

ماهية عقد النقل البحري (دراسة قانونية تحليلية)

السلطة القضائية - الخرطوم - السودان

د. سارة عطا المنان الزبير محمد

مستخلص:

تناولت الدراسة عقود التجارة الدولية (International Trade Contracts) وهي عقود تتجاوز حدود الدولة الواحدة ويكون طرفيها من جنسيات مختلفة وقد نصت عليها المادة (8) من اتفاقية فيينا للبيع الدولي وذلك حتى ترسي قواعد دولية موحدة للعقد الدولي لتوحيد قانون التجارة الدولية. ولما كانت التجارة الدولية تقوم معظمها على النقل البحري الدولي والنقل متعدد الوسائط فإن ورقة البحث (research Paper) هذه سوف نوضح فيها ماهية النقل البحري الدولي، وقد تم تقسيمها إلى: عقد النقل البحري بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924م، والنقل الدولي المتعدد الوسائط، والتزامات الناقل في قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لعام 1950م وتطبيقاته القضائية والقانون اللاحق له وهو قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م. ومن خلال هذا البحث سيتم توضيح ومعرفة ماهية عقد النقل البحري الدولي (International Trade Contracts) والظروف الطارئة التي تؤدي لعدم مقدرة أطراف هذا النوع من النقل في الوفاء بالالتزامات التي عليه القيام بها وكيفية معالجة الاتفاقيات الدولية والقانون السوداني لهذا الإخلال في حالة القوة القاهرة والظرف الطارئ.

هدف هذه الدراسة (The aim of this study) هو التعريف بماهية عقد النقل البحري الدولي وأثره على الدول وتطبيق قوانينها الداخلية ودور الاتفاقيات الدولية في تقنين هذا النوع من أنواع النقل وضرورة تنسيق السلطات ومجهودات الأجهزة الدولية والوطنية التنفيذية والتشريعية والقضائية من أجل العمل بانسجام بصدد الوصول لقوانين ولوائح تنظم النقل البحري الدولي. واتبعت الدراسة المنهج التحليلي الاستقرائي والمنهج التاريخي في تتبع الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية التي تعالج هذا النوع من أنواع النقل الذي يشكل أهمية اقتصادية عالمية لكل دول العالم. وتوصلت الدراسة لعدة نتائج (several results) أهمها: أن القوة القاهرة والحادث الفجائي هما صورتنا من صور الاستحالة التي تجعل تنفيذ الالتزام بالنسبة للناقل البحري مرهقاً وعسير التنفيذ ويكون لهما أثرهما في التسليم يختلف هذا الأثر باختلاف توفر شروط الظرف الطارئ أو القوة القاهرة كلاً حسب شروطه. وتوصي الدراسة (study recommend) بضرورة إنشاء معهد متخصص للدراسات البحرية بالسودان وذلك لأهمية القانون البحري والنقل البحري في العقود وتنفيذها والأثر الاقتصادي الضخم حيث يعتبر البحر مورداً أساسياً لكثير من الدول وكذلك ضرورة تشجيع الباحثين بالسودان للبحث في هذا الفرع من القانون لندرة البحث فيه وانعدام المراجع.

Abstract:

The study dealt with international trade contracts, which are contracts that transcend the borders of a single country, and the parties to them are of different nationalities. Article (8) of the Vienna Convention on International Sale stipulates that in order to lay down unified international rules for the international contract to unify international trade law. Since international trade is mostly based on international maritime transport and multimodal transport, this research paper will address the nature of international maritime transport, and I have divided it into three demands, the first requirement: the maritime transport contract starting from the Brussels Convention of 1924 AD, and the second requirement: international transport Multimodal, and dealt with the third requirement: the obligations of the carrier in the Sudanese Sea Transport Law of 1950, its judicial applications, and the subsequent law, which is the Sudanese Maritime Transport Law of 2010. Through this research, I will come to know the nature of international maritime transport and the emergency conditions that lead to the inability of the parties to this type of transport to fulfill the obligations that he has to undertake, and how international agreements and Sudanese law address this breach in the event of force majeure and emergency circumstances.

مقدمة:

الحمد لله الذي بحمده تتم الأعمال وتقبل الدعوات ويُنار الطريق والصلاة والسلام على خير العالمين محمد ﷺ سيد الانبياء والمرسلين. وبعد.

ورقة البحث هذه بعنوان ماهية عقد النقل البحري سنتناول عقد النقل البحري بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924م، ثم النقل الدولي المتعدد الوسائط وأخيراً التزامات الناقل في قانون البضائع بالبحر السوداني لسنة 1950م وتطبيقاته القضائية والقانون الحق وهو قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م. ويعرف القانون البحري بأنه هو أحد فروع القانون، وهو قانون مستقل له ذاتية وخصوصية، وهو ذلك القانون الذي يحكم العلاقات القانونية التي تنشأ بسبب استعمال منشأة وهي السفينة في البحر، فهو ذلك الفرع من القانون الذي يحكم العلاقات التي تنشأ من استخدام السفينة في الملاحة البحرية مهما كان الغرض منها سواء أكان تجارياً أو علمياً أو بهدف نقل الأشخاص والبضائع أو نزهة أو صد... الخ. وبالنظر

للمفهوم الموسع للقانون البحري فإنه ينقسم إلى قسمين قانون بحري عام وخاص. وعند حديثنا عن ماهية القانون البحري سأقوم بتعريف أقسامه هذه، كما سأوضح النقل الدولي متعدد الوسائط والتزامات الناقل في القانون البحري السوداني.

أسباب اختيار الموضوع:

سبب اختيار الموضوع أنه من المواضيع التي لم تحظ بالبحث والدراسة بالسودان وهو موضوع مهم يتعلق بفرع من فروع القانون التجاري. ومعرفة التزامات طرفي هذا العقد من الأهمية لما يترتب عليها من آثار في التجارة الدولية والداخلية تتعلق بالتسليم، لأن هذا النوع من النقل لا يكتمل إلا بالتسليم، لهذا حاولت إلغاء الضوء على هذا الفرع من القانون.

مشكلة الموضوع:

مشكلة هذا الموضوع تعود لعدم توفر دراسات سودانية في مجال النقل البحري وتسليم البضائع البحرية على وجه الخصوص لهذا اعتمدت على الدراسات العربية والأجنبية والتطبيقات العملية والسوابق القضائية في السودان من خلال البحث تمت الإجابة على الأسئلة الآتية:

1. ماهية النقل البحري؟
2. ما هو النقل الدولي المتعدد الوسائط؟
3. ما هي أهم التزامات الناقل البحري؟

أهمية البحث:

تتلخص أهمية هذا البحث في:

1. إن التجارة الدولية تعتبر عملية تبادل في السلع والخدمات بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل التجاري ومن أهم أهدافها ربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض وتصريف الفائض من الإنتاج عن حاجة السوق، لذلك فإن عقد البيع الدولي ملزماً للجانبين بحيث يضع التزامات على كل من البائع والمشتري وتعتبر مرحلة تنفيذ هذا العقد من أهم المراحل التي يمر بها والتي تبدأ من مرحلة نقل المبيع إلى مرحلة تسليم المبيع للمشتري.
2. أثر عقد البيع هو تسليم المبلغ وهو القصد من العقد ولا يتم العقد إلا به ولهذا فإن أحكامه وآثاره تعتبر أهم ما في العقد، وبالتالي فإن صعوبات التسليم ومشاكله من الأهمية بمكان.
3. تطور عقد البيع وتعدده في صوره وأنواعه حيث أصبح البيع يشمل البيع الإلكتروني والبيع البحري والبيع التقليدي وكل هذه الأنواع من فروع القانون ويوجد بها كثير من مشاكل التسليم، وبالتالي لابد من تطبيق قواعد التسليم العامة في هذه الأنواع من العقود.

أهداف البحث:

1. توضيح العلاقة بين البيوع البحرية والنقل البحري في السودان.
2. توضيح القصور في قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1924م في معالجة الاستحالة، الظروف الطارئة والقوة القاهرة وأثر ذلك على تسليم المبيع.
3. تسليط الضوء على النقل الدولي المتعدد الوسائط وما يصاحبه من مشاكل ومزايا.

منهج البحث:

اتبعت بالدراسة المنهج التحليل الاستقرائي والمنهج التاريخي في تتبع الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية التي تعالج هذا النوع من أنواع النقل الذي يشكل أهمية اقتصادية عالمية لكل دول العالم.

الدراسات السابقة:

الدراسة بالسودان حول موضوع البحث قليلة وذلك لعدم اهتمام الباحث السوداني بهذا النوع من البحوث، وبالاطلاع وجدت بعض الدراسات التي تناولت هذا الموضوع منها:

1. دراسة بعنوان «الالتزامات المتقابلة لأطراف البيع الدولي والأحكام المشتركة بينهما» وهي رسالة دكتوراه مقدمة بجامعة الخرطوم من الباحث/ أسامة محمود حميدة، أجيّزت في عام 2004م، بإشراف الدكتور/ عبدالله إدريس محمد، وتم التطرق فيها لتسليم المبيع في البيع الدولي كالتزام من التزامات البائع.
2. إشكالات تسليم المبيع في البيوع البحرية للدكتور/ اتلطيب سعد الحاج بخيت قاضي الاستئناف بالخرطوم/ السودان - الطبعة الأولى- أبريل 2021م.

حدود البحث:

- الحدود المكانية: جمهورية السودان في ظل القانون البحري السوداني لسنة 1950م ولسنة 2010م وقانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 1984م.
- الحدود الزمانية: 2021م.

