

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



النقل متعدد الوسائط

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر
تخصص: قانون بحري (قانون النشاطات البحرية والمينائية)
من تقديم الطلبة :
تحت اشراف:

د. بوالصلصال نور الدين

- بوبلي وفاء.
- مقيطع ابتسام .

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د. لعدايسية فوزي	أستاذ محاضر	رئيسا
د. لكحل مخلوف	أستاذ محاضر	مناقشا
د. بوالصلصال نور الدين	أستاذ محاضر	مشرف أو مقرر

دورة جوان 2026

شكر و عرفان

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿لَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ﴾

الحمد لله العليّ القدير الذي وقّنا وأنار لنا درب العلم، وأعاننا بفضلهِ وكرمه على إتمام هذا العمل الأكاديمي المتواضع المتخصص في القانون البحري.

نتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان والتقدير إلى أستاذنا الفاضل والمشرف القدير الدكتور: **بوالصلصال نور الدين**، الذي غمرنا بسعة صدره، وتوجيهاته القيّمة، ونصائحه السديدة التي كانت لنا السند والمنار طوال فترة إعداد هذه المذكرة.

كما نتقدم بأسمى عبارات التقدير والاحترام إلى السادة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة الموقرين:

السيد رئيس اللجنة الدكتور: لعدايسية فوزي

السيد المناقش الدكتور: لكحل مخلوف

نشكرهم جزيل الشكر على قبولهم مناقشة وتقويم هذا العمل، وتخصيص جزء من وقتهم الثمين لقراءته وتصويبه، ليرقى إلى المستوى العلمي المطلوب.

وفي الختام، يمتد شكرنا إلى كل من مدّ لنا يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد، وإلى رفقاء الدرب والزملاء الذين شاركونا لحظات الجهد والاجتهاد.

نسأل الله العليّ القدير أن يوفق الجميع لما يحبه ويرضاه.

الباحثان: بوبلي وفاء & مقيطع ابتسام





إهداء



بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي وفقني وأعانني على إتمام هذا العمل.

أهدي ثمرة جهدي المتواضعة إلى من كانا سبب وجودي ونجاحي، إلى من غمراني بالحب

والعطاء دون مقابل، إلى أبي وأمي العزيزين، حفظهما الله.

إلى أخي العزيز وأخواتي، الذين كانوا خير سنداً لي في أصعب أيام حياتي.

إلى أبناء إخوتي الأحباء رسيم وتالين وكنان، زينة العائلة ونور القلوب، إلى ضحكاتكم

البريئة التي كانت تخفف عني عناء الأيام، أهديكم هذا الإنجاز متمنية لكم مستقبلاً مشرقاً

مليئاً بالنجاح والتفوق، وأن تحققوا أحلامكم كما حققتُ اليوم أحد أحلامي.

إلى كل أفراد عائلتي.

إلى صديقاتي الذين شاركوني لحظات التعب والأمل وكانو خير رفقة لي إلى كل من وقف

إلى جانبي وشجعني بكلمة طيبة أو دعوة صادقة.

إلى أعز الناس على قلبي.

إلى روح خالي العزيزين اللذان فارقانا وتركا في القلب فراغاً لا يملأ رحمها الله رحمة

واسعة واسكنهما فسيح جناته.

أهدي هذا العمل المتواضع، راجيةً من الله أن يجعله خطوة مباركة في مستقبلي العلمي.





إهداء



بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله العليّ القدير الذي أنار بدقة فضله دروبنا، ومنّ علينا بالصبر والتوفيق لإتمام هذا العمل العلمي المتواضع.

أهدي ثمرة هذا الجهد والنجاح إلى:

أمي وأبي العزيزين: منبع العطاء والدعاء الصادق، من سارا معي خطوة بخطوة،

ودعموني بحبهم الذي لا ينضب، حفظهما الله وأطال في عمرهما.

زوجي الغالي: شريك درب وسند العمر، الذي كان لي الدافع الأكبر والملاذ الأمن طوال

فترة دراستي، وتحمل معي الصعاب بقلب رحب ودعم مستمر.

أولادي وقرة عيني: نبض حياتي وابتسامة الغد، الذين من أجلهم أسعى لأكون دائماً

الأفضل، أهديكم هذا الإنجاز لتكونوا دوماً في أعلى المراتب.

إخوتي وأخواتي: رفقاء العمر وسندي في الحياة، الذين أعتز بوجودهم بجانبني وتشجيعهم

الدائم لي في كل خطوة.

أولاد أختي الأحباء: زينة العائلة وبسمتها البريئة، حفظهم الله وجعل مستقبلهم مشرقاً ومليئاً

بالنجاح والتفوق.

إلى كل من سكن قلبي: من عائلتي وصديقاتي وكل من دعمني بكلمة طيبة أو دعوة صادقة

في ظهر الغيب.

رجاءً من الله العليّ القدير أن يجعل هذا العمل مباركاً وخطة موفقة في مستقبلي العلمي

والعملي.



مقدمة

مقدمة

شهد العالم في العقود الأخيرة تحولات جذرية وتطوراً متسارعاً في بنية التجارة الدولية، كنتاج حتمي لسياسات الانفتاح الاقتصادي وظاهرة العولمة، والتقدم التكنولوجي الهائل الذي ألقى بظلاله على مختلف قطاعات الحياة الإنسانية، ولا سيما قطاع الخدمات اللوجستية. هذا الزخم الاقتصادي أدى إلى تضاعف حجم المبادلات التجارية وتدفق البضائع عبر الحدود والقارات؛ الأمر الذي جعل من أنظمة النقل التقليدية عاجزة عن مواكبة متطلبات التجارة المعاصرة القائمة على ثلاثية: (السرعة، الأمان، وخفض التكاليف)¹.

وفي ظل هذه الحتمية اللوجستية، أفرز الفكر القانوني والاقتصادي أحد أهم الأنظمة الحمائية والحديثة لنقل البضائع، وهو "نظام النقل متعدد الوسائط للبضائع" (Multimodal Transport). يقوم هذا النظام المستحدث على فكرة فنية وقانونية جوهرية؛ وهي تجميع وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل المختلفة (بحري، بري، سككي، جوي) لتنفيذ عملية نقل.

1. أهمية الدراسة

تكتسي دراسة النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط أهمية بالغة، ويمكن رصدها من خلال بعدين أساسيين :

الأهمية النظرية (العلمية): تتجلى في ندرة وشرح الدراسات القانونية المتخصصة -في البيئة الأكاديمية العربية والجزائرية على حد سواء- التي أولت هذا الموضوع حقه من البحث والتحصيل، مقارنة بالزخم الموجه للنقل أحادي الوسيلة (كالنقل البحري المنفرد). فالنقل متعدد الوسائط يثير تشابكاً قانونياً فريداً نتيجة تداخل أحكام القانون البحري، والجوي، والقواعد العامة في القانون التجاري والمدني، والاتفاقيات الدولية.

الأهمية العملية (التطبيقية): تنبع من التنامي المطرد لاعتماد الشركات والمؤسسات الاقتصادية الكبرى (مثل مجمعات الشحن والمؤسسات الطاقوية) على هذا النظام لما يضمنه من سرعة وتأمين لسلاسل التوريد. وتزداد الأهمية دقة بالنظر إلى صعوبة تحديد الوعاء القانوني لمسؤولية متعهد النقل؛ نظراً لتعدد الأطراف المتدخلين (من شاحنين، ومقاولين

¹ العامري، سعدون شبيب، عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع: دراسة في ضوء القوانين العربية والاتفاقيات الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2022 ص 14-28.

فرعيين، وسلطات ميثائية) وتنوع الوسائل المستخدمة، مما يجعل مسألة إثبات مكان وقوع الضرر (الضرر المكتوم أو البيني) وتحديد القانون الواجب التطبيق من أعقد المسائل القانونية.

2. أسباب اختيار الموضوع

إن دوافع خوض غمار هذا البحث تتأرجح بين اعتبارات ذاتية وأخرى موضوعية: الأسباب الذاتية: وتتمثل في الرغبة العلمية الصادقة في التخصص والتعمق في دراسة الجوانب القانونية الحديثة المرتبطة بعقود النقل الدولي، ومحاولة إثراء المكتبة القانونية ببحث يواكب التوجهات الحديثة للتشريعات التجارية الدولية.

الأسباب الموضوعية: ترتبط بالواقع الاقتصادي الراهن، وما يثيره عقد النقل متعدد الوسائط من إشكالات ونزاعات قضائية مستجدة حول طبيعة التزامات المتعهد، وحدود مسؤوليتها، ومدى كفاية النصوص القانونية الوطنية في حماية أطراف العلاقة العقدية.

3. أهداف الدراسة

تسعى هذه الدراسة بشكل رئيسي إلى تبيان مدى مساهمة التنظيم القانوني للنقل متعدد الوسائط في تحقيق الأهداف التالية:

تحقيق الكفاءة الاقتصادية القصوى: عبر استغلال المزايا الفنية والتنافسية لكل وسيلة نقل على حدة، مما يسهم في خفض التكلفة الإجمالية لشحن السلع والبضائع. تسريع وعصرنة سلاسل التوريد: من خلال تقليص الفترات الزمنية المهدورة في عمليات الشحن والتفريغ، وتحسين آليات الربط والمناولة على مستوى المحطات اللوجستية والموانئ الجافة.

دعم التنمية المستدامة (اللوجستيات الخضراء): بالإسهام غير المباشر في خفض الانبعاثات الكربونية الضارة، عبر ترشيد استخدام الشاحنات البرية وتفعيل النقل العابر عبر السكك الحديدية للحمولات الضخمة.

عصرنة البنية التحتية القانونية والمادية: بتحديد المتطلبات التشريعية والتقنية اللازمة لتفعيل الربط اللوجستي المتكامل بين الموانئ البحرية، الخطوط الحديدية، والمراكز اللوجستية الوطنية.

4. الصعوبات الواقعية للبحث (البيئة التطبيقية)

- قلة المراجع المتخصصة في موضوع النقل متعدد الوسائط للبضائع، خاصة المراجع الجزائرية.
- صعوبة الحصول على النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية الحديثة المتعلقة بالموضوع.
- تشتت الأحكام القانونية المنظمة للنقل متعدد الوسائط بين عدة تشريعات واتفاقيات.
- محدودية الدراسات والأبحاث الأكاديمية التي تناولت الموضوع بشكل مفصل.
- ضيق الوقت المخصص لإنجاز المذكرة وجمع المادة العلمية.
- صعوبة التحقق من بعض المراجع والبيانات القانونية بسبب اختلاف المصادر.
- صعوبة الربط بين الجوانب النظرية والتطبيقية للموضوع في الواقع العم

5. إشكالية البحث والتساؤلات الفرعية

تأسيساً على ما تقدم، وفي ظل تطور النقل متعدد الوسائط واعتماد نظم متكاملة لتوحيد العمليات عبر وسائل نقل مختلفة كيف يحدد القانون الأسس المفاهيمية لهذا النظام، وما هي مسؤولية متعهد النقل وحدودها، وما هو دور سند النقل وأدوات الإعفاء والتأمين في حماية الحقوق القانونية للأطراف وضمان استمرارية الأداء؟

وينبثق عن هذه الإشكالية الرئيسية مجموعة من التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هو الإطار المفاهيمي للنقل متعدد الوسائط للبضائع، وما هي الخصائص التي تميزه عن الأنظمة المشابهة؟
- ما هو الأساس القانوني لقيام مسؤولية متعهد النقل، وما هو نطاقها (المادي والزمني)؟ وما هي أحكام وحالات الإعفاء منها؟

6. المنهج المعتمد في الدراسة

لمعالجة هذه الإشكالية والإجابة عن الأسئلة المطروحة، تم الاعتماد على المنهج التحليلي، وذلك عبر تحليل ونقد النصوص القانونية الوطنية والاتفاقيات الدولية المنظمة لعقود النقل، وعلى رأسها قواعد الأونكتاد والغرفة التجارية الدولية. كما تمت الاستعانة بالمنهج الوصفي لعرض وضبط مختلف المفاهيم القانونية، والتعاريف الفقهية، والخصائص اللوجستية المرتبطة بموضوع البحث.

7. خطة الدراسة

تم تقسيم هذه الدراسة بناءً على المعايير الأكاديمية إلى فصلين متكاملين:

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط للبضائع.

(وخصصناه لتأصيل الإطار المفاهيمي والتطور التاريخي لهذا النظام، وتحديد الماهية القانونية لمتعهد النقل وطبيعة نشاطه، بالإضافة إلى دراسة أحكام سند النقل متعدد الوسائط ووظائفه)

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

(وفيه تناولنا بالدراسة والتحليل شروط قيام هذه المسؤولية، وطبيعتها القانونية، وحدودها المالية، مع تبيان أسباب وإجراءات الإعفاء منها و ضماناتها التأمينية).



الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل المتعدد الوسائط

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

شهدت حركة التجارة الدولية في العقود الأخيرة قفزة نوعية فرضت إعادة النظر في الآليات التقليدية لنقل البضائع؛ فم يعد النقل أحادي الوسيلة قادراً بمفرده على تلبية متطلبات السرعة، والأمان، وخفض التكاليف التي يقتضيها الاقتصاد العالمي المعاصر. ومن رحم هذه الحاجة اللوجستية، برزت منظومة "النقل متعدد الوسائط" كخيار استراتيجي متكامل يربط بين مختلف وسائط النقل (البحرية، والبرية، والجوية، والسكك الحديدية) في رحلة تنظيمية واحدة تبدأ من باب المصنع وتنتهي عند باب المستهلك.

ومع هذا التحول التقني والاقتصادي المتسارع، بات من الضروري إيجاد بيئة قانونية وتشريعية متماسكة تضبط هذا النمط الحديث من النقل؛ إذ يثير استخدام أكثر من وسيلة نقل بموجب عملية تعاقدية موحدة جملة من الإشكالات القانونية، لا سيما ما يتعلق بتحديد المفاهيم، وضبط التداخل بين النقل متعدد الوسائط والأنماط المشابهة له، فضلاً عن تتبع الجذور التاريخية التي أسهمت في بلورة معالمه وأهميته الاقتصادية.

بالإضافة إلى الجانب المفاهيمي والتاريخي، تبرز الحاجة الملحة لتحديد المركز القانوني للفاعل الأساسي في هذه المنظومة وهو "متعهد النقل متعدد الوسائط"، من حيث تعريف نشاطه، وبيان طبيعته القانونية، وتحديد أشكاله ونطاق خدماته، إلى جانب دراسة الأداة القانونية المحورية التي تثبت هذا التعاقد وتدير العملية برمتها والمتمثلة في "سند النقل متعدد الوسائط".

وتأسيساً على ما تقدم، وللإحاطة بالركائز الأساسية التي يقوم عليها هذا النظام، سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين على النحو الآتي:

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي في ضوء التطور التاريخي للنقل متعدد الوسائط.

المبحث الثاني: مفهوم متعهد النقل متعدد الوسائط وسند النقل متعدد الوسائط.

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي في ضوء التطور التاريخي للنقل متعدد الوسائط
يعد النقل متعدد الوسائط قمة التطور في منظومة التجارة الحديثة و قد تطور هذا المفهوم بالتوازي مع الثورات الصناعية و زيادة حجم التجارة الدولية ، و قد مرت بمراحل متعددة أهمها مرحلة النقل التقليدي اي ماقبل الحاويات ، حيث كان النقل يتم بشكل منفصل لكل وسيلة وكان يستهلك وقتا طويلا و تكاليف باهضة بسبب تعدد عمليات المناولة ، ثم تلتها ثورة الحاويات في منتصف العشرين حيث اعتبرت الحاوية حجر الزاوية في النقل متعدد الوسائط ، و سمحت بوضع البضائع في صندوق قياسي يمكن نقله من سفينة الى القطار ثم الشاحنة فاعادة التفريغ ، ومع تعدد سلاسل الامداد ظهرت الحاجة لجهة واحدة تكون مسؤولة عن الشحنة بالكامل مما ادى الى اعتماد اتفاقيات دولية لتنظيم هذا النظام ، وفيمايلي نتطرق إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط من خلال المطلب الأول حيث نتناول فيه تعريف النقل متعدد الوسائط اما في المطلب الثاني نتطرق الى خصائصه .

المطلب الأول: مفهوم النقل متعدد الوسائط

تعددت المفاهيم الاساسية للنقل متعدد الوسائط وهذا بناء على استخداماته و مجالاته، و فيمايلي تعريفه اللغوي و الفقهي وكذا التشريعي :

الفرع الأول: تعريف النقل متعدد الوسائط

اولا : التعريف اللغوي للنقل متعدد الوسائط

يتكون مصطلح النقل متعدد الوسائط من كلمتين وهما : النقل في اللغة العربية من الفعل نقل بمعنى حول الشيء من مكان الى اخر اما كلمة متعدد الوسائط فمعناها لغويا استعمال اكثر من وسيلة او نمط للنقل مثل النقل البري البحري و الجوي وكذا السككي في عملية واحدة مترابطة ، و عليه فالمعنى اللغوي للمصطلح هو نقل للبضائع و الاشخاص باستخدام اكثر من وسيلة نقل متتابعة للوصول من مكان الارسال الى مكان التسليم¹.

ثانيا : التعريف التشريعي للنقل متعدد الوسائط

المقصود به هو التعريف الذي جاءت به الاتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية المنظمة لهذا النوع من النقل ، فقد عرفت اتفاقية الامم المتحدة هذا النقل انه نقل للبضائع بواسطة

¹ اتفاقية الامم المتحدة واتفاقية جنيف لسنة 1980 المادة الاولى الفقرة الاولى.

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

وسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل استنادا الى عقد النقل متعدد الوسائط الى مكان معين للتسليم في دولة اخرى ، كذلك عرفته بانه (نقل البضائع بواسطة وسيلتين مختلفتين على الأقل بموجب عقد واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية متعهد واحد)¹.

كما عرفه التشريع الفرنسي بانه عملية نقل تستخدم فيها وسائل نقل متعاقبة تحت ادارة قانونية واحدة ، اما التشريع المصري فعرفه بانه نظام قانوني يقوم على عقد موجد لنقل البضائع عبر اكثر من وسيلة نقل مع تحمل متعهد النقل المسؤولية الكاملة⁽¹⁾ كما عرفه بانه نظام قانوني حديث يقوم على دمج وسائل النقل المختلفة في اطار عقد موحد ، يحقق السرعة و تقليل النفقات² وقد استقر الفقه القانوني على ان النقل متعدد الوسائط يقوم على عناصر رئيسية تتمثل في تعدد وسائل ووحدة العقد و المسؤولية ، بالإضافة الى متعهد نقل واحد كما تم تعريفه بانه (نقل تم من خلاله استخدام اكثر من وسيلة نقل تحت اشراف متعهد واحد وبموجب سند نقل موحد³

خصائص النقل متعدد الوسائط

يتميز النقل متعدد الوسائط بنقل البضائع باستخدام وسيلتين او اكثر تحت عقد واحد ومسؤولية قانونية موحدة من مكان الاستلام الى الوجهة النهائية ، وهذا بهدف تحقيق اقصى كفاءة مما يقلل من تكاليف المناولة ويزيد الامان ويقلل ازمة الشحن ومن ابرز خصائصه :

أولا : انه عقد ووثيقة نقل موحدة

يتم فيها توقيع عقد واحد على الرغم من تنوع الوسائط مما يسهل الاجراءات الادارية حيث ان العميل هنا يتعامل مع جهة واحدة فقط تتولى تنظيم الرحلة باكملها بغض النظر عن عدد وسائل النقل المستخدمة ، سواء شاحنات ، قطارات ، سفن وما يقصد بهذه العملية ان يوقع صاحب البضاعة عقدا واحدا مع شركة واحدة تسمى (متعهد النقل متعدد الوسائط) (MTO) وتكون هي المسؤولة الاولى و الأخيرة⁴ كما يتحمل المتعهد المسؤولية عن سلامة البضائع من لحظة استلامها في نقطة المنشأ وحتى تسلمها في الوجهة النهائية حتى

¹ مصطفى كمال طه القانون البحري و الجوي دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، 2007 ، ص 245.

² محمد حسين منصور القانون التجاري البحري منشأة المعارف الإسكندرية ، 2008 ، ص 122.

³ عبد الصمد رقيق مراد بسعيد مجلة القانون و العلوم السياسية المجلد 7 العدد 2 سنة 2021 صفحة 103-104 .

⁴ المعزاوي، علي عبد السلام، عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع: دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 200، ص 25.

