا إلى تطبيقات القوة القاهرة في اتفاقية روتردام 2008 باعتبار أن الاتفاقية عادت إلى الوراء، وطبقت ما ورد من حالات في اتفاقية بروكسل مع بعض المستجدات. عرضت المادة 17 فقرة 3 من قواعد روتردام 15 حالة من حالات إعفاء متعهد النقل من المسؤولية⁽³⁾، من خلالها عدت الاتفاقية تطبيقات القوة القاهرة والمتمثلة في:

1- القضاء والقدر: كالزلازل والأعاصير.

2- مخاطر البحر أو المياه الصالحة للملاحة وأخطارها وحوادثها⁽⁴⁾.

3- الحرب والأعمال القتالية والتزاع المسلح⁽⁵⁾، والقرصنة والإرهاب وأعمال الشغب والإضطرابات الأهلية: الملاحظ هنا هو إضافة قواعد روتردام للأعمال الإرهابية، حيث لم يرد ذكر هذه الحالة في اتفاقية بروكسل. وهذا راجع لانتشارها الواسع اليوم والذي بات يهدد الإنسانية جمعاء⁽⁶⁾.

(1) المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف 153254 بتاريخ 1997/06/24، المحلة القضائية عدد 2 ل 1997، ص 125: "من المقرر قانوناً أنه يعفى الناقل من المسؤولية عن الخسائر أو الأضرار التي لحقت بالبضاعة إذا نتجت عن قوة القاهرة. ولما ثبت في قضية الحال أن قضاة الاستئناف اعتبروا العاصفة من مخاطر الاستغلال، رغم أن الخبرة لم تعتبرها من حالات القوة القاهرة لأنها تعد من الظروف العادية في فصل الشتاء، فإنهم حرقوا بذلك المادة 803 مما يستوجب نقض القرار المطعون فيه".

(2) T.C Marseille 3 mars 1995 Navire jolly Griggio, DMF 1996 « Le mauvais temps et la tempête sont des éléments prévisibles en matière maritime, les navires sont construits et doivent être gouvernés pour y faire face ». cité par P.Bonassies, C.Scapel, op-cité, p 686.

(3) في حين تنص المادة 803 من القاب.ج على 12 الحالة من حالات إعفاء الناقل من المسؤولية من بين 18 الحالة الواردة في اتفاقية بروكسل. بمقتضى المادة 4 فقرة 2 و 4.

(4) المادة 803 فقرة (د) من القاب.ج.

(5) وهي ذات الحالة الواردة بموجب اتفاقية وارسو المادة 18 فقرة 3 /ج واتفاقية مونتريال 1999: المادة 18 فقرة 2/ج.

(6) في تفصيل ذلك انظر وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 379.

- 4- الحجر الصحي والحجز القضائي على البضائع⁽¹⁾: فقد تقوم الحكومات بحجز بضائع كتنديبر للحجر الصحي لمنع انتشار الأمراض، حينئذ يعفى متعهد النقل من المسؤولية.
- 5- الإضراب أو الإغلاق أو التوقف عن العمل أو المعوقات المتعلقة بالأيدي العاملة: الفرق بين اتفاقية بروكسل وقواعد روتردام في هذه الحالة يكمن في أن اتفاقية بروكسل أجازت التمسك بالإعفاء الناتج عن توقف العمل أو المعوقات الطارئة على العمل لأي سبب كان وسواء أكان التوقيف كلياً أو جزئياً⁽²⁾. بينما جعلت اتفاقية روتردام المعوقات والتوقيف عن العمل سبباً للإعفاء من المسؤولية إذا كان متعلقاً بالأيدي العاملة.
- 6- الحريق⁽³⁾: ما يسببه الحريق من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليم البضاعة يشكل سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية. ويعد الحريق من بين الحالات الخاصة التي جاءت بها قواعد هامبورج إضافة إلى الإنقاذ ونقل الحيوانات الحية. بالمقابل فإن اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 لم تتبن هذه الحالة حتى بالنسبة للضرر الواقع في المرحلة البحرية، معنى ذلك أن هناك ظروفاً على متعهد النقل متعدد الوسائط أن يتحمل نتائجها⁽⁴⁾.
- وإذا كانت اتفاقية هامبورج قد اعتبرت أنه في حالة الحريق، لا يكون خطأ الناقل مفترض وإنما خطأ يجب على الشاحن إثباته⁽⁵⁾، ليعفى الناقل من المسؤولية في حالة ما إذا بقي سبب الحريق مجهولاً⁽⁶⁾. فإن قواعد روتردام سايرتها في ذلك، وهو ما نستشفه من نص المادة 17 فقرة 4. إذ وبعد تعداد حالات الإعفاء من المسؤولية، أوضحت هذه الفقرة أنه باستطاعة المضرور أن يثبت أن الحادث الذي يستند إليه متعهد النقل للتخلص من المسؤولية كان نتيجة خطأ ارتكبه هو أو من يقوم مقامه، بمعنى أنه يكفي لإعفاء

(1) وهو ما ورد بمقتضى اتفاقية وارسو، واتفاقية مونتريال 1999، المادة 18 فقرة 2/د "إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع أو خروجها أو عبورها".

(2) المادة 4 فقرة 2 / ي من اتفاقية بروكسل، والمادة 803 فقرة "و" من القاب.ج.

(3) المادة 803 فقرة ج من القاب.ج.

(4) P.Bonassies, C. Scapel, op-cité, p 788, n° 1222.

(5) المادة 5 فقرة 4 / أ / 1 من اتفاقية هامبرج.

(6) أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 236.

متعهد النقل من المسؤولية أن يثبت أن الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة عن الحريق، ويقع على المضرور لا نفي تسبب الحريق بإلحاق الضرر بالبضائع، وإنما إثبات أن الحريق يرجع إلى متعهد النقل أو من يقوم مقامه⁽¹⁾.

7- إنقاذ أرواح في عرض البحر أو محاولة إنقاذها: المقصود بذلك أن أي إجراء أو تدبير اتخذته متعهد النقل أو من يقوم مقامه لإنقاذ الأرواح في البحر أو محاولة الإنقاذ، ويؤدي إلى ضرر بالبضائع، يشكل سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية سواء كانت هذه التدابير معقولة أم لا⁽²⁾. فالانحراف في الرحلة بهدف إنقاذ أو محاولة إنقاذ أرواح في عرض البحر، لا يحرم الناقل من التمسك بهذا السبب من أسباب الإعفاء⁽³⁾.

8- اتخاذ تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها: تفرق قواعد روتردام، كما هو الشأن بالنسبة لقواعد هامبورج⁽⁴⁾، بين إنقاذ الأرواح وإنقاذ الأموال، وهذا خلافا لأحكام اتفاقية بروكسل التي تعفي الناقل من المسؤولية عن الأضرار التي تنتج عن إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال على السواء⁽⁵⁾.

وعليه، تفرض قواعد روتردام في هذه الحالة أن تكون التدابير المتخذة من قبل متعهد النقل لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الممتلكات في عرض البحر معقولة، يعود تقديرها لقاضي الموضوع. والإعفاء من المسؤولية بسبب إنقاذ الأرواح والممتلكات أو محاولة

(1) المادة 17 فقرة 4 من قواعد روتردام: "بصرف النظر عن الفقرة 3 من هذه المادة، يكون الناقل مسؤولا عن كل ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخير، أو عن جزء منه: أ- إذا أثبت المطالب أن خطأ ارتكبه الناقل أو شخص مشار إليه في المادة 18 هو الذي تسبب أو أسهم في الحادث أو الظرف الذي يستند إليه الناقل".

(2) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 383.

(3) وهذا تطبيقا لنص المادة 24 من اتفاقية روتردام المتعلقة بالانحراف عن المسار: "عندما يقضي القانون المنطبق بأن الانحراف عن المسار يشكل إخلالا بواجبات الناقل، لا يحرم هذا الانحراف عن المسار في حد ذاته الناقل أو الطرف المنفذ البحري من أي وسيلة دفاع أو أي حد من حدود المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية، باستثناء ما هو منصوص عليه في المادة 61" وهو ما تضمنته المادة 775 فقرة 2 من القاب.ج. "ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطريق، لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك، ولا يعد الناقل مسؤولا عن أية حسارة أو ضرر ينجم عن ذلك".

(4) المادة 5 فقرة 6 من اتفاقية هامبورج: "فيما عدا العوارية العامة، لا يسأل الناقل، إذا كان الهلاك أو التلف، أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر".

(5) المادة 4 فقرة 2 / (ل) من اتفاقية بروكسل، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري بمقتضى المادة 803 فقرة (ي) من القاب.ج.

ذلك لا يخل بتطبيق قاعدة الخسائر البحرية المشتركة وهذا تطبيقاً لنص المادة 84 من الاتفاقية⁽¹⁾.

9- اتخاذ تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه: هذه الحالة هي من المستجدات التي جاءت بها قواعد روتردام، وهي تتعلق بالمحافظة على البيئة. وذلك بعد أن أغفل ذلك تماماً واضعوا اتفاقيات النقل السابقة، فجعلت اتفاقية روتردام من التدابير المعقولة التي يتخذها متعهد النقل أو من يقوم مقامه سبباً للإعفاء من المسؤولية، وذلك للتحفيز على اتخاذ هذه التدابير دون خشية عواقبها، خاصة وأن أنواع الأضرار التي تصيب البيئة كثيرة كالأضرار الناجمة عن تلوث المياه البحرية بالحروقات والأضرار الناجمة عن الحوادث الذرية⁽²⁾.

كما أن المادة 15 من الاتفاقية تتيح لمتعهد النقل أن يتخذ ما يراه معقولاً من تدابير، دون مسؤولية عليه، كرفض تسليم البضائع أو شحنها أو تفريغها أو القيام بإتلافها إذا كانت البضائع تشكل خطراً فعلياً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة أيضاً. وتصح هذه التدابير حتى في الحالة التي يبدو له أنه من المعقول أن تصبح هذه البضائع كذلك أثناء مدة المسؤولية.

وقد صنفت المادة 32 من الاتفاقية البضائع الخطرة، تلك البضائع التي بحكم طبيعتها أو خاصيتها تكون خطراً على البيئة أو على الممتلكات أو الأشخاص أو يبدو أنها تحتل أن تصبح كذلك.

الملاحظ أن قواعد روتردام -ألغت إضافة إلى الخطأ الملاحي- حالة عدم صلاحية السفينة أثناء الرحلة بطريقة مفاجئة، وهي سبب من أسباب الإعفاء التي كان يتمتع بها الناقل في ظل الاتفاقيات السابقة. وهذا لأن قواعد روتردام، جعلت الناقل ملتزماً بصلاحية السفينة قبل وعند وأثناء الرحلة البحرية، وكذلك الإبقاء عليها كذلك حتى

(1) المادة 84 من قواعد روتردام: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمسّ انطباق أحكام عقد النقل أو أحكام القانون الوطني المتعلقة بتسوية العوارية العامة."

(2) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 384.

نهاية الرحلة وتسليم البضائع⁽¹⁾. بمعنى آخر جعلت التزام متعهد النقل في هذا الصدد التزاما مستمرا يبدأ قبل الرحلة، ويبقى مستمرا إلى انتهائها⁽²⁾. وهي نتيجة مغايرة لأحكام معاهدة بروكسل⁽³⁾.

ب- خطأ المرسل أو المرسل إليه:

من المسلم به -طبقا للقواعد العامة- أنه ليس ثمة محل للمسؤولية في الحالة التي ينشأ فيها الضرر عن خطأ المضرور نفسه، أي من المرسل أو المرسل إليه. فقد ينسب الخطأ إلى المرسل إليه، كما لو كان من ذوي السوابق في تجارة المخدرات، مما يدفع رجال الجمارك للتدقيق في بضاعته، وبالتالي يترتب على ذلك تأخير موعد التسليم المتفق عليه، وكذا الحال فيما لو تأخر المرسل إليه عن تسلّم البضاعة فنجم عن ذلك هلاكها⁽⁴⁾.

أما صور خطأ المرسل فمتعددة، ونجد لها تطبيقا في الحالات التالية:

1- **عدم كفاية التغليف:** التغلفة أمر أساسي بالنسبة للبضائع التي تحتاجها، فهي ضرورية ليس فقط لحماية البضائع أثناء النقل، بل أيضا وعلى وجه الخصوص لحمايتها أثناء تداولها خلال عمليات الشحن والتفريغ. فإذا أهمل المرسل في تغليف البضائع بأن قام بتغليفها تغلفة غير مناسبة أو لم يقيم بتغليفها، عدّ ذلك سببا من أسباب إعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية، وهذا طبقا لما ورد في اتفاقيات النقل الدولية⁽⁵⁾.

(1) المادة 14 من قواعد روتردام: "يكون الناقل ملزما قبل الرحلة البحرية وفي بدايتها وأثناءها، ببذل العناية الواجبة من أجل:

(أ) جعل السفينة صالحة للإيجار والإبقاء عليها كذلك...".

(2) شريف محمد غانم، المرجع السابق، ص 27.

(3) المادة 2 من اتفاقية بروكسل فقرة 1: "على الناقل أن يبذل المهمة الكافية قبل السفر وعند البدء فيه للأغراض الآتية: (أ) جعل السفينة في حالة صالحة للسفر". ويقابلها المادة 77 فقرة 1 من القاب.ج.

(4) يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 136.

(5) * المادة 17/2 من اتفاقية CMR "ب- نقص التعبئة أو سوء حالتها في حالة البضائع التي تكون عرضة نتيجة لطبيعتها لفقد أو تلف، عندما لا تكون معبأة أو سيئة التعبئة".

* المادة 23 فقرة 3 من اتفاقية COTIF-CIM لـ 1999: "ب- عدم وجود أو عدم كفاية التعبئة في حالة البضائع التي تكون عرضة بسبب طبيعتها للهلاك، أو التلف، عندما لا تكون معبأة أو سيئة التعبئة".

في حين تنص اتفاقيات النقل البرية صراحة على عدم التغليف أو تغليف معيب للبضائع، فإن العبارة الواردة في اتفاقية بروكسل تدل على أن الإعفاء يتعلق بسوء التغليف فقط. مما جعل القضاء الفرنسي يتمسك بظاهر النص، ويعتبر أن النقص في التغليف هو وحده الذي يعفي الناقل من المسؤولية دون الحالة التي لا يقوم الشاحن فيها أصلاً بالتغليف⁽¹⁾. وقد انتقد العميد Rodière هذا الاتجاه مؤكداً أنه لا مبرر للتمييز بين غياب التغليف وعدم كفايته، إذ يجب البحث عما إذا كان هناك خطأ من جانب الشاحن، مهما كان شكله⁽²⁾، ويستدلّ الفقيه بالحالات التي يذهب فيها القضاء إلى رفض إعفاء الناقل من المسؤولية، ليس على أساس غياب التغليف، بل لأن غياب التغليف لا يعد خطأ من قبل الشاحن⁽³⁾.

قد سبق وأن بينا⁽⁴⁾. أن مسألة تعبئة البضائع في الحاويات تحكمها القواعد المتعلقة بتغليف البضاعة، باعتبار أن الحاوية ما هي إلا طريقة للتغليف، سواء من الدرجة الأولى أو من الدرجة الثانية، إذا كانت البضائع المشحونة داخلها معبئة بدورها في شكل طرود. لذلك يعتبر القضاء الأضرار الناجمة عن وضع البضاعة داخل الحاوية بشكل غير ملائم هي أضرار ناجمة عن سوء التغليف، وبالتالي يعفى الناقل من المسؤولية الناجمة عنها⁽⁵⁾.

* المادة 17 فقرة 3 / (ك) من قواعد روتردام: "وجود قصور أو عيب في أعمال رزم أو وسم لم يؤدها الناقل أو لم تؤد نيابة عنه". وتقابلها المادة 4 فقرة 2 (ن) اتفاقية بروكسل والمادة 803 فقرة (ح) من القا.ب.ج.

* المادة 18 فقرة 2 / ب من اتفاقية مونتريال لـ 1999: "سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل أو تابعيه أو وكلائه".

⁽¹⁾ Paris 19 Decem 1961 DMF 1962, p 215, cité par R.Rodière Traité Général de droit maritime, Tome II, op- cité, p 282, n° 643.

⁽²⁾ Rodière Ibid : «... C'est une fausse subtilité. la seule question est de savoir si le fait (Absence ou modalité de l'emballage) constitue une faute de la part du chargeur ».

⁽³⁾ T.com, Seine, 30 mars 1962, DMF 1963, p 17., cité par Rodière, Traité, Tome II, op-cité, p 282, note (6).

⁽⁴⁾ وذلك من خلال التعرض إلى المفهوم القانوني للحاويات في الفصل الأول "مبحث أول" من الباب الأول.

⁽⁵⁾ * Cass. 25 Novem 2008 Navice Husky Runner, DMF 2009, p 700, Obs, Yve Tassel Arrêt, p cité.

* Montpellier, 23 janv 2001, BT 2001, p 93 : « un mauvais Saisissage de meubles divers à l'intérieur du conteneur », cité par P.Bonassies, C. Scapel, op-cité, p 690.

وقد ثار التساؤل في الحالة التي يقدم فيها متعهد النقل الحاوية، إذا كان هذا الأخير يستطيع التمسك بخطأ المرسل لوجود عيب في التغليف في الحالة التي يقبل فيها المرسل الحاوية دون تحفظ، فأجابت محكمة استئناف Rouen على هذا التساؤل عندما أصدرت حكماً بتاريخ 19 ماي 2008⁽¹⁾، قضت فيه بأنه لا يجوز للناقل التمسك بخطأ الشاحن في هذه الحالة حتى مع وجود بند في العقد ينص على أن هذا الشاحن قد تسلم الحاوية في حالة جيدة، لأنه يقع التزام على الناقل بتوفير حاوية خالية من العيوب وصالحة لنقل البضاعة، إذ أن سرعة التعبئة تجعلنا لا نفرض على الشاحن أن يقوم بفحص دقيق لحالة الحاوية⁽²⁾، وبالتالي لا يمكن للناقل دفع مسؤوليته بوجود هذا البند. كما أن المحكمة رفضت تمسك الناقل بسوء تعبئة الحاويات من قبل الشاحن، ذلك أن الخبرة أكدت عدم وجود علاقة بين التعبئة والأضرار التي أصابت البضاعة.

قد يجد القضاء الآن أساساً قانونياً، لإعفاء متعهد النقل من المسؤولية، وإقامة مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي تنتج جراء النقل بالحاويات، يتمثل في نص المادة 27 من قواعد روتردام التي تقيم مسؤولية الشاحن صراحة عن الأضرار التي تنتج من تعبئة الحاويات عندما يتولى ذلك شخصياً⁽³⁾.

تجدر الإشارة إلى أن إعفاء متعهد النقل من المسؤولية يستوجب إثبات عدم كفاية التغليف أو انتفائه وعلاقة السببية بينه وبين الضرر. ويتم ذلك عن طريق التحفظات التي

(1) CA, Rouen , 2^{ème} ch, 19 mai 2008, Navire MSC Deila obs, claire Human DMF 03-2009, n° 701-7 « la remise des conteneurs au chargeur a constitué, en l'espèce, une prestation accessoire et indispensable au contrat de transport. Faute pour le transporteur d'établir la preuve d'une cause d'exonération, il est responsable de l'anomalie des conteneurs et doit être considéré comme responsable des dommages survenus à la cargaison constatés à la livraison ».

(2) « Il résulte des opération interne de l'unité frigorifique sous l'évaporateur que l'expert a pu constater que les drains arrières des trois conteneurs étaient bouchés par encrassement, que ces constatation échappaient donc à la vigilance normale du chargeur qui ne peut procéder à une telle recherche alors qu'il incombe d'abord au transporteur de fournir des conteneurs en bon état. »

(3) المادة 27 من قواعد روتردام فقرة 3 "عندما يتولى الشاحن تعبئة البضائع في حاوية أو تحميلها في عربة، يقوم بتستيف وربط وتثبيت المحتويات في الحاوية أو العربة، أو فوقها على نحو ملائم وبعناية، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات.

يدرجهها متعهد النقل في سند النقل والتي تشير إلى عدم كفاية التغليف أو عدم إتقانه، وهي كلها تحفظات يدونها متعهد النقل لتفادي المسؤولية في حالة الضرر⁽¹⁾، معنى ذلك أن متعهد النقل، لا يرتكب خطأ بقبول بضائع مغلقة بطريقة سيئة، وإنما عليه إدراج تحفظات في سند النقل حول حالة البضائع⁽²⁾.

2- عدم كفاية أو عدم إتقان العلامات:

حيث يعفى متعهد النقل من المسؤولية عن الضرر الناشئ عن عدم كفاية أو إتقان العلامات المميزة للبضاعة لتبيان طبيعتها، إذ يعتبر ذلك خطأ صادرا من المرسل. إذ لا يقع الضرر لو كان المرسل قد أوضح العلامات الخاصة بالبضائع التي توضح ضرورة التعامل معها بحذر كالبضائع القابلة للكسر. أو ضرورة توفير جو خاص لها أثناء النقل، كتلك التي تحتاج لدرجة حرارة معينة. أو أثناء عمليات الشحن والتفريغ. لأن متعهد النقل، كان سيتخذ الاحتياطات الخاصة اللازمة للعناية بالبضائع والمحافظة عليها⁽³⁾. فعدم تبيان المرسل للعلامات الخاصة بالبضائع يعرضها للضياع أو لعدم التعرف عليها في حالة الإيداع المؤقت من أجل بداية مرحلة نقل أخرى.

لذلك يجب أن يظهر على سند النقل طبيعة البضاعة، عدد الطرود، العلامات الخاصة بهم وترقيمهم. إلا أنه قد يحدث أن يقوم المرسل بذكر بيانات غير صحيحة عن طبيعة البضاعة ففي هذه الحالة أيضا يعفى متعهد النقل من المسؤولية، وتثبت مسؤولية المرسل⁽⁴⁾. حيث أن قواعد روتردام أكدت ما ذهبت إلى اتفاقيات النقل السابقة، وقضت بمسؤولية الشاحن على أساس الضمان عن أي ضرر يقع نتيجة عدم صحة البيانات المتعلقة بالبضاعة ذاتها ولو لم يقصد عدم صحتها بأن كان حسن النية⁽⁵⁾. إذ

(1) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 141.

(2) R.Rodière, Traité Général de droit maritime, Tome II, op-cité, p 283, n° 643.

(3) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 142.

(4) المادة 753 فقرة 2 من القاب.ب.ج.

(5) المادة 31 فقرة 2 من قواعد روتردام: "2- يعتبر الشاحن قد تكفل بصحة المعلومات التي يوفرها بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة وقت تلقي الناقل تلك المعلومات ويعوض الشاحن الناقل عما ينجم عن عدم صحة تلك المعلومات من خسارة أو ضرر."

يعفى متعهد النقل من المسؤولية بمجرد إثبات أن البيانات غير صحيحة، حتى ولو كان الشاحن لا يقصد الإضرار به، كأن يهدف إلى التحايل مثلا على مصلحة الجمارك وليس على متعهد النقل⁽¹⁾.

نصت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 على خطأ المرسل لإعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط فيما يتعلق بالبضائع الخطيرة، حيث أوجبت على المرسل وضع علامات أو إصاق بطاقات على البضائع تفيد أنها خطيرة، مع وجوب إخطاره بالاحتياطات الواجب اتخاذها⁽²⁾. فإن لم يفعل، ولم يُعلم في ذات الوقت متعهد النقل متعدد الوسائط بأن البضائع المشحونة هي بضائع خطيرة. انتفت مسؤولية متعهد النقل عما منحه إياه نص المادة 23، من إمكانية إنزال البضائع أو إعدامها أو إزالة خطورتها، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بتطبيق قاعدة الحسائر البحرية المشتركة أو التي يكون فيها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولا وفقا لأحكام المادة 16 من الاتفاقية⁽³⁾.

هذا الحكم تأكد بموجب المادة 32 من قواعد روتردام التي ألزمت الشاحن عندما تكون البضائع أو يحتمل أن تصبح خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، أن يبلغ الناقل بخطورتها في وقت مناسب قبل تسليمها، وأن يضع على البضائع الخطيرة علامة أو وسما مناسب يدل على خطورتها وكيفية التغلب على هذه الخطورة، وإلا كان الشاحن مسؤولا عن الأضرار التي يتحملها متعهد النقل. لكن الاتفاقية لم تمنع متعهد النقل من اتخاذ التدابير اللازمة عندما تصبح البضاعة خطيرة، وذلك بإفراغها أو إتلافها أو إبطال أذاها⁽⁴⁾، بالرغم من أن الشاحن قد أخطر متعهد النقل بخطورتها ونفذ التزامه بوضع العلامات المبينة لذلك⁽⁵⁾. دون أن تترتب مسؤولية على متعهد النقل، وذلك إذا أثبت أن

(1) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 144.

(2) المادة 23 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(3) المادة 23 فقرة 4 من الاتفاقية.

(4) المادة 15 من قواعد روتردام وهو ما نص عليه المشرع الجزائري بمقتضى المادة 778 من القانون البحري.

(5) شريف محمد غانم، المرجع السابق، ص 118.

التدابير التي اتخذها والتي أدت إلى إلحاق الضرر بالبضائع، كانت بسبب خطورة البضائع. فيثبت أن هذه الخطورة، إما كانت حالة أو متوقعة بحسب الأحوال⁽¹⁾.

3- السبب الناتج عن أعمال الشحن والتفريغ ومناولة البضائع ورسوها:

يفترض هنا أن يقوم المرسل بهذه العمليات بمقتضى اتفاق بينه وبين متعهد النقل وتتضرر البضائع أثناء تلك العمليات.

تؤكد اتفاقية CMR على إعفاء الناقل البري من المسؤولية في حالة قيام المرسل أو المرسل إليه أو أي شخص يتصرف نيابة عنهما بمناولة البضائع أو تحميلها أو رسوها أو تفريغها⁽²⁾. إلا أن هذا يمكن أن يصطدم بالتزام متعهد النقل بمراقبة عملية رص الحاويات التي يقوم بها المرسل، لذلك قد نجد القضاء في إطار النقل البري يعتبر أن عدم مراقبة رص البضائع خطأ صادرا من الناقل⁽³⁾. معتمدا على نص المادة 29 من اتفاقية CMR التي تمنع الناقل من الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية في حالة سوء تصرف متعمد من قبله أو تقصير تعتبره المحكمة معادلا لسوء التصرف المتعمد.

اتفاقية روتردام بدورها أكدت على هذه الحالة لإعفاء متعهد النقل من المسؤولية، إذ أن الأصل أن تقع هذه الالتزامات على عاتق متعهد النقل. لكن الاتفاقية أجازت الاتفاق على خلاف ذلك بإلقاءها على عاتق الشاحن أو الشاحن المستندي⁽⁴⁾، على ألا يكون قد كلف بها الناقل أو الطرف المنفذ نيابة عنه⁽⁵⁾.

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 387.

(2) المادة 17 فقرة 4 / ج من اتفاقية CMR.

(3) Cass.3 mai 1976, B.T 1976, p 137 : « Attendu que si, de l'article 17, § 4/C de la CMR, il résulte que le voiturier est déchargé en principe des dommages constatés à l'issue du transport lorsque ceux-ci proviennent d'un arrimage défectueux exécuté par l'expéditeur, la cour d'appel a décidé à bon droit que cette disposition n'exonère pas le dit voiturier de l'obligation qui lui incombe de contrôler l'arrimage exécuté par autrui et de demeurer responsable des avaries sur venues lorsqu'il a procédé au transport malgré les vices apparents de cet arrimage », cité par Grigoriou Maria, op-cité, p 47.

(4) المادة 13 فقرة 2 من قواعد روتردام.

(5) المادة 17 فقرة 3 / (ط) من قواعد روتردام.

في حين أن اتفاقية بروكسل، لم تتضمن مثل هذا النص، بل أكدت بموجب المادة 3 فقرة 2 منها على إلقاء واجب الشحن والتفريغ على عاتق الناقل البحري وقد سايرها المشرع الجزائري في ذلك بموجب المادة 773 و780 من القانون البحري. وهو أيضا ما يستفاد ضمنا من قواعد هامبورج، وذلك عندما وسعت في مدة مسؤولية الناقل من حيث الزمان بأن جعلته مسؤولا عن الأضرار التي تصيب البضاعة في ميناء الشحن حتى تسليمها في ميناء التفريغ.

4- العيب الذاتي في البضاعة:

من الضروري التفرقة بين وجود عيب خاص بالبضاعة والطبيعة الذاتية للبضاعة. فهذه الأخيرة معناها أن البضاعة معرضة بطبيعتها لمخاطر الهلاك أو التلف أكثر من البضائع الأخرى، أما وجود عيب في البضاعة، فمعناه أن البضاعة يحتوي على عيب حقيقي غير موجود في البضائع المنقولة والمماثلة لها أي من نفس طبيعتها⁽¹⁾. فالعيب الخاص بالبضاعة هو المعبر عنه في اتفاقية بروكسل وقواعد روتردام بالعيب الخفي، وإن كانت اتفاقية بروكسل تتضمن إشارتين للعيوب الخفية للبضاعة. حيث أشارت الاتفاقية أولا في البند (م) من المادة 4 فقرة 2 إلى أنه لا يسأل الناقل عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن "العجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف ناتج عن عيب خفي، أو من طبيعة البضاعة الخاصة أو عيب خاص بها"، ثم تشير الاتفاقية في البند (ع) من هذه المادة إلى أنه لا يسأل الناقل عن الهلاك الناتج عن العيوب الخفية التي لا تكشفها اليقظة المعقولة⁽²⁾. يتضح من النصين أن الاتفاقية تعفي الناقل من المسؤولية مرة عن العجز الذي تسببه الطبيعة الخاصة للبضاعة، ومرة أخرى تبرئه عن هلاك البضاعة

⁽¹⁾ « la notion de vice propre s'applique généralement l'intérieur d'une catégorie de marchandises, les autres étant qaines et normalement transportables alors qu' ici (la nature propre de la marchandises) ce s'ont toutes les marchandises d'une même espèce qui sont identiquement exposées à des risques plus élevés du fait de leurs caractéristiques génériques » : B.Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 130, n° 232.

⁽²⁾ نجد المشرع الجزائري من خلال المادة 803 فقرة (ط) أكثر دقة عندما ينص على أن العيب الخفي يتعلق بالسفينة.

الناشئ عن العيب الخفي فيها. مما يعني أن الهلاك قد يكون بسبب الطبيعة الداخلية للبضاعة دون أن تكون بالضرورة معيبة⁽¹⁾.

وهو ذات الاتجاه الذي أخذت به قواعد روتردام في المادة 17 فقرة 3 بنصها مرة عن العيوب الخفية، ومرة أخرى عن العيوب المتأصلة في البضاعة.

نجد الطبيعة المتأصلة في البضائع التي تجعلها قابلة للهلاك الكلي أو الجزئي أو التلف من خلال ما يسمى عجز الطريق⁽²⁾. وهو العجز الحاصل للبضاعة كنتيجة لازمة لعملية النقل، بمعنى النقصان الطبيعي في حجم أو وزن البضاعة أثناء النقل⁽³⁾. كتبخّر البضاعة السائلة أو جفاف الحبوب المنقولة⁽⁴⁾.

أما قابلية البضائع للكسر فلا يكفي في حد ذاته ليكون سببا لإعفاء متعهد النقل من المسؤولية، إلا إذا أثبت وجود علاقة سببية بين طبيعة البضاعة وبين الضرر، أي أن البضائع تكسرت رغم عناية متعهد النقل بها. وإن كان غالبا ما يرجع تهشم البضاعة القابلة للكسر لا إلى طبيعة البضاعة في حد ذاتها، وإنما إلى إهمال في الشحن أو التفريغ أو في التغليف ذاته، أو إلى إهمال المرسل في بيان طبيعة البضائع، وهي جميعها أمور تستبعد خطأ متعهد النقل⁽⁵⁾.

في حالة عجز الطريق إذن، يعفى متعهد النقل من المسؤولية في حدود النسبة المتعارف عليها، وهو أمر منطقي ذلك أن متعهد النقل يلتزم بالقيام بعملية النقل ولا يضمن تحمل البضاعة للنقل المنفذ من قبله بصورة عادية. أما إذا جاوز النقص النسبة التي جرى عليها العرف، خففت المسؤولية بمقدار النسبة المسموح بها ويعوض صاحب

(1) R.Rodière, Traité général de droit maritime, Tome II, op-cité, p 275, n° 634 : « le vice de la chose n'est son défaut, ce peut être un défaut, mais cette circonstance est fortuite, le vice de la chose c'est sa nature même, c'est un principe de détérioration inhérent à cette marchandise est non nécessairement un défaut ou un vice caché ».

(2) Déchets de route ou la Freinte de route.

(3) B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 217, n° 396.

(4) Martine Remond-Gouilloud, op cité, n° 588.

(5) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 138.

البضاعة عن الباقي. إلا أنه ليس كل عجز طريق يعفي متعهد النقل من المسؤولية، إذ يتحمل المسؤولية إذا ثبت أن العجز ناشئ عن خطئه أو خطأ تابعيه⁽¹⁾.

وهنا نشير إلى أن اتفاقية النقل السككي COTIF-CIM تنص على النسبة التي تنقص من البضائع دون أن يكون الناقل مسؤولاً عنها وهي 2% بالنسبة للبضائع السائلة و1% من البضائع الجافة⁽²⁾.

من المقرر أن متعهد النقل الذي لا يدون تحفظات على سند النقل لا يجرم من حقه في إثبات العيب أو الطبيعة الذاتية للبضاعة للإفلات من المسؤولية، وهو ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في قضية تتعلق بتضرر البضاعة بسبب درجة حرارة الحاوية⁽³⁾.

ويعتبر الأستاذين Bonassies et Scapel أن هذه القاعدة تطبق في حالة الطبيعة الخاصة للبضاعة وعدم تحملها للرحلة، لأن هذه الطبيعة يعلمها المرسل والمرسل إليه، أما إذا تعلق الأمر بعيب في البضاعة، فإن الناقل لا يستفيد من هذا الحق بالرغم من عدم وجود التحفظات، إلا في حالة العيب غير الظاهر⁽⁴⁾.

إذا تم النقل بالمبردات، فإن متعهد النقل - خاصة إذا قام بتنفيذ مرحلة النقل البري بوسائله الخاصة - لا يستطيع التمسك بحالة طبيعة البضاعة للإعفاء من المسؤولية، إلا إذا

(1) المادة 51 من القات.ج: "إذا كانت الأشياء مما تنقص وزناً أو كيلاً على العموم من جراء النقل، فيضمن الناقل فقط مقدار النقص الزائد، عما جرى العرف المتسامح فيه.

ولا يجوز التمسك بمحدود المسؤولية على الوجه المذكور بالفقرة السابقة إذا ثبت بناء على ظروف الواقع، أن النقص الحاصل لم ينشأ عن الأسباب المبررة للتسامح وإذا كانت الأشياء المنقولة بموجب تذكرة نقل واحدة موزعة على عدة أجزاء أو طرود، فيحسب التسامح بالنسبة لكل جزء أو طرد إذا كان وزنه عند الإرسال مذكوراً على حدة بتذكرة النقل أو كان من الممكن إثباته بطريقة أخرى."

(2) المادة 41 من اتفاقية COTIF-CIM والمادة 31 من تعديل 1999.

(3) Cass, 15 mai 2001, DMF 2001, p 703, C.Navarre, laroche : « l'absence de réserve lors de la prise en charge de la marchandise n'interdit pas au transporteur d'établir que le dommage résulte d'une cause de nature à l'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité » : cité par P.Bonassies C.Scapel, op-cité, p 694.

(4) P.Bonassies C.Scapel, Ibid.

اتخذ التدابير المتعلقة باختيار، صيانة واستخدام معدات الشحنات⁽¹⁾. ذلك أنه من الالتزامات الهامة والرئيسية للناقل البري هو التحقق من عمل الأجهزة الموجودة في الشاحنة طوال الرحلة، فإذا أحل بهذا الالتزام ونجم عن ذلك عطل في نظام التبريد، فإن ذلك يؤدي إلى حرمان الناقل من الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية بموجب المادة 17 فقرة 4/د. وبسبب صعوبة إثبات اتخاذ التدابير اللازمة، وقسوة القضاء في تفسير هذه التدابير، فإنه غالباً ما يبقى متعهد النقل مسؤولاً عن الضرر⁽²⁾.

5- استخدام مركبة مفتوحة وغير مغطاة: قد يصرّ المرسل على استخدام مركبة مكشوفة من فوق وغير مغطاة، لذلك اعتبرت اتفاقيات النقل البري CMR و-COTIF CIM⁽³⁾ هذه الحالة من بين الحالات الخاصة لإعفاء الناقل البري من المسؤولية، شرط أن يكون ذلك بناءً على اتفاق بين الناقل والمرسل. وذلك باعتبار أن البضائع تكون أكثر عرضة للمخاطر باعتبارها غير محمية مثلما هو الحال بالنسبة للعربات المغلقة⁽⁴⁾.

بالرغم من ذلك تمنع اتفاقية CMR الناقل البري من التمسك بهذا السبب لإعفاءه من المسؤولية، إذا كان هناك نقص غير عادي للبضاعة أو في حالة ضياع الطرود⁽⁵⁾.

إلا أن هذه الحالة لا تتحقق في حالة النقل متعدد الوسائط بالحاويات، حيث تكون البضائع المحتواة محمية من الأخطار المتوقعة في هذه الحالة الخاصة. لذلك فإن اتفاقية COTIF-CIM بمقتضى تعديل 1999، تستثني حالة البضائع المنقولة في وحدات نقل متعدد الوسائط وشاحنات مغلقة، إذ لا تعتبرها محملة على عربات مكشوفة وبالتالي لا تكون عرضة لما يلحق البضائع من تلف نتيجة الأحوال الجوية⁽⁶⁾.

(1) المادة 18 فقرة 4 من اتفاقية CMR: "إذا نفذ النقل في مركبات مجهزة خصيصاً لحماية البضائع من آثار الحر أو البرد أو التغيرات في درجة الحرارة أو رطوبة الجو، لا يحق للناقل أن يحتج بالفقرة 4 (د) من المادة 17 إلا إذا أثبت أن جميع الإجراءات الواجبة عليه في الظروف المعنية فيما يتعلق باختيار هذه التجهيزات وصيانتها واستعمالها قد اتخذت وأنه التزم بأي تعليمات خاصة صدرت له".

(2) سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 82 و 205.

(3) المادة 17 فقرة 4 / أ من CMR والمادة 36 فقرة 3 / أ من اتفاقية COTIF-CIM.

(4) B.Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 215 , n° 395.

(5) المادة 18 فقرة 3 من اتفاقية CMR.

(6) المادة 23 فقرة 3 / أ من اتفاقية COTIF-CIM لـ 1999.

ج- خطأ الغير:

إذا كان خطأ الغير المسبب للضرر هو السبب الوحيد في إحداث الضرر، كان هذا الغير وحده مسؤولاً. والمقصود هنا بالغير الشخص الأجنبي عن عقد النقل متعدد الوسائط فلا يكون المرسل أو المرسل إليه أو أحد تابعي متعهد النقل، والحديث هنا عن خطأ الغير وليس عن فعل الغير، إذ أن خطأ الغير يحمله المسؤولية عن الضرر في حين أن فعل الغير لا يجعل منه مسؤولاً، ولكنه يعفي الناقل من المسؤولية باعتباره حالة قوة قاهرة⁽¹⁾.

الفقرة الثاني: الإعفاء الجزئي من المسؤولية:

نصت المادة 17 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط على أنه إذا اجتمع خطأ أو إهمال متعهد النقل متعدد الوسائط أو مستخدميه أو وكلائه، أو أي شخص يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذا للعقد، مع سبب آخر فأنتجا الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم. لا يسأل متعهد النقل عن ذلك إلا بقدر الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يمكن أن يعزى إلى خطئه أو إهماله، بشرط أن يثبت متعهد النقل متعدد الوسائط الجزء الذي لا يعزى إليه من الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم.

تتعلق هذه الحالة بمسألة تعدد أسباب الضرر، حيث يجتمع خطأ متعهد النقل متعدد الوسائط وسبب آخر في إحداث الضرر، فتكون مسؤولية متعهد النقل جزئية إذا كان خطأه قد اقتصر على زيادة الضرر المترتب على القوة القاهرة أو تكون البضاعة سيئة التغليف، فيضعها متعهد النقل مع ذلك في مكان أسفل البضائع مما يسبب تلفها⁽²⁾.

كما قد يعفى متعهد النقل جزئياً من المسؤولية إذا ثبت أن سبب الضرر ناشئ عن خطأ متعهد النقل من جهة وعن عيب ذاتي في البضاعة.

(1) سوزان علي حين، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 142.

(2) يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 131.

وقد أكدت قواعد روتردام حالة إعفاء متعهد النقل جزئياً من المسؤولية مادام قد ساهم بخطئه مع الظرف الذي سبب الضرر. وعندئذ لا يكون مسؤولاً إلا عن ذلك الجزء من الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يعزى إلى الحدث أو الظرف الذي هو مسؤول عنه⁽¹⁾. والمقصود بذلك الحالات التي يثبت فيها المدعي مساهمة الظروف التالية في إحداث الضرر: عدم صلاحية السفينة للإبحار، أو عدم تطعيم السفينة وتزويدها بالمعدات والإمدادات على النحو السليم، أو أن عنابر السفينة أو أجزاءها الأخرى التي نقلت البضائع فيها، أو ما وفره الناقل من حاويات نقلت البضائع فيها، لم تكن مهيأة وآمنة لتلقي البضائع ونقلها والحفاظ عليها⁽²⁾.

