

اتفاقية النقل الطرقي CMR: نظام مسؤولية موحد لنقل مشترك بواسطتين

قماز ليلي إدياز²⁷

مقدمة:

تعد اتفاقية عقد نقل البضائع الدولي الطرقي المتعارف على تسميتها باتفاقية CMR²⁸ واحدة من معاهدات النقل البري التي تلعب دورا مهما في تسهيل عمليات التجارة الدولية، وقد تم توقيعها بجنيف في 19 ماي 1956²⁹. وهي من المعاهدات الخاضعة لإشراف منظمة الأمم المتحدة، بالرغم من أن تقديم هذه المعاهدة جاء عن طريق اللجنة الاقتصادية لأوروبا. تضم اتفاقية CMR ثمانية فصول تتكون من 51 مادة علاوة على البروتوكول المصاحب لتاريخ توقيع المعاهدة، كما ألحق بها عدد من البروتوكولات أهمها بروتوكول 1978، الذي دخل حيز التنفيذ عام 1980³⁰. والبروتوكول الخاص بسندات النقل الإلكترونية لـ 2008. النافذ بتاريخ 5 جوان 2011³¹.

حددت المادة الأولى من اتفاقية "CMR" في فقرتها الأولى مجال تطبيقها³²، لتجعله يمتد إلى كل نقل دولي بالواسطة البرية الطرقية، يتم فيه استلام البضائع أو تسليمها في دولة متعاقدة. بمعنى آخر تطبق الاتفاقية على كل عقد لنقل البضائع برّا على الشاحنات نظير أجرة متفق عليها، متى كان مكان تسلّم البضائع ومكان تسليمها يقعان في دولتين مختلفتين تكون إحداها على الأقل طرفا متعاقدا بالاتفاقية، بغض النظر عن محل إقامة وجنسية أطراف العقد. فتهم الاتفاقية بدولية النقل ذاته كشرط لسريان أحكامها. أما النقل البري الداخلي فتسري عليه القوانين الوطنية. إلا أن اتفاقية CMR لا تنظم النقل البري الطرقي على طول الرحلة فحسب، وإنما تخص النقل متعدد الوسائط البري باهتمام كبير،

²⁷ أستاذة محاضرة "ب" كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان-

²⁸ - la CMR :convention international relative au transport routier de marchandises

²⁹ - دخلت حيز التنفيذ في 2 جويلية 1961. الجزائر دولة غير مصادقة على اتفاقية CMR. في حين انضمت إليها المغرب بتاريخ 1995/02/23، و تونس بتاريخ 1994/01/24.

³⁰ - فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الإتفاقيات الدولية والإقليمية للنقل البري ودورها في تذليل معوقات التجارة العربية البينية، 2003، ص 151.

³¹ - في الدورة التاسعة والتسعين للفرقة العاملة المعنية بالنقل البري التابعة للجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا المنعقدة في أكتوبر 2005، أنشئت لجنة تحرير تضم كلا من la CNUDCI و l'Unidroit لكي تضع الصيغة النهائية لنص بروتوكول إضافي للاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع CMR لـ 1956 بروتوكول إضافي للاتفاقية المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع CMR لـ 1956، بغية تسهيل استخدام بيانات النقل الإلكترونية، وفي الدورة 102 المنعقدة في ماي 2008 دعيت الأطراف المتعاقدة الـ 53 في اتفاقية عقود النقل الدولي الطرقي إلى التوقيع على البروتوكول الإضافي للاتفاقية بصيغته التي اعتمدها لجنة النقل الداخلي في فبراير 2008، على أن يدخل البروتوكول حيز التنفيذ بعد مرور 90 يوما على قيام 5 دول بإيداع صكوك تصديقها أو انضمامها: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، أنشطة المنظمات الدولية الجارية المتصلة بمناسقة القانون التجاري الدولي وتوحيده- الدورة 41 من 16 جوان إلى 23 جويلية 2008، ص 09.

³² - المادة 1 فقرة 1 من اتفاقية "CMR" تطبق الاتفاقية الحالية على كل عقد نقل للبضائع برّا على الشاحنات بمقابل، عندما يكون مكان أخذ البضاعة، والمكان المحدد للتسليم -المشار إليه في العقد- يقعان في دولتين مختلفتين إحداها على الأقل دولة متعاقدة، بصرف النظر عن محل "إقامة وجنسية الأطراف".

بمد تطبيق أحكامها إلى مراحل غير طريقية. فهل تمنح هذه الإتفاقية النظام المرجو لنقل متعدد الوسائط في ظل غياب اتفاقية نافذة تحكمه؟

المطلب الأول: اتفاقية CMR و النقل بالواسطتين البرية و البحرية.

