جامعة عمـار ثليجـــــــي بالأغـــــواط

كلية الحقوق والعلوم الساسية

قسم الحقوق

مــذكرة بعنوان :

النظـــام القانونـــي للنقل الـــدولي متعــدد الوســائط

مذكرة تخرج ضمن مقتضيات نيل شهادة الماستر

تخصص قانون الاعمال

من إعــداد الطلبة :

- هازل عيسى
- هازل محمد عبد الحليم

تحت إشراف الدكتور :

د/ التجاني عبد القهار

أعضاء لجنة المناقشة :

أعضاء اللجنة	الصفة
دكتور : رابحي لخضر	رئيسا
دكتور: التجاني عبد القهار	مشرفا ومقررا
دكتورة : لكحل عائشة	ممتحنا

السنة الجامعية :2024/2023

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وتقدير

مصداقا لقوله تعالى : " و من يشكر فإنما يشكر لنفسه " لقمان : 12

الشكر الله تعالى أولا وأخيرا، فله الحمد والمنة، ألا بفضل الله تتم الصالحات

إعترافا بالجميل .....

نتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذ المشرف دكتور التجاني عبد القهار الذي غمرنا بكرم الإشراف وحسن التوجيه و الإرشاد ومرافقتنا منذ البداية

إلى كل أساتذتنا خلال مسارنا الدراسي

إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد ولو بكلمة تشجيعية

كما نشكر أعضاء لجنة المناقشة مسبقا على تفضلهم باستقراء محتوى هذا

العمل وإثراءه ، فلهم منا جزيل الشكر

عيسى,محمد عبد الحليم

الإهداء

الحمد لله وكفى و الصلاة والسلام على النبي المصطفى وعلى آله وصحبه المستكملين شرفا

إلى روح أبي الغالي رحمه الله

إلى "أمي" الغالية، التي حملتي وهنا على وهن جنينا، ورافقتني بدعائها كبيرا، حفظها الله ومتعها بموفور الصحة والعافية

إلى دفئ البيت وسعادته، كل إخوتي صالح ,الطاهر, عبد الباقي ,علي إسماعيل,عبد الجليل و عبد النور وزوجاتهم وأخواتي فاطيمة آمنة حليمة ونور الهدى و أزواجهم:

إلى الكتاكيت عبد الباقي ياسين زهور نور اليقين ايمن وغفران وعصام منار ومريم وأميرة وآخر العنقود إكرام

إلى كل عائلة هازل كبيرا وصغيرا

إلى زوجتي المستقبلية التي ستكون سندي بإذن المولى: شروق.

إلى أخي الذي لم تنجبه أمي عبد الحليم

إلى كل الأقارب والأصدقاء وزملاء العمل.

إلى رفيق دربي وسندي بن زيان ومن كان له الفضل الكبير في هذا العمل

إلى يوسف وعمار ومحمد وزوجاتهم

إلى الاخ العزيز والزميل الغالي بوزرق مصطفى حسين عبد القادر

إلى كل من أحمل لهم المحبة والتقدير ويبادلونني نفس الشعور.

عيسى

الإهداء

اللهم لك الحمد كما ينبغي لجلال وجهك وعظيم سلطانك

مصداقا لقوله صلى الله عليه و سلم " إذا مات بن آدم إنقطع عمله إلا من ثلاث "صدقة جارية أو علم ينتفع له أو ولد صالح يدعو له "

أهدي هذا العمل

إلى والدي العزيز الذي لم أكن لأرتقي لهذه المنزلة إلا ببذله النفس و النفيس في تعليمنا و تربيتنا

إلى والدتي الغالية التي كانت ولا تزال سندي طوال حياتي و كانت لي سماء و أرض

إلى اخوتي من قال فيهم سبحانه و تعالى " سنشد عضدك بأخيك "

بشرى ، وحيد عبد الباقي ، صلاح الدين ، نور الهدى

إلى كافة أفراد عائلة هازل كبيرها وصغيرها

إلى كل الأصدقاء و كل من يعرفني من قريب أو بعيد

محمد عبد الحليم

قائمة المختصرات

قا. ب. ج: قانون بحري جزائري.

قا.م. ج: قانون مدني جزائري.

قات. ج: قانون تجاري جزائري.

قا.ط. م. ج: قانون الطيران المدني الجزائري.

قا. إ.م. إ. ج: قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

ج.ر: جريدة رسمية.

ص صفحة.

مقدمـــــــــة

مقدمة :

أصبح النقل في وقتنا الحالي، من العوامل الرئيسية التي تساعد في تحديد السعر النهائي للمنتج، لذا بات أمرا جوهريا لكل دولة تبغي استيراد أو تصدير سلع ذات جودة الأسعار بأقل تكلفة ممكنة. فلا وجود لتجارة دولية من دون أنظمة نقل فعالة تضمن التنافسية للمنتجات

من أجل ذلك، أصبح نقل البضائع يتم من أماكن الإنتاج في بلد ما إلى أماكن الإستهلاك في بلد آخر ، عن طريق استخدام أكثر من واسطة نقل مختلفة. وهو ما يسمى بالنقل متعدد الوسائط، الذي يعد وليد التكنولوجيا الحديثة، ووسيلة مثالية لإشباع حاجة التجارة الدولية. فأضحى جزءا لا يتجزأ من العمليات الإقتصادية المتكاملة، وإحدى المقدمات الأساسية والهامة لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي وبين الأسواق التي يتعامل معها. خاصة بعد شهد النقل الدولي للبضائع خلال النصف الثاني من القرن العشرين تطورات جذرية نتيجة حدوث ما يعرف بثورة الحاويات التي فتحت باب العولمة على مصراعيه بأن عملت على إلغاء اختلاف المسافات والحدود الدولية والحواجز الجمركية، بما يحقق تبادل البضائع والمعلومات إلكترونيا في لحظات. ففرض النقل متعدد الوسائط نفسه بدرجه كبيرة لما له من أهمية حقيقية ملموسة عالميا.

عند تنفيذ عقد نقل البضائع سواء عن طريق البحر، الجو، السكك الحديدية، الطرق البرية أو الملاحة النهرية تخضع كل واسطة نقل لقواعد قانونية تنص عليها الإتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية وهي أحكام اصطدمت بأهمية النقل متعدد الوسائط وضرورة النظر إلى عملية النقل من الباب إلى الباب على أساس الشمول، إذ أن الصعوبات تطرح عند إرسال بضاعة من دولة إلى أخرى مع استعمال واسطة واحدة من وسائط النقل بسبب تعدد التشريعات الدولية الخاصة بكل واسطة. واحيانا قد تستخدم أكثر من واسطة من وسائط النقل بين دولتين مختلفتين على الأقل

قد يتم النقل متعدد الوسائط بعقود مختلفة متلاحقة ومستقلة عن بعضها البعض تماما، بمعنى أن يرتبط كل ناقل مع المرسل بالعقد الذي قاما بإبرامه، ويلتزم كل منهما اتجاه الآخر بالإلتزامات التي توجبها طبيعة عقده، وعلى كل صاحب حق على البضائع المنقولة أن يصون حقوقه اتجاه كل ناقل من الناقلين المتعددين التي يوجبها القانون، الذي يحكم النقل الذي أبرمه ونفّذه ذلك الناقل. وهذا يؤدي إلى وجود فراغات شاغرة بين كل مرحلة وأخرى، إذ لابد من توسط شخص بين كل ناقل وآخر.

لذلك فإن الصورة المثلى للنقل متعدد الوسائط أن يتم بموجب عقد واحد يغطي عملية النقل الدولي متعدد الوسائط بكل مراحله مع إصدار سند نقل واحد يستخدم في كل مرحلة، فيحكم بذلك النقل من بدايته

إلى نهايته. مع تحقيق أهم ميزة على أساسها يتم اللجوء إلى النقل متعدد الوسائط، وهو وجود كيان قانوني يأخذ على عاتقه مهمة تنظيم هذا النقل عبر الوسائط المختلفة، حتى لا ينشغل أصحاب البضائع بالتعاقد مع الناقلين سواء في المجال البري أو البحري أو الجوي، فيستعين هذا الشخص – الدارج تسميته بمتعهد النقل متعدد الوسائط – بناقل من الباطن لتنفيذه، وتنعقد مسؤوليته بمجرد هلاك البضاعة تلفها أو التأخير في تسليمها، بصرف النظر عن مرحلة النقل التي وقع خلالها الضرر.

قبل ظهور الحاويات وتطور النقل متعدد الوسائط تبعا لذلك، كان نقل البضائع يسمح بالتعرف على مرحلة وقوع الضرر، نتيجة انقطاع الحمولة بالتفريغ وإعادة الشحن الذي يسبق كل مرحلة، وبالتالي يسمح بالتعرف على الناقل المسؤول وعلى النظام القانوني المطبق. إلا أنه وباستخدام الحاويات أصبح الضرر لا يُكتشف إلا لحظة تفريغ الحاوية بغية التسليم دون إمكانية التعرف على مرحلة النقل التي تضررت خلالها البضاعة خاصة إذا لم يظهر على الحاويات أي آثار للصدمة على هذا الأساس وفي حالة تعدد مراحل النقل لتعدد الوسائط فإنه عند تسليم البضاعة المخالفة لبيانات سند النقل، يقوم المرسل إليه بتفريغ الحاوية وإخطار الناقل الأخير من أجل التحفظ على حالة البضائع. ومع افتراض أن هذا الأخير قد تسلم البضائع في حالة مطابقة لبيانات المرسل، لعدم إدراج أي تحفظ من قبله على حالة البضاعة ولا من قبل الناقلين السابقين. فإنه يفترض وقوع الضرر بين يديه أي في مرحلة النقل التي قام بتنفيذها، بالرغم من أن هذا الناقل قد قام بنقل البضائع لمسافة قصيرة – من الميناء إلى محطة السكة الحديدية مثلا بعد أن تكون البضاعة قد مرت بمراحل نقل في وسائط متعددة، فيجد الناقل الأخير نفسه مسؤولا عن عملية النقل من الباب إلى الباب .

إن النقل متعدد الوسائط هو نظام مادي موحد ومتكامل، ذلك أنه من الناحية التقنية لطالما كان النقل متعدد الوسائط عن طريق التأليف بين وسائط النقل التقليدية. فالمضاف الجديد ليس نظام النقل ذاته ، ولكن النظام القانوني الذي يحكم ويربط بين الأنظمة أحادية الواسطة كلها أو بعضها في عقد واحد هو عقد النقل متعدد الوسائط. إلا أن الإشكال الذي يطرحه هذا النمط من النقل، يتمثل في عدم وجود نظام دولي يحكمه. فهو بحق نظام نقل موحد بحاجة إلى نظام قانوني موحد . إذ يتألف النظام من الراهن تشكيلة معقدة من الإتفاقيات الدولية التى وضعت لتنظم النقل الأحادي "النقل البحرى، النقل البرى ، النقل الجوى، النقل بالسكك الحديدية " ومن مجموعة متنوعة ومتعارضة من القوانين، فلا يعتمد نجاح تطوير خدمات النقل متعدد الوسائط على البنية التحتية الأساسية للنقل وتوفير معدات نقل متطورة وملاءمة فحسب. ولكن على وضع آليات فعالة تضمن كفاءة وإستغلال البنية الأساسية، من خلال تطوير القوانين والأنظمة المستخدمة لتنظيم التجارة والنقل والخدمات ، خاصة أن تأسيس بيئة فاعلة للتجارة الدولية والنقل تحديدا، يتطلب بيئة

قانونية ملائمة تدعمها وتعكس التطورات الحاصلة فتوفر الطمأنينة لدى المتدخلين في عملية النقل الدولي ، كما أن القدرة على التنسيق تعتبر عنصراً حيوياً لكفاءة تيسير التجارة والنقل. في حين أن وجود إطار قانوني قديم مجزأ ومعقد سيؤدي إلى الغموض وإلى منازعات مكلفة نتيجة تنوع واختلاف أحكام المسؤولية المطبقة عليه، مما يعيق التنبؤ بأساس وحدود أحكام هذه المسؤولية مقدما عند إبرام عقد النقل متعدد الوسائط. وهذا يؤدي بالضرورة إلى عدم القدرة على تحديد المخاطر عند إبرام عقد التأمين وهو ما يعاني منه النقل متعدد الوسائط جراء تطبيق نصوص قانونية وطنية ودولية أحادية الواسطة.

يأتي ذلك من منطلق أن القواعد القانونية في العصر الحديث، أصبحت أدوات لتنظيم المتطلبات التقنية المعاصرة، فأصبح القانون وسيلة للتكيف مع القواعد التقنية ليتجاوب مع التطور التكنولوجي، ويكتسب خاصية القانون العملي.

بالتالي فإن أهمية البحث في أحكام النقل متعدد الوسائط يظهر من خلال الحاجة إلى نظام قانوني يحكم العلاقة بين صاحب البضاعة ومتعهد النقل بصورة مستقلة ومنفصلة عن العلاقات التي يبرمها هذا الأخير بغية تنظيم النقل ، وعن تعقد المشاكل الناشئة عن تعدد الأنظمة القانونية التي تحكمها. فتتحقق الفلسفة القانونية المبتغاة من النقل متعدد الوسائط والمتمثلة في وحدة عقد النقل، وحدة سند النقل ووحدة المسؤولية، مما يحقق السرعة في تسوية المطالبات.

على هذا الأساس فإن الهدف من البحث هو دراسة النقل متعدد الوسائط كفكرة قانونية وإثبات أهمية نظام دولي موحد نافذ يحكمه، ويأخذ في اعتباره الجوانب الإقتصادية والقانونية في عمليات هذا النوع من النقل، كما يضمن تنميته المنتظمة لمصلحة جميع الدول، على أن يشتمل على أحكام منصفة بشأن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط. فمن المستصوب جدا اتباع نهج جامع جديد يشمل جميع وسائط النقل بصورة موحدة . وإذا ما تسنى شمول جميع وسائط النقل في نظام جامع واحد فسوف يمثل هذا نهجا يحبذه كثير من مستعملي خدمات النقل ومقدميها.

إن فلسفة النقل الدولي متعدد الوسائط تقوم على وحدة مراحل النقل وتكامل الخدمات التي تحتاجها البضاعة المنقولة من البداية إلى النهاية، ولا وجود لقواعد قانونية تكرس هذه الوحدة من أجل ارتقاءه على أسس تشريعية متينة

هذا ما يستدعي التطرق إلى مختلف الإشكالات التي طرحها النقل متعدد الوسائط سواء المترتبة عن استخدام أداته المتمثلة في الحاويات التي غيرت من المفاهيم التقليدية. فكان لها أثر كبير في تنفيذ عقود النقل على أساس التكامل. أو الناجمة عن استخدام أدوات التجارة الدولية من بيوع واعتمادات مستندية.

وكذا اختلاف سندات النقل التي تغطي مراحل النقل وانعكاسها على مسؤولية متعهد النقل كأهم عنصر يحتاج إلى الوحدة أو تلك المترتبة عن تطبيق الإتفاقيات الدولية أحادية الواسطة عند قبولها استخدام واسطة أخرى غير الواسطة التي تنظمها وذلك باتباع منهج استقرائي بغية وضع إطار عام للنقل متعدد الوسائط هذه الإتفاقيات من أجل الوصول إلى الأصل الذي يحكمه بعد تفسير مختلف النصوص المرتبطة به وكيف واجهت الإتفاقيات ذات الطابع متعدد الوسائط هذا النقل عندما حاولت أن تحكمه برمته بعيدا عن التجزئة والتعدد.

وقد قامت الدراسات السابقة بالتطرق إلى نظام النقل متعدد الوسائط خلال من التركيز على أحكام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ل 1980 آملين دخولها حيز التنفيذ لما تضمنته من مزايا وحلول وتمت من خلال هذه الدراسة محاولة تكملة ماسبق بما استحدثته قواعد روتردام ل 2008 عند معالجتها لهذا النقل، مع تطبيق أهم نظام يعكس الدور الذي يقوم به متعهد النقل وهو الوكالة بالعمولة للنقل، للتعرف فيما إذا كان الحلُّ في تكريس أحكامه.

ومن خلال هذا نطرح الإشكالية التالية :

كيف نظم المشرع الجزائري النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ؟

وللإجابة على هذه الإشكالية اتبعنا في الدراسة أسلوب البحث الوصفي التحليلي المقارن بهدف وصف وتشخيص الموضوع من مختلف جوانبه وكافة أبعاده مع دراسة التطبيقات الواقعية .

ولغرض إعداد هذه الدراسة و تحقيق أهدافها إعتمدنا تقسيم خطة الدراسة إلى خطة ثنائية من فصلين ، جاء الفصل الأول موسوما بمفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط ، الذي قسمناه إلى مبحثين ، المبحث الأول تناولنا فيه التعريف بالنقل الدولي متعدد الوسائط وتطوره التاريخي ، أما المبحث الثاني تطرقنا فيه لمدلول متعهد النقل متعدد الوسائط أما الفصل الثاني جاء معنونا بعقد النقل متعدد الوسائط ، و تضمن هو الآخر مبحثين ، المبحث الأول النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات ، و في المبحث الثاني تكلمنا عن تطبيقات النقل الدولي متعدد الوسائط .

الفصل الأول :

مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط

تمهيد :

إن النقل كان دائما وأبدا متعدد الوسائط فالنقل البحري الجوي أو بالسكك الحديدية على وجه الخصوص، تسبقه أو تلحقه مرحلة نقل بواسطة أخرى. إلا أنه كمفهوم قانوني حديث النشأة فرضته المزايا التي يحققها هذا النظام. بالرغم من ذلك يكاد يتم نقل التجارة الخارجية في بعض الدول النامية في ظل ترتيبات النقل أحادي الواسطة التي يؤديها ناقلون متعددون بسبب المشاكل التي إمكانية تطوير هذا النظام. لكن الأمر لا يخلو من بعض التجارب التي حاولت الدراسة طرحها سواء في الجزائر أو غيرها من الدول العربية ، على اعتبار أن النقل متعدد الوسائط هو الرباط الذي يوثق حلقة اتحاد العربي لذلك سنتطرق إلى تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط في المبحث الأول

أدت التطورات في سوق النقل إلى ظهور وسطاء ومتعهدي نقل , كان دورهم في بداية الأمر يقتصر على الأعمال الماجورة ثم تطوروا ليصبحوا متعهدي بضائع يتحملون مسؤولية شاملة عن كل مراحل النقل ويعتبر متعهد النقل الدولي الحلقة الأبرز في عملية النقل حيث سنعرف على متعهد النقل ونعرف طبيعته القانونية من خلال "المبحث الثاني".

المبحث الأول: تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط وتطوره التاريخي .

يعرف النقل الدولي متعدّد الوسائط بأنه نظام متكامل للنقل الدولي ، يهدف إلى تيسير التوسع المنتظم في التجارة الدولية[1] . فهو نظام مادي للنقل يستدعى أن يحكمه نظام قانوني خاص بفعل الخصائص المميزة له"المطلب الأول".

وقد فرض تطوّره المزايا الكامنة في كل واسطة من وسائط النقل، للإستفادة منها في نقل البضائع بصورة متكاملة، فضلا عن ثورة الحاويات مما فرض ضرورة التطور القانوني سعيا لإيجاد قانون موحد يسهّل تطبيقه. "مطلب ثاني".

[1] ورد في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدّد الوسائط لـ 24 ماي 1980

المطلب الأول: تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط:

نظرا للأهمية البالغة لهذا الموضوع تعددت التعريفات التي تناولت موضوع النقل متعدد الوسائط و أوجبت إتفاقية الأمم المتحدة جنيف 1980 [1] أن يكون بواسطتي نقل مختلفتين على الأقل، كما أنه في حالة النقل الدولي المتعدد الوسائط ، يشترط أن يكون مكان أخذ البضائع من قبل متعهد النقل في عهدته في دولة طرف في الاتفاقية أو مكان تسليمها متواجد بدولة طرفا فيها، وهذا عبر وثيقة نقل واحدة تمتد من تاريخ دخول البضائع في عهدته إلى وقت خروجها منها [2] ، إلا أنه قد يختلط الأمر فتتداخل أنواع النقل فيحدث إلتباس في المفاهيم القانونية ، فقد يحدث أن يكون هناك نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل وعلى أساس عقد واحد وبموجب وثيقة واحدة إلا أنه لا يكون نقل دولي متعدد الوسائط ، وللتفصيل أكثر نتناول التعريفات المتعددة للنقل الدولي متعدد الوسائط ، منها الفقهي و القانوني في الفرع الأول ، وخصائصه في الفرع الثاني.

الفرع الأول : تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط:

ينبني النقل الدولي متعدد الوسائط على أساس إدماج وسائط النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول في سلسلة واحدة متناسقة ومتكاملة الحلقات، وهذا بخلاف النظام التقليدي، حيث تستقل كل واسطة نقل بإجراءاتها وبالقائمين على عقودها وأحكامها وتأمينها، وإنطلاقا من هذه الزاوية نتناول التعريفات التي وردت بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط فيما يلي:

أولا: التعريف الفقهي للنقل الدولي متعدد الوسائط:

لقد تصدى الفقه القانوني إلى وضع تعريف للنقل متعدد الوسائط بأنه " عبارة عن نقل البضائع بإستخدام عدة وسائط نقل مختلفة في ظل وثيقة واحدة يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولية النقل بأكمله.

و من بين هؤلاء العلامة رينيه روديير rené rodière أين إعتبر أن النقل المشترك (وهو يقصد النقل المتعدد الوسائط) هو النقل الذي يتحقق بواسطة عدة ناقلين، إثنين منهم على الأقل يخضعان لنظم قانونية مختلفة [3].

---

[1] - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في 24 ماي 1980 وكانت المفاوضات الخاصة بنصوص الاتفاقية شاقة وطويلــة تصادمت فيها مصالح الدول الشاحنة مع مصالح الدول الناقلة غير أ أنها تكللت بالنجاح في الأخير أين إعتمدت الوثيقة الختاميــة من طرف 81 دولة و ويرجع هذا النجاح الى الحلول التوفيقية المتوصل اليها بين الطرفين بما فيها الجزائر.

[2] - المادة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع . سنة 1980.

[3] - Le transport combine est celui qui est réalisé par plusieurs voituriers dont deux au moi sont soumis a des régimes différents. Rondière droite des transport terrestre et aériennes p 833 n 728.

أما الفقيه إمانويل دي بونتافيس emmanuel du pontavice فيرى " أن النقل المشترك يقوم على توصيل البضائع بموجب مستند واحد و بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر (برية بحرية جوية نهرية) وأن تعريف النقل المشترك يعتبر مساويا لتعريف النقل المتعدد الوسائط" [1] .

كما عرفه الدكتور محمود زنبوعة بأنه " تكنولوجيا جديدة في مجال النقل مصممة لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين، بموجب نظام واحد للمسؤولية القانونية، وهو نظام للنقل عبر الحدود يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل باستخدام وسائط نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر" [2].

وتأسيسا على ما ورد من تعاريف، يمكن أن نعرف النقل المتعدد الوسائط بأنه " نقل دولي للبضائع بوسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل من طرف متعهد النقل الوسائط، الذي يأخذ البضائع في عهدته لإيصالها إلى المكان المتفق عليه، ويتحمل المسؤولية عن جميع مراحل النقل ".

وإذا كانت التعاريف التي أعطيت للنقل المتعدد الوسائط تكاد تكون متقاربة من حيث المضمون، فإن هناك خلط في المصطلحات المستعملة لدلالة عليها ذلك أن المفهوم القانوني للنقل المشترك يؤخذ على أنه مطابق لمفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط، كذلك فإن مصطلح " النقل بين الوسائط " يعبر أيضا عن مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط ، هذا وتفضل منظمات الأمم المتحدة إستخدام تعبير (intermodal transport) الذي إنتشر إستعماله دوليا أما غرفة التجارة الدولية CCI فقد دأبت على إستخدام تعبير (compbined transport) لنفس الغرض، وهذه التسميات الثلاثة تعتبر مترادفة ولها ذات المعنى والمدلول القانوني

ثانيا : التعريف القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط:

يقوم مفهوم النقل المتعدد الوسائط على نقل البضائع باستخدام وسائل مختلفة بموجب وثيقة واحدة، يتحمل على إثرها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولية النقل بأكمله، وتولت المادة الأولى (الفقرة (1) من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 تعريفه بأنه " نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما، يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهدته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد أخر" [3] .

في حين عرفت وثيقة القواعد الموحدة لوثيقة النقل المشترك 03 الصادرة عن غرفة التجارة الدولي (CCI) النقل متعدد الوسائط في المادة الثانية فقرة (أ) بأنه" نقل البضائع عن طريق واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، من مكان تؤخذ فيه البضائع في العهدة ببلد ما إلى مكان معين للتسليم في بلد مختلف" [4]

---

[1] حكيم وردي، اثبات الهلاك الجزئي للبضائع في النقل الدولي متعدد الوسائط ،المجلة المغربية لنادي القضاة ، الدار البيضاء ،العدد 4، ص 19.

[2] محمود زنبوعة ، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية – المجلد 22 - العدد الثاني - 2006

[3] - نص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع المعتمدة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة المعني بوضع اتفاقية للنقـل الـدولي متعـدد الوسائط في 24 ماي 1980.

[4] حكيم وردي، اثبات الهلاك الجزئي للبضائع في النقل الدولي متعدد الوسائط، المجلة المغربية لنادي القضاة " الدار البيضاء، العدد 04، خريف 2014، ص 16.

أما مستند النقل النموذجي FIATA الصادر عن الاتحاد الدولي لوسطاء العبور ومن يماثلهم[1] ، فقد عرف النقل المتعدد الوسائط في شطره الثاني بأنه " نظام نقل يعتمد على تعددية وسائط النقل مثلا بري بحري أو سكك حديدية – جوي – بري ، بواسطة عدة ناقلين متنوعين، و يتعهد بموجبه مقدم البضائع (freight foard) بتنفيذ أو اتخاذ الترتيب اللازم لتنفيذ كافة مراحل النقل ، من المكان الذي يأخذ فيه البضائع في حراسته إلى المكان المعين للتسليم في سند الشحن المشترك ، ويظل مقدم البضائع مسؤولا في مواجهة الشاحن عن أفعاله وأفعال الأشخاص الذين كلفهم بتنفيذ مراحل النقل ".

في حين ذهبت منظمة "اليونكتاد" إلى ترجمة مصطلح [2] (combined transport) ترجمة معيبة فأطلقت عليه إسم " النقل المختلط " وعرفته بأنه " نقل البضائع بعدة وسائط نقل من . محطة المنشأ عبر

محطة أو محطات وسيطة حتى جهة الوصول النهائية ، حيث يقوم بتنظيم النقل بجميع أجزائه ويتحمل المسؤولية الشاملة عنه في مواجهة الشاحن '

كما عرفته اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية في مادتها الثانية بأنه " نقل بضاعة بين دولتين عربيتين بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو كثر، بعقد نقل واحد، و وثيقة نقل واحدة، وتحت مسؤولية شخص واحد (متعهد النقل)، من نقطة إستلامه البضاعة من المرسل حتى تسليمها إلى المرسل إليه" [3] .

ولقد تطرقت الإتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الأحادي الواسطة إلى النقل المتعدد الوسائط ولو بدرجات متفاوتة، فقد كانت الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة فارسوفيا سنة 1929 [4] ، من أول التشريعات الدولية التي تعرضت للنقل المشترك، حيث نصت المادة 31 فقرة 1 من الإتفاقية على أنه " في حالة عمليات النقل المشترك التي يتم جزء منها بطريق الجو وآخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل، لا تسري أحكام هذه الإتفاقية إلا على النقل الجوي ".

كما تعرضت إتفاقية جنيف لنقل البضائع بالطريق البري (CRM) لسنة 1956 [5] . موضوع النقل المتعدد الوسائط في مادتها الثالثة على أنه " إذا نقلت المركبة التي تحتوي على البضاعة في جزء من الرحلة عبر الممرات المائية الداخلية أو السكك الحديدية أو بطريق البحر أو الجو، دون أن تفرغ البضاعة من المركبة فإن نصوص هذه الإتفاقية تنطبق على كل أجزاء الرحلة ". هذا ويلاحظ أن معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد

---

[1] FIATA: Fédération international des associations de transitaire et assimiles الفدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثليهم

[2] - هذا المصطلح يطلق على النقل متعدد الوسائط الذي يستخدم وسيلتي نقل في نفس الوقت كان يستخدم السكك الحديدية في نقل مركبات الطرق (سيارات النقل المحملة بالبضائع وهو ما يعرف بنظام Piggy – back.

[3] - اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لسنة 2009, قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 7123 بتاريخ 09/09/2009, دخلت حيز التنفيذ الفعلي يوم 11 أوت 2011 بعد اكتمال النصاب بانضمام الجمهورية العربية السورية الى عضوية الاتفاقية باعتبارها الدولة الثالثة المنضمة بعد المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية المادة 46 من الاتفاقية

[4] - يقصد بها الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الموقعة بمدينة فارسوفيا في 12 أكتوبر 1929 والتي دخلت حيز التطبيق في.

13 فبراير 1933, صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64/74 المؤرخ في 02/03/1964 جريدة رسمية رقم 26 سنة 1964.

[5] - اتفاقية جنيف لنقل البضائع بالطريق البري سنة 1956 convention international des transports des marchandises par routeدخلت حيز التنفيذ سنة 1961, المعدلة بروتوكول 1978 والمعدلة ببروتوكول ماي 2008 .

بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 [1] لم تتعرض للنقل المتعدد الوسائط ونفس الأمر بالنسبة لبروتوكول تعديلها لسنة 1978.

أما إتفاقية هامبورغ [2] ، فقد إكتفت بالإشارة إلى النقل المتتابع البحري – دون النقل المتعدد الوسائط – وذلك في المادة 11 من الإتفاقية حيث تكلمت عن حكم الناقل الفعلي الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بعقد النقل البحري فقط .

وعلى هذا الأساس يتضح أن فكرة عقد النقل الدولي متعدد الوسائط يقوم على نظامين أحدهما قانوني خاص جديد محدد إبتداءا [3] وثانيهما مادي للنقل ليس بجديد[4] وبذلك يتعين توافر شرطين لكي يعتبر النقل متعدد الوسائط:

01 / الشرط الأول وهو خاص بالنظام المادي للنقل ويشترط بموجبه :

– أن يتم النقل بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، مثلا بحرية وسكك حديدية أو بحرية وجوية أو طرق برية وجوية، وعلى ذلك لا يتوافر هذا الوصف في حالة البضائع التي تنقل مثلا من الإسكندرية إلى بيريه بطريق البحر، ثم من بيريه إلى نابولي بطريق البحر أيضا، وذلك لوجود واسطة نقل واحدة فقط وهي البرية.

