

مقدمة:

أصبح نقل البضائع يتم من أماكن الإنتاج في بلد ما إلى أماكن الاستهلاك 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، خاصة بعد أن شهد النقل الدولي للبضائع خلال النصف الثاني من القرن العشرين تطورات جذرية نتيجة حدوث ما يعرف بثورة الحاويات. . يفرض النقل متعدد الوسائط نفسه بدرجة كبيرة لما له من أهمية حقيقية ملموسة عالمياً. حيث 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، وفي ذلك فلسفته الاقتصادية. فالنقل الدولي المتعدد الوسائط إذن، يفترض استخدام عدة وسائط نقل مختلفة "واسطتين على الأقل". كأن تكون مرحلة نقل بحرية، و مرحلة أخرى جوية بين مكانين في بلدين مختلفين ، وذلك في ظل وثيقة واحدة تغطي كافة مراحل عملية النقل. يتحمل بموجبها منظم هذا النقل، و المسمى بمتعهد النقل المتعدد الوسائط ETM "مسؤولية النقل بأكمله أمام أصحاب البضاعة من أي هلاك أو تلف أو تأخير قد يصيبها مقابل أجره نقل شاملة. لذلك تتمثل الفلسفة القانونية المبتغاة من النقل متعدد الوسائط في وحدة عقد النقل متعدد الوسائط المبرم بين المرسل و منظم النقل، وحدة سند النقل ووحدة المسؤولية بوحدة نظامها المحدد ابتداء و المنحصر في كيان قانوني واحد بحيث يتم رفع الدعوى ضد شخص واحد، مما يحقق السرعة في تسوية المطالبات.

المبحث الأول : ماهية النقل الدولي متعدد الوسائط

كان النقل دائماً وأبداً 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

المطلب الأول : مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط.

ينبني النقل الدولي متعدد الوسائط على أساس تعدد أو إدماج وسائط النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول ، في سلسلة واحدة متناسقة ومتكاملة الحلقات ، كل حلقة منها تمثل واسطة من وسائط النقل المستخدمة في رحلة البضاعة.

الفرع الأول: تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط:

كانت محاولة إرساء دعائم النقل متعدد الوسائط بتوقيع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع سنة 1980. حيث عرّفته 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..."⁽¹⁾.

(1) 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 بحراً ، والمسماة بقواعد هامبورج لـ 1978 لتكون امتداداً لها. إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ كاتفاقية دولية ، حيث يلزم انضمام ما لا يقل عن ثلاثين (30) دولة ، الأمر الذي لم يتحقق بعد.

الفرع الثاني : خصائص النقل الدولي متعدد الوسائط.

-عقد نقل دولي :

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

* أن يأخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده من مكان في بلد ما.

* أن يتم تسليم البضائع في بلد آخر وفقا للمكان المحدد للتسليم. ومن ثم إذا تم 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 متعدد الوسائط. بل لا يكفي أن يتم 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 متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده ومكان تسليمه لها واقعين في دولتين غير متعاقبتين ، وهو ما ورد في المادة 02 من الاتفاقية

أما إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا: "قواعد روتردام 2008" ، فقد تعرض الفصل الثاني منها لمسألة تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية. والقاعدة التي وضعتها المادة 05 في هذا الشأن هي سريان الاتفاقية على كل عقد نقل بضائع بالبحر إذا وقع بين دولتين مختلفتين وتوافرت إحدى الشروط الآتية:

أ- إذا كان التسليم 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 الاتفاقية 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 يشتمل على جزء بحري وجزء آخر بري، جوي أو نهري، فهنا يجب استعمال ضابط الانطباق المزدوج، أي وقوع مكان التسليم ومكان التسليم في دولتين مختلفتين وميناء الشحن وميناء التفريغ في دولتين مختلفتين. على أن تكون إحدى هذه الأماكن "مكان التسليم أو مكان التسليم أو ميناء الشحن أو ميناء التفريغ" واقعة في دولة منضمة إلى المعاهدة، بغض النظر عن جنسية السفينة أو الأطراف.

-عقد نقل البضائع : فهو عملية نقل للبضائع من الباب إلى الباب ، فالبضاعة إذن هي المادة التي يلتزم الشاحن بتسليمها إلى متعهد النقل متعدد الوسائط ، ليتمكّن هذا الأخير من تنفيذ العقد أو العمل على تنفيذه .

عرفت قواعد روتردام 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"

وبالتالي اعتبرت قواعد روتردام- 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.

فالحاوية هي طريقة للتغليف، فتكون معبئة إما ببضائع غير مغلفة en Vrac، أي دون حماية إضافية. أو أن تكون 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، باعتبار أن كل بضاعة مشحونة داخل الحاوية معبئة بطريقة انفرادية. 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 التغليف، مثل أي حقبة لأمتعة المسافرينⁱ. 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 التغليفⁱⁱ.

نقل متعدد الوسائط: 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. حيث يتمّ إدماج أكثر من واسطة من وسائل النقل. من ثمّ كانت خاصية أن يكون النقل متعدّد الوسائط شرطاً ثالثاً لتطبيق أحكام اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط لـ 1980 . إلّا أنّه من أهمّ المسائل التي اختلف فيها الفقه في موضوع النقل الدولي متعدّد الوسائط، التفرقة بين مدلول مصطلحي "واسطة النقل" le mode de transport و"وسيلة النقل" le moyen de transport. من أجل ذلك حسم مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "CNUCED" الأمر وتولّى مهمّة التفرقة بين واسطة ووسيلة النقل ، حيث أشار إلى أنّ النقل الدولي متعدّد الوسائط يتضمن المكونات الثلاث التالية :

أ) وسائط النقل مثل : البحر ، الطريق البري ، 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 مثل الحاويات والطبالي.

-النقل وفقا لعقد نقل واحد:

تتشرط اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ل 1980 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 ، فإذا أبرم الشاحن عدة عقود مع 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.

المطلب الثاني: النقل المتتابع ، النقل المشترك والنقل متعدد الوسائط - تحديد للمفاهيم-

الفرع الأول: النقل المتتابع

النقل المتتابع هو أكثر المصطلحات شيوعا للتعبير عن تعدد مراحل النقل. و هو الذي يقوم به عدة ناقلين مستقلين وهو على نوعين: نقل متتابع عن طريق واسطة واحدة، ونقل متتابع مختلط. فيكون نقلا متتابعا عن طريق واسطة واحدة في كل أجزائه كأن تكون واسطة بحرية أو جوية أو برية.

أ- النقل المتتابع البحري:

وهو النقل الذي يتم عن طريق الواسطة البحرية في كل أجزائه، فهو نقل أحادي الواسطة، ويأخذ صورتين إما عقود متعددة وناقلين متعددين، أو عقد واحد وناقلين متعددين:

الصورة الأولى: وهي التي تكون فيها عقود النقل مستقلة عن بعضها البعض. فتصبح لدينا عدة عقود نقل متعاقبة مستقلة.

الصورة الثانية: وهي التي يجمع فيها جميع أجزاء عملية النقل عقد نقل بحري واحد، يقوم بإبرامه الشاحن مع ناقل، يتولى مسؤولية النقل في جميع مراحل 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، باعتبار أن الشاحن يعهد إلى الناقل الأول بأن يتعاقد لحسابه في ميناء المسافنة مع الناقل الثاني. وفي هذه 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 يتمم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري، أو بري أو جوي، معنى ذلك أن

(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

سند الشحن المباشر، يصدر عندما يقتضي الأمر أن تتم الرحلة على أكثر من سفينة لعدم وجود خط ملاحي 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.

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 التضامن مع الناقل الذي وضع وثيقة الشحن المباشرة⁽¹⁾.

تعرضت اتفاقية هامبورج لـ 1978 إلى النقل المتتابع البحري من خلال المادة 11 باعتباره نقلا بحريا في جميع مراحله 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⁽²⁾، وهذا استثناء على المادة 10 من الاتفاقية التي تعتبر أنه عندما يسند الناقل تنفيذ النقل كله أو بعضه إلى ناقل فعلي، يظل الناقل مع ذلك مسؤولا عن النقل بكامله، ويكون الناقل مسؤولا، 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.

ب- الناقل المتتابع الجوي: وهو الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة، ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود عدد من الناقلين على طائراتهم بالتتابع. وقد تعرضت اتفاقية وارسو لـ 1929 الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، للنقل المتتابع في المادة 1 فقرة 3⁽³⁾، والتي حلت محلها المادة 1 الفقرة 3 من اتفاقية مونتريال لـ 1999⁽⁴⁾. مبرزة أن لإرادة أطراف عقد النقل دور مهم، في معرفة ما إذا كان النقل المتتابع- أي الذي يتولاه عدة ناقلين بالتتابع- يخضع لأحكام اتفاقية وارسو وبعدها مونتريال من عدمه، حيث أن خضوع النقل المتتابع لأحكام

الشحن المباشر، والتي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهري أو بري أو جوي، أو عن طريق السكة الحديدية".

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

(2) المادة 11 فقرة 1 من اتفاقية هامبورج 1978، "خلافا 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 الهلاك أو التلف

أو التأخير في التسليم الذي ينتج عن حادث يقع وقت وجود البضائع في عهدة الناقل الفعلي لهذا الجزء من الرحلة".