تتعلق المادة الثانية من اتفاقية CMR بحالات النقل متعدد الوسائط التي تنطبق عليها الاتفاقية، فجاءت بمبدأ أساسي جسدت بموجبه طابع الهيمة الذي تتميز به الإتفاقية "الفرع الأول" لتقرر بعد ذلك استثناء تجسد من خلاله نظرية العقد الافتراضي "الفرع الثاني".

الفرع الأول: النظام الموحد لمسؤولية الناقل الطرقي.

يتمثل المبدأ الأساسي الوارد في المادة 2 من اتفاقية CMR في أن نقل المركبة الطريقية في جزء من الرحلة، خلال إحدى مراحل الرحلة البرية الأصلية و دون انقطاع للحمولة، بالواسطة البحرية أو السككية أو الممرات المائية الداخلية، يؤدي إلى تطبيق اتفاقية CMR على كل الرحلة من الباب إلى الباب³³، مع التأكيد على إلزامية استخدام واسطة النقل الطريقية في بداية النقل والمقصود هنا أنها تطبق مثلا على نقل طرقي - بحري ولا تطبق على نقل بحري - طرقي³⁴. و هذا مهما كانت المسافة غير الطريقية المقطوعة، فيصبح الناقل الطرقي هو المتحدث الوحيد عن المرسل و المرسل إليه اللذين لا تربطهما أية علاقة مع الناقل البحري أو السككي....

و هذا ما ينجم عنه -خاصة- عدم تمكن الناقل الطرقي من الإحتجاج بالشروط الواردة بسند الشحن في مواجهة الزبون الذي أبرم معه العقد³⁵، فلا علاقة قانونية بين المرسل أو المرسل إليه و الناقل البحري إلا إذا تم الإعتراف لأحدهما بذلك بموجب صفتها كشاحن أو مرسل إليه فعلي.

كما أن تفريغ المركبة أو نصف المقطورة إذا كانت دون سائق، من السفينة لا يعد تسليمًا للناقل الطرقي، إذ لا بد من السيطرة المادية عليها³⁶. نتيجة لذلك يعد باطلا كل شرط وارد في سند الشحن يعفي الناقل البحري من المسؤولية عن الأضرار التي تلحق البضاعة أو سرققتها في الفترة ما بين تفريغ نصف المقطورة من السفينة، و تسليمها المادي³⁷.

³³ - المادة 2 من اتفاقية CMR الفقرة الأولى: "إذا اشتمل نقل البضائع على نقل بحري أو نقل بالسكك الحديدية أو نقل في الممرات المائية الداخلية أو نقل جوي عن جزء من الرحلة - دون انقطاع الحمولة ومع احترام تطبيق نص المادة 14 - تنطبق الاتفاقية الحالية على النقل ككل.

³⁴ - Bonassies Pierre et Christian Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, 2006- p 774

³⁵ - Cass. com., 5 juill. 1988, n° 87-10.566, BT 1989, p. 449-

³⁶ - Cass. com., 5 juill. 1994, n° 92-17.385, BTL 1994, p. 690 : "Une semi-remorque non accompagnée débarquée du navire ne peut être considérée comme livrée au transporteur routier qu'à partir du moment où il « l'appréhende matériellement ».

³⁷ - CA Aix-en-Provence, 2° ch., 6 janv. 1994, Gauthier c/ La Neuchâteloise et a.: Le Lamy Transport Tome 1 ,route, transport intérieur et international, édition 2018, p 460, § 715.

و عليه فإنه في حالة عدم إمكانية تحديد مرحلة حدوث الضرر و بأي واسطة تضررت البضاعة، فإن اتفاقية CMR تطبق دائما بكل أحكامها. فيعد امتداد تطبيق الاتفاقية إلى مراحل غير طريقية في العلاقة بين الناقل الطرقي و أصحاب الحق على البضاعة، تجسيدا لنظام مسؤولية موحد.

الفرع الثاني: و ضعية وحدات التعبئة النمطية للنقل بين الوسائط.

تشتط اتفاقية CMR لبيسط أحكامها على جميع مراحل النقل متعدد الوسائط ، عدم انقطاع الحمولة فلا يكون هناك إعادة شحن البضائع. وإعادة الشحن في مفهوم الاتفاقية يقصد بها تفريغ البضاعة من المركبة البرية في إحدى مراحل النقل. و بالتالي إلزامي إعادة شحن المركبة الطريقية عند تغيير الواسطة.