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

لو تعرضت البضاعة للتللف ، كذلك تصدر الشركة وثيقة شحن موحدة تغطي كل مراحل الرحلة بدلا من اصدار وثيقة منفصلة لكل وسيلة نقل بالاضافة الى قيام الشاحن بدفع تكلفة مالية واحدة تغطي كل مصاريف النقل و المناولة عبر مختلف الوسائط دون الحاجة للدفع لكل ناقل على حدة ، كما يختصر هذ النظام الكثير من المعاملات الورقية و التعقيدات الجمركية و الوقت المستغرق بين شركات النقل المختلفة¹ كما ان شمولية النقل متعدد الوسائط يظهر في ربط الموانئ بالمناطق الصناعية و الاسواق الداخلية بالاضافة الى تسهيل انتقال البضائع بين الدول و تقليل الزمن و التكلفة وتحقيق التكامل فيما بين مراحل النقل المختلفة² كما ان هذا التكامل يساعد على توسيع نطاق الخدمات النقلية حيث يشمل المناطق الداخلية الموانئ و المطارات و المراكز التجارية مما يجعل شبكة النقل اكثر قدرة على خدمة التنمية و التجارة الدولية ، كما ان التطور التكنولوجي في نظم الاتصالات و المعلومات ساهم في تعزيز شمولية النقل متعدد الوسائط من خلال تحسين التنسيق بين وسائل النقل و تسهيل تتبع البضائع وتقليل العراقيل الادارية و الجمركية³.

الفرع الثاني : التمييز بين النقل المتعدد الوسائط عن النقل المتعاقب و النقل المشترك

يعد النقل المتعدد الوسائط و المتعاقب و كذا المشترك من الانظمة القانونية الحديثة التي ظهرت نتيجة تطور التجارة الدولية و وسائل النقل و البضائع ، غير ان الفقه و القضاء و الاتفاقيات الدولية ميزت بينهما من عدة جوانب قانونية و عملية ، خاصة من حيث طبيعة العقد المسؤولية و وثائق النقل ، و فيمايلي نتطرق الى هذا الفرع بالتمييز بينهما طبقا للاتي:

اولا: التمييز بين النقل متعدد الوسائط و النقل المتعاقب

قبل التطرق للتمييز بين هادين النوعين من النقل ، نتعرف على مفهوم النقل المتعاقب طبقا لما جاء في المجالات القانونية انه (قيام عدة ناقلين متابعين لتنفيذ عملية نقل واحدة ، بحيث يتولى كل ناقل جزءا معيناً من الرحلة و فق وسيلة نقل واحدة غالبا مع وجود علاقة قانونية مستقلة لكل مرحلة)⁴ و اما بالنسبة لنقل متعدد الوسائط فقد سبق و ان تطرقنا لمفهومه من الناحية اللغوية و الشريعة و كذا الفقهية ، و نتناول فيما يلي الفروق الجوهرية بين النظامين

¹ المعزاوي، علي عبد السلام (2002)، ص 40

² أبو زيد، مصطفى كامل، النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع: دراسة قانونية واقتصادية ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018 ص74

³ أبو زيد، مصطفى كامل 2018 نفس الصفحة 74.

⁴ عبد الصمد رقيق " النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط " ، مجلة القانون و العلوم السياسية مج 7، ع2022 ص104

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

من الناحية القانونية و التنظيمية و العملية :

(1) أوجه التشابه :

نجد ان كلا النظامين يشتركان في تعدد مراحل النقل كما ان انتقال البضاعة يكون عبر اكثر من وسيلة و اكثر من ناقل ، بالإضافة وجود عمليات شحن و تفريغ متكررة و من خلال ما تم ذكره سابقا نجد ان كل منهما هدف مشترك و هو تسهيل التجارة الدولية و تقليل الزمن و التكلفة.

(2) أوجه الاختلاف:

اهم اختلاف يميز النظامين يكمن في الوحدة القانونية للعقد و كذا المسؤولية ، فنجد في النقل المتعدد الوسائط يوجد عقد واحد فقط يشمل كامل الرحلة و يقوم الشاحن بإبرامه مع متعهد النقل متعدد الوسائط كما في النقل المتعاقد قد توجد فيه عدة عقود و كل ناقل يرتبط قانونيا بالمرحلة التي يؤديها فقط ، أما من حيث المسؤولية نجد النقل المتعدد الوسائط يكون بها متعهد النقل مسؤول عن الرحلة كاملة من الاستلام الى التسليم و الشاحن لا يحتاج لمعرفة الناقل الفعلي الذي تسبب في الضرر ، بينما في النقل المتعاقب كل ناقل مسؤول عن الجزء الخاص به فقط و لابد من تحديد مكان وقوع الضرر لمعرفة ال مسؤول و هذا الفرق يعد اهم فارق عملي و قانوني بين النظامين¹ من حيث الوثائق نجد في النقل متعدد الوسائط يصدر وثائق متعددة و لكل مرحلة نقل وثيقة مستقلة كما ان مركز الناقل الرئيسي في النقل متعدد الوسائط هو من يدير العملية كاملة بينما في النقل المتعاقب لا يوجد ناقل مهيم بل ناقلون مستقلون و متتابعون .

ثانيا : التمييز بين النقل المتعدد الوسائط و النقل المشترك

لقد تطرقت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة 1980 إلى التمييز بين النقل متعدد الوسائط و النقل المشترك ، الذي يقوم على تعدد العقود و الناقلين و بالتحديد في المادة الأولى حيث تحت على أن "نقل البضائع بواسطة وسيلتين مختلفتين على

¹ أحكام الرجوع في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 المؤلف محمد فاضل عباس ، الناشر مجلة الحقوق جامعة ثربلاء ، سنة النشر 2015 تقريبا

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

الأقل على أساس عقد النقل متعدد الوسائط من مكان في دولة تتم فيه استلام البضائع من قبل متعهد النقل متعدد الوسائط إلى مكان محدد للتسليم في دولة أخرى¹

فمن خلال هذا التعريف يظهر لنا جليا التمييز بين النقل المشترك و النقل متعدد الوسائط من خلال وجود عقد واحد يضمن النقل و متعهد واحد يتحمل المسؤولية بالإضافة إلى العمال و سلسلتين مختلفتين أو أكثر و كذا وحدة العملية القانونية بالرغم من تعدد الوسائط بينما النقل المشترك يتم عبر عدة ناقلين و بعقود متعددة أما المسؤولية تكون مجزأة بحسب كل مرحلة. و بناء على هاته الفروقات بين النظامين نلاحظ أن كل نقل مشترك يعتبر نقل متعدد الوسائط لكن العكس غير صحيح كما أن النقل المشترك نجده يعتمد بالأساس على السياسات البيئية الأوروبية لتخفيف الضغط على الطرقات .

ومن خلال هذا الفرع سنتطرق الى المطلب الثاني حيث يتضمن التطور التاريخي للنقل متعدد الوسائط و أهميته.

المطلب الثاني: التطور التاريخي للنقل متعدد الوسائط و أهميته

لقد مر تطور النقل متعدد الوسائط من مرحلة التحميل اليدوي للبضائع إلى نظام عالمي يعتمد على الحاويات القياسية و التي ظهرت بقوة في أواخر الستينات و قد أخذت الثورة اللوجستية التي تربط بين النقل البحري و البري و السككي تكاملا قلل فيها تكاليف الشحن و وقت الموانئ و تحول من نقل أحادي التقليد إلى سلاسل توريد شاملة .

الفرع الأول : تطور النقل متعدد الوسائط

لقد شهد النقل متعدد الوسائط تطورا تاريخيا مهما و هذا راجع إلى التوسع الذي عرفته التجارة الدولية وما صاحبها من تطور لوسائل النقل وضرورة تسهيل حركة البضائع ومما يلي سنتعرض للمراحل التي مر بها هذا النوع من النقل: ²

1-المرحلة التقليدية قبل القرن العشرين:

كانت في هاته المرحلة تتم عمليات النقل بشكل منفصل أي يبرم عقد مستقل لكل وسيلة نقل و تكون مسؤولية الناقل فيها محدودة تخص الجزء الذي يباشره من الرحلة بالإضافة

¹ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للمناخ لسنة 1980 ، المادة الأولى العقود الأولى و العقود الثانية .

² القليوبي سميحة، الموجز في القانون البحري ونظام النقل متعدد الوسائط، دار النهضة العربية، القاهرة، 2019 ص385.

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

إلى الغياب التام للتنسيق بين وسائل النقل المختلفة ، مما أدى ارتفاع التكاليف و طول مدة التسليم في هاته المرحلة تم الاعتماد على القوافل و الربط بين الطرق البرية و البحرية¹

2- مرحلة الثورة الصناعية :

مع ظهور السكك الحديدية و تطور السفن البخارية خلال القرن 19 بدأ الربط بين أكثر من وسيلة نقل لنقل البضائع ، خاصة بين الموانئ ، و السكك الحديدية مما ساهم في الربط بين النقل البري و البحري و ظهور البدايات الأولى لفكرة النقل متعدد الوسائط²

3-مرحلة الحاويات:

يعد اختراع الحاويات نقطة التحول الكبرى في تاريخ النقل متعدد الوسائط حيث أدى ذلك إلى تقليل زمن الشحن و التفريغ و كذا خفض التكاليف و تقليل التلف و السرقة، بالإضافة إلى تسهيل انتقال البضائع بين وسائل النقل المختلفة و خلال الستينيات انتشر استخدام الحاويات في الولايات المتحدة الأمريكية ، بريطانيا ، اليابان ثم توسع عالميا .³

4-مرحلة التنظيم القانوني الدولي من 1970 إلى 1990 :

مع توسع التجارة العالمية ظهرت الحاجة إلى تنظيم قانوني موحد يضبط النقل متعدد الوسائط و من أبرز الاتفاقيات التي كان لها دور في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط للبضائع 1980، حيث نصت على ضرورة توحيد قواعد المسؤولية بالإضافة إلى تحديد التزامات الناقل متعدد الوسائط لتسهيل التجارة الدولية ، و رغم أنها لم تدخل حيز التنفيذ بشكل واسع لكن كان لها أثر كبير على التشريعات الوطنية و الدولية⁴

5-مرحلة العولمة و التطور التكنولوجي :

مع ظهور العولمة و كذا تحرير التجارة الدولية أصبح النقل متعدد الوسائط عنصرا أساسيا في سلاسل الامداد العالمية حيث برزت ملامح التطور من استخدام للأنظمة الالكترونية لتتبع الشحنات و كذا ظهور الموانئ الذكية ، الاعتماد على الخدمات المتكاملة

¹ بن زايد مريم، دور النقل متعدد الوسائط في تفعيل اللوجستيات بالموانئ الجزائرية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3 ، 2020 ص 78

² المعزاوي، علي عبد السلام، عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع: دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002 ص 158.

³ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط للبضائع 1980

⁴ بعطوش عبد الله مجلة العلوم الانسانية، المجلد 27 ، العدد 2 سنة النشر، الصفحات 91-111.

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

بالإضافة إلى تطور النقل السريع و التجارة الالكترونية¹

كما ساهمت شركات عالمية مثل waersk و DHL على تعزيز مفهوم النقل المتكامل عالميا ، وعليه وبعد بعد التطرق إلى تطور النقل متعدد الوسائط عبر مراحل و تميز كل مرحلة عن الأخرى نتطرق في الفرع الثاني إلى الأهمية التي اكتسبها النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة بين الدول .

الفرع الثاني: أهمية النقل متعدد الوسائط

لنقل متعدد الوسائط أهمية كبيرة نظرا لمساهمته في تنمية التجارة بين الدول العربية حيث يعتبر هذا النقل وليد التكنولوجيا الحديثة ووسيلة مثالية لاشباع حاجة التجارة الدولية لنظام عالي الاداء و منخفض التكاليف لنقل البضائع من مواقع الانتاج التشغيل و الاستهلاك ، فمن الناحية الاقتصادية اصبح النقل متعدد الوسائط جزء لا يتجزأ من العمليات المتكاملة لتوريد المواد الخام و النتاج و التخزين و التوزيع التي تضطلع بها المشروعات الاقتصادية ، و فيما يلي عرض مفصل للأهمية التي يكتسبها هذا النوع من النظام :

إن النقل متعدد الوسائط يساهم بشكل واسع في ربط الأسواق العالمية مما يسهل حركة البضائع بين الدول كما أن هذا النظام يقلل الوقت بخصوص عمليات التفريغ و إعادة الشحن و كذا تخفيض تكاليف النقل و التخزين ناهيك عن التسريع في وصول البضائع إلى المستهلك ، كما أن استخدام الحاويات الموحدة قلل بشكل كبير من ضياع البضائع و سرقتها و تلفها أثناء النقل و ساعد على تطوير الموانئ الجافة و شبكات السكك الحديدية ، كما أصبح عنصرا أساسيا في إدارة سلاسل الامداد الحديثة و التجارة الالكترونية بالإضافة إلى تبسيط الوثائق و الاجراءات و الذي أثر بشكل كبير في تسهيل التجارة الدولية²

كما تطرقت قواعد الاونكتاد و غرفة التجارة الدولية لسندات النقل متعدد الوسائط 1992 في الصفحة 10 إلى 14 أهمية النقل متعدد الوسائط و ابرزت ما نصت عليه هو دور هذا النظام في تسهيل انسياب التجارة العالمية ، و كذا تطرق الدكتور أحمد عبد المنصف محمود في

¹ البارودي، علي، القانون البحري والجوي والنقل متعدد الوسائط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015، ص112.

² اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط 1980 ، مهمة الاصدار الأمم المتحدة بالتعاون مع united nations conference on trade and development منه الاقرار 1980 جنيف حول موضوع تنظيم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط و توحيد قواعد النقل الدولي المادة 1-2-3 .

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

كتاب نظم النقل متعدد الوسائط في الصفحة من 12- 18 على أهمية النقل متعدد الوسائط (بيانات النشر الأكاديمية العربية للنقل البحري الاسكندرية 1979) و نجد أن جل المراجع التي تطرقت الى أهمية هذا النظام تحدثت على نفس النقاط التي تصب في هذا الموضوع من تسهيل و تسريع و تقليل للنفقات ، و السرعة في نقل البضائع حيث أصبح هذا النظام عصب للتجارة الدولية .

و من خلال هذا المطلب سنتطرق الى المبحث الثاني حيث يتضمن مفهوم متعهد النقل متعدد الوسائط و سند النقل متعدد الوسائط.

المبحث الثاني: مفهوم متعهد النقل متعدد الوسائط و سند النقل متعدد الوسائط

يتمتع النقل بشكل عام بأهمية استراتيجية بين دول العالم منذ القدم باعتباره عصب التجارة داخلية او دولية على حد سواء و امام تطور نمط نقل البضائع عموما من اماكن الانتاج الى اماكن التوزيع و الاستهلاك باستخدام اكثر من وسيلة نقل ظهرت عدة أنظمة تنظمه اوبما يعرف بالنقل متعدد الوسائط ، حيث يأخذ بموجبه متعهد النقل البضائع في حراسته و يسال عنها و قد كان لزاما ان يتم مثل هذا النوع من النقل بموجب عقد واحد يغطي عملية النقل الدولي بكافة مراحلها وتحت مسؤوليته محرر هذا العقد ، الذي يطلق عليه اسم متعهد النقل فمن هو وماهي اشكاله ، و هذا الذي نتناوله في المطلب الأول الذي نتناول فيه مفهوم متعهد النقل أولا و الطبيعة القانونية لنشاطه ثانيا .¹

المطلب الأول: مفهوم متعهد النقل متعدد الوسائط

الفرع الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط و الطبيعة القانونية لنشاطه

أولا: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط – MULTIMODAL TRANSPORT

OPERATOR-MTO

هو الشخص الذي يبرم عقد نقل متعدد الوسائط بصفته أصيلا و ليس وكيلا الشاحنات أو الناقلين المشاركين ، و يتحمل مسؤولية تنفيذ العقد بالكامل² و قد تناولت الكتب القانونية و الاتفاقيات الدولية هذا المفهوم بصيغ متقارنة فقد عرفه الفقه القانوني بأن المتعهد الذي يتولى تنظيم و تنفيذ رحلة نقل البضاعة عن طريق وسيلة نقل تحت عقد واحد و وثيقة واحدة مقابل

¹ الفقي، محمد السيد، النقل متعدد الوسائط للمحترفين: دراسة في القانون التجاري والبحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2019 ص 95.

² اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 المعتمدة في جنيف المادة الأولى فقرة 2.

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

أجرة شاملة ، مع ضمان لتحمل مسؤوليته القانونية عن سلامة البضاعة إلى غاية التسليم ، و من أبرز ما يتميز به متعهد النقل أن إبرام عقد النقل تكون واحد و يشمل الرحلة بأكملها مع تحمل المسؤولية أمام صاحب البضاعة عن جميع مراحل النقل و إمكانية استعانتة بناقلين فرعيين مع عدم انتفاء مسؤوليته و بالتالي يعد المتعهد هو محور عملية النقل الحديثة و هذا راجع إلى التطور الحاصل على مستوى التجارة الدولية و نظام الحاويات و كذا تكامل وسائل النقل كما تناولت بعض الرسائل و الأطروحات مزايا متعهد النقل على أنه يحقق الربط بين مختلف وسائل النقل و تحقق وحدة السند ووحدة المسؤولية و تختصر الاجراءات القانونية و الادارية¹

ثانيا : الطبيعة القانونية لنشاط متعهد النقل متعدد الوسائط

اختلف الفقه حول تكييف الطبيعة القانونية لمتعهد النقل متعدد الوسائط وقد ظهرت عدة اتجاهات في هذا الخصوص فاتجاه فقهي يراه ناقلا حقيقيا وليس مجرد وسيط ، لانه يقوم بإبرام عقد النقل باسمه الشخصي ، ويصدر سند النقل متعدد الوسائط كما يلزم بتحقيق نتيجة ، وهي تسليم البضاعة ، ويتحمل المسؤولية الكاملة عند الهلاك او التلف كما ان مسؤوليته هي مسؤولية الناقل ويلتزم شخصا بضمان سلامة البضاعة طوال الرحلة، ولو استعان بناقلين فعليين² ويعد هذا الاتجاه الغالب فقها وتشريعا ، بينما اتجاه اخر يرى ان متعهد النقل متعدد الوسائط يشبه الوكيل بالعمولة للنقل بمعنى انه لا يقوم بالنقل بنفسه دائما ، حيث يعتمد على ناقلين فرعيين مع قيامه بعملية تنسيق عمليات النقل لكن هذا الاتجاه لقي اقبالا اقل وتعرض للنقد لاسباب من ابرزها ان الوكيل بالعمولة يعمل لحساب الموكل ، بينما متعهد النقل يعمل باسمه الشخصي كما يتحمل المسؤولية مباشرة امام الشاحن³ كما رأى بعض الفقه ان متعهد النقل متعدد الوسائط ذو طبيعة مختلطة بمعنى انه ناقل في علاقته بالناقلين الفرعيين، ويظهر هذا التكييف بالاخص عندما يتولى جزء من النقل بنفسه ويسند باقي المراحل الى ناقلين اخرين.

¹ أطروحة احكام النقل الدولي متعدد الوسائط للباحثة ليلي الدياز قماز ، جامعة تلمسان 2013-2014 ص 349.

² قانون العمل الطبعة 11 دار النشر : منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان الصفحة 287 الى 292 .

³ مقال الوكالة بالعمولة للنقل النظام لبانوني للنقل متعدد الوسائط للدكتورة ليلي الدياز قماز منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد 1 سنة 2014 ، الصفحة 96 .

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

الفرع الثاني: الأشكال القانونية لمتعهد النقل و نطاق خدماته

يعد متعهد النقل و بالخصوص في سياق النقل متعدد الوسائط شخصا طبيعيا او معنويا يتولى تنظيم و نقل البضائع وهو المسؤول عن تنفيذ العقد من نقطة الانطلاق الى الوجهة النهائية وله اشكال نعرضها أولا ونطاق خدماته ثانيا :

أولا : الأشكال القانونية لمتعهد النقل

لقد اختلفت الاشكال القانونية لمتعهد النقل بحسب التشريعات الوطنية واتخذت له عدة اشكال رئيسية اهمها :¹

1- متعهد نقل مالك لوسائل نقل :

وهو المتعهد الذي يمتلك وسائل النقل التي يستعملها في تنفيذ العملية ، كان يكون مالكا لسفن وشاحنات او طائرات وكذا قطارات حيث ينفذ النقل بنفسه كليا او جزئيا ، ويتحمل المسؤولية المباشرة عن مراحل النقل التي يقوم بها ، ويستعين بناقلين فرعيين لبعض المراحل ولقد اشارت الدراسات القانونية الى هذا الشكل باعتباره اول صور النقل متعدد الوسائط .²

2- متعهد نقل غير مالك لوسائل النقل :

المقصود بها ان الشخص الذي لا يملك وسائل النقل لكنه يتعاقد باسمه مع العملاء ثم يستعين بناقلين فعليين لتنفيذ النقل ومن مميزاته ان يصدر وثيقة النقل باسمه ويتحمل المسؤولية امام الشاحن كما يعتمد على شركات نقل أخرى للتنفيذ ويعد هذا الشكل هو الأكثر انتشارا في التجارة الدولية الحديثة بسبب انخفاض التكاليف³

3- متعهد نقل لا يملك أي وسيلة نقل ويعمل كمنظم:

وهو شخص او شركة تتولى فقط تنظيم عملية النقل بين مختلف الناقلين دون امتلاك وسائل النقل او القيام الفعلي بالنقل وله مزايا عديدة تتمثل في قدرته على التنسيق بين النقل البحري والبري والجوي ويقدم خدمات إضافية كالتخزين والتأمين والتخليص الجمركي.⁴

¹ مقال الوكالة بالعمولة النقل ، نظام قانوني للنقل متعدد الوسائط للباحثة ليلي الدياز قماز ، منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، المجلد 1 العدد 1 سنة 2014 الصفحات 104 الى 108.