– أن يكون النقل دوليا أي بين مكانين في بلدين مختلفين، فلا يعد كذلك نقل البضاعة الذي يتم من القاهرة إلى الإسكندرية برا، ثم إلى بورسعيد بحرا، إنما يعد نقلا داخليا أو وطنيا فحسب [5] .

02/ أما الشرط الثاني فهو يتعلق بالنظام القانوني الذي يحكم النقل أين يشترط بموجبه.

– أن تصدر وثيقة نقل واحدة لتغطي كافة مراحل النقل.

- أن تعقد المسؤولية عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها لشخص واحد يتولى تنظيم النقل، ويسأل في مواجهة أصحاب البضاعة عما قد يصيبها من الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها.

---

[1] معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 وتعرف باسم قواعد لاهاي دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي ثمانية أعوام . من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فيسي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى. سنة 1979 انضمت اليها الجزائر دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 سنة 1964

[2] - اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر أصبحت تعرف بقواعد هامبورغ 1978 دخلت حيز النفاذ الدولي في 01/11/1992 بعد مصادقة زامبيا عليها بتاريخ 08/10/1991 وهي الدولة العشرين.

[3] في 24 ماي 1980 تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط وهي تعرف ب" اتفاقية جنيف 1980", هذه وتعتبر الاتفاقية حجر الزاوية بالنسبة للنقل الدولي متعدد الوسائط وتقوم على نفس قواعد اتفاقية هامبورغ 1978 والتي أشارت الى النقل المتتابع البحري دون النقل متعدد الوسائط.

[4] - مارسه الانسان منذ زمن بعيد ففي مصر الفرعونية وفي عهد الملكة حتشبوسوت سجل التاريخ أول عملية نقل يمكن وصفها بأنها تأخذ شكل النقل الدولي متعدد الوسائط في شقه المادي الحديث فقد أوفدت خمس سفن كبيرة الى بلاد الأرواح بونت التي يعتقد انها بلاد الحبشة الصومال حاليا على ساحل البحر الأحمر بغرض نقل التجارة) بخور وتمر ومر وأبنوس وسن فيل وجلود الفهود وفهود حية وقردة وثيران وغيرها) جلبت هذه البضائع من داخل البلاد على ظهور الدواب (نقل بري) الى الشاطئ عند موقع رسو السفن ثم سلكت هذه السفن طريق البحر الأحمر عائدة الى سواحل مصر) نقب بحري) وعندها مرت بترعة جانبية تربط البحر الأحمر بنهر النيل (نقل نهري) حتى بلغت محطتها النهائية بالقرب من الأقصر الحالية حيث أفرغت حمولتها. أكثر تفصيل أنظر فاروق ملش.

[5] - فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية، المرجع السابق، ص 19.

– أن يحصل متعهد النقل على أجرة نقل شاملة تغطى كافة مراحل نقل البضاعة.

– ولا يرد النقل الدولي متعدد الوسائط إلا على البضائع فقط دون الأشخاص.

وقد حسمت إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط مسألة وحدات حمولة البضائع كالحاوية، والطبلية وأداة النقل أو أي أداة تغليف مشابهة، وقضت بإعتبارها من البضائع طبقا لمفهوم الإتفاقية بشرط أن يكون المرسل هو الذي قدمها (المادة 1 فقرة 7).

وقد يتصور البعض حتمية وجود الواسطة البحرية في النقل الدولي متعدد الوسائط، غير أن ذلك ليس بشرط، ويستدل على هذا الرأي أن المادة الأولى فقرة 01 من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط التي تولت تعريف هذا النقل، لم يرد بها ما يفيد وجوب الواسطة البحرية، لإعتبار النقل متعدد الوسائط، كما أن المادة 18 فقرة 3 من الإتفاقية جاء بها " إذا كان النقل الدولي متعدد الوسائط لا يشمل ....على نقل بضائع بحرا أو في ممرات مائية داخلية مما يعني أن الواسطة البحرية ليست شرطا لكون النقل متعدد الوسائط. صفوة القول أن جوهر النقل الدولي متعدد الوسائط [1] ينطوي على قيام شخص يسمى متعهد النقل متعدد الوسائط، بإبرام عقد نقل دولي للبضائع، من مكان في بلد يأخذ فيه البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر، ويتولى تنفيذ النقل مقابل أجرة شاملة، بإستخدام واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، ويتصرف بصفته أصيلا ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضاعة، بموجب مستند واحد يثبت شروط النقل بكافة مراحله، ويسمى وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط [2]

[1] - من تطبيقات النقل متعدد الوسائط في الجزائر ما نصت عليه المادة 03 من المرسوم رقم 82/148 المؤرخ في 17 أبريل 1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري جريدة رسمية عدد 16 سنة 1982. ص 784" النقل المختلط المتعدد الكيفيات هو النقل المنفذ بمقتضى سند واحد ' على طريقتين مختلفتين على الأقل يتحمل متعامل وحيد مسؤولية ضمان النقل من بدايته الى نهايته اتجاه المتعاقد" .

[2] - استجابة بعض الدول العربية لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لسنة 1980 أين ضمنته نصوصها الداخلية كتونس بموجب القانون رقم 21 لسنة 1998 المؤرخ في 11 مارس 1998 المتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع – قانون النقل الدولي متعدد الوسائط العماني 14 ماي2018

الفرع الثاني: خصائص النقل الدولي متعدد الوسائط.

كانت محاولة إرساء دعائم النقل متعدد الوسائط بتوقيع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدّد الوسائط للبضائع سنة 1980. حيث عرفته المادة الأولى من الاتفاقية في فقرتها الأولى : يعني النقل الدولي متعدّد الوسائط نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل ، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدّد الوسائط البضائع في عهدته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر ..)[1]

وعليه ، فإن النقل الدولي متعدّد الوسائط ينبني على أساس تعدد أو إدماج وسائط النقل من مكان القيام إلى مكان الوصول ، أي من مكان المصدر إلى مكان المستورد النهائي للسلعة ، في سلسلة واحدة متناسقة ومتكاملة الحلقات ، كل حلقة منها تمثل واسطة من وسائط النقل المستخدمة في رحلة البضاعة ، وهذا بخلاف النظام التقليدي للنقل ، حيث تستقل كل واسطة نقل بإجراءاتها وبالقائمين عليها ، بعقودها وأحكامها وبتأمينها.

من خلال ما تقدّم ، يتبيّن أنّ النقل الدولي متعدّد الوسائط له عدة خصائص تتمثل في كونه نقلا دوليا ينصب على البضائع (أوّلا) ، وأنه يتم بواسطتي نقل مختلفتين على الأقل وفقا لعقد نقل واحد (ثانيا).

أوّلا : النقل الدولي متعدّد الوسائط نقل دولي للبضائع.

يرتبط النقل متعدد الوسائط بنقل ذي طابع دولي، محله بضائع

الفقرة الأولى: عقد نقل دولي

أخذت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي متعدّد الوسائط بالمعيار الجغرافي في تحديد صفة الدولية ، بمعنى نقل البضائع بين دولتين مختلفتين على الأقل ، فقد اشترطت المادة 1 السابقة الذكر لاعتبار النقل دوليا :[2]

* أن يأخذ متعهد النقل متعدّد الوسائط البضائع في عهدته من مكان في بلد ما. * أن يتم تسليم البضائع في بلد آخر وفقا للمكان المحدّد للتسليم. ومن ثم إذا تم نقل البضائع بين مدن داخل الدولة الواحدة باستخدام واسطتين على الأقل من وسائط النقل فلا يخرج عن كونه نقلا داخليا ولا يدخل في عداد النقل الدولي متعدد

[1] في 24 ماي 1980 تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدّد الوسائط "اتفاقية جنيف 1980" ، وتعتبر هذه الاتفاقية حجر الزاوية بالنسبة للنقل متعدّد الوسائط ، وهي تقوم على نفس قواعد اتفاقية نقل البضائع بحرا ، والمسماة بقواعد هامبورج لـ 1978 لتكون امتدادا لها. إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ كاتفاقية دولية ، حيث يلزم انضمام ما لا يقل عن ثلاثين (30) دولة ، الأمر الذي لم يتحقق بعد.

[2] اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدّد الوسائط "اتفاقية جنيف 1980"

الوسائط . بل لا يكفي أن يتم نقل البضائع بين دولتين مختلفتين لانطباق الاتفاقية ، ولكن يشترط كذلك أن يكون مكان أخذ البضائع أو تسليمها واقعا في دولة متعاقدة ، بمعنى لا تنطبق الاتفاقية إذا كان مكان أخذ متعهد النقل متعدّد الوسائط البضائع في عهدته ومكان تسليمه لها واقعين في دولتين غير متعاقدتين ، وهو ما ورد في المادة 02 من الاتفاقية بنصها : "تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل متعدّد الوسائط بين أماكن تقع في دولتين مختلفتين إذا :

أ) كان مكان أخذ متعهد النقل متعدّد الوسائط البضائع في عهدته وفقا لأحكام عقد النقل المتعدّد الوسائط واقعا في دولة متعاقدة ، أو

ب) كان مكان تسليم البضائع من قبل متعهد النقل المتعدد الوسائط، وفقا لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط واقعا في دولة متعاقدة ".

جاء نص المادة 2 من الاتفاقية محدّدا بدقة معيار الدولية الذي أشارت إليه الاتفاقية، فلم تشترط أن تكون الدولتان متعاقدتين ، وإنّما اكتفت بوجوب أن يكون مكان أخذ البضاعة أو مكان تسليمها واقعا في دولة متعاقدة ، وهي بهذا لم تضيق في أحكامها كما أنها لم تتركها دون ضابط يحكمها ، بحيث تنطبق على كل نقل يقع بين أي دولتين، ولو لم تكونا متعاقدتين ، وإنما قيّدتها بأن يكون مكان التسلّم أو التسليم واقعا في دولة متعاقدة.

والمقصود بمكان التسلم أو التسليم المكان المحدد في العقد، وليس المكان الذي تم فيه التسلم أو التسليم فعلا ، و هذا مع افتراض حدوث ظروف طارئة أو قوة قاهرة جعلت متعهد النقل يضطر إلى أن يتسلّم البضاعة من المرسل في مكان غير المكان المحدد في العقد أو أن يسلمها إلى المرسل إليه في دولة أخرى غير الدولة المحددة في عقد النقل متعدد الوسائط [1] . و هو ما تؤكده المادة 02 عندما توجب أن يكون مكان التسلم أو التسليم في دولة متعاقدة وفقا لأحكام عقد النقل المتعدّد الوسائط.

هذا وكان قد ورد بمشروع الاتفاقية شرطان آخران زيادة على الشرطين السالفي الذكر – أي أن يكون مكان التسلم والتسليم في دولة متعاقدة – أحدهما حالة صدور مستند النقل متعدّد الوسائط في دولة متعاقدة ، وثانيهما حالة ما إذا نص مستند النقل على خضوع العقد لأحكام هذه الاتفاقية.

وقد انقسمت مجموعات الدول المختلفة بشأن نطاق التطبيق إلى فريقين ، فريق يرى التضييق من نطاق تطبيق الاتفاقية ، وبالتالي الاكتفاء بالشرطين 1 و 2 مع الربط بينهما بحرف "و" بمعنى أنه يتطلب لتطبيق أحكام الاتفاقية أن يقع النقل بين دولتين مختلفتين، وأن يكون كل من مكان تسلم البضاعة ومكان تسليمها

[1] د. نادية محمد معوّض ، مسؤولية متعهد النقل متعدّد الوسائط ، الطبعة الثانية ، مصر ،2000 . ص51

واقعا في دولة متعاقدة، وذهب إلى هذا الرأي معظم دول المجموعة "ب" تمثلها الدول المتقدمة. أما الفريق الآخر ، فرأى التوسيع من نطاق التطبيق أي الإبقاء على الشروط الأربعة مع الربط بينهما بحرف "أو " ، حيث ذهب إلى هذا الرأي دول مجموعة الـ 77 أي الدول النامية ، ودول المجموعة "دال" وهي الدول الاشتراكية ودولة الصين ، الأمر الذي استدعى تدخل رئيس المؤتمر بحلّ توفيقي يتلخص في الاكتفاء بالشرطين الأولين مع الربط بينما بحرف " أو " أي يكفي توافر أحدهما فقط لانطباق الاتفاقية [1] .

إن المعيار الجغرافي، أي الموضوعي في تحديد صفة الدولية، أخذت به أيضا اتفاقيات النقل الأحادي الواسطة على النحو التالي:

* اتفاقية هامبورج لـ 1978 [2]: تحدد المادة 1978 ، أو اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لـ (02) من هذه الإتفاقية النطاق المكاني لسريان أحكامها حيث تنص: -1- تسري أحكام هذه الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري بين دولتين مختلفتين:

أ) إذا كان ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة ، أو

ب.) إذا كان ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحري واقعا في دولة متعاقدة

ج) أو إذا كان أحد موانئ التفريغ الاختيارية المنصوص عليها في عقد النقل البحري هو الميناء الفعلي للتفريغ وكان هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة، أو د إذا كان صدور سند الشحن ، أو أية وثيقة أخرى مثبتة لعقد النقل البحري قد تم في دولة متعاقدة، أو

هـ) إذا كان منصوصا في سند الشحن أو الوثيقة الأخرى المثبتة لعقد النقل البحري على أن يخضع العقد لأحكام هذه الاتفاقية أو لقانون أصدرته أي دولة لتنفيذ هذه الأحكام.

2- تسري أحكام هذه الاتفاقية دون اعتبار الجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلي أو الشاحن ، أو المرسل إليه ، أو أي شخص من أصحاب الشأن...".

من خلال النص ، يتضح الاتجاه الصريح لاتفاقية هامبورج وهو أن أحكامها تسري على النقل البحري الدولي للبضائع، دون النقل البحري الداخلي. فقد وضعت الاتفاقية معيارين لتطبيقهما ، أحدهما سلبي والآخر إيجابي ، فأما المعيار السلبي فهو ألا تنطبق الاتفاقية على النقل بين ميناءين واقعين في دولة واحدة

[1] .تقرير عن أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الدبلوماسي حول اتفاقية النقل الدولي المتعدّد الوسائط للبضائع ما 1980 ، غير منشور ، ص 5

[2] انعقد مؤتمر الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر في الفترة من 6 إلى 31 مارس 1978، حيث أسفر المؤتمر عن إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر في 31 مارس 1978 بمدينة هامبورج ، وقد حلت اتفاقية هامبورج محل اتفاقية بروكسل المنظمة للنقل البحري بسندات الشحن لـ 1924، وما تلاها من تعديلات وهي بروتوكول 23 فبراير 1968 ، وبروتوكول 21ديسمبر ا.1979

، ولو كانت من الدول المتعاقدة ولو كان النقل يخرج من نطاق الملاحة الساحلية كما تسري الاتفاقية دون اعتبار الجنسية السفينة ، أو الناقل ، أو الناقل الفعلي ، أو الشاحن أو المرسل إليه ، أو أي شخص من أصحاب الشأن ، لتهدر بذلك تماما المعيار الشخصي لصفة الدولية ، ووضعت المعيار الإيجابي لتطبيقها ، بقولها أنها تسري على النقل البحري بين ميناءين في دولتين مختلفتين ، ثم فصلت حالات تطبيقها فأشارت إلى حالات أربعة إذا توافرت واحدة منها بالإضافة إلى كون النقل بين ميناءين مختلفين تنطبق الاتفاقية.

– الحالة الأولى : إذا كان أحد الميناءين المعينين في العقد – ميناء الشحن أو ميناء التفريغ – واقعا في دولة متعاقدة.

– الحالة الثانية: إذا نص في عقد النقل على الخيار بين جملة من الموانئ للتفريغ، ثم يحصل التفريغ في ميناء منها، ويكون هذا الميناء واقعا في دولة متعاقدة ، وهذا على افتراض أن ميناء الشحن يقع في دولة غير متعاقدة.

– الحالة الثالثة أن يصدر سند الشحن في دولة متعاقدة، بغض النظر عما إذا كان ميناء الشحن أو ميناء التفريغ واقعا في دولة متعاقدة، المهم أن يكون النقل واقعا بين دولتين مختلفتين[1]

" إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا : قواعد روتردام 2008" [2]: تعرّض الفصل الثاني من اتفاقية روتردام 2008 لمسألة تحديد نطاق تطبيق الإتفاقية . و القاعدة التي وضعتها المادة 05 في هذا الشأن هي سريان الإتفاقية على كل عقد نقل بضائع بالبحر إذا وقع بين دولتين مختلفتين وتوافرت إحدى الشروط الآتية:

أ– إذا كان التسلم أو التسليم المعين في العقد واقعا في دولة متعاقدة.

ب– إذا كان ميناء التحميل أو التفريغ المعين في العقد واقعا في دولة متعاقدة.و لاعبرة فيما يتعلق بتحديد نطاق تطبيق الإتفاقية بجنسية السفينة أو بجنسية أي شخص له شأن في عقد النقل.

نستدل من خلال المادة 05 من قواعد روتردام على وجود ضابط الانطباق العام المزدوج للمعاهدة، وذلك بما أنها تحكم عملية النقل التي تجري كليا أو جزئيا عن طريق البحر. وعليه إذا كان النقل نقلا بحريا

[1] د. علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع "معاونو الناقل البحري - تأجير السفن - النقل البحري مع شرح نصوص اتفاقية هامبرج ، دار النهضة العربية ، مصر ،1992، ص623-624.

[2] في أفريل 2002 بدأ فريق عمل مكلف من قبل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي "الأونسترال" إعداد مسودة إتفاقية جديدة أخرى تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا بدعوى إيجاد قانون معاصر وموحد يكفل النقل الحديث بالحاويات من الباب إلى الباب، يشمل مرحلة نقل بحري داخل منظومة نقل دولي دون أن يكون قاصرا على نقل البضائع من الميناء إلى ميناء آخر، مع السماح باستعمال سجلات النقل الإلكترونية، وقد انتهى الفريق من أعماله في يناير 2008 ووافقت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي على مشروع الإتفاقية في الإجتماع الذي عقد بنيويورك في جويلية 2008، واعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الإتفاقية في 11/12/2008. وتم التوقيع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 23/09/2009 لذلك سميت بقواعد روتردام-كتسمية غير رسمية- واعتبر النصاب القانوني لدخول الإتفاقية حيز التنفيذ هو انضمام 20 دولة على الأقل.

بالكامل تطبق الاتفاقية إذا كان ميناء الشحن وميناء التفريغ واقعين في دولتين مختلفتين، أما إذا كان النقل يشتمل على جزء بحري وجزء آخر ،بري، جوي أو نهري، فهنا يجب استعمال ضابط الانطباق المزدوج، أي مكان التسلم ومكان التسليم في دولتين مختلفتين وميناء الشحن وميناء التفريغ في دولتين مختلفتين[1] . على أن تكون إحدى هذه الأماكن مكان التسلم أو مكان التسليم أو ميناء الشحن أو ميناء "التفريغ واقعة في دولة منضمة إلى المعاهدة، بغض النظر عن جنسية السفينة أو الأطراف. إلا أن الإتفاقية أغفلت الشرط الوارد بقواعد هامبورج الخاص بتطبيقها إذا صدر سند الشحن في دولة متعاقدة وكذا الشرط الخاص بإخضاع العقد للإتفاقية إذا نص في سند الشحن أو الوثيقة المثبتة لعقد النقل بسريانها. وهنا تجدر الإشارة إلى أن إتفاقية روتردام 2008 لم تضع حكما يحسم النزاع الذي يمكن أن يحدث بينها وبين قواعد هامبورج في الفرض الذي يكون فيه أحد طرفي عقد النقل تابعا لدولة متعاقدة في الإتفاقية الجديدة والطرف الآخر تابعا لدولة متعاقدة في قواعد هامبورج حيث أن شروط إنطباق كل منهما متماثلة تقريبا.

***اتفاقية وارسو المتعلقة بالنقل الجوي لـ (1929)[2]:** نصت المادة الأولى من اتفاقية وارسو في فقرتها الثانية على أنّ النقل " يعتبر دوليا في مفهوم هذه الاتفاقية إذا كانت نقطتا القيام والوصول فيه طبقا لاتفاق المتعاقدين واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدة طالما نص على حصول رسوّ جوي في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى أو لإمارتها أو لانتدابها أو لسلطانها ، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة .". فطبقا لهذه المادة تلحق النقل الصفة الدولية ، ويخضع بالتالي لأحكام الاتفاقية في الحالتين التاليتين :

– **الحالة الأولى : وقوع النقل بين طرفين ساميين متعاقدين في الاتفاقية :** فيتعين لتطبيق اتفاقية وارسو أن تقع نقطة القيام في دولة متعاقدة ، ونقطة الوصول في دولة متعاقدة أخرى ، أما إذا كانت إحدى النقطتين سواء نقطة القيام أو الوصول تقع في دولة غير منضمة إلى اتفاقية وارسو ، فلا يخضع هذا النقل لأحكامها – وإن ظل هذا النقل دوليا بالمعنى الجغرافي – ولا يتغيّر هذا الوضع ولو حدث رسو

[1] وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، ، 2011، ص 300

[2] أبرمت اتفاقية وارسو في الثاني عشر من أكتوبر 1929 ، ودخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي اعتبارا من 13 فبراير 1933 ، وتعد هذه الاتفاقية التشريع الرئيسي في مجال النقل الجوي الدولي ، هذا التشريع الذي وحد القواعد القانونية المنظمة للنقل الجوي ، حيث كان لابد من توحيد القواعد المنظمة للنقل الدولي نظرا لاختلاف الأنظمة القانونية التي قد يخضع لها هذا النقل عندما تعبر الطائرة الحدود الدولية من دولة إلى أخرى ، وقد تم تعديلها بمقتضى البروتوكول الموقع في لاهاي في 28 سبتمبر 1955 ، والذي أصبح معمولا به على المستوى الدولي اعتبارا من 01 أوت 1963 ، ثم تممت أحكامها بمقتضى الاتفاقية الموقعة في "جوادا لاخارا" Guadalajara في 18 سبتمبر 1961 والتي دخلت طور التنفيذ ابتداء من 01 ماي 1964 ، ثم أدخلت عليها تعديلات جوهرية بمقتضى بروتوكول جواتيمالا سيتي !لـ 1971 وبروتوكولات منتريال الأربعة لـ 1975.

جوّي أثناء الطريق في دولة متعاقدة.

- الحالة الثانية : النقل بين نقطتين واقعتين في إقليم إحدى الأطراف السامية المتعاقدة:

ويعد كذلك دوليا في عرف الاتفاقية النقل الذي يتم بين نقطتين في إقليم خاضع لدولة طرف سام متعاقد شريطة أن ينص على رسو جوي في إقليم دولة أخرى حتى ولو لم تكن طرفا في الاتفاقية ، ويقصد بالرسو هو المحطة التي يكون من حق الناقل الهبوط فيها في المرحلة بين نقطتي القيام والوصول ، ولا يهم ما إذا كان الرسو لأسباب فنية كالتزود بالوقود مثلا ، أو لأسباب تجارية كشحن أو تفريغ بضائع ، مع افتراض اتفاق الأطراف على هذا الرسو لتطبيق الاتفاقية[1]، وبالتالي العبرة في ثبوت الصفة الدولية للنقل بالمسار الفعلي لرحلة الطائرة ، بل العبرة بالمسار التعاقدي أي بالمسار المتفق عليه بين الأطراف في عقد النقل.

معيار الدولية هذا هو نفسه الذي تبنته اتفاقية مونتريال لـ 1999 وهي الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي [2]، والتي حلت محل اتفاقية وارسو فنصت المادة 01 في فقرتها الثانية "لأغراض هذه الاتفاقية تعني عبارة النقل الدولي أي نقل تكون فيه نقطتا المغادرة والمقصد النهائي ، وفقا للعقد المبرم بين الأطراف واقعتين إما في إقليم دولتين طرفين ، أو في إقليم دولة واحدة طرف، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع للنقل ، أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى ، وذلك إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم دولة أخرى ، حتّى وإن لم تكن تلك الدولة طرفا ، ولا يعتبر نقلا دوليا لأغراض هذه الاتفاقية النقل بين نقطتين داخل إقليم دولة واحدة طرف بدون نقطة توقف متفق عليها داخل إقليم دولة أخرى ".

*** الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية لـ 09 ماي 1980[3]"COTIF-CIM",:**

تنص المادة 02 في فقرتها الأولى : "تهدف المنظمة بصورة أساسية إلى إقامة نظام حقوق موحد قابل للتطبيق على النقل الدولي المباشر للمسافرين والأمتعة والبضائع بين الدول الأعضاء التي تستخدم خطوطا حديدية، وكذلك لتسهيل تنفيذ وتطوير هذا النظام. يتضح من هذه المادة أن اتفاقية (COTIF-CIM) تعتبر النقل دوليا إذا تم بين الدول الأعضاء ، فهي وإن كانت قد أخذت بالمعيار الموضوعي إلا أنها ضيقت من نطاق تطبيق أحكامها باشتراطها أن تكون كل الدول المنفذ النقل عبرها دول متعاقدة ، فهي لا تنطبق إلا

[1] محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص463.464

[2] أدى تعدّد الاتفاقيات والبروتوكولات الحاكمة للنقل الجوي على المستوى الدولي إلى إثارة التنازع بينهما ، لذلك عملت الجماعة الدولية على تفادي الآثار المترتبة على تعدّد الآليات الحاكمة للنقل الجوي الدولي ، فانعقد في مونتريال مؤتمر دولي في الفترة من 10 إلى 28 ماي 1999 ، انتهت أعماله بتوقيع اتفاقية دولية تعرف باسم "الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة محل اتفاقية التي بلغ عمرها 70 سنة. وقد دخلت اتفاقية مونتريال 1999 حيز التنفيذ في 4 نوفمبر 2003 : هشام فضلي ، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي (دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 وقانون التجارة الجديد) ، الطبعة الأولى ، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2005 ص 10 وما بعدها.

[3] وقعت هذه الاتفاقية سنة 1980 في برن ، ودخلت حيز التنفيذ اعتبارا من 01 ماي 1985 وذلك بعد إبرام اتفاقية (CIM) الدولية المتعلقة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية والاتفاقية الدولية (CIV) المتعلقة بنقل المسافرين والأمتعة بواسطة السكك الحديدية الموقع عليهما في برن بتاريخ 7 فبراير 1970 والهدف من اتفاقية (COTIF) هو إقامة نظام قانوني موحد - من خلال التزام الدول المتعاقدة بنصوصها – تؤدي إلى ضمان انسياب حركة البضائع المنقولة بواسطة السكك الحديدية بين الدول الأعضاء التي تستخدم خطوطا حديدية. وقد صادقت عليها الجزائر "مع التحفظ" بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-1264 المؤرخ في 10 أوت 1991 ، ج.ر رقم 38 لـ1991/08/14.

على خطوط السكك الحديدية للدول الأطراف في الاتفاقية.

الفقرة الثانية: عقد نقل البضائع : النقل الدولي متعدّد الوسائط هو عقد لنقل البضائع ، فهي عملية نقل للبضائع من مخازن المصدر إلى مخازن المستورد من الباب إلى الباب ، فالبضاعة إذن هي المادة التي يلتزم الشاحن بتسليمها إلى متعهد النقل متعدّد الوسائط ، ليتمكن هذا الأخير من تنفيذ

العقد أو العمل على تنفيذه، وتثبت واقعة التسليم وأوصاف البضاعة بسند النقل متعدّد الوسائط الذي يعطيه متعهد النقل متعدد الوسائط للشاحن.

إن اقتصار النقل متعدّد الوسائط على البضائع يستدعي تحديد المقصود منها. في هذا الصدد نصت الفقرة السابعة من المادة الأولى من اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط : "تشمل البضائع أي حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة ، إذا قدمها المرسل".

الملاحظ من خلال المادة، أنّ اتفاقية الأمم المتحدة اعتبرت الحاوية والطبليات وأداة النقل ، أو أي أداة تغليف مشابهة من قبيل البضائع ، بشرط أن يكون المرسل هو الذي قدّمها ، في حين أنّ الأمر يتعلق

بأدوات النقل ووسائل تغلفه. فالحاوية هي عن مال يتخذ شكل التغليف Emballage [1] وما هي إلا طريقة تغلفة من نوع جديد [2] ، تختلف عن طرق التغلفة العادية ، كونها مكلفة في تصنيعها ، علاوة على أنها معدة لإعادة الاستعمال لفترة طويلة. وقد جاءت الفقرة 7 من المادة الأولى من اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط تماشيا لما ذهبت إليه قواعد هامبورج لـ 1978 ، عندما اعتبرت أن البضائع إذا كانت مجمعة في حاوية أو منصة نقالة، أو غيرها من أدوات النقل والتغليف فإنّها تشمل أداة النقل أو مواد التغليف إذا قدّمها الشاحن ، فجاءت الفقرة 5 من المادة 1 كالتالي : يشمل مصطلح البضائع الحيوانات الحية ، وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة ، أو أداة نقل مماثلة ، أو مغلفة ، تشمل البضائع أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدّمها الشاحن".

من جهتها عرفت قواعد روتردام ل 2008 البضائع في مادتها الأولى فقرة 24: ما يتعهد الناقل بنقله بمقتض عقد النقل من سلع وبضائع وأشياء، أيا كان نوعها، وهي تشمل مواد الرزم وأي معدات وحاويات لا يوفرها الناقل، أو لا توفّر نيابة عنه"

وبالتالي اعتبرت قواعد روتردام – تماشيا مع اتفاقية النقل متعدد الوسائط – الحاويات من قبيل البضائع ،

[1] CA Paris; 10 Juin 1986, navire Hélène Delmas, DMF 1987, p 506

[2] CA Rouen, 2 chambre CIV, 23 Mai 1991, B.T 1991, p 607.

إلا أنها عادت وعرفتها في الفقرة 26 من نفس المادة الأولى كونها: أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل ، أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معداتملحقة بوحدة التعبئة تلك . " معتبرة بذلك الحاويات وحدة تعبئة لتجميع البضائع. الملاحظ أن اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط لم تحدّد البضائع التي تدخل في نطاق تطبيق أحكامها كما فعلت الاتفاقيات الأخرى، ويتعلق الأمر خاصة بنقل الحيوانات الحيّة ونقل البضائع على السطح ونقل الرسائل والطرود البريدية.

ثانيا : النقل متعدّد الوسائط وفقا لعقد واحد.

