

القانون التونسي المتعلق بالنقل الدولي  
متعدد الوسائط للبضائع  
(القانون عدد 21 لسنة 1998  
المؤرخ في 11 مارس 1998)  
من منظور مقارنة مع قواعد روتردام لسنة 2009  
ومشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع  
في المشرق العربي

إعداد  
الدكتور/ لطفى الشاذلي  
أستاذ بكلية العلوم القانونية  
والسياسية والاجتماعية  
الجمهورية التونسية



**القانون التونسي المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع**  
**(القانون عدد 21 لسنة 1998 المؤرخ في 11 مارس 1998)**  
**من منظور مقارنة مع قواعد روتردام لسنة 2009**  
**ومشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي**

---

تزال تنظر إلى المسألة من منظار ضيق فتتنظم النقل برياً، في حين أخرى تنظم النقل البحري وأخرى تنظم النقل الجوي ونحن في أمس الحاجة إلى نصوص تنظم العملية كوحدة متكاملة مهما تكن وسائط النقل.

والمتمتعن في النصوص الدولية لا بد أن يلحظ تعدد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل والتي ينظر محرروها فيها إلى النقل كل من منظاره الخاص الضيق<sup>1</sup>، مما يؤول إلى تنظيم مجزأ للنقل في معظم الأحيان في حين أن العملية كثيراً ما تكون تنفيذا لعقد واحد، مثلاً بيع بضائع من وسط الصين إلى تونس تستعمل فيها لإيصال هذه البضاعة وسائط نقل عديدة كالسكك الحديدية، البر، البحر، الخ...

فهذه مثلاً الاتفاقية الدولية المسماة اتفاقية جنيف المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع برا<sup>2</sup>، وان كانت تقر بانطباقها على كامل النقل في الفصل 2

<sup>1</sup> - انظر موقف :

R. Rodière, «Les transports combinés route /autre mode de locomotion, contribution à l'étude de l'article 2 de la CMR », BT 1973, p.458, n°18 :  
«Chacune d'elles n'envisage le problème du transport combiné que du bout de sa lorgnette».

<sup>2</sup> - وقعت المصادقة عليها من قبل الدولة التونسية بمقتضى القانون عدد 60-81 المؤرخ في 11 جويلية 1981.

في زمن العولمة، في زمن صارت الناس فيه تنتهامس من خلال الشبكة العنكبوتية، وأضحت العقود والمواثيق كثيراً ما تبرم بصفة حينية، بين أشخاص يقيمون في بلدان مختلفة، وقد تكون في غاية البعد، أصبح تنفيذ هذه العقود الدولية عرضة لتحديات جمة. ففي حين يكون إبرام العقود في كثير من الأحيان حينياً، يبقى تنفيذها، خاصة إذا تعلقت ببيع بضائع في عالم المحسوس والمادي، ومن ثم فإنها تحتاج إلى الانتقال من بلاد إلى أخرى، وأحياناً من قارة إلى أخرى.

وإن التطور التقني المهول في وسائل النقل لا يمنع أن رجل القانون يوضع أمام تحديات جمة عند النظر في كيفية تنفيذ هذه العقود بصفة تسمح بالحفاظ على السرعة والنجاعة وخاصة الأمان القانوني...

ومن الطبيعي أنه كلّ ما قلّ عدد المتدخلين في النقل، أو على الأقل عدد المسؤولين عن النقل، كلما اتضحت الرؤيا وتحقق نوع من الأمان القانوني. وهذا ما لم يستطع الوصول إليه بصفة مرضية رجال القانون اليوم...

ففي حين أن نقل البضائع بين بلدان بعيدة قد توجد في قارات مختلفة كثيراً ما تحتاج إلى عديد وسائل أو وسائط النقل من نقل بري وجوي وعبر السكك الحديدية وأحياناً عبر الأنهار، فإن النصوص الدولية وفي غالبها لا

منها حتى ولو تم نقل وسيلة النقل البري (الشاحنة...) بواسطة واسطة نقل أخرى ( في باخرة أو في قطار...) فإنها وفي خصوص مسؤولية الناقل البري تحيل إذا تم ضرر أثناء مدة النقل بواسطة أخرى إلى الاتفاقيات المنظمة للنقل بواسطة أخرى متى كانت أمرة، مما يجزئ المسؤولية ويمس من وحدة النظام القانوني المنطبق ومن ثم من الأمان القانوني<sup>3</sup>.  
ونفس الملاحظة يمكن إبدائها في خصوص المعاهدات الأخرى التي لا تضع نصب أعينها إلا واسطة نقل وحيدة، حتى حين تقبل الالتجاء إلى وسائل نقل أخرى .

<sup>3</sup> - الفصل 2 من الاتفاقية ينص :

« ...Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente convention, mais, de façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise, conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente convention».

فهذه اتفاقية الأمم المتحدة المؤرخة في 31 مارس 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع<sup>4</sup> التي وإن كانت تسمح في المادة 1-6 بالأخذ بعين الاعتبار استعمال واسطة أخرى للنقل إلى جانب عقد النقل البحري فإنها تنص على أن مواد الاتفاقية لا تنطبق إلا في خصوص الجزء الواقع فيه نقل البضائع بحرا<sup>5</sup>، مما يترك تنظيم النقل مجزءا ولا يسمح بأخذه كوحدة متكاملة وهو ما برر انتقاد الفقهاء للاتفاقية باعتبار أنها " لا تتعهد النقل المتعدد الوسائط وإنما غايتها الحفاظ على تطبيق قواعدها على الجزء الخاص بالنقل البحري..."<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> - هذه الاتفاقية صادقت عليها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 33-80 المؤرخ في 28 ماي 1980.

انظر التعليق الآتي على هذه الاتفاقية :

S.Mellouli, Commentaire de la Convention des nations unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (Règle de Hambourg), IORT 2001.

<sup>5</sup> - تنص المادة 1-6 من اتفاقية النقل البحري للبضائع لسنة 1978 على أنه : "يقصد بمصطلح عقد النقل البحري عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجره، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلًا بطريق البحر وكذلك نقلًا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر".

<sup>6</sup> - انظر في خصوص هذا النقد إلى ما كتبه :

G. Ngamkan, Le cadre juridique du transport multimodal international des marchandises, l'exemple du Cameroun, Thèse, Faculté de Droit et des sciences politiques d'Aix-Marseille, 1993, p.10 : «A la vérité, les règles de Hambourg ne se préoccupent pas de

وظهرت إلى جانب ذلك عدة مشاريع نصوص دولية، كمشروع الاتفاقية المقترح من UNIDROIT ، والذي لم يعرض قط على المصادقة من طرف الدول أو قواعد طوكيو لسنة 1969 التي اقترحتها اللجنة البحرية الدولية Le comité maritime international-CMI ، ولكن استعصى التنظيم الدولي للنقل متعدد الوسائط لاختلاف المصالح وتعدد وجهات النظر مما جعل البعض يرى في النقل متعدد الوسائط "مقبرة لمشاريع النصوص الدولية"<sup>9</sup>.

وبقي الأمل ، وما أضيّق العيش لولا فسحة الأمل ، فيما صدر عن الأمم المتحدة من نصوص وخاصة الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط للبضائع الواقع تبنيها بالإجماع في جنيف في 24 ماي 1980، ولكن في التطبيق سرعان ما تبين أن هذا الأمل أشبه ما يكون بالسراب، إذ تشترط المادة 36 لدخول هذه المعاهدة حيز التنفيذ أن تتم المصادقة عليها من قبل 30 دولة (تدخل حيز التنفيذ اثنا عشر شهرا بعد هذا التاريخ) في حين لم تقع المصادقة عليها إلى اليوم إلا من بعض الدول مما جعلها تبقى حبرا على ورق.

وفي هذه الظروف وأمام الحاجة إلى نصوص تنظم النقل متعدد الوسائط وتأخذه كوحدة متكاملة لا كأجزاء متشتتة اختار المشرع التونسي أن لا يجري وراء سراب النصوص الدولية وإنما أن يستلهم من اتفاقية الأمم المتحدة المؤرخة في 24 ماي 1980 ، لتبني قانون ينظم النقل متعدد الوسائط وقد كان هذا بمناسبة

<sup>9</sup> - أنظر :

C. Scapel, « Le Commissionnaire de transport et le transport multimodal transmaritime », Exposé présenté au séminaire organisé par l'IMTM de Marseille, 7 décembre 1988, compte rendu des travaux, p.36.

ونفس التمشي نجده في اتفاقية فرسوفيا لتوحيد بعض قواعد تتعلق بالنقل الجوي المؤرخة في 12 أكتوبر 1929<sup>7</sup>، التي وإن تطرقت إلى استعمال وسائط أخرى لنقل البضائع إضافة إلى النقل البحري فإنها نصت في المادة 31 منها على ضرورة احترام ما ورد في الاتفاقية فيما يخص النقل الجوي مما يؤدي في نهاية الأمر إلى الإقرار بالتجزئة وعدم النقل متعدد الوسائط بصفة موحدة.

هذا وقد نادى "التطبيق" بضرورة تجاوز النقل الدولي المجزأ، وضرورة أخذ النقل متعدد الوسائط بصفة موحدة حيث يجد الشاحن نفسه أمام ناقل واحد، وأمام مسؤول واحد عن النقل، وان أمكن لهذا الناقل إبرام عقود من الباطن في خصوص بعض مراحل النقل<sup>8</sup>.

---

réglementer le transport multimodal, elles ne font que préserver l'application de leurs dispositions au transport maritime inclus dans un tel transport».

<sup>7</sup> - المصادق عليها من قبل الجمهورية التونسية بأمر 1 أوت 1933.

<sup>8</sup> - انظر قواعد غرفة التجارة الدولية رقم 298 لسنة 1975 وهي وثيقة تدل على ضرورة إيجاد قواعد للنقل المتعدد الوسائط.

CCI, règles uniformes pour un document de transport combiné, Paris, ICC publishing, publication n°298, 1975.

يراجع حول هذه النصوص ونصوص أخرى أفرزها التطبيق :

Eric A. Caproli, « Considérations sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal », in <http://www.caprioli-avocat.com>.

القانون عدد 21 لسنة 1998 المؤرخ في 11 مارس 1998 المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع<sup>10</sup>.

وقد حاول المشرع في هذا النص وفي غياب تشريع دولي نافذ يتعهد النقل متعدد الوسائط، تنظيم هذه المسألة، معتمدا تمشيا قريبا من تمشي اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1980. ومنذ البداية يعرف المشرع هذا النقل، مع التأكيد على أنه وإن تعددت الوسائط فإن العقد واحد، فالنقل متعدد الوسائط حسب الفصل 4 من هذا القانون هو "كل نقل للبضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر..."<sup>11</sup>. وهو يتميز حسب نفس الفصل 4 عن عقد النقل المجزأ أو المتمثل في "كل نقل للبضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل يتم القيام به تنفيذا لعقود وحيدة الواسطة".