هناك من يرى أن العبرة في تعيين نصيب متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية هي بجسامة الضرر وليست بجسامة الخطأ، فقد يكون الخطأ يسيراً ويحدث معظم الضرر وقد يكون الخطأ جسيماً ويحدث أقل الضرر⁽³⁾. وتبقى المسألة متروكة للقضاء من أجل تقدير مدى مساهمة خطأ الناقل في زيادة الضرر.

الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية:

بداية نؤكد في هذا المقام -تفادياً للبس- أن اتفاقية النقل متعدد الوسائط تحكم العلاقة بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط، باعتبار أنها تضع نظاماً قانونياً لمتعهد النقل الذي يتصرف بصفته وكيلاً بالعمولة للنقل. أما العلاقات بين متعهد النقل والناقل فتحكمها اتفاقيات النقل أحادي الوساطة، وإن كانت هذه الأخيرة تطبق بصفة غير مباشرة بين المرسل ومتعهد النقل الوكيل بالعمولة للنقل، حيث لا يسأل الوكيل بالعمولة عن أفعال الناقل إلا في حدود المسؤولية التي تنص عليها اتفاقيات النقل الدولية.

من جانب آخر، فإن للوكيل بالعمولة للنقل وفقاً للقانون الجزائري أن يشترط إعفائه كلياً أو جزئياً من المسؤولية الناشئة عن هلاك البضاعة أو تلفها، أو التأخير في

(1) المادة 17 فقرة 6 من قواعد روتردام.

(2) المادة 17 فقرة 5 / أ من قواعد روتردام.

(3) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 522.

تسليمها شرط ألا تكون المسؤولية ناشئة عن خطأ عمدي أو جسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو الناقل أو أحد أتباعهما⁽¹⁾. مع وجوب إدراج شرط الإعفاء كتابة، وهذا تأكيدا على علم الموكل بهذه الشروط وقبوله لها لحظة إبرام العقد. فإذا ورد في العقد مثلا عبارة "تحمل المرسل إليه مخاطر نقل البضاعة" فهذا لا يعني أن الوكيل بالعمولة للنقل يعفي نفسه من المسؤولية ذلك أن الشرط لم يكن واضحا وبالتالي لا يجلب انتباه الموكل⁽²⁾. يتضح من ذلك أنه وخلافا لأحكام مسؤولية الناقل، فإن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ليست من النظام العام. فإذا كان لا بد من وضع تشريع خاص بتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط في الجزائر يمنح نظاما موحدا لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وقائم على نظام المسؤولية الخاص بالوكالة بالعمولة للنقل، فلا بد من استبعاد الإمكانية المتاحة للوكيل بالعمولة للنقل للإفلات من المسؤولية مساواة بأحكام مسؤولية الناقل. وإن كانت المادة 52 من القانون التجاري الجزائري تسمح بإدراج شرط يعفي الناقل من المسؤولية الناجمة عن التأخير. وهذا أيضا ما يجب تفاديه أيضا في نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

بالرجوع إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، نصت المادة 28⁽³⁾ على أن:
 "1- أي شرط في عقد النقل متعدد الوسائط أو في مستند النقل متعدد الوسائط يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذه الاتفاقية يعتبر باطلا ولاغيا في حدود هذه المخالفة، ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو المستند الذي يشكل جزءا منه، ويعتبر باطلا ولاغيا أي نص بالتنازل عن الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح متعهد النقل متعدد الوسائط، أو أي نص مماثل.

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

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

(3) جاءت المادة 28 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 مطابقة لنص المادة 23 من اتفاقية هامبورج بخصوص النقل البحري.

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

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

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

مفاد هذا النص أن المبدأ هو بطلان الشروط التي يدرجها متعهد النقل متعدد الوسائط إذا خالفت أحكام الاتفاقية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وفي مقدمتها شرط إعفاء متعهد النقل من المسؤولية⁽¹⁾.

وتأكيداً لفعالية هذا البطلان، اشترطت الفقرة الثالثة من النص وضع بيان في مستند النقل يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام الاتفاقية التي تبطل كل شرط يخالفها. وهذا يفسر بأن الاتفاق الباطل هو ذلك الذي يتم قبل وقوع الحادث الذي ينشأ عنه الضرر، أما إذا تم ذلك الاتفاق بعد وقوع الحادث الذي ينشأ عنه الضرر، فلا يوجد ما يمنع ذلك في أحكام الاتفاقية⁽²⁾. وأضافت الفقرة الرابعة جزاء على متعهد النقل الذي

(1) وهو ما نصت عليه اتفاقية بروكسل بمقتضى المادة 3 فقرة 8، المادة 41 من اتفاقية CMR، المادة 5 من اتفاقية COTIF-CIM لـ 1999 والمادة 26 من اتفاقية مونتريال.

(2) عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 376.

يضع مثل هذه الشروط الباطلة أولاً يضع البيان السالف ذكره، يتمثل في دفع تعويض كامل لصاحب الحق في حالة ما إذا ترتب على بطلان الشرط أو إغفال إدراج البيان ضرر لصاحب الحق، فضلاً عن التزام متعهد النقل متعدد الوسائط بالتعويض عن المصروفات التي يتحملها المدعى⁽¹⁾.

مع ذلك، تؤكد المادة أن الشرط المخالف يكون باطلاً دون أن يؤثر ذلك على صحة عقد النقل متعدد الوسائط ذاته، بمعنى أن حكم الاتفاقية سيحل محل الحكم الباطل. تعتبر المادة 28 في حكم الإعفاء من المسؤولية كل شرط يقضي بتزول المرسل أو المرسل إليه لمتعهد النقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع ضد مخاطر النقل⁽²⁾. ومرد ذلك أن المرسل أو المرسل إليه عندما يؤمن على البضائع ضد مخاطر النقل متعدد الوسائط إنما يفعل ذلك حتى يضمن حصوله على التعويض، فإذا ما تنازل عن هذا التعويض لمتعهد النقل، فهو بذلك إنما يعفي متعهد النقل من المسؤولية بطريقة غير مباشر بل ويمكنه من تغطية مسؤوليته الناشئة عن أخطائه في تنفيذ عقد النقل في الوقت الذي يتحمل هو - سواء كان المرسل أو المرسل إليه - أقساط التأمين⁽³⁾.

من الشروط المماثلة التي تعتبر أيضاً باطلة ولاغية وفقاً لاتفاقية النقل متعدد الوسائط كونها تعفي متعهد النقل من المسؤولية، الشرط الذي يكون من شأنه إلزام المرسل أو المرسل إليه بدفع كل أو بعض نفقات التأمين ضد مسؤولية متعهد النقل، لأنه بذلك يعفي نفسه من المسؤولية ويضعها على عاتق المرسل أو المرسل إليه الذي سيدفع نفقات التأمين، وعلى عاتق شركة التأمين التي ستدفع التعويض لصاحب الحق⁽⁴⁾. في حين أنه عندما يتحمل متعهد النقل نفقات التأمين ضد المسؤولية إنما يفعل ذلك لتحمل شركة التأمين بدلا عنه التعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة.

(1) تقرير عن أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الدبلوماسي حول اتفاقية النقل متعدد الوسائط، ماي 1980، الوثيقة السابقة الذكر، ص 15.

(2) وهي من شروط إعفاء الناقل البحري الباطلة التي أوردها المشرع الجزائري في الفقرة ج من المادة 811 من القانون البحري، وهو أيضاً ما جاءت به اتفاقية CMR بمقتضى المادة 41 فقرة 2.

(3) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 158.

(4) المرجع السابق، ص 157.

على غرار الاتفاقيات السابقة لها، جاءت قواعد روتردام بذات الحكم مقررّة بطلان الشروط التي تعفي متعهد النقل من المسؤولية، وبطلان كل شرط من شأنه أن يستبعد أيًا من واجبات متعهد النقل. وهذا بمقتضى المادة 79 فقرة أولى من المعاهدة التي تعتبر الشروط الاتفاقية باطلة، إذا كان من شأنها استبعاد أو الحد من واجبات الناقل أو الطرف المنفذ البحري أو استبعاد أو الحد من المسؤوليات المترتبة عن الإخلال بهذه الواجبات، سواء تم ذلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة⁽¹⁾. فلا يجوز تطبيقا لنص المادة 79 فقرة أولى:

- الشرط الخاص بإعفاء متعهد النقل من جعل السفينة صالحة للملاحة ونقل هذا الالتزام على عاتق الشاحن⁽²⁾.

نؤكد هنا على صحة الشرط الذي بمقتضاه يتفق متعهد النقل والشاحن على أن يتولى الشاحن تحميل البضائع ومناولتها وتستيفها وتفريغها، وهذا بمقتضى المادة 13 فقرة 2 من اتفاقية روتردام، ليتم إعفاؤه قانونا بموجب المادة 17 فقرة 3 / (ط).

- الاتفاق على إعفاء الناقل كليا من المسؤولية أو تخفيفها: الجدير بالملاحظة من خلال إبطال مثل هذا الاتفاق أن الشروط الباطلة التي تخالف أحكام المعاهدة هي التي تكون فيها المخالفة لصالح متعهد النقل، أما إذا كانت لصالح المرسل، فيبقى الشرط صحيحا، لذلك وكما سبق الذكر، فإن الاتفاق على زيادة حد مسؤولية الناقل هو اتفاق صحيح، ولو خالف أحكام اتفاقية روتردام.

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

أ- يستبعد واجبات الناقل أو المنفذ البحري المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يجد منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة.
 ب- يستبعد مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري عن الإخلال بواجب منصوص عليه في هذه الاتفاقية أو يجد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أو

ج- يحيل استحقاق التأمين على البضائع لصالح الناقل أو لصالح شخص مشار إليه في المادة 18."

(2) وهو شرط باطل بمقتضى المادة 811 من القا.ب.ج، باعتباره التزام على الناقل البحري مقتضى المادة 770.

وعليه فإن الاتفاق على الزيادة من التزامات أو مسؤولية متعهد النقل هو اتفاق صحيح دليل ذلك أن المادة 79 في فقرتها الأولى لم تبطل مثل هذا الشرط، كما فعلت بالنسبة لإبطال شرط زيادة مسؤولية الشاحن في الفقرة 2 من المادة من خلال البندين (أ) (ب)⁽¹⁾. لذلك فإن شرط تنازل متعهد النقل عن سبب واحد أو أكثر من أسباب الإعفاء من المسؤولية المقررة له هو شرط صحيح، وهو ما نصت عليه اتفاقية بروكسل صراحة بمقتضى المادة 5 فقرة 1⁽²⁾.

- الاتفاق على حق متعهد النقل التمسك بالدفع الواردة في المادة 17 في غير الحالات المتاح له التمسك بها⁽³⁾.

- الاتفاق على عدم تحميل متعهد النقل المسؤولية عن الأضرار المترتبة عن فعل أو إهمال الطرف المنفذ أو الربان أو موظفو الناقل والطرف المنفذ.

- الاتفاق على نقل عبء الإثبات من متعهد النقل إلى الشاحن⁽⁴⁾.

- الشرط الذي يحيل الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع لصالح متعهد النقل أو أي من الأشخاص المشار إليهم في المادة 18 حيث نصت الاتفاقية على بطلان هذا الشرط صراحة بمقتضى البند (ج)، الفقرة الأولى من المادة 79.

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

أ- يستبعد واجبات الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يجد أو يزيد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

ب- يستبعد مسؤولية الشاحن أو المرسل إليه أو الطرف المسيطر أو الحائز أو الشاحن المستندي عن الإخلال بأي من واجباته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو يجد أو يزيد منها بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

(2) المادة 5 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول لاهاي لـ 1968: "لنناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها، كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته والتزاماته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية في سندات الشحن المسلمة إلى الشاحن.

(3) وهذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 811 من خلال الإحالة إلى المادة 803 من القانون البحري.

(4) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 399.

المطلب الثاني: التأمين ضمان لتغطية مسؤولية متعهد النقل:

إن الخطر المالي الذي يمس الذمة المالية لمتعهد النقل متعدد الوسائط، والذي يدفع هذا الأخير إلى اشتراط الإعفاء من المسؤولية، هو ذاته الذي يدفعه إلى التأمين من مسؤوليته. حيث أن متعهد النقل هو الذي يعرض الغير المضور نتيجة هلاك أو تلف البضائع، مما يعني أن ذمته المالية سيعتريها النقص. وتجنباً لذلك، يلجأ إلى إبرام عقد التأمين من المسؤولية الذي تخف به أو تنتفي الآثار المالية التي قد تتعرض لها ذمته. بذلك يعد التأمين من مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تأميناً يؤكد المسؤولية لا ينفىها، فيخرج عن نطاق اتفاقات الإعفاء من المسؤولية.

إلا أن ظهور متعهد النقل متعدد الوسائط وطبيعة نشاطه أدى إلى وجود تأمين ثنائي من المسؤولية، إذ سيؤمن متعهد النقل مسؤوليته قبل أصحاب الحق في البضاعة (فرع أول) وسيؤمن الناقلون مسؤوليتهم قبل متعهد النقل متعدد الوسائط (فرع ثاني).

الفرع الأول: تأمين مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

لقد أحدث النقل متعدد الوسائط بالحاويات تحولا كبيرا في صناعة النقل، امتد أثره إلى مجال التأمين، الذي أصبح اليوم تحت ضغط هذا النظام الجديد كي يلي مقتضياته ومتطلباته. فمع ظهور النقل متعدد الوسائط، وما نشأ عنه من مشكلات قانونية وأنماط مختلفة للمسؤولية. حيث أصبح متعهد النقل متعدد الوسائط وكأنه ناقل في مواجهة المرسل ومرسل في مواجهة الناقل، ظهرت الحاجة إلى وجود تأمين لتغطية مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط قبل أصحاب البضائع إذ لا يمكن تغطيتها بأغطية المسؤولية التقليدية للناقلين والتي لا تناسب الشكل القانوني لمتعهد النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾.

من ناحية أخرى، فإن متعهدي النقل لا يتعرضون لنفس المخاطر، بسبب تعدد واختلاف عمليات النقل، في حين أنهم يرمون نفس عقد النقل متعدد الوسائط. فالمؤمن

(1) طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي، دار الفكر الجامعي، 2007، مصر، ص 369.

لم يعد يغطي النقل البحري فقط، وإنما النقل البري، السككي، الجوي، وكذا العمليات غير البحرية.

الجدير بالذكر، أن الحديث هنا هو عن تأمين مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط قبل أصحاب البضائع في الحالات التي تنعقد فيها مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب البضائع. لا عن تأمين البضائع المنقولة بالنقل متعدد الوسائط، حيث يكون الخطر، وبالتالي موضوع عقد التأمين هو البضاعة التي تكون عرضة للخسارة حالة وقوع موضوع الخطر أثناء النقل بالوسائط المختلفة. حينئذ يعتبر التأمين على البضائع تأميناً بحرياً، مادام أن النقل البحري هو إحدى مراحل النقل متعدد الوسائط، حيث تعتبر عملية النقل غير البحري متممة للنقل البحري فيمتد نطاق التأمين البحري ليشمل أخطاراً غير بحرية، كما يتم تغطية البضائع أثناء وجودها في مناطق التخزين، والموانئ الجافة، فيتحول التأمين البحري إلى تأمين نقل من الباب إلى الباب، وتكون القواعد القانونية الواجبة التطبيق هي قواعد التأمين البحري على أساس فكرة التبعية⁽¹⁾.

وبذلك اتجهت وثائق التأمين البحري إلى تغطية البضائع المنقولة ضد أخطار المياه الداخلية، إذا ما اعتبر النقل فيها متمماً للرحلة البحرية الأصلية. وإلى تغطية البضائع منذ خروجها من مخازن المرسل حتى وصولها لمخازن المرسل إليه. فإذا كان التأمين البحري قد اقتصر في البداية على ضمان الأخطار البحرية، فقد أدى هذا إلى إحداث أضرار تجارية بالغة بأطراف التجارة البحرية، لهذا اتجه هؤلاء الأطراف إلى مد نطاقه لتغطية الأخطار غير البحرية التي تتعرض لها الأموال البحرية. فامتد العقد لضمان المخاطر التي تتعرض لها البضائع أثناء النقل البري أو النهري أو الجوي⁽²⁾.

(1) محمد يحيى الدين، أضواء على التأمين البحري، دورية صادرة عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم التكنولوجية والنقل البحري، ديسمبر 2010، مصر، ص 19.

(2) محمد إبراهيم موسى، عقد التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، 2008، مصر، ص 102.

فالمبرر الأساسي لنظرية امتداد التأمين البحري إذن هو تكامل عمليات التأمين البحري وتسهيل عملية إدارة الخطر بالرحلة الواحدة، وتوحيد الأحكام القانونية المطبقة عليها⁽¹⁾. وهذا ما تبناه المشرع الجزائري بمقتضى المادة 136 من قانون التأمينات بنصها: "تطبق الأحكام المتعلقة بالتأمين البحري على كامل الرحلة، إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن عليها عن طريق البر و/أو النهر و/أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري و/أو تكملة له"⁽²⁾.

عليه فإن هناك فارق واضح وأساسي بين تأمين مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وتأمين البضائع من خلال وثيقة تأمين نقل من الباب إلى الباب تغطي جميع مراحل النقل. فالتأمين على البضائع يقصد به تعويض المؤمن له صاحب البضاعة عما يلحق به من خسائر مادية أصابت ذمته المالية، وذلك بسبب الأضرار التي أصابت البضاعة المؤمن عليها. أما تأمين المسؤولية، فيهدف إلى ضمان رجوع الغير على المؤمن له -متعهد النقل- نتيجة مسؤوليته عن الضرر الذي لحقه أو ألمَّ به⁽³⁾. حيث يضمن المؤمن الرجوع الذي قد يتعرض له متعهد النقل متعدد الوسائط من جانب الغير بسبب ما لحق أصحاب البضائع من ضرر جراء فعل متعهد النقل أو فعل تابعيه.

من ذلك يتبين أن هدف تأمين مسؤولية متعهد النقل ليس إصلاح الضرر الذي لحق الغير، ولكن جبر الضرر الذي لحق بذمة المؤمن له، متعهد النقل، جراء تعويضه الغير عما أصابه من ضرر بسببه⁽⁴⁾.

بمعنى آخر فإن هذا النوع من التأمين هو ضمان لعدم إفقار الذمة المالية لمتعهد النقل متعدد الوسائط من جراء التزامه اتجاه أصحاب البضاعة، فيكون لهذا التأمين صفة

(1) طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 19.

(2) الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 1995/01/25، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 2006/02/20، المتعلق بالتأمينات.

(3) محمد إبراهيم موسى، عقد التأمين البحري، المرجع السابق، ص 74.

(4) عبد القادر حسين العطير، التأمين البري في التشريع، دراسة مقارنة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2006، ص

تعويضية، تواجه توسع القضاء وتساهله في إقرار مسؤولية متعهد النقل، وكذا تفادي مخاطر إعساره. ناهيك عن أن وجود تأمين من مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط أمر هام بالنسبة لتأمين البضائع، حيث يساعد شركة التأمين على ممارسة حق الحلول قبل الغير وهذا للأسباب التالية:

- أن شركة التأمين تمارس حق الحلول لمواجهة شركة تأمين أو نادي حماية وتعويض مما يسهل التعامل المهني والتفاوض على التعويض، عوض ممارسة هذه العملية مع متعهد النقل نفسه.

- أن وجود تأمين مسؤولية يعد ضماناً لاسترداد شركة التأمين لحقها، لأنه في غياب هذا التأمين قد يحاول متعهد النقل المسؤول التهرب من دفع التعويض من حسابه الخاص⁽¹⁾.

بذلك فإن وظيفة التأمين من المسؤولية لم تعد محصورة في تغطية الذمة المالية للمؤمن له، بل عن طريقه تتحقق حماية كاملة للمضروب. فلن يكون إعسار متعهد النقل متعدد الوسائط عائقاً في حصول أصحاب البضاعة على التعويض، حيث يلتزم المؤمن بأن يعرض المضروب بشكل مباشر في حالة عدم قيام المؤمن له بذلك⁽²⁾.

إن الإشكالية التي تواجه متعهد النقل متعدد الوسائط، تتمثل من ناحية، في أنه إذا تجاوزت حدود مسؤوليته حدود مسؤولية الناقل المتعاقد معه من الباطن، فلن يستطيع متعهد النقل أن يسترد من الناقل كامل قيمة التعويض الذي يلتزم هو بدفعه إلى أصحاب البضاعة. لذلك وجب تغطية هذه الفجوة في حدود المسؤولية، حتى لا يتحمل عبئها متعهد النقل. ومن ناحية أخرى فإن متعهدي النقل الذين لا يمتلكون سفناً أي الـ NVOCC يظهرون بمظهر الناقل عند إصدارهم لسند النقل. لهذه الأسباب، يقوم متعهدو النقل متعدد الوسائط بتأمين مسؤوليتهم غالباً لدى نوادي الحماية والتعويض⁽³⁾، حيث

(1) طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 364.

(2) بماء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص 119.

(3) P & I clubs.

تعد هذه النوادي الملاذ الأكثر أمانا والأكثر قبولا على المستوى الدولي⁽¹⁾، إذ يمكنها ضمان الحماية الإضافية من المسؤولية دون أي عوائق.

ظهرت الحاجة إلى نوادي الحماية والتعويض في وقت كان يقتصر فيه نشاط شركات التأمين على ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وما تحمله من بضائع، مما جعل ملاك السفن في إنجلترا يكوّنون جمعية لمالك السفن للحصول على التأمين ضد مسؤولياتهم القانونية الناشئة عن تشغيل السفن⁽²⁾. فتم إنشاء أول نادي حماية وتعويض في 1880م⁽³⁾، لتعمل هذه النوادي في إطار ما يسمى بالتأمين التعاوني، وهو التأمين الذي تقوم فيه جمعيات تعاونية تأمينية بإبرام عقود تأمين بين أعضائها الذين يتعرضون لخطر واحد بغرض تعويض الأضرار التي تلحق بأحدهم إذا نزل به الخطر المؤمن منه، ويتم تمويل التعويض من مجموع الاشتراكات التي تؤخذ من الأعضاء⁽⁴⁾.

ويتميز هذا النوع من التأمين بأنه تعاون بين أعضاء النادي، فكل منهم مؤمن ومؤمن له فهو لا يبغى الربح كالتأمين التجاري، أي أنه تأمين تبادلي يوفر تأميننا ذاتيا لأعضائه المشتركين لتغطية الخسائر والأضرار والمسؤوليات التي لا تغطيها وثائق التأمين البحري المعتمدة من قبل شركات التأمين. لذلك فإن العضوية تكون على أساس مصالح مشتركة. ومن أهم التغطيات التأمينية التي توفرها وثيقة تأمين "الحماية والتعويض" هي المسؤولية اتجاه البضاعة المنقولة، وتتحدد هذه التغطية بما تتحدد به مسؤولية الناقل وفقا للقوانين والاتفاقيات الدولية⁽⁵⁾.

(1) Isabelle Corbier, Armateur, op-cité, p 19.

(2) P.Bonassies, C.Scapel, op-cité, p 470, n° 723.

(3) أهم هذه النوادي:

- * The Japan Ship Owners Mutual protection and Indemnity Association.
- * The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association.
- * The Steam Ship Mutual

مشار إليها لدى طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 213.

(4) عبد القادر حسين العطير، التأمين البري في التشريع، المرجع السابق، ص 68.

(5) محمد التويجري، هيئات الحماية والتعويض، الجزء 2، ص 4، الموقع الإلكتروني www.twaijri.com

إن مرونة نوادي الحماية والتعويض في استيعاب المخاطر وتغطيتها أولاً بأول، جعلتها تتأقلم مع النقل متعدد الوسائط، بداية عندما قامت بتغطية سندات النقل المباشرة، ثم بعد ذلك بإنشاء نوادي متخصصة في النقل متعدد الوسائط أهمها: TT clubs و ITIC⁽¹⁾.

وباعتبار أن نوادي الحماية والتعويض لا تستهدف الربح، فإن مجموع ما تتقاضاه من أعضائها من أقساط، يجب ألا يزيد عن مجموع ما تتحمله من تغطية وتسويات ومصروفات إدارية عن كل سنة مالية. ومن ثم يتوافر دائماً حافز جوهرى لدى جميع الأعضاء أن يقللوا ما أمكن من تعريض النادي لكثرة المطالبات ومن جسامتها، لأن فداحة التسويات ستؤول عليهم، حيث يتحملها الأعضاء في نهاية الأمر⁽²⁾.

في إطار قيامها بالتسوية، فإن هيئة الحماية والتعويض لا تدفع لأي عضو من أعضائها قيمة التعويض عن أي مطالبة تشملها التغطية التأمينية التي تكفلها الهيئة، إلا بعد ثبوت التزام العضو نهائياً بالتعويض المستحق بصدور حكم نهائي من المحكمة المرفوع أمامها دعوى التعويض. وأحياناً بعدما يكون العضو قد سدده فعلاً للغير صاحب الحق فيه، أي أصحاب البضائع، وهذا تطبيقاً لشرط « Pay To be paid ». وهو شرط صحيح، إلا أنه يطرح إشكالية عدم قبول الدعوى المباشرة التي ترفعها شركات التأمين على البضائع على نوادي الحماية والتعويض⁽³⁾. كما يشترط ألا يكون العضو مؤمناً عن المطالبة بتأمين آخر ويلتزم كل عضو بإخطار الهيئة كتابة عن أي واقعة قد تؤدي مستقبلاً إلى المطالبة أو الالتزام بالتعويض، وأن يُطلع مديري الهيئة دورياً عن كافة المعلومات والمستندات المتعلقة بالموضوع. وأن يتخذوا من جانبهم الإجراءات المناسبة لتفادي تحمل الخسارة أو التقليل منها. وفي العادة يقوم المحامون المعينون من جانب نادي الحماية

(1) * TT clubs : Through Transport Mutual Insurance Associate.

* ITIC : International Transport Intermediates clubs : The International Group clubs : www.ukpandi.com.

(2) محمد التويجري، المرجع السابق، ص 2.

(3) P.Bonassies, C.Scapel, op-cité, p 845, n° 1328.

والتعويض بالتصديّ لأية دعاوى تعويض ومتابعة الإجراءات القانونية اللازمة حتى الفصل في الدعوى بحكم نهائي⁽¹⁾.

رغم حيوية نوادي الحماية والتعويض وأهمية التغطية التأمينية التي تقدمها، فإن التأمين بواسطة هذه النوادي سينعكس على الدول التي لا يوجد بها مثل هذه النوادي خاصة الدول النامية، إذ سيقوم متعهدو النقل باللجوء إلى النوادي الأجنبية لضمان مسؤولياتهم المدنية، وهذا سينعكس حتما على أسعار خدمة النقل من الباب إلى الباب. لذلك صدرت في 3 نوفمبر 1993، بوليصة تأمين فرنسية تغطي مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن الأضرار التي تصيب البضائع التي يعهد بنقلها، خاصة مع عدم وجود نوادي حماية وتعويض فرنسية. وقد تم تعديل هذه الوثيقة في 16 جوان 2003 وفي 11 ماي 2006 فأصبحت تغطي مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في حالة النقل متعدد الوسائط، حيث تنص الوثيقة على تغطيتها لحالة نقل المركبة البرية -ودون تفرغها- بالواسطة البحرية أو النهرية أو الجوية في جزء من الرحلة، حيث يسري العقد عن النقل الكلي⁽²⁾.

وتستثني هذه الوثيقة بعض الخسائر أو الأضرار حيث لا تقوم بتغطيتها أهمها:

- الخسارة أو التلفيات الناجمة عن الحروب أو عن الأحداث المشابهة لها. والإضرابات والاضطرابات الأهلية، وحالات مقاومة السلطة وحالات الحجز والمصادرة.
- الأخطار التي تنجم عن استخدام الأسلحة الكيميائية أو البيولوجية.
- الخسارة أو الأضرار الناجمة عن الطاقة النووية.
- التأخير في تسليم البضاعة.
- الأضرار التي تتسبب فيها البضائع المنقولة نفسها.
- الإضرار المتعمد بالبضائع من المؤمن له أو تابعيه.

(1) محمد التويجري، المرجع السابق، ص 2،3.

(2) Art 1 : police Type française d'assurance de responsabilité contractuelle des commissionnaires de transport du 3 Novembre 1993 modifiée le 16 juin 2003 et le 11 mai 2006.

- الأضرار والخسائر التي تصيب البضائع بسبب الإهمال من طرف المؤمن له أو تابعيه⁽¹⁾. إضافة إلى ذلك، فإن نقل الأعمال الفنية، المجوهرات، الأحجار الكريمة، النقود الورقية، الأسهم، المستندات، الصكوك والبضائع القيمة والثمينة وكذا الحيوانات الحية والبضائع القابلة للتلف والبضائع الخطيرة، يجب الاتفاق كتابة مع شركة التأمين قبل شحنها حتى يمكن التعويض عنها، وبعد دفع قسط إضافي⁽²⁾.

الفرع الثاني: تأمين مسؤولية الناقلين في النقل متعدد الوسائط:

تستدعى دعوى الرجوع التي يقيمها متعهد النقل متعدد الوسائط على الناقل، أن يقوم هذا الأخير بتأمين مسؤوليته قبل متعهد النقل.

فغالبا ما يكون المتسبب في الضرر هو الناقل، ويقوم مؤمن مسؤولية متعهد النقل بالرجوع عليه⁽³⁾. أو ما يطلق عليه بحق المؤمن بالحلول أو الرجوع على الغير مسبب الضرر. وهو أهم ما يتمتع به المؤمن مقابل ما يتحمله من أعباء في مواجهة المؤمن له⁽⁴⁾. فيكون هذا الرجوع وفقا لقواعد مسؤولية الناقل التي تنظمها الاتفاقيات الدولية في هذا الصدد. وهنا يواجه المؤمن بحقيقة أن هناك حدا أقصى للتعويض عن مسؤولية الناقل.

يغطي تأمين مسؤولية ناقل البضائع كل ضياع أو تلف للبضائع المنقولة، بما فيها مواد التغليف والحاويات، أثناء عملية النقل من الوقت الذي يتم فيه تحميلها على السفينة أو المركبة أو أي واسطة نقل مملوكة أو مستأجرة أو مستخدمة من قبل المؤمن له ضمن الحدود الإقليمية المتفق عليها، وحتى يتم تفريغها في جهة الوصول النهائية لعملية النقل

⁽¹⁾ Art 6 : « Risques exclus » : police type d'assurance de responsabilité des commissionnaires de transport.

⁽²⁾ Art 7 : « Marchandises exclues ».

⁽³⁾ C.cass, 1^{ère} ch civile, 18 mars 1997 : « La cours d'appel a pu à bon droit, décidé que les assureurs, ayant réglé une indemnité d'assurance, acquièrent à concurrence de ce règlement, tous les droits de l'assuré nés des dommages ayant donné lieu à garantie et peuvent agir à l'encontre du responsable ou de son assureur , et ce conformément à l'article L 172-29 du code des assurances applicable à un transport multimodal . » :Revue Scapel, trimestre 01-1998,p 171.

⁽⁴⁾ عبد القادر حسين العطير، التأمين البري في التشريع، المرجع السابق، ص 243.

المحددة. بما في ذلك عمليات الشحن والتفريغ وجميع عمليات النقل من وسيلة إلى أخرى⁽¹⁾.

ولما كان التأمين من المسؤولية وسيلة لتحقيق أهداف ومقاصد اجتماعية، فقد فرض المشرع هذا النوع من عقود التأمين على مسؤولية الناقل بمقتضى نصوص قانونية، سواء كان الناقل بحريا، بریا أو جویا.

أ- الناقل البحري: حيث أزم الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات كل ناقل بحري أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر لتغطية مسؤوليته المدنية اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتجاه الغير⁽²⁾.

ب- الناقل الجوي: فطبقاً للمادة 196 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات يجب على كل ناقل جوي أن يكتتب تأميناً لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر، لتغطية مسؤوليته اتجاه الأشخاص والبضائع المنقولة واتجاه الغير. وذلك تحت طائلة دفع الغرامة المالية المتراوحة بين 5000 و 100.000 دج في حالة عدم الامتثال لإلزامية التأمين⁽³⁾.

كما أوجبت المادة 171 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني على كل مستغل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية أو يخلق فوق القطر الجزائري، سواء كان مسجلاً بالجزائر أو بالخارج، أن يكتتب تأميناً يغطي مسؤولياته. على أن تقدم شهادة التأمين عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني أو القوة العمومية⁽⁴⁾.

الجدير بالذكر أنه على المستوى الدولي، لم تتعرض اتفاقية وارسو لـ 1929، للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق مرسل البضاعة. كما اكتفى بروتوكول لاهاي 1955 بالنص على توصية الدول المتعاقدة بإقامة نظم للوفاء

(1) بماء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 372.

(2) المادة 193 فقرة 1 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

(3) المادة 199 من الأمر 07/95

(4) المادة 173 من القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني.

بالتعويضات المقررة وفقا لأحكام اتفاقية وارسو، وذلك حتى جاءت اتفاقية مونتريال لـ 1999 ونصت في المادة 50: "على الدول الأطراف أن تطلب من ناقليها أن يحتفظوا بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليتهم بموجب هذه الاتفاقية، ويجوز للدولة الطرف التي ينظم الناقل رحلات إلى داخلها أن تطلب منه تقديم دليل على أنه يحتفظ بقدر كاف من التأمين يغطي مسؤوليته بموجب هذه الاتفاقية". فالاتفاقية إذن تلزم الدول الأطراف فيها بأن تطلب من ناقليها إجراء تأمين لتغطية مسؤوليتهم، بحيث يكون هذا التأمين كافيا لتغطية المسؤولية المقررة بموجب هذه الاتفاقية، وللدولة أن تقرر مدى ملائمة التأمين وكفايته لتحقيق الغرض منه⁽¹⁾.

ما يحصل أن شركات التأمين تقوم بتغطية مسؤولية الناقل الجوي عن تلف أو هلاك البضائع ضمن وثيقة التأمين الشاملة للخطوط الجوية، والتي تعتبر توسيعا لوثيقة تأمين الطائرات، أو بموجب ملحق للوثيقة لتغطية المسؤولية القانونية للناقل وفقا للاتفاقيات الدولية المنظمة لعقد النقل الجوي⁽²⁾.

ج- الناقل البري: في إطار النقل البري، يلزم قانون التأمينات الناقلين العموميين للبضائع عن طريق البر أن يكتتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الممتلكات التي ينقلونها⁽³⁾. ويشمل النقل البري للبضائع، النقل الطرقي والنقل بالسكك الحديدية، وذلك بمفهوم المادة 02 من القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، والمعدلة والمتممة بالقانون رقم 09/11⁽⁴⁾.

يخضع تأمين مسؤولية الناقل عبر الوسائط المختلفة للحد الأقصى لمسؤولية الناقل المؤمن له المنصوص عليه بموجب المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية. حيث يلتزم المؤمن أن يعرض المؤمن له، عن أي مبلغ يكون ملزماً بدفعه كتعويض عن فقد أو هلاك أو تلف

(1) عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص 211.

(2) طارق جمعة سيف، المرجع السابق، ص 368.

(3) المادة 166 فقرة 2 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات.

(4) المادة 02 من القانون رقم 09/11 المؤرخ في 5 جوان 2011 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه: "النقل البري: كل نشاط يقوم من خلاله مستغل ينقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكك الحديدية أو السكك على متن مركبة ملائمة".

أو نقص في كمية أو وزن البضائع التي يتولى نقلها خلال فترة سريان هذا التأمين، على السفن أو أي وسائط نقل أخرى، بشرط أن تتقرر مسؤوليته عن التعويض المذكور بموجب أحكام وشروط عقد النقل أو القوانين الوطنية أو المعاهدات الدولية. وكذا عن أي مبالغ أو مصاريف إضافية تتعلق بأي تعويض قابل للدفع بموجب هذا التأمين، يكون المؤمن له قد أنفقها بموافقة المؤمن، بشكل معقول، لرد المطالبة بالتعويض بما فيها المصاريف القضائية⁽¹⁾. بمعنى أن جميع ما يطرأ من فقد أو هلاك أو ضرر أو مصاريف ناتجة عن واقعة واحدة يعد خسارة واحدة تقع ضمن ما يلتزم به المؤمن⁽²⁾.

كما يمكن للمؤمن إدارة دعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل، حيث يقوم بتوجيه دعوى المضرور، أي رجوع متعهد النقل على الناقل، ومجابتها بكافة أوجه الدفاع التي يمكن إثارتها في هذا الشأن. وذلك بهدف درء عبء التعويض التي سيتحمله هو في نهاية الأمر والحيلولة دون تماون المؤمن له أو تواطئه مع الغير المضرور. وأهمها الدفع بعدم تقديم مؤمن مسؤولية متعهد النقل لعقد الحلول الذي يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له متعهد النقل في حقوقه ودعواه ضد مؤمن الناقل. وذلك من أجل الحكم بعدم قبول دعوى مؤمن متعهد النقل⁽³⁾، أو الدفع بفوات ميعاد ممارسة دعوى الرجوع والمتمثلة في 3 أشهر عندما يتعلق الأمر بالنقل البحري تبدأ من تاريخ يوم تسديد المبلغ المطالب به مؤمن متعهد النقل⁽⁴⁾، وهذا من أجل رفض الدعوى شكلاً.

يلتزم المؤمن إذن عند توليه إدارة دعوى المسؤولية، أن يديرها بدقة وبحسب ما تقتضيه مصلحته ومصلحة المؤمن له أيضاً، لأن كل خطأ أو إهمال يرتكبه المؤمن في

(1) المادة 57 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات: "يتحمل المؤمن المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤولياتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون".

(2) بماء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 268.

(3) قرار الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 27 فبراير 1996 مشار إليه لدى حسان بولعروج، المرجع السابق، ص 15: "إن عقد الحلول الذي يجب أن يحمل تاريخاً سابقاً لرفع الدعوى هو الذي يسمح لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له من حقوقه ودعاويه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض المسند إليه".

(4) المادة 744 من القاب.ج.

إدارته لها يترتب عليه زيادة أعباء المؤمن له، يكون المؤمن مسؤولاً عنه، حتى ولو تجاوز بذلك مبلغ التأمين المحدد. وذلك وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية⁽¹⁾.

لذلك وتحقيقاً للعدالة، فإنه يخول للمضرور حق رفع دعوى مباشرة على المؤمن وهذا ما نستشفه من خلال نص المادة 59 من الأمر 07-95 المتعلق بالتأمينات، بنصها: "لا ينتفع بالمبلغ الواجب على المؤمن أو بجزء منه، إلا الغير المتضرر أو ذوو حقوقه ما دام هذا الغير لم يستوف حقه في حدود المبلغ المذكور من النتائج المالية المترتبة عن الفعل الضار الذي سبب مسؤولية المؤمن له". ويؤكد المشرع هذا الاتجاه أيضاً من خلال المادة 148 من نفس الأمر والمتعلقة بالتأمين من مسؤولية الناقل البحري⁽²⁾. لكن يشترط لقبول الدعوى المباشرة ألا يكون متعهد النقل الطرف المضرور، قد سبق له أن حصل على تعويض كامل عما لحقه من ضرر، فإذا سبق له ذلك، يمنع عليه الرجوع بالدعوى المباشرة على المؤمن بحيث يعود الأمر إلى الأصل فيه. بمعنى أن يكون للمؤمن له الناقل وحده الحق في الرجوع على المؤمن ومطالبته بالتعويض عما غرمه في سبيل تعويض متعهد النقل المضرور⁽³⁾.

من ناحيته يلتزم الناقل المؤمن له بعدم الإقرار بمسؤوليته والاتفاق مع متعهد النقل على مبلغ تعويض في حالة ما إذا عمّد هذا الأخير إلى مطالبة الناقل ودياً بالتعويض. إذ سيؤدي ذلك إلى إعفاء المؤمن من الضمان، وهذا وفقاً لنص المادة 58 من الأمر

(1) موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ص 292

(2) المادة 148 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات: "ماعداً في حالة تخصيص تعويض التأمين لإنشاء صندوق خاص بتحديد المسؤولية لا يمكن للمؤمن أن يدفع المبلغ المستحق كله أو جزءاً منه إلا للغير المتضرر مادام هذا الأخير لم يستوف حقه في حدود المبلغ الناتج عن العواقب المالية التي تسبب فيها العمل الضار والذي ترتبت عليه مسؤولية المؤمن له".

(3) موسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 331. وفي هذا الإطار صدر قرار للمحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 2009/10/08 ملف رقم 594449-قضية الشركة ذات م م شركة الملاحة البحر الأبيض المتوسط ضد الشركة ذات م م أوفلافود- يقضي بأن "يبقى المؤمن له، حتى بعد تسليمه عقد الحلول للمؤمن، محتفظاً بصفة التقاضي، للمطالبة بكل تعويض لم يحصل عليه من المؤمن". مجلة المحكمة العليا، العدد 2 لسنة 2009، ص 224.