هيكل البحث:

- يتكون الموضوع من الآتي:
- عقد النقل البحري بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924م.
- النقل الدولي المتعدد الوسائط
- التزامات الناقل في قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لعام 1950م وتطبيقاته القضائية والقانون اللاحق له وهو قانون النقل البحري السودانية لسنة 2010م.
- عقد النقل البحري بدءاً من اتفاقية بروكسل لسنة 1924م:
- عقود التجارة الدولية ((International Trade Contracts)) هي عقود تتجاوز حدود الدولة الواحدة ويكون طرفيها من جنسيات مختلفة وقد نصت عليها المادة [8] من اتفاقية فيينا للبيع الدولي وذلك حتى ترسي قواعد دولية موحدة للعقد الدولي في إطار توحيد قانون التجارة الدولية.
- وحيث أن التجارة الدولية يقوم معظمها على النقل البحري الدولي سأقوم في هذا المطلب بتعريف وماهية النقل البحري الدولي.

أولاً: تعريف القانون البحري:

القانون البحري هو أحد فروع القانون وهو قانون مستقل له ذاتية وخصوصية وهو ذلك القانون الذي يحكم العلاقات القانونية التي تنشأ بسبب استعمال منشأة وهي السفينة في البحر، فهو ذلك الفرع من القانون الذي يحكم العلاقات التي تنشأ من استخدام السفينة في الملاحة البحرية مهما كان الغرض منها

سواء كان أكاديمياً أو تجارياً أو علمياً... الخ. كما يعني مجموعة المبادئ والعادات والقواعد المنظمة للعلاقات الناجمة عن الملاحة البحرية في زمن السلم والحرب على السواء⁽¹⁾ وهو يعني مجموعة القواعد التي تحكم الملاحة البحرية وأشخاصها⁽²⁾.

ثانياً: اتفاقية بروكسل لسنة 1924م:

يرجع تاريخ هذه الاتفاقية إلى الصراع القديم بين الشاحنين والناقلين بسبب شروط الإعفاء من مسؤولية الناقل وبخاصة شرط الإهمال، وهو شرط نشأ في إنجلترا حوالي سنة 1860م، وانتقل إلى غيرها من دول أوروبا. ومقتضاه يُعفى الناقل من المسؤولية عما يصيب البضاعة بخطأ الربان أو الطاقم، وقد انتقد هذا الشرط في فرنسا، بوصفه مخالفاً للنظام العام، ولكن محكمة النقض الفرنسية سارعت للقضاء بصحته على أساس أن المتبوع يسأل قبل الغير عن أخطاء تابعيه مسؤولية تعد من النظام العام لن القانون يفترض خطأ المتبوع في اختيار تابعه أو توجيهه، وهاتان الصورتان للخطأ غير متوافرتين في النشاط غالبري لأن المجهز ليس في اختيار الربان ولا في توجيهه ورقابته بعد رحيل السفينة، ولذلك وجب تمكين المجهز من التخلص من قرينة الخطأ التي يقيمها القانون عليه بأن يشترط إعفائه منها وسار القضاء على ذلك⁽³⁾.

على أن الشاحنين هاجموا صحة هذا الشرط بحجج مستمدة من نفس الأساس الذي يستند إليه أنصاره، فقالوا إنه إذا تعذر على المجهز مراقبة الربان ومنع أخطائه الملاحية أي التي يرتكبها في قيادة وإدارة السفينة فإن الوضع مختلف بالنسبة لعمليات الشحن والرص والعناية بالبضاعة عموماً قبل بدء الرحلة وبعد انتهائها، وأن الناقل عندئذٍ يوجد في نفس مركز المتبوع العادي، وأنه يمكن أن يمنع السرقة والإهمال الذي يقع على الرصيف أو الإهمال الذي يقع في الشحن أو الرص، وأنه إذا أمكن تصحيح الشرط بالنسبة للأخطاء الملاحية فيجب إبطاله بالنسبة للأخطاء التجارية. وقد قبلت بعض المحاكم هذا المنطق، ولكن محكمة النقض الفرنسية صححت الشرط حتى بالنسبة للأخطاء التجارية على أساس أن التفرقة بينهما وبين الأخطاء الملاحية لا تستند إلى أساس قانوني.

عندئذٍ تحول الشاحنون في فرنسا عن الميدان الفقهي والقضائي ليحصلوا على تدخل تشريعي في صالحهم، فتقدم بعض النواب في سنة 1886م بمشروع يجيز الإعفاء من الخطأ الملاحي دون الخطأ التجاري، ثم أعقبه مشروع آخر سنة 1895م بنفس المعنى من جانب الحكومة الفرنسية، ثم عمت الفوضى مشروعات القوانين أعلاه، بعدها لجأ الشاحنون على بعض التشريعات الأجنبية وأهم ما استند إليه القانون الأمريكي الشهير باسم واضعه (قانون هارتر Harter Act) الصادر في 13 / فبراير / 1892م⁽⁴⁾، وهو يقضي بتحريم كل شرط في سند الشحن بغفاء الناقل من فقد أو تلف البضاعة، الناشئ عن خطأ أو إهمال الشحن والرص أو المحافظة، أو عدم تسليم البضاعة، ويترتب في المادة الخامسة جزاءاً مدينياً على هذا الحظر وهو بطلان الشرط، وجزاءاً جنائياً هو عقاب الناقل بالغرامة، ومن الناحية المقابلة تقرر المادة [3] منه للناقل إعفاء بقوة القانون ودون حاجة إلى اتفاق خاص من المسؤولية عن خطأ الربان والطاقم الذي يقع في الملاحة أو في إدارة السفينة ولكن بشرط أن يثبت الناقل أنه بذل العناية الواجبة ليجعل السفينة صالحة لركوب البحر ومعدة ومجهزة بما يلزمها. ويفسر هذا القانون بأن الولايات المتحدة الأمريكية وقت إصداره كانت دولة ذات إنتاج ضخم وأسطول ضعيف لا يستطيع نقل حاجاتها، فكانت تلجأ إلى غيرها من الدول، فهي إذن كانت دولة

شاحنة، بينما كانت إنجلترا دولة ناقلة، فكانت مصلحة الأولى في حماية الشاحن بينما كانت مصلحة الثانية في حماية الناقل.

قواعد لاهاي للشحن البحري لسنة 1921م:

إزاء هذه الظروف عقدت جمعية القانون الدولي بناءً على طلب إنجلترا في سبتمبر سنة 1921م، اجتماعاً في لاهاي، اجتمع فيه ممثلون للشاحنين والناقلين والبنوك التي كانت تتدخل في مسائل الائتمان البحري على البضائع والعمليات الواردة عليها، وانتهى إلى وضع قواعد سميت قواعد لاهاي، لكن هذه القواعد لم تكن حلاً موفقاً للنزاع بين الشاحنين والناقلين فقد تضمنت أهم أحكام قانون هارتر، وبدلاً من أن توضع في قالب قانوني يتضمن المبادئ العامة صبغت على الطريقة الانجليزية، فوردت أحكامها مبعثرة لا تحكمها نظرية عامة، ولم تكن ملزمة ويتوقف تطبيقها على إقرار ذوي الشأن بها. بعدها تم التجهيز لمؤتمر دبلوماسي في بروكسل سنة 1922م لجعل قواعد لاهاي دولية مع بعض التعديل وعين المؤتمر لجنة اجتمعت سنة 1923م، لكنها لم تتمكن من أن تدخل تعديل على قواعد لاهاي لأنها كانت بمثابة معاهدة صلح وافقت عليها الدول، وأخيراً تم توقيع مشروع الاتفاقية في 1924/8/25م ببروكسل، ويتضمن بروتوكول الاتفاقية أن للدول الموقعة أن تعطيها قوة القانون الداخلي أو أن تتضمن أحكامها قانوناً داخلياً، وقد أدخلت عدة دول ذلك القانون الانجليزي الصادر في أول أغسطس 1924م والقانون البلجيكي الصادر في 1928/11/20م.

اهداف اتفاقية بروكسل للشحن البحري:

كان الغرض من هذه الاتفاقية هو وضع حلول وسطى توفق بين مطالب كل من الشاحنين والبنوك والمؤمنين والمجهزين، فأما بالنسبة للشاحنين فقد حرمت الاتفاقية شروط الإعفاء من مسئولية الناقل، كما وضعت حداً أدنى لشروط تحديد المسئولية وهو مبلغ 100 جنيه استرليني عن كل طرد او وحدة مشحونة، وأما بالنسبة للبنوك التي كانت تتعامل على أسس سندات لأشحن فقد ظهرت هذه الاتفاقية للسندات م، الشروط التي كانت تضعف من قوتها في إثبات البيانات الواردة بها بخصوص قدر البضاعة ونوعها، وأما عن المؤمنين فقد أصبح سند الشحن أساساً واضحاً لبيان حالة البضاعة وظروف الشحن، وبذلك امكن للمؤمنين ان يقدروا المخاطر التي يضمونها على وجه الدقة، وأخيراً بالنسبة للمجهزين توحدت مراكزهم من الناحية الدولية، وعوضوا عن حرمانهم من تخفيف مسؤولياتهم بأن لجأوا إلى رفع اجرة النقل وإلى التأمين من المسئولية.

