

مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بين التحديد والتشديد في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط

الأردني رقم (29) لعام 2018

أ.د. جمال الدين مكناس

جامعة مؤتة

سليمان فارس الصعوب

جامعة مؤتة

الملخص

يهدف هذا البحث إلى التعرف على مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط من حيث التحديد والتشديد، حيث تمثلت مشكلة البحث في أنّ النقل الدولي متعدد الوسائط، يعتمد على أكثر من واسطة من وسائط النقل، ويتولى تنفيذ تلك الوسائط ومسؤولية متابعتها شخص واحد هو متعهد النقل، وهذه المسؤولية قد تخضع لأحكام التشديد أو الإعفاء التي نظمها المشرع الأردني بقانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم (29) لسنة 2018 المنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ: 18-6-2018، كما يمكن أن يستفيد هذا المتعهد من تحديد مسؤوليته بسقف معين نص عليه القانون، وقد جاء هذا البحث لبيان مواقع القصور والغموض التي وردت في هذا القانون فيما يخص مسؤولية متعهد النقل بالإضافة إلى بيان موقف المشرع الأردني من الخروج على القواعد العامة في القانون، وذلك من خلال النص على الاتفاق على تشديد المسؤولية بين أطراف عقد النقل الدولي متعدد الوسائط. وتم استخدام المنهج الوصفي والتحليلي المقارن للنصوص القانونية التي أوردها المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني لتنظيم مسؤولية متعهد النقل، وأظهرت النتائج أنّ المشرع الأردني نص على جواز الاتفاق بين أطراف عقد النقل الدولي متعدد الوسائط على تشديد مسؤولية متعهد النقل في عقد النقل، وإن شروط هذا التشديد تكون صحيحة ومرحباً بها في نطاق النقل الدولي للبضائع. ونوصي المشرع الأردني على إضافة نص في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط يحدد فيه مسؤولية الناقل الفعلي في عملية النقل وذلك في حال

اتفاق الشاحن ومتعهد النقل على تشديد مسؤولية المتعهد، أسوةً بما أخذ به بروتوكول غوادالاجارا لعام 1961 المعدل لاتفاقية وارسو للنقل الجوي في المادة الثالثة الفقرة الثانية منه.

الكلمات الافتتاحية: - النقل الدولي، الشخص، متعهد النقل، متعهد النقل، الشاحن، وثيقة النقل، المرسل إليه، وحدة الشحن، التسليم.

الكلمات الافتتاحية: -

- النقل الدولي: نقل البضائع بأكثر من وسيلة نقل بموجب عقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة من مكان استلام البضائع في بلد ما الى مكان تسليمها للمرسل إليه في بلد آخر.
- الشخص: أي شخص طبيعي أو معنوي.
- متعهد النقل: الشخص المرخص من الهيئة لمزاولة أعمال النقل الدولي متعدد الوسائط وفق أحكام هذا القانون.
- الشاحن: الشخص الذي يبرم عقد النقل مع متعهد النقل لنقل البضائع الى المرسل إليه سواء كان مالكا للبضاعة أو مفوضاً عنه.
- وثيقة النقل: مستند نقل دولي متعدد الوسائط يصدر بموجب عقد النقل وفقاً لحكام هذا القانون.
- المرسل إليه: الشخص الذي يحق له استلام البضائع من متعهد النقل.
- وحدة الشحن: العبوة أو الطرد أو الوحدة التي يتم عدها أو رصها في وحدة النقل الجزئية سواء كانت حاوية أو منصة نقالة أو أي أداة نقل تستخدم في تحزيم البضائع أو تعبئتها.
- التسليم: تسليم البضائع الى المرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه بموجب وثيقة النقل.

Responsibility of the international multimedia transport operator between specification and emphasis in Jordan's International Multimedia Transport Act No. (29) of 2018

Abstract

This research aims to identify the responsibility of international intermodal transport in terms of specification and emphasis, where the problem of the research was that international intermodal transport depends on more than one mode of transport, which is implemented and followed up by one person, the transport operator, whose responsibility may be held during the transport process.

This responsibility may be subject to the strict or exempt provisions regulated by the Jordanian legislator by Jordan's International Multimodal Transport Act No. (29) of 2018 published in the Official Gazette on 18-6-2018. He/she may benefit from determining responsibility by a certain threshold provided for by law. This research was designed to show the area of the shortcomings and ambiguities contained in this law regarding the responsibility of the transport operator, as well as the attitude of the Jordanian legislator on breaking the rules of law by providing for an agreement to increase responsibility between the parties to the international intermodal transport contract.

In this research, the descriptive analytical approach and comparative analysis to the legal texts provided by the Jordanian legislator in the Jordanian Multimodal International Transport Act were used to regulate the responsibility of the transport operator.

This research results showed that the Jordanian legislator in Jordan's multimodal international transport law stipulated that it was permissible for the parties in the intermodal international transport contract to agree on the increased responsibility of the transport operator in the transport contract, and that the terms of such an emphasis were valid and welcomed within the scope of international transport of goods. The researcher proposes to the Jordanian legislator to add a provision in the International Intermodal Transport Act specifying the actual responsibility of the operator in the transport process if the shipper and transport operator agree to increase the responsibility of the contractor, as was the case with

the 1961 Guadalajara Protocol amended by the Warsaw Air Transport Convention in Article III, second paragraph.

مقدمة:

على إثر ثورة الحاويات، والتطور الحاصل في مجال النقل، جاءت ظاهرة النقل الدولي متعدد الوسائط أي النقل من الباب إلى الباب عبر وسائل نقل مختلفة برية، بحرية، جوية، ولعل من المناسب أن نشير إلى أن تلك الظاهرة، جاءت تطبيقاً لنظام النقل الحديث الذي يعتمد على أكثر من واسطة من وسائط النقل، فهذا النظام نجد فيه أن متعدد النقل الدولي متعدد الوسائط يقوم بدلاً من الناقل بتوصيل البضائع من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، باستخدام أكثر من واسطة من وسائط النقل بموجب وثيقة واحدة، وتحت مسؤولية واحدة نظير أجر .

وقد قام المشرع الأردني واستكمالاً للتشريعات الوطنية التي تنظم قطاع النقل في أنماطه المختلفة البرية والبحرية والجوية ولسد النقص في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ولتلافي المشاكل القانونية التي قد تظهر في عملية النقل التي تتم بواسطتي نقل أو أكثر وخاصة ما يتعلق منها بحدود المسؤولية عن البضائع من حالات التلف أو الضياع أو التأخير في تاريخ التسليم الناجم عن تعدد المنفذين في عملية النقل، بوضع قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم (29) لسنة 2018 الذي دخل حيز النفاذ بتاريخ: 18-6-2018.

ومن أهم أسباب انعقاد مسؤولية متعدد النقل هو خطأ متعدد الوسائط وإهماله وما يترتب عليه من أضرار سواء كان هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها، ولكن لا بد أن يحصل هذا الخطأ أو الإهمال الذي أدى إلى الضرر في الوقت الذي تكون البضاعة في عهدة متعدد النقل متعدد الوسائط لتتعقد مسؤوليته، لأن مسؤوليته تبدأ مع انعقاد العقد وتنتهي بالتنفيذ الكامل لبند العقد وتسليم البضاعة محل العقد في مكان التسليم المتفق عليه في العقد.

وكان من الثابت من خلال نصوص القوانين والاتفاقيات التي نظمت عملية النقل الدولي متعدد الوسائط، أن إدراج أي شرط يعفي الناقل من المسؤولية في عقد النقل متعدد الوسائط يُعدّ باطلاً، وسبب حرمان الناقل من إدراج مثل هذا

الشرط هو من أجل حماية الشاحنين، بحيث يتم التوازن بين متعهدي النقل والشاحنين وأيضاً تم وضع حد معين أو حد أقصى لا يمكن تجاوزه عند المطالبة بالتعويض.⁽¹⁾

لكن هناك حالات معينة عند تحققها يستبعد الأخذ بالحد الأقصى المنصوص عليه ويحرم المتعهد من حقه بالتمسك بهذه الحدود وتصبح عند ذلك مسؤولية المتعهد غير محددة بسقف معين؛ لأن تقرير المسؤولية المحدودة للناقل أو متعهد النقل في التشريع يهدف بالدرجة الأساسية إلى توجيه حماية لهم من التعويضات الباهظة الناجمة عن الأضرار التي قد تترتب على عملية النقل، وكذلك لتشجيعهم على الاستمرار في العمل بهذا المجال كي لا يتقل بعبء باهض من التعويضات التي قد تجره إلى الخراب والإفلاس والذي يؤدي بالتالي إلى شل حركة نقل البضائع.⁽²⁾

والتشريعات أبحاث للمتعاقدین أن يتفوقوا على زيادة سقف مسؤولية متعهد النقل بخصوص التعويض، وعلى الرغم من أن شروط تشديد مسؤولية متعهد النقل توفر ضمانات للشاحنين ومالكي البضائع تجاه متعهدي النقل الذين عادة ما يتميزون بإمكانيات اقتصادية ضخمة إلا أنها تعتبر أقل شيوعاً في العمل التجاري بسبب هيمنة الطرف القوي صاحب الإمكانات الاقتصادية " متعهد النقل " وامتناعه عن قبول هذه الشروط.

وتأسيساً على ما تقدم سوف يتم تقسيم هذا الدراسة إلى ثلاثة مطالب فسوف نتحدث في المطلب الأول: عن انعقاد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وحدود مسؤوليته نتيجة هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في التسليم أما المطلب الثاني: فسوف نتحدث عن حدود مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط أما المطلب الثالث فسوف نتحدث عن تشديد المسؤولية على متعهد النقل متعدد الوسائط في حال تم الاتفاق على رفع سقف المسؤولية أو كان الخطأ الذي نتج عنه الضرر نتيجة تعمد أو إهمال من قبل متعهد النقل.

أهمية الدراسة: -

تبدو أهمية الدراسة في أن نظام النقل الدولي متعدد الوسائط صار في عالم اليوم بمثابة النقل الأكثر فعالية في تطوير التجارة الدولية، واختزال الإجراءات المتعارف عليها في وسائط النقل الأخرى مما يعمل على سرعة إنهاء إجراءات

(1) أحمد مصطفى محمد، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر " اتفاقية روتردام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2017، ص118.

(2) محمد فريد وفخري، رفعت العربي، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1994، ص159.

البضائع المصدرة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول في زمن قياسي، وأيضاً تحديد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط أثناء عملية النقل ودخول البضاعة في عهده، وذلك وفقاً لقواعد قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

مشكلة الدراسة: -

تتمثل مشكلة الدراسة في أنّ عقد النقل الدولي متعدد الوسائط، يعتمد في تنفيذه على مجموعة من وسائل النقل المختلفة، وهي تتمثل في وسائل النقل البحرية والجوية والبرية التي تتعاون مع بعضها البعض لتنفيذ عقد النقل، وعن مدى ملاءمة القواعد القانونية التي وضعها المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم (29) لسنة 2018 لمعالجة مسؤولية متعهد النقل، وذلك من خلال تحديد مسؤولية متعهد النقل وإمكانية الاتفاق على تشديد هذه المسؤولية بين أطراف العقد من خلال ما نص عليه في القانون.

وعليه تتمثل المشكلة في الإجابة على الأسئلة الآتية: -

- 1- ماهي حالات قيام مسؤولية متعهد النقل بمواجهة الشاحن أو المرسل إليه وفقاً للقانون الأردني؟
- 2- هل يجوز التخفيف من مسؤولية متعهد النقل أم لا يجوز وفقاً للقانون الأردني والاتفاقيات الدولية للنقل متعدد الوسائط؟
- 3- هل يحق للأطراف عقد النقل الاتفاق على تشديد المسؤولية على متعهد النقل وزيادة سقفها بما يتعلق بالتعويض أيضاً؟

أهداف الدراسة: -

تهدف هذه الدراسة لمعرفة الأحكام القانونية الخاصة بمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط من حيث تحديد هذه المسؤولية بحسب ما نص عليه القانون الأردني للنقل الدولي متعدد الوسائط، وحالات قيامها وأيضاً تشديد هذه المسؤولية، وهل يجوز التخفيف منها أو عفاء متعهد النقل من هذه المسؤولية باتفاق أطراف العقد وفقاً للقانون الأردني.