وينبغي الإشارة إلى أن المشرع التونسي يترك للمرسل حق الاختيار بين النقل متعدد الوسائط وحينها ينطبق قانون 1998، وبين النقل المجزأ<sup>12</sup> وعندها تنطبق النصوص النافذة، التي

تهم كل واسطة نقل على حدة على الجزء الذي يخصها<sup>13</sup>، مع ما في ذلك من تداخل وسلبات. ومن المفيد التنبيه إلى أن قانون 1998 كقانون وطني لا ينطبق إلا بناء على معايير اختارها المشرع التونسي، الذي أثر في هذا القانون اعتماد قاعدة تنازع أحادية (لا ثنائية) أي قاعدة تنازع تقتصر على تحديد مجال انطباق القانون التونسي، دون أن تعين قوانين أجنبية، وقد جاء بالفصل الأول أنه "تنطبق أحكام هذا القانون على كل عقد نقل دولي متعدد الوسائط إذا كان مكان أخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده أو مكان تسليمها وفقا لأحكام عقد النقل الدولي متعدد الوسائط، واقعا بالبلاد التونسية وذلك ما لم تتفق الأطراف المتعاقدة على خلاف ذلك".

وإن هذا المنطق الأحادي كتطبيق يتلاءم مع الطابع الأمر لهذا النص، الأمر على المستوى الدولي وليس فقط على المستوى الداخلي لهذا النص، مما يسمح بإدماجه ضمن قواعد النظام العام في القانون الدولي الخاص. أما السماح للإطراف بالاتفاق على خلاف ذلك بالفصل الأول فيجب أن يفهم، تجاوزا للتناقض، حسب رأينا بأنه تكريس لمبدأ سلطان الإرادة ولكن في الحدود التي يسمح بها هذا القانون<sup>14</sup>.

13 - ينص الفصل 3 انه "لا تحول أحكام هذا القانون دون تطبيق الاتفاقيات الدولية المصادق عليها إذا كانت منطبقة وخاصة اتفاقية الأمم المتحدة المؤرخة في 31 مارس 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع أو اتفاقية جنيف المؤرخة في 19 ماي 1956 المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بـرا أو اتفاقية فرسوفيا لتوحيد بعض قواعد تتعلق بالنقل الجوي الدولي المؤرخ في 12 أكتوبر 1929".

14 - وإن اتفق الجميع على أن مثل هذه القواعد تهم النظام العام فإننا نجد اتجاهها هاما لا يدمجها في إطار قواعد الأمن على أساس أنها تقبل تطبيق قانون آخر إذا كان أشد في المسؤولية مع الناقل ولا العكس فمن

10 - القانون عدد 21 لسنة 1998 المؤرخ في 11 مارس 1998 المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع منشور بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية ليوم 13 مارس 1998، عدد 21 ص. 522 وما يليها.

11 - مع الإشارة وأن الفصل الرابع ينص أن "عمليات تسلّم وتسليم البضائع التي يتم القيام بها تنفيذا لعقد نقل وحيد الواسطة... لا تعتبر عقدا دوليا متعدد الوسائط".

12 - ينص الفصل 2 من قانون 1998 أنه "لا تخل أحكام هذا القانون بحق المرسل في الاختيار بين النقل الدولي متعدد الوسائط والنقل المجزأ".

والحدود الموجودة حمائية للمرسل وللمرسل إليه فنجد في الفصل 44 من هذا القانون أن "كل شرط في عقد النقل أو في مستند النقل متعدد الوسائط يكون مخالفا بشكل مباشر أو غير مباشر لأحكام هذا القانون يعتبر باطلا. ولا يؤثر بطلان هذا الشرط على صحة الشروط الأخرى الواردة في العقد أو المستند.

ويعتبر باطلا أي شرط ينص على التنازل عن الاستفادة من التأمين على البضاعة لصالح متعهد النقل متعدد الوسائط...".

وإنه لا يمكن الاقتصار على هاتين الفقرتين، فلا يمكن فهم النص إلا بإكماله بالفقرتين الثالثة والرابعة. والتي يتحصص منها أنه يقبل الاتفاق إذا جعل مسؤولية الناقل أشد، ولكن لا يقبل الاتفاق الذي يحدث ضررا بالمرسل أو المرسل إليه ومن ثم فإن اختيار

ثم فهي أقرب إلى استثناء النظام العام منها إلى قواعد الأمن. انظر في هذا الإطار وفي خصوص قواعد مجلة التجارة البحرية قرار محكمة الاستئناف بتونس عدد 622- 99 المؤرخ في 7 أبريل 2004 غير منشور والذي جاء به: "...الأحكام المنظمة للمسؤولية في مجال النقل البحري للبضائع تعد في القانون التونسي قواعد تهم النظام العام وضعت لحماية الشاحنين بحيث أنه يشترط لفعالية اختيار الأطراف للقانون المنطبق على عقد النقل البحري الدولي للبضائع غير القانون التونسي أو لصحة الشروط التعاقدية أن تكون أكثر إيجابية ونفعا لفائدة الشاحن أو المرسل إليه في مجال شروط قيام مسؤولية الناقل وأسباب إعفائه منها تحديد طرق وسقف التعويض عنها. ويترتب على ذلك أن قواعد مسؤولية الناقل البحري في القانون التونسي ليست قواعد ذات تطبيق ضروري ومباشر باعتبار أن وجوبية تطبيقها لا يكون الا في الحالة التي لم يختار فيها طرفا عقد النقل البحري قانونا منطبقا أو في الحالة التي اختار فيها قانون أو اتفاقا على شروط تعاقدية أقل حمائية للشاحن".

قانون آخر يبقى ممكنا على شرط أن يزيد في حماية المرسل أو المرسل إليه. لا أن ينقصها. وقد جاء فعلا ببقية الفصل 44 :

"...خلافا لأحكام الفقرة الأولى من هذا الفصل يجوز لمتعهد النقل متعدد الوسائط باتفاق مع المرسل أن يتحمل التزامات إضافية عما يتحمله بموجب هذا القانون.

يجب أن ينص مستند النقل متعدد الوسائط على أن النقل متعدد الوسائط يخضع لأحكام هذا القانون وأي شرط مخالف له يلحق الضرر بالمرسل أو المرسل إليه يكون باطلا".

وإنه بعد مرور أكثر من عشر سنوات من دخول هذا القانون حيز التنفيذ، نجد أن الوقت حان للوقوف وقفة تقييمية لهذا القانون خاصة وأنه على عكس الفترة التي سبقته والتي غاب فيها كل تنظيم دولي للنقل متعدد الوسائط ما عدا اتفاقية 1980 التي لم تدخل حيز التنفيذ، هناك نصوص دولية حديثة تنظم بصفة مباشرة أو غير مباشرة النقل الدولي متعدد الوسائط.

ونخص بالذكر نصين لأهميتهما:

- أولهما اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا والتي قررت الجلسة العامة للأمم المتحدة اعتمادها يوم 11 ديسمبر 2008<sup>15</sup>، وأذنت بتنظيم حفل فتح باب التوقيع في 23 سبتمبر 2009، والتي أوصت بتسميتها : "قواعد روتردام".

<sup>15</sup> - الأمم المتحدة، A/Res/63/122 - قرار اتخذته الجمعية العامة بناء على تقرير اللجنة السادسة A/63/438، الدورة الثالثة والستون، البند 74 من جدول الأعمال.

مسؤول (متعهد النقل) من نقطة استلام البضاعة في بلد ما حتى تسليمها للمرسل إليه في بلد آخر<sup>16</sup>.

وهذه الاتفاقية تعطي تعريفا موسعا للوسائط، إذ تعرف الوسائط بكونها "البحر والطرق البرية، والسكك الحديدية، والممرات الداخلية، والجو، والأنابيب وغيرها"<sup>17</sup>.

وإن مقارنة هذين النصين الحديثين مع نصوص القانون التونسي مفيدة جدا لتقييم أولي لقانون 1998<sup>18</sup> سواء فيما يخص تكوين عقد النقل المتعدد الوسائط (I) أو تنفيذه (II).

#### - تكوين عقد النقل الدولي متعدد الوسائط

إن تعدد المتدخلين وتعدد الوسائط في عقد النقل الدولي يجعل من الضروري التطرق إلى أطراف عقد النقل الدولي متعدد الوسائط وتمييزهم عن المتدخلين الآخرين في هذا العقد (أ). ثم سنتطرق إلى شكل هذا العقد حسب قانون 1998 : مستند النقل متعدد الوسائط (ب).

#### أ - أطراف عقد النقل الدولي متعدد الوسائط

يعتبر عقد نقل البضائع، وخاصة العقد الدولي متعدد الوسائط من العقود من العمليات الثلاثية *opérations triangulaires* فهناك على الأقل ثلاثة أطراف في هذه العملية:

أول الأطراف المرسل، ثانيها متعهد النقل وثالثها المرسل إليه. وقد تتدخل أطراف أخرى

وإن هذه القواعد، على عكس ما يبدو لأول وهلة لا تخص نقل البضائع عن طريق البحر وحده، وإنما تهتم أيضا بنقل البضائع متعدد الوسائط، على شرط أن يكون النقل البحري من ضمن الوسائط.

ونجد في التمهيد للاتفاقية الأسباب التي دعت إلى تبنيها ومنها التطورات التكنولوجية التي حدثت منذ اعتماد اتفاقية هامبورغ للنقل البحري لسنة 1978 وخاصة ملاحظة "عدم وجود نظام عالمي ملزم للشاحنين والناقلين يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى..."

وإن هذه الاتفاقية تهتم بصفة تكاد تكون مباشرة عقود النقل متعدد الوسائط، والدليل على ذلك أنه عند تعريفها لعقد النقل، اعتمدت تعريفا يمكن من إدماج العقد المتعدد الوسائط في المادة.

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

- ثانيهما مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي والتي وقع اعتمادها من قبل اللجنة الاقتصادية لغربي آسيا (الاسكوا) بتاريخ 29 أبريل 2008.

ويلاحظ أن هذه الاتفاقية لا تنطبق على عكس قواعد روتردام إلا على النقل الدولي المتعدد الوسائط والتي عرفته بكونه "عملية نقل البضاعة باستخدام أكثر من واسطة نقل بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وبواسطة شخص واحد

16 - المادة 2.

17 - المادة 2.

18 - سنركز في هذه المداخلة على ما هو أساسي دون الدخول في التفاصيل التي تحتاج إلى دراسة مطولة...