07/95⁽¹⁾. إلا أن المحذور هنا هو الاعتراف بالمسؤولية أما الاعتراف بالوقائع المادية للحادث المنشئ للمسؤولية، فلا يجوز للمؤمن التمسك بالإعفاء من الضمان⁽²⁾.
 عند مطالبة الناقل المؤمن له من قبل صاحب الحق بالتعويض، عليه أن يبادر إلى إخطار المؤمن، وأن يقدم كافة التفاصيل المتعلقة بطلب التعويض. وأي خطاب أو إخطار أو تكليف قضائي بالحضور، أو إجراء قضائي يتعلق بالتعويض المذكور، يجب إخطار المؤمن به⁽³⁾. فمادام أن المؤمن هو المعني بالالتزام بدفع مبلغ التأمين، هذا الإخطار سيمكنه من اتخاذ التدابير اللازمة بما فيها التخصيص المالي الكفيل بتغطية الضرر⁽⁴⁾.

(1) المادة 58 من الأمر 07/95: "لا يحتج على المؤمن بأي اعتراف بالمسؤولية ولا بأية مصلحة خارجة عنه ولا يعد الاعتراف بحقيقة أمر إقرارا بالمسؤولية".

(2) الموسى جميل النعيمات، المرجع السابق، ص 281.

(3) بماء بهيج شكري، المرجع السابق، ص 269.

(4) المادة 15 فقرة 5 من الأمر 07/95 المتعلقة بالتأمينات "يلزم المؤمن له..... 5-بتبليغ المؤمن عن كل حادث ينجر عنه الضمان بمجرد اطلاعه عليه وفي أجل لا يتعدى 7 أيام، إلا في الحالة الطارئة أو القوة القاهرة، وعليه أن يزوده بجميع الإيضاحات الصحيحة التي تتصل بهذا الحادث وبمداه كما يزوده بكل الوثائق الضرورية التي يطلبها منه المؤمن....".

المبحث الثاني: دعاوى مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

بغية اللجوء إلى القضاء والإدعاء بالحق في التعويض عن الضرر الحاصل للبضاعة وجب اتباع طرق محددة وعلى درجة قصوى من الأهمية، لدرجة أن عدم الإلمام بها واحترامها قد يؤدي إما إلى قلب عبء الإثبات أو إلى فقدان الحق تماما في رفع الدعوى. فحتى يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط، لا بد من إثبات أن الهلاك أو التلف أو التأخير قد حصل والبضاعة في عهده، أي بعد أن تسلمها من المرسل، أو قبل أن يسلمها إلى المرسل إليه. الأمر الذي يستدعي إثبات التسليم غير المطابق بواسطة إخطار كتابي يوجهه صاحب الحق على البضاعة إلى متعهد النقل. كما قد ترفض دعوى المسؤولية بسبب رفعها بعد الميعاد المقرر قانونا، مما يؤدي إلى تقادمها.

لذلك سنتعرض إلى الدعاوى التي ترفع ضد متعهد النقل متعدد الوسائط سواء بوصفه وكيلا بالعمولة للنقل، أو طبقا لاتفاقيات النقل متعدد الوسائط. وسواء تعلق الأمر بالدعوى الأصلية المرفوعة ضده، أو دعاوى الرجوع التي يرفعها متعهد النقل متعدد الوسائط على تابعيه متى أثبتت مسؤوليته عن فعل الغير "مطلب أول". . لنتطرق بعد ذلك إلى موضوع الإختصاص القضائي باعتباره أول ما يتبادر إلى الأذهان عند إثارة مسؤولية متعهد النقل من أجل التعرف على الخيارات المهيأة للمدعي في انتقاء أكثر الأمكنة ملائمة له لإقامة دعواه، هذا إن لم يفضل الأطراف اللجوء إلى هيئة تحكيمية للفصل في النزاع. فبعد أن كان التحكيم نظاما استثنائيا منافسا للعدالة أصبح يكملها في مجال التجارة الدولية والنقل "مطلب ثان".

المطلب الأول: صور دعاوى المسؤولية وتقادمها:

جرى العمل على أن يتعاقد المرسل مع وكيلٍ بالعمولة للنقل ليتولى مسؤولية التعاقد مع الناقلين المختلفين لنقل البضاعة من مكان التسلم إلى مكان التسليم، بغية تنظيم عملية النقل من الباب إلى الباب. وحينئذ يحق للمرسل أو المرسل إليه أن يرفع دعوى مسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل، باعتباره المسؤول عن النقل بجميع مراحلها، ليرجع الوكيل بالعمولة بدوره على المتسبب في إلحاق الضرر بالبضاعة ممن تعاقد معهم، سواء كان ناقلا أو وكيلًا بالعمولة من الباطن "الفرع الأول".

عند محاولتها لتنظيم الدعاوى والطلبات المرفوعة ضد متعهد النقل، وضعت اتفاقية النقل متعدد الوسائط وقواعد روتردام، على غرار جميع اتفاقيات النقل، إجراءات محددة وجب اتباعها من أجل رفع دعوى المسؤولية. ذلك أن الدعوى تقتضي إثبات أن الضرر الذي أصاب البضاعة وقع والبضاعة في حيازة متعهد النقل متعدد الوسائط، وقبل تسليمها للمرسل إليه. وللتحقق من أن الضرر سابق للتسليم لا بد من إثباته في الوقت الذي يتم فيه التسليم عن طريق توجيه إخطار لمتعهد النقل يعين طبيعة الضرر "الفرع الثاني".

ورغبة في تصفية عقد النقل متعدد الوسائط بأسرع وقت ممكن للحفاظ على أدلة الإثبات من جهة، ولحماية متعهد النقل من تراكم المطالبات ضده على نحو يعجز معه على الوفاء، كان لا بد من وضع حد لهذه الخصومات بتقرير مدة لتقادم دعاوى المسؤولية "الفرع الثالث".

الفرع الأول: دعاوى المسؤولية وفق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل:

باعتبار أن متعهد النقل متعدد الوسائط ما هو إلا وكيل بالعمولة للنقل يتولى تنظيم عملية النقل من الباب إلى الباب، فإن الإمكانيات المتاحة لإقامة المسؤولية وفق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل، تتمثل في: الدعوى الأصلية التي يرفعها الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل أو تابعيه، ودعوى رجوع الوكيل بالعمولة على تابعيه.

الفقرة الأولى: دعوى المسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو تابعيه:

تخبر المادة 60 فقرة أولى من القانون التجاري الجزائري، ويقابلها المادة 8-132 L من القانون الفرنسي⁽¹⁾، الموكل بين إقامة دعوى المسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو ضد الناقل. وذلك عندما أكدت على وجود علاقة بين الناقل والموكل، تسمح لهذا الأخير أن يرفع مباشرة على الناقل، كل دعوى متولدة عن عقد النقل.

أ- دعوى الموكل ضد الوكيل بالعمولة للنقل:

بالاستناد إلى العقد المبرم بينهما، يلجأ الموكل إلى مطالبة الوكيل بالعمولة للنقل بالتعويض عن الأضرار التي لحقت البضائع أو عن التأخير في تسليمها، فيثير مسؤولية الوكيل بالعمولة المزدوجة سواء الشخصية، أو تلك الناجمة عن فعل تابعيه. ليكون المدعى هو الموكل سواء كان مرسلًا أو مرسلًا إليه، وإن كان الغالب أن المرسل هو الموكل، وهو المدعى في دعوى المسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل.

إلا أن السؤال المطروح هو هل بإمكان المرسل إليه رفع مثل هذه الدعوى على الوكيل بالعمولة للنقل باعتباره صاحب حق على البضاعة، وذلك على افتراض أنه ليس الموكل في عقد الوكالة بالعمولة للنقل؟

لم يكن القضاء الفرنسي يعترف بهذا الحق للمرسل إليه، إلا في الحالة التي ترفع فيها الدعوى على الوكيل بالعمولة للنقل كضامن للناقل، أي في حالة إثارة مسؤوليته عن فعل الغير، حيث تكون مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل مرتبطة بعقد النقل. أما إذا تعلق الأمر بمسؤوليته الشخصية، فلا يمكن للمرسل إليه رفع دعوى على الوكيل بالعمولة للنقل على اعتبار أن المسؤولية الشخصية هي جزاء لإخلال الوكيل بالعمولة للنقل

⁽¹⁾ Art : L132-8 du code de commerce, réécrit par la loi du 6 Févr 1998 et renuméroté par l'ordonnance n° 2000-912, 18 sept 2000, (J.O 21 septembre 2000) : anciennement art 101 du code de commerce « la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur, le voiturier, le destinataire, le commissionnaire et le voiturier ... ».

لالتزاماته الناجمة عن عقد الوكالة بالعمولة للنقل المبرم بينه وبين موكله، وبالتالي لا يكون للمرسل إليه الرجوع عليه إلا على أساس المسؤولية التقصيرية⁽¹⁾.

إلا أن الصياغة الجديدة للمادة L132-8 من القانون التجاري الفرنسي، لا تفرق بين نوعي المسؤولية الشخصية أو عن فعل الغير، عندما تعترف للمرسل أو المرسل إليه بالرجوع على الوكيل سواء كانت له صفة الموكل أم لا⁽²⁾.

قد يقوم المرسل إليه باعتباره موكل، برفع دعوى مسؤولية على الوكيل بالعمولة للنقل نتيجة عدم قيام هذا الأخير بتوجيه إخطار إلى الناقل يبيد من خلاله تحفظه على البضائع المسلمة، مما أدى إلى عدم قبول دعواه في مواجهة الناقل البري، أو إلزامه بإثبات الهلاك أو التلف الذي يدعيه، إذا تعلق الأمر بناقل بحري أو جوي.

ففي إطار عقد النقل البري، يفرض القانون التجاري بموجب المادة 55⁽³⁾ على المرسل إليه المتضرر من سوء تنفيذ عقد النقل، توجيه إخطار إلى الناقل خلال 3 أيام من يوم التسليم تحت طائلة سقوط حقه في رفع الدعوى. إلا أن طلب إجراء خيرة لمعاينة حالة البضاعة⁽⁴⁾ قبل تسلمها أو خلال 3 أيام التالية لاستلامها، يكون بمثابة احتجاج، ويغني عن توجيه الإخطار⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Cass.com, 4 mai 1982, Bull, Civ, IV, n° 151 : cité par B.Mercadal, commissionnaire de transport, op-cité, n° 168.

⁽²⁾ CA Versailles, 29 avril 2003, BTL 2003, P 565 à 567 « le commissionnaire est contractuellement lié avec le destinataire au contrat de transport maritime alors même que ce destinataire n'a pas la qualité de commettant et qu'il n'existe donc pas de « lettre de voiture » susceptible de former un contrat entre eux deux », Delphine Bazin Beust contentieux de la commission de transport, Juris-Classeur transport, Fasc : 614, côte : 11, 2005, n° 11 et n° 83.

⁽³⁾ المادة 55 من القات. ج. فقرة 1 و2: "يترتب على استلام الشيء المنقول سقوط كل دعوى ضد الناقل من أجل التلف أو الضياع الجزئي، إذا لم يبادر المرسل إليه أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب أحدهما في ظرف 3 أيام من تاريخ الاستلام ودون حساب أيام العطل بتبليغ الناقل احتجاجه المسبب بموجب إخبار غير قضائي أو رسالة موصى عليها ويكون هذا الاحتجاج صحيحا مهما كان شكله إذا ثبت من الإشعار باستلام الناقل، أن الاحتجاج المذكور قد حصل ضمن المهلة المذكورة أعلاه." ويقابلها المادة 3-L133 من القانون التجاري الفرنسي.

⁽⁴⁾ المادة 53، 54 من القات. ج.

⁽⁵⁾ المادة 55 فقرة 3 من القات. ج. قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2010/03/04، ملف رقم 616812- الشركة الجزائرية للتأمين CAAT ومن معها ضد شركة البركة والأمان للتأمين ومن معها-: "يعد بمثابة احتجاج، طلب إجراء خيرة،

وبما أن الوكيل بالعمولة للنقل ضامن في مواجهة الموكل لحسن تنفيذ عقد النقل. عليه أن يجنب موكله -المرسل إليه- سقوط حقه في رفع الدعوى، ويوجه إخطاراً في ميعاده المحدد إلى الناقل البري المسؤول عن الضرر. وإذا قام الموكل بإرسال الإخطار إلى الوكيل بالعمولة للنقل، على هذا الأخير إرسالها إلى الناقل البري، وإلا يعد مرتكباً لخطأ شخصي يؤدي إلى متابعتة على أساس مسؤوليته الشخصية⁽¹⁾. عليه فإن عدم قبول دعوى المرسل إليه ضد الناقل البري، يؤدي في هذه الحالة إلى تعرض الوكيل بالعمولة للنقل إلى أن يرفع عليه المرسل إليه دعوى مسؤولية شخصية.

بما أنه كذلك، فإن الناقل البري يستطيع أن يحتج بهذا السقوط حتى في مواجهة الوكيل بالعمولة للنقل، مما يؤدي إلى عدم مسؤولية الناقل، في حين يبقى الوكيل بالعمولة ضامناً في مواجهة موكله لأفعال الناقل تابعه. فهل بإمكان الوكيل بالعمولة للنقل اتقاء لهذه الوضعية أن يدفع بسقوط الدعوى، إذا كان هو المدعى عليه في الدعوى التي يرفعها الموكل أي هل يمكن أن يستفيد الوكيل بالعمولة للنقل من سقوط الحق في الدعوى بسبب عدم الإخطار؟

هنا وجب التفرقة بين حالتين تبعا لطبيعة مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل، فيما إذا كانت شخصية أو مسؤولية عن فعل الغير.

باعتبار أن النصوص الخاصة بسقوط الحق في الدعوى بسبب عدم الإخطار في الميعاد المحدد متعلقة بدعوى المسؤولية المرفوعة على الناقل البري بسبب هلاك البضائع جزئياً أو تلفها. فإن الوكيل بالعمولة للنقل لا يستطيع الاستفادة من هذا السقوط عند إثارة مسؤوليته الشخصية. بموجب دعوى ترفع ضده، كسوء اختياره للناقل البري مثلاً أو عدم إرسال الإخطار الموجه إليه من قبل المرسل إليه إلى الناقل. فهنا خطأ الوكيل بالعمولة ناتج عن عقد الوكالة بالعمولة، أي عن إخلاله بالتزاماته الشخصية الناتجة عن

لمعينة التلف، أو الضياع الجزئي للشيء المنقول براءً، وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ الإستلام."، مجلة المحكمة العليا، عدد 02 لسنة

2011.

(1) Delphine Bazin- Best, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 11.

العقد. في حين أن الدفع -أي عدم الإخطار- مرتبط بعقد النقل. لذلك قضي بأن الوكيل بالعمولة للنقل لا يستطيع إثارة هذا الدفع، إذا قام بتنفيذ مرحلة النقل البري النهائية، ذلك أن هذا التنفيذ كان تابعا لالتزام الوكيل بالعمولة الأساسي وهو تنظيم النقل من الباب إلى الباب⁽¹⁾.

أما عند متابعتها على أساس مسؤوليته عن فعل الناقل، بإمكان الوكيل بالعمولة للنقل الاستفادة من سقوط الحق في رفع الدعوى بطريقة غير مباشرة. فإذا قام موكله بمطالبته بالتعويض عن هلاك البضاعة جزئيا أو تلفها باعتباره ضامنا، كان للوكيل بالعمولة أن يدفع بسقوط الدعوى لعدم توجيه الإخطار للناقل في الميعاد المحدد⁽²⁾. ذلك أن الوكيل بالعمولة للنقل لا يمكن أن يكون مسؤولا أكثر من تابعيه⁽³⁾.

في إطار النقل البحري⁽⁴⁾ والنقل الجوي⁽⁵⁾، متى كان الهلاك جزئيا أو التلف ظاهرا فإن الإخطار مفاده التعبير عن عدم الرضى ورفض قرينة التسليم المطابق « la présomption de livraison conforme ».

⁽¹⁾ C.A paris, 18 janv 1983, BT 1983, p 168, cité par Delphine Bazin- Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 12.

⁽²⁾ Cass.com, 13 janv 1972, Bull civ, n° 103 : « la fin de non recevoir tirée de l'article 105 profite au commissionnaire de transport dans la mesure où, faute de protestation régulière formulé par le destinataire lorsque la marchandise a été livrée, l'action en responsabilité contre le transporteur effectif se trouve elle-même éteinte ». cité par B Mercadal, commissionnaire de transport, op-cité, n° 202

⁽³⁾ C.A de rouen, 2^{ème} ch : 12/12/1996, Rev Scapel trimestre 01, 1998, p 75 : « le destinataire qui a omis d'adresser des réserves au voiturier par lettre recommandée dans les trois jours de la livraison ou de provoquer une expertise et ce conformément aux articles 105 et 106 du code de commerce, ne peut pas rechercher la responsabilité de son commissionnaire de transport, qui du fait de la fin de non-recevoir, résultant de cette omission ne pouvait plus exercer de recours utile à l'encontre du voiturier qu'il s'était substitué ».

⁽⁴⁾ المادة 790 من القاب.ج: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابيا في ميناء التحميل قبل أو في وقت تسليم البضاعة، وإذا لم يتم ذلك تعتبر البضائع مستلمة حسبما تم وصفها في وثيقة الشحن لغاية ثبوت العكس . وإذا لم تكن الخسائر والأضرار ظاهرة فيبلغ عنها خلال ثلاثة أيام عمل اعتبارا من استلام البضائع...." ويقابلها المادة 3 فقرة 6 من اتفاقية بروكسل.

⁽⁵⁾ المادة 152 من ق.ط.م.ج فقرة 1: "يشكل تسلّم الأمتعة المسجلة والشحن، دون احتجاج من المرسل إليه، قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقا لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس" والمادة 26 من اتفاقية وارسو، والمادة 31 فقرة 1 من اتفاقية مونتريال 1999.

فإجراء الإخطار لا يتعلق بقبول أو عدم قبول الدعوى، كما هو الشأن بالنسبة للنقل البري طبقا للقانون التجاري⁽¹⁾. وإنما يؤدي عدم القيام به في مواعيده المقررة قانونا إلى إلزام المدعي المتضرر بإثبات الهلاك أو التلف الذي يدعيه⁽²⁾، أي أن عليه دحض قرينة تسليم البضائع في حالة سليمة القائمة في حالة عدم توجيه الإخطار أو توجيه إخطار غير متوافر الشروط. حيث يعد الناقل أنه قد سلم البضاعة كاملة وسليمة كما هي مدونة في سند الشحن البحري أو خطاب النقل الجوي، إلى أن يثبت المرسل إليه خلاف ذلك⁽³⁾. فينقلب عبء الإثبات على عاتق المرسل إليه، بعد أن كان على عاتق الناقل⁽⁴⁾.

وإذا كانت قرينة تسليم البضاعة سليمة، مقررة أصلا لحماية الناقل البحري والجوي. فإن هذه الحماية تنتقل إلى الوكيل بالعمولة للنقل، كما هو الشأن في حالة النقل البري، في حالة إثارة مسؤولية الوكيل بالعمولة عن فعل الناقل، حيث يمكنه الدفع بقرينة التسليم المطابق، إذا لم يقيم المرسل إليه بالإخطار في وقته المحدد. باعتبار أن هذا الدفع هو ما يدفع به الناقل البحري أو الجوي في مواجهة الوكيل بالعمولة للنقل⁽⁵⁾، أما

(1) أما اتفاقية (CMR) فلا تنص على سقوط الحق في الدعوى على الأقل في حالة الهلاك الجزئي أو التلف، وإنما على قرينة تسليم البضائع في الحالة المنصوص عليها في سند النقل، المادة 30 فقرة 1.

(2) R.Rodière, traité général de droit maritime, Tome II op-cité, p 241, n° 599 :

« l'absence de réserves [en droit maritime] n'a pas pour effet d'interdire l'action, mais seulement d'obliger le demandeur à faire la preuve des manquants ou avaries allégués par lui ».

(3) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 307، 308.

(4) قرار المحكمة العليا المؤرخ في 12/09/1995 ملف رقم 132510: "إذا كان صحيحا أنه يتعين على المرسل إليه أن يقدم تحفظاته للناقل قبل أو في وقت تسليم البضائع، إلا أنه يجوز له أن يقدم الدليل العكسي لإثبات الخسائر، وذلك بعد فوات ثلاثة أيام المنصوص عليها قانونا. حيث أن عدم تقديم التحفظات في الآجال المنصوص عليها في المادة 790 لا يؤدي إلى تقادم دعوى المرسل إليه أو سقوط حقه في المطالبة، لكن يسمح له بإثبات الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع حسب الطرق القانونية التي تنص عليها المادة 790". مشار إليه لدى حسان بولعروج، المرجع السابق، ص 26.

(5) CA. Nîmes : 2^{ème} ch, 13/12/1995, Rev. Scapel 1997 trimestre 01, p 161 « le commissionnaire de transport n'est pas responsable des dommages pouvant résulter d'un retard d'acheminement, par ailleurs établi et reconnu par le transporteur aérien, dans la mesure où le destinataire n'a pris aucune réserve ni sollicité aucune expertise contradictoire pour établir le lien de causalité entre ledit retard et les dommages constatés plusieurs mois après la livraison ».

إذا كانت الدعوى المرفوعة ضد الوكيل بالعمولة مؤسسة على مسؤولية الشخصية، فلا يمكنه إثارة عدم توجيه احتجاج للناقل للاستفادة من قرينة تسليم البضاعة سليمة⁽¹⁾.

ب- الدعوى المباشرة للموكل على الناقل والوكيل بالعمولة من الباطن:

طبقا للمادة 60 من القانون التجاري الجزائري والمادة L132-8 من القانون التجاري الفرنسي، يجوز للموكل أن يرفع دعوى مسؤولية مباشرة على الناقل، وبذلك يكون المشرع قد أغنانا عن الجدل الفقهي في الأساس القانوني الذي يستند إليه رجوع الموكل على الناقل أو العكس. وما يبرر هذا الرجوع المباشر هو أن الوكالة بالعمولة للنقل لا تتضمن السرية وإنما تقوم على فكرة الضمان، حيث يكشف فيها الوكيل عن اسم الموكل وعن اسم الناقل الذي يتعاقد معه⁽²⁾.

إذا كانت الدعوى المباشرة التي يرفعها الموكل على الناقل يقبلها القضاء دون إشكال إذا تعلق الأمر بالنقل البري، سواء تعلق الأمر بنقل بري داخلي استنادا إلى مواد القانون التجاري، أو طرفي دولي خاضع لاتفاقية CMR- بالنسبة للقضاء الفرنسي- إلا أن هذه الإمكانية غير متاحة في النقل الدولي بالسكك الحديدية، ذلك أن اتفاقية COTIF-CIM تنص على أن المرسل إليه الذي يظهر على سند النقل هو فقط من له حق الرجوع على الناقل في حالة تلف، هلاك البضاعة، أو التأخر في تسليمها. أي أن المرسل الموكل لا يستطيع الرجوع على الناقل، إذا كان اسمه لا يظهر على سند النقل بوصفه مرسل إليه⁽³⁾.

أما النقل البحري، فإن أحكامه خاصة، لذلك لا يستطيع الموكل أن يرفع دعوى على الناقل البحري على أساس الدعوى المباشرة التي يرفعها الموكل على الناقل وفقا للقانون التجاري. لأن هذا الأخير يعالج حالة الناقل البري، إلا إذا كان الموكل الحامل الشرعي لسند الشحن. لذلك نجد القضاء الفرنسي يرفض رجوع الموكل الشاحن على

⁽¹⁾ Delphine Bazin- Beust, contentieux de la commission de transport, op.cité, n° 14.

⁽²⁾ يعقوب صرحوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 191 و 341.

⁽³⁾ المادة 54 من اتفاقية COTIF-CIM والمادة 44 من تعديل 1999.

الناقل البحري على أساس المسؤولية العقدية، ذلك أن عقد النقل أبرم بين الوكيل بالعمولة والناقل البحري، في حين أنه يقبل دعوى المرسل إليه الفعلي -الموكل- في الحالة التي يظهر فيها وكيل العبور بوصفه شاحنا⁽¹⁾.

وإن كان الفقيه R.Rodière سبق وأن اعتبر هذا الحل خاطئا، ذلك أن غياب أحكام خاصة بالوكالة بالعمولة في حالة النقل البحري يؤدي إلى تطبيق أحكام الوكالة المنصوص عليها في القانون التجاري، فسكوت القانون البحري بخصوص مسألة من المسائل يؤدي إلى تطبيق القواعد العامة بشأنها⁽²⁾.

في إطار النقل الجوي، فإنه طبقا لاتفاقية وارسو ومونتريال، يكون الحق لكل من المرسل والمرسل إليه الوارد ذكرهما في خطاب النقل الجوي، أن يرفع دعوى المسؤولية على الناقل الجوي، فإن لم يرد ذكرهما في خطاب النقل، فليس لهما مدعاة الناقل طبقا لقواعد المسؤولية العقدية، بل وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية⁽³⁾. وعليه إذا كان الموكل لا يظهر اسمه على خطاب النقل الجوي بوصفه مرسلا أو مرسلا إليه، فلا يمكنه الرجوع على الناقل.

إن صراحة المادة 60 من القانون التجاري، بنصها على رفع الموكل لدعوى المسؤولية ضد الناقل، يطرح مسألة الدعوى المقامة من الموكل ضد الوكيل بالعمولة من الباطن. حيث أن تطبيق النص يؤدي إلى عدم السماح للموكل بإقامة دعوى مباشرة ضد أشخاص آخرين غير الناقل.

⁽¹⁾ C.A, Versailles, 2 Novem 1995, DMF 1996, p 163, note : Y. poupard cité par B.Mercadal, commission de transport , op-cité, n° 174 : « S'il est logique que l'expéditeur réel puisse toucher le transporteur à travers un agent d'exécution, le transitaire, qui à conclu le contrat de transport pour son compte, il en Va différemment lorsqu'un commissionnaire de transport par définition non mandataire de l'expéditeur vient S'interposer entre ce dernier et le transporteur ».

⁽²⁾ R.Rodière, traité général de droit maritime, Tome III, n° 936 : « l'absence de dispositions dans le livre II du code de commerce concernant la commission de transport droit conduire, pour combler un vide législatif à appliquer aux transports maritime les dispositions des articles 96 à 101 du code de commerce»: [devenus art L 132-3 à L132-8].

⁽³⁾ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، المرجع السابق، ص 631.

يستند القضاء الفرنسي في أحكامه المؤيدة لحق الموكل في إقامة دعوى مباشرة ضد الوكيل بالعمولة للنقل من الباطن، إلى أحكام الوكالة الواردة في القانون المدني خاصة المادة 1994 الفقرة الثانية منه، التي تنص على أن الموكل يستطيع إقامة دعوى مباشرة ضد الشخص الذي أنابه الوكيل⁽¹⁾. ويقابلها المادة 580 فقرة 3 من القانون المدني الجزائري⁽²⁾.

وهو ما كرس بمقتضى حكم Moiroud الصادر في 20 فبراير 1996. وذلك بمناسبة نقل بضائع من فرنسا إلى سويسرا، لجأ الوكيل بالعمولة للنقل الأصلي إلى شركة Moiroud وطلبت منها تنظيم العملية بأكملها بالإضافة إلى تنفيذ المرحلة البرية، ثم لجأت شركة Moiroud إلى خدمات مقاول شحن لشحن البضائع على سيارة نقل. وفي أثناء هذه العملية تلفت البضائع بسبب خطأ أثناء عملية الشحن نفسها. قامت شركة التأمين بتعويض صاحب البضائع، ورجعت بدعوى تعويض ضد كل من الوكيل بالعمولة من الباطن "شركة Moiroud" ومقاول الشحن. فقضت محكمة النقض بأنه "طالما أن الضرر قد حدث أثناء تنفيذ عقد الشحن المبرم بين مقاول الشحن والوكيل بالعمولة النائب بصفته وكيلا نائبا عن الموكل، فإن محكمة الاستئناف لم تخطئ عندما قضت بأن شركة التأمين لا يمكنها تأسيس مسؤولية الشحن إلا على الأساس التعاقدية"⁽³⁾. وقد استندت المحكمة في هذا الحكم ودون أن تفصح صراحة إلى المادة 1994 فقرة 2 من القانون المدني الفرنسي دليل ذلك هو وصفها للوكيل بالعمولة من الباطن بالوكيل النائب عن الموكل⁽⁴⁾، بل أن المحكمة قد ذهبت إلى أبعد من ذلك لأن الدعوى المباشرة لم ترفع

⁽¹⁾ Art 1994, alinéa 2 du code civil français : « le mandant peut agir contre la personne que le mandataire s'est substitué. »

⁽²⁾ المادة 580 فقرة 3 م.ج. "ويجوز... للموكل وللنائب الوكيل أن يرجع كل منهما مباشرة على الآخر".

⁽³⁾ Cass.com, 20 févr, 1996 : Bull. Civ 1996, IV, n° 60, note Ph.Delebecque : cité par B.Mercadal, commission de transport, op-cité, n° 177.

مشار إليه أيضا لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 215.

⁽⁴⁾ سوزان علي حسن، المرجع السابق، نفس الموضوع.

ضد الوكيل بالعمولة النائب ولكن ضد مقاول الشحن المتعاقد مع الوكيل بالعمولة من الباطن، بمعنى أن المحكمة استندت إلى النيابة من الدرجة الثانية⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: دعوى رجوع الوكيل بالعمولة للنقل على تابعيه:

إذا ترتب الضرر عن خطأ الوكيل بالعمولة الشخصي، كان وحده مسؤولاً ولا تطرح مسألة رجوعه على تابعيه، أما إذا كانت الخسارة راجعة لفعل الناقل، اعتبر الوكيل بالعمولة ضامناً، إلا أنه بإمكانه الرجوع على الناقل والوكيل بالعمولة من الباطن، وأي شخص من المتدخلين.

أ- رجوع الوكيل بالعمولة للنقل على الناقل والوكيل من الباطن:

قد يمنع الوكيل بالعمولة للنقل من الرجوع على الناقل بموجب الأحكام القانونية التي يكون فيها هذا الحق مقرر لأشخاص معينين، وهو الشأن بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية كما سبقت الإشارة⁽²⁾، التي تمكن المرسل إليه حائر سند النقل الحق في إقامة دعوى على الناقل. الأمر ذاته بالنسبة للنقل الجوي، إذ أن الوكيل بالعمولة الذي لا يظهر اسمه بصفته مرسل أو مرسل إليه في خطاب النقل، لا يستطيع الرجوع حتى بدعوى الضمان على الناقل الجوي⁽³⁾.

⁽¹⁾ B.Mercadal, commissionnaire de transport, op-cité, n° 177 : « la cour de cassation Va même au-delà car l'action en cause est dirigée non pas contre de substitué, mais contre le manutentionnaire avec qui le substitué à contracté. Autrement dit c'est une représentation au deuxième degré que la cour de cassation consacre ».

⁽²⁾ المادة 54 من اتفاقية COTIF-CIM و44 من تعديل 1999.

⁽³⁾ C.A .Versailles, 12^{ème} ch, sect 2, 4 septembre 2003, Sté mutuelle électrique d'assurance c/ Cie Royal Air Maroc, BTL2003, p 798, en extrait : « le commissionnaire de transport qui n'apparaît, sur la LTA, ni comme expéditeur, ni comme destinataire ne peut agir, même en garantie contre le transporteur aérien » : cité par Anssam El Okbani, La responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal, CDMT, 2009, p 67, n° 82.

أما اتفاقية CMR، فإنها لا تولي أهمية كبيرة لسند النقل، وبذلك يمكن للوكيل بالعمولة الرجوع على الناقل الدولي الطرقي، حتى ولو لم يظهر اسمه في سند النقل بوصفه مرسلا أو مرسلا إليه⁽¹⁾.

بالنسبة لرجوع الوكيل بالعمولة للنقل على الناقل البحري، وبعد أن ظل القضاء الفرنسي لفترة من الزمن يقضي بعدم إمكانية الوكيل بالعمولة للنقل الرجوع على الناقل البحري، إلا إذا كان الحامل الشرعي لسند الشحن⁽²⁾. أصبح يقبل دعاوى الرجوع هذه مستندا إلى أن الدعوى التي يرفعها الوكيل بالعمولة للنقل على الناقل تقوم على أساس يختلف على الأساس الذي يرجع به أصحاب الحق في البضاعة الذين يستمدون حقهم من سند الشحن، ألا وهو الضمان⁽³⁾. هذا ما تأكد بموجب الحكم القضائي Mercandia الصادر عن محكمة النقض الفرنسية، حيث قبل القضاء دعوى الوكيل بالعمولة للنقل التي رفعها على الناقل بصفته شاحنا فعليا على أساس عقد النقل، لأن الضمان الذي يقع على الوكيل بالعمولة للنقل في مواجهة موكله يلزمه بتعويض هذا الأخير عن الضرر الناتج عن سوء تنفيذ عقد النقل⁽⁴⁾.

إذا كانت دعوى الرجوع تفترض أن تكون هناك دعوى تعويض مرفوعة بصفة أساسية على الوكيل بالعمولة للنقل من قبل المرسل أو المرسل إليه، ليرجع بعدها الوكيل

⁽¹⁾ Cass.com, 2févr 1993, n° 91-14.705, Bill, civ.IV, n° 47 cité par Ansam El Okbani, Ibid

⁽²⁾ EX. CA, Rouen, 9 janv 1990, DMF 1990, p 698 : « le commissionnaire ne pouvait recourir contre le transporteur maritime que s'il était partie au connaissance. Le contrat de commission ne lui conférant par lui-même aucun droit », cité par Delphine Bazin-Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 27.

⁽³⁾ C.A, Aix en Provence, 30 mai 1991, DMF 1993, p 232, note R.Achard : « l'action du commissionnaire à l'encontre de son substitue repose sur un fondement différent du recours de l'ayant droit à la marchandise qui tient ses droits du connaissance » cité par B.Mercadal, commissionnaire de transport, op-cité, n° 187.

⁽⁴⁾ Cass.com, 2 Févr 1999, n° 96-17.915, Bull IV, n° 38, p 30, « ... même s'il ne figure pas qu connaissance, le commissionnaire de transport peut agir contre le transporteur en tant que chargeur réel ayant conclu le contrat de transport et supportant le préjudice du fait de la garantie qu'il assume envers son clients », cité par Ansam El Okbani, op-cité, p 67, n° 82.

على الناقل، إلا أنه قد يحصل أن يقوم الوكيل بالعمولة للنقل -حفاظا على علاقاته التجارية مع عملائه- بتعويض الموكل وديا خارج أي نزاع قضائي، ليقوم بعد ذلك بإقامة دعوى تعويض ضد المتعاقدين معه لاسترداد مبلغ التعويض الذي دفعه. وأحيانا أخرى يقوم الوكيل بالعمولة، وبدون تعويض المرسل، بإقامة دعوى ضد المتعاقدين معه للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصاب المرسل. حينئذ تكون الدعوى التي يرفعها الوكيل بالعمولة دعوى أصلية لا دعوى رجوع. ولكن هل للوكيل بالعمولة للنقل مصلحة لإقامة دعوى تعويض على الناقل -تابعه- بصورة أصلية؟ أم أنه يجب أن يعوّض موكله المرسل ثم يمارس دعوى رجوع على الناقل؟

تردّد القضاء كثيرا في الإجابة على هذا السؤال، فأحيانا كانت محكمة النقض الفرنسية تقضي بقبول دعوى الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل، قبل تعويض المرسل دون الفصل فيما إذا كان للوكيل بالعمولة للنقل صفة في إقامة الدعوى من عدمه معتمدة في ذلك على الرابطة التعاقدية التي تربط بينه وبين المرسل⁽¹⁾.

وأحيانا كانت لا تقبل دعوى الوكيل بالعمولة للنقل إلا في حدود المبالغ التي دفعها للمرسل⁽²⁾، وأحيانا أخرى، كانت تقضي بأنه إذا كان الوكيل بالعمولة للنقل لم يتم بعد بتعويض المرسل، فذلك لأن المرسل قد وافق على انتظار نتيجة الدعوى المقامة ضد الناقل وضد شركة التأمين⁽³⁾.

(1) Cass.com, 1^{er} Févr 1958, BT, 1958, p 134.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 222.

(2) Cass.com, 18 Juin 1922, B.T 1922, p 299 : « le commissionnaire de transport ne pouvait agir que dans la mesure et à concurrence des sommes s'il avait lui-même payées à son commettant », cité par Delphine Bazin -Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 47.

(3) Cass.com, 11 Févr 1958, B.T 1958, p 134 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 222.

وبموجب قرار صادر في 4 ماي 1982، رفعت محكمة النقض الفرنسية هذا التردد عندما قضت بعدم قبول دعوى الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل باعتباره ضامنا له إلا إذا كان قد قام بتعويض المرسل أو على الأقل، إذا كان قد تعهد بدفع التعويض⁽¹⁾.

وفي قرار آخر ألزمت محكمة النقض الفرنسية الوكيل بالعمولة للنقل لإثبات أن له مصلحة في رفع دعوى على الناقل، إما لأنه قام بتعويض موكله، أو أنه تعهد بذلك⁽²⁾.

تفسر المحاكم هذا الشرط تفسيرا واسعا، فتقضي مثلا بقبول دعوى الوكيل بالعمولة للنقل ضد الناقل في حالة حصول المرسل على جزء فقط من مبلغ التعويض، على أن يتم انتظار قرار المحكمة بالنسبة لبقية المبلغ⁽³⁾.

في المقابل ترفض دعوى متعهد النقل ضد الناقل، إذا لم يثبت الوكيل بالعمولة للنقل أنه قد سلم لموكله التعويض الذي قد تسلمه من شركة التأمين⁽⁴⁾.

كما أن الوكيل بالعمولة للنقل لا يستطيع رفع دعوى على الناقل، إذا لم يتم بتعويض المرسل أو المرسل إليه، وإنما صاحب الحق في البضاعة الغير طرف في عقد النقل⁽⁵⁾.

وعليه فإن الوكيل بالعمولة للنقل باعتباره طرفا في عقد النقل، له صفة في رفع دعوى على الناقل بصورة أصلية، أما مصلحته في رفعها، فتتحقق -حسب قرارات القضاء الفرنسي- عندما يقوم بتعويض موكله أو اعترافه بحقوقه وتعهده بالتعويض.

⁽¹⁾ Cass.com, 4 mai 1982, B.T 1982, p 332 «(le commissionnaire de transport) n'a qualité pour exercer à l'encontre de ce dernier (le transporteur) une action principale en garantie que s'il a désintéressé le créancier d'indemnité ou s'est obligé à dédommager ce créancier qui accepté d'attendre le résultat de la procédure engagée par ce commissionnaire contre le transporteur ou son assureur ». cité par Delphine Bazin- Beust contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 48.

⁽²⁾ Cass.com, 13 Nov 1990, BTL 1991, p 46 : Ibid.

⁽³⁾ Cass.com, 12 janv 1988, BT 1988, p 178 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 223.

⁽⁴⁾ T.G.I, Thionville, 16 mai 1991, B.T, 1991, p 653 :

مشار إليه لدى سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 223.

⁽⁵⁾ Cass.com, 20 juin 2000, BTL 2000, p 509 : cité par Delphine Bazin- Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 49.

وإن كانت بعض القرارات القضائية الأخرى، تعتبر أن مجرد عدم تنفيذ الناقل لالتزاماته الناجمة عن عقد النقل، يؤدي إلى الإضرار بالوكيل بالعمولة للنقل على اعتبار أنه مسؤول بقوة القانون في مواجهة موكله، وبالتالي معرض لرجوع الموكل عليه. هذا ما يجعل الوكيل بالعمولة ذي صفة ومصلحة لرفع دعوى على الناقل⁽¹⁾.

إذا تعلق الأمر بدعوى الرجوع التي يرفعها الوكيل بالعمولة للنقل الأصلي على الوكيل بالعمولة من الباطن، يبقى القانون التجاري الداخلي هو المطبق، حيث يكون الوكيل بالعمولة من الباطن مسؤولاً بنفس مسؤولية الوكيل بالعمولة الأول عن تابعيه الذين قام باختيارهم⁽²⁾.

إذا كانت دعاوى الرجوع هي الدعاوى التي يرفعها الوكيل بالعمولة للنقل على تابعيه، فقد يحصل العكس، ويرجع المتعاقدون مع الوكيل بالعمولة للنقل على هذا الأخير. لذلك يمكن للناقل أن يرفع دعوى مسؤولية على الوكيل بالعمولة للنقل، إذا كان الناقل مسؤولاً في مواجهة أصحاب الحق في البضاعة، وقام بدفع تعويض عن تلف أو هلاك البضاعة، نتيجة خطأ الوكيل بالعمولة للنقل. كما لو لم يبين له طبيعة البضاعة المنقولة، أو لم يذكر التاريخ المحدد للتسليم⁽³⁾. بمعنى أن رجوع الموكل على الناقل مباشرة لوقوع الضرر في المرحلة التي قام بتنفيذها لا يسقط المسؤولية عن الوكيل بالعمولة للنقل.

⁽¹⁾ Cass.com, 12 Janv 1988 , arrêt. p.cité : « le simple fait que la commissionnaire soit responsable de plein droit envers son client parait lui conférer un intérêt légitime à agir contre le transporteur ».

⁽²⁾ Cass.com, 1^{er} Juillet 1997, n° 94-21, 931, BTL 1997, p 538 en extrait : « le commissionnaire de transport, fût-il un commissionnaire intermédiaire est garant, Sauf force majeure, vice propre de la marchandise ou faute de l'expéditeur des avaries ou pertes de marchandises s'il à confiées au transporteur choisi par lui », cité par Anssam El Okbani, op-cité, p 68, n° 83.

