



وزارة التعليم العالي  
جامعة المنصورة  
كلية الحقوق

# نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط

بحث مقدم

كجزء من أطروحة الدكتوراه

للباحث

ليث محمد صادق فرحان

الكبيسي

بإشراف

الأستاذ الدكتور / حسين الماحي

للعام الدراسي ٢٠١٧



**Ministry of Higher Education**

**Mansoura University**

**College of Law**

**International multi modal Tran's port operator  
carrier liability system**

**Search submitted**

**As part of a doctoral dissertation**

**For the researcher**

**Layth Mohammed Sadiq Farhan**

**AL-Kubaisi**

**Supervision**

**.Prof... / Hussein AL. Mahi**

**For the academic year 2017**

## المقدمة

الأصل أن يسأل الناقل عن كل حادث ينشأ عنه هلاك البضاعة أو تلفها أو تأخر وصولها، والاستثناء الذي يحتاج إلى إثبات هو عدم مسؤوليته<sup>(١)</sup>، وله أن يثبت أنه هو وتابعوه ووكلائه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتجنب وقوع الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع وكذلك عن التأخير في التسليم، وتقاس التدابير المعقولة بمعياري مادي هو ما كان يفعل الناقل المتوسط الحريص بين ظروف مشابهة. وعليه اتخاذ هذه التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي سبب العذر، وكذلك لمنع نتائجه أو الحد من آثارها إذا كان وقوعه محتماً، كالقوة القاهرة. فالمسؤولية المترتبة على متعهد النقل هي أولاً مسؤولية عقدية ناتجة عن إبرام عقد النقل المتعدد الوسائط مع الطرف الأصيل في عقد النقل وهو المرسل أو الشاحن، والتي تحكمها بيانات العقد المبرم وما يحتويه من شروط وتحفظات، وثانياً مسؤولية تقصيرية ناتجة عن دخول البضاعة في عهدة الناقل وعليه فإن أي تقصير من جانبه بالمحافظة على البضاعة يعدّ متحملاً للمسؤولية التقصيرية. وهنا أصبحت مسؤوليتان وهما المسؤولية العقدية يحكمها نظام العقود ومسؤولية تقصيرية يحكمها نظام الالتزامات المدنية. لذا يجب التعرف على النظام القانوني الذي يحكم مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط، ليتضح لنا على أي أساس بنيت مسؤولية المتعهد، وما هي شروط تحققها وعدم تحققها، وما هو معيار الخطأ الذي يترتب المسؤولية، وهل من الممكن إعفاء متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط، من المسؤولية أو تخفيفها أو تحديدها.

(١) في ديباجة اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ١٩٨٠، فقرة د، تقول بأن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على أساس مبدأ افتراض الخطأ أو الإهمال كقاعدة، وعليه فإن عبء الإثبات يقع على الناقل، وقد عدلتها في بعض الحالات.

## أهمية البحث وأسباب اختيار الموضوع.

تظهر أهمية دراسة موضوع نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع من خلال الحاجة الى نظام قانوني يحكم العلاقة بين صاحب البضاعة ومتعهد النقل بصورة مستقلة ومنفصلة عن العلاقات التي يبرمها الأخير بغية تنظيم النقل، وعن تعقد المشاكل الناشئة عن تعدد الأنظمة القانونية التي تحكمها. فتتحقق الفلسفة القانونية المبتغاة من النقل متعدد الوسائط والمتمثلة في وحدة عقد النقل، ووحدة سند النقل ووحدة المسؤولية، مما يحقق السرعة في تسوية المطالبات. لقد تطلب النقل متعدد الوسائط بالإضافة إلى التطور الحادث في وسائل النقل والحاويات تطورا مماثلا للموانئ ومفهومها ودورها الوظيفي الذي أكتسب بعداً إضافياً، حيث يقوم اسطول النقل البحري بربط المسافة البحرية بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك في الاقتصاد العالمي.

ونظراً لان النقل المتعدد الوسائط يجري في ظل مناخ من التطور المتلاحق في كافة مجالات العلوم والتكنولوجيا مثل ثورة الحاويات وثورة الاتصالات وتبادل البيانات والمعلومات الكترونيًا، فإنه بلا شك سوف يتأثر بهذه التطورات السريعة الخطى.

وقد أدى تطور النقل المتعدد الوسائط والاتصالات، الى تقارب دول العالم المختلفة الامر الذي أدى الى توسع في نظام انتاج الشركات الكبرى العملاقة المتمثلة بالشركات المتعددة الجنسيات، فأصبحت الحاجة ملحة وواجبة للبحث عن شبكات نقل شاملة، لتوفر المزيد من التحكم في عمليات الإنتاج والتوزيع والنقل، وهذه المتطلبات لا يمكن ان تأتي عن طريق النمط التقليدي للنقل المجزأ أو النقل أحادي الوسطة بل عن طريق النقل المتعدد الوسائط. ولما كان المفهوم الجديد لم يحظ بعد بالانتشار الكافي بين بلدان العالم الثالث، ونظراً لأن المعالجات الفردية للمشكلة في هذه الدول تتسم أحياناً بالابتسار حيث تقتصر أحياناً على أحد جوانب المشكلة أو إحدى حلقات سلسلة النقل دون سواها، فلقد كان من المحبذ في هذه الدراسة تسليط الأضواء على هذه الجوانب المعاصرة للمشكلة.

## مشكلة البحث.

ظهرت الحاجة إلى مواكبة التطور في التجارة الدولية وإدخال نظم التبادل الإلكتروني والنقلي لكل نظم النقل المتعدد الوسائط وهو ما وقفت البيوع التقليدية عاجزة عن ملاحقته، فمع تطور التجارة الدولية كان لزاماً أن يوجد نظام قانوني ملاحق بصدد عقود التجارة الدولية وأشكالها. لقد فرض عقد البيع الدولي في السابق نفسه وسط نظاماً اقتصادياً عالمياً يؤمن واضعوه بأن تنمية التجارة الدولية على أساس المساواة والمنفعة المتبادلة عنصراً هاماً في تعزيز العلاقات الدولية بين دوله، وفي ظل البيوع التقليدية لعب نظام الاعتماد المستندي دوراً فعالاً للتوفيق بين مصالح كل من البائع والمشتري باعتباره وسيلة ضمان ووسيلة ائتمان.

بيد أن قيام البنوك بقبول فتح الاعتماد قد أقرن بالعديد من الضمانات التي تكفل لها حفظ حقوقها من ناحية وفتح خدماتها الاعتمادية المرجوة مما كانت تشترط معه العديد من الاشتراطات التي استقرت في وجدان المشتغلين بالتجارة الدولية، وأهم هذه الاشتراطات ما يتعلق بسند الشحن باعتباره دليلاً لإثبات الشحن، وأداة لإثبات شروط النقل وكونه يمثل البضاعة المشحونة.

ولقد ارتكزت التجارة الدولية في السابق على عدة بنود، كانت بمثابة نقاط جوهرية في نظام حركتها مثل نقطة الشحن والتزام البائع بالتسليم وبداية انتقال الملكية إلى المشتري وتحمل مخاطر الطريق، ومن المعروف أن العقود الدولية تتبنى عادة شروطاً عامة لبيع السلعة محل العقد بحيث أن هذه الشروط أصبحت توصف بأنها عقود نموذجية، لذا فإن العقد الدولي في ظل سيادة نظام النقل متعدد الوسائط والذي على أثره تم إدخال العديد من التعديلات على تلك البنود إنما يثير إشكالية بشأن الصياغة القانونية لهذه البنود خاصة في الدول النامية التي لم تضع بعد إطاراً تشريعياً لهذا النوع من النقل وبما يضمن حقوق الناقلين والشاحنين وشركات التأمين.

لذا وجب علينا التصدي للإشكالات التي طرحها النقل متعدد الوسائط سواء المترتبة عن استخدام اداته المتمثلة في الحاويات التي غيرت من المفاهيم التقليدية، فكان لها إثر كبير في تنفيذ عقود النقل على أساس التكامل، أو الناجمة عن استخدام أدوات التجارة الدولية من بيوع واعتمادات مستنديه.

وكذلك تأثير اختلاف سندات النقل التي تغطي مراحل النقل وانعكاسها على مسؤولية متعهد النقل الدولي للبضائع، كأهم عنصر يحتاج إلى الوحدة، أو تلك المترتبة عن تطبيق الاتفاقيات الدولية أحادية الوساطة عند قبولها استخدام واسطة أخرى غير الوساطة التي تنظمها، عند تنفيذ نقل البضائع سواء عن طريق البحر، الجو، السكك الحديدية، الطرق البرية أو الملاحية النهرية.

## أهداف البحث:

ان الهدف من الدراسة هو تناول موضوع النقل متعدد الوسائط كفكرة قانونية وإثبات وجود نظام دولي موحد نافذ يحكمه، مع الأخذ في الاعتبار الجوانب الاقتصادية والقانونية في عمليات هذا النوع من النقل، كما يضمن تنميته المنتظمة لمصلحة جميع الدول، على أن يشتمل على أحكام منصفة بشأن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

فكيف تكون هناك وحدة في جميع مراحل النقل وتتكامل الخدمات التي تحتاجها البضاعة المنقولة من بداية الرحلة الى نهايتها، ولا وجود لقواعد قانونية تركز هذه الوحدة من أجل ارتقاءه على أسس تشريعية متينة؟

لذلك فان الصورة المثلى للنقل متعدد الوسائط أن يتم بموجب عقد واحد يغطي عملية النقل الدولي المتعدد الوسائط بكل مراحلها، مع اصدار سند نقل واحد يستخدم في كل مرحلة، فيحكم بذلك النقل من بدايته الى نهايته.

