

الفصل الثالث: عقد النقل الدولي للبضائع

لقد صبحت التجارة الدولية تحتل مركز الصدارة في العلاقات الدولية وأنها المحور الرئيسي الذي تدور حوله هذه العلاقات وذلك إثر قيام الثورة الصناعية، وما رافق ذلك من زيادة هائلة في البضائع والمنتجات أدت إلى صراع لا مثيل له حول إيجاد أسواق خارجية لتصريف هذه البضائع والمنتجات.

وعقد نقل الدولي للبضائع هو ذلك الاتفاق المبرم بين مرسل البضاعة وبين الناقل والذي يتعهد فيه هذا الأخير بنقل البضاعة بواسطة الوسيلة المخصصة لهذا النقل من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر محدد.

وهذا العقد يندرج ضمن العقود التجارية في التشريع الوطني وأحكامه العامة مؤطرة في إطار القانون التجاري، بالإضافة إلى خضوعه للقواعد والأحكام المنصوص عليها في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الدول، ولما كان عقد النقل الدولي للبضائع يعرف عدة أنواع حسب الوسط الذي يمارس فيه هذا النقل، فإن الاتفاقيات الدولية بدورها استقلت بتنظيم كل نوع من هذه الأنواع على حدة.

وسنقتصر هنا فقط على النقل الدولي للبضائع البحري والجوي نظرا لأهميتهما الكبيرة، وصدارتها في مجال النقل الدولي مع إقصاء الجانب المتعلق بالمسؤولية.

المبحث الأول: الأحكام العامة لعقد النقل الدولي للبضائع

المطلب الأول: عقد النقل البحري

عقد النقل البحري هو عقد يلتزم فيه الناقل البحري بنقل بضائع معينة عن طريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر، لحساب الشاحن وتسليمها إلى شخص ثالث هو المستلم مالك سند الشحن وفيه يلتزم الشاحن أو المستلم بسداد أجرة الشحن وهو عقد يربط بين ناقل البضاعة وشاحنها، سواء كان الناقل مالكا للسفينة أم مستأجرا لها وهو في الغالب إما نقل بمشارطة إيجار أو نقل بمقتضى سند شحن.

ويكون عقد النقل بمقتضى مشارطة إيجار عندما يتم وضع السفينة كلها أو بعضها من قبل المجهز تحت تصرف الشاحن، ويلاحظ أن عقد النقل بمقتضى مشارطة إيجار عادة ما يكون في نقل البضائع الضخمة التي يحتاج فيها الشاحن إلى كل السفينة أو إلى جزء منها، ويلاحظ أن هذا النقل يكون على السفن التي لا تتبع خطأ منتظما أو ما يطلق عليها اصطلاحا بالسفن الجواله.

وإما أن يكون عقد النقل بمقتضى سند شحن بحري، وفي هذا النوع من النقل يتم التعاقد بين الناقل والشاحن على أن يقوم الأول بنقل البضاعة للثاني في مقابل أجرة، وعلى عكس النقل بمشارطة إيجار، فإن هذا النقل يتم على الخطوط الملاحية المنتظمة.

ويحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائط النقل الأخرى، حيث أن أكثر من 85% من حجم التجارة العالمية يتم نقلها عن طريق النقل البحري كما أنه يعد الأرخص تكلفة في أجور الشحن.

وتجدر الإشارة إلى أن قواعد النقل البحري الدولي للبضائع منظمة في إطار اتفاقية بروكسيل لعام 1924 المعروفة بمعاهدة سندات الشحن وعلى الرغم من أن هذه المعاهدة والبروتوكول المعدل لها، قد حقق بعض التقدم لحماية الشاحنين، إلا أن كثيرا من الدول النامية وهي في الغالب دول شاحنين، قد رأت معاهدة بروكسيل مازالت في صف الناقلين.

