



آثار عقد النقل متعدد الوسائط

على الناقل البحري

الباحث الدكتور

عبد الله بن عبد الرحمن بن عبد العزيز التركي

استاذ مشارك بقسم السياسة الشرعية

المعهد العالي للقضاء - جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

aalturiki@hotmail.com

المخلص

تتاول البحث دراسة الآثار التي يربتها عقد النقل متعدد الوسائط على الناقل البحري، وهدف البحث إلى بيان أحكام تلك الآثار وما يتصل بها من مسؤوليات على ضوء النظام البحري التجاري السعودي الصادر عام ١٤٤٠هـ، تلك الأحكام التي تنظم التزامات وحقوق أطراف العقد خلال مرحلة النقل متعدد الوسائط أو كما يسمى بالنقل المتعاقب.

وقد تمثلت مشكلة البحث في القصور والنقص النظامي في معالجة أحكام عقد النقل متعدد الوسائط ومنها الآثار التي يربتها على أطرافه ومنهم الناقل البحري، ومن هنا جاءت أهمية الدراسة من الناحية النظرية والعملية من أجل الوقوف على أوجه هذا القصور والنقص ومعالجته من خلال إجراء التعديلات اللازمة على النظام البحري التجاري السعودي؛ نظراً لما لهذه الآثار من أهمية عملية في الحد من أسباب نشوء المنازعات بين أطراف العقد وتحديد مسؤولية الناقلين في النقل متعدد الوسائط، وقد تم اعتماد المنهج الوصفي والمنهج التحليلي في إعداد هذا البحث. وخرج البحث بعددٍ من النتائج والتوصيات، ومن أهم نتائجه: أن المنظم لم يتناول أحكام عقد النقل متعدد الوسائط، وإنما أحال بشأنه إلى أحكام اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية وتعديلاتها، مما يشكل قصوراً ونقصاً في النظام البحري التجاري السعودي؛ نظراً لعدم كفاية وشمولية أحكام الاتفاقية المذكورة في جميع المسائل المتعلقة بآثار العقد بالنسبة للناقل البحري.

ومن أهم التوصيات: ضرورة النص ب مواد نظامية خاصة على أحكام عقد النقل متعدد الوسائط وآثاره مثلما فعل المنظم بالنسبة إلى عقد النقل البحري وعقد نقل الأشخاص وعقد نقل البضائع وعقد النقل السياحي، وأن يضمن هذه الأحكام ضمن المادة الثالثة والخمسون بعد المائتين من النظام البحري التجاري.

الكلمات المفتاحية: عقد النقل، النقل البحري، النقل متعدد الوسائط، النقل المتعاقب،

الناقل البحري.

ABSTRACT

The effects of the multimodal maritime transport contract on the carrier

The study of the study of the effects of the multimodal maritime transport contract, and the aim of the research is to clarify the provisions of those and related responsibilities on the Saudi commercial maritime system in 1440 AH, those provisions that are pursued by, and international contracts as paid for successive transport.

The research problem was represented in the systemic deficiencies and deficiencies in addressing the provisions of the multimodal maritime transport contract, including the effects that it imposes on its parties, including the maritime carrier. the Saudi commercial maritime regime; Due to the practical importance of these effects in reducing the causes of disputes arising between the parties to the contract and determining the responsibility of the carriers in multimodal transport, the descriptive approach and the analytical approach were adopted in the preparation of this research.

The research came out with a number of results and recommendations, and the most important of its findings: that the regulator did not deal with the provisions of the multimodal maritime transport contract, but rather referred it to the provisions of the multimodal transport agreement for goods between Arab countries and its amendments, which constitutes a shortcoming and deficiency in the Saudi commercial maritime system; Due to the inadequacy and comprehensiveness of the provisions of the aforementioned agreement in all matters related to the effects of the contract for the maritime carrier.

Among the most important recommendations: the need to stipulate in special statutory articles the provisions of the multimodal maritime transport contract and its effects, as the regulator did with regard to the maritime transport contract, the persons transport contract, the goods transport contract, and the tourist transport contract, and to include these provisions within the two hundred and fifty-three article of the commercial maritime law.

Keywords: contract of carriage, maritime transport, multimodal transport, successive transport, sea carrier.

المقدمة:

إنَّ الحمد لله نحمده، ونستعينه، ونستغفره، ونعوذ بالله من شرور أنفسنا، ومن سيئات أعمالنا، من يهده فلا مضل له، ومن يضلل فلا هادي له، وأشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له، وأشهد أن محمداً عبده ورسوله.

أما بعد:

فإن عقد النقل البحري يحظى بأهمية في حياة الأشخاص، وقد اهتمت المملكة العربية السعودية بوضع القواعد النظامية المنظمة لعلاقات الأشخاص أطراف عملية النقل البحري، وكان أول تنظيم لعقد النقل في نظام المحكمة التجارية السعودي الملغي والصادر عام ١٣٥٠هـ، ثم صدر النظام البحري التجاري الجديد بالمرسوم الملكي الكريم رقم م/ ٣٣ وتاريخ ٥ / ٤ / ١٤٤٠هـ، والذي تناول تنظيم العقود البحرية، وأشار إلى عقد النقل متعدد الوسائط في المادة الثالثة والخمسين بعد المائتين وأحال بشأن أحكامه إلى الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط ٢٠٠٩م، وقد نظمته أيضاً الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن والتي انضمت إليها المملكة العربية السعودية؛ باعتبارها تملك سواحل وموانئ بحرية كبيرة وهامة في منطقة الشرق الأوسط. ويعد عقد النقل متعدد الوسائط أحد أشكال العقود الدولية الحديثة التي تؤثر بشكل كبير على صناعة النقل البحري، ويتميز هذا النوع من العقود بتوفير وسائل نقل متعددة لنقل البضائع، مثل السفن والشاحنات والقطارات وغيرها، بهدف تحقيق كفاءة أكبر وتخفيض تكاليف النقل. ومن خلال هذا البحث، أقوم بتسليط الضوء على آثار عقد النقل متعدد الوسائط على الناقل البحري.

أهمية وأسباب اختيار موضوع الدراسة:

هذا الموضوع من الموضوعات الجديرة بالبحث والدراسة نظراً لأهميته النظرية والعملية، ولأسباب أخرى متعددة، وبيانها على النحو الآتي:

يحظى عقد النقل متعدد الوسائط في الوقت الحاضر بأهمية كبيرة بين العقود البحرية الأخرى، فهو يؤدي دوراً هاماً وأساسياً في جميع المجالات والأنشطة المتعلقة بالحياة اليومية، فالنقل البحري لا غنى عنه في الحياة اليومية لا بالنسبة للأشياء فحسب، بل للأشخاص أيضاً. يؤدي عقد النقل متعدد الوسائط دوراً حاسماً في تيسير التجارة الدولية وتحريك البضائع عبر البحار، وعليه فإن فهم تأثير هذا العقد على حقوق الناقل البحري ومسؤولياته ضروري لتعزيز الأنشطة التجارية وتطوير الاقتصاد.

أن النقل بصفة عامة -ومنه النقل البحري- يعدُّ ضرورة لازمة للتجارة والتجار، وأنه لا يمكن تصور التجارة كنشاط إنساني هام بغير نقل للبضائع والسلع والعروض، فالسلعة في مكان

وجودها أو انتاجها محدودة القيمة إذا لم يتدخل الإنسان لنقلها من مكانها إلى مكان آخر بحاجة إليها كي تعظم قيمتها.

تكمن الأهمية العملية للبحث في الوقوف على المشكلات التي يثيرها النقل متعدد الوسائط بشأن مسؤولية الناقلين المتعددين وإيجاد الحلول المناسبة لها. تأتي أهمية البحث نظراً لارتباط عقد النقل متعدد الوسائط بالعلاقات التجارية الدولية، فإنه يثير كثيراً من المشكلات العملية بسبب تدخله في علاقات تتعدد فيها النظم القانونية. كما تظهر أهمية الموضوع في حالة وقوع نزاع، بالنسبة للقضاة والمحامين حتى يكون الفصل في القضية مبني على أساس معرفي، فضلاً على ما لها من أهمية للباحثين وطلبة العلم. الرغبة الشخصية في دراسة هذا الموضوع من أجل تحصيل المزيد من العمق العلمي فيما يتعلق بالنقل متعدد الوسائط؛ نظراً لأهمية هذا الموضوع من الناحية النظرية والعملية. حاجة النظام السعودي إلى توضيح الأحكام والأسس والمبادئ والمسؤوليات المترتبة على آثار عقد النقل متعدد الوسائط بالنسبة للناقل البحري.