### لهذا كانت أهداف البحث تنصب على ما يلي:

١. توضيح مميزات النقل متعدد الوسائط وأهميتها في إطار سيادة المفاهيم اللوجستية المرتبطة برفع كفاءة الإنتاج والأداء التشغيلي للموانئ وجذب التجارة العالمية.
٢. كيفية توحيد التشريعات الوطنية بخصوص النقل متعدد الوسائط وتوافقها مع الاتفاقيات العالمية بما يخلف قواعد مناسبة ومن السهل تطبيقها بواسطة أطراف المصالح التجارية خصوصا في حالات النزاع أمام التحكيم أو القضاء أو عند التعاقد في المعاملات التجارية.
٣. معالجة ظاهرة التضارب في التشريعات الجمركية التي تحد من حرية تدفق السلع عبر الحدود ووضع قواعد منسجمة مع القواعد العالمية القياسية في هذا الشأن مثل: FIATA (الاتحاد الدولي لجمعيات مقدمي البضائع) حيث لعبت دورا رئيسا في سبيل تطوير أنشطة مقدمي البضائع والوصول بهم من مجرد وكلاء عاديين الى مرتبة الوكلاء بالعمولة للنقل وامناء النقل بالإضافة الى واجباتهم التقليدية<sup>(١)</sup> لضمان فعالية تشغيل المنظومة.
٤. تحقيق نشر الفكر اللوجستي بين منظومات الأعمال، وإنشاء مجالس وطنية لهذا الغرض وتطبيق مبادئ الجودة الشاملة في الإدارة والتشغيل، بإعتبارها من أهم الاتجاهات التي تساند منظومة النقل متعدد الوسائط.

(١) تأسست منظمة فياتا في فيينا في النمسا يوم ٣١ مايو ١٩٢٦ باعتبارها اتحادا تجاريا يضم في عضويته مقدمي البضائع، بغرض النهوض بمهنتهم والدفاع عن مصالحهم في أرجاء العالم، وتهيمن تلك المنظمة على عمليات أعضائها من مقدمي البضائع عن طريق ما تملكه من قدرات فنية ومالية، وتمنح التراخيص اللازمة لإصدار سندات الشحن.

## تساؤلات البحث:

النقل في مفهوم اللوجستيات <sup>(١)</sup> هو النشاط الذي يؤدي إلى الربط بين وحدات المشروع الإنتاجي وبين أسواق المواد الخام وأسواق السلع المنتجة.

لذلك فإن عنصر النقل يمثل مرحلة في غاية الأهمية بالنسبة لأنشطة اللوجستيات، هذا بخلاف النظام التقليدي للنقل حيث تستقل كل واسطة نقل بإجراءاتها وبالقائمين عليها وبعقودها وأحكامها وتأمينها.

بيد أنه من الملاحظ أن حكومات معظم الدول النامية لم تنتبه إلى خطورة عدم الكفاءة اللوجستية لتجارتها بما يؤدي إلى زيادة معدلات التضخم وإلى ضعف القدرة التنافسية لمنتجاتها ومن ثم يؤثر تأثيراً سيئاً على ميزانها التجاري وكذلك على ميزان مدفوعاتها لأن الجزء الأكبر من تكلفة اللوجستيات يدفع بالعملة الأجنبية.

وعلى ذلك يثير التزام الدول بذلك النظام من النقل العديد من التساؤلات والتي منها:

١. ما هي المعوقات لمتعهد النقل متعدد الوسائط في الدول النامية وماهي الأسباب التي تمنعها من الانضمام إلى الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط <sup>(٢)</sup>، وكيفية التغلب عليها؟

٢. ما هي المبادئ الأساسية التي تركز عليها أحكام اتفاقية النقل المتعدد الوسائط والتي تحدد نظام مسؤولية والتزامات متعهد النقل ومحتويات مستند النقل متعدد الوسائط؟

٣. هل من الجائز ترك الاختيار للشاحنين بين النقل المجزأ والمتعدد الوسائط دون الإخلال بحق كل دولة في أن تقوم على المستوى الوطني بتنظيم ومراقبة عمليات النقل متعدد الوسائط والمتعهدين وأن كانت الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط تهدف بالأساس إلى توحيد القواعد القانونية المنطبقة على وسائط النقل المختلفة في إطار عملية النقل الواحدة التي يحكمها عقد واحد وتحت مسؤولية محرر هذا العقد وهو متعهد النقل متعدد الوسائط؟

(١) معنى اللوجستيات Logistics مصطلح شامل، برز الى حيز الوجود اثناء المجهود الحربي من خلال نقل الجنود والعتاد والمؤن والذخائر من المعسكرات والمستودعات الى مواقع القتال وذلك في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة" أنظر: د. عبيد علي احمد الحجازي، مشكلات النقل العربي للبنين للبضائع، دراسة تحليلية، تطبيقية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ١٦٤.

(٢) اتفاقية النقل متعدد الوسائط هي الاتفاقية التي أعدها المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عام ١٩٧٣ تحت رعاية منظمة الأونكتاد والتي اعتمدها مؤتمر الأمم المتحدة عام ١٩٨٠ في جنيف بمشاركة ٨٤ دولة، وبقيت هكذا دون أن تدخل حيز التنفيذ.

## منهجية البحث:

من المعلوم أن منهج البحث يتأثر بطبيعة مشكلته، وحيث أن مشكلة البحث الماثلة تتعلق بالبحث عن توحيد وتحديث للنظام القانوني بشأن عقود التجارة في ظل اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط فإن المنهج الرئيسي لهذه الدراسة هو المنهج الاستقرائي بغية وضع إطار عام للنقل متعدد الوسائط في هذه الاتفاقيات من أجل الوصول الى الأصل الذي يحكمه بعد تفسير مختلف النصوص المرتبطة به. وكيف واجهت الاتفاقيات ذات الطابع متعدد الوسائط هذا النقل عندما حاولت ان تحكمه برمته بعيداً عن التجزئة والتعدد. كما قد أتبع في هذه الدراسة أسلوب البحث الوصفي التحليلي المقارن وتشخيص الموضوع من مختلف جوانبه وكافة أبعاده، مع دراسة التطبيقات الواقعية للأحكام القضائية، وذلك عند تناوله لأحكام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط وخاصة في شأن مسؤولية متعهد النقل وما يتصل بها من اتجاهات في فقه القانون الدولي، ورد أصولها وطبيعتها كما صدرت في التشريعات الوطنية.

فالجدير بالذكر أن اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط قد اعتنت بتنظيم مسؤولية متعهد النقل بحيث تتعدى مسؤوليته لتشمل جميع مراحل النقل ووسائطه، وهو الأمر الذي أستدعى استعراض أحكام الاتفاقية والمقارنة بينها وبين اتفاقيات دولية أخرى وذلك لبحث إمكانية تبني تلك الاتفاقية وتحديث النظام القانوني لعقد نقل البضائع وبعض التشريعات المقارنة وسواء المتعلقة منها بقانون التجارة البحرية أو تحديث قانون التجارة أو قانون النقل وتعديل نصوصه بحيث تصبح أحكامه العامة في شأن نقل البضائع بمثابة الشريعة العامة في مجال النظام القانوني لعقد النقل الدولي المتعدد الوسائط.

وقد قامت الدراسات السابقة بالتطرق الى نظام النقل متعدد الوسائط من خلال التركيز على احكام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ آملين دخولها حيز التنفيذ لما تضمنته من مزايا وحلول. وتمت من خلال هذه الدراسة محاولة تكملة ما سبق بما استحدثته قواعد روتردام لعام ٢٠٠٨ عند معالجتها لهذا النقل، مع تطبيق أهم نظام يعكس الدور الذي يقوم به متعهد النقل وهو الوكالة بالعمولة للنقل، للتعرف فيما إذا كان الحل في تكريس احكامه.

وسيقسم هذا البحث الى مطلبين وهما:

المطلب الأول: المسؤولية المترتبة على متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط.

المطلب الثاني: تحديد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط والاعفاء منها.



## عنوان البحث

### نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع

من حيث المبدأ يلتزم متعهد النقل بتنفيذ التزاماته التعاقدية التي ارتضاها وقت إبرام العقد، فالمسؤولية عقدية، تنشأ عن الإخلال بالتزام المحافظة على الشيء محل العقد المبرم، فهو مسؤول عن الضرر الذي ينشأ عنه هلاك البضاعة او ما يلحقها من تلف، وكذلك التأخير في التسليم. وبناءً على ما تقدم فان مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن الأضرار الناجمة عن الهلاك او التلف او التأخير لا تثار إلا بصدد الأحداث التي تسبب هذه الأضرار، والتي تحدث خلال الفترة التي تكون فيها البضائع تحت حراسته، وفي عهده، فلا تنتفي هذه المسؤولية الا بإثبات السبب الأجنبي، أي بقطع رابطة السببية بين الخطأ والضرر.

ومن المفيد ان نبين هنا أننا لا نواجه الا المسؤولية التعاقدية المرتبطة بعقد نقل البضائع المتعدد الوسائط، لأنه من الجائز ان يكون متعهد النقل مسؤولاً عن تصرفات وعقود أخرى غير عقد النقل، والتي تتمثل بتأجير المستودعات والحاويات ومكائن التحميل، وغيرها من العقود التي لا تخضع من حيث المبدأ لقواعد النقل المتعدد الوسائط.

وعليه سيقسم هذا البحث الى مطلبين وهما:

المطلب الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

المطلب الثاني: أسباب تحقق مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط.

## المطلب الاول

### أساس مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط

اسست مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط، على مبدأ افتراض الخطأ أو الإهمال<sup>(١)</sup> وأشارت الى ذلك الاتفاقية في ديباجتها وأكدها أيضا المادة ١٦<sup>(٢)</sup>، وكما هو الشأن بالنسبة إلى اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨، فقد ألفت اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع على عاتق متعهد النقل التزاما بضمان سلامة البضاعة حتى موعد وصولها. فإن أخلَّ به افتراض وقوع خطأ من جانبه، وانعقدت مسؤوليته .

ومؤدى ذلك ان المسؤولية بمقتضى اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط ليست موضوعية تقوم على مجرد تحقق الضرر، وانما هي قائمة على فكرة الخطأ المفترض، بحيث لا يحتاج المدعي الى إثبات الضرر، اذ يفترض خطأ متعهد النقل ووجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر<sup>(٣)</sup>.  
وإذا كانت اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط قد حددت المبدأ العام في بناء المسؤولية وهو الخطأ المفترض أو الإهمال بجانب متعهد النقل فيكون مسؤولا بحكم القانون عن اي هلاك أو تلف يثبت أثناء تسليم البضاعة للمرسل إليه - مع حقه في إثبات قيامه باتخاذ الاحتياطات المعقولة لمنع الحادث أو إيقاف نتائجه - إلا أنه يستطيع نفي تلك المسؤولية من خلال تقديم الإثبات المؤكد بان الضرر حدث نتيجة لأحد الأسباب المباشرة لحدوث الهلاك أو التلف والتي ترفع عنه المسؤولية، وعلى ذلك فإن متعهد النقل المتعدد الوسائط لا يستطيع التحرر من المسؤولية إذا كان مصدر الضرر مجهولا<sup>(٤)</sup>.