⁽³⁾ R.Rodière, Droit des transports, transport terrestre et aérien, op-cité, n° 712.

ب- رجوع الوكيل بالعمولة على متعهدي محطات النقل الطرفية:

إذا كان متعهد النقل - بوصفه وكيلا بالعمولة للنقل - مسؤولا عن هلاك البضاعة أو تلفها بسبب تداولها في موانئ الشحن والتفريغ. فإنه عند ممارسته لدعوى الرجوع ضد مقاولي تداول الحاويات سيخضع للقوانين المحلية والمتباينة من دولة إلى أخرى، فيتعرض بذلك لاختلاف أنظمة المسؤولية. لذا كان لابد من نظام قانوني موحد يطبق بصدد البضائع التي تكون محل نقل دولي، عندما لا تكون هذه البضائع في حراسة متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط، وإنما في حراسة متعهدي محطات النقل الطرفية لخدمات متصلة بالنقل. كالتخزين والشحن والتفريغ والإيداع في الموانئ الجافة أو محطات تداول الحاويات أو الموانئ البحرية أو غيرها⁽¹⁾. فجاءت اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية، حيث تم التوقيع عليها بفيينا بتاريخ 19 أبريل 1991⁽²⁾ من أجل إرساء النظام الذي يحكم مقاولي الشحن والتفريغ والحد من المشاكل الناشئة عن عدم التيقن من النظام القانوني الواجب التطبيق في هذه المرحلة⁽³⁾. فإذا كانت فلسفة النقل متعدد الوسائط تقوم على وحدة مراحل النقل، فإن الموانئ جزء لا يتجزأ من هذه العملية.

وعليه تبدأ مسؤولية المتعهد عن البضائع التي تسري عليها الإتفاقية، من وقت استلامه البضائع وأخذها في عهده حتى وقت تسليمها إلى الشخص الذي له الحق في تسلمها أو وضعها تحت تصرفه⁽⁴⁾، حينئذ تستند مسؤولية المتعهد في إطار الإتفاقية، إلى

(1) أسامة عبد العزيز إبراهيم، المرجع السابق، ص 518

(2) انضمت إليها جورجيا في 21 مارس 1996، مصر في 6 أبريل 1999، الغابون في 15 ديسمبر 2004، الباراغواي في 19 جويلية 2005:

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الثالثة والأربعون، حالة الاتفاقيات والقوانين النموذجية، نيويورك 21 جوان - 9 جويلية 2010، A/CN.9/694

(3) الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية، فيينا: 2-19 أبريل 1991، الجزء

1، مرفق الوثيقة A/CONF.152/13

(4) المادة 3 من الإتفاقية.

مبدأ الخطأ المفترض، يدفعه متعهد محطات النقل الطرفية بإثابته أنه اتخذ هو، أو تابعيه أو وكلائه أو مستخدميه جميع التدابير المعقولة لتجنب الحادث وآثاره⁽¹⁾.

تبين الإتفاقية حدين مختلفين للتعويض لمسؤولية متعهد المحطات الطرفية تبعا لواسطة النقل التي تتعلق بها عمليات المحطات، ويقومان على الوزن لا على الطرد أو الوحدة. بحيث تنطبق الحدود الدنيا على عمليات المحطات الطرفية ذات الصلة بنقل البضائع بحرا أو بالممرات المائية الداخلية. وتنطبق الحدود العليا على عمليات المحطات الطرفية الأخرى⁽²⁾.

الفرع الثاني: دعاوى المسؤولية ضد متعهد النقل وفق اتفاقيات النقل متعدد الوسائط.

سايرت اتفاقية النقل متعدد الوسائط وكذا اتفاقية روتردام 2008، اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة، عندما أوجبت على المرسل إليه توجبه إخطار متعهد النقل، يكون في صورة تحفظات خطية يوضح فيها طبيعة الهلاك الجزئي أو التلف أو الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير، مثبتا بذلك الضرر.

الفقرة الأولى: الإخطار بالهلاك الجزئي أو التلف:

نصت المادة 24 فقرة 1، 2 و3 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980: " ما لم يقوم المرسل إليه بإشعار متعهد النقل متعدد الوسائط كتابة، بالهلاك أو التلف مع تحديد الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف في موعد لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي يوم تسليم

(1) عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص 281

(2) المادة 6 من اتفاقية مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية: "1- (أ) - تحدد مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها وفقا لأحكام المادة 5. بمبلغ لا يتجاوز 8, 33 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضاعة الهالكة أو التالفة.
(ب) - ومع ذلك، إذا سلمت البضائع إلى المتعهد فور نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية، أو إذا سلم المتعهد البضائع أو كان عليه أن يسلمها لتتقل على هذا النحو، فإن مسؤولية المتعهد عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع تحدد وفقا لأحكام المادة 5، بمبلغ لا يتجاوز 2,75 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة. ولأغراض هذه الفقرة يشمل النقل عن طريق البحر أو الممرات المائية الداخلية التسليم والتسليم داخل الموانئ."

البضائع إلى المرسل إليه، اعتبر هذا التسليم قرينة ظاهرة على أن متعهد النقل متعدد الوسائط سلم البضاعة كما هي موصوفة في مستند النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾.

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 لحالة البضائع وقت تسليمها إلى المرسل إليه، تنتف الحاجة إلى توجيه الإشعار كتابة عما تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص المذكورين من هلاك أو تلف".

أما قواعد روتردام 2008، فقد أوردت نصا مشابها ضمن المادة 23 فقرة 1، 2 و3 على النحو الآتي: "يفترض أن يكون الناقل، في غياب ما يثبت العكس، قد سلم البضائع وفقا لوصفها الوارد في تفاصيل العقد ما لم يكن قد وجه إشعار بحدوث هلاك أو تلف البضائع، يبين الطبيعة العامة لذلك الهلاك أو التلف، إلى الناقل أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع، قبل وقت التسليم أو عنده، أو في غضون سبعة أيام عمل في مكان التسليم بعد تسليم البضائع إذا لم يكن الهلاك أو التلف ظاهرا.

2- لا يجوز أن يفضي عدم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة إلى الناقل أو الطرف المنفذ إلى المساس بالحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع أو تلفها بمقتضى هذه الاتفاقية، ولا إلى المساس بتوزيع عبء الإثبات المبين في المادة 17.

3- لا يلزم توجيه الإشعار المشار إليه في هذه المادة، فيما يتعلق بالهلاك أو التلف الذي يتأكد حدوثه من خلال تفقد للبضائع يشارك فيه الشخص الذي سلمت إليه البضائع والناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يجري تحميله المسؤولية".

(1) وهو ذات النص الوارد في الفقرة 1، المادة 19 من اتفاقية هامبورج، مع الاختلاف في أن اتفاقية هامبورج تضيف عبارة: "إذا لم تكن وثيقة النقل قد أصدرت اعتبر قرينة ظاهرة على أنها سلمت بحالة سليمة".

يتضح من خلال النصين السابقين أن توجه الإشعار يكون في حالات الهلاك الجزئي والتلف دون الهلاك الكلي⁽¹⁾. ذلك أن الهلاك الكلي يعني عدم التسليم، في حين أن حساب الميعاد المقرر قانوناً للإخطار يبدأ من يوم تسليم البضائع⁽²⁾، كما أن النصوص السابقة تتحدث عن تسليم البضاعة بحالتها المبينة في سند النقل في حالة عدم حصول إخطار.

ضف إلى هذا أنه لا حاجة للإخطار، إذا تمت معاينة البضائع بمعرفة أطراف النقل أي معهد النقل والمرسل إليه أو من يمثلهما فور استلام البضاعة، حيث تنتفي وفقاً لاتفاقيات النقل الدولي-وكذا التشريعات الداخلية- الحاجة إلى توجيه إشعار عما تم التحقق منه أثناء المعاينة أو الفحص من هلاك أو تلف، وينتج عن المعاينة إثبات حالة البضائع في محضر إثبات الحالة الذي لا يعني فقط المرسل إليه من واجب الإخطار، بل يعفيه من تقديم أي دليل آخر لإثبات الأضرار التي أصابت البضائع⁽³⁾.

يشترط في الإخطار حتى يحدث أثره القانوني:

أ- أن يتم في ميعاد محدد يختلف حسب ما إذا كان الهلاك الجزئي أو التلف ظاهراً أو غير ظاهر.

ففي الحالة التي يتم فيها التسليم، ويكون الهلاك أو التلف ظاهراً، وجب أن يكون الإخطار وفقاً للمادة 24 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط في ميعاد لا يتجاوز يوم العمل التالي ليوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه⁽⁴⁾. أما قواعد روتردام فقد أوجبت أن يكون الإخطار في هذه الحالة قبل التسليم، أو في اليوم الذي يتم فيه التسليم على أبعد تقدير. وذلك رجوعاً لما أخذت به اتفاقية بروكسل من خلال المادة 3 فقرة 6، اتفاقية

(1) وهو ما يستفاد أيضاً من نصوص اتفاقيات النقل أحادي الوسائط: المادة 3 فقرة 6 من اتفاقية بروكسل، المادة 19 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج، المادة 30 فقرة 1 من اتفاقية CMR، المادة 26 من اتفاقية وارسو، المادة 31 من اتفاقية مونتريال، وكذا المواد 790 فقرة 1 من القاب.ج والمادة 152 من ق.ط.م.ج.

(2) عبد القادر حسين العطير، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 331.

(3) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 226.

(4) وهو نفس الميعاد المنصوص عليه في اتفاقية هامبورج، "المادة 19 فقرة 1".

CMR "المادة 3 فقرة 1"، اتفاقية وارسو "المادة 26 فقرة 1" واتفاقية مونتريال "المادة 31"⁽¹⁾. وكذا قواعد الـ CNUCED/CCI "القاعدة التاسعة منها". وهي مدة قصيرة، من شأنها أن تضيع حقوق أصحاب الحق في البضاعة حيث لا تتيح لهم الاتفاقية إلا يوم التسليم فقط لفحص البضائع.

أما في الحالة التي يكون فيها الهلاك أو التلف غير ظاهر، فإن ميعاد الإخطار وفق اتفاقية النقل متعدد الوسائط هو الستة أيام (06) التالية ليوم التسليم⁽²⁾، وهو الميعاد الذي أخذت به القاعدة 09 من الـ CNUCED/CCI. في حين تنص قواعد روتردام على وجوب توجيه الإشعار خلال 07 أيام عمل بعد تسليم البضائع⁽³⁾، حيث يتمكن صاحب الحق خلالها من فتح الحاويات وإزالة الأغلفة لكشف الهلاك أو التلف أو الوقوف على حالة البضائع.

هذه المدة لا يتأثر حسابها بما قد يتخللها من أيام العطل الرسمية، حيث يضاف إلى هذه المهلة يوم التسليم وأيام العطل، حتى ولو كان اليوم التالي على الاستلام الفعلي فيه يوم عطلة⁽⁴⁾.

أما عن التمييز بين الضرر الظاهر وغير الظاهر، فتلك مسألة واقع يستقل قاضي الموضوع بتقديرها على ضوء ظروف كل حالة. وإن كان الفقه يرى أن الضرر يكون ظاهرا كقاعدة عامة في كل مرة يكون فيها من المتيسر الكشف عنه بالوسائل العادية

(1) وهو الميعاد الذي أخذ به المشرع الجزائري متى كان الضرر ظاهرا في النقل البحري، المادة 790 فقرة 1 ق.ب.ج، والنقل الجوي المادة

152 فقرة 1 من ق.ط.م.ج

(2) في حين تنص المادة 19 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج على وجوب توجيه الإخطار الكتابي في حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر خلال

15 يوما متصلة تلي مباشرة يوم تسليم البضائع إلى المرسل إليه. أما وفق اتفاقية بروكسل المادة 3 فقرة 6 والقاب.ج : المادة 790 فقرة

2، فإن المهلة هي 3 أيام عمل من تاريخ التسليم.

(3) المدة ذاتها وردت في اتفاقية CMR المادة 30 واتفاقية COTIF-CIM المادة 52 والمادة 42 من تعديل 1999 وكذا المادة

152 فقرة 2 من ق.ط.م.ج، أما اتفاقية وارسو (المادة 26 فقرة 2) واتفاقية مونتريال (المادة 31 فقرة 2) فنصت على مهلة 14 يوما

ابتداء من تاريخ التسليم.

(4) عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 398.

الممكنة عند الاستلام. فالعيب الذي يمكن الكشف عنه بمجرد الفحص العادي، دون حاجة إلى استخدام أدوات أو وسائل خاصة يعد عيبا ظاهرا⁽¹⁾.

ب- تشترط اتفاقيتي النقل متعدد الوسائط وروتريام، على غرار كل اتفاقيات وقوانين النقل أن يكون الإخطار مكتوبا دون اشتراط شكل معين لهذه الكتابة، الأمر الذي يعني أن الإخطار يمكن أن يتم بإعلان على يد محضر أو بخطاب موصى عليه، أو بموجب كتابة على سند النقل، كما يمكن أن يتم بموجب برقية أو تلكس ...⁽²⁾.

ج- يجب كذلك أن يكون الإخطار واضحا ومحددا، فلا عبرة بالإخطار الذي يأتي في صيغة عامة غامضة لا تحدد ماهية الهلاك أو التلف موضوع الشكوى. إذ يجب أن يتضمن طبيعة الضرر الذي أصاب البضائع وحجمه، حتى يقبل من طرف المحكمة التي تنظر في النزاع، غير أن ذلك لا يعني ضرورة أن يكون الإخطار مفصّلا⁽³⁾.

أما عن الأثر المترتب على توجيه الإخطار طبقا للشروط المذكورة فيتمثل في نشوء قرينة قانونية لصالح المرسل إليه أمام المحكمة، مفادها أنه لم يتسلم البضاعة طبقا لمواصفاتها في سند النقل، وأن متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولا عما لحق البضاعة من أضرار يتعين عليه تعويضها. غير أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة يجوز لمتعهد النقل إثبات عكسها. أما إذا لم يوجه الإخطار أو كان فاقدا لشروطه القانونية، أهمها حصوله خارج الميعاد القانوني. فإن ذلك ينشئ قرينة لصالح متعهد النقل أنه سلم البضاعة بالحالة الموصوفة في سند النقل وإن كانت القرينة بسيطة، يجوز للمرسل إليه إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات.

⁽¹⁾ R.Rodière, Traité général de droit maritime, Tome II ,op-cité, p 243, n° 601 :

« L'avarie qui est décelée par un simple examen, ne nécessitant ni démontage, ni appareillage spécial est une avarie apparente ».

أيضا يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري، المرجع السابق، ص 435.

⁽²⁾ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 226.

⁽³⁾ يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري، المرجع السابق، ص 435.

من ثم فإن اتفاقيتي النقل متعدد الوسائط وروتريال، أخذتا بقرينة التسليم المطابق التي ذهبت إليها اتفاقية بروكسل، هامبورج، واتفاقية CMR وكذا اتفاقية وارسو ومونتريال في حالة التلف الظاهر والهلاك الجزئي⁽¹⁾. فالإخطار سواء بالنسبة للمرسل إليه أو متعهد النقل ما هو إلا وسيلة من وسائل الإثبات، فلا توجيه الإشعار يؤكد مسؤولية متعهد النقل بالضرورة ولا غيابه ينفي حصول الهلاك أو التلف بالضرورة، وإنما فائدة الإخطار هو قلب قرينة التسليم المطابق، لكن عدم توجيهه لا يشكل دفعا بعد قبول دعوى المسؤولية.

وهذا بخلاف ما ذهبت إليه اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية⁽²⁾. التي نصت على سقوط حق صاحب الحق في البضائع في إقامة دعوى على الناقل ناشئة عن الهلاك أو التلف متى قبل البضاعة، أو لم يطالب هيئة السكك الحديدية بالثبوت من الهلاك أو التلف غير الظاهر خلال 7 أيام التالية لقبول البضاعة، حتى تقوم الهيئة بتحرير تقرير يفيد ذلك التلف أو الهلاك، أي أن قبول دعوى المرسل إليه في حالة الهلاك أو التلف غير الظاهر مشروط بتقديم طلب التثبيت من وجود الضرر إلى الناقل السككي خلال المهلة المقررة "07 أيام" بالإضافة إلى إثبات أن الهلاك أو التلف حدث بين وقت الاستلام والتسليم⁽³⁾.

اتفاقيتي وارسو ومونتريال، بدورهما، جاءتا بحكم مخالف في حالة التلف غير الظاهر حيث منحت الناقل مكنة الدفع بعدم قبول الدعوى في حالة تلف البضاعة، إذا لم يوجه المرسل إليه احتجاجا إلى الناقل فور اكتشاف التلف في مدة أقصاها 14 يوما اعتبارا من تاريخ تسلمها⁽⁴⁾.

(1) المواد السابق ذكرها، المادة 3 فقرة 6 من اتفاقية بروكسل والمادة 790 من القاب.ج، المادة 19 من اتفاقية هامبورج، 30 فقرة 1 من اتفاقية CMR والمادة 26 فقرة 1 من اتفاقية وارسو، المادة 31 فقرة 1 من اتفاقية مونتريال، المادة 152 فقرة 1 من ق.ط.م.ج.

(2) المادة 52 و57 من اتفاقية COTIF-CIM والمادة 42 و47 من تعديل 1999.

(3) B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 211, n° 387.

(4) المادة 26 فقرة 4 من اتفاقية وارسو والمادة 31 فقرة 4 من اتفاقية مونتريال. وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 152 فقرة 6 من ق.ط.م.ج.

ونتيجة الخلاف الذي ثار حول إخضاع الهلاك الجزئي للبضائع لأحكام الدفع بعدم قبول الدعوى مساواة بحالة التلف، اعتبرت محكمة النقض الفرنسية أن نص المادة 26 فقرة 2 يتحدث عن التلف، وبالتالي لا مجال لمدّ تطبيق أحكام الدفع بعدم القبول إلى الهلاك الجزئي، خاصة وأن هذه الأحكام هي أحكام استثنائية، فلو أراد واضعوا الاتفاقية إخضاع الهلاك الجزئي لنفس الحكم، لثم النص صراحة على ذلك⁽¹⁾.

الفقرة الثانية: الإخطار بالتأخير:

يختلف الإخطار بالتأخير عن الإخطار بالهلاك أو التلف في المواعيد المحددة قانوناً. وفي الأثر المترتب على عدم القيام بهذا الإجراء خلال المهلة المقررة. فقد قررت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، في حالة التأخير في تسليم البضائع وجوب توجيه إخطار مكتوب لمتعهد النقل متعدد الوسائط خلال 60 يوماً متصلة تلي يوم تسليم البضاعة - التي وصلت متأخرة - إلى المرسل إليه⁽²⁾ تسليماً فعلياً. في حين قررت قواعد روتردام مهلة 21 يوماً التالية لتسليم البضاعة⁽³⁾. وإذا لم يتم الإخطار خلال المدة المحددة قانوناً، ترتب على ذلك حرمان المرسل إليه من التعويض، حتى لو أثبت الخسارة الاقتصادية المتولدة عن التأخير، حيث يعد عدم توجيه إخطار عن التأخير في تسليم البضائع، أو توجيه إخطار غير مستوف لشروطه، أو خارج مهلته القانونية، دفعا بعدم قبول دعوى المسؤولية، يستفيد منه متعهد النقل متعدد الوسائط⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Cass, 6 Octobre 1992, Bull. civ, IV, n° 297, cité par B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 266, n° 480.

⁽²⁾ المادة 24 فقرة 5 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، المادة 19 فقرة 5 من اتفاقية هامبورج، والمادة 47 فقرة 2/ج من اتفاقية COTIF-CIM تعديل 1999. أما اتفاقية بروكسل، القاب.ج، وكذا قواعد الـ CNCED/CCI فلم تتضمن ميعاد الإخطار في حالة التأخير.

⁽³⁾ المادة 23 فقرة 4 من قواعد روتردام، وهي نفس المهلة المقررة في اتفاقية CMR المادة 30 فقرة 3، اتفاقية وارسو المادة 26 فقرة 2 واتفاقية مونتريال "المادة 31 فقرة 2"، في حين تنص المادة 152 فقرة 3 من ق.ا.ط.م.ج على مهلة 14 يوماً من التاريخ الذي كان من المفروض أن توضع فيه البضاعة تحت تصرف المرسل إليه.

⁽⁴⁾ وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 287.

ويختلف الدفع بعدم قبول دعوى المسؤولية عن الدفع التي يلجأ إليها متعهد النقل لدفع مسؤوليته. إذ أن هذه الدفع الأخيرة تفترض وجود دعوى مسؤولية مقبولة، تتصدى المحكمة لمناقشة موضوعها، أما الدفع بعدم القبول فهدفه أن تقضي المحكمة بعدم قبول الدعوى، بغض النظر عن توفر أو عدم توفر شروط انعقاد مسؤولية متعهد النقل⁽¹⁾.

وإن كان هذا الدفع لا يتعلق بالنظام العام، فلا تستطيع المحكمة القضاء به من تلقاء نفسها، بل يجب أن يدفع به متعهد النقل أمامها. كما يجوز له التنازل عنه مقدما في عقد النقل أو بعد ثبوت الحق فيه⁽²⁾.

بغية رفع متعهد النقل لدعوى مسؤولية ضد المرسل بسبب ما يصدر عن هذا الأخير من أخطاء، ألزمت اتفاقية النقل متعدد الوسائط متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يتكبد ضررا يرجع إلى فعل المرسل، أن يوجه إخطارا كتابيا بطبيعة الضرر الذي حدث إلى المرسل خلال 90 يوما متصلة بعد وقوع الخسارة أو الضرر، أو بعد تسليم البضاعة أيهما أبعد. وأن إغفال توجيه مثل هذا الإخطار يعد قرينة على أنه لم تلحق متعهد النقل متعدد الوسائط أي خسارة أو ضرر يرجع إلى خطأ أو إهمال من جانب المرسل أو مستخدميه أو وكلائه، وهي قرينة بسيطة يمكن إثبات عكسها⁽³⁾.

وإذا كانت اتفاقية النقل متعدد الوسائط قد حصرت الأشخاص الذين لهم حق توجيه الإشعار المكتوب، في المرسل إليه ومتعهد النقل متعدد الوسائط، فقد منحت الحق في استلام الإخطار إلى كل شخص يتصرف بالنيابة عن متعهد النقل، بمن في ذلك أي شخص يستعين المتعهد بخدماته في مكان التسليم، أو بالنيابة على المرسل⁽⁴⁾.

(1) هشام فضلي، المرجع السابق، ص 115.

(2) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 229.

(3) المادة 24 فقرة 6 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط، ويقابلها المادة 19 فقرة 8 من اتفاقية هامبورج، أما اتفاقية بروكسل فلم تشر إلى مثل هذا الإخطار.

(4) المادة 24 فقرة 8 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط، ويقابلها المادة 19 فقرة 8 من قواعد هامبورج.

أما قواعد روتردام، فلم تحدد على من يقع عبء توجيه الإخطار. وعلى اعتبار أن صاحب المصلحة عادة هو من يوجه الإخطار، فقد يكون هذا الشخص الشاحن نفسه أو الشاحن المستندي أو الحائز أو المرسل إليه حسب الأحوال⁽¹⁾. أما الجهة التي يوجه إليها الإخطار، فهي الناقل أو الطرف المنفذ البحري أو الطرف المنفذ الذي سلم البضائع. فعندما يوجه الإخطار إلى الطرف المنفذ، يكون له ذات المفعول كما لو وجه إلى الناقل وعندما يوجه إلى الناقل، يكون له ذات المفعول، كما لو وجه إلى الطرف المنفذ البحري⁽²⁾.

الفرع الثالث: تقادم دعاوى المسؤولية.

تنقضي دعاوى المسؤولية المرفوعة ضد متعهد النقل متعدد الوسائط بمرور مدة التقادم المقررة قانونا. لذلك سنتناول تبعا تقادم دعوى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل بصفته متعهد نقل متعدد الوسائط، سواء تعلق الأمر بالدعوى الأصلية أو دعاوى الرجوع. ثم تقادم دعوى مسؤولية متعهد النقل وفق اتفاقيات النقل متعدد الوسائط وقواعد الـ CNUCED/CCI.

الفقرة الأولى: تقادم دعاوى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل:

إذا كانت الدعوى الأصلية وفق أحكام الوكالة بالعمولة تختلف عن دعوى الرجوع من حيث الأطراف، فإنها تختلف عنها أيضا من حيث مدة التقادم وسريانها. أ- تقادم الدعوى الأصلية:

تخضع الدعاوى الناشئة عن عقد النقل أو عقد الوكالة بالعمولة لمدة تقادم واحدة هي سنة طبقا للمادة 61 من القانون التجاري⁽³⁾ الجزائري. من ثم فإن الدعاوى التي

(1) وجددي حاطوم، المرجع السابق، ص 434.

(2) المادة 23 فقرة 5 من قواعد روتردام.

(3) المادة 61 من القات. ج فقرة 1 "كل دعوى ناشئة عن عقد نقل الأشياء أو عن عقد العمولة لنقل الأشياء تسقط خلال سنة واحدة وتسري هذه المهلة المذكورة في حالة الضياع الكلي ابتداء من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم الشيء المنقول، وفي جميع الأحوال الأخرى من تاريخ تسليمه للمرسل إليه أو عرضه عليه". ويقابلها المادة 6-133 L من القانون التجاري الفرنسي.

يرفعها الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل تتقدم بمرور سنة واحدة، سواء كانت متابعته على أساس مسؤوليته الشخصية أو على أساس مسؤوليته عن فعل الناقل⁽¹⁾.
فالعلاقة بين الموكل والوكيل بالعمولة للنقل تخضع دائما للقانون التجاري الداخلي، وبالتالي للتقادم السنوي⁽²⁾، حتى إذا كانت لعملية النقل التي ينظمها الوكيل بالعمولة للنقل طابع دولي، ومهما كانت وسائط النقل المستخدمة في تنظيم عملية النقل برية، جوية، أو بحرية⁽³⁾. لذلك حكم بأن الوكيل بالعمولة للنقل الذي اختار الوسيلة الجوية في تنظيمه للنقل، تطبق بشأنه مدة التقادم المقدرة بسنة المنصوص عليها في القانون التجاري، وليس مدة السنتين المنصوص عليها في اتفاقية وارسو "المادة 29" كميعاد لرفع الدعوى في النقل الجوي⁽⁴⁾.

ويبدأ سريان مدة التقادم السنوي في الدعاوى المرفوعة ضد الوكيل بالعمولة للنقل في حالة الهلاك الكلي من اليوم الذي يجب فيه التسليم. وفي حالة التأخير والتلف أو الهلاك الجزئي، من يوم التسليم أو من اليوم الذي توضع فيه البضاعة تحت تصرف المرسل إليه. وكذا الحال إذا عرضت على المرسل إليه ورفضها⁽⁵⁾، وبما أن الأمر يتعلق بنقل

⁽¹⁾ C.A. Aix en Provence, 2^{ème} ch commercial, 21 Novembre 2001, Rev. Scapel, trimestre 01-2002, p 28 : « l'action intentée contre le commissionnaire de transport se prescrit par un an à partir du jour ou la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire, Sauf preuve d'une interruption tirée de reconnaissance de responsabilité non équivoque de sa part ».

⁽²⁾ C.A. paris, 5^e ch, 7 Févr 2008, n° 05/18728, Alquorne Mc Bride c/Marqueset France BTL 2008, p 132 : « la prescription de l'article L133-6 du code de commerce ne concerne que les action découlant du contrat de commission proprement dit ». cité par Anssam El Okbani, op-cité, p 60, n° 73.

⁽³⁾ لكن إذا تم رفع الدعوى من قبل الموكل على الناقل البري، البحري أو الجوي، فإن التقادم المطبق هو المرتبط بكل واسطة، ونفس الحكم إذا رفع الوكيل بالعمولة للنقل دعوى أصلية على الناقل على أساس عقد النقل.

⁽⁴⁾ C.A. paris, 19 mais 1975, BT 1975, p 336, cité par Delphine Bazin-Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 16.

⁽⁵⁾ وهذا طبقاً لنص المادة 61 فقرة 1 من القات.ج.

متعدد الوسائط، فإن بدء مدة التقادم يكون من يوم قيام الوكيل بالعمولة بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بعد إتمام كل مراحل النقل⁽¹⁾.

ب- تقادم دعوى الرجوع:

قرر القانون التجاري لدعاوى الرجوع ميعادا للتقادم، يختلف عن ذلك المقرر لتقادم الدعاوى التي يرفعها الموكل على الوكيل بالعمولة للنقل. حيث تحدد المهلة التي ترفع فيها كل دعوى رجوع بثلاثة أشهر تسري من يوم رفع الدعوى على الوكيل بالعمولة للنقل⁽²⁾. وهي ذات المدة المقررة في مجال النقل البحري تبدأ من اليوم الذي يسدد فيه من رفع دعوى الرجوع المبلغ المطالب به أو يكون قد استلم تبليغ الدعوى⁽³⁾. بذلك فإن دعوى الوكيل بالعمولة للنقل تكون مقبولة إذا قام الوكيل برفعها خلال مدة ثلاثة أشهر التالية ليوم إقامة المرسل - الموكل - دعوى ضده، حتى ولو كان ميعاد السنة المقرر لتقادم الدعوى الأصلية قد انقضى. وبالمقابل لا تقبل دعوى الرجوع من الوكيل بالعمولة إذا انقضت مدة الثلاثة أشهر، حتى ولو كان ميعاد السنة لم ينقض بعد⁽⁴⁾. مما يؤكد أن تقادم دعوى الرجوع مستقل عن تقادم الدعوى الأصلية. فإذا تم التسليم بتاريخ 1 فبراير 2012، وتم رفع الدعوى الأصلية ضد الوكيل بالعمولة للنقل

⁽¹⁾ C.A. Douai, 2^e ch2, 27 mai 2004, n° 01/03932, SA Sagatrans C/SA Fives Cail Babcock, BTL 2005, p 116 et 125 : « Dès lors que le commissionnaire de transport s'est engagé à un transport de bout en bout, le point de départ de la prescription est le jour de la livraison sur le site du client, après transport routier terminal et non le jour de la livraison au port », cité par Anssam Al Okbani, op-cité, p 60, n° 73.

⁽²⁾ المادة 61 من القات.ج، وهي مدة تختلف عن المدة المنصوص عليها في القانون التجاري الفرنسي L 133-6 والمقدرة بشهر واحد ابتداء من يوم إقامة الدعوى ضد الوكيل بالعمولة للنقل:

Cass.com, 11 Juin 1996, Rev.Scapel, trimestre 01, 1997, p 161 : « L'action récursoire que celui-ci (le commissionnaire de transport) a contre son substitué chargé des opérations de manutention dans le cadre d'un transport terrestre (post- acheminement terrestre) qui sont à l'origine des avaries causées à la marchandise se prescrit par un mois à compter de l'exercice de l'action principale contre le garanti, conformément à l'article 108 du code de commerce. »

⁽³⁾ المادة 744 من القات.ج ويقابلها المادة 32 من القانون الفرنسي لـ 18 جوان 1966.

⁽⁴⁾ P. Bonassies, Nouveaux aspect du droit de prescription maritime, DMF 09-2005, n° 662-02.

بتاريخ 1 جوان 2012 فإن دعوى الرجوع التي يمارسها الوكيل بالعمولة على الناقل البحري تكون مقبولة إلى غاية 2 سبتمبر 2012 "3 أشهر كميعاد للرجوع في مجال النقل البحري"، أما إذا تم رفعها في 2 نوفمبر 2012 فلا تقبل الدعوى لانقضائها بالتقادم، بالرغم من عدم مرور مدة السنة كميعاد لتقادم الدعوى الأصلية⁽¹⁾.

أما في حالة الوفاء الودي، فإن سريان مدة تقادم دعوى الرجوع التي يمارسها الوكيل بالعمولة للنقل تبدأ من تاريخ هذا الوفاء. إلا أن محكمة النقض الفرنسية تشترط أن يتم الوفاء خلال مدة سنة من تاريخ تسليم البضاعة المقررة لتقادم الدعوى الأصلية حتى يتمكن الوكيل بالعمولة من الرجوع على الناقل البحري⁽²⁾.

عندما يتعلق الأمر بدعوى الرجوع على ناقل دولي بري يخضع للنظام القانوني لاتفاقية CMR، كانت الاتفاقية هي الواجبة التطبيق، وبما أنها لا تنص على مدة لتقادم دعاوى الرجوع، فعلى الوكيل بالعمولة للنقل أن يرجع على الناقل الدولي الطرقي خلال المدة المقررة لانقضاء الدعوى الأصلية⁽³⁾. بموجب المادة 32 أي خلال سنة من يوم التسليم.

وهنا يمكن أن يتعرض الوكيل بالعمولة للنقل إلى سقوط حقه في رفع الدعوى. وذلك لخضوع الدعوى الأصلية لنفس مدة التقادم طبقا للقانون التجاري، وهذا في الحالة التي يقيم فيها المرسل دعواه ضد الوكيل بالعمولة للنقل، في نهاية السنة المقررة قانونا لإقامة الدعوى فيتحمل الوكيل بالعمولة للنقل نفقات التعويض، دون أن يتمكن من الرجوع على الناقل⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ C.A. Versailles, 12^e ch, sec, 18 Novem 2004, DMF, 09-2005, n° 662-03, « le commissionnaire de transport n'ayant pas exercé son recours en garantie contre le manutentionnaire dans les trois mois de son assignation par les assureurs facultés, son action à ce titre est donc prescrite ».

⁽²⁾ Cass.com, 10 mai 2005, DMF, 09-2005, n° 662 : Obs N .Reynaud : « Un règlement amiable intervenu entre le garanti et l'ayant droit à la marchandise après l'expiration du délai d'un an n'autorise pas ledit garanti à agir contre le transporteur maritime ».

⁽³⁾ B.Mercadal, Droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 146, n° 267.

⁽⁴⁾ Dephine Bazin- Beust, contentieux de la commission de transport, op-cité, n° 37.

الأمر ذاته بالنسبة للنقل الدولي بالسكك الحديدية والنقل الجوي، حيث لا تفرق الاتفاقيين بين دعوى الرجوع ودعوى المسؤولية الأصلية بالنسبة لميعاد رفع الدعوى، وعليه فإن دعوى الوكيل بالعمولة على الناقل بالسكك الحديدية، يجب أن تتم أيضا خلال سنة ابتداء من يوم التسليم⁽¹⁾. أما دعوى الرجوع التي يمارسها على الناقل الجوي، فتكون خلال سنتين اعتبارا من تاريخ وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود⁽²⁾.

الفقرة الثانية: تقادم دعوى المسؤولية وفق اتفاقيات النقل متعدد الوسائط: أ- تقادم الدعوى الأصلية:

في ظل اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة⁽³⁾، نجد أن مدة تقادم دعوى المسؤولية التي نصت عليها اتفاقية بروكسل المعدلة ببروتوكول 1968 هي سنة واحدة⁽⁴⁾، وهي نفس المدة التي وضعتها كل من اتفاقية النقل البري الطرقي CMR⁽⁵⁾، واتفاقية النقل بالسكك الحديدية COTIF-CIM⁽⁶⁾ بالنسبة لكل الدعاوى الناشئة عن عقد النقل. وأخذ بها المشرع الجزائري بمقتضى المادة 743 من القانون البحري الجزائري بالنسبة للدعاوى المرفوعة ضد الناقل البحري، بسبب الفقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب سند الشحن⁽⁷⁾.

(1) المادة 58 من اتفاقية COTIF-CIM و38 من تعديل 1999.

(2) المادة 29 من اتفاقية وارسو، 35 من اتفاقية مونتريال والمادة 156 فقرة 2 من ق.ط.م.ج

(3) في تفصيل ذلك: عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط للبضائع لـ 1980، ص180

(4) المادة 3 فقرة 6، بند 4، من اتفاقية بروكسل.

(5) المادة 32 فقرة 1 من اتفاقية CMR.

(6) المادة 58 فقرة 1 من اتفاقية COTIF-CIM والمادة 48 من تعديل 1999.

(7) أما بالنسبة للدعاوى الأخرى الناتجة عن عقد النقل البحري، أي فيما عدا المرفوعة على الناقل البحري بسبب الضرر الذي يصيب البضاعة (م 743) أو دعاوى الرجوع (المادة 744) فتتقادم بمرور سنتين من يوم تسليم البضاعة، أو اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه.

بينما حددت اتفاقية هامبورج⁽¹⁾ وكذا اتفاقية وارسو ومونتريال⁽²⁾، مهلة سنتين لانقضاء دعوى مسؤولية الناقل، وكل الدعاوى الناتجة عن تنفيذ عقد النقل⁽³⁾.
مدة السنتين هذه هي المهلة المقررة بموجب اتفاقية النقل متعدد الوسائط لانقضاء أي دعوى تتعلق بالنقل متعدد الوسائط، بما فيها دعوى المسؤولية ضد متعهد النقل. ولكنها اشترطت لسريان التقادم توجيه إشعار مكتوب يبين طبيعة المطالبة، وبياناتها الرئيسية خلال ستة أشهر تبدأ من يوم تسليم البضائع، وإذا لم يتم التسليم فتبدأ من اليوم الذي كان ينبغي التسليم فيه⁽⁴⁾.

من جهتها نصت اتفاقية روتردام، على أن كافة الدعاوى القضائية والتحكيمية المتعلقة بمطالب أو نزاعات ناجمة عن الإخلال بالواجبات المنصوص عليها في الاتفاقية يسقط الحق بإقامتها بعد مرور سنتين. وتسري مدة التقادم هذه على أية دعوى مرتبطة بتنفيذ التزام في عقد النقل الخاضع للاتفاقية رتبته على أحد الأطراف. كدعوى مسؤولية الناقل أو الطرف المنفذ البحري بمواجهة الشاحن أو المرسل إليه عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها، دعوى الشاحن أو المرسل إليه على من يقوم مقام الناقل في تنفيذ العقد، دعوى الناقل إزاء الشاحن أو الشاحن المستندي عن الإخلال أو التخلف بتقديم المعلومات اللازمة بشأن البضائع الخطرة أو الإخلال بغيره من الالتزامات المفروضة عليه⁽⁵⁾.

أما قواعد الـ CNUCED-CCI فقد قررت مدة 9 أشهر لتقادم دعوى المسؤولية وهو أقصر ميعاد في اتفاقيات النقل⁽⁶⁾.

(1) المادة 20 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج.

(2) المادة 29 من اتفاقية وارسو والمادة 35 من اتفاقية مونتريال وأخذ بها المشرع الجزائري بمقتضى المادة 156 من ق.م.ج.

(3) - وهي المدة المقررة لتقادم الدعاوى المرفوعة على متعهدي محطات النقل الطرفية بموجب المادة 12 من اتفاقية 1991.

(4) المادة 25 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط: "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 6 أشهر من يوم تسليم البضائع أو من اليوم الذي ينبغي تسليمها فيه، تسقط الدعوى بالتقادم عند انقضاء هذه المدة.

(5) المادة 62 فقرة 1 من اتفاقية روتردام.

(6) القاعدة 10 من قواعد الـ CNUCED-CCI.

أما سريان مدة التقادم، فيبدأ من اليوم الذي يلي يوم قيام متعهد النقل متعدد الوسائط بتسليم البضائع أو جزء منها، وإذا لم يتم تسليم البضائع فمن اليوم الذي يلي آخر يوم كان ينبغي تسليمها فيه⁽¹⁾.

بمعنى أن التقادم يسري من تاريخ تسليم البضائع، على ألا يدخل اليوم الذي تبدأ فيه مدة التقادم في حساب الميعاد. والمقصود هنا هو التسليم الفعلي للمادي للمرسل إليه، بحيث يتمكن من فحص البضاعة والوقوف على حالتها. وإذا استمر التسليم عدة أيام، سرى التقادم من اليوم الذي انتهى فيه وضع البضاعة بأكملها في حيازة المرسل إليه، أما في حالة الهلاك الكلي، فإن التقادم يسري من اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضائع⁽²⁾.

الملاحظ هنا أن اتفاقية النقل بالسكك الحديدية COTIF/CIM قررت أن بدأ سريان مدة التقادم في حالة الهلاك الكلي، يكون من اليوم الثلاثين بعد انتهاء فترة النقل⁽³⁾. أما بمقتضى اتفاقية CMR للنقل الطرقي، فتبدأ مدة التقادم في حالة الهلاك الكلي للبضائع من اليوم الثلاثين لانقضاء المدة المتفق عليها، فإن لم يتفق على مدة، فمن اليوم الستين لاستلام الناقل للبضاعة، وفي جميع الحالات بانتهاء ثلاثة أشهر على إبرام عقد النقل⁽⁴⁾. أما إذا تم تسليم جزء من البضائع، وكان الجزء الآخر قد هلك هلاكاً كلياً، بحيث لم يسلم منه شيء، فإن مهلة التقادم تبدأ من يوم تسليم الجزء غير الهالك من البضائع⁽⁵⁾.

(1) المادة 25 فقرة 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط، المادة 62 فقرة 2 من اتفاقية روتردام، والمادة 20 فقرة 2 و3 من اتفاقية هامبورج

والقاعدة 10 من الـ CNUCED/CCI.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 309.

(3) المادة 58 فقرة 2/أ من اتفاقية COTIF-CIM، المادة 48 فقرة 2/أ من تعديل 1999.

(4) المادة 32 فقرة 1/ب وج من اتفاقية CMR.

