

اتفاقية الامم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع لسنة ١٩٨٠

الدكتور عبد القادر لمطير
وزارة التربية - الكويت

مقدمة :

ينصب اهتمام اتفاقية الامم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل على سند الشحن الذي يصدره الناقل بناء على طلب الشاحن ، ولذا فاننا نبدأ بتعريف هذا النقل تعريفا يراعى الى حد كبير الاعتبارات العملية في صناعة النقل الدولي التي أصبحت تستعمل هذا السند بشكل عادي في عمليات النقل من الباب للباب ، فهو ذلك النقل الذي يتضمن وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة على ان تكون احداها مرحلة نقل بحرية ويكون النقل بين دولتين على الاقل وعلى أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص أو الهيئة التي تنظم هذا النوع من النقل والتي تعتبر مسئولة عن تنفيذ العقد كاملا .

وهذا النوع من النقل على اختلاف مسمياته^(١) قد عرفه العمل منذ وقت

(١) يطلق على سند الشحن متعدد الوسائل في الولايات المتحدة Intermodal Transport Document وفي دوائر الامم المتحدة Multimodal Trans. Docu. وفي غرفة التجارة الدولية وبلدان أخرى Combined Transport Document .

طويل ، وتكون عمليات النقل التي يستتبعها في العادة ، محلا لعقود نقل مختلفة كل منها مستقل عن الآخر ، وقد تبرم هذه العقود بمعرفة الشاحن نفسه أو بواسطة وكيل عادي أو وكيل بالعمولة للنقل ، والعقود التي تبرم على هذا النحو تحكمها قواعد قانونية مختلفة بسبب تطبيق الاتفاقيات الدولية أو القوانين الوطنية التي تنظم وسائل النقل المختلفة .

وقد واجهت التشريعات التجارية الوطنية هذه المشكلة بالنسبة للنقل الداخلي على نحو مفصل ، يمكن إيجازه بأن الناقل الأول الذي يتسلم البضاعة ويتعهد بنقلها الى مكان الوصول النهائي على دفعات متتابعة يصدر عنها سند شحن مباشر وهو احد مرادفات سند الشحن متعدد الوسائل ، بناء على طلب الشاحن ، ويسأل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند حتى انتهاء عملية النقل ويلتزم بضمان أفعال الناقلين اللاحقين ولا يسأل كل من هؤلاء الا عما يحدث للبضاعة من ضرر أو خسارة أو تأخير اثناء وجودها في عهده^(٢) .

وتثور الصعوبة اذا كان النقل يشتمل على اكثر من وسط من أوساط النقل ، فرغم أن الناقل الأول يبرم عقدا واحدا مع الشاحن الا انه لا يستطيع أن يصدر سند شحن واحد يغطي مراحل النقل المختلفة لاختلاف طبيعة المسؤولية في كل منها ، فيجب ان يصدر سند شحن يغطي المرحلة البحرية من الرحلة وتذكره نقل بري تغطي المرحلة البرية منها ويرفقها معا ويطبق القانون البحري على المرحلة البحرية والقواعد العامة في القانون التجاري أو قانون النقل البري على المرحلة البرية^(٣) ، وعلى ذلك اذا وجد شرط في عقد النقل يقضي باعفاء الناقل من المسؤولية فان هذا الشرط يكون صحيحا اذا هلك البضاعة أو تلفت أثناء النقل البري ويكون باطلا اذا حدث هذا الهلاك في المرحلة البحرية من عملية النقل (م

(٢) انظر في هذا المعنى : ٢٠٨م بحري أردني ، ٢٠٥ بحري لبناني ، ٢٠٨ بحري ليبي ، ٢٠٠م من قانون التجارة البحري الكويتي لسنة ١٩٨٠ ، ٢٨٧م من مشروع قانون التجارة البحرية في ج.م.ع. لسنة ٧٨ .

(٣) انظر حكم محكمة التمييز اللبنانية في ١٩٦٣/٦/٦ مجموعة حاتم ج ٥٥ ص ٦٣ رقم ٢ .

وقد واجهت الاتفاقيات الدولية تلك المشكلة كذلك ، فالمادتان العاشرة والحادية عشرة من اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨^(٤) عالجتا هذه المسألة ، فالأولى عالجت مسؤولية الناقل ، والناقل الفعلي فأزالت المأساة التي كان يتعرض لها أصحاب البضائع عندما لا يكون الناقل الموقع على سند الشحن مالكا للسفينة الناقلة كما أزال موضوع تغيير السفينة المسماة في سند الشحن بسبب حدوث المسافنة أثناء الطريق . وعالجت الثانية النقل المباشر شرط ان ينص عقد النقل صراحة على أن جزءا من النقل البحري ينفذه شخص مسمى غير الناقل الاول ، كما أجازت النص على عدم مسؤولية الناقل الاول عما يلحق البضاعة من ضرر اثناء وجودها في عهدة الناقل الفعلي ، لكن هذا الشرط اذا قصد به استبعاد او تحديد مسؤولية الناقل الفعلي دون امكانية اتخاذ اجراءات قضائية في مواجهته فهو شرط لا أثر له .

هذا وقد برزت مشاكل النقل متعدد الوسائل على مسرح عمليات النقل الدولي على أثر ظهور نظام النقل بالحاويات الذي يتضمن بطبيعته عمليات نقل متعددة ، ذلك ان الحاوية نفسها قد أصبحت الوسيلة المثلى للنقل الدولي متعدد الوسائل حيث أمكن بفضلها تجميع مئات الطرود في وعاء واحد يتم نقله برا وبحرا وجوا في عملية نقل واحدة ولهذا فقد أصبحت مشاكل النقل بالحاويات متشابكة مع مشاكل النقل متعدد الوسائل من عدة وجوه سيما وان الحاوية تغلق في المصنع ولا تفتح في معظم الاحيان الا في مستودع المستورد بعد أن تكون قد تناولتها وسائل النقل المختلفة .

وعلى ذلك فاننا سنستعرض في هذا البحث أهم مشاكل النقل متعدد

(٤) انظر نص المادتين في كتابنا بعنوان (الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري) ١٩٨٤ ص ٣٦٠/٣٦١ .

الوسائل ثم الجهود الدولية التي بذلت للتغلب على تلك المشاكل وأخيرا نبحث بصفة عامة أهم القواعد القانونية التي جاءت بها اتفاقية النقل متعدد الوسائل .

أولا : المشاكل التي اعترضت النقل الدولي متعدد الوسائل :

ان المشاكل التي أثارها نظام النقل متعدد الوسائل كثيرة ، ولانه نظام يتضمن في طبيعته عنصر الدولية فان الحاجة أصبحت ملحة لوضع اتفاقية دولية تعالج هذا النمط من أنظمة النقل الحديثة التي تستخدم التكنولوجيا المعقدة في النقل ، ولذا فاننا نرى لزاما بيان أهم تلك المشاكل التي دفعت رجال القانون في جميع الدول وفي نطاق منظمات الامم المتحدة المتخصصة الى وضع اتفاقيات دولية لمعالجة تلك المشاكل التي يمكن اجمالها على النحو التالي :

١ - تعدد الناقلين في عملية النقل الدولي متعدد الوسائل :

يتضمن النقل الدولي متعدد الوسائل تعهدا صادرا من الناقل الاول بنقل البضاعة من مكان القيام الى مكان الوصول ، اما بوسائله الخاصة او بالاستعانة بناقل أو أكثر ، ويصدر الناقل الاول سند شحن متعدد الوسائل يضم عمليات نقل مختلفة في عقد نقل واحد يغطي الرحلة كلها ، اي ان الناقل الاول الذي أصدر سند الشحن يكون مسئولاً عن جميع مراحل النقل أمام حامل السند ، سواء ما تم منها بواسطته أو بواسطة الناقلين الآخرين ، وتبدو مسئوليته عن اخطاء هؤلاء في انه ضامن لافعالهم بحكم القانون (م٢٠٨ / بحري اردني ، م ٢٠٠ بحري كويتي) فلا يستطيع التنصل من مسئوليته الا باثبات واحد من أسباب الاعفاء من المسئولية الواردة في القانون (م ٢١٣ ف١ - ٦ / بحري اردني ، م ١٩٢ بحري كويتي) فاذا تقررت مسئولية الناقل الاول عن اخطاء الناقل الثاني في مواجهة المرسل اليه كان للناقل الاول حق الرجوع على الناقل الثاني بما دفع ، وعند استحالة تعيين الجزء الذي وقع فيه الضرر وجب توزيع التعويض بين الناقلين جميعهم بنسبة ما يستحقه

كل منهم من أجرة النقل ، فاذا اعسر أحدهم وزعت حصته على الآخرين بالنسبة ذاتها (م ١٧٩/٢ من قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠) .

وفي العلاقة بين الناقلين اللاحقين للناقل الاول يتوجب على كل منهم ان يسلم الناقل الذي سبقه سند شحن يوضح فيه طبيعة البضاعة التي استلمها وحالتها الظاهرة وكميتها وعددها وكل مايتعلق بها مع اثبات تحفظاته ان كان لها مقتضى ، ويرسل هذا السند مع سند الشحن متعدد الوسائل للمرسل اليه الذي يستلم البضاعة ، بموجب سند الشحن الذي أصدره الناقل الاخير وسند الشحن متعدد الوسائل ولا يسأل اي ناقل لاحق للناقل الاول الا عن الأضرار التي ثبت انها حصلت اثناء وجود البضاعة في عهده (عجز المادة ٢٠٨ / بحري أردني والمادة ٢٠٠ بحري كويتي) .

فاذا اتخذت مشكلة النقل متعدد الوسائل تلك الصورة في النقل التقليدي فانها تتخذ صورة أخرى في ظل نظام النقل بالحاويات ذلك ان الحاوية اما أن تعبأ كاملة لحساب شخص واحد Full Container Load FCL ولمرسل اليه واحد ، وفي هذه الحالة قد يعبئها الشاحن نفسه ويسلمها للناقل في مكان التعبئة فيصدر له هذا الناقل سند شحن متعدد الوسائل يعترف فيه باستلام الحاوية ويتعهد بنقلها من مكان القيام حتى مكان الوصول ، وغالبا ما يتولى هذا الناقل القيام بجميع عمليات النقل الداخلية لان حركات الملاحة الكبرى تنشئ مثل هذه الخدمات المساعدة عند بداية الرحلة وعند نهايتها حتى لا تقع تحت رحمة الشركات المحلية التي قد تلتهم الوفرة في الوقت الذي تحرزه تلك الشركات الملاحية بواسطة نظام النقل بالحاويات ، وهنا نجد ناقلا واحدا يتعامل معه الشاحن ، الا انه قد يحدث أحيانا ان يقوم بتعبئة الحاوية أمين محطة حاويات داخلية أو ما يسمى بالوكيل بالعمولة للنقل Freight Forwarder وهنا يتعامل الشاحن مع الناقل ومع الوكيل بالعمولة للنقل وتشابك مسؤولية كل منهما فيما يتعلق بالمشاكل التي تنجم عن عملية النقل .