ومن هنا تتضح مساوى أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط القائم على الخطأ المفترض من جانب متعهد النقل والذي بوسعه التخلص من هذه المسؤولية إذا اثبت انه هو ووكلائه وتابعيه قد اتخذوا التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث الذي نشأ عنه الضرر ولاتقاء نتائجه، إذ إن

(1) See : YU ZHANG, A thesis submitted to The University of New South Wales for the degree of Master of Laws Faculty of Law The University of New South Wales August 1993, p52-53.

(٢) نصت المادة ١/١٦ على ان " يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن الخسارة الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع، وكذلك عن التأخير في التسليم، اذا وقع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده حسب التعريف الوارد في المادة (١٤) ما لم يثبت متعهد النقل المتعدد الوسائط انه قام هو أو مستخدموه أو وكلاؤه أو اي شخص آخر مشار اليه في المادة (١٥) باتخاذ كل التدابير التي كان من المعقول ان يطلب منه اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه".

(٣) أنظر: د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٥٣٩.

(4) See: Lamy, Transports-commissionnaire de transport, douane, transport par chemin de fer, transport maritimes et aeriens, tome, 2, 1985, p806.

ضابط التدابير المعقولة هو ما يفعله متعهد النقل المتوسط الحريص، لا الغافل ولا الشديد اليقظة إذا وجد في الظروف ذاتها<sup>(١)</sup>.

وترى الدكتورة سوزان على حسن تعليقاً على ذلك الموضوع أنه مع تطابق الدور الذي يقوم به متعهد النقل متعدد الوسائط والدور الذي يقوم به الوكيل بالعمولة للنقل فمن الأفضل أن يتحمل متعهد النقل مسؤولية مماثلة لمسؤولية الوكيل بالعمولة للنقل وهي المسؤولية المفترضة والتي لا يستطيع من خلالها إعفاء نفسه من المسؤولية إلا بأثبات حالة من حالات الإعفاء القانونية وهي حالات القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي في البضائع<sup>(٢)</sup>.

والباحث يؤيد هذا الرأي أي أن تتحول المسؤولية المبنية على الخطأ المفترض الى مسؤولية مفترضة، وبالتالي سينتج عن ذلك عدم إعفاء متعهد النقل من المسؤولية إلا في حالات القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو العيب الذاتي في البضائع.

وبصدد النقل بالمبردات يبدو أن حالات الاعفاء التي ينص عليها مبدأ المسؤولية المفترضة (القوة القاهرة وخطأ الشاحن والعيب ذاتي في البضائع) غير كافية لتخلص متعهد النقل من الاضرار الناشئة عن المخاطر التي يتعرض لها في ذلك النوع من النقل، ومن الأنسب حمله على مبدأ الخطأ المفترض، حيث يستطيع متعهد النقل ان يحصل على الاعفاء من المسؤولية إذا أثبت أنه قد إتخذ التدابير اللازمة، إلا أن متعهد النقل مع ذلك يبقى في الغالب مسؤولاً عن الضرر بسبب صعوبة أثبات إتخاذه للتدابير اللازمة من جهة وبسبب قسوة القضاة في تفسير هذه التدابير من جهة أخرى حيث يرفضون في أغلب الأحيان أي إثبات لاتخاذ متعهد النقل للتدابير اللازمة<sup>(٣)</sup>.

لذا وجب علينا ان نبحث في شروط تحقق مسؤولية متعهد النقل.

#### شروط تحقق مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط: أشارت اتفاقية النقل الدولي

المتعدد الوسائط بكل وضوح الى مبدأ أساسي يقرر ان مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط تقوم على مبدأ افتراض الخطأ أو الإهمال. وما ترتب عليه من حدوث هلاك أو تلف للبضائع محل النقل أو أي تأخير في تسليمها يتطلب وقوعه في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده، وذلك بمقتضى الفقرة (د) من ديباجتها.

ويستمد من النص السابق بأنه يتعين توافر شرطين لقيام مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط هما: وجود البضائع في عهده، وصدور خطأ أو إهمال من جانب متعهد النقل المتعدد الوسائط<sup>(٤)</sup>، وعلى النحو التالي:

(١) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص ٥٣٩.

(٢) أنظر: د. سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ف ١٨١، ١٨٢، ص ٢٢١-٢٢٢.

(٣) أنظر: د. سوزان علي حسن، المرجع السابق، ف ١٨٦، ص ٢٢٥-٢٢٦.

(٤) أنظر: د. نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع، ط ٢، ٢٠٠٠، ص ٤١٥.

**الشرط الأول: وجود البضائع في عهدة متعهد النقل المتعدد الوسائط:** أوضحت المادة (١٤) من اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع امتداد مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط وبيان متى تكون البضائع في عهده وتحدد الوقت الذي تنتهي فيه تلك المسؤولية، وقطعت بذلك دابر المنازعات والخلافات بهذا الصدد. لقد أفادت هذه المادة على ان نطاق مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية يبدأ من الوقت الذي يأخذ فيه البضائع في عهده الى وقت تسليمها، وتعدّ البضائع في عهدة متعهد النقل المتعدد الوسائط من الوقت الذي يتسلم فيه البضائع من المرسل او اي شخص يتصرف بالنيابة عنه، او من هيئة او طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع إليه لغرض القيام بنقلها بموجب القوانين او الأنظمة المطبقة في مكان أخذه البضائع في عهده. وتنتهي مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عند قيامه بتسليم البضائع الى المرسل اليه، او في الحالات التي لا يتسلم المرسل اليه فيها البضائع من متعهد النقل المتعدد الوسائط بوضعها تحت تصرف المرسل اليه وفقا لعقد النقل المتعدد الوسائط او القوانين او الأعراف السائدة في التجارة المعنية في مكان التسليم، او بتسليم البضائع الى هيئة او طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضائع اليه بموجب القوانين او الأنظمة المطبقة في مكان التسليم<sup>(١)</sup>.

وعلى ما تقدم من النص السابق فان مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط تنحصر في الفترة الزمنية الواقعة بين لحظة تسلّم البضائع ودخولها في عهده والى لحظة تسليمها الى المرسل اليه او من يمثله<sup>(٢)</sup>. ينصرف مفهوم التسليم الى التسليم الفعلي للمرسل اليه، ويمثل التسليم عملاً قانونياً يقوم به متعهد النقل المتعدد الوسائط بوضع البضاعة تحت تصرف المرسل اليه او من يمثله<sup>(٣)</sup>، ويمثل التسليم آخر مرحلة في عقد النقل المتعدد الوسائط وبه ينتهي التزام متعهد النقل المتعدد الوسائط<sup>(٤)</sup>.

**الشرط الثاني: صدور خطأ او إهمال من متعهد النقل المتعدد الوسائط:** أسست أحكام اتفاقيات النقل الدولية للبضائع التي تنظم أحكام النقل البحري والبري والسكك الحديد والنقل الجوي واتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع على مبدأ قيام مسؤولية الناقل أما على أساس المسؤولية المفترضة في البعض منها، او على أساس الخطأ المفترض في البعض الآخر، والبعض الآخر على أساس نظرية المخاطر وتحمل التبعة. وقد عرف الفقه الخطأ بأنه انحراف الشخص

(١) أنظر: المادة ١/٤ من قواعد ICC في الملحق الثالث.

(٢) Michel Alter: Droit des transports terrestres, aeriens et maritimes internes et inter nationaux, 1984, p161.

(٣) أنظر: د. اكثم امين الخولي، دروس في القانون البحري، ١٩٧١، ص ٢٦١.

(٤) أنظر: د. أبو زيد رضوان، الوجيز في القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ١٩٧٦، ص ٣٠٩.

في سلوكه مع إدراكه لهذا الانحراف<sup>(١)</sup>. ويعرف الخطأ الأستاذ عبد الرزاق السنهوري بأنه عدم تنفيذ المدين للالتزام الناشئ عن العقد<sup>(٢)</sup>.

وبما ان الخطأ العقدي ينصرف الى عدم قيام المدين بتنفيذ الالتزام المترتب عليه بموجب العقد، فانه يختلف فيما إذا كان التزاما بتحقيق غاية او التزاما ببذل عناية<sup>(٣)</sup>.

فاذا كان التزام المدين يقصد منه تحقيق غاية او نتيجة، عندها يتوافر الخطأ لمجرد عدم تحقيق هذه النتيجة، لأن المدين يكون قد أخل بالتعهد الذي قطعه في العقد على نفسه، ولم يتم انجاز ما التزم به، ولا يجوز للمدين إقامة الدليل على انعدام الخطأ من جانبه، لان هذا الخطأ قد تحقق فعلا بعدم تنفيذ التزامه.

أما إذا كان التزام المدين يراد منه بذل عناية، فلا يتوافر الخطأ في جانب المدين إلا إذا قصر عن بذل العناية المطلوبة منه قانونا او اتفاقا في اتخاذ الوسيلة التي تؤدي الى الغاية التي أرادها المتعاقدان، لإن المدين يكون قد نفذ التزامه متى بذل القدر المطلوب من العناية ولو لم تتحقق تلك النتيجة<sup>(٤)</sup>، وهو ما ذهب اليه المادة ١٦/١ من الاتفاقية.

ولعل من المفيد هنا ان نذكر ما ذهب إليه الدكتورة نادية محمد معوض بان تلك المادة قد جعلت التزام متعهد النقل المتعدد الوسائط التزاما ببذل عناية، فاذا قصر إهمالا او عدم احتياط منه في بذل العناية المطلوبة في اتخاذ الوسائل المؤدية الى الوصول اليها، كان مسؤولا عن الضرر المترتب عن ذلك القصور او الإهمال لان محل التزامه ببذل هذه العناية والخطأ المنسوب اليه مرده عدم اتخاذ التدابير المعقولة<sup>(٥)</sup>.

ولما كانت القاعدة العامة هي انه على المدعي إثبات ادعائه، فعلى الدائن إذن أن يثبت خطأ المدين اي عدم تنفيذ التزامه<sup>(٦)</sup>.

وقد خالفت اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط هذه القاعدة اذ انها افترضت مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط لمجرد وقوع الحادث الذي سبب الهلاك او التلف او التأخير في التسليم في

(١) أنظر: د. عبد الحي حجازي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية، ١٩٥٨، ص ٣٤. أنظر كذلك: د. نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص ٤٢١.

