

أهمية النقل متعدد الوسائط في ظل لوجستيات التجارة الدولية

م.م. سعد طالب سعدون

كلية الكنوز الجامعة/ قسم القانون

Email : drsaadtalib56@gmail.com

الملخص

شهدت صناعة النقل بوجه عام تطورات تكنولوجية مذهلة مع بداية النصف الثاني للقرن العشرين، وكان من مظاهر هذه التطورات؛ استخدام الحاويات كأداة نقل نمطية، بالإضافة إلى التقدم الفني في وسائط النقل والاتصالات وطرق استخدامها وإدارتها، ومن ثم لم يكن من الغريب أن تسارع الهيئات الدولية المعنية ببذل المحاولات لإرساء قواعد قانونية تصلح لتنظيم النقل الدولي متعدد الوسائط، وقد سارت هذه المحاولات على الطريق، مستوية أحياناً ومتعثرة أحياناً أخرى، إلى أن بلغت مبتغاها بتوقيع ((اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبرائعات)) في ١٩٨٠/٥/٢٤.

لأهمية الموضوع سوف نخصص المبحث الأول لبيان تطور التشريع الدولي بهذا الشأن.
الكلمات المفتاحية: النقل المتعدد، متعدد الوسائط، لوجستيات التجارة، التجارة العالمية.

The importance of multimodal transportation Under international trade logistics

Assist .Lect. Saad Talib Saadon
Alkunooz University College / Law
Email : drsaadtalib56@gmail.com

Abstract

The transport industry in general witnessed spectacular technological developments at the beginning of the second half of the 20th century, a manifestation of these developments has been; and features of these developments was; the use of containers as a typical transport tool, In addition to technical advances in transport and communications and their methods of use and management, thus, it wasn't surprising that international bodies involved in attempts to establish legal rules fit for regulating international multimodal transport, these attempts have gone down the road, sometimes even and sometimes stalled, pending signature (United Nations Convention on the International Multimodal Transport of Goods) in 24/5/1980.

We will devote the first examination to the development of international legislation.

Keywords: multimodal transport, trade logistics, global trade.

المبحث الأول/ تطور التشريع الدولي لإرساء قواعد قانونية

موحدة للنقل متعدد الوسائط

لم يألف البشر قوانيناً جاهزة غير القوانين الطبيعية أو القواعد العرفية، لكن القوانين المخصصة لشأن من النشاطات البشرية ومنها نشاط النقل، لا بد أن يمر بمراحل ليصل الى ما هو عليه في وقتنا الحاضر، عليه سوف يكون المطلب الأول لبيان الحاجة من هذا التشريع، والمطلب الثاني سيكون بشأن الأهداف ونطاق تطبيق التشريع.

المطلب الأول: دواعي الحاجة للتشريع الدولي والمحاولات بشأن ذلك

ترجع المحاولات الأولى لوضع قواعد دولية للنقل المشترك، الى ما دار في أروقة اللجنة الدولية البحرية (International maritime Committee) IMC خلال اجتماعاتها عامي ١٩١١ و ١٩١٣^(١)، ولم يكتب لهذه المحاولات الرائدة اي نجاح بسبب ما لقيته فكرة هذه القواعد من معارضة من قبل انكلترا وأمريكا، وتركيز الاهتمام أولاً على النقل أحادي الوساطة وما تلاه من توقيع اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن^(٢)، ثم أعيد عرض الموضوع في اجتماعات اللجنة البحرية الدولية آنفة الذكر، فتبنته غرفة التجارة الدولية (International Chamber of Commerce) ICC بهدف صياغة سند شحن دولي للنقل المتتابع، لكن المحاولة لم تتعدى الدراسات النظرية فحسب^(٣). وفي عام ١٩٦٥ أخذ المعهد الدولي لتوحيد قواعد القانون الخاص (UNIDROTT International Institute for Unification of Private Law) على عاتقه مهمة اعداد مشروع اتفاقية تتعلق بقواعد المسؤولية خلال النقل المتتابع، وبنيت قواعد هذه الاتفاقية على اساس اتفاقيات النقل عن طريق البر، وفي عام ١٩٦٩ فرغت اللجنة البحرية الدولية من اعداد اتفاقية أخرى بشأن مستند النقل الدولي للبضائع، وقد بنيت قواعدها على أساس أحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤، وسميت تلك الاتفاقية في حينها بـ (قواعد طوكيو Tokyo Rules)^(٤). إزاء هذه الجهود المتفرقة، وافق (المعهد الدولي لتوحيد قواعد القانون الخاص) و (اللجنة البحرية الدولية) على عقد اجتماعات بغرض توحيد المشروعين السابقين في نص واحد، وعقدت الاجتماعات في روما عام ١٩٧٠ وأسفرت عن الخروج بـ (مسودة روما Roma)، وقامت اللجنة الاقتصادية لأوربياً بتنقيح المسودة بما يتماشى مع مقررات المؤتمر الدولي للحاويات لسنة ١٩٧٢، فكانت المحصلة الخروج بـ (مشروع اتفاقية النقل الدولي المشترك للبضائع)، تلا ذلك إصدار غرفة التجارة الدولية (القواعد الموحدة بشأن وثيقة النقل المشترك) (Uniform Rules for Common Transport Document)، وتم بعدها إدخال تعديلاتٍ طفيفة على القواعد عام ١٩٧٥ بشأن مسؤولية متعهد النقل المشترك عن التأخير^(٥). تم بعد هذه الجهود ظهور (اتفاقية الأمم المتحدة

