

النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط

Legal system for International multimodal transport

بسعيد مراد

جامعة أبو بكر بلقايد

(الجزائر)

bessaidmorad@hotmail.com

رقيق عبد الصمد *

جامعة أبو بكر بلقايد

(الجزائر)

Samadreguig13@gmail.com

ملخص:

يتمتع النقل بشكل عام بأهمية استراتيجية في دول العالم أجمع منذ القدم ، باعتباره عصب التجارة ، داخلية أو دولية على حد سواء ، و أمام تطور نمط نقل البضائع عموما من أماكن الإنتاج إلى أماكن التوزيع و الاستهلاك بإستخدام أكثر من واسطة نقل ، ظهر ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط ، يأخذ بموجبه متعدد النقل البضائع في حراسته و يسأل عنها و يتولى نقلها إلى المكان المسمى للتسليم مقابل أجر ، لذا كان لزاما أن يتم مثل هذا النوع من النقل بموجب عقد واحد يغطي عملية نقل دولي بكافة مراحلها و تحت مسؤولية محرر هذا العقد الذي يطلق عليه إسم متعدد النقل متعدد الوسائط *l'opérateur de transport multimodal* .

كلمات مفتاحية: نقل، دولي، متعدد، الوسائط، متعدد.

Abstract:

transport in general enjoys a strategic importance in the countries of the whole since ancient times, as it is the backbone of trade internally alike, and in front of the pattern of transporting goods in general from the places of production to the places of distribution and consumption using more than one means of transport. Whereby the carriage contractor takes the goods into his custody and asks for them and takes them to the designated place for delivery in exchange for a fee, so it was imperative that this type of transportation be carried out under a single contract covering an international transport process in all its stages and the responsibility of the editor of this contract which is called the contractor multimodal transport "l'opérateur de transport multimodal" .

Keywords: transport, international, multimodal, operator.

. مقدمة:

يتمتع النقل الدولي متعدد الوسائط بملامح خاصة تميزه عن غيره من أنواع النقل الأخرى، فهو في جوهره نظام قانوني جديد للنقل وليس نظام نقل جديد مضافا إلى الأنظمة أحادية الوسائط المعروفة من قبل.

والمضاف الجديد ليس النقل ذاته وإنما النظام القانوني الذي يحكم ويربط بين مختلف أنظمة النقل أحادية الوسائط، كلها أو بعضها في عقد النقل الدولي متعدد الوسائط، على هذا الأساس كان لزاما أن يتم هذا النوع من النقل بموجب عقد واحد يغطي عملية النقل الدولي بكافة مراحلها وتحت مسؤولية محرر هذا العقد الذي يطلق عليه إسم " متعهد النقل

الدولي متعدد الوسائط "l'opérateur de transport multimodal International.

و لدراسة النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط ، إرتأينا أن نتطرق في المبحث الأول إلى ماهية النقل الدولي متعدد الوسائط ، أما المبحث الثاني نتناول فيه نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط ، على أن نقسم المبحث الأول إلى مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط كمطلب أول و تمييز النقل الدولي متعدد الوسائط عما يشابهه كمطلب ثاني ، أما المبحث الثاني قسمناه إلى مطلبين الأول يتضمن ضبط مفهوم متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط أما الثاني خصصناه لمبحث حدود مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط و الاعفاء منها ، و قد اتبعنا في ذلك المنهج التحليلي والإستقرائي، للإحاطة بالمحاور المذكورة آنفا وإعطاء البحث أبعاده اللازمة، سواء القانونية النظرية أو العملية المختلفة .

على أن أهي بحثي هذا بخاتمة أبين فيها أهم الإستنتاجات والتوصيات التي توصلنا إليها.

المبحث الأول: ماهية النقل الدولي متعدد الوسائط:

نظرا للأهمية البالغة لهذا الموضوع تعددت التعريفات التي تناولت موضوع النقل متعدد الوسائط و أوجبت إتفاقية الأمم المتحدة جنيف 1980⁽³⁾ أن يكون بواسطتي نقل مختلفتين على الأقل، كما أنه في حالة النقل الدولي المتعدد الوسائط ، يشترط أن يكون مكان أخذ البضائع من قبل متعهد النقل في عهده في دولة طرف في الإتفاقية أو مكان تسليمها متواجد بدولة طرف فيها، وهذا عبر وثيقة نقل واحدة تمتد من تاريخ دخول البضائع في عهده إلى وقت خروجها منها⁽⁴⁾ ، إلا أنه قد يختلط الأمر فتتداخل أنواع النقل فيحدث إلتباس في المفاهيم القانونية ، فقد يحدث أن يكون هناك نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل وعلى أساس عقد واحد وبموجب وثيقة واحدة إلا أنه لا يكون نقل دولي متعدد الوسائط ، وللتفصيل أكثر نتناول التعريفات المتعددة للنقل الدولي متعدد الوسائط ، منها الفقهي و القانوني في الطلب الأول ، وتمييزه عما يشابهه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم النقل الدولي متعدد الوسائط:

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

الفرع الأول: التعريف الفقهي للنقل الدولي متعدد الوسائط:

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

و من بين هؤلاء العلامة رينيه روديير **rené rodière** أين إعتبر أن النقل المشترك (وهو يقصد النقل المتعدد الوسائط) هو النقل الذي يتحقق بواسطة عدة ناقلين، إثنين منهم على الأقل يخضعان لنظم قانونية مختلفة (19).

أما الفقيه إمانويل دي بونتافيس **emmanuel du pontavice** فيرى " أن النقل المشترك يقوم على توصيل البضائع بموجب مستند واحد و بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر (برية -بحرية -جوية نهرية) وأن تعريف النقل المشترك يعتبر مساويا لتعريف النقل المتعدد الوسائط " (20).

كما عرفه الدكتور محمود زنبوعه بأنه " تكنولوجيا جديدة في مجال النقل مصمما لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين، بموجب نظام واحد للمسؤولية القانونية، وهو نظام للنقل عبر الحدود يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائط نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر " (21).