وقد تعبأ الحاوية ببضاعة أكثر من شاحن وترسل الى اكثر من مرسل اليه

Less Than Container Load LCL بواسطة وكيل بالعمولة للنقل الذي يرسلها بدوره الى ناقل بحري يصدر بها سند شحن بحري الى الوكيل بالعمولة للنقل الذي يصدر بدوره سند شحن خاص لكل شاحن على حدة يمثل بضاعته فقط وفي هذه الحالة تتحدد حقوق الشاحن بسند الشحن الذي أصدره الوكيل بالعمولة للنقل ، وعلى ذلك فلا يمكن له الاستفادة مباشرة من سند الشحن البحري لانه لم يكن طرفا فيه اللهم الا اذا كان سند الشحن الصادر له من الوكيل بالعمولة للنقل قد حاز على قبول الناقل البحري مسبقا ، وفي هذه الحالة تتقرر علاقة مباشرة للمرسل اليه في مواجهة الناقل ، ولتجنب تقديم وثائق نقل منفصلة لكل مرحلة من مراحل النقل فان التسليم عند الوصول يتم بناء على تقديم احد سندات الشحن متعدد الوسائل مع ضرورة الاشارة الى ذلك في سند شحن الناقل الثاني أو الثالث أو اي عقود نقل أخرى ، وعلى ذلك فالشاحن يتعامل مع الناقل الاصلي الذي يتعاقد بدوره مع ناقلين فرعيين .

ان سندات الشحن متعدد الوسائل تعفي الناقل الاول من المسؤولية أو تتضمن شرطا يفيد بتوقف مسؤولية الناقل الاول عند تسليم البضاعة للناقل التالي ، فاذا ثارت مشاكل قانونية بين الناقل التالي والشاحن فمن الضروري التأكد مما اذا كان هذا الناقل طرفا في سند الشحن ام لا ؟ وهذا يعتمد على صياغة سند الشحن متعدد الوسائل ، فاذا كان تعاقد الشاحن محصورا بالناقل الاول وكان الناقل التالي مجرد مستخدم للناقل الاول فان هذا الناقل وحده هو الذي له مقاضاة الناقل التالي ، ويكون الناقل الاول هو المسئول الوحيد أمام الشاحن ، اما اذا كان الناقل الاول مجرد وكيل للناقل التالي فان علاقة عقدية تنشأ بين الناقل التالي والشاحن ، ولكن الشائع في العمل هي الصورة الاولى .

والى جانب هذا التشابك في مسئوليات الناقلين فان سندات الشحن متعدد الوسائل تنص على حق الناقلين المتعديين في ان يكون لهم رهن عام على البضاعة التي يعهد لهم بنقلها لاستيفاء اجرة النقل والتأمين وغيرهما من النفقات .

ان حقيقة النقل متعدد الوسائل في العصر الحديث هي نقل البضائع بنفس اداة النقل من مكان القيام الى مكان الوصول ويعامل النقل بمجموعه في العمل على انه عملية نقل واحدة ، رغم اختلاف وسائل النقل ، ويصبح التمييز بين مراحل النقل المختلفة ذا أهمية ثانوية .

يتضح مما سبق ان الشاحن في النقل متعدد الوسائل الحالي عليه ان يتعامل في حالة حدوث عوارية لبضاعته مع مجموعة من الناقلين ووكلاء النقل بالعمولة ووسطاء يساهمون في سلامة البضاعة الى مكان وصولها الاخير مما يترتب عليه تشابك المسؤوليات التي تقع على كل منهم في مواجهة الشاحن وفي مواجهة بعضهم بعضا كما يترتب عليه كثرة السندات المستخدمة مما ينجم عن ذلك كثرة الوثائق وتعدد المسؤوليات الامر الذي يحتم وجود شخص واحد يسمى أمين النقل متعدد الوسائل Multimodal Transport Operator M.T.O. يتحمل المسؤولية كاملة من بدء الرحلة حتى نهايتها ويبرم عقد النقل مع الشاحن ويصدر سند شحن متعدد الوسائل لهذا الشاحن ، وبذا يمكن التخلص من الجدل القانوني حول اي ناقل هو الذي يتحمل مسؤولية ما يصيب البضاعة من ضرر أو تلف ما بين المنبع والمصب .

٢ - اختلاف مسؤوليات الأطراف المتعددة المشتركة في نقل البضائع :

ان نقل البضائع من المنبع الى المصب في الحاويات او غيرها بواسطة نظام النقل متعدد الوسائل يغطيه وثيقة نقل واحدة تصدر في مستهل الرحلة عن ناقل واحد يتحمل المسؤولية عن كل مراحل النقل دون النظر الى أوساط النقل التي تنفذ خلالها تلك المراحل من الرحلة الكلية ، والمشكلة التي تثور في نطاق مسؤولية الناقل هي في صعوبة تقرير المرحلة التي حصل فيها الضرر وخاصة اذا تم النقل بواسطة الحاويات مما يحتم وجود شخص واحد يتحمل المسؤولية عن النقل من أوله الى آخره مع حقه في تحديد المسؤولية وهذا الامر من شأنه ان يسهل تسوية المسائل القانونية التي تثور بين ذوي الشأن .

يضاف الى ذلك اختلاف مستويات مسؤولية الناقلين المشتركين في عملية النقل متعدد الوسائل ، فبالنسبة للنقل البحري فان تحديد مسؤولية الناقل تحكمه اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٢٤ التي تسمح في المادة ٥/٤ والمادة ٩ لصاحب السفينة بتحديد مسؤوليته بمائة جنيه استرليني ذهب لكل طرد أو وحدة ، رفعت الى مائتي جنيه استرليني لكل طرد أو وحدة في عام ١٩٥٠ بالنسبة للدول التي وقعت اتفاقية اتحاد القانون البحري البريطاني التي يشار اليها أحيانا باتفاقية شرط الذهب .

Gold Clause Agreement ثم أصبح هذا التحديد أربعمائة جنيه استرليني عام ١٩٧٧ ، أما التحديد الوارد في بروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨ فهو حسب م ٥/٤ معدلة عشرة آلاف فرانك بوانكاريه ذهبا عن كل طرد أو وحدة أو ثلاثين فرنكا بوانكاريه ذهبا عن كل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة المفقودة او المتضررة أيها أعلى ، أما التحديد الوارد في قواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨ فهو وفق المادة ١/٦ - أ يقدر ب ٨٣٥ وحدة حسابية لكل طرد أو وحدة شحن أخرى أو ٥ ، ٢ وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الاجمالي من البضاعة المفقودة أو المتضررة أيها أعلى .

أما بالنسبة للنقل البري فتحدد مسؤولية الناقل وفقا للمادة ٣/٢٣ من اتفاقية العقد الخاص بالنقل الدولي للبضائع برا لسنة ١٩٥٦ في أوروبا CMR بمقدار ٢٥ فرنكا جيرمينال^(٥) للكيلوغرام الواحد من الوزن الاجمالي القصير^(٦) ، وفي حالة الضرر الناجم عن التأخير فان التعويض يحدد بأجرة النقل .

أما بالنسبة للنقل الدولي في أوروبا بواسطة السكة الحديد فان تحديد المسؤولية بالدلالة النقدية حسب الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكة الحديد CIM التي أبرمت في روما سنة ١٩٣٣ وعدلت أخيرا في عام ١٩٧١ هو ٥٠ فرنكا جيرمينال

(٥) يقصد بالفرنك الجيرمينال الفرنك الذهب الذي يزن ٣١/١٠ من الجرام و عياره ٩٠٠/١٠٠٠ ، أما الفرنك بوانكاريه فهو الفرنك الذهب الذي يزن ٦٥,٥ ملليغرام و عياره ٩٠٠/١٠٠٠ .

(٦) الطن القصير Short Ton يقصد به الطن الذي يزن ٢٠٠٠ رطل .

للكيلوغرام الواحد (م ٣١) وفي حالة الضرر الناجم عن التأخير فالتعويض لا يزيد عن ضعف أجرة النقل (م ٣٤) ، أما بالنسبة للنقل الجوي الخاضع للاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي الجوي التي أبرمت في وارسو سنة ١٩٢٩ والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥ والتي اكملتها اتفاقية جوادا لاجارا عام ١٩٦١ في المكسيك ، فتتحدد مسئولية الناقل عن الخسارة التي تلحق البضاعة المنقولة جوا بحد أقصى مقداره ٢٥٠ فرنكا بوانكاريه للكيلوغرام الواحد (م ٢٢) كما تحدد هذه المسئولية بموجب بروتوكول مونتريال بكندا سنة ١٩٧٥ الذي يقصد منه تعديل اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ وبروتوكول لاهاي لسنة ١٩٥٥ بحد أقصى مقداره ١٧ وحدة حق سحب خاص للكيلوغرام^(٧) . وهكذا يتضح مدى اختلاف تحديد المسئولية بالنسبة لمراحل النقل المختلفة ، مما يظهر الحاجة الملحة الى توحيد مسئولية الناقل عن البضاعة المنقولة وفق نظام النقل متعدد الوسائل ، مع ملاحظة ان تحديد المسئولية لا يسري اذا أثبت الشاحن في سند الشحن أو تذكرة النقل المحتويات ومفرداتها وأسعارها ، كما ان تحديد المسئولية يخضع للقانون الوطني في البلدان التي لم تنضم الى اتفاقيات النقل الدولية .

٣ - أساس المسئولية في مراحل النقل المختلفة التي تشكل النقل الدولي متعدد الوسائل :

وكما تختلف الاتفاقيات الدولية التي تحكم حركة نقل البضائع عبر الاوساط المختلفة في تحديد مسئولية الناقل فانها تختلف أيضا في أساس تلك المسئولية ، فهي الاهمال أو الخطأ في قواعد لاهاي التي تحكم مرحلة النقل البحري ويقع عبء الاثبات فيها على المدعي (م ١/٤ من قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤) وكذا الحال في قواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨ فهي تقوم على الخطأ المفترض أو الاهمال (م ١/٥ من القواعد والملحق الثاني من الاتفاقية) ويقع عبء الاثبات أساسا على الناقل الا في بعض الحالات .

(٧) تحسب قيمة العملة الوطنية بدلالة حقوق السحب الخاصة Special Drawing Right S.D.R. طبقا لاسلوب التقدير الذي يضعه صندوق النقد الدولي في عملياته وصفقاته في تاريخ الحكم .

أما أساس المسؤولية في اتفاقية CMR للنقل البري واتفاقية C.I.M للنقل بالسكة الحديد فهي أشد منها في الاتفاقيتين المذكورتين في انها مسئولية مفترضة وعبء الاثبات يقع على الناقل .