نطاق اتفاقية بروكسل للشحن البحري من الناحية الفنية:

المعاهدة تسري على النقل بسند شحن دون النقل بمشارطة إيجار: تقدم أن عقد النقل البحري قد يتم بغحدى صورتين: النقل بسند شحن وهو الغالب في النقل بخط منتظم، وأن الشاحن في هذه الصورة يكون عادة ضعيفاً بالنسبة للناقل ولذلك كانت الشكوى الصادرة من الشاحنين قاصرة على هذه الصورة من صور النقل. فضلاً على أن من أغراض الاتفاقية الدولية حماية سند الشحن بوصفه سنداً يمثل البضاعة ويمكن من التعامل عليها، لذلك اقتضت أحكام الاتفاقية على تنظيم النقل بسند شحن دون النقل بمشارطة إيجار. فتقضي المادة 1/1 أن لفظ ناقل يشمل مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل⁽⁵⁾، وتقول الفقرة (ب) إن لفظ عقد النقل ينطبق فقط على عقد النقل الثابت بسند شحن أو أي وثيقة مماثلة

تكون سنداً لنقل البضائع بحراً، والمقصود بسند الشحن ذلك السند الذي يتلقاه الشاحن من الناقل أو وكيله ويعطيه حقاً في استلام البضاعة في مكان الوصول، والذي واجهته المجموعة البحرية في المواد 99 وما بعدها، والمقصود بالوثيقة المماثلة التي تكون سنداً لنقل البضائع بحراً كل وثيقة تثبت استلام الناقل للبضاعة والتزامه بنقلها بحراً وتعهده بتسليمها لحامل الوثيقة في مكان الوصول - ولا يلزم أن تثبت الوثيقة شحن البضاعة على السفينة، ولذلك يخضع للمعاهدة السند لأجل الشحن ولا يخضع لها أمر التسليم Delivery Order الصادر من الشاحن لأنه لا يخول أي حق على البضاعة في مواجهة الربان، ولا يلزم أن يكون سند الشحن قابلاً للتداول بالطرق التجارية بل يخضع سند الشحن للاتفاقية ولو كان باسم شخص، وهذا هو الراجح.

التزامات الناقل في عقد شحن البضاعة:

1- بذل العناية المعقولة لجعل السفينة صالحة للملاحة:

تقضي المادة 1/3 على الناقل أن يبذل الهمة المعقولة أو الواجبة Due Diligence قبل السفر أو عند البدء فيه لجعل السفينة في حالة صالحة للسفر Navigable وتجهيز السفينة وتطعيمها وتموينها على الوجه المرضي، وإعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وكافة الأقسام الأخرى بالسفينة المعدة لشحن البضائع فيها وجعلها في حالة صالحة لوضع تلك البضائع بها ونقلها وحفظها والمقصود بجعل السفينة صالحة للملاحة، أن تكون قادرة على الرحلة المزمعة، وهذه فكرة نسبية تختلف باختلاف البضاعة والرحلة.

ونلاحظ أن النص يلزم الناقل ببذل هذه العناية فقط قبل وعند بدء الرحلة، أما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة أثناء الرحلة فإن ذلك يعد خطأ ملاحياً من الربان لا يسأل عنه الناقل ما لم يكن راجعاً إلى خطأ منه، كما سرى. ولا يلزم الناقل إلا ببذله العناية المعتادة المعقولة، وليس العناية الخارقة أو غير المعتادة. وإذا بذل الناقل هذه العناية فلا يسأل عما ينشأ من ضرر من عدم الصلاحية أو عن عيوب السفينة الخفية (المادة 2/4). وعلى الناقل عبء إثبات بذله العناية المطلوبة (المادة 1/4).

ومفاد هذا النص أن الناقل لا يستطيع الخلاص من المسؤولية عن هلاك أو التلف الذي لحق البضاعة إلا بإثبات أنه قام قبل البدء في الرحلة⁽⁶⁾ ببذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة.

2- العناية بالبضاعة:

يلتزم الناقل بذل العناية والدقة في القيام بشحن البضائع المنقولة وتحريكها وحفظها والعناية بها وتفريغها (المادة 2/3)، وعليه أن يبذل في سبيل ذلك الطرق المعتادة المعقولة والمناسبة لنوع البضاعة. وعلى الناقل القيام بهذه العمليات بنفسه أو بواسطة عماله، فإذا عهد بها إلى شخص آخر مستقل عنه اعتبر هذا الشخص فيما كلف به تابعاً للناقل، ويسأل هذا الأخير عن أخطائه، وذلك لأنه لا يجوز للناقل أن يستعفى من نتائج هذه العمليات فلا يجوز له أن يلقي بها إلى غيره، ويكفي الناقل أن يبذل العناية المتوسطة في تنفيذ هذا الالتزام، ومعنى ذلك بطلان شرطي التسليم تحت الرفع، والتفريغ التلقائي فيما يتعلق بإعفاء الناقل من المسؤولية عن عمليات الشحن والتفريغ. وإنما يلاحظ أن المعاهدة لا تحكم البضائع المتفق على شحنها على السطح إذا شحنت فعلاً بهذه الطريقة (المادة 1/ح)، ولذلك يمكن الاتفاق بشأنها على أي شرط.

3- تسليم سند شحن به بيانات معينة:

تقدم أن من أهداف الاتفاقية إعطاء الشحن قيمة كبيرة في الإثبات ليكون أداة كاملة للتعامل على البضاعة، ولأن سند الشحن يتضمن في الوقت الحاضر كافة شروط عقد النقل التي تتحدد على أساسها التزامات الناقل ومسئوليته، لذلك حرصت المعاهدة على ذكر البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن وعلى تنظيم حججه في الإثبات. فقضت المادة 3/3 على الناقل أو الربان أو وكيل الناقل، بعد استلام البضائع وحيازتها في عهده، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند شحن. والذي يحصل عملاً، وخاصة في الخطوط المنتظمة، أن يتسلم الناقل البضاعة على الرصيف أو في مخازنه ويعطي الشاحن إيصالاً باستلامها فيكون للشاحن عند الشاحن أن يطالب الناقل بإعطائه سنداً بدلاً من هذا الإيصال، وكذلك الحكم في حالة إعطاء الشاحن سنداً لأجل الشحن فيكون له أن يطلب استبداله بسند شحن أو التأثير عليه بما يفيد حصول الشحن (المادة 7/3).

بيانات سند لشحن البضاعة:

يجب أن يتضمن السند، فضلاً على البيانات المعتادة، البيانات الآتية :

1. العلامات الرئيسية اللازمة للتحقق من نوع البضائع.
 2. عدد الطرود أو القطع أو الكمية أو الوزن حسب الأحوال، فيكفي ذكر أحدها.
 3. حالة البضائع وشكلها الظاهر، أي مظهرها الخارجي فقط لأن الناقل لا يستطيع التحقق من حالتها الداخلية، ومن حق الناقل إذا كان هذا المظهر معيباً أن يذكر هذا العيب، وإلا أمكن اعتبار سكوته عن تدوين أي ملاحظة دليلاً على تسلمه البضاعة كاملة وسليمة.
- ويجب على الشاحن أن يقدم للناقل إقراراً مكتوباً بالبيانات السابقة (المادة 5/3).
- تحفظات سند الشحن البضاعة:

الأصل أن يتمتع على الناقل إدراج أي شرط من شروط الجهل بالوزن أو ما شابهها، لأن هذه الشروط تضعف من قيمة سند الشحن في الإثبات، وتتضمن بطريقة غير مباشرة إعفاء للناقل من بعض التزاماته، ومع ذلك تقرر المادة 3/3 أن الناقل أو الربان أو وكيل الناقل لا يلزم أن يثبت في سند الشحن أو يدونه فيه علامات أو عدداً، أو كمية أو وزناً، وذلك في حالتين: الأولى، إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلاً، والثانية عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقيق من صحة البيانات، ويقرر القضاء أن على الناقل أن يبين في السند الأسباب التي حملته على الشك في بيانات الشاحن، ويهدر التحفظ إذا كان عاماً غير محدد، كما يلزمه بإثبات جدية الأسباب وعدم كفاية وسائل التحقيق من بيانات الشاحن. وفي غير هاتين الحالتين لا يجوز للناقل أن يدرج أي تحفظ بخصوص بيانات البضاعة فإن فعل لم يكن لتحفظه قيمة بل يعتبر كأنه لم يكن ويكون البيان حجة عليه بذاته⁽⁷⁾، بل إن هذا الحظر يمتد إلى ما يخرج عن سند الشحن، فتعتبر باطلة ورقة الضمان التي بها يعفي الشاحن الناقل من ضمان صحة البيانات الواردة بسند الشحن، لأن ذلك يعتبر تحفظاً مستوراً غير جائز⁽⁸⁾. ويعتبر التحفظ الصحيح قرينة بسيطة لصالح الناقل على أن ما بالبضاعة من تلف أو عجز قد أصابها قبل شحنها، ويصبح على المرسل إليه عبء إثبات العكس ويمكنه ذلك بكافة الطرق.

حجية سند شحن البضاعة في الإثبات:

1. بين الناقل والشاحن: يعتبر سند الشحن المتضمن للبيانات السابقة قرينة على أن الناقل تسلم البضاعة بالحالة الموصوفة بها ما لم يقيم الدليل على خلاف ذلك (المادة 4/3) ومعنى ذلك أن سند الشحن له حجية نسبية على أطرافه ولكل منهم أن يثبت ما يخالفه بكل الطرق، خلافاً لما رأيناه في القانون المصري.

2. أما بالنسبة للغير، أي للمرسل إليه الذي آل إليه السند، فيعتبر السند حجة قاطعة على الناقل لصالح هذا الغير، وللغير دائماً أن يثبت كذب ما جاء بسند الشحن وبكافة الطرق لأنه لم يكن طرفاً فيه، وإذا اتضح كذب في بيانات السند فإن الناقل يكون له أن يرجع على الشاحن الذي أدلى بهذه البيانات بتعويض ما سببه له من ضرر (المادة 5/3)، ولكن لا يكون له أن يتمسك بهذا الكذب على المرسل إليه.