إن هذا البحث وما يحتوي عليه من تفصيل لأحكام آثار عقد النقل متعدد الوسائط بالنسبة للناقل البحري، ينشر الوعي والتثقيف حول هذا الموضوع لدى القضاة في المحاكم التجارية والمحامين والمستشارين القانونيين.

مشكلة الدراسة:

تظهر مشكلة هذه الدراسة في موقف المنظم السعودي من تنظيم أحكام عقد النقل متعدد الوسائط؛ إذ أنه لم يتناول هذه الأحكام في النظام البحري التجاري الجديد الصادر عام ١٤٤٠هـ وأحال بشأنها إلى الاتفاقية العربية ذات الصلة، رغم أنه قام بتعريف بعض مصطلحاته في المادة الأولى من النظام كتعريف متعهد النقل متعدد الوسائط، وتعريف عقد النقل متعدد الوسائط، وتعريف مستند النقل متعدد الوسائط، الأمر الذي يثير مشكلة تتعلق بمدى كفاية وشمولية الاتفاقية لأحكام العقد وعلى الأخص آثاره بالنسبة للناقل البحري، إذ أن الاتفاقية لم تعالج آثار العقد بالنسبة للناقل البحري بخلاف الوضع بالنسبة للمرسل إذ عالجته مسؤوليته تجاه الناقل، وبينت بعضاً من حقوقه والتزاماته، كما أن موضوع البحث يثير مشكلة تتعلق بمسؤولية الناقلين المتعددين، ومسؤولية الناقل الأخير تجاه الناقلين السابقين، وتجاه المرسل إليه، وما قد يثيره هذا النوع من النقل من مشكلة تتعلق بتنازع الانظمة واجبة التطبيق على المنازعات التي تنور بمناسبة تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط.

أسئلة الدراسة:

١. ما مفهوم عقد النقل متعدد الوسائط؟
٢. ما هي حقوق الناقل البحري بموجب عقد النقل متعدد الوسائط؟
٣. ما هي التزامات الناقل البحري بموجب عقد النقل متعدد الوسائط؟
٤. ما مدى مسؤولية الناقلين المتعددين تجاه بعضهم البعض، وتجاه الناقل الأخير وتجاه المرسل إليه؟

أهداف الدراسة:

يسعى البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:
بيان مفهوم عقد النقل متعدد الوسائط.
تحليل وفهم حقوق الناقل البحري والتزاماته المتعلقة بعقد النقل متعدد الوسائط، وذلك على ضوء النظام السعودي والاتفاقيات ذات الصلة.
تسليط الضوء على مسؤولية الناقلين المتعددين.

تقديم توصيات عملية مفيدة للمنظم السعودي من أجل تلافي أوجه النقص والقصور الذي شاب تنظيم عقد النقل متعدد الوسائط، بهدف تعزيز الوضوح والثقة في العلاقات التجارية وتقليل المخاطر القانونية المترتبة على الناقل البحري والأطراف الأخرى في العقد.

منهج الدراسة:

اقتضت مَنِي هذه الدراسة الاعتماد على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي والمنهج المقارن، وذلك من خلال وصف وعرض وتحليل المواد القانونية ذات الصلة بالموضوع وفقا للقواعد والانظمة والاتفاقيات الدولية، والمقارنة مع قانون التجارة المصري في مسألة مسؤولية الناقلين في النقل متعدد الوسائط.

خطة البحث:

يتكون هذا البحث من مقدمة ومبحث تمهيدي ومبحثين رئيسيين ونتائج وتوصيات ومراجع البحث.

المقدمة:

المبحث التمهيدي: تعريف عقد النقل متعدد الوسائط.

المبحث الأول: حقوق الناقل البحري بموجب عقد النقل متعدد الوسائط.

المطلب الأول: حقوق الناقل البحري فيما يتعلق بالتعامل مع الشحنة والنقل.

المطلب الثاني: حقوق الناقل البحري فيما يتعلق بالتعويضات والمسؤولية.

المبحث الثاني: التزامات الناقل البحري بموجب عقد النقل متعدد الوسائط.

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري فيما يتعلق بسلامة وحماية الشحنة.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري فيما يتعلق بتسليم الشحنة بموجب العقد.
المطلب الثالث: المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو تأخير إيصال الأشياء المرسلة في النقل متعدد الوسائط.
الخاتمة: النتائج والتوصيات.

المبحث التمهيدي

تعريف عقد النقل متعدد الوسائط

ظهر التنظيم القانوني الدولي لعقد النقل متعدد الوسائط من خلال محاولات الهيئات الدولية والاتفاقيات الدولية، وكان أبرزها توقيع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عام ١٩٨٠، وعلى المستوى العربي توجد اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية عام ٢٠٠٩ والتي دخلت حيز التنفيذ عام ٢٠١١، وقد انضمت المملكة العربية السعودية إليها بتاريخ ٢٨ / ٤ / ٢٠١٠م.

ويمتاز النقل متعدد الوسائط بمميزات تتعلق بتوفير وسائل نقل متعددة لضمان السرعة والكفاءة واختصار الوقت في عملية النقل، وهذا يعني ذلك أن البضائع يمكن أن تنقل عبر وسائل مختلفة في مراحل مختلفة من الرحلة، ويتم تنظيم ذلك من خلال العقد والترتيبات المتعلقة به ١.

وقد تناول النظام البحري التجاري السعودي الصادر عام ١٤٤٠هـ تعريفاً لعقد النقل متعدد الوسائط في المادة الأولى - الفقرة ٢٢ منه والتي نصت على أن: (عقد النقل المتعدد الوسائط هو: العقد الذي يبرمه الشاحن مع متعهد النقل متعدد الوسائط لنقل البضائع بوسيلتي نقل مختلفتين أو أكثر بين مكانين يقعان في دولة واحدة أو أكثر، يتسلم بموجبه متعهد النقل المتعدد الوسائط البضاعة، وتكون في عهده إلى المكان المحدد للتسليم، ويتولى التنفيذ بنفسه أو عن طريق غيره مقابل أجر). ٢.

وبالرجوع للمادة الأولى من النظام ذاته نجد المنظم قد تناول مفهوم كلاً من الشاحن، ومتعهد النقل متعدد الوسائط، فجاءت الفقرة ١٤ لتعرف الشاحن بأنه: (الشخص الذي بحوزته البضاعة المراد نقلها ويتعاقد -بنفسه أو بوساطة من ينبيه- مع الناقل أو متعهد النقل لنقلها من مكان إلى آخر مقابل أجر) ٣، وجاءت الفقرة ١٦ من المادة ذاتها لتبين بأن متعهد النقل المتعدد الوسائط هو: (الشخص الذي يبرم -بنفسه أو بوساطة من ينبيه- عقد نقل متعدد الوسائط، ويتصرف بصفته أصيلاً، عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط). ٤.

١ معوض، نادبة محمد، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، ٢٠٠٩، ص ٤٩.

٢ المادة ٢٢/١ من النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٣ تاريخ ٥/٤/١٤٤٠هـ.

٣ المادة ١٤/١، النظام البحري التجاري السعودي.

٤ المادة ١٦/١ من النظام البحري التجاري السعودي.

ووفقاً لتعريف المنظم السعودي، فإن هذا العقد يتضمن العديد من الالتزامات والحقوق لكلا الطرفين، حيث يتعين على الناقل البحري توفير وسائل النقل المناسبة والآمنة لنقل البضائع، والقيام بالإجراءات اللازمة لضمان سلامتها وحمايتها خلال عملية النقل، ويجب على الناقل أيضاً تقديم المعلومات اللازمة للمرسل بشأن الرحلة والتوقيتات المحددة وأية تفاصيل أخرى ذات صلة بالشحنة.

ومن جانبه، يجب على المرسل تسليم البضائع إلى الناقل وفقاً للشروط والترتيبات المتفق عليها في العقد. يتحمل المرسل أيضاً مسؤولية تقديم المستندات اللازمة وتوفير المعلومات الصحيحة والكاملة بشأن البضائع والشحنة^٥.