أما أساس المسؤولية في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ للنقل الجوي فهي المسئولية المفترضة كذلك ، فالناقل الجوي مسئول بشكل آلي عن كل خسارة أو تلف يصيب البضاعة أثناء الرحلة الجوية وله الحق في استخدام دفع معينة ويقع عبء الاثبات على الناقل .

٤ - اختلاف الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائل :

في الوقت اللازم لاقامة الدعوى بعد انتهاء التسليم فاتفاقية لاهاي لسنة ١٩٢٤ تحدد الوقت اللازم لاقامة الدعوى بسنة من الوقت الذي يتم فيه تسليم البضاعة أو من التاريخ الذي كان يجب ان تسلم فيه (م ٦/٣) ، واتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ تحدد الوقت اللازم لاقامة الدعوى أو البدء باجراءات التحكيم بسنتين تبدأ من اليوم الذي تسلم فيه البضاعة أو من اليوم الذي كان يجب ان تسلم فيه (م ١/٢٠) .

واتفاقية النقل الدولي للبضائع بالبر لسنة ١٩٥٦ CMR تحدد فترة رفع الدعاوي الناجمة عن النقل بموجبها بسنة واحدة ترتفع الى ثلاث سنوات في حالة سوء السلوك العمدى Wilful Misconduct وتحدد هذه الفترة من تاريخ التسليم في حالة التلف الجزئي والتأخير وفي حالة التلف الكلي بعد انتهاء الايام الثلاثين من المدة المتفق عليها ، فان لم يكن هناك اتفاق ، فمن انتهاء اليوم الستين من اليوم الذي يتولى فيه الناقل أمر البضاعة وفي جميع الحالات الاخرى بعد انتهاء ثلاثة أشهر من ابرام عقد النقل (م ١/٣٢ - أ ، ب) وكذا الحال في اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكة الحديد C.I.M لسنة ١٩٧١ التي تحدد مدة اقامة الدعوى بسنة ،

وثلاثة سنوات في حالة سوء السلوك العمدي (م ٤٧) تبدأ من تاريخ تسليم البضاعة أما في حالة الخسارة أو التلف الجزئي فإن الوقت يبدأ بعد اليوم الثلاثين من بدء النقل .

أما اتفاقية وارسو للنقل الجوي لسنة ١٩٢٩ فتحدد الوقت الذي يجب ان تقام فيه الدعوى ضد الناقل الجوي بسنتين محسوبة من تاريخ الوصول الى المكان المقصود أو من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه المركبة الجوية أو من التاريخ الذي وقفت فيه المركبة الجوية (م ١/٢٩) ولم يطرأ عليها تعديل في الاتفاقيات اللاحقة .

٥ - سند الشحن متعدد الوسائل ومدى تمثيله للبضاعة :

من المشاكل التي تظهر في النقل متعدد الوسائل ، كما تجري ممارسته حالياً ، تعدد وثائق النقل التي تغطي الانواع المختلفة من النقل متعدد الوسائل ، فيصدر سند شحن متعدد الوسائل لتغطية حركة النقل المستمر بالجو Through B/L Covering On Carriage By Air في حالة نقل البضائع من ميناء التفريغ الى مكان الوصول النهائي بواسطة الجو ، كما تصدر تذكرة الشحن بالسكة الحديد Rail Consignment Note للشحنات المباشرة التي تنقل في جميع مراحل النقل بالسكة الحديد او في جزء منها وكذلك تصدر تذكرة برية Road Consignment Note لنقل الشحنات المباشرة بواسطة المركبات البرية .

فهل تعتبر سندات الشحن وتذاكر النقل السابقة ممثلة للحيازة الحكيمة للبضاعة خلال مراحل النقل المختلفة ؟ أي هل يعتبر كل منها سند ملكية Document Of Title تمثل حيازته الحيازة الحكيمة للبضائع ؟ وتجري عليها لذلك عمليات البيع والشراء أثناء رحلتها الى مكان الوصول ، وتقبل المصارف ان تقدم الاموال لاطراف الصفقات التجارية في مقابل تلك السندات على أساس انها تمثل ضمانا في مقابل ما قدمت ؟

الواقع انه لا يوجد سبب يمنع سند الشحن المباشر في الحالات السابقة من أن يكون ايصال استلام للبضائع واثبات لعقد النقل ، لكن المشكلة القانونية تكمن في انه لا يشكل سند ملكية ، فلا يمكن ان ينقل الحيازة الحكمية Constructive Possession والحقوق التعاقدية والالتزامات .

فالنقل البحري في حالة النقل بالحاويات يصدر سند شحن بحري الى الشاحن اذا كان يمتلك جميع بضائع الحاوية في نقطة التعبئة الداخلية أو ان الناقل البري الاول يمكن ان يصدر السند بصفته وكيلا عن الناقل البحري ، ومع ذلك فان مثل هذا السند لا يعتبر سند شحن مشحون فهو سند برسم الشحن لا يفي بمتطلبات البيوع الدولية سيف وفوب كما لا يفي بشروط الاعتمادات المستندية التي يمكن ان تقبلها المصارف بموجب الاعتماد المستندي العادي ، فهو نوع من السندات التي لا يعرف في أي مرحلة يمكن ان يكون رمزا للبضاعة بحيث تنتقل الحيازة الحكمية بانتقاله وتزداد الصعوبة عند استعمال حاوية في نقل بضائع لاكثر من شاحن .

يتضح مما سبق ضرورة وجود شخص واحد يتولى اصدار وثيقة نقل واحدة تغطي مراحل النقل متعدد الوسائل وتحمل المسؤولية الناجمة عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة اثناء حركتها مع تنظيم تلك الوثيقة تنظيما قانونيا يمنحها الوظائف القانونية التقليدية لسند الشحن كاملة بحيث يمكن ان تنقل البضاعة اثناء حركتها ما بين مكان القيام ومكان الوصول .

لكل ذلك كان لابد من ايجاد حل جذري على المستوى الدولي لكل تلك المشاكل التي تعترض سبيل النقل متعدد الوسائل حتى تصبح الوثيقة الصادرة عن أمين النقل متعدد الوسائل تحمل من الصفات والمزايا ما يحمله سند الشحن التقليدي وبالفعل اهتمت الأوساط الدولية المعنية بشؤون النقل في البحث عن الحل ، الامر الذي يدعونا الى الكلام بشكل موجز عن جهود تلك الاوساط والنتائج التي توصلت اليها .

ثانيا : الجهود الدولية في البحث عن الحل

ان المشاكل المشار اليها سابقا تحتاج الى حل قانوني بالقدر الذي تحتاج فيه الى حل عملي ، وحيث ان وثيقة النقل التي تغطي النقل متعدد الوسائل تتعلق بمتطلبات التجارة الدولية فان المطلوب هو حل دولي لا حلا اقليميا ، والجواب الواضح لذلك هو اتفاقية دولية تضع جميع البيانات الخاصة بسند الشحن متعدد الوسائل وهذا هو مجرى العمل الذي يشغل بال كثير من الهيئات الدولية المعنية بايجاد الحلول لمشاكل التجارة الدولية مثل غرفة التجارة الدولية Inter. Chamber Of Commerce I.C.C. واللجنة البحرية الدولية Comite Maritime Internationale C.M.I. والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص Institute Internationale Pour L Unification du Droit Prive (UNIDROIT) وغيرها .

ونستعرض فيما يلي أهم المحاولات الدولية لايجاد حل عملي وقانوني لمشكلة النقل متعدد الوسائل وذلك بتتبع الجهود الدولية السابقة على اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ ، ذلك ان هذه الجهود ترجع الى تاريخ يسبق تاريخ ظهور الحاويات التي تستوعب معظم النقل متعدد الوسائل بحيث ان مشاكلها مشتركة مما يتطلب أن تكون حلولها موحدة كذلك ، وتلك الجهود التي بذلت في هذا المضمار كانت بسبب الحاجة الى وثيقة متعددة الجوانب Multilateral Document تتعلق بمشكلة المسؤولية عن الخسارة أو الضرر الذي يصيب البضاعة اثناء النقل متعدد الوسائل ، ذلك لان نمو هذا النوع من النقل قد أبرز الحاجة العملية لخلق انسجام بين قواعد المسؤولية في قانون النقل .

ويمكننا ايجاز أهم تلك الجهود الدولية بما يلي :

١ - جهود المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص في روما UNIDROIT الرائدة التي تمثلت بوضع مشروع اتفاقية خاصة بالنقل الدولي للبضائع في اكتوبر ١٩٦١ يتبنى انشاء وثيقة واحدة تعرف بوثيقة النقل المشترك وتغطي جميع أشكال

النقل ، كما يتبنى فكرة الناقل الرئيسي الذي يتحمل مسؤولية النقل المشترك من بدايته حتى نهايته .

٢ - جهود اللجنة البحرية الدولية التي أسفرت عن مشروع اتفاقية جنوة الخاصة بالنقل المشترك عام ١٩٦٥ والتي أنشأت أيضا أمين النقل المشترك الذي قد يكون شخصا طبيعيا او معنويا يبرم عقد نقل مشترك أو متعدد الوسائل مع الشاحن ويتحمل المسؤولية عن كامل مراحل النقل ويصدر سند شحن مشترك أو متعدد الوسائل لتغطية تلك المراحل .

٣ - جهود اللجنة البحرية الدولية التي أسفرت عن مجموعة من القواعد تحكم النقل المشترك أو متعدد الوسائل بالحاويات والتي نالت موافقة جميع أعضاء اللجنة في اجتماع طوكيو سنة ١٩٦٩ الا انها مع ذلك لم تعرض على مؤتمر دبلوماسي دولي لاقرارها ، فبقيت تحمل في العمل اسم قواعد طوكيو لسنة ١٩٦٩ وتتميز بأنها تعالج حالة عدم معرفة مكان حدوث الضرر في الحاويات والمسئولية الناجمة عن رص الحاويات على السطح ، بالإضافة الى ما جاءت به مشاريع الاتفاقيات السابقة .

٤ - الجهود المشتركة للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص واللجنة البحرية الدولية التي أسفرت عن مشروع اتفاقية روما لسنة ١٩٧٠ وهي محاولة لترشيد ودمج جهود الهيئتين الدوليتين في اتفاقية واحدة .