حالات إعفاء الناقل من المسؤولية:

1. نتائج عدم صلاحية السفينة: لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن حالة عدم صلاحية السفينة للملاحاة إذا أثبت أنه بذل الهمة المعقولة لجعلها صالحة للملاحاة (المادة 2/4)، وكذلك لا يسأل عن نتائج العيب الخفي للسفينة الذي لا تكشفه اليقظة المعقولة (المادة 2/4)، والعيب الخفي هو مالا يمكن كشفه بفحص دقيق فمعنى ذلك أنه ليس خفياً، أو أن الناقل لم يبذل همة معقولة في سبيل كشفه.
2. الأخطاء في الملاحاة أو في إدارة السفينة: طبقاً للمادة 2/4 لا يسأل الناقل عن هلاك أو التلف الناشئ أو الناتج عن أعمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحاة أو في إدارة السفينة، وبهذا النص يعفى الناقل من أخطاء التابعين للملاحاة والأخطاء الواقعية في إدارة السفينة، ولكنه يسأل عن أخطائهم التجارية أي المتعلقة بالبضاعة، وهذه التفرقة بين الأخطاء مستمدة من قانون هارتر.
3. والخطأ في الملاحاة In the navigation هو الخطأ الفني الذي يقع في قيادة السفينة، أما الخطأ التجاري، فهو إهمال في القيام بالعناية الواجبة للمحافظة على البضاعة، وأما الخطأ في إدارة السفينة management of the vessel فهو الخطأ أو الإهمال الذي لا يقع في قيادة السفينة ولا في العناية بالبضاعة مباشرة ولكنه إهمال واجب يقوم بالنسبة للسفينة إهمالاً يؤثر بطريقة غير مباشرة ولكنه إهمال واجب يقوم بالنسبة للسفينة إهمالاً يؤثر بطريقة غير مباشرة في البضاعة، وتفسير ذلك أن الإدارة تجاوز معنى الملاحاة لتشمل الأعمال التي لا تمس سير السفينة وحركتها ولكنها تمس السفينة مع ذلك، أي أنه تجب التفرقة بين الإهمال مباشرة في العناية بالبضاعة والإهمال في العناية بالسفينة الذي يؤثر في البضاعة، ومثال الخطأ في الملاحاة المناورة الخطأ التي تسبب تصادماً، ومثال الخطأ في إدارة السفينة الخطأ في ملء خزان المياه بالسفينة لتحقيق توازنها مما يترتب عليه دخول الماء وإتلاف البضاعة، ومثال الخطأ التجاري الذي يسأل عنه الناقل فتح عنابر السفينة لتلقي شحنة جديدة وقت نزول مطر شديد دون احتياط لمنع الماء من الدخول حتى تلفت البضاعة، فهذا إهمال في العناية الواجبة للبضاعة. على الناقل إثبات صفة الخطأ الذي سبب الضرر وأنه ليس تجارياً إذا

أراد الوصول إلى إعفائه من نتيجة، ولذلك يظل مسئولاً عن الخطأ الذي لا تتحدد صفته، وعن الخطأ الذي يكون له وصف الخطأ التجاري ولو اتصف أيضاً بأنه ملاحى.

4. الأسباب المستثناة (9): هي أسباب إذا تمكن الناقل من رد الضرر إلى أحدها فلا مسئولية عليه، وقد أوردتها المادة 3/4 دون نظام، ويمكن ردها إلى القوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو أعمال الناقل البريئة من الخطأ.

(أ) حالات القوة القاهرة:

1. الحريق، ويجوز مع ذلك للشاحن أن يثبت أنه يرجع إلى خطأ الناقل، وهذا الحكم مأخوذ عن القانون الأمريكي.
2. مخاطر البحر Perils de mer، بشرط أن تكون استثنائية لا تتحملها السفينة العادية الصالحة لركوب البحر، أما لو كانت السفينة لم تتحمل مخاطر البحر لكونها ضعيفة أو غير مجهزة كافياً فلا تعتبر مخاطر البحر سبباً معفياً للناقل، ولا يكفي مجرد وقوع هذا الخطر بل يرى الرأي الراجح أنه يجب على الناقل أن يثبت أن له وصف القوة القاهرة، ولا يفيد الناقل من هذا السبب إذا أثبت الشاحن أن السفينة تعرضت له بسبب خطأ سابق من الناقل.
3. حوادث الحرب (م/ 2هـ).
4. القضاء والقدر Act of God (2/4 ي) ومثاله الصاعقة، أو أي عمل ليس فيه تدخل الإنسان.
5. أعمال الأعداء العموميين (م/ 2و) كالقراصنة.
6. إيقاف أو إكراه صادر من حكومة أو شعب أو سلطة، أو حجز قضائي (م/ 2ز)، وبعبارة أعم كل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد، ويسأل الناقل إذا كان ذلك العمل راجعاً إلى خطأ منه.
7. قيود الحجر الصحي (م/ 2ج).
8. الإضراب greve أو الإغلاق lock-out أو الإيقاف arret أو العوائق entrsvs العارضة أثناء العمل لأي سبب كان، وسواء أكان كلياً أو جزئياً. ويكفي الناقل في نظر البعض أن يد الضرر إلى الإضراب دون أن يثبت أن هذا المانع توفر فيه شروط القوة القاهرة، لأن تخصيصه بالذكر بجانب القضاء والقدر يفيد هذا المعنى، مع حفظ حق الشاحن أو المرسل إليه في إثبات أن هذا الإضراب يرجع إلى الخطأ الناقل.
9. الفتن والإضطرابات الأهلية (م/ 2ك).

خطأ الشاحن:

- إذا كان الضرر راجعاً إلى خطأ الشاحن أو إلى سبب يتعلق بالبضاعة فليس له أن يشكو، وقد أوردت المعاهدة تطبيقات لذلك: فلا يسأل الناقل عن الضرر إذا كان راجعاً إلى :
1. فعل أو سهو من جانب الشاحن أو مالك البضاعة أو وكيله أو ممثله (م/ 2ط).
 2. العجز freinte في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف آخر ناتج من عيب خفي في البضاعة أو عن طبيعة البضاعة الخاصة أو عجز خاص بها (م/ 1م).

والمقصود بذلك عجز الطريق freinte de rout وهو النقص الذي يلحق البضاعة بسبب طبيعتها التي تتأثر بطروف نقلها، وذلك يحدث بالنسبة للمواد التي تجف مع الزمن أو تتبخر كالسوائل، وكذلك النقص الناشئ عن عيب خاص بالبضاعة، وقد كان القضاء الفرنسي يوحد بين الحالتين من حيث أن الناقل لا يسأل عن أيهما، ومن حيث أن عليه هو عبء الإثبات بالنسبة لهما.

وإعفاء الناقل من نتائج عيب البضاعة مفهوم لأن ذلك يرجع إلى خطأ الشاحن وأما إعفاؤه من عجز الطريق فهو يرجع إلى التسامح الذي جرى به العرف البحري، ولذلك يرجع إلى هذا العرف في ميناء الوصول لتحديد ما يتسامح فيه.

وللناقل أن يقيم الدليل على عيب البضاعة بكل الطرق ولو كان سند الشحن خالياً من كل تحفظ في هذا الخصوص.

3. عدم كفاية التغليف(10) emballage (م/4ق) وعدم إتقان العلامات التي على البضائع. النقل الدولي المتعدد الوسائط

أولاً: فكرة النقل الدولي متعدد الوسائط:

تقوم فكرة النقل الدولي متعدد الوسائط⁽¹¹⁾ على أنه نظام متكامل للنقل الدولي، يخضع لنظام قانوني خاص ومحدد ابتداءً ويهدف إلى تيسير التوسع المنتظم في التجارة العالمية⁽¹²⁾ إذاً فهو نظام مادي للنقل⁽¹³⁾ بحكم نظام قانوني خاص، أما عن نظام النقل ذاته فهو ليس بجديد، بل مارسه الإنسان منذ أزمنة بعيدة، وأما النظام القانوني فهو الجديد، إذ أرست دعائمه حديثاً من خلال محاولات عديدة لهيئات دولية مختلفة، وكان أهمها توقيع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عام 1980، والجدير بالذكر أن السودان لم يوقع حتى الآن على هذه الاتفاقية. وقد تولت الاتفاقية تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط بقولها أنه يعني [نقل بضائع بوسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر] المادة الأولى الفقرة(1).

ثانياً: أنواع النقل متعدد الوسائط

١- النقل المتتابع البحري (Transports Maritimes Successifs):

وهو الذي يكون بحرياً في جميع أجزائه، وبتعبير آخر فإنه نقل أحادي الوساطة، وواسطة النقل في هذه الحالة هي البحر، كأن يراد إرسال بضاعة ما من مدينة سوئها مبتون الانجليزية إلى مدينة الإسكندرية، ولا يكون هناك خط ملاحي مباشر بين المينائين فيتم النقل عندئذ على مرحلتين: من سوئها مبتون إلى نابولي على سفينة (ناقلأول)، ثم من نابولي إلى الإسكندرية على سفينة أخرى ليست تابعة للناقل الأول (ناقل ثان). وقد يتم النقل المتتابع البحري في إحدى صورتين: إما بعقود متعددة وناقلين متعددين أو بعقد واحد وناقلين متعددين.