فيفترض أن يتم الشحن على قاطرة سككية، و هو ما يصطلح عليه النقل المشترك الطرقي / السككي الحديث، المعروف بنظام التحميل فوق عربة القطار، أو على ظهر القطار كنمط للتزواج بين السكك الحديدية والشاحنات le ferroustage⁽³⁸⁾، فيتم التحميل الكامل للمركبات المحملة بالحاويات على عربات قطار البضائع. أو يتم تحميل المقطورات فوق عربة القطار « TOFC »⁽³⁹⁾ : حيث يتم فصل شبه المقطورة عن الجرار، وتحميلها هي فقط على ظهر شاحنة القطار، إما بوسائل الرفع الرأسية أو بالدرجة أفقيا على مستويات مائلة، بالاستعانة بجرارات خاصة أثناء التحميل، ثم تنقل بالقطار إلى محطة الوصول، حيث تتركب على جرار يسير بها على الطريق حتى وجهة البضائع النهائية. ويسمى هذا النظام أيضا نظام نقل المقطورات على الشاحنات المسطحة. فلا انقطاع للحمولة هنا أيضا باعتبار أن المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية CMR تعرف الشاحنة على أنها تشمل الشاحنات الآلية⁽⁴⁰⁾، المقطورات وشبه المقطورات أو المقطورات النصفية⁽⁴¹⁾.

كما قد يتم الشحن على ظهر السفينة . فيتم هذا النمط من النقل باتباع تقنية أو عملية الدرجة le transroulage (Ro-Ro)⁽⁴²⁾ داخل وخارج سفن الدرجة المخصصة لنقل الآليات السيارة على أنواعها "شاحنات، مقطورات، شبه المقطورات".

(38) L'arrêté français du 18 juillet 1989 relatif à l'enrichissement du vocabulaire des transports, Annexe 1 « le ferroustage : (transport combiné rail- route), le terme en usage en anglais est piggyback » ou « piggy back traffic » : J.O. du 12 Aout 1989

mais c'est le terme : rail road transport qui a été retenu par la conférence européenne des ministres des transports : terminologie des transport combinés – document P. cité, p 19 : « le terme Kangourou : (piggy back) ne s'applique pas au transport combiné rail- route en général, mais au transport de semi-remorques sur des trains. »

(39) Trailer on Flat car : Techniques véhicule routier sur wagon

(40) Véhicules, articulés.

(41) Remorques et semis remorques.

(42) Terminologie en transports combinés (CEE-ONU), Document P. cité, p 22 : « le transroulage (Ro-Ro) : Embarquement ou débarquement d'un navire, d'un Véhicule routier, d'un Wagon sur ses roues, ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin. Dans le

وتتضمن هذه العملية دخول الشاحنة المحملة بالحاويات بأكملها إلى السفينة، فتبقى في السفينة طوال الرحلة، ثم تنزل الشاحنة من السفينة، وفي هذه الحالة إما أن يرافق السائق الشاحنة خلال الرحلة، فيقوم بقيادة الشاحنة عند دخولها أو إنزالها من السفينة : « Ro/Ro accompagné » أو دخول شبه المقطورة فقط إلى السفينة « Ro/Ro Non accompagné » بعد فصلها عن الشاحنة، بالاستعانة بجزار خاص « le tracteur portuaire » سواء من أجل دخولها أو خروجها من السفينة في ميناء الوصول.

أما بخصوص وحدات التعبئة النمطية، فإنها لم ترد ضمن التعداد الوارد في المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية CMR⁴³. و القصد بذلك الحاويات و الحاويات البديلة⁴⁴، لذا وباعتبار الحاويات في حكم البضائع فإن الحاوية التي تصل إلى الميناء مشحونة على الشاحنة -بعد نقل طرقي- ويتم إنزالها ووضعها على قاطرة من أجل شحنها على السفينة بحيث أفرغت من هيكل المركبة، قد تتم إعادة شحنها⁴⁵. أما إذا وصلت الحاوية إلى الميناء مشحونة على قاطرة، وتم فصل القاطرة وشحنها على السفينة فليس ثمة إعادة شحن⁽⁴⁶⁾، كذلك الأمر بالنسبة لتحويل الحاويات أو الحاويات الصهرجية من مركبة طريقية إلى قاطرة سككية⁴⁷. فلا يتعلق الأمر بنقل مشترك خاضع لاتفاقية CMR.

cas de la route roulante, seuls les véhicules routiers entrent et sortent du train par leurs propres moyens. »

43 - المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية CMR: "لغايات هذه الاتفاقية فإن مصطلح عربات يعني المركبات بمحرك والعربات المترابطة والمقطورات ونصف المقطورات كما عرفت في المادة 4 من اتفاقية المرور البري بتاريخ 19 سبتمبر /أيلول 1949".