(٢) أنظر: د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، العقد، العمل غير المشروع، الاثراء بلا سبب، القانون، دار النشر للجامعات المصرية، ١٦ شارع عدلي باشا، القاهرة، ١٩٥٢، ف ٤٢٦، ص ٥٣٦.

(٣) أنظر: د. عبد المنعم البدر اوي، النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة في قانون الموجبات والعقود اللبناني والقانون المدني المصري ١٩٨٦، ص ٤٥٨، د. نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص ٤٢٢.

(٤) أنظر: د. محمود جمال الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني المصري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ط ٢، ١٩٧٦، ص ٣٢٨.

(٥) أنظر: د. نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص ٤٢٣.

(٦) أنظر: د. عبد المنعم البدر اوي، المرجع السابق، ص ٤٥٨.

الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده. وألقت على كاهل متعهد النقل المتعدد الوسائط إثبات انه ووكلائه ومستخدميه قد اتخذوا كافة التدابير التي كان من المعقول ان يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه.

وبذلك تكون الاتفاقية قد خالفت القواعد العامة المعمول بها اذ انها قد قلبت عبء الإثبات بنقله من عاتق الدائن لتلقي به على عاتق المدين<sup>(١)</sup>.

ويرى الدكتور عبد جمعة موسى الربيعي، عكس الرأي السابق، لأنه قد يضع المرسل والمرسل اليه تحت التقدير الإرادي لمتعهد النقل المتعدد الوسائط، لأنه سيكون بوسع هذا الأخير التحرر من المسؤولية لمجرد إثبات قيامه باتخاذ التدابير التي كان من المعقول أن يُطلب منه اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه<sup>(٢)</sup>.

ولكن الاتفاقية سمحت للناقل بالتخلص من المسؤولية إذا اثبت بأنه اتخذ التدابير المعقولة لتلافي الحادث. ينصب مفهوم العبارة الأخيرة من المادة ١/١٦ على قيام متعهد النقل المتعدد الوسائط باتخاذ كافة الإجراءات والتدابير الاعتيادية والمعقولة لضمان نقل البضاعة بدون ضرر. ولا يتطلب منه القيام بالإجراءات والتدابير الاستثنائية غير الاعتيادية أثناء تنفيذ عملية النقل، ولا يستطيع متعهد النقل التنصل من المسؤولية المترتبة على عاتقه، الا في حالة إثبات قيامه باتخاذ كافة الوسائل الاعتيادية والمعقولة لاحتواء الحادث والتخلص من آثاره الضارة، وان الحادث قد وقع على الرغم من قيامه بتلك الإجراءات التي كان يسعى من خلالها تطويق الحادث ومنع وقوعه، وان هذا المبدأ مقرر في معظم اتفاقيات النقل الدولية<sup>(٣)</sup>.

(١) أنظر: د. نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص ٤٢٣ - ٤٢٤.

(٢) أنظر: د. عبد جمعة موسى الربيعي، الاحكام القانونية لاتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠، مكتبة صباح، بغداد الكرادة، ٢٠١١، ص ١٧١.

(٣) تنص المادة ١/٥ من اتفاقية هامبورج " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن ..... ، مالم يثبت الناقل انه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلائه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته" وتقابل هذه المادة المادة ٢/٥ من قواعد الاتكاد ICC .

## المطلب الثاني

### أسباب تحقق مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط

ان المسؤولية المترتبة على متعهد النقل المتعدد الوسائط هي مسؤولية عقدية، فإذا لم يتم تسليم البضاعة إلى المرسل إليه كان مسؤولاً عن نتيجة إخلاله بالتزامه، ولا يدرأ عنه هذه المسؤولية إلا إذا اثبت ان عدم تسليم البضاعة او ضياعها يرجع لسبب قهري لا يد له فيه<sup>(١)</sup>. لان متعهد النقل يضطلع بالتزام ينصب على ضمان وصول الأشياء المراد نقلها سليمة الى المرسل إليه، وهذا الالتزام هو التزام بتحقيق غاية<sup>(٢)</sup>. فلا يقتصر على ضمان وصول البضائع في مواعيدها المقررة، بل انه يضمن ذات البضائع ضد الهلاك والتلف، اما بالنسبة للهلاك فانه قد يكون كلياً او جزئياً. كما تمت الإشارة إليه في الفقرة (١) من المادة (١٦) سابقة الذكر وتفترض الاتفاقية هلاك البضاعة إذا لم يتم متعهد النقل المتعدد الوسائط بتسليمها الى المرسل إليه او اشعاره بالحضور لتسلمها خلال مدة تسعين يوماً متصلة تبدأ بالسريان من اليوم الذي يلي موعد التسليم المحدد بمقتضى الفقرة (٢) من المادة (١٦)<sup>(٣)</sup>. ولا ينفي او يخفف من مسؤولية متعهد النقل اتخاذه بعض التدابير الاحترازية لمنع حدوث الضرر او إيقاف تفاقمه، او ان مصدر الضرر غير معلوم، او كان يجهله، فالمسؤولية تبقى قائمة حتى تمام التسليم الفعلي بغير حاجة لإثبات خطأ في جانبه فالقاء عبء إثبات العجز على عاتق المرسل اليه مخالفة لقواعد الإثبات.

ويتحمل متعهد النقل المتعدد الوسائط التزاما ذا طبيعة مزدوجة، فلا يكفي له نقل البضاعة الى مكان الوصول، وإنما يجب عليه إيصالها بحالة جيدة<sup>(٤)</sup> وفي الموعد المتفق عليه، وفي حالة عدم وجود اتفاق بهذا الصدد يجب ان تنقل البضاعة خلال المدة المعقولة التي يحتاج إليها متعهد النقل المتعدد الوسائط مجتهد مع الأخذ بعين الحسبان الظروف المحيطة بالموضوع.

وإذا كانت مسؤولية متعهد النقل تأخذ بالسريان ابتداءاً من لحظة تسلمه البضاعة محل النقل وتمتد من مكان التسليم الى مكان المقصد المتفق عليه أينما وقعا، وتنتهي بتسليمها الى المرسل اليه حقيقة او حكماً وفق أحكام الاتفاقية. فان الحكم الذي تقرضه اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط ينصرف الى افتراض مسؤولية متعهد النقل لمجرد وقوع الحادث الذي سبب الهلاك او التلف او التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده، ووضعت على عاتق

(١) أنظر: محكمة النقض المصرية الطعن ٧٣٥ سنة ٤٣ ق جلسة ١٩/١٢/١٩٧٧، س ٢٨، ص ١٨٣٢.

(٢) أنظر: محكمة النقض المصرية الطعن ١٩٠ ٣٤ جلسة ١٩/١٢/١٩٦٨، س ١٩، ص ١٥٥١.

(٣) والتي تنص على انه " يقع التأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع خلال المدة المتفق عليها صراحة، وفي حالة عدم وجود اتفاق من هذا النوع في خلال المدة التي من المعقول ان يحتاج إليها متعهد النقل المتعدد الوسائط مجتهد، مع مراعاة ظروف الحالة". وهذا ما نصت عليه المادة ٢/٥ من قواعد ICC.

(٤) Voir: Jean Hemard, les contrats commerciaux, Tpm 2, sirey1955, p252.

متعهد النقل إثبات انه ووكلائه ومستخدميه قد اتخذوا كافة التدابير التي كان من المعقول ان يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه. ومن جميع ما تقدم يتسع الموضوع الى الأمور الآتية:

**الأمر الأول:** ان مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط هي مسؤولية تعاقدية قائمة على عقد النقل المتعدد الوسائط الذي انعقد بين متعهد النقل والمرسل.

**الأمر الثاني:** ان مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط في حالة وقوع الضرر مؤسسة على افتراض وقوع الخطأ أو الإهمال من جانب متعهد النقل، حال تعرض البضاعة محل النقل للضرر، ومن ثم فلا يكلف المرسل أو المرسل اليه إثبات التصرف المعيب المسبب للضرر أو الخطأ أو الإهمال الذي ارتكبه متعهد النقل، ويكفي إثبات وقوع الضرر، والفترة الزمنية التي وقع خلالها الضرر، وهي فترة وجود البضاعة في عهدة متعهد النقل المتعدد الوسائط.

**الأمر الثالث:** مخالفة القواعد العامة بقلب عبء الإثبات<sup>(١)</sup> ووضعه على عاتق متعهد النقل باعتباره المدين لدفع مسؤوليته، فمسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط لا تقف عند حصول الخطأ أو الإهمال الصادر منه، بل تمتد الى الخطأ أو الإهمال المنبعث من مستخدميه ووكلائه والأشخاص الآخرين الذين يستعين بهم في تنفيذ التزاماته التعاقدية<sup>(٢)</sup>.

وقد أكدت ذلك المادة (١٥) من اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع والتي ورد فيها "... يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن كل تصرف أو تقصير، كما لو كان صادرا منه شخصيا، إذا كان صادرا من مستخدميه أو وكلائه حين يتصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته، أو عن اي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذ للعقد"، وبالإمكان تفريد مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط على النحو التالي:

**أولاً: معيار الخطأ الذي يرتب مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط:** يفترض خطأ متعهد النقل المتعدد الوسائط إذا أخل بأحد التزاماته، حيث تنهض مسؤوليته سواء كان الخطأ يسيرا أو جسيما، ولا تستبعد مسؤوليته حتى عن الأضرار التي يجهل مصدرها<sup>(٣)</sup>.

ولا يكلف المرسل اليه الا بإثبات وجود العقد وصحته وعدم تنفيذ الناقل لالتزاماته ثم يفترض خطأ متعهد النقل<sup>(٤)</sup>.

الا ان هذه القرينة تقبل إثبات ما يخالفها، حيث يستطيع متعهد النقل إقامة الدليل على ان عدم إتمام التزاماته بصورة صحيحة انما يرجع الى وقائع لا يد له فيها.

(١) أنظر: د. نادية محمد معوض، المرجع السابق وص ٤٢٤.

(٢) أنظر: د. نادية محمد معوض، لمرجع السابق ذاته، ص ٤٢٥.

(٣) Voir: Rene' Rodie're Transports Combine's " La convention de Gene've deu 24 Mai 1980 Sur Les transports multimodaux: B. Tr . Anne'e 1981, n°526, p588.