² بن أحمد، مريم ، النظام القانوني لمتعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع: دراسة مقارنة (أطروحة دكتوراه)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة 1، 2021 ص88-115.

³ طه، مصطفى كمال، الوسيط في القانون البحري وقانون النقل، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2020 ص 310-328.

⁴ سليمان، عبد القادر، المسؤولية والأحكام الخاصة بسند النقل متعدد الوسائط (رسالة ماجستير)، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2018 ص55-79

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

ثانياً: نطاق خدمات متعهد النقل متعدد الوسائط

يقصد به المجالات التي تقدم فيها خدماته من خلال هذا النوع أو النظام من النقل ويندرج ضمنه استلام البضائع ، التخزين الشحن ، التفريغ و التنسيق بين وسائل النقل المختلفة ، اصدار وثيقة النقل متعدد الوسائط والتسليم النهائي للبضاعة، وقد نظمت هذه الخدمات بموجب اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط¹ وتسليمها الى المرسل اليه مع تحمله المسؤولية القانونية عن العملية كاملة من وقت استلام البضاعة الى غاية التسليم، كما يتابع حركة البضائع عبر أنظمة التتبع الحديثة و التأمين على البضائع بمعنى اصح يقوم بتقديم خدمات للتأمين على البضاعة من التلف و الضياع و التأخير ، بالرغم مما يقدمه من خدمات لضمان خدمة اسهل و احسن الا انه يواجه تحديات اثناء ذلك وعلى راسها وجود اختلافات في القوانين بين الدول و المخاطر المرتبطة بالتأخير او تلف البضاعة ، وعليه وطبقا لما سبق عرضه وما يقدمه من خدمات ، فنجد متعهد النقل له دور فعال ويعد عنصرا أساسيا في التجارة الحديثة و يوفر حلا متكاملا لنقل البضائع بواسطة وسائل متعددة ضمن مسؤولية موحدة مما ينعكس على تطوير الاقتصاد و بالتالي تيسير في المبادلات التجارية الدولية².

ومن خلال هذا الفرع سنتطرق الى المطلب الثاني حيث يتضمن سند النقل متعدد الوسائط.

المطلب الثاني : سند النقل متعدد الوسائط.

يعد سند النقل من الوثائق القانونية و الرئيسية التي تصدر بموجب عقد واحد لنقل البضائع باستخدام وسيلتين مختلفتين بموجب عقد واحد ومسؤولية موحدة ، ويعد هذا السند من اهم الوثائق في التجارة الدولية الحديثة لانه يجمع مراحل النقل المختلفة في وثيقة واحدة بدلا من تعدد السندات الخاصة بكل وسيلة نقل.

الفرع الأول : مفهوم سند النقل متعدد الوسائط

أولا : تعريف سند النقل متعدد الوسائط :

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 بانه (وثيقة تثبت وجود عقد نقل متعدد الوسائط واستلام متعهد النقل للبضائع و تعهده بتسليمها طبقا لشروط العقد)

¹ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع جنيف 1980 المادة 01 ، وكذا المواد 14-21.

² سوزان علي حسن ، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، دار الجامعة الجديدة 2008 ، ص 25-40.

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

وما يستخلص من هـ التعريف ان هـا السند يعد إيصال باستلام كما يتضمن التزام الناقل بالتسليم و الأهم من ذلك انه يغطي جميع مراحل النقل مهما تنوعت الوسائل ومن اجل الالمام بمفهوم سند النقل متعدد الوسائط نتطرق الى خصائصه وكذا البيانات الإلزامية التي يجب ان تتوافر في سند النقل .

(1) الخصائص :

- **وحدة العقد :** و المقصود بذلك انه رغم اختلاف و سائل النقل (برية, بحرية , جوية .سككية) الا ان السند يقوم على عقد واحد.
- **وحدة المسؤولية:** و هو ان متعهد النقل يتحمل المسؤولية الكاملة عن الرحلة حتى لو تعدد عدد الناقلين الفرعيين¹

- **الطبيعة التجارية:** بمعنى انه يستعمل في التجارة الدولية كوثيقة للتداول و التمويل
- **الدولية:** ومعناها ان يستخدم بكثرة في نقل البضائع عبر الحدود الدولية
- **المرونة:** أي يسمح بانتقال البضائع باريحية و سهولة بين وسائل النقل المختلفة .

(2) البيانات الإلزامية التي ترد على سند النقل متعدد الوسائط :

طبقا للاتفاقيات لابد من بيانات يتضمنها السند وهي كالتالي² :

- اسم وعنوان متعهد النقل
- اسم الشاحن و المرسل اليه
- وصف البضاعة من حيث النوع الوزن والعدد
- حالة البضاعة في الظاهر
- المكان الذي يحدد فيه التسليم النهائي
- الوسائل المستعملة في النقل
- المادة تكلفة النقل
- تاريخ ومكان اصدار السند.
- توقيع المتعهد.

¹ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط 1980 المادة 7، 6، 5، 10 .

² اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط للبضائع سنة 1980 المادة 08 الصفحة 111 من النص الرسمي للاتفاقية.

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

وعليه تكتسي هاته البيانات أهمية خاصة لكونها تشكل أساسا لتحديد مسؤولية متعهد النقل ضمانا لتنفيذ الالتزام التعاقدى عبر مختلف مراحل النقل مما يحقق العملية النقلية رغم تعدد وسائلها¹.

ثانيا : صور سند النقل متعدد الوسائط

تعددت صور سند النقل متعدد الوسائط طبقا لما وردت في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الدولي ، وفيما يلي عرض لصوره²:

الصورة الأولى: وهي الصفحة الامامية للسند: وهي تمثل الواجهة الأساسية لسند النقل متعدد الوسائط وتشمل بيانات تتعلق بالناقل من اسم لشركة النقل والعنوان ورقم الوثيقة، كذلك البيانات المتعلقة بالشاحن (اسم المرسل للبضاعة و العنوان) ثم بيانات المرسل اليه وفيها اسم المستلم النهائي و عنوان التسليم ويستخدم هذا النوع للتعبئة قبل الشحن الفعلي.

الصورة الثانية: وهي الأشهر عالميا ويقصد به سند النقل متعدد الوسائط الرسمي الصادر عن **fiata** ويستخدم في التجارة الدولية ويعد هذا النوع عقدا نقل و إيصال للاستلام وكذا سند لملكية البضاعة.

الصورة الثالثة: وهي التي توضح صور النقل (بري ،بحري ،جوي) سواء كانت سفينة ،شاحنة ، طائرة وهذا النوع هو المفهوم العملي للسند.

الصورة الرابعة: وهي النماذج التجارية لشركات الشحن وهي نماذج تستخدمها شركات الشحن وغالبا تكون باركود،رقم تتبع ، بيانات الكترونية وهي عملية اكثر .

الفرع الثانى : الوظائف القانونية لسند النقل متعدد الوسائط

لسند النقل أهمية بالغة في التجارة الدولية تربط بين الشاحن و متعهد النقل وله وظائف قانونية ورئيسية وتحدد أساسا بناء على الاتفاقيات الدولية وبالأخص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط 1980 وعلى القواعد النموذجية وكذلك الاجتهادات الفقهية و القانونية في قانون النقل وتتمثل في مايلي:

¹مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، ايجار السفينة و النقل البحري ،الحوادث البحرية ،التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 1995صفحة 518الى 520.

² الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن fiata ، شروط سند الشحن للنقل متعدد الوسائط fbi ، زوريخ ، الطبعة المحدثه ، المواد 1 الى 4والتي تنظم اطراف العقد .

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

أولاً : سند النقل متعدد الوسائل كإيصال باستلام البضاعة

معنى ذلك انه يثبت ان متعهد النقل متعدد الوسائط قد تسلم بالفعل البضائع من الشاحن بحالتها الظاهرة وذلك ابتداء من تاريخ ومكان التسليم المتفق عليها¹ وبالتالي فالسند هنا قرينة قانونية على استلام البضاعة طبقاً للبيانات الواردة فيه ولا يمكن للناقل ان ينكر الاستلام إلا باثبات العكس والمتعهد ملزم باثبات حالة البضاعة، عند استلامها من حيث العدد، الوزن وهذا ما يضيف على السند القوة الثبوتية الأولية في مواجهة جميع الأطراف كما يعتمد على مضمون السند باعتباره دليلاً رسمياً على الشحن وتسليم البضائع دون الحاجة للمعاينة المادية لها .

ثانياً : القوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط

المقصود بالقوة الثبوتية هي مدى حجية السند في الإثبات أمام القضاء و بين الأطراف و الغير و يمكن الاعتماد عليه لإثبات استلام البضاعة و حالتها و شروط النقل و كذا حقوق و التزامات الأطراف و ونطرق للقوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط فيما يلي :

1- حيث تعد حجته بين أطراف العقد (أي الشاحن و الناقل) : و يعتبر فيها سند النقل دليلاً كتابياً على عقد النقل و كذا حجة على البيانات الواردة بمعنى ذلك تثبت فيها أن الناقل استلم البضاعة و كذا إثبات أوصافها من حيث الكمية ، الحالة ، الوزن لكن هذه الحجية قابلة لإثبات العكس أي قرينة بسيطة . اما حجته بالنسبة للمرسل إليه فتختلف حسب مركزه القانوني فقد يكون خلفاً خاصاً للشاحن أو مستفيداً و في هذه الحالة يحتج بالسند على الناقل كما يمكن للناقل الاحتجاج به عليه ، أي أن السند يصبح ملزماً للطرفين .

2- حجته تجاه الغير حسن النية : و هنا تزداد حجته فتكون أحياناً قرينة قاطعة و لا يجوز للناقل إثبات عكس ما ورد فيه تجاه الغير حسن النية و هذا ما يعزز الثقة التجارية في تداول السندات . و لا يمكن الاحتجاج عليه الا في حالات التزوير او الخطا الجسيم²

3- كذلك حجته كإيصال لاستلام البضاعة : حيث يعد السند دليلاً على أن البضاعة استلمت و بالحالة المذكورة فيه فاداً لم يذكر " تحفظ " يفترض أن البضاعة سليمة عند التسلم للناقل بالإضافة إلى حجته سند النقل الإلكتروني مع التطور الحديث اعترف الفقه والاتفاقيات بحجية

¹ اتفاقية الأمم المتحدة بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 المادة 5

² اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كليا أو جزئيا عن طريق البحر (قواعد روتردام 2008) المادة 41 .

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

السند الإلكتروني و لكن بشروط تتعلق بإمكانية التحقق من سلامته و ضمان عدم التلاعب وقد أكدت الدراسات أن وثيقة النقل متعدد الوسائط الإلكترونية لها نفس الحجية متى استوفت الشروط القانونية. وبالتالي ووفقا لما سبق فالقوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط تتمثل في كونه دليلا على عقد النقل و إيصالا لاستلام البضاعة ، و كذا وسيلة لإثبات حالتها و حجة تختلف قوتها حسب الأطراف. ونجد ان الكثير من المراجع تتفق على قاعدة واحدة وهي ان سند النقل هو قرينة اثبات وليس دليلا قاطعا¹.

ثالثا : دور سند النقل متعدد الوسائط في تمثيل البضاعة

يعد من اهم الوظائف القانونية والتجارية لهذا المستند وبالاهم في التجارة الدولية وفي مايلي نتطرق الى دوره في تمثيل البضاعة:

1- يعد سند النقل متعدد الوسائط وثيقة قانونية تصدر بموجب عقد النقل متعدد الوسائط تثبت استلام الناقل للبضاعة و إلزامه بتسليمها ، كما يعد هذا السند عقد نقل بين الشاحن والناقل و يعد إيصال باستلام البضاعة ، ويعد ممثلا للبضاعة حيث يمنح حامله الحق في تسليمها و التصرف فيها اثناء النقل² و يقصد بتمثيل البضاعة هي أن تكون الوثيقة أي السند بديلة عن البضاعة نفسها قانونيا أي من يحوز السند يعتبر حائزا للبضاعة و يمكنه التصرف بها إما بالبيع أو الرهن أو نقل الملكية ، هذا المفهوم مأخوذ من الفقه التجاري و قواعد سندات الشحن.

و لسند النقل متعدد الوسائط أدوار متعددة و أبرزها :

2- أن السند يقوم مقام البضاعة حيث تشير الدراسات إلى أن الوثيقة تمثل البضاعة تمثيلا قانونيا و يمكن تداولها دون الحاجة لنقل البضاعة فعليا ، و ينجم عنها انتقال ملكية البضاعة يتم بتداول السند و ليس بنقلها ماديا.

¹ منصور خالد، (2020). القوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط في إثبات عقد النقل البحري والبري، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، 19 ص 92-101.

² حمد محمود كريم ، كتاب النقل متعدد الوسائط صفحة 85 (دون سنة نشر أي غير محددة) .

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

3- تمكين الحياة القانونية للبضاعة حيث يعطي سند النقل لحامله حق في استلام البضاعة و كذا حق التصرف فيها و قد أكدت الاتفاقيات أن حياة الوثيقة تنشئ حقا مباشرا للمرسل إليه في البضاعة¹.

4- أداة للتداول أي إذا كان السند قابلا للتداول يمكن تحويله بالتظهير أو التسليم و ينتقل معه الحق في البضاعة و هذا ما يثبتته سند الشحن البحري. Bill of Lading

5- وسيلة ائتمان و تمويل حيث تؤكد الكتب القانونية أن سند النقل متعدد يمكن استعماله كضمان بنكي و يدخل في الاعتماد المستندي و بالتالي يصبح أداة في التجارة الدولية و ليس مجرد وثيقة نقل.

6- حماية التعامل التجاري أي بمعنى أن السند يضمن الثقة بين الأطراف (بنك ، بائع ، مشتري) الاعتماد على بياناته دون فحص البضاعة ، كما أن الناقل لا يستطيع الطعن في البيانات إذا تداول السند بشكل صحيح.

كما لا ننسى في هذا الصدد أن هذا الدور له أهمية كبيرة تتمثل في تسهيل التجارة الدولية دون الحاجة لنقل فعلي متكرر و كذا تسريع العمليات اللوجستية بالإضافة إلى تقليل المخاطر و التكاليف ودعم نظام الحاويات و النقل المتكامل.

و عليه فإن سند النقل طبقا كما سبق لا يقتصر على كونه مجرد وثيقة نقل بل يقوم بدور جوهري يتمثل بالخصوص في تمثيل البضاعة قانونيا ، و نقل ملكها عن طريق التداول بالإضافة إلى تمكين الحياة و التصرف ودعم الائتمان التجاري و يعتبر من أهم أدوات التجارة الدولية الحديثة وتسهيلها لان انتقال سند النقل يؤدي الى انتقال الحقوق المتعلقة بالبضاعة².

وعليه وبناء على ماسبق تبرز أهمية ودور كبير لسند النقل في تسهيل المعاملات التجارية ، مما يعزز سرعة المبادلات التجارية ، ويزيد الثقة بين المتعاملين الاقتصاديين لذلك يبقى سند النقل أداة محورية في النشاط التجاري الحديث وضمانا مهما لسلامة واستقرار عملية نقل البضائع و تداولها المستمر.

¹ بن أحمد مريم، النظام القانوني لمعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع: دراسة مقارنة (أطروحة دكتوراه). كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة 1، 2021 ص110.

² جمال الدين عوض ، عمليات البنوك و التجارة الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2003 ص 311.

خاتمة الفصل الأول:

من خلا مااستعرضاه سابقا في الفصلين الأول والثاني بخصوص الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط وكذا نظام مسؤولية متعهد هذا النظام والنظرة الحالية له بناء على ما جاء في الاتفاقيات و القوانين التي تحكم التجارة الدولية نجد انه احتل مكانة هامة وما يؤكد ذلك هو التزايد المستمر للعقود الخاصة لهذا النوع من النقل وقد ترتب عن ذلك وضع تنظيم قانوني له يحمي حقوق أطرافها وكذا المتعاملين فيها فرغم وجود عوائق ومشاكل تواجه بالخصوص نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط و الناجمة عن الفرع التشريعي و هذا بسبب عدم دخول اتفاقية جنيف لعام 1990 حيز التنفيذ هاته الأخيرة التي خلصت الى مجموعة من المقترحات و النتائج، واهمها ان اتفاقية جنيف 1980 جاءت بحلول هامة للنظام القانوني لمسؤولية متعهد النقل الا انها لم تدخل حيز التنفيذ لعدم اكتمال النصاب القانوني للدول المصادقة على الاتفاقية مما أدى الى التشتيت الذي تعرفه القواعد المطبقة على هذا النوع من النقل كما ان الحلول التي جاءت بها الاتفاقية لتنظيم مسؤولية متعهد النقل كحل مؤقت بقت عاجزة عن تغطية نظام المسؤولية الكفيلة بحماية حقوق اطراف العلاقات التعاقدية بالإضافة الى ان العقود النموذجية التي اتبعتها المنظمات التجارية و الشركات التي تزاوّل هذا النشاط من النقل من اجل توحيد النظام القانوني الخاص بالمسؤولية لقيت بدورها حولا عاجزة عن إيجاد نظام موحد لمسؤولية متعهد النقل .

وفي هذا السياق وضعت عدة اقتراحات بهذا الخصوص وابرزها :

أدخل تعديلات على اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1990 الخاصة بالنقل الدولي متعدد الوسائط تكون كفيلة لايجاد حلول لنظام مسؤولية متعهد النقل تلقى قبولا من طرف جميع الدول و دخولها بالإضافة الى إيجاد نظام قانوني لتوحيد احكام مسؤولية متعهد النقل ووحدة وثاق النقل و وحدة التعويض و ويتحمل بموجبه مسؤولية عملية النقل بكامل مراحله ودفع التعويض الكامل عن الاضرار التي تصيب البضاعة و كذلك اعتماد نظام قانوني يلزم الشاحن بابرام عقد تامين على البضاعة مقابل حصوله على الحماية القانونية التي تحميه من كل الأضرار التي تصيب البضاعة اثناء النقل وتمكينه من الحصول على التعويض سواء تم تحديد موقع الضرر او لم يتم، كذلك تشجيع الأبحاث والدراسات المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط وكذا عقد المؤتمرات

الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط

خاصة بذلك والأخذ بالنتائج والتوصيات وتكريسها بشكل فعال في النصوص التشريعية الدولية و الوطنية وما نخلص إليه مما سبق ان منظومة النقل متعدد الوسائط يعد حجر الزاوية في جل اللوجستيات الحديثة وقد اثبتت فعاليتها حيث تعد وسيلة استراتيجية لربط مواقع الإنتاج بالاستهلاك بكفاءة عالية ومايمكن استخلاصه كذلك ان هذا النوع من النقل هو الحل الأمثل لتحقيق التوازن بين خفض التكاليف التشغيلية و سرعة التسليم وهذا ما يعزز التنافس الاقتصادي كذلك من خلال دمج وسائط النقل (بري ، بحري ، جوي وسكك حديدية) كما يساهم هذا النظام بشكل كبير في تقليل الازدحام المروري وخفض الانبعاث الكربوني مما يجعله خيارا صديقا للبيئة بصفة مستدامة وعليه فالاستثمار في هذا النوع من النقل وتقنياته بالإضافة الى تبني أنظمة رقمية تتميز بالحدثة التي تعد من الضرورات الملحة لتحقيق تنمية اقتصادية شاملة كما ان مستقبل الخدمات اللوجستية الحالية وتسيير التجارة الدولية يعتمد بشكل أساسي على التطور الفعال و الدائم لأنظمة النقل نتعدد الوسائط .