وعلى المستوى الدولي، فقد تم تنظيم عقد النقل متعدد الوسائط باعتباره العقد الذي يتم بين الناقل والمرسل لنقل البضائع من مكان إلى آخر باستخدام وسائل نقل متعددة، مثل السفن، والشاحنات، والقطارات، والطائرات، ويتم تنظيم هذا العقد على أساس اتفاقيات وأنظمة دولية تهدف إلى توحيد القواعد والممارسات المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط^٦.

هذا وتعد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط التي تم تبنيها في عام ١٩٨٠، والتي تُعرف أيضاً باسم "اتفاقية روتردام"، الإطار القانوني الأساسي لعقد النقل متعدد الوسائط على المستوى الدولي، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تنظيم حقوق وواجبات الأطراف المتعاقدة، وتحديد المسؤوليات، وتحديد التعويضات في حالة التلف أو الفقدان للبضائع أثناء النقل^٧.

وجاء في هذه الاتفاقية تعريف للنقل الدولي متعدد الوسائط على أنه: (نقل البضائع بوسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد النقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته الى المكان المحدد للتسليم في بلد اخر)^٨.

٥ التركي، علاء محمد عبد الكريم " ماهية النقل الدولي متعدد الوسائط"، مجلة القانون المقارن، مصر، العدد ١، ٢٠٢٢، ص ٥٥.

٦ سارة عطا المنان الزبير، "ماهية عقد النقل البحري: دراسة قانونية تحليلية"، مجلة القنزم للدراسات السياسية والقانونية، نشر مكرر بحوث ودراسات حوض البحر الأحمر، السودان، العدد ٩، ٢٠٢١، ص ٨٣.

٧ خليل، محمد محمود، "المشاكل القانونية الناجمة عن النقل الدولي متعدد الوسائط"، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية، عمان، الأردن، ٢٠٠٧، ص ٥٥.

٨ المادة الأولى من الاتفاقية، نقل عن: الشعراوي، زكي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص ٨.

بموجب هذه الاتفاقية، يتعين على الناقل المتعدد الوسائط توفير وسائل النقل المناسبة والأمانة، والقيام بالإجراءات اللازمة لحماية البضائع خلال عملية النقل، ويجب على المرسل تسليم البضائع للناقل وفقاً للشروط المتفق عليها وتقديم المستندات اللازمة.

كما تعد اتفاقية روتردام ومعاهدة نقل البضائع الدولية والاتفاقيات الأخرى ذات الصلة في إطار الاتحاد الدولي لنقل الطرود (FIATA) والاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) من بين الاتفاقيات الدولية التي تحدد حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة في عقد النقل متعدد الوسائط^٩. وعلى المستوى العربي، توجد اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩، والتي اعتبرت في ديابقتها أن النقل متعدد الوسائط هو أحد عناصر تنمية المبادلات التجارية بين الدول العربية، وتحقيق الكفاءة والفعالية لخدمات النقل فيما بينها.

وقد عرفت المادة الأولى من الاتفاقية النقل متعدد الوسائط بأنه: (نقل بضاعة بين دولتين عربيتين أو أكثر باستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية شخص واحد (متعهد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة من المرسل حتى تسليمها للمرسل إليه) ١٠، كما تناولت المادة ذاتها تعريف عقد النقل متعدد الوسائط بأنه: (العقد المبرم بين المرسل ومتعهد النقل أو من ينوب عن أي منهما والذي يحدد الشروط التي بموجبها يقوم متعهد النقل بنقل البضاعة التابعة للمرسل من بلد عربي إلى المرسل إليه في بلد عربي آخر مقابل أجر محدد) ١١.

وجاء في ديابجة الاتفاقية بأن من حق كل دولة في وضع الإطار التشريعي المناسب على المستوى الوطني لتنظيم أعمال النقل متعدد الوسائط ومتعهدي النقل القائمين بهذه الخدمات، إلا أن المنظم السعودي لم يقم بوضع مثل هذا الإطار، فقد أحال بموجب المادة الثالثة والخمسين بعد المائتين من النظام البحري التجاري بشأن عقد النقل البحري متعدد الوسائط إلى أحكام الاتفاقية المذكورة.

ويعرف جانب من الشراح عقد النقل متعدد الوسائط بأنه: (العقد الذي يبرمه المرسل) أو الوكيل بالعمولة للنقل) مع الناقل الذي يلتزم بتنفيذ عملية النقل على مراحل متتالية مستعيناً في ذلك بأكثر من ناقل، سواء تمت عملية النقل بوسيلة مماثلة أو مختلفة في كل مرحلة) ١٢.

٩ القليوبي، سميحة، القانون البحري، دار النهضة، القاهرة، ١٩٨٧م، ص ٧٢٤.

١٠ المادة الأولى من اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية.

١١ المادة الأولى من اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية.

١٢ قرمان، عبدالرحمن السيد، العقود التجارية وعمليات البنوك طبقاً للأنظمة القانونية المنفذة لرؤية المملكة ٢٠٣٠، دار الإجازة، الرياض، ط١، ١٤٣٩هـ، ص ١٧٨.

ويرى جانب آخر من الشراح بأن عقد النقل المتعاقب- وهو ذاته عقد النقل متعدد الوسائط- هو (عقد النقل الذي يقوم بتنفيذه عدة أمناء نقل الواحد منهم عقب الآخر، والذي يعتبر مع ذلك بالنسبة للمرسل أو للمرسل إليه عملية واحدة، لذلك فلا يعتبر من قبيل النقل المتعاقب وجود عدة عمليات نقل مستقل كل منها عن الآخر، تؤدي إلى وصول البضاعة في النهاية إلى المرسل إليه، بل نكون هنا بصدد عقود نقل متعددة، ولكنها مستقلة وتخضع مسؤولية الناقل في كل منها للقواعد العامة) ١٣.

وأرى بأن التعريفات السابقة تنطبق على مفهوم عقد النقل متعدد الوسائط، كما أرى بأن عقد النقل البحري الوسائط يختلف عن العقود التي تتعلق بالنقل بشكل عام؛ لأنه من ناحية قانونية يعتبر عقداً واحداً مكتمل العناصر القانونية، وعلى وجه الخصوص فيما يتعلق بالمرحل المختلفة التي يتم فيها تنفيذ هذا العقد، كما أن الإخلال بالالتزامات الناشئة عنه يترتب مسؤولية عقدية واحدة، وتعد هذه إحدى الميزات القانونية التي ينفرد فيها عقد النقل متعدد الوسائط عن غيره من العقود.

وبناء على ما سبق، لا يعدُّ نقلاً بحرياً متعدد الوسائط عملية النقل التي يقوم بها ناقل بحري واحد ولو تعددت المراحل واختلقت الوسائط، فهذه عملية نقل بحري واحدة تخضع لأنظمة قانونية مختلفة إذا تساوت أهمية جميع المراحل والإ ينطبق عليها النظام القانوني للمرحلة الأهم. ١٤

المبحث الأول

حقوق الناقل البحري

بموجب عقد النقل متعدد الوسائط

١٣ الزعبي، علي والصريرة، منصور، المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة للنقل - دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والمغربي، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت، الأردن، المجلد ١٩، العدد ١، ٢٠١٣، ص ١٥٤.

١٤ أبو عيطة، السيد، شرح القانون البحري السعودي الجديد، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ط ١، ٢٠١٦م، ص ٣١٥. وانظر: سوار الذهب، محمد عيسى الطاهر، "النظام القانوني للناقل الدولي متعدد الوسائط"، مجلة جامعة دنقلا للبحوث العلمية، السودان، ٢٠١٧، ص ٦٠.

يعدُّ عقد النقل متعدد الوسائط إطاراً قانونياً مهماً ينظم علاقة الناقل البحري بالمرسل ويضمن تحقيق العدالة والتعاون بين الأطراف المتعاقدة، ويوفر هذا العقد الحماية اللازمة للناقل البحري ويضمن تحقيق تنظيم فعال وسلس لعمليات النقل البحري المتعددة الوسائط ١٥.