والصورة الأولى هي التي تكون فيها عقود النقل المتتابع مستقلة عن بعضها. فإن الشاحن يلجأ إلى التعاقد مع الناقل الأول والثاني، كل على حده بعقدين مستقلين، ومن ثم يكون هناك عقد نقل متعاقبين، وعمليتان قانونيتان مستقلتان⁽¹⁴⁾، بل ويمكن تصور عقد نقل ثالث ورابع وهكذا حسب الأحوال، وغالباً ما

يلجأ الشاحن في ميناء تغيير السفينة (Transshipment)⁽¹⁵⁾ إلى مقدم البضائع (Freight Forwarder) باعتباره وكيلًا لعبور، لكي يتسلم البضاعة من الناقل الأول ويعهد بها إلى الناقل الثاني. أما الصورة الثانية، فهي التي يبرم فيها الشاحن عقد نقل بحري واحد مع ناقل يتولى مسئولية النقل في جميع مراحله، أي منذ استلامه البضاعة حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وعندئذ يصبح لهذا الناقل صفتان: صفة الناقل في النقل الأول، وصفة الوكيل بالعمولة للنقل بالنسبة للنقل التالي، وفي هذه الصورة، يصدر الناقل المتعاقد سند شحن واحد يغطي كافة مراحل النقل المتتالية، ويبين فيه ميناء التفريغ النهائي، ويعرف هذا السند باسم (سند الشحن المباشر) (Connaissance direct) الذي يمكن أن يكون وفي نفس الوقت سند (شحن مخترق) (Through bill of lading).

وينظم سند الشحن المباشر عمليات النقل المتعاقبة في عقد واحد، وعندئذ يسأل الناقل المتعاقد (الأول) عن الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة خلال مرحلة النقل التي يضطلع بها بوصفه ناقلاً، كما أنه يسأل عن الضرر الذي يلحق البضاعة خلال مراحل النقل التالية بوصفه وكيلًا بالعمولة للنقل، كما أن للمرسل إليه أن يرجع مباشرة على الناقل الأخير بالتعويض عن الضرر الذي يصيب البضاعة أثناء وجودها في حيازته طبقاً للقواعد العامة التي تجيز للموكل أن يرجع مباشرة على نائب الوكيل. إلا أن القضاء الفرنسي أعطى للمرسل إليه الحق في مساءلة الناقل الأخير عن كل ما يصيب البضاعة في مراحل النقل المتعاقبة، إذا طالب المرسل إليه بأجرة النقل المستحقة عن تلك المراحل، على أساس افتراض حله محل الناقلين السابقين عليه⁽¹⁶⁾.

وقد حسم المشرع المصري هذا الموضوع بنص خاص في قانون التجارة البحرية لسنة 1990م، حيث قرر في المادة 243 فقرة أولى ما يلي: (... ويبقى الناقل الذي أبرم عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عقد النقل، ولا يسأل الناقل الفعلي قبل الشاحن إلا عن الأضرار التي تحدث أثناء الجزء الذي يقوم بتنفيذه من النقل ويكون مسئولاً عن هذه الأضرار قبل الشحن بالتضامن مع الناقل المتعاقد).

وقد جاء حكم المادة 243 فقرة أولى مطابقاً لأحكام اتفاقية هامبورج بشأن مسئولية الناقل والناقل الفعلي (المادة 10 فقرة 1، 2، والمادة 11 بشأن النقل المخترق Through Carriage).

٢- النقل المتتابع المختلط⁽¹⁷⁾ (Transports Successifs Mixtes)

وهو يدخل أيضاً في إطار النقل المخترق Through Transport. وهو النقل الذي يتم بطرق نقل مختلفة، شريطة أن يكون طريق البحر جزءاً منها، مع طريق البر أو الجو في الجزء الآخر⁽¹⁸⁾. كأن تكون البضاعة مرسلة من القاهرة إلى الرياض، فتنتقل أولاً من القاهرة إلى السويس بالسكة الحديدية ثم إلى جدة بطريق البحر ثم إلى الرياض بالطريق البري. وكما هو الشأن بالنسبة للنقل المتتابع البحري، فإن النقل المتتابع المختلط قد يأخذ إحدى صورتين: إما بعقود نقل مستقلة بعدد الناقلين أو بعقد نقل واحد يضم عمليات النقل المختلفة.

والصورة الأولى وهي التي يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري والناقل البري (أو الجوي) كل على حده، وفي هذه الحالة يوجد عقدان - أو أكثر - مستقلان تسري على كل منهما الأحكام الخاصة به. أما الصورة

الثانية فهي التي يتعاقد فيها الشاحن مع الناقل البحري على نقل البضاعة إلى البلد المقصود بطريق البحر والبر معاً، أو يتعاقد مع الناقل البري على نفس الأمر، وبذلك نكون بصدد عقد نقل واحد ينتظم كافة مراحل النقل. بيد أن هذا العقد لا يمكن إثباته بسند واحد كما هو الحال في النقل المتتابع البحري، وذلك لاختلاف طبيعة عمليات النقل المختلفة، فيتعين أن يصدر سند شحن بالنسبة للنقل البحري، وتذكره نقل النسبة للنقل البري، وتذكره نقل جوي بالنسبة للنقل الجوي، ومن ثم ترفق السندات إحداها بالآخر، فينطبق القانون البحري على الرحلة البحرية، والقانون التجاري أو المدني على الرحلة البرية أو النهرية، والقانون الجوي على الرحلة الجوية.

هذا بخلاف ما استقر عليه القضاء الفرنسي بالنسبة لتحديد قواعد إجراءات الدعوى التي ترفع على الناقل المتعاقد على تطبيق القانون الخاص بالجزء الأخير من الرحلة، باعتباره هو الذي يعرفه المرسل إليه أما القانون الذي يحكم المسؤولية من حيث الموضوع فهو قانون الرحلة التي وقع خلالها الحادث المنشئ للضرر المدعى به⁽¹⁹⁾.

إذا هل يمكن القول على ضوء ما تقدم، بأن هناك علاقة ما بين نظام النقل المتتابع بنوعيه والنقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط. الواضح أن النقل المتتابع المختلط، هو الأقرب إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط، غير أن أوجه الخلاف تنحصر في أن النقل المتتابع المختلط يشترط فيه أن يكون البحر جزء من أجزاء الرحلة الكاملة، وأن عقد النقل تثبته عدة سندات حسب طبيعة كل جزء من أجزاء الرحلة، بيد أنهما يتفقان في أن نقل البضاعة يتم عن طريق واسطتين أو أكثر، ويتولى تنظيم النقل وتنفيذه شخص واحد في مواجهة الشاحن، هذا ولم يتعرض النقل المتتابع لعنصر الدولية، بعكس الحال بالنسبة للنقل الدولي متعدد الوسائط. ويلاحظ أن قانون النقل البحري الأمريكي لسنة 1984 يستخدم مصطلح (Through transport) للدلالة على النقل الدولي متعدد الوسائط⁽²⁰⁾ في حسن درج العمل على استخدام مسممين آخرين هما: Intermodal Transportation و Combined Transportation. وفي النقل المتتابع المختلط، تختلط الرحلة بين البحر وبين جزء آخر يتم في النهر أو البر أو الجو، ويكون ثمة محل لإصدار سند شحن عن المرحلة البحرية وسندات نقل أخرى خاصة بالمرحلة اللاحقة، وقد ذهب القضاء الفرنسي في تحديد قواعد الدعوى التي ترفع على الناقل الأول إلى تطبيق القانون الخاص بالجزء الأخير من الرحلة باعتباره هو الذي يعرفه المرسل إليه، وأما القانون الذي يحكم المسؤولية من حيث الموضوع فهو قانون المرحلة التي وقع خلالها الحادث المنشئ للضرر المطلوب تعويضه. وفي النقل المتتابع البحري يفترض أن البضاعة تقوم برحلتها بمقتضى عقد بين الناقل الأول مع الشاحن يغطي الرحلة كلها، وعقود بين الناقل الأول والناقل الذي يليه وبين هذا الأخير والتالي له وهكذا، بحيث يسأل كل منهم عن المرحلة التي ينفذها، ويعتبر الناقل الأول ذا صفة مزدوجة، فهو ناقل بالنسبة للمرحلة التي ينفذها بمعرفة ووكيل بالعمولة بالنسبة للعقود التالية، وتختلف حقوق المرسل إليه - المدعي طبقاً لسند الشحن المباشر - تبعاً لما إذا كانت دعواه موجهة إلى الناقل الأخير أو إلى الناقل الأول أو ناقل متوسط.

الدعوى ضد الناقل للبضاعة الأول:

على فرض أن هذا الناقل الأول ناقلًا بحرياً وأصدر سند الشحن يتعهد فيه بتنفيذ العملية كلها فإنه يقوم بدور مزدوج: فهو يضمن تنفيذ العقد بشروط السند الذي أصدره وذلك عن المرحلة التي يتولى بنفسه

تنفيذها، وهو يضمن كذلك تنفيذ المراحل الأخرى طبقاً لشروط السند المباشر بوصفه وكيلاً لعمولة بالنقل ضامناً لموكله الشاحن، إذ هو يبرم العقود التالية باسمه هو ولكن لحساب موكله الشاحن، ولذا يكون له وصف الشاحن بالنسبة للناقلين المتوسطين، وتحكم علاقته بموكله عن هذه المراحل المادتان 82 و 93 من قانون التجارة الخاصتين بالوكالة بالعمولة للنقل⁽²¹⁾، ولهذا فهو يضمن له أعمال الناقلين اللاحقين، أي أنه يكون ضامناً سلامة العملية بأكملها ما لم يكن المرسل هو الذي اختار الناقلين اللاحقين وأثبت الناقل الأول أن الضرر وقع للبضاعة وهي في حيازة واحد منهم فلا يسأل هو عنه.

الدعوى ضد الناقل المتوسط للبضاعة:

هذا الناقل المتوسط لا يسأل إلا عن الأضرار التي تقع منه في تنفيذ المرحلة التي يقوم بها، ولا تقبل دعوى المرسل إليه مباشرة ضده إلا إذا كان بيده سند شحن صادر من هذا الناقل المرفوع ضده الدعوى، ولكن يمكنه أن يقاضيه على أساس المسؤولية التقصيرية، ويلزمه عندئذ إثبات خطأ عليه، ويتساهل القضاء في إثبات هذا الخطأ إذا لم يكن على سند الشحن الصادر من هذا الناقل والذي سلمه على الناقل السابق عليه تحفظ خاص بالضرر الظاهر بالبضاعة التي تلقاها إذ يفترض عندئذ أن الضرر أصابها في حيازته.