للنقل متعدد الوسائط) وتم التوقيع عليها في عام ١٩٨٠، لتلحقها (القواعد الموحدة بشأن النقل متعدد الوسائط Rules for Multimodal Transport Document) في العام ١٩٩١^(٦).

الدوافع وراء هذه المحاولات تتمثل في اسبابٍ عديدة، استشعر معها مجتمع النقل البحري الدولي حاجة ماسة لمثل هذه القواعد الموحدة، ومن أهم تلك الأسباب:

أولاً: السعي الى تبسيط التعامل بالمستندات، بحيث يمكن لمستند واحد أن يغطي مراحل النقل المتتابعة للبضائع النمطية، والتي تستخدم لتنفيذها أكثر من واسطة نقل مختلفة تتولى نقلها على التتابع، بغير حاجة الى تفكيكها بغرض فرزها أو فحصها أو إعادة تهيئتها لمرحلة النقل التالية.

ثانياً: تمكين الشاحن أو المرسل أو المرسل اليه -المستلم- في حالة حدوث الهلاك أو التلف أو التأخير للبضاعة محل عقد النقل متعدد الوسائط، من توجيه المطالبة بالتعويض ضد شخص واحد فقط تقع على عاتقه مسؤولية النقل بكافة مراحلها، دون أن يكون الشاحن أو المرسل مضطراً للرجوع على العديد من الناقلين، كما هو الحال في النقل أحادي الواسطة الذين تتابعوا على نقل البضاعة.

أما الأساس القانوني للاتفاقية فيعدُّ مزيجاً من أحكام معاهدة النقل الدولي للبضائع عن طريق البر، وأحكام معاهدة بروكسل لسندات الشحن المعدلة ببروتوكول ١٩٦٨، والسبب في ذلك أن معظم النقل متعدد الوسائط يتم عن طريقي البر والبحر.

المطلب الثاني: أهداف ونطاق تطبيق الاتفاقية

بالنظر لما تحقق من تجارب النقل متعدد الوسائط على الصعيد الفردي، إن كان على مستوى الشركات كأشخاص معنوية أو أفراد طبيعيين، أدى الى تزايد الاهتمام باتفاقية دولية تنظم هذا النشاط، وكانت الجهة المعول عليها هي الأمم المتحدة، وعليه بذلت الجهود لتحقيق ذلك كما في التالي:

الفرع الأول: دور الأمم المتحدة في تخريج الاتفاقية

استجابة لحاجات التجارة والنقل الدوليين، تم التكليف من المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة (Economic and Social Counsel) لمجلس التجارة والتنمية لليونكتاد (Unctad)، بتشكيل فريق حكومي دولي يعمل تحت رعاية اليونكتاد (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية) من أجل العمل على اعداد مشروع تمهيدي -مسودة- لاتفاقية للنقل الدولي متعدد الوسائط باشتراك ممثلي ٦٨ دولة في ١٩٧٣/٥/١٣^(٧)، امتدت نقاشات واجتماعات الفريق الدولي لغاية عام ١٩٧٩ .

الفرع الثاني: أهداف ونطاق تطبيق الاتفاقية

اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة ١٩٨٠ مثل غيرها من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية غير الملزمة، إذ إن تطبيقها يكون اختيارياً وفق رغبة المتعاقدين، في التالي تبيان لأهداف الاتفاقية ونطاق تطبيقها.

أولاً: من حيث الزمان

تنص الفقرة الأولى من المادة التاسعة من الاتفاقية على أنه (يسأل متعهد النقل المشترك عن الهلاك أو التلف الذي يلحق البضاعة خلال المدة من وقت أخذه البضاعة في حراسته الى وقت تسليمها في محل الوصول)، وهذا يعني أن متعهد النقل يكون مسؤول عن البضاعة من وقت دخولها في عهده الى وقت تسليمها اصولياً.

