

إشكالية نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط بين الواقع والتشريع

The Liability System of the Multimodal International Transport Operator Between Reality and Legislation



د/ عبد الرحيم مزعاش

جامعة محمد بوقرة – بومرداس (الجزائر)

a.mezaache@univ-boumerdes.dz

تاريخ النشر: 2025/12/28

تاريخ القبول: 2025/12/12

تاريخ الارسال: 2025/08/21

ملخص: رغم التطور الهائل الذي عرفه النقل الدولي متعدد الوسائط، إلا أن النصوص القانونية المنظمة لمسؤولية متعهد النقل لم تتطور بالرغم من الجهود التي بذلت لإيجاد نصوص قانونية دولية تتناسب مع هذا النوع من النقل، والتي أثمرت بإتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980، إلا أن هذه الاتفاقية لم تدخل بعد حيز التنفيذ.

لقد حاول أصحاب المهنة – بهدف سد الفراغ التشريعي – إيجاد حلول من شأنها تنظيم المسؤولية، من خلال إعداد عقود نموذجية حددت فيها الشروط الواجب تطبيقها – على هذا النقل – كحل مؤقت يحقق وحدة النظام القانوني الخاص بمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، والذي سنتناوله بالتحليل من خلال هذه الدراسة.

الكلمات المفتاحية: النقل متعدد الوسائط – مسؤولية متعهد النقل – النظام المختلط – العقود النموذجية.

Abstract: Despite the tremendous development in international multimodal transport, the legal provisions governing the liability of the multimodal transport operator have not evolved, despite the efforts made to establish international legal texts suited to this type of transport. These efforts culminated in the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods of 1980; however, this Convention has not yet entered into force.

In an attempt to fill this legislative gap, practitioners have sought solutions to regulate what is referred to as liability, through the drafting of model contracts that define the conditions to be applied to this type of transport—a temporary solution that ensures the unity of the legal system governing the liability of the multimodal transport operator. This issue will be analyzed in the present study.

key words: Multimodal transport – Liability of the transport operator – Mixed system – Model contracts.

مقدمة:

يعتبر النقل الدولي متعدد الوسائط من أحدث أساليب النقل المتطورة في مجال التجارة الدولية، لما له من دور فعال في نطاق النقل الدولي خاصة مع انتشار النقل بالحاويات والمبردات الذي أدى إلى زيادة كمية البضاعة المنقولة ترتب عنه زيادة عقود النقل متعدد الوسائط من جهة، وتحمي البضاعة من التعرض إلى التلف أو الضياع والتقليل من عمليات الشحن والتفريغ في نقط الالتقاء من جهة أخرى، مما يسمح لمتعهد النقل بمراقبة حركة البضائع بطريقة سهلة وفعالة، وبالتالي الموافقة على تحمل مسؤولية النقل بكل مراحلها.

لقد أفضت الجهود المبذولة من قبل الهيئات الدولية المختصة إلى اعتماد إتفاقية الأمم المتحدة عام 1980، والخاصة بتوحيد النظام القانوني الذي يحكم النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع الذي يؤدي إلى وحدة عقد النقل ووحدة وثيقة النقل ووحدة أجرة النقل، ووحدة المسؤولية، ووحدة التأمين على البضاعة، والتي من شأنها إزالة العوائق وحماية حقوق كل من الشاحنين ومتعهدي النقل على السواء، إلا أن هذه الإتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بسبب تضارب المصالح بين شركات النقل أحادي الوساطة وأصحاب النقل متعدد الوسائط.

وأمام هذا الفراغ التشريعي أقدمت غرفة التجارة الدولية بالتعاون مع منظمة اليونكتاد إلى وضع قواعد قانونية خاصة بوثائق النقل، من خلال عقود نموذجية مستوحاة من أحكام إتفاقية جنيف لعام 1980، تهدف إلى تنظيم مسؤولية متعهد النقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء إحدى مراحل النقل البحرية أو البرية أو الجوية أو بواسطة السكك الحديدية، وتمكين الشاحن من الحصول على التعويض الذي يغطي القيمة الإجمالية للبضاعة، إلا أن هذه القواعد تعد إختيارية وليست آمرة، حيث تركت لأطراف العلاقة التعاقدية الإستعانة بأحكامها أو عدم الأخذ بها، مما يوحي بفشلها في وضع نظام قانوني موحد لمسؤولية متعهد النقل، الأمر الذي دفعنا لدراسة هذا الموضوع.

الإشكالية:

لمعالجة هذا الموضوع، إرثينا طرح الإشكالية الرئيسية التالية:

ما مدى نجاعة الأنظمة القانونية المنظمة لمسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط لحل المشاكل التي أفرزها الفراغ التشريعي الخاص بهذا النقل؟

وللإجابة على هذه الإشكالية نطرح الأسئلة الفرعية التالية: ما هو وقع نظام مسؤولية متعهد النقل في ظل المصالح المتضاربة لأطراف العلاقة التعاقدية؟ وما هي الجهود الدولية المبذولة لتنظيم مسؤولية متعهد النقل في ظل الفراغ التشريعي يحكم هذا النوع من النقل؟

أهداف الدراسة:

نسعى من خلال هذه الدراسة إلى:

- تسليط الضوء على واقع نظام مسؤولية متعهد النقل في ظل الفراغ التشريعي الناجم عن عدم دخول إتفاقية جنيف لعام 1980 حيز النفاذ.

- تحديد التحديات التي تواجه كل من الشاحنين ومتعهد النقل في مواجهة العجز في تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط.

- البحث عن الحلول المؤقتة لهذا الوضع الشائك والتي من شأنها وضع قواعد قانونية موحدة لمسؤولية متعهد النقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة.
منهج الدراسة:

تحتاج هذه الدراسة إلى منهجين لمسايرة إشكالية نظام مسؤولية متعهد النقل.

- المنهج الوصفي: تناولنا من خلاله بالوصف لواقع مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في ظل الفراغ التشريعي المنظم لها.

- المنهج التحليلي: من خلال تحليل للأنظمة القانونية التي سعت بموجها الهيئات الدولية المختصة سد هذا الفراغ التشريعي مؤقتا، كفيلة بتوفير الحماية القانونية لأطراف العلاقة التعاقدية إلى غاية دخول إتفاقية جنيف 1980 حيز النفاذ بعد إدخال عليها تعديلات.

تقسيمات الدراسة:

قسمنا هذه الدراسة إلى قسمين أساسيين: تطرقنا في القسم الأول إلى واقع نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، أما القسم الثاني فخصصناه لدراسة الجهود الدولية المبذولة لإرساء تنظيم خاص بمسؤولية متعهد النقل.

1. واقع نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

يعد نظام النقل متعدد الوسائط وسيلة فعالة لنقل البضائع باستخدام وسائط نقل متعددة سواء كانت بحرية أو برية أو جوية أو بواسطة السكك الحديدية، من نقطة المنشأ إلى نقطة الوصول النهائية، لكن قد يعترضها جملة من المشاكل أثناء إحدى مراحل النقل، ويترتب عن ذلك تعرض البضاعة إلى ضرر، مما يؤدي إلى البحث عن النظام القانوني الواجب التطبيق الذي يحكم مسؤولية متعهد النقل بسبب وجود فراغ تشريعي ينظم أحكام النقل متعدد الوسائط، ولتحليل ذلك سنتطرق إلى طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، ثم إلى عدم وجود نظام قانوني موحد كفيل بتنظيم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

1.1 طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

في ظل فراغ تشريعي ينظم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط الناجمة عن هلاك أو تلف أو تأخير يصيب البضائع أثناء عملية النقل، أدى إلى بروز نظريتان تقدمان حلول مختلفة لحكم المسؤولية خلال النقل متعدد الوسائط، إحداهما تنادي بالمسؤولية الشبكية، والأخرى تنادي بالمسؤولية الموحدة لمتعهد النقل، إلا أن الآراء الفقهية اختلفت في شأن تحديد أي من النظامين الذي قدم الحلول الأمثل لتنظيم هذه المسؤولية.