الفصل الثاني:

نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

يُشكل نظام المسؤولية عصب التنظيم القانوني لعقد النقل متعدد الوسائط، والركيزة الأساسية التي يستند إليها أطراف العملية اللوجستية الدولية في تقدير المخاطر الاقتصادية المحدقة بالبضائع المشحونة عبر القارات. إن السمة البارزة لهذا العقد هي وحدة الهدف مع تعدد وتنوع الوسائل، حيث تلتزم جهة واحدة بمواجهة الشاحن بنقل البضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول النهائية عبر وسائط نقل متباينة، قد تشمل النقل البحري، والبري، والجوي، والسكك الحديدية.

تكمن الإشكالية القانونية الجوهرية التي يثيرها هذا الفصل في كيفية صياغة نظام مسؤولية متوازن وقادر على الصمود أمام التشظي التشريعي الدولي؛ إذ إن كل وسيط نقل فردي (أحادي الوسيط) محكوم مسبقاً باتفاقيات دولية أمرة وقوانين وطنية ذات طابع خاص ونظام عام لا يجوز الاتفاق على مخالفته) مثل قواعد هامبورغ أو هيدبي في النقل البحري، اتفاقية مونتريال في النقل الجوي، واتفاقية CMR في النقل البري. (وبناءً عليه، فإن إقحام "متعهد النقل متعدد الوسائط (MTO)" كمتعاقد أصيل يضمن الرحلة بأكملها، يضعه في مواجهة مباشرة مع معضلة تنازع القوانين وتداخل المسؤوليات وتحديد طبيعتها القانونية.

وللإحاطة بهذا النظام بشكل مفصل ومستفيض، يقتضي المنهج الأكاديمي اللجوء إلى التحليل المقارن والتشريح الفقهي والتشريعي، حيث سنقسم دراسة هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين: نخصص المبحث الأول لمبحث شروط قيام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وحدودها المالية، بينما نكرس المبحث الثاني لدراسة الآثار القانونية والضمانات المترتبة على هذه المسؤولية المتمثلة في أسباب الإعفاء وآليات التأمين الحمائية.

المبحث الأول: قيام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وحدودها

إن دراسة كيفية قيام مسؤولية متعهد النقل والحدود التي تقف عندها التعويضات المستحقة للشاحنين، تتطلب تفكيك الرابطة العقدية وتحديد الالتزامات المفروضة على عاتق المتعهد بصفته أصيلاً في مواجهة صاحب الحق في البضاعة. يهدف هذا المبحث إلى تحديد الأساس القانوني الذي تنهض عليه المسؤولية، واستعراض الأنظمة التنظيمية التي تحكمها مادية ومكانياً، بالإضافة إلى بيان السقوف المالية والتعويضية المعترف بها دولياً وتشريعياً. من هنا نتطرق في المطلب الأول إلى الطبيعة القانونية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

إن البحث في طبيعة مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط يستلزم بالضرورة تحديد الإطار المفهومي لخطئه وتكييف هذا الالتزام في ضوء القواعد العامة للنقل وقواعد التجارة الدولية. ويقتضي هذا التشریح تفكيك الالتزام لمعرفة أساسه النظري والعملي، ثم دراسة النظام الهيكلي المطبق على الضرر ونطاقه المادي.¹

الفرع الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

يرتبط أساس المسؤولية بالمعيار القانوني والفلسفة التشريعية التي بموجبها يُعتبر المتعهد مخطئاً ومطالباً بالتعويض. هل تقوم مسؤوليته على خطأ واجب الإثبات، أم خطأ مفترض، أم أنها مسؤولية موضوعية بقوة القانون؟²

أولاً: نظرية الخطأ المفترض والالتزام بتحقيق نتيجة

لقد هجرت التشريعات الحديثة والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل متعدد الوسائط -وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980 وقواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية لعام 1992- الفكرة التقليدية القائمة على "الخطأ واجب الإثبات" في جانب الناقل، وتبنت بدلاً منها نظرية الخطأ المفترض³ (Presumed Fault) وفي ضوء هذا التحول، تغير تكييف تكليف التزام متعهد النقل متعدد الوسائط (MTO) من التزام ببذل عناية (Obligation de moyens) إلى التزام بتحقيق نتيجة (Obligation de résultat) ويتحلل هذا المفهوم إلى عدة عناصر:

• مفهوم الالتزام بنتيجة في عقد النقل:

في العقود المدنية العادية، قد يقتصر التزام المهني على بذل العناية اليقظة كعناية الرجل المعتاد. أما في عقد النقل متعدد الوسائط، فإن تكييف التزام المتعهد التزام غائي؛ أي أن غايته وهدفه محركان أساسيان للرابطة العقدية. لا يهتم الشاحن (صاحب البضاعة) بالجهود الفنية أو اللوجستية التي يبذلها المتعهد، ولا بالصعاب التي واجهها في الموانئ أو الطرق البرية، بل ينصب اهتمامه القانوني على النتيجة المتمثلة في: "وصول البضاعة إلى

¹ جلال وفاء محمدین، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 112-115.

² جلال وفاء محمدین نفس المرجع السابق، ص 113.

³ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام 1980، جنيف، المادة (15).

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

الوجهة النهائية المحددة في سند النقل، وهي بحالة سليمة ومطابقة تماماً للأوصاف والكميات والوزن المذكور عند الشحن، وفي الميعاد المتفق عليه¹.

• آلية عمل قرينة الخطأ والأسس الفقهية:

تأسست قرينة الخطأ المفترض على أبعاد فقهية واقتصادية؛ فالشاحن بمجرد تسليمه البضاعة تفقد يده الحيازة المادية والقانونية عليها، وتصبح البضاعة في عهدة المتعهد وتابعيه داخل حاويات مقفلة أو على متن سفن وشاحنات. وبما أن الشاحن لا يرافق البضاعة أثناء الرحلة، فإنه من المستحيل عليه عملياً وافتراسياً معرفة أين وكيف وقع الحادث أو التلف². لذلك، واستجابة لاعتبارات العدالة، نقل المشرع عبء الإثبات وثبت قرينة قانونية مفادها أن مجرد وصول البضاعة تالفة أو ناقصة يعد دليلاً كافياً على حدوث إخلال عقدي من جانب المتعهد. هذه القرينة تعفي الشاحن من إثبات "الخطأ"، ويكفيه إثبات وجود الضرر فقط.

• مرتبة المسؤولية بين الخطأ المفترض والمسؤولية الموضوعية:

يفرق الفقه القانوني بدقة بين "المسؤولية المبنية على الخطأ المفترض" و"المسؤولية المطلقة" (Strict Liability). "المسؤولية المطلقة لا تسمح للمدين بالتدخل منها حتى لو أثبت السبب الأجنبي (كما هو الحال في مخاطر الطاقة النووية). أما مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، فرغم شدتها، تظل في مرتبة "الخطأ المفترض بقوة القانون"، وهي قرينة قانونية بسيطة (Présomption simple) وليست قاطعة؛ مما يعني أن المشرع ترك للمتعهد باباً ضيقاً للتدخل من المسؤولية إذا استطاع دحض هذه القرينة عبر إثبات أن الضرر لا يعود لفعله أو فعل تابعيه، وإنما يعود حصراً لسبب أجنبي لا يد له فيه (كالقوة القاهرة أو عيب البضاعة)³.

ثانياً: التكييف الفقهى لطبيعة المسؤولية (عقدية أم تقصيرية)

أثار تكييف مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط جدلاً فقهيّاً واسعاً في القانون التجاري الدولي والبحري، وانقسم الشراح في هذا الصدد إلى اتجاهات متباينة⁴:

¹ قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية لشروط مستندات النقل متعدد الوسائط لعام 1992، جنيف، القاعدة رقم 5-1.

² مراد منير فاهيم، المسؤولية عن سلامة البضائع في النقل متعدد الوسائط: دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 142.

³ بوعلام حنيش، "أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع في الاتفاقيات الدولية"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، جامعة قسنطينة

3، الجزائر، المجلد 8، العدد 2، 2019، ص 48.

⁴ عبد الفتاح بيومي حجازي، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط للبضائع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015، ص 95.

• اتجاه المسؤولية العقدية الخالصة: (La responsabilité contractuelle)

يرى أنصار هذا الاتجاه، وهم غالبية شراح القانون التجاري، أن المسؤولية التي تحكم العلاقة بين الشاحن والمتعهد هي مسؤولية عقدية بحتة. ويستندون في ذلك إلى وجود رابطة عقدية مباشرة تتجسد في "سند النقل متعدد الوسائط (Multimodal Transport Document) هذا السند يمثل العقد وشريعة المتعاقدين التي تنظم الحقوق والالتزامات. ويترتب على هذا التكييف خضوع النزاعات للقواعد العامة للمسؤولية العقدية؛ فلا يجوز للشاحن ملاحقة المتعهد على أساس المسؤولية التقصيرية إلا في حالات استثنائية، كما أن التعويض في المسؤولية العقدية يقتصر كأصل عام على الضرر المباشر المتوقع عند التعاقد (Dommage prévisible)، ولا يشمل الضرر غير المتوقع إلا إذا ارتكب المتعهد غشاً أو خطأ جسيماً¹.

• اتجاه المسؤولية التقصيرية أو الجبرية: (La responsabilité délictuelle)

يرى جانب آخر من الفقه أن هذه المسؤولية، وإن كانت تنشأ بمناسبة عقد، إلا أنها تكتسب طابعاً تقصيرياً تنظيمياً. وحجتهم في ذلك أن القوانين والاتفاقيات الدولية الحاكمة للنقل (مثل قواعد روتردام أو اتفاقيات النقل البري والجوي) تفرض أحكاماً آمرة وتتعلق بالنظام العام الاقتصادي (Ordre public économique) لا يجوز للأطراف تعديلها أو الاتفاق على مخالفتها².

وبناءً عليه، فإن إخلال المتعهد بالتزاماته يمثل إخلالاً بواجب قانوني عام بضمان السلامة، وليس مجرد إخلال بند عقدي. ويظهر الأثر العملي لهذا الاتجاه عند حدوث خطأ جسيم أو غش من المتعهد أو تابعيه؛ إذ تسقط القواعد العقدية الاستثنائية (مثل بند تحديد المسؤولية) وتطبق أحكام المسؤولية التقصيرية التي تلزم المتعهد بالتعويض الكامل عن كافة الأضرار المباشرة المتوقعة وغير المتوقعة على حد سواء.

• الاتجاه التوفيقي (المسؤولية ذات الطبيعة الخاصة):

¹ محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية: دراسة في القانون التجاري الدولي واللوجستيات، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص 184.

² أحمد حسني، المسؤولية عن التأخير والهلاك في عقود النقل الحديثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 73.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

ظهر اتجاه حديث في الفقه اللوجستي يرى أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط هي مسؤولية ذات طبيعة خاصة. (Sui generis) فهي مزيج يجمع بين نظام العقد ونظام المهنة الجبري؛ نظراً لأن المتعهد لا ينفذ العمل بنفسه دائماً بل يدير شبكة عقود تحتية، مما يجعل مسؤوليته تتسع لتشمل عناصر تقصيرية في مواجهة الغير وعناصر عقدية في مواجهة الشاحن الأصلي¹.

ثالثاً: عبء الإثبات وفترة حراسة البضاعة

تتعرض النظريات السابقة بشكل مباشر على المسائل الإجرائية والعملية في الدعاوى القضائية المرفوعة أمام المحاكم التجارية والبحرية²:

• توزيع عبء الإثبات: (Charge de la preuve)

في القواعد العامة، يقع عبء الإثبات على المدعي عملاً بالمبدأ القانوني "البينة على من ادعى". ولكن في عقد النقل متعدد الوسائط، يحدث انقلاب في عبء الإثبات لصالح الشاحن. يعفى الشاحن تماماً من إثبات وقوع الخطأ، ولا يُطالب ببيان كيفية حدوث التلف أو تحديد الناقل الفعلي المخطئ (سواء كان بحرياً أو برياً)³.

كل ما يجب على الشاحن أو المرسل إليه القيام به هو إثبات واقعتين مديتين:

○ الواقعة الأولى: تسليم البضاعة للمتعهد بحالة سليمة وفي ظرف شحن نظيف، ويتم إثبات ذلك بموجب "سند النقل النظيف (Clean Bill) الخالي من أي تحفظات من المتعهد.

○ الواقعة الثانية: وصول البضاعة إلى وجهتها النهائية وهي تالفة، ناقصة، أو بعد انقضاء الموعد المحدد، ويتم إثبات ذلك بموجب محضر معاينة يجريه خبير متخصص عند التفريغ.

بمجرد إثبات هاتين الواقعتين، تنتقل الخصومة القانونية بالكامل إلى جانب المتعهد؛ فيصبح هو المطالب قانوناً بنفي المسؤولية عن نفسه عبر إثبات السبب الأجنبي، وإلا حكمت المحكمة

¹ نسرين شريفي، التزام الناقل بتحقيق نتيجة في عقود النقل الحديثة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2014، ص 102.

² خليل فايد، "عبء الإثبات في دعاوى مسؤولية الشحن واللوجستيات"، مجلة الفكر العقاري والمالي، جامعة تلمسان، العدد 14، 2020، ص 55.

³ Rodière, R., Droit des transports: Transports terrestres et maritimes, 2ème édition, Sirey, Paris, 1977, p. 310

ضده تلقائياً.

➤ النطاق الزمني لفترة حراسة البضاعة: (Durée de la responsabilité)

تتميز مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بأنها تغطي فترة زمنية ممتدة ومستمرة تُعرف في بيئة التجارة الدولية بنظام "من الباب إلى الباب" (Door to Door) "لا ترتبط هذه المسؤولية بزمان حراسة وسيلة نقل معينة، بل تبدأ من اللحظة القانونية والمادية التي يتسلم فيها المتعهد البضاعة من الشاحن أو من ينوب عنه (مثل استلامها من مخازن المصنع أو محطات الحاويات في بلد المنشأ)¹.

وتظل الحراسة القانونية مفروضة على المتعهد دون انقطاع طوال الرحلة، شاملاً ذلك فترات الشحن، التفريغ، التخزين المؤقت في الموانئ، العبور الجمركي، والنقل الوسيط عبر السكك الحديدية أو الشاحنات. ولا تنتهي هذه الفترة -وبالتالي لا تنقضي مسؤوليته الافتراضية- إلا باللحظة التي يتم فيها التسليم الفعلي والمادي للبضاعة إلى يد المرسل إليه في المكان المتفق عليه، أو وضعه القانوني تحت تصرف السلطات المينائية أو الجمركية وفقاً لما تقضي به قوانين وأعراف بلد الوصول.

الفرع الثاني: طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ونطاقه المادي

يُعنى هذا الفرع بدراسة الهياكل والأنظمة التشريعية الدولية والوطنية التي تنظم المسؤولية وتفض نزاعات تنازع القوانين عند تعدد الوسائط، إلى جانب بيان الصور المادية والأشكال القانونية للضرر الموجب للتعويض.

أولاً: النظام الشبكي (Network System)

يُعد النظام الشبكي الحل التاريخي والتقليدي الأقرب للواقع التشريعي الذي يتسم بتفرد واختلاف القوانين الحاكمة لكل وسيلة نقل².

➤ المفهوم وآلية التطبيق القانوني:

يقوم هذا النظام على فكرة تركيبة مجزأة للمسؤولية العقدية. فبالرغم من صياغة عقد نقل متعدد الوسائط موحد، إلا أنه عند وقوع ضرر أو هلاك للبضاعة، وكان من الممكن

¹ Rodière, R., Droit des transports: Transports terrestres et maritimes, 2ème édition, Sirey, Paris, 1977, p. 310

² اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980، المادتين 18 و 19 (تنظيم النظام المختلط وتحديد مكان وقوع الضرر المجهول أو المعلوم).

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

تحديد وفصل المرحلة اللوجستية التي وقع فيها الحادث بدقة، فإن مسؤولية المتعهد وشروطها والحد الأعلى للتعويض عنها لا تخضع لقانون النقل متعدد الوسائط، بل تخضع بالكامل للاتفاقية الدولية الأمرة أو القانون الوطني الخاص بتلك المرحلة المحددة التي وقع فيها الضرر (مثل قواعد هامبورغ أو هيدبي في النقل البحري، أو اتفاقية مونترéal في النقل الجوي)¹.

➤ المزايا القانونية والتجارية:

يحقق النظام الشبكي تجانساً وتوافقاً تاماً مع الأنظمة القانونية الدولية الأمرة أحادية الوسيط؛ فهو يمنع نشوب نزاعات وتصادم بين متعهد النقل متعدد الوسائط وبين الناقلين الفعليين الذين استعان بهم لتنفيذ المراحل. فالقواعد وحدود التعويض التي سيطبقها المتعهد في مواجهة الشاحن المتضرر، هي ذاتها القواعد والحدود التي سيستخدمها المتعهد عند رفع دعوى الرجوع على الناقل الفعلي المخطئ، مما يحمي المتعهد من خسارة الفارق المالي بين الأنظمة القانونية².

➤ العيوب والانتقادات الفقهية: واجه هذا النظام انتقادات لاذعة من فقهاء القانون التجاري؛ لأنه يؤدي إلى تفتيت الحماية القانونية الممنوحة للشاحن ويزيد من حالة عدم اليقين لديه، حيث يجد الشاحن نفسه مواجهاً بأنظمة تعويضية متفاوتة ومتباينة القيمة بناءً على مكان وقوع الحادث الذي لا يد له فيه. والأخطر من ذلك، هو عجز النظام الشبكي التام عن تقديم حلول قانونية في حالة "الضرر غير المحدد أو المجهول" (Concealed Damage)، وهي الحالة التي تكتشف فيها الأطراف تلف البضاعة عند فتح الحاوية في المحطة النهائية دون القدرة على معرفة وتحديد المرحلة التي وقع فيها الضرر بدقة، مما يوقع العقد في فراغ تشريعي³.

ثانياً: النظام الموحد (Uniform System)

يمثل النظام الموحد الفلسفة القانونية المثالية المتطورة التي تنتظر إلى عقد النقل متعدد الوسائط ككيان قانوني جديد مستقل كلياً عن عقود النقل التقليدية⁴.

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2010، ص 188.

² أمينة مباركي، النظام القانوني لعقد النقل متعدد الوسائط للبضائع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2021، ص 94.

³ فريد فتان، دراسات في قانون النقل الدولي واللوجستيات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2013، ص 89.

⁴ هاني دويدار، قانون النقل اللوجستي (بري - بحري - جوي - متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 310.

➤ المفهوم الفلسفي والتشريعي:

يقضي هذا النظام بإخضاع عقد النقل متعدد الوسائط من لحظة إبرامه حتى تمام تنفيذه لنظام قانوني واحد وقاعدة تعويضية موحدة تسري على كافة مراحل الرحلة، بغض النظر عن نوع الوسيلة المستخدمة (بحر، بر، جو) وبغض النظر عما إذا كانت المرحلة التي وقع فيها الحادث معلومة أو مجهولة¹.

الواقع بين النظرية والتطبيق العملي:

➤ من الناحية النظرية:

يوفر هذا النظام أعلى درجات الاستقرار والوضوح واليقين القانوني للتجار والشاحنين وشركات التأمين؛ إذ يصبح بمقدور صاحب البضاعة معرفة حجم التعويض وشروط المسؤولية مسبقاً وفور التعاقد، دون الحاجة للدخول في دهاليز التحقيق الفني لتحديد مكان وقوع التلف².

➤ من الناحية التطبيقية: واجه النظام الموحد الخالص جدراً من الرفض والمعارضة الشديدة من الدول ذات المصالح البحرية واللوجستية الكبرى وملاك السفن. والسبب في ذلك هو تصادم هذا النظام مع الاتفاقيات الدولية الأمرة الراسخة عالمياً (مثل قواعد لاهاي-فيسبي)، والتي تنص صراحة على بطلان أي اتفاق عقدي ينزل بالتعويض الممنوح للشاحن عن الحدود المقررة فيها؛ مما جعل تطبيق نظام موحد خالص أمراً مستحيلاً من الناحية العملية في ظل غياب اتفاقية دولية عالمية جديدة تحظى بإجماع ومصادقة كافة الدول³.

ثالثاً: النظام المختلط أو المعدل (Modified System) وموقف الاتفاقيات الحديثة

نظراً للعيوب الهيكلية والعملية التي شابت النظامين السابقين (الشبكي والموحد)، ولدت صيغة توفيقية مرنة في فقه التجارة الدولية وهي "النظام المختلط أو المعدل". وهو النظام الذي سارعت إلى تبنيه وثائق دولية نموذجية هامة مثل "اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980" و"قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية لعام 1992" والتشريعات

¹ علي حسن يونس، عقد النقل وعمليات اللوجستيات المتكاملة، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003، ص 215.

² طارق كافي، "النظام الشبكي والنظام الموحد في عقود النقل المختلط"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة الشلف، المجلد 5، العدد 2، 2018، ص 120.