44- Swap bodies :les caisses mobiles

45 -C. Versailles, 12^{ème} chambre section 2; 24 septembre 2009; Cie maritime Marfret contre SAS DHL Express; Mes Guenoux et Finkelstein, avocats., BTL N° 3293 - 9 novembre 2009, P662: "Le trajet allant d'Orléans à Dublin, il aurait alors pu être transporteur international si la CMR s'était appliquée, d'où la possibilité de faire grimper la prescription à 3 ans en cas de faute lourde. Or, si la Convention de Genève continue à régir le transport routier quand un autre mode est emprunté, c'est à condition qu'il n'y ait pas de rupture de charge (article 2). Tel n'était pas le cas, le conteneur étant passé du véhicule routier au quai du manutentionnaire puis sur le navire... l'application de la CMR est exclue et le transport est régi, par la loi française pour sa partie routière d'Orléans au Havre et par les Règles de La Haye Visby pour la partie maritime."

(46) P. Bonassises, C. Scapel, Op-Cité- p 774

47-CA Rouen, 29 juin 2017, n° 16/00591, Sté Paganella c/ Me X ès qual. BTL N° 3653, 17 juillet 2017, p451 : « Les conteneurs citernes n'étant pas des véhicules selon l'article 1^{er} de la CMR, leur acheminement routier intérieur après transport ferroviaire depuis l'Italie - avec rupture de charge - échappe à la Convention de Genève pour relever du Code de commerce et de ses fins de non-recevoir (C. com., art. L. 133-3 et L. 133-6)..... l'article 2 ne s'applique pas puisqu'il y a alors rupture de charge ; Que selon l'article 1 § 2 de la CMR le terme véhicule s'entend « des automobiles, véhicules articulés, remorques et semi-remorques tels que définis par la convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949 » Que de cette définition il résulte que l'hypothèse prévue par l'article 2 de la CMR, concerne exclusivement des véhicules eux-mêmes et non les conteneurs, ceux-

وعلى غرار ما هو مطبق بالنسبة للحاويات، فلا تخضع الحاويات البدالة بوصفها هيكل علوي بسيط عند تحويلها من مركبة الطرقية إلى القطار أو السفينة لأحكام اتفاقية CMR. وهو ما يعرف بنظام الهياكل التبادلية للوري حيث يتم رفع هيكل اللّوري الذي يشبه الحاوية من على هيكل المركبة، ووضعه على القطار أو السفينة، ثم رفعه ثانية عند محطة الوصول لتركيبه على هيكل آخر للوري مماثل يتجه إلى وجهته النهائية⁽⁴⁸⁾. فلا يختلف عن نقل الحاويات التقليدية.

من ثم فإن تحقق فرضية انقطاع الحمولة يؤدي طبقا لاتفاقية CMR إلى تطبيق نظام شبكي، فطبق على كل واسطة النظام القانوني الذي يحكمها.

المطلب الثاني: تطبيق نظرية العقد الافتراضي استثناء من الأصل.

تمنح اتفاقية CMR الأولوية في التطبيق للاتفاقية التي تحكم مرحلة الضرر، فتتخلى عن حكم مسؤولية الناقل الطرقي "الفرع الأول". مع الإبقاء على الهدف الأسمى للمادة الثانية منها المتمثل في المحافظة على مصالح أصحاب الحق على البضاعة و حمايتهم من الشروط المجحفة. فتتشرط الاتفاقية صفة الإلزامية للقانون أو الاتفاقية الواجبة التطبيق "الفرع الثاني".

الفرع الأول: الخروج عن نطاق تطبيق اتفاقية CMR

أوردت المادة 2 من اتفاقية CMR⁴⁹ استثناء من الأصل العام يحظر معه تطبيق القاعدة العامة الواردة في الفقرة الأولى، فلا تنطبق على النقل أحكام اتفاقية CMR. ويتجلى هذا الاستثناء في حالات هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها التي تلابسها الظروف الآتية:

1- أن يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع خلال المرحلة غير الطرقية. كتفسير موسع للشرط، إذ ينص الإستثناء على شرط تضرر البضاعة بسبب حادث لا يحدث إلا بمناسبة الوسطة الأخرى غير الطرقية. كغرق السفينة نتيجة حادث بحري أدى إلى ضياع الشاحنة و حمولتها، فهي واقعة لا يمكن أن تحدث إلا خلال النقل البحري. فلا تحدث في النقل الطرقي. أما إذا كان الضرر بسبب حريق على متن السفينة، فإن شرط وقوع حادث ملازم للنقل البحري لم يتوافر، ذلك أنه يمكن حدوث حريق في المرحلة الطرقية.

ci ne figurant pas dans l'énumération des matériels susceptibles d'être considérés comme « véhicules » au sens des articles 1 § 2 et 2 de la CMR ; Qu'il en résulte qu'un conteneur ne donne pas lieu à un transport combiné régi par la CMR lorsqu'il est seul chargé, (c'est à dire, en dehors de tout véhicule le transportant), sur un wagon de chemin de fer ."