٥ - الجهود المشتركة للجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للامم المتحدة والمنظمة الاستشارية البحرية للحكومات (امكو) التابعة أيضا للامم المتحدة وذلك لتنقيح مشروع اتفاقية روما مما أسفر عن ايجاد مشروع اتفاقية النقل متعدد الوسائل الذي لم يعرض على المؤتمر الدولي للنقل بالحاويات الذي عقد في جنيف عام ١٩٧٢ لانه لم يكن آنذاك قد حاز القبول على المستوى الدولي لاعتبارات سياسية تتمثل في خوف الدول النامية من التهديد الرأسمالي التي

اعتقدت ان نظام الحاويات قد جلبه لها ، مما دفع المؤتمر الى التوصية باستمرار البحث في هذا المشروع مع اشراك الدول النامية فيه ، وذلك حتى يتسنى النظر فيه بشكل نهائي في عام ١٩٧٤ ، ومع ذلك استمرت اللجان في عملها حتى انجزته في مارس ١٩٧٩ وعرض على مؤتمر دبلوماسي دولي عقد لهذا الغرض في جنيف في الفترة الواقعة ما بين الثامن والرابع والعشرين من مايو سنة ١٩٨٠ حيث نال - بعد تعديل - موافقة اعضاء المؤتمر ليحمل اسم : اتفاقية الامم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل للبضائع لسنة ١٩٨٠^(٨) .
U.N Convention On International Multimodal Transport Of Goods ,
1980 .

وعليه فاننا ننتقل الان الى بحث أهم ما جاءت به هذه الاتفاقية من حلول قانونية لمشاكل النقل متعدد الوسائل .

ثالثا : اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠

سبق أن أوضحنا كيف امكن اخراج هذه الاتفاقية الى حيز الوجود رغم تباين وجهات نظر الدول المختلفة باختلاف مصالحها ، وهنما هنا ان نشير الى أهم ملاحظاتها التي تعالج المعطيات الحديثة في مجال صناعة النقل وخاصة نظام النقل بالحاويات ، وذلك ببيان مجموعة من الافكار الرئيسية التي جاءت بها لتذليل العقبات أمام النقل متعدد الوسائل بالحاويات وغيرها على النحو التالي :

أولا : مجال تطبيق قواعد الاتفاقية والطابع الالزامي لذلك

ان الوضع الحالي في عالم النقل هو ان مرحلة أو أكثر من مراحل النقل متعدد الوسائل يمكن ان تحكمها نصوص الزامية لبعض القواعد التشريعية ولكن لا يوجد

(٨) انظر وثيقة مؤتمر الامم المتحدة حول النقل متعدد الوسائل TD/MT/Conf./I ووثيقة الاونكتاد رقم TD/B/AC.15/56 .

في الغالب قواعد الزامية تحكم جميع مراحل النقل متعدد الوسائل ، يضاف الى ذلك ان القواعد التشريعية الخاصة بكل مرحلة من مراحل النقل متعدد الوسائل هي قواعد مبعثرة هنا وهناك وتختلف اختلافا واسعا من بلد الى آخر والاسباب لذلك واضحة ومع ذلك يمكن بيان أهم ثلاثة منها على النحو التالي :

١ - اذا أخذنا مرحلة منفصلة من مراحل النقل متعدد الوسائل فان من الواضح ان هذه المرحلة قد لا تتعدى الحدود الدولية ، فان لم تتعدها فعلا فانه لا يحتمل ان تحكمها اي اتفاقية دولية ويبقى الاحتمال الاكبر في انها تخضع الى اي قانون وطني .

خذ على سبيل المثال حالة النقل المباشر^(٩) Through Transport كحالة نمطية والذي يتكون في هذه المرحلة من مرحلة نقل بري يتبعها مرحلة نقل بحري وينتهي بمرحلة نقل بري في بلد الوصول فاذا فرضنا ان مرحلتي النقل البري لا تتخطيان حدودا دولية واذا كانت احدهما لا تتعامل مع النقل المدحرج Roll — On/ Roll — Off Traffic فان وجهات النظر التي تقول بعدم تطبيق اتفاقية جنيف للنقل البري لسنة ١٩٥٦ CMR هي المفضلة ، ويبقى احتمال وجود قانون وطني يعالج مسؤولية مقاول النقل البري .

٢ - وفي حالة وجود اتفاقية دولية تنطبق على مرحلة النقل فان حدود انطباقها غالبا ما تكون مثيرة للمشاكل وغير مؤكدة ، وهذا الوضع ينطبق مثلا على اتفاقية النقل البري CMR كما ذكرنا سابقا ، كما ينطبق على الوضع في ظل اتفاقيتي لاهاي لسنة ١٩٢٤ ولاهاي - فيزي لسنة ١٩٦٨ للنقل البحري .
فمثلا هل تنطبق احدهما في الحالة التي يعطي الشاحن خيار طلب سند شحن ولكنه يطلب عملا تذكرة نقل برية غير قابلة للتداول ؟
وهل تنطبق احدهما حيث يكون الناقل المتعاقد ليس بصاحب السفينة أو بمستأجرها ؟

(٩) تستعمل عبارة النقل المباشر كمترادف لعبارة النقل متعدد الوسائل .

يضاف الى ذلك حالة ما اذا دخلت قواعد هامبورغ التي تحكم نقل البضائع بحرا لسنة ١٩٧٨ حيز التنفيذ ، فهل تطبق هذه القواعد على مرحلة النقل البحرية من مراحل النقل متعدد الوسائل ؟

ان الجواب على ذلك في الحالة الاخيرة يكون بالاجاب في نظرنا ، ذلك ان تعريف عقد النقل البحري الوارد في هذه الاتفاقية (م١/٦ من مواد الاتفاقية) يفيد بأنه العقد الذي يتعهد الناقل بموجبه ، مقابل أجر ، نقل البضائع بحرا من ميناء الى آخر ، وهذا معناه ان النقل بين محطتين داخليتين Inland Terminals قد لا يخضع لقواعد هذه الاتفاقية بما في ذلك مرحلة النقل البحري التي تخللت هذا النقل بين المحطتين الداخليتين ، ولكن الاتفاقية تداركت ذلك فأكملت قولها في المادة ٦/١ (وعلى أي حال ، فان العقد الذي يتضمن نقلًا بحريًا ونقلًا بطريقة أخرى ، يعتبر عقد نقل بحري لاغراض هذه الاتفاقية بالقدر الذي يتعلق بالنقل البحري) In So far As It Relates To The Carriage By Sea.. وقد كان الهدف الاساسي هو احتواء المرحلة البحرية من النقل متعدد الوسائل بالاضافة الى منع الناقلين من التهرب من تطبيق أحكام الاتفاقية عن طريق استلام أو تسليم البضائع في محطات داخلية .

وعلى ذلك وعلى ضوء كلمات المادة ٦/١ من مواد اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ ، فان مرحلة النقل البحري من مراحل النقل متعدد الوسائل تخضع لهذه الاتفاقية بالقدر الذي يتعلق فيه النقل بالنقل البحري .

٣ - وحيث تكون هناك اتفاقية دولية تنطبق على مرحلة معينة من مراحل النقل فان من الواضح ان تلك الاتفاقية تنطبق او تفسر بشكل مختلف في مختلف البلدان .

فاذا نظرنا الى النظام المعمول به حاليا ، نجد انه في الوقت الذي يشكل فيه تطبيق القواعد التشريعية كثيرا من الممارسات غير القانونية فان من الممكن

جدا للناقل متعدد الوسائل ان يخفف من العيوب التي سبق ذكرها ويحصل على تأكيدات تتعلق بكيفية التعامل مع المطالبات الناجمة عن تنفيذ عقد النقل . وبالطبع فلا يمكن تضيق التطبيق الالزامي للقواعد التشريعية ولكن على العكس من ذلك - باستخدام شروط خاصة - يمكن توسيع نطاق تطبيق تلك القواعد اكثر من مجاها العادي بالاسلوب التعاقدي ، فمثلا تواترت العادات منذ مدة طويلة على استخدام سندات الشحن وتذاكر النقل العادية وسندات الشحن المشتركة التي تحتوي على قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ أو لاهاي - فيزي لسنة ١٩٦٨ لتحكم المرحلة البحرية من النقل سواء أكان تطبيقها مقررا بالتشريع ام لا ؟^(١٠) .

يتضح من ذلك ان الناقل قد يتبنى مجموعة من القواعد المتفق عليها دوليا على أنها شروطه النمطية التي يمارس عمله بموجبها ، وبهذه الطريقة فانه يتمكن بدافع ذاتي منه او تحت ضغط زبائنه التجاريين أو رجال التأمين ، من التغلب أو على الاقل تخفيف المشاكل التي ترجع الى تطبيق القواعد التشريعية وبالتالي يقدم غمطا ثابتا من المخاطر والخسائر والاضرار التي تصيب البضائع أثناء النقل .

وبعد ذلك نأتي لمناقشة الوضع في ظل الاتفاقية الجديدة ، وقبل ذلك نأتي على

ذكر نقطتين :

الاولى - يجب ان يؤخذ بالاعتبار تطبيق الاتفاقية الجديدة على النقل الكلي بالاضافة الى القواعد التشريعية التي تطبق على كل مرحلة من مراحل النقل متعدد الوسائل .

الثانية - ان المبادئ التي تحكم المسؤولية هي في معظم الاحيان مبادئ تشريعية

(١٠) انظر محاضرة البروفسور : انتوني داياموند من مجلس الملكة - بعنوان : الجوانب القانونية للاتفاقية - اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ أُلقيت في ندوة كلية الحقوق / جامعة ساوثمبتون حول اتفاقية الامم المتحدة لسنة ١٩٨٠ الخاصة بالنقل متعدد الوسائل التي أقيمت في ١٢ ديسمبر سنة ١٩٨٠ .

وانه لا يبقى الا دور ضئيل للعقد الخاص يلعبه في هذا المجال .
والآن نبدأ بالقواعد التي تحكم تطبيق الاتفاقية الجديدة وهي القواعد التي
تشتمل عليها المواد من ١ - ٣ ويمكن تلخيص الشروط الرئيسية لتطبيق الاتفاقية
على النحو التالي :

١ - يجب ان يكون هناك نقل للبضائع بواسطة وسيلتي نقل مختلفتين (م ١/١ من مواد الاتفاقية) .

ومع بساطة النص السابق الا انه لم تجر أية محاولة لتعريف ما يشكل (مرحلة النقل Mode Of Transport فمثلا هل تعتبر خدمة اللاش Light Aboard Ship (LASH) مرحلة نقل واحدة أو أكثر ؟ أو لنأخذ مثلاً آخر ، اذا بقيت البضائع محملة على لوري خلال عملية النقل كلها واذا حمل هذا اللوري عبر نهر من الانهار خلال الرحلة أو بالبحر بواسطة عبّارة أو سفينة فهل يمكن القول بوجود مرحلة أو أكثر من مراحل النقل ؟

يضاف الى ذلك انه يجب النظر الى ما ذهبت اليه ارادة طرفي العقد وقت التعاقد وهل انصرفت تلك الارادة الى مرحلة واحدة من النقل أو أكثر أو هل انصرفت تلك الارادة الى كيفية تنفيذ العقد ؟

افرض ان الناقل اتجهت ارادته أصلا الى اكمال الرحلة جميعها بواسطة اللوري ولكنه ورغبة منه في تقصير الوقت او للتغلب على بعض الصعاب ، قرر وضع اللوري على ظهر احدى العبّارات أو السفن في جزء من الرحلة ، فهل يتحول النقل أحادي الوسيلة Unimodal الى نقل متعدد الوسائل Multimodal وبالعكس هل يمكن تحويل النقل متعدد الوسائل الى نقل أحادي الوسيلة على أساس اسلوب تنفيذ العقد ؟

ان مثل هذه التساؤلات قد تمت مناقشتها في مناسبات متعددة ولكن أي مناقشة منها لم تسفر عن جواب واضح لها^(١١) .