(5) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 290.

الملاحظ أن المشرع الجزائري نص من خلال المادة 61 من القانون التجاري على بدء سريان تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل من تاريخ التسليم أو اليوم الذي كان يجب فيه تسليم البضائع، إلا أنه لم يحدد تاريخ بداية السريان في القانون البحري من خلال المادة 743: لذلك تؤكد قرارات المحكمة في كل مرة أن تاريخ سريان مهلة التقادم هو تاريخ تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. مثلاً: قرار الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1994/02/07 ملف 114891، المحلة القضائية 1994/2: "... لما ثبت من قضية الحال أن مهلة السنة غير مكتملة بين تاريخ الاستلام النهائي للبضاعة وتاريخ تسجيل الدعوى القضائية ضد الناقل البحري، فإن قضاة الاستئناف يفصلهم من جديد بتقادم الدعوى، قد أخطأوا في تطبيق القانون، ويتعين بذلك نقض قرارهم".

إلا أن عدم التسليم قد لا يرجع إلى الهلاك الكلي، وإنما إلى عدم حضور صاحب الحق في تسلم البضائع، أو حضوره وامتناعه عن تسلمها. ففي الحالة التي يحضر فيها صاحب الحق في البضائع، ويرفض تسلمها أو يمتنع عن دفع ما بذمته من مبالغ لمتعهد النقل والناشئة عن عقد النقل متعدد الوسائط، فإن التقادم يسري من تاريخ الامتناع، لأن الحكم بغير ذلك يعد بمثابة إطالة لمدة التقادم، وبالتالي تبقى مسؤولية متعهد النقل مرهونة بمشيئة صاحب الحق.

أما في الحالة التي لا يحضر فيها صاحب الحق في البضائع، فإن بدأ سريان التقادم يتم من ميعاد التسليم المتفق عليه في العقد، أما إذا لم يكن ثمة اتفاق على ذلك، تعين على متعهد النقل إخطار صاحب الحق بإيداع البضائع، وإخطار المرسل إليه بذلك، ليتم حساب مدة التقادم ابتداء من تاريخ الإخطار بالإيداع⁽¹⁾.

لكن السؤال المطروح هو أنه إذا كان للخطأ الجسيم والغش أثر في سقوط الحق في تحديد المسؤولية، فهل لذلك أثر في تغيير مدة التقادم؟

في إطار النقل البري، تنص اتفاقية CMR و COTIF-CIM على إطالة مدة تقادم دعاوى المسؤولية في حالة الغش والخطأ الجسيم لتصل إلى سنتين بمقتضى اتفاقية النقل بالسكك الحديدية⁽²⁾، وثلاث سنوات بمقتضى اتفاقية النقل البري الطرقي⁽³⁾. إلا أنه لا يوجد ما يقابل هذه النصوص في اتفاقية النقل متعدد الوسائط، أو اتفاقية روتردام، ولا اتفاقيات النقل البحري، بروكسل وهامبرج أو اتفاقيات النقل الجوي، وارسو ومونتريال. كما لا يوجد لها مثيل في قوانين النقل الداخلية، لذلك وجب تطبيق مدة التقادم المنصوص عليها حتى في حالة الغش والخطأ الجسيم⁽⁴⁾.

(1) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 244.

(2) المادة 58 فقرة 1 من اتفاقية COTIF-CIM، 48 فقرة 1 من تعديل 1999.

(3) المادة 32 فقرة 1 من اتفاقية CMR.

(4) P.Bonassies, Nouveaux aspects du droit de la prescription maritime, Art p-cité, n° 662-2.

وتعتبر مدة التقادم الواردة في مختلف اتفاقيات النقل حدا أدنى لتقادم الدعوى، فلا يجوز الاتفاق على تقصيرها، لما في ذلك من تخفيف لمسؤولية متعهد النقل. إلا أنه يجوز إبطالها من قبل متعهد النقل في أي وقت أثناء سريانها، بشرط توجيه إعلان إلى المدعي. ويجوز إبطالها لمرات متتالية بذات الكيفية⁽¹⁾. معنى ذلك أنه يشترط أن يتم الاتفاق على إطالة مدة التقادم بعد قيام سبب الدعوى، أي بعد حصول الهلاك، التلف أو التأخير الذي كان سببا في رفع دعوى المسؤولية⁽²⁾.

وهنا نجد المشرع الجزائري من خلال المادة 743 فقرة 2 من القانون البحري بعد أن سمح بتمديد مدة التقادم، وضع حدا أقصى لهذا التمديد، يقدر بسنتين.

ب- تقادم دعوى الرجوع:

وضعت اتفاقيات النقل متعدد الوسائط⁽³⁾، روتردام⁽⁴⁾ و اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية⁽⁵⁾، قاعدة خاصة بدعوى رجوع متعهد النقل الذي تقع عليه المسؤولية، على المتسبب في الضرر من تابعيه، حيث مكنته من ممارسة دعوى الرجوع حتى بعد انقضاء مدة التقادم المقررة في الدعوى الأصلية ضد متعهد النقل، وذلك إذا أقيمت الدعوى في حدود المدة المسموح بها في قانون الدولة التي تتخذ فيها إجراءات الدعوى، شرط ألا يتعارض ذلك مع أحكام اتفاقية دولية أخرى واجبة التطبيق وألا تقل المدة المسموح بها عن 90 يوما، تبدأ من اليوم الذي قام فيه

(1) المواد 3 فقرة 6 بند 4 من اتفاقية بروكسل، 25 فقرة 3 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط، 20 فقرة 4 من اتفاقية هامبورج، 32 فقرة 3 من اتفاقية CMR، 63 من قواعد روتردام، أما القاعدة 10 من قواعد CNUCED/CCI فتتص على أن مدة الـ 9 أشهر كميعاد للتقادم ليس من النظام العام حيث يكن لأطراف العقد الاتفاق على تمديدها أو الإنقاص منها.

(2) إيمان فتححي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والإنفاقيات الدولية-دراسة مقارنة- دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009، ص134.

(3) المادة 25 فقرة 4 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط، المادة 6 مكرر من اتفاقية بروكسل، المادة 20 فقرة 5 من اتفاقية هامبورج.

(4) المادة 64 من قواعد روتردام.

(5) المادة 12 فقرة 5 من اتفاقية محطات النقل الطرفية: "يجوز للناقل أو لشخص آخر أن يرفع دعوى رجوع على المتعهد حتى بعد انقضاء مدة التقادم المنصوص عليها في الفقرات السابقة، شريطة أن يتم رفعها خلال 90 يوما بعد ثبوت مسؤولية الناقل أو الشخص الآخر في دعوى مرفوعة ضده، أو بعد قيام الناقل أو الشخص الآخر بتسوية المطالبة التي استندت عليها الدعوى، وشرط أن يوجه إخطار بذلك إلى المتعهد خلال فترة معقولة، بعد تقديم مطالبة ضد ناقل أو شخص آخر قد تؤدي إلى رفع دعوى رجوع على المتعهد."

متعهد النقل متعدد الوسائط أي المدعي في دعوى الرجوع بتسوية المطالبة بالدفع إلى صاحب الحق في البضاعة ما يستحق من تعويض، أو من يوم تبليغه بإجراءات الدعوى المقامة عليه، إذا لم يكن قد نفذ التسوية. بمعنى أنه ترك للدول المتعاقدة أمر تحديد المدة التي يتعين أن ترفع خلالها دعوى الرجوع⁽¹⁾، فإذا كانت المدة المسموح بها في الدولة التي تتخذ فيها الإجراءات لرفع دعوى الرجوع أكثر من تسعين يوماً، يؤخذ بهذه المهلة، وإذا كانت أقل يؤخذ بمهلة التسعين يوماً⁽²⁾. وقد اعتمد المشرع الجزائري ذلك من خلال تقريره لمدة 3 أشهر كميعاد لتقادم دعوى الرجوع من خلال المادة 744 من القانون البحري.

ج- وقف وانقطاع التقادم:

بداية فإنه إذا كان مرور الزمن المنصوص عليه ضمن معظم اتفاقيات النقل والقوانين الداخلية هو مدة تقادم حقيقية، فإن الأمر يختلف بالنسبة لقواعد روتردام واتفاقيات النقل الجوي.

بالنسبة لقواعد روتردام فإن مهلة السنتين هي مهلة سقوط لا ميعادا للتقادم، ودليل ذلك ما ورد بالمادة 63 حول عدم خضوع هذه المهلة للانقطاع أو الوقف، وهي الصفة التي تميز سقوط الدعوى من تقادمها. أما عن الطبيعة القانونية للمدة التي يجب رفع دعوى المسؤولية خلالها في ظل اتفاقية وارسو "المادة 29" واتفاقية مونتريال "المادة 35"، فالراجح فقها أن هذه المدة هي مدة سقوط غير خاضعة لوقف أو انقطاع. وذلك لأن الاتفاقيتين استعملتا مصطلح سقوط الحق في رفع الدعوى « Déchéance » بدلا من لفظ تقادم الدعوى « prescription »⁽³⁾.

(1) إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 140

(2) سبق وأن بينا أن اتفاقيتي النقل البري COTIF-CIM و CMR واتفاقيتي النقل الجوي وارسو ومونتريال لا تنص على ميعاد لتقادم دعوى الرجوع، وبالتالي يلتزم متعهد النقل بالرجوع في المدة المقررة لتقادم الدعوى الأصلية.

(3) هشام فضلي، المرجع السابق، ص 117، يعقوب يوسف صرخوه، العقود التجارية، المرجع السابق، ص 246.

إلا أن محكمة النقض الفرنسية ذهبت إلى أن المدة المنصوص عليها في المادة 29 من اتفاقية وارسو، والتي يجب رفع دعوى المسؤولية خلالها هي مدة تقادم وليست مدة سقوط⁽¹⁾.
 مهما يكن، فمتى كان مرور الزمن مفهوم التقادم، خضعت مدته للوقف والتقادم وفقا للأحكام الواردة في القانون المدني من المادة 316 إلى 319 وذلك لخلو القانون التجاري وكذا القانون البحري من أحكام بهذا الخصوص.
 المقصود بوقف التقادم هو وقف مرور الزمن الذي يمنع سماع الدعوى لقيام عذر شرعي يحول دون المطالبة بالحق⁽²⁾، فلا تحسب مدة قيام العذر ضمن مدة مرور الزمن. ومن ثم تضاف المدة السابقة على قيام العذر للمدة التي تلي زوال العذر، ليتكون منهما مدة مرور الزمن الذي يمنع سماع الدعوى. فلا تستبعد من حساب التقادم سوى المدة التي يقوم فيها سبب الوقف⁽³⁾.

ويتم وقف التقادم باتفاق الأطراف أو بالقوة القاهرة من قبيل الحروب والفتن الداخلية، بحيث يستحيل المطالبة بالحق طيلة فترة وجود المانع، وبذلك يختلف الوقف عن تأخير سريان التقادم، الذي يفترض معه أن التقادم لم يبدأ سريانه⁽⁴⁾. لعدم التسليم، أو إقامة الدعوى الأصلية، بالنسبة لتأخير دعوى الرجوع.

أما انقطاع المدة المقررة لقبول الدعوى، فيترتب عليه طبقا للمادة 319 من القانون المدني عدم الاعتداد بالمدة السابقة على سبب الانقطاع. وتسري مدة جديدة بعد زواله مساوية للمدة الأولى، بحيث يتم حساب التقادم من جديد من التاريخ الذي يزول

⁽¹⁾ Cass.civ, 4 févr 1986, Bull.civ.I, n° 16, cité par B.Mercadal, droit des transports terrestres et aériens, op-cité, p 275, n° 498.

وقد حسم المشرع الجزائري الأمر باستعماله عبارة "مهلة تقادم الدعوى" في المادة 156 من ق.ط.م.ج.

⁽²⁾ المادة 316 من الق.م.ج: "لا يسري التقادم كلما وجد مانع مبرر شرعا يمنع الدائن من المطالبة بحقه، كما لا يسري فيما بين الأصيل والنائب".

⁽³⁾ عامر محمود الكسواني، أحكام الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 298.

⁽⁴⁾ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام، المجلد 3، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 1067 وما بعدها.

فيه سبب الانقطاع⁽¹⁾. وينقطع التقادم طبقا للمواد 317 و318 من القانون المدني الجزائري⁽²⁾ بالأسباب التالية:

- المطالبة القضائية، ذلك أن رفع المرسل إليه لدعوى قضائية ضد متعهد النقل متعدد الوسائط يدل على حرصه على حقوقه، ورغبته في منع متعهد النقل من الاستفادة من التقادم. ومن ثم فإن التقادم ينقطع بالمطالبة القضائية ولو رفعت أمام محكمة غير مختصة. إلا أن انقطاع التقادم بسبب المطالبة القضائية يتصف بطابع شخصي، أي أن رفع الدعوى ضد متعهد النقل لا يقطع تقادم الدعوى المرفوعة ضد الناقل الفعلي⁽³⁾.

كما ينقطع التقادم بالتنبيه وبالجزء سواء كان حجزا تحفظيا أو تنفيذيا⁽⁴⁾.

- بإقرار متعهد النقل بحق المرسل إليه إقرارا صريحا أو ضمنيا، فيتضمن الإقرار بحق صاحب البضاعة في التعويض، وبالمسؤولية عن فقدها. أما مجرد الإخبار عن فقد البضاعة أو هلاكها، فلا ينطوي على أي إقرار⁽⁵⁾.

وتضيف اتفاقيتي النقل البري CMR وCOTIF-CIM إلى أسباب انقطاع مدة التقادم طبقا للقواعد العامة سببا آخر يتمثل في توجيه مطالبة كتابية إلى الناقل، تتضمن طلب تعويض عن الضرر من قبل المرسل إليه، على أن يوضح هذا الأخير أنه في حالة عدم الدفع سيتم اللجوء إلى القضاء⁽⁶⁾. عندئذ تنقطع مدة التقادم إلى أن يرد عليها الناقل بالرفض بإشعار كتابي ويرد المستندات المرفقة بهذه المطالبة الكتابية، وإذا قبل جزء من

(1) عامر محمود الكسواني، المرجع السابق، ص 299.

(2) المادة 317 من الق.م.ج: "ينقطع التقادم بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى محكمة غير مختصة بالتنبيه أو بالحجز— وبالطلب

الذي يتقدم به الدائن لقبول حقه في تفليسة المدين أو في توزيع أو بأي عمل يقوم به الدائن أثناء مرافعة لإثبات حقه".

* المادة 318 من الق.م.ج: "ينقطع التقادم إذا أقر المدين بحق الدائن إقرارا صريحا أو ضمنيا.

ويعتبر إقرارا ضمنيا، أن يترك المدين تحت يد الدائن مالا مرهونا رهنا حيازيا تأمينا لهذا الوفاء".

(3) P.Bonassies, Nouveaux aspect du droit de prescription maritime ,Art P.cité : Cass.com, 7 avril 2007, DMF 2004, p 1022, obs : O.Cachard : « une citation en justice n'interrompt la prescription que si elle a été signifiée par le créancier lui-même au débiteur se prévalant de la prescription ».

(4) في تفصيل ذلك: عبد الرزاق السنهوري، مصادر الالتزام، المرجع السابق، ص 1087 وما بعدها.

(5) إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص 142

(6) سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، المرجع السابق، ص 227.

المطالبة، يبدأ سريان مدة التقادم مرة أخرى فيما يتعلق بذلك الجزء من المطالبة الذي لا يزال موضوع نزاع⁽¹⁾. وبذلك تكون الاتفاقيتين قد أضفتا سببا لا يصلح لقطع التقادم في القانون المدني الذي يشترط أن يصل المرسل إليه "الدائن" إلى حد المطالبة القضائية، أو بإقرار متعهد النقل بالمسؤولية.

المطلب الثاني: الاختصاص القضائي والتحكيم:

إن الاختصاص القضائي هو من أهم المواضيع التي تطرحها مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط. فعند وجود نزاع بين أطراف العقد، تثار مسألة المحكمة المختصة للفصل في الدعوى، وترك هذه المسألة دون تحديد، قد يؤدي إلى فرض متعهد النقل متعدد الوسائط لشروطه وإسناد الاختصاص القضائي إلى محاكم بعيدة عن الطرف الضعيف، محاولة لتعجيز المدعي عن إقامة دعوى قضائية ضده. كما أن اختيار المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية، ينعكس على تحديد مسائل عدة تختلف من دولة إلى أخرى. كتنظيم إجراءات الدعوى، قواعد حساب مدة تقادم الدعوى وما إلى ذلك "فرع أول".

قد يسلب المحاكم اختصاصها الذي نص عليه القانون لنظر الدعوى والفصل فيها اتفاق الأطراف على اللجوء إلى التحكيم. الذي أصبح شائعا في العقود الدولية بشكل خاص، بحيث ينذر إيجاد عقد دولي لا يتضمن شرط التحكيم لتسوية المنازعات الناشئة عن العقد. لذلك نظمت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 وقواعد روتردام مسألة التحكيم بهدف اتقاء ضغط متعهد النقل على الطرف المحكّم لقبول إجراء التحكيم في مكان لا يلائمه. كما نظم المشرع الجزائري من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية قواعد التحكيم والإجراءات المتبعة في الخصومة التحكيمية المطبقة على المنازعات الدولية الخاصة بما فيها النقل الدولي ومن ثم النقل الدولي متعدد الوسائط "فرع ثاني".

(1) المادة 32 فقرة 2 من اتفاقية CMR، والمادة 58 فقرة 3 من اتفاقية COTIF-CIM "المادة 48 فقرة 3 من تعديل 1999".

الفرع الأول: الاختصاص القضائي:

سنتناول الاختصاص القضائي في اتفاقية النقل متعدد الوسائط ثم في اتفاقية روتردام لطابعها متعدد الوسائط.

الفقرة الأولى: الولاية القضائية في النقل متعدد الوسائط:

نظمت اتفاقية النقل متعدد الوسائط مسألة تحديد الاختصاص القضائي، أي الدولة التي يجوز إقامة الدعوى أمام محاكمها من خلال المادة 26 فقرة 1. وذلك على غرار اتفاقيات النقل أحادي الواسطة⁽¹⁾. فمنحت المدعي قائمة من الاختيارات بشأن الدولة التي يمكنه مباشرة دعواه أمام محاكمها، ويدخل في نطاق ولايتها:

- مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه أي متعهد النقل متعدد الوسائط بالنسبة لدعاوى المسؤولية، وإن لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان سكنه الاعتيادي.
- أو مكان إبرام عقد النقل متعدد الوسائط بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها.
- أو مكان أخذ البضائع في العهدة من أجل النقل متعدد الوسائط أو مكان التسليم.
- أو مكان آخر مسمى لهذا الغرض في عقد النقل متعدد الوسائط ومثبت في سند النقل متعدد الوسائط.

يتضح من هذا أن الاتفاقية حدّدت الدولة التي يجوز إقامة الدعوى أمامها. ثم جعلت للمدعي الخيار بين اختصاص محاكم إحدى الدول التي تقع في إقليمها إحدى الأماكن المذكورة سابقا وفقا للمادة 26.

كما أنها مكنت الأطراف أن يتفقوا في سند النقل على تعيين محكمة يمكن رفع دعوى المسؤولية أمامها تكون واقعة في مكان آخر غير تلك التي عددها المادة. فيكون هذا الاتفاق بمثابة اختيار إضافي، أي أنه لا يلغي اختصاص المحاكم الأخرى، ولا يمكن أن

(1) المادة 21 من اتفاقية هامبورج، 31 من اتفاقية CMR، 57 من اتفاقية COTIF-CIM: "47 من تعديل 1999"، المادة 28 من اتفاقية وارسو، 33 من اتفاقية مونتريال 1999، أما اتفاقية بروكسل فلم تتعرض لقواعد الاختصاص القضائي.

يُحرم صاحب الحق في البضاعة من حقه في رفع دعوى المسؤولية ضد متعهد النقل متعدد الوسائط أمام المحكمة التي يختارها من بين المحاكم التي أشارت إليها الاتفاقية⁽¹⁾.

بمفهوم آخر، فإنه لا يجوز الاتفاق في عقد النقل متعدد الوسائط على قصر الاختصاص القضائي على إحدى المحاكم الواردة في المادة 26 دون غيرها، فالاتفاق على حرمان المدعي وقت إبرام العقد من هذا الخيار أو تضيق نطاقه يقع باطلاً⁽²⁾، باعتباره من الشروط التعاقدية المخالفة لأحكام الاتفاقية، وهذا وفقاً للمادة 28 منها. وقد أوردت المادة 26 عدداً من القيود والضوابط على النحو التالي:

الضابط الأول: إذا اختار المدعي الدولة التي تختص بنظر النزاع المثار، فإن قانون هذه الدولة المختارة هو الذي يحدد المحكمة المختصة بنظر الدعوى نوعياً وإقليمياً داخل إقليم تلك الدولة للنظر في النزاع⁽³⁾.

بالنسبة للتشريع الجزائري، نجد القانون البحري يميل بشأن المحكمة المختصة في نظر دعاوى مسؤولية الناقل البحري إلى قواعد القانون العام⁽⁴⁾. وفي هذا الخصوص تنص المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽⁵⁾: "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف، فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له. وفي حالة اختيار موطن، يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

لتضيف المادة 39 من نفس القانون أنه، ترفع الدعوى المتعلقة بالمواد التجارية غير الإفلاس والتسوية القضائية، أمام الجهة القضائية التي وقع في دائرتها الوعد أو تسليم البضاعة، أو

(1) أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 328.

(2) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 555.

(3) وذلك استناداً إلى الفقرة 1 من المادة 26: "في حالات التقاضي المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية، للمدعي حسب اختياره أن يقيم الدعوى أمام محكمة ذات اختصاص بالنظر فيها وفقاً لقانون الدولة التي تقع فيها المحكمة...".

(4) المادة 745 فقرة 1 من الق.ب.ج.

(5) القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

أمام الجهة القضائية التي يجب أن يتم الوفاء في دائرة اختصاصها. وفي الدعاوى المرفوعة ضد شركة، أمام الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها أحد فروعها. كما منح القانون البحري الجزائري خيارا آخر للمدعي من أجل رفع الدعوى ضد الناقل البحري، يتمثل في إسناد الاختصاص إلى الجهة القضائية الواقع بدائرة اختصاصها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ متى كان متواجدا بالتراب الوطني⁽¹⁾. ويمكن للأطراف، بالاستناد إلى نص المادة 747 من القانون البحري⁽²⁾، الاتفاق على جهة قضائية أخرى، غير تلك الجهات المتاحة قانونا. مع بقاء هذا الاتفاق خيارا إضافيا ضمن الخيارات الأخرى⁽³⁾.

من جهتها نظمت المادة 155 من قانون الطيران المدني الاختصاص القضائي بنظر دعوى المسؤولية، وأعطت المدعي خيارا بين عدة محاكم. وهي المحكمة التي يقع بدائرتها موطن الناقل الجوي أو المحكمة التي يكون للناقل في دائرتها مؤسسة تولت إبرام العقد⁽⁴⁾. في هذا المقام نجد اتفاقية مونتريال لـ 1999 تنص على قواعد مختلفة إذا تعلق الأمر برفع دعوى المسؤولية على الناقل الفعلي، بالنسبة للنقل الذي ينفذه. حيث تقام الدعوى وفقا لما يختاره المدعي، إما أمام محكمة لها اختصاص بالدعوى على الناقل المتعاقد

(1) وهذا طبقا لما ورد في النص الفرنسي من المادة 745 الفقرة الثانية:

« Elles peuvent en outre, être portées devant la juridiction du port de chargement ou devant la juridiction du port de déchargement, si celui-ci est situé sur le territoire national ».

(2) المادة 747 من القا البحري الجزائري "لا تسري أحكام هذا الباب، مع التحفظ للاستثناءات المحددة فيما يلي، إلا في حالة وجود اشتراطات أخرى لم يتفق عليها صراحة.

(3) قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 20/06/2001 ملف رقم 252824، المجلة القضائية عدد 2 سنة 2003: "حيث يتبين من القرار المطعون فيه أن قضاة الموضوع أجابوا عن الدفع بعدم الاختصاص، وردّوه، وتمسكوا بالاختصاص على أساس المادة 745 من القانون البحري التي تنص على أن محكمة ميناء التفريغ هي المختصة محليا للنظر في النزاعات المترتبة عن عقد النقل البحري ... حيث أن قضاة الموضوع إذا طبقوا القانون تطبيقا سليما، ولم يخرقوا أحكام المادة 747 من القانون البحري ولا المادتين 106 و107 من القانون المدني، لأن هذه المواد لا تمنع قضاة الموضوع من أن يتمسكوا بالاختصاص المنصوص عليه بالمادة 745 من القانون البحري".

(4) لم ينص المشرع الجزائري بمقتضى المادة 155 من ق.ط.م.ج على إمكانية رفع دعوى المسؤولية أمام محكمة المكان الذي يقع فيه المقصد النهائي أي محكمة جهة الوصول، وهو المعيار الرابع الذي ذهبت إليه اتفاقية وارسو "المادة 28 فقرة 1" ومونتريال "المادة 33 فقرة 1".

وفقاً لأحكام المادة 33 من الاتفاقية، أو أمام المحكمة التي يقع في دائرتها محل إقامة الناقل الفعلي أو محكمة المركز الرئيسي لأعماله⁽¹⁾، كاختصاص قضائي إضافي. أما عن الاختصاص النوعي، والذي يعد من النظام العام⁽²⁾. فقد نص قانون الإجراءات المدنية والإدارية على إنشاء أقطاب متخصصة في بعض المحاكم، تختص بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، بما فيها المنازعات البحرية والنقل الجوي. على أن تحدد مقرات هذه الأقطاب والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم⁽³⁾. ومن شأن هذه الأقطاب أن توفر المناخ القضائي المتخصص بالفصل في جميع منازعات النقل الدولي، مما سيسهم في تحديث النقل الدولي عن طريق سرعة الفصل في القضايا والمنازعات.

الضابط الثاني: تنص الفقرة 2 من المادة 26 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط على عدم جواز إقامة أي دعوى قضائية متعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية في مكان غير منصوص عليه في الفقرة 1 من نفس المادة. وينبغي على ذلك أنه إذا رفعت الدعوى في غير الأماكن التي حددها الاتفاقية، والمثبتة في سند النقل، فلا ولاية للدولة المرفوع أمامها الدعوى في نظر النزاع، باعتبار أنها ليست بمكان العمل الرئيسي للمدعى عليه، ولا بمكان إبرام عقد النقل متعدد الوسائط، ولا هي بالمكان الذي أخذت منه البضاعة، ولا بمكان التسليم، ولا المكان المتفق عليه في العقد والمثبت في سند النقل. مع ذلك أوردت الاتفاقية استثنائين:

(1) المادة 46 من اتفاقية مونتريال 1999.

(2) المادة 36 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: "عدم الاختصاص النوعي من النظام العام، تقضي به الجهة القضائية تلقائياً في أية مرحلة كانت عليها الدعوى".

(3) المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: "تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات.

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم. تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاث قضاة تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة، عند الاقتضاء، عن طريق التنظيم."

الاستثناء الأول مفاده أن هذا الحظر لا يحول دون اختصاص محاكم الدول المتعاقدة فيما يتعلق باتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية، حتى ولو لم تكن مختصة أصلاً بالنظر في النزاع⁽¹⁾.

أما الاستثناء الثاني، فيتعلق بصحة وجواز اتفاق الأطراف الذي يُقام بعد المطالبة. ومفاده إما حرمان المدعي من حق الاختيار بين الأماكن المذكورة، وإجباره على إقامة الدعوى في مكان معين، وإما تعيين مكان مختلف عن هذه الأماكن⁽²⁾. وهو ما يستفاد من الفقرة الثالثة من المادة 26⁽³⁾. مردّ جواز هذا الاتفاق، أنه معلق على شرط واقف وهو أن يعقد بعد نشوء النزاع أو المطالبة، ومن ثم فلا شبهة في وقوع الضغط من الطرف القوي وإرهاق الطرف الضعيف⁽⁴⁾.

الضابط الثالث: ويتعلق بمنع تعدد الدعاوى، حيث تحظر الفقرة 4/أ من المادة 26 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط على المدعي إقامة دعوى جديدة ضد متعهد النقل متعدد الوسائط نفسه أي بين نفس الطرفين، استناداً إلى نفس الأسباب أمام محكمة دولة أخرى - حتى ولو كانت مختصة بنظر الدعوى - غير المحكمة التي تنظر النزاع أو أصدرت حكماً فيه⁽⁵⁾.

(1) وهو ما ذهب إليه اتفاقية هامبورج بمقتضى الفقرة 3 من المادة 21.

(2) نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 557.

(3) المادة 26 فقرة 3 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط: "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) فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 242.

(5) المادة 26 فقرة 4 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط: "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"، ويقابلها المادة 21 فقرة 4 من اتفاقية هامبورج وهو ما ذهب إليه اتفاقية CMR 2/31 في المادة 56 فقرة 2 من COTIF-CIM. والمادة 46 من تعديل 1999 فجاء نصهما كالآتي: "فيما يتعلق بالمطالبة المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة متى تكون الدعوى قيد النظر أمام محكمة مختصة بموجب تلك الفقرة، أو متى تكون هذه المحكمة قد أصدرت حكماً فيما يتعلق بمثل هذه المطالبة، لا تقام دعوى جديدة من نفس الأطراف للأسباب نفسها إلا متى يكون حكم المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى الأولى غير قابلة للتنفيذ في البلد الذي ترقع فيه الدعوى الجديدة."

مع ذلك، أوردت نفس الفقرة 4/أ استثناءً يعطي للمدعي الحق في إقامة دعوى جديدة أمام محكمة مختصة، إذا تبين له أن الحكم الذي أصدرته المحكمة أو الذي ستصدره، غير قابل للتنفيذ فيها.

تجدر الإشارة إلى أنه لا يعد بمثابة إقامة دعوى جديدة، التدابير والإجراءات التي يوجب اتخاذها بغرض التنفيذ، قانون الدولة المراد تنفيذ الحكم فيها. حتى ولو كان ضمن هذه الإجراءات إقامة دعوى لتمكين المدعي من التنفيذ⁽¹⁾. كما لا تعتبر دعوى جديدة نقل الدعوى من محكمة إلى أخرى في نفس الدولة المقامة فيها⁽²⁾.

الفقرة الثانية: الولاية القضائية في قواعد روتردام:

اتفاقية روتردام من جهتها نظمت كيفية اللجوء إلى المحاكم المختصة برفع دعاوى مسؤولية الناقل أمامها⁽³⁾، وذلك بمقتضى المادة 66⁽⁴⁾ التي منحت حق الخيار للمدعي بين إحدى المحاكم المحددة على سبيل الحصر، أو محكمة متفق عليها بين الأطراف.

(1) سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 235.

أما اتفاقية CMR فتذهب من خلال المادة 3/31 إلى أنه عندما يصبح الحكم الصادر من محكمة في إحدى البلدان المتعاقدة في أي دعوى من النوع المشار إليه في الفقرة 1 من هذه المادة قابلاً للتنفيذ في ذلك البلد، يصبح قابلاً للتنفيذ أيضاً في كل الدول المتعاقدة الأخرى طالما تستوفي الشكليات المطلوبة في البلد المعني، ولا تسمح هذه الإشكاليات بإعادة فتح باب المرافعة.

(2) المادة 26 فقرة 4/ب من اتفاقية النقل متعدد الوسائط، في حين أن المادة 21 فقرة 4 من اتفاقية هامبورج لا تشترط نقل الدعوى إلى محكمة أخرى في نفس الدولة، وإنما لا تعتبرها دعوى جديدة سواء نقلت الدعوى إلى محكمة أخرى تقع في نفس البلد أو إلى محكمة في بلد آخر.

(3) لم تقتصر المادة على تنظيم الاختصاص القضائي بشأن دعوى المسؤولية، وإنما كافة الدعاوى أو النزاعات التي تنار بصدد تنفيذ عقد النقل الخاضع لأحكام اتفاقية روتردام.

(4) المادة 66 من قواعد روتردام: "إذا لم يتضمن عقد النقل اتفاقاً بشأن اختيار حصري للمحكمة يمثل لأحكام المادة 67 أو المادة 72. حق للمدعي أن يرفع دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل:

أ- أمام محكمة مختصة يقع ضمن نطاق ولايتها إحدى الأماكن التالية: (1) مقر الناقل أو (2) مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو

(3) مكان التسليم المتفق عليه في عقد النقل أو (4) الميناء التي تحمل فيه البضائع من السفينة في النهاية أو:

ب- أمام محكمة أو محاكم مختصة يعينها اتفاق مبرم بين الشاحن والناقل لغرض البت فيما قد ينشأ بمقتضى هذه الاتفاقية من مطالبات اتجاه الناقل".

أ- المحكمة المختصة المحددة قانوناً:

بالنسبة للمحاكم المختصة⁽¹⁾ الحصرية الواردة في المادة 66، فهي إحدى المحاكم التي يقع في نطاق ولايتها إحدى الأماكن التالية:

1- مقر الناقل، والمقصود بالمقر وفقاً للفقرة 29 من المادة 1 من المعاهدة، المكان الذي يوجد فيه المقر القانوني أو مكان التأسيس أو المكتب المسجل المركزي، أيها كان منطبقاً. أو الإدارة المركزية أو مكان العمل الرئيسي لشركة أو شخص اعتباري آخر أو اتحاد أشخاص طبيعيين أو اعتباريين. وإما المكان الذي يوجد فيه محل الإقامة المعتاد لشخص طبيعي.

2- مكان تسلّم أو تسليم البضائع المتفق عليه في عقد النقل.

3- مكان أول ميناء شحن تحمّل فيه البضائع على السفينة، أو آخر ميناء تفرع فيه البضائع من السفينة، وذلك في حالة نقل متعدد الوسائط تكون مرحلته الأولى بحرية ثم تليها مرحلة برية، لتكون الوساطة الثالثة بحرية.

ب- المحكمة المختصة بموجب الاتفاق:

نصت قواعد روتردام على خيار آخر إضافة إلى المحاكم المحددة بصورة حصرية في المادة 66. وهو رفع الدعوى ضد الناقل أمام المحكمة المتفق على أن تقوم بالنظر في النزاع على ألا يحرم المدعي من الخيارات الأخرى، إذ لا يجوز إلزامه بالمحكمة المتفق عليها، وأي اتفاق من هذا القبيل يعتبر باطلاً لمخالفته أحكام الاتفاقية⁽²⁾.

مع ذلك هناك حالتان تكون فيهما المحكمة المتفق على رفع النزاع أمامها ملزمة ومختصة بصفة حصرية. تتعلق الحالة الأولى بالاتفاق على محكمة مختصة حصرياً قبل نشوء النزاع، وتتعلق الحالة الثانية في اتفاق مماثل بعد نشوء النزاع.

(1) المقصود بالمحكمة المختصة طبقاً لقواعد روتردام: المحكمة التي توجد في دولة متعاقدة ويجوز لها، وفقاً لقواعد التوزيع الداخلي

للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، أن تمارس ولاية على النزاع، وهذا طبقاً للفقرة 30 من المادة الأولى من الاتفاقية.

(2) Wei Hou, op-cité, p 230, n° 388.

1- المحكمة المختصة باتفاق سابق للنزاع:

تعتبر قواعد روتردام أن المحكمة المتفق على اختصاصها قبل نشوء النزاع للبت في النزاع، قد تكون حصرية متى روعيت الشروط التالية⁽¹⁾:

- أن يرد الاتفاق على المحكمة في عقد كمي يبين بوضوح إسمي الطرفين وعناوينهما، وهو اتفاق يتناسب مع طبيعة العقد الكمي الذي يتمتع أطرافه بقدر كبير من الحرية التعاقدية. مما يسمح لهم بالخروج على أحكام المعاهدة فيما يتعلق بالحقوق والالتزامات والمسؤوليات التي تفرضها الاتفاقية⁽²⁾، بما في ذلك التفاوض والاتفاق على حرية المحكمة المختصة بالفصل في النزاع.

ويشترط أن يتضمن العقد الكمي ما يفيد أنه جرى التفاوض بين الناقل والمرسل على الاتفاق الذي يحصر النزاعات بمحكمة مختصة، أو أن يتضمن بيانا واضحا بأن هناك اتفاق على اختيار حصري للمحكمة تخرج عن نطاق أحكام الاتفاقية. مع تحديد باب العقد الكمي الذي يحتويه الاتفاق، وكذا تسمية محاكم إحدى الدول المنضمة إلى المعاهدة لتكون مختصة في الفصل في النزاع. وعندئذ تكون كافة محاكم الدولة المسماة المتعاقدة مختصة لتلقي دعوى المرسل ضد الناقل وفق التنظيم الإجرائي للاختصاص فيها. أو أن يتم تسمية محكمة أو أكثر من محكمة لإحدى الدول المنضمة إلى اتفاقية روتردام، فتكون هذه المحكمة أو المحاكم المحددة مسبقا هي فقط صاحبة الولاية القضائية.

هذه الشروط قائمة على نص الفقرة 2 من المادة 80 من قواعد روتردام، التي تشترط حتى يكون الخروج عن الاتفاقية ملزما أن يجري التفاوض على العقد الكمي بصورة منفردة. أو أن يتضمن العقد بيانا واضحا بأنه يخرج عن الاتفاقية، بالإضافة إلى شرط مهم آخر وهو ألا يُدرج الخروج عن الإتفاقية في عقد إذعان غير خاضع للتفاوض. إلا أن الفرق بين المادة 67 فقرة 1 والمادة 80 فقرة 2، أن المادة 67 فقرة 1 لا

(1) المادة 67 فقرة 1 من قواعد روتردام.

(2) المادة 80 فقرة 1 من قواعد روتردام.

تستثني عقود الإذعان، بمعنى أنه إذا كان العقد الكمي عقد إذعان فإن شرط الاختصاص الحصري يكون ملزماً مادام قد تم الإشارة إلى هذا الشرط صراحة⁽¹⁾.

مثل هذا الاتفاق لا يكون ملزماً إلا لأطراف العقد الكمي، أما غير الأطراف كالناقل الفعلي مثلاً فلا يكون اتفاق حصر الاختصاص ملزماً لهم إلا بتوافر جملة من الشروط⁽²⁾، تتمثل في:

1- أن تكون المحكمة المتفق عليها واقعة في إحدى الأماكن التالية: مقر الناقل، مكان التسليم والتسليم المتفق عليه، أول ميناء شحن تحمل فيه البضائع على السفينة أو آخر ميناء تفرع فيه البضائع من السفينة.

2- أن يكون اتفاق اختيار المحكمة الحصري وارداً في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني.

3- أن يبلغ هذا الشخص الغير طرف في العقد الكمي على وجه واضح وكاف وبوقت مناسب بالمحكمة التي ترفع فيها الدعوى وبخصيتها، كتبليغ الناقل الفعلي الذي يتعاقد مع الناقل لتنفيذ عملية نقل إحدى الشحنات، قبل إبرام العقد، أو أثناء التعاقد أن ثمة محكمة حصرية تختص بالفصل في النزاعات الناشئة عن تنفيذ العقد الكمي، حتى تتاح له فرصة قبول الاتفاق أو رفضه. وبالتالي الاستفادة من الخيارات المتاحة له في المعاهدة⁽³⁾.

4- أن يكون القانون الوطني للدولة المختارة الواقع فيها المحكمة أو المحاكم المتفق عليها، يجيز إلزام شخص غير طرف بالعقد الكمي بالاتفاق على الاختصاص الحصري للمحكمة.

2- المحكمة المختصة باتفاق لاحق للنزاع:

بعد نشوء النزاع، يجوز لأطراف عقد النقل الاتفاق على تسوية نزاعهما أمام أي محكمة مختصة يقومان باختيارها، مادامت متواجدة في دولة منضمة إلى معاهدة

(1) Wei Hou, op-cité, p 231, n° 390.

(2) طبقاً للفقرة 2 من المادة 67 من قواعد روتردام.

(3) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 427.

روتردام⁽¹⁾. دون أن يكون في ذلك مساس بحق المرسل في اختيار المحاكم المتاحة له، وذلك لانتفاء عنصر ضغط الناقل، وخضوع المرسل لشروطه. فإذا امتثل المدعى عليه أمام هذه المحكمة، دون أن يطعن في ولايتها وفقا لقواعد التوزيع الداخلي للاختصاصات بين محاكم تلك الدولة، كان لهذه المحكمة المختصة الولاية القضائية على النزاع⁽²⁾.

إذا تم رفع دعوى المسؤولية الناتجة عن ضرر يصيب البضائع على الطرف المنفذ البحري، الذي يعهد إليه الناقل بتنفيذ الالتزامات الواقعة على هذا الأخير في الفترة الممتدة بين وصول البضائع إلى ميناء الشحن، حتى مغادرة السفينة ميناء التفريغ من استلام وشحن، وتفريغ للحاويات وتسليم، وذلك نتيجة إخلال الطرف المنفذ البحري بواجباته. كانت المحكمة المختصة هي المحكمة التي يقع ضمن نطاق ولايتها إما:

1- مقر الطرف المنفذ البحري، وفقا لتعريفه في المادة الأولى من المعاهدة في فقرتها 29 السابق الإشارة إليها.

2- ميناء الشحن الذي يتسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع، أو ميناء التفريغ الذي يسلم فيه هذا الأخير البضائع، أو الميناء الذي يقوم فيه بأنشطة تتعلق بالبضائع في غير مينائي الشحن والتفريغ، كميناء إعادة الشحن مثلا⁽³⁾.