إذا كانت طبيعة هذا النمط من النقل تقتضي تعددا لوسائط النقل، فإن ذلك يكون وفق عقد واحد

الفقرة الأولى: نقل متعدد الوسائط:

إن النقل متعدّد الوسائط في جوهره هو فكرة قانونية مستحدثة ترتب آثارا تجارية واقتصادية ، فمكوناته هي وسائط النقل التقليدية سواء كانت بحرية أو جوية أو برية أو نهرية، ولكلّ واسطة قواعدها وأحكامها القانونية التي تنظمها الاتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية. أمّا المستحدث فيها فهو التأليف بين واسطتين أو أكثر من وسائط النقل لتقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب[1]. حيث يتم إدماج أكثر من واسطة من وسائط النقل بهدف نقل البضاعة من جهة منشئها إلى جهة الوصول النهائية ، ومن هنا ظهرت الحاجة إلى وضع نظام قانوني يحكم النقل بأكثر من واسطة من وسائل النقل.

من ثم كانت خاصية أن يكون النقل متعدّد الوسائط شرطا ثالثا لتطبيق أحكام اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط لـ 1980 . إلا أنه من أهم المسائل التي اختلف فيها الفقه في موضوع النقل الدولي متعدّد الوسائط التفرقة بين مدلول مصطلحي "واسطة النقل le mode de transport "و وسيلة النقل le moyen de transport "، فيرى بعض الفقه ومن بينهم أحمد عبد المنصف أنّ واسطة النقل هى الوسط الذي يجري فيه النقل. وأنّ الوسائط التقليدية للنقل هي البحر ، الجوّ ، والبرّ، أمّا ، والبر، أما وسيلة النقل فيقصد بها إما طريقة النقل كالسفينة والسيّارة، أو ترتيبات النقل كالحاوية والطبلية[2].

بذلك يكون هذا الرأي قد استخدم مصطلح الواسطة للتعبير عن الوسط أو البيئة التي يتم فيها النقل، أي البحر ، الجو والبر. وبالتالي فإنه يعتبر النقل البري وسطا واحدا سواء تم بالسكك الحديدية أو بالشاحنات أو بالطريق النهري على الرغم من اختلاف القواعد القانونية التي تحكم كلا منها. فلا يعتبر على هذا

[1] محمد غريب عبد العزيز ، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات ، منشأة المعارف ، 2004 ، الإسكندرية ، 2004 ص 211

[2] د.أحمد عبد المنصف محمود، اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط ، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد 8، العدد 15، ص 7

الأساس النقل بالشاحنات الذي يسبقه أو يتبعه نقل بالسكك الحديدية أو باستخدام النهر، على أنه نقل متعدد الوسائط لاتحاد الواسطة وهى البر [1]

بينما يرى جانب آخر من الفقه استخدام تعبير "الوسائل" بدلا من "الوسائط". فيستعملون مصطلح ' النقل الدولي متعدّد الوسائل ' من بينهم الدكتور هاشم رمضان الجزائري ، معتبرا أنّ النقل الدولي متعدّد الوسائل هو النقل الذي يتم بين دولتين أو أكثر وتستعمل فيه أكثر من وسيلة من وسائل النقل المختلفة ، على أن يكون الناقل بموجبه مسؤولا عن تنفيذ العقد كاملا [2]

نفس المصطلح يستعمله الدكتور "عبد القادر العطير" فيعتبر أن الوسائل يعني حرفيا النقل بين الأشكال ، ويستعمل للتعبير عن قابلية الحاويات للتحوّل من سكة حديد إلى الشاحنة البرية إلى السفينة في أي ترتيب ، فهو النقل الذي يتم باستعمال وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة : برية ، بحرية ، جوية أو نهرية وعلى أساس عقد نقل واحد يصدره الشخص أو "المنشأة" الذي ينظم هذه الخدمة والذي يعتبر مسؤولا عن تنفيذ العقد ، فهو حسبه – لا يعدو أن يكون نقلا مشتركا أو نقلا مخترقا باعتباره خدمة غير مجزأة تحرك البضائع من الباب إلى الباب ، فهي تسميات تدلّ على مسمّى واحد رغم ما فيها من اختلاف في المعنى من الناحية الفنية[3]. وبالتالي يكون هذا الرأي قد أخلط بين مصطلحي "الوسائط والوسائل"، لتكون تسمية النقل متعدّد الوسائل غير دقيقة، إذ أنّ العبرة في هذا النوع من النقل بواسطة النقل المستخدمة، وليس بوسيلة النقل.

الفقرة الثانية: النقل وفقا لعقد نقل واحد

تشترط اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط أن يبرم عقد نقل واحد ليحكم الرحلة بأكملها بدءا من أخذ متعهد النقل المتعدّد الوسائط للبضائع في عهدته وانتهاء بتسليمها إلى صاحب الحق في البضاعة ، وهو ما ذهبت إليه المادة 1 فقرة 1 من الاتفاقية باعتبارها أن النقل الدولي متعدّد الوسائط يعني : "نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدّد الوسائط . فإذا أبرم الشاحن عدة عقود مع الناقلين ، وذلك بأن يبرم عقدا مع الناقل البحري عن مرحلة النقل البحري ، ويبرم مع الناقل الجوي عقد نقل جوي ، ويبرم مع الناقل البري عقد نقل بري ، فلا نكون عندئذ بصدد نقل دولي متعدد الوسائط. وإنما نواجه في هذه الحالة نقلا مجزا، حتى لو تم استخدام وسائط نقل متعدّدة، فالنقل البحري يحكمه عقد النقل البحري، والنقل الجوي يحكمه عقد النقل الجوي... وهكذا[4]

---

[1] د. فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق)، مصر 1994. ص19.

[2] د. هاشم رمضان الجزائري ، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلّم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع – دراسة في ضوء الاتفاقيات الدولية للنقل البحري والقانونين العراقي والكويتي ، مجلة الحقوق ، جامعة الكويت ، السنة العاشرة ، العدد الأول ، مارس 1986 ، الكويت ، ص 152.

[3] د. عبد القادر العطير ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، 1983 ، ص64.63.

[4] نادية محمد معوض ، المرجع السابق ، ص 93

تأكيدا لذلك ، ألغت الاتفاقية جميع المستندات المستخدمة لتغطية كل مرحلة فلا ينبغي إصدار وثيقة شحن بحري لتغطية النقل البحري ، ووثيقة نقل جوي لتغطية النقل الجوي، وتذكرة نقل لتغطية النقل البري، حيث قامت بتوحيدها وقصرها على مستند واحد يحكم جميع المراحل، ويغطى النقل بأكمله معتبرة مستند النقل متعدد الوسائط في المادة 1 فقرة 4 : "وثيقة تثبت عقد نقل متعدّد الوسائط ، وأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهدته ، وتعهدا منه بتسليم البضائع وفقا لشروط العقد المذكور.

المطلب الثاني: التطور التاريخي والقانوني للنقل متعدد الوسائط وأهميته.

إنّ التطورات الهائلة في التجارة الدولية التي أعقبت مبدأ تحرير التجارة وظاهرة العولمة، أدّت إلى ضرورة حدوث تكامل بين وسائط النقل المختلفة . ظهرت على إثرها خدمة النقل من الباب إلى الباب مما أدّى إلى الانتقال من مرحلة النقل الأحادي الواسطة إلى النقل متعدّد الوسائط الذي أصبح محور العمليات اللوجستية ، مما جعله محورا لاتفاقيات وقوانين لتطويره ووضعه في إطاره التشريعي المناسب(الفرع الأول)، وهذا راجع إلى الأهمية الخاصة التي يتميز بها في عالمنا المعاصر ، وما يتوقع له من تطورات مستقبلا (الفرع الثاني).

الفرع الأول : من نقل أحادي الواسطة إلى نقل متعدّد الوسائط.

النقل أحادي الواسطة هو النقل الذي ينطوي على استخدام واسطة نقل واحدة حتى ولو تعدّد الناقلون ، ليصدر هؤلاء إما سندات شحن في حالة النقل البحري، أو تذاكر نقل جوي ، أو تذاكر نقل بري.

هذا النقل بكل وسائطه انتقل من مرحلة التطور إلى مرحلة الثورة وذلك بفعل التكنولوجيا المتجدّدة وفي عصر تبادل المعلومات إلكترونيا والدور الذي تلعبه الحاويات في النقل ، فبالنسبة للنقل البحري ، حدثت تطورات تقنية كبيرة ، لعل أهمها استخدام نوعيات جديدة من السفن مستخدمة التطور الكبير في مجال الطاقة وفي سرعة تداول البضائع مثل سفن الحاويات وسفن حاملات الصنادل ، وسفن الطبالي (palettes) بالإضافة إلى سفن الدحرجة (Ro/Ro) والسفن متعدّدة الأغراض ، وقد واكبت التطورات التقنية في صناعة السفن ، تطورات تقنية في الموانئ فأنشئت محطات الحاويات ومحطات التجارة العابرة والأرصفة الخاصة لسفن البضائع الموحدة.

بالنسبة للنقل الجوي ، تأثر بشكل كبير بالتطورات التكنولوجية ، فقد شهد تطورات تقنية مذهلة ، شمل جسم الطائرة من حيث القوة وكفاءة الأداء والسرعة، أدّى إلى تخفيض تكلفة النقل الجوي.

النقل البري بشقيه النقل بالسكك الحديدية والنقل بالسيارات تأثر بدوره بالتطورات المتسارعة . فبالنسبة للسكك الحديدية ، أدخلت عربات سكك حديدية لها المقدرة على حمل حاويتين ، كما تستخدم السكك الحديدية الآن الحاسبات الآلية لبرمجة خطوطها وتنسيق الحجز المسبق. أما السيارات ، فقد امتدت إليها يد التطور أيضا فظهرت أنواع من السيارات تلائم النوعيات المختلفة من البضائع ، كالمبردات وناقلات الصب والجاف

وناقلات المواد السائلة ، وناقلات العربات الصغيرة وغيرها من الأنواع المتطورة[1]. وعليه فإنّ التوحيد النمطي للبضائع الذي امتد لكل أنواع وسائط النقل أدّى إلى تحقيق التكامل بين هذه الوسائط ، مما مكن من القيام بعمليات النقل متعدّد الوسائط وتقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب.

، خاصة أحكام تنظيم المسؤولية في النقل الدولي للبضائع ، فمن [2]كما شمل التطور الجانب القانوني المعروف أن نقل البضائع – سواء تم عن طريق البحر ، الجو ، السكك الحديدية ، أو الواسطة الطرقية – يخضع لأحكام خاصة بكل واسطة نقل تنص عليها الاتفاقيات الدولية ، القوانين الوطنية أو القواعد الموحدة.

ففي سنة 1893 وضعت اتفاقية دولية لتنظيم النقل بالسكك الحديدية (CIM) ، تبعتها اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن عام 1924 ثم تلتها اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر (CMR) في عام 1956. وقد أُدخلت على بعض هذه الاتفاقيات تعديلات هامة ، لتتماشى مع متطلبات التطور إلا أنّ هذه القواعد القانونية التي تحكم كل واسطة نقل ، نشأت وتطوّرت بمعزل عن غيرها من الوسائط الأخرى، ذلك ومع ظهور النقل متعدّد الوسائط – فإنه بافتراض أن البضاعة نقلت في إحدى مراحل النقل بطريق الجو ، ثمّ في مرحلة أخرى بطريق البحر ، يكون على الناقل الجوي أن يصدر تذكرة نقل جوي طبقا لاتفاقية وارسو لتغطية النقل الجوي، بينما يصدر الناقل البحري سند الشحن طبقا لمعاهدة بروكسل لتغطية النقل البحري ، كما أن القواعد القانونية التي تحكم النقل أحادي الواسطة تختلف من واسطة نقل إلى أخرى من حيث مسؤولية النقل وحدود هذه المسؤولية ، لذلك ، فإنّ المرسلين في النقل متعدّد الوسائط لم يكونوا متيقنين من القواعد القانونية التي يتعين انطباقها على عملية النقل بشكل عام. كذلك فإنّ إصدار عدد من وثائق النقل ، أصبح غير ملائم على الإطلاق لعمليات النقل المتكامل ، بالإضافة إلى أنه يؤدي إلى حرمان متعهد النقل من المزايا الاقتصادية لطرق النقل الحديثة [3] .

الأمر الذي أبرز حاجة ملحة وضرورية لنظام عالمي جديد بقانون خاص به يسهل تبادل التجارة الدولية. وفي عام 1965 تم وضع المسودة الأولى للقواعد الدولية لتحديد المسؤولية في النقل متعدّد الوسائط ، وذلك تحت رعاية كل من المعهد الدولي لتوحيد القوانين الخاصة واللجنة البحرية الدولية ، وتم صياغة مسودتين

[1] نادرة عبد الرحيم فرحان ، النقل متعدّد الوسائط في ظل العولمة ، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا ، 2004.

[2] القضاء البريطاني كان قد أصدر حكما متعلقا بعملية نقل متعدد الوسائط سنة 1876 ، و ذلك بمناسبة نقل بحري من لندن إلى مونتريال، متبوع بنقل بالسكك الحديدية من مونتريال إلى تورنتو :

Arrêt Mor V Harris,1876 1A.C.318 :Pierre Bonassies, le transport multimodal en Europe, revue Scapel,2001,p 197

[3] فاروق ملش ، النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط ،المرجع السابق ، ص16, 17.

أخرتين في عام 1967 وفي عام 1971. وفي عام 1973 قام مجلس التجارة والتطوير في مؤتمر الأمم للتجارة والتنمية (CNUCED) بتشكيل مجموعة عمل حكومية مختصة بالنقل الدولي متعدّد الوسائط وأثمرت الجهود بانعقاد مؤتمر الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدّد الوسائط بجنيف بمشاركة 84 دولة منها 51 دولة نامية بتاريخ 24/05/1980 ، إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ كاتفاقية دولية حيث يلزم انضمام ما لا يقل عن ثلاثين دولة ، الأمر الذي لم يتحقق.

ونظرا لعدم دخول الاتفاقية حيز التنفيذ على مستوى الحكومات فقد قام القطاع الخاص بوضع قواعد خاصة تعرف بـ"قواعد الأونكتاد / غرفة التجارة الدولية" (CNUCED/CCI) بدأ استعمالها منذ 1992 ، حيث حازت هذه القواعد على اعتراف عالمي واسع لدرجة أنها أصبحت مرجعا في الكثير من وثائق النقل العالمية. مثل سند الشحن المشترك (FIATA) وبوليصية الشحن المعتمدة من مجلس الملاحة العالميةBIMCO .

الفرع الثاني: أهمية النقل متعدد الوسائط.

تأتي أهمية هذا النظام استجابة للمتغيرات العالمية في المجالات الاقتصادية والتجارية وتتجلى على الخصوص في:

-1-تعاظم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى العالمي وتعقد إدارة أنشطة النقل والتكلفة اللوجيستية [1]، حيث أصبح النقل متعدد الوسائط جزء من اللوجيستية، فمن خلال خفض تكلفة لوجستيات النقل، يمكن خفض تكلفة السلعة في الأسواق، ويتأتي ذلك من خلال تدفق وتخزين البضائع وخدمات الشحن والمعلومات ذات الصلة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لأغراض تتفق مع احتياجات المستورد أو المورّد والتأكد من أنّ العملية من بداية انتقال السلع متضمنة من بداية انتقال السلع متضمنة جميع خدمات الشحن على أن تتم بسلاسة وبساطة شديدة ، وإجراءات سهلة ، وتكون المسؤولية عن انتقال السلعة إلى المكان المناسب في الوقت المناسب ، كما أنّ استخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتما إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان ، ومن ثم فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل ، وبجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مما يؤثر بالإيجاب على الاقتصاد.

[1] التعريف الخاص باللوجستيات والذي يتبناه مجلس إدارة اللوجستيات هو: عملية التخطيط والتطبيق والتحكم في التدفق الكفء والفعال للمنتجات سواء السلع أو الخدمات وأيضا المعلومات من نقطة منشأها حتى نقطة استهلاكها بما يحقق متطلبات العميل": محمد يحيى، اللوجستيات مجلة بنك معلومات النقل البحري المصري، عدد 3 سبتمبر 2006. العنوان الإلكتروني:
http://www.emdb.gov.eg
ويعرف قانون التهريب الجزائري في المادة 2 وهو الأمر رقم 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005 المتعلق بمكافحة التهريب المعدل والمتمم بالأمر رقم 06-2009 المؤرخ في 15 جويلية 2006، الشبكة اللوجستية الدولية: "مجموع العمليات المتعلقة بحركة البضائع العابرة للحدود من منشأها إلى وجهتها النهائية".

تتمثل الثورات الثلاث التي دفعت بالخدمات اللوجستية في مجال النقل إلى أقصى مدى في :

-ثورة الحاويات.

- ثورة التسليم في الوقت المحدد ويقصد به الاعتماد على تكنولوجيا الحاسوب في التنسيق بين برامج الإنتاج وعمليات الشحن والنقل والتصدير، بحيث يخرج المنتج مباشرة من خطوط الإنتاج إلى وسائل الشحن دون المرور بمرحلة التخزين

-ثورة نظام التبادل الإلكتروني للبيانات .(E.D.I)

هذه الثورات والمفاهيم الحديثة للوجستيك أثر في مفهوم النقل، وجعله يتجاوز مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب، مع ضرورة التنسيق بين حلقات النقل من طرف برية وسكك حديدية وموانئ ونقل جوي وشبكات تبادل المعلومات ... الخ[1].

من ثم فإن شبكة النقل المتعدد الوسائط هي التي تقوم بربط السفن ومحطات الموانئ والأماكن اللوجيستية والشاحنات والقطارات ونجد في قلب هذه الشبكة، التخطيط والتتبع، وتسليم البضائع، ونظم المعلومات الحديثة اللازمة لتوفير المصداقية لمئات الآلاف من الشركات العاملة في المجال البحري الدولي، والبري، والتصنيع والتجارة.

2-يتيح النقل متعدد الوسائط الحصول على أسعار نقل لكل حاوية وليس على أساس سعر كل نوع من البضائع، ويعتبر ذلك ميزة مهمة لاسيما للبضائع ذات القيمة المرتفعة.

-3 يسمح بتتبع البضائع أثناء تحركها من الباب إلى الباب ومعرفة المكان الذي وصلت إليه وذلك بواسطة أنظمة تبادل البيانات إلكترونيا .

-4 مفهوم التوحيد القياسي الدولي للحاويات أصبح مقبولا وهو الاتفاق على مقاييس مقبولة على نطاق واسع للحاويات ويتعلق بأبعادها، وحمولتها الإجمالية، ومواصفاتها وتثبيتها وأساليب اختيارها ووضع العلامات عليها لما يحققه ذلك من قابلية الاستبدال فيما بينها، وتوفير منهج مشترك بين شبكات النقل المختلفة في مختلف البلدان، مما يعزز فعالية النقل بمراحله المختلفة بأقل تكلفة ممكنة في مختلف البلدان وتأمين استخدام أمثل للاستثمار في السفن والحاويات [2]

-5- ترتكز فلسفة استخدام النقل متعدد الوسائط كأسلوب لنقل البضائع من المصدر إلى الهدف على حقيقة أساسية وهي أن وسائط النقل المختلفة لها مجموعة من الخصائص تميز كلا منها عن الأخرى، ومن

[1] نادرة عبد الرحيم ،فرحان المرجع السابق، ص21

[2] أحمد التركي، ورقة النقل متعدد الوسائط حاضره ومستقبله، الإسكندرية، 1991

ثم فإن فكرة النقل متعدد الوسائط انبثقت أساسا من محاولة الاستفادة من مميزات كل واسطة في إطار مشترك تجمع بينها جميعا في سلسلة واحدة، معنى هذا أن الاعتماد على النقل متعدد الوسائط يهدف إلى خلق سلسلة نقل من الباب إلى الباب تجمع بين وسائط النقل المتاحة في تناغم وتكامل لتحقيق أفضل خدمة نقل وبأقل التكاليف.

-6-قد يؤدي الجمع بين الوسائط في بعض الحالات إلى زيادة قدرة الصادرات على المنافسة فالآن يستطيع بعض متعهدي النقل متعدد الوسائط مشغلي السفن أن يوفروا كثيرا من الوقت من خلال خدمات بحر / بر . على سبيل المثال فإن عملية نقل متعدد الوسائط من هونج كونج إلى نيويورك باستخدام سفن حاويات سريعة وقطارات التستيف المزدوج تستغرق حوالي 16 يوما، بينما تستغرق الرحلة البحرية الخالصة بين الموانئين ثلاثة أسابيع على الأقل،[1] مما يؤدي إلى الرفع ، مما يؤدي إلى الرفع من القدرة التنافسية القدرة التنافسية وربح الدول لرهان التصدير، بتحقيق نجاعة أفضل في قطاع النقل، وذلك لمواجهة متطلبات التجارة الدولية وتطورها والنهوض بالمبادلات الدولية.

نخلص من كل هذا أن نظام النقل متعدد الوسائط أصبح العمود الفقري لعمليات

تدفق البضائع من المنتج إلى المستهلك، عن طريق التحكم من قبل متدخل واحد في سلسلة كل العمليات لنقل البضاعة من الباب إلى الباب.

[1] نادرة عبد الرحيم ،فرحان نفس المرجع السابق، ص17.

المبحث الثاني: مفهوم متعهد النقل متعدد الوسائط.

أدت التطورات في سوق النقل إلى ظهور وسطاء ومتعدي نقل، كان دورهم في بداية الأمر يقتصر على أعمال الوكالة المأجورة، ثم تطوروا ليصبحوا متعهدي بضائع يتحملون مسؤولية شاملة عن كل مراحل النقل من الباب إلى الباب وزاد هذا التطور عندما تنامى استخدام الحاويات بتجميع شحنات متماثلة لشاحنين مختلفين ونقلها إلى جهة واحدة بواسطة متعهدي النقل هؤلاء. ومن ثم امتد نشاطهم لكي يغطي أيضا التعهد للنقل متعدد الوسائط وأصبحوا يتمتعون بمراكز وطبيعة قانونية خاصة، متخذين أشكالا مختلفة. لذا سوف نتعرض في هذا المبحث لمتعهد النقل متعدد الوسائط، لنبين فيه من هو متعهد النقل متعدد الوسائط و الطبيعة القانونية للنشاط الذي يمارسه "مطلب أول"، والأشكال القانونية التي يتخذها متعهدو النقل متعدد الوسائط، محددين بعد ذلك الخدمات المقدمة من قبلهم "مطلب ثاني."

المطلب الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط والطبيعة القانونية لنشاطه:

أمام التطور الحاصل في التجارة الدولية، دعت الحاجة إلى لجوء التجار إلى سلسلة من الناقلين لتوصيل بضائعهم، إلا أن هذا الوضع أدى إلى خلق مشاكل عديدة إزاء تعدد وسائط النقل المختلفة وصعوبة تحديد المسؤول عن الضرر الأمر الذي خلق فكرة تولي مسؤول واحد يحمل على عاتقه عملية النقل بمختلف وسائطها (فرع أول) . إلا أنه ثار إشكال أي المهنيين في سوق النقل يمكن أن يستجيب لطبيعة نشاط متعهد النقل متعدد الوسائط (فرع ثاني).

الفرع الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط:

من خلال هذا الفرع ، سيتم التعرف على مختلف التعريفات التي وردت بشأن متعهد النقل متعدد الوسائط.

1- تعريف اتفاقية جنيف 1980

عرفت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لسنة 1980 متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه: "أي شخص يبرم بالأصالة عن نفسه، أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط، ويتصرف بصفته أصيلا، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد"[1]. وعلى ذلك فمتعهد النقل متعدد الوسائط هو شخص سواء كان طبيعيا أم اعتباريا يتعهد بتنفيذ عملية نقل متعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ تلك العملية.

[1] المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

وهذه الصورة الجديدة لمتعهد النقل متعدد الوسائط، قد جاءت خلافا للصورة التقليدية للناقل البحري مثلا الذي كان يتعهد بنقل البضائع بحرا من مكان إلى آخر مقابل أجر، ويصدر سند شحن للشاحن، في وقت كان يتم النقل في مراحله الأولى بوسائل تقليدية، قد لا تتحقق معها السلامة والأمان الكافي للبضائع المنقولة قبل عوارض رحلة النقل بوجه عام. ومن ثم فإن التطور الحاصل في وسائل النقل وظهور الحاويات كوسائل أكثر أمانا وملائمة للبضائع المختلفة، وسرعة تداول البضائع عبر وسائط النقل

المختلفة ساهم في دفع متعهد النقل متعدد الوسائط إلى تنظيم شبكة نقل متكاملة تحوي في طياتها وسائط النقل المختلفة، والتعاقد عدد مع من الناقلين بأقل الأسعار. وبالتالي فإن متعهد النقل متعدد الوسائط طبقا لاتفاقية جنيف لـ 1980 "هو

الشخص الذي يبرم عقد نقل دولي للبضائع من مكان في بلد يأخذ فيه البضائع في حراسته، إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر، ليتولى تنفيذ النقل مقابل أجرة شاملة باستخدام واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، فيتصرف بصفته أصيلا ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضاعة، بموجب مستند واحد يثبت شروط النقل بكافة مراحله ، يسمّى وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط. وهو تعريف يمكن استنباطه بالتنسيق بين تعريف اتفاقية جنيف 1980 لعقد النقل متعدد الوسائط، ومتعهد النقل متعدد الوسائط. حيث جاء في تعريفها لهذا العقد أنه "عقد يتعهد بموجبه متعهد النقل متعدد الوسائط، في مقابل دفع أجرة النقل بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير[1]

2- تعريف الشروط المعتمدة الصادرة عن الاتحاد الدولي لجمعيات مقدمي البضائع FIATA)[2]:

أوردت هذه الشروط الصادرة في شأن سند الشحن متعدد الوسائط FBL لسنة 1992 تعريفا لمقدم أو متعهد البضائع أو ما يسمى بوكيل الشحن أو وكيل العبور أنه: "متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يتولى إصدار هذا السند، موضحا عليه اسمه ويتحمل كامل المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بصفته متعهدا أصيلا لهذا النقل". من هذا التعريف يتضح أن دور متعهد أو مقدم البضائع عندما يصدر سند شحن متعدد الوسائط « FBL»، يصبح متعهدا أصيلا لهذا النقل، ويتطابق مركزه القانوني، مع مركز متعهد النقل متعدد الوسائط، دون أن يكون هناك فارق فني أو قانوني بين دور كل

[1] المادة 1 فقرة 3 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980.

[2](2) « FIATA »: "الفياتا" وهي الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن المؤسس في فيينا النمسا في 31 ماي 1926 هي منظمة غير حكومية، تمثل صناعة تغطي حوالي 40.000 شركة شحن ولوجستيات ويطلق عليها "مهندسو النقل. كما أن لها وضع استشاري مع المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة (ECOSOC » ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية CNUCED ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي CNUDCI من أهداف "الفياتا" : - توحيد صناعة وكالة الشحن على مستوى العالم، - تمثيل وحماية مصالح الصناعة من خلال المشاركة كاستشاريين في اجتماعات الأجهزة الدولية التي تتعامل مع النقل، - تقديم التدريب المتخصص لوكلاء الشحن وحل مشاكل المسؤوليات التأمينية وتقديم أدوات التجارة الإلكترونية بما في ذلك التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI): بنك معلومات النقل البحري المصري، المجلة الإلكترونية، عدد 20 فبراير 2008: http://www.emdb.gov.eg

منهما[1] وقد ورد هذا التعريف حيث يعترف ضمن هذا الشروط، في صدر السند بأن مقدم البضائع هو متعهد للنقل متعدد الوسائط – بموجب إصدارها لسند شحن متعدد الوسائط سنة 1992 يحتوي على شروط معدّلة لكي يحل محل "سند الشحن للنقل المشترك" لسنة 1984) . بعد ما كان السند لـ 1984 من خلال الشرط رقم «2»، يعتبر أن جوهر التزام مقدم البضائع هو أن يتولى بنفسه النقل، أو يعهد بالتنفيذ باسمه لشخص آخر ، من مكان تلقيه البضاعة في حراسته حتى مكان التسليم المبين في السند، أي أن مقدم البضائع عندما يصدر سند للنقل المشترك (FBL) يصبح ناقلا. وبعد ما أصبح باستطاعة مقدم البضائع أن يتكفل بخدمة نقل تامة ومتكاملة، فيتولى تخطيط وتنفيذ عمليات نقل البضاعة متمتعا في ذلك بمرونة وحرية أداء واسعة للوفاء بحاجات عملائه وحماية مصالحهم، وأصبح عليه أن يقبل المسؤولية في مواجهة أصحاب البضاعة عما يصيبها من الهلاك أو التلف أو التأخير. تأقلمت منظمة FIATA مع الوضع، وغيرت السند من سند الشحن للنقل المشترك" إلى "سند الشحن متعدد الوسائط" يحتوي على شروط جديدة على أساس قواعد (CNUCED / CCI)[2]

يتجلى من خلال تعريف منظمة FIATA وموقفها أن دور مقدم أو متعهد البضائع عرف تطورا ملحوظا، فبعدما كان دوره يقتصر على أعمال الوكالة المأجورة، مثل الأعمال القانونية والمادية المتعلقة باستلام أو تسليم البضاعة، وربط مراحل النقل المختلفة باسم ولحساب الشاحنين ودون أية مسؤولية تشغل ذمته إلا عن أخطائه الشخصية. بدأ متعهد البضائع يستخدم الحاويات لتجميع حمولات متماثلة لشاحنين مختلفين ومتجهة إلى جهة واحدة ومع مزيد من التطور والمرونة في مواكبة حاجات المتعاملين معهم، أصبح يقبل مسؤولية شاملة عن كل مراحل النقل من الباب إلى الباب بصفته أصيلا في تعامله مع الشاحن، وبموجب وثيقة نقل واحدة مثلا: (FBL)، تغطي رحلة البضاعة عبر وسائط النقل المختلفة، ليؤدي بذلك دور متعهد النقل متعدد الوسائط.

[1] فاروق ملش النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص .391

[2] المرجع السابق، ص398.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لنشاط متعهد النقل متعدد الوسائط: سبق وأن أشرنا إلى أن متعهد النقل متعدد الوسائط هو شخص يقوم بإبرام عقد نقل متعدد الوسائط ويتصرف بصفته أصيلا، فهو منظم للنقل من الباب إلى الباب يتحمل عبء إيصال البضاعة من مخزن البائع إلى مخزن المشتري. ولهذا الغرض، فإنه يختار وسائل النقل الملائمة لإيصال البضاعة، ويراقب مختلف مراحل النقل، كما يضمن وصول البضاعة. دوره هذا أدى إلى التداخل في المراكز القانونية عندما يمارس متعهد النقل متعدد الوسائط نشاطه فمن هم المهنيون الذين يمكن إسناد إليهم مهمة تنظيم النقل من الباب إلى الباب؟ خاصة وأن هذا النشاط غير منظم من قبل القانون الداخلي.