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

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

الفرع الثاني: التعريف القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط:

يقوم مفهوم النقل المتعدد الوسائط على نقل البضائع باستخدام وسائل مختلفة بموجب وثيقة واحدة، يتحمل على إثرها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولية النقل بأكمله، و تولت المادة الأولى (الفقرة 1) من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 تعريفه بأنه " نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما، يأخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط فيه البضائع في عهده إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر " (5).

في حين عرفت وثيقة القواعد الموحدة لوثيقة النقل المشترك 03 الصادرة عن غرفة التجارة الدولية (CCI) النقل متعدد الوسائط في المادة الثانية فقرة (أ) بأنه " نقل البضائع عن طريق واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، من مكان تؤخذ فيه البضائع في العهدة ببلد ما إلى مكان معين للتسليم في بلد مختلف " (6).

أما مستند النقل النموذجي **FIATA** الصادر عن الإتحاد الدولي لوسطاء العبور ومن بمائلهم (7)، فقد عرف النقل المتعدد الوسائط في شطره الثاني بأنه " نظام نقل يعتمد على تعددية وسائط النقل مثلا بري -بحري أو سكك حديدية - جوي - بري، بواسطة عدة ناقلين متنوعين، و يتعهد بموجبه مقدم البضائع (freight forward) بتنفيذ أو اتخاذ الترتيب اللازم لتنفيذ كافة مراحل النقل، من المكان الذي يأخذ فيه البضائع في حراسته إلى المكان المعين للتسليم في سند الشحن المشترك، ويظل مقدم البضائع مسؤولا في مواجهة الشاحن عن أفعاله وأفعال الأشخاص الذين كلفهم بتنفيذ مراحل النقل ".

في حين ذهبت منظمة "اليونكتاد" إلى ترجمة مصطلح (combined transport) (8) ترجمة معيبة فأطلقت عليه إسم " النقل المختلط " وعرفته بأنه " نقل البضائع بعدة وسائط نقل من محطة المنشأ عبر محطة أو محطات وسيطة حتى جهة الوصول النهائية ، حيث يقوم بتنظيم النقل بجميع أجزائه ويتحمل المسؤولية الشاملة عنه في مواجهة الشاحن " .
كما عرفته اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية في مادتها الثانية بأنه " نقل بضاعة بين دولتين عربيتين بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر، بعقد نقل واحد، و وثيقة نقل واحدة، وتحت مسؤولية شخص واحد (متعهد النقل)، من نقطة إستلامه البضاعة من المرسل حتى تسليمها إلى المرسل إليه " (9) .

ولقد تطرقت الإتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الأحادي الواسطة إلى النقل المتعدد الوسائط ولو بدرجات متفاوتة، فقد كانت الإتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة فارسوفيا سنة 1929 (10) ، من أول التشريعات الدولية التي تعرضت للنقل المشترك، حيث نصت المادة 31 فقرة 1 من الإتفاقية على أنه " في حالة عمليات النقل المشترك التي يتم جزء منها بطريق الجو وآخر منها بأية وسيلة أخرى للنقل، لا تسري أحكام هذه الإتفاقية إلا على النقل الجوي " .

كما تعرضت إتفاقية جنيف لنقل البضائع بالطريق/ البري (CRM) لسنة 1956 (11) موضوع النقل المتعدد الوسائط في مادتها الثالثة على أنه " إذا نقلت المركبة التي تحتوي على البضاعة في جزء من الرحلة عبر الممرات المائية الداخلية أو السكك الحديدية أو بطريق البحر أو الجو، دون أن تفرغ البضاعة من المركبة فإن نصوص هذه الإتفاقية تنطبق على كل أجزاء الرحلة " .
هذا ويلاحظ أن معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 (12) لم تتعرض للنقل المتعدد الوسائط ونفس الأمر بالنسبة لبروتوكول تعديلها لسنة 1978 .

أما إتفاقية هامبورغ (13) ، فقد إكتفت بالإشارة إلى النقل المتتابع البحري - دون النقل المتعدد الوسائط - وذلك في المادة 11 من الإتفاقية حيث تكلمت عن حكم الناقل الفعلي الذي يعهد إليه الناقل المتعاقد بتنفيذ جزء محدد من النقل المشمول بعقد النقل البحري فقط .

وعلى هذا الأساس يتضح أن فكرة عقد النقل الدولي متعدد الوسائط يقوم على نظامين أحدهما قانوني خاص جديد محدد إبتداءا (14) و ثانيهما مادي للنقل ليس بجديد (15) وبذلك يتعين توافر شرطين لكي يعتبر النقل متعدد الوسائط:

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

- أن يتم النقل بإستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل، مثلا بحرية وسكك حديدية أو بحرية وجوية أو طرق برية وجوية، وعلى ذلك لا يتوافر هذا الوصف في حالة البضائع التي تنقل مثلا من الإسكندرية إلى بيريه بطريق البحر، ثم من بيريه إلى نابولي بطريق البحر أيضا، وذلك لوجود واسطة نقل واحدة فقط وهي البرية.
- أن يكون النقل دوليا أي بين مكانين في بلدين مختلفين، فلا يعد كذلك نقل البضاعة الذي يتم من القاهرة إلى الإسكندرية برا، ثم إلى بورسعيد بحرا، إنما يعد نقلا داخليا أو وطنيا فحسب (16) .

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

- أن تصدر وثيقة نقل واحدة لتغطي كافة مراحل النقل.
- أن تعقد المسؤولية عن البضاعة خلال مراحل النقل جميعها لشخص واحد يتولى تنظيم النقل، ويسأل في مواجهة أصحاب البضاعة عما قد يصيبها من الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها.
- أن يحصل متعهد النقل على أجرة نقل شاملة تغطي كافة مراحل نقل البضاعة.
- ولا يرد النقل الدولي متعدد الوسائط إلا على البضائع فقط دون الأشخاص.