هذا وتشتمل حقوق الناقل البحري بموجب عقد النقل متعدد الوسائط على العديد من المطالب القانونية التي تكفل حماية مصالحه، وضمان تنفيذ العقد بشكل صحيح، وتتضمن هذه الحقوق حق الناقل في تلقي الشحنة بناءً على إيصال تسليم رسمي، وحقه في استخدام الوسائل اللوجستية المناسبة، وحقه في إصدار أوراق الشحن والمستندات اللازمة لتوثيق النقل.

بالإضافة إلى ذلك، يحق للناقل البحري الحصول على تعويضات عند الحوادث التي تتسبب في تلف أو فقدان البضائع خلال عملية النقل، ولديه الحق في الحصول على تعويض عن التأخير في وصول الشحنة إلى الوجهة المحددة بسبب أسباب تتعلق بالناقل.

هذا ولم يتناول المنظم السعودي في النظام البحري التجاري حقوق الناقل البحري في النقل متعدد الوسائط، حيث إنه نص في المادة الثالثة والخمسين بعد المائتين من النظام على أن: (تطبق على عقود النقل متعدد الوسائط أحكام اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، وتعديلاتها) ١٦.

وهنا يظهر أن المنظم السعودي أقر بتنظيم أحكام عقد النقل البحري متعدد الوسائط وفقاً للاتفاقية المشار إليها في نص المادة أعلاه، وبالرجوع إلى مواد الاتفاقية لا نجد أنها عالجت حقوق الناقل البحري تجاه المرسل، مما يشكل معه نقصاً قانونياً في تنظيم أحكام العقد المذكور، واكتفت الاتفاقية بتنظيم مسؤولية المرسل تجاه الناقل، وعالجت بعضاً من حقوق المرسل والتزاماته.

وأرى أنه كان على المنظم السعودي أن ينظم أحكام العقد بما فيها آثاره بموجب النظام البحري لا أن يحيل بشأنها إلى الاتفاقية؛ وبخاصة أن الاتفاقية أعطت الحق لكل منظم وطني أن يضع الإطار القانوني الوطني المناسب لهذا العقد في أنظمتها الداخلية، وأرى بأن ذلك يعدُّ قصوراً ونقصاً اعتري النظام البحري التجاري السعودي الذي يساهم في تعزيز الثقة والاستقرار في عقود النقل متعدد الوسائط وتوفير حماية نظامية لحقوق الناقل البحري في المملكة العربية السعودية، وعلى المنظم السعودي بيان الحقوق والواجبات بشكل أكثر دقة وبشكل يحمي حقوق الطرفين ويساعد في العمليات التجارية ولا يعتبر عائقاً لها.

١٥ عبد الرحيم، ثروت، شرح القانون البحري السعودي، طبعة جامعة الملك سعود، الرياض، ١٤٢٩هـ، ص ١١٠، و البطوش، عبدالله، "التطبيقات الحديثة للنقل متعدد الوسائط، مجلة مؤتة للبحوث والدراسات، الأردن، العدد ٩، المجلد ١٤، ٢٠١٦، ص ١٠٠.

١٦ المادة رقم ٢٥٣ من النظام البحري التجاري السعودي رقم م/٣٣، سنة ١٤٤٠هـ

وعلى ضوء ما سبق سأتناول هذا المبحث في مطلبين:

المطلب الأول: حقوق الناقل البحري فيما يتعلق بالتعامل مع الشحنة والنقل.

المطلب الثاني: حقوق الناقل البحري فيما يتعلق بالتعويضات والمسؤولية.

المطلب الأول: حقوق الناقل البحري فيما يتعلق بالتعامل مع الشحنة والنقل.

تتمتع حقوق الناقل البحري بموجب عقد النقل متعدد الوسائط فيما يتعلق بالتعامل مع الشحنة والنقل بحماية قانونية وتنظيم دولي واسع النطاق، وهنا نورد موقف الاتفاقيات الدولية التي تحدد حقوق الناقل البحري ١٧:

أولاً: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط (اتفاقية هامبورغ) لعام ١٨١٩٨٠ بشأن نقل البضائع بواسطة البحر: فقد نصت على حقوق الناقل البحري في العقد متعدد الوسائط فيما يتعلق بالتعامل مع الشحنة والنقل، وتتضمن بعض الحقوق المهمة للناقل البحري مثل:

• حق استلام الشحنة.

• حق التحقق والتفتيش.

• حق الرعاية والحماية للبضائع خلال النقل ١٩.

ثانياً: اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٩ بشأن النقل الدولي للبضائع بين دول العالم البحري: وتهدف هذه الاتفاقية إلى توحيد القوانين المتعلقة بنقل البضائع بين الدول، وتنص على حقوق الناقل البحري في العقد متعدد الوسائط، وتشمل حقوقه على:

• حق استلام الشحنة.

• حق التحقق والتفتيش.

• حق الرعاية والحماية للبضائع.

• حق الناقل في الحصول على تعويضات في حالة فقدان أو تلف البضائع ٢٠.

ثالثاً: قواعد فاس للنقل البحري لعام ١٩٦٨: وتنص على:

١٧ السيد، نادية محمد معوض، "مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع" ١٩٨٩، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، مصر، ص ٨٧

١٨ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط، "قواعد هامبورج"، ١٩٨٠،

١٩ عبدالله، درويش، والعمر، عدنان، وعمارين، حسني، شرح القانون البحري و الجوي السعودي في ضوء الأنظمة السعودية وأحدث الاتفاقيات الدولية البحرية والجوية، مكتبة الرشد، الرياض، ط٢، ١٤٤١هـ، ص ١٦٧.

٢٠ انظر: المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا، "قواعد روتردام"، نيويورك، ٢٠٠٩.

حق الناقل في استلام الشحنة وتحققها ونقلها بأمان، وتحدد أيضاً المسؤولية المدنية للناقل في حالة فقدان أو تلف البضائع ٢١.

إن الاتفاقيات الدولية السابقة تعتبر إطاراً قانونياً لتنظيم حقوق الناقل البحري في عقد النقل متعدد الوسائط فيما يتعلق بالتعامل مع الشحنة والنقل.

وحقوق الناقل البحري فيما يتعلق بالتعامل مع الشحنة والنقل تتمتع بحماية قانونية في العديد من الدول العربية وفقاً للأنظمة الوطنية، على الرغم من أن هناك تبايناً في الأنظمة بين الدول العربية، إلا أنه يمكن تلخيص بعض الحقوق الأساسية التي يتمتع بها الناقل البحري وفقاً للأنظمة العربية على النحو التالي: ٢٢

حق استلام الشحنة: يتمتع الناقل البحري بحق استلام الشحنة من المرسل أو المشحون وفقاً لشروط وأحكام عقد النقل متعدد الوسائط، يشمل ذلك استلام الشحنة في الميناء المحدد وتحميلها على السفينة أو وسيلة النقل البحرية المعتمدة، ويعدّ استلام الشحنة بمثابة قبولها للنقل وبدء تنفيذ التزامات الناقل البحري.

حق التحقق والتفتيش: يحق للناقل البحري التحقق من حالة الشحنة والتأكد من توافقها مع الوصف المتفق عليه في عقد النقل، ويشمل ذلك التفتيش الدقيق للشحنة وفحصها للتأكد من سلامتها وعدم تضررها قبل وأثناء عملية النقل، وفي حالة وجود أي تلف أو اختلافات في الشحنة، فإنه يجب على الناقل البحري توثيقها وإبلاغ الأطراف المعنية واتخاذ الإجراءات المناسبة.

حق الرعاية والحماية: يتعين على الناقل البحري توفير الرعاية اللازمة للشحنة خلال عملية النقل البحرية، ويشمل ذلك اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية البضائع من التلف أو فقدان أو السرقة، وذلك بمراعاة المعايير العالمية المعترف بها والأنظمة المحلية ذات الصلة، كما يجب أن يقوم الناقل البحري بتوفير وسائل التخزين والحفظ المناسبة للشحنة خلال فترة النقل البحري.

