



جامعة بنها
كلية الحقوق
قسم التجاري

ماهية النقل الدولي متعدد الوسائط

إعداد

الباحث

علاء محمد عبدالكريم التركي

١٤٤٣ هـ - ٢٠٢٢ م

مقدمة:

يعد نقل وتداول البضائع بالطرق التقليدية من الأمور المكلفة بشكل متزايد بسبب الارتفاع المستمر والسريع في أجور المواد البترولية المختلفة بالإضافة لأجور العمالة مع زيادة حجم وطاقة وحدات النقل، الأمر الذي أدى الى ظهور واستخدام النقل متعدد الوسائط والمنبثق من ظروف الدول المتقدمة اجتماعياً واقتصادياً بالإضافة الى أن الوفرة الناتجة من اقتصاديات الحجم الكبير جعلت صناعة النقل من أهم الصناعات المتطورة الضخمة في وقت قصير نسبياً، مما انعكس على حجم الخدمات المقدمة سواء بالنسبة لخدمات نقل الأفراد أو نقل البضائع من أماكن الإنتاج الى التخزين أو الاستهلاك، وعليه يمكننا القول أن خدمات النقل تعد بمثابة أساس التنمية الاقتصادية نظراً لما تساهم به وسائل النقل بالانتعاش الاقتصادي والتي عن طريقها تزداد رقعة عرض السلع والمنتجات بشكل غير محدود وسهولة بنقل موارد الإنتاج والكوادر البشرية كما يترتب على وجود شبكات النقل الجيدة عدم تقييد المصانع أو الشركات المنتجة بمكان محدد بل أصبح توافر شبكات الاتصال وتكنولوجيا التجارة الالكترونية سبباً رئيسياً لزيادة حجم الطلب بالنسبة لخدمات نقل البضائع والسلع بمختلف أنواعها سواء صناعية زراعية... وغيرها، الأمر الذي جعل من الدول المتقدمة اقتصادياً صاحبة السيطرة والسطو على صناعة النقل بجميع وسائطه وأشكاله يرجع ذلك لما تتمتع به من توافر رؤوس الأموال والتي تعد حجر الأساس والعامل الأساسي في تطور وازدهار هذه الصناعة.

وتتخوف الدول النامية من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للعديد من الأسباب تعد أهمها هي عدم مشاركتها في أعمال مشروع اتفاقية النقل المشترك مما دعا لضرورة تمثيلها في المؤتمر الدبلوماسي لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لمراعاة تحقيق التوازن بين مصالح الدول النامية والمتقدمة، بالإضافة لتحقيق التوازن بين موردي الخدمات اللوجستية ومستخدميها، للوصول لتوزيع منصف بين الدول في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط بالأخص مع ظهور وانتشار النقل بالحاويات وهو مجال مازالت الدول النامية تحبو فيه، خاصة مع حاجة النقل المتعدد الوسائط لاستثمارات ورؤوس أموال ضخمة تعجز غالبية الدول النامية عن توفيرها.

• أهمية موضوع البحث، وسبب اختياره:

تتمثل أهمية النقل متعدد الوسائط بكونه نقل للبضائع باستخدام ما لا يقل عن واسطتين مختلفتين من خلال عقد نقل من ميناء الشحن بدولة ما، حيث يستلم متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع من الشاحن ويقوم بشحنها لإيصالها الي ميناء الوصول، حيث التسليم النهائي للمرسل اليه أو من ينوبه بدولة أخرى نظير أجر متفق عليه في موعد متفق عليه أو خلال المدة المتعارف عليها بالنسبة لنقل نوعية البضائع المتعاقد بشأنها في حالة عدم تحديد الموعد بسند الشحن، وهو الأمر الذي يعود بالنفع على كافة أطراف العلاقة العقدية من صاحب البضائع (الشاحن) والناقل والمرسل إليه والاقتصاد القومي للدولتين سواء المصدرة أو المستوردة،

فأهمية النقل المتعدد الوسائط تتضح لنا باعتبارها أهم عوامل نجاح وتنمية التجارة البينية بشكل عام وللدول الغير ساحلية بشكل خاص.

ورغم كل الإشكاليات، التي تؤدي لقلق الدول الغير ساحلية من مشاكل النقل متعدد الوسائط إلا أن سبل تحسين وتفعيل النقل متعدد الوسائط تؤدي إلى تنشيط و زيادة حجم العمليات التجارية بين الدول العربية في حالة تكثيف وزيادة عدد الاتفاقات التجارية والاقتصادية في شتى المجالات وتنظيم الاسواق العربية والاتفاقيات المتعلقة بالمناطق الحرة مع تسهيل عمليات انتقال البضائع فيما بينهم سينتج عنها الزيادة والتفعيل لعمليات النقل المتعدد الوسائط وما سينعكس على حجم التجارة البينية، إضافة الي أهمية هيكلية وتمهيد بيئة النقل العابر كالطرق البرية والسكك الحديدية وتطويرها وتحسين أدائها، خاصة مع وجود العديد من المقومات الجيدة للعديد من الدول بالفعل. كما ساعدتنا على توضيح من هم أطراف عقد نقل متعدد الوسائط وتحديد دور كل منهم والالتزامات الواقعة على كل طرف؟

• منهج البحث:

أما عن الناحية المنهجية: التزم كباحث علمي بمنهج البحث العلمي في البحث على طريق واضح ومستقيم لكي نصل إلى تحديد أمين لنتائج البحث، من أجل ذلك سوف أعتمد في هذا البحث العلمي على الواقع والتحليل القانوني، وفهمها وتحليلها ونجعلها المنطلق الأساسي للبحث العلمي.

• خطة البحث:

وعلى ضوء هذه الأفكار العامة، سيكون البحث فيما يتعلق بماهية النقل الدولي المتعدد الوسائط، في إطار الخطة التالية:

الفصل الأول: مفهوم النقل الدولي المتعدد الوسائط وخصائصه وأهميته

المبحث الأول: تعريف النقل متعدد الوسائط وخصائصه

المبحث الثاني: أهمية النقل المتعدد الوسائط

المبحث الثالث: سبل تحسين وتفعيل النقل المتعدد الوسائط

الفصل الثاني: أطراف عقد النقل متعدد الوسائط

المبحث الأول: متعهد النقل متعدد الوسائط للبيضائع

المبحث الثاني: الشاحن والمرسل إليه

الفصل الأول

مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط وخصائصه وأهميته

• تقسيم:

وسوف نقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: تعريف النقل متعدد الوسائط وخصائصه

المبحث الثاني: أهمية النقل المتعدد الوسائط

المبحث الثالث: سبل تحسين وتفعيل النقل المتعدد الوسائط

المبحث الأول

تعريف النقل المتعدد الوسائط وخصائصه

اعترفت الدول الأعضاء باتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠ بأن النقل العابر الدولي متعدد الوسائط هو إحدى وسائل تيسير التوسع المنتظم في التجارة العالمية، إلى جانب ضرورة العمل على تطوير خدمات النقل متعدد الوسائط لتكون سلسلة واقتصادية ذات كفاءة وتفي بمتطلبات حركة النقل المعنية، مع الرغبة في ضمان التنمية المنتظمة للنقل الدولي المتعدد الوسائط لمصلحة جميع البلدان، وبضرورة النظر بعين الاعتبار إلى المشاكل الخاصة التي تواجهها بلدان المرور العابر، والعمل على تنظيم وتحديد قواعد معينة لنقل البضائع بموجب عقود نقل دولي متعدد الوسائط، تشتمل على أحكام منصفة بشأن مسؤولية متعهدي النقل المتعدد الوسائط، مع ضرورة عدم إخلال هذه الاتفاقية بتطبيق أي اتفاقية دولية أو قانون وطني يتصل بتنظيم عمليات النقل ومراقبتها كما يحق لكل من الدول أعضاء الاتفاقية مراقبة متعهدي النقل المتعدد الوسائط وعملياته على الصعيد الوطني، مع مراعاة ما للبلدان النامية من مصالح ومشاكل خاصة متصلة بالأخذ بالتكنولوجيات الجديدة، وباشتراك الناقلين والمتعهدين من رعاياها في خدمات النقل المتعدد الوسائط، وكفاءة هذه الخدمات والاستخدام الأقصى لليد العاملة المحلية والتأمين المحلي، مع ضرورة ضمان التوازن في المصالح بين موردي خدمات النقل الدولي متعدد الوسائط ومستخدميها، وتيسير الإجراءات الجمركية.^(٨٠)

ديباجية اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠. (80)

وعليه وقبل توضيح المقصود بالنقل وما يميز النقل العابر متعدد الوسائط عنه وبينان الخصائص والأهمية وجب علينا توضيح المقصود بالحدود وبيان أهميتها ووظائفها. **المقصود بالحدود:** في اللغة العربية هي الخط الفاصل بين منطقتين، أو هي الحاجز بين شيئين ومن كل شيء طرفه ومنتهاه، والغرض من الحد هو منع اختلاط الشيين ببعضهم البعض ولئلا يتعدى أحدهما على الآخر وعليه فيمكننا القول أن الحد هو الشريط الفاصل بين الدولة والأخرى المجاورة لها، فهو نهاية المساحة الخاصة بالدولة وبداية مساحة الدولة المجاورة لها، والحد قد يكون جدارًا أو خندقًا عميقًا أو حتى سلكًا شائكًا وقد يكون نهرًا أو بحرًا أو سلسلة جبال أو أبراج مراقبة أو دشماً عسكرية، وفي حالة ما أن كانت العلاقات السياسية متوترة بين دولتين فقد تزرع الحدود أو الاراضي الفاصلة بينهم بالألغام والأسلحة ذاتية الاطلاق، والحدود تكون مرتفعة عامودياً فوق الارض فتحدد المجال الجوي للدولة، كما تحدد الدولة على المستوى الافقي والرأسي وتمتد لتشمل النطاق الصخري لإقليم الدولة، أما اصطلاحاً فيقصد بحدود الدولة الجغرافية أنها خطوط وهمية محيطة برقعة الدولة ومساحتها، والتي تنتهي عندها سيادة قوانين الدولة وتبدأ من بعدها سيادة دولة مجاورة.

أنواع الحدود:

١. **طبيعية مثل:** المستنقعات، الجبال، الأودية الصحاري والبوداي، والحدود المائية وتتمثل في الأنهار والبحار وتكون تحت سيادة وسيطرة الدولة (المياه الاقليمية) كذلك تشمل الطبقات الجوية أعلى المساحة المحاطة من الأربع جهات والتي تكون نطاق سيادة الدولة بالإضافة لطبقات الجو أعلى المياه الاقليمية.
٢. **الحدود البشرية** وهي تتنوع ما بين حدود لغوية، هندسية والتي تعد من أسهل أنواع الحدود حيث تتمثل في حدود يتم رسمها من قبل متخصصين على الخرائط ثم يتم تحديدها على الواقع من خلال الاعتماد على الإحداثيات الجغرافية، ويجب إيضاح أن لكل دولة توجد نقاط جمرك خاصة بها، بالإضافة لنقطة جمارك مقابلة لها ترجع للدولة المجاورة فالحدود الدولية تمثل أهمية عليا بالنسبة للقانون الدولي والقوانين الداخلية للدول لما تمثله من حساسية كبيرة تؤثر في علاقات الدول ببعضها البعض وما تمسه الحدود من سيادة مباشرة للدولة التابعة لها، فالحدود الدولية تعد من أدق الأسباب المؤدية لقيام النزاعات الدولية، حيث يؤدي كل خرق

لهذه الحدود الي نشوب صراعات ونزاعات قد تأخذ دهرًا من الزمن إذا لم يتم تسويتها وإنهاء الخلافات في أقصر وقت، هذا وقد عرفت الحدود بكونها الخط الذي يفصل اقليم الدولة عن أقاليم الدول المجاورة لها، حيث تمارس الدولة سيادتها وسلطاتها وتشرع قوانينها داخل النطاق الحدودي لها، فقيام الاستقرار بين الدول المتجاورة يكون من خلال تعيين وتحديد الحدود الفاصل. بينهم على أساس ثابت ومتفق عليه.^(٨١)

إما عن أهمية الحدود ووظائفها:

فلها عدد من الوظائف تتمثل في حماية الشخصية الاعتبارية للدولة، فهي أبعاد وامتدادات الدولة في الأربع جهات إلي جانب أبعادها السياسية، الاقتصادية والجغرافية، كما أن الحدود الخاصة بالدولة توضح النطاق الخاص بالدولة لممارسة سيادتها وتطبيق قوانينها على شعبها وأرضها، وما تمثله في حماية الدولة لمواردها الطبيعية سواء فوق السطح أو بباطنها وحماية مواردها وتنميتها، كما تساهم في تنسيق وامتداد العلاقات بين الدول وبعضها البعض على كافة المستويات سواء اقتصاديًا، سياسيًا، ثقافيًا... الخ.^(٨٢)

غالبًا ما يكون تعيين الحدود بين الدول راجعًا لاتفاقًا دوليًا قانونيًا أو سندا يتم من خلاله تعيين الخط الفاصل بين نهاية سيادة كل دولة وهو الأمر الذي في أغلب الأحوال تنثر الخلافات والنزاعات الدولية بشأنه نتيجة رغبة كل دولة في زيادة وأبعاد خط الحدود لمسافات أكبر تجاه الدولة الأخرى وما يمثله ذلك من اكتساب رقعة أكبر فالخلاف بين دولتين أو أكثر نتيجة تحديد الخط الحدودي المشترك يكون الغرض منه هو إعادة تعديل مسار الخط الحدودي بسبب الرغبة في التوسع والذي غالبًا ما يكون راجعًا لظهور موارد معدنية ونفطية مما جعل الارض مطمعًا لكل الدول المجاورة والمشاركة في الحدود.^(٨٣)

د. فيصل عبدالرحمن على طه، القانون الدولي ومنازعات الحدود، الطبعة الثانية، دار الأمين (81) للطباعة والنشر والتوزيع مصر، ١٩٩٩، ص ١٧٣.

د. محمد محمود السرياني، الحدود الدولية في الوطن العربي، نشأتها وتطورها ومشكلاتها (82) أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، ٢٠٠١، ص ٧٥.

د. محمد حسن العيروس، الحدود العربية، دار الكتاب الحديث، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢٣. (83)

التفرقة ما بين النزاع الحدودي والنزاع الاقليمي:

فالأول ينصب على رغبة الدول المجاورة في تعديل أو تغيير مسار الخط الحدودي رغبة من كل دولة في زيادة رقعة أراضيها والنزاع الإقليمي المقصود به النزاع المنصب حول إقليم مستقل لا يجاور أي من الدولتين المتنازعتين بهدف فرض السيطرة والسيادة عليه لما قد يتميز به هذا الإقليم من مغريات ومزايا جعلت منه مطمئناً للدول، والأمر قد يختلط في التفرقة بين النزاع الحدودي أو الإقليمي في حالة ما إن كانت الدولتان متجاورتان جغرافياً لدرجة صعوبة التفرقة وتصنيف النزاع ما إن كان حدودياً أو إقليمياً^(٨٤). الأمر الذي ترتب عليه كثرة الصراعات والنزاعات القانونية الدولية بسبب مشاكل تقسيم وتحديد خطوط الحدود الفاصلة بين الدول المتجاورة أو غير المتجاورة جغرافياً، وأحقية كل دولة من المتنازعين في النزاع الحاصل المتطلب لاعتباره نزاعاً حدودياً بأن يكون موضوع النزاع أو الصراع منسب على الخط الحدودي وتقسيم الحدود أو بخصوص إقليم متنازعاً عليه، أن يكون طرفي النزاع أو الصراع دولاً وليس أشخاص سواء طبيعية أو اعتبارية، مع ضرورة وجود علاقة ارتباط بين موضوع الصراع والأسباب المتصارعة أو متنازعة بشأنه، حيث ترتبط أغلب النزاعات الحدودية بمقاييس مساحات معينة متصارعة بشأنها والذي في أغلب الأحوال يكون راجعاً لغياب التحديد الدقيق للحدود، مما يقتضي إجراء الأبحاث والدراسات لتسوية هذه النزاعات بشكل مرضي للأطراف بمختلف الوسائل، من استخدام القوة أو اللجوء الي الأساليب الدبلوماسية في شكل المفاوضات، الوساطة والمسااعي الحميدة، لجان التحقيق والتوفيق دون اللجوء لاستعمال القوة.^(٨٥)

وللنقل العابر بصفة عامة تعريفات عديدة، منها أنه "نقل السلع من مراكز الإرسال إلى مراكز وموانئ الاستقبال بقصد إيداعها مؤقتاً، أو إجراء بعض عمليات التصنيع عليها، تغليفها أو تعبئتها، ثم إعادة تصديرها دون أن تؤدي عنها الرسوم الجمركية"،

. د. محمد حسن العيدروس، الحدود العربية، مرجع سابق، ص (٨٤)٢٥

حيث يتولاها عادة ممثلون لأشخاص القانون الدولي ممن يتولون نشاطاً دبلوماسياً، وفي (٨٥) الأصل يتولاها رئيس الدولة أو من يفوضه من رجال السياسة مثل: رؤساء الحكومات أو وزراء الخارجية والبعثات الخاصة، الممثلين الدبلوماسيين وغيرهم حسب طبيعة موضوع التفاوض ومدى أهميته للدولة.

وتعني بالإنجليزية (Transit)، كما عرف النقل العابر أيضًا بأنه: "توع من أنواع النقل يتطلب تعاون دولي، يقوم على نقل المنتجين لسلعهم من دولة الي المستهلكين في دولة ثالثة عبر المرور من خلال حدود دولة أخرى بكفاءة ضمن مواصفات وشروط محددة."^(٨٦)

ويعرف بأنه: "تظام مرور للنقل البري الدولي، يتشكل من سلسلة متوالية من حركات المرور العابر الوطنية معتمدة بذلك علي تدابير دولية وليس تدابير وطنية، أي أنها مسافره تحت حماية ضمان دولي قانوني صحيح".^(٨٧)

أما بخصوص المقصود بعمليات النقل متعدد الوسائط ونختص بالذكر مرحلة النقل البحري، لكونها الأوسع انتشارًا في مجالات نقل البضائع، وفي معظم الأحيان يكون هو النقل الغالب بالنسبة للاستيراد والتصدير للدول بصفة عامة والعربية بشكل خاص، حيث يكون النقل البري سواء كان بالشاحنات أو عن طريق السكك الحديدية هو عبارة عن مرحلة من مراحل عملية النقل العابر متعدد الوسائط للتمكن من استلام البضائع أو توصيلها للموانئ لإتمام الجزء الأكبر من الرحلة والتي غالبًا ما تكون من خلال النقل البحري لما له من المزايا والآثار الإيجابية، حيث يعد الأوفر في التكلفة لتوصيل البضائع والسلع وكافة منتجاتها بكميات ضخمة لباقي دول العالم، بالإضافة لكون أغلب الدول العربية هي دولًا متوسطة أي تطل على البحر المتوسط، حيث إن أسهل وسيلة للانفتاح على الأسواق العالمية سيكون من خلال اللجوء الي النقل البحري لما يترتب علي تنميته وتطويره من آثار ايجابية منعكسة على زيادة حجم التبادل التجاري والاستثمارات الخاصة بالتجارة.