ثانياً: من حيث المكان

يشترط توافر ثلاثة شروط لانطباق قواعد مشروع الاتفاقية:

١ - صدور مستند نقل مشترك، أو الإشارة في صدر سند مستند النقل الى انطباق قواعد الاتفاقية (المادة ٣)^(٨)، معنى ذلك إنه يتعين النظر الى عنوان المستند وليس الى محتواه لمعرفة الآثار القانونية المترتبة عليه.

٢ - استخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل.

٣ - توافر عنصر الدولية، أي أن يتم النقل بين دولتين مختلفتين.

عندئذ تنطبق نصوص الاتفاقية بصرف النظر عن مكان صدور مستند النقل المشترك، أو مكان أخذ البضاعة أو مكان تسليمها، وبغض النظر عن جنسية أطراف النقل؛ وهم متعهد النقل أو الشاحن أو المرسل اليه أو أي شخص آخر ذي صلة بالنقل المشترك، وأياً كانت جنسية واسطة النقل المستخدمة أو دولة تسجيلها، كل ذلك يستشف من نص الفقرة (٣) من المادة الأولى^(٩).

الفرع الثالث: نقد اتفاقية النقل المشترك للبضائع

لم تتجاوز اتفاقية النقل المشترك للبضائع (T.C.M) مرحلة الصياغة وكونها مشروع فحسب، وقد ساهمت عدة عوامل في عدم الموافقة عليها، كان أهمها نظام المسؤولية الذي أتت به؛ إذ حمل في طياته معاول هدم الاتفاقية، فطبيعة المسؤولية الشبكية تستلزم الإبقاء على أحكام النقل أحادي الواسطة، وتجعل لهذه الأحكام دوراً في تنظيم النقل المشترك أو النقل متعدد الوسائط، الأمر الذي أدى الى افرار اتفاقية بلغت من الضعف حداً يجعلها عاجزة عن تحقيق غايتها، إذ إن مبدأ -الضرر غير محدد المكان- الذي تضمنه نظام المسؤولية الشبكية كان قد تم الأخذ به في إطار معاملات -مقدمي البضائع- وأصبح معه مشروع اتفاقية النقل المشترك تحصيل حاصل ولا يستحق عناء

الإصدار^(١٠)، كما تبين إن وثيقة النقل المشترك التي يمكن أن تصدر في ظل المسؤولية الشبكية لن تحقق أي تسهيلات سواء للشاحنين أو متعهدي النقل، بل إنها ستصبح مستنداً جديداً يضاف الى مجموعة مستندات النقل الأحادي المعمول بها^(١١).

كان لزاماً على منظمة اليونكتاد (مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية) أن تعمل على اعداد اتفاقية تلبي طموح الناقلين والمستفيدين الآخرين من نشاط النقل الدولي على حدٍ سواء، فبدأ العمل على قدمٍ وساق للخروج بقواعد موحدة للنقل متعدد الوسائط. كما إن مشروع اتفاقية النقل المشترك كان يعد اللبنة الأولى والمحاولة الجادة في رسم ملامح قواعد الاتفاقية الجديدة.

المبحث الثاني/ توقيع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع ١٩٨٠

آلت المحاولات السابقة لتحقيق نظام قانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، الى قيام الأمم المتحدة على لسان السكرتير العام لمنظمة اليونكتاد في نهاية سنة ١٩٧٩ بتوضيح الآثار التي ترتبت على بدء استخدام النقل متعدد الوسائط وما تبعه من تغيير جذري في نمط الالتزامات التعاقدية للشاحنين والناقلين، على الرغم من شعور العديد من الدول وبصفة خاصة الدول النامية، إن جل الاهتمام انصب فقط على مسؤولية متعهد النقل عن الهلاك أو التلف أو التأخير في نقل البضاعة، مع أن هناك أوجه أخرى لا تقل أهمية عن هذا الموضوع^(١٢).

المطلب الأول: دور الأمم المتحدة في نشوء الاتفاقية

ساد الاحساس في مجتمع النقل البحري الدولي بوجود نقصٍ خطير في الأحكام المنظمة للنقل متعدد الوسائط، وذلك على الرغم من المحاولات التي بذلت لتحقيق هذا الهدف مثل -قواعد طوكيو- و -مشروع روما- ومشروع اتفاقية النقل المشترك للبضائع وقواعد غرفة التجارة العالمية الموحدة بشأن وثيقة النقل المشترك ١٩٧٣^(١٣).