يلتجئ إليها متعهد النقل للاستعانة بها في بعض مراحل النقل متعدد الوسائط.

ومن المهم لتحديد الالتزامات الناشئة عن العقد التمييز بين الأطراف المكونة لهذا العقد من جهة والأطراف الأخرى التي قد تكون مستفيدة من هذا العقد دون أن تكون مشاركة في تكوينه أو قد تكون لها التزامات من جراء عقود من الباطن وليست أطرافاً مكونة لهذا العقد.

ويقوم هذا العقد في الواقع والقانون بين طرفين مكونين له:

- المرسل ، ويعرفه قانون 1998 بكونه "كل شخص أبرم عقد نقل متعدد الوسائط سواء باسمه أو بالنيابة عنه - مع متعهد النقل متعدد الوسائط - أو كل شخص سلم البضائع فعلاً - أو سلمت البضائع باسمه أو بالنيابة عنه - إلى متعهد النقل متعدد الوسائط عملاً بعقد النقل المذكور" (الفصل 4).

- متعهد النقل متعدد الوسائط، وهو حسب الفصل 4 من قانون 1998 "كل شخص يبرم أصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوبه، عقداً متعدد الوسائط، ويتصرف بصفة شخصية لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد".

إضافة إلى هذين الطرفين المكونين للعقد هناك شخص لا يمكن اعتباره طرفاً في العقد، فهو قانوناً غير بالنسبة للمتعاقدين، ولكنه مستفيد من هذا العقد، وهو المرسل إليه، وهو حسب الفصل 4 من قانون 1998 "الشخص الذي له الصفة القانونية في تسلم البضائع".

ومن الممكن حسب رأينا تحليل عملية النقل متعدد الوسائط كنوع من الاشتراط لمصلحة

الغير حيث يسوغ حسب الفصل 38 من مجلة الالتزامات والعقود "اشتراط شرط تعود منفعته على الغير وإن لم يعين الغير إذا كان ذلك ضمن عقد بعوض أو تبرع بين متعاقدين. وحينئذ ينفذ الشرط مباشرة في حق ذلك الغير ويكون له القيام به على الملتزم إلا إذا منع عليه القيام في العقد أو علق على شروط معينة.

وإذا اشترط شيء للغير فأعلم الذي اشترطه بعدم قبوله له فلا عمل على الشرط".

وفي هذا الإطار من الضروري إبداء ملاحظتين :

- إن المتحمل للالتزام الأساسي في هذا العقد هو متعهد النقل، ولذلك لا يمكن لأي كان أن ينصب نفسه متعهداً للنقل، فقانون 1998 يفرض أن يمارس هذا النشاط من قبيل مهنيين تتوفر فيهم شروط من شأنها أن تجعلهم قادرين على القيام بالتزاماتهم وتحمل مسؤولياتهم وذلك بالفصل 48 من قانون 1998 الذي ينص على أنه "لا يمكن إبرام عقود نقل متعدد الوسائط للبضائع وإصدار المستندات اللازمة لذلك إلا من قبل الأشخاص المؤهلين طبقاً للتشريع الجاري به لتعاطي نشاط نقل دولي للبضائع براً أو بحراً أو جواً وكذلك وكلاء العبور".

كما يفرض القانون على متعهد النقل "أن يبرم عقد تأمين يغطي مسؤوليته الناتجة عن تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط".

وهذه الشروط تبدو لنا منطقية وضرورية، إذ هي ضمانات لحسن تنفيذ العقد ولتحمل المسؤولية التي قد تنجر عن عدم تنفيذ هذا العقد.

جنسية الأطراف ولا إلى مقراتهم يوافق ما جاء في النصوص الدولية المتعلقة بالنقل سواء متعدد الوسائط<sup>21</sup> أو النقل وحيد الوسائط<sup>22</sup>.

وإن مدى تأثير جنسية الأطراف لإضفاء صبغة دولية على عقد النقل قد طرحت من قديم أمام فقه القضاء التونسي، الذي اعتبر أن عنصر الجنسية غير مؤثر لإضفاء صبغة دولية على العقد، أما العنصر المؤثر فيتمثل في وجود نقل من بلاد إلى أخرى لبضائع أو أشخاص<sup>23</sup>.

21 - انظر مثلا المادة 5 من قواعد روتردام : "...تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين..."

انظر تعريف مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي للنقل متعدد الوسائط بكونه عقداً بموجبه يقع استلام البضاعة في بلد ما حتى تسليمها للمرسل إليه في بلد آخر" (المادة 2).

22 - انظر في هذا المعنى الماد 15 من اتفاقية جنيف لسنة 1956 المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع برا والماد 15 من اتفاقية بون 9 ماي 1980 المتعلقة بنقل البضائع بالسكك الحديدية والمادة 2 من اتفاقية هامبورغ المؤرخة في 30 مارس 1978 المتعلقة بالنقل البحري للبضائع والمادة 1-2 من اتفاقية فرسوفيا لتوحيد بعض قواعد تتعلق بالنقل الجوي المؤرخة في 12 أكتوبر 1929.

23 - انظر قرار محكمة التعقيب المؤرخ في 30 مارس 1963 المجلة القانونية التونسية 1965/1963 ص. 65. تعليق Bigot et Bourel هذا القرار وإن كان يهتم نقل الأشخاص عبر السكك الحديدية لا نقل البضائع بعقد متعدد الوسائط.

انظر أيضا في خصوص النقل البحري قرار محكمة الاستئناف بتونس، عدد 99622 مؤرخ في 17 أفريل 2004، غير منشور جاء به : "طالما كان

وهي شروط نجدها في القانون المقارن، من ذلك ما جاء به مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي من اشتراط الحصول على ترخيص قانوني لممارسة المهنة، ومن ضرورة التأمين على المسؤولية<sup>19</sup>.

- الملاحظة الثانية : تتمثل في كون جنسية الطرفين في العقد لا تؤثر على طابعه الدولي

أو الداخلي، ولا مقراتهما: المهم لتدويل العقد يتمثل في وجود البضائع عند تسلّم البضاعة في بلد والالتزام بتسليمها في بلد آخر. فمعيار الدولية المعتمد يتمثل في انتقال البضاعة من بلد إلى آخر العقد. وإن هذا المعيار الممكن استنتاجه من تعريف قانون 1998 للعقد الدولي المتعدد الوسائط<sup>20</sup>، الذي لا يستند إلى

19 - تنص المادة السابعة : "1- لا يجوز لأي شخص مزاول مهنة النقل الدولي متعدد الوسائط إلا بعد الحصول على رخصة بذلك من الجهة المختصة.

2- تعتبر الرخصة شخصية ولا يجوز تحويلها أو التنازل عنها للغير إلا بموافقة الجهة المختصة.

3- تحدد شروط وإجراءات الترخيص والرسوم المفروضة وفقا لنظام أو قانون أو لائحة تنفيذية تصدر عن الجهة المختصة".

أما المادة الثامنة فتتص أنه "1- يجب على أي شخص يزاول أعمال متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط أو يبرم عقد تأمين يغطي مسؤوليته المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ويشمل أيضا الطرف المنفذ لجزء من النقل البحري أو البري أو الجوي..."

2- لا يجوز الترخيص لأي شخص يزاول أعمال متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط أو تجديد رخصته إلا بعد إبراز عقد التأمين..."

20 - الفصل 4 : "النقل الدولي متعدد الوسائط: كل نقل للبضائع بواسطة دولتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ متعهد النقل فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر".

وتطرح ثلاث إشكاليات هامة في خصوص تشكيلات هذا المستند:

- أولها، هل يصح اللجوء إلى وثيقة الكترونية أو هل يفرض المشرع اللجوء إلى وثيقة مكتوبة عادية. ثانيها: مسألة التمييز بين المستندات القابلة للتداول وغير القابلة له وثالثها البيانات الواجب توفرها في المستند.

في خصوص المسألة الأولى لم تكن إجابة المشرع التونسي واضحة، ودقيقة، على عكس ما نجده في قواعد روتردام وفي مشروع اتفاقية الاسكوا.

فالمشرع التونسي يقتصر في الفصل 7 على التنصيص أنه "يجوز، إذا وافق المرسل على ذلك، إصدار مستند نقل متعدد الوسائط غير قابل للتداول، باستخدام أي وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى تحفظ سجلا للبيانات التي ينص عليها الفصل 11 من هذا القانون على أن يحتوي عليها مستند النقل متعدد الوسائط. وفي هذه الحالة يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط بعد أخذه البضائع في عهده بتسليم المرسل مستندا مقروءا يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة، ويعتبر المستند المذكور في حكم القانون مستند نقل متعدد الوسائط".

ويثير هذا النص بعض التساؤلات: فما المقصود بالوسيلة الميكانيكية؟ هل يقصد المشرع وسيلة الكترونية؟ ثم لماذا لا يتطرق إلى هذه الوسيلة إلا إذا كان العقد غير قابل للتداول؟

بالنسبة للنقطة الأولى، نميل إلى اعتبار أن المقصود بالميكانيكية، هو الوسيلة الالكترونية، وعلى كل حال فإن الفصل يحيل إلى أي وسيلة أخرى، وهذا يسمح بإدماج الوسائل الالكترونية

إضافة إلى أطراف عقد النقل المتعدد الوسائط تستدعي دراسة تكوين هذا العقد التطرق إلى الشكليات التي يفرضها قانون 1998.

## ب-مستند النقل متعدد الوسائط

تحقيقا للأمان القانوني يفرض المشرع التونسي في قانون 1998 اللجوء إلى مستند نقل

وهو حسب التعريف الوارد في الفصل 4 "وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط وأخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده، وتعهده بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور. وإنما بعد التطرق إلى الشروط الشكلية المفروضة في مستند النقل (1)، سنتعرض إلى المفعول الإثباتي لهذا المستند والذي له تأثير في حالة أعمال مسؤولية أطراف عقد النقل متعدد الوسائط (2).

## 1- شكليات مستند النقل متعدد الوسائط:

يتطرق المشرع إلى عديد التفاصيل فيما يخص مستند النقل متعدد الوسائط ويمكن أن نستنتج من هذه الفصول أن واجب إصدار مستند النقل يقع على عاتق متعهد النقل<sup>24</sup>.

عقد النقل البحري مثار النزاع يتعلق بنقل بضاعة من ميناء واقع ببلاد أجنبية إلى ميناء تونسي فإنه يعتبر عقدا دوليا على معنى الفصل 163 فقرة ثانية من مجلة التجارة البحرية والفصل الثاني من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978...".