منهج الدراسة: -

في هذه الدراسة استخدمنا المنهج الوصفي والتحليلي المقارن، المنهج الوصفي: في تجميع وعرض المعلومات المتعلقة بمشكلة الدراسة، كما استخدم الباحث المنهج التحليلي المقارن من خلال الوقوف على النصوص القانونية في

القانون الأردني بالمقارنة مع الاتفاقية الدولية للأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 وتحليلها وبيان أوجه الاتفاق والاختلاف بينها. وذلك في تفسير النصوص القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية متعهد النقل، ومتى يمكن تشديد المسؤولية لمتعهد النقل.

تقسيم الدراسة:-

وسوف يتم تقسيم هذا الدراسة إلى ثلاثة مطالب فسوف نتحدث في المطلب الأول: عن انعقاد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وحدود مسؤوليته نتيجة هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في التسليم أما المطلب الثاني: فسوف نتحدث عن حدود مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط أما المطلب الثالث: فسوف نتحدث عن تشديد المسؤولية على متعهد النقل متعدد الوسائط في حال تم الاتفاق على رفع سقف المسؤولية أو كان الخطأ الذي نتج عنه الضرر نتيجة تعمد أو إهمال من قبل متعهد النقل.

المطلب الأول: حالات قيام مسؤولية متعهد النقل الدولي

من أهم أسباب انعقاد مسؤولية متعهد النقل هو خطأ متعهد النقل متعدد الوسائط وإهماله وما يترتب عليه من أضرار سواء كان هلاكاً أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها، ولكن لا بد أن يحصل هذا الخطأ أو الإهمال الذي أدى إلى الضرر في الوقت الذي تكون البضاعة في عهدة متعهد النقل متعدد الوسائط؛ لأن مسؤولية متعهد النقل تبدأ مع انعقاد العقد وتنتهي بالتنفيذ الكامل لبند العقد وتسليم البضاعة محل العقد في مكان التسليم المتفق عليه في العقد، وهذا يفرض على الناقل أن يتخذ كافة الإجراءات والاحتياطات اللازمة التي من شأنها الحيلولة دون وقوع أي ضرر للبضاعة،⁽¹⁾ وبالتالي فإن متعهد النقل يكون مسؤولاً عما تتعرض له البضائع محل العقد من هلاك أو تلف أو تأخير في التسليم .

وقد أكد المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط على الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية متعهد النقل، وذلك بنص المادة (17/أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني التي تنص على أنه " أيكون متعهد النقل بعد استلامه البضائع مسؤولاً عن:

1- هلاك البضائع أو نقصها أو تلفها كلياً أو جزئياً.

(1) موسى عبد جمعة، عقد النقل البري للبضائع، دار الحرية للطباعة، بغداد ، 1994 ، ص151.

2- التأخير في تسليمها خلال المدة الزمنية المتفق عليها وإي خسارة أو تلف أو ضرر ناجم عن هذا التأخير. (1)

وقبل دراسة حالات تحقق مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط لابد لنا من بيان شروط انعقاد مسؤولية

متعهد النقل، فلا بد من توفر شرطين:

الشرط الأول: وجود البضاعة في عهدة متعهد النقل متعدد الوسائط

نجد أنّ هذا الشرط هو ما يعبر عنه بفترة مسؤولية متعهد النقل التي نصت عليها المادة (11/أ) من قانون النقل

الدولي متعدد الوسائط الأردني،(2) ومن خلال هذا النص فإنّ مسؤولية متعهد النقل تنحصر خلال الفترة الواقعة بين دخول

البضاعة في عهده وبين لحظة خروجها من عهده وذلك بتسليمها إلى المرسل إليه، بمعنى آخر إنّ هذه الفترة هي الفترة

التي يتمكن متعهد النقل فيها من السيطرة الفعلية على البضاعة من خلال فحصها وتداولها ونقلها،(3) وبالتالي فإنّ متعهد

النقل متعدد الوسائط لا يتحمل مسؤولية البضائع إذا لم يكن له السيطرة الفعلية على البضاعة، ليتمكن من خلالها بتنفيذ

الالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد النقل، ومن خلال ما جاء في هذه النصوص الخاصة بتحديد فترة مسؤولية متعهد

النقل من اللحظة التي أخذ بها البضاعة في عهده ولغاية تسليمها إلى المرسل إليه، هو شرط أساسي لانعقاد مسؤولية

متعهد النقل.

والشرط الثاني: صدور خطأ أو إهمال من قبل متعهد النقل

لقد أجمعت أغلب الاتفاقيات الخاصة بنقل البضائع والمشرع الأردني أيضاً في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط

الأردني على فكرة الخطأ المفترض كأساس لانعقاد مسؤولية متعهد النقل أو الناقل.

والخطأ هو فكرة أخلاقية وهو: " انحراف الشخص في سلوكه مع إدراكه لهذا الانحراف ".(4)

إنّ لهذه الفكرة أهمية كبيرة في تقرير عبء الإثبات، ولما كانت الفكرة أنّ عبء الإثبات يقع على المدعي وهو

الملزم بإثبات ادعائه وعلى الدائن أن يثبت خطأ المدين، بمعنى آخر أن يثبت الدائن عدم تنفيذ المدين لالتزاماته، ومن

(1) قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم (29) لسنة 2018 المنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ: 18-6-2018.

(2) انظر المادة (14) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط وانظر المادة (11) الفقرة (أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني

(3) إسراء خضر خليل العبيدي، مستند النقل متعدد الوسائط للبضائع، رسالة دكتوراه منشورة، جامعة بغداد، العراق، 2004، ص155

(4) عبد الحي حجازي. النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ج2، مطبعة نهضة مصر، القاهرة، 1954، ص34، وكذلك نادبة محمد معوض،

مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، ط2، جامعة القاهرة، 1989، ص421.

خلال ذلك فإنّ المُشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني قد خالف القاعدة العامة وافترض أنّ مسؤولية متعهد النقل تقوم بمجرد وقوع الحادث الذي سبب الضرر للبضائع في الفترة التي كانت في عهده.

الفرع الأول: حالات قيام مسؤولية متعهد النقل الخاصة

إن الالتزام الجوهرى لمتعهد النقل هو نقل البضاعة وتسليمها للمرسل إليه بالحالة التي استلمها من الشاحن، ومصدر هذا الالتزام هو عقد النقل المبرم، ويكون متعهد النقل مخطئاً بمجرد عدم تحقق النتيجة المقصودة وهي أنّ تصل البضاعة كاملة وسليمة وفي الموعد المحدد في العقد،⁽¹⁾ لذلك فإنّ متعهد النقل يسأل عن جميع الخسائر الناتجة عن تلف أو هلاك البضاعة وأيضاً يسأل عن التأخير في التسليم إذا حصل الحادث بعد استلامه للبضاعة التي لحق بها التلف أو الهلاك، وتكاد جميع الاتفاقيات المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع سواء كانت متعلقة بالنقل المجزأ أو متعدد الوسائط، أنّ تتفق على أنّ الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية متعهد النقل هي الهلاك والتلف والتأخير في تسليم البضاعة، واستقر الاجتهاد القضائي لمحكمة التمييز الأردنية على أنّ مبدأ عقود النقل للبضائع هو اعتبار الناقل مسؤولاً عن نقل البضاعة إلى الطرف المستلم سليمة وخالية من أي نقص⁽²⁾.

وهذا يعني أنّ متعهد النقل مسؤول عن أي ضرر يصيب البضاعة أثناء عملية النقل، ونلاحظ أنّ هذه المسؤولية لا تتغير تبعاً لمكان وقوع الهلاك أو التلف أو التأخير وإنما حدود المسؤولية هي التي تختلف تبعاً لذلك وعليه يمكن إجمال حالات مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط في ثلاث حالات وهي كالآتي:

1- **الهلاك:** قد تتعرض البضاعة أثناء نقلها للهلاك كلياً أو جزئياً سواء كان هذا الهلاك حقيقياً أو حكماً، والهلاك بصورة عامة هو فناء البضاعة أو زوالها أو تدميرها أو اختفائها، بحيث يتعذر على متعهد النقل تسليمها إلى المرسل إليه في المكان والزمان المحددين في عقد النقل، ويعتبر اختفاء البضاعة أو عدم العثور عليها من حالات الهلاك، فقد جاء بنص المادة (16) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني أنه: "يقوم متعهد النقل باستلام البضائع وإعدادها وتجهيزها وتحميلها ومناولتها وتوضيبها بطريقة مناسبة لحفظها من الهلاك

(1) هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008، ص 85.

(2) انظر قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (2011/1205) تميز حقوق، موقع قسطاس.

والتلف وتفريغها بصورة سليمة، ما لم يتم الاتفاق في عقد النقل على أن يقوم الشاحن أو من له حق التصرف في البضائع أو المرسل إليه بذلك.⁽¹⁾

وقد وضع المشرع الأردني التزاماً على متعهد النقل وهو القيام بالإجراءات اللازمة للمحافظة على البضاعة المنقولة من أي ضرر قد يلحق بها حتى يقوم بتسليمها بنفس الحالة التي كانت عليها قبل شحنها، وأن متعهد النقل يُسأل عن هلاك البضاعة التي يقوم بنقلها بموجب عقد النقل وبغض النظر إن كان الهلاك حقيقياً أم حكماً، ويعتبر الهلاك الحالة الواضحة والمثلى لتحقق الضرر إذ يصعب على متعهد النقل المنازعة في وقوعه، بينما في حالة التلف أو التأخير فإنه يكون أوفر حظاً عندما يقوم بالدفع بعدم حصول الضرر، كما أن الهلاك هو أخطر حالات مسؤولية متعهد النقل؛ لأن متعهد النقل ملزم بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بنفس الحالة والكمية التي تسلمها عليها من الشاحن والمثبتة في وثيقة النقل متعدد الوسائط، وهذا ما أكد عليه القضاء الأردني من خلال أحكامه حيث أكدت محكمة استئناف عمان في أحد أحكامها الذي جاء فيه: " إن المسؤولية مصدرها عقد النقل وهذه المسؤولية تقوم على حالة هلاك الأشياء المنقولة وتعييها أو نقصانها لهذا كان الناقل ملزم بتوصيل البضاعة سليمة كماً ونوعاً كما استلمها من المرسل وتسليمها للمرسل إليه بالحالة التي استلمها ... ".⁽²⁾

وهلاك البضاعة يعني زوالها أو تدميرها بحيث يتعذر على متعهد النقل تسليمها في التاريخ والمكان المحددين وإنهاء التزامه، كما يلحق بالهالك الفقدان أو الضياع من ناحية متعهد النقل ففي الحالتين لا يستطيع متعهد النقل تسليم البضاعة للمرسل إليه، لكن ذلك يختلف عن حالة مصير البضاعة المنقولة غير المعروف مصيرها على وجه التحديد، مثل سرقة حاوية كاملة من البضاعة مع عدم إمكانية استعادتها من جديد،⁽³⁾ والهالك إما أن يكون كلياً أو جزئياً، الهالك الكلي كحالة فقدان البضاعة بأكملها ويستحيل عند ذلك على متعهد النقل تسليم البضاعة إلى المرسل إليه كما لو غرقت وحدة الشحن أو غرقت البضاعة،⁽⁴⁾ أمّا الهالك الجزئي الذي يعني فقد جزء من البضاعة المنقولة أو وصولها ناقصة الوزن أو

(1) قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(2) قرار محكمة استئناف عمان رقم (2018/25632) استئناف عمان، موقع قسطاس.

(3) نداء كاظم المولي، المركز القانوني للناقل البحري في نقل الحاويات، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، العراق، 1990، ص150.

(4) وائل ربيع الداود، مسؤولية الناقل متعدد الوسائط للبضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 2016، ص271.

الكمية عن تلك المثبتة في وثيقة الشحن، ويعامل الهلاك الجزئي معاملة التلف ولا يتحمل الناقل المسؤولية إلا إذا كان واقعاً خلال عملية النقل وقبل عملية التسليم.⁽¹⁾

وهذا ما يسمى بالهلاك الحقيقي للبضاعة والمشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط أقر نوعاً آخر من الهلاك وهو ما يسمى بالهلاك الحكمي، ويتحقق الهلاك الحكمي عندما لا يقوم متعهد النقل بتسليم البضاعة للمرسل إليه خلال 90 يوماً متصلة من تاريخ التسليم المتفق عليه أو المدة المعقولة التي يحتاجها متعهد النقل المجتهد لإيصال البضاعة،⁽²⁾ ويتم إثبات هلاك البضاعة من خلال قيام المرسل إليه بتقديم وثيقة النقل التي أصدرها متعهد النقل التي بموجبها يلتزم متعهد النقل بتسليم البضاعة إليه كاملة وكما وردت في الوثيقة، وإذا لم يسلم البضاعة أو الأشياء المذكورة في وثيقة الشحن أو سلم جزء منها تحققت مسؤولية المتعهد، فإذا كان مستند الشحن مستنداً نظيفاً وخالياً من التحفظات، فإن المرسل إليه يستطيع أن يثبت هلاك البضاعة بسهولة عن طريق تقديم مستند النقل في حالة عدم استلامها ليثبت حالة الهلاك للبضاعة من خلال مقارنة البضاعة التي وصلت إليه وبين البيانات المدرجة في مستند الشحن ليثبت هلاك البضاعة الكلي أو الجزئي، وهذا ما أشار إليه المشرع الأردني في المادة (14) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني حيث نصت على انه: "باستثناء البيانات التي تحفظ عليها متعهد النقل وفقاً لأحكام المادة (12) من هذا القانون:

أ- تعتبر وثيقة النقل دليلاً قانونياً على انتقال مسؤولية البضائع الى متعهد النقل كما وصفت في وثيقة النقل.