³ سمير عبد السميع، النظام القانوني الحاكم للمسؤولية عن الضرر المجهول في النقل متعدد الوسائط، دار النهضة العربية، القاهرة، 2016، ص

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

الوطنية الحديثة المنظمة للمناطق اللوجستية¹.

➤ آلية وهيكلية عمل النظام المختلط:

يعتمد هذا النظام على صياغة قاعدة عامة واستثناء تضمن التوفيق بين وضوح العقد واحترام الاتفاقيات الدولية:

القاعدة العامة (النظام الموحد): يطبق نظاماً قانونياً موحداً وسقفاً تعويضياً ثابتاً ومحدداً في قانون النقل متعدد الوسائط على الرحلة بأكملها كأصل عام، ويُطبق هذا النظام تلقائياً وبشكل قطعي في حالة الضرر غير المحدد أو المجهول (الذي لا تُعرف مرحلة وقوعه)².
➤ الاستثناء (الإحالة للأنظمة الخاصة):

إذا استطاعت الأطراف (عبر المعاينة الفنية أو التحقيق) إثبات أن الضرر أو التلف قد وقع في مرحلة معينة ومعلومة بذاتها من مراحل النقل، وكانت هناك اتفاقية دولية إلزامية أو قانون وطني أمر يخص هذا وسيط النقل المنفرد (كالنقل الجوي أو البحري) ويمنح حدوداً للمسؤولية أو تعويضات تختلف عما هو مقرر كقاعدة عامة في العقد، فإن المحكمة تستبعد السعر الموحد وتطبق أحكام تلك الاتفاقية الأمرة الخاصة بتلك المرحلة. وبذلك، نجح النظام المختلط في سد ثغرة الأضرار المجهولة مع تفادي التصادم القانوني مع الاتفاقيات الدولية القائمة³.

رابعاً: النطاق المادي للمسؤولية (دراسة تفصيلية لحالات الهلاك، التلف، والتأخير)

لا تنهض مسؤولية المتعهد الافتراضية ولا يحق للشاحن المطالبة بالتعويض إلا إذا تجسد الإخلال بالتزام النتيجة في أحد الأشكال المادية الثلاثة التي تلحق بالبضائع، والتي يحللها الفقه والقضاء على النحو التالي⁴:

➤ الهلاك (LOSS): ويُقصد به انعدام وجود البضاعة مادية أو جغرافياً، وينقسم قانوناً إلى صورتين⁵:

¹ De Wit, R., Multimodal Transport: Law and Practice, LLP Reference Publishing, London, 1995, p. 89

² بسرية مخلوف، أحكام التلف والهلاك الحكمي للبضائع في الموانئ الجافة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2019، ص 143..

³ Ramberg, J., The Law of Transport Operators, 2nd Edition, Norstedts Juridik, Stockholm, 2015, p. 112

⁴ الأضرار المادية (الهلاك، التلف، والتأخير): قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية لعام 1992، القاعدة رقم 1-5 والقاعدة 3-5 (تفسير التأخير والهلاك الحكمي بعد 90 يوماً).

⁵ Kiantou-Pampouki, A., Multimodal Transport: Carrier Liability and Documentation, Bruylant, Bruxelles, 1998, p. 64

○ الهلاك الكلي: (Total Loss) ويتحقق بفقدان البضاعة بالكامل لوجودها المادي (كغرق السفينة بالكامل في أعالي البحار، احتراق الشاحنة اللوجستية بمحتوياتها، أو سرقة الحاوية من الميناء). كما يتحقق الهلاك الكلي حكماً إذا وصلت البضاعة تالفة لدرجة أنها فقدت تماماً صفتها التجارية وصلاحياتها للغرض الذي صُنعت من أجله (مثل ذوبان وفساد شحنة كاملة من الأدوية نتيجة انقطاع التبريد، بحيث تصبح نفايات سامة عديمة القيمة). وتمنح الاتفاقيات الحديثة الشاحن الحق في اعتبار البضاعة هالكة كلياً بحكم القانون إذا تأخر المتعهد في تسليمها لفترة تتجاوز عادة 90 يوماً من تاريخ التسليم المتوقع.

○ الهلاك الجزئي: (Partial Loss) وهو نقص مادي في كمية البضاعة، أو عدد الطرود، أو وزنها الإجمالي مقارنة بما هو مدون ومثبت في سند النقل عند القيام (مثل سرقة طردتين من أصل عشرة طرود، أو تسرب جزء من الشحنة السائلة).

➤ التلف: (Damage) التلف هو اعتوار البضاعة بعيب أو تغير فيزيائي، كيميائي، أو بيولوجي يطرأ عليها خلال فترة وجودها في حراسة المتعهد، دون أن تفقد وجودها المادي، ولكنه يؤدي إلى نقص قيمتها الاقتصادية أو جعلها تحتاج إلى مصاريف إصلاح (مثل كسر زجاج الآلات، رطوبة الحبوب المخزنة، تضرر الأجهزة الإلكترونية بسبب الاهتزازات، أو انبعاج الصفائح). ويقاس التعويض هنا بفارق القيمة بين البضاعة سليمة والبضاعة تالفة¹.

➤ التأخير في التسليم: (Delay in Delivery)

يتحقق التأخير بموجب معيارين قانونيين:

المعيار العقدي صريح النص: إذا لم تقم شركة المتعهد بتسليم البضاعة للمرسل إليه في التاريخ أو الميعاد المحدد صراحة ببنود عقد النقل متعدد الوسائط².

➤ المعيار الواقعي (الوقت المعقول):

في حال خلو العقد من ميعاد مكتوب، يُقاس التأخير بالنظر إلى الوقت المعقول الذي تتطلبه رحلة عادية ومماثلة تُستخدم فيها ذات الوسائط، مع مراعاة الظروف الجوية

¹ علي حسن يونس، عقد النقل وعمليات اللوجستيات المتكاملة، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003، ص 216.

² سمير جميل، تقدير التعويض عن الأضرار التجارية للبضائع المشحونة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2012، ص 94.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

واللوجستية من قبل ناقل حريص ويقظ. والتأخير يترتب المسؤولية ووجوب التعويض عن الأضرار التجارية (مثل فوات مواسم البيع كالأعياد) حتى لو وصلت البضاعة سليمة تماماً من أي تلف مادي.¹

و من خلال هذا الفرع سنتطرق الى المطلب الثاني حيث يتضمن الحدود القانونية لمسؤولية متعهد النقل و التعويضات المتصلة بها.

المطلب الثاني: الحدود القانونية لمسؤولية متعهد النقل والتعويضات المتصلة بها

إن إقرار المسؤولية المشددة والمفترضة على عاتق متعهد النقل متعدد الوسائط (MTO) لم يكن ليمر في كواليس التجارة الدولية دون إحداث توازن عقدي واقتصادي دقيق. فبما أن المشرع والاتفاقيات الدولية قد نزعوا من كاهل الشاحن عبء إثبات الخطأ، كان من العدالة القانونية منح المتعهد ميزة استثنائية تقابل هذا التشديد، وهي نظام "تحديد المسؤولية مالياً". (Limitation of Liability) "يعالج هذا المطلب الحدود القانونية الحاكمة لتعويضات النقل وآليات قياسها بالسقوف النقدية الدولية، إلى جانب دراسة الحالات الاستثنائية التي يسقط فيها هذا الحق، عبر فرعين تفصيليين تفكيكيين.

الفرع الأول: تحديد مسؤولية النقل بين نظام الوكالة بالعمولة للنقل وضوابط التعويض

تقتضي الدراسة المعمقة لعقد النقل متعدد الوسائط تفكيك الخلط الشائع في الممارسات اللوجستية بين "متعهد النقل متعدد الوسائط" و "الوكيل بالعمولة للنقل"، لما لهذا التمييز التكميلي من انعكاس جوهري على طبيعة المسؤولية وحجم التعويضات المقضي بها.²

أولاً: التمييز المفاهيمي والقانوني بين المتعهد كأصيل والوكيل بالعمولة للنقل من حيث الطبيعة القانونية والصفة التعاقدية³:

➤ الوكيل بالعمولة للنقل (Commissionnaire de transport) يخضع للقواعد العامة في القانون التجاري (مثل المواد 56 إلى 62 الخاصة بأحكام الوكيل بالعمولة للنقل Commissionnaire de transport). والمواد ذات الصلة في القانون التجاري المصري والفرنسي). والوكيل بالعمولة هو شخص يتعاقد باسمه الشخصي ولكن لحساب موكله (الشاحن) مع ناقلين فرعيين

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2010، ص 188.

² القانون التجاري الجزائري، الأمر رقم 75-59، المواد 56 إلى 62 (الخاصة بأحكام الوكيل بالعمولة للنقل Commissionnaire de transport).

³ نادية فوزي، مسؤولية الماقل والوكيل بالعمولة في عقود النقل الحديثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015، ص 78.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

مختلفين (بحري، بري، جوي). صفة القانونية تظل صفة "الوكيل"، وبالتالي فإن التزامه الجوهري هو التزام ببذل عناية في اختيار الناقلين الأكفاء وتنسيق مواعيدهم¹. ➤ متعهد النقل متعدد الوسائط (MTO) ينسلخ تماماً عن عباءة الوكالة؛ فهو يتعاقد مع الشاحن بصفته أصيلاً (Principal). يصدر المتعهد "سند نقل متعدد الوسائط" يحمل توقيع وشعاره التجاري، وبموجب هذا السند يلتزم بالعملية اللوجستية ككتلة واحدة غير قابلة للتجزئة. هو لا يتوسط لإبرام عقد نقل، بل هو "الناقل القانوني الموحد" في مواجهة الشاحن، حتى لو لم يمتلك وسيلة نقل واحدة وقام بتنفيذ الرحلة عبر مقولين من الباطن².

من حيث نطاق المسؤولية وعقد الباطن:

➤ في الوكالة بالعمولة:

تنتهي مسؤولية الوكيل عن سلامة البضائع بمجرد إثبات أنه اختار ناقلين مشهوداً لهم بالكفاءة) عدم وجود خطأ في الاختيار (Culpa in eligendo) فإذا هلك البضاعة في البحر بسبب خطأ الملاحة، لا يضمن الوكيل بالعمولة التعويض من ماله الخاص، بل يقتصر دوره على نقل الحقوق والدعاوى للشاحن لكي يرفع الأخير الدعوى مباشرة ضد الناقل البحري الفعلي³.

➤ في النقل متعدد الوسائط:

تنهض مسؤولية المتعهد عن أفعال وأخطاء جميع الناقلين الفعليين (الفرعيين)، والمقولين، وعمال الموانئ، والوكلاء الذين يستعين بهم لتنفيذ العقد. تنص القواعد الدولية (الأونكتاد) على أن "أفعال التابعين والمقولين من الباطن هي أفعال المتعهد نفسه". وبذلك، يلتزم المتعهد بالتعويض مباشرة للشاحن، ثم يتبقى له حق الرجوع المستقل على الناقل الفعلي المخطئ بموجب عقد الباطن الرابط بينهما⁴.

¹ عبد القادر غازي، "الطبيعة القانونية لالتزامات وسيط النقل في القانون الجزائري"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة قالم، العدد 9، 2016، ص 41.

² فضيل ندي، عقد الوكالة بالعمولة للنقل في التشريع الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2012، ص 55.

³ Hoeks, M., Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2010, p. 117.

⁴ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980، المادة 17، الفقرة 1.

ثانياً: معايير وضوابط تقدير التعويض التجاري

عند قيام مسؤولية المتعهد وثبوت الضرر المادي، يتدخل المشرع التجاري لترسيم ضوابط موضوعية صارمة تحكم تقدير التعويضات، لإخراجها من دائرة التخمين أو العاطفة القضائية، وترتكز هذه الضوابط على ثلاثة معايير تحليلية¹:

➤ معيار القيمة المادية الصافية في زمان ومكان التسليم:

تقضي القواعد المستقرة دولياً (المادة 5 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1980 وقواعد الأونكتاد لعام 1992) بأن قيمة التعويض عن الهلاك أو التلف تُحسب بالرجوع حصراً إلى "قيمة البضاعة في المكان والزمان اللذين سلّمت فيهما للمرسل إليه، أو المكان والزمان اللذين كان يجب أن تُسلم فيهما بموجب شروط العقد". الهدف من هذا التحديد المكاني والزمني هو حماية الاستقرار السعري، وتفاد تأثير تقلبات الأسعار بين بلد المنشأ وبلد المقصد طوال فترة الرحلة التي قد تستغرق أسابيع².

➤ الترتيب الهرمي لتحديد السعر التجاري للبضاعة:

للوصول إلى القيمة الحقيقية للبضاعة يوم التسليم المفترض، وضعت التشريعات نظاماً تراتبياً ملزماً للقاضي والخبير على حد سواء³:

○ المرتبة الأولى (سعر البورصة):

إذا كانت البضائع المشحونة من السلع الاستراتيجية التي تُتداول في البورصات العالمية (مثل المعادن، الحبوب كقمح والصويا، النفط ومشتقاته)، يُعتمد سعر الإغلاق في البورصة المعنية في يوم الوصول المحدد.

○ المرتبة الثانية (سعر السوق الحالي):

في حال غياب سعر البورصة (كالملابس، الأثاث، أو المعدات المصنعة)، يُلجأ إلى سعر السوق السائد في منطقة التفريغ والوصول النهائية للبضائع المماثلة بذات الجودة والمواصفات.

¹ تقدير التعويض التجاري (سعر البورصة والسوق): اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لعام 1980، المادة 17، الفقرة 1.

² سميحة القليوبي، الموجز في القانون التجاري: العقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017، ص 204.

³ عز الدين الملاح، "المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة للنقل في التشريع المقارن"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، الجزائر، العدد 15، 2019، ص 72.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

○ المرتبة الثالثة (القيمة الاعتيادية والتكلفة المصنعية):

إذا تعذر العثور على سعر بورصة أو سعر سوق واضح، تُحدد القيمة على أساس التكلفة الحقيقية للصنع أو الإنتاج، مضافاً إليها كافة المصاريف اللوجستية الإلزامية التي أنفقت عليها حتى لحظة الحادث) مثل مصاريف التعبئة، التخليص الجمركي في بلد التصدير، وأجرة النقل والتأمين، وهو ما يُعرف اقتصادياً بقيمة.

➤ حظر التعويض عن الأضرار غير المباشرة وفوات الكسب التبعي:

يُمثل هذا الضابط أحد أهم الفروق بين المسؤولية المدنية العامة والمسؤولية في قانون النقل التجاري. في القواعد العامة، يشمل التعويض "ما لحق المدعي من خسارة وما فاتته من كسب". أما في عقد النقل متعدد الوسائط، يُحظر تماماً الحكم على المتعهد بتعويض الشاحن عن الأضرار غير المباشرة أو فوات الكسب التبعي (مثل خسارة الشاحن لصفقة تجارية كبرى نتيجة تأخر الآلة، أو توقف خط إنتاج مصنع بأكمله نتيجة تلف قطعة غيار)¹.

➤ ويستثنى من هذا الحظر حالة واحدة فقط:

إذا كان الطرفان قد اتفقا صراحة وكتابة في متن "سند النقل متعدد الوسائط" على إدراج الأرباح المتوقعة ضمن نطاق الضمان، وقام الشاحن بدفع قسط شحن إضافي (Ad valorem freight) بناءً على هذه القيمة المعلنة.²

الفرع الثاني: الحد الأعلى لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

يُمثل نظام الحد الأعلى للمسؤولية المالية (Limitation of Liability Ceiling)

الدرع القانوني والاقتصادي المتطور الذي يستفيد منه متعهد النقل. وتُحسب هذه الحدود بالاعتماد على معايير فنية استقرت عليها الاتفاقيات اللوجستية الدولية، وتحديدًا نظام "حقوق

السحب الخاصة" ومبدأ التمييز بين طبيعة خطوط سير الرحلة.³

أولاً: آلية حقوق السحب الخاصة (SDR) وكيفية توليدها وتحويلها قضائياً

➤ التعريف الفني والنشأة:

¹ مصطفى كمال طه، العقود التجارية النموذجية وسلاسل الإمداد اللوجستية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2009، ص 162.

² سمير جميل، تقدير التعويض عن الأضرار التجارية للبضائع المشحونة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2012، ص 95.

³ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980، المادة 18 (تحديد سقف 920 حق سحب خاص للطرد أو 2.75 للكيلوغرام في الموحّد).

حقوق السحب الخاصة (Special Drawing Rights - DTS) ليست عملة مادية متداولة باليد، بل هي وحدة حسابية نقدية دولية ابتكرها صندوق النقد الدولي (IMF) عام 1969. وجاء اعتمادها في قوانين النقل الدولي بدلاً من "فرنك بوانكاريه الذهبي" لتفادي التقلبات الحادة والانهيارات التي تشهدها العملات الوطنية نتيجة التضخم أو القرارات السياسية السيادية¹.

➤ تركيبة السلة وآلية التقييم اليومي:

تتكون قيمة الـ SDR من سلة مرجعية تضم خمس عملات رئيسية تهيمن على التجارة العالمية، ويتم تعديل أوزانها دورياً كل خمس سنوات من قبل صندوق النقد الدولي، وهي: الدولار الأمريكي، اليورو، الين الياباني، الجنيه الإسترليني، واليوان الصيني. ويقوم الصندوق بنشر قيمة وحدة حقوق السحب الخاصة يومياً مقابل كافة العملات العالمية.

➤ التطبيق القضائي لتحويل الوحدة:

عندما تنتظر المحكمة الوطنية (التجارية أو البحرية) في دعوى مسؤولية ضد المتعهد، وتتوصل إلى تحديد التعويض بالـ SDR بموجب الاتفاقية، يتعين على القاضي تحويل هذا المبلغ إلى العملة الوطنية للبلد (كالدينار الجزائري، الجنيه المصري، أو الدرهم المغربي). ويتم الحساب بالرجوع صراحة إلى سعر الصرف الرسمي المعتمد من البنك المركزي الوطني للبلد في يوم صدور الحكم القضائي أو اليوم الذي يتفق عليه أطراف النزاع، مما يضمن دقة القيمة الشرائية للتعويض المقضي به².

ثانياً: سقف المسؤولية في الرحلات ذات الطابع المائي (البحري أو النهري)

نظراً لأن النقل البحري هو القناة اللوجستية التي تعبر من خلالها أكثر من 80% من بضائع التجارة الدولية، ولأن المخاطر البحرية (كالأنواء، الغرق، والارتطام) تتصف بالضخامة، فقد تبنت قواعد الأونكتاد لعام 1992 واتفاقية عام 1980 معياراً خاصاً

¹ قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية لعام 1992، القاعدة رقم 6-1 (تحديد سقف 666.67 SDR للطرد و 2 SDR للكيلوغرام في الرحلات المائية، و 8.33 SDR للكيلوغرام في الرحلات غير المائية).

² سعيد هالي، "النظام المالي لحقوق السحب الخاصة وتطبيقاته في عقود النقل الدولية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة الجلفة، الجزائر، العدد 34، 2018، ص 115.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

بالرحلات التي تتضمن فترات نقل مائي¹:

➤ الحد الثنائي للمسؤولية: إذا كانت رحلة النقل متعدد الوسائط تتضمن -بموجب خط السير المتفق عليه- مرحلة نقل مائي (سواء كان نقلاً بحرياً عبر المحيطات أو نقلاً نهرياً عبر القنوات الداخلية)، فإن مسؤولية المتعهد عن الهلاك أو التلف تُسقف مادياً بما لا يتجاوز الحدين التاليين²:

666.67 حق سحب خاص (SDR) عن كل طرد (Package) أو وحدة شحن مستقلة. أو حقين من حقوق السحب الخاصة (SDR) عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المفقودة أو المتضررة.

➤ قاعدة التفضيل والحساب الذكي للحاويات:

تقضي النصوص القانونية بتطبيق أي من الحدين المذكورين أعلاه أيهما أعلى وأفضل لمصلحة الشاحن المتضرر. ولحل المعضلة الفنية المتعلقة بـ "الحاويات العملاقة" (Containers)، استقرت الأحكام على "قاعدة الطرود المفصلة": إذا دُوّن في سند النقل أن الحاوية تحتوي على (مثلاً: 500 صندوق من الأجهزة الإلكترونية)، تُعتبر المحكمة كل صندوق بمثابة طرد مستقل ويُضرب في 666.67 SDR. أما إذا كُتب في السند (حاوية واحدة تحتوي على أجهزة إلكترونية) دون تفصيل للعدد الداخلي، تُعامل الحاوية الضخمة بأكملها كطرْد واحد، أو يُلجأ إلى معيار الوزن الإجمالي (2 SDR لكل كجم (إذا كان التعويض الناتج عنه أعلى³).