<sup>24</sup> - ينص الفصل 6 : "حين يأخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده، يقوم بإصدار مستند نقل متعدد الوسائط...".

روتريدام<sup>27</sup> ومشروع اتفاقية الاسكوا<sup>28</sup> التي نظمت بصفة مفصلة هذه المسألة.

أما ما يفاجئ فهو عدم التطرق إلى الوسائل الميكانيكية أو الوسائل الأخرى "إلا عند التنصيص على إمكانية إصدار مستند نقل غير قابل للتداول". هل يعني ذلك عدم إمكان الالتجاء إلى مستندات النقل الالكترونية إذا كان مستند النقل قابلاً للتداول.

وتدل النصوص الحديثة، كقواعد روتردام ومشروع اتفاقية الاسكوا، أنه يمكن الالتجاء إلى مستندات نقل الكترونية قابلة للتداول، وأن لا شيء في هذا الشكل يمنع من أن تكون قابلة للتداول<sup>29</sup>، على شرط إتباع إجراءات معينة تحقيقاً للامان القانوني في هذه الحالة<sup>30</sup>. ولو

27 - انظر المواد 35 وما يليها التي تقبل بصفة صريحة سجلات النقل الالكتروني.

28 - وقع تنظيم تفصيلي أيضاً لسجل النقل الالكتروني في المواد 4 وما يليها. وفي هذا الإطار نصت المادة 4 : 1- "يجوز تسجيل أو إرسال أي محتوى يتعين وروده في وثيقة النقل، بمقتضى هذه الاتفاقية، عن طريق الاتصالات الالكترونية بدلاً من وثيقة النقل العادية، شرط أن يجري إصدار سجل النقل الالكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة صريحة أو ضمنية من متعهد النقل والشاحن".

2- يكون لإصدار سجل النقل الالكتروني أو التحكم به أو إحالته المفعول ذاته لإصدار وثيقة النقل العادية أو حيازتها أو إحالتها".

29 - أرجع إلى المادة 35 من قواعد روتردام إلى المادة الخامسة من مشروع اتفاقية الاسكوا (مذكورة في الهامش اللاحق).

30 - تنص مثلا المادة الخامسة من مشروع اتفاقية الاسكوا على أنه "1- يجب أن يخضع استخدام سجل النقل الالكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على

:  
ألسلوب إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز معين،

التي أصبحت سائدة أو على الأقل رائجة في المعاملات الدولية. وقد قبل المشرع التونسي حجية الوثيقة الالكترونية واعتبرها "كتبا غير رسمي" بعد تنقيح مجلة الالتزامات والعقود بموجب القانون عدد 57 لسنة 2000 المؤرخ في 13 جوان 2000 والذي أضيف بمقتضاه الفصل 453 مكرر الذي ينص على أن :  
"الوثيقة الالكترونية هي الوثيقة المتكونة من مجموعة أحرف وأرقام أو أي إشارات رقمية أخرى بما في ذلك تلك المتبادلة عبر وسائل الاتصال تكون ذات محتوى يمكن فهمه ومحفوظة على حامل الكتروني يؤمن قراءتها والرجوع إليها عند الحاجة".

وتعد الوثيقة الكترونية كتبا غير رسمي إذا كانت محفوظة في شكلها النهائي بطريقة موثوق بها ومدعمة بإمضاء الكتروني، والمشرع التونسي وبمقتضى القانون عدد 83 لسنة 2000 المؤرخ في 9 أوت 2000 المتعلق بالمبادلات والتجارة الالكترونية<sup>25</sup> قد نظم المعاملات التجارية الالكترونية ووضع خاصة الهياكل اللازمة لخدمات المصادقة الالكترونية الخ .

وقد يكون من الضروري بعد هذه التنقيحات التي تلت صدور قانون 1998 المتعلق بالنقل متعدد الوسائط الرجوع إلى هذه المسألة، وتوضيح أنه يقبل اللجوء إلى مستند نقل الكتروني، خاصة إذا ذكرنا أن المشرع التونسي في خصوص هذه المسألة قد اقتصر على أخذ ما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 دون أن يأخذ بعين الاعتبار التطور التكنولوجي الهائل الحاصل منذ سنة 1980<sup>26</sup>، وهو تطور أخذته بعين الاعتبار قواعد

25 - الرائد الرسمي 11 أوت 2000، ص. 2084 عدد 64.

26 - عبارة أي وسيلة ميكانيكية أو وسيلة أخرى نجدها في المادة 5 رابعا من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1980.

متعدد الوسائط غير القابل للتداول أو إلى شخص آخر وفقا لما يكون قد تلقاه كتابة" (الفصل 10).

أما إذا كان مستند النقل قابلا للتداول فإن متعهد النقل يقوم بالتزامه بحسب ما إذا كان للأمر أو للحامل.

فإذا كان للأمر، فإنه يكون قابلا للتحويل بالتظهير، وفي هذه الحالة "لا يحق مطالبة متعهد النقل متعدد الوسائط أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة إلا مقابل تقديم مستند النقل متعدد الوسائط القابل للتداول مظهرا حسب الأصول إن كان ذلك التظهير ضروريا".

أما إذا كان للحامل فإنه يقبل التحويل دون تظهير ومن ثم فذمة متعهد النقل تبرأ عند تسليمه البضاعة إلى حامل السند.

هذا ويتطرق قانون 1998 إلى صعوبة قد تعترض متعهد النقل وتتمثل في صدور عدة أصول لمستندات النقل وحتى لا يجد هذا الأخير نفسه مسؤولا عن تسليم البضاعة لمن يقدم أحد الأصول في حين هناك أصول أخرى، فإن المادة 9 فقرة 2 تنص على أنه "في حالة إصدار مستند النقل في أكثر من أصل واحد تبرأ ذمة متعهد النقل متعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع، إذا قام هو أو شخص يتصرف بالنيابة عنه بتسليم البضاعة بحسن نية في مقابل أحد الأصول المذكورة".

المسألة الثالثة: البيانات الواجب توفرها في مستند النقل متعدد الوسائط: إن البيانات الواجب توفرها متعددة، وهي بيانات ضرورية لتحقيق نوع من اليقين القانوني، خاصة بالنسبة إلى متعهد النقل حتى يتمكن من تنفيذ التزامه، وهي تهدف كذلك إلى حماية المرسل والمرسل إليه والغير... وهذه البيانات، التي نجد مثيلا لها في

صحّ التأويل الذي يرى أنه لا يمكن إصدار وثيقة نقل قابل للتداول إلا في شكل عادي ورقي لا الكتروني فإن ذلك من شأنه أن يعوق سرعة المعاملات التي تقتضيها التجارة الدولية، ومن ثم فإننا نقترح في انتظار تنقيح لقانون 1998 تأويلا موسعا لهذه المواد يسمح بإصدار مستند نقل الكتروني قابل للتداول ويأخذ بعين الاعتبار التطور الثوري للاتصالات منذ صدور اتفاقية 1980 للأمم المتحدة، مصدر إلهام المشرع التونسي سنة 1998، ويمكن ذلك بالرجوع إلى تنقيح مجلة الالتزامات والعقود بموجب القانون عدد 57 لسنة 2000 المؤرخ في 13 جوان 2000 والذي أضيف بمقتضاه الفصل 453 مكرر<sup>31</sup>.

المسألة الثانية: التمييز بين مستندات النقل القابلة للتداول ومستندات النقل غير القابلة للتداول، فهذا التمييز جذري إذ يؤثر على كيفية تنفيذ عقد نقل البضائع متعدد الوسائط. فإذا كان مستند النقل غير قابل للتداول، وذلك لا يكون إلا بموافقة المرسل إليه<sup>32</sup>، فإن القانون يفرض أن يقع ذكر اسم المرسل إليه، وتبرأ ذمة متعهد النقل متعدد الوسائط من التزامه بتسليم البضائع إذا سلمها إلى المرسل إليه المحدد في مستند النقل

ب- تأكيد على أن سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يحتفظ بسلامته،

ج - كيفية تمكين الحائز من التثبيت من أنه هو الحائز.

د - الطريقة التي يجري بها التأكيد على أن التسليم للحائز قد تم وان سجل الإلكتروني القابل للتداول لم يعد له أي مفعول أو صلاحية، عملا بالفقرة 2 من المادة السادسة.

2- يجب أن يشار إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة 15 من هذه المادة في تفاصيل العقد وان يكون من السهل التحقق منها.

<sup>31</sup> - انظر ما سبق.

<sup>32</sup> - الفصل 7 من قانون 1998.

قواعد روتردام<sup>33</sup> وفي اتفاقية الاسكو<sup>34</sup> تبدو من ثم منطقية وضرورية، وقد وقع تعدادها كما يلي بالفصل 11 من قانون 1998:

أ - الطبيعة العامة للبضائع، والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف عليها وإشارة صريحة عند الاقتضاء إلى كون البضائع خطيرة، وعدد الطرود أو القطع والوزن الخام للبضائع أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر وكل ذلك طبقا للبيانات المقدمة من المرسل.

ب - الحالة الظاهرة للبضائع،

ج- اسم متعهد النقل متعدد الوسائط ومكان عمله الرئيسي،

د- اسم المرسل،

ر- اسم المرسل إليه ، إذا حدده المرسل،

و- مكان وتاريخ أخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده،

ز- مكان تسليم البضائع،

ح- تاريخ أو أجل تسليم البضائع في مكان التسليم إذا اتفق الطرفان على ذلك صراحة،

ط- إشارة إلى كون مستند النقل متعدد الوسائط قابلا للتداول أو غير قابل للتداول،

ي- مكان وتاريخ إصدار مستند النقل متعدد الوسائط،

ك- توقيع متعهد النقل متعدد الوسائط أو وكيله،

ل- أجره النقل لكل واسطة من وسائط النقل إذا اتفق عليها صراحة بين الطرفين أو أجره

النقل مع تحديد عملتها، في حدود كونها

واجبة الإدلاء على المرسل إليه، أو ما يشير إلى أن أجره النقل واجبة الأداء عليه،

ن- التنصيص إن وقع الاتفاق بين الطرفين بتحمل مسؤوليات والتزامات ضافية بموجب قانون 1998 ، مع التنصيص على أن النقل متعدد الوسائط يخضع لقانون 1998.

س- أي بيانات أخرى يتفق الطرفان على إدراجها مخالفة لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل متعدد الوسائط.

ولهذه التنصيصات أهمية بالغة، وهي تخدم القوة الثبوتية لمستند النقل.