وفيما يلي نقوم باستعراض تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط و بيان مفهومه وملامح تطوره من آحادي الواسطة الي متعدد الوسائط، حيث تقوم فكرته على أنه: "تظام

(86) Segne ratos- international seminar in the role of transit transportation in emerging markets, Estonia, 1997.

الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية لأوروبا، النقل البري الدولي، الاتفاقية الجمركية بشأن النقل (87) الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي، نيويورك ١٩٩٩، ص ١٠

متكامل للنقل الدولي يخضع لنظام قانوني خاص ومحدد ويهدف الى تيسير التوسع المنتظم في التجارة العالمية".^(٨٨)

فنظام النقل ذاته ليس بجديد على عكس النظام القانوني الذي وضعت قواعده حديثاً من خلال العديد من المحاولات من قبل هيئات دولية مختلفة، أهمها كان توقيع اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عام ١٩٨٠^(٨٩)، والتي عرفت النقل متعدد الوسائط علي انه: "نقل البضائع بواسطة مختلفتين علي الأقل من وسائط النقل على اساس عقد نقل من مكان في دولة ما يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في عهده لمكان التسليم النهائي في الدولة الأخرى"^(٩٠) وعليه ووفقاً للنص المشار اليه فإن النقل المقصود هو النقل الدولي العابر متعدد الوسائط، يتم من خلال واسطتين نقل على الأقل، ويكون عابراً لحدود الدول فهو نقلاً تتبدل فيه وسائط النقل بهدف نقل البضائع من دولة الشحن لإيصالها لدولة المرسل إليه بالحالة التي أستلمها عليها متعهد النقل خلال مدة متفق عليها بسند الشحن مع الشاحن، لقاء أجرة نقل.

الجانب المادي والقانوني لعملية النقل:

أوضحت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠ النقل متعدد الوسائط بأنه: "نقل بضائع بواسطة مختلفتين علي الأقل من وسائط النقل على أساس عقد النقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل متعدد الوسائط البضائع في حراسته الي المكان المحدد التسليم في بلد اخر"^(٩١)... وعلي هذا يجب توافر شقين من أجل اعتبار النقل متعدد الوسائط:

ديباجة اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط ١٩٨٠، الفقرة (أ). (88)

يتكون عادة من تسييف البضائع على وحدة الحمولة النمطية مثل الطبال داخل الحاوية التي (89) يمكن تحميلها على وسائل النقل المختلفة مثل السفن او عربات السكك الحديدية او سيارات الشحن او لمس البضائع نفسها بعد تعبئتها في الحاوية وقبل تفريغها في نقطة الوصول النهائية وبالمثل يمكن تحميل المرحلة البحرية من النقل، ثم تنزل منها دون حاجة الى تفريغ البضائع من وسيلة نقل لإعادة شحنها على وسيلة نقل اخرى وبمقتضى هذا النظام يتحمل متعهد النقل ذاته مسئولية النقل بكافة مراحلها من نقطة القيام الى نقطة الوصول النهائية.

اتفاقية الامم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام ١٩٨٠. (90)

اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠. (91)

١- الشق الاول: وهو النظام المادي للنقل ويشترط فيه:

- أ- أن يستخدم في النقل وسيطتين للنقل علي الأقل وإلا عد أحادي الوساطة وعليه لا يعد نقلاً متعدد الوسائط في حالة نقل بضائع من الإسكندرية الي بيرييه بحرًا ثم بيرييه للإسكندرية دولي بحرًا أيضًا.
- ب- أن يكون النقل دوليًا وليس محليًا فلا يعد النقل الذي يكون من القاهرة للإسكندرية برًا ثم إلي بورسعيد بحرًا دوليًا وإنما محليًا أو وطنيًا فحسب^(٩٢) فالجانب المادي يشترط فيه أن يتم النقل بواسطتين مختلفتين علي الأقل وأن تكون عملية النقل دولية، بمعنى أن يكون النقل بين أكثر من دولة وليس داخل نطاق الدولة الواحدة وإلا عد نقلاً داخليًا.

٢- الشق الثاني فهو يتعلق بالشق القانوني ويشترط فيه:

- أ- أن تصدر وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل.
- ب- تتعدد المسؤولية عن البضاعة لشخص واحد خلال مراحل النقل ويسأل في مواجهة اصحاب البضاعة عما يصيبها من هلاك أو تلف أو تأخر التسليم
- ج- أن يتحصل متعهد النقل على أجرة نقل تغطي كافة مراحل النقل حتي نقطة التسليم
- د- ولا يرد النقل الدولي متعدد الوسائط إلا علي البضائع فقط دون الاشخاص، وانتهت الاتفاقية بخصوص الاختلافات الواقعة حول مدي اعتبار المعدات أو وحدات حمولة البضائع كالحاوية وأداة النقل أو أي أداة تغليف باعتبارها من البضائع بشرط أن يكون المرسل هو الذي قدمها.^(٩٣)
- اتجهت بعض الآراء إلي اشتراط لكي يكون النقل الدولي متعدد الوسائط أن تكون من ضمنه في جميع الحالات واسطة بحرية، إلا أن هذا ليس شرطاً ويستشهد في ذلك (بالمادة الاولى فقرة (١) من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، أي أن الوساطة

(92) United Nations convention on international multimodal Transport of goods, 1980, p.257

د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الاكاديمية العربية للعلوم (93) والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧، ص ٦١.

البحرية ليست شرطاً ليكون النقل متعدد الوسائط^(٩٤)، فالجانب القانوني يتمثل في صدور وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل ويتحمل مسؤولية البضائع شخص واحد يتولى تنظيم عملية النقل ويكون مسئولاً أمام أصحاب البضائع عن أي تلف أو تأخير في تسليمها، وعندما يتم النقل داخل الدولة باستخدام وسيلتين علي الأقل من وسائل النقل يطلق عليه نقل متعدد الوسائط يشترط أن يتم تسليم البضائع المنقولة بموجب وسيلة نقل واحدة، أما في حالة استخدام أكثر من وسيلة نقل كل على حدى ولكل منها عقد أو وسيلة نقل منفردة فهذا لا يعد من قبيل النقل متعدد الوسائط، فالشرط هنا وجود أكثر من وسيلة نقل وأن يكون هناك متعهد نقل واحد بعقد واحد يغطي كافة مراحل النقل حتي تمام الوصول للنقطة المتفق عليها بالعقد علي التسليم.^(٩٥)

ويعد الغياب السابق لتشريع دولي ينظم النقل والإجراءات الواجب إتباعها من قبل اصحاب البضائع في الحالات الخاصة بنقل البضائع التي يترتب عليها وقوع تلف أو هلاك أو تأخير في التسليم للبضائع أمراً في غاية الصعوبة والذي يترتب عليه ضياع الحقوق والأموال دون تعويض، بالإضافة الي ما أدى إليه من زيادة الإهمال واللامبالاة من قبل متعهدي النقل مع إدراكهم لعدم انعقاد أي مسؤولية تجاههم في مواجهة أصحاب البضائع الذين أصبحوا ينقلوا بضائعهم دون وجود ضامن علي وصولها سالمة أو في موعدها، الأمر الذي أدى لزيادة شراسة وسيطرة وتحكم متعهدي النقل في الأسواق بشكل متزايد وكبير، حيث كانت الصعوبة تثور في حالة إرسال بضاعة من دولة لأخري باستعمال واسطة نقل واحدة فكيف الأمر في حال ما إذا استخدمت أكثر من واسطة من وسائل النقل بين دولتين مختلفتين علي الأقل، ولنأخذ مثالا علي ذلك: فلنفرض إن بضاعة أرسلت من مدينة بدولة الشحن الحبيسة أي الغير متمتعة بموانئ بحرية الي مدينة داخل دولة الوصول، وتم توصيلها بالنقل بالعبور بالسكك الحديدية لمدينة بدولة ساحلية مجاورة ثم نقلت بالشاحنات للميناء الذي سيتم شحنها بالسفينة فيه

بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٩١ (UNCTAD/ ICC) أيضاً انظر قواعد (94) حيث لا يشترط الواسطة البحرية لكون النقل متعدد الوسائط (القاعدة ٦ فقرة ٣).

د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الاكاديمية العربية للعلوم (95) والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧، ص ٦١

لميناء دولة الوصول ومنها تم توصيلها بالشاحنات للنقطة النهائية للتسليم، وتبين عند تسليم البضاعة انتقاص أو فقد جزء منها أو أصابتها بالتلف، أو عدم وصول البضاعة من الأساس نتيجة الهلاك الكلي لها، فهنا يثور التساؤل علي أي ناقل ترفع الدعوي؟ وأمام أي محكمة؟ وما هو القانون الواجب تطبيقه؟ وهنا قد ثار الجدل والخلافات، نتيجة لتعدد الناقلين وتعدد سندات أو وثائق النقل الخاصة بكل مرحلة من مراحل النقل.^(٩٦)

بداية الاتجاه لوضع قواعد قانونية للنقل الدولي متعدد الوسائط:

فقد بدأ الاتجاه في عام ١٩٣٠ الي التفكير في وضع القواعد القانونية التي تحكم النقل الدولي متعدد الوسائط وقد تناولت بعض المنظمات القانونية الدولية موضوع النقل متعدد الوسائط بعد الحرب العالمية الثانية بالبحث والتحليل^(٩٧) فكانت اللجنة البحرية الدولية أول من حاولت وضع اتفاقية دولية للنقل الدولي المشترك خلال عام ١٩٤٨ - ١٩٤٩ إلا أنها لم يقدر لها النجاح بسبب المعارضة الشديدة من قبل ملاك السفن (المجهزين) المتمسكين وقتها باتفاقية بروكسل ١٩٢٤ واستقرت المحاولات المثالية، وفي خلال الأعوام من ١٩٥٧ حتى ١٩٦٣ قام المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص بروما Unidroit بوضع مشروعين لاتفاقيتي الوكالة بالعمولة للنقل الدولي المشترك للبضائع وقد اشترك في هذا العمل العديد من الفقهاء والقانونيين بالإضافة لممثلي الدوائر الاقتصادية المعنية بالموضوع، وفي غضون عام ١٩٦٥ وبعد دورات عديده أسفرت اعمال اللجنة البحرية الدولية CMI عن النص النهائي المسمى بقواعد طوكيو عام ١٩٦٩.^(٩٨)

وبداية من عام ١٩٦٩ وحتى ١٩٧٢ عقدت ثلاث مؤتمرات دولية من خلال اللجنة الاقتصادية الأوروبية للأمم المتحدة أسفرت عن صدور نص مشروع تحت اسم

(96) M.Prodromides:projet de convention international sur le titre de transport combine de marchandises – D.M.F Tome 4 1952 , p.635

(97) Garlad f.fitz gerlad,A.C. The united nations convention on the international multimodal transport of goods ,1980,e 51

(98) Le comite maritime international.

"الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي المشترك للبضائع"⁽⁹⁹⁾، وقد اختلفت الآراء حول البيانات التي يجب ان يتضمنها سند النقل سابقا وهي:

أ- بيان خاص بأسماء الناقلين بكل مرحله من مراحل النقل متعدد الوسائط
ب- إدراج البيان الخاص بأجرة النقل.

ج- نوع العملة المستخدمة، إلا إنه وقد أسفرت المناقشات والمفاوضات علي التنازل عن البيان الخاص بأسماء الناقلين بكل مرحلة من مراحل النقل متعدد الوسائط بالإضافة لأدراج البيان الخاص بأجرة النقل ونوع العملة المستخدمة.
وعليه فيمكننا القول وبناء على ما سبق أن:

تعريف عقد النقل الدولي متعدد الوسائط: هو عقد يلتزم نتيجة لإبرامه متعهد النقل على القيام بتنظيم عملية النقل بكافة مراحلها بداية من استلامه للبضائع وحتى لحظة تمام توصيلها للمكان المتفق عليه وتسليمها للمرسل اليه أو من ينوبه طالما كان حائزاً لسند الشحن، فهو يقوم بالتعاقد والاتفاق مع كافة الناقلين المتدخلين في عملية النقل وتنظيمه لكافة الإجراءات والإداريات المتعلقة بعملية النقل والناقل أو متعهد النقل يكون مسؤولاً عن سلامة البضائع وملزماً بتسليمها بالحالة التي استلمها عليها قبل بدأ عملية النقل، بالموعد المتفق عليه بعقد النقل المبرم بالإضافة لانعقاد مسؤوليته عن سلامة البضائع عهدته عن كافة تصرفات تابعيه، بداية من نقطة الشحن والاستلام وحتى نقطة الوصول وتمام التسليم، ومع تطور وسائط النقل المتعدد وأساليب النقل المختلفة وانتشار النقل من خلال الحاويات، بدأ انتشار أسلوب النقل من الباب للباب وما يقصد به من عدم ضرورة أن تكون نقط الشحن والوصول والتسليم موائئ، بل أصبح الاتفاق على أن يتم التسليم أو استلام خارج نطاق الميناء أمراً عادياً يمكن الاتفاق عليه وتندرج داخل نطاق مسؤولية الناقل أو متعهد النقل.

وعقد النقل متعدد الوسائط يقصد به وفقاً لما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة للنقل المتعدد الوسائط: "عقد يتعهد بموجبه متعهد النقل بتنفيذ نقل دولي متعدد الوسائط بنفسه أو عن طريق الغير وذلك مقابل اجر"، فعقد النقل الدولي متعدد الوسائط يتعهد بموجبه الناقل (متعهد النقل) ليس فقط بأداء النقل كعملية مادية ولكن أيضاً بتنظيمها

(99) convention suz le transport combine international de marchandises.

بالكامل، بمعنى إنه يتعاقد بالنيابة عن العميل مع جميع الناقلين المتدخلين في تنفيذ النقل بوسائطه المختلفة، فضلاً عن قيامه بجميع العمليات الإدارية التي يتطلبها نقل البضائع نظير أجر يتم الاتفاق عليه بينه وبين الشاحن ونظراً لأن دور الناقل لا ينحصر في تنفيذ عملية النقل بمفهومها المادي وإنما يمتد ليشمل العمليات القانونية، فقد درج العمل علي تغيير أسم الناقل ليصبح متعهد النقل متعدد الوسائط وهو الاسم الذي اعتنقته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط جنيف ١٩٨٠. فهو عقد رضائي يولد التزامات علي طرفيه فيكفي لانعقاده مجرد التراضي بين مرسل البضاعة ومتعهد النقل متعدد الوسائط ولا يلزم لانعقاد العقد أن يتم تقديم البضاعة لمتعهد النقل بالإضافة الي أن يتم النقل بأكثر من واسطة نقل واحدة يكون من ضمنهم النقل البحري في جميع الاحوال وأن يتم النقل بمقتضى ناقل واحد وعقد نقل واحد يغطي كافة مراحل النقل من نقطة الاستلام وحتى نقطة التسليم وأن أي اختلاف أو غياب لأي من الأربعة شروط السابقة أصبح عقداً آخر للنقل وليس عقد نقل دولي متعدد الوسائط، حيث يتميز عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عن سائر عقود النقل الأخرى في وسيلة تنفيذه، فقد عرفته اتفاقية قواعد هامبورج ١٩٧٨ بأنه: "يعد **عقد النقل من العقود الرضائية**"، فينعقد بمجرد توفر الإيجاب والقبول ولا يشترط شكلية خاصة لإبرام هذا العقد الذي يحكم جميع وسائط النقل المستخدمة لتنفيذه" هذا وقد اشترطت المادة (١/١) من الاتفاقية أن يبرم عقد نقل واحد ليحكم جميع مراحل النقل باستخدام واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل.

فالنقل المتعدد الوسائط هو في الأساس نقلاً مشتركاً بين أكثر من واسطة نقل يتم التبادل بينهم على نحو متتالي أثناء عملية النقل لضمان وصول البضائع للمكان المرسل إليه في الموعد المتفق عليه أو ما جرى العرف عليه بخصوص نوع البضائع المرسلة بأقل تكلفة ممكنة وأعلى نسبة أمان، فهو نقل تتبدل فيه وسائط النقل من أجل تنفيذ العملية برمتها، وهو ما أوضحته قواعد روتردام ٢٠٠٩.

خصائص النقل متعدد الوسائط:

تأتي خصائص النقل المتعدد الوسائط من المزايا المتعددة التي تعود علي كل من صاحب البضاعة أو الشاحن والناقل، فاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي للاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة

من حيث التكلفة والسرعة والأمان، ومن ثم فان النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل وجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل، فأهم مبادئ علوم النقل اللوجستي هو إيصال البضائع والمواد والمعدات إلى المكان المقرر في التوقيت المناسب بأقل التكاليف بحالة استلامها^(١٠٠) خاصة كما سبق الإيضاح مع انتشار الحاويات ونمو استخدامها في نقل البضائع بين الدول كان الاهتمام بكيفية الاستفادة القصوى من ميزة النقل داخل الحاوية، ومن ثم بدأ المهتمون بعمليات النقل بالبحث عن وضع ترتيبات لعمليات النقل بما يحقق سهولة ويسر لتدفق البضائع عبر وسائل النقل بدءاً من نقطة المصدر وحتى نقطة الوصول ويمكن إجمال خصائص النقل متعدد الوسائط في:

١- **هو نقلاً مشتركاً**، ويقصد بذلك المصطلح أن يتم استخدام وسيلتي نقل في نفس الوقت كأن يستخدم السفن البحرية في نقل مركبات الطرق "سيارات النقل المحملة بالبضائع"، وهو ما يعرف وهو أسلوب نقل ذكي يوفر الكثير من الوقت والتكلفة المادية وهو ما ينصب في مصلحة الشاحن والمستلم ووقت التسليم، عن طريق توفير الكثير من الوقت الذي قد تستهلكه عملية التفريغ للبضائع المنقولة وشغل للأرصدة إلى جانب التكلفة المادية المترتبة على دفع مبالغ طائلة نتيجة تأجير الأرصدة لحين التحميل علي السيارات لنقلها مرة اخرى.

٢- **هو نقلاً يتم من خلال عقد نقل واحد وناقل أو متعهد نقل بحري واحد** مسئول عن سلامة البضائع المنقولة وتتعدد مسؤوليته عنها من وقت استلامه للبضائع من المرسل أو الشاحن وتستمر طوال مدة العملية لحين تمام التسليم للمرسل إليه أو من ينوبه، يشمل كافة مراحل وعمليات النقل لحين وصول البضائع للوجهة المتفق عليها في الموعد المحدد، مهما تعددت وسائل ووسائط النقل أثناء تنفيذ العملية بالكامل، حتى وان لجأ الناقل الي الاستعانة بناقلين آخرين من الباطن لتنفيذ العملية تظل مسؤوليته منعقدة تجاه باقي أطراف عقد النقل المبرم من شاحنين ومرسل اليهم وملاك للبضائع.

د. سمير معوض، تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة انترناشيونال، العدد ١٤٢٨، سنة (100)

٢٠٠٧، ص ٥٥.