(3) 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".

(4) 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".

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.

- العنصر الثاني: ويتمثل في اتجاه إرادة المتعاقدين إلى اعتبار عمليات النقل المتتابعة، التي يتولاها 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 واحدا لا يقبل التجزئة.

في حالة الناقلين الجويين المتتابعين، 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 تولاها، ويكون هؤلاء الناقلون مسؤولون على وجه التضامن أمام المرسل أو المرسل إليه. وهو ما ذهبت إليه المادة 36 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال لـ 1999⁽²⁾، وما تبناه المشرع الجزائري في المادة 153 من قانون الطيران المدني⁽³⁾.

ج- النقل المتتابع البري:

عالجت الاتفاقية 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 شروط وثيقة النقل، أي بموجب قبوله للسند: "المادة 34"⁽⁴⁾. وترفع دعوى المسؤولية على الناقل الأول الناقل الأخير، أو الناقل الذي حدث الضرر أثناء وجود البضائع في عهده، و مع ذلك فإنه يمكن مقاضاة عدد من الناقلين في وقت واحد: "المادة 36"⁽⁵⁾.

(1) المادة 30 من اتفاقية وارسو لـ 1929: "في حالات عمليات النقل التي يحكمها التعريف المذكور في الشطرة الثالثة من المادة الأولى والتي يتولاها 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 ببضائع فالمرسل منه حق الرجوع على الناقل الأول وعلى المرسل إليه الذي له على الناقل الأول حق الاستيلاء، ولكل من هذا وذاك، 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) 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، يحق للراكب أو للمرسل الرجوع على الناقل الأخير، فضلا 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 أو المرسل أو المرسل إليه".

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

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

(5) 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

قد يكون النقل المتتابع مختلطاً: وهو الذي يتم بطرق مختلفة، بطريق البحر في جزء منه، وبطريق البر أو الجو في الجزء الآخر. وقد يأخذ يكون بموجب عقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة. فيتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة بطريق البحر والبر معاً، أو يتعاقد مع الناقل البري على نفس الأمر وبذلك نكون بصدد عقد نقل واحد ينظم كافة مراحل النقل. وفي هذه الحالة أيضاً يقوم الناقل البحري بإصدار سند شحن مباشر طبقاً 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.

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 الوسائط فقط، مع تغيير وسيلة النقل.

الفرع الثاني : النقل المشترك

وردت التعاريف الخاصة بالنقل المشترك في:

-اتفاقية وارسوا لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي لـ 1929: 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 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 لـ 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⁾.

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."

(1) المادة 31: "الفصل 4: أحكام خاصة بعمليات النقل المشترك" من اتفاقية وارسو لـ 1929: "1- في حالة عمليات النقل المشترك التي يكون شطر منها بطريق الجو، وشطر 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 شروطاً تتعلق بوسائل أخرى للنقل مع ضرورة مراعاة أحكام هذه الاتفاقية فيما يتعلق منها بالنقل الجوي."

(2) اتفاقية مونتريال لـ 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 شروطاً 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 تحتوى البضائع عبر جزء من رحلتها بحراً 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..."

إن المفهوم القانوني للنقل المشترك يؤخذ على أنه مطابق لمفهوم النقل متعدد الوسائط، كما أن مصطلح "النقل بين الوسائط" يعبر أيضا عن مفهوم النقل متعدد الوسائط. فيستعمل 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. فتكون العلاقة بين النقل المشترك والنقل متعدد الوسائط من خلال التزاوج أو الجمع بين الوسائل والوسائط

-النقل متعدد الوسائط البري:

يكون النقل متعدد الوسائط البري في غالب الأمر نقلا سككي / طريقي حيث تستخدم السكة الحديدية في نقل مركبات الطرق، فهي طريقة لتكريس النقل متعدد الوسائط البري باستخدام الوساطة السككية في جزء من النقل، والوساطة الطرقية في بدايته ونهايته.

1 -النقل المشترك سككي / طريقي التقليدي : حيث يتم تحميل الحاويات على أرضية عربات السكة الحديدية مباشرة بعد إنزالها من الشاحنات

2 النقل المشترك سككي / طريقي الحديث: المعروف بنظام التحميل فوق عربة القطار، le ferroutage ، فيتم التحميل الكامل للمركبات المحملة بالحاويات على عربات قطار البضائع. أو يتم تحميل المقطورات فوق عربة القطار، حيث يتم فصل شبه المقطورة عن الجرار، وتحميلها هي فقط على ظهر شاحنة القطار، إما بوسائل الرفع الرأسية أو بالدرجة أفقيا على مستويات مائلة، بالاستعانة بجرارات خاصة 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. فلا انقطاع للحمولة .

-النقل متعدد الوسائط البحري: قد يتم شحن المركبة على ظهر السفينة . فيتم هذا النمط من النقل باتباع تقنية أو عملية الدرجة (le transroulage (Ro-Ro) داخل وخارج سفن الدرجة المخصصة لنقل الآليات السيارة على أنواعها "شاحنات، مقطورات، شبه المقطورات".

وتتضمن هذه العملية دخول الشاحنة المحملة بالحاويات بأكملها إلى السفينة، فتبقى في السفينة طوال الرحلة ، 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 الشاحنة، بالاستعانة بجرار خاص سواء من أجل دخولها أو خروجها من السفينة في ميناء الوصول.

المبحث الثاني:متعهد النقل متعدد الوسائط، الطبيعة القانونية لنشاطه و أشكاله القانونية

المطلب الأول: مفهوم النقل متعدد الوسائط

الفرع الأول: تعريفات

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 أصيلا، 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 طبيعيا أم اعتباريا يتعهد بتنفيذ عملية نقل متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ تلك العملية.

2 تعريف الشروط المعتمدة الصادرة عن الاتحاد الدولي لجمعيات مقدمي البضائع FIATA : أوردت هذه الشروط الصادرة في شأن سند الشحن متعدد الوسائط FBL لسنة 1992 تعريفا لمقدم أو متعهد البضائع أو ما يسمى بوكيل الشحن أو وكيل العبور أنه: "متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يتولى إصدار هذا السند، موضحا عليه اسمه ويتحمل كامل المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بصفته متعهدا أصيلا لهذا النقل". من هذا التعريف يتضح أن دور متعهد أو وكيل العبور عندما يصدر سند شحن متعدد الوسائط « FBL »، يصبح متعهدا أصيلا لهذا النقل، ويتطابق مركزه القانوني، مع مركز متعهد النقل متعدد الوسائط،

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لنشاط متعهد النقل متعدد الوسائط

إن أهم نظام تمكّن من التأقلم مع النقل متعدد الوسائط هو الوكالة بالعمولة للنقل. وطبقا 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 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."²

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

صنّف المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 473-05 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها³. الوكيل بالعمولة للنقل ضمن مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات، تحت تسمية صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات، فجاءت المادة 10: "عمولة النقل هي العقد الذي يلتزم بموجبه صاحب عمولة نقل البضائع عبر الطرقات بالقيام تحت مسؤوليته وباسمه الخاص بنقل البضائع لحساب زبون وعند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بها". فيبين 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: - الإستئجار - التجميع - التخزين - التسليم - التوزيع - الوكالة.

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

(1) المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.
(2) Cass. 16 Fév. n 086-18.3009-1988. BT . 1988, p 491 : lamy transport Tome 2, édition 2004, page 4 : « la commission de transport, convention par lequel le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci des actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix sous son nom et sous sa responsabilité ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout ».
ج.ر عدد 81 لـ 14 ديسمبر 2005.³

-التعاقد الشخصي: فيتعاقد الوكيل بالعمولة للنقل باسمه الشخصي ولحساب موكله

-حرية اختيار وسائل 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. وكأنه يقوم بالعملية لحسابه الشخصي، وهذا بخلاف الوكيل العادي.

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

- الوكيل بالعمولة للنقل 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.

فإذا تولى الناقل ناقلا بحريا كان، بریا أو جویا، تنظيم النقل متعدد الوسائط فنكون أمام ناقل يقوم بدور الوكيل بالعمولة للنقل، فيلعب بذلك كل من الناقل الأول والناقلين التابعين دورا مزدوجا: في مثل هذا الوضع، فيعتبر الناقل الأول وكيلا بالعمولة للنقل في تعاقد 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.

المطلب الثاني: الأشكال القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط

الفرع الأول: متعهدو النقل متعدد الوسائط المشغولون للسفن

مع 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 تشغلها، بل تستخدمها عن طريق التعاقد من الباطن مع ناقلين أحادي الوسطة

ومن أجل السيطرة على المرحلة البحرية في النقل متعدد الوسائط ينضم متعهدو النقل المشغولون للسفن إلى اتحادات الخطوط البحرية المنتظمة، التي وسعت مجال عملياتها ليشمل المناطق الداخلية فأدخلت خدمات النقل متعدد الوسائط، تلبية لحاجات الشاحنين: في إطار هذا الاتحاد، السفينة لا تؤجر لا من قبل الاتحاد، ولا من قبل الأعضاء فكل شريك أو عضو يحتفظ باستغلال سفينته ويصبح ناقلا للبضاعة الموجودة، 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 مسؤولا عن نقل البضائع المدونة في سند الشحن أو المشار إليها. 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.