## 2- القوة الثبوتية لمستند النقل متعدد الوسائط:

من المهم الإشارة بادئ ذي بدء إلى أن بيانات مستند النقل لا تعتبر شرطا لصحته. فالفصل 12 فقرة 3 من قانون 1998 ينص أنه "لا يخل عدم وجود بيان أو أكثر من البيانات المشار إليها بالفصل 11 في مستند النقل متعدد الوسائط بالصفة القانونية للوثيقة وباعتبارها مستند نقل متعدد الوسائط بشرط أن تكون مع ذلك مطابقة للتعريف الوارد بالفقرة 6 من الفصل 4 من هذا القانون"<sup>35</sup>.

فمستند النقل وثيقة للإثبات كما ينص على ذلك الفصل 4 فقرة 6 وليس شرطا لصحة العقد، وفي هذا الإطار ينص الفصل 12 فقرة 1 من قانون 1998 أن "مستند النقل متعدد الوسائط المستوفي للشروط المبينة بالفصل 11 والذي يكون بيد المرسل يقوم حجة بين جميع الأطراف

<sup>35</sup> - جاء بالفقرة 6 من الفصل 4 أن مستند النقل متعدد الوسائط "وثيقة تثبت عقد نقل متعدد الوسائط، وأخذ متعهد النقل البضائع في عهده، وتعهده بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور".

<sup>33</sup> - انظر بصفة خاصة إلى المادة 36 من قواعد روتردام.

<sup>34</sup> - انظر إلى المادة العاشرة.

الذين يهتمهم الشحن فيما بينهم من جهة وفيما بينهم وبين المؤمنین من جهة أخرى".

وينص نفس الفصل في فقرته الثانية أنه إذا خلا مستند النقل عن إحدى البيانات السبع الأولى المذكورة بالفصل 11 فإنه يصلح رغما عن ذلك أن يكون بداية حجة كتابية.

وإن هذه البيانات خاصة ما يهم البضائع وطبيعتها العامة، عددها ووزنها الخ... الموجودة في مستند النقل لا تمنع متعهد النقل أو من ينوبه من إدراج تحفظ عند تعهده بالبضاعة يحدد فيه البيانات غير الصحيحة أو دواعي الاشتباه أو عدم وجود وسائل كافية للتثبت<sup>36</sup>.

ومن المهم بالنسبة لمتعهد النقل تسجيل حالة البضاعة الظاهرة، خاصة إذا كانت بها عيوب أو كان بها تلف ذلك أن عدم مثل هذا التسجيل ينجر عنه اعتبار البضائع في حالة جيدة ظاهريا (الفصل 13 فقرة أخيرة). وعدم تسجيل تحفظات ينجر عنها قرائن لصالح المرسل. فالفصل ينص 14 أن مستند النقل متعدد الوسائط يعتبر قرينة على كون متعهد النقل قد أخذ في عهده البضاعة كما هي موصوفة في هذا السند. وهذه القرينة بسيطة إذا كان مستند النقل غير قابل للتداول أو كان قابلا للتداول ولم يتم تحويله إلى شخص ثالث. أما إذا كان قابلا للتداول وتم تحويله إلى شخص ثالث بما في ذلك المرسل إليه، و تصرف هذا الشخص الثالث عن حسن نية اعتمادا على وصف البضائع في المستند فإنه لا يقبل من متعهد النقل إثبات العكس (الفصل 14).

وفيما يخص العلاقات بين متعهد النقل والمرسل، يعتبر هذا الأخير قد ضمن لمتعهد

النقل أن جميع البيانات الواردة في المستند صحيحة (الطبيعة العامة للبضائع، علامتها، عددها، وزنها وكميتها وكونها خطرة...) حين أخذ متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في عهده، وهو مسؤول عن تعويض أي خسارة تنجم عن عدم صحة البيانات أو عن وجود نقائص أو ثغرات فيها. حتى ولو حول المستند إلى الغير، على أنه حماية للغير لا يجوز لمتعهد النقل الاحتجاج بعدم صحة البيانات إلا تجاه المرسل (الفصل 17). وبالمقابل فإن متعهد النقل مسؤول عن كل معلومات كاذبة أو عن كل إغفال عن حالة البضائع وقع بقصد التغرير، ويمنعه ذلك من الاستفادة من حدود المسؤولية المنصوص عليها في قانون 1998، وهذا يحيلنا إلى تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط.

## ||- تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط

إن الالتزامات الأساسية تقع على عاتق متعهد النقل متعدد الوسائط (أ). ولكن يمكن اعتبار أن هذا العقد ملزم للجانبين (المرسل إلى جانب المتعهد)، ومن ثم فهو يرتب التزامات تقع على عاتق المرسل (ب). وإن عدم تنفيذ الالتزامات المترتبة عن عقد النقل متعدد الوسائط أو سوء تنفيذها يمكن أن يفتح الباب لمطالبات ودعاوى ينظمها قانون 1998 وإن كان تنظيمه لها منقوصا (ج).

أ - .....

ب - التزامات متعهد النقل متعدد الوسائط

من المهم التنكير قبل التطرق إلى التزامات متعهد النقل متعدد الوسائط أنه يتصرف بصفة شخصية لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط وهذا هو المبرر الأساسي لكونه حسب

<sup>36</sup> - الفصل 13.

الفصل 4 من قانون 1998 يتحمل مسؤولية تنفيذ العقد، والمشرع قد نظم بكل دقة مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط سواء من حيث مداها الزمني (1) أو من حيث أساسها القانوني(2)، أو من حيث حدود هذه المسؤولية(3).

ونجد قواعد قريبة من هذه في قواعد روتردام حيث تنص المادة 12-1 أنه "تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع.

**1-المدى الزمني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط:** إن المدى الزمني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وقع تحديده بصفة موسعة في قانون 1998، وخاصة في الفصل 18 من هذا القانون الذي ينص أنه "تمتد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن البضائع بموجب هذا القانون من وقت أخذه البضائع في عهده إلى حين تسليمها".

ونجد أيضا في قواعد روتردام التطرق لإمكانية التسلم أو التسليم- من أو- إلى سلطة ما أو طرف ثالث إذا كان قانون مكان التسلم، أو التسليم أو لوائحها تسمح بذلك<sup>37</sup>.

وربما ما تمتاز به قواعد روتردام هي تمكينها، بغاية تحديد مدة مسؤولية الناقل، للطرفين الاتفاق على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها مع الإشارة بغاية تفادي تعسف متعهد النقل في مثل هذا الاتفاق والتضييق بصفة جذرية في مدة مسؤولية الناقل إلى بطلان كل اتفاق من شأنه أن يجعل: 1- من وقت تسليم البضائع لاحقا لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل أو 2- أن يكون وقت تسليم البضائع سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل.

ويدقق هذا الفصل بغاية تحقيق نوع من اليقين أو الأمان القانوني للأطراف في معنى تسلم البضاعة وتسليمها، فيعتبر أن تسلم البضاعة يمكن أن يكون مباشرة من المرسل أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه، كما يمكن أن يكون التسلم من سلطة أو طرف آخر يتوجب تسليم البضائع إليه لنقلها بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان أخذه للبضاعة في عهده.

ويظهر جليا من هذه النصوص أن فترة مسؤولية متعهد النقل تمتد إلى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. وما يؤكد ذلك تنص المادة 19 من قانون 1998 أنه "على متعهد النقل متعدد الوسائط في حالة انقطاع الرحلة أن يقوم بمواصلتها بكل وسيلة ناجعة حتى وصول البضاعة إلى محل الوصول المتفق عليه و يبقى هذا الالتزام محمولا عليه مهما كان سبب انقطاع الرحلة". ومما يزيد في تشدد النظام القانوني

ونجد نفس التدقيق في خصوص تسليم البضاعة حيث ينص الفصل 18 ب- أن التسليم يتم إذا وقع إلى المرسل إليه أو في الحالات التي لا يتسلم إليه فيها البضائع من متعهد النقل متعدد الوسائط وذلك بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفق عقد النقل أو القوانين والأعراف السائدة والمنطبقة في مكان التسليم أو إلى سلطة أو طرف آخر يتوجب تسليم البضائع إليه بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان التسليم.

<sup>37</sup> - نجد نفس القواعد تقريبا في مشروع اتفاقية الاسكوا حيث تنص المادة الخامسة عشر-1 أنه "تبدأ مسؤولية متعهد النقل عن البضاعة من وقت تسلمه أو تسلم الطرف المنفذ البضاعة من الشاحن وتنتهي عند تسليمه البضاعة للمرسل إليه.

ولكن هنا أيضا هناك تدرج في الشدة بالنسبة إلى الناقل.

أما النظام الأخف بالنسبة إلى الناقل فهو النظام الذي لا يلزم فيه الناقل بالتعويض إلا متى أثبت القائم ضده أنه ارتكب أو من ينوبه خطأً انجر عنه ضرر. وهذا النظام قد يضر ضرراً فادحاً بالشاحنين إذ ليس من السهل إثبات الخطأ في حين يسهل إثبات الخسارة الحاصلة.

ولهذا السبب كثيراً ما تعتمد النصوص القانونية، خاصة الاتفاقيات الدولية ما يعبر عنه بالمسؤولية على أساس الخطأ المفترض أو قرينة الخطأ : أي أنه إذا وقعت خسارة ناتجة عن تأخير أو تلف فهناك قرينة قيام الناقل أو من ينوبه بخطأ إلا إذا أثبت هذا الأخير عدم قيامه بخطأ، وهنا يمكن إعفاؤه من المسؤولية. إذا القرينة، قرينة خطأ لا قرينة مسؤولية ويبقى الخطأ أساساً للمسؤولية وإن كان مفترضاً.

و فعلا نجد هذا الأساس في عديد النصوص الدولية التي تخص النقل. ففي خصوص النقل المعتمد على واسطة واحدة، نجد هذا الأساس مثلاً في المادة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978 (اتفاقية هامبورغ) التي تنص في المادة 5-1 أنه "يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي يتسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده ... ما لم يثبت الناقل أنه اتخذ هو أو مستخدموه أو وكلاؤه جميع ما كان من المعقول تطلب اتخاذه من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته"<sup>39</sup>.

<sup>39</sup> - انظر في خصوص هذه المسألة :

S. Mellouli, La responsabilité du transporteur maritime de marchandises, CERP, Tunis, 1993,

لمسؤولية متعهد النقل هو أنه لا يمكن أن يتفصي من مسؤوليته إلا إذا أثبت عدم خطئه أو خطأ مستخدميه... ومن ثم ففي عدم تنفيذه للالتزامه قرينة على خطئه أو خطأ مستخدميه...