وإزاء إلحاح الدول النامية واعتراضاتها المستمرة على معاهدة بروكسيل قامت الأمم المتحدة ببعض الجهود لمحاولة جمع الشمل الدولي بين الدول الناقلة والدول الشاحنة، فعكفت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على دراسة الوضع، وبحث مدى إمكانية حماية الدول البحرية النامية، وفي مارس 1978 انعقد مؤتمر هامبورج في ألمانيا حيث تمت الموافقة على تبني "اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر لعام 1978". والتي تعرف باسم قواعد هامبورج، ولقد استحدثت قواعد هامبورج نظاما لمسؤولية الناقل البحري للبضائع هو أقرب إلى حماية الشاحنين لدرجة أن البعض قد وصف هذا النظام بأنه مؤشر لكون الغلبة في الصراع بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين كانت في النهاية لصالح الشاحنين.

المطلب الثاني: عقد النقل الجوي

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل الأخرى سوى من ناحية وسيلة تنفيذه ألا وهي الطائرة، وعلى ذلك يمكن تعريفه بأنه ذلك الاتفاق المبرم بين مرسل البضاعة وبين الناقل الجوي، والذي يتعهد فيه هذا الأخير بنقل البضاعة عبر الجو بواسطة الطائرة من مكان إلى آخر وذلك لقاء أجر محدد.

وتعتبر اتفاقية "وارسو" لعام 1929 هي الاتفاقية الرئيسية في مجال القانون الدولي الخاص وهي التي تنظم عقد النقل الجوي الدولي، إلا أن هذه الاتفاقية قد طرأ عليها أكثر من تعديل فتم تعديلها في بروتوكول "لاهاي" عام 1955 وفي اتفاقية "غودا لاخارا" عام 1961 ثم في بروتوكول "جواتيمالا سيتي" عام 1971 وأخيرا في أربعة بروتوكولات "بمونتريال" عام 1975.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية لعقد النقل الدولي للبضائع

ينعقد عقد النقل الدولي للبضائع كغيره من العقود بتوافر أركانه وشروطه وهذا العقد يتميز بمجموعة من الخصائص

المطلب الأول: عقد النقل الدولي للبضائع هو عقد تجاري

نظم المشرع الجزائري عقد نقل البضائع بمقتضى القانون 75 – 59 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بشكل، واعتبر النقل عمل تجاري بحسب موضوعه بمقتضى الفقرة الثامنة من المادة الثانية. وكذلك المادة 36 من نفس القانون التي عرفت عقد النقل بالقول: "عقد النقل اتفاق يلتزم بمقتضاه متعهد النقل مقابل ثمن بأن يتولى بنفسه نقل شخص أو شيء إلى مكان معين"

كما أنه يجب مراعاة مقتضيات النصوص الخاصة في مادة النقل والاتفاقيات الدولية التي تعد الجزائر طرفا فيها، ومادام عقد النقل الدولي للبضائع منظم في إطار اتفاقيات دولية، فإن هذه الأخيرة بدورها اشترطت الشرط التجاري – إضافة إلى الشرط الجغرافي للنقل الدولي للبضائع- فالمادة الأولى من اتفاقية مونتريال الجديدة لسنة 1999 المتعلقة بالنقل الجوي نصت على أنه " تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص والأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل " كما أن الفقرة السادسة من المادة الأولى من اتفاقية هامبورج نصت على أن عقد النقل البحري هو "العقد الذي يتعهد بموجبه الناقل بنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر " وتطبيقا لهذين النصين حتى يكون النقل دوليا، أي خاضعا لأحكام هذه الاتفاقيات من الضروري أن يتم النقل بمقابل أي أن تتوافر له الصفة التجارية.

المطلب الثاني: عقد النقل الدولي للبضائع هو عقد رضائي

يعتبر عقد النقل الدولي للبضائع من العقود الرضائية التي تتم بمجرد توافق الإيجاب والقبول وبالتالي فهو لا يتوقف على شكل معين للانعقاد، وقد أكدت اتفاقية مونتريال لعام 1999 المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الطبيعة الرضائية لهذا العقد في مادتها التاسعة وعلى الرغم من ذلك فإن هذا العقد يعد من عقود الإذعان ذلك أن الإذعان لا يفسد الرضا، فالرضا بالعقد يعني مناقشة شروطه، أما الإذعان فمفاده الخضوع لشروط العقد المحددة سلفا دون أن يكون للإرادة من دور غير الاحتجاج على قسوة ما خضعت له فشركات النقل الجوي تعرض شروطها المطبوعة على الجميع وهي شروط واحدة لا تقبل المناقشة.