الفرع الأول: الجهود التحضيرية

كان من الأهمية بمكان إجراء المشاورات بين متعهدي النقل متعدد الوسائط وأصحاب البضائع والسلطات الوطنية المختصة حول طبيعة وشروط خدمة النقل، ونظام منح الرخص والموافقات اللازمة لمزاولة العمل، يتبع ذلك التفاصيل الكمركية وغيرها. بناءً على ذلك ساد الاحساس في مجتمع النقل البحري بوجود نقص خطير في الأحكام المنظمة للنقل متعدد الوسائط.

فكان من الطبيعي أن يبدأ واضعو مشروع اتفاقية النقل متعدد الوسائط من حيث انتهت المحاولات السابقة، بالإضافة الى ما برز من أوجه نقصٍ ومشكلاتٍ أخرى يتعين معالجتها، ويمكن اجمال أهمها فيما يلي:

- ١- تنوع وطبيعة وحدود مسؤولية الناقلين المشتركين في عملية النقل متعدد الوسائط.
- ٢- الإبقاء على الاتفاقيات السائدة للنقل أحادي الواسطة في إطار النقل متعدد الوسائط.
- ٣- أساس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط.
- ٤- الطبيعة القانونية لوثيقة النقل متعدد الوسائط.
- ٥- تبسيط مستندات النقل.
- ٦- نطاق تطبيق القواعد.

وقام مجلس التجارة والتنمية بتشكيل الفريق التحضيري الحكومي الدولي، من أجل اعداد اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في ١٩٧٣/١٠/١٠ باشتراك ممثلي ٦٨ دولة لعضوية الفريق^(١٤)، وعقد الفريق التحضيري ست جلسات خلال المدة من تشرين الأول ١٩٧٣ الى نيسان ١٩٧٩، إذ تناول الفريق في المرحل الأولى مضمون الوثائق المعدة بواسطة سكرتارية اليونكتاد^(١٥)، وكذا كافة الأوجه المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط، طبقاً لما ورد في قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي رقم (1734LIV)، ثم توصل في المرحلة الثانية الى (تفاهم عام) بين مختلف المجموعات المشاركة في الفريق الدولي، فيما يتعلق بنطاق تطبيق مشروع الاتفاقية^(١٦). وخلال جلسات الدورات التالية للفريق، ركز العمل على كتابة نصوص مشروع الاتفاقية، وتمكن الفريق من انجاز مهمته واعداد صياغة منفق عليها لمشروع الاتفاقية، ثم قدم المشروع الى مجلس التجارة والتنمية (UNCTAD) مع التوصية أن يتولى المجلس إخطار الجمعية العامة للأمم المتحدة عن طريق المجلس الاقتصادي والاجتماعي بالعمل الذي أنجزه الفريق^(١٧). وبناءً عليه أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها المرقم ١٦٠١٣٣ بتاريخ ١٩٧٨/١١/٢٢٠ بعقد مؤتمر المفوضين لإقرار الشكل النهائي للاتفاقية.

الفرع الثاني: الملامح الرئيسية للاتفاقية

ترتكز الاتفاقية الى حدٍ بعيد على (قواعد هامبورج) التي أصدرت قبل ميلاد اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط بعامين تقريباً، بل إن العديد من نصوص هذه الاتفاقية الأخيرة نقلت حرفياً عن قواعد هامبورج، كذلك تستند اتفاقية النقل المتعدد الوسائط استناداً كبيراً الى المبادئ الواردة في مشروع اتفاقية النقل المشترك للبضائع (TCM) والقواعد الموحدة لغرفة التجارة الدولية بشأن وثيقة النقل المشترك لسنة ١٩٧٥ (ICC Rules)^(١٨)، والجدير بالذكر ومن الانصاف القول أنه لولا الجهود المبكرة التي أسفرت عن ابرام اتفاقية هامبورج وقواعد غرفة التجارة الدولية، لأصبح التوصل الى اتفاقية النقل متعدد الوسائط أمراً المنال.

تتصدر الاتفاقية ديباجة هامة، تقر بها الدول الأطراف عددا من المبادئ الجوهرية التي قامت عليها الاتفاقية، مثل تقري الحق لكل دولة متعاقدة في تنظيم ومراقبة متعهدي النقل متعدد الوسائط وما يقومون به من عمليات على الصعيد الوطني، والاعتراف بحرية الشاحنين في الاختيار بين النقل متعدد الوسائط والنقل المجزئ أحادي الوسطة، والاعتراف بضرورة ايجاد توازن في الحقوق والالتزامات بين متعهدي النقل وأصحاب المصلحة في البضائع، والاعتراف بضرورة تيسير الاجراءات الكمركية في إيلاء المراعاة الواجبة لمشاكل بلدان المرور العابر، والاقرار بتأسيس مسؤولية متعهد النقل المتعدد الوسائط بموجب هذه الاتفاقية على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض، يرفق بالاتفاقية ملحق خاص يتناول أحكام المسائل الكمركية المتعلقة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، يشتمل على ست مواد بالإضافة الى (إقرار عن بضائع مرور كمركي)^(١٩).