ب- لا يقبل من متعهد النقل إثبات عكس ما ورد في وثيقة النقل القابلة للتداول إذا تم تداولها وتصرف حاملها بحسن

نية اعتماداً على وصف البضائع الواردة في تلك الوثيقة."

أما في حال إن كانت بنود مستند النقل تشتمل على تحفظات فإن مهمة المرسل إليه في إثبات هلاك البضاعة الكلي أو الجزئي عسيرة، لأنّ التحفظات الواضحة والمحددة تعتبر قرينة لصالح متعهد النقل ولكن هذه القرينة قابلة لإثبات العكس، وهذا ما أشار إليه المشرع الأردني في المادة (12) حيث نصت على أنه: "أ- إذا علم متعهد النقل أن البيانات الواردة في وثيقة النقل لا تمثل تمثيلاً دقيقاً للبضائع التي أصبحت بحيازته أو كانت لديه أسباب معقولة للاشتباه في ذلك، أو إذا لم تكن لديه وسائل كافية للثبوت من صحة هذه البيانات وجب عليه أن يدرج في وثيقة النقل تحفظاً يحدد فيه

(1) عبد جمعة موسى، عقد النقل البري للبضائع، مرجع سابق، ص 153.

(2) انظر المادة (17) الفقرة (ج) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني لعام 2018، والمادة (16) الفقرة (3) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980.

البيانات غير الصحيحة أو أسباب الاشتباه في ذلك أو عدم وجود الوسائل الكافية للتثبيت من صحتها⁽¹⁾، ومعنى هذا أن متعهد النقل قد استلم البضاعة بالحالة الموصوفة في وثيقة النقل، فإذا ما أراد متعهد النقل أن يهدم هذه القرينة فإنه يجب عليه أن يثبت ما يخالفها، أي أن يثبت أن البضاعة قد سلمت لمتعهد النقل من الشاحن بوصف غير الذي ورد في وثيقة النقل وكذلك يثبت أن خطأ متعهد النقل أو تابعة هو السبب في هلاك البضاعة وحدوث الضرر.

2- التالف: المقصود بالتلف هو وصول البضاعة كاملة المقدار قياساً وعدداً ووزناً لكنها محتوية على بعض العيوب

التي تجعلها غير صالحة للغرض الذي أعدت من أجله،⁽²⁾ والتلف الذي يصيب البضاعة إما أن يكون تلفاً كلياً أي يشمل البضاعة كلها أو تلفاً جزئياً قاصراً على جزء من البضاعة، ولكن في حال تلف جزء من البضاعة بحيث لا يصلح الباقي في استعماله فيما أعد وخصص له فإن هذا يعتبر هلاكاً كلياً للبضاعة وأيضاً في حال سوء حالة البضاعة واختلافها كلياً عما تم تدوينه في وثيقة الشحن لا يعدم قيمة البضاعة بالكامل فقد تصل البضاعة كاملة الوزن والعدد إلا أن جزءاً منها يكون تالفاً،⁽³⁾ والفيصل في التفريق بين الهلاك الكلي والتلف هو حصول عملية التسليم من عدمه، فالهلاك الكلي ليس فيه تسليم للبضاعة وذلك بسبب الهلاك الكلي للبضاعة، ولكن في حال التسليم وكان التلف شاملاً للبضاعة كلها فإننا نكون بصدد تلف كلي للبضاعة وليس هلاكاً،⁽⁴⁾ ويتم التأكد من تلف البضاعة وإثباته من خلال مقارنة البيانات المدرجة في وثيقة النقل والبضاعة عند تسليمها ويقع عبء إثبات التلف على المرسل إليه باعتباره داتناً، ومتعهد النقل ملزم بأن يسلم البضاعة بالحالة التي استلمها من الشاحن فإذا كان المستند نظيفاً وخالياً من التحفظات فيجب أن تسلم البضاعة كما هي موجودة فيه، ولكن إذا تضمن مستند الشحن تحفظات، على سبيل المثال أن يتم الاتفاق على أن التسليم بالعدد فإن متعهد النقل غير ملزم إذا وصلت البضاعة كاملة العدد ولكن كان الوزن أقل،⁽⁵⁾ ولذلك فإن تلف البضاعة يتحقق عندما يسلم متعهد النقل البضاعة للمرسل إليه في حالة أسوأ من الحالة التي استلمها من الشاحن.

(1) قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(2) أكرم يا ملكي القانون التجاري، ج1، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 175. وأيضاً لطيف جبر كومانبي، مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع، دار الثقافة والنشر والتوزيع عمان، 2001، ص 91.

(3) محمود محمد عباينة، أحكام عقد النقل، مرجع سابق، ص 103.

(4) إخلاص لطيف محمد، مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها "دراسة مقارنة"، مجلة لارك للفلسفة اللسانية والعلوم الاجتماعية، العدد 26، ص 2.

(5) إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، دار القيس، ط1، الكويت، 1975، ص 73.

فإذا وصلت البضاعة إلى المرسل إليه جزء منها صالح للاستخدام والجزء الآخر تالف ففي هذه الحالة يكون الناقل مسؤولاً عن تلفها، وعلى المرسل إليه أن يقوم باستلام البضاعة عند وصولها إليه ولا يجوز رفض الاستلام بسبب تلف جزء من البضاعة خاصة إذا كان رفض الاستلام يزيد التلف في البضاعة، وعليه أن يقوم باستلام البضاعة وفي نفس الوقت مباشرة الإجراءات القانونية ضد متعهد النقل بما يتعلق بالجزء التالف، ولكن إذا لم يتم بهذه الإجراءات فإن المستلم سوف يتحمل مع متعهد النقل جزءاً من المسؤولية ومن مبلغ التعويض⁽¹⁾.

أما فيما يتعلق بتلف البضائع الخطرة فقد حددت الاتفاقية الأحكام الخاصة المتبعة بهذا الخصوص إذ تضمنت المادة 23 منها إلزام الشاحن بتبليغ متعهد النقل خطيناً عند تسليمه بضائع خطرة، وبالعكس ذلك فإن الشاحن يكون مسؤولاً أمام متعهد النقل عن أي خسارة قد تقع وتعويضه عنها، فضلاً عن حق المتعهد عند ذلك إفراغ أو إتلاف البضاعة الخطرة إذا اقتضت الضرورة دون إلزامه بالتعويض، وكذلك الحال بالنسبة للمشرع الأردني فقد أخذ المشرع الأردني بما أشارت إليه اتفاقية الأمم المتحدة بما يتعلق بالبضائع الخطرة وذلك من خلال المادة (9) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني مما يدل على أن المشرع استقى أحكامه منها⁽²⁾.

ونجد هنا أن المشرع الأردني أحسن عندما نص على عدم مسؤولية متعهد النقل في حال عدم تبليغه من قبل الشاحن عن البضائع الخطرة، وأخذ بما أخذت به الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط وكما هو معلوم فإن الاتفاقيات المصادق عليها في المملكة الأردنية الهاشمية تسمو على القوانين الوطنية وهذا ما ذهب إليه محكمة التمييز الأردنية في اجتهاداتها، وبما أن المملكة مصادقة على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط فهذا يعني أن الاتفاقية تسمو على قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني وتكون أحكامها واجبة التطبيق في المحاكم الأردنية في حال وجود تعارض بينهما⁽³⁾.

3- **التأخير:** يُسأل متعهد النقل عن التأخير في تسليم البضاعة طالما أنه حصل عندما كانت البضاعة في عهده، والتأخير في التسليم هو الصورة الثالثة من صور الضرر والتي تتحقق بها مسؤولية متعهد النقل والذي تسليم البضائع بعد الوقت المحدد في وثيقة الشحن للتسليم أو الوقت الذي يفترض أن تصل به البضاعة (الوقت

(1) وائل ربيع الداود، مسؤولية الناقل متعدد الوسائط للبضائع، مرجع سابق، ص 273.

(2) انظر المادة (9) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني لعام 2018.

(3) انظر قرار رقم (2012/4242) تمييز حقوق أردنية، موقع قسطاس.

(المعقول)، ويمكن تعريف التأخير على أنه تجاوز الوقت أو الوصول بعد فوات ومضي الفترة المتفق عليها،⁽¹⁾ أو عدم تمكن الناقل من تسليم البضاعة محل العقد في الميعاد المتفق عليه بين أطراف العقد أو الوقت المحدد لوصولها إذا لم يكن هناك اتفاق على الوقت.⁽²⁾

وإن إدراج حالة التأخير ضمن الحالات التي تتحقق فيها مسؤولية متعهد النقل في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني بصورة خاصة لم يكن على سبيل الصدفة، وإنما هي دليل على أهمية عامل كسب الوقت الذي يعتبر من العناصر المهمة في النقل الذي دائما ما يتم تحديد أجره النقل على أساسه، ويعتبر اختصار زمن الرحلة من أهم مميزات النقل متعدد الوسائط، الأمر الذي دفع المشرع الأردني إلى النص على التأخير في التسليم من ضمن الحالات التي تقوم فيها مسؤولية متعهد النقل؛ لأنّ المشرع الأردني لم ينص على مقدار العناية التي يجب أن يبذلها متعهد النقل كما فعلت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط على مصطلح المتعهد المجتهد، فالمعيار لتحديد المتعهد المجتهد مقارب لمعيار عناية الرجل المعتاد في القانون المدني الأردني.⁽³⁾

ولا يوجد جدال حول أنّ نصوص الاتفاقية و القانون الأردني لا تحتويان على معيار صريح بخصوص المدة التي يحتاجها المتعهد المجتهد في حالة عدم وجود اتفاق على موعد التسليم للبضاعة، وإنّ عدم وجود معيار يحدد المدة التي يحتاجها المتعهد المجتهد يؤدي إلى إثارة العديد من المشاكل والصعوبات في حالة الدعاوى أو المطالبات، ولذلك فإنّ الأمر يعود إلى القضاء لاستخدام سلطته التقديرية التي تختلف باختلاف أطراف النزاع وحيثياته،⁽⁴⁾ والتأخير لا يكون موجب لقيام مسؤولية متعهد النقل إلا إذا ألحق الضرر بالمرسل إليه، وأن يكون هذا الضرر ناتجاً عن تأخير متعهد النقل في تسليم البضاعة، فإذا انتقلت العلاقة السببية بين الفعل والضرر فلا يلزم الناقل بالتعويض، فلا بد أن يصيب المرسل إليه ضرر نتيجة عدم وصول البضاعة المتفق عليها في الموعد المحدد، وهذا هو سبب قيام مسؤولية متعهد النقل عن الضرر الذي لحق بالمرسل إليه وإلزامه بدفع التعويض.⁽⁵⁾

(1) حلو أبو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري "دراسة مقارنة"، مجلة المنارة، مجلد 13، العدد 8، ص 106.

(2) هشام مصطفى محمد، قانون النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2017، ص 421.

(3) انظر المادة (1391) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976 المنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ: 1/1 / 1977

(4) سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، مصر، 1986، ص 37-38.

(5) بسام مصطفى طبيشات وصالح مفلح المومني، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري وفقا للتشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، مجلة تكريت للحقوق، السنة 1، المجلد 1، العدد 2، ج 2، 2017، ص 455.