وقد حسمت إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط مسألة وحدات حمولة البضائع كالحاوية، والطبليّة وأداة النقل أو أي أداة تغليف مشابهاً، وقضت بإعتبارها من البضائع طبقاً لمفهوم الإتفاقية بشرط أن يكون المرسل هو الذي قدمها (المادة 1 فقرة 7). وقد يتصور البعض حتمية وجود الوساطة البحرية في النقل الدولي متعدد الوسائط، غير أن ذلك ليس بشرط، ويستدل على هذا الرأي أن المادة الأولى فقرة 01 من إتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط التي تولت تعريف هذا النقل، لم يرد بها ما يفيد وجوب الوساطة البحرية، لإعتبار النقل متعدد الوسائط، كما أن المادة 18 فقرة 3 من الإتفاقية جاء بها " إذا كان النقل الدولي متعدد الوسائط لا يشمل على نقل بضائع بحراً أو في ممرات مائية داخلية... " مما يعني أن الوساطة البحرية ليست شرطاً لكون النقل متعدد الوسائط. صفوة القول أن جوهر النقل الدولي متعدد الوسائط (17) ينطوي على قيام شخص يسمى متعهد النقل متعدد الوسائط، بإبرام عقد نقل دولي للبضائع، من مكان في بلد يأخذ فيه البضائع في حراسته، إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر، ويتولى تنفيذ النقل مقابل أجره شاملة، بإستخدام واسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، ويتصرف بصفتها أصيلاً ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد في مواجهة أصحاب البضاعة، بموجب مستند واحد يثبت شروط النقل بكافة مراحلها، ويسمى وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط (18).

المطلب الثاني: تمييز النقل الدولي متعدد الوسائط عما يشابهه:

يتمتع النقل الدولي متعدد الوسائط بملامح خاصة تميزه عن غيره من أنواع النقل أحادي الوساطة ، وترقى به إلى درجة النقل المتكامل الذي يتناول البضاعة من نقطة القيام إلى نقطة الوصول النهائية (22) ، وهو نقل يتم بواسطتي نقل مختلفتين ، مثلاً برية وبحرية أو بحرية وجوية أو برية بحرية جوية (23) ، لذلك قد تتداخل هذه الأنواع كلها أو بعضها مما يؤدي إلى حصول إلتباس في المفاهيم القانونية، إذ قد يحدث أن يكون هناك نقل بواسطتين مختلفتين وعلى أساس عقد واحد وبموجب وثيقة واحدة ، ولكنه نقل داخلي، أو أن يكون هناك نقل بضائع عبر حدود أكثر من دولة يتعدد فيها الناقلون ، لكنه يتم بواسطة نوع واحد من وسائل النقل فيما يعرف بالنقل المتتابع ، على هذا الأساس نسلط الضوء في المطلب الثاني فيما يميز هذا النوع من النقل عما يشابهه من خلال الفرعين التاليين ، حيث نبين في الأول تمييزه عن النقل الداخلي متعدد الوسائط ، وفي الثاني ما يميز به عن النقل المتتابع .

الفرع الأول: تمييز النقل الدولي متعدد الوسائط عن النقل الداخلي متعدد الوسائط:

يتميز النقل الدولي متعدد الوسائط بالمعيار الجغرافي في تحديد صفة الدولية ، بمعنى نقل البضائع من دولتين مختلفتين على الأقل ، وقد إشتطرت المادة الأولى من إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 ، أن يأخذ المتعهد البضاعة في عهده من مكان في بلد ما و أن يتم تسليمها في بلد آخر وفقاً للمكان المحدد للتسليم ، ومن ثم فإن نقل البضائع داخل الدولة الواحدة بإستخدام واسطتين على الأقل لا يدخل في عداد النقل الدولي متعدد الوسائط (24) ، إضافة إلى أن يكون مكان أخذ البضاعة أو مكان تسليمها واقعاً في دولة متعاقدة وهو ما نصت عليه المادة 02 من الإتفاقية السابقة بنصها على أنه " تنطبق أحكام هذه الإتفاقية على جميع عقود النقل متعدد الوسائط بين أماكن تقع في دولتين مختلفتين إذا كان :

- مكان أخذ متعهد النقل متعدد الوسائط للبضائع في عهده وفقاً لأحكام عقد النقل متعدد الوسائط في دولة متعاقدة.
- أو مكان التسليم للبضائع من قبل متعهد النقل متعدد الوسائط، وفقاً لأحكام عقد النقل المتعدد الوسائط واقعاً في دولة متعاقدة .

و بهذا جاء نص المادة 02 محمداً إنطباق الإتفاقية بمعيار الدولة فلم تتركها دون ضابط بحيث تنطبق أحكامها على كل نقل يقع بين دولتين ولو لم تكونا متعاقدين، وإنما قيدها بأن يكون مكان التسليم أو التسليم واقعاً في دولة متعاقدة (25).

الفرع الثاني: تمييز النقل الدولي متعدد الوسائط عن النقل المتتابع:

النقل الذي يقوم به عدة ناقلين مستقلين يعرف في الفقه الفرنسي والمصري بالنقل المتتابع أو المتعاقب (transports successifs)، بينما يعرف في الفقه الإنكليزي والأمريكي بالنقل المخترق (through transport) ويقسم الفقه الفرنسي والمصري النقل المتتابع إلى قسمين، نقل متتابع بحري ونقل متتابع مختلط، بينما لا يرى الفقه الإنكليزي أو الأمريكي جدوى قانونية لمثل هذا التقسيم.

فالنقل المتتابع البحري هو الذي يكون بحريا في جميع أجزائه، وبتعبير آخر فإنه نقل أحادي الوساطة، و واسطة النقل في هذه الحالة هي البحر، وهذا النقل قد يتم إما بعقود متعددة وناقلين متعددين، أو بعقد واحد وناقلين متعددين، كأن يبرم الشاحن عقد نقل بحري واحد مع ناقل يتولى مسؤولية النقل في جميع مراحلها أي منذ إستلامه البضاعة إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه، وبالتالي يكون له هنا صفتان، صفة الناقل في النقل الأول، وصفة الوكيل بالعمولة في النقل الثاني، وفي هذه الصورة يصدر الناقل المتعاقد سند شحن واحد يغطي كافة مراحل النقل⁽²⁶⁾ وبهذا يعتبر النقل المتتابع هو الأقرب لمفهوم النقل متعدد الوسائط، باعتبار أن النقل المتتابع بإستخدام واسطة واحدة هو نقل أحادي الوساطة فقط مع تغيير وسيلة النقل.