أما متن الاتفاقية فيتكون من ثمانية أبواب تتضمن أربعين مادة كما في التالي:

١- الباب الأول: أحكام عامة في المواد ١ - ٤

تتولى المادة الأولى وضع التعاريف لأهم المصطلحات المستخدمة في نصوص الاتفاقية، وهو شأن معظم الاتفاقيات الدولية، وتقرر المادة الثانية نطاق تطبيق الاتفاقية، والمادة الثالثة للتطبيق الالزامي لنصوصها، أما المادة الرابعة فتعالج مسألة تنظيم النقل متعدد الوسائط ومراقبته.

٢- الباب الثاني: المستندات في المواد ٥ - ١٣

تبين المادة ٥ الأحكام الخاصة بإصدار مستند النقل متعدد الوسائط، بينما تعالج المادة ٦ حالة صدور مستند النقل متعدد الوسائط في شكل (قابل للتداول)، وتعالج المادة ٧ حالة المستند (غير قابل للتداول)، أما المادة ٨ فجاءت بتعداد البيانات التي يتعين ذكرها في مستند النقل متعدد الوسائط، وتبين المادة ٩ حكم التحفظات التي يمكن يدرجها متعهد النقل في مستند الشحن، وتذهب المادة ١٠ الى مسألة حجية مستند النقل في الاثبات، سواءً بين طرفيه أو بمواجهة الغير حسن النية، وجاءت المادة ١١ مبينة حكم تعمد متعهد النقل وضع بيانات كاذبة بالمستند أو تعمد اغفال بيانات يتوجب عليه ادراجها، وتضمنت المادة ١٢ التزام المرسل بضمان صحة البيانات التي يقدمها عن البضاعة الى متعهد النقل للإدراج في مستند النقل متعدد الوسائط، وأخيراً تتعرض المادة ١٣ لإصدار مستندات أخرى غير مستند النقل متعدد الوسائط، وتكون خاصة بالنقل ذاته أو بخدماتٍ أخرى.

٣- الباب الثالث: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط في المواد ١٤ - ٢١

اتجهت المادة ١٤ لبيان فترة التزام متعهد النقل من وقت أخذه البضائع في حراسته حتى وقت تسليمها، والمادة ١٥ لحكم مسؤولية متعهد النقل عن فعل أو امتناع صدر عن مستخدميه أو وكلائه في نطاق وظائفهم، أما المادة ١٦ فقد انبرت لصياغة أساس مسؤولية متعهد النقل، والمادة ١٧ للأسباب الملازمة، والمادة ١٨ لبيان حدود مسؤولية متعهد النقل، وتعالج المادة ١٩ حالة الهلاك أو التلف المحدد الموضع في مرحلة معينة من النقل متعدد الوسائط، وتوجد بشأنها اتفاقية دولية واجبة التطبيق أو قانون وطني ملزم وينص على حد للمسؤولية أعلى من الوارد في المادة ١٨ من الاتفاقية،

وجاءت المادة ٢٠ لتنظيم حالة المسؤولية التصيرية لمتعهد النقل، ثم المادة ٢١ لتبيين أحوال سقوط حق متعهد النقل في تحديد المسؤولية.

٤- الباب الرابع: مسؤولية المرسل في المواد ٢٢ - ٢٣

تضع المادة ٢٢ قاعدة عامة في مسؤولية المرسل عن الخسارة التي تلحق بمتعهد النقل بسبب خطأ أو إهمال المرسل، والمادة ٢٣ تتعلق بالقواعد الخاصة بالبضائع الخطرة.

٥- الباب الخامس: المطالبات والدعاوى في المواد ٢٤ - ٢٧

تنظم المادة ٢٤ مواعيد ومدد الأشعارات بالهلاك أو التلف أو التأخير، وتضع المادة ٢٥ نظام تقادم الدعاوى، والمادة ٢٦ للاختصاص بنظر الدعوى القضائية، أما التجاء أطراف النزاع إلى التحكيم فتنظمه المادة ٢٧.

٦- الباب السادس: أحكام تكميلية في المواد ٢٨ - ٣١

جاءت المادة ٢٨ متعلقة بالشروط التعاقدية التي يمكن أن ترد في مستندات النقل، وأوردت المادة ٢٩ أحكام العوارية العامة (الخسائر المشتركة)، كما اهتمت المادة ٣٠ ببيان آثار صدور الاتفاقية على تطبيق الاتفاقيات الأخرى السارية، وتولت المادة ٣١ بيان أحكام الوحدة الحسابية، أو الوحدة النقدية والتحويل.