الدعوى ضد الناقل الأخير للبضاعة:

الأصل أن هذا الناقل لا يسأل - كالناقل المتوسط - إلا عن خطئه الواقع في المرحلة التي نفذها طبقاً لسند الشحن الصادر منه هو، فإذا لم يصدر سنداً خاصاً وإنما قبل تنفيذ عملية النقل على أساس أنها مرحلة داخلية في تنفيذ السند المباشر الصادر من الناقل الأول لم يكن له أن يتخلص من شروط هذا السند ولا أن يتمسك باتفاق خاصيينه وبين الناقل السابق عليه⁽²²⁾. ويلتزم الناقل الأخير إذ يقوم بتنفيذ مرحلة تعد امتداداً لما يغطيه السند المباشر بتسليم البضاعة للمستفيدين من السند المباشر، وكفي المرسل إليه عندئذ أن يتقدم للناقل الأخير بهذا السند ويثبت أنه المستفيد منه ليكون له حق المطالبة بالبضاعة. وبالرغم مما قدمناه من قصر مسؤولية الناقل الأخير على ما وقع للبضاعة وهي في حيازته بخطأ منه فإن القضاء الفرنسي لاعتبارات عملية قضى أنه يسأل أمام المرسل إليه عن كل ما أصاب البضاعة في مراحل العملية كلها إذا طالب المرسل إليه بالأجر المستحق عن هذه المراحل، على أساس افتراض حلوله محل الناقلين السابقين عليه، ويؤيد الشراح هذا الحل. وقد أيد القضاء المصري المختلط هذه المعاني المتقدمة⁽²³⁾.

أما الوضع في السودان ومن خلال التطبيقات القضائية نجد أنه مشابه لنظيره المصري ويفتقر السودان كغيره من الدول العربية الأخرى لقانون ينظم النقل المتعدد الوسائط وتم الاكتفاء بقانون نقل البضائع بالبحر لسنة 1951م والاتفاقيات الدولية وقد تم إلغاء هذا القانون بعد صدور قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م. وتبرز أهمية هذا القانون المتخصص في أن انتظار نفاذ الاتفاقيات قد يطول والتطورات الدولية من حولنا سريعة، لذا فإن الحاجة لإصدار تشريع وطني يحكم النقل المتعدد الوسائط في السودان مهم.

التزامات الناقل في قانون نقل البضائع السوداني:

تتشابه التزامات الناقل في هذا القانون مع مثيلاتها في القوانين البحرية الأخرى حيث أن الالتزامات في القوانين البحرية تعتبر متوحددة ومتشابهة تقريباً ولا تختلف من دولة إلى أخرى لأن القانون البحري ذو سمة دولية حسبما وضعنا سابقاً وقد نصت المادة (1/3) من قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لسنة

1951م على أن يكون الناقل ملزماً قبل الرحلة وفي بدايتها ببذل الجهد اللازم للقيام بما يلي:

أ/ جعل السفينة صالحة للإبحار.

ب/ توفير ما يلزم للسفينة من رجال ومعدات ومؤن على الوجه الأمثل.

ج/ جعل تجاوب السفينة وغرف التثليج والتبريد وجميع أجزاء السفينة الأخرى التي تنقل فيها البضائع ملائمة ومأمونة لتلقي البضائع ونقلها وحفظها.

أما التزامات الناقل فقد نصت عليها المادة (2/3) وجاء فيها: (مع مراعاة أحكام القاعدة 4 يقوم الناقل بشحن البضائع وحملها وتخزينها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بعناية على الوجه الأمثل)، وتنص الفقرة 4 من نفس المادة على (تكون وثيقة الشحن بينة مبدئية على استلام الناقل للبضائع). وتقابل المادة 84 من قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م، وقد أرست السوابق القضائية المبادئ المذكورة أعلاه وجاء في سابقة ملاك السفينة شاشرينج (مستأنف) / ضد / حاتم عبد الباقي وآخر (مستأنف ضده)⁽²⁴⁾. تلخص وقائعها في أن المستأنف ضده الأول (المدعي) أقام الدعوى رقم 1988/63م أمام محكمة المديرية ببورتسودان ضد المستأنفين (المدعى عليهم الأوائل) مدعياً أنها ستورد معدات كهربائية وأشياء أخرى من هونج كونج وتم شحنها على ظهر باخرة المستأنفين (شاشرينج) وأن المستأنفين فشلوا في تسليمه تلك البضاعة ولذلك طلب الحكم له بقيمة البضاعة البالغ قدرها 30,110 ألف دولار زائد الربح المتوقع للبضاعة والبالغ قدره 89,444 ألف جنيه ومصاريف أخرى 2,779 جنيه. تقدم محامي المستأنفين بطلب لضم هيئة الموانئ البحرية كمدعى عليها ثانية وفقاً لنص المادة 95 من قانون الإجراءات المدنية لسنة 1983م، وبتاريخ 1989/8/1م أمرت المحكمة بضم هيئة الموانئ البحرية كمدعى عليها ثانية. رد محامي المستأنفين على الدعوى وكذلك رد محامي المدعى عليها الثانية، ومن ثم حددت المحكمة نقاط النزاع وبعدها استمعت لقضية الإدعاء ثم الدفاع وبتاريخ 1992/8/1م أصدرت حكماً لصالح المستأنف ضده الأول يقضي بأن يدفع المستأنفين 31,110 ألف دولار قيمة البضاعة ومبلغ 92,223 جنيه كتعويض.

وقد خلصت محكمة الاستئناف إلى أن التزام الناقل البحري يعتبر التزاماً بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول⁽²⁵⁾.

وهذا يعني أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلا بتسليم البضاعة، فما هو المقصود بالتسليم؟ المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي وهو وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصول⁽²⁶⁾، والتسليم بالمعنى القانوني يتكون من ثلاثة عمليات هي:

أ/ وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

ب/ تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته.

ج/ يسلم المرسل إليه سند الشحن للناقل مؤشراً عليه بما يفيد التخليص.

ووفقاً للمادة الأولى من اتفاقية بروكسل فإن المقصود بتفريغ البضاعة من الباطنة هو التفريغ على الأرصفة وليس على الصنادل ذلك لأن النقل بالصنادل يدخل ضمن (المرحلة البحرية) وهذا يعني أن البضاعة تكون تحت مسؤولية الناقل حتى لحظة تفريغها من الصندل إلى الرصيف هذا من ناحية ومن ناحية أخرى فإن أحكام تلك الاتفاقية أحكام أمرة تتعلق بالنظام العام وهي تنص على أن الشحن والتفريغ التزامان

يقعان على عاتق الناقل ومن ثم فإنه لا يجوز للأطراف الاتفاق على ما يخالف تلك الأحكام⁽²⁷⁾. ومن ثم قامت بتأييد حكم محكمة الموضوع وأرست المبادئ التالية وهي أن يلتزم الناقل بنقل البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول ولا ينقضي هذا الالتزام إلا بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه بالقدر والصفات المبينة في سند الشحن.

والتسليم بالمعنى القانوني يتكون من ثلاثة عمليات هي :

أ/ وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

ب/ تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته.

ج/ يسلم المرسل إليه سند الشحن للناقل مؤشراً عليه بما يفيد التخليص

المقصود من تفريغ البضاعة من الباخرة هو التفريغ على الأرصفة وليس على الصنادل ذلك أن النقل بالصنادل يدخل ضمن المرحلة البحرية وتكون البضاعة تحت مسؤولية الناقل إلى أن يتم تفريغها على الرصيف، إلا إذا اتفق على غير ذلك، أن أحكام اتفاقية بروكسل أحكام ملزمة ولا يجوز الاتفاق على ما يخالفها.

يعتبر سند الشحن Bill of Lading أداة لإثبات عملية شحن البضاعة ويتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها على ظهر السفينة وهو بمثابة إيصال من الناقل بإتمام شحن البضاعة الموضحة على سفينته، أما وثيقة الشحن واعتبارها بينة مبدئية على الاستلام وفقاً للفقرة 4 من المادة (3) من قانون نقل البضائع بالبحر السنة 1951م فقد طبقته السوابق القضائية السودانية كما في سابقة:

مطبعة التمدن المحدودة : المستأنف

/ ضد /

أصحاب الباخرة كورت أدى ارفيس : المستأنف ضده⁽²⁸⁾

وتتلخص الوقائع في أن الطاعنين «المستأنفون» في 12/ يناير 1998م شحنوا على متن الباخرة كورينا رسالة ورق طباعة أبيض بموجب بوليصة الشحن رقم 14 من ميناء كونستانزا برومانيا إلى ميناء بورتسودان، وصلت البضاعة بعجز 61 بالة.