ومن ثم يكون كل عضو ناقلا بالنسبة لكل سفن الاتحاد، متخذا صفة المالك بالنسبة للسفينة التي يضعها تحت تصرف الاتحاد، ومستأجرا لحيز على السفينة بالنسبة للسفن الأخرى للاتحاد فيتم إصدار سند شحن واحد يظهر عليه اسم الناقل الظاهر، أي الذي يظهر بمظهر الناقل في مواجهة الغير حامل السند.

الفرع الثاني: الناقلون العامون غير المشغلين للسفن « NVOCC »: هناك طائفة أخرى يكون فيها متعهدو النقل غير مالكيين أية وسيلة نقل فيقوم نشاطهم ابتداء على تعهد النقل متعدد الوسائط، وإنما يتعاقدون من الباطن على النقل بجميع وسائله. وفي هذا الإطار ظهر مفهوم الناقل العام غير المشغل للسفن « NVOCC » في الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تولى قانون نقل البضائع بحرا الأمريكي لسنة 1984 تعريف الناقل « common carrier » بأنه الشخص الذي يعرض على الكافة، النقل المائي لبضائعه (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 المشغل للسفن.

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.

المبحث الثالث: النقل متعدد الوسائط في ظل اتفاقيات النقل الدولي.

المطلب الأول: الاتفاقيات الأحادية الواسطة

تعالج اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية واتفاقية النقل الجوي النقل متعدد الوسائط جزئيا. في حين تخصصه الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر باهتمام أكبر.

الفرع الأول: اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية: CTIF-CIM

فتنص المادة الثانية من اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية CIM لـ 7 فبراير 1970 و كذا COTIF-CIM 1980 على فئتين من النقل متعدد الوسائط:

(1) النقل متعدد الوسائط الذي يخضع لاتفاقية النقل بالسكك الحديدية . وهو النقل الذي تم بأكمله على خطوط سكة حديدية وبرية وبحرية ونهري مودعة في قائمة الـ OCTI. وتخضع هذه الفئة لقواعد المسؤولية التي تنص عليها الاتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية. إلا أن هناك تقسيما آخر بين خطوط النقل البحري المسجلة في القائمة مع بيان أنها تخضع للنظام الخاص الذي تنص عليه المادة 63 و 48 من COTIF-CIM، 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 ، مما يؤدي إلى تطبيق النصوص الخاصة بالاتفاقية الدولية للسكك الحديدية.

(2) النقل متعدد الوسائط الذي لا يخضع لهذه الاتفاقية" ويشمل النقل متعدد الوسائط الذي تتدخل فيه السكة الحديدية، إلا أنه يتم جزء منه على الخطوط غير المودعة في قائمة الـ OCTI أو الذي يمر جزء منه في دول لا تخضع للاتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، فالمادة 2 من الاتفاقية تسمح للسكة الحديدية بالاتفاق مع الناقلين على تطبيق شروط خاصة للنقل مخالفة لنصوص الاتفاقية بخصوص النقل متعدد الوسائط وبذلك يخرج عن نطاق تطبيقها.

و بدوره ينص تعديل الـ COTIF بموجب بروتوكول Vilnius لـ 1999، 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، مكملة لمرحلة النقل بالسكك الحديدية شريطة أن يتم النقل على الخطوط المدونة بالقائمة الواردة في المادة 24 فقرة 1 من الاتفاقية.

الفرع الثاني: اتفاقية نقل البضائع الدولي الطرقي-CMR-

تم توقيع هذه الاتفاقية بجنيف في 19 ماي 1956¹. وقد حددت المادة الأولى من اتفاقية "CMR" في فقرتها الأولى مجال تطبيقها²، لتجعله يمتد إلى كل نقل دولي بالواسطة البرية الطرقيّة، يتم فيه استلام البضائع أو تسليمها في دولة متعاقدة. بمعنى آخر تنطبق الاتفاقية على كل عقد لنقل البضائع برّا 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.

في حين تتعلق المادة الثانية من اتفاقية CMR بحالات النقل متعدد الوسائط التي تنطبق عليها الاتفاقية، فجاءت بمبدأ أساسي يتمثل في أن نقل المركبة الطرقيّة في جزء من الرحلة، خلال إحدى مراحل الرحلة البرية الأصلية و دون انقطاع للحمولة، بالواسطة البحرية أو السككية أو الممرات المائية الداخلية، يؤدي إلى تطبيق اتفاقية CMR على كل الرحلة³، مع التأكيد على إلزامية استخدام واسطة النقل الطرقيّة في بداية النقل، فيصبح الناقل الطرقي هو المتحدث الوحيد عن المرسل و المرسل إليه اللذين لا تربطهما أية علاقة مع الناقل البحري أو السككي.... وبالتالي عدم تمكن الناقل الطرقي من الإحتجاج بالشروط الواردة بسند الشحن في مواجهة الزبون الذي أبرم معه العقد.

و تشترط اتفاقية CMR لبسط أحكامها على جميع مراحل النقل متعدد الوسائط، في حالة عدم إمكانية تحديد مرحلة حدوث الضرر، عدم انقطاع الحمولة فلا يكون هناك إعادة لشحن البضائع. وإعادة الشحن في مفهوم الاتفاقية يقصد بها تفريغ البضاعة من المركبة البرية في إحدى مراحل النقل. وبالتالي إلزامي إعادة شحن المركبة الطرقيّة عند تغيير الواسطة، بموجب نقل مشترك، باتباع نظام تحميل المركبة فوق عربة القطار أو الدرجة داخل و خارج سفن الدرجة المخصصة لنقل الإليات السيارة. أما بخصوص وحدات التعبئة النمطية، فإنها لم ترد ضمن التعداد الوارد في المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية CMR⁴. و القصور بذلك الحاويات و الحاويات البدالة، بوصفها هيكل علوي بسيط، فلا تخضع لأحكام اتفاقية CMR عند تحويلها من المركبة الطرقيّة إلى القطار أو السفينة.

أوردت المادة 2 من اتفاقية CMR⁵ استثناء من الأصل العام يحظر معه تطبيق القاعدة العامة الواردة في الفقرة الأولى، فلا تنطبق على النقل أحكام اتفاقية CMR. ويتجلى هذا الاستثناء في حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها التي تلابسها الظروف الآتية:

1 - دخلت حيز التنفيذ في 2 جويلية 1961. الجزائر دولة غير مصادقة على اتفاقية CMR. في حين انضمت إليها المغرب بتاريخ 1995/02/23، و تونس بتاريخ 1994/01/24.

2 - المادة 1 فقرة 1 من اتفاقية "CMR" تطبق الاتفاقية الحالية على كل عقد نقل للبضائع برّا 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 - المادة 2 من اتفاقية CMR الفقرة الأولى: "- 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.

4 - المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية CMR: "لغايات هذه الاتفاقية فإن مصطلح عربات يعني المركبات بمحرك والعربات المترابطة والمقطورات ونصف المقطورات كما عرفت في المادة 4 من اتفاقية المرور البري بتاريخ 19 سبتمبر /أيلول 1949".

5 - المادة 2 من الاتفاقية: "...ومع ذلك إذا ثبت أن الفقد أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة، قد حدث أثناء النقل بإحدى وسائط النقل غير الطرقيّة 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، كما لو أبرم عقد نقل البضائع بين المرسل و الناقل غير الطرقي وفقاً للنصوص الواردة في الأحكام المتعلقة بنقل البضائع بوسائط النقل غير الطرقيّة. فإذا لم يكن هناك نصوص فإن مسؤولية الناقل البري ستحدد وفقاً لهذه الاتفاقية."

1- أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع خلال المرحلة غير الطرقية. كتفسير موسع للشرط، إذ ينص الإستثناء على شرط تضرر البضاعة بسبب حادث لا يحدث إلا بمناسبة الوسطة الأخرى غير الطرقية. كغرق السفينة نتيجة حادث بحري أدى إلى ضياع الشاحنة وحمولتها، فهي واقعة لا يمكن أن تحدث إلا خلال النقل البحري. فلا تحدث في النقل الطرقي. أما إذا كان الضرر بسبب حريق على متن السفينة، فإن شرط وقوع حادث ملازم للنقل البحري لم يتوافر، ذلك أنه يمكن حدوث حريق في المرحلة الطرقية.

2- وألا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث نتيجة فعل أو امتناع من جانب الناقل البري الطرقي. فإن كان الضرر الذي أصاب البضاعة بخطأ منه، كالحالة السيئة للشاحنة. فإذا توافرت الشروط الواردة ضمن الإستثناء، طبق القانون الداخلي أو الاتفاقية الملزمة التي تحكم مرحلة الضرر، وذلك بافتراض أن صاحب الحق على البضاعة قد أبرم عقدا منفصلا مع الناقل غير الطرقي. مع ضرورة تحقق شرط إلزامية الأحكام المنظمة لهذه المرحلة، وإلا طبقت اتفاقية النقل الطرقي.