1.1.1 نظام المسؤولية الشبكية لمتعهد النقل متعدد الوسائط

يطلق على النظام الشبكي للمسؤولية مصطلح "le système de Reseau" ، وهو ترجمة للمصطلح الإنجليزي "Net work system" ، من خلال هذا النظام إذا أصاب البضاعة ضرر أدى إلى تلفها أو هلاكها أو التأخيرها في مرحلة محددة من مراحل عملية النقل، فإنه سيحكمها في هذه الحالة الإتفاقية الدولية أو القانون الوطني الواجب التطبيق. (قماز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، 2013-2014، صفحة 349).

وبالتالي تختلف القواعد القانونية التي ستحكم مسؤولية متعهد النقل باختلاف مرحلة النقل التي حدث خلالها الضرر، فإذا أصاب البضاعة ضرر أثناء المرحلة البحرية، فإن المسؤولية تخضع لأحكام إتفاقيات النقل البحري، أو القانون الوطني الواجب التطبيق، وإذا حدث الضرر أثناء المرحلة البرية فإن المسؤولية تحكمها الإتفاقية الدولية المتعلقة بالنقل البري (CMR) أو القانون الوطني الواجب التطبيق، وكذلك الحال بالنسبة للنقل الجوي والنقل بالسكك الحديدية (CIM). (سوزان، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، 2009، a، صفحة 100).

ويرى أنصار هذا الإتجاه أن نظام المسؤولية الشبكية هو الأكثر ملائمة لتنظيم هذه المسؤولية لكونه يتضمن مزايا عديدة أهمها:

1/ إن أحكام المسؤولية الواردة في إتفاقيات النقل أحادي الواسطة قد صيغت بطريقة تتلائم مع ظروف النقل التي تحكمها ومع الأنظمة القانونية – الدولية والوطنية – التي تنظم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، لذلك يتعين عدم الإخلال بهذه الأوضاع القانونية المستقرة بإدخال قواعد مغايرة تكون أقل ملائمة لتنظيم المسؤولية الذي تنظمه الإتفاقيات الخاصة بالنقل أحادي الواسطة. (فاروق، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، 1994، صفحة 474 و 475).

2/ تخضع العلاقة القانونية الناجمة على أحكام إتفاقية نقل أحادي الواسطة والتي تربط بين متعهد النقل إتجاه المتعاقدين معه لنفس الأحكام سواء تعلق الأمر بالعلاقة التي تربط متعهد النقل بالمرسل، أو تلك العلاقة القانونية التي تكون بينه وبين مقاول النقل من الباطن. (نادية، 1989، صفحة 405).

3/ إن عملية النقل الدولي متعدد الوسائط التي تخضع للقواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية المتعلقة بمسؤولية متعهد النقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء عملية النقل تطبق نظام المسؤولية الشبكية لكونها ترضي كافة الأطراف صاحبة المصلحة من متعهد النقل، وأصحاب البضاعة ومؤمنو البضاعة وعن المسؤولية.

رغم ذلك لم يسلم نظام المسؤولية الشبكية من المساوئ أهمها:

1/ إن التأخير في عملية النقل متعدد الوسائط ليس بالضرورة ناجم عن واسطة واحدة من النقل، وإنما قد يكون نتيجة تسلسل التأخير في أكثر من مرحلة أو في كل المراحل، وبالتالي يصعب ربطه بمرحلة واحدة وتطبيق نظامها القانوني. (Diego, 2006, p. 13).

2/ إن المرسل لا يعرف مسبقاً قيمة التعويض الذي يحصل عليه إذا ما أصاب البضاعة ضرر، وبالتالي لا يعرف قواعد مسؤولية متعهد النقل إلا عند تحقق الضرر بالفعل، فهي تختلف من حيث شروط تطبيقها ومدى إتساعها باختلاف مرحلة النقل.

3/ تعترض هذا النوع من النقل بعض الصعوبات ناجمة عن ثغرات قانونية، إذ قد توجد مرحلة بين واسطة نقل و واسطة نقل أخرى لا تنظمها الإتفاقيات الدولية، مما ينجم عنه تطبيق القانون الداخلي، وبالتالي يصعب الأمر على متعهد النقل وكذا المرسل الإلمام بهذه القوانين الداخلية إلى جانب الإتفاقيات الدولية المطبقة على النقل متعدد الوسائط.

2.1.1 نظام المسؤولية الموحدة لمتعهد النقل متعدد الوسائط

يرى أنصاره أنه النظام الأمثل الذي يتماشى مع طبيعة النقل متعدد الوسائط، لكونه يتميز بالسهولة التامة في حساب التعويض المستحق للمتضرر عن الضرر الذي يصيب البضاعة طوال مدة تواجدها في حراسة متعهد النقل بغض النظر عن مكان حدوث الضرر (عبد القادر، 1984، صفحة 202)، سواء حدث أثناء مرحلة النقل البحرية أو الجوية أو بالسكك الحديدية أو عبر الطرق البرية.

وبالتالي فإن مسؤولية متعهد النقل – وفقاً لنظام المسؤولية الموحدة – لا يتغير بتغير مكان وقوع الضرر، حيث يستوي لدى هذا النظام بين حالة ما إذا تم تعيين مكان وقوع الضرر وبين حالة ما إذا لم يتم تعيين مكان وقوعه، من خلالها تكون مسؤولية متعهد النقل مستقلة عن تلك الخاصة بالناقلين الذي يستعين بهم – هذا الأخير – في تنفيذ عملية النقل. (كراش، 2015-2016، صفحة 298).

وتتميز المسؤولية الموحدة – حسب أنصار هذا النظام – بعدة مزايا أهمها:

1/ أنه يحدد مسبقاً النظام الذي سيحكم المسؤولية والتعويض الذي يتوجب على متعهد النقل دفعه للمرسل إذا ما تعرضت البضاعة إلى الهلاك أو التلف أو إلى التأخير في عملية النقل بغض النظر عن مكان وقوع الضرر. (صدام، 2023، صفحة 166).

2/ إن عقد النقل متعدد الوسائط يعد نوع جديد من عقود النقل، يتعين التمييز بينه وبين غيره من عقود النقل أحادي الوسائط، مما يستوجب أن يستقل بأحكام خاصة به، من بينها نظام موحد للمسؤولية، يعكس دور متعهد النقل، حيث تكون مسؤوليته واحدة طوال الفترة التي يتعهد خلالها بتنفيذ عملية النقل. (BONASSIES, 1988, p. 106 ets).

3/ أن ضمان متعهد النقل لإتمام عملية هذا النقل ما هو في الحقيقة إلا ضمان شامل للنقل، من خلاله يتحمل متعهد النقل وحده في مواجهة الشاحن مسؤولية النقل برمته، أي كان مكان وقوع الضرر وأياً كانت واسطة النقل المستخدمة، وأن يلتزم متعهد النقل التعويض عن الضرر بناءً على القيمة الإجمالية للبضاعة المبينة مسبقاً في عقد النقل. (فاروق، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، 1994، صفحة 476).

بالمقابل يعاب على هذا النظام، كونه يربط اختلاف مسؤولية متعهد النقل في مواجهة كل من المرسل من جهة، ومقاول النقل من الباطن من جهة ثانية، بسبب وجود تفاوت في حساب مبلغ التعويض،

الذي يجب أن يدفعه متعهد النقل للمرسل عن المبلغ الذي سيسترده عند ممارسته دعوى الرجوع على الناقل منفذ مرحلة النقل التي وقع فيها الضرر الذي أدى إلى هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخيرها، والذي يكون حسابه على أساس الإتفاقية المطبقة، مما ينتج عنه حصول متعهد النقل على تعويض أقل من التعويض الذي يدفعه للمرسل، حتى ولو كانت الإتفاقية المطبقة تحدد تعويض أكبر، إلا أنه لا يستطيع مطالبة الناقل بأكثر مما يدفعه للمرسل. (Diego, 2006, p. 18).