عليه فإن أي دعوى قضائية مرفوعة ضد الناقل أو الطرف المنفذ البحري بمقتضى اتفاقية روتردام، يجب أن تكون مختصة وفق الولاية المحددة في المادة 66 و68 من الاتفاقية. وإلا تم رفضها وذلك لعدم وجود أسس إضافية للولاية القضائية⁽⁴⁾.

إلا أن الاتفاقية لا تمنع من اتخاذ تدابير وقائية أو مؤقتة أو تنفيذية كوضع الأختام وتوقيع الحجز الاحتياطي والتنفيذي على أموال الناقل أو الطرف المنفذ البحري أمام

(1) وهذا وفقا لتعريف مصطلح المحكمة المختصة في الفقرة 30 من المادة 1 السابق الذكر.

(2) المادة 82 من قواعد روتردام.

(3) المادة 68 من قواعد روتردام.

(4) المادة 69 من قواعد روتردام: "رهننا بأحكام المادتين 71 و72، لا يجوز رفع أي دعوى قضائية بمقتضى هذه الاتفاقية على الناقل أو الطرف المنفذ البحري أمام محكمة ليست مسماة بمقتضى المادة 66 أو المادة 68".

محكمة غير مختصة. المهم أن هذه المحكمة التي تتخذ فيها التدابير لا تقوم بالفصل في الدعوى، إلا إذا كانت مختصة وفقا للشروط الواردة في الاتفاقية، أو يوجد اتفاقية دولة نافذة في تلك الدولة التي تتخذ فيها التدابير، تنص على اختصاصها بالفصل في الدعوى⁽¹⁾.

قد يحصل أن ترفع دعوى واحدة ناشئة عن حدث واحد على الناقل والطرف المنفذ البحري بنفس الوقت. حينئذ تكون المحكمة المختصة هي إحدى المحاكم الواردة في المادة 66 حسب اختيار المدعي، أو إحدى المحاكم الواردة في المادة 68. وإن لم تكن هذه المحاكم متاحة، يجوز رفع الدعوى أمام المحكمة المختصة التي يقع ضمن نطاق ولايتها الميناء الذي يتسلم فيه الطرف المنفذ البحري البضائع أو الميناء الذي يقوم فيه الطرف المنفذ البحري بأنشطة تتعلق بالبضائع.

مع ذلك لا يجوز ضم هذه الدعاوى بهذه الطريقة، إذا تم الاتفاق بين أطراف عقد النقل على حل النزاع أمام محكمة مختصة حصريا وفق الشروط الواردة في المادة 67 أو 82 من الاتفاقية⁽²⁾.

وتطبيقا للفقرة 2 من المادة 71 فإن الناقل أو الطرف المنفذ البحري الذي يرفع دعوى يلتمس فيها إعلانا بعدم المسؤولية، أو أي إجراء يحرم بموجبه شخصا من حقه باختيار إحدى المحاكم الواردة في المادة 66 أو 68، يجوز له أن يسحب هذه الدعوى، إذا طلب المدعي ذلك، وكان هذا الأخير قد اختار إحدى المحاكم المسماة بالمادة 66 أو 68 أيها كانت متوافرة، وكان بالإمكان رفع الدعوى أمامها مجددا. في هذه الحالة أيضا يعتبر نقل الدعوى غير جائز، إذا تم الاتفاق على اختيار محكمة حصرية ملزمة وفق شروط المادة 68 أو 72 من المعاهدة.

(1) المادة 70 من قواعد روتردام.

(2) المادة 71 فقرة 1 من قواعد روتردام.

تبقى مسألة نفاذ الأحكام الصادرة عن المحكمة المختصة، فإذا رغب المدعي الذي صدر حكم لمصلحته في مواجهة الناقل، تنفيذ هذا الحكم في دولة منضمة إلى المعاهدة غير الدولة التي أصدر فيها الحكم، فلا بد من الاعتراف بالحكم أولاً. وعملاً بالمادة 73 فقرة 1 من المعاهدة، فإن القرارات الصادرة عن المحاكم المختصة في إحدى الدول المنضمة إلى المعاهدة الفاصلة في دعاوى المسؤولية بمقتضى هذه الاتفاقية، يعترف بها في دول متعاقدة أخرى وفق الإجراءات القانونية المتبعة فيها، وتنفذ أيضاً وفق تلك الإجراءات. شرط أن تكون كلتا الدولتان قد أصدرتا إعلاناً تلزم بموجبه نفسها بالفصل المتعلق بالولاية القضائية.

وهذا طبقاً للمادة 74، ذلك أن هذا الفصل -الاختصاص القضائي- ليس من النظام العام، وغير ملزم للدول المصادقة على المعاهدة إلا إذا قامت هذه الدولة بالإعلان عن ذلك وهو ما يسمى: le système de l'opting in⁽¹⁾.

ويجوز للمحكمة التي رفع أمر اعتراف أو تنفيذ القرار أمامها أن ترفض الاعتراف أو التنفيذ استناداً إلى أسباب واردة في قانون الدولة الموجودة فيه⁽²⁾.

الفرع الثاني: التحكيم

أصبح الخصوم في منازعات التجارة الدولية والنقل، يفضلون اللجوء إلى التحكيم لحل هذه النزاعات عوض اتخاذ إجراءات التقاضي أمام المحاكم العادية، فهو بذلك إحدى الوسائل البديلة عن القضاء دون أن يعتبر انتقاصاً من سيادة أو هيبة المحاكم. لذا سنتناول اتفاق التحكيم في اتفاقيات النقل متعدد الوسائط، ثم إجراءاته وفق قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري 09/08.

⁽¹⁾ P.Delbecque, la convention sur les contrats internationaux de transport de marchandise effectué entièrement ou partiellement par mer, DMF 04-2009, n° 702-5.

⁽²⁾ المادة 73 فقرة 2 من اتفاقية روتردام.

الفقرة الأولى: التحكيم في اتفاقيات النقل متعدد الوسائط "جنيف وروتterdam":

التحكيم التجاري الدولي هو اتفاق بين طرفين في علاقة دولية خاصة، يلتزمان بمقتضاه بالتزول عن حقهما في اللجوء إلى القضاء العادي مع التزامهما بطرح نزاعهما القائمة أو المستقبلية على فرد أو أفراد ليقضوا فيهما بحكم ملزما لهما⁽¹⁾. لما يهيئه التحكيم من مزايا جمة أهمها السرية وسرعة الإجراءات. ناهيك عن كفاءة المحكمين، إذ يتطلب الأمر خبرات ليس فقط لحل النزاع، وإنما خبرات علمية وفنية في مجال النقل والتجارة الدولية تمكن المحكم من حسم المنازعة على نحو أعجل مما قد يستغرقه القضاء العادي⁽²⁾. فيحقق التحكيم بذلك عدالة خاصة مبسطة وميسرة.

تماشيا مع رؤية توحد التشريع الدولي ودعم نظام التحكيم التجاري الدولي وتطويره، أدرج المشرع الجزائري قواعد التحكيم في صورته الحديثة في القانون رقم 09-08 المتعلق بالإجراءات المدنية والإدارية في فصل خاص بالطرق البديلة لحل المنازعات⁽³⁾. معتبرا التحكيم الدولي أنه التحكيم الذي يخص النزاعات المتعلقة بالمصالح الاقتصادية لدولتين على الأقل⁽⁴⁾. فاعتمد بذلك على معيار تعدد الاستثمارات الدولية، بحيث يكون التحكيم دوليا حين يكون أحد طرفيه منتم إلى المصالح الاقتصادية للدولة الجزائرية، بينما ينتمي الطرف الآخر إلى المصالح الاقتصادية لدولة أخرى⁽⁵⁾.

(1) أسامة أحمد الحواري، القواعد القانونية التي يطبقها المحكم على موضوعات المنازعات الدولية الخاصة، الطبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 29.

(2) المرجع السابق، ص 47، وما بعدها.

(3) الكتاب الخامس، المادة 990 حيث ينص على الأحكام الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي في المواد 1039 إلى 1061 وذلك بعد أن كان التحكيم منظما بداية بموجب قانون الإجراءات المدنية، رقم 66-154 لـ 1966/06/08 ثم المرسوم التشريعي رقم 93-09 المؤرخ فغي 1993/04/25 لـ 1993/04/25 المعدل والمتمم لقانون الإجراءات المدنية الذي تضمن أحكاما خاصة بالتحكيم التجاري الدولي خاصة بعد انضمام الجزائر إلى اتفاقية نيويورك المتعلقة باعتماد القرارات التحكيمية الأجنبية وتنفيذها بموجب المرسوم 88-233 المؤرخ في 1988/11/5.

(4) المادة 1039 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

(5) عبد الحميد الأحمد، قانون التحكيم الجزائري الجديد، مجلة المحكمة العليا، عدد خاص باليومين الدراسي عن الطرق البديلة لحل النزاعات: الصلح، الوساطة والتحكيم، 15 و16 جوان 2008، ص 24.

من ثم فإن التحكيم الدولي لا يتعلق ولا يرتبط بدولة واحدة، سواء كان ذلك من حيث طبيعة النزاع أو من حيث أشخاصه أو المحكمين أو حتى من حيث مكانه وإجراءاته. فالمعيار مستمد من موضوع النزاع لإضفاء صفة الدولية على التحكيم، بمعنى انتقال بضائع عبر حدود الدول⁽¹⁾.

قد يكون اتفاق التحكيم منصوصاً عليه في عقد النقل الدولي فيسمى "بشرط التحكيم". عندئذ يرد التحكيم على أي نزاع يحدث في المستقبل، فلا ينصب على نزاع معين. إلا أنه لا يوجد ما يمنع من ورود هذا الشرط أيضاً في عقد لاحق قبل نشوء أي نزاع. أما إذا تم الاتفاق على التحكيم بعد قيام النزاع، فيسمى في هذه الحالة "مشاركة التحكيم"⁽²⁾.

كما قد يكون التحكيم في منازعات النقل الدولي مؤسسي Arbitrage institutionnel أو تحكيم حر: Arbitrage ad hoc. حيث يقصد بالاتفاق المؤسسي التحكيم الذي يتفق فيها الأطراف على إحالة المنازعات أمام إحدى مؤسسات التحكيم الدائمة مثل غرفة التحكيم البحري بباريس ومحكمة تحكيم غرفة التجارة الدولية. أما التحكيم الحر فهو الذي يتم بعيداً عن مؤسسات التحكيم البحري، إذ يقوم الأطراف على إدارة تنظيم التحكيم بأنفسهم ويتفقون على تشكيل هيئة التحكيم وعلى كافة القواعد المطبقة على إجراءات التحكيم، وعلى اختيار مكانه والقانون المطبق على موضوع النزاع⁽³⁾.

فيما يتعلق بالنقل متعدد الوسائط قد تطرح النزاعات الناشئة عنه عدة احتمالات للعملية التحكيمية. فإذا أصاب البضائع هلاك أو تلف فإن النزاع قد ينشأ إما:

(1) عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 360.

(2) أسامة أحمد الحواري، المرجع السابق، ص 77 وتنص المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية في فقرتها الأولى، "تسري اتفاقية التحكيم على النزاعات القائمة والمستقبلية".

(3) عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007، ص 53 وما بعدها.

- بين صاحب البضاعة ومتعهد النقل متعدد الوسائط، حينئذ يُحلّ النزاع تحكيمياً عن طريق إدخال شرط التحكيم في سند النقل متعدد الوسائط.

- وإما بين متعهد النقل متعدد الوسائط والمتعاقد من الباطن "الناقل"، فيحلّ النزاع عن طريق إدخال شرط التحكيم في العقد المنفصل بين المتعهد والمتعاقد الفرعي، وعندئذ يكون هذا التحكيم مستقل تماماً عن التحكيم بين صاحب البضاعة ومتعهد النقل⁽¹⁾.

كانت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 قد تعاملت مع التحكيم من خلال نص المادة 27. فاشتطت في فقرتها الأولى أن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً⁽²⁾، حتى يكون بمثابة تعبير صريح عن أن إرادة الأطراف قد اتجهت بالفعل إلى اللجوء إلى التحكيم وهو ما تبناه المشرع الجزائري من خلال المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽³⁾ في فقرتها 02 تحت طائلة البطلان. إلا أنه يقبل أي وسيلة اتصال أخرى تميز الإثبات بالكتابة بما فيها الفاكس والبريد الإلكتروني⁽⁴⁾، مما يدعم التعامل بسندات النقل الإلكترونية وإدراج شرط التحكيم في هذه السندات⁽⁵⁾.

وقد حددت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 بموجب الفقرة 2 من المادة 27 مكان التحكيم وفقاً لاختيار المدعي في إحدى جهات الاختصاص القضائي المشار إليها في المادة 26 وهي:

(1) عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص 658.

(2) المادة 1/27 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط: "مع مراعاة أحكام هذه المادة، يجوز للطرفين النص باتفاق مثبت كتابة على أنه يحال إلى التحكيم أي نزاع فيما يتعلق بنقل دولي متعدد الوسائط". ويقابلها المادة 22 من اتفاقية هامبورج، والمادة 34 فقرة 1 من اتفاقية مونتريال.

(3) المادة 1040 فقرة 2 من ق.إ.م.إ.ج: "يجب من حيث الشكل وتحت طائلة البطلان، أن تبرم اتفاقية التحكيم كتابة، أو بأنه وسيلة اتصال أخرى تميز الإثبات بالكتابة".

(4) عبد الحميد الأحمد، المرجع السابق، ص 28.

(5) يشترط قانون لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي "اليونسترال" CNUDCI للتحكيم التجاري الدولي في صيغته المعدلة لـ 2006 في المادة 7 الفقرة 2 أن يكون اتفاق التحكيم مكتوباً، وتضيف الفقرة 4 أن اتفاق التحكيم يستوفي شرط الكتابة متى كان خطاباً إلكترونياً إذا كانت المعلومات فيه متاحة بحيث يمكن الرجوع إليها لاحقاً. في حين أن القانون الفرنسي حول التحكيم الداخلي والدولي المعدل بموجب المرسوم رقم 48-2011 الصادر بتاريخ 11 يناير 2011، ينص بموجب المادة 1507 أن اتفاق التحكيم الدولي لا يخضع لأي شرط شكلي.

- مكان في دولة يقع في أراضيها مكان العمل الرئيسي للمدعى عليه، وإن لم يكن له مكان عمل رئيسي، فمكان سكنه الاعتيادي، أو
 - مكان في دولة يقع في أراضيها مكان إبرام عقد النقل متعدد الوسائط، بشرط أن يكون للمدعى عليه فيه مكان عمل أو فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريق أي منها، أو
 - مكان في دولة يقع في أراضيها مكان أخذ البضاعة في العهدة من أجل النقل متعدد الوسائط، أو مكان التسليم، أو
 - أي مكان آخر يسمى لهذا الغرض في شرط التحكيم أو اتفاق التحكيم⁽¹⁾.
- لتضع الاتفاقية بعد ذلك -على غرار اتفاقية هامبورج ومونتريال- القيد المتمثل في تطبيق هيئة التحكيم أحكام الاتفاقية على موضوع النزاع، وأي نص مخالف يعد باطلا⁽²⁾.
- وذلك بالمخالفة للممارسات التحكيمية، فإعمالا بمبدأ استقلالية اتفاق التحكيم، قد يخضع اتفاق التحكيم لنظام قانوني يختلف في طبيعته وفي مصادره عن ذلك الذي يحكم العقد إذا يجوز للأطراف اختيار قانون معين يحكم العقد وآخر يحكم اتفاق التحكيم⁽³⁾.
- وهو ما كرسه المشرع الجزائري بموجب المادة 1040 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية عندما ترك الحرية المطلقة للأطراف وللمحكمين في اختيار القانون الذي يحكم اتفاق التحكيم⁽⁴⁾، بحيث يفلت هذا الاتفاق من القوانين الوطنية، وهذا تكريسا لمبدأ استقلالية اتفاق التحكيم⁽⁵⁾.

(1) وهو خيار مماثل للاختصاص القضائي الذي منحه اتفاقية هامبورج للمدعي بموجب المادة 21، واتفاقية مونتريال لـ 1999 بموجب المادة 34.

(2) المادة 27 فقرة 3 و4 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(3) نور الدين بوكلي، دور وأهمية اتفاقية التحكيم في العقود التجارية الدولية، "في القانون الجزائري والقوانين العربية"، مجلة المحكمة العليا عدد خاص باليومين الدراسيين عن الطرق البديلة لحل النزاعات: 15 و16 جوان 2008، ص 298.

(4) المادة 1040 فقرة 2 من ق.إ.م.إ.ج: "تكون اتفاقية التحكيم صحيحة من حيث الموضوع، إذا استجابت للشروط التي يضعها إما القانون الذي اتفق الأطراف على اختياره أو القانون المنظم لموضوع النزاع والقانون الذي يراه المحكم ملائما".

(5) نور الدين بوكلي، المرجع السابق، ص 301.

هذه القيود الجغرافية والقانونية، اشترطتها الاتفاقية في حالة اتفاق التحكيم السابق لنشوء النزاع، أما إذا تعلق الأمر بمشارطة التحكيم أي اتفاق التحكيم اللاحق لنشوء النزاع فلا محل لهذه القيود.

قواعد روتردام بدورها، وتكريسا للهدف المنشود من الاتفاقية المتمثل في إيجاد توازن بين مصالح متعهدي النقل والمرسلين، تعرضت في المادة 75 الفقرة 2 إلى الأماكن التي يجوز للمدعي "المحتكم" أن يختار من بينها المكان الذي تُباشر فيه إجراءات التحكيم أو مقر التحكيم، وذلك على منوال ما جاء في المادة 66 بخصوص الاختصاص القضائي. لتكون الأماكن المحتملة لإجراء التحكيم هي: مقر الناقل، مكان الإستلام المتفق عليه أو ميناء الشحن، مكان التسليم المتفق عليه أو ميناء التفريغ، إضافة إلى المكان المتفق عليه بين أطراف العقد.

أما إذا كان الاتفاق المحدد لمكان التحكيم واردا في عقد نقل كمي، فهو اتفاق ملزم لأطرافه الأصليين الموقعين عليه من توافرت الشروط التالية⁽¹⁾:

- أن يحدد العقد الكمي بوضوح أسماء أطرافه وعناوينهم.
- أن يكون قد جرى التفاوض عليه بصفة خاصة أو يتضمن بيانا واضحا أن هناك اتفاق تحكيم مع تحديد الباب الذي ينص على الاتفاق في العقد الكمي.
- تطرقت الاتفاقية هنا أيضا، إلى مسألة امتداد اتفاق التحكيم للغير أي لأشخاص غير أطراف في عقد النقل الكمي متى توافرت الشروط التالية:

- وقوع مكان التحكيم في إحدى الأماكن التي يجوز أن يختارها المدعي.
- أن يتصل بعلم الغير وجود هذا الاتفاق.
- أن يكون القانون المطبق يسمح بأن يكون ذلك الشخص ملزما باتفاق التحكيم⁽²⁾.

(1) المادة 75 فقرة 3 من اتفاقية روتردام.

(2) الملاحظ أن الاتفاقية لا تشترط في مكان التحكيم الملزم عندما يتعلق الأمر بعقد كمي، أن يتم في إحدى الدول المنضمة إلى المعاهدة، بينما في الاختصاص القضائي يجب أن تكون المحكمة الحصرية المتفق عليها تقع في إحدى الدول المنضمة إلى المعاهدة.

وإذا كانت الاتفاقية، تبطل كل اتفاق تحكيمي يحدد مكان إجراءات التحكيم مخالفة لما ورد في قواعدها، لتحل أحكام الاتفاقية محله. فإنها تستثني اتفاق التحكيم اللاحق لنشوء النزاع، حيث يتم تسويته في أي مكان يرتئيه الأطراف، سواء اتفقوا على تطبيق قواعد روتردام أو غيرها من القواعد⁽¹⁾.

جدير بالذكر أن قواعد روتردام تستبعد من نطاق تطبيقها في النقل الملاحى المنتظم الحالة التي يقوم فيها متعهد النقل بحجز حيز على السفينة لنقل الحاويات، ويصدر في سبيل ذلك سند نقل⁽²⁾. وذلك لما يتم من تفاوض على شروط العقد بين أطرافه بحرية، مثلها مثل العقود الكمية، بما في ذلك تحديد مكان التحكيم وهيئة التحكيم والقانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم وعلى موضوع النزاع ... إلا أن هذا الاستبعاد لأحكام الاتفاقية يسري فقط في العلاقة بين الأطراف الأصليين الموقعين على عقد إيجار حيز على السفينة أي المالك ومتعهد النقل، بما فيها شرط التحكيم. في حين تنطبق الاتفاقية فيما بين متعهد النقل المستأجر والمرسل إليه الذي لم يكن طرفاً أصيلاً في مشاركة الإيجار⁽³⁾، وهذا تطبيقاً لنص المادة 7 من الاتفاقية.

أما بالنسبة إلى مشارطات الإيجار في النقل الملاحى غير المنتظم، فهي بمقتضى المادة 6 فقرة 2 من الاتفاقية مستبعدة كذلك من الخضوع للاتفاقية بالنسبة إلى أطرافها الأصليين. إلا أنه إعمالاً للمادة 7 من الاتفاقية⁽⁴⁾، يخضع لقواعد اتفاقية روتردام الخاصة بالتحكيم الاتفاق التحكيمي الوارد في مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني صادرين بمناسبة مشاركة إيجار أو أي عقد آخر باستخدام سفينة أو أي حيز عليها، والمطبق بين

(1) المادة 77 من قواعد روتردام.

(2) طبقاً للمادة 6 فقرة 1/أ وب.

(3) ميناس ختشاردوريان، قواعد التحكيم وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئياً بطريق البحر

2008، مجلة التحكيم العالمية، عدد 10، السنة الثالثة، أبريل 2011، لبنان، ص 95.

(4) المادة 07 من قواعد روتردام: "بصرف النظر عن أحكام المادة 06، تنطبق هذه الاتفاقية فيما بين الناقل والمرسل إليه أو الطرف المسيطر

أو الحائز الذي ليس طرفاً أصيلاً في مشاركة الاستئجار أو عقد نقل آخر مستبعد من نطاق تطبيق هذه الاتفاقية، بيد أن هذه الاتفاقية لا تنطبق فيما بين الطرفين الأصليين في عقد نقل مستبعد بمقتضى المادة 06".

متعهد النقل والمرسل إليه أو متعهد النقل والطرف المسيطر، أو متعهد النقل والحائز إذا كانوا هؤلاء (غير متعهد النقل) ليسوا أطرافاً أصليين في مشاركة الإيجار⁽¹⁾. ما لم يكن مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني يبين، هوية طرفي مشاركة الإيجار أو العقد الآخر المستبعد من نطاق تطبيق الاتفاقية، وتاريخ مشاركة الإيجار أو العقد الآخر، ويتضمن من خلال إشارة محدّدة البند الذي يحتوي على أحكام اتفاق التحكيم في مشاركة الإيجار أو العقد الآخر. أي يتضمن إحالة واضحة وصريحة إلى بند التحكيم الوارد في مشاركة الإيجار⁽²⁾.

وكانت اتفاقية هامبورج قد تعرضت إلى مسألة الإحالة⁽³⁾، معتبرة أن الاحتجاج بشرط التحكيم الوارد بمشاركة الإيجار على حامل سند الشحن، سيكون فقط إذا حدد ذلك السند بواسطة ملاحظة خاصة أي شرط واضح، أنه سيحتج على حامل السند بهذا الشرط التحكيمي. سواء تم إدراج شرط التحكيم صراحة أو إحالة سند الشحن إلى شروط مشاركة الإيجار المشتملة على شرط التحكيم⁽⁴⁾.

وإن كان القضاء الفرنسي اشترط في عدة مناسبات أن تكون الإحالة خاصة، أي أن يُذكر الاتفاق التحكيمي في سند الشحن، أو أن يرفق نص المشاركة بالسند. فقد ذهبت محكمة استئناف باريس في حكمها الصادر في دعوى السفينة (Aspillo) في 1985/06/4 إلى أن الإحالة البسيطة بطريقة عامة إلى نصوص وشروط وإعفاءات مشاركة الإيجار لا تكفي للقول بوجود قبول مؤكد لدى حامل سند الشحن بشرط التحكيم الوارد بالمشاركة، طالما أن هذا الشرط التحكيمي لم يكون منسوخاً بسند الشحن، ولم تكن مشاركة الإيجار مدمجة في هذا السند⁽⁵⁾.

(1) ميناس ختشاردوريان، المرجع السابق، ص 95.

(2) المادة 76 فقرة 2 من قواعد روتردام.

(3) المادة 22 فقرة 2 من اتفاقية هامبورج.

(4) عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 168.

(5) القرار مشار إليه لدى عبد الحميد محمد الحوسني، المرجع السابق، ص 149.

أما القضاء الجزائري، فذهب إلى أن الإشارة لعقد إيجار السفينة في وثيقة شحن تجعل المرسل إليه طرفاً في هذا العقد وله الحق في استعمال بند التحكيم المتواجد في عقد إيجار السفينة⁽¹⁾.

نوه في هذا المقام إلى نظام opting-in المطبق في التحكيم أيضاً، بموجب المادة 78 والمتمثل في ضرورة إعلان الدولة المنضمة إلى قواعد روتردام خضوعها للأحكام الخاصة بالتحكيم، حتى تكون ملزمة بها.

الفقرة الثانية: إجراءات التحكيم التجاري الدولي وفق قانون 09/08:

متى تم التحكيم في منازعة خاصة بالنقل متعدد الوسائط بالجزائر، وكانت القواعد الإجرائية التحكيمية المطبقة، هي المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽²⁾، فإن أولى المسائل التي تفصل فيها هيئة التحكيم هي مسألة اختصاصها من عدمه، وهو ما يعرف بمبدأ الاختصاص بالاختصاص⁽³⁾. حيث تقرر المادة 1044 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية⁽⁴⁾ الحرية الكاملة لهيئة التحكيم من أجل تقرير مدى اختصاصها، مما يؤدي إلى منح أقصى فعالية للتحكيم كوسيلة لفض المنازعات، فيكون الفصل في موضوع الاختصاص قبل الانتقال إلى الفصل في الموضوع، ما لم يكن الدفع

(1) المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف 439517 بتاريخ 2008/4/9، مجلة التحكيم اللبنانية، عدد 4، أكتوبر 2009: الاجتهاد القضائي الجزائري، ص 248.

(2) تنص المادة 1043 من ق.ا.م.إ.ج على خضوع القواعد الإجرائية الخاصة بالتحكيم لسلطان الإرادة، حيث يجوز للأطراف الاتفاق على الإجراءات الواجب اتباعها في الخصومة أو الاتفاق على خضوعها إلى قانون إجرائي معين. وإذا لم تنص الاتفاقية على ذلك، تتولى محكمة التحكيم ضبط الإجراءات عند الحاجة، مباشرة، أو استناداً إلى قانون أو نظام التحكيم: عبد الحميد الأحمد، المرجع السابق، ص 114.

(3) Compétence- Compétence : DMF 05- 2007 :n°681-4, C.Cass (Civ. 1ère) – 26 novembre 2006 – no 04-10384, « Principe « compétence-compétence » selon lequel il appartient à l'arbitre de statuer par priorité sur sa propre compétence. » .et n° 681-8 : Sentence Arbitrale 1121 du 25 juillet 2005 : « Principe de compétence-compétence. Le collège arbitral est compétent pour trancher sur sa propre compétence.... »

(4) المادة 1044 من ق.ا.م.إ.ج: "تفصل محكمة التحكيم في الاختصاص الخاص بها، ويجب إثارة الدفع بعدم الاختصاص قبل أي دفاع في الموضوع.

تفصل محكمة التحكيم في اختصاصها بحكم أولي، إلا إذا كان الدفع بعدم الاختصاص مرتبطاً بموضوع النزاع".

بعدم الاختصاص مرتبط بموضوع النزاع، حينئذ يمكن ضم الدفع بعدم الاختصاص إلى الموضوع⁽¹⁾.

عند تعرضها لموضوع الخصومة، تفصل هيئة التحكيم في النزاع وفق القانون الذي يحدده الأطراف تطبيقاً لمبدأ سلطان الإرادة، غير أنه في حالة ما إذا لم يقيم الأطراف بتحديد القانون الواجب التطبيق، تتدخل هيئة التحكيم من أجل اختياره وفقاً لقواعد القانون التي تراها ملائمة⁽²⁾. بذلك يؤكد المشرع الجزائري على تحرير هيئة التحكيم من الخضوع لنهج تنازع القوانين وإعطاء الأولوية لإرادة الأطراف والمحكمين⁽³⁾.

بعد أن تقوم الهيئة التحكيمية بالنظر في النزاع المعروض عليها ومعالجة حيثياته تصدر حكماً تحكيمياً مكتوباً، متضمناً بيانات حددها المادة 1028⁽⁴⁾، وعرضاً موجزاً لادعاءات الأطراف وأوجه دفاعهم ومسبباً⁽⁵⁾. بحيث يعتبر عدم التسبب سبباً لإبطال الحكم التحكيمي⁽⁶⁾.

لكي يدمج الحكم التحكيمي في النظام القانوني الجزائري، وجب أن يتم الاعتراف به، ولكي يصبح قابلاً للتنفيذ يجب أن تضي عليه الصبغة التنفيذية. فطبقاً

(1) وهو ما ذهبت إليه المادة 458 مكرر 07 من قانون الإجراءات المدنية القدم أنظر في ذلك: عليوش قربوع كمال، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 43 وما بعدها.

(2) المادة 1050 من ق.ا.م.إ.ج: "تفصل محكمة التحكيم في النزاع عملاً بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب هذا الاختيار، تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة".

(3) وكان المشرع الجزائري قد انتهج نفس الإتجاه بموجب المادة 458 مكرر 14 من قانون الإجراءات المدنية القدم: عليوش قربوع كمال، المرجع السابق، ص 54.

وهو ما أخذ به قانون اليونسترال للتحكيم التجاري الدولي بموجب المادة 28: "1- تفصل هيئة التحكيم في النزاع وفقاً لقواعد القانون التي يختارها الطرفان بوصفها واجبة التطبيق على موضوع النزاع، وأي اختيار لقانون دولة ما أو نظامها القانوني يجب أن يؤخذ أنه إشارة مباشرة إلى القانون الموضوعي لتلك الدولة وليس إلى قواعد الخاصة بتنازع القوانين، ما لم يتفق الطرفان صراحة على خلاف ذلك. 2- إذا لم يعين الطرفان أية قواعد، وجب على هيئة التحكيم أن تطبق القانون الذي تقرره قواعد تنازع القوانين التي ترى الهيئة أنها واجبة التطبيق...".

(4) المادة 1028 من ق.ا.م.إ.ج: "يتضمن الحكم التحكيمي البيانات الآتية:

1- اسم ولقب المحكم أو المحكمين، 2- تاريخ صدور الحكم، 3- مكان إصداره، 4- أسماء وألقاب الأطراف وموطن كل منهم وتسمية الأشخاص المعنوية ومقرها الاجتماعي، 5- أسماء وألقاب المحامين أو من ساعد الأطراف عند الاقتضاء."

(5) المادة 2/1027 من ق.ا.م.إ.ج.

(6) المادة 5/1056 من ق.ا.م.إ.ج.

للمادة 1051 من قانون الإجراءات المدنية الإدارية، يتم الاعتراف بالأحكام التحكيمية الدولية في الجزائر إذا ما توافر شرطان أساسيان هما:

- ضرورة قيام المتمسك بهذه الأحكام بإثبات صحة وجودها، ويتم بإثبات حكم التحكيم عن طريق تقديم الأصل مرفقا باتفاقية التحكيم، أو الاقتصار على تقديم نسخة عنهما تستوفيان شروط الصحة⁽¹⁾، تودع مباشرة بأمانة ضبط الجهة القضائية المختصة من الطرف الذي يهيمه التعجيل.

- أن يكون الاعتراف الممنوح لهذه الأحكام غير مخالف للنظام العام الجزائري⁽²⁾.
 باستيفاء هذه الشروط تصبح الأحكام التحكيمية قابلة للتنفيذ داخل الجزائر⁽³⁾. بحيث تكون المحكمة المختصة للنظر في الأمر بالتنفيذ مرتبط بمقر التحكيم. بمعنى إذا كان مقر التحكيم في الجزائر، فرئيس المحكمة التي صدر قرار التحكيم في دائرة اختصاصها هو المختص، أما إذا كان مقر التحكيم موجودا خارج الجزائر، فإن رئيس محكمة محل التنفيذ هو المختص⁽⁴⁾.

أما الطعن في الأمر القضائي المتعلق بالاعتراف أو التنفيذ سواء القاضي أو الرفض للحكم، فيتم بطريق الاستئناف. إلا أن استئناف الأمر القاضي بالاعتراف أو التنفيذ، لا يتم قبوله إلا إذا توافرت الحالات الآتية⁽⁵⁾.

- إذا فصلت محكمة التحكيم بدون اتفاق التحكيم أو بناء على اتفاقية باطلة أو كانت مدة الاتفاقية قد انقضت.

- إذا كان تشكيل محكمة التحكيم أو تعيين المحكم الوحيد مخالفا للقانون.

- إذا لم يراع مبدأ الوجاهية.

- إذا لم تُسبب محكمة التحكيم رأيها.

(1) وهو ما ذهبت إليه المادة 1052 من ق.إ.م.إ.ج.

(2) عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد ترجمة للمحاكمة العادلة، موفم للنشر، 2009، الجزائر، ص 431.

(3) المادة 1051 فقرة 2 من ق.إ.م.إ.ج.

(4) وهو ما ذهبت إليه المادة 458 مكرر 17 فقرة 2 من قانون الإجراءات المدنية القديم، عليوش قريوع كمال، المرجع السابق، ص 64.

(5) عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 431.

- إذا كان حكم التحكيم مخالفا للنظام العام الدولي⁽¹⁾.
عندئذ يتم رفع الاستئناف أمام المجلس القضائي الذي تتبعه المحكمة الفاصلة في أمر الاعتراف أو التنفيذ، خلال شهر واحد ابتداء من تاريخ التبليغ الرسمي لأمر رئيس المحكمة⁽²⁾.

إذا تعلق الأمر بالطعن ضد حكم التحكيم الصادر في الجزائر، فإن الوسيلة المتاحة طبقا للمادة 1058 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية هي الطعن بالبطلان، مادامت الحالات الواردة في المادة 1056 -السابقة الذكر- متوافرة.
إلا أن الأمر القضائي بتنفيذ الحكم التحكيمي غير قابل للطعن بالبطلان. أما الطعن ببطلان الحكم التحكيمي، فيترتب عليه بقوة القانون الطعن في الأمر بالتنفيذ. وفي حالة ما إذا كان قاضي التنفيذ لم يُصدر أمره بعد، تسحب منه الدعوى أي يتخلى عن الفصل⁽³⁾.

ويتم رفع الطعن بالبطلان في الحكم التحكيمي أمام المجلس القضائي الذي صدر الحكم في دائرة اختصاصه، على أن يقبل الطعن طبقا للمادة 1059 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ابتداء من تاريخ النطق بالحكم لمدة لا تتجاوز الشهر الواحد الذي تم فيه تبليغ الأمر القاضي بالتنفيذ⁽⁴⁾.
وهنا سواء تعلق الأمر بالقرارات الصادرة بالاستئناف أو بالطعن بالبطلان، فإنها قابلة للطعن بالنقض أمام المحكمة العليا⁽⁵⁾.

(1) المادة 1056 من ق.إ.م.إ.ج.

(2) المادة 1057 من ق.إ.م.إ.ج.

(3) وهذا طبقا للمادة 1059 من ق.إ.م.إ.ج. : عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 432.

(4) عبد السلام ذيب، المرجع السابق، ص 432.

(5) المادة 1061 من ق.إ.م.إ.ج.

خاتمة

خاتمة

لا ريب أن تتضمن خاتمة هذه الدراسة، استعراضاً لأهم ما أسفرت عليه من نتائج. على ضوءها تُقترح بعض التوصيات، لعل ذلك يساهم ولو بقدر ضئيل في حل الإشكالات القانونية المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط:

أولاً: إن الإتفاقيات الدولية الأحادية الواسطة، عندما تقبل استخدام وسائط نقل أخرى تنظر إلى النقل متعدد الوسائط من جانب الواسطة التي تنظمها فقط، أي من منظور محدود يؤدي بالضرورة إلى تنظيم مجزأ للنقل متعدد الوسائط لا تنظيم موحد.

ثانياً: سند الشحن المباشر الذي يصدره الناقل البحري بمقتضى المادة 763 من القانون البحري الجزائري، لا يقوم بدور سند النقل متعدد الوسائط من الناحية القانونية لما يؤدي إليه من انقسام للمسؤولية، وكذلك نتيجة الشروط التي يضعها الناقل البحري بغية إعفائه من المسؤولية عن المراحل التي لا يقوم بتنفيذها باعتباره وكيلاً عن الناقلين اللاحقين في إصدار السند مما يحول دون تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط. ناهيك عما تؤدي إليه المسؤولية التضامنية للناقلين من تباين واختلاف في الأحكام القانونية المطبقة لاختلاف الوسائط.

ثالثاً: راعت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 مصالح الشاحنين عندما نصت على تطبيق القانون الوطني أو الإتفاقية الدولية للنقل التي تحكم مرحلة وقوع الضرر إذا كانت تنص على حدّ للتعويض أعلى من الحد الوارد في الإتفاقية.

رابعاً: إذا كانت قواعد الـ CNUCED/CCI قد نجحت في إرساء وثيقة عقدية للنقل متعدد الوسائط لحل إشكالية تعدد قوانين النقل وإرساء نظام قانوني واحد، إلا أنها لم تنجح في توحيد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، بحيث يبقى أساس مسؤولية متعهد النقل مرهوناً بمرحلة الضرر، ليتحدد فيما إذا قائماً على الخطأ المفترض أو

المسؤولية المفترضة "مرحلة بحرية أو نهرية" وعلى طبيعة الضرر، ليتقرر فيما إذا كان الخطأ واجب الإثبات "خطأ ملاحى، حريق"، أو مفترض.

خامسا: إن إصدار وثائق نقل متعددة في علاقة متعهد النقل متعدد الوسائط بالناقلين الفرعيين يعيق تحقيق وحدة سند النقل متعدد الوسائط، ويؤدي بالضرورة إلى تعدد الأنظمة القانونية حيث لا يظهر هذا السند إلا في العلاقة بين متعهد النقل والمرسل فيحل محل السندات الأخرى، مما يحقق فقط نوعا من الوحدة الخارجية.

سادسا: ما يعيق تكريس وحدة المسؤولية ووحدة النظام المطبق عليها هو تفاوت قيمة التعويض بين ما يدفعه متعهد النقل متعدد الوسائط للمرسل، وما يرجع به على الناقل الفعلي إما بالزيادة أو بالنقصان. لذا لم تستطع اتفاقية النقل متعدد الوسائط ل1980 توحيد نظام المسؤولية عند وضعها للحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به متعهد النقل، وإنما نصت على عدة أنظمة: حالي تحديد موضع الضرر من عدمه، وحالي وجود مرحلة بحرية من عدمها. من الصعب إذن تطبيق أحكام واحدة تتعلق بمسؤولية متعهد النقل على جميع مراحل نقل دولي متعدد الوسائط، تتنازع أحكام الإتفاقيات الدولية المختلفة لكل مرحلة من مراحل النقل

سابعا: إن أدوات التجارة الدولية وطرق تمويلها من بيوع دولية واعتمادات مستندية، سعت إلى مجاراة مقتضيات النقل متعدد الوسائط من خلال قواعد جديدة تقلل من المنازعات القانونية نتيجة تعدد وسائط النقل واختلاف نقاط التسلم والتسليم، ومن ثم النقاط التي تتحدد بها التزامات طرفي عقد البيع الدولي. باعتبار أن من بين عناصر هذا العقد هو تحديد الطرف المسؤول عن إبرام عقد النقل متعدد الوسائط. وكذا ضرورة قبول البنوك لسندات النقل متعدد الوسائط الموقعة من قبل منظمه من أجل فتح الإعتماد المستندي.

ثامنا: إن العلاقة التعاقدية بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط هي علاقة مستقلة ومتميزة عن العلاقة التعاقدية بين متعهدي النقل والناقلين الفعليين منفذي مراحل النقل

عبر الوسائط المختلفة، فينتج عن ذلك تطبيق اتفاقيات النقل أحادية الوسائط في العلاقة بين متعهد النقل والناقل في حين تطبق النصوص الداخلية الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل في العلاقة بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط.

تاسعا: بالرغم من أن الوكالة بالعمولة للنقل هي الأداة القانونية L'instrument juridique للنقل متعدد الوسائط، فإن الأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل الوارد في اتفاقيتي النقل متعدد الوسائط وقواعد روتردام يختلف عن الأساس الخاص بالوكيل بالعمولة للنقل، في حين أنهما يمارسان نفس النشاط عند تنظيم النقل من الباب إلى الباب.

عاشرا: بتطبيق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل على العلاقة بين متعهد النقل متعدد الوسائط والمرسل سيستفيد متعهد النقل حتما من حدود المسؤولية وحالات الإعفاء الواردة في اتفاقيات النقل الدولية، وذلك عند متابعته على أساس مسؤوليته عن فعل الناقلين التابعين له.