الفقرة الأولى: الوكيل بالعمولة للنقل بصفته متعهد للنقل متعدد الوسائط:

أهم نظام تمكّن من التأقلم مع النقل متعدد الوسائط هو الوكالة بالعمولة للنقل حيث أصبح تنظيم هذا النوع من النقل هو العلامة الرئيسية للوكيل بالعمولة للنقل المعروف في الجزائر، مصر، وفرنسا.

ففي فرنسا الشخص الذي يتولى النقل من الباب إلى الباب باسمه وتحت مسؤوليته هو الوكيل بالعمولة للنقل، أما التشريعات الأجنبية الأخرى، فهي لا تعرف إلا le'Spéditeur[1] الألماني و Freight Forwarder البريطاني و L' Expéditeur البلجيكي الذي يطلق على الشاحن والوكيل بالعمولة في آن واحد هؤلاء المهنيين، وإن كانت التزاماتهم قريبة من التزامات الوكيل بالعمولة للنقل في فرنسا، إلا أنه لا تشابه بينهما في المسؤولية، حيث لا يسألون إلا عن أفعالهم الشخصية، فيتشابهون بذلك مع وكيل العبور وليس مع الوكيل بالعمولة للنقل الذي نعرفه أما الشخص الوحيد الذي تعرفه التشريعات الأجنبية والذي يتشابه مع الوكيل بالعمولة للنقل، فهو متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يقوم الوكيل بالعمولة للنقل مثله بتنظيم عملية النقل برمتها وتحت مسؤوليته وبسبب هذا التشابه في الالتزامات وفي ،المسؤولية فإنه غالبا ما يطلق هذا الاسم "متعهد النقل متعدد الوسائط، في الحياة العملية وأمام القضاء على الوكيل بالعمولة للنقل عندما يتولى تنظيم عملية نقل متعدد الوسائط[2].

طبقا للتعريف القضائي الفرنسي فإن الوكالة بالعمولة للنقل هي"اتفاق يتعهد بمقتضاه الوكيل بالعمولة للنقل تجاه موكله بإنجاز الأعمال القانونية التي يستلزمها نقل البضائع من جهة إلى أخرى باسمه وتحت مسؤوليته ولحساب العميل، وتتميز هذه الوكالة بالقدر الكبير من الحرية التي يتمتع بها الوكيل بالعمولة في تنظيم

[1] Loi du 25 juin 1998, adoptée par la Bundestag de la république fédéral d'Allemagne relative au droit du transport: chapitre V du § 453 au §466.

[2] سوزان على حسن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 13

عملية النقل بالطرق والوسائل التي يختارها، كما أنها تتميز بشمولها النقل من أوله إلى آخر[1].

بهذا التعريف استطاعت محكمة النقض الفرنسية إبراز العناصر الأساسية المكونة لحساب

لعقد الوكالة بالعمولة للنقل . وهي تعاقد الوكيل بالعمولة للنقل باسمه الشخصي موكله وتمتعه بقدر كبير من الحرية في اختيار الوسائل والطرق وكل ما هو ضروري لإتمام عملية النقل بالشروط المتفق عليها كما أن أهمية هذا التعريف تظهر في كونه يربط بين مفهوم الوكالة بالعمولة للنقل والنقل من الباب إلى الباب.

من الناحية التنظيمية والقانونية فإن القانون التجاري الفرنسي يعرف الوكيل بالعمولة بصفة عامة[2]. أما الوكيل بالعمولة للنقل فيعرفه قانون توجيه النقل الداخلي[3]

الفقرة الثانية وكيل العبور بصفته متعهد النقل متعدد الوسائط:

إن المهنة الأخرى التي تعدّلت لتستجيب لضرورات نشاط متعهد النقل متعدد الوسائط هي مهنة وكيل العبور .le transitaire وقد كان يعتقد أن مهمة وكيل العبور ستندثر مع ظهور النقل متعدد الوسائط، حيث أن دور وكيل العبور على ممر الزمن، كان يظهر في أماكن تفريغ الحمولة في حين أن النقل متعدد الوسائط يتميز بعدم تفريغ البضائع، لكن هذا غير صحيح، فقد استطاع وكلاء العبور التأقلم مع هذا النظام، وسيطروا على تقنياته حاويات، دحرجة، وحدات متحركة " وأصبحوا أهم منفذي النقل متعدد الوسائط، فميلهم نحو إيصال البضاعة، جعلهم يبحثون عن دور لهم من أجل السيطرة على النقل البري للبضائع.

يعرف الفقيه Rodière وكيل العبور أنه وسيط يكلف بتلقي البضاعة من الناقل البحري، واتخاذ ما يلزم لإعادة إرسالها لتكملة رحلتها بمعرفة ناقل بحري أو نهري أو بري أو جوي، لذلك فإن مهمته تتناول الأعمال القانونية والأعمال المادية لحساب موكله للوصول بين جزئي الرحلة الواحدة للبضاعة بهدف بلوغها غايتها النهائية [4] ومن ثم فإن الأصل في وكيل العبور أنه يتولى بصفة رئيسية تلقي البضاعة من عميله وإرسالها

[1] Cass .16 Févr. n 086-18.3009-1988. BT . 1988, p 491 : Lamy transport Tome 2, édition 2004, page 4: «< la commission de transport, convention par lequelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci des actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix sous son nom et sous sa responsabilité ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout ».

[2] Art L 132.1, alinéa 1 : « le commissionnaire est celui qui agit en son propre nom ou sous un nom social pour la compte d'un commettant. >>

[3] Décret n° 90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport,J.O N° 56 du 7 mars 1990, p 2800 modifié par le décret n° 99-125 du 15 Avril 1999 et par celui du 24/10/2002 ,n° 202-1312 et enfin modifié par le décret n° : 2004-548 du 14 juin 2004

[4] << Le transitaire : c'est un intermédiaire chargée de recevoir les marchandises des mains du transporteur et d'assurer la réexpédition par les soins d'un autre transporteur fluvial, ferroviaire, aérien, il accomplit à cette fin des opérations d'ordre juridique, il prend » : R.Rodière, E.du Pontavice, droit de

le compte de son client pour livraison transport, op.cité, p 260.

باستخدام الواسطة البحرية، بعدها يقوم نظيره البري بتقديم البضاعة للناقل البري فهو وكيل عادي عن أصحاب البضاعة يلتزم باتخاذ إجراءات باسم ولحساب عميله لإبرام العقود اللازمة لنقل البضاعة أو تداولها مع الغير، سواء كان هذا الغير ناقلا أو شركة شحن وتفريغ أو شركة تأمين أو غيرها، بحيث تنصرف آثار تلك العقود مباشرة إلى موكله.

لذلك فإذا كان الوكيل بالعمولة للنقل ضامن لمن يحلون محله من مقدمي الخدمات الذين قام باختيارهم متمتعا في ذلك بقدر كبير من الاستقلال ويتحمل مسؤولية ثقيلة، فإن وكيل العبور هو وكيل عادي يخضع للقواعد العامة للوكالة ويتبع التعليمات الصادرة إليه من عميله فيكون مسؤولا عن خطاه الشخصي الواجب الإثبات وأخطاء تابعيه، كأن يهمل في المحافظة على البضاعة أو يقوم بتحميلها على ظهر السفينة، أو على عربة « Wagon » غير مناسبة أو نظيفة[1].

إلا أنه من النادر أن نجد مساعدي النقل يتقيدون بالنظام الذي يحدد مهامهم، إما للتهرب من المسؤولية أو بهدف المكاسب المالية، فقد نجد وكيلا للعبور يقوم بعمليات الوكالة بالعمولة للنقل أو نشاطات وكيل الحمولة [2] مما يجعل من الصعب التمييز بين مختلف المتدخلين في عملية النقل، وإضفاء نوع من الغموض القانوني على الخدمات المقدمة من قبلهم، وقد دعم تطور النقل متعدد الوسائط من هذا التداخل والتعدي على الاختصاصات [3] . لذلك يذهب الفقيه Rodiere إلى ضرورة النظر إلى العقد المبرم من قبل المتدخل والالتزامات الناجمة عنه، وليس إلى صفته[4] في هذا الإطار، وخاصة مع عدم وجود تنظيم خاص به، يقوم وكيل العبور بعدة وظائف زيادة على نشاطه[5].

---

[1] R.Rodière, E.du Pontavice, Droit maritime, op.cité, p 261.

[2] في الجزائر، الجمع بين النشاطات الخاصة بمساعدي النقل وارد فقد تكون مؤسسة تمارس نشاطها الرئيسي كوكيل للسفينة، وتعمل بالإضافة لذلك كوكيل للعبور أو مؤسسة للشحن والتفريغ هذا الاحتمال كان موجودا بصفة قانونية قبل تعديل القانون البحري، حيث كانت المادة 571 تخص la CNAN بهذه النشاطات في وقت واحد نتيجة الاحتكار، وبعد تعديل المادة بموجب المادة 43 من القانون رقم

98-05، أصبح القانون لا يمنع مؤسسة خاصة من ممارسة أكثر من نشاط: "النقل البحري ملكية عامة، ويمكن أن يكون موضوع امتياز".

[3] ' Jaques Bonnaud, les acteurs du transport maritime, revue Scapel n°3 1988, p 42 : <<... dans un transport multimodal, quand vous aurez bien identifié le rôle joué par chacun, vous ne serez pas au bout de vos peines, car certains acteurs trichent, jouent plusieurs rôle, non pas dans leur vie, mais dans le même transport et ce n'est pas toujours à l'affiche. »

[4] R.Rodière, traité général de droit maritime, affrètement et transports, Tome III, n° 980, p 116 «<l'erreur à éviter c'est de mettre l'accent sur les personnages, on peut éviter les confusions des professions si l'on porte l'attention non sur les entreprises mais sur les conventions qu'elles concluent et les obligations qu'elles assument, car ce qui importe, ce n'est pas l'étiquette, mais le contenu du contrat »>.

[5] يحدد شروط ممارسة نشاط وكيل الحمولة المرسوم التنفيذي رقم 9-09-13 المؤرخ في 12 ماي 2009 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري وكيل الحمولة وكيل السفينة والسمسار "البحري" ج ر عدد 29 المؤرخة في 17 ماي 2009 أهم هذه الشروط الحصول المسبق على اعتماد يحدد المرسوم نموذجه (المادة 8) ويسلم من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية (المادة 9) لكل شخص طبيعي أو معنوي تتوافر فيه الشروط المنصوص عليها في المادة 10 وذلك لمدة 10 سنوات قابلة للتجديد (المادة 20).

المطلب الثاني: الأشكال القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط وخدماته:

أهم ما تمخضت عنه ثورة تعددية وسائط النقل، ظهور شركات متخصصة تقدم خدمات النقل الدولي متعدد الوسائط من خلال شبكة متكاملة من وسائط النقل المختلفة، وقد كان ظهورها في صور شتى، تصنف أساسا في فئتين رئيسيتين (فرع أول). استعراضها يطرح مسألة الخدمات التي يمكن أن يقدمها متعهد النقل متعدد الوسائط تبعا لذلك (فرع ثاني).

الفرع الأول: الأشكال القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط:

مع اتساع نطاق عمليات وسطاء النقل، وتعاظم أحجام البضائع التي يتعاملون بها، استطاعوا الحصول من الناقلين الفعليين على تخفيضات ملموسة في أجور الشحن، إلى أن تمكنوا من حجز فراغات دائمة أو حتى سفن بأكملها من السفن الجوالة على خطوط عملياتهم، وأصبح هؤلاء يتمتعون بإمكانية الحصول على أجرة منخفضة تتناسب مع حجم البضاعة المشحونة. ولما تمكن هؤلاء الوكلاء من التحكم بمختلف حلقات عملية النقل والسيطرة عليها، أصبح في مقدورهم إصدار سندات شحن خاصة بهم، ومن ثم اضطلعوا بدور الناقلين البحريين، ولم يكتفوا بدور الوكيل، وأصبح يطلق عليهم اسم متعهدي النقل متعدد الوسائط [1] . ليقسّم هؤلاء إلى مجموعتين رئيسيتين، تضم المجموعة الأولى الشركات التي تملك سفنا خاصة بها، وتضم المجموعة الثانية الشركات التي لا تملك سفنا خاصة بها.

الفقرة الأولى متعهدو النقل متعدد الوسائط المشغلون للسفنVO-MTO

ظل ملاك السفن يقومون بنقل البضائع من ميناء إلى آخر قاصرين مسؤوليتهم عنها على المرحلة البحرية الممتدة بين الشحن والتفريغ ومع انتشار النقل بالحاويات امتدت خدمات ملاك السفن لتشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب، فمدوا خدماتهم لتشمل أيضا النقل البري، النهري وحتى الجوي، وأصبح بإمكانهم تقديم خدمات متكاملة للنقل متعدد الوسائط، باستخدام وسائل نقل برية أو جوية إما مملوكة للشركة، أو أنها لا تملكها ولا تشغلها، بل تستخدمها عن طريق التعاقد من الباطن مع ناقلين أحادي الواسطة[2] . لتكون بذلك مؤهلة لمهنة متعهدي النقل متعدد الوسائط في إطار تنظيم إداري عالي الكفاءة باستخدام المتابعة الإلكترونية لمسارات الحاويات ضمانا للسيطرة على تحركاتها وتتحمل إصدار مستند نقل متعدد الوسائط.

[1] أحمد فرحات، ، المرجع السابق، ص 5.

[2] فاروق ملش النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص426

من أجل السيطرة على المرحلة البحرية في النقل متعدد الوسائط ينضم متعهدو النقل المشغلون للسفن إلى اتحادات الخطوط البحرية المنتظمة

Les consortiums maritimes كون أن خدمات هذه الاتحادات، لم تعد تنحصر في

النقل البحري من الميناء إلى الميناء، بل وسعت مجال عملياتها ليشمل المناطق الداخلية فأدخلت خدمات النقل متعدد الوسائط، تلبية لحاجات الشاحنين [1]

إذن ومن أجل مواجهة تكاليف النقل بالحاويات والاستغلال أو التشغيل، قامت شركات النقل المنتظم بالتجمع في اتحادات consortiums من أجل السيطرة –كما سبق القول على مرحلة النقل البحري في النقل متعدد الوسائط عن طريق التشغيل الجماعي للسفن، بحيث يقوم المجهزون بتشغيل مشترك للسفن، وبموجبه يتمكن كل منهم من الشحن على سفنه البضاعة التي يجدها، أو يجدها المجهزون الآخرون.[2]

في إطار هذا الاتحاد السفينة لا تؤجر لا من قبل الاتحاد، ولا من قبل الأعضاء فكل شريك أو عضو يحتفظ باستغلال سفينته ويصبح ناقلا للبضاعة الموجودة[3]، ويتم إصدار سند شحن من قبل الاتحاد ولكن يتضمن أسماء مختلف الأعضاء، فيكفي الإشارة في السند إلى اسم الشركة التي تقوم بالنقل أو اسم السفينة الناقلة، حتى يكون الناقل مسؤولا عن نقل البضائع المدونة في سند الشحن أو المشار إليها le consortium noyau. وإما أن العضوية في هذا الاتحاد تعطي لكل عضو صفة المؤجر لحيز على السفينة يضعها تحت تصرف الاتحاد، ومستأجر الحيز على السفن الأخرى للاتحاد، وذلك في صورة أماكن للحاويات على متنها le consortium semi– intégré [4]

ويعد عقد إيجار حيز متاح على السفينة : le contrat d'affrètement d'espace عقد إيجار جديد وهجين hybride[5]، يضم عناصر الإيجار على أساس الرحلة ومشارطة الإيجار الزمنية [6] ، وإن كان يعتبر أقرب إلى الإيجار على أساس الرحلة، باعتبار أن مشارطة الإيجار هذه تسمح بأن يرد على جزء فقط من سعة السفينة، في حين يرد عقد الإيجار الزمني على السفينة بأكملها فلا يتصور أن ترد المشارطة الزمنية

[1] نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 280.

[2] Isabelle Corbier, Armateur, Rép.com, Dalloz, octobre 2002, p 16.

[3] 'CA paris, 2 Déc, 1985 DMF 1986, p 551,cité par : Isabelle Corbier op cité, p 17.

[4] I.Corbier, art, p.cité, p17

[5] BIMCO - Spécial circular, n° 7, Novembre 1993, Slothire : « the feature of a Slot charter party as a contract of carriage is unique in the sence that where as the slot charter party is not à time charter party no a voyage charter party, it bears some similarity to both types of contract, As such, a slot charter party can be said to be a « hybrid » type of contract >>.

[6] R.Rodière, E.du pontavice, Droit maritime, op.cité, p268 : « il y a trois types... fondamentaux des contrats d'affrètement mais ces trois types principaux d'affrètement qui sont décrits dans la loi n'épuisent pas la diversité de la matière et il peut exister des variantes combinant deux types principaux en question, soi des Variantes apportant des éléments à des contrat éprouvés ».

على جزء من السفينة، لأن سيطرة المستأجر على السفينة هي سيطرة مانعة، لا تقوم مع مزاحمة مستأجر آخر له فيها. وتوجد الآن مشارطة إيجار نموذجية متعلقة بإيجار فراغات على السفينة تم وضعه من قبل البيمكو BIMCO .

في إطار هذا الإتحاد إذن هناك نماذج مختلفة من اتفاقات استئجار الحيز المتاح، أبسطها هو تبادل نفس العدد أماكن الحاويات على سفن الحاويات [1].

والواقع أن الفائدة من الاتفاق المتبادل لاستئجار الحيز المتاح هي زيادة تواتر الخدمات عن طريق استخدام الحيز المتاح لدى الناقلات الأخرى الداخلة في الاتفاق[2]

يكون كل عضو ناقلا بالنسبة لكل سفن الاتحاد، متخذا صفة المالك بالنسبة للسفينة التي يضعها تحت تصرف الاتحاد ومستأجرا لحيز على السفينة بالنسبة للسفن الأخرى للاتحاد فيتم إصدار سند شحن واحد يظهر عليه اسم الناقل الظاهر، أي الذي يظهر بمظهر الناقل في مواجهة الغير حامل السند [3].

الفقرة الثانية: متعهدو النقل متعدد الوسائط غير المشغلين للسفن: « NVO-MTO ». والناقلون العامون غير المشغلين للسفن « NVOCC »:

يندرج تحت هذا الشكل شركات النقل التي لا تمتلك، ولا تشغل السفن التي تنفذ الرحلة البحرية، حيث تنظم النقل متعدد الوسائط أو النقل من الباب إلى الباب بالتعاقد من الباطن مع الناقل البحري الفعلي على الرحلة البحرية، لذا فإنه يطلق عليهم متعهدي النقل متعدد الوسائط غير المشغلين للسفن « NVO-MTO » أو الناقلون العامون غير المشغلين للسفن (NVOCCs)[4]

ضمن هذه الفئة قد نجد متعهدي نقل يمتلكون وسيلة واحدة من وسائل النقل كالشاحنات مثلا فتأخذ إحدى شركات النقل البري الشاحنات على عاتقها تعهد النقل متعدد الوسائط، وتقوم بإسناد المرحلة البحرية من النقل أو غيرها من المراحل إلى ناقلين من الباطن. وقد لا يمتلك متعهدو النقل أية وسيلة من وسائل النقل ولكنهم يمارسون أعمالا أخرى ذات علاقة بالنقل [5] ، يندرج ضمن هذه الفئة وكلاء العمولة بالنقل ووكلاء العبور فيتعاقدون من الباطن على النقل بجميع وسائطه لعدم امتلاكه وسيلة نقل، وهذا بغية بسط نشاطهم كي يشمل النقل متعدد الوسائط. كما أن هناك طائفة أخرى يكون فيها متعهدو النقل غير مالكين أية وسيلة نقل

[1] La cross charter partie ou le Swap agreement.

[2] نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص282

[3] I.Corbier, art, p.cité, p17.

[4] نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 285.

[5] فاروق ملش النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط ، المرجع السابق، ص 328.

ولكن يقتصر نشاطهم على تقديم خدمات النقل متعدد الوسائط، أي أنهم أقاموا نشاطهم ابتداء على تعهد النقل متعدد الوسائط) الوسائط [1]، وذلك بالاعتماد على شبكة متكاملة الشركات المتخصصة مثل الوكلاء بالعمولة للنقل، شركات نقل بري شركات نقل هذا الشكل ،الأخير يمكن أن يمنح للدول النامية، بما فيها الجزائر، مجالا أفضل للمشاركة في النقل متعدد الوسائط، كونه لا يحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة بسبب عدم الاستثمار في امتلاك وسائل ومعدات النقل.

من جانب آخر، وتبعا لحاجات الخدمات المقدمة تنوع من قبل وسطاء النقل والتطور الذي عرفه النقل بالحاويات ظهر مفهوم الناقل العام غير المشغل للسفن «NVOCC» على يد اللجنة البحرية الفيدرالية في الولايات المتحدة الأمريكية «FMC » حيث تولى قانون نقل البضائع بحرا الأمريكي لسنة 1984 تعريف الناقل العام « common carrier » بأنه الشخص الذي يعرض على الكافة، النقل المائي لبضائعهم (أي عن طريق البحر أو النهر) فيما بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول أجنبية، نظير أجر معلوم، على أن يتحمل مسؤولية النقل من نقطة تلقيه البضاعة إلى نقطة الوصول، وبشرط أن يتم النقل كله أو في جزء منه بواسطة سفينة.

ثم يتولى نفس القانون تعريف الناقل العام غير المشغل للسفن" بأنه ينطبق عليه نفس التعريف السابق، باستثناء قيامه بتشغيل السفن التي تنقل البضاعة بطريق البحر أو النهر وأنه بذلك الناقل العام المشغل للسفن [2]، ومن ثم فهو شاحنا في علاقته مع يصبح يعتبر متعهدا للنقل متعدد الوسائط قادر على ممارسة نشاطاته التجارية بكل حرية عن طريق إبرام عقود من الباطن.

ويذهب الفقه الغالب في فرنسا في ظل عدم وجود تشريع خاص بـ NVOCC إلى ضرورة اعتباره وكيلا بالعمولة للنقل باعتباره منظما للنقل من الباب إلى الباب. لكنه إذا عهد فقط بتنفيذ النقل البحري تحول إلى ناقل بحري متعاقد، فإذا لم يقم بإصدار سند شحن باسمه كان وكيلا بالعمولة للنقل، كونه لا يقوم بنقل البضائع، وإنما يعهد بنقلها [3].

[1] فاروق ملش النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط ، المرجع السابق، ص 429.

[2] مشار إليه لدى فاروق ملش النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط المرجع السابق، ص430-431.

[3] Lamy transport, Tome 2, 1997, p 885 : « le NVOCC : désigne les sociétés de transport qui ne disposent pas de navires propres, mais affrètent des cales ou navires auprès d'armement classique et délivrent à leurs clients des connaissements maritimes établis à leurs propre nom ».

نشاط NVOCC مرتبط بتنظيم نقل البضائع بالحاويات فيقوم باستئجار حيز على السفينة، ويوفر حاويات لتقديم خدمات منتظمة، فلا يكون إلا مستعملا لأماكن أو فراغات على السفينة، وإن أصدر سند شحن، فسيقوم بشحن حاويات على سفينة لا يملكها، ولا يتحمل مسؤوليتها كمستأجر لها بأكملها. إذن ما يميزه هو قدرته التجارية الحجز فراغات على السفينة من أجل نقل البضائع المحتواة. فهو لا يدخل في مفهوم مساعدي النقل التقليديين، ولا المجهزين الناقلين [1].

وتعرف FIATA الـ NVOCC بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يصدر سند شحن أو سند نقل، يغطي إيجار حيز على السفينة لصالح الزبون، ويتحمل مسؤولية إرسال البضاعة من البداية إلى النهاية " [2].

لذلك يجد NVOCC مكانا له بين الناقل والوكيل بالعمولة للنقل، حيث أنه وبخلاف الناقل، لا يتكفل بنقل البضاعة إلا في جزء من السفينة الذي قام باستئجار حيزه، كما أنه يأخذ مفهوم الوكيل بالعمولة للنقل باعتبار أنه لا يقوم بتنفيذ النقل بنفسه. إلا أنه يختلف عنه في كونه يظهر بمظهر الناقل في مواجهة الشاحن، وإن كان لا يعتبر الناقل الفعلي [3] . فهو يقدم خدمات النقل البحري ومراحل النقل التي تسبقه أو تليه .

من جانب آخر فإن حتى تعريف الناقل البحري لا يتوقف على معيار ملكية السفينة الناقلة للبضاعة، وإنما يتوقف على عقد النقل المبرم بين الطرفين أي أن الناقل البحري هو : من يأخذ على عاتقه مسؤولية تقديم خدمة النقل البحري [4]

النقل البحري وعليه فإن سند الشحن الذي يصدره NVOCC لا يختلف عن ذلك الذي يصدره الناقل البحري، فيتضمن خانة خاصة تبين أصحاب الحق على البضاعة الذين يجب التوجه إليهم عند الوصول، فالعلاقة التي تربط NVOCC وأصحاب البضاعة إذن تحكمها قواعد عقد النقل، يلتزم بالتزامات الناقل، ويتمتع بحقوقه.

كما قد يقوم NVOCC بتجميع الحاويات، وتقديم خدمة النقل من الباب إلى

الباب، فيعهد بالحاويات لشركات النقل البحري لتنفيذ النقل، في هذه الحالة، العلاقة بين المجهز و NVOCC

[1] Yacouba Cissé, le commissionnaire de transport, le Non vessel operating common carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes ?,revue générale de droit, N° 34- 2004, p 415.

[2] FIATA : «NVOCC : toute personne ou entreprise qui émet un connaissement ou un document de transport équivalent couvrant l'affrètement d'espace pour le compte de son client et qui assume la responsabilité de l'expédition qu'elle traite d'un point d'origine à un point de destination ».

[3] I.Corbier, art, p.cité, p19, « il (NVOCC) fait figure de transporteur maritime à l'égard de ses chargeurs, même s'il n'est pas ensuite le transporteur effectif ».

[4] Yacouba Cissé, art p.cité, p 417.

هي علاقة بين المجهز والشاحن، فيتلقى من المجهز، سند شحن كأي شاحن آخر[1]. وإن كان يصعب في الواقع التفرقة بين NVOCC والوكيل بالعمولة للنقل أو وكيل العبور عندما يتصرف كوكيل بالعمولة للنقل le transitaire– commissionaire. ففي قضية أمام القضاء الأمريكي، تتلخص وقائعها في أن وكيل العبور Yokkaichi أصدر سند شحن، ورد فيه اسم السفينة Tokai / Trident Amber باعتبارها

السفينة التي قام وكيل العبور باختيارها لنقل البضائع، لكن وكيل العبور Yokkaichi كلف من قبل المرسل بتنظيم النقل من ميناء Kobe في اليابان إلى ميناء Savannah في جرجيا بالولايات المتحدة الأمريكية، الناقل البحري Tokai shipping Co LTD من جهته قام بإصدار سند شحن، أين ظهر Yokkaichi ناقلا عاما غير مشغل للسفينة : NVOCC باعتباره تابعا للشاحن Agent du chargeur ونتيجة أضرار أصابت البضاعة رفع الشاحن دعوى على الناقل البحري الفعلي Tokai shipping Co.LTD فاعتبر القاضي الأمريكي أن الـ NVOCC يتصرف في مواجهة الناقل البحري باسم ولحساب الشاحن، أما الناقل البحري الفعلي فاعتبر NVOCC شاحنا، ذلك أنه في أغلب عقود النقل، يجهل الناقل البحري الفعلي هوية الشاحن، أما العلاقة بين الشاحن و NVOCC فتكون علاقة تبعية [2].

الفرع الثاني: خدمات متعهد النقل متعدد الوسائط:

إن وظيفة متعهد النقل متعدد الوسائط، وطبيعة الخدمات التي يقدمها يمكن أن تختلف بين متعهد وآخر، ليس فقط من حيث حجم الأعمال التي يقبلها، بل أيضا بسبب ما تفرضه فلسفة النظام الاقتصادي السائد في الدولة التي يمارس فيها نشاطه، مما ينعكس على قوانين النقل بكل وسائطه. الأمر الذي يجعله يلتزم بالأنظمة القانونية السائدة.

ومهما يكن فإن وظيفة متعهد النقل متعدد الوسائط هي أن يلبي بطريقة فعالة احتياجات أصحاب البضاعة من تقليل لتكاليف الإنتاج والتوزيع خفض أمثل لزمن رحلة البضاعة و تدقيق أكثر لوقت التسليم المتفق عليه[3]، لذلك يمكن تلخيص الخدمات التي يقدمها متعهد النقل متعدد الوسائط فيما يلي

– تجميع الشحنات / الحاويات إلى أن تصبح حجم اقتصادي، فيقوم المرسل بتسليم الحاويات، في ساحات الحاويات التي يستخدمها المتعهد. وقد يقوم بعض المتعهدين بتقديم خدمات نقل مساعدة بين ساحات الحاويات وبين مخازن المرسل لجمع الحاويات المشحونة بالبضائع، لذلك يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط بحجز المساحات اللازمة من طاقة التخزين

[1] I.Corbier, art, p.cité, p19.
[2] 1992 American Maritime cases 1025, 1031 – 32, 4th circuit, 1992 : Yacouba Cissé, art, p.cité, p 418.
[3] فتحي السيد التوني، المرجع السابق، ص10.

– إصدار متعهد النقل متعدد الوسائط مستند النقل متعدد الوسائط وتسليمه إلى المرسل. القيام بالتأمين اللازم لتغطية مسؤوليته عن ضمان فقد أو تلف أو هلاك البضائع المسلمة إليه تبعا لشروط عقد النقل متعدد الوسائط.[1]

– اختيار أنسب المسارات والوسائط للرحلة ما يحقق السرعة والأمان وقلة التكلفة، الأخذ بعين الاعتبار طبيعة القوانين التي تجري في ظلها عمليات النقل. فباعتباره متخصصا في مجال النقل، متعهد النقل متعدد الوسائط قادر على الجمع بين أكثر وسائط النقل اقتصادا وفعالية، لذلك فهو يتمتع بحرية اختيار المسارات التي سوف تسلكها البضاعة . من جهة القيام إلى جهة الوصول وكذا اختيار وسائط النقل والناقلين المتوسطين، هذا ما لم يكن للمرسل تعليمات خاصة في هذا الشأن فيلتزم متعهد النقل بالاستجابة إليها. غير أنه لا يتعين على متعهد النقل الحصول على موافقة المرسل على خطته في نقل البضاعة [2] حجز الفراغات على وسائط النقل من خلال الناقلين من الباطن المتعاقد نقل البضائع، فعندما يمارس متعهد النقل متعدد الوسائط وظيفته، يتخذ دورا مزدوجا، فهو من وجهة نظر المرسل يتخذ دور الناقل، وهو من وجهة نظر الناقل من الباطن أحادي الواسطة يتخذ دور الشاحن. لذلك حاجة متعهد النقل متعدد الوسائط إلى التعاقد من الباطن على مراحل النقل المتعاقبة وخدمات التخزين وغيرها، هي سمة من سمات النقل متعدد الوسائط بذاته[3].