## 2- الأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل : الخطأ المفترض

إن أسس مسؤولية الناقل في قانون النقل تختلف من حيث شدتها تجاه الناقل. أما الأساس الأشد تجاه الناقل، والذي يوفر من ثم الحماية الأقوى للمرسل، فيتمثل في ما يعبر عنه بقرينة المسؤولية، وهي مسؤولية بالنسبة للناقل بحكم القانون تقوم متى لم تتحقق النتيجة المرجوة من العقد أو حصل ضرر أو تلف بالبضاعة أو تأخير في التسليم ولا يمكنه دحض هذه القرينة إلا بإثبات قوة قاهرة أو فعل الغير لم يكن بالإمكان درؤه. وهذا هو النظام الذي نجده مثلاً في اتفاقية 9 ماي 1980 المتعلقة بالنقل بواسطة السكك الحديدية والتي تنص في فصلها السادس والثلاثين على مسؤولية الناقل مع استثناء حالات ينتج فيها الضرر عن فعل المرسل أو عيب في البضاعة أو ظروف لا يمكن للناقل عبر السكك الحديدية درؤها ولا توقع نتائجها وقد قامت الاتفاقية بتعداد لظروف يمكن فيها دحض هذه القرينة<sup>38</sup>.

إلى جانب هذا النظام الأشد الذي تقوم فيه مسؤولية الناقل ولو أثبت انه لم يخطئ على قرينة يمكن دحضها فقط بإثبات وجود قوة قاهرة أو أمر طارئ أو فعل غير نجد عادة أن الأنظمة المقارنة تقوم على الخطأ : الناقل مسؤول وملزم بالتعويض على أساس الخطأ.

<sup>38</sup> - انظر في نفي الاتجاه اتفاقية جنيف المؤرخة في 19 ماي 1956 المتعلق بعقد النقل الدولي للبضائع برا وبحرا وخاصة المادة 17 فقرة 2.

ومن المهم التأكيد هنا على أن المشرع التونسي قد نقل، وبصفة حرفية في الفصل 21 من قانون 1998 المادة 16 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1980 ومن ثم فيمكن اعتبار أن نفس الأساس القانوني يؤسس لمسؤولية متعهد النقل حسب قانون 1998 ألا وهو قرينة الخطأ<sup>41</sup>.

وفعلا ينص الفصل 21 أنه "يكون متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن تلف أو تعيب البضائع، إذا وقع الحادث الذي سبب التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده طبقاً لأحكام الفصل 18 من هذا القانون ما لم يثبت

---

charge de la preuve incombera d'abord au transporteur (c'est en quoi qu'il y a une présomption), mais qu'il s'en libérera en prouvant qu'il n'a pas commis de faute et ses préposés pas davantage ; on ne lui demandera pas comment le dommage est survenu et en quoi il lui est étranger (il n'y a pas présomption de responsabilité).

On en conclut, sur le plan pratique, que les dommages d'origine inconnues ne sont pas réparés si le transporteur a établi qu'aucune faute n'avait été commise par lui ou ses préposés ».

<sup>41</sup> - انظر في هذا الاتجاه :

M. Y. Mghaieth, Le transport multimodal international de marchandises, Mémoire en vue de l'obtention du DEA en droit des affaires, Fac. des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis, 2001-2002, p.74 et s.

كما نجد هذا الأساس أي الخطأ المفترض في اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1980 حول النقل متعدد الوسائط للبضائع والتي أقرت مسؤولية متعهد النقل في مادتها السادسة عشر ما لم يثبت أنه قام هو أو مستخدموه أو وكلاؤه أو أي شخص آخر التجأ إليه لتنفيذ العقد (إحالة إلى المادة 15) باتخاذ كل التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه.

وهذا الأساس وقع اعتباره من طرف عديد الفقهاء الذين علقوا على هذه الاتفاقية قرينة خطأ أو ما يعبر عنه بالمسؤولية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض<sup>40</sup>.

---

Commentaire de la convention des nations-unies sur le transport de marchandises par mer de 1978 (règles de Hambourg), Publ.de l'IORT, Tunis, 2001, p.48 et s, « Aspects actuels de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises », Actualités juridiques tunisiennes, n°17-2004, p.61 et s. O.Ben Fadhel, L'évolution des règles de la responsabilité en droit maritime tunisien, thèse de Doctorat, Aix-Marseille, 1980.

<sup>40</sup> - انظر على سبيل المثال :

R. Rodière «Transports combinés, la Convention de Genève du 24 mai 1980 sur les transports multinationaux », BT 1981, n° 1985, p. 518 : la présomption de faute va dominer la matière. Entendons bien : présomption de faute et non de responsabilité. Ceci signifie que la

متعهد النقل متعدد الوسائط أنه قام هو أو مستخدموه أو وكلاؤه أو أي شخص آخر مشار إليه في الفصل 20 من هذا القانون باتخاذ كل التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها التلافي الحادث وعواقبه. ويكون هناك تأخير في التسليم إذا لم تسلم البضائع خلال المدة المتفق عليها صراحة. وفي حالة عدم وجود اتفاق خلال المدة التي من المعقول أن يحتاج إليها متعهد النقل متعدد الوسائط مع مراعاة ظروف الحالة.

وإذا لم يتم تسليم البضائع خلال تسعين يوماً تلي تاريخ التسليم المحدد... يجوز لمن له الحق في البضاعة أن يعتبرها قد تلفت".

وما يؤكد على أن المسؤولية ناتجة عن قرينة خطأ، هو الإعفاء الجزئي من المسؤولية إذا أثبت متعهد النقل أن خطئه أو خطأ مستخدميه اقترن مع سبب آخر "إذا اقترن خطأ أو إهمال متعهد النقل متعدد الوسائط أو مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص آخر مشار إليه في الفصل 20 من هذا القانون، مع سبب آخر فأنتج التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم لا يكون متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولاً إلا بقدر الجزء الذي يمكن أن يعزى إلى خطئه أو إهماله بشرط أن يثبت الجزء الذي لا يعزى إليه من التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم".

هذا ومن الجدير بالذكر أن نفس أساس المسؤولية، قرينة الخطأ، نجده معتمداً في قواعد روتردام<sup>42</sup> وفي مشروع اتفاقية الاسكوا<sup>43</sup>.

42 - في خصوص قواعد روتردام نجدها تتبع نظاماً يعتمد على المسؤولية على أساس الخطأ المفترض، المادة 17-2، ولكنها تطعمه بقواعد تذكر بقرينة المسؤولية حين تنص على أنه إذا لم يقم الناقل بإثبات عدم خطئه ولكن أثبت أن الضرر ناتج عن أسباب أسهمت في الهلاك، تعددها المادة 17-3 (كالقضاء

وسواء كان الأمر في القانون التونسي، في قواعد روتردام<sup>44</sup> أو في مشروع اتفاقية الاسكوا<sup>45</sup> فإن قرينة الخطأ لها نطاق واسع، إذ يتجاوز شخص متعهد النقل متعدد الوسائط ليتسع إلى دائرة جميع من يستعين بهم ودوائر مستخدميه، إذ ينص الفصل 20 من قانون 1998 أن متعهد النقل "يكون ... مسؤولاً عن

والقدر، الحرب والأعمال القتالية... الخ) يعفى الناقل من المسؤولية.

43 - نجد في مشروع الاتفاقية تمشياً يذكر بالتمشي الموجود في قواعد روتردام وذلك لأنها تستند على قرينة خطأ، وتمكن من الإعفاء من المسؤولية حين يثبت الناقل أحد الأسباب الأخرى المتسببة في الضرر. وفي هذا الإطار تنص المادة 16-3: "لا يكون متعهد النقل مسؤولاً إذا أثبت عدم صدور أي خطأ أو إهمال عنه أو عن أي من موظفيه أو وكلائه تسبب أو ساهم في تأخير تسليم البضاعة أو تلفها كما يمكن إعفاؤه من المسؤولية إذا أثبت أن تأخير تسليم البضاعة أو خسارتها أو تلفها يعود إلى أحد الأسباب التالية أو إلى بعض منها:

أ خطأ صادر عن الشاحن أو المرسل إليه أو أي من وكلائها أو ممثلها،

ب-ظرف قاهر...

44 - ارجع إلى المادة 18: "يكون الناقل مسؤولاً عن الإخلال بالواجبات المترتبة عليه بمقتضى هذه الاتفاقية، نتيجة لأفعال يقدم عليها أو يغفلها:

أ لأي طرف منفذ أو،

ب - ربان السفينة أو طاقمها، أو

ج- موظفو الناقل أو الطرف المنفذ، أو

د- أي شخص آخر يدي أو يتعهد بأن يؤدي أياً من واجبات الناقل بمقتضى عقد النقل..."

45 - ارجع إلى المادة 20 من مشروع اتفاقية الاسكوا: "يتحمل متعهد النقل مسؤولية مباشرة عن تصرفات وأفعال موظفيه أو وكلائه أو مندوبيه أو الطرف المنفذ أو المتعاقدين من الباطن مع الطرف المنفذ، فيما يتعلق بالبضاعة المنقولة ما دامت تلك الأفعال والتصرفات واقعة ضمن نطاق عقد النقل".

كل تصرف أو تقصير، كما لو كان صادرا عنه شخصا، إذا كان صادرا عن مستخدميه ووكلائه حين يتصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته أو عن أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذا للعقد".

ويتمثل الإشكال في أن المبلغ الأقصى عن كل طرد أو عن كل كيلوغرام وقعت في خصوصه الإحالة إلى أمر لضبطه ويبدو بعد إحدى عشر سنة من صدور قانون 1998 أن هذا الأمر لم يصدر بعد.

وفي توسيع دائرة الأشخاص اللذين يعتبر متعهد النقل مسؤولا عن أخطائهم المفترضة إذا وقع ضرر ناتج عن أفعالهم، ضمان للمرسل والمرسل إليه، وتسهيل لقيام المسؤولية وإن كانت هذه المسؤولية تعرف حدودا عند التعويض.

وإضافة إلى تحديد المسؤولية عند خسارة أو تلف البضاعة، فإن قانون 1998 يحدد المسؤولية عند التأخير، حيث ينص الفصل 25 أنه تقتصر الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم على مبلغ يعادل مرتين ونصف أجره النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة على أن لا يتجاوز مجموع أجره النقل التي تستحق بموجب عقد النقل متعدد الوسائط.

### 3- حدود مسؤولية متعهد النقل:

نجد في قانون 1998 على غرار قواعد روتردام<sup>46</sup> ومشروع اتفاقية الاسكوا<sup>47</sup> تحديدا قانونيا لمسؤولية متعهد النقل. وهو يضع حدودا هامة لمسؤولية متعهد النقل عن التعويض.

هذا ونجد تحديدا آخر بالفصل 26 حيث نص أن مجموع مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط لا يمكن أن يتجاوز حدود المسؤولية عن التلف الكلي للبضائع كما يحددها الفصلان 23 أو 24 من هذا القانون .