حق الاستفادة من الحصانة: يمكن للناقل البحري الاستفادة من بعض أشكال الحصانة القانونية في حالات معينة وفقاً للمعاهدات الدولية والقوانين المحلية، وقد يتعلق ذلك بالحوادث البحرية، أو أحداث القوة القاهرة التي تؤثر على قدرة الناقل البحري على أداء واجباته بشكل

٢٢ انظر في ذلك: بورنا، حورية سعيد، "تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري"، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، ٢٠٠٩م، ص ٩٦ - ٩٧، و موسى، طالب حسن، القانون البحري (السفينة - اشخاص السفينة - عقد النقل البحري - البيوع البحرية - الطوارئ البحرية - عقد التأمين البحري - عقود البحرية المساعدة) دار الثقافة، عمان، الأردن، ط ٢، ٢٠٢٠، ص ٢٣٠-٢٣١.

صحيح، فيتم تحديد المسؤولية وفقاً للقوانين الوطنية والأنظمة البحرية المعمول بها في الدولة ذات الاختصاص.

وفي رأيي أن حقوق الناقل البحري تعزز مسؤوليته في تنفيذ عملية النقل بشكل نظامي وقانوني وآمن، ويجب على الناقل البحري الالتزام بالقوانين الوطنية والمعاهدات الدولية لضمان تطبيق هذه الحقوق بشكل صحيح وعادل، وحرّي بالمنظم السعودي النص عليها بشكل صريح في النظام البحري التجاري.

المطلب الثاني حقوق الناقل البحري

فيما يتعلق بالتعويضات والمسؤولية

تعد حقوق الناقل البحري في عقد النقل متعدد الوسائط فيما يخص التعويضات والمسؤولية ذات أهمية بالغة، حيث تسهم في ضمان توصيل الشحنة بسلام وفقاً للالتزامات العقد، وحقوق الناقل البحري فيما يتعلق بالتعويضات والمسؤولية تتضمن العديد من الجوانب المهمة وفقاً للمعاهدات الدولية المعمول بها، يمكن تلخيصها على النحو التالي:

أولاً: المسؤولية المحدودة: وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط عام ١٩٨٠، يمتلك الناقل البحري حق المسؤولية المحدودة في حالة تلف أو فقدان الشحنة، ويتم تحديد الحدود المالية للمسؤولية بناءً على وحدة حساب معينة مثل وحدة القيمة الخاصة بالشحنة أو وحدة الوزن. ٢٣

ثانياً: الإعفاء من المسؤولية: وفقاً لاتفاقية هامبورغ، يمكن للناقل البحري أن يعفى من المسؤولية في حالات محددة مثل الأحداث القوة القاهرة من جانب الشاحن، يعد ذلك جزءاً من حقوق الناقل البحري لتحديد مدى المسؤولية عند حدوث حوادث غير قابلة للسيطرة ٢٤.

ثالثاً: التعويضات عن التلف والفقدان: يتحمل الناقل البحري مسؤولية تعويض الشاحن عن التلف أو الفقدان الناجم عن خرق التزاماته النقلية، يتم تحديد طرق التعويض والمبالغ المالية المستحقة بناءً على القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية ذات الصلة ٢٥.

رابعاً: المسؤولية عن الأذى الناجم عن التلف: يتعين على الناقل البحري تحمل المسؤولية عن أي أذى أو ضرر يلحق بالأشخاص أو الأموال الناجم عن التلف أثناء النقل، ويشمل ذلك المسؤولية عن الحوادث البحرية التي قد تؤدي إلى إصابة أشخاص أو تلف الممتلكات الأخرى.

تلك الحقوق الواردة في الاتفاقيات الدولية تهدف إلى حماية حقوق الشاحن وتوفير التعويضات المناسبة عن أي خسائر يتعرض لها أثناء عملية النقل البحري، ويتعين على الناقل

٢٣ انظر: الزهراني، حسين بن عطية، تطور أنظمة المناطق البحرية للمملكة العربية السعودية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ط١، ١٤٣٥هـ، ص ١١٠. ويور طال، أمنية، "مسؤولية الناقل في المرحلة التمهيديّة لتنفيذ عقد نقل الحاويات بحراً، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعقّمة، الجزائر، العدد ٨، ٢٠٢٠، ص ١١٢.

٢٤ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط، "قواعد هامورج"، ١٩٨٠، المادة العاشرة.
٢٥ نصر، محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة الرشد، الرياض، ط١، ١٤٤١هـ، ص ١٨٧.

البحري الالتزام بتلك الحقوق وتوفير الضمانات المناسبة للشاحن لضمان تنفيذ عملية النقل بطريقة قانونية وعادلة ٢٦.

ويؤكد الباحث هنا مرة أخرى على المنظم السعودي بأن يتدخل وينص صراحة في النظام البحري التجاري على تلك الحقوق؛ لأهميتها في الواقع العملي.

٢٦ أبو الشامات، محمد فاروق، "مسؤولية الناقل البحري"، مجلة اتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانوني، مصر، العدد ٢٨، ٢٠١٨، ص ٣٩٠.

المبحث الثاني التزامات الناقل البحري

بموجب عقد النقل متعدد الوسائط

يهدف عقد النقل متعدد الوسائط إلى تحقيق توازن عادل بين حقوق المرسل والشاحن وحقوق الناقل البحري، حيث يضمن للمرسل وللشاحن تسليم الشحنة بأمان وفي الوقت المحدد، وفي المقابل يتحمل الناقل البحري المسؤولية عن الحفاظ على سلامة الشحنة وتسليمها بحالة جيدة^{٢٧}.

وفي مقابل الحقوق التي يتمتع بها الناقل البحري، فإن هناك التزامات تقع على عاتقه بموجب العقد، ومن خلال هذا المبحث سأتناول هذه الالتزامات في ثلاثة مطالب:
المطلب الأول: التزامات الناقل البحري فيما يتعلق بسلامة وحماية الشحنة.
المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري فيما يتعلق بتسليم الشحنة بموجب العقد.
المطلب الثالث: المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو تأخير إيصال الأشياء المرسلة في النقل متعدد الوسائط.

المطلب الأول

التزامات الناقل البحري

فيما يتعلق بسلامة وحماية الشحنة

يتحمل الناقل البحري مجموعة من الالتزامات فيما يتعلق بسلامة وحماية الشحنة أثناء عملية النقل. ويعد هذا الالتزام أمرًا بالغ الأهمية؛ لضمان تنفيذ العقد بطريقة صحيحة وفعالة، ولحماية حقوق الأطراف المعنية في عملية النقل البحري.
وتتمثل التزامات الناقل البحري فيما يتعلق بسلامة وحماية الشحنة في مجموعة من الواجبات والمسؤوليات التي يجب أن يلتزم بها. على سبيل المثال:
يتعين على الناقل البحري أن يتخذ جميع الإجراءات اللازمة للحفاظ على سلامة الشحنة خلال عملية النقل، وذلك عن طريق توفير الظروف المناسبة والتدابير الواجب اتخاذها للحماية من التلف أو التلوث.
يتحمل الناقل البحري مسؤولية تعويض أي خسائر أو تلفيات تحدث للشحنة نتيجة للإهمال أو الأخطاء في عملية النقل.

^{٢٧} هيكل، شريف ماهر، "استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية"، مجلة التجارة والتمويل، مصر، العدد ١، ٢٠١٥، ص ٣٢٠.

يجب على الناقل البحري تسليم الشحنة إلى الوجهة المحددة بموجب العقد وفقاً للشروط والمواصفات المتفق عليها، ويتحمل مسؤولية تأخير التسليم أو فقدان الشحنة بما لا يتعارض مع الظروف القاهرة أو الأحداث غير المتوقعة التي تكون خارج نطاق سيطرته.

إن احترام الناقل البحري لتلك الالتزامات يعزز الثقة والموثوقية في صناعة النقل البحري، ويضمن حماية حقوق الشاحنين والمرسلين.

وتلتزم الدول الأعضاء بعدد من الاتفاقيات الدولية التي تحدد التزامات الناقل البحري فيما يتعلق بسلامة وحماية الشحنة في النقل متعدد الوسائط، من بين هذه الاتفاقيات:

أولاً: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام ١٩٨٠: تنص على:

التزام الناقل البحري باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة للحفاظ على سلامة الشحنة وتجنب أي تلف أو خسارة لها.

يجب أن يقدم الناقل البحري وسائل نقل آمنة ومناسبة ويتحمل المسؤولية عن أي ضرر ينتج عن إهماله ٢٨.