ثالثاً: سقف المسؤولية في الرحلات غير المائية

إذا تبين من مستندات الدعوى وعقد النقل متعدد الوسائط أن خط سير الرحلة خلو تماماً من أي وسيط مائي (أي أن الرحلة نُفذت بالكامل عبر دمج النقل البري بالشاحنات، السكك الحديدية، والنقل الجوي)، فإن الفلسفة التشريعية تتغير؛ حيث ترتفع حدود المسؤولية بشكل

¹ صندوق النقد الدولي (IMF): الكتيب التعريفي بنظام حقوق السحب الخاصة (Special Drawing Rights)، واشنطن، التحديث الدوري لأسعار السلال النقدية.

² بهاء الدين علاء الدين، تحديد مسؤولية الناقل في النقل الدولي متعدد الوسائط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2016، ص 302.

³ ثروت عمارة، آلية حساب التعويضات في القوانين اللوجستية المقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 260.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

ملحوظ نظراً لأن سعة الشحن البري والجوي أقل وقيمة البضائع المنقولة عبرهما تكون عادةً أعلى: ¹

➤ الحد المالي القائم على الوزن:

تُحدد مسؤولية المتعهد في الرحلات غير المائية بمبلغ ثابت لا يتجاوز 8.33 حق سحب خاص (SDR) لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة (الهالكة أو التالفة). وهذا السقف مستوحى من المادة 23 من اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع CMR لعام 1956.²

➤ سقف التعويض الخاص بضرر التأخير:

إذا ثبت للمحكمة أن البضاعة وصلت سليمة تماماً في بنيتها المادية ولكنها تأخرت عن الميعاد، وتسبب هذا التأخير في خسائر مالية للشاحن، فإن التعويض هنا لا يُقاس بالوزن أو الطرد، بل يُسقف بموجب آلية مرتبطة بالتكلفة اللوجستية: يُحدد الحد الأعلى بما يعادل مرة ونصف أو مرتين ونصف من أجره النقل المستحقة عن البضائع المتأخرة، شريطة ألا يتجاوز هذا المبلغ الإجمالي قيمة الأجرة الكلية المذكورة في سند النقل متعدد الوسائط، تجنباً لقلب طبيعة العقد من عقد تجاري رابح للمتعهد إلى التزام مالي عديمي.³

رابعاً: حالات سقوط الحق في تحديد المسؤولية (التشكيل التشريعي والقضائي للخطأ المسقط)

إن ميزة تحديد المسؤولية ليست حصانة مطلقة أو أبدية منحتها القوانين للمتعهد، بل هي ميزة تدور وجوداً وعدماً مع حسن نية الناقل المهني والتزامه بالحد الأدنى من الأخلاق التجارية. يسقط حق متعهد النقل متعدد الوسائط في التمسك بالسقوف المالية المذكورة أعلاه (ويصبح ملزماً بالتعويض الشامل والكامل عن كافة الأضرار الفعلية التي لحقت بالشاحن مهما بلغت قيمتها)، إذا نجح الشاحن في إثبات ارتكاب المتعهد أو تابعيه لأحد الأخطاء الكبرى التالية:⁴

¹ أحمد محمود حسني، قضاء نقض النقل البحري والبري ومسؤولية الناقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 412 (تحليل مفهوم الرعونة المقترنة بإدراك الضرر).

² عمار بوضياف، "شروط سقوط الحق في تحديد المسؤولية في التشريع البحري واللوجستي الجزائري"، مجلة المفكر القانوني، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 11، 2015، ص 89.

³ صندوق النقد الدولي (IMF): الكتيب التعريفي بنظام حقوق السحب الخاصة (Special Drawing Rights)، واشنطن، التحديثات الدورية لسلال العملات الدولية، 2024..

⁴ سقوط الحق في تحديد المسؤولية (الخطأ العمدي والجسيم): اتفاقية عام 1980، المادة 21؛ وقواعد الأونكتاد 1992، القاعدة رقم 7.

➤ الخطأ العمدى أو الغش: (Intentional Fault / Fraud)

ويتحقق بالعمل الإراداني الواعي؛ أي أن يقوم المتعهد أو المدير المسؤول في الشركة أو قائد وسيلة النقل بفعل أو امتناع عن فعل، بقصد مباشر وإرادة متجهة لإحداث الهلاك أو التلف للبضاعة (مثل قيام التابعين باختلاس أجزاء من البضاعة، أو تعمد التخلص منها في الطريق دون مبرر لوجستي، أو تزوير مستندات الشحن لإخفاء العجز)¹.

➤ الخطأ الجسيم المقترن برعونة وإدراك الضرر (Recklessness with

knowledge):

هذا المفهوم القانوني الدقيق صاغته محكمة النقض الفرنسية واستقر في الاتفاقيات الدولية (كقواعد هامبورغ وروتتردام والأونكتاد). وهو خطأ يتكون من عنصرين²:

○ عنصر موضوعي: صدور تصرف طائش، أهوج، ينطوي على استهتار بالغ ورعونة شديدة بالبضاعة لا تصدر من أقل الناس خبرة في قطاع اللوجستيات.

○ عنصر نفسي (إدراك النتيجة): أن يكون المتعهد أو تابعه على علم ووعي تام وإدراك عقلي مسبق بأن هذا التصرف الأرعن سيؤدي على الأرجح وفي مسار الحوادث العادي إلى تلف البضاعة أو هلاكها، ومع ذلك يستمر في الفعل دون مبالاة (مثل قيام المتعهد بشحن بضائع شديدة الحساسية للرطوبة في حاوية تالفة ومخرومة، مع علمه المسبق بهطول أمطار غزيرة أو عبور مناطق بحرية عاصفة، دون اتخاذ أي إجراء لإصلاحها أو استبدالها). عبء إثبات هذا الإدراك النفسي يقع على عاتق الشاحن، وهو أمر عسير عملياً ويتم استخلاصه من القرائن المحيطة بالحادث.³

ومن خلال هذا المطلب سنتطرق الى المبحث الثاني حيث يتضمن أثر المسؤولية و ضماناتها.

¹ منير مصلح، الخطأ الجسيم المعادل للعمد وأثره في سقوط تحديد المسؤولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2021، ص 198.

² Berlingieri, F., International Maritime Conventions: Volume I, Routledge, London, 2014, p. 302.

³ Clarke, M., Aspects of International Carriage of Goods by Road, Sea, and Air, Lloyd's of London Press, London, 2001, p. 154.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

المبحث الثاني: أثر المسؤولية وضماداتها

إن قيام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ليس حتمية مطلقة في كل الأحوال؛ إذ إن القواعد القانونية والتوازنات العقدية تمنح المتعهد مساحة قانونية للتخلص من هذا العبء إذا أثبت انقطاع رابطة السببية بين نشاطه وبين الضرر اللاحق بالبضاعة. علاوة على ذلك، ونظراً لضخامة المخاطر المالية المترتبة على هذه المسؤولية في بيئة اللوجستيات الحديثة، فقد غدا نظام التأمين بمثابة الصمام المالي الضامن لحقوق الشاحنين والمتعهدين والناقلين الفعليين على حد سواء. وبناءً عليه، يركز هذا المبحث على دراسة أسباب الإعفاء من المسؤولية، ثم الانتقال لتحليل الآليات التأمينية الحمائية.

المطلب الأول: أسباب إعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية

بما أن نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط (MTO) قائم -كما سلف بيانه في المبحث الأول- على أساس "الخطأ المفترض" والالتزام بتحقيق نتيجة "من الباب إلى الباب"، فإن هذا التشدد التشريعي توازنه قواعد قانونية صارمة تحدد كيفية انقاص أو هدم هذه القرينة. لا يستطيع المتعهد التحلل من عبء التعويض بمجرد إثبات أنه بذل عناية الشخص المعتاد أو اليقظ، بل يتعين عليه قطع "رابطة السببية" (Causal link) بين نشاطه اللوجستي وبين الضرر المشكو منه (الهلاك، التلف، أو التأخير). ويتحقق هذا انقطاع رابطة السببية إما بقوة القانون عبر إثبات "السبب الأجنبي"، أو بموجب شروط تعاقدية تنظيمية مشروعة لا تصطدم بقواعد النظام العام الأمرة. وسنفصل في هذين الجانبين عبر فرعين تفكيكيين.¹

الفرع الأول: الأسباب القانونية للإعفاء من المسؤولية (السبب الأجنبي)

الأسباب القانونية هي الإعفاءات الحصرية التي نصت عليها صراحة القوانين التجارية والبحرية الوطنية والاتفاقيات الدولية. إذا نجح المتعهد في إقامة الدليل القاطع على أن الضرر يعود كلياً أو جزئياً إلى أحد هذه الأسباب، تحلل من مسؤوليته بمقدار مساهمة هذا السبب في إحداث الضرر.²

¹ القانون المدني الجزائري، المادة 127، والقانون المدني المصري، المادة 165 (القواعد العامة للسبب الأجنبي، القوة القاهرة، وخطأ المضرور).

² القانون المدني الجزائري، المادة 127. نفس المرجع السابق.

أولاً: القوة القاهرة والحادث الفجائي (Force Majeure et Cas Fortuit)

تمثل القوة القاهرة النموذج التقليدي والجوهري للسبب الأجنبي الذي يهدم ركن السببية في المسؤولية العقدية والتقصيرية على حد سواء¹.

➤ الشروط الثلاثة التراكمية في فقه اللوجستيات:

لكي يحتج المتعهد بالقوة القاهرة لإعفائه من المسؤولية، يلزمه إثبات توافر ثلاثة شروط مجتمعة ومستمرة أمام القضاء التجاري:

- شرط الخارجية: (Exteriorité) أن يكون الحادث خارجاً تماماً عن النطاق المادي والمهني للمتعهد وتابعيه ووسائل النقل المستخدمة. فمثلاً، لا يعتبر العطل المفاجئ في محرك الشاحنة أو حدوث ثقب في بدن السفينة حادثاً خارجياً، بل هو عيب داخلي في أدوات تنفيذ العقد يضمنه المتعهد. أما الإعصار البحري فهو حادث خارجي.

- شرط عدم التوقع: (Imprévisibilité) أن يكون الحادث من نوع لا يمكن للشخص المعتاد والناقل اليقظ توقعه أو التنبؤ به وقت إبرام عقد النقل وإصدار السند. فإذا كانت المنطقة البحرية معروفة تاريخياً وبحسب نشرات الأرصاد الجوية بالعواصف في ذلك الوقت من السنة، فإن حدوث عاصفة لا يعد أمراً غير متوقع، وبالتالي تسقط القوة القاهرة.

- شرط استحالة الدفع: (Irrésistibilité) أن يؤدي الحادث إلى استحالة مطلقة (وليس مجرد صعوبة أو مشقة مالية) لتنفيذ الالتزام أو تلافي الضرر. إذا كان بإمكان قائد وسيلة النقل تفادي العاصفة باللجوء إلى ميناء قريب أو اتخاذ مسار بديل ولم يفعل، فإن شرط استحالة الدفع ينتفي.

➤ التطبيقات العملية والسيادية (أفعال الأمير):

الكوارث الطبيعية الجسيمة: الزلازل المدمرة التي تضرب الموانئ ومحطات الحاويات، الفيضانات الجارفة التي تقطع خطوط السكك الحديدية، والأعاصير البحرية التيفونية التي تخرج عن نطاق تصنيفات السلامة العادية للسفن².

¹ القانون المدني المصري، المادة 165، نفس المرجع السابق.

² علي علي سليمان، نظرية الالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص 167.

- الحوادث البشرية والسيادية (Factum Principis / أفعال الأمير): (تشمل نشوب الحروب المفاجئة، أعمال القرصنة البحرية المسلحة في الممرات الدولية، الحظر الاقتصادي الدولي، أو صدور أوامر فجائية من السلطات العامة (كالجمارك أو وزارة الصحة) بحجز البضاعة أو منع تفريغها لأسباب سياسية أو صحية عامة (مثل تدابير الأوبئة العالمية)، شريطة ألا يكون المتعهد قد تسبب في هذا الحجز بخطأ منه (كشحن بضائع مهربة أو بوثائق مزورة).

ثانياً: العيب الذاتي للبضاعة وطبيعتها الخاصة (Inherent Vice)

يتعلق هذا الإعفاء بطبيعة البضاعة وتكوينها الفيزيائي أو الكيميائي الداخلي، حيث تقع الخسارة بفعل البضاعة نفسها دون تدخل أي عامل خارجي مرتبط بالنقل¹.
➤ التأصيل القانوني للفكرة: البضاعة هي التي تحمل في أحشائها بذور تلفها. وفي هذه الحالة، يعفى المتعهد لأن الضرر لم ينتج عن عملية النقل، بل عن عجز البضاعة عن تحمل ظروف السفر الطبيعية والاعتيادية.

أمثلة ونماذج تطبيقية في القضاء التجاري:

➤ التبخر والنقصان الطبيعي: (Le freinte de route)

بعض البضائع السائلة كالمحروقات، الزيوت، أو المواد الكيميائية، تتعرض لنسبة تبخر أو جفاف طبيعية معتادة في الوزن نتيجة الحرارة العادية طوال الرحلة. وتحدد الأعراف البحرية والتجارية نسباً مئوية مسموحاً بها، فإذا كان النقص ضمن هذه النسبة يُعفى المتعهد تلقائياً لتعلقه بالطبيعة الخاصة للشيء².

➤ التعفن التلقائي والتفاعل الكيميائي:

فساد المنتجات الزراعية الطازجة (كالفواكه والخضار) أو اللحوم نتيجة إصابتها بآفات أو جراثيم سابقة على عملية الشحن والتحميل، شريطة أن يثبت المتعهد بأنه وضعها في حاويات تبريد (Reefer Containers) مضبوطة على درجات الحرارة الموصى بها

¹ قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية لعام 1992، القاعدة رقم 4-5 (تعداد حالات الإعفاء: عيب البضاعة، خطأ الشاحن، سوء التعبئة، والإنقاذ).

² مصطفى رجب، الإعفاء من المسؤولية العقدية في عقود النقل واللوجستيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2019، ص 212.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

في سند النقل طوال الرحلة. وكذا التآكل الذاتي للمعادن أو احتراق بعض المواد الكيميائية تلقائياً نتيجة تفاعلها مع الأكسجين العادي.

➤ النقل الحيواني:

موت المواشي أو الحيوانات الحية المنقولة نتيجة الإجهاد الطبيعي للرحلة أو لعدم تحملها ظروف البحر أو الجو، شريطة إثبات المتعهد التزامه بكافة التعليمات الخاصة برعايتها وتقديم العلف والماء لها.

ثالثاً: خطأ الشاحن أو المرسل إليه (Faute للمرسل أو المرسل إليه)

إذا كان الضرر نتيجة فعل مباشر أو إهمال صدر عن الطرف الآخر في عقد النقل (صاحب المصلحة في البضاعة)، فإن رابطة السببية تنقطع تماماً في مواجهة المتعهد عملاً بمبدأ "المتضرر هو من تسبب في ضرر نفسه¹".

➤ سوء التعبئة والتغليف الداخلي: (Vice d'emballage)

تعتبر تعبئة البضاعة داخل الحاويات (Containers) من الالتزامات الجوهرية للشاحن في نظام النقل الحديث) خصوصاً حاويات LCL/FCL التي يعبئها الشاحن في مصنعه. (إذا استخدم الشاحن صناديق كرتونية رديئة، أو لم يتم تثبيت وتربيط الآلات الثقيلة داخل الحاوية بروابط خشبية أو حديدية متينة، مما أدى إلى تحركها واصطدامها ببعضها البعض نتيجة الاهتزازات الطبيعية للشاحنة أو السفينة، فإن المتعهد يُعفى تماماً من المسؤولية بمجرد إثباته أنه تسلم الحاوية مغلقة برصاص الشحن (Seal) وسلمها بذات الرصاص سليم دون تلف خارجي في جسم الحاوية²).

➤ البيانات الكاذبة أو الناقصة أو إخفاء طبيعة البضاعة:

إذا أغفل الشاحن تدوين الوزن الحقيقي بدقة (مما يتسبب في سوء توزيع الأحمال على وسيلة النقل)، أو أخفى حقيقة كون البضاعة خطرة، قابلة للاشتعال، أو سريعة التلف، وحرّم بذلك المتعهد من اتخاذ التدابير اللوجستية الوقائية الخاصة بها (مثل عزلها عن مصادر الحرارة أو وضعها في مكان جيد التهوية)، فإن أي تلف أو انفجار أو هلاك يقع يعود لخطأ

¹ اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع (CMR) لعام 1956، جنيف، المادة 17 (بخصوص إعفاءات سوء التعبئة والتغليف الداخلي).

² عادل حداد، "تأثير عيب التعبئة والتغليف على حراسة الحاويات في النقل متعدد الوسائط"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة الشلف، الجزائر، المجلد 6، العدد 1، 2020، ص 178.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

الشاحن وحده، بل ويحق للمتعهد مطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بوسيلة النقل¹.

رابعاً: إنقاذ الأرواح والممتلكات والإضرابات العمالية 2

➤ مبدأ السلامة الإنسانية والتضامن اللوجستي:

يُعفى المتعهد من المسؤولية عن التلف أو التأخير إذا نتج ذلك عن انحراف وسيلة النقل (السفينة في البحر أو الشاحنة على الطريق) عن مسارها الطبيعي لغرض إنقاذ أرواح بشرية معرضة لخطر الموت المحقق، أو محاولة إنقاذ سفينة أخرى توشك على الغرق. ويرتكز هذا الإعفاء على قواعد الأخلاق الإنسانية المقننة في الاتفاقيات الدولية) مثل اتفاقية سلامة الأرواح في البحر (SOLAS)، حيث تقدم القوانين حماية الحياة البشرية على سلامة المصالح التجارية للبضائع³.

➤ الإضرابات العمالية والاضطرابات الصناعية (Strikes):

إذا توقفت أعمال الشحن، التفريغ، أو التخليص الجمركي في ميناء عبور أو في محطة الوصول النهائية نتيجة إضراب عمالي شامل أو إغلاق تعسفي للموانئ من قبل نقابات العمال (Lockout)، وتسبب هذا التوقف القسري في تأخر تسليم البضائع أو فساد المواد الغذائية في الحاويات، يُعفى المتعهد من مسؤولية التأخير والتلف الناتج عنه، شريطة أن يثبت أنه بذل جهوداً معقولة للبحث عن موانئ أو مسارات بديلة، وأنه لم يكن هو المتسبب المباشر في إثارة هذا الإضراب داخل شركته اللوجستية⁴.

الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية وضوابطها

تتجه شركات النقل ومتعهدو النقل متعدد الوسائط، بصفتهم الطرف الأقوى فنياً واقتصادياً، إلى صياغة بنود وشروط مطبوعة مسبقاً في خلفية سند النقل (Multimodal Transport Document) تهدف إلى تضيق نطاق مسؤوليتهم أو التحلل منها. يثير هذا الجانب صراعاً قانونياً مستمراً ومزمن بين مبدأ "سلطان الإرادة" وبين "قواعد النظام العام لحماية الطرف الضعيف"⁵.

¹ سمير تانغو، أسباب الإعفاء من المسؤولية في قانون النقل البحري والجوي المقارن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 154.

² اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع (CMR) لعام 1956، جنيف، المادة 17 (بخصوص إعفاءات سوء التعبئة والتغليف الداخلي).

³ اتفاقية سلامة الأرواح في البحر (SOLAS)، المنظمة البحرية الدولية (IMO)، البنود التنظيمية لحالات الانحراف والإنقاذ المقبولة قانوناً.

⁴ رابح تومي، دفع الناقل للإعفاء من المسؤولية عن هلاك الحاويات، دار اللامعية، الجزائر، 2017، ص 64.

⁵ قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة لعام 1992، القاعدة رقم 5-5 (بطلان شروط الإعفاء التي تنزل بالمسؤولية تحت الحدود الأمرة).

أولاً: بنود الإعفاء والتخفيف ومفهوم عقود الإذعان¹

➤ مرتكزات مبدأ سلطان الإرادة: (Autonomy of Will)

يقضي الأصل العام في العقود المدنية والتجارية بأن "العقد شريعة المتعاقدين"، ويجوز للأطراف توزيع المخاطر المالية بالتراضي. بناءً على هذا، يدرج المتعهدون بنوداً تعفيهم من المسؤولية عن حالات معينة (مثل الإعفاء من الأضرار الناتجة عن سرقة البضاعة بالإكراه من المستودعات، أو الإعفاء من الخطأ الملاحي للربان في المرحلة البحرية).

➤ طبيعة سند النقل كعقد إذعان: (Contrat d'adhésion)

يجمع الفقه والقضاء على أن سند النقل متعدد الوسائط هو نموذج صارخ لعقود الإذعان؛ فالشاحن لا يمتلك القدرة الواقعية على مناقشة البنود المطبوعة في خلفية السند، بل ينحصر خياره بين قبول التعاقد كما هو أو رفض الشحن بالكامل. هذا الخلل التعاقدية دفع المشرع للتدخل بوضع قواعد آمرة للحد من تعسف الشروط الاتفاقية².