٣- **وأخيرًا هو نقل تتبادل فيه الوسائط**، بما يعني أنه يتم نقل البضائع في ذات وحدة التحميل حاوية أو مقطورة والتي تستخدم عدة وسائل نقل بدون الحاجة لتفريغ البضائع أثناء الرحلة عند تغيير الوسيلة وهو الأمر الذي يمثل توفيرًا بالغًا في تكاليف عمليات النقل للبضائع وهو ما يميز النقل المتعدد الوسائط عن النقل الأحادي الواسطة خاصة مع استلزام استخدام أكثر من وسيلة نقل.

٤- **الاقتصاد في تكاليف النقل**، فتكاليف النقل المضافة على أسعار السلع تعد من أهم شروط قيام التبادل التجاري بين الدول نظرًا لأن الاختلاف في التكاليف النسبية لإنتاج سلعة معينة عن تكاليفها النسبية في بلد آخر هو شرط أساسي لقيام التجارة بين البلدين، فإذا ما كانت نفقات النقل كبيرة بحيث تفوق الفرق في الثمن قبل التجارة فإن ذلك يحول دون قيام تبادل تجاري دولي، وعليه فتكلفة النقل المضافة على أسعار السلع تكون من أهم العوامل في قيام التجارة الدولية^(١٠١)، من ذلك يتضح أن التجارة الدولية تتأثر بنفقات النقل مما حدا بالمنتجين الراغبين في تحقيق المكاسب السريعة للاتجاه لإنتاج السلع التي يسهل نقلها لمسافات طويلة أو السلع التي تنخفض نفقات نقلها إلى الأسواق التجارية تاركين إنتاج السلع ذات النفقات الباهظة في النقل المنتجين القريبين من أسواقها يتضح من ذلك أن السلعة تكون قابلة للتصدير في حالة ان كان سعرها المحلي مضاف إليه تكاليف النقل للخارج أقل من سعرها الدولي، في حين تكون السلعة قابلة للاستيراد إذا كان سعرها الدولي مضاف إليه تكاليف النقل للداخل أقل من سعرها المحلي بالدولة المستوردة فتكاليف النقل تلعب دورًا بالغ الأهمية في التجارة الدولية.^(١٠٢)

٥- **أن يكون العقد دوليًا، وأن يكون لنقل بضائع** وليس أشخاص، بمعنى أن يكون النقل من دولة لدولة أخرى وليس محليًا.

د. زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية (101) ٢٠٠٨، ص ٣.

د. السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية، الإسكندرية (102) ٢٠٠٨، ص ١.

ويرتبط نمو ونجاح هذا النوع من النقل بمراعاة قياس وفهم والاستجابة المرنة لطبيعة التشابك والتتالي في طبيعة النقل المتعدد الوسائط وفقاً لمتطلبات العملاء المتغيرة وذلك بالتنسيق السلس والمتكامل لتدفقات الشحن والمعدات من خلال الوسائط المختلفة، إلي جانب معرفة الخيارات والبدائل التشغيلية الحالية والمستقبلية المتعددة الوسائط مع العمل على تحسين تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والقدرة على التعامل مع التحديات المرتبطة بتطبيقها وهو دور متعهد النقل من خلال عقد النقل المتعدد الوسائط.^(١٠٣)

وبصفة عامة غالباً ما يكون تنظيم عمليات النقل الدولي تكون معقدة في حالتين: الأولى إذا قام عدة ناقلين متتابعين بتنفيذ عملية النقل بواسطة نقل واحدة (بحراً مثلاً) مستخدمين في ذلك وسائل نقل متعددة (عدة سفن مثلاً)، والثانية إذا استخدم عدة ناقلين متتابعين في تنفيذهم للنقل عدة وسائط نقل (جو - بحر، أو بحر - سكة حديد، أو بحر - بر، أو بر - نهر) ويسمى النقل في هذه الحالة النقل المشترك الذي سبق الإشارة إليه أعلاه أو المختلط أو المتعدد الوسائط.^(١٠٤)

ولقد اكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى مع ظهور الحاويات ثم مع ظهور النقل بالمبردات الأمر الذي أدى لزيادة عقود النقل متعدد الوسائط والذي انعكس على حجم البضائع المنقولة وكمياتها، وتطور وسائل ومعدات النقل نفسها مثل النقل بالمبردات المتميز بقدرته على وقاية المواد الغذائية القابلة للتلف من كل التغيرات والتقلبات الجوية كالحرارة، البرودة أو الرطوبة، والنقل بالحاويات من وسائل التخلفة الآمنة والاقتصادية لما تتميز به الحاوية من واقية للبضائع والتقليل من عمليات الشحن والتفريغ خاصة في الموانئ عندما يتضمن النقل مرحلة بحرية مع تقليلها من خطورة

د. احمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية (103) ٢٠٠٦.

تستخدم اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط بتاريخ ٢٤ مايو ١٩٨٠ (104) هو transport combine في حين أن اصطلاح multimodal transport اصطلاح multimodal المستخدم في الحياة العملية بفرنسا - أما في مصر فالاستخدام الشائع هو transport.

هلاك وتلف البضائع، فهي تسمح لمتعهد النقل بمراقبة حركة البضائع بطريقة سهلة وفعالة وبالتالي يصبح من السهل عليه الموافقة علي تحمل مسئولية النقل بأكمله.^(١٠٥)

أما بالنسبة للنقل المتعدد الوسائط وما يختلف فيه عن النقل من الباب للباب فالنقل من الباب للباب يختلف عن النقل المتعدد الوسائط، في كون النقل المتعدد الوسائط يصلح لأن يكون نقلاً من الباب للباب ولكن ليس كل نقل للبضائع عن طريق أسلوب من الباب للباب ينطبق عليه وصف نقل متعدد الوسائط، فأهم ما يميز النقل المتعدد الوسائط عن مختلف أساليب النقل، بكونه يتم من خلال ناقل واحد تتعدد مسئوليته تجاه البضائع المقرر نقلها ضد أيه أضرار قد تلحق بها من وقت استلامه لها لحين التسليم ومن خلال عقد نقل دولي واحد لنقل البضائع بواسطة أو أكثر من مكان القيام في دولة ما لمكان الوصول والتسليم لحامل سند الشحن (المرسل اليه أو من ينوبه) بمكان تسليم بدولة أخرى مقابل أجر متفق عليه بين أطراف التعاقد، بينما النقل من الباب للباب يقوم على نقل البضائع من مكان ما لا يشترط أن يكون داخل نطاق ميناء القيام وتوصيلها لمكان آخر لا يشترط أن يكون داخل نطاق ميناء الوصول وما يتم استخدام أكثر من واسطة نقل لتنفيذ عملية النقل ولا يشترط قيامه على عقد نقل واحد أو ناقل واحد كما يستلزم النقل المتعدد الوسائط فقد تتم كل استخدام لواسطة نقل بعقد مستقل عن الواسطة الأخرى التي ستكمل عملية التوصيل لمرحلة تالية فقل عقد مستقل بذاته من كافة بنوده من حيث المسئولية تجاه البضائع والتأمين عليها ونولون خاص بكل واسطة نقل.

وقد قامت أيضاً اتفاقية روتردام بتنظيم القواعد القانونية التي تحكم النقل السابق أو اللاحق للرحلة البحرية^(١٠٦) باعتبارها قواعد قانونية دولية ملزمة لتنظيم النقل المتكامل وبالتالي وحسب نص الاتفاقية: "عند حدوث هلاك أو تلف للبضائع أو وقوع حادث أو ظرف يسبب تأخرًا في تسليمها، أثناء مدة مسئولية الناقل ولكن قبل تحميلها على

(105) L.douay " le transport international multimodal de marchandises et le CNUCED, J.M.M.1988 (numero special 68) p.p.770 à 880.

(106) المقصود بالنقل السابق أو اللاحق للنقل البحري هو النقل من الباب إلى الباب، أو النقل (متعدد الوسائط، أو النقل المخترق الذي يتخلل أي منهم.

السفينة فحسب أو بعد تفريغها من السفينة، لا تكون لأحكام اتفاقية روتردام غلبة على ما يتضمنه صك دولي آخر^(١٠٧)

حيث توسعت اتفاقية روتردام في المدلول القانوني لمدة انعقاد مسؤولية الناقل البحري اعتماداً على مبدأ حرية تعاقد الأطراف وحرية انصراف إرادتهم، فأرجعت مدة مسؤولية الناقل للبضائع إلى إرادة طرفي عقد النقل (الناقل البحري و الشاحن) بالإضافة للحرية في الاتفاق على مكان التسليم وعدم الإلزام بالميناء للوصول بل يجوز للأطراف الاتفاق على ان يكون التسليم بأي مكان وذلك تفعيلاً لخدمة من الباب للباب، بشرط ألا يكون وقت التسليم للبضاعة لاحقاً لبدء تحميلها الأولي وأن لا يكون وقت تسليمها سابقاً للإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل، حيث نصت على: "١- تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها، وتنتهي عندما تسلم البضائع. ٢- (أ) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن تسلم البضائع إلى سلطة ما أو طرف ثالث آخر يمكن للناقل أن يتسلم البضائع منه، تبدأ مدة مسؤولية الناقل عندما يتسلم البضائع من تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر. (ب) إذا كان قانون مكان التسليم أو لوائحه تقضي بأن يسلم الناقل البضائع إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث آخر يمكن للمرسل إليه أن يتسلم البضائع منه، تنتهي مدة مسؤولية الناقل عندما يسلم البضائع إلى تلك السلطة أو الطرف الثالث الآخر. ٣- لأغراض تحديد مدة مسؤولية الناقل يجوز للطرفين أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها ولكن يكون أي حكم في عقد النقل باطلاً عندما ينص على: (أ) أن يكون وقت تسلم البضائع لاحقاً لبدء تحميلها الأولي بمقتضى عقد النقل أو (ب) أن يكون وقت تسليم البضائع سابقاً لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل."^(١٠٨)

اتفاقية روتردام ٢٠٠٩، المادة (٢٦). (107)

اتفاقية روتردام ٢٠٠٩، المادة (١٢). (108)

من هذا يتضح لنا كما سبق القول أن النقل المتعدد الوسائط يصلح لكي يكون نقلاً من الباب للباب ولكن ليس كل نقلاً من الباب للباب يصلح ليدخل تحت المفهوم القانوني والفني للنقل المتعدد الوسائط.^(١٠٩)

المقصود بالبضاعة (المنقول) وفقاً للاتفاقيات الدولية:

ويقصد "البضاعة" كما عرفتھا اتفاقية قواعد هامبورج ١٩٧٨ بأنها: "٥- يشمل مصطلح "البضائع" الحيوانات الحية وحيثما تكون البضائع مجمعة في حاوية أو منصة نقالة أو أداة مماثلة أو مغلقة تشمل البضائع أداة النقل أو مواد التغليف المذكورة إذا قدمها الشاحن..."^(١١٠)، فهي المادة التي يلتزم الشاحن بتسليمها لمتعهد النقل متعدد الوسائط ليتمكن الأخير من تنفيذ العقد، ويتم إثبات واقعة التسليم وأوصاف البضاعة بمستند النقل متعدد الوسائط الذي يعطيه متعهد النقل متعدد الوسائط للشاحن، حيث أنه بداية من لحظة استلام معهد النقل متعدد الوسائط للبضاعة تبدأ مسؤوليته عنها وتكون مسؤوليته كاملة عما قد يصيب البضاعة من تلف أو هلاك ناتج عن خطأ بالتخزين أو التشوين أو نقل البضاعة من واسطة لأخرى، ويقع على عاتق ومسئولية الشاحن إلزاماً بإعلام متعهد النقل متعدد الوسائط في حالة ما إن كانت للبضاعة طبيعة خاصة في نقلها أو تخزينها بالأخص في حالات عدم استطاعة متعهد النقل متعدد الوسائط أن يدرك ذلك بالوسائل العادية ويكون منصوصاً على ذلك بالعقد المبرم مع توضيح للكيفية التي يجب أن يتم بها التعامل مع البضاعة المنقولة من أجل تحديد المسؤولية عما قد يصيب البضاعة من تلف أو هلاك راجع لخطأ في النقل أو التشوين أو التخزين حتي تمام تسليمها للمكان المتفق عليه بالعقد.

أما المقصود بالمنقول عن طريق النقل الدولي متعدد الوسائط هو "البضائع"... وقد كان لهذا التحديد أهمية قصوي إذا بذلك استبعد نقل الأشخاص من كونه نقلاً متعدد الوسائط وذلك على خلاف الحيوانات الحية التي تدخل تحت كلمة البضائع وتسري

د. فاروق ملش، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانون والاقتصادية، بكلية الحقوق، جامعة (109)

الاسكندرية، العدد الاول، ٢٠١٢ ص ١٢-١٣.

اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٨٧ المعروفة باتفاقية قواعد هامبورج (110)

١٩٧٨، المادة (١).

عليها كافة الشروط والاحكام التي تسري على البضائع المنقولة وفقاً لما قرره اتفاقية قواعد هامبورج ١٩٧٨ .

لذا كان اقتراح مفوض فرنسا أثناء الدورة الثانية لمجموعة الأعمال التحضيرية الحكومية في نوفمبر ١٩٧٩ أن تشير الاتفاقية إلي أن المقصود بالنقل الدولي متعدد الوسائط هو "البضائع" وقد كان لهذا التحديد أهمية قصوي إذا بذلك استبعد نقل الاشخاص من كونه نقلا متعدد الوسائط.

ويعد المقصود "البضائع" أنها تشمل "أي حاوية أو منصة نقالة أو أداة نقل أو تغليف مشابهة إذا قدمها المرسل" وقد ظهر الجدل والخلاف حول ما إذا كانت الحيوانات الحية ينطبق عليها لفظ بضاعة من عدمه حتى قررت اتفاقية قواعد هامبورج ١٩٧٨ اعتبارها في حكم البضائع العادية، حيث نصت على : "٥- فيما يتعلق بالحيوانات الحية، لا يسأل الناقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم الناتج عن مخاطر خاصة تلازم هذا النوع من النقل، ومتى أثبت الناقل أنه راعى أية تعليمات خاصة أصدرها اليه الشاحن فيما يتعلق بالحيوانات وأن الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم يمكن ان يعزى في هذه الحالة إلي هذه المخاطر يفترض أن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم قد نتج عن هذه المخاطر ما لم يتوفر دليل على أن الهلاك أو التلف أو التأخر في التسليم قد نتج كله أو بعضه عن خطأ أو إهمال من جانب الناقل أو مستخدميه أو وكلائه."^(١١١) وقد أعلنت مجموعة الأعمال التحضيرية لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية تأييد تطبيق الاتفاقية علي نقل الحيوانات الحية أسوة بقواعد هامبورج ١٩٧٨ ، وذلك لسببين :

- ١- أن اللفظ جاء ليعرف أداة النقل فقط ومن البديهي أن كل ما تحتويه هذه الأداة يعد من قبيل البضائع فالنص عام ولو أرادت الاتفاقية تقيده لاستبعدت من نطاق تطبيقه الحيوانات الحية فالأصل في الأشياء الإباحة ما لم يرد نص يقيدها.
- ٢- أن الحيوانات الحية بطبيعتها تحتاج لنقل متعدد الوسائط مما لم يعد هناك حاجة للنص بذلك.

فعلي الرغم من عدم تحديد اتفاقية النقل الدولي للبضائع المتعدد الوسائط المقصود بالبضائع إلا أنها إشارات الي أن البضائع تشمل: "أي حاوية أو منصة نقالة أو أداة

اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ ، المادة (٥). (111)

نقل أو تغليف مشابهة إذا قدمها المرسل" (١١٢) وبناءً على ذلك فلا يجب اعتبارها من البضائع إذا كانت مقدمة من الناقل أي أن الاشتراط أن تكون مقدمة من المرسل ليعتد بها كبضاعة وتدخل في نطاق الاتفاقية، كذلك نصت على أن النقل الدولي متعدد الوسائط هو: "نقل بضائع بواسطة وسائطين مختلفتين علي الأقل من وسائط النقل علي أساس عقد نقل متعدد الوسائط" (١١٣)، على العكس من ذلك فلا تعد عمليات تسليم وتسليم البضائع الخاصة بتنفيذ عقد نقل وحيد الوساطة نقلًا دوليًا متعدد الوسائط بل يجب استخدام واسطتين علي الأقل من وسائط النقل ولا يشترط نوع محدد فقد يتم النقل بالجو والبر فقط. (١١٤)

وبناء على ما سبق يمكننا القول أن النقل المتعدد الوسائط ليس فقط مجرد نقل البضائع من خلال عدة وسائط نقل مختلفة مثل النقل الأحادي الوساطة، حيث تتفرد كل وسيلة نقل بكافة شئونها من التزامات وحقوق ومسئوليات أو النقل المشترك أو غيره من أساليب النقل، فالنقل المتعدد الوسائط هو أسلوب نقل متكامل يقوم على نقل البضائع دوليًا من خلال قوانين معينة تنظمه وتحدد حقوق والتزامات القائمين عليه، إلي جانب التعاون مع الخدمات والنظم اللوجستية العالمية لتحقيق أعلى استفادة في عمليات النقل بأعلى نسبة أمان، بهدف الحفاظ على البضائع المنقولة دوليًا من التعرض للضرر سواء كان تلف جزئي أو هلاك كلي وتحقيق ذلك من خلال الالتزام بالجدول الزمني المتوقع عليه بالعقد المبرم نظير تكلفة مادية مبدولة من أجل العمل على إيصال وتسليم البضائع، بالإضافة إلى تدعيم خدمة من الباب للباب بصورة مميزة بأقل التكاليف الممكنة، للعمل على زيادة حجم التبادل التجاري الدولي المدعوم بروتوكولات التعاون الاقتصادي والسياسي والتجاري بين الدول فالنقل المتعدد الوسائط هو نظام مادي للنقل يحكمه قوانين خاصة به تتعاون معه الخدمات اللوجستية للقيام بعمليات النقل على أكمل وجه.

اتفاقية النقل الدولي للبضائع المتعدد الوسائط، المادة (٧/١). (112)

المرجع السابق، المادة (١/١). (113)

د. عدلي امير خالد، دعوى مسئولية الناقل البحري في ضوء احكام قانون التجارة البحرية (114) الجديد والمستحدث من احكام النقض واحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٥.