نفس الشيء فيما يخص عقد النقل البحري للبضائع فهو بدوره عقد رضائي، إلا أنه إذا كانت الرضائية تتجلى بشكل كبير عندما يتم النقل بمقتضى مشاركة إيجار فإن هذا الطابع الرضائي يبدو باهتا عندما يتم النقل بمقتضى سند شحن، حيث أن القوة التعاقدية للطرفين غير متكافئة.

ذلك أن الناقل أقوى مركزا من الشاحن فعند شحن البضاعة لدى ناقل بحري له خطوطه المنتظمة وشروطه المحددة التي لا يقبل تعديلها أو مناقشتها يصعب القول بوجود رضا كامل من جانب الشاحن، إذ هو يضطر لقبول الشروط الموضوعية من قبل الناقل، وهذا يجعل النقل البحري بسند شحن بحري أقرب إلى عقود الإذعان.

المبحث الثالث: إثبات عقد النقل الدولي للبضائع

سوف نتطرق في إطار هذا المطلب إلى كيفية إثبات عقد النقل الدولي للبضائع في فقرتين نخصص الأولى للنقل البحري والثانية للنقل الجوي.

المطلب الأول: الإثبات في إطار عقد النقل البحري

على الرغم من أن عقد النقل البحري يعتبر عقدا تجاريا إلا أن الاتفاقيات الدولية المنظمة له اشترطت الكتابة لإثبات الالتزامات المترتبة عليه، أي أن الكتابة المطلوبة هي شرط للإثبات وليست شرطا للانعقاد وأكثر الوثائق استعمالا لهذا الغرض هو سند الشحن ولكنه ليس الوثيقة الوحيدة وإنما توجد بجانبه وثائق أخرى تقوم مقامه أحيانا وقد خصصت اتفاقية هامبورج الباب الرابع لوثائق النقل وتكلمت في سند الشحن في المواد من 14 إلى 17 وفي وثائق النقل الأخرى في المادة 18.

الفرع الأول: سند الشحن البحري

يقوم هذا السند بدور كبير في إثبات عقد نقل البضائع المنقولة بحرا، فسند الشحن يثبت فيه عملية تسليم البضاعة لربان السفينة كما تثبت فيه بنود اتفاق النقل الأساسية ولذلك يعد سند الشحن البحري إيصالا دالا على استلام البضائع ودليلا كتابيا كافيا على وجود عقد نقل بحري بين الناقل والشاحن.

والناقل ملزم بعد أن يستلم البضاعة بإصدار سند شحن إذا طلب منه الشاحن ذلك، وهذا الالتزام أساسي وكل اتفاق على ما يخالفه يقع باطلا، وهو مقرر في اتفاقية هامبورج في الفقرة الأولى من المادة 14، وفي اتفاقية بروكسيل في الفقرة الثالثة من المادة الثالثة.

وفيما يخص حجية سند الشحن في الإثبات فهو يقوم بوظيفتين رئيسيتين فهو أداة لإثبات تسلم الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة فيه وهو صك يمثل البضاعة، وتقوم حيازته مقام حيازتها ولم تهتم الاتفاقيات الدولية بوظيفة السند في تمثيل البضاعة لأنها تتعلق بعقد البيع البحري أكثر من تعلقها بعقد النقل البحري، أما وظيفة السند في الإثبات ، فقد تناولتها اتفاقية بروكسيل في الفقرة الرابعة من المادة الثالثة، واتفاقية هامبورج في الفقرة الثالثة من المادة السادسة عشر ، وحجية السند في الإثبات في كل من الاتفاقيتين تختلف بين حجية السند فيما بين طرفيه، وحجيته بالنظر إلى الغير.

ففي العلاقة بين الناقل والشاحن، يكون السند قرينة على تسلم الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة فيه، وإذا كان السند مؤشرا عليه بكلمة " مشحون " فهو قرينة أيضا على شحن البضاعة على السفينة المعينة وفي التاريخ المعين، وهذه القرينة بسيطة يجوز لكل من الطرفين إثبات عكسها.