غير أن أوجه الاختلاف تنحصر في أن النقل المتتابع المختلط يشترط فيه أن تكون الوساطة البحرية جزءا من أجزاء الرحلة الكاملة⁽²⁷⁾ و هو أيضا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 763 من القانون البحري الجزائري الخاصة بإصدار سند الشحن المباشر و التي تنص على أنه " تطبق أحكام هذا الفصل و المتعلقة بوثيقة الشحن بصورة مطابقة لوثيقة الشحن المباشرة و التي يضعها الناقل البحري الذي يتعهد بنقل يتم جزئيا بواسطة ناقل آخر بحري أو نهرى أو بري أو جوي أو عن طريق السكك الحديدية " (28).

المبحث الثاني: نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط:

لقد أفردت اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1980 الباب الثالث منها المواد (14 الى 21) لمدة إلزام متعهد النقل، وأساس مسؤوليته، وحدودها، إلا أنه بداية لا بد من معرفة أولا من هو متعهد النقل متعدد الوسائط؟ وسيرا على هذا النهج نقسم هذا المبحث الى مطلبين نخصص الأول منه لتعريف متعهد النقل متعدد الوسائط، والثاني لحدود مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط والاعفاء منها.

المطلب الأول: مفهوم متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط:

نتناول ضمن هذا المطلب ضبط مختلف التعريفات التي أثرت بشأن شخص متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط، أين خصصنا الفرع الأول لتبيان مختلف التعريفات الفقهية أما الفرع الثاني تناولها فيه التعريفات القانونية لهذا الكيان.

الفرع الأول: التعريفات الفقهية لمتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط:

جرت عدة محاولات لتعريف المتعهد قبل اتفاقية الأمم المتحدة، فالبعض عرفه على أنه " الشخص الذي يتعاقد مع الناقلين المشتركين في عمليات النقل المشترك، ويتولى إصدار سند شحن واحد يتضمن جميع مراحل النقل المشترك، ويكون مسؤولا في مواجهة أصحاب البضائع في كل مراحل النقل المشترك فيها " (29).

وعرفه البعض الآخر بأنه " شخص يتحمل المسؤولية كاملة منذ بدأ الرحلة حتى نهايتها، ويبرم عقد النقل مع الشاحن ويصدر سند شحن متعدد الوسائط لهذا الشاحن" (30).

وعرفه أيضا البعض الآخر " بأنه شخص يتحمل المسؤولية كاملة منذ بدأ الرحلة حتى نهايتها، ويبرم عقد النقل مع الشاحن ويصدر سند شحن متعدد الوسائط لهذا الشاحن".

من خلال التعريفات السابقة نلاحظ أن جميعها متقاربة وترتكز على أن المتعهد يتصرف كأصيل وليس بالوكالة أو النيابة، ويتحمل المسؤولية كاملة في إطار تنفيذ العقد، وتوقيع الضمان للبائع وبالمقابل يطمئن الآخرين في التعامل معه (31).

الفرع الثاني: التعريفات القانونية لمتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط:

تولت اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 تعريف المتعهد الذي يؤدي هذا النقل (multimodel transport operator) بأنه " أي شخص يبرم بالأصالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط، ويتصرف بصفته أصيلا، لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد" (32).

كما أوردت الشروط المعتمدة الصادرة عن الاتحاد الدولي لجمعيات مقدمي البضائع FIATA في شأن سند الشحن متعدد الوسائط (FBL) لسنة 1992 تعريفا لمقدم البضائع بأنه " متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يتولى إصدار هذا السند و موضعا إسمه عليه، وأنه يتحمل كامل المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط بصفته متعهدا أصيلا لهذا النقل" (33).

كما عرفته إتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية ضمن المادة الأولى فقرة 03 بأنه " الشخص المرخص له من الجهة المختصة بدولة منضمة لهذه الإتفاقية، والذي يبرم عقد نقل متعدد الوسائط مع المرسل بإسمه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، ويتصرف بصفته أصيلا ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد " .

المطلب الثاني: حدود مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط والاعفاء منها:

إشتد الصراع بين الدول النامية والدول المتقدمة بشأن المفاوضات في الإتفاق على النظام القانوني الذي يحكم مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط ، خاصة أن هاته القواعد ستنشأ في كنف الدول المهيمنة اقتصاديا في مجال النقل بالحاويات ، وقد خشي أيضا إحتكار هاته الدول دور متعهد النقل متعدد الوسائط وفرضها لنفسها على دول العالم الثالث ، ومن جهة أخرى عدم تنازل الدول النامية عن حماية العمالة المحلية و كذا التأمين المحلي ، و عليه نقسم هذا المطلب الى فرعين الأول نخصه لدراسة حدود مسؤولية متعهد النقل ونخصص الفرع الثاني لنظام الاعفاء منها .

الفرع الأول: حدود مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط:

تميزت إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط كغيرها من الإتفاقيات الدولية بمبدأ تحديد المسؤولية فيلى أي مدى عملت به؟ وهل تم أخذه على إطلاقه؟ هذا ما نحاول الاجابة عنه من خلال الفقرتين التاليتين:

أولا: تحديد مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط.

من المسائل الصعبة التي واجهت واضعي نصوص الإتفاقية، مسألة نطاق مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، وكان وجه الصعوبة راجعا إلى كون أحكام ومبالغ التحديد تختلف باختلاف واسطة النقل هذا من جهة، ومن جهة أخرى هناك إعتبارين يتعين أخذهما في

الحسبان وهما : حالة الضرر اللاحق بالبضاعة غير المعروف واسطة النقل التي وقع خلالها هذا الضرر ، والضرر المعروف واسطة النقل الواقع خلالها :

1- حالة الضرر غير المحدد الموضع.

يتم إختيار قدر عام مناسب من تحديد المسؤولية ينطبق على صورتين الأولى حالة هلاك البضاعة أو تلفها والثانية التأخير في تسليمها.