عرض المستأنف ضدهم أصحاب الباخرة بواسطة وكيلهم البحري المدعى عليهم الثاني كمية من الورق الأبيض ورفض المدعي استلام الكمية السائبة باعتبار أنه غير مطابق لمواصفات البضاعة فضلاً عن أنه لا يجاوز الأربعة بالات في حين أن العجز 60، لذا قاموا برفع هذه الدعوى التي رأت المحكمة الجزئية الدرجة الأولى بورتسودان بشطبها باعتبار أن المدعين «المستأنفين» لم يقوموا بصحيح الإجراءات القانونية في تحديد العجز على الأوراق الرسمية. وخلصت محكمة الاستئناف لأي أن محكمة الموضوع اعتمدت في قرارها على مجرد إخطار المدعين في اتباع إجراءات إثبات العجز. وأن اتباع هذه الإجراءات هو ضمان للمطالبة بالعجز ولكن لا ينبغي في حالة إغفالها أن يفقد الشاحن أو صاحب البضاعة ما يمكنه بصورة رسمية من إثبات العجز بكافة طرق الإثبات فضلاً عن أن المحكمة اكتفت بشاهد خبرة وهو وكيل بحري وأن مسؤولية إثبات العجز بصورة رسمية هي على المرسل إليه أو صاحب البضاعة دون استدعاء الجهة الرسمية لتحديد ذلك وأمرت. بإلغاء قرار الشطب وإعادة الدعوى لإعادة النظر فيها مرة أخرى.

وأن اتباع هذه الإجراءات هو ضمان للمطالبة بالعجز ولكن لا ينبغي في حالة إغفالها أن يفقد الشاحن أو صاحب البضاعة ما يمكنه بصورة رسمية من إثبات العجز بكافة طرق الإثبات فضلاً عن أن المحكمة اكتفت بشاهد خبرة وهو وكيل بحري وأن مسؤولية إثبات العجز بصورة رسمية هي على المرسل إليه أو صاحب البضاعة دون استدعاء الجهة الرسمية لتحديد ذلك وأمرت بإلغاء قرار الشطب وإعادة الدعوى لإعادة النظر فيها مرة أخرى.

وقد أرست السابقة المبادئ التالية⁽²⁹⁾:

1. تثبت واقعة الشحن بسند الشحن وليس هنالك ما يمنع من إثباتها بكافة طرق الإثبات.
2. الناقل ملزم بتسليم الشاحن سند الشحن باستلام البضاعة.
3. الرص والتستيف في السفينة يتم وفقاً للعقد أو طبقاً لطبيعة البضاعة. سلامة عملية الرص إلزام يقع على عاتق ربان السفينة.
4. التسليم للبضاعة الذي ينهي عقد النقل ومسؤولية الناقل هو التسليم بالمعنى القانوني ويتكون من عدة عمليات هي: التسليم المادي، تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته ثم يسلم الناقل سند الشحن مؤشراً عليه بما يفيد المخالصة.
5. تبدأ مسؤولية هيئة المواني عن البضائع بعد استلامها وإدخالها الأرصفة أو المخازن واستخراج إيصال الميناء الذي يحدد نوع وعدد البضاعة التي تم استلامها وبالتالي وضع البضاعة من قبل الناقل في الرصيف لا يعفيه من المسؤولية. بمجرد انتفاء مسؤولية هيئة المواني قانوناً قبل الاستلام تظل المسؤولية قائمة على عاتق الناقل.

الخاتمة:

الحمد لله الذي وفقني لكتابة هذه الورقة العلمية ومناقشة موضوعها بطريقة علمية أسأل الله العليّ القدير أن يجعل بها الفائدة لكل من يقرأها ويطلع عليها وذلك لأن مسؤولية الناقل البحري من أهم مواضيع عقد النقل البحري لأن اغلب المنازعات الناشئة عنه تدور حول مسؤولية الناقل عن تنفيذ العقد فالناقل عليه التزام المحافظة على البضائع محل النقل من مرحلة الشحن إلى مرحلة التفريغ، ولما كان الالتزام الرئيسي للناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة لتوصيل البضاعة سليمة إلى المرسل إليه وفي المحافظة عليها هنا جاءت أهمية هذا النوع من النقل، وقد أوضحت هذه الدراسة أسباب إعفاء الناقل البحري من التزامه بتحقيق نتيجة معلومة وعلى من يقع عبء تحمل مسؤولية الضرر عند وقوعه وكيفية جبر هذا الضرر. ولتعم الفائدة سنوضح ما وصلت إليه الدراسة من نتائج وتوصيات كالآتي:

النتائج:

1. إن القوة القاهرة والحادث الفجائي هما صورتان من صور الاستحالة التي تجعل تنفيذ الالتزام بالنسبة للناقل البحري مرهقاً وعسير التنفيذ ويكون لهما أثرهما في التسليم باختلاف توافر شروط القوة القاهرة والظرف الطارئ كلاً حسب شروطه.
2. تبين من خلال الدراسة أن في حالة حدوث تأخير وتعذر في التسليم بسبب تقصير من المشتري أو البائع، تقع تبعة الهلاك على الطرف المقصر على الخسارة والتي لم تكن لولا هذا التقصير.

التوصيات:

1. ضرورة تعديل قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م حتى يتماشى مع القوانين الدولية مثل الاتفاقية الدولية لنقل البضائع لسنة 1978م والتي لم يصادق عليها السودان حتى الآن، واتفاقية بروكسل للعام 1924م والتي صادق عليها السودان في تاريخ 1984/4/16م وتعديلاتها، حيث أن هذه القوانين أضافت نصوص إلى القانون البحري مما يجعل هذا القانون مختلطاً يشتمل على قواعد القانون البحري وقواعد النقل البحري وهي منفصلة بعضها عن بعضها في كل الدول الأخرى.
2. ضرورة إجازة قانون خاص للنقل متعدد الوسائط وذلك لأهمية هذا النقل وأثره على تسليم المبيع، حيث أن كثير من المشاكل تنشأ عند تغيير وسيلة النقل.
3. ضرورة تعديل قانون المعاملات المدنية لسنة 1984م وذلك بإضافة مادة تتحدث عن أثر الاستحالة الوقتية (الجزئية) حيث اقتضت المادة [131] على أثر الاستحالة الكلية خلافاً لقوانين بعض الدول العربية التي تحدثت عن أثر الاستحالة الكلية والجزئية كلاً في مادة منفصلة كالقانون المدني الكويتي والقانون المدني الإماراتي.
4. بضرورة إنشاء معهد متخصص للدراسات البحرية بالسودان وذلك لأهمية القانون البحري والنقل البحري في العقود وتنفيذها والأثر الاقتصادي الضخم حيث يعتبر البحر مورداً أساسياً لكثير من الدول.

المصادر والمراجع:

- (1) د. الطيب سعد الحاج بخيت، إشكالات تسليم المبيع في البيوع البحرية، ط1، 2021م.
- (2) مصطفى طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ط1، 2013م.
- (3) زكي الشعراوي، القانون البحري، السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989م.
- (4) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1432هـ-2011م.
- (5) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، شارع عبدالخالق ثروت، 1969م.
- (6) د. سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة، القاهرة، 1987م.
- (7) عبد الرحمن سليم، رودير في عقد النقل البحري رقم 682 وما بعده. عرض على repository. aabu.edu.jo
- (8) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية 32 شارع عبدالخالق ثروت، القاهرة، 1969م.
- (9) أحمد عبدالمصنف محمود، نظم النقل متعدد الوسائط، مذكرات عملية لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للنقل البحري، الإسكندرية، 1979م.
- (10) إبراهيم مكي، دعوى المسؤولية على الناقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1973م.
- (11) أكثم الخولي، دروس في القانون البحري والجوي، القاهرة، مكتبة وهبة، 1971.
- (12) على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 20.
- (13) قانون شحن البضائع الأمريكي لسنة 1984م المادة 3. 3rhkUS shipping Act. 1984, Sec 3. Also IAMRI. Report Japan Maritime Research Institute No. 39. December. 1990.p.23.
- (14) محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ش عبدالخالق ثروت، القاهرة، 1993م.
- (15) د. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط1، منشأة المعارف، القاهرة، 1998/12/30م.
- (16) مجلة الأحكام القضائية السودانية 1994م- (محكمة استئناف الولاية الشرقية بورتسودان).
- (17) ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط الفقرة (أ).

المصادر والمراجع:

1. زكي الشعراوي، القانون البحري، السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989م، ص(8).
2. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1432هـ-2011م، ص(7).
3. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، شارع عبدالخالق ثروت، 1969م، ص(927).
4. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص(730).
5. د. سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة، القاهرة، 1987م، ص(724)، وصادق عليه السودان بتاريخ 1984/4/16م.
6. نقض مصري 17 مايو 1966 مجموعة النقض السنة 17 صفحة 1129.
7. نقض مصري في 11 فبراير 1960م مجموعة النقض السنة 11 ص 137 وتعليقنا عليه في مجلة القانون والاقتصاد عدد مارس 1961، 24 يناير 1967 مجموعة النقض السنة 18 ص 176.. وقد حكم القضاء المصري أن (الناقل يلزم بحسب المعاهدة أن يذكر في السند العدد أو الكمية أو الوزن، ولكن إذا ذكر بياناً منها وتحفظ، بالنسبة لبيان آخر كان هذا البيان الأخير صحيحاً بالرغم من عدم تبرير التحفظ الخاص به لأن الناقل كان بوسعه أن لا يذكره إطلاقاً لأنه ذكر بياناً آخر وبذلك فقد التزامه) استئناف الإسكندرية 31 ديسمبر 1957م المحاماة عدد 39 ص290.
8. وفي نظر محكمة النقض المصرية (أوراق الضمان، باعتبارها حجة على عاقدتها وحدهما - الشاحن والناقل - ولا يجوز الاحتجاج بها على الغير من حاملي سند الشحن لا مخالفة فيها للمعاهدة سندات الشحن طالما أن المقصود منها مجرد دحض قرينة الإثبات المستمدة من سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن ولم تتضمن اتفاقاً على إعفاء الناقل من المسؤولية ولم تكن مشوبة عند إصدارها بقصد إيهام الغير وإدخال الغش عليه عند تداول سند الشحن) (نقض 22 مارس 1966 السابق). ومعنى ذلك لدى المحكمة: 1- أن خطابات الضمان صحيحة. 2- ولكن بشرط ألا ينطوي إصدارها على قصد غش الغير، 3- ولم يقصد بها التخفي على الناقل، 4- ولا يحتاج على المرسل إليه الغريب عن الناقل على بيانات السند دون ما ورد بورقة الضمان. وهذا القول محل نظر، لأن عبء الإثبات لصالح الناقل فيه تخفيف على الناقل من عبء تلقيه عليه الاتفاقية طبقاً للمادة 4. ولذا حرمت الاتفاقية تدوين تحفظات في السند (إلا ما استثنى) حتى لا يتهرب الناقل من الأعباء الملقاة عليه، ولهذا كان الراجح فقهاً هو بطلان ورقة الضمان بوصفها تحفظاً مستوراً (سميسترز وفنكلمولن 2 - 724 و 741، عبد الرحمن سليم ص 217 و 250). أنظر تعليق الدكتور محمود سمير الشرقاوي تحت حكم النقض المتقدم في مجلة القانون والاقتصاد السمة 38 صفحة 370، وهو ينتقد الحكم.
9. عبد الرحمن سليم، رودير في عقد النقل البحري رقم 682 وما بعده.
10. يلاحظ أن عبارة (عدم كفاية التغليف) ترجمة العبارة default demallage والنص الفرنسي يفيد عدم وجود تغليف كما يفيد سوء التغليف، ولذا تردد الرأي في تحديد المقصود به، أي في تحديد ما إذا كان الناقل يبرأ من الضرر الراجع إلى عدم التغليف أو أنه لا يبرأ إلا في حالة ما يرجع الضرر إلى سوء التغليف، وثار النقاش خاصة بالنسبة لنقل السيارات على السفن دون تغليف أي عارية. وقد حكمت محكمة استئناف باريس (19 ديسمبر 1961م بحري فرنسي 1962م ص215 مع تعليق ليرو) أن مجرد شحن