(48) أحمد فرحات، النقل متعدد الوسائط: رؤية من العالم الثالث مع إشارة خاصة إلى السكك الحديدية، استعراض النقل في بلد الإسكوا، العدد 12 E/ESCWA/TRANS/2001/4 10 أبريل 2001، ص 17.

49 - المادة 2 من الاتفاقية: "...ومع ذلك إذا ثبت أن الفقد أو التلف أو التأخير في تسليم البضاعة، قد حدث أثناء النقل بإحدى وسائط النقل غير الطرقية لسبب لا يرجع إلى تصرف أو إهمال الناقل البري، وأن سبب حدوثه يرجع إلى وسائل النقل الأخرى، فإن مسؤولية الناقل البري تتحدد ليس وفقا لهذه الاتفاقية ولكن وفقا لمسؤولية الناقل بوسائط النقل الأخرى، كما لو أبرم عقد نقل البضائع بين المرسل والناقل غير الطرقي وفقا للنصوص الواردة في الأحكام المتعلقة بنقل البضائع بوسائط النقل غير الطرقية. فإذا لم يكن هناك نصوص فإن مسؤولية الناقل البري ستحدد وفقا لهذه الاتفاقية."

2- وألا يكون الهلاك أو التلف أو التأخير قد حدث نتيجة فعل أو امتناع من جانب الناقل البري الطرقي. فإن كان الضرر الذي أصاب البضاعة بخطأ منه ، كالحالة السيئة للشاحنة، أو سوء رص البضاعة داخل المركبة الطرقية، طبقت أحكام مسؤوليته الواردة في اتفاقية⁵⁰.CMR.

فإذا توافرت الشروط الواردة ضمن الإستثناء، طبق القانون الداخلي أو الاتفاقية الملزمة التي تحكم مرحلة الضرر. فيبقى الناقل الطرقي محل مساءلة من طرف صاحب الحق على البضاعة، ولكن وفق الأحكام المطبقة على واسطة النقل التي وقع خلالها الحادث⁵¹. بحيث تكون مسؤولية الناقل الطرقي نسخة مطابقة لمسؤولية الناقل غير الطرقي، مادامت أحكامها ملزمة. إذ يتم تصور الأحكام المطبقة بافتراض أن صاحب الحق على البضاعة قد أبرم عقدا منفصلا مع الناقل غير الطرقي، تطبيقا لنظرية العقد الافتراضي⁵².

فإن كانت واسطة الضرر بحرية، تقررت مسؤولية الناقل الطرقي وفق التشريع البحري⁵³. فيستفيد من حدود المسؤولية وحالات الإعفاء المقررة للناقل البحري في مواجهة المرسل و المرسل إليه، إذ أن إعفاء هذا الأخير من المسؤولية، يؤدي إلى تحلل الناقل الطرقي بدوره من المسؤولية⁵⁴. كما يمكنه رفع دعوى أصلية ضد الناقل البحري، أو دعوى رجوع في حالة مساءلته من طرف صاحب الحق على

⁵⁰ -C.A.Douai, 2^e ch, 6 avril 2017, n°14/07838,BTL24 avril 2017,n°3641,p 260: "Il convient de rechercher si les dommages sont dus ne serait-ce que partiellement à un acte ou omission du transporteur routier auquel cas la responsabilité du transporteur demeure régie par la convention CMR ou si les dommages proviennent d'un fait qui n'a pu se produire qu'en raison du transport maritime auquel cas la responsabilité s'appréciera conformément à la loi maritime applicable."

⁵¹ - CA Paris 5^{ème} ch. B, 27 avril 2006, navire *Pioner*, BTL 2006, p 347,et DMF Juin 2007 Hors série n° 11.§ n° 101 : "la marchandise a été volée alors qu'elle se trouvait sous la responsabilité de Navigation Maritime Bulgare. Dans ces conditions, il ne pouvait être question d'exonération sur le fondement de la CMR."