الفرع الثالث: اتفاقية هامبرج ل 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 بحرا⁽¹⁾. فتسعى إلى الحفاظ على تطبيق قواعدا على الجزء الخاص بالنقل البحري، وليست غايتها وحدة النظام القانوني المطلق على النقل متعدد الوسائط. وإن كانت المادة 2/23 من الاتفاقية تجيز للناقل البحري أن يزيد من مسؤولياته و بالتالي مدها خارج الميناء إلى مراحل سابقة أو لاحقة.

الفرع الرابع: اتفاقيات النقل الدولي للبضائع بطريق الجو:

نصت المادة 31 من اتفاقية وارسو و المادة 38 من اتفاقية مونتريال 1999 ، على 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 وعلى هذا يخضع كل جزء من عملية النقل متعدد الوسائط لأحكامه المقررة وفقا لطبيعته، فالنقل الجوي الذي يخضع لاتفاقية وارسو أو مونتريال. لا تنطبق عليه نصوص أي اتفاقية أخرى ، بل أن الاتفاقية تمنع أيضا تطبيق نظام قانوني موحد للنقل برمته، من جانب آخر وضعت اتفاقية مونتريال من خلال المادة 18 فقرة 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 للمرسل إليه بعد هبوط الطائرة أو لنقلها من طائرة لأخرى، تنفيذا 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.

ونظرا لأنه يتعذر إثبات وقت حدوث الواقعة التي نجم منها الضرر، فقد وضعت اتفاقية مونتريال وكذا اتفاقية وارسو- 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، وبالتالي تنطبق قواعد

(1) المادة 1 فقرة 6 من اتفاقية هامبرج: "يقصد بمصطلح "عقد النقل البحري" عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره ، 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 "

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.

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 لاجارال 18/09/1961¹ التي أتت بحكم جديد يتعلق بالناقل الفعلي والناقل المتعاقد. فيقصد بالناقل المتعاقد كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية مونتريال ومبرم مع المرسل أو أي شخص يعمل لحساب المرسل.

وقد نصت المادة 40 من الاتفاقية على أنه إذا قام الناقل الفعلي بالنقل بأكمله أو بجزء منه، وكان هذا النقل خاضعا لأحكام اتفاقية مونتريال وفقا 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 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.

المطلب الثاني: الاتفاقيات الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط

بغية أخذ النقل متعدد الوسائط بصفة موحدة مهما كانت وسائط النقل، وتجاوز النقل الدولي المجزأ، صدرت الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط لـ1980. إلا أنه استعصى دخولها حيز التنفيذ لاختلاف المصالح وتعدد وجهات النظر، فلم يتم المصادقة عليها إلا من بعض الدول. فكان لابد من تبني اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بهدف إيجاد نظام عالمي يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى، لتهتم هذه الاتفاقية بصفة تكاد تكون مباشرة بعقود النقل متعدد الوسائط.

الفرع الأول: اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ1980.

تحقق اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ24-05-1980 ميزة 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، التي نصت على أن تسمح الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية باستخدام نظام المرور الجمركي في النقل الدولي متعدد الوسائط.

¹ -دخلت حيز النفاذ في 1 ماي 1964 وصادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر 65-267 لـ1965/10/25. ج.ر عدد 104 لـ1965

⁽²⁾ اشترطت المادة 30 من اتفاقية جنيف 1980 لدخولها حيز التنفيذ توقيع 30 دولة ولم تصادق عليها سوى: الشيلي، المكسيك، السنغال، مالاوي، رواندا، زامبيا، لبنان، المغرب.

إن التمعن في مجال تطبيق اتفاقية جنيف 1980 وشروط تطبيق اتفاقيات النقل الأحادي الوساطة ،يؤدي إلى استخلاص أن عقد النقل الخاضع لولاية اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، يمكن أن يخضع لاتفاقيات النقل الخاصة على النحو التالي:

أ/- قد يدخل أيضا تحت ولاية اتفاقية هامبورج إذا: كانت إحدى مراحل النقل المنصوص عليها بالعقد مرحلة بحرية بين دولتين مختلفتين. وتوافرت إحدى الشروط الواردة في المادة الثانية من اتفاقية هامبورج.

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 الوساطة. وقد حاولت اتفاقية جنيف 1980 تفادي هذا التنازع من خلال ما يأتي:

أولاً: نصت اتفاقية جنيف 1980 من خلال المبدأ (ج) الوارد في الديباجة على حرية الشاحنين في الاختيار بين خدمات النقل متعدد الوسائط وخدمات النقل المجزأ، وأكدت الفقرة الثانية من المادة الثالثة على ذلك⁽¹⁾. وعليه إذا اختار المرسل النقل المجزأ التزم 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 وفقاً.

ثانياً: 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⁽²⁾.

ثالثاً: نصت الاتفاقية ضمن المادة 38⁽³⁾ 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 المنظمة للاتفاقية متعددة الوسائط دون الدولة الأخرى سواء أكانت دولة المكان الذي أخذ منه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده أو كانت دولة التسليم وكانت الدولة غير المنظمة للاتفاقية والدولة المنظمة لها منضمتين لاتفاقية أخرى يمكن أن تطبق على المرحلة التي وقع خلالها الضرر، سواء أكانت مرحلة نقل بري، بحري، جوي أو سكة حديدية، فقد

(1) المادة 3 فقرة 2 من اتفاقية جنيف 1980 " 2- ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بحق المرسل في الاختيار بين النقل متعدد الوسائط والنقل المجزأ."

(2) 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 يربته 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."

(3) 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."

خولت 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.

الفرع الثاني: اتفاقية روتردام 2008.

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.

إن الطابع متعدد الوسائط لاتفاقية روتردام، تؤكد الفقرة الأولى من المادة الأولى عندما أجازت لعقد النقل أن يشمل على نقل بوسائط أخرى إضافة إلى النقل البحري مثل النقل الجوي أو الطرقي، أو السككي أو النهري⁽¹⁾. حيث يقبل الناقل البحري مخدماته إلى النقل بواسطة أخرى سابقة أو لاحقة للنقل البحري،

كما يظهر فتح الباب لدخول النقل متعدد الوسائط 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، وفقا -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 تسلم البضائع".

نظمت اتفاقية روتردام القواعد التي تحكم النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية من خلال المادة 26 والمادة 82،

الفقرة الأولى: المادة 26 من قواعد روتردام:

عملا 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 أحكاما تتعلق بمسؤولية الناقل وقت حدوث الهلاك أو التلف، أو وقوع الحدث المسبب للتأخير، وكان من شأن هذه الأحكام أن تنطبق على الأنشطة التي يضطلع بها الناقل أو أي منها لو كان الشاحن قد أبرم عقدا منفصلا ومباشرا مع الناقل فيما يتعلق بذات مرحلة النقل التي حدث فيها الهلاك أو التلف أو وقع فيها الحدث أو الظرف المسبب في تأخير تسليمها. فتطبق الاتفاقية الأحادية إذا وقع الضرر بصورة مؤكدة في المرحلة التي تحكمها.

2- نص الاتفاقية الدولية الأخرى بالتحديد على أحكام تتعلق بمسؤولية الناقل أو الحد من المسؤولية، أو بالوقت المتاح لرفع الدعوى، فيكون نظام المسؤولية الشبكية قاصرا على هذه الموضوعات. في حين تكون لباقي نصوص روتردام السيادة على نصوص الاتفاقيات الأحادية.

(1) المادة 1 فقرة 1 من اتفاقية روتردام "1- عقد النقل" يعني عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري".

(2) المادة 1 فقرة 5 من قواعد روتردام.

3- أن تتضمن أحكاما تمنع الاتفاق على ما يخالفها سواء كلياً أو لمأ 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 ترعاها، فإن النقل في هذه الحالة يخضع لأحكام اتفاقية روتردام، إذا ما توافرت شروط تطبيقها الأخرى.

لذلك فإن المادة 26 من الاتفاقية تتضمن حكماً بإرساء نهج شبكي، فكان لها أثر منظم للتنازع بين الاتفاقيات، ما دام أنه إذا تم تحديد المرحلة التي تم فيها الضرر أو الضياع، فإن قواعد روتردام تهدف إلى حل التنازع بينها وبين اتفاقيات النقل الدولية الأخرى وتعطي الأولوية في التطبيق لتلك الاتفاقيات. وفي جميع الحالات الأخرى أي حينما لا تكون هناك اتفاقية دولية أحادية الوسطة واجبة التطبيق على المطالبة المعنية، أو حينما لا يكون من الممكن أن يُعزى الهلاك لأية مرحلة محددة من مراحل النقل متعدد الوسائط، تنطبق أحكام نظام المسؤولية البحرية الموضوعية.

الفقرة الثانية: المادة 82 من قواعد روتردام:

جاءت المادة 82 من قواعد روتردام لتفادي التنازع بين الاتفاقيات غير البحري و روتردام و بالتالي فهي مكملّة لأحكام الواردة في المادة 26. وعملاً 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 وفقاً لأحكامها. بناءً 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 نهري، بمعنى آخر يجب أن تكون اتفاقية النقل الجوي تخضع لقواعد عملية النقل متعدد الوسائط التي تتضمن مرحلة نقل جوي بأكملها. ويتعلق الأمر هنا بالمادة 4/18 من اتفاقية مونتريال 1999 حيث تطبق هذه الاتفاقية في الحالة التي يتم فيها النقل البحري تنفيذاً لعقد النقل الجوي، حيث يفترض وقوع الضرر خلال النقل الجوي.