2.1 عدم وجود نظام قانوني موحد ينظم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

بذل كل من المتعاملين ورجال القانون جهوداً من أجل وضع قواعد موحدة خاصة بالنقل متعدد الوسائط الذي يعاني من عدة مشاكل لا سيما التشتيت الذي تعرفه القواعد المطبقة على هذا النوع من النقل والذي يخضع لأنظمة نقل مختلفة، وأثمرت هذه الجهود بالمصادقة على إتفاقية جنيف لعام 1980 الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، إلا أن هذه الإتفاقية الوحيدة لم تدخل حيز النفاذ، وأمام هذا الفراغ يتم اللجوء إلى الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الوسائط من أجل سد هذا الفراغ التشريعي، إلا أنها عاجزة عن حل كل المشاكل التي يطرحها هذا النوع من النقل.

1.2.1 عدم دخول إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980 حيز النفاذ

سارعت الهيئات الدولية المعنية إلى بذل عدة محاولات قصد إرساء قواعد قانونية موحدة تنظم النقل متعدد الوسائط بصفة عامة، ومسؤولية متعهد النقل بصفة خاصة، لتسد به الفراغ التشريعي، وكانت أولى هذه المحاولات مناقشات في أوراق "اللجنة البحرية الدولية (CMI)"، خلال إجتماعاتها المنعقدة عامي 1911 و 1913، إلا أن هذه المحاولات الرائدة لم يكتب لها النجاح بسبب المعارضة الشديدة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية وإنجلترا. (فاروق، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، 1994، صفحة 43). وقد تم إعادة فتح الموضوع خلال إجتماعات "اللجنة البحرية الدولية (CMI)" عام 1948، إلا أن محاولة غرفة التجارة الدولية (ICC)، وضع قواعد سند الشحن الدولي للنقل المتتابع بأث بالفشل بسبب تضارب بنودها مع مصالح ملاك السفن الذين لم يرغبوا في تجريدهم من الإمتيازات التي منحتها إياهم معاهد بروكسل لعام 1924.

وقد تواترت المحاولات من قبل الهيئات الدولية لوضع قواعد قانونية دولية موحدة للنقل المشترك أهمها:

1/ قدم المعهد الدولي لتوحيد قواعد القانون الخاص (UNIDIT)، خلال عام 1965 مشروع إتفاقية تتعلق بقواعد المسؤولية الناجمة عن النقل المتتابع، والذي بنيت قواعده على أساس أحكام معاهدة النقل الدولي للبضائع عن طريق البر (CMR). (محمد، 2007، صفحة 09).

2/ وفي عام 1969 أعدت اللجنة البحرية الدولية (CMI) إتفاقية جديدة عرفت باسم "قواعد طوكيو" تتعلق "بمستند النقل الدولي للبضائع" بنيت أحكامها على أساس معاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام 1924، والتي اشترطت أن تكون إحدى مراحل النقل بحرية أو نهريّة. (نادية، 1989، صفحة 98 و 99).

3/ وفي عام 1972 خرج إلى الوجود "مشروع إتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع" وهي عبارة عن مزيج من أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن المعدلة ببروتوكول سنة 1968، وأحكام معاهدة النقل الدولي للبضائع بطريق البر (CMR)، ويرجع السبب في ذلك أن معظم النقل المشترك للبضائع يتم بطريق البر والبحر، وتبعاً لذلك أصدرت غرفة التجارة الدولية (ICC) عام 1973 القواعد الموحدة بشأن وثيقة النقل المشترك والتي أدخلت عليها تعديلات عام 1975 تناولت مسؤولية متعهد النقل المشترك عن التأخير. وأمام الضغوط التي مارستها الدول النامية، وتحت رعاية الأمم المتحدة تم إعداد وإعتماد إتفاقية الأمم الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط بتاريخ 24 ماي 1980 والمعروفة تحت إسم "إتفاقية جنيف لعام 1980"، والتي تركز - إلى حد بعيد - على قواعد "هامبورغ لعام 1978" المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، حيث أن العديد من نصوص هذه الإتفاقية نقلت حرفياً عن إتفاقية هامبورغ، بالإضافة إلى إستنادها على القواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية بشأن وثيقة النقل المشترك لعام 1975. (كراش، 2015-2016، صفحة 289 و 290).

وتتضمن إتفاقية جنيف لعام 1980 جملة من الحلول الخاصة بالنظام القانوني لمتعهد النقل متعدد الوسائط، من بينها المبادئ التي تحكم مسؤولية متعهد النقل من جهة، والقواعد الخاصة بالتعويض عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء عملية النقل من جهة أخرى، إلا أنها تضمن حماية كبرى لمصالح الشاحنين نجد منها:

1/ كرسست هذه الإتفاقية حماية للشاحنين عندما نصت على تطبيق القانون الوطني أو الإتفاقية الدولية للنقل التي تحكم مرحلة وقوع الضرر إذا كانت تنص على حدّ للتعويض أعلى من الحد الوارد في الإتفاقية. (DOUAY, 1988, p. 77 ets).

2/ لم تستطع هذه إتفاقية توحيد نظام المسؤولية عند وضعها للحدّ الأقصى للتعويض الذي يلتزم به متعهد النقل، بل نصت على عدّة أنظمة تحكم مسؤولية متعهد النقل، وبالتالي من الصعب تطبيق أحكام واحدة تتعلق بمسؤولية متعهد النقل على جميع مراحل النقل الدولي متعدد الوسائط، تتنازع مع أحكام الإتفاقيات الدولية أحادية الوساطة في كل مرحلة من مراحل النقل. (فاروق، هل حقا تنظم قواعد روتردام" لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، 2012، صفحة 738).

لذلك أظهرت الدول المتقدمة عداً كبيراً لهذه الإتفاقية بسبب ثقل مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، ترتب عنه عدم دخول هذه الإتفاقية حيز النفاذ إلى يومنا هذا، مما أدى إلى فراغ تشريعي ينظم النقل الدولي متعدد الوسائط بصفة عامة، ومسؤولية متعهد النقل بصفة خاصة. (سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات، 2009، b، صفحة 184 و 185).

2.2.1 عدم كفاية الحلول التي جاءت بها الإتفاقيات الدولية أحادية واسطة النقل

رغم المحاولات والجهود المبذولة من قبل الهيئات الدولية المعنية من أجل وضع قواعد خاصة بتنظيم النقل متعدد الوسائط، لا يزال يعاني من عدة مشاكل لاسيما في ظل الفراغ التشريعي الناجم عن

عدم دخول إتفاقية جنيف لعام 1980 حيز التنفيذ، والذي أدى إلى تشتيت القواعد المطبقة على هذا النوع من النقل الذي يخضع لأنظمة النقل أحادية الوسائط المختلفة.

وأمام هذا الوضع يلجأ القضاة إلى نصوص الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الوسائط لإيجاد حل مناسب للقضايا المطروحة أمام القضاء والخاصة بمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، بالرغم من أنها لا تعالج إلا جزءاً بسيطاً من الأمور الخاصة بهذا النوع من النقل. (قماز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، 2013-2014، صفحة 223).

وعلى هذا الأساس، نجد أن إتفاقيات الدولية أحادية الوسائط تنص صراحة على جواز تطبيق أحكامها على عقود النقل متعدد الوسائط، سواء تعلق الأمر بالإتفاقيات المرتبطة بالنقل البحري أو الجوي، أو تلك المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر، أو بطريق السكك الحديدية.