أما إثبات التأخير في التسليم فيتم ذلك عن طريق قيام المرسل إليه بإثبات تاريخ تسليم البضاعة للمتعهد وتاريخ وصول البضاعة فعلاً للمرسل إليه أو التاريخ الذي أخطر فيه بتسلم البضاعة، ومقارنة هذا التاريخ بالتاريخ المتفق عليه في وثيقة النقل متعدد الوسائط لتسليم البضاعة أو التاريخ الذي تقضي به الأعراف التجارية في حال عدم وجود مثل هذا الاتفاق بين اطراف العقد، وعلى متعهد النقل أن يحرص على الحصول على مخالصة أو براءة ذمة من المرسل إليه موقعة منه ويكون بتوقيع المرسل إليه على وثيقة النقل بما يفيد تمام عملية التسليم في التاريخ المحدد.

الفرع الثاني: مسؤولية متعهد النقل عن وكلائه وتابعيه ومستخدميه

يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن أي تقصير أو تصرف صادر من وكلائه أو مستخدميهم، وذلك حين يتصرف الوكيل أو المستخدم ضمن نطاق وظيفته، كما لو كان هذا التصرف أو التقصير صادراً عن المتعهد شخصياً، وأيضاً فإنه يكون مسؤولاً عن تصرفات أي شخص من الأشخاص الذين يستعين بهم لتنفيذ التزاماته المترتبة عليه في عقد النقل وذلك عندما يتصرف هذا الشخص طبقاً لما ورد في عقد النقل،¹ والمشرع الأردني في المادة (22) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني قد نص على مبدأ مسؤولية متعهد النقل عن فعل الغير حيث نصت على أنه: " يكون متعهد النقل مسؤولاً مسؤولية مباشرة عن تصرفات وأفعال الطرف المنفذ، أو المتعاقدين من الباطن مع الطرف المنفذ أو موظفيه أو وكلائه فيما يتعلق بالبضائع طالما كانت تلك الأفعال والتصرفات واقعة قبل عملية التسليم"،² ومن خلال ما أورده المشرع في هذا النص يتبين لنا أنه قد حدد النطاق الشخصي والزمني لهذه المسؤولية، وبالتالي فإن هذا النص يشمل جميع الأشخاص الذين تتوفر بينهم وبين متعهد النقل علاقة تبعية مثل وكلائه وموظفي وسائل النقل التي يملكها، وأيضاً أي شخص قد يستعين به متعهد النقل لتنفيذ التزاماته الواردة في العقد.

ويتضح لنا أنه لا بد من توافر شرطين لقيام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن أعمال وكلائه أو

مستخدميه أو تابعية أو الأشخاص الذين يستعين بهم متعهد النقل من أجل تنفيذ التزاماته الواردة في العقد وهما:

(1) إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، مرجع سابق، ص 102.

(2) قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

الشرط الأول: وجود رابطة تبعية بين متعهد النقل وتابعيه ووكلائه ومستخدميه.

وتقوم علاقة التبعية في كثير من الحالات على عقود العمل، ولكن لا تقتضي حتماً وجود هذا النوع من العقود بل لا تقتضي أيضاً أن يكون التابع مأجوراً من المتبوع أو أن يكون المأجور على الإطلاق، فلا يوجد ضرورة لقيام علاقة التبعية أن يكون هناك أجر يعطيه متعهد النقل لتابعيه أو مستخدميهم أو وكلائه، وأيضاً لا يوجد ضرورة أن يكون هناك عقد بين التابع والمتبوع.

الشرط الثاني: أن يصدر خطأ من هؤلاء الأشخاص في حالة تأديتهم لوظائفهم أو بسببها

ومتى ما قامت علاقة التبعية بين متعهد النقل وبين وكلائه أو مستخدميهم أو تابعيه على النحو الذي قدمناه، فإن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن أعمال تابعيه أو وكلائه أو مستخدميهم تتحقق إذا ما ارتكب أي من هؤلاء خطأ أو تقصيراً أثناء تأديته لوظيفته أو بسببها أدى إلى الحاق الضرر بمالك البضاعة.⁽¹⁾

المطلب الثاني: حدود مسؤولية متعهد النقل

معظم تشريعات النقل الدولي متعدد الوسائط ومنها القانون الأردني أخذت بتحديد مسؤولية متعهد النقل وذلك من أجل تحقيق التوازن بين متعهد النقل وبين مستخدمي هذا النوع من النقل وتشجيعهم للمساهمة في نموه، وذلك من خلال زيادة الاستثمارات التي تحتاج إلى هذا النوع من أنواع النقل، وكان من أهم أسباب تحديد مسؤولية متعهد النقل هو توزيع الأعباء الناتجة عن الأضرار على جميع أطراف العقد، وأن مسؤولية متعهد النقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير ليست مسؤولية مطلقة، ولكن هذه المسؤولية محددة بسقوط معينه تختلف بحسب إذا ما كان موضع وقوع الضرر معلوماً أم غير معلوم، وأيضاً بحسب نوع الضرر الحاصل.

وعليه فإننا سوف نقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع في الفرع الأول سوف نتحدث عن تحديد المسؤولية في حالة التلف أو الهلاك غير محدد الموضع، وفي الفرع الثاني: سوف نتناول تحديد المسؤولية في حالة التلف أو الهلاك محدد الموضع، والفرع الثالث سوف نتحدث عن تحديد المسؤولية عن التأخير.

الفرع الأول: تحديد مسؤولية متعهد النقل في حالة التلف أو الهلاك غير محدد الموضع

(1) عبد الرزاق السنهوري، نظرية الالتزام بوجه عام، دار التراث العربي، بيروت، لبنان، ص1023. وانظر المادة (288/ب) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976.

تفرق اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط بين النقل الدولي متعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية وبين النقل الدولي متعدد الوسائط الذي لا يتضمن هذه المرحلة وذلك من خلال ما نصت عليه في المادة (1/18) من الاتفاقية.

الحالة الأولى: وهي التي يكون فيها أحد مراحل النقل الدولي متعدد الوسائط نقل بحري، فإنه يتم حساب مبلغ التعويض على أساس الطرد أو وحدة الشحن أو الوزن وذلك كما هو الحال في النقل البحري، وحدود التعويض تعادل 920 وحدة حسابية عن الطرد أو عن وحدة الشحن أو 2.75 وحدة حسابية عن الكيلو من الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة على أن يتم تطبيق التقدير الأعلى بينهما.⁽¹⁾

أما الحالة الثانية: وهي الحالة التي لا يتضمن فيها النقل الدولي متعدد الوسائط مرحلة بحرية فإنه يتم حساب حدود مسؤولية متعهد النقل بالكيلو غرام فقط، وهي نفس الحدود التي نصت عليها اتفاقية النقل الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر لعام (1956) ولا يتجاوز 8.33 من الوحدات الحسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع الهالكة أو التالفة، وهذا ما جاء في المادة (3/18) من الاتفاقية الدولية، ولكن يؤخذ على هذا النظام انه معقد وغير منطقي فكان الأصل هو وضع نظام موحد للتعويض سواء كان هنالك مرحلة بحرية أم لا في مراحل النقل الدولي متعدد الوسائط، فهنا نتحدث الاتفاقية عن نظامين مختلفين أحدهما يتعلق بالنظام الخاص بالنقل البحري والآخر خاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط بطريق البر.

ولقد اختلفت حدود مسؤولية متعهد النقل في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني عن حدود المسؤولية في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط، فقد عالج المشرع الأردني حدود مسؤولية متعهد النقل في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط وقام بتحديد ما بمبلغ لا يتجاوز (666.67) وحدة من حقوق السحب لكل وحدة شحن مفقودة أو تالفة،⁽²⁾ أو حدين من حقوق السحب عن كل كيلو غرام من إجمالي وزن البضاعة المفقودة أو التالفة أيهما أكبر، وذلك من خلال نص المادة (1/20) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني حيث نصت على أنه " أ- إذا تبين أن متعهد النقل مسؤول

(1) A-B-Falih, Op-Cit, P95, انظر محمد محمود خليل، المشاكل القانونية الناجمة عن النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية، عمان، 2007، ص 100

(2) وحدات السحب الخاصة (S.D.R) " وهي المعيار النقدي الذي يتم على أساسه التحديد النقدي لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وكذلك الناقل في معظم اتفاقيات النقل المجزأ، فقد تم ابتكار هذا النظام من قبل صندوق النقد الدولي للتغلب على مشكلة السيولة التي واجهت العالم في نهاية الستينات، فاصل نشأة هذه العملة ارتبط بتطور النظام النقدي الدولي، فحق السحب الخاص (special drawing right) كما يحدده صندوق النقد الدولي هو اصل احتياطي دولي استحدثه الصندوق عام 1969م لكي يصبح مكملاً للأصول الرسمية الخاصة بالدول الأعضاء في الصندوق".

عن أي تلف أو فقد للبضائع وكانت طبيعة البضائع وقيمتها غير محددة من الشاحن عند انتقال مسؤولية البضائع إلى متعهد النقل وكانت مرحلة النقل التي حدث فيها هذا التلف أو الفقد غير معروفة، فيجب أن لا تتعدى قيمة التعويض المطلوبة من متعهد النقل عن وحدتين من حقوق السحب الخاص عن كل كيلو غرام من إجمالي وزن البضائع المفقودة أو التالفة أو (666,67) وحدة من حقوق السحب الخاص لكل وحدة شحن مفقودة أو تالفة أيهما أكبر.

ونلاحظ أن اختتام الفقرة بعبارة (أيهما أكبر) يعني ذلك أن المشرع الأردني قد أعطى الحق للمدعي أن يختار الفرضية الأفضل بالنسبة له من بين الفرضيتين اللتين نص عليهما، وبهذا التحديد نلاحظ أن قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني أسوأ بما اتجهت إليه معظم اتفاقيات نقل البضائع تقيس الحد الأقصى للتعويض على اعتبارين.

وبمعنى آخر فإن المشرع الأردني في سبيل تحديد الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بدفعه متعهد النقل يأخذ

بأحد الأساسين وهما:

- إما الوحدة المستقلة من طرد أو وحدة شحن.
- وإما يكون الوزن الإجمالي للبضائع المفقودة أو التالفة، أي بمجموع وزن الأشياء المنقولة والطرود التي تحتويها أو الأغلفة التي تحفظها.

وهنا فإنه يتعين على القاضي عند حساب الحد الأقصى للتعويض على ضوء كلا هذين الأساسين ومتى ما تبين له الحد الأعلى للتعويض من أي من هذين الأساسين، اعتبر الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم متعهد النقل بدفعه عن الهلاك أو التلف الحاصل للبضاعة،⁽¹⁾ وعلى سبيل المثال: فلو فرضنا أن الشاحن تعاقد مع متعهد النقل على نقل ثلاثين طرداً، وكان الوزن الإجمالي للبضاعة المنقولة ستة أطنان، وهلك أو تلفت هذه البضاعة تحت يد متعهد النقل وتحققت مسؤولية متعهد النقل، فنجد هنا أن الحد الأقصى المحدد للتعويض على أساس الطرد يكون أكبر مما هو عليه في أساس الوزن الإجمالي للبضاعة في هذه الفرضية، لذلك فإن القاضي لا يعتد إلا بالحد الأعلى وهو الناتج على أساس الطرد في هذا المثال، ونلاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة لنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 تقيس الحد الأقصى للتعويض في حالة

(1) هاني دويدار، النقل البحري والجوي، مرجع سابق، ص299.

الهالك أو التلف محدد الموضع في ضوء أساسين وهما إما عدد الطرود أو وحدات الشحن، وإما الوزن الإجمالي للبضائع الهالكة أو التالفة على أن يعتد القاضي بالحد الأعلى الذي يتم تحديده على أي من الأساسين المتقدمين.⁽¹⁾

ولكن المشرع الأردني لم يتفق مع الاتفاقية الدولية بخصوص حدود المسؤولية لمتعهد النقل في حالة الهلاك أو التلف غير محدد الموضع، ونرى أنّ المشرع الأردني قد خرج عن هذه الحدود التي أوردتها بخصوص حدود المسؤولية وذلك في حالة أن النقل لا يتضمن رحلة بحرية أو نهريّة، فقد أورد المشرع الأردني حدوداً أخرى فيما يتعلق بهذه الحالة فقد حددها بما لا يتجاوز (8.33) وحدة من حقوق السحب عن كل كيلو غرام من الوزن الإجمالي للبضائع التالفة أو الهالكة أو المفقودة، وهذا ما نص عليه المشرع الأردني في المادة (20/ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط.⁽²⁾

وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني واتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط قد اتفقا على الحدود المقدرّة للتعويض عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة أثناء النقل في حال أن عملية النقل لا تتضمن مرحلة بحرية أو نهريّة، وقد رأى جانب من الفقه أن وجود نظامين مختلفين في تحديد المسؤولية كحالة أن النقل الدولي متعدد الوسائط شمل رحلة بحرية أم لا بأنه نظام معقد وغير منطقي،⁽³⁾ إلا أننا نجد أن وجود نظامين لتحديد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط للتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة فيه نوع من العدل؛ لأنّ نقل البضائع عن طريق البحر أو النهر فيه احتمالية خطورة أكبر من باقي أنواع النقل الأخرى مثل النقل البري.