٧- الباب السابع: المسائل الكمركية في المادة ٣٢

تتعلق المادة ٣٢ بالتزام الدول المتعاقدة بالسماح باستخدام نظام المرور الكمركي في النقل الدولي متعدد الوسائط.

٨- الباب الثامن: الأحكام الختامية في المواد ٣٣ - ٤٠

نصت المادة ٣٤ على نظام التوقيع والتصديق والقبول والإقرار والانضمام، أما المادة ٣٥ فنقرر صراحةً عدم جواز ابداء أي تحفظ على الاتفاقية، وتقرر المادة ٣٦ موعد بدء نفاذ الاتفاقية، وميعاد التطبيق كان في نص المادة ٣٧، بينما تبين المادة ٣٨ حقوق والتزامات الأطراف المتنازعة طبقاً للاتفاقيات الأخرى السارية، وتتعلق المادة ٣٩ بقواعد إعادة النظر وإجراء التعديلات على نصوص الاتفاقية، وختاماً تناولت المادة ٤٠ الحالة التي تبدي بها إحدى الدول المتعاقدة رغبتها في الانسحاب من الاتفاقية^(٢٠).

المطلب الثاني: النقل الدولي متعدد الوسائط من وجهة نظر الناقلين والشاحنين

اتسمت سنوات العقد السابع من القرن العشرين بحدوث تغيرات جوهرية في مجال النقل البحري للبضائع، تناولت النواحي التكنولوجية والتنظيمية على وجه الخصوص، والدافع وراء ذلك هو السعي لخفض تكلفة النقل البحري عن طريق تقليل مصاريف مناولة البضائع، واختصار مدة بقاء السفن في

الموانئ وتطبيق سياسة اقتصاديات الحجم الكبير، فبدأ الأخذ في النقل البحري الدولي بإسلوب التوحيد النمطي للبضائع وخاصةً التعبئة في الحاويات. وفي ظل انتشار استخدام الحاويات، انبثق نظام النقل متعدد الوسائط من واقع الظروف الاقتصادية والاجتماعية للدول المتقدمة، عندما أصبحت عمليات نقل وتداول البضائع بالوسائل التقليدية مكلفة جداً بسبب الارتفاع المطرد في أجور العمالة في تلك الدول^(٢١)، وكان لا بد من على خفض حجم هذه العمالة مع تعويضه بزيادة انتاج العمل، وإدخال نظم النقل كثيفة رأس المال التي تستعين بأقل قدر من الأيدي العاملة^(٢٢). كما إن تلك التطورات التكنولوجية الحديثة لم يقتصر أثرها على وضع ترتيبات يستعاض فيها براس المال عن العمالة، لكنها أدت أيضاً الى زيادة في حجم وطاقة وحدات النقل عن طريق الاسراع في عمليات المناولة في الموانئ وتطبيق اقتصاديات الحجم الكبير وزيادة سرعة دوران وسائل النقل عند نقاط ومحطات نهاية خطوط النقل، ومن هنا فرضت الحاجة نفسها الى الأخذ بنظام النقل متعدد الوسائط^(٢٣). ومع كل جديد يكون هناك معارض ومناصر، ولم يختلف الحال مع النقل متعدد الوسائط، إذ انبرى له بالنقد فريق من الشاحنين يقابله آخر من الناقلين، وكان للمجتمع الدولي رأي آخر كما في التالي:

الفرع الأول: وجهات نظر الناقلين والشاحنين في النقل متعدد الوسائط

جاء هذا التطور موافقاً لهوى الناقلين، لأنه يفتح لهم آفاقاً رحبة للاستثمار وتحقيق الربح في مجال هذا النمط الجديد من النقل، ولم يتهيب الناقلون من المسؤوليات الملقاة على عاتقهم في مواجهة أصحاب البضائع^(٢٤)، كما إن علاقتهم بالناقلين من الباطن تظل محكومة بنصوص الاتفاقية الدولية للنقل أحادي الوسائط.