أولاً: الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

تناولت إتفاقيات النقل البحري البضائع لتنظيم النقل متعدد الوسائط - بصورة غير مباشرة - إلا أنها اختلفت في الكيفية التي عالجت بها هذا النوع من النقل بداية من إتفاقية بروكسل لعام 1924 المعادلة، مروراً بإتفاقية هامبورغ لعام 1978، وصولاً إلى قواعد روتردام لسنة 2008.

1/ إتفاقية بروكسل لعام 1924: لم تتطرق هذه إتفاقية - بصورة مباشرة - إلى تنظيم النقل متعدد الوسائط، لكن - وبصورة غير مباشرة - أجازت المادة السابعة منها لأطراف النقل البحري الاتفاق على تدوين في عقد النقل البحري إتفاقات أو شروط مرتبطة بالتزامات ومسؤوليات الناقل (Kamelia, 2014, p. 96)، مما ينجم عنه توسيع النطاق المكاني للمسؤوليته لتتجاوز حدود الميناء حيث تشمل العمليات السابقة على الشحن أو اللاحقة لعملية التفريغ في ميناء الوصول حتى إيداعها في مخازن المرسل إليه خارج الميناء. (فاروق، هل حقا تنظم قواعد روتردام" لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، 2012، صفحة 740 و 741)

وبالتالي فإن النقل متعدد الوسائط من الباب إلى الباب يعد ممكناً في ظل إتفاقية بروكسل، وهو ما أكدته المادة الثانية من الإتفاقية الدولية لنقل البضائع عن طريق البر (CMR)، التي جعلت - إستثناءً - مسؤولية متعهد النقل عن الضرر الذي يصيب البضاعة أثناء المرحلة البحرية دون أن يكون ناتجاً عن خطأ الناقل البري تكون على أساس إتفاقية بروكسل.

2/ إتفاقية هامبورغ لسنة 1978: نظمت هذه إتفاقية - من خلال نص المادة الأولى فقرة 6 - النقل البحري للبضائع، والذي يشمل إلى جانب المرحلة البحرية وسائط نقل أخرى تحمل البضائع كالشاحنة أو الطائرة أو القطار، من الفترة التي توضع فيها البضاعة تحت تصرف الناقل في ميناء الشحن حتى لحظة تجرده من حيازتها في ميناء التفريغ، والتي تنظم في إطار عقد نقل واحد يشملها جميعاً، إلا أن أحكام الإتفاقية لا تنطبق إلا على الجزء البحري من عملية النقل. (Kamelia, 2014, p. 96 et 97).

إلا أن الإتفاقية - من خلال المادة 23 فقرة 2 - قد أجازت للناقل أن يزيد من التزاماته ومسؤولياته تمتد تلك الفترة لتتجاوز حدود الميناء، حيث يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يصيب البضاعة خلال

الفترة التي تكون البضاعة في عهده، والتي تبدأ من المكان الذي يستلم فيه الناقل البضاعة خارج حدود ميناء الشحن بعد تمكن من فحصها وتأكد من سلامتها، وأن تستمر هذه المسؤولية حتى توصيلها إلى ميناء الوصول وتفرغ البضاعة وتسليمها إلى المرسل إليه خارج ميناء الوصول.

وبالتالي يعتبر الناقل مسؤولاً عن أي ضرر يصيب البضاعة وتطبق أحكام إتفاقية هامبورغ 1978 رغم وقوع الضرر خارج الميناء، مما يجعل هذا النقل بمثابة نقل من الباب إلى الباب أي نقل متعدد الوسائط إذا اكتملت شروطه. (وجدي، 2011، صفحة 22).

3/ قواعد روتردام لسنة 2008: تعد قواعد روتردام أحدث إتفاقية على الصعيد التشريعي الدولي المنظم للنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً - على رغم من عدم دخولها حيز النفاذ - والتي جاءت بأحكام صريحة لتنظيم النقل متعدد الوسائط من خلال المادتين 26 و 82، معتبرة أنه هو ذلك النقل الذي تتخله رحلة بحرية، مما يؤدي إلى تفادي أي تنازع بين قواعد روتردام والإتفاقيات الدولية أحادية الوسائط الأخرى، سواء تم نقل البضاعة جواً، أو عبر الطرق أو بالسكك الحديدية أو نقلها عن طريق المجاري المائية الداخلية. (قماز، قواعد روتردام إتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط، 2015، صفحة 30).

كما قدمت قواعد روتردام لعام 2008 حلولاً للنقل متعدد الوسائط الذي تكون إحدى مراحل نقله بحرياً، والتي تضمنت أحكاماً خاصة بمسؤولية الناقل عن الأضرار التي أصابت البضاعة أثناء إحدى مراحلها إلا أنها فرقت بين حالتين حول تحديد التنظيم القانوني الواجب التطبيق عليها:

- الحالة الأولى: إذا أمكن معرفة المرحلة التي وقع فيها هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها في مرحلة معينة من مراحل النقل غير البحرية، فإن نظام المسؤولية الشبكية هو الواجب التطبيق - إستناداً لنص المادة 26 من الإتفاقية - ويتم تطبيق - في هذه الحالة - حدود مسؤولية الناقل حسب ماهي واردة في الإتفاقية أحادية الوسائط - أمرة - التي تحكم مرحلة النقل التي حدث فيها الضرر للبضاعة.

- الحالة الثانية: إذا حدث هلاك البضاعة أو تلفها أو ظرف يسبب تأخيراً في تسليمها في أكثر من مرحلة من مراحل نقل البضائع أو لم يكن في الإمكان إثبات وقوعه، فإن أحكام قواعد روتردام سوف تطبق على كل مراحل نقل البضاعة سواء في جزئها البحري أو الأجزاء غير البحرية أي إجمالي رحلة البضاعة بالنقل متعدد الوسائط، فهي تخضع برمتها لأحكام قواعد روتردام تطبيقاً لمبدأ "المسؤولية الموحدة" على مدة مسؤولية الناقل بغض النظر عن مكان وقوع الضرر سواء أكان في البحر أو الجو أو على البر.

وقد انتهجت قواعد روتردام لعام 2008 نهج مختلف عن إتفاقية جنيف لعام 1980 الخاصة بالنقل متعدد الوسائط، حيث أخذت قواعد روتردام - كقاعدة عامة - من خلال نص المادة 26 منها بنظام المسؤولية الشبكية تم أوردت عليه إستثناء أخذت من خلاله - طبقاً للمادة 12 - بنظام المسؤولية الموحدة، بالمقابل أخذت إتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط العام 1980 - أصلاً - من خلال

المادة 18 منها، بنظام المسؤولية الموحدة أدخلت عليه إستثناء - من خلال المادة 19 - أخذت فيه بنظام المسؤولية الشبكية.

ثانياً: إتفاقيتي وارسو 1929 ومونتريال 1999 المتعلقتين بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي

عاجت كل من إتفاقية وارسو 1929 - من خلال نص المادة 31 منها - وإتفاقية مونتريال 1999 - من خلال نص المادة 38 منها - النقل متعدد الوسائط، والذي يتم عبر وسائل نقل مختلفة، شريطة أن يتم جزء من عملية النقل بطريق الجو، والجزء الآخر بأية وسيلة أخرى للنقل، سواء كانت بطريق البحر أو البر أو بالسكك الحديدية، ولا تسري أحكام الإتفاقية إلا على النقل الجوي، بشرط أن يدخل هذا النقل في نطاق تطبيق إتفاقيتي النقل الجوي المذكورتين المنصوص عليها في المادة الأولى التي تحدد الشروط اللازمة لإنطباق أحكامهما. (عاطف، 2008، صفحة 56).