تطور دور الناقل متعدد الوسائط لنقل البضائع، وشروط الطرف المنفذ وفقا لقواعد روتردام ٢٠٠٩:

أما عن الناقل متعدد الوسائط أو متعهد النقل، فدوره قد خرج من طبيعته الأصلية بكونه متعهداً بنقل البضائع الخاص بالشاحن (الطرف الثاني من عقد النقل المبرم) من ميناء الشحن إلي ميناء الوصول مقابل أجرة وتسليمها للمرسل إليه بالحالة التي أستلمها عليها في بداية رحلة النقل، حيث يعهد الناقل في الكثير من الأحيان لأطراف أخرى لتنفيذ جزء أو جميع التزاماته تجاه العقد المبرم، وهو الأمر الذي يتطلبه تنفيذ العقد البحري، وذلك بخلاف الأطراف الأصلية المتعاقدة، حيث ميزت قواعد روتردام ٢٠٠٩ بين الناقل المتعاقد مع الشاحن والأطراف المنفذة للالتزامات سواء كلها أو بعضاً منها، فنصت على أن الطرف المنفذ هو: "ويقصد بالطرف المنفذ البحري، أي طرف يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيًا من التزامات الناقل أثناء فترة ما بين وصول البضائع إلى ميناء شحن السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. ولا يكون الناقل الداخلي بحرياً منفذاً إلا إذا كان يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي خدماته حصراً داخل منطقة الميناء."^(١١٥) ويتضح من النص ان قواعد روتردام قد حددت شروطا لاعتبار الطرف منفذاً:

١. شخص غير الناقل: بمعنى أن الناقل لا يمكن أن يكون طرفاً منفذاً لنفسه بل يكون هناك شخصاً كتابع له يوكله الناقل الأصلي بتنفيذ التزامات محددة لمصلحته.
 ٢. هو الطرف الذي يتعهد بأن ينفذ أو يفوض لتنفيذه طرفاً متعاقداً آخر.
 ٣. لا تخرج مهام الطرف المنفذ عن أي من التزامات الناقل المعتادة الناشئة عن عقد النقل كالاستلام أو الشحن أو المناولة أو التسليم أو النقل أو الحفظ أو العناية بالبضاعة أو تفريغها أو تسليمها، في فترة دخول البضاعة لميناء الشحن وحتى مغادرتها ميناء التفريغ.
 ٤. وفقاً للمادة (٧/١) من الاتفاقية، الناقل الداخلي لا يعتبر طرفاً منفذاً بحرياً إلا بممارسته أي من الالتزامات السابق ذكرها داخل نطاق الميناء.
- فقد نصت قواعد روتردام ٢٠٠٩ على: "يقوم الناقل أثناء مدة مسؤوليته، حسبما حددت في المادة ١٢، ورهنًا بأحكام المادة ٢٦، بتسليم البضائع وشحنها ومناولتها

قواعد روتردام ٢٠٠٩، المادة (٧/١). (115)

وتستيفها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبغناية
". (١١٦)

وعليه نستخلص مما سبق ان وصف الطرف البحري المنفذ يكتسب، بالوفاء بالتزام أو أكثر من الالتزامات الناقل بموجب عقد النقل، خلال المرحلة البحرية، كما يسري الامر بالنسبة لخضوع المقاولون من الباطن لأحكام الاتفاقية فيكتسبوا وصف الطرف المنفذ، في حالة تنفيذ أحد التزامات الناقل بموجب عقد النقل أثناء المرحلة البحرية من رحلة النقل للبضائع، أي أثناء فترة ما بين وصول البضاعة الى ميناء تحميل السفينة ومغادرتها ميناء تفريغ السفينة. (١١٧)

وفي جميع الأحوال تتعدد مسؤولية الناقل المتعاقد أمام المضرور (الشاحن أو المرسل اليه) عن أي ضرر وقع للبضائع نتيجة فعل أو تقصير في أفعال وكلاءه أو تابعيه طالما توافرت علاقة السببية بين الفعل أو الضرر الواقع، حيث تم النص على: "... يتصرف بصورة مباشرة أو غير مباشرة بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه أو سيطرته". (١١٨)

وما استتبعه ذلك من تدخل أطراف جديدة لتنفيذها، كالناقل البديل، مقاول الشحن التفريغ، الناقل الداخلي وغيرهم وما يستتبع ذلك من انعقاد مسؤوليتهم التقصيرية تجاه أصحاب الحق في البضاعة، دون أن يكون لهم الحق في الاستفادة من وسائل دفع المسؤولية أو تحديدها والتي يتمتع بها الناقل المتعاقد (١١٩)، وهو ما أخذت الاتفاقية به في الاعتبار عند صياغة أحكامها، فمن أهم هذه الالتزامات:

١. تقديم و أداء الخدمات اللوجستية لعملائه بداية من المخازن وحتى مخارج الإنتاج حيث امتدت وظيفته للمسئولية عن البضائع من بداية خطوط الانتاج الي المخازن.
٢. المتابعة من خلال عمليات التبادل المعلوماتي واستخدام التكنولوجيا في متابعة عمليات الرص والشحن والتفريغ والتوزيع.

قواعد روتردام ٢٠٠٩ ، المادة (١/١٣). (116)

(117) Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième Session Document A/CN.9/621, Page 29.

(قواعد روتردام ٢٠٠٩ ، المادة (١/٦/١). (118)

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع لقواعد روتردام ٢٠٠٩ ، المادة (١/٦/١). (119)

٣. استلام تعليمات العملاء مع متابعة أخبار البضائع عالمياً وإفادة عملائه بكافة التطورات في حينه وتتعقد مسؤوليته بكل المراحل منذ لحظة توليه للأعمال المتفق عليها بالعقد مع العميل، فمسئولية الناقل هي مسؤولية ذات طبيعة تعاقدية، إلا أن أثبت عدم ارتكابه أو تابعيه للخطأ المتسبب في وقوع الضرر ولضمان تحقق عمليات النقل بشكل الناجح وتحقيق النتائج المتفق عليها، وهي أمور استوجبت حتمية صياغة قواعد تتيح للعاملين والمنفذين لهذه المهام وعمليات النقل توحيد عقود مراحل النقل المتعددة بعقد نقل واحد يشملها جميعاً لضمان الحفاظ الحقوق، حيث أوضحت اتفاقية روتردام ٢٠٠٩ انطباق أحكامها العقود ذات المنهج المعتمد على نوع الخدمة المقدمة.^(١٢٠)

فنصت على: "مع مراعاة المادة ٦، تسري هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم ومكان التسليم، وكذلك ميناء الشحن في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها، تقع في دول مختلفة، إذا كان وفقاً لعقد النقل، أياً من الأماكن التالية يقع في دولة متعاقدة (مكان التسلم ب) أو ميناء الشحن (ج) مكان التسليم (د) ميناء التفريغ، تطبق هذه الاتفاقية بغض النظر عن جنسية السفينة أو الناقل أو الأطراف المنفذة أو الشاحن أو المرسل إليه أو أي طرف معني آخر."^(١٢١)

وبناء على ذلك، للنقل المتعدد الوسائط عدة متطلبات يجب توافرها من أجل عقود النقل:

١. من حيث مواعيد التسليم.
٢. حالة البضائع وسلامتها بالإضافة لخفض التكاليف الخاصة بعمليات النقل.
٣. يتطلب النقل المتعدد الوسائط أعلى درجات الاحترافية والدقة المهنية والادارية والتخطيط، مع إدخال التكنولوجيا المتطورة والتي يتم تحديثها بصفة دورية لتسريع

(120) CACHARD (O) : La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) , Journal du droit international (Clunet), Avril 2012, n°2 , Doctr.5.

قواعد هامبورج ٢٠٠٨، المادة (٥). (121)

عمليات التبادل التجاري بالشكل الذي يخدم عمليات النقل ويؤدي لتحقيق النتائج المرجوة بالشكل المطلوب وضمان وصول البضائع في مواعيد تسليمها بحالة استلامها من ميناء الشحن دون وقوع ضرر، فمستولية الناقل تبدأ من وقت استلامه للبضائع من الشاحن وتظل منعقدة حتى تسليمها للمرسل اليه:

اما بخصوص دور النقل العابر في تنمية التجارة البينية من وجهة نظر الباحث:

أصبحت صناعة النقل الدولي العابر عنصرًا أساسيًا من عناصر العولمة لما تؤدي له من انعكاس أثاره على النواحي الاقتصادية والتجارية والاستثمارية لمختلف الدول سواء الدول المنتجة أو دول العبور أو الدول المستلمة للبضائع، حيث تلجأ الدول الغير ساحلية لتصدير أو استيراد البضائع بالاعتماد على مرور البضائع عبر الدول المجاورة وهي ما يطلق عليها دول العبور، ولكي يتم ذلك وجب وجود الاتفاقيات القانونية والتجارية المنتظمة لعمليات المرور والعبور بين الدول الحبيسة والدول العبور المجاورة بالشكل الذي لا يضر بها مع وضع شروط محددة للسماح بعبور وسائل النقل المتعددة سواء كانت سفن، شاحنات، سكك حديدية أو نقل جوي التابعة للدول الحبيسة من حيث أسلوب العبور نفسه والرسوم المتعلقة بالخدمات المقدمة من الدول المجاورة نظير السماح بعبور البضائع.

حيث تلجأ الدول الحبيسة لذلك بسبب عدم إطلالها على أية منافذ مائية سواء كانت بحرية أو نهريية تسمح لها بتصدير البضائع الخاصة بها واستيراد البضائع اللازمة فالدولة الحبيسة هي الدولة المحاطة بدول الجوار أو بتضاريس بيئية برية تمنعها بشكل أو آخر من التواصل المائي (بحري أو نهري) مع غيرها من الدول، فالدول الحبيسة هي الدول الغير ساحلية أي التي ليس لديها سواحل وموانئ مائية، مما يضطرها الي اللجوء لنظام النقل العابر كوسيلة للتغلب على معرقلات تجارتها البينية ويكون ذلك من خلال عقد الاتفاقيات مع الدول المجاورة

للسماح لبضائع الأولى بالمرور عبر أراضيها للوصول للموانئ وتصدير أو استيراد البضائع. (١٢٢)

د. خلف عبدالعظيم سيد، تاريخ البحرية التجارية المصرية عام ١٨٥٤-١٨٧٩ رسالة (122)

الماجستير من جامعة الاسكندرية ١٩٩١ ص ٢٥.

وبناء عليه فالنقل العابر المتعدد الوسائط للبضائع يتم من خلال قيام متعهد النقل متعدد الوسائط بإبرام عقد نقل دولي للبضائع من مكان في بلد تكون البضاعة في حراسته فيقوم بتوصيلها للمكان المتفق عليه بالعقد في بلد آخر وذلك نظير مبلغ من المال يغطي كافة مراحل النقل باستخدام أكثر من واسطة واحدة ويتعامل ويتصرف بصفته أصيلاً ويتحمل مسئولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضاعة بموجب سند واحد ويسمي وثيقة النقل لذا فنظام النقل متعدد الوسائط الدولي يقوم بوجود عقد نقل دولي يحكم الرحلة بأكملها بين الشاحن ومتعهد النقل متعدد الوسائط بين دولتين مختلفتين على الأقل وإنه عقد لنقل البضائع لا الأشخاص ويتم بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل (بر - بحر - جو - سكك حديدية) وقد عرفت اتفاقية الجات المرور العابر بأنه: "المرور عبر أراضي دولة متعاقدة سواء أكان هذا المرور يتضمن إعادة شحن البضاعة أو تخزينها أو تجزئتها أو تغيير واسطة النقل، وأن يكون هذا المرور جزء من رحلة كاملة تبدأ وتنتهي خلف حدود الدولة المتعاقدة التي جرى المرور عبر أراضيها".^(١٢٣)

أما عن أهمية النقل العابر المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية مقارنة بالأحادي الواسطة، هو نظام متكامل للنقل الدولي للبضائع، يخضع لنظام قانوني خاص ويعمل بالتزامن مع علم اللوجستيات، لتحقيق أهداف محددة مباشر، بصورة متميزة بأسعار أقل ومع اختصار زمن رحلة البضاعة وتوصيلها في الوقت المتفق عليه، وكذلك تحقيق هدف آخر استراتيجي هو زيادة حجم التوسع المنتظم المستدام للتجارة العالمية، وتحقيق قدرة المصدرين على البيع المباشر في الأسواق عبر البحار، فيترتب عليه تسهيل وصول عناصر الإنتاج اللازمة إلى مواقع الإنتاج مروراً بالعديد من الدول للوصول للبلد المقصود وهو ما قد يقابله صعوبة شديدة وقلّة التكاليف وتأمين الوصول إن تم من خلال أنماط وأساليب النقل العادية، مما يزيد من التخصص في إنتاج السلع والذي يعتمد اعتماد كلي على حجم الترابط بين الاسواق، الأمر الذي أبرز دور النقل العابر في تطوير الأوضاع الاقتصادية للدول، خاصة مع عدم اشتراط أن يتم الشحن من ميناء الشحن والتوصيل لميناء الوصول، بل قد يتفق الأطراف على الشحن

المادة الخامسة من اتفاقية الجات. (123)

والتوصيل من نقط خارج نطاق الموانئ تنفيذًا لخدمات النقل من الباب للباب وهو تطوير لدور الناقل في تنفيذ عمليات النقل.

إضافة إلى أن نجاح القانون الدولي إلى حد ما في توحيد اللوائح والقواعد المنظمة للإجراءات النقل والتزامات أطراف عقود النقل متعدد الوسائط، بالتنسيق مع قوانين الدول كاتفاقية بروكسل ١٩٢٤، واتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كليًا وجزئيًا عن طريق البحر والمعروفة بقواعد روتردام ٢٠٠٩، وغيرهم من الاتفاقيات المعمول بها، واعتماد لوائح وقوانين جديدة تتسم بالمرونة للتكيف مع التطور السريع للنقل البحري وأساليب النقل ومختلف جوانب التجارة الدولية خاصة مع تطور وتحسن تكنولوجيا الاتصالات، وتبادل البيانات إلكترونيًا، وفنون بناء وسائل النقل، كما أفاد من علوم اللوجستيات وأصول التسويق وإدارة الجودة الشاملة، أدى لتشجيع تجارة الترانزيت لتصبح كافة الدول ملزمة بها، وزيادة إيرادات الدول من التجارة في عملية النقل العابر باختلاف وسائطه، بعد إن كانت لكل دولة مرور قوانينها الخاصة والمختلفة عن غيرها وهو ما يعد مساعدًا للدول في تسهيل إجراءات النقل، والتغلب على مختلف العراقيل الحاصلة للشحنات من حيث الأوراق المطلوبة للمقاييس، الشهادات... إلخ بالإضافة الي ما يسببه ذلك من زيادة كبيرة في تكاليف النقل والرسوم والضرائب والتسبب في تأخر وصول الشحنات للجهات المرسله لها.

ونرى أن منظومة النقل الدولي قد استفادت وحقق النقل متعدد الوسائط استفادة عظيمة من التطور التكنولوجي الحاصل في التبادل التجاري، خاصة مع ثورة الحاويات التي أصبحت أساس هذا النوع من النقل، كما أفاد من الأمر الذي انعكس بنتائج مثمرة في ترشيد تكاليف النقل، وتحسين كفاءة عملياته وزيادة تدفقاته وتكامل خدماته وتقليل الوقت المستهلك في عمليات توصيل البضاعة مع تقليل نسب تعرض البضائع للسرقات أو الهلاك أو التلف التي كانت منتشرة بالنسبة للنقل الأحادي الواسطة التقليدي أثناء النقل من واسطة لأخرى ومن عقد نقل لآخر ومن ناقل لآخر، الأمر الذي يقلل من عبء التكلفة الباهظة، ويفتح الأسواق العالمية للإنتاج العربي ضمن الإنتاج العالمي، الذي أصبحت عملياته منتظمة في شبكة جغرافية متناسقة تربطها منظومة نقل متكاملة.

إما بخصوص الاستثمار في تطوير وتحسين بيئة النقل المتعدد الوسائط، فلم يعد قاصراً على شبكات الطرق البرية فقط بل امتد ليشمل السكك الحديدية والطرق المائية الداخلية، والبيئة الخاصة بالنقل البحري، فدول العبور دائمة السعي لتطوير إجراءات ونظم الرقابة علي السلع والمنتجات العابرة من أجل التيسير في العبور مع الاقتصاد في الوقت وعدم زيادة التكاليف المادية علي الشحنات وذلك من خلال رفع مستوى الخدمات المقدمة مما سينعكس على ازدهار التجارة البينية بين الدول سواء القائمة على النقل أو دول العبور والدول الساحلية المصدرة أو المستوردة للبضائع.

المبحث الثاني

أهمية النقل الدولي متعدد الوسائط

النقل المتعدد الوسائط هو وسيلة الربط بين نتائج المشروع المقام من إنتاج وبين الأسواق الذي سيتم عرض المنتجات بها، فهو من العوامل الأساسية في تحقيق نتائج وأرباح عمليات الإنتاج بعد جودة التصنيع والمنتج وتلبية احتياجات الأسواق في العملية الإنتاجية والتصنيعية - فهو العامل الأساسي في وصول المنتجات والبضائع للأسواق بصفة عامة والمستهلك بصفة خاصة.

فعمليات النقل تأتي كأكثر الأمور تكلفة للشاحن بعد تكلفة المواد الخام والتي تشمل عمليات النقل والتخزين للبضائع المقرر نقلها من ميناء الشحن وحتى ميناء الوصول حيث تقترب التكلفة من ٥٠٪ من إجمالي التكلفة العامة اللوجستية، وهو الأمر الذي يمكن السيطرة عليه وتخفيضه بقدر الإمكان من خلال تنظيم التنفيذ الفعلي لعمليات النقل. أما بالنسبة للعمليات المتكاملة من نقل المواد الخام والإنتاج والتخزين والتوزيع بالكميات المحددة والتوصيل للأماكن السابق تحديدها في التوقيات المتفق عليها بأقل تكلفة ممكنة مع زيادة حجم الأمان الحفاظ على سلامة البضائع عند التسليم كحالة استلامها، فيعد هنا النقل المتعدد الوسائط هو افضل الاساليب للتنفيذ بالشكل المراد. (١٢٤)

وتأتي أهمية النقل المتعدد الوسائط في استخدامه لأكثر من واسطة لنقل البضائع من وجهة نظر الباحث في:

د. عوض سامي ذكي، الموانئ الجافة "تخطيط وإدارة"، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤ (124)

- ١- الاستفادة من مزايا كل وسيلة للنقل.
- ٢- الاختصار في الوقت والمجهود والتكاليف المادية وارتفاع معدلات الامان للبضائع، ضد وقوع أضرار للبضاعة المنقولة.
- ٣- تعاقد الشاحن مع متعهد نقل بضائع واحد من خلال عقد نقل واحد للبضائع.
- ٤- انعقاد مسؤوليته القانونية كاملة عن كافة البضائع المدرجة بعقد النقل أمام المرسل إليه أو مالك البضائع، حتى وإن استخدم من الباطن ناقلين في تنفيذه لعقد نقل البضائع المبرم.
- ٥- التيسير على الشاحن عبء التفاوض والتعاقد مع أكثر من شخص في سبيل نقل البضائع الخاصة به وتعدد المسؤوليات، مما حد من وقوع خسائر للشاحن حال وقوع ضرر للبضائع المنقولة، سواء تلف جزئي أو كلي، أو وقوع السرقات، أو التأخر في مواعيد التسليم نتيجة لعدم التنسيق بين الناقلين في حالة تعددهم بتعدد وسائل النقل المستخدمة بالنسبة لأساليب النقل أحادية الوساطة، على العكس من النقل المتعدد الوسائط.
- ٦- يقلل من حجم الخسائر والأضرار التي قد تلحق بالبضائع المنقولة، خاصة في مرحلة إعادة الشحن والتفريغ بتغيير واسطة النقل، بشرط أن يكون التنسيق والتخطيط قبل التنفيذ قد تم بالشكل المانع لوقوع أية أضرار.
- ٧- تكنولوجيا المعلومات المتطورة من أجل تحقيق النتائج المرجوة، إلي جانب عدم اضطرار الشاحن لمقابلة أكثر من ناقل لنقل البضائع الخاصة به، بل يتم التقابل مع ناقل واحد فقط وهو المسئول عن سلامة وعدم وقوع أية أضرار بالبضائع تحت سيطرته بموجب عقد النقل المبرم مع الشاحن. مقارنة بنقل ذات البضائع من خلال عقود نقل احادية الوساطة مستقلة عن بعضها البعض.
- ٨- الحصول على خدمة بتكلفة أقل وجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل.
- ٩- درجة عالية من المهنية بجميع مراحل عمليات النقل، والمعتمد على التخطيط الجيد المسبق لعمليات النقل.
- ١٠- الاستباقية بتوقع الأزمات والمخاطر التي قد تتعرض لها عملية النقل من خلال وضع سيناريوهات يتم تدريب الكوادر البشرية المنفذة لعمليات النقل عليها وذلك

لضمان سرعة التعامل معها من أجل منع وقوع الضرر للبضائع المنقولة بقدر الامكان.