(٤) Voir: Paul Chauveau- les responsabilite's des transporteurs. Etudes offertes, a G. Ripert, Tome 2L.G.J. 1950.p403.



وإذا نشأ العقد صحيحاً التزم به المتعاقد، ووجب عليه القيام بتنفيذ التزامه وإلا كان مسؤولاً مسؤولية تعاقدية، وهي مسؤولية مصدرها العقد الذي تم<sup>(١)</sup>، ولما كانت اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع تقوم على أساس افتراض الخطأ أو الإهمال، وعليه يمكن التساؤل ما هو مقدار الخطأ الذي يؤدي إلى قيام مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط؟

لقد بينت الفقرة الثانية من المادة (١٦) من الاتفاقية المعيار المحدد لمقدار الخطأ المنشئ لمسؤولية متعهد النقل الذي اعتدت به الاتفاقية والذي يتفق مع ما كاد يجمع عليه الفقه من أن الناقل يلتزم ببذل قدر من العناية التي يبذلها رب الأسرة الحريص في إدارة شؤون أسرته، وبناءاً على ذلك يلتزم متعهد النقل المتعدد الوسائط بتنفيذ عملية النقل بكل العناية والحرص والتي يبذلها متعهد النقل الحريص، مع مراعاة ظروف متعهد النقل المتعدد الوسائط والواجبات التي يضطلع بها والملازمة على كاهله، مع عدم إهمال ملاسبات الحادث.

نستخلص مما تقدم أن درجة العناية المطلوبة من متعهد النقل المتعدد الوسائط هي تلك التي يبذلها متعهد النقل الحريص في مثل ظروف متعهد النقل المسؤول وعلى قاضي الموضوع أن يقارن سلوك متعهد النقل المسؤول بما كان يمكن أن يسلكه متعهد نقل عادي حريص وضع في نفس ظروفه، وأي انحراف عن هذا المعيار يشكل الخطأ الذي يعقد مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط.

وبخلاف ذلك فإن متعهد النقل المتعدد الوسائط لا يعد مخطئاً إذا كان منع وقوع الضرر يتطلب منه بذل أقصى درجات الحيطة والعناية، ما دام أنه تصرف لمنع وقوع الحادث المسبب للضرر على النحو الذي كان يمكن أن يقوم به متعهد نقل عادي حريص وضع في ظروفه<sup>(٢)</sup>. وعلى العكس من ذلك فإن الظروف الشخصية التي ترجع إلى متعهد النقل وتحويل دون بذل درجة العناية المطلوبة لا يعول عليها. ومن ثم يعتبر متعهد النقل المتعدد الوسائط مخطئاً إذا كان الضرر راجعاً لمثل هذه الظروف لأن الخطأ يقدر على أساس قانوني وليس على أساس أخلاقي<sup>(٣)</sup>.  
**ثانياً: أنواع الضرر:** يشترط لغرض تحقق مسؤولية متعهد النقل أن يتكبد المرسل إليه ضرراً من جراء عدم إيفاء الأول بالتزاماته المقررة بموجب العقد، إذ يعتبر الضرر العنصر الجوهري لثبوت المسؤولية التعاقدية أو التصديرية، حيث ترتبط به وجوداً وعدماً وتشدد وتخفف فلا مسؤولية بدون ضرر.

أن مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط تبدأ بالسريان من لحظة إبرام عقد النقل، ولا تنتهي إلا بالتنفيذ الكامل، ويراد به تسليم البضاعة في مكان الوصول وفقاً لطريقة الإرسال المتفق عليها<sup>(٤)</sup>.

(١) أنظر: د. عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ف٤٢٤، ص٥٣٤.

(٢) أنظر: د. نادية محمد معوض، المرجع السابق ذاته، ص٤٢٧.

(٣) أنظر: د. نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص٤٢٨.

(٤) Voir: Louis Josseland, le transport, edition Arthur Rousseau, 2 eme edition, 1926, n°555 p523.

فالواجب يفرض على متعهد النقل ان يتخذ كل ما يمكن من الاحتياطات التي من شأنها الحيلولة دون وقوع ضرر في البضاعة المنقولة، وبالتالي فهو مسؤول عما تتعرض له البضاعة من الهلاك والتلف والتأخير في التسليم، باعتباره ضامناً لسلامتها أثناء تنفيذ عملية النقل، ولا يجوز له ان ينفي مسؤوليته عن الهلاك او التلف او التأخير في التسليم، الا إذا اثبت وجود القوة القاهرة او العيب الذاتي للبضاعة او خطأ المرسل او المرسل اليه.

وبناء على ما تقدم فان الأضرار التي يسأل عنها متعهد النقل المتعدد الوسائط هي كالاتي:

١. **الهلاك الكلي:** يتحقق الهلاك الكلي عندما يستحيل على متعهد النقل المتعدد الوسائط تسليم البضاعة المتعاقد على نقلها في مكان الوصول لينهي بذلك التزاماته التعاقدية، ولا يشترط في الهلاك ان يتحقق فعلاً، اي بدمار الشيء وزواله، كاحتراقه او غرقه او سرقة، بل يمكن أن يكون حكماً، كما لو وصل الشيء متأخراً عن الميعاد الذي يستغرقه الناقل المعتاد لو وجد في الظروف ذاتها. فاذا لم يتم تسليم البضاعة الى المرسل اليه في الميعاد المحدد للتسليم يجوز للمرسل اليه اعتبار البضاعة مفقودة بعد مضي مدة تسعين يوماً متصلة تبدأ بالسريان اعتباراً من المدة التي تتبع الموعد المحدد للتسليم في عقد النقل المتعدد الوسائط، او تلي المدة التي من المعقول ان يحتاج اليها متعهد نقل مجتهد مع مراعاة ظروف الحالة. ولغرض حسم مصير البضاعة فقد أقامت الفقرة (٣) من المادة (١٦) من الاتفاقية قرينة مفادها هلاك البضاعة إذا انقضت مدة تسعين يوماً متصلة تلي اليوم الذي كان يجب تسليم البضاعة فيه دون ان تسلم، حيث نصت على انه "إذا لم يتم تسليم البضائع خلال تسعين يوماً متصلة تلي تاريخ التسليم المحدد وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة يجوز للمدعي أن يعتبر ان البضائع قد هلكت". وليس هناك أدنى شك او تردد من القول في ان القرينة التي وضعتها الفقرة المذكورة والمشار اليها أعلاه هي قرينة بسيطة يجوز لمتعهد النقل المتعدد الوسائط تقويض هذا الافتراض وذلك بإثبات ان البضائع لم تهلك وإنما تأخر وصولها فحسب<sup>(١)</sup>. ومن خلال استظهار ما انصرفت اليه العبارة الأخيرة من الفقرة (٣) من المادة (١٦) التي تؤيد ذلك، حيث نصت على انه "يجوز للمدعي ان يعتبر ان البضائع قد هلكت". وبذلك يظهر وبكل وضوح بان اعتبار البضاعة هالكة يعد أمراً جوازياً، حيث هناك مجالاً واسعاً لإمكان إثبات خلاف ما يتمسك به المدعي من اعتبار البضاعة هالكة<sup>(٢)</sup>. والواقع من الأمر بأنه في حالة عدم تحديد موعد التسليم، فإن مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط عن هلاك البضائع تكون فرضاً قوامه التأخير في التسليم، فهناك فرق بين التأخير في التسليم والهلاك

(١) أنظر: د. نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص ٤٣١.

(٢) أنظر: د. نادية محمد معوض، المرجع السابق ذاته، ص ٤٣١.

الحكمي ففي التأخير تصل البضاعة متأخرة، اما في الهلاك الحكمي<sup>(١)</sup> فتعد البضاعة هالكة حكماً إذا لم يتم الناقل بتسليمها خلال مدة معينة حتى وان كانت موجودة فعلاً. هذا ولم توضح الاتفاقية هل ان تقدير هذا الافتراض متروك لصاحب الحق (المدعي) ام انه ينفرد به القضاء، من المؤكد ان لهذه المسألة وقائع يكون لقاضي الموضوع فيها الرأي الحاسم، ويعتبر كذلك هلاكاً كلياً عند تسليم البضاعة الى الغير بدون وجه حق ويتعذر استردادها من هذا الأخير<sup>(٢)</sup>.

٢. **الهالك الجزئي:** يعامل الهالك الجزئي معاملة التلف، ولا يتحمل متعهد النقل المتعدد الوسائط مسؤوليته إلا إذا كان واقعا خلال قيامه بعملية النقل وسابقا لإجراءات التسليم<sup>(٣)</sup>. ويتحقق الهالك الجزئي عندما تكون كمية البضاعة او عدد الطرود او الوزن في مكان الوصول اقل من تلك التي تحمل متعهد النقل تبعة نقلها في مكان الإرسال، ويكون متعهد النقل عاجزا عن استعادة النقص وتسليمه الى المرسل اليه<sup>(٤)</sup>. ويحدد الهالك الجزئي بمقارنة كمية الشيء عند بدء عملية النقل في مكان القيام، والكمية التي سلمت فعلاً للمرسل اليه في مكان المقصد والفرق بينهما يمثل الهالك الجزئي. ولا يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن النقص الذي يظهر في البضاعة المنقولة في حاوية او ما شاكلها مجهزة من قبل المرسل ومختومة بختمه إذا سلمها متعهد النقل للمرسل اليه سالمة الختم المذكور.

بدايةً يحرص متعهد النقل على ان تتضمن مستندات النقل شرطاً يسمى " الحاويات معبئة بمعرفة الشاحنين" وبمقتضاه يبرء متعهد النقل من المسؤولية عن هلاك او تلف البضاعة التي تعبئ داخل الحاوية بواسطة الشاحنين، إذا كان ذلك الهلاك او التلف يرجع الى الطريقة التي عبأت بها الحاوية، او بسبب عدم ملائمة البضاعة للنقل داخل حاوية، او بسبب عدم ملائمة الحاوية ذاتها او سوء حالتها<sup>(٥)</sup>.