ثانياً: حدود بطلان شروط الإعفاء لمخالفتها النظام العام الاقتصادي

لحماية التجارة الوطنية وحقوق الشاحنين، وضعت التشريعات المقارنة والاتفاقيات

الدولية (كقواعد الأونكتاد لعام 1992 والتشريع الجزائري والمصري) خطوطاً حمراء لا يجوز للاتفاقات الخاصة تخطيها، وتتمثل في الآتي³:

➤ البطلان المطلق لشروط الإعفاء من الخطأ الشخصي العمدى والجسيم:

يُعتبر باطلاً بطلاناً مطلقاً وبقوة القانون كل شرط يدرج في سند النقل يقضي بإعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط إعفاءً مسبقاً من المسؤولية الناتجة عن "خطئه الشخصي العمدى" أو "خطئه الجسيم"، أو خطأ تابعيه ومديره الذين يعتمد عليهم في إدارة وتنفيذ العملية اللوجستية. فالخطأ الجسيم يُعادل العمد في الآثار القانونية، والإعفاء منه يُفرغ العقد من التزامه الجوهرى ويجعله عقداً احتمالياً باطلاً⁴.

¹ مواعيد الإخطار بالضرر والتقديم: قواعد الأونكتاد 1992، القاعدة رقم 10 (إخطار التلف الخفى خلال 6 أيام متتالية، وتقديم الدعوى بمرور 9 أشهر).

² هاني محمد سليمان، البنود التعسفية في سندات الشحن متعددة الوسائط: دراسة في ضوء قواعد روتردام والأونكتاد، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص 134.

³ اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1980، المادتين 24 و 25 (تنظيم مواعيد التقديم بمدد لا تتجاوز السنتين).

⁴ سامية كحيل، "النظام القانوني لمواعيد الإخطار ودعوى تقديم النقل في التشريع الجزائري"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة تبسة، الجزائر، العدد 12، 2017، ص 88.

➤ بطلان شروط النزول تحت السقف القانوني Clauses (لخفض المسؤولية):

يُعد باطلاً بطلاناً مطلقاً أي بند اتفاقي يهدف إلى خفض الحد الأعلى للمسؤولية المالية (سقف التعويض) إلى ما دون الحدود المقررة في القوانين أو الاتفاقيات الدولية (الأمرة) مثل النزول عن حد الـ SDR 666.67 للطرد أو الـ SDR 2 للكيلوغرام المذكورة في المطلب السابق¹.

➤ الأثر المترتب على البطلان (انفصال الشرط الباطل):

إن بطلان هذه الشروط التعسفية لا يؤدي -بأي حال من الأحوال- إلى بطلان عقد النقل متعدد الوسائط بأكمله؛ بل يبطل الشرط التعسفي وحده ويُعتبر كأن لم يكن، وبظل العقد قائماً وصحيحاً ومنتجاً لكافة آثاره القانونية. وتطبق المحكمة تلقائياً القواعد والحدود القانونية والتعويضية الأمرة المقررة في التشريع².

ثالثاً: الشروط التنظيمية والإجرائية المشروعة (مواعيد الإخطار والتقدم)

على خلاف شروط الإغفاء الموضوعي الباطلة، يعترف الفقه والقضاء بمشروعية وصحة "الشروط الإجرائية والتنظيمية" التي لا تعفي المتعهد من المسؤولية موضوعياً، وإنما تضع أطراً زمنية لتنظيم كيفية المطالبة بالحقوق واستقرار المراكز القانونية، ومن أبرزها³:

➤ اشتراط مواعيد صارمة للإخطار بالضرر⁴: (Notice of Loss)

تنظم القوانين والاتفاقيات المواعيد التي يجب على المرسل إليه تقديم احتجاج أو إخطار مكتوب (Réclamation) فيها للمتعهد لوجود نقص أو تلف في البضاعة:

- التلف الظاهري: (Apparent Damage) إذا كان التلف أو النقص واضحاً للعين المجردة عند التسليم، يجب على المرسل إليه تقديم الإخطار فوراً وخلال ذات يوم التسليم الفعلي، أو تدوين تحفظات واضحة على نسخة سند النقل عند التوقيع بالاستلام.
- التلف غير الظاهري أو الخفي: (Concealed Damage) إذا كان التلف داخلياً لا يظهر إلا بعد فتح الصناديق وفحص البضاعة فنياً، يمنح القانون مهلة اتفاقية أو قانونية

¹ اتفاقية روتردام لعام 2008 (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع المحمول كلياً أو جزئياً على البحر)، المادة 62.

² منير الجنبهي، النظام القانوني لتقدم دعاوى النقل البري والبحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 119.

³ ثروت عبد الحميد، عقود الإذعان والشروط التعسفية في التجارة واللوجستيات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 210.

⁴ فاطمة زهار، "أثر النظام العام على شروط تخفيض المسؤولية اللوجستية"، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الجزائر 1، العدد 29، 2019، ص 201.

(تتراوح عادة بين 3 إلى 7 أيام، وتصل إلى 15 يوماً متتالية في قواعد الأونكتاد لعام 1992) من تاريخ التسليم لتقديم الإخطار المكتوب.

➤ الأثر القانوني للإخطار:

إذا تخلف المرسل إليه عن تقديم الإخطار في الموعد، لا يسقط حقه في رفع دعوى المسؤولية، ولكن تنشأ ضده قرينة قانونية بسيطة مفادها أنه تسلم البضاعة بحالة سليمة ومطابقة تماماً لما هو مدون في سند النقل، ويصبح عبء إثبات العكس (دحض القرينة) ثقیلاً ومقحماً على كاهل المرسل إليه أمام المحكمة¹.

➤ شروط تقادم دعوى المسؤولية وسقوطها: (Limitation of Actions)

تتميز دعاوى النقل متعدد الوسائط في القانون التجاري الدولي بأنها تخضع لمدد تقادم (مرور الزمن المسقط للدعوى) قصيرة جداً مقارنة بالمدد العامة في القانون المدني، وذلك بهدف سرعة تصفية المراكز المالية في قطاع اللوجستيات²:

➤ المدة القانونية:

تسقط دعوى المسؤولية الموجهة ضد متعهد النقل متعدد الوسائط بمرور تسعة أشهر (9 أشهر) بموجب قواعد الأونكتاد 1992، أو بمرور سنتين (2 سنتين) بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1980، ويبدأ احتساب هذه المدة من اليوم التالي لتاريخ تسليم البضاعة فعلياً، أو من اليوم التالي للتاريخ الذي كان ينبغي تسليم البضاعة فيه إذا كانت هالكة كلياً.

➤ الأثر القانوني للتقادم:

يعتبر هذا الميعاد ميعاد تقادم مسقط للدعوى (Prescription extinctive)، والاتفاق على الالتزام به أو صياغته في السند يعد صحيحاً وناظراً، وتقضي المحكمة بسقوط الدعوى شكلاً إذا رُفعت بعد انقضاء هذه المدة اللوجستية الوجيزة ما لم يثبت انقطاع التقادم بأحد الأسباب القانونية كالإقرار بالحق.

و من خلال هذا الفرع سنتطرق الى المطلب الثاني حيث يتضمن التأمين كضمانة لتغطية مسؤولية ناقل النقل متعدد الوسائط.

¹ Baatz, Y., Maritime Law, 5th Edition, Routledge, London, 2021, p. 234

² عصام حنفي محمود، الشروط المقيدة للمسؤولية في مستندات النقل الإلكترونية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص 167.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

المطلب الثاني: التأمين كضمانة لتغطية مسؤولية ناقل النقل متعدد الوسائط

يُمثل التأمين (Insurance) الركيزة المالية واللوجستية التكميلية للقانون؛ إذ بدونه لا يمكن لمتعهد النقل متعدد الوسائط المغامرة بنقل بضائع بمليارات الدولارات، وبدونه قد يعجز الشاحن عن تحصيل تعويضه إذا أشهر المتعهد أو أحد الناقلين الفعليين إفلاسه. ويتسم نظام الضمان هنا بالتشعب والاتساع لتغطية كافة أطراف الرحلة اللوجستية الممتدة.

الفرع الأول: تأمين مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ونواحي الحماية

يتعين على المتعهد (MTO) إبرام عقود تأمين متخصصة وموسعة تضمن حمايته وحماية عملائه من التبعات المالية للمسؤولية المفترضة الملقة على عاتقه بموجب سند النقل الموحد¹.

أولاً: مفهوم تأمين المسؤولية المدنية للمتعهد وأهميته الاقتصادية

التمييز بين تأمين البضائع وتأمين المسؤولية: يجب التمييز بشكل دقيق وحاسم في القضاء التجاري بين "تأمين البضائع (Cargo Insurance)" الذي يبرمه الشاحن أو المرسل إليه بصفته مالكاً للشيء لحماية ملكيته من مخاطر الهلاك، وبين "تأمين المسؤولية المدنية للمتعهد (MTO Liability Insurance)" في تأمين المسؤولية، لا تحمي شركة التأمين البضاعة بذاتها، بل تحمي "الذمة المالية للمتعهد"؛ حيث تلتزم شركة التأمين قانوناً وبموجب الوثيقة بدفع التعويضات المالية والتعاقدية التي تُفرض على المتعهد بموجب حكم قضائي أو تسوية ودية لصالح الشاحنين نتيجة حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير².

➤ الأهمية الاقتصادية والائتمانية:

يمنح هذا التأمين المتعهد ميزة "الائتمان التجاري واللوجستي"؛ فالشركات التجارية الكبرى والمؤسسات الصناعية ترفض عقود الشحن مع متعهد نقل لا يمتلك وثيقة تأمين مسؤولية معترف بها دولياً وصادرة عن جهات تأمينية ذات ملاءة مالية وتصنيف مرتفع، لضمان استرداد قيمة بضائعها في حال وقوع الكوارث.

¹ الأمر رقم 07-95 المتعلق بالتأمينات في الجزائر، المعدل والمتمم، المواد الخاصة بتأمين المسؤولية المدنية والتأمين البضائع والنقل.

² عبد الرزاق بن خروف، التأمين البري والبحري في التشريع الجزائري والمقارن، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2005، ص 340.

ثانياً: دور نوادي الحماية والتعويض العالمية (P&I Clubs)

نظراً لأن النقل متعدد الوسائط غالباً ما يتضمن مرحلة بحرية كبرى (وهي المرحلة الأكثر عرضة للمخاطر الضخمة)، فإن شركات النقل ومتعهدي اللوجستيات لا يلجأون لشركات التأمين التجاري الأسهمي العادية فقط، بل ينضمون إلى جمعيات متخصصة تُعرف بـ نوادي الحماية والتعويض¹: (Protection and Indemnity Clubs)

➤ ماهية وطبيعة النوادي:

هي عبارة عن تجمعات وجمعيات تكافلية غير ربحية تجمع ملاك السفن ومشغلي النقل ومتعهدي اللوجستيات على مستوى العالم، حيث يقوم الأعضاء بدفع اشتراكات سنوية لتكوين صندوق مالي مشترك ضخم يغطي التعويضات الفلكية الناتجة عن الحوادث الكبرى (مثل غرق السفن العملاقة المحملة بآلاف الحاويات، التلوث البيئي البحري بالنفط، والمسؤوليات الناشئة عن عقود النقل الموحدة)².

➤ المزايا القانونية والعملية للنوادي:

تقدم هذه النوادي للمتعهد حماية قانونية فائقة وميدانية؛ إذ تتدخل فور وقوع الحادث في أي ميناء حول العالم عبر وكلائها المتواجدين ميدانياً، وتقوم بتقديم كفالات مالية وضمانات مكتوبة (Letter of Undertaking) للجهات القضائية وسلطات الموانئ لمنع حجز السفن أو الشاحنات، وتتولى الدفاع القضائي وتعيين كبار الخبراء والمعاينين لتحديد حجم الضرر الفعلي للبضائع ودفع التعويضات للشاحنين دون إبطاء³.

الفرع الثاني: تأمين الناقلين الفعليين ودعوى الحلول التأميني

تتسم علاقة التأمين في النقل متعدد الوسائط بالتشابك والتداخل، نظراً لأن الرحلة يتم تنفيذها بواسطة أطراف متعددين (الناقل الفعلي البري، البحري، الجوي) يعملون تحت مظلة المتعهد الأصل بموجب عقود باطن مستقلة⁴.

¹ أحمد بوضياف، "دور نوادي الحماية والتعويض العالمية في تغطية مخاطر النقل متعدد الوسائط"، مجلة القانون العقاري والبيئي، جامعة مستغانم، الجزائر، المجلد 9، العدد 2، 2021، ص 301.

² The International Group of P&I Clubs Handbook, London, 2022/2023 edition.

³ علي البارودي، مبادئ القانون البحري وتأمين السفن والمسؤوليات المينائية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2001، ص 198-204.

⁴ غازي خير، قانون التأمين والنقل: دراسة مقارنة للوثائق اللوجستية، دار وائل للنشر، عمان، 2013، ص 412.

⁴ الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات (الجزائري)، المادة 54 (الخاصة بالقواعد التنظيمية والآثار القانونية لحلول المؤمن القانوني محل المؤمن له بعد الوفاء بالتعويض).

أولاً: التزام الناقلين الفعليين بالتأمين وتعدد الوثائق

على الرغم من أن المتعهد هو المسؤول المباشر والأول في مواجهة الشاحن بموجب سند النقل، إلا أن كل ناقل فعلي يستعين به المتعهد يظل خاضعاً لقانونه الخاص وملزماً بتأمين مسؤوليته عن المرحلة التي ينفذها مادياً¹:

➤ الناقل البري الفعلي:

يملك وثيقة تأمين تغطي مسؤوليته بموجب قوانين النقل البري الوطنية أو اتفاقية CMR (8.33 SDR لكل كجم).

➤ الناقل البحري الفعلي:

يملك غطاء تأمينياً ضد المخاطر البحرية والتلف الناشئ عن أخطاء الإدارة البحرية بموجب قواعد لاهاي أو هامبورغ.

➤ الناقل الجوي الفعلي:

يملك تأميناً إلزامياً مشدداً يغطي الأضرار وفق اتفاقية مونتريال (22 SDR لكل كجم). هذا التعدد في وثائق التأمين الفرعية يخلق شبكة أمان مالي متكاملة على طول خط سير الرحلة، ويمنع انهيار السلسلة اللوجستية عند وقوع الحوادث.

ثانياً: دعوى الحلول التأميني وآلياتها القانونية لتوزيع العبء المالي

تُعد "دعوى الحلول (Subrogation Action) "المحرك القانوني والعمود الفقري لاسترداد الحقوق وتوزيع المسؤوليات المالية النهائية بين شركات التأمين في بيئة التجارة الدولية، وتتحرك هذه الآلية عبر الخطوات المنضبطة التالية²:

➤ آلية تفعيل الحلول وسداد التعويض الأول:

عند وصول الحاوية تالفة أو ناقصة، يتقدم الشاحن (أو المرسل إليه) بالمطالبة والاحتجاج مباشرة ضد متعهد النقل متعدد الوسائط (MTO) بصفته الطرف الأصيل المتعاقد معه بموجب السند الموحد. وتقوم شركة تأمين المتعهد) أو نادي P&I المشترك فيه (بدفع قيمة التعويض المستحق للشاحن فوراً بحسب معايير السوق والـ SDR ، وذلك تجنباً للمقاضاة

¹ محمد فريد العربي، التأمين البحري وضمانات الائتمان التجاري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006، ص 167-172 (آليات عمل دعوى الحلول واسترداد المبالغ من الناقل الفعلي من الباطن).

² عمران زواري، التأمين البحري على البضائع والمسؤوليات في التشريع الجزائري، دار بلقيس للطباعة والنشر، الجزائر، 2016، ص 225.

وحفاظاً على السمعة التجارية للمتعهد¹.

➤ الحلول القانوني وحلول المؤمن محل المضمون:

بموجب القواعد العامة للتأمين (المادة 54 من قانون التأمينات الجزائري والمبادئ المقارنة)، وبمجرد سداد التعويض كاملاً للشاحن، تحل شركة التأمين حلاً قانونياً محل المتعهد المضمون؛ أي تنتقل إليها كافة الحقوق، والضمانات، والدعاوى القضائية التي كان يمتلكها المتعهد بموجب العقد أو القانون ضد الغير².

➤ الرجوع على الناقل الفعلي المخطئ: (Action en récursoire)

تقوم شركة تأمين المتعهد بعد ذلك برفع دعوى قضائية مستقلة (دعوى الرجوع بالحلول) ضد الناقل الفعلي (الفرعي) الذي ثبت بالدليل الفني والقرائن (مثل محاضر المعاينة الجمركية أو تقارير الخبراء) أن التلف أو الهلاك قد وقع في مرحلته وبسببه حصراً (مثلاً: شركة النقل البري بالشاحنات التي انقلبت مقطورتها على الطريق البري قبل وصولها لميناء التصدير). وتطالب شركة التأمين باسترداد كافة المبالغ المالية والتعويضات والمصاريف القضائية التي دفعتها للشاحن، ولكن في حدود السقف المالي للمسؤولية الخاص بتلك المرحلة المعنية والمنصوص عليه في الاتفاقية الحاكمة لها. وبفضل هذه المنظومة الدقيقة، يستقر العبء المالي والتعويضي النهائي في نهاية المطاف على عاتق الطرف الفعلي المتسبب في الضرر، مما يساهم في رفع كفاءة وموثوقية قطاع النقل متعدد الوسائط على الصعيد العالمي³.

خاتمة الفصل الثاني:

نستخلص من مجمل الدراسة التحليلية والقانونية التي تناولناها في هذا الفصل، والمخصصة لتفكيك أحكام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وأثرها وضماناتها، أن المشرع الدولي والتشريعات الوطنية المقارنة قد واجهت تحدياً تشريعياً حقيقياً للتوفيق بين كفاءة سلاسل الإمداد اللوجستية الحديثة وحماية حقوق أطراف العقد. ويمكن بلورة أهم الاستخلاصات القانونية التي وصلنا إليها في النقاط الآتية:

¹ خالد تواتي، "آليات ممارسة دعوى الحلول التأميني في عقود نقل البضائع من الباطن"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، الجزائر، المجلد 7، العدد 3، 2022، ص 410.

² أمجد محمد منصور، الآثار القانونية لعقد التأمين: دعوى الحلول وتوزيع المخاطر، دار الثقافة للنشر، عمان، 2015، ص 178.

³ صبري حمد خاطر، حلول المؤمن محل المؤمن له في الحقوق والدعاوى: دراسة مقارنة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2008، ص 95.

الفصل الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

أولاً: إن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تقوم على أساس الخطأ المفترض والالتزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية؛ حيث يلتزم المتعهد بضمان سلامة البضائع منذ لحظة تسلمها في بلد المنشأ وحتى تسليمها النهائي، مما يضعه في مركز قانوني كأصيل وليس كمجرد وسيط.

ثانياً: أثبتت الدراسة أن النظام الموحد أو المختلط للمسؤولية هو النظام الأكثر عدالة لحل معضلة "الضرر مجهول المكان" مقارنة بالنظام الشبكي التقليدي، لأنه يحمي الشاحن من مشقة البحث عن الناقل الفعلي المتسبب في الضرر في أي مرحلة من مراحل النقل (بري، بحري، أو جوي).

ثالثاً: بالرغم من صرامة هذه المسؤولية، فإن القانون منح المتعهد حقاً استثنائياً في تحديد مسؤوليته مالياً بسقف محددة تُحسب وفق آلية حقوق السحب الخاصة (SDR)، وهو حق يسقط فوراً وبقوة القانون إذا ثبت ارتكابه لخطأ عمدي أو خطأ جسيم يعادل العمد. رابعاً: تشكل أسباب الإعفاء القانونية (كالسبب الأجنبي، القوة القاهرة، خطأ الشاحن، أو العيب الذاتي للبضاعة) صمام أمان لحماية المتعهد، شريطة ألا تتضمن العقود بنوداً تعسفية تهدف إلى الإعفاء المطلق من المسؤولية بما يخالف النظام العام والقواعد الآمرة للاتفاقيات الدولية.

خامساً: يمثل التأمين على المسؤولية المدنية، لا سيما من خلال نوادي الحماية والتعويض العالمية (P&I Clubs)، الركيزة الائتمانية والضمانة الفعلية الكفيلة بتغطية المخاطر الجسيمة للنقل متعدد الوسائط، مع حفظ حق شركات التأمين في الرجوع على الناقلين الفعليين عبر دعوى الحلول التأميني.