⁵² - C.A.Douai, 2^e ch, 6 avril 2017, arrêt préc.cité, p 260 : " En vertu de l'article 2 de la CMR, lorsque le dommage est survenu au cours de la phase maritime du trajet, indépendamment de tout acte ou omission du transporteur routier, la responsabilité de ce dernier est déterminé non par la CMR « mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur nonroutier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. »

⁵³ - Cass. com. 23 sept. 2014, n° 13 -17.607, BTL 2014,P 572 : «des dommages sont produits lors du trajet maritime, au cours et en raison du transport maritime. D'où, en application de l'art. 2 de la CMR, la responsabilité du transporteur engagée sur le fondement du droit maritime.... le transporteur ne bénéficie d'aucun cas excepté faute de pouvoir établir que la présence de clandestins à bord ne lui était pas imputable

⁵⁴ -C.A Reins.Ch.Civ.22 janv 2007,BTL 2007,p 95.

البضاعة. بالتالي ما على المتمسك بتطبيق أحكام القانون البحري-أي بتطبيق الإستثناء-إلا إثبات أن الضرر قد وقع خلال و بمناسبة النقل البحري.⁵⁵

من ناحية أخرى ، فإن اتفاقية CMR تفصل ضمن فصولها بين المواد المنظمة للمسؤولية و تلك المتعلقة بالدعاوى. و الملاحظ أن المادة 2 من اتفاقية CMR لا تحيل إلا إلى الأحكام المنظمة للمسؤولية في القانون البحري. نتيجة لذلك، إذا تضررت المركبة الطرقية المشحونة على سفن الدرجة خلال المرحلة البحرية ، فإن اتفاقية CMR تطبق بشأن إجراءات الدعوى القضائية المرفوعة ضد الناقل الطرقي، خاصة مدة التقادم.⁵⁶

الفرع الثاني: شرط الإلزامية لتطبيق النظام الشبكي.

تؤكد اتفاقية CMR في مادتها الثانية على أن حدوث ضرر للبضاعة في مرحلة غير طرقية بصورة مستقلة عن خطأ الناقل الطرقي يؤدي إلى مساءلته وفق الأحكام المنظمة لهذه المرحلة متى كانت ملزمة. فإن لم تكن آمرة طبقت اتفاقية النقل الطرقي CMR. و قد تم إدراج عبارة الأحكام الملزمة في اتفاقية النقل الطرقي بهدف حماية المرسل من الشروط العقدية التي لا تخدم مصالحه- شروط الإعفاء و التحديد من المسؤولية- و التي اضطر الناقل الطرقي لقبولها في علاقته مع الناقل البحري ، و تظهر في سند الشحن، أو علاقته مع الناقل السككي.⁵⁷

أثار شرط الإلزامية إشكالات قانونية نجدها على وجه الخصوص في حالة النقل على سطح السفينة.ذلك أن اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لـ 1924 تستبعد من نطاق تطبيق أحكامها "الشحنة التي يذكر في عقد النقل، أن نقلها يكون على سطح السفينة، وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة"⁵⁸، دون أن تبين الإتفاقية النظام المطبق. وبذلك فإن النص يجسد الحرية عند الشحن على السطح، فيجوز للناقل وفقا للمعاهدة ،مخالفة قواعدها الملزمة والتمسك بما أدرجه في سند الشحن من شرط إعفائه من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة المشحونة على سطح السفينة⁵⁹. و عليه، إذا تعلق الأمر بمركبة طرقية مشحونة على سطح السفينة، فإن اتفاقية بروكسل لا تتميز

⁵⁵ -CA Versailles, 15 oct. 1992, n° 90/4973, La Concorde c/ Scac Fultrans et a., BTL 1993, p. 239.

⁵⁶ - CA Aix-en-Provence, 30 mai 1991,DMF 1992, P 194, note approbative: P. Bonassises.

⁵⁷ -113- علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص

⁵⁸ - المادة 1 فقره ج من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن. المصادق عليها بمقتضى المرسوم رقم 64-70 المؤرخ في 02 مارس 1964، ج ر رقم 28 لـ 1964: "البضائع تشمل الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يُذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة".

⁵⁹ - نشير إلى أن المشرع الجزائري يعتنق نظاما قانونيا مختلفا. بخصوص حمولة السطح، فاعتبرها بضاعة، واشترط الإخطار أو الموافقة المسبقة بموجب المادة 774 ق.ب.ج ليكون الشحن قانونيا ، ليتمكن بعدها الناقل البحري بموجب المادة 812 ق.ب.ج من تحديد مسؤوليته.

بالطابع الأمر الذي تشترطه اتفاقية CMR لتطبيق أحكامها في حال تضرر البضاعة بمناسبة النقل البحري. و بالتالي تطبق اتفاقية CMR.