–القيام بإخطار المرسل أو المرسل إليه خلال عملية النقل بوضع البضائع في كل مرحلة من مراحل الرحلة باستخدام المتابعة الإلكترونية لمسارات الحاويات. مع التأكيد أن متعهد النقل متعدد الوسائط يتولى هذه المهام بصفته أصيلا لا وكيلا عن صاحب البضاعة. ونظرا لما يتميز به دور متعهد النقل متعدد الوسائط من أوجه متعددة، لابد أن تتوافر فيه بعض المقومات أهمها:

الإلمام بالأوضاع القائمة في سوق النقل بكافة وسائطه من أسعار وتكاليف المناولة وكذلك بالاتفاقيات الدولية واتفاقات النقل الثنائية والإقليمية والتشريعات الداخلية في الدول التي يتعامل معها ودول عبور البضائع.

–أن تتوافر لديه شبكة دولية من الفروع أو الوكلاء أو المرسلين على المسارات التي يخدمها في الدول المختلفة، يتبادل معهم البيانات إلكترونيا.

–توافر المقدرة المالية التي تمكنه من مواجهة حالات الطوارئ التي قد يتعرض لها نتيجة فقد أو تلف أو

[1] نادية محمد معوض، المرجع السابق، ص 292.

[2] فاروق ملش النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط، المرجع السابق، ص421.

[3] المرجع السابق، ص423

تأخر البضاعة[1].

إقامة هيكل تنظيمي متكامل في صورة شركة قابضة مثلا يندرج تحتها عدة شركات تابعة تقوم بالأنشطة التي تخدم هدف الشركة وهو تقديم خدمة النقل متعدد الوسائط و تشمل الأنشطة التالية:

النقل البري، الشحن والتفريغ النقل الجوي، النقل بالسكك الحديدية، المستودعات والتخزين، النقل البحري التخليص الجمركي، وهذا من أجل تقديم خدمات نقل مجمعة ومتكاملة عن طريق: – تطبيق قواعد إدارة اللوجستيات وهي توفير خدمة النقل للبضائع من مكان إنتاجها إلى مكان استهلاكها في الوقت المحدد وبتكلفة معقولة.

إدماج التكنولوجيات الحديثة للإعلام والاتصال في البنية الأساسية للنقل متعدد الوسائط.

–ربط وسائط النقل ببعضها عبر مناطق خدمات لوجستية لتجميع البضائع وتخزينها ولفها، وإعادة شحنها وتوزيعها وتقديم خدمات ذات قيمة مضافة للبضائع (خدمات إدارية، فنية، مالية ...)[2].

لذلك وجب أن تشتمل العمالة بالفروع على أفراد متخصصين في الإجراءات الجمركية والدراية الكاملة بالقوانين والتشريعات والمستندات المطلوبة لتسهيل إنهاء الإجراءات الجمركية على المنافذ المرورية نظرا لأن هذه المرحلة على درجة من الأهمية لما تستنفذه من وقت ومجهودات طويلة نتيجة الإجراءات الروتينية وساعات العمل المحددة بالإدارات الجمركية.

كما يجب أن تكون لدى الشركات التابعة بمقر عملها البيانات الكافية عن قائمة شبكة الطرق البرية ومسافتها ومواصفاتها واشتراطات حمولة السير عليها، مع بأسعار النقل المطبقة والسارية بالبلد أو بالمنطقة التي تعمل بها. وينطبق نفس الشيء بالنسبة للنقل الجوي والبحري بالإضافة إلى وجوب ربط الشركة القابضة بالشركات التابعة بشبكة إلكترونية لتبادل المعلومات حتى يكون المسؤولون بالشركة القابضة على دراية بما يجري بالشركات التابعة أو الفروع للتدخل في الوقت المناسب[3].

[1] فتحي السيد التوني، المرجع السابق، ص 11.
[2] محمد عبد الفتاح عيد إنشاء شركة عربية قابضة للنقل متعدد الوسائط ورقة عمل مقدمة للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، ص 4
[3] محمد عبد الفتاح عيد المرجع السابق، ص 6.

خلاصة الفصل الأول

في الفصل الأول الذي يتناول مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط ومتعهد النقل، يمكن تلخيص المحتوى على النحو التالي:

1. **مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط:**

- النقل الدولي متعدد الوسائط يشير إلى نقل البضائع عبر حدود دولية باستخدام أكثر من وسيلة نقل، مثل البر، البحر، الجو، والنقل البري والبحري الجوي.
- يتطلب هذا النوع من النقل التعامل مع تحديات فريدة مثل تنسيق الجداول الزمنية، وتحديد المسؤوليات، والتعامل مع التشريعات الدولية والمحلية المختلفة.

2. **متعهد النقل:**

- يُعرف متعهد النقل كالشخص الذي يتعهد بنقل البضائع أو الأشخاص من مكان إلى آخر وفقاً لاتفاقية نقل.
- المتعهد بالنقل يتحمل مسؤولية نقل البضائع بأمان وفقاً للشروط المتفق عليها، ويجب أن يلتزم بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالنقل في البلدين المغادر والوصول.

هذه النقاط تمثل مقدمة أولية مهمة لفهم النقل الدولي متعدد الوسائط ودور متعهد النقل في هذا السياق.

الفصل الثاني :

عقد النقل الدولي متعدد الوسائط

تمهيد :

عرف النقل متعدد الوسائط قبل نظام النقل بالحاويات، إلا أنه بظهور الحاويات أصبح النقل متعدد الوسائط لصيقا بهذا النظام ، حيث يتطلب هذا النمط من النقل أن تنقل البضاعة داخل الحاوية في أكثر من مرحلة. وأصبحت مشاكل النقل متعدد الوسائط تمثل مشاكل النقل بالحاويات. ذلك أن الحاوية إما أن تعبأ كاملة لحساب شخص واحد والمرسل إليه واحد، وفي هذه الحالة قد يعبئها المرسل نفسه ويسلمها للناقل في مكان التعبئة فيصدر له هذا الناقل سند نقل متعدد الوسائط يعترف فيه باستلامه الحاوية ويتعهد بنقلها من مكان القيام إلى مكان الوصول وقد يتولى هذا الناقل القيام بجميع عمليات النقل الداخلية فنجد ناقلا واحدا يتعامل معه المرسل. إلا أنه قد يحدث أحيانا أن يقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتعبئة الحاوية، وهنا يتعامل المرسل مع الناقل ومع الوكيل بالعمولة

المبحث الأول : النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات

إن النقل بالحاويات لم يعد خيارا، وإنما حتمية عالمية في وجه المبادلات التجارية الدولية، فمن الناحية العملية اليوم، كل أنواع البضائع تقريبا "الجافة، السوائل، الغازات" يمكن نقلها بالحاويات في إطار النقل البحري الجوي أو البري بنوعية الطرقي والسككي وحتى النهري ومن ثم كانت الحاويات الشرط العملي الأساسي للنقل متعدد الوسائط باعتبار أن تحوية البضائع، كانت من أجل تسهيل تجميع البضائع المختلفة، وحمايتها من التلف والهلاك، بفعل الصدمات وخاصة تفادي تفريغها وإعادة شحنها مرة أخرى " la rupture de charge "حيث تتعرض البضائع في هذه الفترة للضياع، الهلاك، أو السرقة. كذلك ومن أجل تسهيل النقل متعدد الوسائط مجال استخدام الحاويات،

أصدرت المنظمة الدولية للتقييس {ISO} مواصفات هي بمثابة أنظمة تساعد على مواجهة المخاطر والحوادث التي يمكن أن يواجهها النقل البحري بالحاويات،

و لأن الحاوية تعتبر العنصر الأبرز في عملية النقل إذن وجب تحديد اطارها القانوني "مطلب أول". والتعرف على العمليات المتعلقة بتنفيذ عقد النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات "مطلب ثاني".

المطلب الأول : الإطار القانوني للحاويات

وإذا كان النقل بالحاويات، قد شمل النقل البري "الطرقي والسككي" تلبية لتطور النقل متعدد الوسائط، إلا أن التطور لم يشمل الشاحنات والعربات المستخدمة كحاملات للحاويات porte conteneurs، وإنما تلقت مركبات النقل البري بعض التعديلات من حيث الطول، العرض والارتفاع، لتسهيل شحن أو تفريغ الحاويات الموحدة أو المطابقة للمقاييس. أما التطور الذي شمل النقل البري، فيتمثل في تقنية التحميل على ظهر القطار ferroutage ، مما سمح بتحميل الشاحنات، التي تعتبر هي نفسها حاملات الحاويات على ظهر القطار [1]

نظرا لخصوصية الحاوية إذن وجب الإحاطة بها ، و ذلك يستدعي الوقوف عند مفهومها المادي، وطرح مختلف التعريفات التي نسبت إليها ، وكذا تحديد مفهومها القانوني "فرع أول . والتعرف على أنواعها المختلفة وما تقدمه من إمتيازات للنقل متعدد الوسائط "فرع ثاني".

الفرع الأول: مفهوم الحاويات ماديا وقانونيا :

إن فكرة النقل بالحاويات ليست جديدة، فقد نشأت بالسكك الحديدية عام 1846، واستخدمت على شبكة السكك الحديدية البريطانية في العشرينيات، إذ كان الشاي ينقل في صناديق معدنية عبر السكك الحديدية والطرق البرية، ومازال ينقل بذات الطريقة حتى الآن الجديد في الأمر أنه أضحى الآن نوعا مميزا من التكامل بين وسائط النقل المختلفة لتحقيق ما يعرف باسم النقل من الباب إلى الباب.

كما أسس في فرنسا عام 1933 ما يعرف باسم المكتب الدولي للحاويات (BIC) من طرف الغرفة التجارية الدولية لتنظيم عمليات النقل بالحاويات في السكك الحديدية بين الدول الأوروبية. وقد استخدمت الحاويات لأول مرة في النقل البحري عام 1949، عندما قام جون وولام john woolam بإرسال حاوية تحتوي على أدوات رياضية عبر البحر الإيرلندي،

أسس شركة ملاحية للنقل بالحاويات، ومن المحتمل أن تكون أول شركة قدمت خدمات متكاملة للنقل بالحاويات.

كما أسس مالكولم ماكلين Malcolm Mclean بالولايات المتحدة شركة ملاحة بحرية للنقل بالحاويات عام 1956، أصبحت تسمى Sea land Service، وأصبحت أكبر شركة حاويات في العالم ثم اندمجت في شركة ميرسك Maersk في التسعينات [2]. وفي عام 1965 أعلنت شركة Sea land عن بناء ست (06)

[1] Paulette Veaux- Fournerie, Daniel Veaux- op.cité,p 11

[2] المنظمة العربية للتنمية الإدارية المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات إعداد فريق من خبراء المنظمة بإشراف د.عبد القادر فتحي لاشين، الطبعة ،2 2009 . ص 222.

سفن متخصصة في نقل الحاويات تستوعب كل منها 1260 حاوية، وذلك للنقل بين أمريكا وأوربا، وفي عام 1966 بدأ تسيير أول خط حاويات بين أمريكا وأوربا ميناء روتردام" حيث كانت عملية نقل الحاويات تتم من ميناء إلى ميناء (Port / port container Service) وفي ذات العام قررت اليابان دخول سباق النقل بسفن بالحاويات، ثم تبعتها في ذلك العديد من الدول المتقدمة [1]، ومنذ ذلك الحين والنقل بالحاويات يتزايد بمعدل كبير نتيجة للمزايا المتعددة التي تترتب عليه.

الفقرة الأولى: المفهوم المادي للحاويات :

تعددت التعريفات الواردة بشأن الحاويات إلى درجة أن بعض الشراح اعتبروها أي وعاء أوشيء يصلح لأن نضع أشياء بداخله [2] . وقد اعتبر العميد « Rodière » أن هذا التعريف والوارد أيضا بالقواميس الفرنسية [3]، فضفاض إلى درجة يمكن أن نعتبر معها العلبة الصغيرة التي توضع بداخلها عيدان الكبريت حاوية، ثم يستطرد الفقيه قائلا: لو اعتبرنا هذه نكتة، وأردنا أن نكون أكثر جدية، فقد يكون صندوق النقل، وحقيبة السفر، وحقيبة اليد، مما يدخل ضمن تعريفهم للحاوية [4] .

ويعرف إبراهيم مكي "الحاوية" – مستعملا عبارة وعاء الشحن أنه سحارة أو ما يشابه ذلك يستعمل في تجميع بضائع بداخله سائبة، أو مغلفة تغليفا بسيطا بقصد نقلها من مكان إلى مكان بوسيلة من وسائل النقل أو بأكثر من وسيلة دون الحاجة إلى تكرار التفريغ والتعبئة، ويكون صالحا للاستعمال مرات عديدة[5].

ويؤكد إبراهيم مكي أنه أشار في تعريفه إلى أن الحاوية تستخدم في النقل بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل "السفينة والقطار والطائرة واللوريات"، إذ أن ذلك من أهم ما يحسب حسابه عند تصميم وصنع الوعاء لأن أهم استعمالات الحاوية، إنما تكون في النقل متعدد الوسائط الوسائط ، مستعملا عبارة النقل المختلط كما

[1] المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المرجع السابق، ص.223

[2] Ex A.tinayre, « un Machin pour mettre des trucs dedans. Winnie : « A useful thing to put thing in >> : des définitions cité par Henri Schdee- le contenue juridique du conteneur- DMF 1967, p 602 et s.
مشار إليه لدى، إبراهيم مكي، المرجع السابق، ص.11

[3] << le conteneur est un récipient de capacité et de formes diverses, utilisé pour la manutention, le stockage ou le transport de matières en Vrac ou de lots d'objets dond il permet de Simplifier l'emballage « le grand dictionnaire encyclopédique : larousse T.4 »,

[4] Voir de « caisse métallique « le petit Robert », ou de grand contenant pour le transport des marchandise « Grand Robert, Directionnaire historique de la langue Française ».

[5] R.Rodière-un faux problème celui des containers :DMF 1968,p709 : « ....J'avais dit qu'une boite d'allumettes répondait aux critères dégagé par la définition proposé, plus sérieusement, il faisait remarquer que les définitions de dictionnaires conviendraient tout aussi bien(ou tout aussi mal) à une malle, une cantine ou une valise. ». cité par Paulette Veaux- Fournerie, Daniel Veaux- op.cité,p09

سبق التنويه إليه.

أما المعاهدات الدولية، فقد أوردت بدورها تعريفات للحاوية على الوجه الآتي:

-1- تعريف الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لـ 1972 [1]" : تعرف الحاوية بقولها، الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي

للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة، ولكي تجري رصرصتها و/ أو مناولتها بسرعة، بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركنية لهذه الأغراض، وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة.

إما : (1) 14 مترا مربعا على الأقل "150 قدما مربعا"

أو (2) – 7 أمتار مربعة على الأقل 75 قدما مربعا.

إذا كانت مزودة بتجهيزات ركنية عليا ولا يشمل تعريف الحاوية العربات "المركبات" أو العبوات إلا أنه يضم الحاوية المحمولة على هياكل [2].

الفقرة الثانية : المفهوم القانوني للحاويات :

ثار الخلاف حول التكييف القانوني للحاويات وما إذا كانت تعتبر وسيلة من وسائل النقل un engine de transport كما ذهب إليه نظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية في المادة 1/2 «RICO »، أم من ملحقات البضاعة التي تتجمع بداخلها، كما ذهبت إليه قواعد هامبرج لـ 1978 وقواعد روتردام 2008 معتبرة إياها أداة لتجميع البضائع وهذا الأمر يؤثر على مسؤولية متعهد النقل لأنه عند وصف

[1] أبرمت الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات » CSC » في 2 ديسمبر 1972 ودخلت حيز التنفيذ في 06/12/1975 وهي" اتفاقية تطبق على الحاويات الموجهة للنقل الدولي باستثناء الموجهة للنقل الجوي هدفها الأول الاحتفاظ بمستوى عالي لسلامة الحياة البشرية في النقل وتداول الحاويات من خلال إجراءات اختبار مقبولة، وما يتصل بها من شروط للقوة ، أما الهدف الثاني فهو تسهيل النقل الدولي للحاويات من خلال توحيد لوائح السلامة الدولية لتنطبق على كافة وسائل النقل البحري مما يسمح بتجنب تضارب لوائح السلامة المختلفة:

الاتفاقية الدولية للحاويات الآمنة 1972 (CSC) تعريفات - المجلة الإلكترونية لبنك معلومات النقل البحري عدد 35 أوت 2009، ص 11.

[2] CSC Art 2 : « on entend par « conteneur » un engin de transport :

a) de caractère permanent et de ce fait, assez résistant pour permettre un usage répété.

b) Spécialement conçu pour facilité le transport des marchandises, sans rupture de charge pour un ou plusieurs mode de transport.

c) conçu pour être assujetti et/ou manipulé facilement des pièces de coin étant prévues à cet effet.

d) de dimensions telles que la surface de limitée par les quatre angles inférieurs extérieurs soit :

1- d'au moins 14 m2 (150) pieds carré).

2- d'au moins 7 m2 (75 pieds carré) si le conteneur est pour vu de pièces de coin aux angles superieurs, le terme « conteneur ne comprend ni les véhicules ni l'emballage il comprend toute fois les conteneurs transportés sur des châssis

الحاوية

وسيلة نقل، سوف يلتزم متعهد النقل بدفع تعويض كامل عن الضرر لأنه لا يحق له الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية إلا في حالة الضرر الواقع على البضائع نفسها أما إذا اعتبرنا أن الحاوية وسيلة تغلفة فإن الحاوية نفسها، تعتبر في مقام البضاعة، بذلك في – حالة إصابتها بالضرر لمتعهد النقل بالاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية. إلا أنه لا يمكن اعتبارها وسيلة نقل مستقلة، باعتبار أنها تحتاج إلى وسيلة نقل لنقلها عبر الواسطة البحرية البرية أو الجوية، وهو ما قضت به محكمة المجموعة الأوروبية CICE بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة بنقل بضائع تم شراءها في هونج كونج، وتم نقلها بطريق البحر إلى هامبرج بألمانيا ثم بطريق البحر حتى فرانك فورت، فقد كان على المحكمة تقدير ما إذا كانت الحاوية وسيلة نقل أم وسيلة تغلفة حتى تتمكن من تحديد كيفية حساب مصاريف النقل وأجابت المحكمة بطريقة واضحة أن الحاوية ليست وسيلة نقل طبقا للمادة 15 فقرة 2 من قواعد المجموعة الأوروبية الصادرة بتاريخ 28 ماي 1980 والمتعلقة بقيمة البضائع في الجمارك "[1].

فالحاوية إذن ما هي إلا طريقة للتغلفة [2] ، ، وهو ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في عدة مناسبات، منها حكم محكمة ix en provence بتاريخ 19/12/1979، التي اعتبرت الحاويات طريقة من طرق التغلفة مثل أي حقيبة لأمتعة المسافرين [3] و كذلك ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف بباريس في 10 جوان 1986 عندما قضت أن الخلل في نظام التبريد الخاص بالحاوية المبردة، يفسر بأنه عيب في التغلفة، مما يعفي الناقل من المسؤولية [4].

وقد تأكد هذا الأمر في حكم صادر عن محكمة النقض الفرنسية في نوفمبر 2008

قضت فيه بأن مسألة وضع البضاعة في حاوية تمهيدا لنقلها عن طريق البحر تحكمها القواعد المتعلقة بتغليف البضاعة، فتخضع لأحكام عقد المقاولة الواردة في القانون المدني لا إلى أحكام الشحن والتفريغ ومن ثم تثور مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي يسببها وضع البضاعة بشكل غير ملائم مثلما يسأل عن الأضرار التي تنتج عن سوء التغليف [5] , وفي حكم حديث لمحكمة النقض الفرنسية كذلك صادر في مارس

[1] 'CJCE ;6 juin 1990 aff.c-17/89 BTL 1991 p 76, « le transport par conteneur ne peut être considéré comme un mode de transport au sens de l'article 15 §2, sous a) du règlement CEE du 28 mais 1980 relatif à la Valeur en douane des marchandises >>.

[2] سوزان علي حسن ، عقد نقل البضائع بالحاويات دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص22

[3] CA.Aix en provence, 2ch, 19 déc 1979- Navire Zim Ibéria -DMF 1980, p 731, conteneur est «<< un simple mode d'emballage comme l'est une valise pour les bagages d'un passager ».

[4] 'CA paris, 10 juin 1986, navire Hélène Delmas DMF 1987, p 506, « la defaillance du système de refroidissement d'un conteneur frigorifique peut s'analyser en un defaut d'emballage, exonératoire de la responsabilité du transporteur. >>

[5] Cass (Ch. com.) - 25 Novembre 2008 - Navire Husky Runner N° 07 - 17.957 obs Yves TASSEL,DMF :02-2009, N°700 : « L'empotage en conteneur d'une marchandise destinée à être transportée par voie maritime, fût-ce dans un conteneur ouvert et fourni par le transporteur maritime, n'étant pas une opération qui réalise la mise à bord de la marchandise ni une opération de

2009، طبقت المحكمة فكرة سوء التغليف على حالة تبديل الحاويات ونقل البضاعة من حاوية إلى أخرى ورفضت المحكمة تشبيه تبديل الحاويات بتفريغ البضاعة، واعتبار الناقل مسؤولا عنه، وإنما اعتبرته متعلقا بتغليف البضاعة واختيار وعاء مناسب لها، ومن ثم وضعته على عاتق الشاحن واعتبرته ضمن التزاماته[1].

إلا أن اعتبار الحاوية كطريقة للتغلفة لا تخلو من الإشكالات القانونية، فمن ناحية في حالة رجوع الحاويات فارغة لا يمكن اعتبارها إلا بضائع، ولذا يجب أن تتم عملية نقل الحاوية فارغة بعقد نقل، بحيث يسمح لمتعهد النقل – في حالة الضرر الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية الذي ينطبق في حالة الضرر الواقع على البضائع، هذا في حالة ما إذا كان الشاحن هو من يقدم الحاوية لمتعهد النقل، أما إذا كانت مقدمة من قبل متعهد النقل فيتم استخدام الحاويات في هذه الحالة بموجب عقد إيجار [2]

من ناحية أخرى، فإن الحاويات تكون مشحونة إما ببضائع غير معبئة en Vrac، أي دون حماية إضافية، أو أن البضائع معبئة في شكل طرود . ففي الحالة الأولى لا مناص أن الحاوية تلعب دور وسيلة التعبئة والتغليف، أما في الحالة الثانية فيمكن اعتبارها وسيلة تعبئة من الدرجة الثانية [3] ، باعتبار أن كل بضاعة مشحونة داخل الحاوية معبئة بطريقة انفرادية [4].

لذلك يذهب P.Bonassies إلى أن الحاوية إذا اعتبرت وسيلة تغلفة، فهي وسيلة تغلفة من نوع جديد [5]، وتضيف R.Guillond أن المفهوم المركب للحاوية، يجعلها وسيلة تغلفة وبضاعة في الوقت ذاته [6]

الفرع الثاني: الشروط الخاصة بعقد النقل بالحاويات :

إن تطور النقل بالحاويات، خاصة في مجال النقل البحري أحدث عددا من صفات الشروط لغايات عملية يعبر عنها بمختصرات أنجلو سكسونية، بعضها تعبر عن ومميزات الحاوية، مثلا مصطلح CTS يدل على حاوية للبضائع الجافة ومصطلح CTR يستعمل للتعبير عن الحاويات بالمبردات.

reprise sous hangar et sur terre-plein qui en serait le préalable ou la suite nécessaire, n'est pas une opération de manutention maritime soumise aux dispositions des articles 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966. ».

[1] Cass com, 10 mars 2009, Navire MV Panther, No 07-20084, DMF 04-2009, N°702, Obs p. Delebecque.

[2] سوزان علي حسن ، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 23.

[3] وهنا يذهب عبد القادر حسين العطير إلى أنه "لو صح القول بأن الحاوية شكل من أشكال التغليف لما احتوت على سلع مغلفة، تغليفا خاصا. فلو كانت كذلك، لما احتاج الشاحنون إلى تغليف بضائعهم تغليفا أوليا : عبد القادر حسين العطير ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، 1983، مصر، ص16.

[4] Comme l'a justement remarqué une décision : TI cherbourg, 6 juill 1959, DMF 1960, p 46, « lorsque le conteneur est chargé de multiple colis, en provenance, d'expéditeurs parfois différent, pour divers destinataires, aucun de ceux-ci ne reçoit livraison du conteneur, mais seulement du colis qui lui a été expédié. »

[5] P.Bonassies, DMF 1994,p165 « S'il on veut voir dans le conteneur un emballage, il s'agit forcément d'un amballage « qui n'est pas comme les autres » et son statut juridique reflétra ce particularisme ».

[6] Martine Remond Gouilloud, Droit Maritime, Ed pedone, 1993, n° 574, « le conteneur est complexe dans sa définition, C'est un emballage, mais aussi une marchandise ».

وهناك مختصرات أخرى أكثر أهمية كونها مرتبطة بطريقة النقل فنجد LCL[1] : وتدل على أن البضائع المشحونة تشغل حيزا أقل من حجم الحاوية وهو نظام فعال للشحنات الصغيرة التي تشكل قسما صغيرا من الحاوية، بحيث يوفر استخدام الشحن الجزئي في أجور الشحن البحري. أي أن هذا الشرط يكون في حالة الحاوية المشتركة حيث أن البضاعة التي تخص مجموعة من الشاحنين تسلم إلى الوكيل بالعمولة للنقل في قاعدة أو محطة الحاويات ويقوم الوكيل بالعمولة للنقل بتعبئة البضاعة داخل الحاوية، حيث يتسلمها الناقل من القاعدة أو يقوم الوكيل بالعمولة للنقل تسليمها له في ميناء الشحن[2]

كما يدل مصطلح LCL changes أن مصاريف شحن وتفريغ البضائع من الحاوية محصل عليها من قبل الناقل بالنسبة للبضائع التي يتولى تجميعها أو فكها [3].

FCL[4]: يعبر هذا المصطلح على أن الحاوية معبئة بكاملها ببضائع متجانسة يتم نقلها دون انقطاع. وما يجري عليه العمل في حالة الحاويات المرسلة لشخص واحد FCL

هو تسلم الشاحن حاوية فارغة في مكان تعبئة البضاعة، حيث يقوم بتعبئتها، ومن ثم تُسلَّم للناقل وتسمى هذه الحالة "الحاوية تعبئة المصنع وعلى ذلك فإن الاستلام في هذه الحالة يحدث في مكان داخل البلاد، وليس في ميناء التحميل [5]. فالناقل إذن يتسلمها كاملة دون أن يتدخل في شحنها أو تفريغها من البضائع، وينتج عن ذلك أن الناقل البحري الذي يأخذ على عاتقه مهمة نقل حاوية FCL دون تحفظ يكون مسؤولا عن تنفيذ عقد النقل من الباب إلى الباب بما فيها المرحلة البرية.

FCL/FCL:[6] يدل على أن الناقل لا يلتزم بالضرورة بإيصال الحاوية إلى ميناء الشحن، أو بتنفيذ النقل اللاحق للمرحلة البحرية، فيتلقى الحاوية مشحونة بالبضائع ومحكمة الغلق وبالتالي لا يكون مسؤولا عن

[1] << less than container load : c'est-à-dire lot de marchandises occupant un volume moidre que celui offert par le conteneur utilisé » : lamy transport -lexique des termes juridiques et techniques- Tome 2, 2009, p 53.

[2] عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 96.

[3] LCL changes: <«< Frais de mise en conteneur (enpotage et / ou déchargement des marchandises (dépotage) perçus par les lignes pour les marchandises dont elles assurent le groupage et le dégroupage » : lamy transport -lexiques des termes juridiques et techniques, op- cite, p 53.

[4] FCL « Abréviation de «< full container load » c'est-à-dire conteneur chargé complet, le terme s'applique en fait à tout conteneur remis complet à la ligne ou livré complet par

[5] celle-ci sans intervention pour l'empotage ou le dépotage des marchandises » lamy transport, lexique des termes juridiques et techniques, op-cité, p 40.

[6] عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 96.

الأضرار الناجمة عن طريقة الشحن، كإصابة البضاعة برطوبة مفرطة [1].

FCL/LCL:[2] يعبر عن استيلام الحاوية من قبل الناقل في مخزن أو مكان الشاحن، ولكن يقوم بتسليمها في ميناء التفريغ لمرسل إليهم مختلفين.

LCL/LCL[3] : ويقصد به استيلام الحاوية من ميناء الشحن وتسليمها في ميناء الشحن.

LCL/FCL [4]:ويقصد به استيلام الحاوية في ميناء الشحن والمعبأة ببضائع لمرسلين مختلفين وتسلم في مخازن مرسل إليه واحد، أي أن المرسل إليه يتولى تفريغ الحاوية وهنا تطرح الإشكالية بالنسبة للحالات التي يقوم فيها الناقل بإصدار عدة سندات شحن،

[1] FCL/FCL : «< conteneur assurant un transport domicile / domicile, le transporteur maritine n'assurent pas forcément les pré et post acheminements terrestres » : lamy transport- lexique des termes juridique et technique, op-cité,p 40.
'CA. Aix en provence, 2o ch, 6 avril 2000, Juris data no 2000-117284, p 24.
[2] FCL/LCL : « conteneur chargé à domicile mais délivré au port de débarquement ».
lamy transport -lexique des termes juridique et technique, op-cité,p 40.
[3] LCL/LCL : « conteneur chargé au port d'embarquement et delivré au port de
d ébarquement, op-cité, p 53.
[4] LCL/FCL: «< conteneur chargé sur le port d'embarquement, mais délivré à domicile ou au lieu convenu de livraison » : Ibid.

المطلب الثاني: العمليات المتعلقة بتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بالحاويات.

تبدأ عمليات النقل بالحاويات بتسلم متعهد النقل لهذه الأخيرة، ثم شحنها ورصها تبعا للطرق الفنية المعروفة دوليا "الفرع الأول" ليكون متعهد النقل بعد ذلك ملزما بالمحافظة على الحاوية والبضائع التي تحتويها أثناء عملية النقل وضمان سلامتها، حيث أن مفهوم الإلتزام بالسلامة ظهر في عقد النقل في وقت تقدمت فيه وسائل النقل الحديثة وتضاعفت مخاطرها فنشأت هذه الفكرة في القضاء بموجب الحكم القضائي الشهير ل 21/11/1911[1] ويكون المدين به مهنيا محترفا اكتسب نتيجة احترافه خبرة عملية لا يستهان بها، تدعو إلى ضرورة إلقاء الإلتزام على عاتقه الفرع الثاني". انتهاءا بفك الحاويات وإنزالها من على متن وسيلة النقل من أجل تسليمها إلى المرسل إليه "الفرع الثالث".