خاتمة

خاتمة

يظهر جلياً أن هذا النمط الحديث من النقل لم يعد مجرد خيار تكميلي في ساحة التجارة الدولية بل غدا عصب الحركات اللوجستية المعاصرة وركيزة أساسية لربط الأسواق العالمية ولما كان هذا النقل يجمع بين وسائط متعددة تحت مظلة عقدية واحدة يلتزم بها شخص واحد، فقد فرض ذلك تبديلاً جوهرياً في القواعد الكلاسيكية للمسؤولية التقصيرية والعقدية على حد سواء.

وقد حاولنا من خلال المقاربة التحليلية لنصوص القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية استكشاف التوازن الدقيق الذي يبحث عنه المشرع بين حماية حقوق شاحني البضائع من جهة، وعدم إثقال كاهل متعهدي النقل بمسؤوليات اعتبارية قد تكبح نمو هذا القطاع من جهة أخرى. وبناءً على ما تقدم من طروحات وتحليلات فقد خلصت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج الجوهرية تتبعها حزمة من التوصيات التي نراها كفيلة بتقويم وتطوير البيئة التشريعية والتنفيذية لهذا القطاع:

أولاً: النتائج:

إن عقد النقل متعدد الوسائط لم يعد مجرد تجميع لعقود نقل فردية، بل أضحي عقداً مستقلاً بذاته ذو طبيعة قانونية خاصة تفرض التزاماً موحداً بتحقيق نتيجة مستمرة "من الباب إلى الباب".

أثبت النظام المختلط (المعدل) المتبنى في قواعد الأونكتاد لعام 1992 والتشريعات المقارنة الحديثة أنه النظام الأكثر واقعية وتوازناً؛ كونه يسد الثغرة القانونية المتعلقة بـ "الأضرار المجهولة أو غير المحددة" مع احترامه للاتفاقيات الدولية الأمرة بالحاكمة للمراحل المعلومة.

لا يمكن لنظام المسؤولية المشددة والمفترضة لمتعهد النقل أن يؤدي وظيفته الاقتصادية واللوجستية في حماية التجارة الدولية بمعزل عن غطاء تأميني متطور وشبكة متكاملة من دعاوى الحلول والرجوع التأميني التي تضمن جبر أضرار الشاحنين واستقرار المراكز المالية للناقلين.

ثانياً: التوصيات:

ضرورة قيام الدول بتحديث قوانينها التجارية والبحرية الوطنية لتتلاءم بشكل كلي وشامل مع المعايير الحديثة للنقل متعدد الوسائط، وسد الفراغ التشريعي المتعلق بضبط وتحديد سقف المسؤولية في حالة الأضرار المجهولة عبر تبني وحدة حقوق السحب الخاصة (SDR).

تشجيع الاندماج والتحول الرقمي في إصدار "سندات النقل متعدد الوسائط الإلكترونية" مع وضع أطر قانونية واضحة تضمن حجيتها في الإثبات.



قائمة المراجع

	أولاً: الاتفاقيات الدولية والنصوص التشريعية
1	الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن FIATA ، شروط سند الشحن للنقل متعدد الوسائط FBL ، زيورخ، الطبعة المحدثّة، المواد من 1 إلى 4 والتي تنظم أطراف العقد.
2	اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً بحراً (قواعد روتردام 2008)، المادة 41، المادة 62.
3	اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980، مهمة الإصدار الأمم المتحدة بالتعاون مع UNCTAD جنيف، حول موضوع التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وتوحيد قواعد النقل الدولي، المادة 1-2-3.
4	اتفاقية النقل البري الدولي للبضائع (CMR) لعام 1956، جنيف، المادة 17 (بخصوص إعفاءات سوء التعبئة والتغليف الداخلي).
5	اتفاقية سلامة الأرواح في البحر (SOLAS) ، المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، البنود التنظيمية لحالات الانحراف والإنقاذ المقبولة قانوناً.
6	الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات (الجزائري)، المادة 54 (الخاصة بالقواعد التنظيمية والآثار القانونية لحلول المؤمن القانوني محل المؤمن له بعد الوفاء بالتعويض).
7	الأمر رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات في الجزائر، المعدل والمتمم، المواد الخاصة بتأمين المسؤولية المدنية والتأمين للبضائع والنقل.
8	القانون التجاري الجزائري، الأمر رقم 75-59، المواد 56 إلى 62) الخاصة بأحكام الوكيل بالعمولة للنقل. (Commissionnaire de transport).
9	قانون العمل الطبعة 11، دار النشر: منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان.
10	القانون المدني الجزائري، المادة 127، والقانون المدني المصري، المادة 165 (القواعد العامة للمسبب الأجنبي، القوة القاهرة، وخطأ المتضرر).
11	قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية لشروط مستندات النقل متعدد الوسائط لعام 1992، جنيف، القاعدة رقم 1-5.
12	قواعد الأونكتاد وغرفة التجارة الدولية لعام 1992، القاعدة رقم 1-5 والقاعدة 3-5 (تفسير التأخير والهلاك الحتمي بعد 90 يوماً).

	ثانياً: الكتب باللغة العربية
1	أبو زيد، مصطفى كامل، النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع: دراسة قانونية واقتصادية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018.
2	أحمد حسني، المسؤولية عن التأخير والهلاك في عقود النقل الحديثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005.
3	أحمد محمود حسني، قضاء نقض النقل البحري والبري والجوي ومسؤولية الناقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002 (تحليل مفهوم الرعونة المفترقة للإدراك والضرر).
4	البارودي، علي، القانون البحري والجوي والنقل متعدد الوسائط، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2015.
5	البارودي، علي، مبادئ القانون البحري وتأمين السفن والمسؤوليات المينائية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2001.
6	ثروت عبد الحميد، عقود الإذعان والشروط التعسفية في التجارة واللوجستيات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
7	جلال وفاء محمدين، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2004.
8	جمال الدين عوض، عمليات البنوك والتجارة الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003.
9	حمد محمود كريم. كتاب النقل متعدد الوسائط.
10	السقري، سحنون شبيب، عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع: دراسة في ضوء القوانين العربية والاتفاقيات الدولية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2022.
11	سميحة القليوبي، الموجز في القانون البحري ونظام النقل متعدد الوسائط، دار النهضة العربية، القاهرة، 2019.
12	سميحة القليوبي، الموجز في القانون التجاري: العقود التجارية وعمليات البنوك، دار النهضة العربية، القاهرة، 2017.
13	سمير تانغو، أسباب الإعفاء من المسؤولية في قانون النقل البحري والجوي المقارن، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
14	سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2008.
15	عثمان، جلال الدين، لوجستيات النقل الدولي وسلاسل الإمداد: المقاربة القانونية والاقتصادية للموانئ الجافة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2021.
16	عصام خلفي محمود، الشروط المعدلة للمسؤولية في مستندات النقل الإلكترونية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.
17	علي أمير خالد. عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2010.

18	علي بن سليمان، نظرية الالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
19	علي حسن يونس، عقد النقل وعمليات اللوجستيات المتكاملة، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003.
20	علي عبد السلام المعزاوي، عقد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع: دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2002.
21	عمران زواري، التأمين البحري على البضائع والمسؤوليات في التشريع الجزائري، دار بلقيس للطباعة والنشر، الجزائر، 2016.
22	الفتي، محمد السيد، النقل متعدد الوسائط للمحترفين: دراسة في القانون التجاري والبحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2019.
23	فريد فتیان، دراسات في قانون النقل الدولي واللوجستيات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2013.
24	الفتي، محمد السيد، النقل متعدد الوسائط للمحترفين: دراسة في القانون التجاري والبحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2019. (مكرر في الصور).
25	محمد حسين منصور، القانون التجاري البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008.
26	محمد فريد العريني، التأمين البحري وضمانات الائتمان التجاري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006 (آليات عمل دعوى الحلول واسترداد المبالغ من الناقل الفعلي من الباطن).
27	محمود سمير الشرقاوي، العقود التجارية الدولية: دراسة في القانون التجاري الدولي واللوجستيات، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.
28	مصطفى رجب، الإعفاء من المسؤولية العقدية في عقود النقل واللوجستيات الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2019.
29	مصطفى كمال طه، العقود التجارية النموذجية وسلاسل الإمداد اللوجستية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2009.
30	مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد - إيجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
31	هاني دويدار، قانون النقل اللوجستي (بري - بحري - جوي - متعدد الوسائط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.

ثالثاً: الأطروحات والرسائل الجامعية	
1	أطروحة أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للباحثة ليلى الدياز قمار، جامعة تلمسان، 2013-2014.
2	أميلة مباركي، النظام القانوني لعقد النقل متعدد الوسائط للبضائع، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2021.
3	بن أحمد، مريم، النظام القانوني لمتعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع: دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة 1، 2021.
4	بن زايد، مريم، دور النقل متعدد الوسائط في تفعيل اللوجستيات بالموانئ الجزائرية، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 3، 2020.
5	سليمان، عبد القادر، المسؤولية والأحكام الخاصة بسند النقل متعدد الوسائط، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2018.
6	صبري حمد خاطر، حلول المؤمن محل المؤمن له في الحقوق والدعاوى: دراسة مقارنة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2008.
7	منير مصلح، الخطأ الجسيم المعدل للعمد وأثره في سقوط تحديد المسؤولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 2021.
8	نسرين شريفي، التزام النقل بتحقيق نتيجة في عقود النقل الحديثة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2014.

رابعاً: المجلات والأبحاث والدوريات العلمية	
1	أحمد بوضياف، "دور نوادي الحماية والتعويض والتأمين العالمية في تغطية مخاطر النقل متعدد الوسائط"، مجلة القانون العقاري والبيئي، جامعة مستغانم، الجزائر، المجلد 9، العدد 2، 2021.
2	بوعلام حتيش، "أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع في الاتفاقيات الدولية"، مجلة البحوث القانونية والسياسية، جامعة قسنطينة 3، الجزائر، المجلد 8، العدد 2، 2019.
3	ثروت عمارة، "آلية حساب التعويضات في القوانين اللوجستية المقارنة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
4	خالد تواتي، "آليات ممارسة دعوى الحلول التأميني في عقود نقل البضائع من الباطن"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة خنشلة، الجزائر، المجلد 7، العدد 3، 2022.
5	خليل فايد، "عبء الإثبات في دعاوى مسؤولية الشحن واللوجستيات"، مجلة الفكر العقاري والمالي، جامعة تلمسان، العدد 14، 2020.
6	ربيع تومي، "دفع الناقل للإعفاء من المسؤولية عن هلاك الحاويات"، دار اللامعية، الجزائر، 2017.
7	سامية كحيل، "النظام القانوني لمواعيد الإخطار ودعاوى تقادم النقل في التشريع الجزائري"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة تبسة، الجزائر، العدد 12، 2017.

8	سعيد هاني، "النظام المالي لحقوق السحب الخاصة وتطبيقاته في عقود النقل الدولية"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة الجلفة، الجزائر، العدد 34، 2018.
9	سمير جميل، "تقدير التعويض عن الأضرار التجارية للبضائع المشحونة"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2012.
10	طارق كافي، "النظام الشبكي والنظام الموحد في عقود النقل المختلط"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة الشلف، المجلد 5، العدد 2، 2018.
11	عادل حداد، "تأثير عيب التغليف والتعبئة على حراسة الحاويات في النقل متعدد الوسائط"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة الشلف، الجزائر، المجلد 6، العدد 1، 2020.
12	عبد الصمد رفيق مراد، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 7، العدد 2، سنة 2021.
13	عبد الصمد رفيق، "النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط"، مجلة القانون والعلوم السياسية، مج 7، ع 2، 2022. (ملاحظة: ورد مرتين بتواريخ متقاربة بالصور).
14	عبد الفتاح بيومي حجازي، النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط للبضائع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2015.
15	عبد القادر غازي، "الطبيعة القانونية للالتزامات وسيط النقل في القانون الجزائري"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة قلمة، العدد 9، 2016.
16	عز الدين الملاح، "المسؤولية المدنية للوكيل بالعمولة للنقل في التشريع المقارن"، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة الوادي، الجزائر، العدد 15، 2019.
17	عمار بوضياف، "شروط سقوط الحق في تحديد المسؤولية في التشريع البحري واللوجستي الجزائري"، مجلة المفكر القانوني، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد 11، 2015.
18	غازي خير، "قانون التأمين والنقل: دراسة مقارنة للوثائق اللوجستية"، دار وائل للنشر، عمان، 2013.
19	فاطمة زهار، "أثر التنظيم العام على شروط تخفيض المسؤولية اللوجستية"، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الجزائر 1، العدد 29، 2019.
20	فضيل ندي، "عقد الوكالة بالعمولة للنقل في التشريع الجزائري"، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2012.
21	قواعد الرجوع في النقل المتعاقب في ضوء قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983، المؤلف: محمد فضل عباس، الناشر: مجلة الحقوق جامعة كربلاء، سنة النشر 2015 تقريباً.
22	مراد منير فهيم، "المسؤولية عن سلامة البضائع في النقل متعدد الوسائط: دراسة مقارنة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018.
23	مقال الوكالة بالعمولة للنقل، نظام قانوني للنقل متعدد الوسائط للباحثة ليلى الدياز قمار، منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 1، العدد 1، سنة 2014.
24	منصور، خالد، (2020)، "القوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط في إثبات عقد النقل البحري والبري"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، 19.

25	نادية فوزي، "مسؤولية المقاول والوكيل بالعمولة في عقود النقل الحديثة"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015.
26	هاني محمد سليمان، "البندود التعسفية في سندات الشحن متعددة الوسائط: دراسة في ضوء قواعد روتردام والأونكتاد"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
27	يسرية مخلوف، "أحكام التلف والهلاك الحتمي للبضائع في الموانئ الجافة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2019.
28	يعقوب عبد الله، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 27، العدد 2، سنة النشر.
29	يهاب الدين علاء الدين، "تحديد مسؤولية الناقل في النقل الدولي متعدد الوسائط"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2016.

	خامساً: المراجع باللغة الأجنبية (Foreign References)
1	Baatz, Y, Maritime Law, 5th Edition, Routledge, London, 2021.
2	Berlingieri, F, International Maritime Conventions: Volume I, Routledge, London, 2014.
3	Clarke, M, Aspects of International Carriage of Goods by Road, Sea, and Air, Lloyd's of London Press, London, 2001.
4	De Wit, R, Multimodal Transport: Law and Practice, LLP Reference Publishing, London, 1995.
5	Hoeks, M, Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2010.
6	Kiantou-Pampouki, A, Multimodal Transport: Carrier Liability and Documentation, Bruylant, Bruxelles, 1998.
7	Ramberg, J, The Law of Transport Operators, 2nd Edition, Norstedts Juridik, Stockholm, 2015.
8	Rodiere, R, Droit des transports: Transports terrestres et maritimes, 2ème édition, Sirey, Paris, 1977.
9	The International Group of P&I Clubs Handbook, London, 2022/2023 edition



فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

1	مقدمة.....
5	الفصل الأول: الأسس القانونية للنقل متعدد الوسائط.....
7	المبحث الأول: الاطار المفاهيمي في ضوء التطور التاريخي للنقل متعدد الوسائط.....
7	المطلب الأول: مفهوم النقل متعدد الوسائط.....
7	الفرع الأول: تعريف النقل متعدد الوسائط.....
8	خصائص النقل متعدد الوسائط.....
9	الفرع الثاني : التمييز بين النقل المتعدد الوسائط عن النقل المتعاقب و النقل المشترك .
9	أولاً: التمييز بين النقل متعدد الوسائط و النقل المتعاقب
11	المطلب الثاني: التطور التاريخي للنقل متعدد الوسائط و أهميته
11	الفرع الأول : تطور النقل متعدد الوسائط.....
13	الفرع الثاني: أهمية النقل متعدد الوسائط.....
14	المبحث الثاني: مفهوم متعهد النقل متعدد الوسائط و سند النقل متعدد الوسائط.....
14	المطلب الأول: مفهوم متعهد النقل متعدد الوسائط.....
14	الفرع الأول: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط و الطبيعة القانونية لنشاطه.....
	أولاً: تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط – MULTIMODAL TRANSPORT
14	 OPERATOR-MTO
15	ثانيا : الطبيعة القانونية لنشاط متعهد النقل متعدد الوسائط.....
16	الفرع الثاني: الأشكال القانونية لمتعهد النقل و نطاق خدماته.....
16	أولاً : الأشكال القانونية لمتعهد النقل.....
17	المطلب الثاني : سند النقل متعدد الوسائط.....
17	الفرع الأول : مفهوم سند النقل متعدد الوسائط.....
17	أولاً : تعريف سند النقل متعدد الوسائط :
19	ثانيا : صور سند المقل متعدد الوسائط.....
19	الفرع الثاني : الوظائف القانونية لسند النقل متعدد الوسائط.....
20	أولاً : سند النقل متعدد الوسائل كإيصال باستلام البضاعة.....

20	ثانيا : القوة الثبوتية لسند النقل متعدد الوسائط
21	ثالثا : دور سند النقل متعدد الوسائط في تمثيل البضاعة
23	خاتمة الفصل الأول:.....
25	الفصل الثاني: الأسس القانونية للنقل المتعدد الوسائط
26	المبحث الأول: قيام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وحدودها
27	المطلب الأول: الطبيعة القانونية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
27	الفرع الأول: أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
27	أولاً: نظرية الخطأ المفترض والالتزام بتحقيق نتيجة
28	ثانياً: التكيف الفقهي لطبيعة المسؤولية (عقدية أم تقصيرية)
30	ثالثاً: عبء الإثبات وفترة حراسة البضاعة
31	الفرع الثاني: طبيعة نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ونطاقه المادي
31	أولاً: النظام الشبكي (Network System)
32	ثانياً: النظام الموحد (Uniform System)
33	ثالثاً: النظام المختلط أو المعدل (Modified System) وموقف الاتفاقيات الحديثة
34	رابعاً: النطاق المادي للمسؤولية (دراسة تفصيلية لحالات الهلاك، التلف، والتأخير) ..
36	المطلب الثاني: الحدود القانونية لمسؤولية متعهد النقل والتعويضات المتصلة بها
36	الفرع الأول: تحديد مسؤولية النقل بين نظام الوكالة بالعمولة للنقل وضوابط التعويض
36	أولاً: التمييز المفاهيمي والقانوني بين المتعهد كأصيل والوكيل بالعمولة للنقل
38	ثانياً: معايير وضوابط تقدير التعويض التجاري
39	الفرع الثاني: الحد الأعلى لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
39	أولاً: آلية حقوق السحب الخاصة (SDR) وكيفية توليدها وتحويلها قضائياً
40	ثانياً: سقف المسؤولية في الرحلات ذات الطابع المائي (البحري أو النهري)
41	ثالثاً: سقف المسؤولية في الرحلات غير المائية
42	رابعاً: حالات سقوط الحق في تحديد المسؤولية (التشكيل التشريعي والقضائي للخطأ المسقط)

المبحث الثاني: أثر المسؤولية وضماناتها	44
المطلب الأول: أسباب إعفاء متعهد النقل متعدد الوسائط من المسؤولية	44
الفرع الأول: الأسباب القانونية للإعفاء من المسؤولية (السبب الأجنبي)	44
أولاً: القوة القاهرة والحادث الفجائي (Force Majeure et Cas Fortuit)	45
ثانياً: العيب الذاتي للبضاعة وطبيعتها الخاصة (Inherent Vice)	46
ثالثاً: خطأ الشاحن أو المرسل إليه (Faute للمرسل أو المرسل إليه)	47
رابعاً: إنقاذ الأرواح والممتلكات والإضرابات العمالية	48
الفرع الثاني: الشروط الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية وضوابطها	48
أولاً: بنود الإعفاء والتخفيف ومفهوم عقود الإذعان	49
ثانياً: حدود بطلان شروط الإعفاء لمخالفتها النظام العام الاقتصادي	49
ثالثاً: الشروط التنظيمية والإجرائية المشروعة (مواعيد الإخطار والتقدم)	50
المطلب الثاني: التأمين كضمانة لتغطية مسؤولية ناقل النقل متعدد الوسائط	52
الفرع الأول: تأمين مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ونوادي الحماية	52
أولاً: مفهوم تأمين المسؤولية المدنية للمتعهد وأهميته الاقتصادية	52
ثانياً: دور نوادي الحماية والتعويض العالمية (P&I Clubs)	53
الفرع الثاني: تأمين الناقلين الفعليين ودعوى الحلول التأميني	53
أولاً: التزام الناقلين الفعليين بالتأمين وتعدد الوثائق	54
ثانياً: دعوى الحلول التأميني وآلياتها القانونية لتوزيع العبء المالي	54
خاتمة الفصل الثاني:	55
خاتمة	58