أ/ حالة الهلاك أو التلف:

وهي الصورة الثانية التي تنتهجها إتفاقية هامبورغ (المادة 02 منها)، فإذا إشتمل النقل على مرحلة بحرية أو نهرية تحدد المسؤولية على أساس مبلغ لا يتجاوز 920 وحدة حسابية⁽³⁹⁾ عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى ، أو 2.75 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة الهالكة أو التالفة⁽⁴⁰⁾ أيهما أكبر ، أي يجوز للمدعي أن يختار الفرض الأفضل بالنسبة له من بينهما وهو ما نصت عليه المادة 18 فقرة 01 من الإتفاقية⁽⁴¹⁾.

أما إذا لم يشتمل النقل على مرحلة بحرية أو نهرية، فلا تحديد للمسؤولية على أساس الطرد أو الوحدة التي يختص بها النقل البحري والنهري فقط دون وسائط النقل الأخرى، غير أن مبلغ التحديد على أساس الوزن قد إرتفع بشكل ملحوظ ليصبح 8.33 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من وزن البضاعة الهالكة أو التالفة، وهو ما نصت عليه المادة 18 فقرة 03 من الإتفاقية وهو نفس التحديد الذي تنص عليه إتفاقية النقل البري (CMR)⁽⁴²⁾.

ب/ حالة التأخير في تسليم البضاعة:

أتت الإتفاقية بنظام تعويض مستقل ((le système autonome)) في حالة التأخير في تسليم البضائع ، وهو نظام يسمح لصاحب الحق بالحصول على تعويض ثابت في جميع الحالات وهو ما نصت عليه المادة 18 فقرة 04 التي إعتمدت إلى تحديد الحد الأقصى للتعويض ليس على أساس الطرد أو الوزن ولكن على أجرة النقل⁽⁴³⁾، فجعلت الحد الأقصى مثلي ونصف مثل أجرة النقل المستحقة على البضائع التي تأخر تسليمها ، وذلك بحد أقصى لا يتعدى إجمالي أجرة النقل الموضحة في عقد النقل متعدد الوسائط⁽⁴⁴⁾.

ج/ حالة إجتماع تلف البضاعة مع التأخير في تسليمها:

قد يحدث أن تجتمع المسؤولية عن تلف البضاعة مع المسؤولية عن التأخير في تسليمها، كما لو جنحت السفينة أو انقلبت الشاحنة، فأصبحت البضائع داخل الحاوية بالتلف، ثم تأخر وصولها حين تمكن وسيلة النقل من مواصلة سيرها وتوصيل البضاعة، ففي هذه الحالة يمكن أن يسأل متعهد النقل عن التلف فضلا عن التأخير⁽⁴⁵⁾، وله في هذه الحالة أن يحدد مسؤوليته المشتركة طبقا لما تقدم ولكن في حدود الهلاك الكلي للبضائع المادة 18 فقرة 05 من الاتفاقية⁽⁴⁶⁾.

2- حالة الضرر المحدد الموضع:

إذا استحال معرفة مكان وقوع الضرر فإن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط يحكمها نظام خاص يتفق عليه الأطراف مسبقا ، وهذا هو ما قامت به العديد من الهيئات الدولية، على سبيل المثال القواعد الموحدة التي أصدرتها ال CCI وال FIATA وال BIMCO.

فإذا كان موضع وقوع الضرر معروف ، قد يحدث أن تكون حدود مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في مواجهة المرسل ، أدنى من حدود مسؤولية الناقل من الباطن المسؤول عن الهلاك أو تلف البضاعة في مواجهة متعهد النقل ، في هذه الحالة و في وجود إتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم ينص على حد للمسؤولية أعلى من الحد الذي يترتب تطبيق الفقرات 01-02-03 من المادة 18 من الاتفاقية ، حينئذ تقرر حدود مسؤولية متعهد النقل عن الهلاك أو التلف وفقاً لأحكام الاتفاقية ، أو القانون المذكورين وهو ما تنص عليه المادة 19 من الاتفاقية .

وهنا يلاحظ أن نص المادة 19 يسمح بتطبيق أحكام اتفاقيات النقل أحادي الوسائط وكذا القوانين الوطنية على النقل متعدد الوسائط.

ثانياً: سقوط الحق في تحديد مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط.

تقضي المادة 21 فقرة أولى من الاتفاقية بأنه " لا يحق لمتعهد النقل متعدد الوسائط أن يستفيد من حدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية إذا ثبت أن الهلاك أو التلف أو التأخير نشأ عن فعل أو إمتناع صدر من متعهد النقل بقصد إحداث الهلاك أو التلف أو التأخير المذكور، أو بعدم إدراك أن هذا الهلاك أو التلف يمكن أن يحدث ".
ويطبق نفس الحكم في الفقرة الثانية بشأن مستخدمي أو وكلاء متعهد النقل متعدد الوسائط أو أي شخص يستعين بخدماته لتنفيذ عقد النقل.

وبالتالي فإن عبئ الإثبات بالنسبة لمن يدفع بانتفاء أحقية متعهد النقل أو وكلاءه أو تابعيه أو الأشخاص الذين يستعين بخدماتهم لتنفيذ عقد النقل في تحديد المسؤولية، يقع على عاتق من يدعي ذلك.

الفرع الثاني: إعفاء متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط من المسؤولية:

تعالج المادة 16 فقرة 01 الأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط بنصها على أنه " يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن الخسائر الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك عن الخسائر الناتجة عن التأخير في التسليم، إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده على الوجه المبين في المادة 14، ما لم تثبت متعهد النقل أنه قد إتخذ هو أو وكلاءه أو أي شخص مشار إليه في المادة 15 كل التدابير المعقولة بطريقة مناسبة لتجنب الحادث الذي نشأ عنه الضرر وتبعاته ".
وهنا يطرح التساؤل التالي: هل يعني ذلك أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تقوم على أساس المسؤولية المفترضة؟ أم على أساس الخطأ المفترض؟ وهل تنتفي مسؤولية متعهد النقل بإثبات السبب الأجنبي؟ أم بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ؟

● فإذا اعتبرنا أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تقوم على مبدأ المسؤولية المفترضة، فإنه لا يعفى من المسؤولية إلا إذا تمكن من إثبات سبب الضرر، وبالتالي يتخلص من مسؤوليته إذا أثبت أنه وتابعوه قد إتخذوا كل التدابير المعقولة لمنع وقوع الحادث، أو أنه كان من المستحيل عليهم إتخاذ هذه التدابير، إذن عليه إثبات سبب الحادث من جهة، ومن جهة أخرى إثبات أن هذا السبب ليس منسوباً إليه وهي بذلك شبيهة بالمادة 20 من إتفاقية وارسوا.