(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 بحراً وكانت اتفاقية النقل الطرقي تطال هذه البضائع فإن الناقل البحري لا تسري عليه مسؤولية هلاك أو تلف هذه البضائع، وفقاً لأحكام معاهدة روتردام، إنما وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية الأخرى النافذة. ويتعلق الأمر بالمادة 2 من اتفاقية CMR،

(3)- يسري الأمر ذاته بالنسبة للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل عبر سكة حديدية⁽¹⁾، حيث لا تطبق قواعد روتردام على عقد النقل الخاضع لاتفاقية (COTIF/CIM)⁽²⁾. بمعنى عقد النقل السككي الذي يضم مرحلة بحرية مكملّة للنقل بالسكك الحديدية، وهذا طبقاً للمادة 2 فقرة 1 من اتفاقية (COTIF/CIM) شرط أن يتم النقل البحري على

(1) المادة 82 فقرة جـ من قواعد روتردام.

(2) باعتبار أن المادة 82 فقرة جـ تحيل إلى اتفاقية (COTIF/CIM) ضمناً.

الخطوط المودعة في قائمة OTIF وهو شرط لم تنص عليه المادة 84/ج 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، إلا إذا صدر سند شحن بحري وفقا للقانون البحري الواجب التطبيق، أو كانت المسافة المقطوعة في الوساطة البحرية، والتي تنطبق عليها قواعد بحرية هي الأطول ⁽²⁾. 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.

المبحث الرابع: الجانب التطبيقي للنقل متعدد الوسائط

المطلب الأول: سند النقل متعدد الوسائط

فيعتبر سند النقل متعدد الوسائط إحدى الدعائم الأساسية التي يستند إليها النقل حيث يلعب دورا أساسيا 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

الفرع الأول: مفهوم 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 تعهدا من متعهد النقل بتسليم البضاعة وفقا لشروط العقد، كما يعد الوسيلة المعتادة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط ⁽³⁾.

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 ⁽⁴⁾ ومعاهدة بروكسل ⁽⁵⁾ والقانون البحري الجزائري ⁽⁶⁾.

الفرع الثاني: صور سند النقل متعدد الوسائط

(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.

(2) 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".

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

(4) المادة 14 فقرة (1) من اتفاقية هامبورج.

(5) المادة 3 فقرة (3) من معاهدة بروكسل لـ 1924.

(6) المادة 748 من القاب.ج.

إن عدم وجود نظام دولي نافذ، ترك مجال النقل متعدد الوسائط للحرية التعاقدية و لمبادرة العاملين في المجال. لذلك 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.

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 لكي يكون سند الشحن هذا مباشراً، يجب أن يدرج فيه مكان التسليم أو النقطة النهائية للوصول. وقد تمت مراجعة هذا السند في 1977 تحت تسمية Combi doc وهو يقرر نظاماً للمسؤولية مستمداً من اتفاقية هامبورج واتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980. و سنة 1995 تحت تسمية Multidoc

2- سند الشحن المباشر:

انتشر استعماله في النقل متعدد الوسائط بالحاويات، وهذا راجع إلى أن جميع من يتولى النقل بالحاويات سواء كان نقلاً بحرياً أو متعدد الوسائط هم من الشركات البحرية الكبرى. وسند الشحن المباشر في صورته النموذجية يرتب مسؤولية مصدره في مواجهة المرسل عن جميع مراحل النقل المختلفة ووفقاً للشروط الثابتة في ذلك السند دون الوثائق الأخرى التي تنظم العلاقة بين الناقلين المختلفين الذين يتولون تنفيذ نقل البضاعة بمراحلها المختلفة. وقد نص المشرع الجزائري على سند الشحن المباشر⁽¹⁾، 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 مراحلها 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⁽²⁾. مع ذلك فإن العمل جرى على أن يتضمن سند الشحن المباشر العديد من الشروط التي تحد من وظيفته، فنجد مثلاً 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⁽³⁾. أحياناً أخرى نجد الناقل الأول يشترط صراحة بأنه فيما عدا المرحلة التي ينفذها من النقل ليس إلا وكيلًا عن المرسل. وهذا ما يحصل بالنسبة لسند الشحن المباشر الجماعي الذي يستخدمه متعهدو النقل في فرنسا، المحرر 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 ممثلاً لجميع الناقلين. وهو 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 ابتداءً من المرحلة التي تلي المرحلة التي قام بتنفيذها مما يحول دون تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط، بالرغم من وحدة سند النقل.

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 ناقلاً ويسأل عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة أثناء وجودها في حراسته⁽³⁾، وهو في سبيل ذلك يتمتع بالإعفاءات من المسؤولية وتحديدًا على نحو ما تقضي به معاهدة بروكسل لسندات

(1) المادة 763 من القاب.ج.

(2) المادة 765 من القاب.ج.

(3) الشرط رقم 6 فقرة 1 / 1.

الشحن 1924⁽¹⁾. وفي 1992 أصدرت منظمة FIATA "سند شحن متعدد الوسائط" يحتوي على شروط معدلة. وقد قامت هذه الشروط الجديدة على أساس قواعد CNUCED/CCI.

4- خطاب النقل البحري

وتستخدم هذه التذكرة فقط عندما لا تنصرف النية إلى بيع البضاعة أثناء رحلتها البحرية، وذلك باعتبارها غير قابلة للتداول وقد تم وضع مجموعة قواعد تسمى القواعد الموحدة للجنة البحرية الدولية في شأن تذاكر النقل البحري الموقع عليها في مؤتمر باريس 1991، لتتص 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.

5- قواعد CNUCED / CCI بشأن وثائق النقل متعدد الوسائط لسنة 1991:

اشترك مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED مع غرفة التجارة الدولية CCI في وضع قواعد اختيارية خاصة بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط. وقد صادقت غرفة التجارة الدولية في 11 جوان 1991 على هذه القواعد المسماة CNUCED / CCI المتضمنة 13 قاعدة ، دخلت حيز النفاذ سنة 1992.

قواعد CNUCED / CCI هي بمثابة وثيقة عقدية، للأطراف الحرية الكاملة في تطبيقها، فهي غير ملزمة وذلك على أساس ضرورة الإشارة في عقد النقل إلى خضوعه لقواعد CNUCED / CCI لإمكانية تطبيقها. ويتحدد نطاق تطبيق القواعد بالفترة مابين الوقت الذي يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى وقت تسليمها⁽²⁾. إضافة إلى هذا، تؤكد القاعدة 13 على عدم انطباق قواعد CNUCED/CCI إلا بالقدر الذي لا يتعارض فيه مع الأحكام الواجبة للتطبيق لإحدى المعاهدات الدولية أو القوانين الداخلية الخاصة بنقل أحادي الوساطة.

تتص 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 واتقاء 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 . وعليه فإن قواعد الـ CNUCED/CCI تلقي عبء الإثبات على المطالب في حالة الحريق وفي حالة الخطأ الملاحي 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.

(الشرط رقم 7. ¹)

(²) القاعدة 4 فقرة 1 من CNUCED / CCI .

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. التي استنبطتها القواعد من اتفاقية بروكسل لـ 1924⁽¹⁾.

من جهة أخرى، تتعلق القاعدة 6 من CNUCED/CCI بحدود المسؤولية، فتحدد 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 نهريّة، كان الحدّ 666,67 وحدة حسابية عن الطرد أو 2 وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة 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⁾.

المطلب الثاني: ملزمة المصطلحات التجارية لـ 2010 للنقل متعدد الوسائط.

تماشياً مع مفهوم النقل البحري متعدد الوسائط قسمت غرفة التجارة الدولية المصطلحات التجارية لـ 2010 إلى قسمين من حيث الصلاحية للإستخدام مع وسائط النقل المختلفة

المجموعة أولى: تتضمن مصطلحات تصلح للنقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية⁽⁴⁾: وتتمثل في F.A.S: حيث يكون التسليم بوضع البضاعة على الرصيف بجانب السفينة المسماة بمعرفة المشتري

F.O.B: يتم التسليم بشحن البضاعة على ظهر السفينة، بعد تولي البائع إجراءات الجمركة علد التصدير وتحمل نفقاتها.

C.F.R: يتولى البائع إبرام عقد النقل البحري و دفع نفقاته، و يتم التسليم بشحن البضاعة على ظهر السفينة.

C.I.F: يتولى البائع إبرام عقد النقل البحري و دفع نفقاته، بالإضافة إلى التأمين على البضاعة لصالح المشتري. وذلك نظير مبلغ إجمالي يشمل قيمة البضاعة، أجرة النقل و مبلغ التأمين. كما يلتزم بالشحن على ظهر السفينة تنفيذاً لالتزامه بالتسليم⁽⁵⁾.

بمعنى أن تسليم البضاعة المبيعة من طرف البائع و نقطة استلام الناقل للبضاعة تقع في موانئ بحرية⁶، لذلك فإن قواعد المجموعة الأولى تخدم أساساً النقل البحري والنقل عبر الممرات الملاحية الداخلية، كما أصبح البائع بموجب قواعد 2010 مطالباً بالتسليم في الموقع المختار الذي يرتضيه طرفاً عقد البيع داخل البلاد تحقياً

(1) المادة 4 من اتفاقية بروكسل لـ 1924.