وفي قضية عرضت على القضاء الأمريكي، عند فتح الحاويات تبين تلف معظم محتويات الحاويات. وقد أصدرت المحكمة الأمريكية حكمها بعدم مسؤولية متعهد النقل عن ذلك الضرر، حيث كانت البضاعة معبئة داخل الحاويات وكان من الممكن ان يكون التلف

(١) أنظر: المادة ٣/١٩ من الاتفاقية، و المادة ٥/١٠ MTL والمادة ٢/١٤ ل ٢ (C.T.L) ثم قارن بها المواد (٣٦). (٢/٨٨)، (١١٠)، (١٣٣) من قانون النقل العراقي المرقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣. ثم قارن المادة ٣/١٣ من وارشو، المادة ١/٣٠ C.I.M. والمادة ٥ من قواعد هامبورج، والمادة ١/٢٠ C.M.R.

(٢) أنظر: د. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٦، ص ٣٩.

(٣) أنظر: د. حافظ محمد إبراهيم، قانون التجارة العراقي، بغداد، ١٩٥٦، ف ٦٧٦، ٤٨٦.

(٤) Voir: Rene Roger, résumé théorie juridique et la pratique dans le transport, Paris 1922, p216.

(٥) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص ٥٣٤.

اللاحق بالأشياء سابقا على الوقت الذي تلقى فيه متعهد النقل الحاويات دون ملاحظته، وبناءا عليه يتعين على المستلمين للأشياء إثبات سلامة البضاعة التي بداخل الحاويات في الوقت الذي سلمت فيه إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط<sup>(١)</sup>.

ان مسالة إثبات الهلاك الجزئي لا تثير أية صعوبة حيث يكفي للمرسل إليه ان يستحصل على تحفظات من متعهد النقل إثناء تسلمه البضاعة تؤيد النقص فيها.

٣. **التلف:** ويراد به وصول البضاعة في حالة معيبة أي بحالة لا تصلح للاستعمال وفق الغرض الذي اعدت له، مع كونها كاملة من حيث الكمية والوزن وعدد الطرود، سواء أكان العيب يشمل عموم البضاعة ام يقتصر على البعض منها، وبمعنى آخر يقصد بالتلف الأضرار المادية التي تصيب البضاعة أثناء النقل بدون ان يؤدي الى هلاكها<sup>(٢)</sup>. ويعرف التلف بأنه الإلتلاف المادي او الكيميائي للشيء الذي يؤدي الى إخراجها من دائرة الانتفاع التام التي وجد لسدها وإشباعها، وبالتالي يحول دون إيفائه بتمام متطلبات صاحب الحق الا بعد إصلاحه او معالجته<sup>(٣)</sup>. ويعتبر متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولا عن كل التلف الذي لحق بالشيء ويبدو من الناحية العملية ان حالة التلف تقترب من ناحية الهلاك الجزئي، لان التلف يصيب جزءا من البضاعة المنقولة ويبقى الجزء الآخر صالحا للاستعمال إذا لم ينصب على عموم التكوين الطبيعي للبضاعة، ولم ينل من خواصها الأساسية. كما يتحمل المدعي إثبات حالة البضاعة الجيدة (او أية حالة أخرى) في مكان القيام وسوء حالتها او تفاقمها في مكان الوصول، ويعفى متعهد النقل من المسؤولية إذا كانت ناتجة عن عيب ذات البضاعة كقابليتها للفساد بسبب ماهيتها او من جراء رداءة التغليف او التخمر في فصل الصيف او التجمد في فصل الشتاء، بيد ان هذا لا يفهم منه بان يقف متعهد النقل موقفا سلبيا غير مكثرت عما تتعرض له البضاعة من تلف بل ينبغي عليه ان يتخذ الاحتياطات الضرورية التي تكفل المحافظة على ما تبقى منها او وقايتها من التلف او درء الضرر عنها<sup>(٤)</sup>، فعلى متعهد النقل اذا اقتضت الحاجة للمحافظة على الشيء أثناء الطريق إعادة الحزم او إصلاح الأغلفة او زيادتها او تخفيفها او غير ذلك من التدابير الضرورية التي يقتضي القيام بها و أداء ما تستلزمه من مصروفات وله حق الرجوع بها على المرسل او المرسل إليه<sup>(٥)</sup>.

٤. **التأخير في التسليم:** يقصد بالتأخير في التسليم، هو عدم انجاز النقل في الميعاد المحدد

(١) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص ٥٣٥.

(٢) Voir: Lyon-Caen (ch)et Renault(L) – Droit commercial – paris, Librairie generale de droit et de jurisprudence tome 3,1906, n°593, p517.

(٣) Voir: Jean-paul Luciani-les modifications conventionnelles et legales de la responsabilite contractuelle du transporteur, these en droit. Faculte' de droit. Paris, 1950, p137.

(٤) أنظر: د. حافظ محمد ابراهيم، المرجع السابق، ف ٦٧٨، ص ٤٨٩.

(٥) أنظر: المادة (٣٣/أولا) من قانون النقل العراقي.

اتفاقا او عرفا<sup>(١)</sup>. ويراد به واقعة تسليم البضاعة بعد فوات الميعاد المتفق عليه، او تجاوز المدة المعقولة التي كان يجب ان يتم فيها تسليم البضاعة الى المرسل اليه. وعليه يكون هناك تأخير في التسليم يستدعي قيام مسؤولية متعهد النقل عندما لا يسلم الشيء محل النقل في مكان الوصول المنصوص عليه في عقد النقل، وذلك في المدة المحددة او المتفق عليها في العقد. اما في حالة غياب مثل هذا الاتفاق في العقد، فان معيار التأخير يعتبر من تاريخ انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل التي من المعقول ان يحتاج اليها متعهد النقل المتعدد الوسائط المجتهد، مع مراعاة ظروف الحالة<sup>(٢)</sup>.

يلاحظ ان عبارة متعهد النقل المتعدد الوسائط المجتهد او (الحريص) تقتصر الى الانسجام والملائمة مع القواعد العامة ونصوص قوانين واتفاقيات النقل الأخرى، اذ كيف يستطيع المفسر ان يضع معيارا للاجتهد او الحرص في هذا الشأن<sup>(٣)</sup>.

لذلك يفترض ان يقاس بمعيار الناقل المعتاد وليس الناقل المجتهد، لان نص هذه المادة يعتبر خروجاً على القواعد العامة. وتطبيقاً لما تقدم يجب على متعهد النقل ان يتولى تنفيذ عقد نقل البضائع المعهود اليه أمر نقلها في المواعيد المتفق عليها، او تلك التي يقضي بها العرف التجاري او المدة المعقولة التي تتماشى ومقتضى الحال إذا لم يقض اتفاق او عرف بغير ذلك. ولا بد من الإشارة الى انه من غير المعقول وضع حالة التأخير على درجة المساواة مع الهلاك او التلف لان التأخير بحد ذاته لا يعد نوعاً خاصاً من الضرر، باستثناء ما إذا كانت البضاعة سريعة التلف، الا انه يعد مصدراً له، لذلك يكلف المرسل اليه بيان الضرر المتأتي من جراء التأخير<sup>(٤)</sup>، وعدم الاكتفاء بإثبات وجود التأخير بالإضافة إلى بيان وجود رابطة سببية بين الضرر والتأخير. ولا يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن تأخر المرسل إليه عن تسليم البضاعة رغم تبليغه، وفي هذه الحالة لمتعهد النقل ان يتمسك بتأخر المرسل اليه ليبراً عن نفسه مسؤولية التأخير<sup>(٥)</sup>.

وتقتصر مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط طبقاً لأحكام المادة (١٦) من الاتفاقية على التأخير في التسليم والذي يمكن ان يحدث على إحدى صورتين:  
الصورة الأولى: ان يكون أصحاب البضاعة اتفقوا مع متعهد النقل على نقل وتسليم البضاعة الى المرسل إليه خلال فترة زمنية معينة فيتخلف متعهد النقل عن الالتزام بها.

(1) Voir: Lyon-Caen(ch)et Renault(L), Part 3, op. cit, n°593, p517.

(2) أنظر: الفقرة (٢) من المادة (١٦) من اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط.

(3) أنظر: د. سعيد يحيى، المرجع السابق، ص ١٣٨.

(4) Voir: Rene' Rodie're, et Emmanuel du pontavice: Droit maritime dixième édition 1986, n°501, p564.

(5) أنظر: د. حافظ محمد ابراهيم، المرجع السابق، ف٦٧٥، ص ٤٨٥.

الصورة الثانية: فهي ان يتجاوز وقت التسليم المعقول اي المتوقع من متعهد نقل حريص، وفي هذه الحالة يستطيع متعهد النقل التخلص من المسؤولية اذا اثبت اتخاذ التدابير المعقولة لضمان وصول البضائع في الوقت المقصود، واذا امتد التأخير في تسليم البضائع حتى بلغت مدته تسعين يوماً متصلة تلي تاريخ التسليم المحدد او المعقول، فإن المادة ٣/١٦ من الاتفاقية قد أجازت للمدعي ان يعتبر البضائع قد هلكت، ولم تبين الاتفاقية طريقة احتساب مدة التسعين يوماً المتصلة، وما اذا كانت قابلة للانقطاع في حالة القوة القاهرة او العطلات الرسمية والراحات الأسبوعية عملاً بمبدأ غرامة التأخير فإنها تستمر دوماً بلا انقطاع<sup>(١)</sup>.

وتجدر الإشارة الى ان اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لم تأخذ بالتقسيم الرباعي للضرر الذي اقترحه العميد لويس جوسراند، والقاضي بإضافة النقص الحاصل في حجم البضاعة محل النقل، او في وزنها بسبب النقل، ويرى العميد رونييه رودير ان هذا النوع من الضرر لا يمكن تصوره سوى كونه نوعاً من الهلاك<sup>(٢)</sup>.

٥. **علاقة السببية:** لا يكفي لتحقق المسؤولية من حيث المبدأ ان يكون هناك خطأ من جانب متعهد النقل المتعدد الوسائط وضرر أصاب المرسل اليه، بل يشترط ان تكون هناك علاقة سببية بين الخطأ والضرر، وفي حالة انقطاع هذه العلاقة يستطيع متعهد النقل دفع المسؤولية عن نفسه، ويحصل ذلك اذا اثبت بان الضرر يرجع الى تدخل واقعة خارجية غير منسوبة إليه كالقوة القاهرة او فعل المرسل او المرسل إليه او العيب الذاتي في الشيء محل النقل<sup>(٣)</sup>، وحين ذاك يقع على متعهد النقل المتعدد الوسائط عبء إثبات انقطاع علاقة السببية بين الخطأ والضرر، وإذا تعذر عليه تقديم مثل هذا الإثبات فلا ترفع عنه المسؤولية، ويلزم بضمان الأضرار ومنها تلك التي تنشأ عن أسباب غير معروفة او غير مؤكدة<sup>(٤)</sup>.