وبالتالي فإن حدود مسؤولية متعهد النقل تقاس إما على أساس الطرد ووحدات الشحن أو على أساس الوزن، وفي هذا الإطار تحسب الطرود ووحدات الشحن المعبأة داخل نظام الشحن الموحد طرود ووحدات لأغراض تحديد مسؤولية المتعهد إذا كان عددها مدرجاً في وثيقة النقل، إما إذا لم يكن مذكور عددها في الوثيقة فتعتبر جميع هذه الطرود طروداً واحداً.⁽⁴⁾

(1) انظر المادة 18 الفقرة أ من اتفاقية الأمم المتحدة لنقل متعدد الوسائط لسنة 1980.

(2) انظر المادة (20) الفقرة (ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(3) سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص 288.

(4) إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات)، مرجع سابق، ص 62

الفرع الثاني: تحديد المسؤولية في حالة التلف أو الهلاك محدد الموضوع

إذا أمكن تحديد المرحلة التي وقع فيها الهلاك أو التلف للبضاعة الذي ترتب عليه قيام مسؤولية متعهد النقل، فإنّ حدود المسؤولية تقدر وفقاً للقواعد التي نصت عليها الاتفاقية الدولية النافذة أو القانون الوطني الذي يحكم تلك المرحلة من النقل ولكن بشرط أن تنص تلك الاتفاقية أو ذلك القانون حدود أعلى من الحدود التي توردتها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط، فقد أقرت الاتفاقية الدولية نصاً يتضمن إذا كان بالإمكان تحديد المرحلة التي حصل فيها الهلاك أو التلف، فإنّ حدود مسؤولية متعهد النقل تتقرر حينئذ وفقاً لأحكام القانون الوطني الملزم أو الاتفاقية التي تحكم هذه المرحلة التي حصل فيها الهلاك أو التلف، ولكن بشرط أن يتضمن هذا القانون أو الاتفاقية حدوداً أعلى للمسؤولية من الحدود التي نصت عليها الاتفاقية الدولية للأمم المتحدة وذلك بحسب نص المادة (19) من الاتفاقية.⁽¹⁾

فقد جاءت هذه المادة بما يعرف بنظام المسؤولية المتشابكة المعدلة وهو "نظام يجمع بين النظام الموحد والنظام الشبكي"، وبمقتضاه تقرر أن يتم تعيين حالات تحقق مسؤولية متعهد النقل وفق النظام الأول وتقرر حدود المسؤولية وفقاً للنظام الثاني، وهذا النظام الذي أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة الذي سمي بنظام المسؤولية الشبكية المعدلة،⁽²⁾ وبالتالي فقد أخضعت التلف أو الهلاك المعروف مكان حدوثه بنظام المسؤولية الشبكية، وهذا يعني أنه إذا وقع تلف أو هلاك للبضاعة أثناء مرحلة معينة واحدة من مراحل النقل متعدد الوسائط، فإنه يوجد لها أحكام وقواعد تنظمها في الاتفاقية واجبة التطبيق أو تنظم في قانون وطني ملزم، وتقرر حدود المسؤولية عن التلف أو الهلاك الذي يصيب البضاعة وفقاً لأحكام الاتفاقية الأمر المذكورة أو القانون الملزم، ولكن يجب أن يكون الحد الوارد في اتفاقية النقل المجزأ أو القانون الوطني الواجب التطبيق اعلى من الحد الوارد في اتفاقية النقل متعدد الوسائط.⁽³⁾

ومن الاتفاقيات أيضاً اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لعام، 2009 فقد سارت على ما أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة فقد جاء في المادة (15) من الاتفاقية نفس الحكم الذي نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة

(1) انظر المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980.

(2) عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط 1980، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثامنة، ع3، مطابع الخط، 1984، ص 203. انظر المواد 16، 18، 19، من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام (1980).

(3) فاروق ملش، بحث بعنوان (هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع)، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع1 جامعة الإسكندرية، 2012، ص 761.

تحت عنوان أسس تقدير التعويض اذا كانت طبيعة وقيمة البضاعة غير محددة وكانت مرحلة النقل التي حدث فيها التلف أو الفقدان معروفة، فقد حددتها بما لا يتعدى قيمة التعويض عن هذا التلف أو الفقد في الاتفاقية الدولية المطبقة أو القانون الوطني المتعلق بواسطة النقل التي حصل أثناء قيامها بعملية النقل التلف أو الفقد أو التلف في المكان الذي حدث فيه أيهما يكون اكبر، ولكي يتم تطبيق أحكام الاتفاقيتين بخصوص الضرر محدد الموضع يجب أن تكون المرحلة التي وقع فيها التلف أو الهلاك معروفة ومعينة، كأن تكون مرحلة النقل البحري أو البري أو الجوي، وأيضاً يجب أن ينص القانون الوطني أو الاتفاقية على حد أعلى للمسؤولية من الحد الوارد في الاتفاقيتين سواء اتفاقية الأمم المتحدة أو اتفاقية النقل بين الدول العربية.⁽¹⁾

ولذا فإن الشاحن الذي يقوم بالتعاقد مع متعهد النقل لا يعنيه أن يكون على اطلاع بالاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية التي تحكم البضاعة أثناء عملية النقل إلا إذا لحق بالبضاعة تلف أو هلك في مكان معين ومعلوم، ففي هذه الحالة فإنه يجب على الشاحن أن يقوم بالتقصي لمعرفة الاتفاقية أو القانون الوطني الواجب التطبيق لمعرفة حدود المسؤولية التي تقضي بها للاستفادة من الشرط المحدد في الاتفاقية أو القانون الوطني، وهو أن يكون الحد الوارد فيها أعلى من الموجود في اتفاقية النقل متعدد الوسائط وهذا يعني أن هذا الاتجاه في تحديد المسؤولية يخدم الشاحن والمرسل إليه في الدرجة الأولى في عقد النقل.

الفرع الثالث: تحديد المسؤولية في حالة التأخير

هنالك علاقة وظيفية طردية بين الزمن المستغرق في النقل وبين أجرة النقل، بحيث كلما كان النقل يتم بصورة أسرع كلما ارتفعت الأجرة عن هذا النقل، لذلك كان من الطبيعي أن يرتبط تحديد مسؤولية متعهد النقل بأجرة النقل المستحقة على البضائع المتأخرة، ففي حالة تأخير المتعهد عن تسليم البضاعة في الوقت المتفق عليه في عقد النقل متعدد الوسائط أو خلال الوقت الذي يحتاجه متعهد النقل الحريص لتسليم البضاعة فإن مسؤولية متعهد النقل عن الضرر الذي لحق بالمرسل إليه نتيجة هذا التأخير، وتكون هذه المسؤولية محددة بما يعادل مرتين ونصف المرة من أجرة النقل للبضاعة محل العقد التي تعرضت للتأخير، وهذا ما فعلته معظم التشريعات الخاصة بالنقل متعدد الوسائط ومنهم المشرع الأردني الذي اتفق مع الأحكام الواردة في اتفاقيات النقل المجزأ حول احتساب التعويض الناتج عن التأخير على أساس أجرة النقل، فقد جاء في

(1) فاروق محمد ملش، النقل الدولي متعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2014، ص544.

نص المادة (21) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني على أنه: "مع مراعاة أحكام المواد (16) و(17) و(18) من هذا القانون، إذا حدث تأخير في تسليم البضائع عن موعدها فإنّ حدود مسؤولية متعهد النقل يجب أن لا تزيد على مرتين ونصف المرة من قيمة أجره النقل الواجب دفعها عن البضائع المتأخرة وبحيث لا تتجاوز قيمة أجره النقل الإجمالي للبضائع وفقاً لعقد النقل".⁽¹⁾

فالمشرع الأردني حدد مسؤولية متعهد النقل عن الضرر الذي لحق بالمرسل إليه بسبب التأخير في تسليم البضاعة عن موعدها المتفق عليه في العقد أو خلال الوقت الذي يحتاجه المتعهد المجتهد لتسليم البضاعة بأن لا تزيد عن مرتين ونصف من قيمة أجره النقل الإجمالي للبضائع وفقاً لعقد النقل، وهنا يتضح أنّ المشرع الأردني يتفق مع اتفاقية الأمم المتحدة لنقل متعدد الوسائط بما يتعلق بحدود مسؤولية متعهد النقل باتخاذ أجره النقل أساساً لتقدير التعويض في حالة التأخير، إلا أنه يختلف مع اتفاقيات النقل المجزأ واتفق مع اتفاقيات النقل متعدد الوسائط حول تقدير هذه القيمة وأن المسؤولية عن التأخير لا تخل بالحقوق الأخرى الناجمة عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة، وهذا يستفاد منه ضمناً من خلال بداية المادة (21) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني،⁽²⁾ ولكن في حالة إن اجتمع أكثر من سبب نتج عنه قيام مسؤولية متعهد النقل، وبالتالي وجود أكثر من تعويض فإنّ مسؤولية متعهد النقل لا تتجاوز حد الهلاك الكلي للبضاعة محل النقل أي أنه لا يجوز التعويض أكثر من مرة.⁽³⁾

ونجد أنّ الاتفاقية الدولية والقانون الأردني لم يشارا إلى التأخير الذي قد ينجم عنه خسارة اقتصادية للمرسل إليه، بمعنى أنه لم يتم ذكر أنواع التأخير الذي يوجب التعويض، وإنما جاءت النصوص بشكل مطلق ولم يتم تحديد نوع التأخير وما إذا كان هذا التأخير قد تسبب بضرر للمرسل إليه أم لا، وإنما تم اعتبار كل تأخير للبضائع يوجب التعويض بغض النظر عن وقوع ضرر للبضائع نتيجة التأخير أم لا.

وبناءً على ما تقدم فإننا نستنتج أنّ الحدود التي أقرها المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط أو أقرتها الاتفاقيات الدولية هي صورة من صور التخفيف من المسؤولية على متعهد النقل؛ لأنّ متعهد النقل لا يستطيع أن يعفي نفسه من المسؤولية بشكل كامل حتى وإن تم إدراج شرط في العقد يعفي متعهد النقل من المسؤولية بشكل كامل فإنّ

(1) قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(2) انظر المادة 21 من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(3) عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط، مرجع سابق، ص 31.

مثل هذه الشروط تعتبر باطلّة، وكما يتضح لنا من خلال ذلك أنّ حدود التعويض في حالة التأخير في تسليم البضاعة تعتبر في مصلحة الشاحن فهو يعطيه الحق في التعويض في جميع الحالات سواء كان قد تم تعين الضرر أم لا وبذلك يعلم الشاحن مسبقاً مبلغ التعويض الذي سوف يحصل عليه وينتقدي بذلك تعقيدات التعويض على النظام الشبكي، وهو نظام شبكي في حالات الفقد أو التأخير أو التلف بمعنى أنّه إذا حدث أي من الفقد أو التلف أو التأخير في مرحلة محددة تحكمها اتفاقية دولية مطبقة أو قانون وطني معمول به، فإنه ستحكمها في هذه الحالة الاتفاقية الدولية أو القانون الوطني الواجب التطبيق.

ويمكن القول أيضاً إنّ تحديد مسؤولية متعهد النقل بالإضافة إلى أنّه يعتبر في مصلحة الشاحن إلا أنّه جاء ليحقق التوازن بين مصالح الناقلين الذين يستثمرون أموالاً طائلة في النقل الدولي للبضائع من جانب ومصالح مستخدمي هذا النوع من النقل من جانب آخر وهو الشاحن وهذا التوازن يضمن نمو وازدهار مثل هذا النوع من النقل الدولي.