[1] Cass.civ.21 Novembre 1911.C.G.T.C/Zbidi Hamida Ben Mahmoud.D.P1913. P 249.note Sarrut : « Que l'exécution du contrat de transport comporte, en effet, pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination, et que la cour d'Alger constate elle-même que c'est au cours de cette exécution et dans des circonstances s'y rattachant, que Y... a été victime de l'accident dont il poursuit la réparation >>

الفرع الأول: استيلام الحاويات وشحنها.

بمجرد انتهاء التحضيرات السابقة لعملية النقل يقوم متعهد النقل بتسلم الحاويات من أجل شحنها على متن وسيلة النقل.

الفقرة الأولى استيلام الحاويات:

في حالة النقل بالحاويات، فإن استلام البضاعة من قبل متعهد النقل قد يكون قبل عملية الشحن في مكان ما داخل البلاد، لذا فإن عبارة تولي أمر البضاعة حلت محل كلمة "مشحون" التي لم تعد تلائم نظام النقل بالحاويات وعليه يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط باستيلام الحاويات من المرسل في المكان والزمان المحددين، ولا يشترط أن تتم عملية التسليم بإحدى موانئ نقطة القيام كما سبقت الإشارة – إذ قد تتم تلك العملية خارج حدود الميناء، كأن تتم بمستودعات متعهد النقل بعد أن يقوم بتعبئة الحاويات. واستلام الحاويات على هذا النحو هو عمل قانوني بموجبه يتعين على متعهد النقل متعدد الوسائط أن يسجل الحالة الظاهرة للبضائع على سند النقل من حيث الطبيعة العامة للبضائع أو العلامات الرئيسية أو عدد الطرود أو وزن الحاوية، ويعتبر سند النقل قرينة على كون متعهد النقل قد أخذ في عهدته البضائع كما هي موصوفة في السند [1]

ويعتبر القضاء الفرنسي في إطار النقل متعدد الوسائط الناقل متسلم الحاوية قد ارتكب خطأ في حالة عدم التحقق من سلامة البضائع المحتواة [2]، أو سلامة الأختام الأصلية للحاوية وعدم المساس بها. بالرغم من أن وجود هذه الأختام سليمة، لا يشكل في حد ذاته ضمانة مطلقة لعدم العبث بالحاوية، ولا يثبت عدم تعرض محتوياتها

[1] أسامة عبد العزيز إبراهيم، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، رسالة دكتوراه ، جامعة الإسكندرية، 2003،ص 472.

[2] Cour d'appel de versailles, 12ème ch, 1ere sec, arrêt du 10 novembre 1994, Revue facilement pu Scapel, trimestre 1-1995, p 15 : « ... le transporteur terrestre qui aurait Vérifier le contenu du conteneur remis par le transporteur maritime non plombé et prendre les réserves qui s'imposait compte tenu de la défectuosité apparente du chargement, reste responsable des avaries par mouille constatées à l'arrivée par le destinataire. »

للسرقة , [1]ومن ناحية أخرى يقضي بعدم مساءلة متعهد النقل رغم سلامة أختام وأقفال الحاوية[2]

إلا أن الصعوبة تثور عندما تسلم الحاوية إلى متعهد النقل، بعد تعبئتها بواسطة المرسل فليس من المعقول في شيء، والحاوية معدة للشحن أن يطلب من متعهد النقل إفراغها وبسط محتوياتها من البضائع بالكامل على رصيف الميناء وذلك للتحقق من صحة لذلك اتجهت بعض الأحكام الفرنسية إلى مساندة متعهد النقل في بيانات الشاحن[3] دحض القرينة التي تقضي بالتطابق بين البضاعة المشحونة في الحاوية وتلك المذكورة في سند النقل، ولو لم يستطع إثبات العكس، إذ يكفيه عذرا في هذا المقام، إثبات استحالة أو صعوبة التحقق من محتوى الحاوية أو بعبارة أخرى إثبات عدم توافر الوسائل العادية للتحقق من بيانات الشاحن عن البضاعة [4] . ومع ذلك فقد سلكت أحكام أخرى مسلكا مغايرا متشددا اتجاه متعهد النقل يقر بخطئه في كل مرة لا يقوم فيها بمراقبة وزن الحاوية [5]. فإذا كان وزن الحاوية ينفع متعهد النقل في بعض الأحيان خاصة بالنسبة للحاويات التي تضم طرود فارغة، إلا أن متعهد النقل ملزم عند الوصول بتسليم البضاعة الموجودة داخل الحاوية بحالتها المذكورة في سندات النقل، وذلك بغض النظر عن وزن

[1] CA Rouen, 2och, Civ, 7 decem 2000, DMF 2001, p 585 obs, R.Achard.
مشار إليه لدى محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص.67

[2] CA. Aix- en provence, 14 sept 2001, B.T 2001, p 730
مشار إليه لدى سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص.273

[3] Paulette Veaux Fourmerie, Daniel Veaux, op-cité, p 33 et obs Yves Tassel sous cass.com, 8 juin 1993, navire « Neptune Garnet » p.cité : « le conteneur impose un écran entre les yeux et les choses embarquées ... cependant, le transporteur devrait assister à l'empotage lorsqu'il en a la possibilité ce qui est contraire à l'objectif assigné au conteneur qui est de permettre une forte accélération des cadences de chargement et donc un gain de temps pour le commerce maritine >>.

[4] CA paris, 5°ch, Sect A, 19 juin 1990, juris Data, N° 1990-022342 :
مشار إليه لدى محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق، ص66

[5] Ca Rouen, 29 juin 1989, DMF 1991, p 638 : « le transporteur pouvait facilement constater les manquants, il lui suffisait sans ouvrir le conteneur, ni compter les sacs de comparer la masse constatés à l'embarquement et le nombre de sacs ou de cartons figurant sur le connaissement »>.

الفقرة الثانية : شحن الحاويات:

بغية تنفيذ النقل يتم شحن الحاوية بطريقة ملائمة، وهي عملية لا تكتمل ما لم يتم رصها مع غيرها من الحاويات.

يلتزم متعهد النقل بشحن الحاوية، وذلك بوضعها على وسيلة النقل مع تنفيذ بعض العمليات المادية التي تتطلبها نوعية الحاويات أو تنفيذ تعليمات الشاحن في هذا الصدد كتوصيل جهاز تبريد الحاوية بتيار كهربائي على السفينة أو توصيل الحاوية

بمواطن وصول الهواء على السفينة، إذا كانت تحتوي على بضاعة تتطلب ذلك[1]. مع شيوع النقل بالحاويات سواء على سفن عادية أو على سفن صممت خصيصا لهذا النوع من النقل "بالنسبة للنقل البحري" بدأت تظهر إلى العلن إشكالية قانونية حول مسؤولية متعهد النقل في حال شحن الحاويات المعبئة بالبضائع على سطح السفينة، وما إذا كان له حق التمسك بتحديد المسؤولية.

تستبعد اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لـ 1924 من نطاق تطبيق أحكامها "الشحنة التي يذكر في عقد النقل، أن نقلها يكون على ظهر السفينة، وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة [2]، وسبب هذا الاستبعاد مردّه المخاطر التي تحيط بهذا النقل، نتيجة تعرض السفينة للتقلبات الجوية والبحرية مما يعرض البضاعة لأضرار بالغة، دون أن تبين الإتفاقية النظام المطبق. وبذلك فإن المادة 1 فقرة 2 هو نص يجسد الحرية لا المنع من الشحن على السطح، فيجوز لمتعهد النقل وفقا للمعاهدة التمسك بما أدرجه في سند الشحن من شرط إعفائه من المسؤولية عن أي هلاك أو تلف يصيب البضاعة المشحونة على سطح السفينة[3]

أما قواعد هامبرج، فهي لم تستبعد من نطاق تطبيقها البضائع المشحونة على سطح السفينة، وإنما نصت على أن المبدأ هو منع شحن البضائع على السطح إلا في حالات معينة، وهي حالة موافقة الشاحن على ذلك، أو إذا كان العرف في ميناء الشحن قد استقر على شحن بضائع معينة على السطح، أو إذا وجد نص قانوني آمر يقرر ذلك [4]، كما في حالة بعض أنواع البضائع الخطيرة كالمتفجرات والبضائع سريعة الاشتعال.

[1] محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، المرجع السابق ص 79.
[2] المادة 1 فقرة "ج" من اتفاقية بروكسل.
[3] المادة 9 من معاهدة هامبرج لعام 1978.
[4] المادة 774 من القا.ب. ج، "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم، وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ماعدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن."

أما المشرع الجزائري [1] فلم يسمح بالتحميل على السطح إلا في حالة ما إذا كان ذلك متعارفا عليه ولا يحد من أمن الرحلة مع ضرورة إعلام الشاحن أو الموافقة المسبقة له.

الفرع الثاني: نقل الحاويات.

يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بنقل الحاويات وإيصالها إلى الجهة المقصودة والأصل كما سبق التفصيل هو تمتع متعهد النقل متعدد الوسائط بحرية واسعة في اختيار الوسائط والوسائل التي يراها ملائمة في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط، دون علم أو تدخل المرسل، إلا أنه قد يتفق المرسل مع متعهد النقل متعدد الوسائط على تنفيذ تعليمات معينة خاصة بميعاد النقل، أو اتباع طريق معين فهنا لا يسع متعهد النقل سوى الالتزام بتلك التعليمات وإلا عد مسؤولا مسؤولية تعاقدية نتيجة الإخلال باحترام تعليمات المرسل [2] كما يلتزم باحترام تعليمات المرسل بشأن درجة الحرارة المطلوبة بصدد بضائع معينة، تطبيقا لذلك قضي بأن الناقل الذي يقوم بنقل حاويات مبردة يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة والناتجة عن عدم احترام درجة التبريد الواردة في سند الشحن طيلة الرحلة ولا يستطيع الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية طالما لم يستطع إثبات أن الضرر كان نتيجة خلل في نظام التبريد بالحاويات [3] . وقضي بمسؤولية الناقل بمناسبة تلف أصاب حمولة ثوم Ail ، أين قدم الشاحن الحاوية بنفسه وأصدر تعليمات للناقل البحري، بأن تكون درجة الحرارة بين 2 و 4 درجات فوق الصفر، لكنه لم يلتزم بذلك [4] . كما قضي بمسؤولية متعهد النقل إزاء عدم احترام المواعيد التي الشاحن بصدد نقل شحنة مثلجات قد وصلت ذائبة ليس فقط بسبب عطل جهاز التكييف ولكن أيضا بسبب تأخر وصول الشحنة عن الميعاد الذي حدده الشاحن [5]

بيد أن الصعوبة تثور بصدد تعليمات معينة أمر بها المرسل متعهد النقل متعدد الوسائط لتنفيذها، وكانت تلك التعليمات من شأنها الإضرار بالبضاعة، فهل يلتزم متعهد النقل متعدد الوسائط بتنفيذ تلك التعليمات غير مبال بالضرر الذي سيترتب؟ أم يخالفها اعتمادا على التزامه الأصيل بوصول البضاعة كاملة وسليمة وفي الميعاد المحدد، وأن له في سبيل ذلك حرية الاختيار دون تدخل المرسل [6]

---

[1] يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة ، مجلة الحقوق الكويتية عدد 1 و2 سنة 16 مارس - جوان 1992، مشيرا إلى القضية الأمريكية أمام محكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية، الدائرة الثانية

[2] أسامة عبد العزيز إبراهيم، المرجع السابق، ص 480.

[3] T.com, Marseille, 5 mars 1993, Revue Scapel, trimestre 1-1995, p 19 :« le transporteur maritime qui prend en charge sans réserve un conteneur réfrigéré est résponsable des avaries par coulage lorsqu'il ressort du relevé du bord que la température de conservation fixée à 18° et mentionnée sur le connaissement, n'avait pas été respectée pendant le trajet maritime, il ne peut s'exonérer de ce manquement contractuel à ses obligations, faute d'avoir pu prouver le cas excepté tiré d'une anomalie de fonctionnament du système frigorifique ».

[4] C.A.paris, 5e ch, Sect. A, 13 déc 1995, DMF 1996, p 923, Obs, p.y. Nicolas.)

[5] Paris 4 mars 1985, B.T, 1985, p 396.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط المرجع السابق، ص 84 ، وتفصيلها، ص 82-83.

[6] أسامة عبد العزيز إبراهيم، المرجع السابق، ص 481

الفرع الثالث: تفريغ الحاويات وتسليمها.

ينتهي النقل متعدد الوسائط بالتسليم الذي يسبقه التفريغ كعملية مادية ممهدة له. بحيث يعد التسليم مرحلة اكتشاف الضرر، مع صعوبة تحديد مرحلة حدوثه، وإن كانت التطورات التقنية التي تعرفها الحاويات، أحدثت بالنسبة للصدمات مثلا، جهازا يسجل قوة الصدمة وتحديد الوقت الذي حدثت فيه، فمثلا بمناسبة نقل حاوية فواكه Kiwis » من جزر هاواي إلى كاليفورنيا بحرا، ثم من كاليفورنيا إلى ساحل الولايات المتحدة الأمريكية بواسطة السكة الحديدية، وأخيرا باستعمال الواسطة البحرية من الولايات المتحدة الأمريكية إلى فرنسا تلقت الحاوية صدمات قوية، وظهر عند الوصول وجود تلف بالبضاعة، فأثبت الجهاز أن الصدمات كانت في مرحلة النقل بالسكة الحديد [1]. مع ذلك، فإن هذه التقنيات المتقدمة، لا تحل كل الإشكالات.

الفقرة الأولى تفريغ الحاويات

يقصد بالتفريغ في النقل متعدد الوسائط فك الحاويات وإنزالها من وسيلة نقل إلى وسيلة نقل أخرى بغية تغيير واسطة النقل تمهيدا لتسليمها إلى المرسل إليه، ويعد التفريغ عملية مكملة لعقد النقل ومقدمة لازمة لتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، ويتم ذلك غالبا

في محطات الحاويات أو الموانئ الجافة. لذا فمتعهد النقل ملزم بهذه العملية ومسؤول عنها وهو في سبيل ذلك يبذل العناية المعتادة من ناقل متخصص محترف، إذ كثيرا ما يقع الهلاك أو التلف أثناء الشحن والتفريغ إذا لم يتم بطريقة فنية من وسيلة إلى أخرى، فهي عملية تتعلق بسلامة البضائع المحتواة.

من ثم فإن الأصل أن تتم عملية التفريغ تحت مسؤولية متعهد النقل، ويتحمل بالتالي تبعة الأخطاء التي يرتكبها هو ، أو أحد التابعين له إذا استعان بمقاول أو شخص متخصص في عملية التفريغ إلا أن التزامه هذا لا يتعلق بالنظام العام، إذ يجوز الاتفاق على تحمل المرسل أو المرسل إليه عبء الالتزام بالتفريغ.

وعليه يجب على متعهد النقل إنزال الحاويات في المدة المتفق عليها، وفي حالة عدم

تحديد المدة يلتزم بالتفريغ في المدة التي يحددها العرف وعادة فإن طبيعة البضاعة ونوعها وكميتها غالبا ما تؤخذ بعين الاعتبار عند حساب مدة التفريغ [2] وإذا كان التفريغ على عاتق متعهد النقل، فبديهي يتم تفريغ البضائع قبل تسليمها، لذلك وفي إطار المرحلة البحرية عرضت قضية على القضاء الجزائري، تتمثل في

---

[1] T.com, Nanterre, 5 janv 1989 : BTL 1990, p87.

مشار إليه لدى سوزان علي حسن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص28

[2] قيس شرايرة، مسؤولية متعهد النقل عن تفريغ وتسليم البضائع في عقد النقل المشترك متعدد الوسائل، مجلة أبحاث اليرموك لسلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية مجلد ،26، عدد ،2 ، الأردن، 2010 ، ص 434.

نقصان بضائع كانت مودعة داخل حاوية بميناء الجزائر، ورفعت دعوى من المرسل إليه ضد المؤسسة المينائية بالجزائر، على أساس أنها سرقت وهي تحت حراسة ومسؤولية هذه المؤسسة، فقرّر مجلس قضاء الجزائر مسؤولية المؤسسة المينائية باعتبارها صاحبة الاحتكار فيما يتعلق بأمن وحراسة البضائع المودعة على الرصيف، طبقا للمادة 873 من القانون البحري الجزائري، وأن اختلاس البضائع وقع خلال إقامتها بالميناء، إلا أن الغرفة التجارية والبحرية أصدرت قرارا بتاريخ 27 سبتمبر 1993 نقضت بموجبه قرار مجلس الجزائر المشار إليه أعلاه لكون الناقل البحري يبقى مسؤولا عن الخسائر اللاحقة بالبضائع حتى تسليمها إلى المرسل إليه، وأن الناقل هو الذي أبرم عقد تفريغ البضائع مع المؤسسة المينائية وبالتالي لا توجد علاقة تعاقدية بين المرسل إليه وعامل الشحن والتفريغ

الفقرة الثانية: تسليم الحاويات:

إذا كان التفريغ هو عملية مادية، فإن التسليم هو العملية القانونية [1] التي ينتهي بهاعقد النقل متعدد الوسائط.

في إطار المرحلة البحرية تجسد المحكمة العليا الجزائرية تطبيق نص المادتين802و739 من القانون البحري الجزائري في العديد من قراراتها مؤكدة أن عقد النقل لا ينتهي إلا بالتسليم إلى المرسل إليه القانوني أو من يمثله والذي يطالب باستلامها بناء على نسخة من وثيقة الشحن أو وثيقة نقل أخرى، وليس قبل ذلك في أي حال منالأحوال[2].

ولا يغني عن ذلك وصول البضاعة المنقولة كاملة وسليمة إلى جهة الوصول أو تسليمها إلى مصلحة الجمارك، إذ لا تعتبر مصلحة الجمارك نائبة عن المرسل إليه في استيلام الحاويات، ولا يغير من هذه النظرة أن تكون الحاويات قد خضعت لنظام"تسليمه صاحبه"، ذلك أن معنى هذا النظام هو أن يقوم متعهد النقل بتسليم الحاويات مباشرة إلى صاحبها أو من ينوب عنه دون أن تدخل المخازن الجمركية،

[1] قرار المحكمة العليا الجزائرية الصادر بتاريخ 24/06/1997 نشرة القضاة عدد 56 لـ 1999: "إن عملية تفريغ الضالع لعتبر عملية مادية، في حين أن التسليم القانون بتمعن المادة 790 من القانون البحري يتمثل في عرض البضائع من الناقل أو ممثله إلى المرسل إليه أو ممخله وفي قبولها من طرف هذا الأسبر، وتعرف قرارات محكمة النقض الفرنسية التسليم كالآتي:

*Cass.com. 17 novembre 1992, navire Rolline, DMF, 1993, p 563 note, p563, note P.Bonassies « la livraison se définit comme l'opération par laquelle le transporteur remet materiellement la marchandise à l'ayant droit, celui-ci étant en mesure d'en prendre possession de vérifier son état et. le cas écheant, de prendre toutes reserve utiles ».

*Cass.com, 11 juin 2003, n° 01-15-663, Bull, civ, IV, n° 98 BTL 2003, p 454, « la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représantant qui l'accepte ».

[2] مثلا قرار المحكمة العلبا الجزائرية الصادر بتاريخ 20/12/1993: "حيث أن قرار مجلس الجزائر جاء محالفا من جهة لأحكام المادة 739 من القانون البحري لكون تلك المادة توضح أن عقد القل البحري ينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه، وليس بتفريغها بالميناء، ومن جهة أخرى يخالف مقتضيات المادة 790 البي تنص على أن التحفظات بلغ للدافل أو ممثله قبل أو في وقت تسايم البضاعة، وليس في وقت تفريغها

وتكون في هذه الفترة في حراسة متعهد النقل وتحت مسؤوليته حتى يتم تسليمها [1]وإذا كانت المرحلة بريّة، التسليم هو أيضا العملية القانونية التي يتم بموجبها التسليم الفعلي للمرسل إليه في محله باعتبار أن النقل يكون من الباب إلى الباب، لأنه إذا لم يكن التسليم واجبا في محل المرسل إليه، فعلى متعهد النقل إخطار المرسل إليه بوصول الحاويات وكذا بالوقت الذي يستطيع فيه تسلمها[2]، فإذا امتنع المرسل إليه عن التسلم وجب على متعهد النقل إخطار المرسل بذلك ويطلب منه التعليمات اللازمة. ويجوز لمتعهد النقل أن يطلب من رئيس المحكمة المختصة ببيع البضائع المحتواة إذا كانت معرضة للتلف أو الهلاك أو نقص قيمتها، كما يمكن له إتلافها إذا كانت غير صالحة للاستهلاك[3]. وعملية التسليم إلى المرسل إليه شأنها في ذلك شأن الاستيلام من المرسل تخضع في ميعادها ومكانها وظروفها لما يحدده الاتفاق بين المرسل ومتعهد النقل، إلا أن عملية التسليم في عقد النقل متعدد الوسائط، وإن كانت لا تنقضي إلا بتسليم الحاويات إلى المرسل إليه فإن تعدد الوسائط والوسائل تبعا لذلك التي يتم خلالها نقل الحاويات، تفرض ضوابط خاصة لكل مرحلة بحيث تجعل متعهد النقل في مركز قانوني يوازي المرسل إليه عقد النقل منعد د الوساط وإشكالباته الفانونية والتطبيقية وذلك باستيلامه الحاويات من ناقل، وتسليمها لناقل آخر الأمر الذي يؤدي إلى خروج عملية التسليم في هذا النوع من المفهوم التقليدي لها[4].

[1] كمال مصطفى طه المرجع السابق .269ص

[2] المادة 45 من القاءت. ج: "ي حالة نقل شيء غير مشروط تسليمه إلى الموطن، وحب على الناقل إخطار المرسل إليه بالوقت الذي يممكن له تسليمه بمجرد ما يكون في استطاعة الساقل وضعه تحث تصرفه."

[3] المادة 46 من القابت. ج.

[4] قيس شرايرة، المرجع السابق، ص 435

المبحث الثاني : تطبيقات النقل الدولي متعدد الوسائط .

إن الملاحظ في النصوص الدولية هو تعدد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل، وفي غالبها لا تنظم النقل إلا في واسطة واحدة، فتنظم إحداها النقل متى كان بريا، في حين تنظم أخرى النقل البحري، وأخرى النقل الجوي، وفي ظل الفراغ التشريعي يلجأ القضاة إلى نصوص هذه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل أحادي الواسطة لإيجاد حل مناسب للقضايا المطروحة والخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، بالرغم من أنها لا تعالج إلا جزءا بسيطا من الأمور الخاصة بهذا النوع من النقل المطلب الأول". في حين تكون عملية النقل تنفيذا لعقد ،واحد يجد فيه المرسل نفسه أمام مسؤول واحد عن النقل فكان لابد من اتفاقية تنظم النقل متعدد الوسائط برمته كوحدة متكاملة، وبطريقة مباشرة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: النقل الدولي متعدد الوسائط في ظل اتفاقيات النقل الدولي

. تتراوح الاتفاقيات الدولية أحادية الواسطة بين أقلها اهتماما بالنقل متعدد الوسائط ونخص بذلك الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر، وأخرى لا تعالجه إلا جزئيا وهي اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية واتفاقية النقل الجوي. وبين اتفاقية تخصه باهتمام أكثر وهي الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر. وإذا كان لكل من الاتفاقيات الأحادية مجال لانطباقها، إلا أنه واقعا قد تشترك في نفس الوقت أكثر من اتفاقية في حكم عقد من عقود النقل أو مرحلة معينة من مراحله، فقد عقد نقل حاويات على شاحنة برمته إلى اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البر، على الرغم من أن عملية النقل تشتمل على مرحلة بحرية تقطعها الشاحنة على متن سفينة، كما يمكن بعد ذلك نقلها بالسكك الحديدية إلى محطة الوصول. ومن ثم قد تكون أحكام متنوعة لأكثر من اتفاقية دولية مع اختلافها قابلة للتطبيق على حكم عملية النقل الواحدة، فينشأ بينها التنازع وهذا على أساس أن اتفاقيات النقل تنص

يخضع صراحة على جواز انطباق أحكامها على عقود نقل متعدد الوسائط، سواء الاتفاقيات المرتبطة بالنقل البري فرع أول أو بالنقل البحري أو الجوي (فرع ثاني).

الفرع الأول: المعاهدات الدولية المرتبطة بالنقل الدولي متعدد الوسائط

يتعلق الأمر بالاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق السكك الحديدية والاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البرّ، مع وجوب التطرق إلى الاتفاقية الجمركية للنقل البري الدولي TIR.

أولا : اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية:

ينطبق على النقل الدولي بالسكك الحديدية اتفاقية برن المعروفة باتفاقية CIM » والتي تعد من أقدم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل، فقد تم التوقيع عليها بتاريخ 14 أكتوبر 1890 والتسمية الكاملة لها هي القواعد الموحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية (RU–CIM)[1] وتخضع هذه الاتفاقية المراجعة وتعديلات دورية لتتلاءم مع التطور القانوني والاقتصادي، أهمها تعديل 1952، 1961، تعديل 7 فبراير 1970 وتعديل الـ COTIF المبرم في 9 ماي 1980 [2] والمعدلة بدورها بموجب بروتوكول 20ديسمبر 1990 [3] . وأخيرا بموجب بروتوكول Vilnius لـ3 جوان .1999[4] وتتكون اتفاقية COTIF لـ 1980 من ثلاثة أجزاء؛ الجزء الأول منها وضع اشتراطات عامة متعلقة بالاتفاقية ذاتها، وهذا الجزء موجه أولا إلى الدول التي وقعت الاتفاقية، والذي بموجبه أنشئت الـ OTIF ،أما الجزئين الثاني والثالث فهي عبارة عن ملاحق، حيث يهتم الجزء الثاني " Appendice" القواعد المتعلقة بالعقد الدولى لنقل الركاب وأمتعتهم بواسطة السكك الحديدية، أما الجزء الثالث "Appendice B" فيهتم بنقل البضائع باستخدام هذه الواسطة [5]

بموجب الصورة الأولى من اتفاقية النقل الدولي بالسكك الحديدية لسنة 1890 وطبقا للمادة الأولى، فإن الاتفاقية تنطبق أحكامها على نقل البضائع بموجب تذكرة نقل بالسكك الحديدية يتم إصدارها بهدف نقل البضائع على أراضي تابعة لدولتين على الأقل من الدول المتعاقدة، بشرط أن يقتصر النقل على الخطوط الحديدية المودعة لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن "OCTI" يمعنى أنه لا يمكن تسجيل خطوط السكك الحديدية إلا في القائمة الخاصة المودعة لدى المكتب المركزي للنقل بالسكك الحديدية ببرن. وعليه فإن هذه الصورة من الاتفاقية تستبعد النقل متعدد الوسائط من نطاق تطبيقها، إلا أنه بموجب تعديل الاتفاقية في عام 1952[6]، أصبحت قواعد الاتفاقية لا تقتصر على النقل بالسكك الحديدية وإنما يمتد نظامها إلى النقل الدولي الذي يشمل بالإضافة إلى النقل السككي مرحلة طرقية ، مرحلة بحرية أو نقلا بالطرق المائية الداخلية .

---

[1] 'RU-CIM : Règles uniformes concernant le transport international ferroviaire de marchandise.

دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1 جانفي 1893 بين 9 دول أعضاء ألمانيا - النمسا بلجيكا - فرنسا - إيطاليا لوكسمبورغ- هولندا- روسيا – سويسر:

Henri Bertrand, transports ferroviaires, rép. Dalloz,1998,p 01

[2] دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 ماي 1985.

[3] دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 نوفمبر 1996.

[4] دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 جويلية 2006 وقد صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم 01-433 ل 26 ديسمبر 2001، عدد 82 ل 31/12/2001.

[5] Henri Bertrand, Op. Cité, p 01.

[6] دخلت حيز التنفيذ في 1 مارس 1956.

ثانيا: المعاهدات الدولية المرتبطة بالنقل البحري والجوي.

نتطرق هنا إلى الكيفية التي عالجت بها اتفاقيات النقل البحري والجوي النقل المتعدد الوسائط.

الفقرة الأولى: اتفاقية بروكسل وهامبورج لنقل البضائع بحرا:

1-اتفاقية بروكسل لـ1924

بالرجوع إلى نصوص اتفاقية بروكسل 1924 نجد أنها لم تشر إلى النقل متعدد الوسائط ضمن نصوصها، وهو ما سار على نهجه بروتوكول بروكسل لـ1968. بالرغم ذلك فإنه إذا طبقنا الاستثناء الوارد في المادة 2 من اتفاقيةCMR ، حيث يكون الضرر أثناء المرحلة البحرية دون أن يكون ناتجا عن خطأ الناقل البري فإن مسؤولية متعهد النقل تكون على أساس اتفاقية بروكسل.

2 -اتفاقية هامبورج لـ 1978

أرادت قواعد هامبورج تجنب ما قد يثور من تنازع بينها وبين أي اتفاقية أخرى، فسمحت من خلال المادة 1 الفقرة 6 بالأخذ بعين الاعتبار استعمال واسطة أخرى إلى جانب عقد النقل البحري، إلا أنها تنص على أن مواد الاتفاقية لا تنطبق إلا في خصوص الجزء الواقع فيه نقل البضائع بحرا[1]

تشمل المرحلة البحرية الصرف، التي تحكمها قواعد هامبورج المدة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ إلا أن عقد النقل لا ينحصر في هذه المرحلة فقط، إنما هناك مرحلة سابقة للمرحلة البحرية الصرف،

ومرحلة لاحقة لها بمعنى أن عقد النقل البحري يجزأ إلى مراحل المرحلة الأولى تبدأ من الوقت الذي يضع الشاحن البضائع تحت تصرف الناقل، أما المرحلة الثانية فتبدأ من بدء عملية الشحن حتى الانتهاء من تفريغ البضائع، في حين أن المرحلة التالية فتبدأ من انتهاء تفريغ البضائع في ميناء التفريغ حتى تسليمها فعليا إلى صاحب الحق باستلامها فهذه العمليات تشكل جميعها مع المرحلة البحرية وحدة لا تتجزأ وهذا ما يعرف بمبدأ وحدة النقل البحري[2]

وعليه فإن قواعد هامبرج من خلال الفقرة 6 من المادة 1 تسعى إلى الحفاظ على تطبيق قواعدها على الجزء الخاص بالنقل البحري، وليست غايتها وحدة النظام القانوني المطلق على النقل متعدد الوسائط، مما لا يسمح بأخذ عقد النقل كوحدة متكاملة ويبقى تنظيمه مجزأ فهو لا يضع قواعد خاصة بالنقل متعدد الوسائط.