أما بالنسبة لحجية السند تجاه الغير وهو في هذا المجال حامل السند حسن النية الذي وثق في البيانات المذكورة فيه بشأن البضاعة فيعتبر السند قرينة على صحة هذه البيانات وهي في هذا المقام قرينة قاطعة لا يجوز للناقل أو للشاحن تقويضها بإقامة الدليل على عكسها، وذلك حماية لظاهر الأشياء وتمكيننا للسند من أداء وظيفته في تمثيل البضاعة على الوجه الأكمل.

الفرع الثاني: وثائق النقل الأخرى:

توجد في الواقع العملي وثائق تصدر بمناسبة النقل البحري ويستعاض بها أحيانا عن سند الشحن، وهي متعددة وتختلف تسمياتها من دولة لأخرى ومن أمثلتها إيصال تسلم البضاعة (Reçu) وأمر التسليم (bon d'enlèvement) وعندما تكون هذه الوثائق صادرة من الناقل فإنها تثبت تسليمه البضاعة والتزامه بتسليمها ولكنها – على خلاف سند الشحن- لا تمثل البضاعة ولا تقوم حيازتها مقام حيازة البضاعة.

والوثيقة تعتبر قرينة على تسلم الناقل للبضاعة بالحالة الموصوفة بها، ولكنها قرينة بسيطة يجوز تقويضها بالدليل العكسي، لا في العلاقة بين طرفيها فحسب كما هو الحال في سند الشحن، وإنما بالنظر إلى الغير أيضا، ومن ثم فحجية الوثيقة لا تصل إلى حجية سند الشحن في الإثبات.

المطلب الثاني: الإثبات في إطار عقد النقل الجوي

لما كان عقد النقل الجوي للبضائع يعد عقدا تجاريا فإنه يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات المقبولة في المادة التجارية، غير أنه جرى العمل على إثبات عقد نقل البضائع بخطاب نقل البضاعة في النقل الجوي، ويلعب خطاب نقل البضاعة دورا أساسيا في إثبات عقد النقل وشروطه، وتسليم البضاعة للناقل الجوي إذ نصت المادة 11 من اتفاقية " وارسوا " على أنه يعتبر خطاب النقل الجوي أو إيصال البضائع دليلا على إبرام العقد، واستلام البضائع وشروط النقل المذكورة فيه، ما لم يثبت خلاف ذلك، وهكذا فوجود خطاب النقل الجوي يشكل قرينة على وجود عقد نقل البضائع بين المرسل والناقل الجوي، غير أن هذه القرينة تشكل قرينة بسيطة تقبل إثبات العكس.

هذا بالنسبة لحجية خطاب نقل البضاعة أما بالنسبة لحجية البيانات المدونة في هذا الخطاب فإن الاتفاقية قد فرقت بين نوعين من البيانات، فالبيانات المتعلقة بوزن البضاعة وأبعادها وتغليفها أو المتعلقة بعدد الطرود فإنها تعتبر حجة على الناقل ما لم يثبت خلاف ذلك، أما البيانات المتعلقة بكمية البضاعة وحجمها وحالتها فلا تكون لها الحجية ضد الناقل إلا بقدر ما يكون الناقل قد تحقق منها في حضور المرسل وأثبت ذلك في خطاب نقل البضاعة أو بقدر ما تكون البيانات متعلقة بالحالة الظاهرة للبضائع.

وفي هذه التفرقة شيء من المنطق ذلك أن البيانات الأولى يمكن للناقل أن يتأكد منها للوهلة الأولى دون تدقيق وتمحيص بخلاف البيانات الأخرى فإنها تحتاج إلى تمحيص وتدقيق من قبل الناقل وبحضور المرسل.

وأخيرا فإن عدم وجود خطاب نقل البضاعة أو عدم صحته لا يؤثر في وجود عقد النقل أو في صحته حيث أن العقد على الرغم من ذلك يظل خاضعا لأحكام الاتفاقية وتسري عليه جميع قواعدها.