(2) القاعدة 6 فقرة 1 من الـ CNUCED/CCI.

(3) القاعدة 6 فقرة 4 من القواعد CNUCED/CCI.

(4) Les incoterms maritimes et fluviaux uniquement (04)⁴

FAS : Franco le long du navire⁵

Fob : Chargé à bord, port d'embarquement convenu

CFR : Coût et fret, port de destination convenu

CIF : Coût , assurance fret , port de destination convenu

⁶ - بموجب البيوع FOB, CFR, CIF تنتقل المخاطر إلى المشتري قبل مرحلة النقل الرئيسي.

لمصالحهما. فيمكن أن يجرى الإتفاق مثلاً على أن يسلم البائع البضاعة في مصانعه أو مخازنه في إحدى المدن بعيداً عن الموانئ البحرية ليتولى الناقل نقلها إلى مكان المرسل إليه في مدينة أخرى في دولة أخرى، وهذا في إطار النقل متعدد الوسائط. ومن هنا تحولت التجارة البحرية والبيوع البحرية في غالبيتها العظمى إلى تجارة دولية وبيوع دولية، وتخلت الموانئ البحرية عن دورها التقليدي كبداية ونهاية للرحلة البحرية للبضاعة، لتصبح مجرد نقاط مسافنة بين الوسائط البحرية ووسائط النقل الأخرى مثل السكك الحديدية والطرق البرية والنقل الجوي والنقل النهري لتكمل البضاعة رحلتها إلى مكان الوصول النهائي. لذلك جاءت قواعد 2010 ب:

المجموعة الثانية: تتضمن مصطلحات تصلح للتطبيق في حالة النقل متعدد الوسائط⁽¹⁾، إذ تطبق بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المستخدمة، وسواء تم استخدام واسطة واحدة للنقل أو أكثر من واسطة. عددها 07 وهي: **(EXW)**²: 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.

(FCA)³: تعني أن البائع يكون قد أوفى بالتزامه بالتسليم إذا قام بإتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بتصدير البضاعة، ثم قام بتسليمها للناقل أو الوكيل بالعمولة للنقل في المكان المسمى جاهزة للتفريغ والذي غالباً ما يكون ساحة أو مستودعاً خاصاً بالناقل يقع داخل البلاد بعيداً عن الميناء، مع تزويد المشتري بسند النقل لإثبات تسليم البضاعة إلى الناقل. ويتحمل المشتري نفقات تفريغ البضاعة. ويسمح المصطلح **FCA** وفق تعديل المصطلحات ل 2020 باقتراح مكانين للتسليم، إما في محل البائع أو في مكان آخر قد يكون ميناء أو محطة لوجيستية أو محطة برية... ومن ثم فإن البائع يبرم عقد نقل البضاعة على نفقته إلى مكان الوصول المسمى. في حين يتولى المشتري إبرام عقد النقل البحري و شحن البضاعة على السفينة.

(CPT)⁴: طبقاً لهذه القاعدة، يعتبر البائع قد نفذ التزاماته وسلم البضاعة ابتداء من الوقت الذي يضع فيه هذه البضاعة في حراسة الناقل الذي أبرم معه عقد النقل، إلا أنه يتوجب على البائع إبرام عقد النقل ودفع تكاليف نقل البضاعة إلى المكان المقصود المتفق عليه في نقل متعدد الوسائط، وكذا تسليم المشتري سند النقل. 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)⁵: يعتبر البائع قد أوفى بالتزاماته وسلم البضاعة، ابتداء من الوقت الذي يسلم فيه البضاعة إلى الناقل الذي أبرم معه عقد النقل، 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،

(DAT)⁶: بموجب هذه القاعدة، يوفي البائع بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري بعد تفريغها من وسيلة النقل الواسلة ووضعها تحت تصرف المشتري في محطة نقل طرفية مسماة، فالبايع ملزم بإبرام عقد نقل البضاعة إلى غاية المحطة الطرفية، وبموجب تعديل 2020 اقترحت

⁽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 - DAT : Rendu au terminal

الترميزات قاعدة DPU لتحل محل DAT و التي تسمح أن يكون التسليم أبعد من محطة طرفية عند الوصول أي مطار ، ميناء أو محطة برية.

1(DAP) : تعني أن يوفى 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 المشتري بسند النقل. بالمقابل يتحمل المشتري نفقات تفريغ البضاعة من وسيلة النقل تمهيدا لاستلامها وكذا اتخاذ الإجراءات الجمركية الخاصة بالاستيراد، ويتحمل تبعة هلاكها وتلفها منذ تسليمها إليه، و يتحمل نفقات ومخاطر مرحلة النقل اللاحقة لإيصالها إلى المخزن.

2(DDP) : معناه أن البائع يوفى بالتزامه بالتسليم، إذا جعل البضاعة المباعة 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، مع تزويد المشتري بسند النقل. فإذا كان الطرفان يقصدان ألا يلتزم البائع ببعض النفقات كعدم دفع الرسم على القيمة المضافة يذكر ذلك بعد المصطلح DDP³.

المبحث الخامس: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

مادام 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. 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. و تبقى إشكالية طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل مطروحة لوجود نظامين يحكمان المسؤولية. كما أن النظام الذي تبنته الاتفاقيات ذات الطابع متعدد الوسائط تقتضي الاحاطة بالحدود القصوى للتعويض في مختلف الاتفاقيات الاحادية.

المطلب الأول: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بصفته وكيلا بالعمولة للنقل:

الفرع الأول: أساس مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل و حدودها:

ورد النظام القانوني لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل في المواد 56 وما بعدها من القانون التجاري الجزائري معتبرة أن أساسها هو المسؤولية المفترضة⁴. 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

¹ - DAP : Rendu au lieu de destination.

² - DDP : Rendu droits acquittés.

³ - Rendu droit acquittés, tva non acquittée

⁴ - المادة 58 ق.ت.ج

عليه وفي حالة سليمة، فإذا أخل بالتزاماته تفترض فيه المسؤولية لمجرد وقوع الضرر كما لو كان هو الناقل، ومسؤوليته على النقل كمسؤولية الناقل تماما، 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

إن هذا الضمان الذي يميز التزامات الوكيل بالعمولة للنقل يجعله مسؤولا مسؤولية مزدوجة عن أفعاله الشخصية، كما لو أساء اختيار الناقل المتعاقد معه وعن فعل الغير "الناقل" أيضا، فهو مسؤول عن أفعال الناقل عن الضرر الذي يصيب البضاعة أو عن التأخير في التسليم، فتنشأ مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل عن فعل الناقل لحظة تسليمه محل النقل للناقل، وتنتهي بتسليم البضائع للمرسل إليه أي بانتهاء عقد النقل، فإذا حدث الضرر بين لحظة إبرام عقد النقل ولحظة تسلم الناقل فعلا للبضائع، فإن هذه المسؤولية تخرج عن نطاق عقد النقل لتدخل في المسؤولية الشخصية للوكيل بالعمولة للنقل.

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

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

في مقابل مسؤولية الوكيل بالعمولة عن أفعاله الشخصية دون الاستفادة من حدود قانونية للتعويض، 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"، وبالتالي لا يمكن مطالبته بتعويض يفوق نسبة التعويض التي حددها القانون للناقل المسؤول عن الضرر. كما لا يمكن للوكيل بالعمولة للنقل الانتفاع من التحديد القانوني للمسؤولية في حالة ارتكاب الناقل لخطأ جسيم.

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 والضرر¹. كما يستفيد من حالات إعفاء تابعيه من المسؤولية، ومن ثم، فلا يمكن مساءلته عن الأضرار التي تصيب البضاعة في الحالات يعفى فيها الناقل البحري من المسؤولية، كما يمكنه في إطار المرحلة البرية أن يكون مسؤولا 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.

من جانب آخر، فإن للوكيل بالعمولة للنقل وفقا لأحكام القانون الجزائري، أن يشترط إعفاءه كليا أو جزئيا من المسؤولية الناشئة عن هلاك البضاعة أو تلفها، أو التأخير في تسليمها شرط ألا تكون المسؤولية ناشئة عن خطأ عمدي أو جسيم من الوكيل بالعمولة للنقل أو الناقل أو أحد أتباعهما². مع وجوب إدراج شرط الإعفاء كتابة وهذا تأكيد على علم الموكل بهذه الشروط وقبوله لها لحظة إبرام العقد يتضح من ذلك أنه ومخالفة لأحكام مسؤولية الناقل، فإن مسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل ليست من النظام العام. في حين أن المبدأ هو بطلان الشروط التي

¹ المادة 57 من القانون التجاري الجزائري:

² المادة 59 من القانون التجاري الجزائري،

يدرجها متعدد النقل متعدد الوسائط لإعفائه من المسؤولية أو التخفيف منها. و هو مازهبت إليه اتفاقية النقل متعدد الوسائط ل1980 بمقتضى المادة 28 و قواعد روتردام من خلال المادة 79 فقرة أولى .

الفرع الثاني: دعاوى 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 L132-8 من القانون الفرنسي⁽¹⁾، الموكل بين إقامة دعوى المسؤولية ضد الوكيل بالعمولة للنقل أو ضد الناقل.