في هذا الإطار قد كان للقضاء الفرنسي⁶⁰ اتجاه في قضية تم من خلالها شحن شاحنتين على سطح سفينة خاصة بنقل المركبات. ونتيجة لعاصفة خلال الرحلة البحرية تضررت البضائع المشحونة على إحدى الشاحنتين، فدفعت الناقل بشرط برامونت Paramount⁽⁶¹⁾ المدون بسند الشحن وتطبيق اتفاقية بروكسل، وعليه فإن مسؤوليته لا تتحدد بمقتضى أحكام CMR. ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلى أن المرسل لم يؤثر بالموافقة على الشرط الذي يمكن من تطبيق اتفاقية بروكسل على النقل على السطح المدرج في سند الشحن لأنه لو كان الأمر كذلك وصرح المرسل بموافقه، فإن الإشكال لا يطرح. أما في هذه الحالة، فإنه وباعتبار أن اتفاقية بروكسل لا تنظم الشحن على السطح، فإنه ينتج عن ذلك عدم وجود نظام قانوني مطبق على هذا النقل وحسب المادة 2 من اتفاقية CMR فإن الناقل البري مسؤول عن الأضرار الحاصلة خلال المرحلة البحرية، تطبيقاً للمادة 17 فقرة 1 من نفس الاتفاقية.

في حين نجد أن المحكمة العليا الهولندية قد طبقت أحكام اتفاقية بروكسل على الشحن على السطح، و قد سببت ذلك بعدم التأكد من أن المرسل كان سيقبل شحن المركبة على سطح السفينة لو أعلم بذلك من قبل الناقل البحري⁶².

بل أن القضاء الفرنسي لازال في كل مرة يؤكد على ضرورة إعلام المرسل مسبقاً بأن البضاعة أو المركبة سوف تشحن على السطح من أجل استبعاد أحكام اتفاقية بروكسل الآمرة، فلا تكفي شروط سند الشحن التي تمكن الناقل من ذلك و تمنحه حرية الاختيار بين الشحن في العنابر أو على السطح⁶³. و بالتالي فإن الشرط الوارد بسند الشحن والذي يسمح للناقل البحري بشحن شبه المقطورة على سطح السفينة لا يعفيه من ضرورة إعلام الناقل الطرقي - الشاحن - بأن المركبة

⁶⁰ -Cass. com., 5 juill. 1988, n° 87-10.566, BT 1989, p. 449, DMF 1989, p227

⁽⁶¹⁾ - مفاد الاتفاق في سند الشحن على إعمال شرط برامونت أن الطرفين قد اتفقا على تطبيق معاهدة بروكسل 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، حيث يجوز النص في سند الشحن على سريان أحكام المعاهدة في الحالات التي لا تسري فيها هذه الأحكام بحسب الأصل، ففي حالة شحن البضاعة فوق سطح السفينة والنص على تطبيق المعاهدة في سند الشحن، فإن المعاهدة تنطبق دون التقيد بنص المادة 1 فقرة (ج) الخاصة باستبعاد الشحن فوق السطح من مجال تطبيقها: أحمد محمود حسني، عقد النقل البحري في القانون البحري الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990، المرجع السابق، ص46

⁶² - Cour suprême des Pays-Bas, 29 juin 1990, Dr. eur. transp. 1990, p 589.

⁶³ - C. CASS. (Ch. com.) 16 novembre 2014, Navire Marie Delmas, N° 13.23879, Obs. Philippe DELEBECQUE, DMF N° 765 — Janvier — 2015, p 29, et DMF HS 19, § n° 87 : « En application de l'article 1 c. de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, seule la déclaration par le transporteur de ce que la marchandise est mise sur le pont est de nature à en informer le chargeur et faire ainsi échapper le transport à l'empire de cette Convention. ; les clauses du connaissance permettant au transporteur de charger sur le pont n'équivalent pas à la déclaration de mise sur le pont exigée par les textes.»