---

[1] المرجع السابق، ص 43. المادة 1 فقرة 6 من اتفاقية هامبرج: "يقصد بمصطلح "عقد النقل البحري" عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة ، إلا أنه لأغراض هذه الإتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلا بطريق البحر ، وكذلك نقلا بوسيلة أخرى، عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر

[2] وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص22.

الفقرة الثانية: اتفاقيات النقل الدولي للبضائع بطريق الجو:

عالج النقل متعدد الوسائط نص المادة 38 من اتفاقية مونتريال 1999 على نحو يتفق مع معالجته في نص المادة 31 من اتفاقية وارسو، وذلك حين قررت المادة 38 من اتفاقية مونتريال تحت عنوان النقل بعدة "وسائط أنه في حالة النقل المتعدد الوسائط الذي يتم جزء منه بطريق الجو، وجزء آخر بأية وسيلة أخرى للنقل، لاتسري أحكام الاتفاقية إلا على النقل الجوي شريطة أن يدخل هذا النقل في نطاق تطبيق الاتفاقية، بمعنى أن تتوافر فيه الشروط اللازمة لانطباق أحكام الاتفاقية والمنصوص عليها في المادة الأولى. وعلى هذا يخضع كل جزء من عملية النقل متعدد الوسائط لأحكامه المقررة وفقا لطبيعته، وذلك بصرف النظر عما إذا كانت عمليات النقل متعدد الوسائط هذه يتضمنها كلها عقد ،واحد أو اعتبرها المتعاقدان في اتفاقهم عملية نقل واحدة [1]حيث نصت الفقرة الثانية من المادة 38 على أنه ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع الأطراف في حالة النقل

ينادي بتطبيق النصوص الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل على العلاقة بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط وليس نصوص الاتفاقيات الدولية التي لا تعالج إلا لائحة الناقل.

الفرع الثاني: الاتفاقيات الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط.

يتبين من خلال الاتفاقيات الدولية الأحادية الواسطة أنه وبالرغم من تعددها، إلا أن كلا منها تنظر إلى النقل متعدد الوسائط من منظارها الخاص، فلا تضع نصب أعينها إلا واسطة نقل وحيدة حتى حين تقبل الالتجاء إلى وسائط نقل أخرى، مما يؤدي إلى تنظيم مجزأ لعملية نقل تكون تنفيذا لعقد واحد باستعمال وسائط نقل مختلفة. لذا كان من الضروري أخذ النقل متعدد الوسائط بصفة موحدة مهما كانت وسائط النقل، وتجاوز النقل الدولي المجزأ، فكانت الاتفاقية الدولية للنقل متعدد الوسائط لـ 1980. إلا أنه استعصى دخولها حيز التنفيذ لاختلاف المصالح وتعدد وجهات النظر، فلم يتم المصادقة عليها إلا من بعض الدول لتبقى حبرا على ورق " الفرع الأول". في ظل هذه الظروف كان لابد من نصوص دولية حديثة تنظم هذا النوع من النقل فأثمرت الجهود الدولية تبني اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا بهدف إيجاد نظام عالمي يدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي تشمل وسائط نقل أخرى لتهتم هذه الاتفاقية بصفة تكاد تكون مباشرة بعقود النقل متعدد الوسائط "الفرع الثاني".

الفقرة الاولى: اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980.

أثمرت الجهود المبذولة لوضع قواعد قانونية موحدة لتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط عن توقيع اتفاقية

[1] عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007، ص57.

الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع " في 24 ماي 1980 والتي أسست أحكامها على أساس قواعد هامبورج 1978 وليس معاهدة بروكسل لسندات الشحن لـ 1924.

وترجع المحاولات الأولى لوضع قواعد دولية للنقل المشترك إلى الأعوام 1913- 1911 إلا أن هذه المحاولات لم يكتب لها النجاح. وفي عام 1948 قامت غرفة التجارة الدولية (CCI) بمحاولة إحياء الموضوع بهدف صياغة سند شحن دولي للنقل المتتابع، إلا أن هذه المحاولات لم تفلح أيضا.

في عام 1965 قام المعهد الدولي لتوحيد قواعد القانون الدولي الخاص « Unidroit » بمهمة إعداد مشروع اتفاقية خاصة بقواعد المسؤولية خلال النقل الدولي المتتابع، وكان أساس هذا المشروع هو أحكام معاهدة النقل الدولي للبضائع بطريق البر CMR. وفي عام 1969، تم إعداد اتفاقية بشأن مستند النقل الدولي للبضائع حيث بنيت قواعدها على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن لـ 1924 ، وقد عرفت هذه القواعد بقواعد طوكيو. ليخرج بعد ذلك إلى الوجود مشروع اتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع " TCM" سنة 1972 ، ويتبعه قيام غرفة التجارة الدولية (CCI) بإصدار القواعد الموحدة بشأن وثيقة النقل المشترك سنة 1973، وقد جرى تعديل على هذه القواعد بخصوص مسؤولية متعهد النقل المشترك عن التأخير، وذلك عام 1975[1].

إن اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 تحقق مزايا متعددة، أهمها تبسيط مستندات نقل البضائع بحيث يمكن استخدام مستند واحد لكل مراحل نقل البضائع، حينما تستخدم أكثر من واسطة نقل وكذا عدم حاجة المرسل أو المرسل إليه في حالة هلاك أو تلف أو تأخير البضائع خلال النقل متعدد الوسائط إلا إلى رفع دعوى قضائية ضد شخص واحد يكون مسؤولا عن عمليات النقل بكافة مراحلها. بالرغم من ذلك فإن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ [2] وهذا راجع إلى الأحكام الجمركية المدرجة في الباب السابع من الاتفاقية من خلال مادة وحيدة هي المادة 32 بطلب من الدول النامية،

نصت على أن تسمح الدول الأعضاء في هذه الاتفاقية باستخدام نظام المرور الجمركي في النقل الدولي متعدد الوسائط[3] .

وهنا نشير إلى أنه قد ثار خلاف شديد بين مجموعات الدول المختلفة حول ما إذا كانت تُضمَّنُ الأحكام الخاصة بالمسائل الجمركية نص الاتفاقية، وتصبح هذه الأحكام بالتالي أحكاما ملزمة للدول الأعضاء في الاتفاقية أم أنها تبقى مجرد خطوط إرشادية يحتويها مرفق بالاتفاقية ويوصى العمل بها ومراعاتها عند

[1] عبد الفتاح ترك ، عقد النقل البحري، المرجع السابق، ص 320.

[2] اشترطت المادة 30 السنغال مالاوي ،رواندا زامبيا، لبنان، المغرب. من اتفاقية جنيف 1980 لدخولها حيز التنفيذ توقيع 30 دولة و لم تصادق عليا سوى: الشيلي، المكسيك،

[3] 'p;Bonassies- C.Scapel,Op cité, p 776 .

إصدار الدول الأعضاء لقوانين أو لوائح تتعلق بالمرور الجمركي المتصل بالنقل الدولي متعدد الوسائط. وقد تم الأخذ بالرأي الثاني لما ينجم من تضمن الاتفاقية الأحكام الخاصة بالمسائل الجمركية من مسائل تؤدي إلى عدم تمكن كل دول المجموعة الاقتصادية الأوربية المنضمة إلى السوق الأوربية المشتركة من الانضمام إلى الاتفاقية كونها تخلت عن سيادتها بالنسبة للمسائل الجمركية إلى هذه المنظمة.

من ناحية أخرى فإنه ونظرا لأن الإتفاقية تسير على نهج قواعد هامبورج 1978، فهي تضمن حماية كبرى لمصالح الشاحنين ، لذلك أظهرت لها الدول المتقدمة عداء كبيرا بسبب ثقل مسؤولية متعهد النقل، إذ أن أغلب مؤيدي قواعد هامبورج من الدول النامية ، وليسوا من الدول المتقدمة التي ترفضها بإصرار[1].

بالرغم من عدم دخولها حيز التنفيذ ، تبقى اتفاقية النقل متعدد الوسائط ل 1980 كوثيقة مهمة للنظر في نظام النقل متعدد الوسائط تستحق الدراسة، واعتبارها حجر الزاوية لهذا النوع من النقل.

تحتوي اتفاقية جنيف على 40 مادة موزعة على ثمانية أبواب. يحتوي الباب الأولأما على أربعة مواد تمثل الأحكام العامة للإتفاقية والتي تحدد تعاريف أهم المصطلحات المستخدمة نطاق تطبيق الإتفاقية تنظيم عملية النقل الدولي متعدد الوسائط ومراقبته، الباب الثاني فيشتمل على تسع مواد خاصة بالمستندات فيعالج الأحكام الخاصة بإصدار

الفقرة الثانية: اتفاقية روتردام 2008

تؤدي العولمة إلى استنطاق القانون الدولي ولاسيما أشخاصه وأدواته لمعرفة إلى أي حد يستطيع التكيف

مع هذه الظاهرة – أي العولمة – التي تقوم على أساس السرعة واللحظة ومواكبة التكنولوجية المتجدّدة وهو ما دعت إليه الحاجة إلى الأمان القانوني المفقود في النقل متعدد الوسائط نظرا لأن النصوص الدولية لا زالت تنظر إلى المسألة من منظور ضيق.

من أجل ذلك طلبت لجنة القانون التجاري الدولي التابعة للأمم المتحدة "الأونسيترال" (CNUDCI) في جلستها رقم 29 المنعقدة عام 1996 من اللجنة البحرية الدولية (CMI) أن تجمع معلومات وبيانات عن الممارسات العملية في مجال النقل البحري وكذلك القوانين التي تنظم نقل البضائع عبر البحر، مع إعطاء وجهة نظرها في مدى سن قواعد موحدة في هذا المجال. ومنذ ذلك التاريخ، بدأ الإعداد لعمل دولي موحد. وفي سنة 2001 شكلت اللجنة فريق عمل مع مجلس الشحن العالمي، ومستشاري الصناعات الخاصة بالأونسيترال. وفي سنة 2002 توصلت اللجنة مع فريق العمل بعد عدة جلسات إلى مشروع اتفاقية دولية.

[1] سوزان علي حسن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، المرجع السابق، ص 146.

وقد تلقت الأونسيترال هذا المشروع، فشكلت فريق عمل جديد ودعت الدول لتنقيح المشروع وإبداء الملاحظات عليه.

بدأ فريق العمل الجديد في دراسة ملاحظات الوفود وتنقيح هذا المشروع منذ سنة 2002 إلى منتصف سنة 2008 وقد دعت الأونسيترال كل الدول والمنظمات الدولية والهيئات المعنية للمشاركة في إعداد مشروع الاتفاقية[1]. وفي جويلية 2008 عرض المشروع على لجنة الأونسيترال في الدورة المنعقدة في نيويورك لإجراء الجولة الأخيرة من المداولات والمداخلات المتعلقة بمشروع الاتفاقية. في نهاية الدورة تم إقرار مشروع الاتفاقية في صورته النهائية، وتم إرساله إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة، التي أقرت المشروع في 11 ديسمبر 2008[2]

في صورة اتفاقية دولية. وقد أقرت الجمعية العامة الاسم الرسمي للاتفاقية وهو "اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا" غير أنها قد أوصت بأن يطلق على هذه الاتفاقية قواعد "روتردام" كتسمية غير رسمية لها. لتقيم الحكومة الهولندية بعد ذلك احتفالا بإبرام الاتفاقية يوم 23 سبتمبر 2009، حضره ممثلون لتسع عشرة دولة، وقع من بينهم على الاتفاقية 16 دولة في اليوم. ذاته .

المطلب الثاني : الجوانب التطبيقية للنقل متعدد الوسائط.

تقوم فلسفة النقل متعدد الوسائط على إبرام عقد نقل واحد يتعهد بموجبه متعهد النقل بنقل البضائع من محل القيام إلى محل الوصول ويتم إثبات شروطه بواسطة سند النقل متعدد الوسائط. هذا السند الذي يُفترض أن يحقق الوحدة المرجوة من هذا النقل فيضع مسؤولية النقل بأكمله على عاتق متعهد النقل متعدد الوسائط ويؤدي وظائف سند الشحن البحري خاصة وظيفته الإقتصادية بتمثيله للبضائع المنقولة "مطلب أول ". كما أن سند النقل متعدد الوسائط يعكس المكان الذي يأخذ عنده متعهد النقل البضاعة المراد نقلها في حراسته والذي يقع في ساحات الحاويات أو مخازن المرسل البائع مما أدى إلى ضرورة إعادة النظر في قواعد البيوع الدولية لمجاراة النقل متعدد الوسائط بأن تضع غرفة التجارة الدولية مصطلحات حديثة إلى جانب ما تعرفه التجارة الدولية من قواعد للبيوع البحرية التقليدية.

كما كان لسند النقل متعدد الوسائط أثر على قواعد الإعتمادات المستندية كطريقة للدفع في البيوع الدولية تضمن وفاء البائع بالتزامه بشكل صحيح ووسيلة فعالة السداد قيمة البضاعة، فكان لابد للقواعد الموحدة للإعتمادات المستندية أن تكرس وظيفة سند النقل متعدد الوسائط كسند ملكية وأداة إئتمان ، وتحت البنوك على قبوله إلى جانب سندات النقل أحادية الواسطة "مطلب ثاني."

[1] شريف محمد غانم التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008، دار الجامعة الجديدة، مصر 2012 - ص14، وقد أعد مشروع الاتفاقية على مدى أكثر من 13 دورة عقدها الفريق العامل المعني بقانون النقل في الفترة من أفريل 2002 إلى يناير 2008.

[2] القرار 122/63

الفرع الأول: سند النقل متعدد الوسائط.

إذا كان سند الشحن التقليدي صالحا لإثبات عقد النقل التقليدي البحري، فإنه غير صالح لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط، لذا ظهرت الحاجة إلى سند نقـل جديد طبيعة هذا النوع من النقل، وهذا نظرا للإشكالات التي أصبحت تواجه سند يتلاءم مع الشحن التقليدي باعتباره أداة لإثبات عقد النقل البحري، فهو يمثل المرحلة البحرية التي يغطيها عقد النقل البحري حيث يصدر عادة بعد أن يتم شحن البضاعة على السفينة ويؤشر عليها "مشحون" لإثبات واقعة الشحن ذاتها.

يعد موضوع سندات النقل متعدد الوسائط من أهم المشاكل التي أثيرت على مستوى النقل الدولي، ذلك أن الحاويات قد أوجدت أشكالا جديدة لسندات النقل تعالج النقل من الباب إلى الباب فيعتبر سند النقل متعدد الوسائط إحدى الدعائم الأساسية التي يستند إليها النقل حيث يلعب دورا أساسيا في النقل متعدد الوسائط، إذ أن الحاجة إلى سند نقل واحد بالرغم من تعدد مراحل النقل هي من أهم أسباب تطور هذا النوع من النقل، فيسمح وحده بتمويل عمليات التجارة الدولية التي تعتبر في أغلب الأحوال أساسا لعمليات النقل بالتالي له وظائف قانونية هامة، وهو في سبيل ذلك يتضمن شكلا ومضمونا خاصا، سواء كانت هذه الوثيقة ورقية أو الكترونية، والتي ظهرت للاستفادة من المزايا الكثيرة التي يحققها نظام تبادل البيانات الكترونيا (E.D.I).عليه سوف نجعل الفرع الأول للتعريف بهذه الوثائق ومختلف صورها ونماذجها. ونخصص الفرع الثاني لدراسة وظائفها ورقية كانت أم الكترونية، محاولين التوصل فيما إذا كان سند النقل متعدد الوسائط قد عالج التضارب الحادث بين مستندات النقل الأخرى وحقق وحدة النقل المتعدد الوسائط.

الفقرة الأولى: مفهوم سند النقل متعدد الوسائط وصوره

للتعرف فيما إذا كانت سند النقل الصادر عند تنظيم النقل من الباب إلى الباب

صالح لتحقيق وحدة النظام ، وجب تحديد مفهومه والتعرف على مختلف السندات الصادرة في هذه الحالة.

أولا: تعريف سند النقل متعدد الوسائط:

سند النقل متعدد الوسائط هو المحرر الذي يوقعه متعهد النقل أو مندوبه بما يفيد تلقيه البضاعة وأخذها في حراسته لنقلها من محل القيام إلى محل الوصول، ويحمل تعهدا

من متعهد النقل بتسليم البضاعة وفقا لشروط العقد، كما يعد الوسيلة المعتادة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط [1].

عندما يأخذ متعهد النقل البضائع في حراسته سواء من مخازن المرسل أو الميناء الجاف أو غير ذلك، يلتزم بإصدار سند نقل متعدد الوسائط لصالح المرسل، وهنا تشير اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 إلى أن

[1] المادة الأولى فقرة 3 . اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لـ 1980.

هذا الإصدار لا يتوقف على طلب المرسل كما هو الحال في اتفاقية هامبرج [1] ومعاهدة بروكسل [2] والقانون البحري الجزائري[3]

و الجدير بالذكر أن أخذ البضائع في حراسة متعهد النقل لإصدار سند النقل متعدد الوسائط لا يقصد بها الحيازة الفعلية، فقد يكون قد تمت حيازتها من قبل ناقل من الباطن متعاقد مع متعهد النقل لحساب هذا الأخير.

ثانيا : صور سند النقل متعدد الوسائط.

توجد عدة صور لسند النقل متعدد الوسائط حاولت كلها إيجاد حل لتعدد سندار النقل وإحلال سند واحد يغطي عملية النقل ككل من الباب إلى الباب دون أن يتغير بتغيير واسطة النقل المستخدمة، وذلك حتى يؤدي هذا المستند وظائفه على الصعيد الدولي.

1- سند الشحن Combi doc :

في 1970 أصدر مؤتمر البلطيق البحري والدولي BIMCO أول سند شحن نموذجي للنقل المشترك تحت تسمية Combi Combill وهو يغطي النقل البحري المنفذ بمعرفة عدة ناقلين بحريين متتابعين ويخضع لنفس النظام القانوني الذي يحكم النقل البحري، كما يغطي النقل الذي يتم جزء منه في البحر وآخر في البر أو النهر أو الجو، ويخضع لنظم قانونية مختلفة [4]

النقل القابل للتداول – أية مسؤولية بمقتضى عقد النقل لمجرد كونه حائزا، شريطة ألا يكون الحائز هو بذاته الشاحن وألاّ يمارس أي حق بمقتضى عقد النقل[5]. فإذا كان الحائز يمارس حقا بمقتضى النقل، تحمل كافة المسؤوليات شرط أن هذه تدرج المسؤوليات بسجل أو مستند النقل القابل للتداول، أو يمكن الاستدلال عليها في ذلك السجل أو المستند[6].

من ناحية أخرى أجازت الاتفاقية الاتفاق بين متعهد النقل وحائز مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني القابلين للتداول استبدالهما ببعضهما، وذلك بتسليم الحائز إلى الناقل مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني بحسب الأحوال، مقابل إصدار الناقل إلى الحائز سجل نقل الكتروني قابل للتداول أو مستند نقل قابل للتداول بحسب الأحوال. وبعد عملية الاستبدال يفقد المستند أو السجل المستبدل مفعوله[7]. إلا أن الحائز بممارسته حق الاسترداد هذا لا يعتبر أنه يمارس حقا لكي تسري عليـه المسؤوليات بمقتضى عقد النقل[8]

الفقرة الثانية: وظائف سند النقل متعدد الوسائط:

يفترض في سند النقل متعدد الوسائط أن يؤدي وظائف سند الشحن التقليدي فيكون بمثابة إيصال باستلام البضائع، حجّةً في الإثبات لما هو وارد فيها ويمثل البضائع المنقولة.

---

[1] المادة 14 فقرة (1) من اتفاقية هامبورج.
[2] المادة 3 فقرة (3) من معاهدة بروكسل لـ 1924.
[3] المادة 748 من القا. ب. ج.
[4] نادية محمد معوض، المرجع السابق ، ص171.
[5] المادة 58 فقرة 1 من قواعد روتردام.
[6] المادة 58 فقرة 2 من قواعد روتردام.
[7] المادة 10 من قواعد روتردام.
[8] المادة 58 فقرة 3 من قواعد روتردام.

أولا : سند النقل متعدد الوسائط كإيصال باستلام البضاعة:

سند النقل متعدد الوسائط بإثبات أن متعهد النقل قد تسلم البضائع فعلا يسمح لذا تتطلب صفته كإيصال باستلام البضاعة أن يحتوي على بيانات تتعلق بالطبيعة العامـة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف عليها مع الإشارة الصريحة – عند الاقتضاء– إلى كون البضائع خطيرة وعدد الطرود أو القطع ووزن البضائع أو كميتها[1]. وهو ما أكدته قواعد روتردام بنصها على أن تدرج في تفاصيل العقد [2] البيانات اللازمة المتعلقة بالبضاعة، والتي يقع على المرسل عادة تقديمها إلى متعهد النقل لينص عليها في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني. هذه البيانات هي كالآتي[3]:

–1–وصف للبضائع يكون مناسبا للنقل: وهو وصف عام للبضائع يكون متناسبا مع نوع النقل المراد تنفيذه، وهو بيان يختلف باختلاف أنواع البضائع كالبيان الخاص بالطبيعة العامة للبضائع وصفاتها. – 2– العلامات اللازمة الدالة على البضائع وهي العلامات التي تميز البضائع المنقولة عن غيرها من البضائع الأخرى، وذلك ليتعرف متعهد النقل عليها أثناء عملية النقل وأثناء تسليمها للمرسل إليه.

–3–عدد الرزم "الطرود" أو القطع أو كمية البضائع، وكذا وزن البضائع إذا ما أورده الشاحن وهي بيانات على درجة من الأهمية، باعتبار أن مسؤولية متعهد النقل عن هلاك أو تلف البضائع تتحدد على أساسه.

4– بيان ترتيب البضائع وحالها الظاهرين والمقصود بترتيب البضائع وحالها الظاهرين هو ترتيب البضائع وحالها التي يثبتها متعهد النقل أو الطرف المنفذ بعد تفقد خارجي لها عند استلامها، ويتم التفقد على وجه معقول لما هو ظاهر وبالقدر الذي يمكن للعين أن تراه وأي تفقد إضافي مُثبت يقوم به متعهد النقل أو الطرف المنفذ فعليا، قبل إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني[4].

ثانيا: القوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط:

إن وثيقة النقل هي أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط وهذا يعني من ناحية أن سند النقل ليس هو العقد ذاته وإنما هو إثبات لعقد النقل ما يؤكد ذلك نصوص اتفاقية النقل متعدد الوسائط التي فرقت بين العقد والسند، فنجد أنها نصت في الفقرة الثالثة من المادة الأولى على تعريف عقد النقل متعدد الوسائط

[1] وهذا طبقا لما ورد في المادة 8 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980، وأيضا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 752 من القا.ب. ج بخصوص سند الشحن البحري

[2] المقصود بتفاصيل العقد طبقا للمادة 1 فقرة 23 من قواعد روتردام " ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها من أحكام وترميزات وتوقيعات وتظهيرات) " .

[3] وهذا طبقا لما ورد في المادة 36 من قواعد روتردام.

[4] طبقا للمادة 36 فقرة 4 من قواعد روتردام.

وعرفت مستند النقل متعدد الوسائط في الفقرة الثالثة من نفس المادة معتبرة إياه وثيقة إثبات للعقد. وكذا قواعد روتردام الذي اعتبرته مستندا يثبت تسلم متعهد النقل للبضائع بمقتضى العقد، ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه دليل ذلك أيضا الاكتفاء بتوقيع متعهد النقل على السند دون المرسل في حين أن العقود تستلزم التوقيع من أطرافها.

الفرع الثاني: أثر النقل متعدد الوسائط على البيوع الدولية ونظام تمويلها

يعد عقد النقل عنصرا جوهريا لوجود البيع الدولي، فبالرغم من أن متعهد النقل شخص غريب عن البائع والمشتري يتلقى حيازة البضائع من البائع، إلا أن تدخله ينشئ روابط قانونية تؤثر في علاقة البائع والمشتري. هذه الصلة بين العقدين وكذا تغير ظروف التجارة الدولية والنقل الدولي، أظهر أن الأنظمة القانونية التي تحكم التجارة الدولية ليست مصمّمة للنقل متعدد الوسائط ولا تلائمها لذلك عمدت غرفة التجارة الدولية إلى إدخال تعديلات على القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية « Incoterms » بالرغم من أنها تطبق على عقود البيع لا على عقود النقل حتى تواجه مقتضيات هذا من النقل " الفقرة الأولى" ، كما كان للنقل متعدد الوسائط أثر على نظام الاعتمادات المستندية كأداة للدفع في البيوع الدولية حيث أفرز مشاكل بالنسبة للبنوك بخصوص قبول سند النقل متعدد الوسائط من اجل فتح الاعتماد وهو ما بادرت غرفة التجارة لحله من خلال التعديلات الواردة على القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية "الفقرة الثانية".

الفقرة الأولى: النقل متعدد الوسائط والبيوع الدولية:

مع تزايد المعاملات التجارية واختلاف القواعد القانونية والمصطلحات التجارية المطبقة في دول العالم نشأت الحاجة إلى وضع قانون تجاري دولي يوحد القواعد القانونية تحكم المعاملات التجارية بين الدول[1]. لذلك أصدرت الغرفة التجارية الدولية CCI سنة 1936 مجموعة من المصطلحات والرموز تهدف إلى تسهيل التجارة الدولية وتوحيد لغة عقود البيع ذات الصفة الدولية، أصطلح عليها ب الأنكوتيرمز « Incoterms » عبر تجميع الحروف الأولى من عبارة (International commercials terms » والتي تعني مصطلحات التجارة الدولية. وقد أدخلت عليها غرفة التجارة الدولية عدة تعديلات في السنوات 1953، 1967، 1976، 1980، 1990، 2000[2]، آخرها كان في2010

إن قواعد الـ Incoterms لا تعتبر بذاتها تنظيما دوليا للبيوع يتمتع بصفة آمرة،

[1] ذلك أنه خلال كل مرحلة من مراحل الصفقة بين المصدر والمستورد تطرح عدة تساؤلات حول من يدفع التكاليف؟: "نفقات الشحن، أجرة النقل، التفريغ، التخزين...؟" ومن يتحمل الأعباء المالية من رسوم جمركية وبوليصة تأمين... وعند أي نقطة . تحويل مسؤولية تحمل يتم الخطر بين المشتري والبائع

[2] محمد جميل بيرم ، المرجع السابق ، ص110

إنما هي مجرد قواعد اختيارية يمكن الإحالة إليها، ومن ثم تستمد قوتها من إرادة طرفي العقد إذا تم النص عليها في عقدهما [1] .

بالمقابل تؤكد بعض المحاكم أن القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية Incoterms تتجسد في اتفاقية البيع الدولي لـ 1980[2] خلال المادة 9 فقرة 2[3] وعملا بهذه المادة ينبغي تطبيق تعاريف القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية على العقد رغم عدم وجود إشارة صريحة إلى هذه القواعد الدولية في العقد، ومن ثم رأت إحدى المحاكم أنه بقيام الطرفين إدراج مصطلح" CIF مدفوع الثمن والتأمين وأجرة النقل" قد قصدوا الإشارة إلى تعريف ذلك المصطلح في القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية[4]Incoterms

من جانب آخر إذا كانت أكثر البيوع التجارية التي عالجتها قواعد الـ Incoterms بيوعا بحرية، أي يرتبط تنفيذها بعملية نقل بحري للبضائع محل البيع إلا أن هذه القواعد، خاصة تلك الصادرة سنة 2000 و 2010، قد عالجت أيضا البيوع الجوية التي ترتبط بعملية نقل جوي للبضائع محل التعاقد، كما عالجت بعض البيوع التي ترتبط بعملية نقل بري بالشاحنات أو بالسكك الحديدية. وقد اعتبر بعض الشراح أنه بالرغم من تسمية هذه البيوع بالبيوع البحرية، إلا أنها تتميز في جوانب منها بمجموعة من الخصائص تخلع عنها هذا الوصف. فالشيء المبيع لا يختلف بطبيعة الحال عن المبيعة التي يتم نقلها عن طريق البر، كما أن المتعاقدان البائع والمشتري يمارسان نشاطا عاديا ليست له الصفة البحرية. [5]

من هذا المنطلق، وفي ظل فلسفة البيوع البحرية التقليدية، كان اهتمام البائعين والمشترين منصبا على موانئ شحن البضاعة وموانئ .تفريغها وفي تلك الموانئ تركز الاهتمام على النقطة الحرجة" المتمثلة في سور السفينة باعتباره الحد الفاصل الذي تتحدد به الأعباء التي يتحملها أطراف عقد البيع البحري وعقد النقل البحري.

---

[1] يعقوب يوسف صرخوه ، دور عقد البيع Fob في التجارة الدولية ، القسم الأول ، مجلة الحقوق الكويتية ،لسنة التاسعة ، العدد 3 ، سبتمبر1985 ص.123

[2] إن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود البيع الدولي للبضائع المعروفة باسم اتفاقية فيينا والمنعقدة في 11 أفريل 1980 والتي دخلت حيز التنفيذ سنة 1988 تعالج الأحكام المتعلقة بإبرام العقد وتسليم البضائع ومطابقة البضائع لما اتفق عليه الطرفان ودفع الثمن، ونقل المخاطر والجزاءات المترتبة في حال عدم التنفيذ، ورغم أنها تعالج البيوع الدولية بشكل عام، إلا أنها تنطبق على البيوع البحرية بالقدر الذي تنصرف إرادة الطرفين إلى إخضاع عقد البيع لأحكامها سواء أتم النقل بالبحر أو بالبر: المرجع السابق، نفس الموضع.

[3]المادة 9. فقرة 2 من اتفاقية فيينا لـ 1980 : ".....2) ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك، يفترض أن الطرفان قد طبقا ضمنا على عقدهما أو على تكوينه، كل عرف كانا يعلمان به أو كان ينبغي أن يعلما به متى كان معروفا على نطاق واسع، ومراعى بانتظام في التجارة الدولية بين الأطراف في العقود المماثلة السارية في نفس فرع التجارة."

[4]قضية رقم 447 محكمة المقاطعة الاتحادية، مقاطعة نيويورك الجنوبية، الولايات المتحدة الأمريكية ، 26 مارس 2002، مشار إليه لدى: لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ، نبذة عن السوابق القضائية المستندة إلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع ، منشورات الأمم المتحدة ، نيويورك ، نوفمبر 2008 ، ص 42.