فعمليات نقل البضائع بواسطة النقل المتعدد الوسائط لن تحقق أهدافها إلا من خلال حدوث نوع من الترابط والتكامل بناء على متطلبات واجب توافرها بين مراحل عمليات النقل المتعدد الوسائط يمكن أن تتلخص في:

أسس ومتطلبات تحقيق الترابط بين مراحل النقل العابر متعدد الوسائط:

يتطلب تسهيل وصول البضائع لنقاط التوصيل المتفق عليها بسند الشحن بين الشاحن ومتعهد النقل والتسليم لحائز وثيقة النقل سواء كان المرسل إليه أو من ينوبه دون أية مشاكل أو عراقيل، وتحقيق هذا النقل النموذجي توافر:

١- **متطلبات ادارية:** مثل ناقل للبضائع يكون على درجة المسئولية الكافية مستند نقل واحد لكافة عملية النقل المتعدد الوسائط، وذلك لاختصار الأوراق المقرر مراجعتها، على أن يشمل كافة بيانات البضائع المنقولة وتفاصيل عملية النقل، نظم اتصالات وتبادل معلومات متطورة، وهي من أهم متطلبات النقل المتعدد الوسائط، بالإضافة إلى ضرورة العمل على تبسيط الإجراءات بالمنافذ الجمركية من خلال التنسيق داخل الموانئ، تدريب الكوادر البشرية المشتركة في عمليات النقل مع التأكد من نجاحهم في التصرف في أوقات الخطر أو الطوارئ، والتميز بين حالات الخطر حتى تأتي ردود افعالهم متناسبة. (١٢٥)

٢- **متطلبات قانونية:** العمل على الالتزام بالاتفاقيات والقوانين الدولية المنسقة للنقل الدولي والتصرف دائماً من خلالها، حيث إن أي اتفاق أو تصرف مخالف لهذه القوانين هو اتفاقاً باطلاً، وعليه يجب ضرورة التصرف واتخاذ أية اجراءات أو إبرام أية اتفاق من خلال القوانين الدولية المنظمة لعمليات نقل البضائع، مثل اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع ١٩٨٠، الاتفاقية الخاصة لنقل البضائع بحراً - قواعد هامبورج ١٩٧٨ الصادرة عن مؤتمر الامم المتحدة لنقل البضائع بحراً هامبورج، المانيا ١٩٧٨، الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات ١٩٧٢ المعدلة، جينييف، الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي بالسكك

د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الاولى، دار الفكر والقانون (125) للنشر والتوزيع، المنصورة، مصر ٢٠١١، ص ٣٥٦

الحديدية، الاتحاد الدولي للنقل الجوي الاتفاقية الدولية للطيران المدني وتعديلاتها، الاتفاقية الجمركية للعبور الدولي للبضائع ١٩٧٧. (١٢٦)

٣- **متطلبات خاصة بالموانئ:** أن تكون الموانئ على درجة عالية من التجهيزات لاستيعاب السفن الضخمة وتجهيز وتعميق الأرصفة الخاصة بها لشحن أو تفرغ البضائع، إلى جانب ضرورة توافر شبكة تبادل معلوماتي متطورة، كل ذلك من أجل العمل على عدم تعطيل السفن داخل الموانئ، سواء كانت لمجرد العبور أو موانئ وصول، على حسب العقد المبرم، مع ضرورة اهتمام الدول العربية بتلك المتطلبات لإمكانية الاستفادة وتحقيق الأرباح من خلال الموانئ الخاصة بها، حيث تعد كل من السعودية والامارات والكويت من أهم الدول العربية إقليمياً بحرياً. (١٢٧)

حيث أن أنظمة النقل المتعدد الوسائط أصبحت من الأمور اللازمة لجذب شركات النقل الكبرى للدول الراغبة في الاستفادة من عمليات النقل الدولية من خلال تسخير أراضيها لتكون بمثابة ممراً دولياً أو حلقة من ضمن سلسلة الخدمات اللوجستية للبضائع العابرة لحدود الدول، والتي تشكل حوالي نسبة ٦٥٪ من إجمالي التكلفة بداية من توريد المواد الأولية إلى مرحلة تسليم المنتجات كاملة التصنيع للمستهلك حيث تتكلف عمليات النقل حوالي ٣٥٪ من إجمالي التكاليف المادية للعملية اللوجستية حيث تصل نسبة التصنيع لحوالي ٧٪ وتستهلك عمليات اللوجستيك الخاصة بالمواد الأولية وتوريدها حوالي ٢٩٪، هذا وقد غاب عن ذهن الدول النامية الفروق وعدم كفاءة الانشطة اللوجستية لديها والتي يترتب عليها زيادة تكلفتها إلى الضعفين أو الثلاثة مقارنة بالدول الكبرى والمتقدمة، الأمر المؤدي إلى ضعف القدرة التنافسية لمنتجاتها

التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام ٢٠٠٥، ص ٤١ (126)

وعلاقتها GATS، المنظمة العربية للتنمية الادارية، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (127)

بقطاع النقل في الدول العربية اعداد فريق من خبراء المنظمة، القاهرة ٢٠٠٥، ص ٢٨٧

وما سيكون له من مردود كبير على ميزانها التجاري لكون الجزء الاكبر من هذه التكاليف يتم دفعها بالعملات الاجنبية وليس الوطنية.^(١٢٨)

خلاصة القول أن جوهر النقل متعدد الوسائط المتفق عليه ويؤيده الباحث هو إبرام متعهد النقل متعدد الوسائط عقد نقل دولي للبضائع من مكان بدولة الشحن، تكون البضاعة في حراسته وينقلها ويوصلها إلي المكان المتفق عليه بالعقد بدولة الوصول، نظير أجر يغطي كافة مراحل النقل باستخدام أكثر من واسطة واحدة ويتعامل ويتصرف بصفته أصيلاً ويتحمل مسئولية تنفيذ العقد في مواجهة أطرافه بموجب سند واحد ويسمي وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط.

والجدير بالذكر أن نقل البضائع والتبادل التجاري عرف كنقل متعدد الوسائط منذ قديم الأزل، الاختلاف فقط في مدى تطور الآلات والمعدات ووجود التكنولوجيا الحديثة المستخدمة، فالنقل الدولي متعدد الوسائط عرف بالتجارة بداية من مصر الفرعونية^(١٢٩)، فكانت أحمال التوابل من البهار والفلفل والقرفة وغيرها تشحن من موانئ الهند وجنوب آسيا علي مراكب شراعية تعبر بها المحيط الهندي ثم البحر الأحمر وصولاً لميناء مصر الجنوبية الشرقية (نقل بحري)، لتفرغ الأحمال ثم تنقل على ظهور الإبل في قوافل برية تقطع بها الصحراء لأسوان (نقل بري) ثم تحمل من هناك عبر النيل حتي تبلغ الفسطاط (نقل نهري) ومنها للإسكندرية لتشحن علي مراكب شراعية إلي المدن الايطالية (نقل بحري).^(١٣٠)

المبحث الثالث

سبل تحسين وتفعيل بيئة النقل العابر المتعدد الوسائط

(128) Alessandro Nicita, Victor Ognivtsev, Miho shirotori, Global supply chains: Trade and economic policies for developing countries, United Nations conference on trade and development, Unctad, Genva, 2013,p.20

(129) تاريخ البحرية المصرية، وضع نخبة من الاساتذة المتخصصين بجامعة الاسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية ١٩٧٣ ، الاسكندرية، ص ٥١٠

د. خلف عبدالعظيم سيد، تاريخ البحرية التجارية المصرية عام ١٨٥٤-١٨٧٩ رسالة (130) الماجيستر من جامعة الاسكندرية ١٩٩١ ص ٢٥.

بناء على الاطلاع المستمر للدراسات المقدمة من أساتذتنا المجلين نرى أن سبل تفعيل النقل المتعدد الوسائط تنقسم لأكثر من اتجاه لا يقلوا أهمية عن بعضهم البعض، من حيث عمليات التطوير والتحسين للبيئة الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط كالمطرق البرية، السكك الحديدية، الموانئ البحرية والخدمات الملاحية المقدمة إضافة للتسهيلات الجمركية المتبادلة بالمنافذ الجمركية والتي تخدم زيادة حجم التبادل التجاري، فعلى الصعيد العربي يمثل تنشيط و زيادة حجم العمليات التجارية بين الدول العربية في حالة تكثيف وزيادة عدد الاتفاقات التجارية والاقتصادية في شتى المجالات وتنظيم الأسواق العربية والاتفاقيات المتعلقة بالمناطق الحرة مع تسهيل عمليات انتقال البضائع فيما بينهم سينتج عنها الزيادة والتفعيل لعمليات النقل المتعدد الوسائط وما سينعكس على حجم التجارة البينية إضافة الي أهمية هيكله وتمهيد بيئة النقل العابر كالمطرق البرية والسكك الحديدية وتطويرها وتحسين إداؤها، خاصة مع وجود العديد من المقومات الجيدة للعديد من الدول بالفعل، ومن خلال دراستنا تلاحظ لنا:

وجود المعوقات التي تواجه اقتصاديات النقل العربي المتعدد الوسائط، منها:

١- انحصار أغلب عمليات النقل الخارجي في النقل الاحادي الواسطة الذي يتم من خلال عدد من الناقلون يكونوا مسئولون فقط عن الجزء الخاص بهم من عملية النقل وهي من الأمور المستهلكة للكثير من الوقت والتكاليف المادية إلي جانب المخاطر الناتجة عن عدم إمكانية تحديد المسؤولية في حالة وقوع أي أضرار للبضائع، بالإضافة لصعوبة توافر التعامل مع كيانات أو شركات نقل بري قوية يمكن الاعتماد عليها بل في الأغلب الامر يكون من خلال ناقل مالك لشاحنة أو عدة شواحن.

٢- الحاجة الملحة لتحديث وتطوير وتحسين معدات السكك الحديدية والملاحة البحرية والنهرية خاصة مع المراحل القادمة من أعمال الربط العربي الذي يتم العمل عليها بسرعة غير مسبوقه، وهو ما سنقوم بإيضاحه تفصيلاً لاحقاً على رغم من عدم تولية الكثير من الدول لنقل البضائع عن طريق السكك الحديدية الأهمية والأولوية الكافية والاعتماد عليها أكثر في كونها وسائل لنقل الأشخاص منها لنقل البضائع، وهو الأمر الذي قد بدأ العمل على تغييره والتعامل بشكل متغير جذرياً معه.

٣- عدم وجود التوازن بين حجم الصادرات مقارنة بالواردات للدول العربية وضرورة تطوير النظم الجمركية والتعاملات وأساليب مباشرة الإجراءات الجمركية وغيرها بالمنافذ الحدودية من خلال الاتجاه الي الإدارات الالكترونية لما لها من مزايا غير متناهية في القضاء على بطء الإجراءات المتبعة وطولها اللجوء إليها في إجراءات التفتيش الجمركي والأمني، تحصيل الرسوم والغرامات توحيد جهات التعامل المرتبطة بعمليات النقل، سيتم الشرح التفصيلي لاحقاً.

٤- سيؤدي عدم تطوير التشريعات والقوانين والإجراءات المتعلقة بنقل البضائع وعدم تحديثها لحدوث فجوات ضخمة ما بين التطور السريع لأساليب النقل والسفن وأساليب التعامل الالكتروني الخاص بالبضائع ونقلها واستلامها وهي من الأمور التي تستوجب مرونة وسرعة في الأداء كافيين وإلا خسرت الموانئ العربية إمكانية التنافس بشكل مؤكد.

٥- وعليه ومن أجل تفعيل التبادل التجاري البيني العربي وبالتالي تفعيل دور النقل المتعدد الوسائط، ومن وجهة نظرنا نرى إنه:

الكيفية لتفعيل التبادل التجاري العربي البيني:

يتعين على كافة الدول بشكل عام والعربية على وجه الخصوص العمل والتعاون المشترك من أجل:

١- إقامة وتحسين البيئة الخاصة بتقديم الخدمات لعمليات النقل من شبكات الطرق وفقاً للمقاييس العالمية توفير المعدات اللازمة الخاصة بالمناولة والشحن ومقومات التشغيل الخاصة بالمحطات البرية والمائية (نهرية- بحرية) والجوية وتعزيزهم بالموارد البشرية المناسبة من حيث الكفاءة ومستوى التدريب وتزويدهم بالمعدات والتقنيات اللازمة لضمان العمل المستمر.

٢- تفعيل نظم التبادل المعلوماتي الخاصة بوسائط النقل للاتصال والمتابعة والأخطار بأية تطورات تظراً أثناء عمليات النقل الخاصة بالبضائع.

٣- تسهيل التدفق اللوجستي والعمل على خفض تكاليف النقل لاكتساب الميزة التنافسية.

٤- بالنسبة للمجال النهري والبحري يتعين تجهيز وتوفير المراسى وأساطيل النقل المناسبة، الإصلاح والصيانة الدورية للمجاري النهريّة الخاصة بعمليات النقل وزيادة الخدمات البحرية والملاحية المقدمة.

٥- أما بالنسبة للمجال الجوي، فأغلب الدول العربية متمتعة بشبكات حديثة من المطارات الجوية والمجهزة بالفعل لتداول البضائع والتي يتم تبادلها مع وسائط النقل المختلفة لإتمام عمليات النقل.

٦- إنشاء كيانات وشركات ملاحية مختصة بعمليات النقل المتعدد الوسائط وخدمة التجارة البينية العربية من الأمور الغاية في الأهمية وهو ما تم الإعداد له فعلياً سواءً من خلال إجراء الدراسات مع اتخاذ الإجراءات وعمليات التعاون المشتركة، لمنع التضارب في القوانين والتشريعات الخاصة بالإجراءات الجمركية التي قد تؤدي لعرقلة عمليات التدفق التجاري بين مختلف الدول العربية والتأكيد على أهمية الالتزام بالمعاهدات والاتفاقيات المنظمة لتلك الإجراءات. (١٣١)

٧- ضرورة تبسيط الاجراءات المتعلقة بالتفتيش والنواحي الأمنية والموازنة بينهم وبين عدم التسبب في تأخير البضائع بالموانئ والمنافذ، مما يجب معه تزويد المنافذ والموانئ بأجهزة كشف الكترونية حديثة مما سينعكس بشكل مباشر على تحسين النقل العابر على مستوى القارة الأفريقية بشكل عام مع تفعيل وزيادة حجم التعاون بين الدول النامية وخاصة الغير ساحلية، تطوير وتحسين كفاءة بيئة النقل العابر. (١٣٢)

-٨

إدارة اللوجستيات دورها الرئيسي والفعال:

ولا حاجة للقول أن النتائج المترتبة على التطورات والأحداث الاقتصادية والسياسية المتغيرة والمتلاحقة والمتمثلة في الثورة التكنولوجية الصناعية وظهور التكتلات

تقرير اجتماع الخبراء للنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة، مجلس التجارة والتنمية، (131) لجنة التجارة والتنمية ، اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة ، الدورة الأولى ، جنيف، ٢٠١٣ .

مؤتمر التجارة والتنمية، الأنشطة التي يضطلع بها للونكتاد لصالح افريقيا، الدورة التنفيذية (132)

رقم ٣٩، ص ٨

الاقتصادية وظاهرة الاندماحيات والتحالفات الاستراتيجية العالمية، قد أدت إلى التأثير على حركة التجارة الدولية وحركة رؤوس الأموال مع إعادة توزيع لمراكز القوى الاقتصادية والسياسية عالمياً، ومع هذه التغيرات الاقتصادية التي يشهدها العالم وفي ظل تحرير الخدمات وحدة المنافسة بين مختلف شركات النقل الملاحي الكبرى، أصبحت لإدارة اللوجستيات دور رئيسي وفعال في خفض تكاليف الإنتاج والنقل لوجود علاقة مباشرة بين انخفاض تكاليف النقل البحري، وبين الطلب على حمولات السفن^(١٣٣)، فكلما تناقصت تكاليف النقل أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحدية للإنتاج بين الدول الأكثر بعداً عن بعضها البعض بما يسبب زيادة الطلب على الرحلات الأكثر طولاً، بالإضافة إلى كثافة رأس المال والإنتاج والحجم الكبير والتعاملات التجارية والمالية، بالإضافة إلى وجود مراكز للتبادل الإلكتروني للمعلومات والذي يتيح استخدام المستندات بصورة إلكترونية^(١٣٤)، حيث أدت هذه التغيرات للتأثير الكبير على قطاع النقل البحري الذي يمثل أهم الركائز الأساسية في النقل العابر متعدد الوسائط للدول، حيث تطورت السفن إلى ناقلات عملاقة أكثر تنوعاً وتقدماً وظهرت سفن الحاويات ذات الأحجام الكبيرة مما كان له أكبر أثر على الموانئ وأدى الي تطورها وتطوير نظم إدارتها وزيادة حجم وفعالية كفاءتها الإدارية، وتطوير وتحسين البنى التحتية لشبكات النقل الداخلية من أجل زيادة قدرتها لتصبح لديها القدرة الاستيعابية لاستقبال والتعامل مع هذه السفن العملاقة، كما انعكس بشكل كبير على القوانين واللوائح المنظمة لمسئوليات والتزامات وحقوق اطراف عقد النقل البحري من ناقلين وشاحنين^(١٣٥).

وعلى الرغم من حجم هذا التطور الرهيب نجد أن العديد من الدول العربية لم تتقدم النقدم المنتظر في هذا المجال باستثناء دول الخليج العربي، مما يمثل تحدياً كبيراً أمام قطاع النقل البحري العربي مما يتطلب تنسيق عمليات التعاون المتبادل العامل على ضخ

الامانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب، اللجنة الفنية للنقل البحري، الاجتماع (١٥) المنعقد (133)

بالإسكندرية، ٢٠١٢

د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية (134)

٢٠٠٧، ص ٣٢٦.

