

Multimodal Transportation and Electronic Payment

Layth Mohammed Sadq Farhan

Ministry of Education - General Directorate of Anbar Education - Legal Affairs, Anbar, Iraq

laithalkubaisi9@gmail.com

KEYWORDS: Transport, Multi, Modal, International, Contract, Electronic, Convention.



Crossref doi

<https://doi.org/10.51345/v33i2.498.g270>

ABSTRACT:

Multimodal transport is the new legal system for the transport of goods and not by new transport added to the unimodal systems known before, the new addition is not the transport itself but the legal system that governs it and which links those unimodal systems in one contract is the multimodal transport contract. The multimodal transport document is nothing but a picture representing that contract, and there is a very strong relationship between multimodal transport and electronic payment, in terms of fulfilling the obligation arising between the parties to the electronic contract, to achieve the desired result from both, which is the unity of responsibility based on one person who adopts the entire transfer process, no matter what. There are many means of transportation used during the process of transporting goods from their source to the consumer within an advanced transport policy called the delivery policy Door to door based on electronic contract and digital technology.

REFERENCES:

- Adoption des règles de Rotterdam, Revue de droit des transport no11, November 2009, alerte 124
 Jan Walden and Negelsavage, The legal problems of paper less transactions , The journal of business Law , 1989, March
 Rene' Rodie're: Transports Combine's " La convention de Gene've deu 24 Mai 1980 Sur Les transports multimodaux: B. Tr . Anne'e 1981.
 Ronald H. Ballou« Basic Business Logistics», Prentice –Hall international, INC. 1987
 U.N.Review of maritime Transport 1995
 Incoterms Roles ® 2010
 Incoterms Roles ® 2020
 U.N.Review of maritime Transport 1995

النقل متعدد الوسائط والدفع الالكتروني

م.د. ليث محمد صادق فرحان

وزارة التربية - مديرية تربية الأنبار، الشؤون القانونية، الأنبار، العراق

laithalkubaisi9@gmail.com

الكلمات المفتاحية: نقل، متعدد، وسائط، دولي، عقد، الكتروني، الاتفاقية.

<https://doi.org/10.51345/v33i2.498.g270>

ملخص البحث:

ان النقل المتعدد الوسائط هو النظام القانوني الجديد لنقل البضائع وليس بواسطة نقل جديدة تضاف إلى وسائط النقل الأحادية المعروفة من قبل، فالمضاف الجديد ليس النقل ذاته ولكن النظام القانوني الذي يحكمه والذي يربط بين تلك الأنظمة أحادية الوسائط في عقد واحد هو عقد النقل المتعدد الوسائط وما سند النقل المتعدد الوسائط إلا صورة تمثل ذلك العقد وهناك علاقة جدا قوية بين النقل المتعدد الوسائط والدفع الالكتروني، من حيث الوفاء بالالتزام الناشئ بين اطراف العقد الالكتروني، لتحقيق النتيجة المرجوة من كليهما الا وهي وحدة المسؤولية القائمة على اساس شخص واحد يتبنى عملية النقل برمته مهما تعددت وسائط النقل المستخدمة خلال عملية نقل البضائع من مصدرها الى المستهلك ضمن سياسة نقلية متطورة تدعى سياسة التوصيل من الباب الى الباب القائمة على اساس العقد الالكتروني والتكنولوجيا الرقمية.

المقدمة:

ويعد النقل بمفهومه البسيط التحريك المادي من مكان لآخر أيا كان موضوعه أو سرعته أو كيفية القيام به، إلا أنه كان دائما ما يثير إشكاليات عديدة تتعلق بعملية النقل الدولي متعدد الوسائط (كحل للمشكلات التي أعاققت كثيرا تطور عمليات التجارة الخارجية، وذلك بفضل نمط جديد وهو تبادل المعلومات وإنشاء العقود والوفاء بالالتزامات المادية والدفع كلها عن طريق الانترنت، في الوقت اللحظي المحدد لها حيث ساهم فيه التقدم التقني الهائل في جميع وسائل النقل والطرق والاتصالات وسبل استخدامها وإدارتها، وكان بمثابة ملمح رئيسي للتغيرات الكثيرة على المستوى العلمي.

وإذا كان النقل الدولي متعدد الوسائط يشكل بالنسبة لمعظم دول العالم العنصر المركزي لتحقيق أهدافها المبتغاة والمتعلقة بتعجيل حركات النقل الداخلي بين مواقع التعدين ومواقع الانتاج والتوزيع، إلا أن العلاقة بين النقل والدفع الالكتروني يؤدي الى ضرورة التطوير في نظم النقل متعدد الوسائط والتي تستلزم نشر

التقنيات التكنولوجية لضمان عمل البيانات على طول سلاسل الامدادات وتتطلب استخدام النظم التبادلي الإلكتروني للبيانات EDI ونظام السبق للمعلومات عن البضاعة ACIS⁽¹⁾ كذلك نظام إيصال البضاعة بالوقت المناسب J.I.T وغيرها من الانظمة التي تسهم في تسهيلات انتقال البضائع والسلع والناقلين ووسائل النقل بسهولة بين الدول.