فالفصل 23 ينص أنه توضع على متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولية الخسارة الناجمة عن تلف أو تعيب البضائع وتقتصر قيمة هذه الخسارة على أكبر المبلغين التاليين:

ولكن هذه الحدود التي تمثل المبدأ يسمح قانون 1998 بالترفيف فيها :

- إما باتفاق متعهد النقل متعدد الوسائط والمرسل في مستند النقل متعدد الوسائط (الفصل 26 فقرة 2).

أ - مبلغ أقصى عن كل طرد أو وحدة شخص أخرى،  
ب - مبلغ أقصى عن كل كيلوغرام من الوزن الخام للبضائع التالفة أو المعيبة<sup>48</sup>.

- أو في الحالة التي يقع فيها تلف أو تعيب للبضائع أثناء مرحلة محددة واحدة توجد في شأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق تنص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الناتج عن تطبيق الفصول 23- 24 و 25 من

46 - ارجع إلى المواد 12 ومن 59 إلى 61 من هذه الاتفاقية.

47 - ارجع إلى المواد 17 إلى 23 من مشروع الاتفاقية.

48 - استثناء لالتجاء إلى أكبر هذين المبلغين، ينص الفصل 24 أنه "...تقتصر مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط على مبلغ أقصى عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع التالفة أو المعيبة يضبط

بأمر إذا كان النقل الدولي متعدد الوسائط لا يشتمل وفقا للعقد على نقل البضائع بحرا أو في ممرات مائية داخلية".

هذا القانون، تكون حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن هذا التلف أو التعيب وفقا لأحكام تلك الاتفاقية.

#### ت - التزامات المرسل

إن عقد النقل متعدد الوسائط عقد ملزم الجانبين لمتعهد النقل وللمرسل رغم أن الالتزامات الأساسية تقع على عاتق متعهد النقل.

ويتطرق قانون 1998 إلى التزامات المرسل بصفة عامة ثم يتطرق إلى التزامات مشددة حين يرسل بضائع خطيرة.

وفيما يخص التزامات المرسل بصفة عامة ينص الفصل 33 أنه "يكون المرسل مسؤولاً عن الخسارة التي تحملها متعهد النقل متعدد الوسائط إذا كانت الخسارة المذكورة ناتجة عن خطأ أو إهمال من المرسل أو من مستخدميه أو وكلائه حين يتصرف هؤلاء المستخدمون أو الوكلاء في نطاق وظيفتهم ويكون أي مستخدم أو وكيل للمرسل مسؤولاً عن الخسارة المذكورة إذا كانت ناتجة عن خطأ أو إهمال من جانبه".

وهكذا يتبين أن المرسل كمتعهد النقل مسؤول عن أعمال مستخدميه أو وكلائه إذا تصرفوا في نطاق وظيفتهم. ولكن بخلاف متعهد النقل المسؤول حسب الفصل 20 "عن أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذا للعقد" لا نجد مثيلاً لهذه المسؤولية بالنسبة للمرسل. وقد يرجع ذلك إلى أن الالتزامات الأساسية تقع على عاتق متعهد النقل لا المرسل ومن ثم فمتعهد النقل قد يلتجئ إلى التعاقد مع أشخاص يستعين بخدماتهم خلال بعض مراحل النقل، ولا نرى ضرورة ولا فائدة لذلك بالنسبة للمرسل...

التأخير المذكور أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوثها".

وقانون 1998 يحدد المسؤولية بالنسبة للنقل حسن النية، أما إذا بينت سوء نيته أو مستخدميه أو وكلائه فإنه من المنطق ومن الإنصاف أن لا يتمكن من الدفع بحدود المسؤولية سواء كانت الدعوى مؤسسة على المسؤولية التعاقدية أو التقصيرية<sup>49</sup>.

ومن الإنصاف أيضاً أن يقع تحميله المسؤولية كاملة عن الخسارة الحاصلة، وهذا ما ينص عليه الفصل 31 من قانون 1998: "لا يحق لمتعهد النقل متعدد الوسائط أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون إذا ثبت أن التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير متعهد النقل تم بقصد إحداث هذا التلف أو التعيب أو التأخير، أو بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوثها"<sup>50</sup>.

49 - يسمح الفصل 28 بالدفع بالإعفاء بالمسؤولية سواء كانت الدعوى مؤسسة على المسؤولية التعاقدية (مثلاً دعوى بين المرسل و متعهد النقل) أو التقصيرية (مثلاً دعوى يقوم بها المرسل إليه ضد متعهد النقل).

50 - في حين ينص الفصل 29 أن مستخدم أو وكيل متعهد النقل متعدد الوسائط يستفيد من الإعفاء أو من التحديد في المسؤولية التي يتمتع بها متعهد النقل ينص الفصل 32 أنه "لا يحق لمستخدم أو وكيل متعهد النقل متعدد الوسائط أو لشخص آخر يستعين بخدماته لمتعهد النقل متعدد الوسائط بحدود المسؤولية المنصوص عليها بهذا القانون إذا ثبت أن التلف أو التعيب أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور قد تم بقصد إحداث هذا التلف أو التعيب أو

وخاصة في قواعد روتردام ومشروع اتفاقية الإسكوا أن نجد تنظيماً لمسؤولية المرسل إليه عن استلام البضاعة.

فرغم كون المرسل إليه ليس طرفاً في العقد، فإنه مستفيد منه، وليس من المعقول أن يستفيد من هذا العقد، أو أن يطالب المتعهد بالنقل بتنفيذ العقد، دون أن يقع عليه التزام بتسليم البضاعة، وواجب بالإقرار بأنه تسلمها، وعلى الأقل تنظيم لحقوق متعهد النقل متعدد الوسائط في الحالة التي يتسلم فيها المرسل إليه البضائع أو يرفض الإقرار بتسليمها.

وفي خصوص هذه المسألة وخلافاً للتنظيم الدقيق الموجود في قواعد روتردام<sup>53</sup>، وفي مشروع اتفاقية الإسكوا<sup>54</sup>، التي تحمل المرسل إليه واجب تسلم البضاعة في التاريخ والمكان المشار إليهما في وثيقة النقل، والتي تسمح لمتعهد النقل أن يرفض التسليم إذا رفض المرسل إليه الإقرار بالتسليم، كما تنظم مسألة تعذر تسليم البضاعة بالتطرق إلى مسائل كتخزين البضاعة أو بيعها أو إتلافها إلخ، في حين يصمت المشرع التونسي عن كل هذه المسائل في قانون 1998، وقد يكون ذلك باباً مفتوحاً على مصراعيه للمنازعات...

### ج- المنازعات

إن الدارس لقانون سنة 1998 لا يمكن إلا أن يفاجأ لسكوت النص عن تنظيم الحالات التي يختص فيها القضاء التونسي، أو التي يختص فيها التحكيم بالنظر في النزاعات على عكس ما نجد في النصوص الدولية المتعلقة بالنقل سواء وحيد الوساطة أو متعدد الوسائط حيث نجد دوماً

<sup>53</sup> - المواد 43 وما يليها.

<sup>54</sup> - المواد 32 وما يليها.

أما الفارق الأساسي في مسؤولية متعهد النقل بالنسبة للمرسل فيتمثل في أن أساس مسؤولية متعهد النقل قرينة خطأ: فعدم تسليم البضاعة أو تعيبها أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه يفترض خطأً في جانبه إلا إذا أثبت عكس ذلك في حين يجب إثبات الخطأ في جانب المرسل<sup>51</sup>.

ونظراً لأهمية المسألة، فإن للمرسل واجبات دقيقة، حين تكون البضائع خطيرة. فالفصل 34 من قانون 1998 يلزمه "أن يضع العلامات والملصقات المناسبة على البضائع الخطيرة الدالة على ذلك". يضاف إلى ذلك واجب إعلام عند إرسال بضائع خطيرة وبالاحتياطات اللازمة (الفصل 34).

وهذه الالتزامات في حالة خطورة البضاعة قد تؤدي إلى الإقرار بمسؤولية المرسل تجاه متعهد النقل متعدد الوسائط عن كل خسارة ناتجة عن شحن هذه البضائع (الفصل 35-أ).

وكذلك يجوز في أي وقت إنزال البضائع أو إعدامها أو إزالة خطرهما حسبما تقتضي الظروف<sup>52</sup>.

بعد التطرق إلى مسؤولية متعهد النقل ومسؤولية المرسل كنا ننتظر من المشرع على غرار ما هو موجود في النصوص المقارنة

<sup>51</sup> - د نفس الموقف في قواعد روتردام وفي مشروع اتفاقية الإسكوا. ارجع إلى المادة 30 من قواعد روتردام والمادة 14-3 من مشروع اتفاقية الإسكوا.

<sup>52</sup> - لا في حالات استثنائية ذكرها الفصل 36 وهي الحالات "التي يوجد فيها التزام بالاشتراك في الخسائر المشتركة التي يكون فيها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولاً وفقاً لأحكام الفصل 21 من هذا القانون".

نظاما خصوصا للنزاعات القضائية والتحكيمية في مجال النقل.

ومما يزيد في النقد الذي يمكن أن نوجهه للنص، هو أنه خصص بابا كاملا: الباب الرابع للمطالبات والدعاوى ولم يدرج في هذا الباب غير قسمين: قسم متعلق بالإعلام بالتلف أو التعيب أو التأخير وقسم يخص تقادم الدعاوى (أ) ولم ينص على تنظيم لهذه الدعاوى (ب)

#### أ - المسائل المنصوص عليها في قانون 1998: الإعلام والتقادم

ينظم قانون 1998 بكل دقة مسألتَي الإعلام بالتلف أو بالتعيب أو بالتأخير ومسألة التقادم الخاصة بالدعاوى المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط.

**فيما يخص الإعلام:** يضع قانون 1998 في الفصل 37 على عاتق المرسل إليه واجب إعلام متعهد النقل متعدد الوسائط كتابة بالتلف أو بالتعيب مع تحديد الطبيعة العامة لذلك في موعد لا يتجاوز يوم العمل الذي يلي يوم تسليم البضائع إليه. وإذا لم يقم بهذا الإعلام في الأجل قامت قرينة بسيطة، قابلة للدحض، ضده، بكون البضائع سلمت كما هي موصوفة في مستند النقل متعدد الوسائط.

وهذا الأجل يسري إذا كانت عيوب البضاعة ظاهرة أما إذا كان التلف أو العيب غير ظاهر، فإن الأجل بالنسبة إلى الإعلام يصير ستة أيام بداية من تسليم البضاعة إلى المرسل إليه. ولا يقع الإعفاء من الإعلام إلا إذا وقعت معاينة مشتركة للعييب أو التلف وقت تسليمها.