وعليه يخضع كل جزء من عملية النقل متعدد الوسائط لأحكامه المقررة في الإتفاقية أحادية الوساطة - أمرة - والتي تحكم مرحلة النقل التي حدث فيها الضرر للبضاعة تطبيقاً لمبدأ "المسؤولية الشبكية" (DELEBECQUE, 1998, p. 535)، بغض النظر عما إذا كانت عمليات النقل متعدد الوسائط هذه يتضمنها كلها عقد واحد (رضوان، 1983، صفحة 246)، أو إعتبرها المتعاقدان في إتفاقهم عملية نقل واحدة، بشرط مراعاة أحكام إتفاقيتي مونتريال أو وارسو فيما يتعلق بالنقل الجوي، مع إستبعاد تطبيق عليه أي إتفاقية أخرى تجسيدا لمبدأ "الحرية التعاقدية". (BONASSISES, 2006, p. 239).

ثالثاً: الإتفاقية الدولية لنقل البضائع بالطرق (CMR)

تعد إتفاقية جنيف للنقل الدولي للبضائع عبر الطرق لعام 1956 (CMR) من أحدث الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي أحادي الوساطة والتي دخلت تحيز النفاذ في 2 جويلية 1961، مما سمح لوضعي الإتفاقية تفادي الوقوع في الأخطاء التي وقعت فيها الإتفاقيات الدولية الأخرى الخاصة بالنقل أحادي الوساطة مستعينا عند وضعه بنصوص هذه الإتفاقية، ببعض نصوص الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية والتي تسمح بإمتداد نصوصها لتشمل مراحل نقل أخرى غير طريقية، سواء عن طريق البحر أو بالسكك الحديدية أو الممرات المائية الداخلية أو عن طريق النقل الجوي، دون تفريغ البضاعة طوال الرحلة.

وتعالج المادة الثانية من الإتفاقية نظام مسؤولية الناقل البري، إلا أنها تفرق بين حالتين:

- الحالة الأولى: أن تنقل البضائع بواسطة الشاحنة، يتم جزء من الرحلة عن طريق النقل البري والجزء الآخر عن طريق واسطة نقل أخرى سواء عن طريق البحر أو السكك الحديدية أو عن طريق الممرات المائية الداخلية أو عن طريق الجو، شريطة بقاء البضاعة على نفس الشاحنة وعدم تفريغها منها طوال الرحلة، وبهذا الشكل تنعدم المخاطر المتعلقة بعمليات نقل البضائع من وسيلة إلى أخرى في نقط الالتقاء، مما ينجم عنه تطبيق الإتفاقية على عملية النقل بأكملها تطبيقاً لـ "مبدأ المسؤولية الموحدة". (Kamelia, 2014, p. 39).

وقد أوردت المادة 14 من الإتفاقية إستثناءً على شرط بقاء البضائع على متن الشاحنة وعدم تفريغها منها في أي مرحلة من مراحل النقل، إذا إستحال لسبب من الأسباب تنفيذ العقد بالشروط الواردة في وثيقة النقل قبل وصول البضائع إلى مكان التسليم المتفق عليه، حيث يمكن للناقل تفريغ البضائع من الشاحنة البرية، وإعادة نقلها على وسائط نقل أخرى، من أجل إكمال الرحلة، وتسري أحكام إتفاقية (CMR) على النقل بأكمله. (Diego, 2006, p. 50).

- الحالة الثانية: نصت عليها الفقرة الثانية من المادة الثانية والتي تعد إستثناء عن الحالة الأولى، وهي الحالة التي يمكن فيها تحديد المرحلة التي وقع خلالها هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها أثناء نقلها بوسائل نقل أخرى غير البرية، وبالتالي تخضع مسؤولية الناقل إلى النظام القانوني - غير البري - الوارد في الإتفاقيات الدولية أو القانون الوطني الذي يحكم المرحلة التي وقع فيها الضرر - متى كانت أمرة- تطبيقاً لمبدأ " المسؤولية الشبكية"، شريطة أن يثبت أن الضرر الذي أصاب البضائع أثناء نقلها بوسائل نقل أخرى غير البرية لا يرجع سببه إلى فعل أو إمتناع من جانب الناقل البري، بل يرجع إلى أسباب لا يمكن حدوثها إلا بمناسبة وأثناء النقل بوسائل نقل أخرى غير النقل البري.

أما في حالة عدم وجود إتفاقية دولية أو قانون وطني خاص بها، فإن مسؤولية الناقل البري عبر الطرق تخضع لحكام إتفاقية النقل الطرقي (CMR) على كل مراحل نقل البضائع. (فاروق، هل حقا تنظم قواعد روتردام" لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، 2012، صفحة 744).

رابعا: الإتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية (CIM – COTIF)

تعد إتفاقية برن لعام 1890 من أقدم الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل، والمتعلقة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (CIM – RU) والتي دخلت حيز النفاذ في 01/01/1893، وخضعت لعدة تعديلات تماشياً مع التطور القانوني والإقتصادي الذي عرفه هذا النوع من النقل أهمها:

- تعديل الإتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية، الموقع في مدينة برن بتاريخ 1961/02/25.

- تعديل مؤرخ في 1970/02/07 موقع عليه في مدينة برن صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر رقم 72-35 مؤرخ في 27 يوليو 1972 يتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة سكك الحديد (CIV) والموقع عليها في مدينة برن بتاريخ 07 فبراير 1970. (الجريدة الرسمية، 1972).

- تعديل آخر بتاريخ 1980/05/09 تحت إسم COTIF المبرمة في برن في 1980/05/09، وكذا البروتوكول والملحقين "أ" و "ب"، دخل حيز النفاذ بتاريخ 01 ماي 1985، وصادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 91 – 264 مؤرخ في 1991/08/10 المتضمن المصادقة مع التحفظ على الإتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف) والمبرمة في برن يوم 09 مايو 1980، وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما. (الجريدة الرسمية، 1991).

- بروتوكول 3 يونيو 1999 حول تعديل الإتفاقية المتعلقة بالنقلات الدولية السككية "COTIF" المؤرخة في 9 مايو 1980، دخل حيز النفاذ بتاريخ 1 نوفمبر 1996، صادقت عليه الجزائر بموجب مرسوم رئاسي

رقم 01 – 433 مؤرخ في 26/12/2001، يتضمن التصديق على بروتوكول 3 يونيو سنة 1999 حول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولية السككية "COTIF" المؤرخة في 09 مايو سنة 1980. (الجريدة الرسمية، 2001).

وقد أعطت التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية (CiM) – COTIF عدة حلول لتنظيم النقل متعدد الوسائط الذي يتم جزء منه بواسطة السكك الحديدية، والمرحلة الأخرى تكون طريقية، بحرية، أو نقلا بالطرق المائية الداخلية، والتي تستخدم لأغراض النقل الدولي.

كما تسمح المادة الثانية من إتفاقية النقل بالسكك الحديدية (المعدلة) بالتسجيل في قائمة الخطوط الموجودة في المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية "OCTI" والتي يجب تسلكها البضائع الخاصة بإتفاقية (CIM) على أساس إشعار الدولة وفقا للمادة 59 من الإتفاقية. (BERTRAND, 1998, p. 01)

وتنص هذه الإتفاقية على نوعين من النقل متعدد الوسائط والتي يعد النقل بالسكك الحديدية جزء منها وهي:

- النوع الأول: النقل متعدد الوسائط الذي يخضع للإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية – طبقا للمادة 2 فقرة 1 منها – والذي يتم بأكمله على خطوط سكك حديدية وبرية وبحرية ونهرية مسجلة في قائمة "OCTI"، وتخضع هذه الفئة لقواعد المسؤولية التي تنص عليها الإتفاقية الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية. (DELEBECQUE, 1998, p. 536).

- أما النوع الثاني: النقل متعدد الوسائط الذي لا يخضع للإتفاقية وهو النقل الذي يعتبر النقل بالسكك الحديدية جزء منه، لكن يتم جزء منه على خطوط غير مسجلة في قائمة "OCTI"، أو الذي يمر جزء منه في دول لا تخضع للإتفاقية – طبقا لنص المادة 2 فقرة 4 من الإتفاقية – التي تمنح للأطراف حرية وضع شروط تختلف عن ما هو منصوص عليه في الإتفاقية، إلا أن هذا النوع قد تم إستبعاده في تعديل عام 1956. (سوزان، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، 2009، a، صفحة 108).