ولقد كان من الطبيعي أن يترتب على هذا التحول الكبير في إدارة النقل الدولي تغييرات جذرية في نمط الالتزامات التعاقدية بين الشاحنين والناقلين على مستوى العالم وأن توضع أسس جديدة تحكم الاختلافات الجوهرية التي نشأت في طبيعة ومدى وحدود مسؤولية الناقلين وأشكال ووظائف سندات الشحن. ولهذا كان تطلع المجتمع الدولي إلى نخضة تشريعية تلاحق التقدم الفني السريع الخطى، فتقيم التوازن في التزامات أطراف النقل متعدد الوسائط وتبين طبيعة المسؤوليات ومداهها وحدودها، وما يلزم هذا النمط الجديد من النقل من وثائق وشكلها وحجيتها في الإثبات وذلك من خلال قواعد قانونية دولية موحدة يوافق عليها ويعمل بموجبها المجتمع الدولي.

أهمية البحث وأسباب اختيار الموضوع:

تظهر أهمية دراسة موضوع النقل الدولي متعدد الوسائط والدفع الإلكتروني من خلال الحاجة الى نظام قانوني يحكم العلاقة بين صاحب البضاعة ومتعهد النقل بصورة مستقلة ومنفصلة عن العلاقات التي يبرمها الأخير بغية تنظيم النقل، وعن تعقد المشاكل الناشئة عن تعدد الأنظمة القانونية التي تحكمها. فتتحقق الفلسفة القانونية المبتغاة من النقل متعدد الوسائط والمتمثلة في وحدة عقد النقل، ووحدة سند النقل ووحدة المسؤولية، والذي يوفره نظام الدفع الإلكتروني، بحيث كلما انتهت مهمة معينة تسلم قيمة العمل فوراً، حتى وان بعدت المسافات بين الدافع والقباض. ونظراً لان النقل المتعدد الوسائط يجري في ظل مناخ من التطور المتلاحق في كافة مجالات العلوم والتكنولوجيا مثل وثورة الاتصالات وتبادل البيانات والمعلومات الكترونياً، فانه بلا شك سوف يتأثر بهذه التطورات السريعة الخطى.

مشكلة البحث:

ظهرت الحاجة إلى مواكبة التطور في التجارة الدولية وإدخال نظم التبادل الإلكتروني والنقلي لكل نظم النقل المتعدد الوسائط وهو ما وقفت البيوع التقليدية عاجزة عن ملاحقته، فمع تطور التجارة الدولية كان لزاماً أن يوجد نظام قانوني ملاحق بصدد عقود التجارة الإلكترونية وأشكالها. لقد فرض عقد البيع الدولي في السابق نفسه وسط نظاماً اقتصادياً عالمياً يؤمن واضعوه بأن تنمية التجارة الدولية على أساس المساواة والمنفعة

المبادلة عنصراً هاماً في تعزيز العلاقات الودية بين دوله، وفي ظل البيوع التقليدية لعب نظام الاعتماد المستندي دوراً فعالاً للتوفيق بين مصالح كل من البائع والمشتري باعتباره وسيلة ضمان ووسيلة ائتمان. بيد أن قيام البنوك بقبول فتح الاعتماد قد أقرن بالعديد من الضمانات التي تكفل لها حفظ حقوقها من ناحية وفتح خدماتها الاعتمادية المرجوة مما كانت تشترط معه العديد من الاشتراطات التي استقرت في وجدان المشتغلين بالتجارة الدولية، وأهم هذه الاشتراطات ما يتعلق بسند الشحن باعتباره دليلاً لإثبات الشحن، وأداة لإثبات شروط النقل وكونه يمثل البضاعة المشحونة. ولقد ارتكزت التجارة الدولية في السابق على عدة بنود، كانت بمثابة نقاط جوهرية في نظام حركتها مثل نقطة الشحن والتزام البائع بالتسليم وبداية انتقال الملكية إلى المشتري وتحمل مخاطر الطريق، ومن المعروف أن العقود الدولية تتبنى عادة شروطاً عامة لبيع السلعة محل العقد بحيث أن هذه الشروط أصبحت توصف بأنها عقود نموذجية، لذا فإن العقد النقل الإلكتروني في ظل سيادة نظام مستند النقل متعدد الوسائط والذي على أثره تم إدخال العديد من التعديلات على تلك البنود إنما يثير إشكالية بشأن الصياغة القانونية لهذه البنود خاصة في الدول النامية التي لم تضع بعد إطاراً تشريعياً لهذا النوع من النقل وبما يضمن حقوق الناقلين والشاحنين وشركات التأمين. لذا وجب علينا التصدي للإشكالات التي طرحها النقل متعدد الوسائط سواء المترتبة عن استخدام أدواته المتمثلة في بالدفع الإلكتروني الذي غير من المفاهيم التقليدية، فكان لها أثر كبير في تنفيذ عقود النقل على أساس التكامل، أو الناجمة عن استخدام أدوات التجارة الدولية الإلكترونية من بيوع واعتمادات مستندية الكترونية. وكذلك تأثير اختلاف سندات النقل التي تغطي مراحل النقل وانعكاسها على مسؤولية متعهد النقل كأهم عنصر يحتاج إلى الوحدة، أو تلك المترتبة عن تطبيق الاتفاقيات الدولية أحادية الوساطة عند قبولها استخدام واسطة أخرى غير الوساطة التي تنظمها، عند تنفيذ نقل البضائع سواء عن طريق البحر، الجو، السكك الحديدية، الطرق البرية أو الملاحية النهرية.