ثانياً: اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٩: تتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية للناقل البحري في حالة حدوث خسائر نتيجة للتلوث النفطي أو التسرب الضار بالمواد الخطرة أثناء عملية النقل البحري. ٢٩.

ثالثاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقوانين البحار لعام ١٩٨٢: تحدد حقوق وواجبات الدول والناقلين البحريين في المياه البحرية الدولية، بما في ذلك الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ على سلامة الشحنات. ٣٠.

ووفقاً لهذه الاتفاقيات، يتحمل الناقل البحري التزامات مثل:

توفير وسائل النقل الآمنة والملائمة.

اتخاذ إجراءات للحفاظ على سلامة الشحنة، والتعويض عن الخسائر التي يتسبب فيها نقل البضائع بشكل غير آمن أو تلوث البيئة البحرية.

٢٨ عبدالله، درويش، والعمر، عدنان، وعمارين، حسني، شرح القانون البحري و الجوي السعودي في ضوء الأنظمة السعودية و أحدث الاتفاقيات الدولية البحرية والجوية، مرجع سابق، ص ١٧١.

٢٩ انظر: المادة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً، "قواعد روتردام"، نيويورك، ٢٠٠٩.

٣٠ انظر: الزهراني، حسين بن عطية، تطور أنظمة المناطق البحرية للمملكة العربية السعودية، مرجع سابق، ص ١١٢. ويور طال، أمنية، "مسؤولية الناقل في المرحلة التمهيديّة لتنفيذ عقد نقل الحاويات بحراً، مرجع سابق، ص ١١٩.

الامتثال للقوانين والتشريعات المحلية والدولية المتعلقة بالنقل البحري متعدد الوسائط، ويهدف هذا إلى حماية المصالح الاقتصادية والبيئية والاجتماعية المتعلقة بالنقل البحري والشحنات.

وأرى أن التزامات الناقل البحري بالحفاظ على سلامة وحماية الشحنة من الأمور الأساسية في عقد النقل متعدد الوسائط، ويتوجب على الناقل توفير وسائل النقل الآمنة وتطبيق التدابير اللازمة لتجنب أي خسائر أو تلف للشحنة. وفي حالة حدوث ضرر، يتحمل الناقل مسؤولية تعويض المتضررين وتعكس هذه الالتزامات أهمية حماية حقوق الشاحنين وتعزيز الثقة في صناعة النقل البحري، لذا على المنظم السعودي النص على هذه الالتزامات في النظام البحري التجاري؛ لأهميتها العملية في تعزيز الثقة بالنقل متعدد الوسائط. أعلى النموذج

المطلب الثاني

التزامات الناقل البحري

فيما يتعلق بتسليم الشحنة بموجب العقد

بموجب الاتفاقيات الدولية، فإن الناقل البحري ملزم بتسليم الشحنة بموجب عقد النقل متعدد الوسائط، فيجب على الناقل البحري ما يلي:

- أن يلتزم بالتسليم المتفق عليه وفقاً للمواعيد والشروط المحددة في العقد.
- يتعين عليه -أيضاً- الحفاظ على سلامة الشحنة طوال فترة النقل.
- يشمل التزام الناقل البحري بالتسليم المتفق عليه جمع الشحنة من المرسل ونقلها بأمان وتسليمها في الوقت المناسب ووفقاً للترتيبات المتفق عليها في العقد.
- يجب على الناقل البحري أن يتبع إجراءات الشحن والتفريغ والتخزين المناسبة لضمان سلامة الشحنة ومنع حدوث أي تلف أو فقدان لها.
- يجب أن يقدم الناقل البحري المعلومات اللازمة للمرسل والمتلقي بشأن حالة الشحنة وتوقعات وقت التسليم ٣١.
- يتعين على الناقل البحري الحفاظ على سلامة الشحنة طوال فترة النقل، ويجب عليه اتخاذ التدابير اللازمة للوقاية من أي خطر قد يتعرض له الشحنة والحفاظ على سلامتها، وفي حالة وجود أي ضرر أو تلف للشحنة، يتحمل الناقل البحري المسؤولية ويجب عليه تقديم التعويضات المناسبة وفقاً للأنظمة في الدولة والمعاهدات الدولية ذات الصلة.

وعليه يلتزم الناقل في عقد النقل البحري متعدد الوسائط بشأن تسليم الشحنة بالآتي:

أولاً: تسليم الشحنة بحالة جيدة ومطابقة:

يجب على الناقل البحري تسليم الشحنة بحالة جيدة ومطابقة للوصف المذكور في العقد ويتعين عليه التحقق من سلامة الشحنة وعدم تعرضها لأي تلف أو فقدان أثناء عمليات النقل ٣٢.

٣١ المشهداني، بان علي حسن، "الاستدامة البيئية في قطاع النقل البحري العالمي والتحديات التي تواجهها"، مجلة العلوم الاقتصادية والتيسير والعلوم التجارية، المغرب، المجلد ١٥، العدد ٢، ٢٠١٩، ص ٤٩.

٣٢ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط، ١٩٨٠، المادة العاشرة.

ثانياً: الالتزام بالجدول الزمني:

يتعين على الناقل البحري تسليم الشحنة في الوقت المحدد ووفقاً للجدول الزمني المتفق عليه في العقد، كما يجب عليه اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتحقيق التسليم في الوقت المحدد، مثل التخطيط الجيد للمسارات البحرية واستخدام وسائل النقل المناسبة^{٣٣}.

ثالثاً: الإبلاغ وتوفير المعلومات:

يجب على الناقل البحري توفير المعلومات اللازمة للمرسل والمتلقي بشأن حالة الشحنة وتقديرات وقت التسليم، يشمل ذلك توفير تحديثات مستمرة بشأن مكان وحالة الشحنة خلال عملية النقل.

رابعاً: الاهتمام بالسلامة والأمان:

يتعين على الناقل البحري اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان سلامة الشحنة خلال فترة النقل، ويجب أن يلتزم بالمعايير والإجراءات الأمنية المطبقة، وتجنب أي مخاطر قد تؤثر على سلامة الشحنة^{٣٤}.

فتبين مما سبق أن التزامات الناقل البحري فيما يتعلق بتسليم الشحنة بموجب العقد تعكس الحقوق والمسؤوليات التي يتحملها الناقل تجاه الشحنة والمرسل والمرسل إليه، وتهدف هذه الالتزامات إلى ضمان تسليم الشحنة بسلام وفي حالتها المتفق عليها، وتعكس الاهتمام بسلامة وحماية الشحنة أثناء النقل البحري، علاوة على ذلك، يتعين على الناقل البحري الالتزام بالجدولة الزمنية للتسليم المتفق عليها وتنفيذها بدقة، وهذا يتطلب التخطيط الجيد والتنظيم الفعال للعمليات اللوجستية والتعاون مع جميع الأطراف ذات العلاقة لضمان توفير الوقت والجهود المطلوبة لتسليم الشحنة في الوقت المحدد، وفي حالة عدم الامتثال للالتزامات، فقد يتحمل الناقل البحري المسؤولية المدنية ويكون ملزماً بتعويض الأطراف المتضررة عن الخسائر التي تكبدها نتيجة لتأخر التسليم أو تلف الشحنة.

وبشكل عام، يعتبر الالتزام بتسليم الشحنة بموجب العقد مسألة حاسمة في عملية النقل البحري، حيث يؤثر على سمعة الناقل وعلاقاته التجارية، لذا، يتعين على الناقل البحري أن يولي اهتماماً كبيراً لضمان تنفيذ هذه التزامات بكفاءة وفاعلية لتحقيق رضا العملاء والحفاظ على سمعته المهنية.

^{٣٣} معاهدة قانون البحار، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ١٩٧٣، المادة الثانية عشرة.

^{٣٤} زنبوعة، محمود قاسم، "اثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية"، مجلة جامعة دمشق، للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٢، العدد ٢، ٢٠٠٦، ص ٢٤٤.

المطلب الثالث

المسؤولية عن الهلاك أو التلف أو تأخير إيصال الأشياء المرسلّة

في النقل متعدد الوسائط

لم يتضمن النظام البحري التجاري السعودي الجديد لعام ١٤٤٠هـ نصاً يعالج مدى مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك أو التلف أو تأخير إيصال الأشياء المرسلّة في النقل متعدد الوسائط، فهل يتحملها الناقل الأول أم الناقل الأخير أم يتحمل كل ناقل المسؤولية عما يقع من أضرار خلال مرحلة النقل التي قام بتنفيذها بموجب العقد.