هذا فيما يخص الأحكام العامة لعقد النقل الدولي للبضائع، فماذا عن آثار هذا العقد؟

المبحث الثالث: تنفيذ عقد النقل الدولي للبضائع

يرتب عقد النقل الدولي للبضائع التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه المرسل والناقل فيلتزم المرسل بتسليم البضائع ودفع أجره النقل، ويلتزم الناقل باستلام البضائع من المرسل ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول وسوف نتناول التزامات كل من الطرفين في مطلب مستقل.

المطلب الأول: التزامات المرسل الشاحن

تنقسم التزامات المرسل إلى قسمين تسليم البضاعة للناقل ودفع أجرة النقل
الفرع الأول: الالتزام بتسليم البضاعة للناقل

يرتب عقد النقل عدة التزامات على عاتق كل من طرفيه المرسل والناقل فيلتزم المرسل بتسليم الناقل البضاعة المراد نقلها ، في الزمان والمكان المتفق عليهما ويجب أن تكون البضاعة جيدة التغليف ومحكمة الربط كلما استلزمت طبيعتها ذلك، وذلك بقيام المرسل بإعداد الشيء المراد نقله بتغليفه أو تعيينه أو حزمة بكيفية تقيه الهلاك أو التلف ولا تعرض الاشخاص أو الأموال الأخرى التي تنقل معه للضرر ويكون مسؤولاً عن الأضرار التي تنشأ عن العيب في التغليف أو التعبئة أو الحزم ما لم يكن الناقل على علم بالعيب وقبل النقل فهنا يتحمل هو المسؤولية (م 44 من ق التجاري الجزائري)، كما يجب على المرسل قبل تسليمه البضائع أن يقوم بتحرير سند الشحن (خطاب النقل الجوي) متضمناً البيانات التي نصت عليها اتفاقية وارسو يحيط الناقل علماً بكافة البيانات المتعلقة بالبضاعة ويجب أن تكون هذه البيانات صحيحة وهو ما أكدته عن نوع الشيء وطبيعته حتى يتخذ الإجراءات اللازمة للمحافظة عليها أثناء النقل خاصة أن تحديد أجرة النقل، يرتبط غالباً بطبيعة الشيء ففي البضائع تتأثر مسؤولية الناقل بنوع وطبيعة هذه البضائع كما لو كانت قابلة للاشتعال الذاتي أو الانفجار.

الفرع الثاني: الالتزام بدفع الأجرة

لعل أول التزام يقع على عاتق المرسل هو التزامه بدفع الأجرة والذي يكون سبباً للالتزام الناقل بنقل البضاعة، ما لم يتفق على أن يتحمل هذه الأجرة المرسل إليه، وفي هذه الحالة يكون المرسل والمرسل إليه مسؤولين بالتضامن عن دفع الأجرة والمصروفات.

ولا يدخل ضمن أجرة النقل طبقاً للمادة 4 فقرة 6 من شروط الأياتا الخاصة بنقل البضاعة المصاريف الإضافية التي يجب أن يدفعها المرسل في مقابل خدمات الأيداع والتأمين أو أية مصاريف أخرى يدفعها الناقل الجوي أو أحد تابعيه وتكون ضرورية النقل البضاعة.

المطلب الثاني: التزامات الناقل

بالرغم من أن تسليم البضاعة بالحالة الموصوفة بها في فترة الشحن يعتبر الالتزام الرئيسي للناقل فإن ثمة التزامات أخرى على الناقل من قبيل الشحن والرص والنقل والتفريغ قد يؤدي الإخلال بها أو في البعض منها إلى الأخلال بالالتزام الرئيس وهو التسليم.

الفرع الأول: الالتزام باستلام البضاعة

يلتزم الناقل باستلام البضاعة التي تعهد بنقلها من المرسل بشرط أن تكون مطابقة لشروط عقد النقل فإن امتنع أو تأخر فإنه يكون مسؤولاً في مواجهة المرسل إلا إذا أثبت أن مرد ذلك يعود إلى سبب لا دخل له فيه ويتم الاستلام إما في مطار الرحيل أو في مكتب الناقل أو مخازنه ويمكن أن يتم في محل المرسل نفسه إذا كان النقل من الباب للباب إذ يبدأ تنفيذ عقد النقل من وقت الاستلام الناقل للشيء المطلوب نقله.