المطلب الثالث: تشديد المسؤولية

إنّ الحدود القانونية لمسؤولية متعهد النقل التي نصت عليها التشريعات التي تبين الحد الأقصى للتعويض تمثل القاعدة العامة، بمعنى آخر إنّ الحد المنصوص عليه يسري على جميع الحالات التي يكون فيها متعهد النقل مسؤولاً عن الضرر الحاصل، لكن هناك حالات معينة عند تحققها يستبعد الأخذ بالحد الأقصى المنصوص عليه ويحرم المتعهد من حقه بالتمسك بهذه الحدود وتصبح عند ذلك مسؤولية المتعهد غير محددة بسقف معين، لأنّ تقدير المسؤولية المحدودة للناقل أو متعهد النقل في التشريع يهدف بالدرجة الأساسية إلى توجيه حماية لهم من الأخطار الناشئة أثناء عملية النقل، وكذلك لتشجيعهم على الاستمرار في العمل بهذا المجال كي لا يتقل بعبء باهظاً من التعويضات التي قد تجره إلى الخراب والإعسار والذي يؤدي بالتالي إلى شل حركة نقل البضائع.⁽¹⁾

أما بالنسبة إلى إمكانية الاتفاق على زيادة سقف المسؤولية، فنلاحظ أنّ معظم التشريعات الدولية والوطنية ومنها القانون الأردني قد نصت على بطلان كل اتفاق يقرر اقل من الحد الأدنى المنصوص عليه في القانون أو الاتفاقية، لكن في الوقت ذاته فإنّ المشرع الأردني قد أباح للمتعاقد أن يتفقوا على زيادة سقف مسؤولية متعهد النقل بخصوص

(1) محمد فريد وفخري، رفعت العريني، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 159.

التعويض، من خلال نص المادة (23) الفقرة (ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني،⁽¹⁾ وعلى الرغم من أنّ شروط تشديد مسؤولية متعهد النقل توفر ضمانات للشاحنين ومالكي البضائع مقابل متعهدي النقل الذين عادة ما يتميزون بإمكانيات اقتصادية ضخمة إلا أنها تعتبر أقل شيوعاً من العمل التجاري بسبب هيمنة الطرف القوي صاحب الإمكانيات الاقتصادية وامتناعه عن قبول هذه الشروط.⁽²⁾

ومن خلال ما تقدم سوف نقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الفرع الأول: سقوط الحق في التمسك بحدود المسؤولية، والفرع الثاني: القدرة على زيادة سقف المسؤولية.

الفرع الأول: سقوط الحق في التمسك بحدود المسؤولية

نصت التشريعات الناظمة للنقل الدولي على أحكام مسؤولية متعهد النقل الدولي وذلك بهدف تحقيق التوازن بين طرفي العقد، ومن هذه الأحكام أنه في حال إدراج أي شرط يتضمن إعفاء متعهد النقل من المسؤولية يعتبر الشرط باطلاً، فقد كان حرمان متعهد النقل من هذه الميزة هو من أجل حماية الشاحنين، بحيث يتم إقامة التوازن بين متعهد النقل وبين الشاحن، و منع متعهد النقل من إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية في عقد النقل، من خلال إيجاد نظام لتحديد المسؤولية عن الضرر الذي يصيب البضاعة، ووضع حد معين لا يمكن تجاوزه عند المطالبة بالتعويض عن هذا الضرر.⁽³⁾

ويضفي الحد المعين لحماية للشاحن من جهة، والتخفيف من مسؤولية الناقل من جهة لأخرى، فالحماية للشاحن تتحقق من خلال منع متعهد النقل من التهرب من المطالب العادية للشاحن ومن تحديد مسؤوليته بمبلغ معين، وتخفيف المسؤولية الذي يصب في مصلحة متعهد النقل لأنه لن يكون ملزماً بأكثر من المبلغ المحدد في القانون.

لذلك كان لابد من جعل هذه المسؤولية محددة بسقف معين حتى لا يتضرر طرف على حساب طرف آخر، لذلك تم إيجاد حماية جزئية للطرف المتضرر من هذا البطلان وهم متعهدو النقل الذين لابد من تشجيعهم وتحفيزهم على زيادة الاستثمار في هذا النوع من النقل، وبالتالي فإنّ تحديد مسؤولية متعهد النقل يعتبر ميزة يمنحها التشريع للناقل بدلاً من تحمله قيمة الضرر الذي قد يحصل للبضاعة كاملاً أثناء عملية النقل.

(1) انظر المادة (23) الفقرة (ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(2) موسى عيد جمعة، عقد النقل البري للبضائع، مرجع سابق، ص 198.

(3) مصطفى محمد أحمد، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر " اتفاقية روتردام، مرجع سابق، ص 118.

وقد أجمعت معظم التشريعات المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط على سقوط حق المتعهد بالتمسك بحدود المسؤولية الواردة في التشريع المطبق على العقد إذا أثبت أنّ الضرر الحاصل للبضاعة كان نتيجة تصرف أو إهمال من المتعهد، ونص المشرع الأردني على الحالات التي يسقط بها حق متعهد النقل بالتمسك بهذه الحدود وذلك من خلال ما جاء في المادة (25) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني حيث نصت على أنه: "لا يحق لمتعهد النقل الاستفادة من حدود المسؤولية القانونية الواردة في هذا القانون إذا ثبت أن الخسارة أو التلف أو الضرر أو الهلاك أو التأخير في تسليم البضائع ناجم عن فعل أو تقصير منه أو من تابعيه بقصد إحداث هذه الخسارة أو التلف أو الضرر أو التأخير أو عن إهمال مع علمه باحتمال وقوع الضرر".⁽¹⁾

فإن حدود المسؤولية الواردة في القانون والمطبقة على العقد قد تلغى وتصبح المسؤولية غير محددة وذلك عند ارتكاب متعهد النقل أو وكلائه أو تابعيه فعل أو تقصير بقصد إحداث خسارة أو تلف أو هلاك بالرغم من علمه من أن هذا الفعل أو التقصير قد يؤدي إلى وقوع ضرر بالبضاعة، ومن خلال ما أورده المشرع الأردني في هذه المادة نجد قد أعاد العمل بالقاعدة الأصل والتي تلقي عبء الإثبات في الضرر الحاصل نتيجة الفعل المتعمد أو التقصير أو الإهمال مع العلم بذلك على عاتق من يطلب التعويض،⁽²⁾ وبالتالي فإن القاعدة الأساسية أنّ متعهد النقل ووكلائه ومستخدميه يجوز لهم التمسك بحدود المسؤولية التي ينص عليها القانون أو الاتفاقية المعمول بها والمطبقة على العقد، وأنّ الاستثناء من هذه القاعدة هو حق هؤلاء في حال تحقق الحالات الواردة في القانون والاتفاقيات الناضجة لها التي تتم عن سوء نية متعهد النقل أو تابعية يسقط بالتمسك بحدود المسؤولية المنصوص عليها.⁽³⁾

ومن خلال ما أخذ به المشرع في هذه المادة فإننا نجد أنّ أساس النص السابق هو المادة (21) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط،⁽⁴⁾ وهذا اقتباس محمود من قبل المشرع الأردني ولكن نجد أنّ الصياغة التي جاءت بها الاتفاقية أكثر وضوحاً وتحديداً وذلك من خلال مد سريان حكم سقوط المسؤولية ليشمل وكلاء متعهد النقل ومستخدميه، وأنّ سبب تأييد الاقتباس الذي قام به المشرع هو عدم وجود تعارض بين القانون الوطني والاتفاقية الدولية المصادق عليها،

(1) قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(2) انظر المادة (77) من القانون المدني الأردني التي تنص على "البينة على من ادعى واليمين على من أنكر".

(3) براق جواد سواي، اتفاقات تعديل مسؤولية متعهد نقل البضائع بالحاويات، رسالة ماجستير منشورة، جامعة بغداد، العراق، 1999، ص 89.

(4) انظر المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980.

وبالتالي فإنّ ذلك يجنب القضاء التنازع الذي قد يحصل بين القانون الوطني والاتفاقية الدولية، ومن خلال النصوص القانونية الواردة في القانون الأردني والاتفاقية الدولية يتبين لنا أن هنالك حالتين توضحان سوء النية لدى متعهد النقل أو وكلائه ومستخدميه، وهذه الحالات هي:

الحالة الأولى: الخطأ العمدي الإيجابي أو السلبي الذي يصدر من متعهد النقل أو تابعة بقصد إحداث الضرر (العمد).

والعمد في إطار النقل الدولي للبضائع هو انصراف إرادة متعهد النقل للقيام بفعل أو الامتناع عن القيام بفعل بالرغم من علمه المسبق أن هذا الفعل قد يحدث ضرر للغير، وإن هذا التصرف العمدي يقترب من فكرة الغش إلا أنه أقل درجة منه لأن الغش يتطلب توافر ثلاثة عناصر هي⁽¹⁾:

- 1- انصراف إرادة المتعهد أو وكلائه أو تابعة إلى القيام بالفعل الضار أو الامتناع عن فعل يؤدي إلى الضرر.
- 2- انصراف إرادة متعهد النقل أو وكلائه أو تابعة إلى تحقق النتيجة.
- 3- أن يكون لدى متعهد النقل أو وكلائه أو تابعة نية الإضرار بالغير، وهذا الذي يجعل التصرف العمدي أقل جساماً؛ لأنّ الأخير لا يتطلب وجود نية الإضرار.

أما حالة العمد المنصوص عليها في القانون الأردني أو الاتفاقيات الدولية الناطمة للنقل الدولي متعدد الوسائط فإنها تتحقق بوجود عنصرين:

أ- انصراف إرادة متعهد النقل أو وكلائه أو تابعة للقيام بالفعل أو الامتناع عنه، وأنّ الإرادة تعد من أهم العناصر التي تقوم عليها فكرة العمد، أي أنه إذا لم تتجه إرادة متعهد النقل إلى القيام بالفعل أو الامتناع عنه أو كانت إرادة الأخير غير حرة انتفى العمد؛ لأنّه في مثل هذه الحالة فإنّ الإرادة المطلوبة لتحقيق العمد هي الإرادة الحرة المدركة المختارة.

ب- انصراف إرادة متعهد النقل أو وكلائه أو تابعة لتحقيق النتيجة المترتبة على الفعل أو الامتناع، أي أن أساس هذا العنصر هو علم متعهد النقل أو وكلائه أو تابعة بالضرر الذي سيحصل، فليس من المعقول أن ترفع الحماية القانونية عن متعهد النقل أو وكلائه أو تابعة وحرمانهم من التمسك بحدود المسؤولية بمجرد القيام بفعل أو الامتناع عنه دون أن يكون على علم مسبق بالنتائج المحتمل وقوعها نتيجة الفعل أو الامتناع، فإنّ

(1) وائل ربيع الداود، مسؤولية الناقل متعدد الوسائط للبضائع، مرجع سابق، ص 363.

إثبات القصد العمدي أو الغش يقع على عاتق المطالب بالتعويض من صاحب المصلحة كالمرسل إليه أو شركة التأمين أو من ظهر إليه وثيقة النقل متعدد الوسائط؛ لأنّ العمد لا يفترض وأن المتضرر هو من يثبت حصوله نتيجة الفعل أو الامتناع الصادر عن متعهد النقل مع وجود الإرادة الحرة المختارة.⁽¹⁾

فإذا ما نجح المتضرر من إثبات القصد العمدي لمتعهد النقل أو وكلائه أو تابعية فإنه يتم حرمانهم من المسؤولية المحددة، فعلى سبيل المثال: قيام متعهد النقل بشحن البضاعة في المرحلة البحرية من النقل متعدد الوسائط على سطح السفينة بشكل مخالف لما هو متفق عليه في وثيقة الشحن وهو أن يتم شحن البضاعة في عابرة السفينة وليس على سطحها بسبب المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على سطح السفينة بسبب الأحوال الجوية المتقلبة أو خطر سقوط البضاعة في البحر،⁽²⁾ وقد جرى التعامل الدولي في إطار نقل البضائع على سطح السفينة من قبل متعهد النقل دون الحصول على موافقة الشاحن على تقرير مسؤولية المتعهد، أما في حال موافقة الشاحن فإن ذلك يعتبر قانونياً ونافاً.⁽³⁾

ولكن مع التطور الذي حصل في النقل بعد استخدام أوعية الشحن أو بما يسمى بـ (الحاويات) فلم يعد متعهدو النقل يحتاجون الحصول على الموافقة قبل الشحن على سطح السفينة؛ لأنهم قاموا بإدراج شرط عام في وثيقة الشحن يسمح لهم بالشحن على سطح السفينة، وفي حال إدراج شرط يعفي متعهد النقل من المسؤولية في حال وقوع ضرر للبضاعة، بمعنى أنّ الشحن على سطح السفينة يكون على مسؤولية الشاحن ودون الحصول على موافقة الشاحن،⁽⁴⁾ وفي حال وجود مثل هذا الشرط في عقد النقل الدولي متعدد الوسائط فإنّ هذا الشرط يبطل وذلك من خلال ما نص عليه المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني، فقد نصت المادة (45/أ) من القانون الأردني على انه: "أ- لا يحق لأي متعهد نقل أن يدخل في تعاقد في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط إلا وفقاً لأحكام هذا القانون، ويعتبر أي شرط يرد في العقد خلافاً لأحكام القانون باطلاً ولا يضر بطلان هذا الشرط بصحة النصوص الأخرى للعقد."⁽⁵⁾ وفي مثال آخر للتصرف العمدي الذي يصدر من متعهد النقل هو قيامه بإصدار وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط خالية من التحفظات على الرغم

(1) عبد الرزاق السنهوري، نظرية الالتزام بوجه عام، مرجع سابق، ص 216.