(١) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص ٥٤٠.

(٢) أنظر: د. طالب حسن موسى، العقود التجارية، مقدمة عامة، عقد النقل، دار الحرية، بغداد، ١٩٧٣، ص ٤٩.

(٣) Voir: Paul Durand, Droit et Pratique des transports terrestres. Paris, J Dalmas et Cie, 1971, p2.

(٤) أنظر: المادة (٢٧٧) من المذكرة التفسيرية لقانون التجارة العراقي، رقم ٤٩، لسنة ١٩٧١.

## الخاتمة:

لاريب ان تتضمن خاتمة هذا البحث، استعراضا لاهم ما أسفر عليه من نتائج. على ضوءها تقترح بعض التوصيات، لعل ذلك يسهم ولو بقدر بسيط في حل الإشكالات القانونية المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط الذي أجرينا سهام بحثنا فيه وهي على النحو التالي:

١. لقد راعت اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠، مصالح الشاحنين عندما نصت على تطبيق القانون الوطني او الاتفاقية الدولية للنقل التي تحكم مرحلة وقوع الضرر إذا كانت تنص على حد للتعويض اعلى من الحد الوارد في الاتفاقية"... لا يجوز ان يتجاوز مجموع التعويض المستحق من متعهد النقل المتعدد الوسائط، او من أحد مستخدميهِ او وكلائهِ او اي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماتهِ لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط حدودا لمسؤوليته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية".
٢. إذا كانت قواعد الـ UNCTAD / ICC قد نجحت في إرساء وثيقة عقديّة للنقل متعدد الوسائط لحل إشكالية تعدد قوانين وإرساء نظام قانوني واحد، الا انها لم تتجح في توحيد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، بحيث يبقى أساس مسؤولية متعهد النقل مرهونا بمرحلة الضرر، ليتحد فيما إذا كان قائما على الخطأ المفترض او المسؤولية المفترضة وعلى طبيعة الضرر، ليتقرر فيما بعد إذا كان الخطأ واجب الإثبات او مفترض.
٣. ان اصدار وثائق نقل متعددة في علاقة متعهد النقل المتعدد الوسائط بالناقلين الفرعيين يعيق تحقيق وحدة سند النقل متعدد الوسائط، ويؤدي الى تعدد الأنظمة القانونية حيث لا يظهر هذا السند الا في العلاقة بين متعهد النقل والمرسل فيحل محل السندات الأخرى، مما يحقق نوعا من الوحدة الخارجية.
٤. حاولت قواعد روتردام ان تحل الإشكاليات الناجمة عن تطبيق الاتفاقيات الأحادية الواسطة على أساس النقل المتعدد الوسائط، وان تنهي أي نزاع بينها وبين اتفاقيات الوسائط المختلفة، يقينا منها ان الطابع الدولي للنقل متعدد الوسائط يحتاج الى نظام دولي يحكمه. الا ان احكامها قاصرة على معالجة النقل المتعدد الوسائط البحري.
٥. ان الحالة التي تكون فيها اتفاقية روتردام واجبة التطبيق، فانه بتوسيعها النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، تتخلى عن مبدا تقسيم عقد النقل الى مرحلة بحرية ومرحلة سابقة او لاحقة لها. وتخضع كافة مراحل عقد النقل لنظام واحد.
٦. ان الاحكام التي جاءت بها قواعد روتردام فيما يتعلق بسندات النقل، خاصة سندات النقل الالكترونية والانتقال الى بيئة الية دولية لتبادل البيانات، مع أدائه لنفس وظائف سندات النقل الورقية من حيث قوته الثبوتية وتمثيله للبضائع، هي من اهم عوامل النهوض بنظام مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط على أساس قانوني يتماشى والتكنولوجيا الحديثة. وان كانت قواعد روتردام قد تناست دور القاضي في تطبيق القانون والتعامل مع

ثغرته. عندما نصت على نقاط تعد من التفاصيل. كما ان حق السيطرة الذي تضمنته الاتفاقية هو من الحلول الأكثر فعالية لمواجهة ما يتعرض اليه سند النقل الالكتروني من قرصنة الكترونية وتلاعب في بياناته، مما يشكل عقبة قانونية خطيرة امام وصول البضاعة الى المرسل اليه.

٧. ضعف كفاءة نظم النقل الداخلي بالدول العربية ولاسيما شبكات النقل المتكاملة.
٨. يعاني النقل العربي من تعدد الإجراءات وتعقيدها على المنافذ الحدودية البرية والتي تعود إلى تعدد الجهات الحكومية التي ترتبط بعملية النقل سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مثل وزارات الداخلية، والنقل، ودائرة الجمارك، ووزارات الأشغال وما يسمى بوزارة الطرق والجسور فكل جهة من هذه الجهات تضع القوانين واللوائح التي تحقق أهدافها دون مراعاة ما قد يترتب على أطراف العملية التجارية.
٩. غياب دور متعهدو النقل الدولي المتعدد الوسائط ومن ثم فقدان الركن الأساسي في نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط، فهم الاعرف من غيرهم بمتطلبات هذا النظام وثغرته وكيفية الارتقاء به.
١٠. ضعف شبكات النقل بجميع أنواعه الممتدة على صعيد العالم العربي، حيث تقتصر شبكة الخطوط البرية لمحاور الربط الدولية، ويتدنى مستوى الخدمات على أجزاء الطرق بالقرب من الحدود والموانئ العربية، وتطول الإجراءات المستندية العقيمة التي تتطلبها عملية مرور الصادرات عبر الحدود.
١١. أن النقل المتعدد الوسائط وإن وجد في منطقتنا العربية، يكون إما بمبادرات فردية من قبل مالك البضاعة وبدافع الحرص على مصلحته يسعى للبحث عن الطريقة الأفضل لمتابعة نقل بضاعته إلى مقصدها والتي تكون عادة الأكثر سرعة وسهولة وأقل كلفة.
١٢. تبين من خلال الدراسة انه لا توجد قواعد خاصة للأهلية اللازمة لأبرام عقد النقل المتعدد الوسائط ولا في القانون الفرنسي ولا المصري ولا غيره، وهذا يستدعي الرجوع الى القواعد العامة التي تخص العقود التجارية والتي تقتض امتلاك المتعاقدين الاهلية اللازمة لممارسة العمل التجاري

من خلال ما تقدم، تدعو الدراسة الى ما يلي:

١. لما كانت التشريعات اهم متطلبات سريان وتطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط ، وفي غياب اتفاقية دولية نافذة ، فان جميع الاتفاقيات هي حبر على ورق وليس فيها أي قوة قانونية ملزمة للأطراف واي طرف هو في حل من الاتفاقية ، متى شاء ، فلا بد من وضع تشريعات داخلية خاصة بتنظيم احكام النقل الدولي المتعدد الوسائط في العراق ومصر وكل البلدان العربية او غير العربية ، بحيث يمنح نظاما موحدًا لمسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط قائم على أساس المسؤولية الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل أي



- على أساس المسؤولية المفترضة لا الخطأ المفترض. ولا بد من استبعاد الامكانية المتاحة للوكيل بالعمولة للنقل من الإفلات من المسؤولية مساواة بأحكام الناقل. وحتى يكون متعهد النقل دائما مسؤولا، لصعوبة اثبات الضرر، فانه يمكن اللجوء الى التحفظ في حالة استحالة كشف مضمون الحاوية عند التسلم من اجل قلب عبء الاثبات، فيثبت المرسل صحة البيانات الواردة في سند النقل. لتتأخر المسؤولية المفترضة الى ما بعد هذا الاثبات، عندئذ لا يعفى متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية الا بأثبات السبب الأجنبي.
٢. انشاء وثيقة تأمين موحدة لكل متعهدي النقل المتعدد الوسائط وربطها بعقد النقل المتعدد الوسائط، تضمن مسؤوليتهم في مواجهة أصحاب البضائع، وتغطي كافة التزاماتهم المالية بصورة الزامية. فتقيم حقا مباشرا للمتضرر وفي مواجهة شركة التأمين. مما يجعل كفة هذا التأمين يميل لصالح أصحاب الحق على البضاعة أكثر من ميلها لصالح متعهد النقل المؤمن له.
٣. لما خطى العراق ومعه البلدان العربية الى دخول اتفاقية عربية للنقل الدولي المتعدد الوسائط، وجب عليه أيضا تقديم كل ما هو ممكن لتطوير واستدامه لهذه الاتفاقية المباركة والسعي من اجل الدخول في النطاق العالمي، وكذلك دعوة الدول المغاربية والافريقية والاسيوية، لدخول هذه الاتفاقية العربية، وأيضا على دول الأمم المتحدة معالجة هذا النقل في اتفاقية دولية خاصة بها تكون في صورة تعديل لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط لعام ١٩٨٠، مع حث ودعوة الدول الغير مشاركة بالانضمام اليها. املا على ان لا يبقى النقل الدولي المتعدد الوسائط في مقبرة التشريعات الدولية.
٤. توحيد الإجراءات المتبعة على الحدود البرية وذلك بتجميع هذه الوثائق بوثيقة واحدة مثل / اصدار دفتر مرور عربي موحد/ أو غير ذلك.
٥. الحد من تعقيد إجراءات التفتيش الجمركية والأمنية، حيث أن تجميع الشاحنات ومرافقتها من وحدات أمنية أو جمركية مختصة من الدول المعنية قد يصل الى يوم كامل حتى ولو انتهت الشاحنات من كافة الاجراءات المطلوبة.
٦. إلغاء نظام الترفيق (انتظار الشاحنات).
٧. توحيد الرسوم والضرائب تحت مسمى واحد والعمل ما أمكن على تخفيضها.
٨. تحسين خدمات النقل متعدد الوسائط، والخدمات اللوجستية من خلال الهياكل الأساسية والتكنولوجيا، فنقل البضائع المتنوعة بالحاويات هو العنصر الذي أدى إلى ظهور خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية في المناطق المتقدمة، وهذه الشحنات تستلزم وجود هيكل في المرافئ والسكك الحديدية والطرق المتطورة والأنظمة الملائمة وتوفير عناصر الأمن والسلامة وذلك من خلال وضع إطار قانوني جيد لتنظيم النقل متعدد الوسائط؛ لأن ضعف النظم القانونية يؤدي إلى تقليل القدرة التنافسية للصادرات.