[5] يعقوب يوسف صرخوه ، دور عقد البيع Fob في التجارة الدولية ، المرجع السابق، ص.

الفقرة الثانية : النقل متعدد الوسائط ونظام الإعتمادات المستندية:

إن المشاكل الناجمة عن البيوع الدولية المتمثلة أساسا في عدم الثقة المتبادلة بين المصدرين والمستوردين، أي بين البائعين ،والمشترين حيث أن المصدر لا يرغب في التخلي عن المستندات التي تمثل ملكية البضاعة حتى يطمئن إلى دفع الثمن له، والمستورد لا يرغب في الدفع إلى البائع حتى يطمئن إلى سلامة المستندات، وإلى أن وصف البضاعة وكميتها والثمن الوارد فيها مطابق لشروط العقد. أدى إلى ضرورة أن يكون للبنوك دور في تمويل وتسوية هذه البيوع الدولية، فتتدخل بين الطرفين لتمنح كلا منهما الثقة المطلوبة. وقد تمخض العرف المصرفي في هذا الشأن عن إيجاد نظام قانوني خاص عرف باسم الاعتماد المستندي [1].

يتصف الاعتماد المستندي منذ ظهوره بأنه نظام نشأ من واقع العمل وبدافع الحاجة إليه ولم يرد له تنظيم في أغلب دول العالم [2]، مما جعل العادات والعرف والقضاء يحل محله. فنتج عن ذلك أن اختلفت القواعد التي تحكمه من دولة لأخرى باختلاف الأعراف السائدة فيها وباختلاف اتجاهات القضاء في كل دولة، وهو ما أزعج البنوك والتجار، الأمر الذي أدى إلى تكريس الجهود لتوحيد أحكامه [3]. فقامت اللجنة المصرفية لغرفة التجارة الدولية سنة 1933 في "فيينا" بوضع القواعد والأعراف الموحدة

للاعتمادات المستندية، والتي خضعت للمراجعة والتعديل عدة مرات سنة 1951،1962،1974،1983 وسنة 1993 التي دخلت حيز النفاذ في 1 جانفي 1994 والمنشورة في الكتيب رقم 500 وأخيرا تم تعديل القواعد في 1 جويلية 2007 والواردة في الكتيب رقم 600 لغرفة التجارة الدولية [4] ، والتي تعد وسيلة عملية لا يمكن للبنوك المشتغلة بعمليات التجارة الدولية الاستغناء عنها في كافة عمليات البيع والنقل والتأمين، وإن كانت هذه القواعد تستمد قوتها الملزمة من إرادة وقبول الأطراف المعنية بتطبيقها والخضوع لأحكامها، فهي لا تنطبق تلقائيا ما لم يفصح أصحاب الشأن عن رغبتهم في ذلك. وهو ما نصت عليه المادة 1 من النشرة 2600

[1] يعقوب يوسف صرخوه ، عمليات البنوك من الوجهة القانونية في القانون الكويتي، دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى، الكويت، 1988 ،ص 86.

[2] من التشريعات العربية التي نظمت الاعتماد المستندي، القانون التجاري المصري لـ 1999، القانون التجاري التونسي لـ 1959، القانون التجاري العراقي لـ 1984 ، القانون التجاري الأردني لـ 1966 ، القانون التجاري الكويتي لـ 1980: انظر في ذلك زيدومة درياس ، الاعتماد المستندي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية ، عدد 02،، جوان 2011 ص 169 و 197 هامش.8-7-6

[3] بلعيساوي محمد الطاهر ، التزامات البنك في الاعتمادات المستندية ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي، 2012، ص 100.

[4] بلعيساوي محمد الطاهر ، التزامات البنك في الاعتمادات المستندية، المرجع السابق ، ص 102

عرفت النشرة 600[1] الاعتماد المستندي في المادة 2 فقرة 8 أنه " أي ترتيب مهما كانت تسميته أو وصفه يجوز بمقتضاه للمصرف البنك) المنشئ الذي يتصرف إما بناء على طلب وتعليمات أحد عملائه الآمر أو بالأصالة عن نفسه:

-1 بدفع إلى / أو لأمر طرف ثالث (المستفيد) أو يقبل ويدفع سحبا أو سحوبات مسحوبة من المستفيد.

2- يفوض مصرفا آخر بدفع أو قبول ودفع هذا السحب / السحوبات.

-3 يفوض مصرفا آخر بالتداول مقابل مستند / مستندات منصوص عليها شريطة أن تكون هذه المستندات مطابقة تماما لشروط الاعتماد [2] . "

ومن التعريفات الفقهية الواردة بشان الاعتماد المستندي، أنه " عقد بين البنك وعميله الآمر يلزم البنك بإصدار خطاب إلى شخص ثالث (المستفيد) يلتزم فيه البنك

[1] القواعد والعادات الموحدة للاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية نشرة رقم 600 لسنة 2007، نسخة عربية

، ترجمة مكتب المحامي عيسى دلل وشركاؤه (RUU 600 المادة 1:" إن القواعد والعادات الموحدة للاعتمادات المستندية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية 2007 سوف تنطبق على جميع أنواع الاعتمادات المستندية بما فيها خطابات الاعتماد بالضمان طالما أن شروط الاعتمادات المستندية قد احتوت نصا بهذا المعنى وتعتبر هذه القواعد ملزمة لكافة الأطراف المعنية ما لم تنص شروط الاعتمادات المستندية على ما يخالف ذلك. "

[2] وهيذاتها المادة 2 من نشرة غرفة التجارة الدولية رقم 500 لـ 1993.

خلاصة الفصل الثاني

في الفصل الثاني الذي يتناول النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات وتطبيقاته، يمكن تلخيص المحتوى على النحو التالي:

1. **النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات:**

- تعتبر الحاويات واحدة من أهم وسائل النقل في النظام الدولي، حيث تسمح بنقل البضائع بكفاءة وبسرعة عبر البر والبحر.
- الحاويات توفر حماية للبضائع ضد العوامل الجوية والأضرار المحتملة، وتقلل من تكاليف النقل وزمن الإيقاف في الموانئ.

2. **تطبيقات النقل الدولي متعدد الوسائط:**

- تشمل تطبيقات النقل الدولي متعدد الوسائط استخدامات مثل النقل البري المشترك بين الحاويات والشاحنات، والنقل البحري بين الموانئ الدولية، والنقل الجوي للبضائع القيمة والوثائق الهامة.
- تحتاج هذه التطبيقات إلى تنسيق دقيق وإدارة فعالة لضمان السلامة والفعالية في النقل عبر الحدود الدولية.

هذه النقاط تلقي الضوء على كيفية استخدام الحاويات وتطبيقات النقل الدولي متعدد الوسائط، وتسلط الضوء على أهمية الكفاءة والتنسيق في هذا النوع من النقل لتحقيق أقصى قدر من الفوائد للأطراف المعنية.

الخـــــــــاتمة

خاتمة:

لا ريب أن تتضمن خاتمة هذه الدراسة استعراضا لأهم ما أسفرت عليه من نتائج. على ضوئها تقترح بعض التوصيات لعل ذلك يسهم ولو بقدر ضئيل في حل الإشكالات القانونية المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط:

أولا: إن الإتفاقيات الدولية الأحادية الواسطة عندما تقبل استخدام وسائط نقل أخرى تنظر إلى النقل متعدد الوسائط من جانب الواسطة التي تنظمها فقط، أي من منظور
محدود يؤدي بالضرورة إلى تنظيم مجزأ للنقل متعدد الوسائط لا تنظيم موحد.

ثانيا: سند الشحن المباشر الذي يصدره الناقل البحري بمقتضى المادة 763 من القانون البحري الجزائري، لا يقوم بدور سند النقل متعدد الوسائط من الناحية القانونية لما يؤدي إليه من انقسام للمسؤولية، وكذلك نتيجة الشروط التي يضعها الناقل البحري بغية إعفائه من المسؤولية عن المراحل التي لا يقوم بتنفيذها باعتباره وكيلا عن الناقلين اللاحقين في إصدار السند مما يحول دون تحقيق وحدة النقل متعدد الوسائط. ناهيك عما تؤدي إليه المسؤولية التضامنية للناقلين من تباين واختلاف في الأحكام القانونية المطبقة لاختلاف الوسائط.

ثالثا: راعت اتفاقية النقل متعدد الوسائط لـ 1980 مصالح الشاحنين عندما نصت على تطبيق القانون الوطني أو الإتفاقية الدولية للنقل التي تحكم مرحلة وقوع الضرر إذا كانت
تنص على حد للتعويض أعلى من الحد الوارد في الإتفاقية.

رابعا : إذا كانت قواعد ال CNUCED/CCI قد نجحت في إرساء وثيقة عقدية للنقل متعدد الوسائط لحل إشكالية تعدد قوانين النقل وإرساء نظام قانوني واحد، إلا أنها لم تنجح في توحيد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، بحيث يبقى أساس مسؤولية متعهد النقل مرهونا بمرحلة الضرر، ليتحدد فيما إذا قائما على الخطأ المفترض أو
المسؤولية المفترضة "مرحلة بحرية أو "نهرية وعلى طبيعة الضرر، ليتقرر فيما إذا كان الخطأ واجب الإثبات "خطأ ملاحي، حريق"، أو مفترض.

خامسا: إن إصدار وثائق نقل متعددة في علاقة متعهد النقل متعدد الوسائط بالناقلين الفرعيين يعيق تحقيق وحدة سند النقل متعدد الوسائط، ويؤدي بالضرورة إلى تعدد الأنظمة القانونية حيث لا يظهر هذا السند إلا في العلاقة بين متعهد النقل والمرسل فيحل
محل السندات الأخرى، مما يحقق فقط نوعا من الوحدة الخارجية.

سادسا: ما يعيق تكريس وحدة المسؤولية ووحدة النظام المطبق عليها هو تفاوت قيمة التعويض بين ما يدفعه متعهد النقل متعدد الوسائط للمرسل، وما يرجع به على الناقل الفعلي إما بالزيادة أو بالنقصان. لذا لم تستطع اتفاقية النقل متعدد الوسائط ل 1980 توحيد نظام المسؤولية عند وضعها للحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به متعهد النقل ، وإنما نصت على عدة أنظمة: حالتي تحديد موضع الضرر من عدمه، وحالتي

وجود مرحلة بحرية من عدمها من الصعب إذن تطبيق أحكام واحدة تتعلق بمسؤولية متعهد النقل على جميع مراحل نقل دولي متعدد الوسائط، تتنازعه أحكام الإتفاقيات الدولية
المختلفة لكل مرحلة من مراحل النقل

سابعا: إن أدوات التجارة الدولية وطرق تمويلها من بيوع دولية واعتمادات مستندية،
سعت إلى مجاراة مقتضيات النقل متعدد الوسائط من خلال قواعد جديدة تقلل من المنازعات القانونية نتيجة تعدد وسائط النقل واختلاف نقاط التسلم والتسليم، ومن ثم النقاط التي تتحدد بها التزامات طرفي عقد البيع الدولي باعتبار أن من بين عناصر هذا العقد هو تحديد الطرف المسؤول عن إبرام عقد النقل متعدد الوسائط. وكذا ضرورة قبول البنوك لسندات النقل متعدد الوسائط الموقعة من قبل منظمه من أجل فتح الإعتماد المستندي.

ثامنا : إن العلاقة التعاقدية بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط هي علاقة مستقلة ومتميزة عن العلاقة التعاقدية بين متعهدي النقل والناقلين الفعليين منفذي مراحل النقل عبر الوسائط المختلفة فينتج عن ذلك تطبيق اتفاقيات النقل أحادية الواسطة في العلاقة بين متعهد النقل والناقل في حين تطبيق النصوص الداخلية الخاصة بالوكالة بالعمولة للنقل في علاقة بين المرسل ومتعهد النقل متعدد الوسائط

من خلال ما سبق هناك جملة من الإقتراحات من بينها:

أولا: لما كانت التشريعات أهم متطلبات سريان وتطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط، وفي غياب اتفاقية دولية نافذة، لابد من وضع تشريع داخلي خاص بتنظيم أحكام النقل متعدد الوسائط بالجزائر، يمنح نظاما موحدا لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وقائم على نظام المسؤولية الخاص بالوكالة بالعمولة للنقل أي على أساس المسؤولية المفترضة لا الخطأ المفترض. لكن حينئذ لابد من استبعاد الإمكانية المتاحة للوكيل بالعمولة للنقل للإفلات من المسؤولية مساواة بأحكام الناقل وحتى لا يكون متعهد النقل دائما
مسؤولا، لصعوبة إثبات الضرر، فإنه يمكن اللجوء إلى تحفظ Said to contain في حالة استحالة كشف مضمون الحاوية عند التسلم من أجل قلب عبء الإثبات، فيثبت المرسل صحة البيانات الواردة في سند النقل لتتأخر المسؤولية المفترضة إلى ما بعد هذا الإثبات، عندئذ لا يعفى متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي.

ثانيا: إنشاء وثيقة تأمين موحدة لكل متعهدي النقل متعدد الوسائط وربطها بعقد النقل متعدد الوسائط، تضمن مسؤوليتهم في مواجهة أصحاب البضائع، وتغطي كافة التزاماتهم المالية بصورة إلزامية. فتقيم حقا مباشرا للمضرور في مواجهة شركة التأمين. مما يجعل كفة هذا التأمين يميل لصالح أصحاب الحق على البضاعة أكثر من ميلها لصالح متعهد النقل المؤمن له.

ثالثا: توافر المحاكم البحرية المتخصصة على قضاة متخصصين وخبراء، على دراية بأحكام النقل الدولي وملمين بجميع معاهدات النقل وبكيفية التعامل مع الإشكالات التي يطرحها النقل متعدد الوسائط لضمان

سرعة الفصل في القضايا والمنازعات على أكمل وجه، مما يؤدي إلى زيادة الإستثمارات الأجنبية في مجال النقل متعدد الوسائط.

رابعا: إنشاء لجنة وطنية تختص بتقييم قواعد روتردام لإبداء رأيها في مدى ملائمتها وتطبيقها كلما تعلق الأمر بنقل متعدد الوسائط فيما إذا كانت في صالح الجزائر، من أجل اتخاذ قرار الإنضمام من عدمه.

خامسا: إذا كان المشرع الجزائري قد خطا خطوة فيما يتعلق بالكتابة الإلكترونية من خلال المواد 323 مكرر و 323 مكرر 1، فإن عليه تطبيقها من خلال نصوص خاصة بسندات النقل الإلكترونية، والتعامل فعليا بنظام تبادل البيانات الإلكتروني حتى لا يعيق القصور في تطبيقه انسياب التجارة والنقل متعدد الوسائط بين الجزائر والدول المتقدمة.

سادسا: لما كان الهدف المنشود من إصدار اتفاقية روتردام هو توحيد أحكام النقل الدولي للبضائع في صورته الحديثة وينضم إليها كافة أو معظم الدول، فإنه يخشى من احتمال انضمام عدد من الدول بما يكفي لدخولها حيز التنفيذ دون أن تحظى بقبول دولي عام. ليؤدي ذلك إلى تشتت الدول بين عدة اتفاقيات رئيسية. لذا يجب، إما النظر إلى نظام النقل متعدد الوسائط في إطار إقليمي بإبرام إتفاقية نقل متعدد الوسائط بين الدول المغاربية أو الإنضمام إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية. وإما على المستوى الدولي – معالجة هذا النقل في اتفاقية دولية خاصة به تكون في صورة تعديل الأحكام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط لـ 1980 مع حث ودعوة الدول إلى الانضمام إليها.

في الأخير ، يبقى هذا العمل إحدى الحلقات المتتابعة في موضوع البحث إجابة على التساؤل التالي هل سيبقى النقل متعدد الوسائط مقبرة التشريعات الدولية؟

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المراجع

الكتب والمؤلفات

حكيم وردي، اثبات الهلاك الجزئي للبضائع في النقل الدولي متعدد الوسائط ،المجلة المغربية لنادي القضاة ، الدار البيضاء ،العدد 4، 2004

خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية إشراف د. عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، الطبعة الثانية، 2009.

سوزان على حسن– مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، مصر2003

– الإطار القانوني للوكالة بالعمولة للنقل، دار الجامعة الجديدة مصر، 2003

– عقد نقل البضائع بالحاويات دار الجامعة الجديدة، مصر، 2004.

سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010

عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لاتفاقية مونتريال 1999، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.

* عبد القادر حسين العطير الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة

مكتبة دار الثقافة، الطبعة الأولى، الأردن، 1999.

التأمين البري في التشريع دراسة مقارنة، دار الثقافة

للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2006.

* علي جمال الدين عوض ، النقل البحري للبضائع "معاونو الناقل البحري ، تأجير السفن النقل البحري مع شرح نصوص اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية ، مصر1992.

محمد جميل بيرم موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم، بيروت2004

محمد السيد الفقى تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات. دار الجامعة الجديدة، مصر، 2007

*محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005.

محمد غريب عبد العزيز النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004.

وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القوانين والمعاهدات الدولية، الطبعة الأولى المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.

يوسف يعقوب صرخوه – الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980

دراسة مقارنة الجزء الأول، الطبعة الثانية الكويت، 1988.

– العقود التجارية، الطبعة الأولى، الكويت، 1986.

– عمليات البنوك من الوجهة القانونية في القانون الكويتي، دراسة

مقارنة، الطبعة الأولى، الكويت، 1988.

شريف محمد غانم التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008، دار الجامعة الجديدة، مصر 2012

2/ الرسائل والمذكرات

* أسامة عبد العزيز إبراهيم، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، رسالة دكتوراه جامعة الإسكندرية 2003.

فاروق ملش النظام القانوني للنقل الدولي متعدّد الوسائط، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، مصر، 1994.

عبد القادر حسين العطير ، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة .1983

نادية محمد معوّض، مسؤولية متعهد النقل متعدّد الوسائط ، رسالة دكتوراه، القاهرة سنة 1989 في طبعة ثانية سنة 2000.

3 المقالات

أحمد عبد المنصف محمود، اتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري، المجلد 8، العدد 15.

أحمد التركي ، ورقة النقل متعدد الوسائط حاضره ومستقبله، الإسكندرية، 1991

. أحمد فرحات النقل متعدد الوسائط: رؤية من العالم الثالث مع إشارة خاصة إلى

السكك الحديدية ، استعراض، النقل في بلد الإسكوا العدد 12 أبريل 2001

E/ESCWA/TRANS/2001/4

فاروق ملش اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا ، الحسنات والإيجابيات

القانونية، متاح على موقع الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية : "APCS" :

http : //www.arabfes.org/db-bin/doc-doc-pdf-449.pdf

فتحي السيد التوني، النقل متعدد الوسائط التطبيقات والفوائد والتحديات ، ورقة عمل الأمانة العامة للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، متاح على الموقع:

http : //www.arabfes.org/db-bin/doc-doc-pdf-66.pdf

قيس شرايرة مسؤولية متعهد النقل عن تفريغ وتسليم البضائع في عقد النقل المشترك متعدد الوسائل، مجلة أبحاث اليرموك لسلسلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، مجلد 26. عدد 2 ، الأردن، 2010 .

محمد عبد الفتاح عيد، إنشاء شركة عربية قابضة للنقل متعدد الوسائط، ورقة عمل مقدمة للاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، متاح على الموقع :

http.//www.arabfcs.org/db-bin/doc-doc-pdf-194.pdf

نادرة عبد الرحيم فرحان ، النقل متعدّد الوسائط في ظل العولمة، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا، 2004.

*هاشم رمضان الجزائري، متى يعتبر الناقل البحري قد تسلّم البضاعة في عقد النقل البحري للبضائع، دراسة في ضوء الاتفاقيات الدولية للنقل البحري والقانونين العراقي والكويتي، مجلة الحقوق الكويتية، السنة العاشرة، العدد الأول، مارس 1986

4 التقارير والوثائق

الأمم المتحدة لوضع اتفاقية للنقل الدولي متعدد الوسائط، اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط ل 1980 ، وثيقة رقم: TD/MT/CONF/1980/06/16,10

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية استعراض النقل البحري لـ2009، جنيف، أوت2010

5 النصوص القانونية

أ- الإتفاقيات والبروتوكولات الدولية

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 1964.

بروتوكول بروكسل لسنة 1968 وبروتوكول 1979 الخاصين بتعديل الإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد

المتعلقة بسندات الشحن لـ 1924

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لـ 31 مارس 1978" قواعد هامبورج".

اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12أكتوبر 1929 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 64 74- المؤرخ في 2 مارس 1964 ج.ر عدد26 لـ 1964. وصيغتها المعدلة ببروتوكول لاهاي لـ 28 سبتمبر 1955 الموقع في جواتيمالا في 8 مارس 1971 والبروتوكول الموقع في مونتريال في 25 سبتمبر 1975.

اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد المكملة لاتفاقية وارسو الموقعة في جوادالاخارا في 18 سبتمبر 1961 المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 56-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965 ج ر عدد 104 لـ1965.

* اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، مونتريال 1999.

* الاتفاقية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالطريق البرّي لـ1956 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1978 ، والمعدلة ببروتوكول ماي 2008.

* القواعد الموحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية لـ 9 ماي1980 صادقت عليها الجزائر "مع التحفظ" بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-264 المؤرخ في 10 أوت 1991 ، ج.ر رقم 38 لـ 14/08/1991. المعدلة ببروتوكول 3 جوان 1999، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم 01-433 لـ 26 ديسمبر 2001، ج.ر عدد 82 لـ2001/12/31.

الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لـ 2 ديسمبر ،1972، المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 1978-01-21 ، ج.ر رقم 04 لـ 24/01/1978.

* اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدّد الوسائط لـ 24 ماي 1980. إتفاقية النقل الدولي متعدّد الوسائط للبضائع في المشرق العربي، الوثيقة رقم:

E/ESCWA/25/L.9-E/ESCWA/EDGD/2008/L.3

* إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا قواعد روتردام 2008، قرار الجمعية العامة رقم 63/122، 11/12/2008.

اتفاقية النقل متعدّد الوسائط بين الدول العربية : قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 7123 بتاريخ: 09/09/2009.

ب- النصوص القانونية الداخلية: - القوانين والأوامر

الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ، ج ر عدد 46 ل 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

- المراسيم:

المرسوم التنفيذي رقم -05-437 المؤرخ في 13 ديسمبر 2005 المحدد لشروط تنظيم نشاطات مساعدي نقل البضائع عبر الطرقات وكيفيات ممارستها، ج.ر عدد 81 لـ 14 ديسمبر 2005.

* المرسوم التنفيذي رقم 09-13 المؤرخ في 12 ماي 2009 المحدد لشروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري، ج ر عدد 29 المؤرخة في 17 ماي 2009.

* المرسوم التنفيذي رقم 10-288 المؤرخ في 14 نوفمبر 2010 المتعلق بالأشخاص المؤهلين بالتصريح للبضائع، ج.ر عدد 71 لـ 24/11/2010.

**** باللغة الفرنسية :**

1-Ouvrages :

*Remond Gouilloud Martine, Droit Maritime, Ed pedone, 1993

*Rodière.René :- Droit des transports, transport terrestre et aérien, 2 éd Dalloz 1977

***Rodière René, Du Pontavice Emmanuel, Droit maritime, 12ème édition,**

DELTA, Dalloz, 1997.

2-Théses:

*Grigoriou Maris, l'exonération de responsabilité du transporteur dans la CMR, D.E.S.S de droit maritime et droit des transports,Faculté de droit et des Sciences d'Aix Marseille, 1998.

3-Articles:

*Berlingieri Francesco, Aspects multimodaux des règles de Rotterdam, DMF n° 708, 2009

*Bertrand Henri, Transports ferroviaires, rép.Dalloz, 1998

*Boccara Julien, le moment de la livraison dans les régles de rotterdam, une innovation source de difficultés d'interpretation, Newsletter du CDMT : http://www.droit maritime.com/article.php3? id_article = 519

*Bonassies (P) :- Le transport multimodal en Europe, revue Scapel, 2001 - Droit du

transport maritime de conteneurs à l'orée du 21ème Siècle, DMF 01- 2009, no 699-2

*Bon- Garcin Isabelle les effets de l'émission d'un connaissement de

transport combiné sur la qualité des intervenants dans un transport

multimodal, R.D.T n° 12, Decembre 2008.

*Bonnaud Jaques - Les acteurs du transport maritime, revue Scapel, no3,1988 -Actualité du droit maritime national, Revue Scapel, 2000

*Bonnaud Jacques et Legal Bernard, Le transport multimodal et la logistique, Revue Scapel, 2006

*Caprioli Eric A, Considération sur les nouvelles règles CNUCED / CCI Applicables aux documents de transport multimodal, juin 2005:

http://www.caprioli-avocats.com/pages/publications.

*Cissé Yacouba, Le commissionnaire de transport, le Non vessel operating common carrier, le consortium maritime : sont-ils transporteurs maritimes? Revue générale de droit N° 34- 2004

* Corbier Isabelle, Armateur, Rép.Com, Dalloz, octobre 2002 *CMA-CGM: -CMA-CGM Mise sur le fer - le Magazine CMACGM,N° 31 hiver 2007.

- Transport intermodal pour un service porte à porte, le magazine CMA-CGM, N°32, printemps 2007.

*De Torade Hervé, le Volume des échanges entre l'Europe et les pays du Maghreb, CMA-CGM

neptunus :http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit- maritime - oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep21/nep21_3.pdf Le régime juridique de la pontée, C. Cass. 18 mars 2008, navire Ville de Tanya, un arrêt d'espèce malheureux, DMF n° 60- juin 2008.

*Veaux- Fournerie Paulette, Veaux Daniel, Transport par conteneur, Juris-Classeur transport, Côte : 05, 2003

3-Textes législatifs, réglementaires et directives Européennes:

*Directive du parlement Européen et du conseil relative aux unités de

chargement intermodales: Com (2004) 361 final 2003 / 00 56 (COD) le 30- 04-2004, Bruxelles.

* Lamy transport: lexique des termes juridiques et techniques tome 2, 2009. *Police Type française d'assurance de responsabilité contractuelle des commissionnaires de transport du 3 Novembre 1993 modifiée le 16 juin 2003 et le 11 mai 2006.

5-Sites internet :

www.emdb.gov.eg: Egyptian Maritime Data Bank

الفهـــــــرس

العنوان	رقم الصفحة
شكر وتقدير	
الإهداء	
مقدمة	04-01
الفصل الأول :مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط	06
المبحث الأول: التعريف بالنقل الدولي متعدد الوسائط و تطوره التاريخي	07
المطلب الأول: تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط	08
الفرع الأول : تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط	08
الفرع الثاني: خصائص النقل الدولي متعدد الوسائط.	13
المطلب الثاني: التطور التاريخي والقانوني للنقل متعدد الوسائط وأهميته.	23
الفرع الأول : من نقل أحادي الواسطة إلى نقل متعدّد الوسائط.	23
الفرع الثاني: أهمية النقل متعدد الوسائط.	25
المبحث الثاني: مدلول متعهد النقل متعدد الوسائط.	28
المطلب الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط والطبيعة القانونية لنشاطه	28
الفرع الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط	28
الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لنشاط متعهد النقل متعدد الوسائط	31
المطلب الثاني: الأشكال القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط وخدماته	34
الفرع الأول: الأشكال القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط	34
الفرع الثاني: خدمات متعهد النقل متعدد الوسائط:	39
خلاصة الفصل الأول	41
الفصل الثاني : عقد النقل الدولي متعدد الوسائط	43
المبحث الأول : النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات	43
المطلب الأول : الإطار القانوني للحاويات	44
الفرع الأول: مفهوم الحاويات ماديا وقانونيا	44
الفرع الثاني: الشروط الخاصة بعقد النقل بالحاويات	49
المطلب الثاني: العمليات المعاصرة لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط بالحاويات	51
الفرع الأول: استيلام الحاويات وشحنها.	52

الفرع الثاني: نقل الحاويات	55
الفرع الثالث: تفريغ الحاويات وتسليمها	56
المبحث الثاني : تطبيقات النقل الدولي متعدد الوسائط	59
المطلب الأول: النقل الدولي في ظل اتفاقيات النقل الدولي	59
الفرع الأول: المعاهدات الدولية المرتبطة بالنقل متعدد الوسائط	60
الفرع الثاني: الإتفاقيات الخاصة بالنقل متعدد الوسائط	62
المطلب الثاني : الجوانب التطبيقية للنقل متعدد الوسائط.	66
الفرع الأول: سند النقل متعدد الوسائط.	66
الفرع الثاني: أثر النقل متعدد الوسائط على البيوع الدولية ونظام تمويلها	70
خلاصة الفصل الثاني	73
خاتمة	75
قائمة المراجع	
الملخص	

ملخص:

النقل متعدد الوسائط، وحدة نقل اتضحت أهميتها بارتفاع نسبة النقل بالحاويات في مختلف الوسائط البحرية،موحد البرية أو الجوية. و بالرغم من قدم نظام التأليف بين الوسائط، إلا أنه واجه صعوبة في إيجاد نظام قانوني مو– يحكمه على المستوى الدولي، مما جعله يخضع لتعدد واختلاف الاتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية، تبعا لاختلاف الوسائط المستخدمة في النقل من الباب إلى الباب. لتتوجه الأنظار بقوة إلى النقل متعدد الوسائط بالتوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا المسماة بقواعد روتردام و ما تطرحه من حلول.

الكلمات المفتاحية النقل متعدد الوسائط النقل بالحاويات، متعهد النقل، وحدة النظام القانوني، وحدة السند،

Résumé:

L'importance du transport multimodal devient de plus en plus grande avec l'augmentation du transport de marchandises en conteneurs. Il a toujours existé et pourtant il ne bénéficie toujours pas de régime juridique uniforme permettant l'acheminement des marchandises en toute sécurité, ce qui conduit à l'application de divers textes, nationaux ou internationaux, aux différentes phases constituant le transport multimodal, et «< les règles de Rotterdam » met encore ce type de transport sous les projecteurs.

Les mots clés : le transport multimodal, La conteneurisation, l'organisateur de transport multimodal, statut juridique unique,.

Abstract:

The multimodal transport is steadily becoming more and more important with the rapid increase of the amount goods being transported in containers. Notwithstanding the fact that multimodal transport has always existed, no uniform liability regime exist sat present. The lack of uniformity, preventing multimodal operators from fulfilling their obligations in a safe legal environment, results in the proliferation of international conventions and national laws. The multimodal transport is again put in the spot light with the new << Rotterdam Rules >>.

Key-words: multimodal transport, container transport, multimodal transport operator, multimodal transport document,.