أما بالنسبة للشاحنين؛ فإن نظام النقل متعدد الوسائط يجذب الاهتمام أيضاً لقيامه على أساس دمج وسائط نقل البضاعة من الباب إلى الباب في سلسلة متسقة من الحلقات، كل حلقة منها تنجزها واسطة من وسائط النقل المستخدمة في رحلة البضاعة، ويتحمل شخص واحد هو متعهد النقل المسؤولية عن عملية النقل بكاملها، ويصدر لذلك مستند نقل يحتوي على شروط العقد، ويتصرف بصفته أصيلاً لا بالوكالة أو النيابة عن الشاحن أو الناقلين الفعليين في مراحل النقل المختلفة. هذا على خلاف النظام المجزأ التقليدي للنقل، إذ تستقل كل واسطة نقل بالقائمين عليها وتكليفها وإجراءاتها والقوانين التي تحكمها وتنوع مسؤولية الناقلين المختلفين، الأمر الذي يؤدي الى الانفصال التام بين مراحل نقل البضاعة وزيادة تكلفة النقل التي يتحملها الشاحنون. لذلك فإن الغاية من نظام النقل متعدد الوسائط هي ترشيد عمليات النقل بغرض الوصول الى أقل التكاليف الممكنة مع أعلى كفاءة في النقل، سواءً عن طريق اختيار أفضل الطرق لحركة سيرها، أو أنسب الوسائط لحملها. كما إن النقل متعدد الوسائط يرسى فلسفة قانونية جديدة تتمثل في وحدة المسؤولية ووحدة الناقل ووحدة عقد النقل ووحدة أجر النقل، الأمر الذي يجد صداه لدى الشاحنين.

هذا لا يعني أن النقل متعدد الوسائط يقدم العلاج الناجع لمشاكل الشاحنين، فإنه من المهم أن يتمتع الشاحنون بحرية الاختيار لأنسب خدمات النقل من بين البدائل المتاحة، سواءً كان النقل مجزأً أو متعدد الوسائط، وقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد البضائع هذا الحق للشاحنين كما أسلفنا.

الفرع الثاني: وجهة نظر الدول النامية في النقل الدولي متعدد الوسائط

منذ البداية كانت رغبة الدول النامية في وضع اتفاقية دولية لكي تقيها من الآثار الضارة التي يمكن أن تترتب على تنفيذ النقل متعدد الوسائط، وكذا لتحقيق حاجتها الاقتصادية والتجارية في المضمار الدولي، وقد حرصت هذه الدول على الدفاع عن مصالحها خلال مراحل اعداد اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط وذلك لإدراكها الحقائق التالية:

١- إن المداولات والمناقشات التحضيرية ليست في حقيقة الأمر إلا حلقة جديدة من حلقات

الصراع الدائم بين الناقلين والشاحنين، أو بين الدول الشاحنة (وأغلبها من الدول النامية)

وبين الدول الناقلة (وأغلبها من الدول المتقدمة)، هذا ولم يكن الحوار المماثل الذي احتدم

في أروقة مؤتمر هامبورج ١٩٧٨ بين نفس المعسكرين قد غاب بعد عن الأذهان. من هنا

جاءت يقظة الدول النامية وحرصها على أن تأتي نصوص الاتفاقية مراعية لمصالحها^(٢٥).

٢- إن اصدار الاتفاقية سوف يشكل جانباً من الجهود الدائبة لخلق نظام نقل دولي حديث يصبح

عنصراً رئيسياً في إعادة بناء العلاقات الاقتصادية الدولية.

٣- أهمية المشاركة في الأخذ بالوسائل التكنولوجية الحديثة في مجال نقل البضائع، وما يتبعه

من اشتراك ناقلين ومتعهدي نقل من رعايا الدول النامية في خدمات النقل الدولي متعدد

الوسائط، مع رفع الكفاءة الاقتصادية لهذه الخدمات والاستخدام الأمثل للعمالة المحلية

والتأمين المحلي^(٢٦).

٤- أهمية اقامة توازن عادل في المصالح بين الدول المتقدمة والدول النامية، وتحقيق توزيع

منصف لأنشطة النقل متعدد الوسائط بين هاتين المجموعتين من الدول، في الوقت نفسه

ايجاد التوازن بين موردي ومستخدمي خدمات النقل متعدد الوسائط^(٢٧).

٥- نصت الاتفاقية في مادتها الرابعة الفقرة الثانية على ضمان حق كل دولة في تنظيم ومراقبة

نشاط وعمليات متعهدي النقل متعدد الوسائط على الصعيد الوطني.