(2) كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، 2007، ص 26.

(3) سوزان حسن علي، عقد نقل البضائع بالحاويات، مرجع سابق، ص 63.

(4) فاروق محمد ملش، النقل الدولي متعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، مرجع سابق، ص 242.

(5) قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

من وجود ما يقتضيها بقصد الإضرار بالغير، وقد تناول المشرع الأردني مسألة التحفظات بشكل واضح ومفصل في نص المادة (12/أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.⁽¹⁾

الحالة الثانية: الإهمال واللامبالاة وعدم الاكتراث من متعهد النقل أو وكلائه أو مستخدميه.

لم يفرق المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني بين فكريتي التصرف العمدي والذي يكون فيه متعهد النقل عالم على نحو مؤكد ويقيني بالضرر الذي سوف يترتب على فعله أو امتناعه، وبين الإهمال أو عدم الاكتراث الذي يتحقق عندما يعلم متعهد النقل من خلال مجريات الأمور أن فعله أو امتناعه سوف يؤدي إلى هلاك أو تلف البضائع أو التأخير في تسليمها للمرسل إليه،⁽²⁾ وعلى الرغم من الفروق الموجودة بينهما إلا أنهما يلتقيان إلى اتحاد العلة أو النتيجة المترتبة على الفكرتين وهي فقدان المتعهد حقه في التمسك بالحدود القانونية للمسؤولية المنصوص عليها في التشريعات، لذلك سوف نوضح الفرق بين الحالتين فحالة التصرف العمدي يكون متعهد النقل عالم على نحو أكيد ويقيني بالضرر الذي سوف ينتج عن فعله أو امتناعه عن الفعل، بينما الإهمال وعدم الاكتراث فيتحقق عندما يعلم متعهد النقل من خلال مجريات الأمور أن فعله أو امتناعه عن الفعل سوف يؤدي إلى هلاك أو تلف البضاعة أو التأخير في تسليمها إلى المرسل إليه.

بمعنى أنه إذا كان متعهد النقل على علم بالنتيجة التي سوف تترتب على فعله سواء كان إيجابياً أو سلبياً وهي هلاك أو تلف البضاعة محل العقد ورغم ذلك يستمر بارتكاب الفعل متجاهلاً المخاطر ومهماً بالنتيجة الضارة التي قد تحدث فإننا هنا نكون أمام خطأ جسيم،⁽³⁾ وحتى يكون هنالك إهمال أو لامبالاة يجب توفر عنصرين هما:

1- الإرادة: وهي أن تتصرف إرادة الناقل إلى ارتكاب الفعل أو الامتناع عن القيام بالفعل، وبالتالي إذا كان الفعل أو

الامتناع لا أرادي من قبل متعهد النقل أو وكلائه أو مستخدميه لا يحرمون من حدود المسؤولية القانونية ولا

يعتبروا في هذه الحالة مرتكبين لخطأ جسيم.⁽⁴⁾

(1) انظر المادة 12 الفقرة أ من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(2) مصطفى محمد أحمد، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر " اتفاقية روتردام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2017، ص 127.

(3) محمد كمال حمدي، محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة الكويتي، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 1995، ص 192.

(4) مصطفى محمد أحمد، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر " اتفاقية روتردام"، مرجع سابق، ص 127.

2- الإدراك: وهو أن يكون متعهد النقل على علم باحتمال وقوع الضرر عند قيامه بالتصرف سواء إيجابي أو سلبي، وكان غير مبالٍ لوقوع الضرر كنتيجة عن فعلة، وإنما يمتضي في سلوكه غير مبالي بما قد يترتب على هذا الإهمال أو اللامبالاة.⁽¹⁾

وإثبات العلم من عدمه هي مسألة واقعة مادية لذلك يجوز أن يتم إثبات هذه الواقعة بكافة وسائل الإثبات، فالمعيار المتبع هنا هو معيار المتعهد المجتهد الذي يكون قريب إليه معيار الرجل العادي أو رب الأسرة الحريص في القانون المدني الأردني.

وخلاصة القول إن حالي التصرف العمدي والإهمال الواردة في الاتفاقية الدولية وقانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني تحرم متعهد النقل من التمسك بحدود المسؤولية التي نصت عليها التشريعات النازمة لهذا النقل، والفرق بين الحالتين هو أن متعهد النقل في الحالة الأولى: يكون على علم ويقين بوقوع الضرر كنتيجة حتمية لتصرفه الإيجابي أو السلبي، أما الحالة الثانية: وهي الإهمال أو اللامبالاة فإنّ متعهد النقل كان يتوجب عليه أن يعلم أن الضرر سوف يحصل نتيجة فعله أو الامتناع.

الفرع الثاني: زيادة سقف المسؤولية

ذهب المشرع الأردني إلى ما ذهب إليه الاتفاقية الدولية عندما أورد المشرع في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني إجازة لطرفي الاتفاق على تشديد مسؤولية متعهد النقل وذلك من خلال نص المادة (23/ب) من القانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.⁽²⁾ وقد أفرد المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني بنص المادة (23/ب) لحالتين من حالات زيادة سقف مسؤولية متعهد، الأولى: تعتبر جزءاً مقررأً بحكم القانون على متعهد النقل وذلك في حال إخلاله بأحد الالتزامات المترتبة عليه في العقد، أما الحالة الثانية: فهي نتيجة اتفاق بين أطراف عقد النقل، ومنحت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لأطراف عقد النقل تشديد مسؤولية متعهد النقل ورفع سقف مسؤوليته في

(1) نادية معوض السيد، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مرجع سابق، ص 501.

(2) انظر المادة (23) الفقرة (ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

حال وقوع ضرر الذي يترتب عليه التعويض واعتبرت ذلك صحيحاً وذلك من خلال ما نصت عليه الاتفاقية في المادة (2/28).⁽¹⁾

ومن خلال هذا النص نلاحظ أنه إن كان قد نص على بطلان أي شرط أو اتفاق يقل عن الحد القانوني المقرر للتعويض، إلا أنه في نفس الوقت وبكل وضوح أجاز الاتفاق بين أطراف العقد على زيادة الحد المقرر وتشديد مسؤولية متعهد النقل فيما يخص التعويض عن الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة، وقد أحسن المشرع الأردني عند إدراجه لمثل هذا النص في القانون، وذلك من أجل حماية الشاحنين من تعسف متعهدو النقل من إدراج شروطهم، ولكن ومن خلال التعاملات التجارية في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع فإن التعامل بهذه الشروط قليل على الرغم من أنها توفر ضمانه بسيطة للشاحنين لأسباب عدة سبق أن تطرقنا لها، التي من أبرزها الإمكانيات الاقتصادية التي يحتاجها هذا النوع من النقل والتي تجعل من متعهد النقل الطرف الأقوى ولا يقبل مثل هذه الشروط، وهو أيضاً طرفاً في العقد ولا يمكن أن يدرج أي شرط بدون موافقته على الرغم من أن حالة التشديد سندها النص القانوني إلا أن الاتفاق بين متعهد النقل والشاحن هو موجهها.⁽²⁾

ونرى هنا أنه ومن الناحية الفعلية والعملية لا يمكن تفعيل هذا النص إلا بالاتفاق بين طرفي العقد وبالتالي فإن النص على تشديد المسؤولية من الناحية العملية صعب التطبيق فكما ذكرنا سابقاً أن الطرف الأقوى في العقد هو متعهد النقل ولن يقبل بأن يكون هنالك شرط في العقد يؤدي إلى زيادة سقف المسؤولية التي تقع عليه أو تشديدها ولذلك فإنه من الصعب جداً أن يوافق متعهد النقل على مثل هذا الشرط الذي قد يؤدي إلى خسارته ودفع مبلغ التعويض بما يزيد عن الحد المنصوص عليه في القانون وبسبب المخاطر الكثيرة التي قد تواجه عملية نقل البضائع التي قد تؤدي إلى هلاكها أو تلفها أو التأخير في تسليمها، لذلك فإنه من الصعب أن يتم تطبيق مثل هذا الشرط من الناحية العملية، ولم يوضح القانون الأردني موقف متعهد النقل الذي يتفق مع الناقل بعقد منفصل لتنفيذ جزء من عملية النقل فيما يتعلق بالتعويض المشدد الذي تم الاتفاق عليه؛ لأنّ القواعد العامة لا تجيز تحميل طرف أعباء والتزامات غير عالم بها أو لم يوافق عليها، ويعني ذلك أن الأخير غير ملزم بما يتفق عليه لمتعهد النقل إذا لم يكن على علم بذلك، إلا أنه في حالة الاتفاق على الاستعانة

(1) انظر المادة 28 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980.

(2) نادية معوض السيد، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مرجع سابق، ص503.

بناقلين ثانويين لنقل البضاعة، فإن كل واحد من هؤلاء الناقلين يعد مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بالبضاعة أثناء المرحلة التي قام بتنفيذها المتعهد الثانوي ويسأل الناقل الفعلي استناداً إلى المسؤولية التصيرية، ولكن لا يوجد ما يمنع من الاستفادة في هذا الإطار بما ذهب إليه اتفاقية وارسو للنقل الجوي الذي يمكن أن يطبق على متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط، فقد قرر البروتوكول المكمل للاتفاقية أن تشديد مسؤولية الناقل الجوي وإن طبق بحق الناقل الذي يكون طرفاً في عقد النقل إلا أنه لا يؤثر على مسؤولية الناقل الفعلي الذي يقوم بتنفيذ العقد إلا إذا قبلها الناقل الفعلي،⁽¹⁾ ومع ذلك يجوز إخضاع الناقل الفعلي لالتزامات تزيد عن الحدود القانونية المنصوص عليها في التشريع المطبق على عقد النقل إذا كان هناك نص صريح يجيز ذلك في العقد الفرعي الذي يبرمه متعهد النقل مع الناقل الفعلي للبضاعة.

المشرع الأردني قد أكد صراحةً على أن يكون الاتفاق بين الشاحن ومتعهد النقل لتشديد المسؤولية مكتوباً في عقد النقل المبرم بين الطرفين، ففي حال الاتفاق فإن هذا الاتفاق يكون صحيحاً ويرتب أثره المتفق عليه، وذلك بحسب الطبيعة الأمرة لصياغة الفقرة (ب) من المادة (23) من القانون، وهذا المسلك الجديد الذي أخذ به المشرع الأردني لم يتم النص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط والتي جاءت محدده بوجود تحديد الاتفاق في عقد النقل، وإنما نصت على جواز زيادة مسؤولية متعهد النقل والتزاماته بعد موافقة الشاحن فقط ولم تتطرق إلى موضوع تثبيت هذا الاتفاق في عقد النقل، فالتأكيد على وجوب توثيق الاتفاق في عقد النقل له آثار إيجابية على كل من الشاحن ومتعهد النقل وذلك من أجل حفظ حقوقهم، فلا يستطيع أحد المتعاقدين بعد توثيق الاتفاق في العقد أن يتنصل من المسؤولية بأن ينكر هذا الاتفاق.

وقد يقوم متعهد النقل في بعض الأحيان بإدراج شرط في وثيقة النقل يقضي بمسؤوليته عن مرحلة النقل التي يقوم بتنفيذها بنفسه والتي تمتد من لحظة استلامه للبضاعة إلى لحظة تسليمها للناقل الفعلي ضمن سلسلة الناقلين، ومثل هذا الشرط متداول في الأعمال التجارية الدولية وخاصة أن بعض قوانين النقل الوطنية تقرر بطلان أي شرط يعفي متعهد النقل من المسؤولية، ولكنها تطبق ذلك على الناقلين فقط وليس على متعهدي النقل، وهذا يعني أن هذا الشرط بمقتضى هذه القوانين صحيح إذا ما قام متعهد النقل بنفسه بتنفيذ مرحلة من مراحل النقل.