الفرع الثاني: الالتزام بشحن البضاعة

يلتزم الناقل فضلاً عن تسلم البضاعة بشحنها والشحن هو وضع الشيء في مكانه المهيأ له بوسيلة النقل التي سيجري النقل بواسطتها والشحن يقتضي عناية خاصة لأنه يتطلب رص البضائع بشكل معين يحميها من التلف أثناء النقل

ويتم الشحن بواسطة روافع السفينة أو روافع الميناء وبعض البضائع فشحن بواسطة الأنابيب (الخرطوم كالسوائل والحبوب).

وبحث التزام الشحن غايته تحديد المسؤولية عن العملية وليس من يقوم بها فعلاً لأن من يقوم بالعملية المادية هو مقاولو الشحن والتفريغ عادة المتخصصين بمثل هذه العمليات، أما المسؤول عن العملية فهو من يرتبط مع مقاولي الشحن بعقد لإتمام العملية.

المطلب الثالث: الالتزام بتفريغ البضاعة وتسليمها

أولاً: الالتزام بتفريغ البضاعة

أما التفريغ فيقصد به العملية المادية التي بموجها يتم إخراج البضائع من السفينة أو الطائرة ووضعها على رصيف الميناء أو الأرض تمهيداً لتسليمها إلى المرسل إليه، وعملية التفريغ تعتبر من العمليات المكتملة للنقل، والأصل أن يلتزم الناقل بتفريغ الشيء محل النقل عند وصوله ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك.

ثانياً: الالتزام بتسليم البضاعة

إذا كانت عملية تفريغ البضائع تعتبر عملاً مادياً فإن تسليمها في ميناء الوصول يعتبر عملاً قانونياً يترتب عليه انقضاء التزام الناقل بتوصيل البضاعة بالتسليم إلى جهة الوصول وانتهاء عقد النقل، ويقصد بالتسليم وضع البضائع المنقولة تحت تصرف المرسل إليه المعني في عقد النقل في المكان المحدد في العقد، ويقتضي الالتزام بالتسليم قيام الناقل بإخطار المرسل إليه بوصول البضاعة حتى يتسنى له الاستعداد والذهاب لاستلامها والتسليم المعتبر الذي ينتهي به

عقد النقل هو الذي ينصب على البضاعة المنقولة كاملة وسليمة كما يجب أن يكون التسليم إلى المرسل إليه أو نائبه أما تسليم البضائع إلى السلطات الجمركية لا يبري ذمة الناقل قبل المرسل إليه، إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استلام البضاعة.

ويتم تسليم البضائع إلى الحامل الشرعي لخطاب النقل وهو المرسل أو المرسل إليه أو من انتقل إليه سند الشحن بموجب قواعد الحوالة المدنية إذا كان سند الشحن اسماً أو آل إليه السد بالتظهير إذا كان للأمر أو لحامله

على الناقل أو تابعيه التحقق من وجود سند الشحن بيد الحامل الشرعي له هو صاحب الحق في استلام البضائع وإلا كان الناقل مسؤولاً عن التسليم الخاطئ.

في الأخير يمكن القول أن عقد النقل الدولي للبضائع عرف تنظيمًا محكمًا وذلك لارتباطه بمصالح الدول التي حرصت على رعاية مصالحها عن طريق سن المشرع الدولي لعدة اتفاقيات لتأطير هذا العقد من قبيل اتفاقيتي بروكسيل وهامبورغ المؤطرة لعقد النقل البحري واتفاقيتي مونتريال ووارسوا 1929 المنظمة لعقد النقل الجوي والتي كان حيزًا كبيرًا منها ينص على تحديد أحكام المسؤولية الملقاة على أطرافه وذلك لتفعيل هذا العقد وتحقيق الغاية المتوخاة منه في تسهيل التجارة الدولية، ورفع الحواجز الطبيعية التي تحد من حريتها.

ورغم هذا التوجه الدولي للتشريع إلا أنه لازال يعرف بعض الثغرات التي نجمت عنها عدة إشكالات أصبحت عائقًا في وجه تفعيل هذا العقد.