٩. اتخاذ خطوات ايجابية حول إزالة العقبات التي تعترض استخدام وسائل الاتصال الالكترونية في التجارة الدولية باعتماد الأونسيترال النموذجي للتجارة الالكترونية في عام ١٩٩٦/ والقانون النموذجي المتعلق بالتوقيعات الالكترونية عام ٢٠٠١/ وهذه القوانين النموذجية توفر قواعد ومبادئ جيدة لتكييف القوانين والأنظمة الوطنية وإقامة بيئة قانونية ملائمة للتجارة الالكترونية.
١٠. تبادل المعلومات الفنية مع جميع موانئ العالم وتقديم المساعدات والخدمات والملاحية لجميع السفن أثناء إبحارها بالمياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية وتحديد الممرات البحرية وإصدار المنشورات والإنذارات البحرية لمراعاة السلامة في المياه الإقليمية.
١١. وضع برامج التدريب في الداخل والخارج للعاملين بالهيئة والأجهزة والمنشآت التابعة لها وذلك للارتقاء بأدائهم طبقاً للمعايير المطبقة دولياً.
١٢. وجوب التغطية التأمينية خلال جميع مراحل أداء عملية النقل متعدد الوسائط خصوصاً الجزء الذي يجرى تنفيذه محلياً، إذ إن معظم أعمال نقل البضائع التي تتم محلياً لا يوجد إلزام على تغطيتها تأمينياً.
١٣. دعوة جميع المشاركين في عمليات النقل وبإشراف وزارة النقل لعقد اجتماعات دورية في القطاعين العام والخاص لتنسيق العمل النقلي وتفعيل النقل متعدد الوسائط.
١٤. ضرورة وضع أسس المقارنة التي تساعد البلدان النامية في قياس التكاليف الفعلية للمخاطر المترتبة بالفساد الإداري والامني أو انعدام السلامة على الطرق والتعاون التقني فيما يتعلق بالامتثال للاتفاقيات الدولية.
١٥. التعاون التقني وبناء القدرات لهما أهمية بالغة في تدعيم مقدمي خدمات النقل المحليين وينبغي تشجيع المشاريع المشتركة والتعاون بين متعهدي النقل الوطنيين والدوليين.
١٦. من الضروري جداً تقديم الدعم الحكومي لمتعهدي النقل بالدول العربية، وذلك لإمكاناتهم المحدودة إذا ما قورنت بإمكانيات الدول الأجنبية، وقد لا ابالغ إذا وصفت إمكانية متعهد نقل واحد من الدول الأجنبية بإمكانية دولة عربية.
١٧. ايراد نص خاص يحدد مدى مسؤولية الناقل الفعلي في حالة الاتفاق على تشديد مسؤولية المتعهد، ومن المفيد ان يكون هذا النص على غرار النص الوارد في اتفاقية وارشو، بحيث يصبح النص المقترح كالتالي "يعتبر الناقل الفرعي مسؤولاً عن عمل او امتناع متعهد النقل او تابعيه او وكلاؤه الذين يباشرون اعمالهم في حدود اختصاصات وظائفهم وذلك فيما يتعلق بعملية النقل التي يقوم بها الناقل لالتزامات تتجاوز الحدود الواردة في الاتفاقية".
١٨. التشديد من مفهوم العهدة كأساس لمسؤولية المتعهد لتوفير حماية أكبر لمصالح الدول النامية.
١٩. الابتعاد عن استخدام عبارة "بقصد احداث الهلاك." و "تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال

- حدوث هذا الهلاك ...." عند الحديث عن الحالات التي يسقط فيها حق المتعهد في حدود المسؤولية، كونهما غير قانونيتين.
٢٠. توسيع تعريف البضائع الوارد في الاتفاقية ليشمل الحيوانات الحية والبضائع المشحونة على السطح، وذلك لمنع المتعهد من استبعاد مسؤوليته عن مثل هذه البضائع.
٢١. اللجوء الى ادراج شرط مسؤولية المتعهد عن النقل بأجمعه، وكذلك شرط عدم جواز الاحالة الى النظام القانوني لسند الشحن التقليدي ضمن مستندات النقل الدولي بالحاويات.
٢٢. الغاء المادة ٣٥ من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لعام ١٩٨٠ والمتعلقة بالتحفظات لأنها تمس بسيادة الدول الراغبة بالانضمام الى المعاهدة.
٢٣. اعادة صياغة المادة ١٤ من الاتفاقية كون صياغتها بهذه الطريقة تثبت للمتعهد دعواً قانونياً يقضي بعدم قبول الدعوى في حالة التأخير في تسليم البضاعة إذا لم يوجه المدعي (مالك البضاعة) للمتعهد اشعاراً كتابياً خلال (٦٠) يوماً من تاريخ التسليم.
٢٤. تعديل مفهوم متعهد النقل الى تاجر النقل ووضعه ضمن القانون الذي يحكم التاجر عوضاً عن المشقة والعناء في محاولة تعديل كل قوانين العالم.
٢٥. التعامل بمرونة أكبر فيما يتعلق برسائل الضمان، مع التركيز على عدم مصادرة حق المتعهد في ادراج التحفظات. كل هذا من اجل ضمان عدم تحول التحفظات التي قد يدرجها المتعهد الى مجرد وسيلة لقلب عبأ الاثبات من المتعهد الى الشاحن، ومن هذا فهي تثير الريبة دائماً.

## قائمة المراجع العربية

١. أبو زيد رضوان، الوجيز في القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، ١٩٧٦.
٢. احمد بن محمد بن علي الفيومي المقرئ، المصباح المنير، مكتبة لبنان، ١٩٩٠.
٣. اكثم امين الخولي، دروس في القانون البحري، ١٩٧١.
٤. حافظ محمد إبراهيم، قانون التجارة العراقي، بغداد، ١٩٥٦.
٥. سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للبضائع بالبحر لعام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٨٦.
٦. سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسئولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٩.
٧. طالب حسن موسى، العقود التجارية، مقدمة عامة، عقد النقل، دار الحرية، بغداد، ١٩٧٣.
٨. عبد الحي حجازي، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، المصادر غير الإرادية ١٩٥٨.
٩. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، العقد، العمل غير المشروع، الاثراء بلا سبب، القانون، دار النشر للجامعات المصرية، ١٦ شارع عدلي باشا، القاهرة، ١٩٥٢.
١٠. عبد المنعم البدرابي، النظرية العامة للالتزامات، دراسة مقارنة في قانون الموجبات والعقود اللبناني والقانون المدني المصري ١٩٨٦.
١١. عبد جمعة موسى الربيعي، الاحكام القانونية لاتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠، مكتبة صباح، بغداد الكرادة، ٢٠١١.
١٢. عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع، دراسة تحليلية تطبيقية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠.
١٣. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية ٢٠٠٥.
١٤. محمود جمال الدين زكي، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني المصري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، الطبعة الثانية، ١٩٧٦.
١٥. نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع، ط٢، مصر، ٢٠٠٠.

## قائمة المراجع الأجنبية

### Documentds:

#### A. En langue française

1. code civil.
2. code de commerce
3. code de Procedure civil.
4. conditions generals de transport de marchandises, applicable par chemin de fer français abroge.
5. conditions generals d'application des traifs routiers.
6. conditions relative aux transports intenationaus ferroviaires COTIF ou (C.I.M) du 9 mai 1980
7. convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C.M.R) du 19 mai 1956
8. la loi no 82-1153 du 30 december 1982 d'orientation des transports interieurs.
9. Schertenleib , La garantie du payment du fret , 4editon , Geneva , 1970.
10. U.N.Review of maritime Transport 1995.
11. UNCTAD documents “ MT and developing countries “ UNCTAD / SHIP / 159.

### مقالات وملاحظات الفقه والرسائل والاطاريح الجامعية

#### **B. ARTICLES ET NOTES DE JURISPRUDENCE and OVERAGES SPCIAUX ET THESES Ouvgagaes speciaux**

1. Chauveau (paul)- les responsabilite's des transporteurs. Etudes offertes, a G. RIPERT, Tome 2L.G.J. 1950.
2. EDI Council of Canada m Model Form of Electronic Data Interchange Trading Partner Agreement, 1990 (hereafter can.ia).
3. philippe Delebecque, le transport multimodal, Rev.dr.com, Vol 50 N O2, Avril,juin 1998.
4. DELEBECQUE, La convention des nations unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer et la liberté contractuelle, Annuaire de droit maritime to céanique (ADMO), 2008 .
5. Jean Hemard, les contrats commerciaux, Tpme 2, sirey1955.
6. Jean-paul Luciani-les modifications conventionnelles et legales de la responsabillite contractuelle du transporteur, these en droit. Faculte' de droit. Paris, 1950.
7. Lamy, Transports-commissionnaire de transport, douane, transport par chemin de fer, transport maritimes et aeriens, tome, 2, 1985.
8. Louis Josserand, le transport, edition Arthur Rousseau, 2 eme edition, 1926.
9. Lyon-Caen (ch)et Renault(L) – Droit commercial – paris, Librairie generale de droit et de jurisprudence tome 3,1906.
10. Michel Alter: Droit dos transports terrestres, aeriens et maritimes internes et inter nationaux, 1984.
11. Paul Durand, Droit et Pratique des transports terrestres. Paris, J Dalmas et Cie, 1971.
12. Rene' Rodie're: Transports Combine's " La convention de Gene've deu 24 Mai 1980 Sur Les transports multimodaux: B. Tr . Anne'e 1981.
13. Rene' Rodie're, et Emmanuel du pontavice: Droit maritime dixième édition 1986.
14. YU ZHANG, A thesis submitted to The University of New South Wales for the degree of Master of Laws Faculty of Law The University of New South Wales August 1993.

## قائمة المحتويات الفهرس

الصفحة	الموضوع
I	اسم البحث باللغة العربية
II	اسم البحث باللغة الانجليزية
III	المقدمة
IV	أهمية البحث وأسباب اختيار الموضوع
V	مشكلة البحث
VI	أهداف البحث
VII	تساؤلات البحث
VIII	منهجية البحث
١	عنوان البحث: نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط
٢	المطلب الاول: أساس مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط
٧	المطلب الثاني: أسباب تحقق المسؤولية.
١٥	الخاتمة:
٢٠	المراجع
٢٢	الفهرس