(1) بروتوكول غوادالاجارا المكمل لاتفاقية وارسو للنقل الجوي لعام (1961)، المادة 3 الفقرة الثانية.

الخاتمة:

تناولنا في هذا البحث موضوع تحديد وتشديد مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط في القانون الأردني وقد عرضنا من خلال هذا الموضوع التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني لسنة 2018، ونظراً لأهمية هذا الموضوع قمنا بالتحدث عن الحدود التي وضعها المشرع الأردني والاتفاقيات الدولية على مسؤولية متعهد النقل وما هي الحالات التي تقوم فيها مسؤوليته في حال الهلاك أو التلف للبضاعة وإمكانية تشديد المسؤولية بالاتفاق بين اطراف العقد وبطلان أي شرط يعفي الناقل من المسؤولية حتى لو تم إدراج هذا الشرط في عقد النقل.

النتائج:

- 1- تبنى المشرع الأردني ما جاءت به اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط من حيث تحديد أساس مسؤولية متعهد النقل ونطاقها، فالمشرع الأردني قد تبنى بما جاءت به الاتفاقية الدولية وهو مفهوم العهدة أي انه في حال استلام متعهد النقل للبضاعة فإنها تكون في عهده ويكون هو المسؤول عنها وعن سلامتها طوال فترة وجود هذه البضاعة في عهده إلى وقت تسليمها إلى المرسل إليه وهذا يمتاز بأهمية كبيرة في تحديد المسؤولية ونطاقها.
- 2- لم يتطرق المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط إلى موضوع الخسارة الاقتصادية الناجمة عن التأخير في التسليم والموجب للتعويض كما فعلت بعض الاتفاقيات الدولية للنقل.
- 3- راعى المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني واتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط مصالح الشاحنين عندما نصت على تطبيق القانون الوطني أو الاتفاقية الدولية التي تحكم مرحلة وقوع الضرر حيث نصت على زيادة حد المسؤولية للتعويض أعلى من الحد المنصوص عليه في التشريعات الناجمة للنقل الدولي متعدد الوسائط.
- 4- وقد نصت اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط والمشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني على بطلان أي شرط يرد في العقد يعفي متعهد النقل من المسؤولية وبطلان هذا الشرط لا يؤثر على صحة العقد أو الشروط الأخرى الواردة في العقد والتي تم الاتفاق عليها من قبل أطراف العقد.

5- جواز الاتفاق بين أطراف عقد النقل الدولي متعدد الوسائط على تشديد مسؤولية متعهد النقل في عقد النقل، وأن شروط هذا التشديد تكون صحيحة ومرحب بها في نطاق النقل الدولي للبضائع، ولكن المشرع أيضاً اعتبر أن أي شرط يخفف من مسؤولية متعهد النقل يعد باطلاً حتى لو تم الاتفاق عليه في العقد.

التوصيات:

1. نوصي المشرع أن يعيد النظر في صياغة المادة (18/ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني لتتوافق مع المادة (17) من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط التي تحدثت عن الأسباب المتلازمة بشكل واضح وصريح وجاءت أكثر تحديداً ووضوحاً، مما نص عليه المشرع الأردني في المادة (18/ب) بحيث تصبح عباراتها أكثر تحديداً ووضوحاً فيما يتعلق بتعدد الأسباب في حال وقوع الخطأ من أكثر من شخص وإزالة الغموض الذي يكتنف هذا النص، حيث نصت المادة (17) من الاتفاقية على أنه: "الأسباب المتلازمة إذا اجتمع خطأ أو إهمال متعهد النقل المتعدد الوسائط أو مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص آخر مشار إليه في المادة (15)، مع سبب آخر فأنتجا الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم، لا يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن ذلك إلا بقدر الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الذي يمكن أن يعزى إلى خطئه أو إهماله، بشرط أن يثبت متعهد النقل المتعدد الوسائط الجزء الذي لا يعزى إليه من الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم." فما جاءت به الاتفاقية أكثر وضوحاً تحديداً مما نص عليه المشرع الأردني بما يتعلق بتعدد الأسباب.

2. ومن خلال ما أخذ به المشرع في هذه المادة (25) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني فإننا نجد أن أساس النص السابق هو المادة (21) من اتفاقية النقل متعدد الوسائط وهذا اقتباس محمود من قبل المشرع الأردني ولكن نجد أن الصياغة التي جاءت بها الاتفاقية أكثر وضوحاً وتحديداً حيث نصت المادة (21) الفقرة الثانية على أنه: "2- وخلافاً لحكم الفقرة 2 من المادة 20، لا يحق لمستخدم أو وكيل متعهد النقل المتعدد الوسائط أو لشخص آخر يستعين متعهد النقل المتعدد الوسائط بخدماته لتنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط، أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم نتج عن تصرف أو تقصير من المستخدم أو الوكيل أو الشخص الآخر المذكور تم بقصد إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور، أو تم بلا مبالاة وعن علم باحتمال حدوث هذا الهلاك أو التلف أو التأخير". فقد نصت على مد سريان حكم سقوط المسؤولية ليشمل وكلاء متعهد النقل

ومستخدميه، وأن سبب تأييد الاقتباس الذي قام به المشرع هو عدم وجود تعارض بين القانون الوطني والاتفاقية الدولية المصادق عليها وبالتالي فإن ذلك يجنب القضاء التنازع الذي قد يحصل بين القانون الوطني والاتفاقية الدولية.

3. نقترح على المشرع الأردني إضافة نص في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط يحدد فيه مسؤولية الناقل الفعلي في عملية النقل وذلك في حال اتفاق الشاحن ومتعهد النقل على تشديد مسؤولية المتعهد، وذلك أسوة بما أخذ به بروتوكول غوادالاخارا لعام 1961 المعدل لاتفاقية وارسو للنقل الجوي في المادة الثالثة الفقرة الثانية منه حيث نصت على أنه: " 2- يعتبر الناقل الفعلي مسؤولاً عن عمل أو امتناع الناقل المتعاقد أو تابعيه ووكلائه الذين يباشرون أعمالهم في حدود اختصاصات وظائفهم وذلك فيما يتعلق بعملية النقل التي يقوم بها هذا الناقل الفعلي. ومع ذلك فإنه لا يجوز أن يخضع الناقل الفعلي لالتزامات تتجاوز الحدود المبينة في المادة 22 من اتفاقية وارسو نتيجة لهذا العمل أو الامتناع. وأي اتفاق خاص يتحمل بمقتضاه الناقل المتعاقد التزامات لا تفرضها اتفاقية وارسو وأي تنازل عن حقوق تنص عليها هذه الاتفاقية وأي قرار خاص بمدى الأهمية المتعلقة على التسليم طبقاً لما هو مشار إليه في المادة 22 من الاتفاقية المذكورة، لا يكون لها أثر تجاه الناقل الفعلي إلا بموافقة هذا الأخير."

المصادر والمراجع

المراجع باللغة العربية:

أولاً: الكتب

- إبراهيم مكي، نظام النقل بأوعية الشحن) الحاويات (، دار القبس، ط1، الكويت،1975.
- أحمد مصطفى محمد، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر " اتفاقية روتردام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2017.
- أكرم يا ملكي القانون التجاري، ج1، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 2010.
- سوزان علي حسن، مسؤولية متعدد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،2009.
- سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري، منشأة المعارف، مصر، 1986.
- عبد الرزاق السنهوري، نظرية الالتزام بوجه عام، دار التراث العربي، بيروت، لبنان،1998.
- عبد الحي حجازي. النظرية العامة لالتزام، مصادر الالتزام، ج2، مطبعة نهضة مصر، القاهرة، 1954
- فاروق محمد ملش، النقل الدولي متعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2014.
- كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر،2007
- لطيف جبر كومانى، مسؤولية الناقل البحري في نقل البضائع، دار الثقافة والنشر والتوزيع عمان، 2001.
- محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في قانون التجارة الكويتي، منشأة المعارف، الإسكندرية 1995.
- محمد فريد وفخري، رفعت العريني، القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر.

- محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2015،
- مصطفى محمد أحمد، اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر " اتفاقية روتردام"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2017.
- موسى عبد جمعة، عقد النقل البري للبضائع، دار الحرية للطباعة، بغداد ، 1994.
- هشام مصطفى محمد، قانون النقل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2017.
- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2008.

ثانياً: الرسائل والابحاث

إخلاص لطيف محمد، مسؤولية الناقل البحري عن تلف البضاعة وهلاكها "دراسة مقارنة"، مجلة لارك للفلسفة الإنسانية والعلوم الاجتماعية، العدد 26.

إسراء خضر خليل العبيدي، مستند النقل متعدد الوسائط للبضائع، رسالة دكتوراه منشورة، جامعة بغداد، العراق، 2004.

براق جواد سوادى، اتفاقات تعديل مسؤولية متعهد نقل البضائع بالحاويات، رسالة ماجستير منشورة، جامعة بغداد، العراق، 1999.

بسام مصطفى طبيشات وصالح مفلح المومني، مسؤولية الناقل في عقد النقل البري وفقاً للتشريعات العربية والاتفاقيات الدولية، مجلة تكريت للحقوق، السنة 1، المجلد 1، العدد 2، ج 2، 2017.

حلو أبو عبد الرحمن أبو حلو، التأخير في تسليم البضائع في عقد النقل البحري "دراسة مقارنة"، مجلة المنارة، مجلد 13، العدد 8.

عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط 1980، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثامنة، ع3، مطابع الخط، 1984.

فاروق ملش، بحث بعنوان (هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة 2008 أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع)، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، ع1 جامعة الإسكندرية، 2012.

محمد محمود خليل، المشاكل القانونية الناجمة عن النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية، عمان، 2007.

نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، ط2، جامعة القاهرة، 1989.

نداء كاظم المولي، المركز القانوني للناقل البحري في نقل الحاويات، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، العراق، 1990.

وائل ربيع الداود، مسؤولية الناقل متعدد الوسائط للبضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 2016.

ثالثاً: القوانين

- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980.

- بروتوكول غوادالاجارا المكمل لاتفاقية وارسو للنقل الجوي لعام (1961).

- القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976 المنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ: 1/1 / 1977.

- قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم (29) لسنة 2018 المنشور في الجريدة الرسمية بتاريخ: 18-6-2018.

رابعاً: المواقع الإلكترونية

- موقع قسطاس beta.qistas.com/v3eyad/ar/oldsystem/login

المراجع الأجنبية:

- Abd-Al HayHijazy (1954).The General Theory of Commitment, Sources of Commitment, Volume 2, NahdetMisr Press, Cairo.
- Abd-Alrzaq Al Sanhoury (1998). Commitment theory in general, Arab Heritage House, Beirut, Lebanon.
- Ahmad M. Mohammmad.(2017).United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods by Sea "Rotterdam Convention", Al Maaref Facility, Alexandria.
- Akram Yamalki (2010).Commercial Law, Volume 1, House of Culture, Publishing and Distribution, Amman.
- Ibrahim Maki. (1975). Transport system with shipping modes (containers),DarAlqabas,(1sted),Al kuwait.
- Farouq M. Malsh (2014).International multimodal transport, commercial and legal aspects, Al Maaref facility, Alexandria, Egypt.
- Hani duidar (2008). Maritime and Air Transport, Al-Halabi Law Publications, Beirut.
- Hisham M. Mohammad (2017).Maritime Transport Law, University Press, Alexandria.
- Kamal Hamdy (2007). The contract of loading and unloading in maritime transport, Al-Maaref facility, Alexandria, Egypt.
- Latif J. Qomani (2001). The responsibility of the marine carrier in transporting goods, House of Culture, Publishing and Distribution, Amman.
- Mohammad Farid ,Fakhri&Rafa't Al Areeny.Air Law, University Press, Alexandria, Egypt.
- Mohammad K. Hamdy (1995).Responsibility of the shipping carrier of goods in the Kuwaiti Trade Law, Al-Maaref facility, Alexandria.
- Mahmoud M. Ababbneh (2015).Provisions of the transfer contract, House of Culture for Publishing and Distribution, Amman.
- Musa Abdgoumah (1994). Land Transport Contract for Goods, Dar Al-Hurriya for Printing, Baghdad.

- Mustafa M. Ahmad (2017). United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods by Sea "Rotterdam Convention", Al-Maaref Facility, Alexandria.
- Saeed Yahya (1986).Responsibility of the marine carrier, Al Maaref facility, Egypt.
- Suzan A. Hassan (2009).Responsibility of the Multimodal Transport Contractor, New University Publishing House, Alexandria.