الخاتمة

يمكن أن نجمل ايجابيات النقل الدولي متعدد الوسائط بالنقاط التالية:

- ١- انخفاض السعر الاجمالي للنقل
- ٢- عدم الحاجة الى الاستعانة بخدمات مقدمي البضائع أو التخليص الكمركي
- ٣- تجنب الخلط بين قيم الوزن والحجم للبضائع
- ٤- الانخفاض النسبي لقسط التأمين على البضاعة
- ٥- إجراءات التأمين تكون أكثر بساطة
- ٦- عدم انشغال الشاحن بمشاكل التلف أو هلاك البضاعة
- ٧- سهولة الاستدلال على الشحنات المفقودة
- ٨- تجنب رسوم تعطيل الحاويات
- ٩- التحكم أكثر بسلسلة النقل وتكلفتها
- ١٠- تعجيل التخليص الكمركي
- ١١- تقصير وقت المرور العابر في نقاط الترانزيت
- ١٢- التقليل من المستندات
- ١٣- تحقيق خدمة أسرع وأكفأ في حركة مرور البضائع

في حالة توجه الدول النامية للمنافسة في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط، يكون لزاماً أن تواكب تلك الدول جميع المستجدات التكنولوجية لرأب الصدع وتقليص الفجوة بينها وبين الدول المتقدمة في هذا المجال عن طريق انشاء متعهدي نقل متعدد الوسائط من غير مشغلي السفن، تضم ناقلين أحادي الوسائط ومقدمي بضائع من ذوي الخبرة والدراية الفنية مزودين بأحدث أجهزة التواصل بشكل عام، ويمكن القول إن لم تستجب الدول النامية لمتطلبات التكنولوجيا الحديثة في مجالات الإدارة اللوجستية وتبادل البيانات إلكترونياً وبشكل متطور، فسوف تتقهقر غالبية شركات النقل في الدول النامية لتصبح في مركز مقاولي نقل من الباطن لمسافات محددة قصيرة، ويمكن أن نوصي بالتالي في هذا الشأن:

- ١- تكوين منظمات كبيرة للنقل يتوافر لديها الامكانيات اللازمة لتشغيل خدمات لوجستية منافسة.
- ٢- علاج القصور في اللوائح والأنظمة السائدة بحيث يمكن استيعاب واستخدام التكنولوجيا الحديثة الخاصة بالنقل.
- ٣- توفير الخبرة اللازمة لتشغيل وإدارة خدمات النقل متعدد الوسائط والتبادل الإلكتروني للبيانات.

الهوامش

(١) أحمد عبد المنصف محمود، نظم النقل متعدد الوسائط، محاضرات لطلبة الدراسات العليا بالأكاديمية العربية للنقل البحري ١٩٧٩-الاسكندرية.

(2)–(UNCTAD Report,shipping Division1987Geneva,part 2 p4.

(٣) المصدر السابق، ص ٨.

(٤) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار النهضة ١٩٩٢-القاهرة، ص ٥٣.

(٥) أحمد عبد المنصف محمود، مصدر سابق.

(٦) علي جمال الدين عوض، مصدر سابق، ص ٥٧.

(٧) عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، مقال بمجلة الحقوق الكويتية، السنة الثامنة-العدد الثالث، ص ١٧٤.

(٨) المادة ١٢ من اتفاقية النقل المشترك لسنة ١٩٧٣.

(٩) الفقرة ٣ من المادة الأولى من اتفاقية النقل المشترك.

(١٠) فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ٢٠٠٦-الاسكندرية، ص ٦٦.

(١١) المصدر السابق، ص ٦٨.

(١٢) عبد القادر العطير، مصدر سابق، ص ١٧٤.

(١٣) المصدر السابق، ص ١٨٢.

(14) UNCTAD Report,shipping Division1973Geneva,part 2,Decision 96, p8.

(15) UNCTAD /TD/MT/CONF/17pp1-3.

(16) See the common understanding report No.(TD/B/604-TD/B/AC.15/23.

(17) UNCTAD,TD/MT/CONF/12/Add.1,p2.

(18) UNCTAD,TD/B/C4315,P7

(١٩) صبري كاطع عبد وعبد جمعة موسى الربيعي، الموسوعة البحرية، مطبعة الزمان-بغداد ٢٠٠٣ ، ص٩١.

(٢٠) أحمد عبد المنصف محمود، مصدر سابق، ص٢٤- نص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط ١٩٨٠.

(٢١) صبري كاطع وآخر، مصدر سابق، ص٩٤.

(٢٢) كارلين اولوين ، اقتصاديات النقل البحري، ترجمة مختار السويفي، مطابع مذكور- الإسكندرية، ١٩٧٩، ص١٨٣.

(٢٣) المصدر نفسه، ص١٨٧.

(٢٤) ومثالها سند الشحن المشترك (FIATA Bill of lading) فهو يقبل طوعاً المسؤولية من الباب للباب وفق أحكام الفقرة(أ) من المادة ١ من قواعد وثيقة النقل المشترك لسنة ١٩٧٠.

(٢٥) أحمد عبد المنصف محمود، مصدر سابق، ص٨٧.

(٢٦) فاروق ملش، مصدر سابق، ص٩٨.

(٢٧) المصدر نفسه، ص٩٩.