(١١) انظر محاضرة البروفيسور انتوني دايموند المشار اليها سابقا .

٢ - وعند تقرير وجود مرحلتين أو أكثر من مراحل النقل يجب استبعاد عمليات استلام وتسليم البضائع التي تتم تنفيذًا لعقد المرحلة الواحدة من مراحل النقل (م ١/١ - الجملة الثانية منها) .

ولنعد ثانية الى الحالة المذكورة سابقا والتي تتعلق بالنقل المباشر الذي يتألف من مرحلة نقل بري يتبعها مرحلة نقل بحري يتبعها مرحلة نقل بري في بلد الوصول ، فكيف نقرر في مثل هذه الحالة أننا بصدد نقل متعدد الوسائل ؟ اي نقل بوسيلتي نقل مختلفتين - بحروبر - أو كبديل لذلك هل نعول في تقرير صفة النقل على مجرد الاستلام والتسليم اللذين يتمان تنفيذًا لعقد النقل أحادي الوسيلة ؟ مرحلة النقل بالبحر مثلا ؟ وفي هذا المجال تثار تساؤلات كثيرة :

فهل يؤخذ طول مسافة النقل البري في الاعتبار ؟ بالمقارنة مع طول الطريق البحري ؟ وهل ينظر الى الوصف الوارد في وثيقة النقل ؟ او هل يتم التعويل على نقل البضائع رأساً من ميناء التفريغ الى مخازن المرسل اليه أو يتم التعويل على نقلها الى محطة داخلية ؟

يتضح من كل ذلك وعلى ضوء الصفة الالزامية لقواعد الاتفاقية ان تعريف مرحلة النقل غير دقيق ويحتاج الى مزيد من التوضيح والتحديد .

٣ - ان أمين النقل متعدد الوسائل يجب ان يتعهد بتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائل بنفسه أو بواسطة غيره (م ٣/١ من الاتفاقية) فيجب ان يعمل كأصيل وليس كوكيل عن المرسل او الناقلين الاخرين الذين يتوسطون عملية النقل الكلية ، كما انه يتحمل مسؤولية تنفيذ العقد (م ٢/١ من الاتفاقية) .

ان هذين النصين يوضحان بجلاء الفرق بين الوكيل بالعمولة للنقل التقليدي Forwarding Agent الذي ينحصر واجبه بعمل الترتيبات المعقولة للنقل كوكيل عن الشاحن مع أمين النقل متعدد الوسائل الذي يتعاقد كناقل على تنفيذ عملية النقل متعدد الوسائل كلها ، سواء أكان هو نفسه يملك إحدى وسائل

النقل أو يملك الرقابة عليها .

ان الاتفاقية لا تنطبق في الحالة الاولى وتنطبق في الحالة الثانية .

ولكن ما الوضع اذا تصرف الوكيل بالعمولة للنقل أو الناقل بحيث قامت اسباب معقولة لدى الطرف الثاني للاعتقاد بأن هذا الشخص يتحمل المسؤولية كاملة عن جميع مراحل النقل ، ولكن هذا الشخص ادعى في الوقت نفسه ، بموجب طباعة ناعمة على ظهر وثيقة النقل ، بأنه يعمل مجرد وكيل في تنظيم عملية النقل وانه لذلك غير مسئول عن البضاعة بمجرد خروجها من عهده .

ان من السهل مواجهة هذا الوضع حيث يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتنفيذ العمليات الثانوية المتعلقة بالنقل بنفسه ويضع سعر نقل شامل لهذه العمليات مع النقل متعدد الوسائل ، أو حيث يقوم الناقل باصدار سند شحن مباشر لتغطية جزء من النقل تم بواسطة سفينته وتغطية المرحلة البرية من النقل المباشر التي أوصلت البضاعة الى مكانها النهائي ، وهنا أيضا نجد ان الناقل يضع شروطا على شكل طباعة ناعمة خلف سند الشحن يعفي نفسه من المسؤولية عن مرحلة النقل المباشر البرية ويتمسك بادعائه بأنه يعمل وكيلًا عن الشاحن .

ففي مثل هذين الوضعين اذا تم التركيز على مفاعيل (م ٢/١) فان ذلك يناقض المبدأ الذي وضعته المادة ٣ بأن تطبيق احكام الاتفاقية اجباري لا اختياري .

واعتقد انه على ضوء بعض الامثلة سابقا فان المحاكم ستعطي مفاعيل واسعة للمادة ٣ والمادة ٢٨ من الاتفاقية بحيث تبطل الشروط التي يضعها الوكيل بالعمولة للنقل أو الناقل على أنها يتعاقدان كوكلاء وبالتالي لا يتحملان أية مسؤولية عن الخسارة أو الضرر اللذين قد يصيبان البضاعة .

كما اعتقد ان الاتفاقية ستعتمد على المحاكم للوصول الى نوع من الوضوح الذي كان يمكن الحصول عليه بسهولة لو استعملت في الاتفاقية لغة أكثر وضوحا وكانت خطوطها العريضة أكثر تفصيلا .

٤ - ان من الضروري ان يكون النقل بين دولتين مختلفتين وانه اما ان يكون مكان

استلام الناقل التعاقدي أو مكان الوصول التعاقدي يقع في دولة متعاقدة (م/٢، أ، ب من اتفاقية النقل متعدد الوسائل) .

ولقد كان هذا النص موضع نقد بعض الدول المشتركة في المؤتمر الدبلوماسي^(١٢) الذي أقر الاتفاقية ، اذ عابت عليه تلك الوفود انه يوسع في مجال تطبيق الاتفاقية وكان من الافضل ان يمحصر مجال تطبيقها بين الدول المتعاقدة .

ومع ذلك فان الامر لا ينتهي عند هذا الحد ، لان المرء لابد ان يأخذ في اعتباره بأن احد اجزاء النقل تحكمه احدى اتفاقيات النقل المنفردة ، وفي هذه الحالة يتنازع حكم العلاقة القانونية بين صاحب البضاعة وأمين النقل متعدد الوسائل أكثر من اتفاقية .

ان اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ تعالج مثل هذه الحالات بطريقتين رئيسيتين :

الاولى - بموجب المادة ٤/٣٠ من مواد هذه الاتفاقية التي تحدد العلاقة بين الاتفاقية واتفاقيتي جنيف للنقل البري في أوروبا لسنة ١٩٥٦ CMR وبيرن للنقل بالسكة الحديد لسنة ١٩٧٠ CIM .

والثانية - بموجب المادة ٨٣ من مواد الاتفاقية التي تضع حلا شاملا لمشاكل تنازع الاتفاقيات^(١٣) .

(١٢) انظر تعقيب مندوبي الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وفرنسا والارجنتين على الاتفاقية ، وذلك في تقرير مؤتمر الامم المتحدة عن اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائل في جلسته الختامية وثيقة رقم

TD/MT/Conf./16/Add.I P.P.6 — 9

(١٣) تنص م ٤/٣٠ من اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ على ما يلي :

ان نقل البضائع ، مثل نقل البضائع بموجب اتفاقية جنيف المبرمة في ٢٩ مايو من عام ١٩٥٦ حول عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية في المادة الثانية منها أو اتفاقية بيرن المبرمة في ٧ فبراير سنة ١٩٧٠ التي تتعلق بنقل البضائع بالسكة الحديد في المادة الثانية منها ، لا يعتبر في الدول الاعضاء في الاتفاقيات التي تحكم مثل هذا النقل ، نقلًا متعدد الوسائل بالمعنى الوارد في المادة ١/١ من هذه الاتفاقية بالقدر الذي تلتزم فيه مثل هذه الدول بتطبيق نصوص تلك الاتفاقيات على مثل هذا النقل للبضائع . وتنص م ٨٣ تحت عنوان - الحقوق والالتزامات في ظل الاتفاقيات القائمة : =

ان كل ما سبق يتعلق بنطاق تطبيق قواعد الاتفاقية ، فاذا انتقلنا الى الصفة
الالزامية لتلك القواعد نجد ان نصوص هذه القواعد تتصف بالطابع الالزامي
بحيث اذا أبرم عقد النقل على أنه عقد نقل دولي متعدد الوسائل يخضع لاحكام
الاتفاقية فانه يكون لهذه الاحكام الطابع الالزامي (م ١/٣ من مواد الاتفاقية)
بعكس مشروع اتفاقية النقل المشترك T.C.M.^(١٤) الذي ظهر في مؤتمر جنيف الدولي
للتنقل بالحوايات سنة ١٩٧٢ حيث أعطى لطرفي عقد النقل حرية اختيار شروط
الاتفاقية لتحكم العلاقة بينهما . ويخفف من الطابع الالزامي للاتفاقية انها اعطت
المرسل حق الاختيار بين النقل متعدد الوسائل والنقل المجزء (م ٢/٣ من مواد
الاتفاقية) وعلى ذلك فان الشروط التي تحكم عقد النقل تختلف حسب مقتضى
الحال ، والمرسل بلا شك يختار نوع النقل بناء على اعتبارات كثيرة تخدم مصالحه
أولا وأخيرا .

كما ان الامر متروك للناقل ليقدر مدى استعدادة لتقديم خدمة نقل مجزأ أو
نقل متعدد الوسائل الا اذا نصت القوانين الوطنية على غير ذلك .

فاذا كان الحال كذلك فانه قد يفهم ان تطبيق اتفاقية النقل متعدد الوسائل
هو أمر اختياري لكلا الطرفين ولكن الواقع هو ان هذا الاختيار يمارسه الطرفان
عندما يدخلان في العلاقة التعاقدية ، فبمجرد الدخول في علاقة عقدية تشتمل على
نقل متعدد الوسائل ، كما عرفته الاتفاقية ، فانه يتم ممارسة الاختيار فعلا وتكون
أحكام الاتفاقية واجبة التطبيق بالمعنى الوارد في المادة ٢٨ وكما أوضحته اللغة التي
صيغت بها المادة ١/٣ من مواد الاتفاقية .