السيارة دون تغليف لا يفيد بذاته براءة الناقل من مسئولية ما يصيبها من ضرر كما لا يفيد أن عبء إثبات سبب الضرر يكون على الشاحن، بل يظل على الناقل - لكي يتخلص من المسئولية- أن يثبت أن الضرر الذي أصاب السيارة يرجع إلى عدم تغليفها، ويشير التعليق إلى أن نقل السيارات عارية أصبح عملاً جارياً ويتم دون أي إصرار بها متى اتخذ الناقل الاحتياطات اللازمة والتي يعرفها تماماً، ولذا فمن الطبيعي أن يظل مسئولاً إذا لم ينجح في إثبات نسبة الضرر إلى مجرد كون السيارة نقلت عارية وليس إلى إهماله في اتخاذ ما لمنع الضرر، وخاصة أن الناقل يطلب لنقل السيارة عارية أجراً أكبر. كما حكمت محكمة النقض الفرنسية (في 4 مايو 1965م بحري فرنسي 1965م ص 532 وهو يرفض طعناً ضد استئناف باريس 26 أبريل 1961م ص 484 تعليق ليرو) حكمت لصحة الحكم الذي يلقي على الناقل عبء إثبات أن الضرر الحاصل للسيارة المنقولة يرجع إلى عدم تغليفها. ومن الواضح في الترجمة المصرية الرسمية أن الناقل لا يبرأ إلا متى أثبت نسبة الضرر إلى سوء (عدم كفاية) التغليف، أما إذا كانت البضاعة عارية تماماً فلا يكون ذلك وحده سبباً لبراءته بل عليه إثبات سبب أجنبي عنه يرجع إليه الضرر، د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية 32 شارع عبدالخالق ثروت، القاهرة، 1969م، ص 745. ويلاحظ أن الحالات السابقة تطابق نص المادة (4) من قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لسنة 1951م.

11. أنظر أحمد عبدالمصنف محمود، نظم النقل متعدد الوسائط، مذكرات عملية لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للنقل البحري، 1979م، الإسكندرية، [وينبغي النقل الدولي متعدد الوسائط على أساس إدماج وسائط النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول، أي من مكان المنتج (المصدر) إلى مكان المستورد النهائي للسلعة، في سلسلة واحدة متناسقة ومتكاملة الحلقات، كل حلقة منها تمثل واسطة من وسائط النقل المستخدمة في رحلة هذه السلعة، وهذا بخلاف النظام التقليدي للنقل حيث تستغل كل واسطة نقل بإجراءاتها وبالقائمين عليها ويعقودها وأحكامها وتأمينها].

12. أنظر ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط الفقرة (أ).

13. ويتكون عادة من تنسيق البضائع على وحدة الحمولة النمطية مثل الطباي أو داخل الحاوية التي يمكن تحصيلها على وسائل النقل المختلفة مثل السفن أو عربات السكة حديد أو سيارات الشحن أو الطائرات وغيرها.

14. د. الطيب سعد الحاج بخيت، إشكالات تسليم المبيع في البيوع البحرية، ط 1، 2021م، ص 159. مصطفى طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ط 1، 2013م، علي جمال الدين، مرجع سابق. إبراهيم مكي، دعوى المسئولية على الناقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1973م، أكتفم الخولي، دروس في القانون البحري والجوي، القاهرة، مكتبة وهبة، 1971.

15. ويعرفها البعض باسم (المسافنة) وتعني تفريغ البضاعة من سفينة الناقل الأول في ميناء من شحنها مرة أخرى على سفينة الناقل الثاني.

16. علي جمال الدين، مرجع سابق، ص 312.

17. يلزم التفرقة في هذا الشأن بين النقل المختلط والملاحة المختلطة، فهذه الأخيرة تعني الملاحة التي تقوم بها السفن في البحر وفي النهر معاً، واختلاطهما يمكن أن يفهم على وجهين: فقد يقصد به الملاحة المختلطة، أي أن يكون الاختلاط في الرحلة البحرية الواحدة، وقد يقصد به السفينة التي تقوم برحلات متتابعة يتم بعضها كله في النهر ويتم البعض الآخر كله في البحر، انظر على البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 20.

18. مصطفى طه، مرجع سابق، ص334، أيضاً علي جمال الدين، مرجع سابق، ص310، ويرى ريبير أن النقل المختلط هو الذي ينفذ بطريق البر والبحر فقط، جورج ريبير، نفس المرجع السابق، ص897.
19. د. علي جمال الدين، مرجع سابق، ص315.
20. قانون شحن البضائع الأمريكي لسنة 1984م المادة 3. Also 3rhkUS shipping Act. 1984, Sec 3. IAMRI. Report Japan Maritime Research Institute No. 39. December. 1990.p.23
21. نقض مصري 23 مايو 1963م مجموعة النقض السنة 14 صفحة 276.
22. حكمه أن (شروط سند الشحن المباشر تنفذ على من تعهد بنقل البضاعة من سفينة نهريّة تنفيذاً لهذا المباشر، وبالتالي فإذا كان هذا السند يعطي حامله الشرعي حق استلام البضاعة بدون أية مصروفات فلا يقبل ممن قام بتنفيذ النقل التالي أن يطالب هذا الحامل بأجرة إضافية، وإذا كان المستفيد قد اضطر إلى دفع هذه الأجرة فإن له حق المطالبة باستردادها) : محكمة الإمبراطورية الألمانية 5 أكتوبر 1932 دور 30 ص 45 وتعليق مؤيد ص 49، وفي القضية لم يكن الناقل التالي أصدر سند شحن خاص به ومتضمن شروطاً مخالفة لما ورد بالسند المباشر.
23. يسأل الناقل الذي أصدر سند الشحن المباشر عن التزاماته طبقاً للقانون الذي يحكم عقده مع الشاحن. وبالتطبيق لمبدأ وحدة العقد - والذي يسري على كل سند شحن مباشر بالرغم من تتابع عمليات النقل - تسري الالتزامات الناشئة عن العقد الأول ليس فقط على العمليات التي تقوم بها السفينة الأولى بل كذلك على كل نقل يقوم به الناقلون اللاحقون الذين اختارهم الناقل الأول الذي أصدر السند، ولا يغير من هذه الأحكام أن يوجد بسند الشحن المباشر شرط يجيز تغيير السفينة في الطريق على مخاطر ومسئولية الشاحن. (ولا تقتصر مسؤولية الناقل الذي أصدر سند شحن مباشر على عمليات نقل البضاعة ثانية ولا على النقل الذي تقوم به هذه السفينة الثانية، بل يشمل كذلك عمليات التفريغ في ميناء الوصول (أنظر رينار في مقالة بعنوان سند الشحن المباشر دور 5 ص 1). (ولا يمنع خلوسند الشحن الصادر من ناقل متوسط لصالح الناقل السابق عليه من شرط الأمر - لا يمنع المرسل إليه والمؤمن الذي يحل محله من الرجوع على هذا الناقل المتوسط بوصفهم حلوا محل الناقل الأول بمقتضى حوالة) (ويكون للناقل المتوسط أن يتمسك على المرسل إليه والمؤمن الذي حل محله بشروط السند الذي أصدره هو). استئناف مختلط 25 يناير 1939م جازبت 30 ص383 علي جمال الدين، القانون البحري، ص771، ط1969م.
24. مجلة الأحكام القضائية السودانية 1994م أس م/167/1992م، ص255-260.
25. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ش عبدالخالق ثروت، القاهرة، 1993م، ص270.
26. نفس المرجع، ص261.
27. د. محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، ط1، منشأة المعارف، القاهرة، 1998/12/30م، ص129-131.
28. مجلة الأحكام القضائية السودانية 1994م، ص287 (محكمة استئناف الولاية الشرقية بورتسودان).
29. نفس المرجع السابق، ص288.