د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي (135)

الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٣٣٤.

الاستثمارات المالية اللازمة لتطوير وتحسين اداء الموانئ البحرية لتكون قادرة على جذب التجارة العالمية وزيادة كفاءة الخدمات الملاحية المقدمة بأسعار تنافسية. (١٣٦)

الفصل الثاني
أطراف عقد النقل متعدد الوسائط ومسئولية
أطراف العقد

• تقسيم:

وسوف نقسم هذا الفصل إلى بحثين وذلك على النحو التالي:

المبحث الأول: متعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع

المبحث الثاني: الشاحن والمرسل إليه

المبحث الأول

متعهد النقل المتعدد الوسائط للبضائع

ان وضحنا أن النقل المتعدد الوسائط هو عملية نقل بضاعة بين دولتين أو أكثر باستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية شخص واحد (متعهد النقل) من نقطة استلامه لها من المرسل حتى تسليمها للمرسل إليه بالميناء أو المكان المتفق عليه، إذا كان التسليم من خلال خدمة من الباب للباب، والهدف الرئيسي للنقل الدولي متعدد الوسائط هو نقل البضائع إلى مصدرها الأخير في الوقت والمكان المحدد نظير أجر معين متفق عليه، وتتعدد المسؤولية طوال مدة الرحلة، في جميع مراحل النقل لشخص واحد هو متعهد النقل متعدد الوسائط، الذي يصدر للشاحن وثيقة نقل أو سند شحن واحد لعملية النقل بكافة مراحلها، يتم إثبات كافة مراحل عملية النقل بالإضافة لشروط عقد النقل المتفق عليه بين جميع الأطراف ويكون الناقل مسؤولاً عن البضائع وسلامتها بموجب هذا السند من

د. عبد الرؤوف جاد حسين عيوش. الدول الحبيسة وحقوقها في المناطق البحرية بين القانون (136)

الدولي والشريعة الاسلامية، المناطق الخاضعة للولاية الوطنية للدول، المناطق الخارجة =

= الولاية الوطنية للدول. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٠. ص: ٣٤١.

وقت استلامه لها من الشاحن وحتى تسليمها لحائز وثيقة النقل او سند الشحن سواء كان المرسل اليه او من ينوبه. (١٣٧)

متعهد النقل متعدد الوسائط:

عرف متعهد النقل أو الناقل متعدد الوسائط، بكونه الشخص المبرم لعقد النقل مع الشاحن ولا يتعين أن يكون هو الطرف المنفذ بالعقد في جميع الأحوال، فيتعين على الناقل أو الطرف المنفذ بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه، الالتزام بمقتضى عقد النقل بنقل البضائع وتسليمها بالحالة التي أستلمها عليها دون وقوع تلف أو هلاك أو تأخر في موعد التسليم، نظير أجر متفق عليه يشمل جميع مراحل عملية النقل. (١٣٨)

فهو الشخص الذي يقوم بإبرام عقد النقل مع المرسل، باسمه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه ويتصرف بصفته أصيلاً ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد، فتتعدّد مسؤولية متعهد النقل في حالة ما أن أصاب البضائع المكلف بنقلها أي ضرر سواء كان تلف، هلاك أو تأخير في موعد التسليم عما متفق عليه بعقد النقل، نظير أجرة نقل شاملة لجميع مراحل النقل بالوسائط المختلفة.

فشرط الأجرة أي كانت الحوادث، يعني التزام المرسل إليه بدفع أجرة النقل عن البضائع كاملة أي كانت الحوادث التي قد تتعرض لها الشحنة أو السفينة الناقلة للبضائع وأيّا كان مصير البضائع، إلا ان لهذا الشرط قيوداً محددة وهي: ألا يكون تعطل عملية النقل أو توقفها راجعاً لخطأ من الناقل أو راجعاً لفعل نابع عنه أو عن نائبه، لأنه يحق في هذه الحالة للشاحن أن يرجع على الناقل بالتعويض وطلب فسخ العقد المبرم نتيجة الأضرار التي لحقت بالبضائع سواء نالها تلف جزئي أو كلي أو تأخر في التسليم نتيجة الفعل الصادر عن الناقل أو تابعيه (١٣٩)، حيث أكد قانون التجارة البحرية الجديد على التزام الشاحن أو صاحب الحق في استلام البضائع في دفع أجرة نقل البضائع سواء تعرضت البضائع للتلف أو نقص في كميتها أثناء رحلة النقل، ولا يجوز للشاحن

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع لاتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع (137) لعام ١٩٨٠، الفقرة (١).

اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً او جزئياً، (138) المادة (١)، بالجلسة العامة ٦٧ لسنة ٢٠٠٨.

د. نادية معوض، مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط، ٢٠٠٠، ص ٣٦٠-٣٦١. (139)

أو صاحب الحق في استلام البضائع في ترك البضائع أو عدم استلامها مقابل عدم دفع اجرة النقل.^(١٤٠)

إلا أن قانون التجارة البحرية الجديد أوضح الحالة الوحيدة التي لا يجوز للناقل البحري استحقاق أجره النقل عن البضائع المنقولة، وهي في حالة الهلاك الكلي للبضائع المستلمة من قبل الشاحن، حيث يسقط حق الأول في الحصول على أجره النقل في حالة الهلاك الكلي للبضائع المنقولة ويكون العقد مفسوخاً من تلقاء نفسه ويكون ذلك في حالة الهلاك الكلي للبضائع نتيجة القوة القاهرة فقط، أما في حالات الهلاك الجزئي أو أن تكون البضائع قد لحق بها الضرر نتيجة لقوة القاهرة أو لعبب خاص بها، فيكون المرسل إليه أو صاحب الحق في استلام البضائع ملزماً بدفع أجره النقل كاملة وذلك نتيجة لتنفيذ الناقل البحري لالتزاماته في الحفاظ على البضائع تحت حراسته أثناء عملية النقل منذ لحظة استلامها من الشاحن وحتى تسليمها للمرسل إليه أو صاحب الحق في استلامها وإنه قد بذل العناية اللازمة للحفاظ عليها، إلا أن التلف الجزئي أو الضرر الذي لحق بجزء منها هو نتيجة قوة القاهرة خارج عن إرادته طالما أستطاع إثبات ذلك أو لعبب خاص بالبضائع المنقولة، ولا يجوز للمرسل إليه في هذه الحالة ترك البضائع وعدم استلامها مقابل عدم دفع الاجرة النقل الملزم بها.^(١٤١)

ويجب الإشارة إلى أن المرسل يكون مسئولاً أمام متعهد النقل عن دقة وكفاية البيانات والمعلومات التي يجب أن تشملها وثيقة النقل ويتحمل المرسل الخسارة الناجمة عن عدم دقة أو كفاية البيانات والمعلومات الخاصة بالبضاعة التي يتم شحنها وطرق رصها وتخزينها خاصة إذا كانت طرق معينة أو خاصة لحفظها، كما يتحمل المرسل مسؤولية عدم الدقة في تسليم البضاعة لمتعهد البضاعة في الوقت المتفق عليه والتي قد تلحق بمتعهد النقل، إلا أنه تتعدد مسؤولية الناقل البحري عن البضائع التي قام باستلامها في حالة عدم تنفيذه لالتزاماته في توصيل البضائع دون وقوع أضرار لها في الموعد المتفق عليه بعقد النقل المبرم بينه وبين الشاحن، فاللتزام الناقل ومسئوليته هو التزام بتحقيق نتيجة، مما لم يثبت الناقل أن

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع لقانون التجارة البحرية الجديد، المادة (٢١٩) فقرة (٣). (140)

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع للمرجع السابق، المادة (٢٣٦). (141)

الأضرار الحاصلة هي نتيجة لسبب أجنبي لا يد له أو لنائبه أو لأحد تابعيه فيه.^(١٤٢) وللناقل الحق في حبس البضائع وعدم تسليمها في حالة إتمام عملية النقل بنجاح لحين استيفاء كامل أجره النقل المستحقة إلي جانب المصاريف التي قام بها أثناء الرحلة لضمان سلامة البضائع المنقولة، إلا أنه في حالة استعمال الناقل لحقه في حبس البضائع لحين استيفاء أجرته لا يعفيه من المحافظة على البضائع طوال فترة حبسه للبضائع وحتى تسليمها للمرسل إليه أو صاحب الحق في استلام البضائع فللناقل الحق في حبس البضائع التي قام بنقلها ضماناً للحصول على الأجرة المستحقة عن إتمام عملية النقل بالكامل إلى جانب المصروفات الضرورية التي تكلفها أثناء عملية النقل لضمان الحفاظ على البضائع بالحالة التي استلمها بها ولتسليمها سليمة^(١٤٣)، على أن يكون ملزماً بتسليم البضائع لصاحب الحق في استلامها أو المرسل إليه متى وفي الأخير بأجرة النقل كاملة وفقاً للعقد المبرم أفادت محكمة النقض المصرية بأنه: استعمال الناقل حقه في حبس الأشياء المنقولة أو بعضها استيفاء لأجرة النقل المستحقة، لا يعفيه من واجب المحافظة عليها في فترة احتباسها بل عليه ان يبذل في حفظها وصيانتها من العناية ما يبذله الشخص المعتاد ويكون مسئولاً عن هلاكها وتلفها ما لم يثبت رجوع ذلك لسبب أجنبي لا يد له فيه.

وبناء على ما سبق، يحق للناقل في حالة عدم استيفاء أجرته:

١- تكون أجرة النقل واجبة الدفع عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

٢- في حالة استحقاق أجرة النقل كلياً أو جزئياً في وقت آخر وحدث بعد الوقت الذي استحققت فيه تلك الأجرة أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف، فإنه ما لم يتفق على خلاف ذلك تظل أجرة النقل واجبة الدفع بصرف النظر عن سبب هلاك البضاعة أو تلفها، ولا يكون دفع أجرة النقل خاضعاً لمقاصة أو اقتطاع أو خصم بسبب أي مطالبة قد تكون للمرسل أو المرسل إليه تجاه متعهد النقل

د. سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، مصر (142)

٢٠٠٩، ص ١١٥.

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع لقانون التجارة البحرية الجديد، المادة (١/٢٣٩). (143)

ما لم يكن قد اتفق بعد على مديونيتها أو مقدارها أو ما لم يكن ذلك قد تقرر بعد.

٣- لا يستحق متعهد النقل أجره النقل كما لا يحق له المطالبة بأية تعويضات إذا حالت أي قوة قاهرة دون البدء في عملية النقل، ما لم يتم الاتفاق في عقد النقل على خلاف ذلك.

٤- لا يستحق متعهد النقل أجره النقل كما لا يحق له المطالبة بأية تعويضات إذا تبين أن البضاعة قد تلفت أو فقدت كلياً أثناء عملية النقل بسبب خطأ أو تقصير من متعهد النقل أو أحد تابعيه كما لا يستحق أجره النقل عن جزء البضاعة الذي يتبين أنه تلف أو فقد أثناء عملية النقل للأسباب الواردة أعلاه مع احتفاظ المرسل أو المرسل إليه بحقه بالمطالبة بالتعويض وفق أحكام هذه الاتفاقية.

٥- لا يستحق متعهد النقل أجره عن المسافة الزائدة والمصروفات الإضافية إذا اضطر لظروف طارئة أن يسلك طريقاً أطول من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد تلافياً لخطر أكيد على وسيلة النقل أو البضاعة المنقولة ما لم ينص عقد النقل على غير ذلك.

٦- لا يستحق متعهد النقل أجره نقل عما يهلك من البضاعة المنقولة بقوة قاهرة أثناء عملية. (١٤٤)

والمقصود بالتلف هو أن يصيب البضائع أي ضرر من شأنه أن يؤثر على قيمتها أو طبيعتها في الأسواق مثل الفاكهة أن عطبت، والتلف الذي قد يلحق بالبضائع يمكن أن يكون جزئياً أي يلحق بجزء من البضائع مع بقاء باقي البضائع سليماً، أو كلياً أي ان يشمل البضائع المنقولة كلها، وفي جميع الحالات تتعدد مسئولية الناقل البحري ويحق لصاحب الحق في استلام البضائع أو المرسل إليه المطالبة بالتعويض عما لحق به من خسائر ما لم يثبت الناقل البحري أن الضرر الحاصل كان لسبب أجنبي أو لعبب بالبضائع نفسها وأنه بذل عناية الرجل المعتاد في الحفاظ علي البضائع سليمة.

كما تنص معاهدة بروكسل بالمادة الخامسة بالفقرة الثالثة على أحقية المرسل اليه في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضائع، حيث تعد البضائع في حكم الهالكة في حالة ما لم يتم تسليمها خلال ستين يوماً من تاريخ انتهاء الوقت المحدد للتسليم.^(١٤٥) وهنا يجب ان نتسأل ماذا إن أصابت القوة القاهرة البضائع وأدت إلي هلاكها كلياً قبل البدء في عملية النقل ولكن بعد ان استلمها الناقل البحري، فهل يستحق اجرة النقل من عدمه؟

وفي ذلك نص قانون التجارة الجديد على أنه: "١- إذا حالت القوة القاهرة دون البدء في تنفيذ النقل، فلا يستحق الناقل أي أجره. ٢- وإذا حالت القوة القاهرة دون مواصلة عملية النقل، فلا يستحق الناقل إلا أجره ما تم من النقل. ٣- وفي جميع الاحوال يجوز للناقل المطالبة بمصاريف الشحن والتفريغ وغيرها من المصروفات الضرورية."^(١٤٦)

ومن خلال استقرأ المادة (٢٣٧) من قانون التجارة البحرية الجديد، يمكن القول أن الناقل البحري لا يستحق أجره النقل عن البضائع في حالة إن حالت القوة القاهرة دون تنفيذ عملية النقل حتى وان تم شحن البضائع على السفينة، وكل ما يحق له المطالبة به هو المصروفات الخاصة بعملية التشوين والشحن للبضائع وغيرها من المصروفات المتعلقة بعملية الشحن دون الخاصة بالنقل نفسه، أما استحقاقه لجزء من أجره النقل لا يكون إلا في حالة ما بدء فعلا في عملية النقل، إلا ان القوة القاهرة حالت دون استكمال عملية النقل الي تمام الوصول، فهنا يستحق الناقل الأجره الخاصة بالجزء الذي تم من عملية النقل إلى جانب المصروفات الأخرى المتعلقة بشحن وتفريغ البضائع.

ونرى إنه لا يحق للمرسل اليه المطالبة بالتعويض عن الضرر عن التأخير نتيجة الحبس الذي قام به الناقل البحري للبضائع، إذا كان الحبس راجعاً لعدم استيفاء المرسل إليه لأجره النقل المتفق عليها كاملة، بشرط أن يتم تسليم البضائع سليمة دون أن يكون قد لحق بها الضرر أثناء فترة حبسها، حيث أن الناقل يكون ملزماً ببذل عناية الرجل المعتاد في الحفاظ على البضائع طوال فترة حبسه لها، وإلا حق للمرسل إليه

د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، مرجع سابق، ص ٥٦. (145)

قانون التجارة البحرية الجديد، المادة (٢٣٧). (146)

المطالبة بالتعويض عن الضرر أو التلف الذي لحق بالبضائع أثناء فترة الحبس، حتى وإن كان حبس البضائع راجعاً لعدم استيفائه لأجرة النقل كاملة فالتأخير في التسليم تتعدّد مسؤوليته بالنسبة للناقل البحري في حالة عدم تسليمه للبضائع للمرسل إليه أو صاحب الحق في استلام البضائع في الموعد المتفق عليه بسند الشحن صراحة، إذا لم يستطع إثبات أن التأخير راجعاً لسبب أجنبي^(١٤٧)، إلا إنه لا يحق للمرسل إليه المطالبة بالتعويض عن التأخير إذا كان التأخير راجعاً لحبس الناقل البحري للبضائع لحين قيام المرسل إليه بدفع كامل الالتزامات المالية والمصرفيات المتعلقة بعملية نقل البضائع فهنا السبب الرئيسي في التأخير راجع لفعل المرسل إليه، وليس تقصيراً من الناقل البحري.

كما أوضحت اتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، شروط استحقاقها، فنصت على:

- ١- تكون أجرة النقل واجبة الدفع عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك ٢- في حالة استحقاق أجرة النقل كلياً أو جزئياً في وقت آخر وحدث بعد الوقت الذي استحققت فيه تلك الأجرة أن أصاب البضاعة هلاك أو تلف، فإنه ما لم يتفق على خلاف ذلك تظل أجرة النقل واجبة الدفع بصرف النظر عن سبب هلاك البضاعة أو تلفها، ولا يكون دفع أجرة النقل خاضعاً لمقاصة أو اقتطاع أو خصم بسبب أي مطالبة قد تكون للمرسل أو المرسل إليه تجاه متعهد النقل ما لم يكن قد اتفق بعد على مديونيتها أو مقدارها أو ما لم يكن ذلك قد تقرر بعد ٣- لا يستحق متعهد النقل أجرة النقل كما لا يحق له المطالبة بأية تعويضات إذا حالت أي قوة قاهرة دون البدء في عملية النقل، ما لم يتم الاتفاق في عقد النقل على خلاف ذلك ٤- لا يستحق متعهد النقل أجرة النقل كما لا يحق له المطالبة بأية تعويضات إذا تبين أن البضاعة قد تلفت أو فقدت كلياً أثناء عملية النقل بسبب خطأ أو تقصير من متعهد النقل أو أحد تابعيه كما لا يستحق أجرة النقل عن جزء البضاعة الذي يتبين أنه تلف أو فقد أثناء عملية النقل للأسباب الواردة أعلاه مع احتفاظ المرسل أو المرسل إليه بحقه بالمطالبة بالتعويض وفق أحكام هذه الاتفاقية ٥- لا يستحق متعهد النقل أجرة عن المسافة الزائدة والمصرفيات الإضافية إذا

د. هاني دويدار، اشكالات تسليم البضائع، ١٩٩٦، ص ٣٧ (١٤٧)

اضطر ظروف طارئة أن يسلك طريقاً أطول من الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد. تلافياً لخطر أكيد على وسيلة النقل أو البضاعة المنقولة ما لم ينص عقد النقل على غير ذلك ٦- لا يستحق متعهد النقل أجره نقل عما يهلك من البضاعة المنقولة بقوة قاهرة أثناء عملية النقل. «(١٤٨)

فوفقاً للاتفاقية أن أجره الناقل أو متعهد النقل متعدد الوسائط تكون واجبة الدفع وقت تسليمه للبضائع للمرسل إليه أو من ينوبه ما لم يكن هناك اتفاقاً مبرماً بخلاف ذلك، فإنهاء مسئولية الناقل عن البضائع يكون بمجرد استلام المرسل إليه أو من ينوبه لها منه، وعلى الرغم من نص الاتفاقية على حالات استحقاق الناقل للأجرة عن عملية النقل، إلا أنها كذلك أوضحت حالات عدم جواز مطالبته بالأجرة، أي حالات عدم استحقاقه لها كالقوة القاهرة المانعة لبدء عملية النقل طالما لم يكن للشاحن أو المرسل يبدأ في ذلك، كذلك في حالة إلحاق الضرر بالبضائع التي يتم نقلها نتيجة لخطأ أو تقصير من طرف الناقل أو تابعيه، أيضاً في الحالات التي يضطر فيها لأخذ طريقاً أطول من خط السير المتفق عليه تجنباً لخطر قد يلحق بالبضائع أو السفينة ما لم يكن هناك اتفاق بخصوص هذا الشأن منعقد بين أطراف العقد.