= اذا اتخذت الاجراءات القضائية أو التحكيمية بموجب المادتين ٢٦ أو ٢٧ في دولة عضو في الاتفاقية
في قضية تتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائل خاضع لهذه الاتفاقية وينفذ بين دولتين احدهما دولة
عضو في الاتفاقية ، واذا كانت الدولتان وقت نفاذ هذه الاتفاقية عضوا ملتزما باتفاقية دولية أخرى ،
فان المحكمة أو هيئة التحكيم ، تعطي مفاعيل لنصوص هذه الاتفاقية بموجب الالتزامات الناشئة
عنها .

(١٤) T.C.M. هي اختصار لاسم الاتفاقية Transport Combiné de Marchandise .

وتأكيدا للطابع الالزامي لاحكام الاتفاقية فقد ذهبت المادة ٢٨ / ١ منها الى حد ابطال كل شرط في عقد النقل متعدد الوسائل يهدف الى التخلص مباشرة أو غير مباشرة من تطبيق نصوص هذه الاتفاقية .

ثانيا : وثيقة النقل متعدد الوسائل

ان النقل متعدد الوسائل يشتمل على انظمة مستندية حديثة ، فالممارسة الحالية تعني ان عقد النقل متعدد الوسائل يثبت بوثيقة واحدة فقط اي بسند شحن حاويات أو وثيقة مماثلة ، ان النصوص المتعلقة بالمستندات في اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ ، تنحصر في المواد من (٥ - ١٣) وهي تسير في نفس الخط مع القانون الحالي والممارسات الجارية .

وهكذا فان الاتفاقية تشتمل على استعمال وثائق النقل متعدد الوسائل القابلة للتداول وغير القابلة للتداول ويثور في مجال هذه المواد مسألة كبرى أساسها الفرق في وجهات النظر الخاصة بالممارسات المستندية القائمة فيما بين الدول النامية والاشتراكية من ناحية والدول الغربية من ناحية أخرى . وهذه المسألة ترجع الى المادة الخامسة في فقرتها الاولى والرابعة التي تشير الى الحاجة الى التبسيط المستندي والى الاستعمال الحالي والمستقبلي لاجهزة تغذية المعلومات والبيانات - الحاسبات الآلية Computers - التي تخدم ذلك الغرض فالدول الغربية عارضت الاقتراحات الرامية الى اصدار وثيقة نقل متعدد الوسائل في جميع الحالات وأصرت على اصدار الوثيقة بناء على طلب الشاحن (وهو الوضع القائم في ظل قواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨) وان اتفاقية النقل متعدد الوسائل يجب ان تشتمل على نصوص شبيهة بنصوص بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٧٥ التابع لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ التي تعالج مشاكل النقل الجوي والتي تسمح بحفظ البيانات التي يحتوي عليها سند الشحن عادة بواسطة وسائل ميكانيكية او اي وسائل تسجيل أخرى .

وقد انتصرت وجهة النظر تلك بالفعل وظهر ذلك جليا في المادة الخامسة من

اتفاقية النقل متعدد الوسائل ، فأصبح أمين النقل متعدد الوسائل مجبرا على اصدار وثيقة نقل متعدد الوسائل بشكل قابل أو غير قابل للتداول حسب اختيار الشاحن (م ١/٥ من مواد الاتفاقية) .

ان هذا الالتزام في اصدار وثيقة النقل متعدد الوسائل مستمد من النص الانجليزي He Shall Issue وان هذا الالتزام في اصدار وثيقة النقل متعدد الوسائل لا يتأتى الا بناء على رغبة الشاحن أو المرسل ، وهو نفس الوضع القائم في ظل قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ .

ان أمين النقل متعدد الوسائل أو أي شخص يحمل تفويضا منه ملزم كذلك بتوقيع وثيقة النقل متعدد الوسائل (م ٢/٥ من مواد الاتفاقية) وهذا التوقيع يتخذ أشكالا متعددة ، فقد يكون بخط اليد أو مطبوعا بصورة مطابقة للاصل أو بالتثقيب أو بالرموز ، أو يعمل بأي وسيلة ميكانيكية أو اليكترونية شرط ألا يكون ذلك مخالفا لقانون البلد الذي تصدر فيه هذه الوثيقة (م ٣/٥ من مواد الاتفاقية) ، وهذا التطور في استعمال التوقيع جاء لمواكبة التقدم التقني في صناعة النقل الحديثة وخاصة النقل بالحاويات ، وعزز ذلك ان الاتفاقية قد أجازت اصدار وثيقة نقل متعدد الوسائل تحتوي على كافة البيانات المتعلقة بالبضاعة باستعمال الوسائل الميكانيكية وغيرها اذا كانت الوثيقة غير قابلة للتداول بناء على طلب الشاحن ، ففي هذه الحالة يصدر أمين النقل متعدد الوسائل وثيقة للمرسل يسهل قراءتها وتحتوي على جميع البيانات المسجلة في الوثيقة ، ومثل هذه الوثيقة تعتبر فيما يتعلق بشروط الاتفاقية وثيقة نقل متعدد الوسائل (م ٤/٥ من مواد الاتفاقية) .

ويلاحظ أنه بخصوص تغذية البيانات فان وضع اتفاقية النقل متعدد الوسائل لا يختلف عن وضع اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ وبروتوكول مونتيريال لسنة ١٩٧٥ والاضافة الوحيدة التي جاءت بها اتفاقية النقل متعدد الوسائل هي ان ايصال الشحن او ايصال الحاسب الآلي الذي يبين المعلومات المسجلة يعطي للشاحن ليسد حاجته في اثبات عقد النقل متعدد الوسائل .

وعلى ذلك فقد أصبحت ايصالات بيانات الشحن الالكترونية Data Freight Receipts تجد سند قانونيا لها ، على انها ايصال بالبضاعة التي يستلمها أمين النقل متعدد الوسائل وأنها تثبت أيضا عقد النقل متعدد الوسائل فيما بين المرسل وأمين النقل متعدد الوسائل ، ولا يقف دونها ودون تمثيلها البضاعة إلا عدم قابليتها للتداول .

وتمتاز وثيقة النقل متعدد الوسائل عن غيرها من الوثائق المماثلة بانها أعطيت السند القانوني لتداولها ويمكن اصدارها كغيرها من سندات الشحن ، إما لامر شخص معين فتنقل عندئذ بالتظهير واما لحاملها فتنقل دون تظهير (م ١/٦ من مواد الاتفاقية) ، ولا تسلم البضاعة إلا عند تقديم وثيقة النقل متعدد الوسائل القابلة للتداول ، مظهرة حسب الاصول اذا لزم الامر (م ٢/٦ من مواد الاتفاقية) ، كما يمكن اصدار الوثيقة باسم شخص معين تسلم البضاعة اليه أو لمن يعينه بموجب حوالة الحق المدني ، وفي هذه الحالة تكون الوثيقة غير قابلة للتداول (م ١/٧ ، ٢) .

وعليه فان وثيقة النقل متعدد الوسائل أصبحت تتمتع بكامل الصفات وتقوم بجميع الوظائف التي يقوم بها سند الشحن العادي في مجال التجارة الدولية .

ومما يلفت النظر ان الاتفاقية قد جاءت بتعداد للبيانات التي يجب ان تدرج في وثيقة النقل متعدد الوسائل من حيث أنها تشمل البضاعة المنقولة (طبيعتها وعلاماتها الفارقة وخطورتها وعدد الوحدات أو الطرود ، ووزنها الاجمالي أو كميتها التي يعبر عنها حسب الاحوال ، وحالتها الظاهرة) وأوصاف المرسل والمرسل اليه وأمين النقل متعدد الوسائل (اسم كل منهم ومكان عمل أمين النقل متعدد الوسائل) وتحديد بداية ونهاية الرحلة ومدتها وخط سيرها ووسائل النقل وأمكنة تغيير هذه الوسائل اذا كانت معلومة مسبقا ، وأوصاف وثيقة الشحن (قابلة أو غير قابلة للتداول ، مكان اصدارها ، توقيع أمين النقل متعدد الوسائل أو الشخص

الذي يخوله بالتوقيع نيابة عنه) ، وأجرة النقل وكيفية دفعها ، وأخيرا تجيز للطرفين ان يضعوا من البيانات الاضافية ما لا يتعارض مع النصوص في البلد الذي تصدر فيه وثيقة النقل متعدد الوسائل (م ١/٨ بفقراتها المتعددة) .

وبعد فقد أجازت الاتفاقية لأمين النقل متعدد الوسائل أو لمن يقوم مقامه أن يدرج في وثيقة النقل تحفظات خاصة بوصف وعلامات وعدد الطرود ووزن أو كمية البضاعة المنقولة بشرط أن يعلم أو يشك شكاً قائماً على أسس سليمة بأن المعلومات التي قدمها الشاحن تغاير الحقيقة ، أو ان لا يكون لديه الوسائل المعقولة للتدقيق تلك البيانات التي قدمها الشاحن ، ومع ذلك يجب أن يعين في وثيقة النقل البيانات التي يشك في صحتها أو الاسس التي قام عليها الشك بعدم صحة البيانات التي قدمها المرسل أو عدم وجود الوسائل المعقولة للتدقيق (م ١/٩ من مواد الاتفاقية) .

وهذا الوضع قائم في ظل اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بالبحر لسنة ١٩٧٨ مع ملاحظة ان المادة ١/١٦ من الاتفاقية المذكورة تجبر الناقل على وضع تحفظاته اذا حدثت احدى الوقائع المذكورة في المادة السابقة بقولها : Must Insert In The Bill Of Lading A Reservation وهو وضع أقوى من الوضع القائم في ظل اتفاقية النقل متعدد الوسائل التي تخاطب أمين النقل متعدد الوسائل بأن عليه ان يدخل التحفظات اللازمة اذا صادفته احدى الحالات المذكورة في المادة ١/٩ من مواد اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ بقولها : Shall Insert In The multimodal Transport Document A Reservation قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ فانها لا تجبر الناقل على ذكر اي بيان في سند الشحن يشك في صحته أو لم تكن لديه الوسائل المعقولة للتأكد من صحته (م ٢/٣ من قواعد لاهاي) .

ومما تجدر الاشارة اليه ان أحكام القضاء^(١٥) وآراء الفقهاء^(١٦) اختلفت في تفسير المادة ٢/٣ السابقة باختلاف البلدان ما بين مؤيد لاثبات التحفظ في سند الشحن وما بين معارض لوجود التحفظ والتمسك بحرفية النص المشار اليه ، الا أن الاتجاه الحديث الذي يستفاد من نص المادتين ١/١٦ من قواعد هامبورغ والمادة ١/٩ من اتفاقية النقل متعدد الوسائل قد غلب الاخذ بوجهة النظر الاولى وأوجب التحفظ كلما كان لوجوده مقتضى .