● أما إذا اعتبرنا أن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تستند إلى مبدأ الخطأ المفترض ، فإن متعهد النقل يمكنه التحرر من مسؤوليته بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ، وهذا ما تؤيده ديباجة إتفاقية الأمم المتحدة سنة 1980 بنصها صراحة على أن " مسؤولية متعهد النقل

ترتكز على مبدأ الخطأ المفترض أو الإهمال المفترض"، ويتضح من ذلك أن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض الذي ينتفي بإثبات العكس وليس المسؤولية المفترضة⁽³⁵⁾ فالقرينة إذن هي قرينة خطأ لا قرينة مسؤولية، و بالتالي فالمسؤولية لا تنتفي بإثبات السبب الأجنبي، وإنما بإثبات أن متعهد النقل لم يرتكب أي خطأ⁽³⁶⁾.

وعليه يمكن القول مسؤولية متعهد النقل الدولي عن البضائع مسؤولية عقدية من حيث الطبيعة، وتخضع للقواعد العامة في أحكام الإلتزام وتقوم على أساس الخطأ أو الإهمال في جانب متعهد النقل (**presumed fault or neglect**) ويسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الحاصل بسببه شخصيا أو بسبب العاملين معه مسؤولية لا يقبل منه دفعها إلا بالسبب الأجنبي، أو بإثبات إتخاذه والعاملين معه كل التدابير المعقولة لمنع وقوع الضرر وتفادي نتائجه، أما إذا إشتراك مع خطأ المتعهد سبب آخر لإحداث الضرر للبضاعة فإنه لا يسأل إلا عن الضرر الذي حصل بسببه.

و مسؤولية متعهد النقل لا تقف عند حد الخطأ أو الإهمال الصادر منه ، بل تمتد الى الخطأ أو الإهمال الصادر من مستخدميه أو وكلاءه والأشخاص الآخرين المتعاقدين معه وهو ما جاءت به المادة 15 من الاتفاقية⁽³⁷⁾ و هي مسؤولية شخصية لا مسؤولية عن فعل الغير، كما تشترط المادة السابقة الذكر لتحقيق مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط عن هؤلاء الأشخاص ، أن يكون التصرف أو التقصير قد وقع في نطاق الوظيفة وأثناء تنفيذ العقد ويترتب على ذلك أن المتعهد لن يكون مسؤولا إذا إرتكب المستخدم أو الوكيل خطأه أو تقصيره خارج ساعات العمل أو لم يكن مكلفا به ، وهذا ما أكدته المادة 20 من إتفاقية الأمم المتحدة سنة 1980⁽³⁸⁾.

الخاتمة:

إن عدم وجود قواعد قانونية ملزمة على الصعيد الدولي تحكم عملية النقل الدولي متعدد الوسائط، جعلت العديد من الجهود التي بذلت من الهيئات الدولية المختصة في هذا المجال لإيجاد قواعد قانونية تحكم هذا النوع من النقل عقيمة ، على الرغم من قيام المشرع الدولي بتوحيد مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط من خلال اتفاقية الأمم المتحدة ، و التي لم تدخل حيز التنفيذ بعد كونها تفتقد لعنصر الإلزام ، الأمر الذي أدى بأصحاب المهن إلى ابتداع عقود نموذجية تتعلق بالقانون الخاص ، يتمتع فيها الأطراف بحرية التعاقد و الاتفاق على شروط النقل ، وما دام أنها لا تستند إلى أي نص قانوني فإنها دائما تضع الأطراف في وضع حرج يجعلهم يترددون على القضاء ، وبالتالي استمرار الصراع بين مصالح الشاحنين والناقلين في إيجاد اتفاق دولي لتنظيم هذا النوع من النقل ، خاصة في ظل التطورات الاقتصادية والتكنولوجية التي يشهدها النقل المتكامل عالميا .

لذلك كان لزاما على المشرع الدولي وبالتنسيق مع المشرع الداخلي بما فيها الجزائري، والذي تفتقد إلى غاية اليوم منظومته التشريعية إلى نص تشريعي خاص بتنظيم مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط، والعمل مع لإضفاء صفة الإلزام على إتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط بطريقة موحدة ودولية لتحقيق الهدف المنشود منها فعليا هذا من جهة، ومن جهة أخرى خلق قواعد قانونية داخلية تعزز وتنظم العمل بالنقل الدولي متعدد الوسائط.

قائمة المراجع:

- كتب.

- أحمد رشدي عزو، النواحي القانونية في مشروع الاتفاقية الدولية للنقل المشترك الدولي للبضائع بالحاويات، الكويت، 1974.
- سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، 2009.
- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 2004.
- فادية محمد إسماعيل الربيعي، سند الشحن المباشر وأثره على النقل المتعدد الوسائط للبضائع، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، سنة 2018.
- فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية، الشنهاي للطباعة والنشر، الإسكندرية 1996.
- مذكرات.
- قماز ليلي الدياز، احكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة نيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2013 2014.
- نصوص قانونية.
- أ - الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية:
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي نص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع المعتمدة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة المعني بوضع اتفاقية للنقل الدولي متعدد الوسائط في 24 ماي 1980.
- اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لسنة 2009 دخلت حيز التنفيذ الفعلي يوم 11 أوت 2011 بعد اكتمال النصاب بانضمام الجمهورية العربية السورية الى عضوية الاتفاقية باعتبارها الدولة الثالثة المنضمة بعد المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية المادة 46 من الاتفاقية.
- اتفاقية جنيف لنقل البضائع بالطريق البري سنة 1956 convention internationale des transports des marchandises par route دخلت حيز التنفيذ سنة 1961.
- الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الموقعة بمدينة فاسوفيا في 12 أكتوبر 1929 والتي دخلت حيز التطبيق في 13 فبراير 1933، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 جريدة رسمية رقم 26 سنة 1964.
- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر أصبحت تعرف بقواعد هامبورغ 1978 دخلت حيز النفاذ الدولي في 1992/11/01 بعد مصادقة زامبيا عليها بتاريخ 1991/10/08 وهي الدولة العشرين.
- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 وتعرف باسم قواعد لاهاي دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فيسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979 انضمت اليها الجزائر دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 سنة 1964.