كما نص تعديل الإتفاقية بموجب بروتوكول "VILNIUS" لعام 1999 – من خلال نص المادة الأولى فقرة 4 من الملحق ب 3 – على تطبيق الإتفاقية على النقل الدولي المتضمن مرحلة بحرية أو مرحلة لنقل حدودي للبضائع عن طريق المجاري المائية الداخلية، مكمل مرحلة النقل بالسكك الحديدية، بشرط أن يتم النقل على الخطوط المدونة في القائمة المنصوص عليها في المادة 24 فقرة 1 من الإتفاقية. (قماز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، 2013-2014، صفحة 229).

- ومن خلال ما تقدم يمكن القول: أن الإتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل أحادي الواسطة سواء كانت بحرية، أو جوية، أو طريقية، أو بواسطة السكك الحديدية، قدمت جملة من الحلول في مجال النقل متعدد الوسائط لمسيرة التطور الذي عرفه قطاع النقل، إلا أنها بقيت عاجزة عن تغطية جميع

الوضعيات التي تطرحها مسؤولية متعهد النقل، لكون كل إتفاقية تركز على تنظيم أحكام النقل أحادي الوسائط الذي إختصت به، رغم أن النقل متعدد الوسائط واسع ولا يمكن حصره في إطار ضيق.

2. الجهود الدولية لإرساء لتنظيم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

رغم الجهود المبذولة من قبل المتعاملين ورجال القانون من أجل إيجاد نظام قانوني ينظم المسؤولية الناجمة عن عقد النقل متعدد الوسائط، إلا أنه مزال يعاني من كثرة المشاكل لا سيما التشتيت في القواعد المطبقة على المسؤولية وكيفية حصول المتضرر على التعويض، لذلك بادر أصحاب المهنة إلى ابتداء أنظمة وعقود نموذجية تهدف إلى تنظيم مسؤولية متعهد النقل، والتي سنتناولها بالدراسة كالاتي:

1.2 اعتماد النظام المختلط كأساس لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

يعد النظام المختلط من أكثر الأنظمة القانونية شيوعاً في وثائق النقل متعدد الوسائط، لما يتمتع به من تكامل والدقة القانونية في تحقيق وحدة هذا النوع من النقل، لكونه يتوافق مع النظم القانونية الواجبة التطبيق وإحترامه لقواعد النظام العام، حيث تقوم - من خلاله - مسؤولية متعهد النقل على أساس قاعدتين متكاملتين: الأولى إذا أمكن تحديد مكان وقوع الضرر بسبب خطأ أحد المتدخلين في عملية النقل، والثانية في حالة عدم تحديد مكان وقوع الضرر.

1.1.2 حالة التمكن من تحديد مكان وقوع الضرر

يترتب - عن هذه الحالة - تطبيق النظام الشبكي على مسؤولية متعهد النقل، يكون - من خلاله - المتعهد مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء عملية النقل، وفقاً للإتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الواجبة التطبيق على المرحلة التي وقع فيها الضرر، فإذا وقع الضرر في المرحلة البرية تطبق القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل البري، وإذا وقع الضرر في المرحلة البحرية تطبق القواعد التي تحكم مسؤولية الناقل البحري، ونفس الشيء يطبق إذا وقع الضرر في المرحلة التي تتم عن طريق الجو أو بالسكك الحديدية.

حاولت غرفة التجارة الدولية ومنظمة اليونكتاد (UNCTAD/ICC) تقديم حلول لتسد بها الفراغ التشريعي الذي خلفه عدم دخول إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980 حيز النفاذ، فوضعت قواعد خاصة بوثائق النقل متعدد الوسائط في عام 1991، من أجل تسوية مشكلة تعدد الأنظمة القانونية السائدة في التعامل الدولي الخاص بالنقل المشترك، والتي أخذت بها منظمتي فيتا (FiATA) و (BiMCO)، وجعلتا من هذه القواعد المكون الأساسي لسندات الشحن النموذجية الخاصة بهما. (نادرة، 2004، صفحة 11 و12).

ولقد تبنت العديد من شركات النقل الكبرى سندات شحن مختلفة، تعتمد على وجود إتفاق يتضمن تطبيق الإتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، أهمها سند الشحن (A.C.L)، الذي أقر تطبيق قواعدها إذا وقع الضرر خلال الرحلة البحرية، أما إذا وقع الضرر قبل أو بعد الرحلة البحرية، فإن مسؤولية (A.C.L)، تخضع لأحكام الإتفاقية الدولية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع التي وقع من خلالها الضرر (LACASSE, 1988, p. 67)، أما وقع خلال المرحلة البرية فإنه يخضع لأحكام إتفاقية جنيف لعام

1956، بينما إذا لحق بها الضرر أثناء المرحلة الجوية فإنها تخضع لأحكام إتفاقية وارسو لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955، أما إذا تعرضت البضاعة إلى الهلاك أو التلف خلال نقلها بواسطة السكك الحديدية، فإن مسؤولية متعهد النقل تكون وفقاً لأحكام إتفاقية برن لسنة 1961.

كما تنطبق مسؤولية متعهد النقل – طبقاً لسند الشحن (A.C.L) - إذا أبرم الشاحن عقد مستقل مع متعهد النقل، يتضمن نقل البضائع بواسطة إحدى وسائل النقل السالفة الذكر، تخضع لأحكام الإتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية الواجبة التطبيق على المرحلة التي تم الاتفاق بين الطرفين على تطبيقها، لكن يعاب عليها أنها لا تنص صراحة أن القواعد الخاصة بالمسؤولية تعد أمراً، بل أن أمر تطبيقها إختياري للطرف، مما يجعله دون جدوى وليس له أية منفعة. (سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات، 2009 b، صفحة 209).

2.1.2 حالة عدم التمكن من تحديد مكان وقوع الضرر

يحكم مسؤولية متعهد النقل – عند إستحالة تحديد مكان وقوع الضرر- نظام خاص يتفق عليه الأطراف مسبقاً، من خلاله يتم الاتفاق على الأخذ بنظام مستقل من نوع خاص (SUIs-generis)، والذي أخذت به غرفة التجارة الدولية (ICC) في وثيقة (Combico bill)، وتبنتها منظمتي (FiATA) و (BiMCO)، وتتضمن هذه الوثيقة، أن مسؤولية متعهد النقل تقوم منذ إستلامه البضاعة من الشاحن إلى غاية تسليمه إياها إلى المرسل إليه، وتكون مسؤوليته مفترضة بسبب عدم تمكنه تحديد مكان وقوع الضرر. (LACASSE, 1988, p. 79).

بالمقابل يمكن لمتعهد النقل نفي المسؤولية عنه وفقاً لحالات الإعفاء المقررة في وثيقة النقل نجد منها:

- خطأ أو إهمال الشاحن أو المرسل إليه.

- عيب ذاتي في البضاعة.

- عيب في تغليف البضاعة أو في رصها أو تفريغها.

أما بالنسبة للتعويض في حالة هلاك أو تلف البضاعة، فيجب أن يتم على أساس القيمة العينية للبضاعة المنقولة مهما كان مكان وقوع الضرر، وحتى لا يواجه متعهد النقل مشكلة التحقق من هوية المتسبب في الضرر بين المساهمين في عملية النقل، تم إقتراح فكرة توزيع المخاطر بين المشاركين في عملية النقل وفقاً للإتفاق الذي تم بين طرفي العلاقة التعاقدية، مما يمكن الشاحن المتضرر من الحصول على القيمة الحقيقية للبضاعة.