حادي عشر: إن قواعد روتردام هي تكريس لنشاط تنظيم النقل لا تنفيذه، من خلال نصها على تعدد المتدخلين في عملية النقل من ناقل ومنفذ بحري وطرف منفذ بما يواكب النقل متعدد الوسائط.

ثاني عشر: حاولت قواعد روتردام أن تحل الإشكالات الناجمة عن تطبيق الاتفاقيات الأحادية الوسائط على النقل متعدد الوسائط، وأن تفض أي تنازع بينها وبين اتفاقيات الوسائط المختلفة، يقينا منها أن الطابع الدولي للنقل متعدد الوسائط يحتاج إلى نظام دولي يحكمه. إلا أن أحكامها قاصرة على معالجة النقل متعدد الوسائط البحري « Le multimodal transmaritime ».

ثالث عشر: في الحالة التي تكون فيها اتفاقية روتردام واجبة التطبيق، فإنه بتوسيعها النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، تتخلى عن مبدأ تقسيم عقد النقل إلى مرحلة بحرية ومرحلة سابقة أو لاحقة لها. وتخضع كافة مراحل عقد النقل لنظام واحد.

رابع عشر: يؤدي تطبيق قواعد روتردام على النقل متعدد الوسائط، إلى تطبيق أحكام موضوعية بحرية على وسائط غير بحرية كامتداد للنقل بالواسطة البحرية. حيث أن نظام المسؤولية يستند إلى مبادئ تنطبق على النقل البحري لا النقل متعدد الوسائط.

خامس عشر: إن الأحكام التي جاءت بها قواعد روتردام فيما يتعلق بسندات النقل، خاصة سندات النقل الإلكترونية والانتقال إلى بيئة آلية دولية لتبادل البيانات، مع أدائه لنفس وظائف سندات النقل الورقية من حيث قوته الثبوتية وتمثيله للبضاعة، هي من أهم عوامل النهوض بالنقل متعدد الوسائط على أساس قانوني يتماشى والتكنولوجيا الحديثة. وإن كانت قواعد روتردام قد تناست دور القاضي في تطبيق القانون والتعامل مع ثغراته. عندما نصت على نقاط تعد من التفاصيل. كما أن حق السيطرة الذي تضمنته الاتفاقية هو من الحلول الأكثر فعالية لمواجهة ما يتعرض إليه سند النقل الإلكتروني من قرصنة إلكترونية وتلاعب في بياناته، مما يشكل عقبة قانونية خطيرة أمام وصول البضاعة إلى المرسل إليه.

سادس عشر: يعدّ شرط الإختصاص القضائي أو شرط التحكيم، من الشروط التي يتم إدراجها في عقد النقل متعدد الوسائط تنفيذاً لرغبة خاصة لأطراف العقد تتعلق بفض النزاع، بحيث لا تؤثر في تنفيذ عقد النقل، مادام تنفيذها يتم بعد الإنهاء من عملية النقل.

من خلال ما تقدم، تدعو الدراسة إلى ما يلي:

أولاً: لما كانت التشريعات أهم متطلبات سريان وتطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط، وفي غياب اتفاقية دولية نافذة، لا بدّ من وضع تشريع داخلي خاص بتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط بالجزائر، يمنح نظاماً موحداً لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وقائم على نظام المسؤولية الخاص بالوكالة بالعمولة للنقل أي على أساس المسؤولية المفترضة لا الخطأ المفترض. لكن حينئذ لا بدّ من استبعاد الإمكانية المتاحة للوكيل بالعمولة للنقل للإفلات من المسؤولية مساواة بأحكام الناقل. وحتى لا يكون متعهد النقل دائماً

مسؤولاً، لصعوبة إثبات الضرر، فإنه يمكن اللجوء إلى تحفظ Said to contain في حالة استحالة كشف مضمون الحاوية عند التسلم من أجل قلب عبء الإثبات، فيثبت المرسل صحّة البيانات الواردة في سند النقل. لتتأخّر المسؤولية المفترضة إلى ما بعد هذا الإثبات، عندئذ لا يعفى متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

ثانياً: إنشاء وثيقة تأمين موحدة لكل متعهدي النقل متعدد الوسائط وربطها بعقد النقل متعدد الوسائط، تضمن مسؤوليتهم في مواجهة أصحاب البضائع، وتغطي كافة التزاماتهم المالية بصورة إلزامية. فتقيم حقا مباشرا للمضروور في مواجهة شركة التأمين. مما يجعل كفة هذا التأمين يميل لصالح أصحاب الحق على البضاعة أكثر من ميلها لصالح متعهد النقل المؤمن له.

ثالثاً: توافر المحاكم البحرية المتخصصة على قضاة متخصصين وخبراء، على دراية بأحكام النقل الدولي وملمين بجميع معاهدات النقل وبكيفية التعامل مع الإشكالات التي يطرحها النقل متعدد الوسائط لضمان سرعة الفصل في القضايا والمنازعات على أكمل وجه، مما يؤدي إلى زيادة الإستثمارات الأجنبية في مجال النقل متعدد الوسائط.

رابعاً: إنشاء لجنة وطنية تختص بتقييم قواعد روتردام لإبداء رأيها في مدى ملائمتها وتطبيقها كلما تعلق الأمر بنقل متعدد الوسائط فيما إذا كانت في صالح الجزائر، من أجل اتخاذ قرار الإنضمام من عدمه.

خامساً: إذا كان المشرع الجزائري قد خطا خطوة فيما يتعلق بالكتابة الإلكترونية من خلال المواد 323 مكرّر و323 مكرر 1، فإن عليه تطبيقها من خلال نصوص خاصة بسندات النقل الإلكترونية، والتعامل فعليا بنظام تبادل البيانات الإلكتروني حتى لا يعيق القصور في تطبيقه انسياب التجارة والنقل متعدد الوسائط بين الجزائر والدول المتقدمة.

سادساً: لما كان الهدف المنشود من إصدار اتفاقية روتردام هو توحيد أحكام النقل الدولي للبضائع في صورته الحديثة وينضم إليها كافة أو معظم الدول، فإنه يخشى من

احتمال انضمام عدد من الدول بما يكفي لدخولها حيز التنفيذ، دون أن تحظى بقبول دولي عام. ليؤدي ذلك إلى تشتت الدول بين عدة اتفاقيات رئيسية. لذا يجب، إمّا النظر إلى نظام النقل متعدد الوسائط في إطار إقليمي بإبرام إتفاقية نقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية أو الإنضمام إلى إتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية. وإمّا- على المستوى الدولي- معالجة هذا النقل في إتفاقية دولية خاصة به تكون في صورة تعديل لأحكام إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط لـ1980 مع حث ودعوة الدول إلى الانضمام إليها.

في الأخير ، يبقى هذا العمل إحدى الحلقات المتتابعة في موضوع البحث إجابة على التساؤل التالي، هل سيبقى النقل متعدد الوسائط مقبرة التشريعات الدولية؟

الملحق

الملحق 01: التصريح بالعبور في نقل متعدد الوسائط

الملحق 02: قواعد CNUCED/CCI بشأن وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط

الملحق 03: إستبيان لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي حول النظام القانوني

للتنقل متعدد الوسائط.

الملحق 04: جدول مقارنة بين اتفاقية بروكسل، اتفاقية هامبورج وقواعد روتردام.

COMMISSION ECONOMIQUE
POUR L'EUROPE
DES NATIONS UNIES



CONFERENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE COMMERCE
ET LE DEVELOPPEMENT

Facilitation du commerce

TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1
TD/B/FAL/INF.117/Corr.1
7 janvier 1992

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

INFORMATION SUR LA FACILITATION DU COMMERCE

Adoption des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal

1. A la demande de la CNUCED, le document TRADE/WP.4/INF.117 contenant le texte des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal fait l'objet d'un nouveau tirage pour des raisons techniques et est reproduit tel qu'il a été reçu par le secrétariat.

GE.92-30046/8220B

--- CEE: Division du commerce — CNUCED: Programme spécial pour la facilitation du commerce — FALPRO ---

Adresse: Palais des Nations, CH-1211 Genève 10 — Téléphone: 34 60 11 — Téléc 28 96 96 — Télégramme: Unations

TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1

TD/B/FAL/INF.117/Corr.1

page 10

REGLES CNUCED/CCI APPLICABLES AUX DOCUMENTS DE TRANSPORT MULTIMODAL

1. Applicabilité

1.1. Les présentes Règles sont applicables lorsqu'on les incorpore, de quelque manière que ce soit, par écrit, oralement ou autrement, dans un contrat de transport, en invoquant les "Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal", qu'il s'agisse d'un contrat de transport unimodal ou multimodal, et qu'un document ait été établi ou non.

1.2. Chaque fois que ces Règles sont invoquées, les parties conviennent qu'elles remplacent et annulent toutes clauses additionnelles du contrat de transport multimodal qui leur sont contraires, excepté dans la mesure où elles augmentent la responsabilité ou les obligations de l'entrepreneur du transport multimodal.

2. Définitions

2.1. L'expression "contrat de transport multimodal" désigne un contrat unique pour le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents.

2.2. L'expression "entrepreneur de transport multimodal" (ETM) désigne toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal et assume la responsabilité de son exécution en tant que transporteur.

2.3. Le terme "transporteur" désigne la personne qui exécute elle-même ou fait exécuter tout ou partie du transport, qu'il s'agisse ou non de l'entrepreneur de transport multimodal.

2.4. Le terme "expéditeur" désigne la personne qui conclut le contrat de transport multimodal avec l'entrepreneur de transport multimodal.

2.5. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à recevoir les marchandises livrées par l'entrepreneur de transport multimodal.

2.6. L'expression "document de transport multimodal" (document TM) désigne un document qui constitue la preuve d'un contrat de transport multimodal et qui peut être remplacé par des messages conçus pour être utilisés dans le cadre d'échanges de données informatisés (messages EDI) dans la mesure où la loi applicable l'autorise; le document TM peut être :

- a) émis sous forme négociable, ou
- b) émis sous forme non négociable et désigner nommément un destinataire.

2.7. L'expression "prises en charge" signifie que les marchandises ont été remises à l'entrepreneur de transport multimodal, qui les a acceptées en vue du transport.

2.8. Le terme "livraison" signifie

- a) la remise des marchandises au destinataire, ou
- b) leur mise à la disposition du destinataire conformément au contrat de transport multimodal ou à la loi ou aux usages du commerce considéré applicables au lieu de livraison, ou
- c) la remise des marchandises à une autorité ou un autre tiers auquel elles doivent être remises conformément à la loi ou aux règlements applicables au lieu de livraison.

2.9. L'expression "droit de tirage spécial" (DTS) désigne l'unité de compte telle que la définit le Fonds monétaire international.

2.10. Le terme "marchandises" désigne tout bien transporté, y compris les animaux vivants ainsi que les conteneurs, palettes et tout conditionnement ou emballage similaire non fournis par l'ETM, que ce transport soit prévu ou effectué en pontée ou en cale.

3. Valeur probante des renseignements figurant dans le document de transport multimodal

Les renseignements figurant dans le document TM font foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge par l'ETM, des marchandises telles qu'elles sont décrites par lesdits renseignements à moins qu'une indication contraire telle que "pesé, rempli et compté par le chargeur", "conteneur rempli par le chargeur" ou toute autre expression similaire, ne figure dans le texte imprimé ou n'ait été rajoutée sur le document. La preuve contraire n'est pas recevable lorsque le document TM a été transféré ou que le message EDI équivalent a été transmis et réceptionné par le destinataire qui, de bonne foi, a agi en se fondant sur ce document ou sur ce message.

4. Responsabilités de l'entrepreneur de transport multimodal

4.1. Durée de la responsabilité

Dans les présentes Règles, la responsabilité de l'ETM en ce qui concerne les marchandises couvre la période qui va du moment où il a pris en charge les marchandises jusqu'au moment de leur livraison.

4.2. Responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal pour ses préposés, ses mandataires et d'autres personnes

L'entrepreneur de transport multimodal est responsable, comme de ses propres actes ou omissions, des actes ou omissions de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions et de ceux de toute autre personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat.

TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1

TD/B/FAL/INF.117/Corr.1

page 12

4.3 Livraison des marchandises au destinataire

L'ETM s'engage à exécuter ou à faire exécuter tous les actes nécessaires pour garantir la livraison des marchandises :

- a) lorsque le document TM a été émis sous forme négociable "au porteur", à la personne qui remet un original du document, ou
- b) lorsque le document TM a été émis sous forme négociable "à ordre", à la personne qui remet un original du document dûment endossé; ou
- c) lorsque le document a été émis sous forme négociable à l'ordre d'une personne nommément désignée, à ladite personne sur production de la preuve de son identité et contre remise d'un document original; si le document a été transféré "à ordre" ou en blanc, les dispositions de l'alinéa b) ci-dessus sont applicables, ou
- d) lorsque le document TM a été émis sous forme non négociable, à la personne désignée comme destinataire dans le document sur production de la preuve de son identité, ou
- e) lorsqu'aucun document n'a été émis, à la personne désignée conformément aux instructions données par l'expéditeur ou par une personne qui a acquis le droit de l'expéditeur ou du destinataire, en vertu du contrat de transport multimodal, de donner de telles instructions.

5. Responsabilité (obligation de réparer) de l'entrepreneur de transport multimodal

5.1 Fondement de la responsabilité

Sous réserve des exonérations énumérées à la Règle 5.4 et à la Règle 6, l'ETM est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de la Règle 4.1, à moins qu'il ne prouve qu'aucune faute ou négligence de sa part ou de celle de ses préposés ou mandataires ou de toute autre personne visée à la Règle 4 n'a causé la perte, le dommage ou le retard à la livraison ou n'y a contribué. Toutefois, l'ETM n'est pas responsable du préjudice résultant du retard à la livraison à moins que l'expéditeur n'ait opté pour un délai de livraison garanti dans une déclaration acceptée par l'entrepreneur de transport multimodal.

5.2 Retard à la livraison

Il y a retard à la livraison quand les marchandises n'ont pas été livrées à la date convenue ou, à défaut de date convenue, dans le délai qu'il serait raisonnable d'allouer à un ETM diligent, compte tenu des circonstances de l'espèce.

5.3. Conversion du retard en perte définitive

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.

5.4 Exonérations pour le transport par mer ou par voies d'eau intérieures

Nonobstant les dispositions de la Règle 5.1, l'ETM n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison dans le cas de marchandises transportées par mer ou par voies d'eau intérieures lorsque ces pertes, dommages ou retards survenus au cours dudit transport résultent :

- a) d'un acte, d'une négligence ou d'une faute commis par le capitaine, le marin, ou le pilote ou les préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire,
- b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur,

toujours sous réserve, toutefois, que pour toute perte ou tout dommage résultant de l'innavigabilité du navire, l'entrepreneur de transport multimodal puisse apporter la preuve qu'il a fait raisonnablement diligence pour mettre le navire en état de navigabilité au début du voyage.

5.5 Calcul de l'indemnité

5.5.1 L'indemnité pour perte ou dommage subi par les marchandises est calculée d'après leur valeur au lieu et au jour de la livraison au destinataire, ou bien au lieu et au jour où, conformément au contrat de transport multimodal, elles auraient dû être livrées.

5.5.2 La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse, ou à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un ou de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

6. Limitation de la responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal

6.1 A moins que l'expéditeur n'ait déclaré la nature et la valeur des marchandises avant leur prise en charge par l'ETM et n'ait fait figurer ces renseignements dans le document TM, l'ETM n'est ni ne devient en aucun cas responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises pour un montant supérieur à l'équivalent de 666,67 DTS par colis ou unité ou à 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

6.2 Quand un conteneur, une palette ou tout engin similaire contient plus d'un colis ou d'une unité, tout colis ou autre unité de chargement énuméré dans le document TM comme contenu dans cet engin est considéré comme un colis ou une unité de chargement. En dehors du cas ci-dessus, cet engin est considéré comme colis ou unité de chargement.

TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1

TD/B/FAL/INF.117/Corr.1

page 14

6.3 Nonobstant les dispositions susmentionnées, si le transport multimodal ne comporte pas, aux termes du contrat, un transport de marchandises par mer ou par voies d'eau intérieures, la responsabilité de l'ETM est limitée à une somme ne dépassant pas 8,33 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

6.4 Quand la perte ou le dommage subi par les marchandises s'est produit sur un tronçon déterminé du transport multimodal pour lequel une convention internationale applicable ou une loi nationale impérative aurait fixé une autre limite de responsabilité si un contrat de transport distinct avait été conclu pour ledit tronçon du transport, la limite de la responsabilité de l'ETM pour cette perte ou ce dommage est déterminée par référence aux dispositions de ladite convention ou de ladite loi nationale impérative.

6.5. Si l'ETM est responsable du préjudice résultant du retard à la livraison ou des pertes ou dommages indirects autres que les pertes ou dommages subis par les marchandises, sa responsabilité est limitée à une somme n'excédant pas l'équivalent du fret payable pour le transport multimodal en vertu du contrat de transport multimodal.

6.6 Le cumul des réparations dues par l'ETM ne peut dépasser les limites qui seraient applicables en cas de perte totale des marchandises.

7. Déchéance du droit de l'entrepreneur de transport multimodal de limiter la responsabilité

L'ETM n'est pas admis au bénéfice de la limitation de responsabilité s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résultent d'un acte ou d'une omission qu'il a lui-même commis, soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

8. Responsabilité de l'expéditeur

8.1. L'expéditeur est réputé avoir garanti à l'ETM, au moment où celui-ci a pris en charge les marchandises, l'exactitude de tous les renseignements concernant la nature générale, les marques, le nombre, le poids, le volume, la quantité et, le cas échéant, le caractère dangereux des dites marchandises tels qu'ils sont fournis par lui ou en son nom pour être portés sur le document TM.

8.2. L'expéditeur est tenu d'indemniser l'ETM de tout préjudice résultant d'inexactitudes ou de lacunes dans les renseignements susmentionnés.

8.3. L'expéditeur demeure responsable même s'il a transféré le document TM.

8.4. Le droit de l'ETM à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur au titre du contrat de transport multimodal.

9. Avis de perte ou de dommage subi par les marchandises

9.1. A moins que le destinataire ne donne par écrit à l'ETM un avis de perte ou de dommage subi par les marchandises spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage lorsque les marchandises lui sont remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par l'ETM telles qu'elles sont décrites dans le document TM.

9.2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, la même présomption devient applicable si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de six jours consécutifs suivant le jour où les marchandises ont été remises au destinataire.

10. Prescription

Sauf s'il en est expressément convenu autrement, l'ETM est déchargé de toute responsabilité aux termes des présentes Règles à moins qu'une action ne soit intentée dans les neuf mois qui suivent la livraison des marchandises ou la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées, ou la date à laquelle, selon la Règle 5.3, le défaut de livraison donne au destinataire le droit de considérer les marchandises comme perdues.

11. Applicabilité des règles aux actions en responsabilité délictuelle

Les présentes Règles sont applicables à toute action contre l'ETM concernant l'exécution du contrat de transport multimodal, que cette action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité délictuelle.

12. Applicabilité des règles aux préposés et aux mandataires de l'entrepreneur de transport multimodal ou à d'autres personnes travaillant pour son compte

Les présentes Règles sont applicables à toute action concernant l'exécution du contrat de transport multimodal intentée contre un préposé ou un mandataire de l'ETM ou contre toute autre personne aux services de laquelle il a recouru pour l'exécution du contrat de transport multimodal, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité délictuelle, et le montant total des réparations dues par l'ETM à ce titre ne peut dépasser les limites fixées à la Règle 6.

13. Loi impérative

Les présentes Règles ne prennent effet que dans la mesure où elles ne sont pas contraires aux dispositions obligatoires des conventions internationales ou de la loi nationale applicables au contrat de transport multimodal.

Questionnaire sur la réglementation du transport multimodal

1. Compte tenu du développement constant du transport multimodal

- | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|
| a) Jugez-vous satisfaisant le cadre juridique actuel? | Oui | Non |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Est-il, à votre avis, efficace? | Oui | Non |
| | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Observations complémentaires, le cas échéant:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. La Convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises n'est jamais entrée en vigueur, même si un nombre considérable de ses dispositions ont été reprises dans diverses lois et réglementations régionales, sous-régionales et nationales.

À votre avis, quels sont les motifs pour lesquels la Convention n'a pas fait l'objet d'un nombre suffisant de ratifications pour entrer en vigueur?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. Pensez-vous qu'un instrument international régissant la responsabilité liée au transport multimodal serait utile?

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| Oui | Non |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

4. Dans l'affirmative, quelle serait, à vos yeux, la meilleure marche à suivre?
- a) Rédiger un nouvel instrument international régissant le transport multimodal;
- b) Réviser la Convention de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises;
- c) Étendre un régime international de responsabilité concernant le transport maritime à tous les contrats de transport multimodal incluant un parcours maritime;
- d) Étendre un régime international de responsabilité concernant le transport terrestre à tous les contrats de transport multimodal incluant un parcours terrestre;
- e) Autre.

Observations complémentaires, le cas échéant:

.....

.....

.....

.....

.....

5. Si des efforts concertés étaient faits en vue d'élaborer un nouvel instrument international, les soutiendriez-vous? Oui Non

6. Tout instrument régissant le transport multimodal devrait-il traiter de la responsabilité en cas de retard? Oui Non

7. Lequel des systèmes de responsabilité ci-après est, à votre avis, le plus approprié dans tout instrument régissant le transport multimodal:

a) Système uniforme: Les mêmes règles s'appliquent quel que soit le mode de transport en cause en cas de perte, de dommage ou de retard. Aucune différence n'est faite entre les affaires, que la perte puisse être localisée ou non.

b) Système de réseau: Des règles différentes s'appliquent en fonction du mode de transport en cause en cas de perte, de dommage ou de retard. D'autres règles s'appliquent dans les affaires où la perte, le dommage ou le retard ne peuvent être localisés.

13. Quelle(s) convention(s) internationale(s) régissant la responsabilité en matière de transport de marchandises par mer, par terre et par air ont fait l'objet d'une ratification ou d'une adhésion de la part de votre pays?

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

14. Observations complémentaires (ajouter des pages si nécessaire):

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

Veillez renvoyer le questionnaire dûment complété avant le 15 octobre 2002 à l'adresse suivante:

Secrétariat de la CNUCED
M^{me} Mahin Faghfour
Chef de la Section des questions juridiques,
Division de l'infrastructure des services pour
le développement et l'efficacité commerciale
Palais des Nations
CH-1211 Genève 10

Comparaison entre les conventions de Bruxelles, Hambourg et Rotterdam

Article proposé Par Jaques Olivier MBOM, Ingénieur logistique. Avec la collaboration rédactionnelle de Gaston Roland NGOOH, Directeur des recherches.

Régimes juridiques	BRUXELLE S 1924 (Règles de la HAYE)	BRUXELLE S modifiée 1968 (Règle de la HAYE-VISBY) et 1979 (Protocole DTS)	HAMBOURG 1979	ROTTERDAM 2009
Champs d'application	<p>* Transport Maritime de sous palan à palan (tackle to tackle)</p> <p>* Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, émis dans un état contractant (art.10)</p> <p>* Exclusion des animaux vivants et des marchandises en pontée (art.1-c)</p>	<p>* Transport Maritime de sous palan à palan (tackle to tackle)</p> <p>* Connaissance ou tout autre document similaire formant titre, émis dans un état contractant</p> <p>* Port de Chargement situé dans un Etat contractant</p> <p>* Clause attribuant la compétence à la convention (clause Paramount)</p> <p>* Exclusion des animaux vivants et des marchandises</p>	<p>* Transport maritime de la réception au port à la livraison (Port to port)</p> <p>* Port de chargement ou de déchargement situé dans un Etat contractant</p> <p>* Connaissance émis dans un Etat contractant</p> <p>* Port à option de déchargement situé dans un Etat contractant si déchargement effectif dans ce port</p> <p>* Clause Paramount</p>	<p>* Transport Maritime et Transport Multimodal ayant une phase maritime : multimodal transmaritime (door to door)</p> <p>* Lieu de réception ou port de chargement ou lieu de livraison ou port de déchargement situé dans un Etat contractant</p> <p>* application à tous types de document de transport, y compris les documents électroniques de transport</p> <p>* application aux marchandises en pontée</p> <p>* Exclusion des chartes parties art.5 et 6</p>

		en pontée (art.1-c)	* Application à tout type de document de transport * Application aux animaux vivants et aux marchandises en pontée * Exclusion des affrètements (art.2 et 4)	
	*Sources: 1- perte de marchandises 2- dommage aux marchandises	*Sources: 1- perte de marchandises 2- dommage aux marchandises	*Sources: 1- perte de marchandises 2- dommage aux marchandises 3- retard à la livraison	*Sources: 1- perte de marchandises 2- dommage aux marchandises 3- retard à la livraison
Sources, fondements et principes de la responsabilité du transporteur	*Fondement / Principes 1- Présomption de responsabilité (art4-2)	*Fondement / Principes 1- Présomption de responsabilité (art4-2)	*Fondement / Principes 1- Présomption de faute ou de négligence (art.5)	*Fondement / Principes Combinaison des principes suivants: 1- présomption de faute 2- présomption de responsabilité 3- faute prouvée (art.17)
Causes d'exonération de la responsabilité du transporteur (cas excepté)	Au moins 17 causes exonératoires (appelées cas exceptés) pouvant être regroupés en 3 catégories : 1- les cas exceptés tenant au navire,	Au moins 17 cas exceptés pouvant être regroupés en 3 catégories : 1- les cas exceptés tenant au navire,	Suppression de la quasi-totalité des cas exceptés des règles de la HAYE-VISBY. Deux cas maintenus: 1- l'assistance (art.6-5)	Système très proche de celui de la convention de Bruxelles: au moins 15 cas exceptés retenus pouvant également être regroupés en 3 catégories 1- les cas exceptés tenant au navire,

	<p>2- les cas liés à la cargaison</p> <p>3- les cas liés à des évènements extérieurs (art.4-2)</p>	<p>2- les cas liés à la cargaison</p> <p>3- les cas liés à des évènements extérieurs (art.4-2)</p>	<p>2- l'incendie non fautif (art.5-4a)</p>	<p>2- les cas liés à la cargaison</p> <p>3- les cas liés à des évènements extérieurs (art.17-3)</p> <p>NB : suppression de la faute nautique comme cas excepté</p>
	<p>* 100 livres sterling par colis ou par unité sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissance (art.4-5)</p>	<p>* 10 000 Francs or par colis ou unité</p> <p>* 30 Francs or par kg de poids brut de marchandises perdues ou endommagées (sauf cas de déclaration de valeur dans le connaissance (art4-5); ou aussi :</p> <p>* 666,67 DTS par colis ou unité ou</p> <p>* 2 DTS par kg sauf cas de déclaration de valeur (protocole</p>	<p>* 835 DTS par colis ou autre unité de chargement ou</p> <p>* 2,5 DTS par kg de poids brut de marchandises perdues ou endommagées</p> <p>* 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport (art.6)</p>	<p>* 875 DTS par colis ou autre unité de chargement ou</p> <p>* 3 DTS par kg de poids brut des marchandises objet du litige (art.59)</p> <p>* 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard mais n'excédant pas la limite fixée pour la perte totale des marchandises concernées (art.60)</p>
<p>Limites de la responsabilité du transporteur</p>				

		modificatif de 1979)		
Délai pour agir contre le transporteur	* Délai pour émettre des réserves à la livraison :	* Délai pour émettre des réserves à la livraison :	* Délai pour émettre des réserves à la livraison :	* Délai pour émettre des réserves à la livraison :
	<p>1- pour les dommages apparents</p> <p>avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport;</p> <p>2- pour les dommages non apparents</p> <p>dans les 3 jours de la délivrance (art.3-6)</p>	<p>1- pour les dommages apparents</p> <p>avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance selon le contrat de transport;</p> <p>2- pour les dommages non apparents</p> <p>dans les 3 jours de la délivrance (art.3-6)</p>	<p>1- pour les dommages apparents</p> <p>le jour de la livraison ou le 1er jour ouvrable suivant ce jour</p> <p>2- pour les dommages non apparents</p> <p>dans les 15 jours de la délivrance (art.19)</p>	<p>1- pour les dommages apparents</p> <p>avant ou au moment de la livraison</p> <p>2- pour les dommages non apparents</p> <p>dans les 07 jours suivants la livraison</p>
Obligations et responsabilités du chargeur	* Délai pour agir en justice :	* Délai pour agir en justice :	* Délai pour agir en justice :	* Délai pour agir en justice :
	<p>01 an suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées (art.3-6)</p>	<p>01 an suivant la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées (art.3-6)</p>	<p>02 ans suivants la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées (art.20)</p>	<p>02 ans suivants la délivrance des marchandises ou la date à laquelle elles auraient dues être délivrées</p>
	* Approche minimaliste de la définition des obligations du chargeur :	* Approche minimaliste de la définition des obligations du chargeur :	* Approche médiane de la définition des obligations du chargeur :	* Approche maximaliste et extensive de la définition des obligations du chargeur : la convention détaille et

	<p>la convention ne prévoit pas de dispositions détaillées sur les obligations du chargeur.</p> <p>Est globalement envisagée, l'obligation d'information concernant les caractéristiques des marchandises à expédier (art.3-5 et art.4-6)</p> <p>* Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée (art.4-3)</p> <p>* Limitation de responsabilités non prévue</p>	<p>la convention ne prévoit pas de dispositions détaillées sur les obligations du chargeur.</p> <p>Est globalement envisagée, l'obligation d'information concernant les caractéristiques des marchandises à expédier (art.3-5 et art.4-6)</p> <p>* Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée (art.4-3)</p> <p>* Limitation de responsabilités non prévue</p>	<p>1- la convention vise globalement l'obligation d'information concernant les caractéristiques des marchandises à expédier (art.17)</p> <p>2- Elle envisage de manière spéciale le cas des marchandises dangereuses (art.13)</p> <p>* Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée (art.12)</p> <p>* Limitation de responsabilités non prévue</p>	<p>renforce les obligations du chargeur (chapitre 7)</p> <p>1- obligation d'information renforcée, intégrant l'obligation de remise de documents nécessaires au transport (art.29)</p> <p>2- Possibilité de supporter l'obligation de chargement et de déchargement des marchandises (art.13-2)</p> <p>* Le chargeur encourt une responsabilité pour faute prouvée pour les obligations de remises conformes des marchandises au transporteur et de transmission des informations et documents nécessaires pour le transport (art.27 et 29)</p> <p>* Pour l'obligation d'information concernant les marchandises dangereuses, la responsabilité du chargeur est plus stricte, automatique</p>
--	--	--	---	---

				(art.32) *Limitation de responsabilités non prévue
Liberté contractuelle / Possibilités de déroger aux dispositions conventionnelles	* Liberté contractuelle très limitée : les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8). Elles peuvent simplement être enrichies par des clauses supplétives (art.7)	* Liberté contractuelle très limitée : les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.3-8). Elles peuvent simplement être enrichies par des clauses supplétives (art.7)	* Liberté contractuelle très limitée : les dispositions de la convention sont strictement impératives et ne peuvent être écartées par une clause contraire sous peine de nullité (art.23). Seules les règles de compétences juridictionnelles et arbitrales peuvent faire l'objet d'une clause contraire après la naissance d'un litige (compromis d'arbitrage ou de juridiction), art.21-5 et art.22-6)	Liberté contractuelle très étendue. les parties peuvent dans certaines circonstances écartier l'application des dispositions de la convention au profit de clauses privées. Le transporteur peut donc déroger à certaines dispositions impératives de la convention et imposer des clauses contractuelles au chargeur art.13-2 et art.80 - contrats de volume

Source : CNCC - Synthèse du Séminaire sur les règles de ROTTERDAM du 18 au 19 mars 2010 à Yaoundé

قائمة المراجع

قائمة المراجع

* باللغة العربية:

1/ الكتب والمؤلفات:

- * إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن «الحاويات»، الطبعة الأولى، 1975.
- * أحمد محمود حسني: - النقل البحري الدولي للبضائع والحوادث البحرية، منشأة المعارف مصر 1989.
- عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف 1998، مصر.
- * أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات النقل البحري، مطابع الإشعاع، مصر.
- * أسامة أحمد الحواري، القواعد القانونية التي يطبقها المحكم على موضوعات المنازعات الدولية الخاصة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- * إيمان فتحي حسن الجميل، تقادم الدعوى في عقد النقل البحري في التشريع الوطني والإتفاقيات الدولية-دراسة مقارنة- دار الجامعة الجديدة، مصر، 2009.
- * أيمن النحراوي: - موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، مصر، 2009.
- الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2009.
- * بختيار صابر بايز حسين، مسؤولية المصرف في الإعتماد المستندي والمخاطر التي تواجهه، دار الكتب القانونية، مصر، 2010.
- * بهاء بهيج شكري، التأمين من المسؤولية في النظرية والتطبيق، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2010.
- * حسام الدين عبد الغني الصغير، الجديد في القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية 500، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004.

- * محمد الله محمد حمد الله، اتفاقات الضمان البحري بين الإبقاء والإلغاء، دار النهضة العربية القاهرة، 1996.
- * خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، الطبعة الثانية، 2009.
- * سوزان على حسن:- مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر 2003
- الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة مصر، 2003
- عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.
- سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010.
- * شريف محمد غانم، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام، 2008، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012.
- * طارق جمعة سيف، تأمين النقل الدولي، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
- * عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.
- * عامر محمود الكسواني، أحكام الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008.
- * عبد الحميد محمد الحوسني، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007.
- * عبد الرزاق السنهوري:- الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الرابع، العقود التي تقع على الملكية، البيع والمقايضة، دار النهضة العربية ، القاهرة.
- الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الثالث، نظرية الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة .
- * عبد السلام ذيب، قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد ترجمة للمحاكمة العادلة موفم للنشر، الجزائر، 2009.

- * عبد القادر حسين العطير: - الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة مكتبة دار الثقافة، الطبعة الأولى، الأردن، 1999.
- التأمين البري في التشريع، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2006.
- * عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 1996.
- * علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع "معاونو الناقل البحري ، تأجير السفن النقل البحري" مع شرح نصوص اتفاقية هامبورج ، دار النهضة العربية ، مصر 1992.
- * كمال عليوش قربوع ، التحكيم التجاري الدولي في الجزائر، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- * محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم، بيروت 2004.
- * محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات. دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007 .
- * محمد الطاهر بلعيساوي، التزامات البنك في الاعتمادات المستندية ، الطبعة الأولى منشورات الحلبي، 2012.
- * محمد فريد العريبي، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005.
- * محمد عبد الفتاح ترك :- عقد النقل البحري، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2005.
- التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- * محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004.

- *محمد إبراهيم موسى: - سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.
- عقد التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008.
- *مدحت عباس خلوصي، قانون النقل الدولي، المكتبة القانونية، مصر، 2000.
- *مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1998.
- *موسى جميل النعيمات، النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2006.
- *نسرین سلامة محاسنة، التزام البائع بالتسليم والمطابقة، دراسة في القانون الانجليزي واتفاقية الأمم المتحدة للبيع الدولي للبضائع 1980 ، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2011.
- *هشام فضلى ، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي (دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد) ، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر مصر، 2005.
- *وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.
- *يوسف يعقوب صرخوه: - الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980 دراسة مقارنة، الجزء الأول، الطبعة الثانية ، الكويت، 1988.
- العقود التجارية، الطبعة الأولى، الكويت، 1986.
- عمليات البنوك من الوجهة القانونية في القانون الكويتي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، الكويت، 1988.

2/ الرسائل والمذكرات:

*أسامة عبد العزيز إبراهيم، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، رسالة دكتوراه. جامعة الإسكندرية، 2003.

*فاروق ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، مصر، 1994.

* عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، 1983.

*نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، القاهرة سنة 1989 في طبعة ثانية سنة 2000.

3/ المقالات:

*أحمد عبد المنصف محمود، اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري، المجلد 8، العدد 15.

*أحمد التركي، ورقة النقل متعدد الوسائط حاضره ومستقبله، الإسكندرية، 1991.

*أحمد فرحات، النقل متعدد الوسائط: رؤية من العالم الثالث مع إشارة خاصة إلى السكك الحديدية، استعراض النقل في بلد الإسكوا، العدد 12، أبريل 2001:
E/ESCWA/TRANS/2001/4

*أسامة عطوط، الإطار القانوني للاعتمادات المستندية، ورقة عمل مقدمة في مؤتمر وورشة عمل: "التحكيم في منازعات الاستثمار وعقود التجارة الدولية"، جويلية 2011 الإسكندرية، منشور على موقع مركز العدالة للتحكيم والاستشارات القانونية:
<http://adalacenter.com/index.php?>

*حسان بولعروج، مسؤولية الناقل البحري، المجلة القضائية الجزائرية، عدد خاص، 1999.

*زيدومة درياس، الاعتماد المستندي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية عدد 02، جوان 2011.

* **حلو أبو الحلو**، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري، دراسة مقارنة، مجلة المنارة، المجلد 13، العدد 8، 2007.

* **سنان على الخير**، نشرة أسبوعية حول أهم مستجدات قطاع النقل في العالم: - الأسبوع من 04/26 إلى 05/02 لعام 2009، النشرة رقم 05 لـ 03 ماي 2009، سوريا. و الأسبوع من 08/23 إلى 08/29 لـ 2009، النشرة رقم 13 لـ 30 أوت 2009.

* **عبد الحميد الأحمد**، قانون التحكيم الجزائري الجديد، مجلة المحكمة العليا، عدد خاص باليومين الدراسيين عن الطرق البديلة لحل النزاعات: الصلح، الوساطة والتحكيم 15 و16 جوان 2008.

* **عبد القادر حسين العطير**، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط للبضائع لـ 1980، مجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث، السنة الثامنة، سبتمبر 1984.

* **فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية**، الإتفاقيات الدولية والإقليمية للنقل البري ودورها في تذليل معوقات التجارة العربية البينية، 2003، متاح على الموقع:

unpan1.un.org/intradoc/groups/public/.../arado/unpan009611.pdf

* **فاروق ملش** - اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا، الحسنات والإيجابيات القانونية، متاح على موقع الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية: "APCS":

<http://www.arabfes.org/db-bin/doc-doc-pdf-449.pdf>

- قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن استخدام مصطلحات التجارة الدولية

2010: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

<http://www.shipping.com.jo/files/incoterms%202010%20lecture.ppt>

* **فتحي السيد التوي**، النقل متعدد الوسائط: التطبيقات والفوائد والتحديات، ورقة عمل

الأمانة العامة للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، متاح على الموقع:

<http://www.arabfes.org/db-bin/doc-doc-pdf-66.pdf>

*قيس شرايرة، مسؤولية متعهد النقل عن تفرغ وتسلم البضائع في عقد النقل المشترك متعدد الوسائط، مجلة أبحاث اليرموك لسلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد 26. عدد 2، الأردن، 2010.

*محمد التويجري، هيئات الحماية والتعويض، الجزء 2، متاح على الموقع الإلكتروني:

www.twajri.com

*محمد بهي الدين، أعضاء على التأمين البحري، دورية صادرة عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم التكنولوجية والنقل البحري، مصر، ديسمبر 2010.
*محمد عبد الفتاح عيد، إنشاء شركة عربية قابضة للنقل متعدد الوسائط، ورقة عمل مقدمة للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، متاح على الموقع:

<http://www.arabfes.org/db-bin/doc-doc-pdf-194.pdf>

*محمد صالح عبد الواحد، التحوية والنقل، بنك معلومات النقل البحري المصري،
المجلة الإلكترونية، عدد 5 نوفمبر، 2006:

<http://www.emdb.gov.eg/Arabic/service/ebulletin/release.aspx>

*محمد يحيى، اللوجستيات، مجلة بنك معلومات النقل البحري المصري، عدد 3، سبتمبر 2006.

*مصطفى عبد الله أبو القاسم خشيم، اتفاقيات الشراكة الأورو-مغربية وتأثيرها على التجارة الخارجية والبيئية لدول اتحاد المغرب العربي، مجلة الجامعة المغربية، العدد السابع السنة الرابعة، 2009.

*ميناس ختشادوريان، قواعد التحكيم وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا بطريق البحر 2008، مجلة التحكيم العالمية، عدد 10، السنة الثالثة، أبريل 2011، لبنان.

*نادرة عبد الرحيم فرحان، النقل متعدد الوسائط في ظل العولمة، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا، 2004.

- * نور الدين بوكلي، دور وأهمية اتفاقية التحكيم في العقود التجارية الدولية، "في القانون الجزائري والقوانين العربية"، مجلة المحكمة العليا عدد خاص باليومين الدراسيين عن الطرق البديلة لحل النزاعات: 15 و16 جوان 2008.
- * هاشم رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلّم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في ضوء الاتفاقيات الدولية للنقل البحري والقانونين العراقي والكويتي، مجلة الحقوق الكويتية، السنة العاشرة، العدد الأول، مارس 1986.
- * يعقوب يوسف صرخوه: - الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة، مجلة الحقوق الكويتية، سنة 16، عدد 1 و2 مارس، جوان 1992.
- دور عقد البيع Fob في التجارة الدولية، القسم الأول، مجلة الحقوق الكويتية، السنة التاسعة، العدد 3، سبتمبر 1985.