سوف تشحن على السطح. و بالتالي يعدّ الناقل البحري قد ارتكب خطأ إذا قام بشحن شبه المقطورة على السطح قبل الحصول على الموافقة المسبقة للناقل الطرقي، خاصة إذا كان هذا الأخير قد اشترط في سند الشحن عدم نقل المركبة على السطح.⁶⁴

إشكال آخر يطرح عندما يقوم ناقل طرقي بشحن مركبتين على ظهر السفينة تكون إحداها على السطح، فحينئذ قد تثار مسؤولية الناقل الطرقي العقدية وفق أحكام إتفاقية CMR بالنسبة للمركبة المشحونة على السطح، و اتفاقية بروكسل بالنسبة للمركبة الثانية.⁶⁵

مهما يكن فإنه عند التمسك بتطبيق اتفاقية CMR، للناقل الطرقي أن يدفع بخطأ أو إهمال المطالب طبقا لما ورد في المادة 17 فقرة 2 من هذه الاتفاقية للتنصل من المسؤولية، و هذا في حالة الخطأ الملاحي أو حتى الحريق. لكن بالمقابل، في حالة العاصفة البحرية كسبب رئيسي للضرر الذي يصيب حمولة السطح، فقد يتعرض الناقل في حالة الدفع بهذا الردّ، بأنه كان يمكن تفادي ذلك بالإعتراض على شحن المركبة على السطح⁶⁶. و في هذا الإطار من الأجدر أن يكون المرسل فطنا، حريصا على مصالحه و يطلب من الناقل البري أن يتخذ ما يلزم في مواجهة الناقل البحري لعدم شحن المركبة على السطح، عن طريق وضع شروط تمنع من الشحن على السطح في النقل الطرقي -البحري.

و قد يُرفض دفع الناقل الطرقي المرتبط بالعاصفة البحرية بسبب الحالة السيئة للمركبة أو سوء رص البضاعة-كما سبق الذكر- و من ثم يمكن أن تتقرر مسؤولية الناقل الطرقي دون أن يتمكن من الرجوع على الناقل البحري الذي يستفيد من الحادث البحري. اللهم إلا إذا اعتبره القضاء قد ارتكب خطأ باختياره شحن القاطرة على السطح.

نفس حكم حمولة السطح، يطبق بالنسبة للحيوانات الحية التي لا تعد بدورها بضاعة بموجب اتفاقية بروكسل،-طبقا لذات المادة 1 فقرة ج- فلا تكون أحكامها ملزمة سواء شحنت على السطح أو في العنابر.

أما قواعد روتردام أو إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا لـ 2008 ، فقد اعتبرت الحيوانات الحية بضاعة ولكنها مكنت أطراف عقد النقل من الإتفاق على تحديد أو إعفاء الناقل من المسؤولية⁽⁶⁷⁾. وحينها يغيب الطابع الأمر عن قواعد روتردام مما يجعل اتفاقية CMR مطبقة.

⁶⁴ - CA Toulouse, 2^e ch. civ., 6 janv. 1987, n° 2588/86, Comanav et a. c/ Racine et a., BT 1988, p. 78

⁶⁵ - Le Lamy Transport Tome 1 ,Op.Cité, p 458,§ 714.

⁶⁶ - CA Paris, 5^e ch. A, 23 mars 1988, n° 4533, Tor Line et a. c/ Scac et a., BT 1988, p. 265.

⁽⁶⁷⁾ المادة 81 فقرة أ من اتفاقية روتردام.

كذلك الأمر بالنسبة للعقد الكمي الذي أقرت بموجبه قواعد روتردام الحرية التعاقدية ، فسمحت للأطراف أن يتضمن العقد بيانا واضحا يستبعد بموجبه تطبيق أحكامها بعد التفاوض على هذا العقد بصورة منفردة ، وهذا بموجب المادة 80 . فإذا أبرم ناقل بري عقدا كميّا مع ناقل بحري، و تم من خلال العقد تحميل شاحنة على ظهر السفينة دون انقطاع للحمولة. كانت قواعد روتردام غير آمنة، فتطبق اتفاقية CMR في هذه العلاقة على حساب اتفاقية النقل البحري بسبب الحرية التعاقدية الممنوحة للأطراف.

الخاتمة:

يُشهد لاتفاقية النقل الدولي للبضائع على الطرق لـ 1956 بفضلها في تطوير النقل الطرقي الذي تتخلله واسطة أخرى، باستخدام تقنية إدماج وسيلتين للنقل، فمُنحت في ظل أنظمة نقل متعددة تبعا للواسطة المستخدمة، نظاما موحدا يتدخل بطابعه الأمر كلما أُنقِدت القواعد الملزمة المطبقة. و تبقى مسألة حلول نظام محل الآخر مصدر إشكالات قانونية، سوف تطرح بصورة متزايدة مع دخول قواعد روتردام حيز التنفيذ. وفي المقابل تطرح مسألة الطابع الأمر و المهيمن لاتفاقية CMR بقوة بدليل إحالة المادة 82 من قواعد روتردام إليها عند استخدام الواسطة الطرقية في نقل بحري متعدد الوسائط. و نظرا أيضا للحرية التعاقدية التي تمنحها قواعد روتردام للناقل.