ولن يتحقق تنفيذ مبدأ توزيع المخاطر إلا بعد أن يلتزم متعهد النقل بتعويض الشاحن كلية قبل رجوعه على باقي الناقلين لإسترداد حصتهم في المخاطر. (سوزان، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، 2009 a، صفحة 231).

2.2 إعتداد عقود نموذجية لتنظيم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

يهدف سد الفراغ التشريعي المنظم لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، لجأ أصحاب المهنة إلى ابتداء عقود نموذجية حددوا فيها الشروط المطبقة على عملية النقل برمتها بما فيها الأحكام المتعلقة بمسؤوليتهم عن النقل، تكون كإطار قانوني يحقق التوازن بين المصالح المتضاربة لأطراف العلاقة التعاقدية، ويراعي مصالحهم، وسنتناول أهم العقود النموذجية التي تعتمد عليها أصحاب المهنة كالآتي:

1.2.2 بسط نظام من الأنظمة أحادية الوسطة على النقل برمته

تحقيقاً لوحدة عملية النقل متعدد الوسائط، يتفق متعهد النقل – مسبقاً – مع الشاحن على بسط إحدى نظم المسؤولية أحادية الوسطة المعروفة على عملية النقل برمتها، في حالة تعرض البضاعة إلى الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها مهما كان مكان وقوع الضرر، سواء وقع في المرحلة البحرية أو الجوية أو البرية، أو خلال نقل البضاعة بالسكك الحديدية، مما يجسد الحرية التعاقدية بين الأطراف. لقد إعتنقت – هذا النظام – العديد من شركات النقل البحري التي تقوم بعمليات النقل متعدد الوسائط، بموجبه أصدرت هذه الشركات سندات شحن تتضمن على شرط يقضي – في حالة عدم التمكن من تحديد مكان وقوع الضرر – تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1924، على مسؤولية متعهد النقل عن الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء عملية النقل، سواء وقع الضرر خلال المرحلة البحرية أو في أي مرحلة من مراحل النقل الأخرى التي تسبق أو تلي المرحلة البحرية سواء كانت برية أو جوية أو بواسطة السكك الحديدية. (BONASSIES, 1988, p. 106 ets).

كما أخذ بعض الناقلين البريين بهذا النظام في إطار النقل من باب إلى الباب، حيث أدرجوا في وثائق النقل بنداً يقضي – عند إستحالة تحديد مكان وقوع الضرر- بوجوب تطبيق أحكام إتفاقية جنيف لعام 1956 (CMR)، دون الأخذ بعين الإعتبار المرحلة التي تمر عليها عملية النقل والمكان الذي وقع فيه الضرر، حيث يفترض – وفقاً لهذا النظام – أن الضرر الذي أصاب البضاعة قد وقع في مرحلة النقل البري. (NZISABIRA, 1980, p. 101).

إلا أن الأخذ بنظام أحادي الوسطة كأساس لمسؤولية متعهد النقل، قد أدى إلى خلط القواعد المتعلقة بتحديد مسؤولية الناقل الخاصة بكل واسطة من وسائط النقل المستعملة في عملية النقل متعدد الوسائط، حيث تختلف حالات الإعفاء من المسؤولية وتحديدها – بين التوسع والتضييق – من واسطة نقل إلى أخرى، فمثلاً عندما يتفق الأطراف على بسط نظام المسؤولية الذي أقرته إتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بالنقل البحري على عملية النقل برمتها، فإن ذلك يكون لمصلحة متعهد النقل، لكون مبلغ التعويض الذي يدفعه إلى الشاحن يكون أقل مقارنة إذا تم الإتفاق على تطبيق نظام المسؤولية المنصوص عليه في الإتفاقية الخاصة بالنقل البري (CMR) على عملية النقل برمتها، التي تكون فيها قيمة التعويض مرتفعة مقارنة بقيمة التعويض التي أقرتها إتفاقية بروكسل.

بالمقابل إذا وقع الضرر أثناء مرحلة النقل الجوي أو بواسطة السكك الحديدية وتم الاتفاق بين متعهد النقل والشاحن على بسط نظام المسؤولية المنصوص عليها في إتفاقية (CMR) الخاصة بالنقل البري، تكون قيمة التعويض التي يدفعها متعهد النقل إلى الشاحن أقل من قيمة التعويض المنصوص

عليها سواء في إتفاقية وارسو 1929 الخاصة بالنقل الجوي، أو إتفاقية برن الخاصة بالنقل بالسكك الحديدية، حيث تكون فيهما قيمة التعويض مرتفعة مقارنة بالنقل البري (CMR)، ولا يستطيع متعهد النقل مطالبة الناقل المتسبب في الضرر - في جميع الأحوال - بأكثر مما دفعه إلى الشاحن (LACASSE, 1988, p. 55).

2.2.2 ربط مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بعقد التأمين

سعت منظمة اليونكتاد (UNCTAD) من أجل الإرتقاء بالنقل متعدد الوسائط على أسس قانونية من خلال توحيد هذا النوع من النقل، بوضع نظام للمسؤولية يهدف إلى توحيد مسؤولية متعهد النقل ووحدة التعويض، يتحمل بموجبه دفع التعويض الكامل عن الأضرار التي تصيب البضاعة مقابل إبرام الشاحن لعقد تأمين على الأشياء والمسؤولية.

لذلك عملت مؤسسة GACEF بالمشاركة مع متعهدي النقل متعدد الوسائط على إبتداع عقد نموذجي جديد يهدف إلى إتمام عملية النقل بدون أي حدود للمسؤولية، مقابل إبرام الشاحن لعقد تأمين بواسطة متعهد النقل على أساس تحديد القيمة الإجمالية للبضاعة في عقد النقل، وأطلق على هذا العقد إسم: عقد النقل (OTM/GACEF). (سوزان، عقد نقل البضائع بالحاويات، 2009، b، صفحة 226 وما يليها).

ومفاد هذا العقد أن يضمن متعهد النقل إتمام عملية النقل برمتها بدون قيود، ويتحمل وحده مسؤولية النقل من نقطة المنشأ إلى نقطة الوصول النهائية في مواجهة الشاحن أيا كانت واسطة النقل المستعملة في عملية النقل، وأيا كان مكان وقوع الضرر، حيث يتنازل عن حقه في الإستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في الإتفاقية الدولية التي تنطبق على المرحلة التي وقع فيها ضرر، كما يتحمل المسؤولية الكاملة ولا يحق له نفي مسؤوليته عن هلاك أو تلف البضاعة، إلا في حالة وجود عيب ذاتي في البضاعة أو حالة الخطأ الشخصي وفي حالة الحروب. (MERCADAL, 1986, p. 277).

يتضمن عقد النقل (OTM/GACEF) في بنوده شرط يقضي بأن يقوم متعهد النقل بإبرام عقد تأمين على الأشياء والمسؤولية لصالح موكله في عملية النقل، مقابل إلزام المرسل بدفع أقساط هذا التأمين التي يتم تقديرها على أساس القيمة الإجمالية للبضاعة، ولتحديد مبلغ التعويض يجب التفرقة بين حالتين:

- الحالة الأولى: إذا تم تحديد القيمة الإجمالية للبضائع في عقد التأمين، فإن حساب التعويض يكون في حدود هذه القيمة. (TANTIN, 1980, p. 337).

- الحالة الثانية: إذا لم يتم تحديد القيمة الإجمالية للبضاعة، يتم حساب التعويض على أساس مبلغ النولون (Montant du fret)، الواجب الأداء بموجب عقد النقل.

بالمقابل تلتزم شركة التأمين بدفع مبلغ التعويض لصالح المرسل، والتنازل عن حقها في الرجوع على متعهد النقل والناقلين اللذين شاركوا في عملية النقل، مما يعود بالفائدة على جميع أطراف العلاقة التعاقدية، حيث إستطاع هذا العقد النموذجي تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط من خلال نصه على

نظام مسؤولية موحدة، ونظام تعويض يتم حسابه على أساس القيمة الفعلية للبضاعة التي تعرضت لضرر. (BOUCHET, 1986, p. 1768).