كما لم تتضمن اتفاقية النقل متعدد الوسائط في الدول العربية لعام ٢٠٠٩م إجابة على هذه المسألة.

وبالرجوع إلى قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م فإن المنظم المصري قد نظم مسؤولية الناقلين في حالة النقل المتعدد، فقررت المادة (٢٥٢/١) أنه إذا قام عدة ناقلين على التعاقب بتنفيذ عقد نقل واحد كان كل منهم مسؤولاً بالتضامن مع الآخرين تجاه المرسل أو المرسل إليه، وذلك كما لو أن هذا الناقل قد قام بتنفيذ عقد النقل بمفرده، ويقع باطلاً كل شرط على خلاف ذلك ٣٥.

وجاءت المادة (٢٥٢/٢) من القانون ذاته لتقرر أنه إذا رفع المرسل أو المرسل إليه دعوى المسؤولية على أحد الناقلين ودفع التعويض المطلوب، فإنه يرجع على الناقلين الآخرين بنسبة ما يستحقه كل منهم من أجره النقل، فإذا كان أحدهم معسراً، فإن حصة المعسر توزع على الآخرين بالنسبة ذاتها، وفي العلاقة بين الناقلين، يعفى من تحمل المسؤولية الناقل الذي يثبت أن الضرر لم يقع في الجزء الخاص به من النقل ٣٦.

وجاءت المادة (٢٥٣) من قانون التجارة المصري بحكم قانوني خاص بمسؤولية الناقل الأخير تجاه الناقلين السابقين عن مطالبة المرسل إليه بالمبالغ المستحقة بسبب عقد النقل متعدد الوسائط، وهي تشمل (الأجرة والمصروفات والرسوم التي دفعت نيابة عن المرسل)، ونصت على أن: (يسأل الناقل الأخير قبل الناقلين السابقين عليه عن مطالبة المرسل إليه بالمبالغ المستحقة بسبب النقل، وله حق تحصيلها بالنيابة عنهم واتخاذ الإجراءات القانونية لاستيفائها بما في ذلك استعمال حق الامتياز على الشيء موضوع النقل) ٣٧.

٣٥ انظر: المادة (١/٢٥٢) من قانون التجارة المصري.

٣٦ انظر: المادة (٢/٢٥٢) من قانون التجارة المصري.

٣٧ المادة (٢٥٣) من قانون التجارة المصري.

يتضح مما سبق أن الناقل الأول يتحمل المسؤولية عما يصيب الأشياء المرسله خلال مرحلة النقل كاملة، أما الناقل الذي يقوم بمرحلة من مراحل الوسط، فإنه يتحمل المسؤولية عن مرحلة النقل التي قام بها، وأما الناقل الأخير فالأصل انه يتحمل المسؤولية مثلما تحملها الناقل في المرحلة الوسط، وذلك كله وفق القواعد القانونية التي قررها المنظم المصري. ويرى جانب من الشراح^{٣٨} أنه يتعين علينا التمييز بين ثلاث صور لتحديد صورة النقل المتعاقب من بينها، وما يترتب عنها من مسؤولية على عاتق كل من أمناء النقل، وهذه الصور هي:

الصورة الأولى: حصول النقل في المراحل المختلفة بواسطة شخص واحد:

وهنا لا صعوبة، لأنه يكون مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع في أية مرحلة منها.

الصورة الثانية: أن يبزم المرسل عقد نقل مستقل مع كل واحد من أمناء النقل:

وهنا لا صعوبة أيضاً، إذ تكون كل مرحلة من مراحل النقل عملية نقل مستقلة عن غيرها، ويكون كل ناقل مسؤولاً عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي يقع في المرحلة الخاصة به.

أما الصورة الثالثة: والتي تشكل بدورها عملية النقل المتعاقب:

فهي أن يتعاقد المرسل مع أحد أمناء النقل على نقل البضاعة من مكان وجودها إلى مكان وصولها، ويقوم هذا الناقل بتنفيذ المرحلة الأولى، ثم يعهد بإتمام المرحلة التالية لناقلين آخرين، وهنا تثور إشكالية حول معرفة مسؤولية الناقلين الذين تولوا عملية النقل من بدايتها لحين وصول البضاعة إلى الجهة المقصودة، فإذا تلفت البضاعة في الطريق مثلاً، أو وصلت إلى المرسل إليه متأخرة، فمن يسأل من هؤلاء الناقلين المتعاقبين عن تعويض الضرر الذي أصاب البضاعة؟.

ونظراً لأهمية وكثرة حدوث هذه الصورة من صور النقل، فلقد تصدى لها المنظم المصري بنصوص صريحة، وذلك على عكس المنظم السعودي الذي أغفل هذه المسألة من التنظيم؛ رغم أهميتها، ولم يضع أية نصوص خاصة تحكم توزيع المسؤولية بين الناقلين المتعاقبين.

٣٨ الزعبي، علي والصريرة، منصور، مرجع سابق، ص ١٥٤-١٥٥.

الخاتمة:

في الختام، يمكن القول: إن عقد النقل متعدد الوسائط للناقل البحري له آثار هامة وجوهرية بالنسبة للناقل البحري؛ باعتباره طرفاً فيه، ويعد هذا العقد أداة قانونية تحكم علاقة الناقل البحري بين الأطراف المتعاقدة وبخاصة المرسل، وينص على التزامات وحقوق الناقل البحري خلال عملية النقل.

وعليه، يعد عقد النقل متعدد الوسائط للناقل البحري أداة قانونية مهمة تضمن سلامة وحماية الشحنة وتحقق حقوق الأطراف المتعاقدة، يلعب الامتثال للالتزامات هذا العقد دوراً حاسماً في تعزيز الثقة بين الأطراف وتحقيق التجارة البحرية الناجحة والمستدامة. وقد توصل البحث إلى عدد من النتائج والتوصيات، على النحو الآتي:

أولاً: النتائج:

- ١- يهدف النظام البحري التجاري السعودي إلى توفير بيئة تجارية ملائمة ومنصة نظامية قوية لعقود النقل البحري، ويتضمن هذا النظام مجموعة من المواد التي تحدد حقوق وواجبات الأطراف المتعاقدة فيما يتعلق بالنقل البحري، بما في ذلك حقوق الناقل البحري.
- ٢- تُعد الاتفاقيات الدولية مصدرًا هامًا لتنظيم عقد النقل البحري متعدد الوسائط وتحديد حقوق الناقل البحري والشاحن والمرسل، وتوسعى هذه الاتفاقيات إلى توحيد وتنسيق القوانين الوطنية والأحكام المتعلقة بالنقل البحري على المستوى الدولي، وتوفير إطار قانوني موحد للعقود وتحديد المسؤوليات والتعويضات المترتبة على الأطراف المتعاقدة.
- ٣- أن عقد النقل متعدد الوسائط هو ذلك العقد المبرم بين المرسل ومتعهد النقل أو من ينوب عن أي منهما والذي يحدد الشروط التي بموجبها يقوم متعهد النقل بنقل البضاعة التابعة للمرسل من بلد عربي إلى المرسل إليه في بلد عربي آخر مقابل أجر محدد.
- ٤- أظهر البحث أن عقد النقل متعدد الوسائط يؤدي دورًا حاسمًا في تحقيق سلامة الشحنة خلال عملية النقل البحري؛ بسبب أنه يتضمن التزامات قانونية تجعل الناقل البحري مسؤولاً عن حماية الشحنة وتقديمها بحالة سليمة إلى المستلم.
- ٥- توصل البحث إلى أن عقد النقل متعدد الوسائط يحدد حقوق الأطراف المتعاقدة، مثل حق الشحنة في تسليمها بحالة جيدة وحق المشتري في استلام الشحنة وفقاً للشروط المحددة، يمكن للأطراف المتعاقدة مطالبة التعويض إذا تم انتهاك هذه الحقوق من قبل الناقل البحري.
- ٦- تبين من خلال البحث أهمية الأنظمة والقوانين الوطنية، والاتفاقيات الدولية في تحديد التزامات الناقل البحري وحقوق الأطراف المتعاقدة، إذ توفر هذه القوانين والاتفاقيات إطاراً قانونياً واضحاً لضمان الالتزام بمعايير النقل البحري وتوفير حماية للشحنة وحقوق الأطراف المتعاقدة.
- ٧- لم يفرد المنظم السعودي، أحكاماً خاصة بعقد النقل متعدد الوسائط سوى التعريفات فقط الواردة في المادة الأولى من النظام البحري التجاري، وكل ما أمكن ملاحظته في النظام البحري التجاري الإحالة إلى الاتفاقية العربية الخاصة بالنقل متعدد الوسائط، وهذه الاتفاقية خلت من أحكام تتعلق بآثار العقد بالنسبة للناقل البحري.
- ٨- نظراً للأهمية العملية وكثرة تصور حدوث أن يتعاقد المرسل مع أحد أمناء النقل على نقل البضاعة من مكان وجودها إلى مكان وصولها، ويقوم هذا الناقل بتنفيذ المرحلة الأولى، ثم يعهد بإتمام المرحلة التالية لناقلين آخرين، فلقد تصدى لها المنظم المصري بنصوص صريحة، وذلك على عكس المنظم السعودي الذي أغفل هذه المسألة من التنظيم؛ رغم