ومن جهة أخرى فان أمين النقل متعدد الوسائل ان لم يؤشر على وثيقة النقل متعدد الوسائل اشارة تتعلق بوصف الحالة الظاهرة للبضاعة فانه يفترض انها بحالة جيدة (م ٢/٩ من اتفاقية النقل متعدد الوسائل) . وهو نفس الوضع القائم في ظل اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ في المادة ٢/١٦ منها ، أما الوضع في ظل قواعد لاهاي لسنة ١٩٢٤ فان الامر يقتصر على مجرد بيان الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن الذي يسلمه الناقل للشاحن (م ٣/٣ - ج من قواعد لاهاي) .

ويتضح من ذلك ان الاتفاقية قد جاءت شاملة في هذا الشأن ، حيث انها وضعت من البيانات في وثيقة النقل ما يكفي لتقليل حالات النزاع حول هذه الامور بل أنها أعطت لطرفي عقد النقل متعدد الوسائل الحق في أن يضعوا من البيانات ما لا يخالف القانون الوطني ، ولذا كان لهما حرية اضافة أي بيان يعتقدان بضرورته لاتمام رحلة البضائع من منبعها الى مصبها .

وبالنسبة للتحفظات جاءت الاتفاقية صريحة بجواز التحفظ شرط ان يكون هذا التحفظ معللا وذلك لوضع قيد على ممارسته فلا يتخذ ذريعة يلجأ اليها الناقل

(١٥) انظر تفصيل ذلك في : William Tetley : Marine Cargo Claims , 2nd.ed. , 78 , PI00/10 .

(١٦) انظر الدكتور علي جمال الدين عوض : محاضرات في النقل البحري الدولي - الكويت ١٩٧٥ ص ٣٢ .

وانظر كذلك الدكتور محسن شفيق في : قواعد هامبورغ لسنة ١٩٧٨ - مطبوعات على السانسل - جامعة القاهرة ١٩٨٠/٧٩ ، ص ١٠٢ - ١٠٣ .

وانظر أيضا مقال : Kurt Gronfors بعنوان : Container Transport And The Hague Rules

منشور في مجلة : Journal Of Business Law, 1967,P.298 .

لاي سبب لان التحفظ يقلل من القيمة الائتمانية لوثيقة النقل وينظر اليها بالريبة وعدم الرضى في المعاملات المصرفية ، وهي تكون بذلك قد عاجلت الوضع الغامض الذي جاءت به اتفاقية بروكسل الخاصة بتنظيم بعض قواعد سندات الشحن لسنة ١٩٢٤ ، وزيادة على ذلك فقد أجبرت الناقل على ان يفتح عينيه عند تقرير الحالة الظاهرة للبضاعة والا يفترض انها بحالة ظاهرة حسنة وبالتالي يقع عليه عبء اثبات العكس لان وثيقة النقل تعتبر دليل اثبات مبدئي في العلاقة بين أمين النقل متعدد الوسائل وبين المرسل اذا لم يتحفظ هذا الناقل على محتويات وثيقة النقل ، ومن جهة أخرى فان الناقل لا يمكنه اثبات عكس بيانات وثيقة النقل اذا كانت قابلة للتداول وانتقلت للغير بما في ذلك المرسل اليه الذي يتصرف بحسن نية اعتمادا على ما جاء بها من وصف للبضاعة (م ١٠ أ ، ب من مواد الاتفاقية) .

ثالثا : مسؤولية أمين النقل متعدد الوسائل

تبدأ مسؤولية أمين النقل متعدد الوسائل من الوقت الذي تدخل فيه البضاعة في عهده حتى وقت تسليمها (م ١٤ / ١ من مواد اتفاقية النقل متعدد الوسائل) ، وهي بذلك توسع في مدى المسؤولية التي يكون فيها الناقل مسؤولا عن البضاعة وذلك تلبية للحاجات العملية التي أوجدها نظام النقل بالحوايات حيث يتم الاستلام والتسليم في أمكنة أخرى غير الموانئ البحرية .

ولم تقصر الاتفاقية كذلك الاستلام والتسليم على المرسل والمرسل اليه بل أجازت أن تتم هذه العمليات بواسطة أشخاص يعملون نيابة عنها أو بواسطة هيئة أو سلطة أو طرف ثالث تحتم القوانين أو اللوائح المعمول بها في مكان الاستلام والتسليم أن يعهد اليه بالبضاعة .

وهذا الاتجاه ظهر أولا في اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بالبحر لسنة ١٩٧٨ (م ٤ / ٢ - ب من مواد هذه الاتفاقية) مما يوجب تغيير المفهوم التقليدي الخاص بالتسليم في ظل النقل العادي الذي لا يعتبر التسليم منتهيا الا عندما تسلم

البضاعة الى المرسل اليه أو من يقوم مقامه بشكل يتمكن معه من فحصها وتديقها^(١٧) وبذا كان تسليم البضاعة الى سلطة الميناء البحري غير كاف لانهاء التزام الناقل بالتسليم وانهاء عقد النقل البحري .

وهذا التطور القانوني كان بسبب رغبة واضعي الاتفاقية في مواكبة تطور نظام النقل بالحاويات الذي فرض واقعا عمليا استوجب اعادة النظر في تركيبة القوانين القديمة التي كانت تناسب الاشكال التقليدية من النقل ، فلا يعقل مثلا ان تقطع بضاعة مرسلة في حاوية آلاف الاميال في زمن قصير نسبياً لتمكث وقتاً طويلاً بانتظار المرسل اليه الذي قد يتباطأ في استلامها .

ان أساس المسؤولية التي يتحملها أمين النقل متعدد الوسائل هو الخطأ المفترض أو الإهمال فهو يسأل عن أي ضرر أو خسارة تلحق بالبضاعة أو عن أي تأخير في تسليمها ما لم يثبت أنه ومستخدميه ووكلاءه قد اتخذوا جميع الاجراءات المطلوبة لتجنب حدوث الضرر أو الخسارة والنتائج الناجمة عنها (م ١/١٦ من مواد الاتفاقية) .

تحديد المسؤولية :

متى تقررت مسؤولية أمين النقل متعدد الوسائل عن الخسارة أو الضرر الذي يصيب البضاعة فان مسؤوليته تتحدد بمبلغ لا يزيد عن ٩٢٠ وحدة حسابية^(١٨) لكل طرد أو أية وحدة شحن أخرى أو ٢,٧٥ وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة المفقودة أو المتضررة أيها أعلى (م ١/١٨ من مواد الاتفاقية) ومن أجل حساب أي المقدارين أعلى جاءت الاتفاقية بتفصيل يتعلق بالبضائع المشحونة بالحاويات وأنه اذا ذكر في وثيقة النقل عدد الطرود أو غيرها من وحدات الشحن

(١٧) انظر في هذا المعنى : الدكتور محمود سمير الشراوي في مقال بعنوان : الالتزام بالتسليم في عقد بيع البضائع - مجلة القانون والاقتصاد/سبتمبر - ديسمبر ١٩٧٦ ع ٣ ، ٤ ، ٤٦ ص ٣١٦ .

(١٨) الوحدة الحسابية وتسمى وحدة حق السحب الخاصة Special Drawing Right SDR هي ليست وحدة عملة يمكن تداولها ولكنها وحدة مفترضة أوجدها صندوق النقد الدولي سنة ١٩٦٩ بموجب التعديل الاول الذي أدخل على المواد الخاصة باتفاقية انشائه وتقدر حالياً بالنسبة الى سلة من العملات القوية في العالم بعد أن كانت تقدر بالذهب .

فان كلا منها يعتبر وحدة في مجال تحديد المسؤولية والا فان أداة النقل كلها تعتبر وحدة شحن واحدة ، فاذا فقدت أداة النقل نفسها أو تضررت وكانت ملكيتها لا تعود للنقل فانها تعتبر وحدة شحن منفصلة لغرض تحديد المسؤولية . فاذا لم يكن عقد النقل متعدد الوسائل يتضمن نقلا للبضائع بالبحر أو بالممرات المائية الداخلية فان مسؤولية أمين النقل تتحدد بمبلغ لا يزيد عن ٨,٣٣ وحدة حسابية لكل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة المفقودة أو المتضررة .

وتتحدد مسؤولية أمين النقل في حالة التأخير بمقدار ٢,٥ مرة قدر أجرة نقل البضاعة المتأخرة بحيث لا يزيد مبلغ التعويض عن مجموع أجرة النقل بموجب عقد النقل متعدد الوسائل (٢/١٨م - ٣ - ٤) ومن ذلك يتضح أن تحديد المسؤولية قد جاء مشابها لتحديد المسؤولية الوارد في اتفاقية هامبورغ ١٩٧٨ (م ٦م) بفقراتها الاربع من الاتفاقية) باستثناء تحديد المسؤولية في حالة عدم وجود نقل بحري كما تتضح أهمية الحاويات في فكر واضعي الاتفاقية .

ويلاحظ أن المسؤولية التي يتحملها أمين النقل متعدد الوسائل وشروط الاعفاء التي تمنحها نصوص الاتفاقية له تنطبق أيضا على مستخدميه ووكلائه اذا أثبت كل منهم أنه كان أثناء الواقعة التي يترتب عليها الأثر القانوني بالمسؤولية أو بالاعفاء منها يتصرف ضمن مجال استخدامه وينطبق الحال نفسه على أي شخص يقدم خدماته لأمين النقل متعدد الوسائل أثناء تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائل وكذا على مستخدميه ذلك الشخص أو وكلائه بحيث يتمتع كل منهم بالدفع وبالتحديد المسؤولية التي يتمتع بها أمين النقل بموجب الاتفاقية (٢/٢٠م - ٢) .

وعلى أي حال فان مجموع المسؤولية التي يتحملها أمين النقل متعدد الوسائل يجب أن لا تتعدى الحدود النقدية عن الخسارة الكلية للبضاعة كما حددتها هذه الاتفاقية ومع ذلك فقد يتفق المرسل وأمين النقل متعدد الوسائل على زيادة المبالغ المشار اليها كتحديد للمسؤولية شرط اثبات ذلك في وثيقة النقل (٦/١٨م) ويجرم أمين النقل متعدد الوسائل من ميزة تحديد المسؤولية اذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو

التأخير في تسليم البضاعة قد نتج عن فعل أو تقصير ارتكبه الناقل بقصد تسبیب هذا الهلاك أو التلف أو التأخير أو ارتكبه عن استهتار وعن علم باحتمال حدوثه وينطبق الحال نفسه اذا نجم الهلاك أو التلف عن عمل أو تقصير قام به مستخدم أو وكيل أمين النقل أو أي شخص يعمل لصالحه أثناء مشاركته تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائل (م ٢١/ ١ ، ٢ من مواد الاتفاقية) .