3. الخاتمة:

إحتل النقل الدولي متعدد الوسائط – في الآونة الأخيرة – مكانة مهمة في مجال التجارة الدولية، من خلال التزايد المستمر للعقود الخاصة بهذا النوع من النقل، مما دعت الحاجة إلى وضع تنظيم قانوني له، يحمي حقوق أطرافها والمتعاملين فيها، لذلك كرسنا هذه الدراسة للبحث عن المشاكل التي تواجه نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط والناجمة عن الفراغ التشريعي بسبب عدم دخول إتفاقية جنيف لعام 1980 حيز النفاذ.

ولقد خلصت إلى مجموعة من النتائج والمقترحات أهمها:

* النتائج:

- لقد جاءت إتفاقية جنيف لعام 1980، بحلول هامة خاصة بالنظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ بسبب عدم إكمال النصاب القانوني للدول المصادقة على الإتفاقية، مما أدى إلى التشتيت الذي تعرفه القواعد المطبقة على هذا النوع من النقل.
- إن الحلول المتنوعة التي جاءت بها هذه القواعد لتنظيم مسؤولية متعهد النقل والمستمدة من الإتفاقيات الدولية أو النظام القانوني الإتفاقي – كحل مؤقت – تبقى عاجزة عن تغطية نظام المسؤولية الكفيل بحماية حقوق أطراف العلاقة التعاقدية.
- إن العقود النموذجية التي إبتدعتها المنظمات التجارية والشركات التي تزاوّل هذا النشاط من النقل، من أجل توحيد النظام القانوني الخاص بالمسؤولية، بقيت بدورها حلول متنوعة وعاجزة عن إيجاد نظام موحد لمسؤولية متعهد النقل، لكون قواعدها إختيارية وليست أمرة يجوز للأطراف الأخذ بها أو عدم الأخذ بها.

* المقترحات:

- إدخال تعديلات على إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1980 والخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، تكون كفيلة بإيجاد حلول خاصة بنظام مسؤولية متعهد النقل، تلقى قبول من جميع الدول، حتى يتسنى دخولها حيز النفاذ.
- إيجاد نظام قانوني يؤدي إلى توحيد أحكام مسؤولية متعهد النقل ووحدة وثائق النقل ووحدة التعويض يتحمل بموجبه مسؤولية عملية النقل بكامل مراحلها ودفع التعويض الكامل عن الأضرار التي تصيب البضاعة.

- اعتماد نظام قانوني يلزم الشاحن إبرام عقد تأمين على البضاعة مقابل حصوله على الحماية القانونية التي تحميه من كل الأضرار التي قد تصيب البضاعة أثناء إحدى مراحل النقل وحصوله على التعويض الذي يمثل القيمة الإجمالية للبضاعة، سواء تم تحديد مكان وقوع الضرر أو لم يتم تحديده، وتلتزم بموجب ذلك شركة التأمين عدم الرجوع على كل من متعهد النقل والناقلين الآخرين للمطالبة بما دفعته للشاحن مما يعود بالفائدة على أطراف العلاقة التعاقدية.
- تشجيع الأبحاث والدراسات المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط ومسؤولية متعهد النقل وعقد مؤتمرات خاصة بذلك، والأخذ بالنتائج والتوصيات وتكريسها في النصوص التشريعية الدولية والوطنية.

4. قائمة المراجع:

* المراجع باللغة العربية:

- أبو زيد رضوان. (1983). *القانون الجوي - قانون الطيران التجاري*، القاهرة: دار الفكر العربي.
- الدياز ليلى قماز. (2013-2014). *أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط. رسالة دكتوراه*، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان.
- الدياز ليلى قماز. (2015). *قواعد روتردام إتفاقية نقل بحري بطابع متعدد الوسائط. المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد الثاني (العدد الأول)*.
- العطير حسين عبد عبد القادر. (1984). *إتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائل للبضائع لـ 1980. مجلة الحقوق الكويتية (العدد الثالث)*.
- الفقي محمد عاطف. (2008). *تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية مونتريال 1999*. الإسكندرية: دار الفكري الجامعي.
- حاطوم وجدي. (2011). *النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية (الطبعة الأولى)*. لبنان: المؤسسة الحديثة للكتاب.
- حسن علي سوزان. (2009a). *التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط*. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.

- حسن علي سوزان. (2009 b). *عقد نقل البضائع بالحاويات*. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
- خليل محمود محمد. (2007). *المشاكل القانونية الناجمة عن النقل الدولي متعدد الوسائط*. رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية، الأردن.
- رميش عبد الحسين صدام. (2023). *وثيقة النقل متعدد الوسائط الإلكترونية*. منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى.
- فرحان عبد الرحيم نادرة. (2004). *النقل متعدد الوسائط في ظل العولمة*. الخرطوم: مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا.
- ليلى كراش. (2015-2016). *تأثير النقل بالحلوليات والنقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع*. رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر-1.
- محمد ملش فاروق. (1994). *النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط*. رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة.
- محمد ملش فاروق. (2012). *هل حقا تنظم قواعد روتردام "لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع*. مجلة الحقوق للبحوث القانونية والإقتصادية (العدد الأول).
- معوض محمد نادية. (1989). *مسؤولية متعهد النقل الدولي للبضائع متعدد الوسائط*. رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة.
- الجريدة الرسمية (1972)، العدد رقم 84، الأمر رقم 72-35، يتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية (CIV) الموقع عليها في مدينة برن بتاريخ 07 فيبرابر 1970.
- الجريدة الرسمية (1991)، العدد رقم 38، المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10/08/1991، المتضمن المصادقة مع تحفظ على الإتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية (كوتيف)، والمبرمة في برن 09 ماي 1980، وكذا البروتوكول والملحقين بما في ذلك مرفقاتهما.
- الجريدة الرسمية (2001)، العدد رقم 82، المرسوم الرئاسي رقم 01-433 المؤرخ في 2/12/2001، يتضمن التصديق على بروتوكول 3 يونيو سنة 1999، حول تعديل الإتفاقية المتعلقة بالتقليبات الدولية السككية (COTIF) المؤرخة في 09 ماي سنة 1980.

المراجع باللغة الأجنبية:

- BERTRAND, H. (1998). Transports ferroviaires .*rép Dalloz*.
- BONASSIES, P. (1988). le transport multimodal. *approche juridique, annales IMTM*.
- BONASSISES, P et Scapel, C. (2006). Traite de droit maritime .*L.G.D.J. Paris*.
- BOUCHET, F. (1986). A propos du nouveau contrat O.T.M/GACEF .*J.M.M*.
- DELEBECQUE (ph) (1998). Le Transport Multimodal .*R.I.D.C ، VOL 50)N.(2 °*
- Diego, V. R. (2006). la limitation de responsabilité de transport multimodal. *Mémoire L.L.M, Université de Montréal*.
- DOUAY, L. (1988). le transport international Multimodal de Marchandises et le CNUCED .*J.M.M*.
- Kamelia, K. (2014). Droit du transport intermodal international de marchandises : une perspective « supply chain management », *thèse de doctorat, université de Montréal*.
- LACASSE, N. (1988). le transport multimodal International de marchandises. *thèse de Doctorat*. Université Paris 1.
- MERCADAL, B. (1986). Le transport multimodal et le concept de L O.T.M .*B,T*.
- NZISABIRA, A. (1980). La Responsabilité des Transporteurs Successifs de la marchandises par terre , par mer et par Air en droit Belge et en droit Français. *Thèse de doctorat*. Université libre de Bruxelles.
- TANTIN, G. (1980). A propos du nouveau contrat O.T.M/GACEF .*J.M.M*.