ب- النصوص القانونية الداخلية:

- الأمر رقم 82/76 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 والمعدل بالقانون رقم 14/10 الموافق ل 15 اوت 2010 والمتضمن القانون البحري الجزائري.
- القانون المتعلق بالنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع التونسي رقم 21 لسنة 1998 المؤرخ في 11 مارس 1998.
- قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني بتاريخ 14 ماي 2018 .
- مقالات.
- حكيم وردى، اثبات الهلاك الجزئي للبضائع في النقل الدولي متعدد الوسائط، المجلة المغربية لنادي القضاة، الدار البيضاء، العدد 04، خريف 2014.
- عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثامنة، العدد الثالث، مطابع الخط ، 1984.
- محمود زنبوعة، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية - المجلد 22 - العدد الثاني - 2006.

الهوامش:

- 1- فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية 1996، ص 18.
- 2- كلمة وسائط لم نجد لها سندا في معجم اللغة العربية فان كان يقصد بها جمع واسطة فإنها على الأرجح واسطات وليس وسائط ويكون النقل حينئذ متعدد الوسائط وكان البادئ بهذه التسمية مؤتمر الأمم للتجارة والتنمية عندما أصدر النسخة العربية من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع.
- 3- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في 24 ماي 1980 وكانت المفاوضات الخاصة بنصوص الاتفاقية شاقة وطويلة تصادمت فيها مصالح الدول الشاحنة مع مصالح الدول الناقلة غير أنها تكللت بالنجاح في الأخير أين إعتمدت الوثيقة الختامية من طرف 81 دولة ويرجع هذا النجاح الى الحلول التوفيقية المتوصل اليها بين الطرفين بما فيها الجزائر.
- 4- المادة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع سنة 1980.
- 5- نص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع المعتمدة من قبل مؤتمر الأمم المتحدة المعني بوضع اتفاقية للنقل الدولي متعدد الوسائط في 24 ماي 1980.
- 6- حكيم وردى، اثبات الهلاك الجزئي للبضائع في النقل الدولي متعدد الوسائط، المجلة المغربية لنادي القضاة ' الدار البيضاء، العدد 04، خريف 2014، ص 16.
- 7- FIATA: Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés الفدرالية الدولية لجمعيات وكلاء العبور وممثلهم .
- 8- هذا المصطلح يطلق على النقل متعدد الوسائط الذي يستخدم وسيطتي نقل في نفس الوقت كان يستخدم السكك الحديدية في نقل مركبات الطرق (سيارات النقل المحملة بالبضائع) وهو ما يعرف بنظام Piggy - back.
- 9- اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لسنة 2009، قرار مجلس جامعة الدول العربية رقم 7123 بتاريخ 2009/09/09، دخلت حيز التنفيذ الفعلي يوم 11 أوت 2011 بعد اكتمال النصاب بانضمام الجمهورية العربية السورية الى عضوية الاتفاقية باعتبارها الدولة الثالثة المنضمة بعد المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية المادة 46 من الاتفاقية.
- 10- يقصد بها الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الموقعة بمدينة فانسوفيا في 12 أكتوبر 1929 والتي دخلت حيز التطبيق في 13 فبراير 1933، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 1964/03/02 جريدة رسمية رقم 26 سنة 1964.
- 11- اتفاقية جنيف لنقل البضائع بالطريق البري سنة 1956 convention internationale des transports des marchandises par route دخلت حيز التنفيذ سنة 1961، المعدلة بروتوكول 1978 والمعدلة بروتوكول ماي 2008.