4/ التقارير والوثائق:

- * الإسكوا، تسهيل نقل البضائع الدولية في منطقة الإسكوا، المجلد الأول، الخلاصة والنائج والتوصيات، وثيقة رقم : E/ESCWA/TRANS/2000/4
- * الأمانة العامة لاتحاد المغرب العربي، مذكرة التفاهم بين الاتحاد المغربي والمجموعة (5+5) لـ 2008/04/15 .
- * اتفاقية روتردام 2008، الحالة، متاح على موقع الأونسيترال :

<http://www.uncitral.org/uncitral/ar/uncitra-texts/transprot-goods/roherdam-satus.html>.

- * القواعد والعادات الموحدة للاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية، نشرة رقم 600 لسنة 2007 (RUU 600)، نسخة عربية، ترجمة مكتب المحامي عيسى دلال وشركاؤه

- * اللجنة الاقتصادية لأوروبا (UNECE)، كتيب النقل البري الدولي (TIR)، الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع 1975، الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، 2007

- * الوثائق الرسمية لمؤتمر الأمم المتحدة بشأن مسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية، فيينا: 2-19 أبريل 1991، الجزء 1، مرفق الوثيقة A/CONF.152/13
- * الورقة الزرقاء، نحو نظام نقل أوروبي، متوسطي متكامل ومتربط، ملخص تنفيذي، نوفمبر 2005.
- * تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية رقم TD/B/CN.4/5، "تطورات الصناعة والسياسة العامة في النقل البحري العالمي وآثارها على الدول النامية"، 1992/07/29
- * تقرير عن أعمال مؤتمر الأمم المتحدة للدبلوماسية حول اتفاقية النقل متعدد الوسائط، ماي 1980، غير منشور.
- * لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (المعني بقانون النقل) الدورة 11، نيويورك من 24 مارس إلى 4 أبريل 2003، جداول المقارنة الخاصة بمشروع صك الأونسيترال بشأن النقل البحري للبضائع واتفاقيات النقل الأخرى، وثيقة رقم: A/CN.9/WG.III/WP.27
- * لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الفريق العامل الثالث (قانون النقل) الدورة 11، نيويورك، 24 مارس - 4 أبريل 2003، الردود على استبيان حول النقل من الباب إلى الباب، وثيقة رقم: (A/CN.9/WG.III/WP.28)
- * لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، قانون الأونسيترال النموذجي للتحكيم التجاري الدولي في صيغته المعدلة لعام 2006.
- * لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي. الدورة 41، نيويورك، من 16 جوان إلى 11 جويلية 2008، تقرير الفريق العامل الثالث عن أعمال دورته الـ 21، فيينا 14-25 يناير 2008.
- * لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة 41، نيويورك، محضر موجز للجلسة 877، 24 جوان 2008.

* لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة 41، من 16 جوان إلى 3 جويلية 2008، التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية: ألمانيا، وثيقة رقم: A/CN9/658/Add.11

* لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، أنشطة المنظمات الدولية الجارية المتصلة بمناسبة القانون التجاري الدولي وتوحيده، الدورة 41، من 16 جوان إلى 23 جويلية 2008.

* لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، نبذة عن السوابق القضائية المستندة إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك نوفمبر 2008.

* مؤتمر الأمم المتحدة لوضع اتفاقية للنقل الدولي متعدد الوسائط، اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ل1980، وثيقة رقم: TD/MT/CONF/16,10/06/1980

* مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري لـ2009، جنيف، أوت 2010.

5/ النصوص القانونية:

أ- الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية:

* اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج ر رقم 28 لـ 1964.

* بروتوكول بروكسل لسنة 1968 وبروتوكول 1979 الخاصين بتعديل الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لـ 1924

* اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لـ 31 مارس 1978 "قواعد هامبورج".

* اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964 ج.ر عدد

26 — 1964. وصيغتها المعدلة بروتوكول لاهاي لـ 28 سبتمبر 1955 الموقع في جواتيمالا في 8 مارس 1971 والبروتوكول الموقع في مونتريال في 25 سبتمبر 1975. *اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد المكتملة لاتفاقية وارسو الموقعة في جوادالاهارا في 18 سبتمبر 1961 المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 ج.ر عدد 104 لـ 1965.

*اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مونتريال 1999.

*الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري لـ 1956، بصيغتها المعدلة بروتوكول 1978، والمعدلة بروتوكول ماي 2008.

*القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية لـ 9 ماي 1980 صادقت عليها الجزائر "مع التحفظ". بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991، ج.ر رقم 38 لـ 14/08/1991. المعدلة بروتوكول 3 جوان 1999، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم 01-433 لـ 26 ديسمبر 2001، ج.ر عدد 82 لـ 2001/12/31.

*الإتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي (TIR) لـ 14 نوفمبر 1975، صادقت عليها الجزائر بتحفظ. بموجب المرسوم رقم 88-143 المؤرخ في 26 جويلية 1988، ج.ر عدد 30 لـ 27 جويلية 1988.

* اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بمسؤولية متعهدي محطات النقل الطرفية في التجارة الدولية لـ 19 أبريل 1991.

*الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لـ 2 ديسمبر 1972، المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21-01-1978، ج.ر رقم 04 لـ 24/01/1978.

*اتفاقية اسطنبول لـ 1990 المتعلقة بالإدخال المؤقت لـ 26/06/1990، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 12/01/1998، ج.ر عدد 2 لـ 17/01/1998.

* اتفاقية بودابست المتعلقة بعقد نقل البضائع بالمجاري الملاحية الداخلية لـ 31 أكتوبر 2000.

* إتفاقيتي بريتون وودز Bretton Woods المبرمة في 22 جولية 1944 لإنشاء صندوق النقد الدولي والبنك الدولي للإنشاء والتعمير، المصادق عليهما من طرف الجزائر بالقانون رقم 63-320 المؤرخ في 31 أوت 1963، ج.ر عدد 63 لـ 1963.

* اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لـ 24 ماي 1980.

* إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي، الوثيقة رقم:

E/ESCWA/25/L.9-E/ESCWA/EDGD/2008/L.3

* إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو

جزئيا: "قواعد روتردام 2008"، قرار الجمعية العامة رقم 122/63، 2008/12/11.

* إتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية: قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم

7123 بتاريخ: 2009/09/09.

ب- النصوص القانونية الداخلية:

– القوانين والأوامر:

* القانون الفرنسي رقم 66-420 الصادر في 18 جوان 1966 المتعلق بالنقل البحري.

* الأمر 69-78 المؤرخ في 18-09-1969 المتضمن المصادقة على التعديلات الواردة على

القانون الأساسي لصندوق النقد الدولي والترخيص بالمشاركة في حقوق السحب

الخاصة ج.ر عدد 93 لـ 1969.

* الأمر 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المعدل والمتمم بالقانون 05-10 المؤرخ في 20

جوان 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13/05/2007 المتضمن القانون المدني

الجزائري.

* الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-02

المؤرخ في 06 فبراير 2005 المتضمن القانون التجاري الجزائري.

- * الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج ر عدد 46 ل 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.
- * القانون 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 19 ل 11 ماي 1988.
- * الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25/01/1995، المعدل والمتمم بالقانون رقم 06-04 المؤرخ في 20/02/2006، المتعلق بالتأمينات.
- * القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.
- * القانون التونسي رقم 21 لـ 1998 المؤرخ في 21 مارس 1998 المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع.
- * القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 والمتضمن التشريع الجمركي الجزائري.
- * القانون رقم 01-13 لـ 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 44 لـ 8 أوت 2001.
- * القانون رقم 02-11 المؤرخ في 24/12/2002 المتضمن قانون المالية لـ 2003، ج ر عدد 86 لـ 25/12/2002.
- * القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
- * الأمر رقم 09-01 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2009 ج ر عدد 44 لـ 2009.
- * الأمر رقم 10-01 المؤرخ في 26 أوت 2010 المتضمن قانون المالية التكميلي لسنة 2010 ج ر عدد 49 لـ 2010.

*القانون رقم 09-11 المؤرخ في 5 جوان 2011 المعدل والمتمم للقانون رقم 13-01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ج ر عدد 32 لـ 8 جوان 2011.

– المراسيم:

*المرسوم رقم 82-148 المؤرخ في 17 أفريل 1982 يتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري، ج ر عدد 16 لـ 20 أفريل 1982.

*المرسوم التنفيذي رقم 05-437 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفية ممارستها، ج.ر عدد 81 لـ 14 ديسمبر 2005.

*المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 12 ماي 2009 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر عدد 29 المؤرخة في 17 ماي 2009.
*المرسوم التنفيذي رقم 10-288 المؤرخ في 14 نوفمبر 2010 المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح للبضائع، ج.ر عدد 71 لـ 2010/11/24.

6/ الأحكام القضائية الجزائية:

*قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1994/02/07، ملف 114891،
المجلة القضائية عدد 02 لسنة 1994
*قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف 153254 بتاريخ 1997/06/24،
المجلة القضائية عدد 02 لسنة 1997.

*قرار المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1997/07/22،
المجلة القضائية، عدد خاص 1999.

*قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 1997/06/24،
نشرة القضاة، عدد 56 لسنة 1999.

*قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2001/06/20 ملف رقم 252824
المجلة القضائية عدد 02 لسنة 2003.

- *قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2002/01/04، ملف رقم 357395
مجلة المحكمة العليا، عدد 02 لسنة 2006
- *قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2007/02/07، ملف رقم 391372
مجلة المحكمة العليا، العدد الأول لسنة 2007.
- * قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، ملف 439517 بتاريخ 2008/04/09
الاجتهاد القضائي الجزائري، مجلة التحكيم اللبنانية، عدد 04، أكتوبر 2009.
- * قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، بتاريخ 2009/10/08 ملف رقم 594449
مجلة المحكمة العليا، العدد 02 لسنة 2009
- * قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية بتاريخ 2010/03/04، ملف رقم 616812
مجلة المحكمة العليا، عدد 02 لسنة 2011.
- **باللغة الفرنسية :

1-Ouvrages :

- ***Bonassies Pierre et Christian Scapel**, Traité de droit maritime, LGDJ, 2006
- * **Haddad .S**, et collectif EPBI, Les règles du commerce international : les Incoterms 2010, pages Bleues, Algérie Avril 2011.
- * **Mercadal Barthelemy**, Droit des transports terrestres et aériens, DELTA, Dalloz, 1996
- ***Remond Guilloud Martine**, Droit Maritime, Ed pedone, 1993
- ***Rodière.René** :- Droit des transports, transport terrestre et aérien, 2 éd Dalloz 1977
- Affrètement et transports, Tome II, les contrats de transports de marchandises, Dalloz, Paris, 1970
- Traité général de droit maritime, Affrètement et transports, Tome III, Acconage, consignation, transit, transports successifs et combinés, transports de passagers, remorquage, Dalloz, 1970.
- ***Rodière René, Du Pontavice Emmanuel**, Droit maritime, 12ème édition, DELTA, Dalloz, 1997.
- ***Tefili Saïd**, Les métiers portuaires ,édition ITCIS,Collection Logistique Algérie,2010.

***Wenger Hans**, l'UIRR à 30 ans, L'histoire de l'UIRR et du transport combiné de marchandises Rail- route en Europe de 1970 à 2000, Belgique, 2001.

2-Thèses :

***El Okbani Anssam**, La responsabilité du transporteur maritime dans le transport multimodal, CDMT, 2009.

***Grigoriou Maris**, l'exonération de responsabilité du transporteur dans la CMR , D.E.S.S de droit maritime et droit des transports ,Faculté de droit et des Sciences d'Aix Marseille, 1998.

***Hou Wei**, Liberté contractuelle en droit des transports maritimes de marchandises, thèse de doctorat, faculté de droit et de science politique, université paule Cézanne, Aix- Marseille III-2010.

***Ramirez Vincent Diego**, La limitation de responsabilité dans le transport multimodal, Université de Montréal, 2006.

3-Articles :

***Bazin Beust Delphine, Vallansan Jocelyne** , Commissionnaire de transport Juris-Classeur transport, Fasc : 613, cote : 11, 2004.

***Bazin Beust Delphine**, Contentieux de la commission de transport, Juris-Classeur transport, Fasc : 614, côte : 11, 2005.

* **Ben Maarouf Abdellah**, La facilitation de transport routier en Algérie point de vue d'un opérateur, groupe SNTR, Atelier sur les conditions pour assurer un transport multimodal efficace en méditerranée, mars, Casablanca 4,5 mars 2004.

***Belattaf .M**, Impacts Socioéconomiques et environnementaux de l'autoroute Est-Ouest en Algérie, journées du développement du GRES

***Benallegue Abdeladim**: -Les systèmes de transport en Algérie, le phare N° 48, Avril 2003.

- La problématique de transport multimodal dans les pays maghrébins, Atelier sur les conditions pour Assurer un transport multimodal efficace en méditerranée, Casablanca 4,5 mars 2004

***Berlingieri Francesco**, Aspects multimodaux des règles de Rotterdam, DMF n° 708, 2009

*Bernart Cedric :- Contrat spéciaux du commerce maritime, les contrats proches du connaissance maritime, Droit des transports ,20/03/2010 : [http:// cedricbernart.wordpress.com](http://cedricbernart.wordpress.com)

Wordpress.com

-Le régime de responsabilité des commissionnaires de transport, 25/03/2010 :

[http ://cedricbernart.wordpress.com/category/droit-des-transports](http://cedricbernart.wordpress.com/category/droit-des-transports)

***Bertrand Henri**, Transports ferroviaires, rép.Dalloz, 1998

- * **Boccara Julien**, le moment de la livraison dans les règles de rotterdam, une innovation source de difficultés d'interprétation, Newsletter du CDMT : http://www.droit-maritime.com/article.php3?id_article=519
- * **Bonassies (P)** :- Le transport multimodal en Europe, revue Scapel, 2001
 - Droit du transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème Siècle, DMF 01- 2009, n° 699-2
 - Nouveaux aspect du droit de prescription maritime, DMF 09-2005, n° 662-02.
- * **Bon- Garcin Isabelle** : les effets de l'émission d'un connaissance de transport combiné sur la qualité des intervenants dans un transport multimodal, R.D.T n° 12, Decembre 2008.
- * **Bonnaud Jaques** :- Les acteurs du transport maritime, revue Scapel, n°3,1988
 -Actualité du droit maritime national, Revue Scapel, 2000
- * **Bonnaud Jacques et Legal Bernard**, Le transport multimodal et la logistique, Revue Scapel, 2006
- * **Caprioli Eric A**, Considération sur les nouvelles règles CNUCED / CCI Applicables aux documents de transport multimodal, juin 2005 : <http://www.caprioli-avocats.com/pages/publications>.
- * **Cissé Yacouba**, Le commissionnaire de transport, le Non vessel operating common carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ? Revue générale de droit N° 34- 2004
- * **Corbier Isabelle**, Armateur, Rép.Com, Dalloz, octobre 2002
- * **CMA-CGM** : -CMA-CGM Mise sur le fer – le Magazine CMACGM ,N° 31 : hiver 2007.
 - Transport intermodal pour un service porte à porte, le magazine CMA-CGM, N°32, printemps 2007.
- * **De Torade Hervé**, le Volume des échanges entre l'Europe et les pays du Maghreb, CMA-CGM
- * **Delebecque Philippe** :- Le transport multimodal, Revue internationale de droit comparé, Vol 50 N°2, Avril, Juin 1998
 - L'évolution du transport maritime, DMF 01-2009 – n° 699.
 - La convention sur les contrats internationaux de transport de marchandise effectué entièrement ou partiellement par mer, DMF 04-2009, n° 702-5
 - Règles de Rotterdam, règle de la Haye Visby, règles de Hambourg- force et faiblesses respectives, Colloque des Règles de Rotterdam à Marseille le 20 et 21 mai 2010, IMTM, base 11/09/2010 : imtm.fr/attachements/008_Delebecque.Pdf
- * **Guignard Laurent**, Transport et sous traitance, Juris-Classeur Transport, Fasc. 614-20, octobre 2006.

- * **Guehria Amel** : les expériences récentes dans le transport de bout en bout en Algérie, Atelier sur les conditions pour assurer un transport multimodal efficace en méditerranée. Casablanca 4,5 mars 2004.
- * **Khelifa Kamel** : - Evolution des ports secs en Algérie et modalité d'accès, le phare N° 135
 - Supports et concepts des techniques des transports et logistiques, le phare N°134
 - transport et auxiliaires, lois et réalités opérationnelles, le phare N° 138
 - les auxiliaires des transports et intervenants dans la chaîne logistique, le phare N°117.
 - Meroutage : CNANMED réalise une première en Algérie le phare N° 109, Mai 2008.
- * **Krings Ernest**, CMR, examen de la jurisprudence des cours de cassation de France, de Belgique et du Hoge Read des Pays-Bas, revue de droit uniforme n° 1- 1999
- * **M'rad Babbou Zeineb**, Identification des problèmes associés au transport multimodal à travers une chaîne de transport porte à porte entre la Tunisie et l'Italie, Atelier sur les conditions pour assurer un transport multimodal efficace en méditerranée. Casablanca 4,5 mars 2004.
- * **Mercadal Barthélemy**, Commissionnaire de transport, Rép. Com, recueil Dalloz, Mars 1997
- * **Paulin Christophe**, Contrat de transport, jurisclasseur transport, juillet 2008.
- * **Regainia Ghazi**, Evolution et perspectives de la conteneurisation dans la Maghreb », Revue Algérienne des Sciences juridiques, économiques et politiques, N° 1, 1995.
- * **Scapel Christian**, Le régime de responsabilité de l'ETM, le transport multimodal transmaritime et transaérien, les nouvelles règles CNUCED/CCI, Actes de la rencontre internationale organisée : le 11 avril 1994 par L'IMTM.
- * **Stéphane Miribel**, signature des règles de Rotterdam, DMF, n° 708, 11 – 2009.
- * **Tassel Yves** :- Transport multimodal transmaritime, revue neptunus : http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep21/nep21_3.pdf
 - Le régime juridique de la pontée, C. Cass. 18 mars 2008, navire Ville de Tanya, un arrêt d'espèce malheureux, DMF n° 60- juin 2008.

- ***Tetley William**, A summary of general criticism of the Uncitral convention: the Rotterdam rules : Journal of International Maritime Law, 5 NOV 2008 : <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules>.
- ***Veaux- Fournier Paulette, Veaux Daniel**, Transport par conteneur, Juris-Classeur transport, Côte : 05, 2003
- 3-Textes législatifs, réglementaires et directives Européennes:**
- * Arrêté français du 18 juillet 1989 relatif à l'enrichissement du vocabulaire des transports, J.O. du 12 Aout 1989.
- *CEE – ONU – CEMT – UE, Terminologie en transports combinés, Genève, 2001
- * CNUCED : transport multimodal et logistique, UNCTAD / SDTE / TLB / MISC / 2004 / 4 – 31 Décembre 2004
- *code de commerce Français, réécrit par la loi du 6 Févr 1998 et renuméroté par l'ordonnance n° 2000-912, 18 sept 2000, (J.O 21 septembre 2000).
- *Commission Européenne Direction générale Energie et transport : « Unité de chargement intermodales (UCI) Initiative d'harmonisation et de normalisation » : TREN- 2002 – 00740-00-00-FR-TRA-00 (EN) HT/ de la, Bruxelles, le 17 – 04 – 2002
- *Décision n° 884/2004 (CE du parlement européen et du conseil du 29 Avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport
- *Décret N° 90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport « en France » J.O N° 56 du 7 mars 1990, p 2800 modifié par le décret n° 99-125 du 15 Avril 1999 et par celui du 24/10/2002, n° 202-1312 et enfin modifié par le décret n° : 2004-548 du 14 juin 2004.
- *Directive n° 92/106 CEE relative à l'établissement de règles communes pour certain transport combiné de marchandises entre Etats membres (JOCE L 368/38 du 17/12/1992).
- *Directive du parlement Européen et du conseil relative aux unités de chargement intermodales : Com (2004) 361 final 2003 / 00 56 (COD) le 30-04-2004, Bruxelles.
- * Lamy transport : lexique des termes juridiques et techniques tome 2, 2009.
- *Police Type française d'assurance de responsabilité contractuelle des commissionnaires de transport du 3 Novembre 1993 modifiée le 16 juin 2003 et le 11 mai 2006.
- *Livre Blanc : « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », CEE – COM (2001) 370 Final, le 12-09-2001, Bruxelles.
- * loi « française » d'orientation des transports intérieurs « LOTI » : n° 62-1153, 30 déc 1982, J.O 31 déc 1982.

- *Règles CNUCED / CCI : applicable aux documents de transport multimodal, CCI. Publication n° 481, 1991.
- * Règlement (CE) N° 1382 / 2003 du parlement européen et du conseil du 22juillet 2003 : J.O N° L 191.
- *Règlement (CE) N° 1692 / 2006 du parlement européen et du 24/10/2006 établissant le programme Marco polo II, J.O N° L 328 du 24/11/2006.
- * Secrétariat de la CNUDCI, 2003/01/ 13 :« Multimodal transport : the Feasibility of an international legal instrument » : UNCTAD / SDTE/TLB/2003/s Docs/ Sdtetlb 20031_ en.pdf

4-Revues et recueils de jurisprudences française :

- *Bulletin des transports et de la Logistique : 1991, 1992, 1996, 2002, 2003 2004,2007
- * Droit Maritime français : 1993, 1994, 1997,1998, 1999,2000, 2002, 2004, 2005,2006, 2007,2008, 2009
- * Lamy Transport, Tome 2, Editions 2004, Tome 2, Editions 2009.
- * Revue SCAPEL : 1993, 1995, 1996, 1997,1998, 2000,2002 2005.

5-Sites internet :

- www.emdb.gov.eg: Egyptian Maritime Data Bank
- www.escwa.un.org: Economic and Social Commission for Western Asia
- www.sntr-groupe.dz : Société National de Transports Routier
- www.agefal.dz: Agence de Gestion du Fret d'Algérie
- www.euromedtransport.org: Euro-Méditerranéen des Transports
- www.logitrans.dz: LOGITRANS
- www.maintenanceplus-dz.com: Maintenance- plus
- www.cnanmed.dz: La CNAN MED : CNAN Groupe Spa
- www.cma-cgm.com: Groupe CMA-CGM
- www.kgn-lephare.com: Journal des échanges internationaux des échanges et de la logistique : Le phare
- www.safmedproject.org : Regional Transport Action Plan (RTAP) for the Méditerranéen
- www.transport.tn: Le Transport en Tunisie
- www.maghrebarabe.org: Secrétariat général de l'Union du Maghreb Arabe
- www.Fr.wikipedia.org: Wikipédia : encyclopédie libre
- www.alshamsi.net: M.Alshamsi web site
- www.iru.org: Union internationale des transports routiers
- www.inf.org: fonde Monétaire international
- www.ukpandi.com: The International Group clubs
- www.legifrance.gouv.Fr : le cite officiel de la législation française

الفهرس

الفهرس

1 مقدمة

7 الباب التمهيدي : مفاهيم قانونية حول النقل الدولي متعدد الوسائط ومنظمه

الفصل الأول : الملامح الرئيسية للنقل الدولي متعدد الوسائط : أهميته، تطبيقه

9 والنهوض به

10 المبحث الأول : ماهية النقل الدولي متعدد الوسائط وتاريخه

10 المطلب الأول : خصائص النقل الدولي متعدد الوسائط

11 الفرع الأول : النقل الدولي متعدد الوسائط نقل دولي للبضائع

11 الفقرة الأولى : عقد نقل دولي

18 الفقرة الثانية : عقد نقل البضائع

24 الفرع الثاني : النقل متعدد الوسائط وفقا لعقد واحد

24 الفقرة الأولى : نقل متعدد الوسائط

27 الفقرة الثانية : النقل وفقا لعقد نقل واحد

28 المطلب الثاني : التطور التاريخي والقانوني للنقل متعدد الوسائط وأهميته

29 الفرع الأول : من نقل أحادي الواسطة إلى نقل متعدد الوسائط

35 الفرع الثاني : أهمية النقل متعدد الوسائط

المبحث الثاني : النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول المغاربية " الجزائر وتونس

39 مثلا

39 المطلب الأول : التجربة الجزائرية والتونسية في النقل من الباب إلى الباب

الفرع الأول : التجربة الجزائرية في النقل من الباب إلى الباب « Transport de bout en

39 bout »

الفقرة الأولى : الشركة الوطنية للنقل البري

40 SNTR

41 أ- الشركة التابعة AGEFAL : Agence de Gestion du Fret d'Algérie

43 ب- الشركة التابعة LOGITRANS « Logistique et transport »

- ج- الشركة التابعة « Maintenance- plus » 44
 الفقرة الثانية: تجربة Med-orient SARL في مجال النقل المتعدد الوسائط بالجزائر - نقل
 المحروقات - 45
 الفقرة الثالثة: الشركة الوطنية للملاحة البحرية La CNAN Med 47
 الفقرة الرابعة: CMA-CGM وخدمة النقل من الباب إلى الباب 49
 الفرع الثاني: النقل متعدد الوسائط في تونس 55
 الفقرة الأولى: إجراءات النهوض بالنقل متعدد الوسائط في تونس 55
 أ- من ناحية التشريعية 55
 ب- من ناحية البنية الأساسية 56
 ج- من ناحية البنية المعلوماتية 56
 د- من ناحية التنظيم 57
 هـ- من ناحية معدات وسائل النقل والمناولة 58
 و- من ناحية التكوين 58
 الفقرة الثانية: حالة تطبيقية للنقل متعدد الوسائط في تونس 58
 المطلب الثاني: نظام النقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية 60
 الفرع الأول: معوقات نظام النقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية 61
 الفرع الثاني: مقومات تفعيل النقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية 63
 الفصل الثاني: أنماط النقل المتتابع ومتعهد النقل متعدد الوسائط - تحديد للمفاهيم - .. 71
 المبحث الأول: الطبيعة القانونية لأنماط النقل المتتابع والعلاقة بينها وبين النقل متعدد
 الوسائط 72
 المطلب الأول: النقل المتتابع وعلاقته بالنقل متعدد الوسائط 72
 الفرع الأول: الطبيعة القانونية لنمطي النقل المتتابع 72
 الفقرة الأولى: نقل متتابع عن طريق واسطة واحدة 72
 أ- النقل المتتابع البحري 73
 ب- الناقل المتتابع الجوي 75

- ج- النقل المتتابع البري..... 77
- الفقرة الثانية: النقل المتتابع المختلط..... 78
- الفرع الثاني: علاقة النقل المتتابع بالنقل متعدد الوسائط..... 79
- المطلب الثاني: النقل المشترك والعلاقة بينه وبين النقل متعدد الوسائط..... 80
- الفرع الأول: الطبيعة القانونية للنقل المشترك..... 81
- أ- القواعد الموحدة لوثيقة النقل المشترك الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (CCI) لـ 1988..... 83
- ب- شروط FIATA الصادرة عن الاتحاد الدولي لهيئات وكلاء الشحن..... 83
- ج- لجنة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية la CNUCED..... 83
- د- مجلس الاتحاد الأوروبي..... 84
- هـ- المؤتمر الأوروبي لوزراء النقل (CEMT)..... 85
- الفرع الثاني: علاقة النقل المشترك بالنقل متعدد الوسائط: "الجانب التقني للنقل متعدد الوسائط"..... 87
- الفقرة الأولى: النقل متعدد الوسائط البري..... 88
- الفقرة الثانية: النقل متعدد الوسائط البحري..... 92
- الفقرة الثالثة: النقل متعدد الوسائط الجوي..... 96
- المبحث الثاني: مدلول متعهد النقل متعدد الوسائط..... 98
- المطلب الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط والطبيعة القانونية لنشاطه..... 98
- الفرع الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط..... 98
- الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لنشاط متعهد النقل متعدد الوسائط..... 104
- الفقرة الأولى: الوكيل بالعمولة للنقل بصفته متعهد للنقل متعدد الوسائط..... 105
- الفقرة الثانية: وكيل العبور بصفته متعهد النقل متعدد الوسائط..... 118
- الفقرة الثالثة: الناقل بصفته متعهد النقل متعدد الوسائط..... 122
- المطلب الثاني: الأشكال القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط وخدماته..... 124
- الفرع الأول: الأشكال القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط..... 124

- 125 VO-MTO الفقرة الأولى: متعهدو النقل متعدد الوسائط المشغلون للسفن
 الفقرة الثانية: متعهدو النقل متعدد الوسائط غير المشغلين للسفن « NVO-MTO ».
 127 « NVOCC » والناقلون العامون غير المشغلين للسفن
 131 الفرع الثاني: خدمات متعهد النقل متعدد الوسائط.

136 الباب الأول: عقد النقل متعدد الوسائط وإشكالياته القانونية والتطبيقية

- 139 الفصل الأول: النقل متعدد الوسائط بالحاويات
 140 المبحث الأول: ماهية الحاويات وإطارها القانوني
 141 المطلب الأول: مفهوم الحاويات، أنواعها ومميزاتها
 143 الفرع الأول: مفهوم الحاويات ماديا وقانونيا
 144 الفقرة الأولى: المفهوم المادي للحاويات
 149 الفقرة الثانية: المفهوم القانوني للحاويات
 152 الفرع الثاني: أنواع الحاويات وامتيازاتها
 152 الفقرة الأولى: أنواع الحاويات
 154 الفقرة الثانية: مميزات الحاويات
 157 المطلب الثاني: الإطار القانوني والشروط الخاصة بعقد النقل بالحاويات
 158 الفرع الأول: النصوص القانونية الداخلية المتعلقة بالحاويات
 162 الفرع الثاني: الشروط الخاصة بعقد النقل بالحاويات
 165 المبحث الثاني: الصعوبات القانونية الناجمة عن استخدام الحاويات
 166 المطلب الأول: العمليات السابقة على تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بالحاويات
 167 الفرع الأول: تقديم الحاويات
 168 أ- الحاوية المقدمة من قبل متعهد النقل "طبيعة العقد"
 170 ب- علاقة عقد إيجار الحاوية بعقد النقل متعدد الوسائط
 173 ج- النتائج المترتبة على وجود علاقة بين عقد إيجار الحاوية وعقد النقل متعدد الوسائط
 176 د- ذاتية عقد إيجار الحاوية

- 178 الفرع الثاني: تعبئة الحاويات
- 181 المطلب الثاني: العمليات المعاصرة لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بالحاويات
- 182 الفرع الأول: استيلاء الحاويات وشحنها.
- 182 الفقرة الأولى: استيلاء الحاويات
- 187 الفقرة الثانية: شحن الحاويات وحصها.
- 187 أ- شحن الحاويات
- 195 ب- رص الحاويات
- 196 الفرع الثاني: نقل الحاويات
- 204 الفرع الثالث: تفريغ الحاويات وتسليمها
- 204 الفقرة الأولى: تفريغ الحاويات
- 209 الفقرة الثانية: تسليم الحاويات
- 211 أ- التسليم في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980
- 213 ب- التسليم في اتفاقية روتردام 2008
- 223 الفصل الثاني: الإشكالات القانونية والتطبيقية للنقل الدولي متعدد الوسائط
- 225 المبحث الأول: النقل متعدد الوسائط في ظل اتفاقيات النقل الدولي
- 225 المطلب الأول: الاتفاقيات المطبقة على مراحل النقل الدولي المختلفة.
- 226 الفرع الأول: المعاهدات الدولية المرتبطة بالنقل البري
- 226 الفقرة الأولى: اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية.
- 231 الفقرة الثانية: اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي
- 236 الفقرة الثالثة: الإتفاقية الجمركية بشأن النقل البري الدولي (TIR)
- 239 الفرع الثاني: المعاهدات الدولية المرتبطة بالنقل البحري والجوي
- 239 الفقرة الأولى: اتفاقية بروكسل وهامبورج لنقل البضائع بحرا.
- 240 الفقرة الثانية: اتفاقيات النقل الدولي للبضائع بطريق الجو
- 244 المطلب الثاني: الاتفاقيات الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط.
- 244 الفرع الأول: اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980.

- 250 الفرع الثاني: اتفاقية روتردام 2008
- 255 الفقرة الأولى: المادة 26 من قواعد روتردام
- 261 الفقرة الثانية: المادة 82 من قواعد روتردام
- 266 المبحث الثاني : الجوانب التطبيقية للنقل متعدد الوسائط
- 266 المطلب الأول: سند النقل متعدد الوسائط
- 267 الفرع الأول: مفهوم سند النقل متعدد الوسائط وصوره
- 267 الفقرة الأولى: تعريف سند النقل متعدد الوسائط
- 268 الفقرة الثانية: صور سند النقل متعدد الوسائط
- 283 الفرع الثاني: وظائف سند النقل متعدد الوسائط:
- 283 الفقرة الأولى: سند النقل متعدد الوسائط كإيصال باستلام البضاعة
- 291 الفقرة الثانية: القوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط
- 298 الفقرة الثالثة: دور سند النقل متعدد الوسائط في تمثيل البضاعة
- 301 المطلب الثاني: أثر النقل متعدد الوسائط على البيوع الدولية ونظام تمويلها
- 302 الفرع الأول: النقل متعدد الوسائط والبيوع الدولية
- 313 الفرع الثاني: النقل متعدد الوسائط ونظام الإعتمادات المستندية

الباب الثاني: أحكام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

- 329 الفصل الأول: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
- 330 المبحث الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
- 331 المطلب الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
- 331 الفرع الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل بصفته ناقلا منظمًا للنقل متعدد الوسائط ...
- 332 الفقرة الأولى: أساس مسؤولية متعهد النقل بصفته ناقلا
- 338 الفقرة الثانية: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بصفته وكيلا بالعمولة للنقل
- الفرع الثاني: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب اتفاقيات النقل متعدد
- 342 الوسائط والقواعد الاتفاقية

- الفقرة الأولى: أساس مسؤولية متعهد النقل بموجب اتفاقية النقل متعدد الوسائط
 1980..... 342
- الفقرة الثانية: أساس مسؤولية متعهد النقل في قواعد روتردام: 344
- الفقرة الثالثة: أساس مسؤولية متعهد النقل في قواعد CNUCED/CCI وسند الشحن
 FIATA..... 348
- المطلب الثاني: طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ونطاقها المادي 351
- الفرع الأول: طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط..... 351
- الفقرة الأولى: النظام الشبكي لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط..... 351
- الفقرة الثانية: النظام الموحد لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط..... 354
- الفقرة الثالثة: طبيعة النظام القانوني للمسؤولية في اتفاقية النقل متعدد الوسائط
 1980..... 356
- الفقرة الرابعة: طبيعة نظام المسؤولية في قواعد روتردام 359
- أ- مسؤولية الناقل 360
- ب- حدود المسؤولية 360
- الفرع الثاني: النطاق المادي لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط..... 361
- الفقرة الأولى: الهلاك 362
- الفقرة الثانية: التلف 364
- الفقرة الثالثة: التأخير 366
- المبحث الثاني: الحدود القانونية لمسؤولية متعهد النقل والشروط المتصلة بها 370
- المطلب الأول: تحديد المسؤولية بين تطبيق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل وضابط
 التعويض..... 371
- الفرع الأول: العلاقة بين الطرد والحماية..... 371
- الفرع الثاني: الحدود القانونية لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل 378
- المطلب الثاني: الحد الأعلى لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط 382
- الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيات النقل أحادي الوسائط..... 382

- 382 الفقرة الأولى: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيات النقل البحري
- 387 الفقرة الثانية: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقيات النقل البري
- 387 أ- حدود مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CMR
- 390 ب- حدود مسؤولية الناقل السككي في اتفاقية (COTIF-CIM)
- 392 الفقرة الثالثة: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال
- الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض وفق الاتفاقيات متعددة الوسائط وقواعد الـ
- 395 CNUCED/CCI
- الفرقة الأولى: تحديد مسؤولية متعهد النقل وفقاً لاتفاقية النقل متعدد الوسائط
- 395 لـ 1980
- 396 أ- حالة الهلاك أو التلف
- 394 ب- حالة التأخير
- 401 الفقرة الثانية: الحد الأقصى للتعويض وفق قواعد CNUCED/CCI
- 402 الفقرة الثالثة: التحديد القانوني للمسؤولية في إطار اتفاقية روتردام
- 408 الفصل الثاني: إعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية ومنازعاتها
- 409 المبحث الأول: دفع مسؤولية متعهد النقل والتأمين عليها
- 409 المطلب الأول: أسباب إعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية
- 410 الفرع الأول: الأسباب القانونية للإعفاء من المسؤولية
- 411 الفقرة الأولى: الإعفاء الكلي من المسؤولية
- 412 أ- القوة القاهرة
- 420 ب- خطأ المرسل أو المرسل إليه
- 430 ج- خطأ الغير
- 430 الفقرة الثاني: الإعفاء الجزئي من المسؤولية
- 431 الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية
- 437 المطلب الثاني: التأمين ضمان لتغطية مسؤولية متعهد النقل
- 437 الفرع الأول: تأمين مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

- 444 الفرع الثاني: تأمين مسؤولية الناقلين في النقل متعدد الوسائط.
- 450 المبحث الثاني: دعاوى مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.
- 451 المطلب الأول: صور دعاوى المسؤولية وتقدمها.
- 451 الفرع الأول: دعاوى المسؤولية وفق أحكام الوكالة بالعمولة للنقل.
- 452 الفقرة الأولى: دعوى المسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو تابعيه.
- 452 أ- دعوى الموكل ضد الوكيل بالعمولة للنقل.
- 457 ب- الدعوى المباشرة للموكل على الناقل والوكيل بالعمولة من الباطن.
- 460 الفقرة الثانية: دعوى رجوع الوكيل بالعمولة للنقل على تابعيه.
- 460 أ- رجوع الوكيل بالعمولة للنقل على الناقل والوكيل من الباطن.
- 465 ب- رجوع الوكيل بالعمولة على متعهدي محطات النقل الطرفية.
- 466 الفرع الثاني: دعاوى المسؤولية ضد متعهد النقل وفق اتفاقيات النقل متعدد الوسائط...
- 466 الفقرة الأولى: الإخطار بالهلاك الجزئي أو التلف.
- 472 الفقرة الثانية: الإخطار بالتأخير.
- 474 الفرع الثالث: تقدم دعاوى المسؤولية.
- 474 الفقرة الأولى: تقدم دعاوى مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل.
- 474 أ- تقدم الدعوى الأصلية.
- 476 ب- تقدم دعوى الرجوع.
- 478 الفقرة الثانية: تقدم دعوى المسؤولية وفق اتفاقيات النقل متعدد الوسائط.
- 478 أ- تقدم الدعوى الأصلية.
- 482 ب- تقدم دعوى الرجوع.
- 483 ج- وقف وانقطاع التقدم.
- 486 المطلب الثاني: الاختصاص القضائي والتحكيم.
- 488 الفرع الأول: الاختصاص القضائي.
- 488 الفقرة الأولى: الولاية القضائية في النقل متعدد الوسائط.
- 493 الفقرة الثانية: الولاية القضائية في قواعد روتردام.

494	أ- المحكمة المختصة المحددة قانوناً.....
494	ب- المحكمة المختصة بموجب الاتفاق.....
499	الفرع الثاني: التحكيم.....
500	الفقرة الأولى: التحكيم في اتفاقيات النقل متعدد الوسائط "جنيف وروتterdam".....
507	الفقرة الثانية: إجراءات التحكيم التجاري الدولي وفق قانون 09/08.....
512	خاتمة.....
518	الملاحق.....
536	قائمة المراجع.....
556	الفهرس.....



ملخص:

النقل متعدد الوسائط، وحدة نقل اتضحت أهميتها بارتفاع نسبة النقل بالحاويات في مختلف الوسائط البحرية، البرية أو الجوية. و بالرغم من قدم نظام التأليف بين الوسائط، إلا أنه واجه صعوبة في إيجاد نظام قانوني موحد يحكمه على المستوى الدولي، مما جعله يخضع لتعدد واختلاف الاتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية، تبعا لاختلاف الوسائط المستخدمة في النقل من الباب إلى الباب. لتتوجه الأنظار بقوة إلى النقل متعدد الوسائط بالتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا المسماة بقواعد روتردام و ما تطرحه من حلول.

الكلمات المفتاحية: النقل متعدد الوسائط، النقل بالحاويات، متعهد النقل، وحدة النظام القانوني، وحدة السند، نظام موحد للمسؤولية، نظام مسؤولية شبكي.

Résumé :

L'importance du transport multimodal devient de plus en plus grande avec l'augmentation du transport de marchandises en conteneurs. Il a toujours existé et pourtant il ne bénéficie toujours pas de régime juridique uniforme permettant l'acheminement des marchandises en toute sécurité, ce qui conduit à l'application de divers textes, nationaux ou internationaux, aux différentes phases constituant le transport multimodal, et « les règles de Rotterdam » met encore ce type de transport sous les projecteurs.

Les mots clés : le transport multimodal, La conteneurisation, l'organisateur de transport multimodal, statut juridique unique, le document de transport unique, système uniforme de responsabilité système de réseau.

Abstract:

The multimodal transport is steadily becoming more and more important with the rapid increase of the amount goods being transported in containers. Notwithstanding the fact that multimodal transport has always existed, no uniform liability regime exist sat present. The lack of uniformity, preventing multimodal operators from fulfilling their obligations in a safe legal environment, results in the proliferation of international conventions and national laws. The multimodal transport is again put in the spot light with the new « Rotterdam Rules ».

Key-words: multimodal transport, container transport, multimodal transport operator, multimodal transport document, uniform liability system, network liability system.