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،

قد يقوم المرسل إليه باعتباره موكل، برفع دعوى مسؤولية على الوكيل بالعمولة للنقل نتيجة عدم قيام هذا الأخير بتوجيه إخطار إلى الناقل يبدي 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⁽²⁾ 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 خبرة لمعاينة حالة البضاعة⁽³⁾ قبل تسلمها أو خلال 3 أيام التالية لاستلامها، يكون بمثابة احتجاج، ويغني عن توجيه الإخطار⁽⁴⁾.

وبما أن الوكيل بالعمولة للنقل ضامن في مواجهة الموكل لحسن تنفيذ عقد النقل. عليه أن يوجه إخطارا في ميعاده المحدد إلى الناقل البري المسؤول عن الضرر. وإذا قام الموكل بإرسال الإخطار إلى الوكيل بالعمولة

⁽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 ... ».

⁽²⁾ المادة 55 من القات. ج. فقرة 1 و 2: "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 L133-3 من القانون التجاري الفرنسي.

⁽³⁾ المادة 53، 54 من القات. ج.

⁽⁴⁾ 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 خبرة، لمعاينة التلف، أو الضياع الجزئي للشيء المنقول برًا، وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ الإستلام."، مجلة المحكمة العليا، عدد 02 لسنة 2011.

لـلنقل، على هذا الأخير إرسالها إلى الناقل البري، وإلا يعد مرتكباً لخطأ شخصي يؤدي إلى متابعته على أساس مسؤوليته الشخصية.

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، لذا فعند متابعته على أساس مسؤوليته عن فعل الناقل، بإمكان الوكيل بالعمولة للنقل الاستفادة من سقوط الحق في رفع الدعوى بطريقة غير مباشرة.

في إطار النقل البحري⁽¹⁾ والنقل الجوي⁽²⁾، متى كان الهلاك جزئياً أو التلف ظاهراً فإن الإخطار مفاده التعبير عن عدم الرضى ورفض قرينة التسليم المطاب.

فإجراء الإخطار لا يتعلق بقبول أو عدم قبول الدعوى، كما هو الشأن بالنسبة للنقل البري طبقاً للقانون التجاري⁽³⁾. وإنما يؤدي عدم القيام به في مواعيده المقررة قانوناً إلى إلزام المدعي المتضرر بإثبات الهلاك أو التلف الذي يدعيه، 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.

وإذا كانت قرينة تسليم البضاعة سليمة، مقررة أصلاً لحماية الناقل البحري والجوي. فإن هذه الحماية تنتقل إلى الوكيل بالعمولة للنقل، في حالة إثارة مسؤولية الوكيل بالعمولة عن فعل الناقل، حيث يمكنه الدفع بقرينة التسليم المطابق، إذا لم يقم المرسل إليه بالإخطار في وقته المحدد.

ب- الدعوى المباشرة للموكل على الناقل والوكيل بالعمولة من الباطن:

طبقاً للمادة 60 من القانون التجاري الجزائري والمادة 8-132 L من القانون التجاري الفرنسي، يجوز للموكل أن يرفع دعوى مسؤولية مباشرة على الناقل.

إذا كانت الدعوى المباشرة التي يرفعها الموكل على الناقل يقبلها القضاء دون إشكال إذا تعلق الأمر بالنقل البري، سواء تعلق الأمر بنقل بري داخلي استناداً إلى مواد القانون التجاري، أو طرقي دولي خاضع لاتفاقية CMR- 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⁽⁴⁾.

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 وفقاً للقانون التجاري. لأن هذا الأخير يعالج حالة الناقل

(1) المادة 790 من القاب.ج: "إذا حصلت خسائر أو أضرار للبضاعة يقوم المرسل إليه أو من يمثله بتبليغ الناقل أو ممثله كتابياً 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 اعتباراً من استلام البضائع...." ويقابلها المادة 3 فقرة 6 من اتفاقية بروكسل.

(2) المادة 152 من ق.ط.م.ج فقرة 1: "يشكل تسلم الأمتعة المسجلة والشحن، دون احتجاج من المرسل إليه، قرينة عن تسلمها في حالة جيدة طبقاً لسند النقل إلا في حالة إثبات العكس" والمادة 26 من اتفاقية وارسو، والمادة 31 فقرة 1 من اتفاقية مونتريال 1999.

(3) 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.

(4) المادة 54 من اتفاقية COTIF-CIM والمادة 44 من تعديل 1999.

البري، إلا إذا كان الموكل الحامل الشرعي لسند الشحن. لذلك نجد القضاء الفرنسي يرفض رجوع الموكل الشاحن على الناقل البحري على أساس المسؤولية العقدية، ذلك أن عقد النقل أبرم بين الوكيل بالعمولة والناقل البحري.

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.

الفقرة الثانية: دعوى رجوع الوكيل بالعمولة للنقل على تابعيه:

إذا ترتب الضرر عن خطأ الوكيل بالعمولة الشخصي، كان وحده مسؤولا ولا تطرح مسألة رجوعه على تابعيه، أما إذا كانت الخسارة راجعة لفعل الناقل، اعتبر الوكيل بالعمولة ضامنا، 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، و للنقل الجوي.

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.

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. 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. 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⁽¹⁾.

المطلب الثاني: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بموجب اتفاقيات النقل متعدد الوسائط

رغم استعانتها بنظام الوكالة بالعمولة للنقل، إلا أن اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 و قواعد روتردام جاءتا بأساس مسؤولية مختلف.

الفرع الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل بموجب اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980:

⁽¹⁾ Cass.com, 2 Févr 1999, n° 96-17.915, Bull IV, n° 38, p 30, « ... même s'il ne figure pas qu'en 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 ».

هيمن على اتفاقية النقل متعدد الوسائط مبدأ أساسي يقرر أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تقوم على أساس الخطأ المفترض. وهذا بموجب المادة 16 فقرة 1 من الاتفاقية⁽¹⁾. فيتحرر من مسؤوليته- بإثبات أنه قد قام بعمل اللازم لتفادي هذا الحدث.

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⁽²⁾.

الفرع الثاني: أساس مسؤولية متعهد النقل في قواعد روتردام:

أقامت قواعد روتردام مسؤولية الناقل إزاء المرسل هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض. فلا يتطلب من المضرور المدعي إلا إثبات الضرر اللاحق به الناجم عن هلاك أو تلف البضائع أو تأخير التسليم، وأن الحادث المسبب له وقع أثناء مدة مسؤولية الناقل، فليس على المضرور بمقتضى الفقرة 1 من المادة 17 إثبات خطأ الناقل. إلا أن الأساس مدعم بقرينة المسؤولية، حين تنص على إمكانية التنصل من المسؤولية بإثبات أن الضرر ناتج عن السبب الأجنبي أو عن حالات إعفاء عدتها الفقرة 3 من المادة 17. لكن إذا أثبت المدعي أن حدثاً أو ظرفاً 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 الطرف لا يعزى إلى خطأ منه أو من يقوم مقامه. الفقرة 4 من المادة 17.

إذا كان من الطبيعي أن يتحمل الناقل تبعه أفعاله الشخصية فإنه بمقتضى قواعد روتردام يتحمل أيضاً تبعه أفعال أشخاص آخرين عند إخلالهم بتنفيذ عقد النقل، وقد أشارت المادة 18 إلى هؤلاء الأشخاص⁽³⁾. وهم الطرف المنفذ، ربان السفينة أو طاقمها موظفو الناقل أو موظفو الطرف المنفذ والمقصود بهم التابعين البحريين، والتابعين الذين يعملون في تنفيذ عقد النقل البري. وأي شخص آخر يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل، شرط أن يكون هذا الشخص غير الطرف المنفذ البحري⁽⁴⁾. وأن يتصرف بناء على طلب الناقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة، أي بناء على طلب تابعيه.

(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) 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 تنفيذا للعقد".

(3) المادة 18 من قواعد روتردام: "يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يُغفلها: (أ) أي طرف منفذ أو (ب) ربان السفينة أو طاقمها، أو (ج) موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، أو (د) أي شخص آخر يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً 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".

(4) باعتبار أن أعمال الطرف المنفذ البحري تدخل حكماً ضمن أعمال الطرف المنفذ.

المطلب الثالث: طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

من خلال التعرف على المقصود من نظامي المسؤولية الشبكية والمسؤولية الموحدة. سيتم تحديد طبيعة النظام الذي يحكم مسؤولية متعهد النقل في اتفاقية النقل متعدد الوسائط واتفاقية "روتردام".

الفرع الأول: النظام الشبكي لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

يطلق مصطلح النظام الشبكي 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).

بناءً عليه، إذا كان الضرر محدد الموضع، فإن القواعد القانونية التي ستحكم المسؤولية تختلف دون شك باختلاف المرحلة التي حدث خلالها الضرر. وحينها يكون نظام المسؤولية المطبق على متعهد النقل متعدد الوسائط إزاء المرسل هو نفسه المطبق على متعهد النقل متعدد الوسائط تجاه المتعاقدين معه

إلا أن مسألة الضرر غير المعروف مكان حدوثه مسألة تعترض النقل متعدد الوسائط بالحاويات، ضف إلى ذلك الحالات التي يحدث فيها الضرر تدريجياً 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. ضف إلى ذلك أن الأخذ بالنظام الشبكي يؤدي إلى أن المرسل لا يعرف مقدماً قيمة التعويض الذي سيحصل عليها إذا ما أصاب البضاعة ضرر، بمعنى أنه لا يعرف قواعد المسؤولية التي ستحكم الضرر إلا عند تحققه بالفعل.