لذا يتعين على متعهد النقل من وقت استلامه للبضائع من الشاحن إنجاز أعمال الشحن والتفريغ خلال مدد زمنية محددة والتنسيق بين مراحل النقل بمختلف وسائطه من أجل الالتزام بالتسليم في الموعد المحدد بالعقد. «(١٤٩)

وكما سبق الإيضاح فقد كفلت الاتفاقية كذلك حقاً للناقل في الحجز على البضائع التي يقوم بنقلها، في حالة عدم الدفع له بعد إتمام عملية أو عدم دفع تعويضات مقررة له لمختلف الأسباب، حيث نصت على:

"١- بصرف النظر عن أي اتفاق مخالف، إذا كان المرسل إليه مسئولاً عن سداد أجره النقل كان من حق متعهد النقل حجز البضاعة إلى أن يتم دفع: أ) أجره النقل وأجرة تخزين البضاعة وغرامة التأخير وتعويضات الحجز وجميع ما يتكبده متعهد

اتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، المادة (٢٦). (148)

اتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، المادة (١). (149)

النقل بشأن البضاعة من تكاليف أخرى واجبة الدفع . ب) أي تعويضات مستحقة لمتعهد النقل بمقتضى عقد النقل".^(١٥٠)

ومن خلال ما تقدم يتضح أن متعهد النقل يكون مسئولاً عن سلامة البضائع من لحظة استلامه لها وحتى لحظة تسليمها للمرسل إليه أو من ينوبه، وما يندرج في ذلك من مسؤوليته عن اختيار أفضل الطرق ووسائل النقل ومتابعة سير عملية النقل لضمان وصول البضائع للوجهة المتفق عليها سالمة دون وقوع أي تلف أو هلاك أو تأخر في التسليم.

ومع انتشار خدمات النقل بالحاويات، والتي كانت بداية عملها بالستينات، أصبحت هي أساس تنظيم نقل تجارة السلع مما نتج عنه تغير في انماط النقل وأساليبه وخدمات النقل من الباب، فالنقل المتعدد الوسائط هو عملية نقل تتم بموجب عقد نقل واحد وطرف واحد مسئول عن عملية النقل بكافة مراحلها باستخدام واسطتين أو أكثر من وسائط النقل، كما أصبح متعهدي النقل المتعدد الوسائط قادرين على تقديم خدمات متكاملة للنقل باستخدام الشاحنات والسكك الحديدية سواء كانوا ملاكاً لأساطيل من الشاحنات وعربات السكك الحديدية والسفن، أو متمتعين بالمرونة الكافية في تنسيق عمليات النقل المتعدد الوسائط واختيار المسارات الأكثر ملائمة بما يحقق النقل في أقل وقت وأسعار متناسبة.^(١٥١)

المبحث الثاني

الشاحن والمرسل إليه

يعد كل من الشاحن والمرسل إليه هما باقي أطراف عقد النقل المتعدد الوسائط فالشاحن أو المرسل هو من يرغب في إرسال البضائع للمرسل إليه في موعد معين ومكان محدد سواء كان ميناء أو أي مكان آخر تم الاتفاق عليه مستغلين في ذلك خدمات من الباب للباب والتي زاد التعامل من خلالها مع انتشار النقل بالحاويات وتكاتف مختلف وسائط النقل على تقديم خدمات نقل دولي متكاملة، فقد أصبحت وسائط النقل التي كانت تمثل عملية النقل بالكامل هي فقط مرحلة من مراحل العملية

المرجع السابق، المادة (٢٨)، الفقرة (١). (150)

مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية لسنة ٢٠٠٤، ص ٥. (151)

في الوقت المعاصر، فالنقل البري أو الجوي أو البحري أصبح مجرد مرحلة من عملية النقل المتكاملة التي يسبقها أو يستتبعها مرحلة أخرى بوسيلة نقل أخرى غالباً ما تكون برية خاصة بالنسبة لخدمة من الباب للباب، والتي تتميز عن النقل المتعدد الوسائط في ان استلام ونقل البضائع يكون من خارج ميناء القيام وتوصيلها لأي مكان يتم الاتفاق عليه ولا يشترط أن يكون ميناء الوصول كالمعتاد للنقل المتعدد الوسائط، كذلك لا يشترط وجود ناقل واحد متكفل بعملية النقل بل يمكن أن يتم الاتفاق بحيث يستقل كل جزء أو مرحلة من عملية النقل بوثيقة نقل مستقلة ومسئولية خاصة بكل مرحلة كما تكون أجرة نقل كل مرحلة مستقلة عن الأخرى. وبالتالي يتم تطبيق القانون الواجب التطبيق على كل مرحلة بشكل مستقل ومتناسب ومتغير معها. (١٥٢)

فبمجرد انعقاد الاتفاق بين الناقل والشاحن، يتعين على الأخير البدء في تنفيذ التزاماته تجاه العقد، وهو تسليم البضائع للناقل بالمكان المتفق عليه مع إعلان الناقل إذا كانت البضائع ذات طبيعة خاصة أو استلزم إجراءات خاصة بخصوص حفظها ونقلها، على أن يتم إثبات ذلك كتابة بسند الشحن ولا يكفي الإخطار اللفظي للناقل، وإلا حق للناقل الدفع بعدم مسؤوليته عن الأضرار الراجعة لاستلزام إجراءات خاصة بالحفظ أو النقل والتي كان واجب مراعاتها لجهله بها وعدم إخطار الشاحن له بها.

ويجدر الإشارة أن الشاحن لا يعنيه الكيفية التي سيتم نقل البضائع بها وترتيب وتنسيق وسائط النقل المقرر استخدامها لنقل البضائع أو مسارات النقل أو المعدات المستخدمة لتنفيذ عملية النقل حيث تدرج كافة هذه الإجراءات الفنية تحت مسؤولية وعناية متعهد النقل المتعدد الوسائط المتعاقد معه لنقل البضائع.

إما عن انعقاد مسؤولية الشاحن عن الخسارة التي قد تلحق بالناقل:

فقد نصت اتفاقية هامبورج على إنه: "لا يسأل الشاحن عن الخسارة التي تلحق بالناقل أو بالناقل الفعلي أو عن الضرر الذي يلحق بالسفينة، ما لم تكن تلك الخسارة أو يكن ذلك الضرر نتيجة لخطأ أو إهمال الشاحن أو مستخدميه أو وكلائه، وكذلك لا يسأل أي مستخدم أو وكيل للشاحن عن تلك الخسارة أو ذلك الضرر ما لم تكن الخسارة أو

د. فاروق محمد ملش، هل حقا تنظم قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ احكام النقل الدولي متعدد (152)

الوسائط للبضائع، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الاسكندرية، كلية الحقوق، ص ١٣، ٢٠١٢.

يكن الضرر نتيجة خطأ أو إهمال من جانبه^(١٥٣) فوفقاً لهذه المادة الشاحن يعد مسئولاً فقط عن الضرر الذي قد يلحق بالسفينة أو الناقل البحري في حالة إن كان ذلك راجعاً لفعل مرتكب من طرفه أو طرف وكلائه أو مستخدميه، ويقع عبء الإثبات في وقوع الضرر نتيجة الخطأ أو الإهمال المرتكب على الطرف المدعي مع إثبات علاقة السببية بين الضرر الحاصل والخطأ أو الإهمال المرتكب، كما يقع على الشاحن إثبات عدم ارتكابه لأي خطأ ويلتزم الشاحن بالتعويض عن الأضرار الحاصلة في حالة تحقق مسؤليته.

ويلتزم الشاحن في حالة الاتفاق على نقل بضائع خطرة بوضع علامات توضح خطورة البضائع المنقولة عند تسليمه للبضائع للناقل البحري، بالإضافة لإخطاره بذلك وإثبات طبيعة البضائع المنقولة بسند الشحن، كما يلتزم الشاحن بأن تكون هذه البيانات صحيحة ومطابقة للواقع الفعلي، ويكون الشاحن مسئولاً أمام الناقل البحري وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسائر الناتجة عن هذه البضائع في حالة عدم قيامه بما سبق، وفي حالة اكتشاف الناقل لذلك من تلقاء نفسه، يحق له إنزال البضائع من السفينة في أي وقت أو إعدامها أو إزالة خطورتها، دون أن يكون ملزماً بدفع أي تعويض طالما أثبت جهله بطبيعتها وعدم إخطار الشاحن له بطبيعتها أو إثبات نقص بياناتها بسند الشحن، والاحتياطات الواجب إتباعها في حالة حدوث أي تهديد بشأنها.

واستكمالاً لتوضيح المقصود من ذات المادة، بالنسبة لانعقاد مسؤولية الشاحن قبل الغير (أصحاب بضائع أخرى مشحونة بالسفينة) فيتعين عليهم إثبات علاقة السببية بين خطئه والضرر الذي الحق بالبضائع خاصتهم نتيجة لذلك الخطأ، إلا أن الاتفاقية قد أوضحت إنه في حالة ما إذا علم الناقل البحري بخطورة البضائع المقبل على نقلها وقد قبلها وأذن بشحنها على السفينة، فيكون الناقل البحري هو المسئول عن الضرر الذي قد ينتج عن شحن بضائع خطرة على السفينة وليس الشاحن، كما أجازت للناقل في حالة إن أصبحت هذه البضائع تهدد الأرواح والأموال بإنزالها عن السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها دون أن يكون ملزماً بأي تعويض إلا ما يسهم به في الخسائر المشتركة، في حالة ثبوت عدم اتخاذه أو تابعيه ما كان من المعقول واجب اتخاذ من تدابير لتجنب وقوع الحادث وتبعاته، "١ - على الشاحن أن يضع علامات

اتفاقية هامبورج ١٩٧٨، المادة (١٣). (153)

أو بطاقات مناسبة على البضائع الخطرة تفيد بأنها خطيرة. ٢- إذا سلم الشاحن بضائع خطيرة سواء للناقل أو الناقل الفعلي، كان عليه أن يخطر بالصفة الخطرة للبضائع، وإذا اقتضى الأمر، بالاحتياطات الواجب اتخاذها، فإذا لم يفعل الشاحن ذلك، ولم يكن الناقل أو الناقل الفعلي عالماً بوسيلة أخرى، بالصفة الخطرة للبضائع: أ- يكون الشاحن مسؤولاً تجاه الناقل وتجاه أي ناقل فعلي عن الخسارة الناتجة عن شحن هذه البضائع. ب- ويجوز في أي وقت إنزال البضائع من السفينة وإعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض. ٣- لا يجوز لأي شخص الاحتجاج بأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة إذا كان قد أخذ أثناء عملية النقل البضائع في عهده وهو عالم بصفقتها الخطرة. ٤- في الحالات التي لا تنطبق عليها الفقرة الفرعية 'ب' من الفقرة ٢ من هذه المادة أو التي لا يمكن فيها الاستناد إلي تلك الأحكام، يجوز إذا أصبحت البضائع الخطرة تشكل خطراً فعلياً يهدد الأرواح أو الممتلكات، إنزالها من السفينة أو إعدامها أو إزالة خطورتها حسبما تقتضي الظروف، دون دفع تعويض، إلا في الحالات التي يوجد فيها التزام بالاشتراك الموارية العامة، أو التي يكون فيها الناقل مسؤولاً وفقاً لأحكام المادة ٥^(١٥٤).

كما نصت اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ على إنه: "يعتبر الشاحن ضامناً للناقل صحة البيانات المتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع وبعلاقتها وعددها ووزنها وكميتها التي قدمها لكي تدرج في سند الشحن، وعلى الشاحن تعويض الناقل عن كل خسارة تنتج عن عدم الصحة في هذه البيانات، ويظل الشاحن مسؤولاً وإن قام بتحويل سند الشحن، وحق الناقل في هذا التعويض لا يحد من مسؤوليته بمقتضى عقد النقل البحري تجاه أي شخص آخر".^(١٥٥)

ويتضح من المادة المذكورة أن الشاحن يكون ملزماً بكتابة البيانات الصحيحة فيما يخص البضائع التي يسلمها للناقل البحري لشحنها على السفينة وإنه يكون مسؤولاً حتى وإن تنازل عن سند الشحن للغير أو قام ببيع البضائع أثناء وجودها بالبحر وقبل وصولها للميناء المتفق عليه وتنازل عن سند الشحن للغير (المشتري)، وهو ما نؤيده نظراً لما يترتب من أضرار نتيجة عدم التزام الشاحن بالأمانة والشفافية اللازمة أثناء

اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨، المادة (١٣). (154)

اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨، المادة (١/١٧). (155)

قيامه بكتابة البيانات الخاصة بالبضائع بسند الشحن والذي ترتب عليها قيام المشتري بشراء البضائع بحسب ما هو مثبت بسند الشحن، هذا إلي جانب الأضرار التي قد تلحق بالبضائع نتيجة عدم الإلمام بأسلوب التخزين أو الرص أو ما قد يتفاجأ به المشتري من وجود بضائع مجرمة قانونًا وما يترتب على ذلك من وقوع أضرار تلحق به، ويجب توضيح ان التزام الشاحن بالتعويض عن الأضرار التي تكون وقعت نتيجة عدم صحة البيانات المذكورة بسند الشحن أو نقصانها لا يلغي مسؤوليات الناقل البحري تجاه البضائع والسفينة من بذل العناية والهمة اللازمين لوصول السفينة لميناء الوصول المتفق عليه بالعقد المبرم بينه وبين الشاحن، كما يكون الناقل البحري مسئولاً عن الأضرار قبل حامل سند الشحن في حالة قيامه بتقديم سند الشحن للشاحن دون وجود أي تحفظات، فحق الناقل في الحصول على تعويض بسبب عدم صحة البيانات المدرجة من قبل الشاحن لا يلغي مسؤولياته قبل الغير .

بالنسبة للمرسل إليه، يكون له الحق أو من ينوبه في فحص البضاعة عند تسلمها من الناقل للتأكد من سلامتها بشرط حيازته لوثيقة النقل أو سند الشحن، وفي حالة منع الناقل له من ذلك يجوز للمرسل إليه رفض تسلم البضاعة، وهو ما نصت عليه اتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية بالفقرة الاولى:

"١- يكون للمرسل إليه الحق في فحص البضاعة محل النقل عند تسلمه لها للتحقق من سلامتها فإذا أمتنع متعهد النقل عن تمكينه من ذلك جاز له رفض تسلم البضاعة"^(١٥٦)، إما في حالة رفض المرسل إليه تسلم البضاعة عهدة الناقل دون إبداء أسباب مقنعة مقبولة لذلك، فيحق للأخير التصرف في البضاعة بدون أي مسئولية عن أي خسارة أو تلف يصيبها، إلا إذا كانت ناتجاً عن خطأ أو إهمال من جانب متعهد النقل، ففي حالة استطاعة الشاحن أو المرسل إليه إثبات خطأ الناقل، تتعقد المسئولية تجاهه ويكون ملزماً بالتعويض عن الخسائر المتسبب فيها، حيث نصت اتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية على إنه:

"١- ينشأ للمرسل إليه حق مباشر في عقد النقل بمجرد حيازته لوثيقة النقل ويتحمل الالتزامات الناشئة صراحة أو ضمناً، ويعتبر قبلاً ضمناً بوجه خاص مطالبته لمتعهد النقل بتسليم البضاعة إليه بموجب وثيقة النقل، أو إصداره بعد

اتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، المادة (٣١). (156)

تسلمه هذه الوثيقة تعليمات تتعلق بها. ٢- عند وصول البضاعة إلى مقصدها يجب على المرسل إليه أن يقبل تسلم البضاعة في التاريخ والمكان المشار إليهما في وثيقة النقل، وإذا أخل بهذا الالتزام بتركه البضاعة في عهدة متعهد النقل، يكون للأخير الحق في التصرف في البضاعة كوكيل للمرسل إليه على النحو الموضح في المادة (٣٤) من هذه الاتفاقية، ولكن بدون أي مسؤولية عن أي خسارة أو تلف يصيب هذه البضاعة، إلا إذا كانت الخسارة أو التلف ناتجاً عن خطأ أو إهمال من جانب متعهد النقل". (١٥٧)

ويتعين علينا التوضيح ان التزامات كل من أطراف العقد وحقوق كل منهم تكون مثبتة بسند الشحن.

سند الشحن:

هو بمثابة الوثيقة تسلم من قبل الناقل إلى الشاحن يفيد بها استلامه للبضائع من الشاحن بغية نقلها من ميناء محدد إلى ميناء آخر محدد بدولة معينة أو من مكان القيام المتفق عليه وصولاً لنقطة التوصيل والتسليم المتفق عليها في حالة خدمات من الباب للباب، حيث تتعدّد مسؤولية الناقل من لحظة استلامه للبضائع، فيكون سند الشحن هو بمثابة الوثيقة التي توضح تسلم الناقل البحري للبضائع من الشاحن بغرض نقلها، فالأصل أن يصدر سند الشحن عند إجراء عملية الشحن، ويقع على الأخير مسؤولية إثبات كافة البضائع الراغب في نقلها والمقرر تسليمها فعلياً للناقل إلى جانب أنه يقوم في سند الشحن بإثبات كافة البيانات الخاصة بها، وما إن كانت ذات طبيعة خاصة من عدمه، أو إن كانت تحتاج عناية خاصة أثناء النقل كأن تحفظ في درجة حرارة معينة أو ترص بأسلوب معين وذلك لضمان وصولها بذات الحالة لميناء الوصول، إلى جانب البيانات الخاصة بالسفينة التي سيتم النقل عليها، وذلك حتى يستطيع الشاحن أو المرسل إليه التعرف على السفينة والاستعلام عن موعد وصولها لاستلام البضائع منها، وعلى الرغم من عدم ورود تعريف معين لسند الشحن، إلا أن معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤ بأنه: "وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل، واستلام الناقل للبضاعة أو شحنه لها، يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضاعة مقابل استردادها، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة تقضي بتسليم البضاعة لأمر شخص

اتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية ، المادة (٣٠)، الفقرة (١،٢). (157)

مسمى أو لأذنه أو لحاملها"^(١٥٨)، ويطلق على سند الشحن إذا صدر وقت شحن البضاعة وليس وقت استلام الناقل البحري لها من الشاحن اسم "سند الشحن المشحون"، والذي يفيد أن السند صادر بعد عملية الشحن ذلك تمييزاً له عن سند الشحن العادي الذي يصدر بعد استلام الناقل للبضاعة من الشحن دون استلزام شحنها لإصداره.