أهميتها، ولم يضع أية نصوص خاصة تحكم توزيع المسؤولية بين الناقلين المتعددين المتعاقبين عن الهلاك أو التلف أو تأخير إيصال الأشياء المرسلّة.

التوصيات:

- ١- ضرورة النص في النظام البحري التجاري السعودي بمواد نظامية خاصة على أحكام عقد النقل متعدد الوسائط، وآثاره مثلما فعل المنظم بالنسبة إلى عقد النقل البحري، وعقد نقل الأشخاص، وعقد نقل البضائع، وعقد النقل السياحي، وأن يفصل المنظم هذه الأحكام ضمن المادة الثلاثة والخمسون بعد المائتين من النظام البحري التجاري.
- ٢- ضرورة أن يعالج المنظم السعودي مسألة مسؤولية الناقلين في النقل البحري متعدد الوسائط، وأقترح أن تكون المعالجة على ضوء ما ذهب إليه المنظم المصري في المادتين (٢٥٢، ٢٥٣) من قانون التجارة لعام ١٩٩٩م.
- ٣- نوصي بأن تعدل الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط بحيث يتم تضمينها أحكاماً خاصة بالناقل البحري وبخاصة آثار العقد، مثلما فعلت بالنسبة للمرسل والمرسل إليه.
- ٤- ينبغي على الدول التعاون في تطوير معاهدات واتفاقيات دولية تنظم عقود النقل متعدد الوسائط، وتحدد حقوق الناقل والشاحن والمرسل، وتنظم آليات التسوية للنزاعات.
- ٥- نوصي بضمان شفافية العقود المتعلقة بالنقل البحري متعدد الوسائط، وتوفير معلومات واضحة وشاملة بشأن حقوق والتزامات الناقل البحري.
- ٦- نشر الثقافة والوعي القانوني بشأن عقود النقل متعدد الوسائط للأطراف المعنية لتعزيز فهمهم لحقوقهم وواجباتهم وآليات حمايتهم.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب العلمية:

- أبو عيطة، السيد، شرح القانون البحري السعودي الجديد، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ط ١، ٢٠١٦م.
- عبدالرحيم، ثروت، شرح القانون البحري السعودي، طبعة جامعة الملك سعود، الرياض، ١٤٢٩هـ.
- عبدالله، درويش، والعمر، عدنان، وعمارين، حسني، شرح القانون البحري و الجوي السعودي في ضوء الأنظمة السعودية وأحدث الاتفاقيات الدولية البحرية والجوية، مكتبة الرشد، الرياض، ط ٢، ١٤٤١هـ.
- الشعراوي، زكي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩.
- القليوبي، سميحة، القانون البحري، دار النهضة، القاهرة، ١٩٨٧م.
- قرمان، عبدالرحمن السيد، العقود التجارية وعمليات البنوك طبقاً للأنظمة القانونية المنفذة لرؤية المملكة ٢٠٣٠، دار الإجابة، الرياض، ط ١، ١٤٣٩هـ.
- الزهراني، حسين بن عطية، تطور أنظمة المناطق البحرية للمملكة العربية السعودية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ط ١، ١٤٣٥هـ.
- نصر، محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة الرشد، الرياض، ط ١، ١٤٤١هـ.
- موسى، طالب حسن، القانون البحري (السفينة - اشخاص السفينة - عقد النقل البحري - البيوع البحرية - الطوارئ البحرية - عقد التأمين البحري - عقود البحرية المساعدة) دار الثقافة، عمان، الأردن، ط ٢، ٢٠٢٠.

ثانياً: الرسائل الجامعية

- خليل، محمد محمود، "المشاكل القانونية الناجمة عن النقل الدولي متعدد الوسائط"، رسالة ماجستير، جامعة عمان العربية، عمان، الأردن، ٢٠٠٧.
- بورنا، حورية سعيد، "تحديد طبيعة مسؤولية الناقل البحري"، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، ٢٠٠٩م.
- السيد، نادية محمد معوض، "مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع"، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، مصر، ١٩٨٩م.

ثالثاً: المجالات العلمية

- أبو الشامات، محمد فاروق، "مسؤولية الناقل البحري"، مجلة اتحاد الجامعات العربية للدراسات والبحوث القانوني، مصر، العدد ٢٨، ٢٠١٨.
- بور طال، أمنية، "مسؤولية الناقل في المرحلة التمهيديّة لتنفيذ عقد نقل الحاويات بحراً، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمّقة، الجزائر، العدد ٨، ٢٠٢٠.
- التركي، علاء محمد عبد الكريم " ماهية النقل الدولي متعدد الوسائط"، مجلة القانون المقارن، مصر، العدد ١، ٢٠٢٢.
- سارة عطا المنان الزبير، "ماهية عقد النقل البحري: دراسة قانونية تحليلية"، مجلة الفلزم للدراسات السياسية والقانونية، نشر مكرر بحوث ودراسات حوض البحر الأحمر، السودان، العدد ٩، ٢٠٢١.
- محمد، سارة عطا المنان الزبير، "ماهية عقد النقل البحري: دراسة قانونية تحليلية"، مجلة الفلزم للدراسات السياسية والقانونية، ٢٠٢١، ٩٤
- الزعبي، علي والصريرة، منصور، المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة للنقل - دراسة مقارنة بين القانونين الأردني والمغربي، مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت، الأردن، المجلد ١٩، العدد ١، ٢٠١٣.
- سوار الذهب، محمد عيسى الطاهر، "النظام القانوني للناقل الدولي متعدد الوسائط"، مجلة جامعة دنقلا للبحوث العلمية، السودان، ٢٠١٧.
- البطوش، عبدالله، "التطبيقات الحديثة للنقل متعدد الوسائط، مجلة مؤتة للبحوث والدراسات، الأردن، العدد ٩، المجلد ١٤، ٢٠١٦.

- هيكمل، شريف ماهر، "استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية"، مجلة التجارة والتمويل، مصر، العدد ١، ٢٠١٥.
- زنبوعة، محمود قاسم، "اثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية"، مجلة جامعة دمشق، للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٢، العدد ٢، ٢٠٠٦.
- المشهداني، بان علي حسن، "الاستدامة البيئية في قطاع النقل البحري العالمي والتحديات التي تواجهها"، مجلة العلوم الاقتصادية والتيسير والعلوم التجارية، المغرب، المجلد ١٥، العدد ٢، ٢٠١٩.

رابعاً: الأنظمة والقوانين والاتفاقيات والمعاهدات

- النظام البحري التجاري السعودي رقم م/٣٣، وتاريخ ١٤٤٠/٤/٥ هـ.
- اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، ٢٠٠٩ م.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط، ١٩٨٠ م.
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، قواعد روتردام"، نيويورك، ٢٠٠٩ م.
- قواعد هامبورغ، Hamburg Rules، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع، ١٩٧٨ م.
- قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ م.
- معاهدة قانون البحار، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ١٩٧٣ م.