وكذلك الأمر بالنسبة إلى التأخير فإن الفصل 39 ينص أنه لا يستحق أي تعويض عن

أي خسارة تنتج عن التأخير في التسليم ما لم يوجه إعلام كتابي مضمون الوصول مع الإعلام بالبلوغ إلى متعهد النقل خلال الستين يوما التي تلي تسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه أو إلى سلطة أو طرف آخر طبقا لما ورد في المادة 18-2 و3 .

ومن المفيد الإشارة إلى أنه في الحالات التي يقوم فيها المرسل بتسليم بضاعة بها تلف أو تعيب إلى متعهد النقل لنقلها فإن على متعهد النقل إعلامه كتابيا في موعد لا يتجاوز التسعين يوما من حدوث التعيب أو التلف أو تسليم البضاعة، وإلا فإن عدم الإعلام يمثل قرينة على أن متعهد النقل لم يتحمل تلفا أو تعيبا نتيجة خطأ من المرسل أو مستخدميه أو وكلائه، وهذه القرينة بسيطة، ومن ثم فإن عبء المسؤولية ينتقل إلى متعهد النقل. ولكن القيام بالدعوى يفترض أن يكون قبل سقوطها بالتقادم.

**فيما يخص التقادم:** تنص المواد 42 وما يليها على مدد مختلفة للتقادم وعلى كيفية احتسابها، وبداية احتسابها. والمهم في هذه الفصول أن المشرع نص على سقوط أي دعوى بالتقادم " إذا لم تتخذ إجراءات التقاضي أو التحكيم خلال مدة سنتين"، وهذا يفترض أن باب التحكيم والتقاضي مفتوح ولكن المشرع لم ينظم هذه المسألة على عكس النصوص الدولية...

#### ب - المسائل المسكوت عنها في قانون 1998: تنظيم إجراءات التقاضي والتحكيم

على عكس جل النصوص الدولية، سواء المتعلقة بالنقل وحيد الواسطة أو متعدد الوسائط فإن قانون 1998 سكت عن تنظيم إجراءات التقاضي والتحكيم. فلو رجعنا مثلا إلى قواعد روتردام لوجدنا أن محرري الاتفاقية يخصصون

كامل الفصل 14 للولاية القضائية، وهو فصل يحتوي على المواد 66 إلى 74 و كامل الفصل 15 إلى التحكيم وهو فصل يحتوي على المواد 75 إلى 78.

وإن سكوت المشرع التونسي عن تنظيم التحكيم في مادة النقل المتعدد الوسائط، أو تنظيم حالات اختصاص القضاء التونسي بالنسبة للنقل متعدد الوسائط يحيلنا بالضرورة إلى تطبيق

القواعد العامة، أي مجلة التحكيم الصادرة بمقتضى القانون عدد 93-42 المؤرخ في 26 أفريل 1993، ومجلة القانون الدولي الخاص الصادرة بموجب القانون عدد 97 لسنة 1998 المؤرخ في 27 نوفمبر 1998. ومن شأن ذلك أن لا يأخذ بعين الاعتبار خصوصية مادة النقل الدولي، خاصة المتعدد الوسائط، والذي يعارض الاتجاه السائد في القوانين المقارنة وفي النصوص الدولية سواء المتعلقة بالنقل وحيد الوساطة ( بري - بحري - جوي...) أو متعدد الوسائط. حيث نجد في جل هذه النصوص قواعد خاصة بالتحكيم والقضاء في مادة النقل، مما يدل أن القواعد العامة غير كافية في هذا المجال الخصوصي.

وقواعد روتردام تنظم رفع الدعاوي على الناقل فتتنص على المحاكم المختصة وكذلك الأمر بالنسبة للدعاوى المرفوعة على الطرف المنفذ البحري، كما تقوم بتنظيم مسألة اتفاقات اختيار المحكمة ومسألة الحجز والتدابير المؤقتة والوقائية، والاعتراف والنفذ إلخ...

كما أنها تنظم في الفصل المتعلق بالتحكيم جميع المسائل المتعلقة باتفاقات التحكيم، وكذلك الأماكن التي يمكن أن يقع فيها القيام بإجراءات التحكيم إلخ<sup>55</sup>.

ونفس الملاحظة يمكن إبدالها في خصوص مشروع اتفاقية الإسكوا، مع إعطاء أهمية خاصة للتحكيم، بما أنه أصبح في هذا المشروع بمثابة القضاء العادي في حين لا يقع الالتجاء إلى القضاء إلا بصفة استثنائية<sup>56</sup>.

55 - وإن كانت قواعد روتردام لا تجعل هذه المواد - الاختصاص القضائي والتحكيم تطبق إلا إذا أعلنت عن ذلك الدولة المتعاقدة (أنظر المواد 74 و 78) التي تنص "لا تلزم أحكام هذا الفصل سوى الدول المتعاقدة التي تعلن وفقا للمادة 91 أنها ستكون ملزمة بها".

56 - تنص المادة 1-37 من مشروع اتفاقية الإسكوا، "تحال جميع النزاعات أو الخلافات أو المطالبات التي تتعلق بأي عقد نقل خاضع لأحكام هذه الاتفاقية أو بمخالفة أحكام هذا العقد أو نسخه أو بطلانه إلى التحكيم وفقا لقواعد التحكيم التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسترال)، والمطبقة في حال نشوء أي نزاع أو خلاف...". في حين تنص المادة 1-39: "على الرغم مما ورد في أحكام المادة السابعة والثلاثين: يجوز لأطراف عقد النقل الاتفاق على إحالة النزاع الناشئ بينهم إلى القضاء...".

## خاتمة

ونحن اليوم بعد تحليل القانون التونسي نعتبر أنه من المفيد أن نصل إلى اتفاقية دولية متطورة ومتوازنة تنظم النقل متعدد الوسائط ونتمنى أن تلاقى حظاً أكثر من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1980.

ولكننا لا يمكن في النهاية إلا أن نتساءل هل توجد ضالتنا في قواعد روتردام؟ هل يمكن اعتبار الانضمام إلى هذه الاتفاقية مفيداً لنا؟ والإجابة عن مثل هذا الإشكال أبقيا مفتوحة، وإن كنت أميل إلى الجواب بالإيجاب. لكن بإيجاب حذر، فالمسألة تحتاج إلى الحذر والتريث، خاصة بالنسبة لدولنا العربية، وذلك بالنظر إلى كون هذا النص يحمل التزامات إضافية مقارنة بقواعد همبرغ على كاهل الشاحنين ونحن للأسف وقيل كل شيء شاحنون، والحذر واجب أيضاً بالنظر إلى كون قواعد روتردام تكرر حرية تعاقدية وإن كانت مشروطة فيما عبرت عنه بمصطلح العقود الكمية، دون تعريف دقيق لهذه العقود، والحال أن وضعية الشاحنين تحتاج إلى قواعد أمره حمائية<sup>57</sup>.

57- المادة 83 -قواعد خاصة بشأن العقود الكمية:"

1 - بصرف النظر عن أحكام المادة 82 ، وفيما بين الناقل والشاحن، يجوز أن ينص العقد الكمي، الذي تنطبق عليه هذه الاتفاقية على حقوق والتزامات ومسؤوليات أكثر أو أقل من تلك المبينة في هذه الاتفاقية، شريطة أن يتضمن العقد الكمي بيانا جليا بأنه يخرج عن هذه الاتفاقية، وأنه إما:

(أ) جرى التفاوض عليه بصورة منفردة؛ وإما

(ب) يحدد بصورة جلية أبواب العقد الكمي التي تتضمن خروجاً عن الاتفاقية.

2- يبين في العقد الكمي أي خروج بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة، ولا يجوز أن يكون هذا الخروج مدرجا بالإحالة من مستند آخر.

3 - لا يمثل جدول الأسعار والخدمات أو مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني العمومي الخاص

بعد أكثر من عشرة سنوات من صدور القانون التونسي المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، وبمقارنته مع أحدث النصوص الدولية، قواعد روتردام، ومشروع اتفاقية الإسكوا تبيننا أن النص التونسي يكرس القواعد الأساسية الموجودة في القانون المقارن وخاصة المتعلقة بمسؤولية الناقل متعدد الوسائط.

لكن هذه الدراسة بينت لنا أيضاً أن هذا النص لم يأت إلا نتيجة عدم دخول اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط حيز التنفيذ مما أجبر المشرع التونسي على تنظيم هذا العقد مستلهما مجمل القواعد من اتفاقية الأمم المتحدة المولودة المؤودة لسنة 1980. وتبين أيضاً أن هذا النص تجاوزته الأحداث في خصوص بعض المسائل. حيث لا يعبر اهتماماً لوثيقة النقل الإلكترونية في حين تمثل الشكل الأساسي اليوم، في زمن الثورة الإلكترونية. كذلك لاحظنا في هذا النص عديد النقائص قد يكون أهمها عدم تنظيمه لإجراءات خاصة للتقاضي والتحكيم في مادة النقل متعدد الوسائط.

ويبدو لنا أن هذه النقائص يمكن تلافيها، لكن هناك عيباً يصعب، إن لم يكن من المستحيل، حسب رأينا تلافيه، ويتمثل في أن النقل الدولي، وخاصة النقل متعدد الوسائط، نقل يحتاج بالضرورة إلى قواعد موحدة بين الدول، وينبذ منطق القوانين الوطنية المبنية على الاختلاف والتي يمكن أن تؤدي إلى أحكام متناقضة أو إلى تنازع إيجابي وسلبي في الاختصاص. فمثل هذه المواد تتلاءم خاصة مع النصوص الدولية، لا الوطنية، وخاصة الاتفاقيات الدولية.

وقد تحتاج الحرية منا إلى مزيد تطوير  
زادنا المعرفي في هذا المجال وحث مؤسساتنا  
على تدعيم وضعها الاقتصادي، فعندها لن نخشى  
هذه الحرية التي قد نستفيد أيضا منها! فلنفكر مليا  
ولنقرر عن روية...

---

بالناقل، أو أي مستند مشابه، عقدا كميا لأغراض هذه  
المادة، ولكن يجوز أن يدرج العقد الكمي أحكام تلك  
المستندات بالإحالة كبنود في العقد.  
4 - لا تنطبق الفقرة 1 من هذه المادة على الحقوق  
والالتزامات المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين  
أ و ب من المادة 15 وفي المادتين 30 أو 33 على  
المسؤولية الناشئة عن الإخلال بها، كما لا تنطبق  
الفقرة 1 من هذه المادة على أي مسؤولية ناشئة عن  
فعل أو إغفال مشار إليه في المادة 64."