ولسند الشحن أكثر من وظيفة وهو الامر الذي يوضح مدى اهمية سند الشحن في عملية نقل البضائع بحري فسند الشحن هو:

١- التي تلجأ إليها شركات الملاحة البحرية لإثبات عقد النقل حيث يتضمن سند الشحن كافة البيانات الخاصة بعقد النقل ليعد وسيلة لأثبات العقد المبرم وعليه فسند الشحن.

٢- يمثل صدوره من قبل الناقل بناءً على طلب الشاحن التزام بكون البضائع تحت حراسته ولو لم تشحن في السفينة.

٣- فهو سند يثبت استلام الناقل للبضائع من الشاحن.^(١٥٩) فسند الشحن هو وثيقة ملكية البضائع المشحونة وعليه فحائزه يعد حائزاً للبضاعة، وبناءً على ذلك فنقل ملكية السند أو النزول عنه لشخص آخر هو بمثابة نقل ملكية البضائع المشحونة لهذا الشخص، فيصبح هو من له الحق في استلامها بميناء الوصول، وعليه فيحق للشاحن بيع البضائع المنقولة أو رهنها قبل وصولها لميناء الوصول، ويقوم بتسليم المشتري أو الدائن لسند الشحن ليحق له استلامها من الناقل البحري وقت وصولها لميناء الوصول، حيث نصت اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ على: "١- متى أخذ الناقل أو الناقل الفعلي البضائع في عهده، وجب على الناقل أن يقوم بناء على طلب الشاحن بإصدار سند شحن للشاحن"^(١٦٠)، أيضاً فسند الشحن هو وسيلة اثبات استلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن، على الرغم من عدم اشتراط شحنها وقت صدور السند وإنما السند في حد ذاته هو وسيلة

معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤، المادة (٧/١). (158)

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع لقانون التجارة البحرية المادة (١/١٩٩). (159)

اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨، المادة (١/١٤). (160)

تثبت استلام الناقل للبضاعة، ويحرر سند الشحن بناءً على طلب الشاحن ليصدره الناقل له ويثبت به مسؤوليته عن البضائع التي استلمها.^(١٦١)

إما بالنسبة لشكل سند الشحن وكيفية تداوله، فيكون بأكثر من صورة ١ - أن يصدر السند باسم شخص محدد، ولا يتم ذلك إلا في حالة إن كان المرسل إليه شخص واحد، ويجب إعلان الناقل أو من ينوبه بذلك ويطلق على هذا النوع سند اسمي، ٦ - يقصد بمصطلح 'عقد النقل البحري' عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن تنقل البضائع بطريق البحر من ميناء لأخر لقاء أجره، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلاً بطريق البحر وكذلك نقلاً بوسيلة أخرى عقد نقل بحري، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر. ٧ - يقصد بمصطلح 'سند الشحن'، وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الأذن أو لحاملها.^(١٦٢) ٢ - أن يتم تحرير سند الشحن لحامله دون أن يتم ذكر أسم بسند الشحن محدد، وهذا النوع قليل بل نادراً ما أن يتم التعامل به، نظراً لما يمثله من خطورة شديدة في حالة ما ان تم فقد السند بأي شكل من الأشكال أو سرقة، حيث يحق لحائزه أيًا كان ان يتسلم البضائع من الناقل البحري، فحائز السند حائزاً للبضائع ومالكاً لها ويسمى سند الشحن لحامله، "ويكون سند الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، وتسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة ويتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناولة."^(١٦٣) ٣ - هناك أيضاً شكل أخير لسند الشحن ويكون بتوقيع حامل السند على ظهره بمثابة تظهير ناقل للملكية، فتتم نقل ملكية البضاعة التي حرر بشأنها سند الشحن إلي المظهر إليه ويحق للأخير مطالبة الناقل أو من ينوبه بالبضاعة واستلامها منه، وقد يعد التظهير بمثابة توكيلاً

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع لاتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤، المادة (٣/٣). (161)

اتفاقية هامبورج المادة (١)، الفقرة (٧،٦). (162)

قانون التجارة البحرية المادة (٣/٢٠٣). (163)

للمظهر إليه لاستلام البضاعة من الناقل كنوع من الوكالة عن المرسل إليه الأصلي، ويطلق على هذا الشكل من سندات الشحن سند الشحن الاذني.^(١٦٤)

إما عن إمكانية نسخ سند الشحن أو استخراج أكثر من نسخة بخصوصه فلم تذكر اتفاقية هامبورج أو بروكسل عدد النسخ الواجب استخراجها من سند الشحن وارجعت الأمر إلي القانون الواجب التطبيق، فعلى سبيل المثال يستلزم القانون الفرنسي نسختين، القانون الإنجليزي يستلزم ثلاث نسخ، ولم يحدد القانون الألماني عدد نسخ محدد، "٣- ويجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى أحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة للناقل".^(١٦٥)، ويجوز أن تحرر من سند الشحن أكثر من نسخة بناءً على طلب الشاحن وتكون كل من النسخ موقعة مع ترقيم رقم كل نسخة من رقم إجمالي أرقام النسخ المستخرجة، وتكون جميع هذه النسخ لاجية كنتيجة لتسليم البضاعة بواسطة أحداها بالنسبة للناقل، "١- يحرر سند الشحن من نسختين تسلم إحداهما للشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها"^(١٦٦)

إما بخصوص البيانات والمعلومات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن فهي منقسمة إلى أربعة اقسام:

- ١- يجب أن يشمل سند الشحن اسم وعنوان كل من أطراف عقد النقل البحري المبرم من ناقل بحري والشاحن إضافة إلى ريان السفينة وأسم وعنوان المرسل إليه البضاعة المنقولة وذلك بصفته مستلمًا للبضاعة بمجرد وصولها لميناء الوصول، ذلك بشأن بيانات خاصة بأطراف العقد المبرم.
- ٢- يجب أن يشتمل كذلك سند الشحن على بيانات خاصة بالبضاعة المنقولة على السفينة من صفات كما ذكرها الشاحن بالعقد المبرم، طبيعتها، مدى خطورتها

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع للمرجع السابق، نفس المادة.(164)

قانون التجارة البحرية، المادة (٣/٢٠٢). (165)

المرجع السابق، المادة (١/٢٠٢). (166)

عددها، وزنها أو كميتها بالإضافة للبيانات الخاصة بالأوعية الموضوعية بها وبيان ما إذا كانت البضاعة المنقولة سيتم شحنها علي سطح السفينة من عدمه^(١٦٧).

٣- كذلك يجب أن يتضمن سند الشحن كافة البيانات المتعلقة بميناء الشحن من تاريخ استلام الناقل البحري للبضائع من الشاحن، بيانات ميناء الوصول وتاريخ والفترة اللازمة لتسليم البضائع بالميناء، أجرة النقل وبالطبع اسم السفينة إذا صدر سند الشحن وقت الشحن أو بعد تمام الانتهاء منها، حتى يتسنى للمرسل إليه والشاحن التعرف على السفينة بميناء الوصول وسحب البضائع منها وعليه يتضح لنا ضرورة أن يشتمل سند الشحن على البيانات المتعلقة بالنقل وشروطها وتفصيلها، إلي جانب إنه يجب أن يشتمل سند الشحن على بيانات خاصة به نفسه، مثل تاريخ إصداره، مكان الإصدار، بالإضافة لتوضيح عدد النسخ المستخرجة منه إن وجدت، "يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص: أ- اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل وعنوان كل منهم. ب- صفات البضاعة كما دونها الشاحن وعلى الأخص طليعتها وعدد الطرود ووزنها أو حجمها أو العلامات المميزة الموضوعية عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعية فيها. ج- اسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد اجرائه. د- اسم الريان. هـ- ميناء الشحن والتفريغ. و- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المتبقي منها. ز- مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه. ح- حصول النقل على سطح السفينة إذا كان يجري بهذه الكيفية."^(١٦٨)

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع لاتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤، المادة (٣/٣). (167)

لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع لقانون التجارة البحرية المادة (٢٠٠). (168)

الخاتمة

أن النقل البري سواء بالشاحنات أو السكك الحديدية، يعد بنسبة شبه مؤكدة هو الوسيلة البادئة والناحية لعمليات النقل المتكاملة للبضائع، خاصة في حالة استخدام خدمات من الباب للباب، بينما النقل البحري يعد هو أكثر وسائط النقل انتشاراً لما يتميز به من المزايا مقارنة بسائر الوسائط، على الرغم من أهميتها بعملية النقل المتكاملة للبضائع، فالنقل البحري يتميز بتكلفه المتوسطة مقارنة بالنقل الجوي بالإضافة لانتشار النقل بالحاويات والذي كان من أهم أسباب انتشار وزيادة عمليات النقل البحري للبضائع لما يتمتع به من قدرة على نقل عدد ضخم من البضائع بأعلى نسبة أمان ضد السرقات أو الأضرار التي قد تلحق بسلامة البضائع من تلف أو هلاك، وسهولة في التغيير بين مختلف وسائط النقل أثناء العملية نفسها، مما يساعد في التقليل من وقت الرحلة.

كما يتضح أهمية النقل المتعدد الوسائط بأنها وسيلة الربط بين نتائج المشروع المقام من إنتاج وبين الأسواق الذي سيتم عرض المنتجات بها، فهو من العوامل الأساسية في تحقيق نتائج وأرباح عمليات الإنتاج بعد جودة التصنيع والمنتج وتلبية احتياجات الأسواق في العملية الإنتاجية والتصنيعية - فهو العامل الأساسي في وصول المنتجات والبضائع للأسواق بصفة عامة والمستهلك بصفة خاصة.

كما نظمت القوانين والاتفاقيات الدولية دور كل من أطراف العقد والتزامات وحقوق كل طرف من أطراف عقد النقل الدول.

- **وها أنا أقدم أهم النتائج والتوصيات، التي توصلت إليها، تاريخاً أمر تفصيلها في موضوعها في البحث، وتتلخص أهم النتائج والتوصيات في الآتي:**
- **النتائج:**

- النقل المتعدد الوسائط هو أهم عامل من عوامل نجاح وتنمية التجارة البينية بشكل عام وللدول الغير ساحلية بشكل خاص.

- النقل البحري يعد هو أكثر وسائط النقل انتشاراً لما يتميز به من المزايا مقارنة بسائر الوسائط.

- تتعدد المسؤولية عن البضاعة على الناقل أو الطرف المنفذ بناء على طلب الناقل أو تحت إشرافه خلال مراحل النقل ويسأل في مواجهة أصحاب البضاعة عما يصيبها

من هلاك أو تلف أو تأخر التسليم ما لم يثبت أن هذه الأضرار لسبب أجنبي أو بقوة قاهرة.

- إذا قام الناقل أو الطرف المنفذ ببناء على طلب الناقل، بمقتضى عقد النقل بنقل البضائع وتسليمها بالحالة التي أستلمها عليها دون وقوع تلف أو هلاك أو تأخر في موعد التسليم يحق له الأجرة المتفق عليها وله حق حبس البضاعة إلا لم يقم المرسل إليه بسداد قيمة الأجرة المتفق عليه بشرط أن يقوم الناقل بالحفاظ على البضاعة من التلف أو الهلاك وإلا أصبح مسئولاً عن التعويض.

- تظهر أهمية سند الشحن بأنها وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل، واستلام الناقل للبضاعة أو شحنها لها يتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضاعة مقابل استردادها، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة تقضي بتسليم البضاعة لأمر شخص مسمى أو لأذنه أو لحاملها وتحتوي على مواصفات البضاعة المشحونة.

• **التوصيات:**

- **يوصي الباحث:** الباحثين والجهات المختصة: ضرورة إعادة النظر في الحدود السياسية الخاصة بالنزعات الدولية لتفعيل وانعاش التبادل التجاري والاقتصادي بين الدول.

- **يوصي الباحث:** العمل على استغلال وجود الأتهار المارة بين الدول واستغلالها كوسيلة نقل نهري للبضائع سيكون أوفر مادياً من النقل البري من خلال الشاحنات، وهو ما تم من خلال اتفاقية بودابست بشأن نقل البضائع عن طريق الممرات المائية الداخلية، حيث غطت الاتفاقية اي عقد نقل عن طريق الممرات المائية الداخلية في حالة ما إن كان مكان تلقي الناقل النهري للبضائع في دولة والتسليم يتم بدولة أخرى، وعلى ان يكون بالطبع احد هاتان الدولتان عضوا باتفاقية بودابست، حيث تسمح الاتفاقية بخدمة النقل من الباب للباب.

- **يوصي الباحث:** العمل على توحيد القوانين واللوائح المنظمة لعمليات النقل والمرور الخاص بالبضائع وما سيؤدي اليه ذلك من تيسير العمليات التجارية وتنشيط الاستيراد والتصدير والتبادل التجاري من خلال المنافذ الجمركية المختلفة بعد التنسيق فيما بينهم من خلال التبادل المعلوماتي للبضائع.

★★★ تم بحمد الله وتوفيقه ★★★

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

- د. أحمد عبد المنصف محمود، النقل المتعدد الوسائط ودوره في تنمية التجارة العربية البينية، ٢٠٠٦
- د. خلف عبدالعظيم سيد، تاريخ البحرية التجارية المصرية عام ١٨٥٤ - ١٨٧٩ رسالة الماجستير من جامعة الاسكندرية، ١٩٩١.
- د. زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٨.
- د. سمير معوض، تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة انترناشيونال العدد ١٤٢٨، سنة ٢٠٠٧
- د.سوزان على حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة القاهرة، مصر، ٢٠٠٩.
- د. السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، ٢٠٠٨.
- د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية ٢٠٠٧.
- د. عبد الرؤوف جاد حسين عيوش. الدول الحبيسة وحقوقها في المناطق البحرية بين القانون الدولي والشريعة الاسلامية، المناطق الخاضعة للولاية الوطنية للدول، المناطق الخارجة عن الولاية الوطنية للدول. القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠١٠.
- د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الاولى دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، مصر، ٢٠١١.
- د. عدلي أمير خالد، دعوى مسئولية الناقل البحري في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقض واحكام المحكمة الدستورية العليا، منشأة المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٥
- د. عوض سامي ذكي، الموائئ الجافة "تخطيط وادارة"، منشأة المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٤.

- د. فاروق محمد ملش، هل حقًا تنظم قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٨ أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، جامعة الاسكندرية، كلية الحقوق ٢٠١٢.
- د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٧.
- د. فاروق ملش، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانون والاقتصادية، بكلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد الاول، ٢٠١٢.
- د. فيصل عبدالرحمن على طه، القانون الدولي ومنازعات الحدود، الطبعة الثانية، دار الأمين للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، ١٩٩٩.
- د. محمد حسن العيدروس، الحدود العربية، دار الكتاب الحديث، القاهرة ٢٠٠٨.
- د. محمد محمود السرياني، الحدود الدولية في الوطن العربي، نشأتها وتطورها ومشكلاتها أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، ٢٠٠١.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٧. ص ٣٢٦.
- د. نادية معوض، مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط، (بدون) ٢٠٠٠.
- د. هاني دويدار، إشكالات تسليم البضائع، (بدون)، ١٩٩٦.

ثانياً: قوانين:

- القانون التجارة البحرية الجديد.

ثالثاً: الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً، ٢٠٠٨.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠.
- اتفاقية الجات.
- اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية.
- اتفاقية روتردام ٢٠٠٩.
- اتفاقية هامبورج ١٩٧٨.

- الأمم المتحدة، اللجنة الاقتصادية لأوروبا، النقل البري الدولي، الاتفاقية الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي، نيويورك ١٩٩٩.
- قواعد (UNCTAD/ ICC) بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٩١.
- معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٤،
- المنظمة العربية للتنمية الادارية، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، GATS وعلاقتها بقطاع النقل في الدول العربية، اعداد فريق من خبراء المنظمة، القاهرة، ٢٠٠٥.

رابعاً: مؤتمرات

- الامانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب، اللجنة الفنية للنقل البحري، الاجتماع (١٥) المنعقد بالإسكندرية، ٢٠١٢
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لسنة ٢٠٠٤.
- مؤتمر التجارة والتنمية، الأنشطة التي يضطلع بها للاونكتاد لصالح أفريقيا، الدورة التنفيذية رقم ٣٩.

خامساً: تقارير

- التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام ٢٠٠٥.
- تاريخ البحرية المصرية، وضع نخبة من الاساتذة المتخصصين بجامعة الاسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية ١٩٧٣، الاسكندرية.
- تقرير اجتماع الخبراء للنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة، مجلس التجارة والتنمية، لجنة التجارة والتنمية، اجتماع الخبراء المتعدد السنوات المعني بالنقل واللوجستيات التجارية وتيسير التجارة، الدورة الأولى، جنيف، ٢٠١٣.

سادساً: المراجع باللغة الأجنبية

- Alessandro Nicita, Victor Ognivtsev, Miho shirotori, Global supply chains: Trade and economic policies for

- developing countries, United Nations conference on trade and development, Unctad, Geneva, 2013.
- CACHARD (O) : La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam) , Journal du droit international (Clunet), Avril 2012, n°2 , Doctr.5.
 - convention sur le transport combine international de marchandises.
 - Garlad f.fitz gerlad,A.C. The united nations convention on the international multimodal transport of goods ,1980,e 51
 - L.douay "le transport international multimodal de marchandises et le CNUCED, J.M.M.1988
 - Le comite maritime international.
 - M.Prodromides:projet de convention international sur le titre de transport combine de marchandises – D.M.F Tome 4 1952
 - Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième Session Document A/CN.9/621.
 - Segne ratos– international seminar in the role of transit transportation in emerging markets, Estonia, 1997.
 - United Nations convention on international multimodal Transport of goods,1980.

محتويات البحث

| رقم الصفحة | الموضوع |
|------------|---|
| ١ | مقدمة |
| ٢ | أهمية موضوع البحث وسبب اختياره |
| ٢ | منهج البحث |
| ٣ | خطة البحث |
| ٤ | الفصل الأول: مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط وخصائصه وأهميته |
| ٤ | المبحث الأول: تعريف النقل المتعدد الوسائط وخصائصه |
| ٣٠ | المبحث الثاني: أهمية النقل الدولي متعدد الوسائط |
| ٣٥ | المبحث الثالث: سبل تحسين وتفعيل بيئة النقل العابر المتعدد الوسائط |
| ٤٠ | الفصل الثاني: أطراف عقد النقل متعدد الوسائط ومسئولية أطراف العقد |
| ٤٠ | المبحث الأول: متعهد النقل المتعدد الوسائط للبضائع |
| ٤٩ | المبحث الثاني: الشاحن والمرسل إليه |
| ٥٩ | الخاتمة |
| ٥٩ | النتائج |
| ٦٠ | التوصيات |
| ٦١ | قائمة المراجع |
| ٦١ | أولاً: المراجع باللغة العربية |
| ٦١ | ثانياً: القوانين |
| ٦١ | ثالثاً: الاتفاقيات الدولية |
| ٦٣ | رابعاً: مؤتمرات |
| ٦٣ | خامساً: تقارير |
| ٦٤ | سادساً: المراجع باللغة الأجنبية |
| ٦٦ | محتويات البحث |