ويلاحظ في تحديد المسؤولية ان الاتفاقية أخذت بنظام المسؤولية الموحدة^(١٩) Uniform Liability System حيث استبعدت نظام المسؤولية المتشابهة^(٢٠) Network Liability System التي كانت تأخذ بها مشروعات الاتفاقيات السابقة الخاصة بالنقل المشترك والتي كانت تطبق تحديد المسؤولية الوارد في الاتفاقية أو القانون الوطني واجب التطبيق في مكان وقوع الضرر اذا كان ذلك المكان معلوما والا تطبق نظام المسؤولية الموحدة الذي يقضي بدفع مبلغ معين مقابل كل طرد أو كل كيلوغرام من الوزن الاجمالي للبضاعة ولكن الاتفاقية عادت الى الوضع الذي يعرف فيه مكان وقوع الضرر فنصت على انه :

اذا كانت الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني واجب التطبيق يقرر تعويضا للمرسل من الناقل أكبر من التعويض الوارد في الاتفاقية فان هذا القانون الوطني أو تلك الاتفاقية الدولية هي التي تحكم مسؤولية أمين النقل متعدد الوسائل (م ١٩ من مواد الاتفاقية) ، ولعل ذلك كان مراعاة لصالح المرسل والمرسل اليه لتقوية مركزهما أمام الناقل متعدد الوسائل الذي يكون عادة أقوى منها اقتصاديا ولهذا السبب رأينا الدول الصناعية المتقدمة تهاجم نظام المسؤولية الموحدة التي جاءت بها الاتفاقية كما

(١٩) نظام المسؤولية الموحدة يتم بقبول مستوى معين من المسؤولية دون النظر الى جزء الرحلة التي حدث فيها الضرر أو الخسارة .

(٢٠) نظام المسؤولية المتشابهة يفيد بأن كل مرحلة من عملية النقل تحكمها قواعد مسؤولية الزامية وحيث لا يوجد مثل تلك القواعد أو يستحيل تشخيص مكان وقوع الضرر أو الخسارة فانه ينص على سقف معين للمسؤولية A Specified Ceiling Of Liability Is Stipulated .

تهاجم المادة ١٩ التي جاءت لصالح المرسل والمرسل اليه^(٢١) .

ومن ذلك يتضح أنه يوجد أيضا حلول وسط ، فيطبق مبدأ المسؤولية المتشابهة في حالات تحديد المسؤولية فقط ، مع ترك مبدأ أسس قيام المسؤولية لتطبق بشكل موحد وفقا لاحكام اتفاقية النقل متعدد الوسائل وهذا الحل الثالث الذي يسمى غالبا بالمسؤولية المتشابهة المعدلة Modified Network Liability هو الحل النمطي الذي تشتمل عليه اتفاقية النقل متعدد الوسائل^(٢٢) .

رابعا : دعوى المسؤولية

تقتضي الدعوى المتعلقة بالمسؤولية اثبات ان الضرر الذي أصاب البضاعة وقع والبضاعة في حيازة أمين النقل متعدد الوسائل أي خلال النقل وقبل تسليمها للمرسل اليه ، وللتحقق من أن الضرر سابق على التسليم لابد من اثباته في الوقت الذي يتم فيه التسليم ، وتفرق الاتفاقية في هذا الصدد بين الهلاك والتلف الظاهر وبين الهلاك والتلف غير الظاهر (م٢٤ من مواد الاتفاقية) .

فاذا كان هلاك البضاعة أو تلفها ظاهرا ، كما لو كان عدد الطرود ناقصا أو كان خارج الحاوية تالفا فانه يجب على المرسل اليه أن يقدم اخطارا كتابيا الى أمين النقل يعين فيه طبيعة الهلاك أو التلف في مدة لا تزيد عن نهاية يوم العمل التالي ليوم التسليم ، ومثل هذا التسليم هودليل مبدئي على تسليم أمين النقل متعدد الوسائل للبضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل متعدد الوسائل . واذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فان الشروط السابقة تطبق اذا قدم المرسل اليه اخطارا كتابيا

(٢١) انظر تعقيب مندوبي الدول : اليابان ، المملكة المتحدة ، فرنسا ، الولايات المتحدة على الاتفاقية وذلك في تقرير مؤتمر الامم المتحدة حول اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائل . وثيقة رقم :

TD/ MT/CONF/16/Add.I, 1980 .

(٢٢) انظر مقال : Professor Erling Selving بعنوان : The Background To The Convention ألقى في ندوة اليوم الواحد التي أقيمت في كلية الحقوق/ جامعة ساوثمبتون ، في ١٢ سبتمبر ١٩٨٠ تحت عنوان : Multimodal Transport — The 1980 U.N. Convention .

للتلف أو الهلاك خلال الستة أيام التالية ليوم تسليم البضاعة اليه .

فاذا كانت البضاعة وقت تسليمها محل تفتيش مشترك من جانب أمين النقل والمرسل اليه او من يمثلها فلا حاجة الى اخطار كتابي للهلاك او التلف الذي يثبت ذلك التفتيش ، أما اذا كان الضرر ناجما عن التأخير في تسليم البضاعة فلا يدفع الناقل تعويضا عن ذلك ما لم يقدم اخطار كتابي لأمين النقل متعدد الوسائل خلال ستين يوما تالية ليوم تسليم البضاعة للمرسل اليه أو لمن يمثله أو لمن ينص عقد النقل متعدد الوسائل أو العرف النافذ أو القوانين واللوائح السارية في مكان التسليم على من له الحق في تولي استلام البضاعة من أمين النقل .

فاذا لم يحصل الاخطار في الموعد القانوني ، فتقوم قرينة قانونية على أن أمين النقل قد سلم البضاعة كما هي مبينة في وثيقة النقل وهي قرينة بسيطة يجوز للمرسل اليه اثبات عكسها ، كأن يثبت ان الهلاك أو التلف قد حدث أثناء عملية النقل .

هذا وقد أخضعت الاتفاقية دعوى المسؤولية عن الاضرار اللاحقة بالبضاعة لتقادم أطول مما هو مقرر في اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ ولنفس التقادم الوارد في اتفاقية هامبورغ لسنة ١٩٧٨ ، بأن أسقطت بالتقادم الحق المترتب على هذه الاتفاقية في أية دعوى تتعلق بنقل السلع بعدة وسائل اذا لم تباشر اجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين ، وتبدأ مدة التقادم من يوم قيام الناقل بتسليم السلع أو جزء منها ، أو في الحالات التي لا يتم فيها تسليم السلع ، من آخر يوم كان ينبغي أن تسلم فيه تلك السلع .

وعلى أي حال ، اذا لم يقدم اخطار كتابي يثبت طبيعة وأهم بيانات الدعوى خلال ستة شهور من يوم تسليم البضاعة أو من اليوم الذي كان يجب أن تسلم فيه ، فان الدعوى تتقادم بانتهاء هذه المدة (٢٥م / ١ ، ٢) .

ويلاحظ ان الاتفاقية قد أطالت مدة التقادم عما هو متبع في النقل البحري وفقا لاتفاقية بروكسل التي جعلت مدة تقادم دعوى المسؤولية ضد الناقل سنة ، كما

أنها خرجت عن المدة الواردة في مشروع اتفاقية النقل المشترك لسنة ١٩٧٢ التي كانت تحدد المدة بتسعة شهور . ولعل ذلك جاء تلبية لرغبات الدول النامية التي اشتركت اشتراكا فعليا في نصوص هذه الاتفاقية ، فاطالة مدة التقادم هو لصالح المرسل اليه الذي يعطى الوقت الكافي لملاحقة الناقل ، ذلك لان تقصير المدة وان كان يعمل على حسم الخلافات بسرعة الا ان هذا الحسم غالبا ما يأتي لصالح الناقل وضد المرسل اليه .

ومع ذلك فان النص يبرز توازن المصالح ، حيث جاء فيه : ان على الطرف المدعي ان يقدم اخطارا كتابيا عن أهم تفاصيل الدعوى خلال ستة شهور من تاريخ التسليم أو من التاريخ الذي يفترض أن يحدث فيه التسليم في حالة الهلاك الكلي ، والا سقط حقه في الدعوى بانتهاء هذه المدة وهو الكفة الأخرى التي تعمل لصالح الناقل ، اذ على المرسل اليه ان يتقدم بدعواه خلال ستة شهور ولا يسكت عن ذلك حتى مضي سنة ونصف مثلا ثم يثير الدعوى التي قد تمتد الى اكثر من سنة في مواجهة الناقل ، ومن ثم تدخل المصالح التجارية في عقبات قانونية تعيق حركتها وتقدمها وهي مصالح تقوم على عنصر الثقة والسرعة في العمل ، فلا ضرورة لوضع عراقيل تحد من نموها وأدائها لغرضها في تيسير المبادلات الدولية بين الامم .

تلك هي أبرز الاحكام القانونية في اتفاقية النقل متعدد الوسائل ، وتتجه حركة التشريع الدولي حاليا الى التغلب على العقبات التي اعترضت هذا النوع من النقل الذي نما وتطور بفعل ظهور حاويات الشحن على مسرح النقل الدولي ، فقد تغيرت النظرة الى البضائع التقليدية فلم تخرج الاتفاقيات الحديثة أيا منها من نطاق تطبيقها ، وحلت مشكلة الرص على السطح فأصبح يخضع لنفس الاحكام القانونية التي يخضع لها الرص أسفل السطح ، وحلت أيضا مشكلة البيوع الدولية فأصبحت المخاطر وملكية البضاعة تنتقل في مكان تسليمها داخل بلد التصدير ، وحلت العلاقة بين الطرد والحاوية بنصوص قانونية صريحة .

وأخيرا فقد زالت العقبات التي كانت تعترض النقل متعدد الوسائل بواسطة إيجاد شخص أو كيان قانوني يتحمل المسئولية من أول الرحلة حتى نهايتها بغض النظر عن معرفة مكان وقوع الضرر أو عدم معرفته .

وقد برزت هذه الحلول بشكل قواعد قانونية دولية مثل : القواعد والعادات الموحدة الخاصة بالاعتمادات المستندية لسنة ١٩٧٥ وبشروط البيع الدولية الحديثة الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (الانكوتيرمز Incoterms) لسنة ١٩٨٠ . وأخيرا جاءت اتفاقية النقل متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ التي تعالج مشاكل النقل بالحاويات والتي يقدر لها - اذا دخلت حيز التنفيذ - ان تبسط قانون النقل الدولي وتزيل من أمامه جميع العقبات التي كانت تعترض سبيله بفعل كثرة الاتفاقات الدولية التي تحكم مراحل النقل المختلفة .

ومن ذلك يتضح مدى أثر نظام النقل بالحاويات في خلق حركة تشريع دولي تخطت المفاهيم القانونية التقليدية وجعلت القانون يصل الى المستوى الذي وصلت اليه حركة التقدم التقني في مجال صناعة النقل من تقدم ومسيرة لروح العصر .