الفرع الثاني: النظام الموحد لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:

مؤداه أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تتحدد ابتداءً على أساس مبلغ أقصى معين، بغض النظر عن مكان وقوع الضرر. وبالتالي فإن النظام الذي يحكم المسؤولية هو ذاته، لا يتغير بتغير مكان وقوع الهلاك أو التلف، ويستوي لدى هذا النظام أن يكون الضرر الجاري ضرراً محدد الموضع أو غير محدد الموضع. فهو نظام متجانس للمسؤولية يعكس دور متعهد النقل متعدد الوسائط، حيث تكون مسؤوليته واحدة طوال الفترة التي يتعهد خلالها بتنفيذ النقل متعدد الوسائط.

رغم ذلك فإن اختلاف مسؤولية متعهد النقل في مواجهة المرسل عن مسؤولية مقاول النقل من الباطن اتجاه متعهد النقل، يؤدي إلى 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.

كما قد يؤدي تطبيق هذا النظام في حالة ما إذا كان الضرر محدد الموضع إلى إمكانية نشوء تنازع بين النظام الموحد في النقل متعدد الوسائط، وبين نظم المسؤولية الواردة في الاتفاقيات الأحادية الواسطة الخاصة بالمرحلة التي وقع خلالها الضرر أو القانون الوطني الملزم.

الفرع الثالث: طبيعة النظام القانوني للمسؤولية في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980:

أخذت اتفاقية 1980 بنظام المسؤولية الموحدة ابتداء من خلال المادة 18، ثم وضعت لهذه القاعدة استثناء يتمشى 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 النقل⁽¹⁾. ليكون تطبيق المادة 19 بذلك مشروطا 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. حيث تطبق مبدأ المسؤولية الشبكية في حالات تحدد المسؤولية فقط، مع ترك مبدأ أسس قيام المسؤولية لتطبق بشكل موحد وفقا لأحكام الاتفاقية.

وفي حالة التعويض عن التأخير في تسليم البضائع، تتخلى الاتفاقية عن النظام الشبكي لتتنص بدلا منه على نظام مستقل واحد في الفقرة الرابعة من المادة 18⁽²⁾، فتعطي الحق للمرسل في التعويض في جميع الحالات، سواء كان قد تم تعيين مكان الضرر أم لا وبذلك يعلم المرسل مسبقا مبلغ التعويض الذي سيحصل عليه.

الفرع الرابع: طبيعة نظام المسؤولية في قواعد روتردام:

طبقا للمادة 26 من اتفاقية روتردام لـ 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 أحكاما 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)

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:

أ- مسؤولية الناقل:

(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 و 2 و 3 من المادة 18، تقرر حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط حينئذ عن هذا الهلاك أو التلف وفقا لأحكام الاتفاقية المذكورة أو القانون الوطني الملزم المذكور

(2) المادة 4/18 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط: "تقتصر مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم وفقا لأحكام المادة 16 على مبلغ يعادل مثلى ونصف مثل أجره النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة ولكن لا يجاوز مجموع أجره النقل التي تستحق بموجب النقل متعدد الوسائط".

* المادة 15 "البضائع التي قد تصبح خطرا" والمادة 32 "أجرة النقل المدفوعة سلفا" ليست لها غلبة على المواد: 22 من اتفاقية النقل الطرقي CMR و 9 من اتفاقية النقل بالسكك الحديدية لـ COTIF-CIM 1999 و 7 من اتفاقية النقل بالطرق المائية الداخلية (CMNI).

* المادة 17 "أساس المسؤولية" ليست لها غلبة على المواد 17 و 18 من اتفاقية CMR والمواد 23 و 25 من اتفاقية COTIF-CIM وكذا المواد 16 و 18 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 و 48 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 المرحلة البحرية.

* المادة 65 "رفع الدعاوي على الشخص المحدد أنه الناقل" وذلك لأنه لا وجود لما يقابلها في اتفاقيات النقل الأخرى.

المطلب الرابع: 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 برّيا، بحريا، أو جويا ". .

كما إن النظام الموحد لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط يستدعي وجود حدّ موحد للتعويض في حالة وقوع الضرر، لذلك سيتم التطرق إلى الحد الأقصى في اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، وقواعد روتردام

الفرع الأول: حدود مسؤولية الناقل البري في اتفاقية CMR:

بمقتضى الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البري (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⁾

في حالة التأخير، تتحدد مسؤولية الناقل طبقا 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.

وتتحدد مسؤوليته في حالة التلف عن الضرر بمقدار ما نقص من قيمة البضائع، على ألا يزيد عن التعويض المستحق في حالة الهلاك الكلي، إذا أتلّفت الشحنة بكاملها، أما إذا أتلّفت جزء من البضاعة، فلا يتجاوز التعويض المبلغ المستحق في حالة هلاك الجزء التالف ⁽⁵⁾.

الفرع الثاني: حدود مسؤولية الناقل السككي في اتفاقية (COTIF-CIM):

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 هلك. وفي حالة تلف البضائع، يتعين على الناقل أن يدفع تعويضا مساويا للفقد الحادث في قيمة البضائع. وتحسب قيمة التعويض باتخاذ نفس الإجراء الذي يتخذ عند تحديد قيمة البضائع طبقا للمادة 30. ثم تحسب نسبة الفقد 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 ⁽⁶⁾.

(1) حيث كانت الاتفاقية قبل تعديلها بموجب بروتوكول 1978 تحدّد 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 القاب. ج.

(3) المادة 24 من الاتفاقية.

(4) المادة 23 فقرة 5 من اتفاقية (CMR).

(5) المادة 25 من اتفاقية (CMR).

(6) المادة 32 من اتفاقية COTIF-CIM المعدلة ببروتوكول 1999 فقرة 1 و2، ويقابلها المادة 42 من اتفاقية 1980.

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⁽¹⁾.

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. 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⁽²⁾.

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 التأخير في حالة الهلاك الجزئي، فإن حساب التعويض يكون بما لا يتجاوز أربعة أمثال أجره النقل فيما يتعلق بجزء الشحنة الذي لم يهلك⁽³⁾.

وإن كانت الاتفاقية تورد استثناء فيما يتعلق بعدم إمكانية الجمع بين التعويضين وهي الحالة التي لا يكون فيها التلف ناتجا 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⁽⁴⁾.

الفرع الثالث: حدود مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال:

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⁽⁵⁾، و قد رفع إلى 19 وحدة حسابية بموجب تعديل ورد على الحد في 2009

الفرع الخامس: تحديد مسؤولية متعهد النقل وفقا لاتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980:

وضعت الاتفاقية نظاما قانونيا خاصا لتحديد التعويض عن الضرر الذي ينجم عن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها، فرقت 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 أو 2,75 وحدة حسابية عن الكيلوغرام الواحد من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة. على أن يتم تطبيق الأعلى من التقديرين⁽⁶⁾.

أما إذا لم يشتمل النقل على مرحلة بحرية أو نهريّة، فإنه يتم حساب حدود المسؤولية على أساس الوزن لا على أساس الوحدة أو الطرد، فيقدر الحد بـ 8,33 وحدة حسابية.

(1) المادة 32 فقرة 3 من اتفاقية COTIF-CIM المعدلة ببروتوكول 1999.

(2) المادة 33 فقرة 6 من الاتفاقية.

(3) المادة 33 فقرة 2 و 3 من الاتفاقية.

(4) المادة 33 فقرة 4 و 5 من الاتفاقية بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1999.

(5) المادة 22 فقرة 3 من اتفاقية مونتريال 1999.

(6) المادة 18 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

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 يترتب تطبيق الفقرات 1 و2 و3 من المادة 18، تقرر حينئذ حدود المسؤولية، وفقا لأحكام الاتفاقية أو القانون الوطني الملزم⁽¹⁾.

ب- حالة التأخير:

جاءت الاتفاقية 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 أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، شرط ألا يتجاوز مجموع أجره النقل الواجبة الأداء بموجب عقد النقل متعدد الوسائط⁽²⁾.

يحرم متعهد النقل متعدد الوسائط، طبقا للاتفاقية من الاستفادة من تحديد المسؤولية وتعويض صاحب الحق تعويضا كاملا إذا ثبت أن هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها سببه الهلاك أو التلف أو التأخير، أو خطأ غير مغتفر، مصحوب بإدراك بأن هذا الهلاك أو التلف أو التأخير يمكن أن يحدث⁽³⁾.

الفرع السادس: التحديد القانوني للمسؤولية في إطار اتفاقية روتردام

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⁽⁴⁾.

فيما يتعلق بالحد الأقصى للتعويض عن الخسارة الاقتصادية الناجمة عن تأخير في تسليم البضاعة. فهو مبلغ يوازي ضعفي ونصف أجره 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.

(1) المادة 19 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(2) المادة 18 فقرة 4 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(3) المادة 21 فقرة 1 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

(4) 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.