- 12- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 وتعرف باسم قواعد لاهاي دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت بموجب بروتوكول فيسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979 انضمت اليها الجزائر دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64 / 71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 سنة 1964.
- 13- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر أصبحت تعرف بقواعد هامبورغ 1978 دخلت حيز النفاذ الدولي في 1992/11/01 بعد مصادقة زامبيا عليها بتاريخ 1991/10/08 وهي الدولة العشرين.
- 14- في 24 ماي 1980 تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط وهي تعرف بـ "اتفاقية جنيف 1980" وتعتبر هذه الاتفاقية حجر الزاوية بالنسبة للنقل الدولي متعدد الوسائط وتقوم على نفس قواعد اتفاقية هامبورغ 1978 والتي أشارت الى النقل المتتابع البحري دون النقل متعدد الوسائط.
- 15- مارسه الانسان منذ زمن بعيد ففي مصر الفرعونية وفي عهد الملكة حتشبوسوت سجل التاريخ أول عملية نقل يمكن وصفها بأنها تأخذ شكل النقل الدولي متعدد الوسائط في شقه المادي الحديث فقد أوفدت خمس سفن كبيرة الى بلاد الأرواح بونت التي يعتقد انها بلاد الحبشة الصومال حاليا على ساحل البحر الأحمر بغرض نقل التجارة (بخور وتمر ومرر وأبنوس وسن فيل وجلود الفهود وفهود حية وقردة وثيران وغيرها) جلبت هذه البضائع من داخل البلاد على ظهور الدواب (نقل بري) الى الشاطئ عند موقع رسو السفن ثم سلكت هذه السفن طريق البحر الأحمر عائدة الى سواحل مصر (نقب بحري) وعندها مرت بترعة جانبية تربط البحر الأحمر بنهر النيل (نقل نهرى) حتى بلغت محطتها النهائية بالقرب من الأقصر الحالية حيث أفرغت حمولتها. أكثر تفصيل أنظر فاروق ملش.
- 16- فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية، المرجع السابق، ص 19.
- 17- من تطبيقات النقل متعدد الوسائط في الجزائر ما نصت عليه المادة 03 من المرسوم رقم 148/82 المؤرخ في 17 أبريل 1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري جريدة رسمية عدد 16 سنة 1982 ص 784" النقل المختلط المتعدد الكيفيات هو النقل المنفذ بمقتضى سند واحد ' على طريقتين مختلفتين على الأقل يتحمل متعامل وحيد مسؤولية ضمان النقل من بدايته الى نهايته اتجاه المتعاقد" .
- 18- استجابة بعض الدول العربية لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980 أين تضمنته نصوصها الداخلية كنونس بموجب القانون رقم 21 لسنة 1998 المؤرخ في 11 مارس 1998 المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع - قانون النقل الدولي متعدد الوسائط العماني 14 ماي 2018.
- 19- Le transport combine est celui qui est réalisé par plusieurs voituriers dont deux au moi sont soumis a des régimes différents. Rondière droite des transport terrestre et aériennes p 833 n 728 .
- 20- حكيم وردى، المرجع السابق، ص 19.
- 21- محمود زنبوعه ، أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية - المجلد 22 - العدد الثاني - 2006، ص 250.
- 22- بذلت الأمم المتحدة جهود حثيثة أثمرت عن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط لسنة 1980 والمعروفة باتفاقية جنيف وهي تنطبق على كل عقد نقل متعدد الوسائط أي على كل عقد يفترض استخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل ومرور النقل بين دولتين مختلفتين ونظرا لأنها تسير على نصح قواعد هامبورغ لسنة 1978 فهي تضمن حماية كبيرة لمصالح الشاحن لذات السبب أظهرت لها الدول المتقدمة عداء كبير بسبب ثقل مسؤولية متعهد النقل.
- 23- فادية محمد إسماعيل الربيعي، سند الشحن المباشر وأثره على النقل متعدد الوسائط للبضائع، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، سنة 2018، ص 80.
- 24- ذلك ان النقل الذي يتم داخل حدود الدولة الواحدة تسري عليه التشريعات الداخلية الوطنية ويختلف هذا النقل باختلاف الوسيلة المستعملة اذ تختلف الحكام القانونية التي تنظم كل نوع من أنواع النقل من دولة الى أخرى فهناك دولة صادقت على الاتفاقيات الدولية ومنه لزاما عليه مطابقة تشريعاتها الداخلية مع بنود الاتفاقيات القائمة اما الدول التي لم تصادق على تلك الاتفاقيات بالتأكيد سوف تنظم النقل بواسطة تشريعات تختلف عن الحكام الدولية المنظمة.
- 25- قماز ليلي الدياز، احكام النقل الدولي متعدد الوسائط، رسالة نيل شهادة الدكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2013 2014، ص 11.
- 26- فاروق ملش، المرجع السابق، ص 35.
- 27- قماز ليلي الدياز، المرجع السابق، ص 79 .

- 28- الأمر رقم 82/76 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 والمعدل بالقانون رقم 14/10 الموافق ل 15 اوت 2010 والمتضمن القانون البحري الجزائري.
- 29- أحمد رشدي عزو، النواحي القانونية في مشروع الاتفاقية الدولية للنقل المشترك الدولي للبضائع بالحاويات، الكويت ، 1974 ، ص 134.
- 30- عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980، مجلة الحقوق الكويتية، السنة الثامنة، العدد الثالث، مطابع الخط ، 1984، ص 177.
- 31- فادية محمد إسماعيل الربيعي، المرجع السابق، ص 94.
- 32- المادة الأولى فقرة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة 1980.
- 33- فاروق ملش، المرجع السابق، ص 480.
- 34- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، سنة 2004، ص 168.
- 35- سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة ، 2009، ص 158.
- 36- قماز ليلي الدياز، المرجع السابق، ص 341.
- 37- المادة 15 من اتفاقية النقل متعدد الوسائط ل 1980" يسأل متعهد النقل متعدد الوسائط عن كل تصرف او تقصير، كما لوم كان صادرا عنه شخصا، اذا كان صادرا عن مستخدميه أو وكلاءه حين يتصرف المستخدم أو الوكيل في نطاق وظيفته، أو عن أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ النقل متعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذا للعقد".
- 38- قماز ليلي الدياز، المرجع السابق، ص 342.
- 39- الوحدة الحسابية بالنسبة للدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي هي حق السحب الخاص الذي يحدد قيمته الصندوق وتحسب على أساسه قيمة التحديد بالعملة الوطنية طبقا للطريقة التي يطبقها الصندوق، أما الدولو غير الأعضاء في الصندوق فتحسب قيمة عملتها الوطنية بالقياس الى حق السحب الخاص بالطريقة التي تحددها تلك الدول وهو ما وضحته المادة 31 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سنة 1980.
- 40- التحديد بحسب الطرد يمكن ان يكون أفضل للمدعي بالنسبة للبضائع الخفيفة الوزن، حيث ثبت أن التحديد بحسب الكيلوغرام يؤدي الى حدود منخفضة.
- 41- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سنة 1980.
- 42- فاروق ملش، المرجع السابق، ص 542.
- 43- ما دامت هناك علاقة وظيفية قائمة بين أجرة النقل والزمن المستغرق في النقل، ذلك انه كلما كان النقل يتم بصورة اسرع كلما ارتفعت أجرة النقل، لذلك من الطبيعي أن يرتبط تحديد المسؤولية بأجرة النقل المستحقة على البضائع المتأخر تسليمها وهو نفس الحكم الذي أخذت به اتفاقيتي النقل البري (CMR) والنقل بالسكك الحديدية (CIM) .
- 44- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 172.
- 45- فاروق ملش، نفس المرجع، ص 544.
- 46- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط سنة 1980.