أهداف البحث:

إن الهدف من البحث هو تناول موضوع النقل متعدد الوسائط وربطه بالدفع الإلكتروني كفكرة قانونية وإثبات وجود نظام دولي موحد نافذ يحكمه، مع الأخذ في الاعتبار الجوانب الاقتصادية والقانونية في عمليات هذا النوع من النقل، كما يضمن تنميته المنتظمة لمصلحة جميع الدول، على أن يشتمل على أحكام منصفة بشأن مسؤولية القائم بعملية الدفع. فكيف تكون هناك وحدة في جميع مراحل النقل وتكامل الخدمات التي تحتاجها البضاعة المنقولة من بداية الرحلة إلى نهايتها، ولا وجود لقواعد قانونية تركز هذه الوحدة من أجل ارتقاءه على أسس تشريعية متينة؟

لذلك فإن الصورة المثلى للنقل متعدد الوسائط هي أن يتم الدفع الفوري بحيث يغطي جميع مراحل عملية النقل الدولي المتعدد الوسائط من بدايته الى نهايته . لهذا كانت أهداف البحث تنصب على ما يلي:

- 1- توضيح مميزات النقل متعدد الوسائط وأهميتها في إطار سيادة المفاهيم اللوجستية المرتبطة
- 2- كيفية توحيد التشريعات الوطنية بخصوص النقل متعدد الوسائط الالكتروني وتوافقها مع الاتفاقيات العالمية النافذة بما يخلف قواعد مناسبة ومن السهل تطبيقها بواسطة أطراف المصالح التجارية خصوصا في حالات الدفع المسبق والتعاقد في المعاملات التجارية.

منهجية البحث:

من المعروف أن منهج البحث يتأثر بطبيعة مشكلته، وحيث أن مشكلة البحث الماثلة تتعلق بتوحيد وتحديث للنظام القانوني بشأن عقود التجارة في ظل اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط فإن المنهج الرئيسي لهذا البحث هو المنهج التحليلي المقارن والتي تنسجم مع سمات البحث القانوني الأكاديمي بغية وضع إطار عام يوضح كيفية الربط بين النقل متعدد الوسائط والدفع الالكتروني، ويبين ان تكامل النقل المتعدد الوسائط يقتضي وجود الدفع الالكتروني ليكتمل مبتغاه. ونرى كيف واجهت الاتفاقيات الدولية الصعوبات الكبيرة عندما حاولت ان تحكمه برمته بعيداً عن التجزئة والتعدد. كما قد اتبع في هذا البحث أسلوب البحث الوصفي التحليلي المقارن وتشخيص الموضوع من مختلف جوانبه وكافة أبعاده، وذلك عند تناوله لأحكام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط وخاصة في شأن مسؤولية متعدد النقل وما يتصل بها من اتجاهات في فقه القانون الدولي، ورد أصولها وطبيعتها كما صدرت في التشريعات الوطنية.

فالجدير بالذكر أن اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط قد اعتنت بتنظيم مسؤولية متعدد النقل بحيث تتعدى مسؤوليته لتشمل جميع مراحل النقل ووسائطه، وهو الأمر الذي أستخدم استعراض أحكام الاتفاقية والمقارنة بينها وبين اتفاقيات دولية أخرى وذلك لبحث إمكانية تبني تلك الاتفاقية وتحديث النظام القانوني لعقد نقل البضائع وبعض التشريعات المقارنة وسواء المتعلقة منها بقانون التجارة البحرية أو تحديث قانون التجارة أو قانون النقل وتعديل نصوصه بحيث تصبح أحكامه العامة في شأن نقل البضائع بمثابة الشريعة العامة في مجال النظام القانوني لعقد النقل المتعدد الوسائط ذو الدفع المسبق او الدفع الحظي. وقد قامت البحوث السابقة بالتطرق الى نظام مستند النقل متعدد الوسائط من خلال التركيز على احكام اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط لعام 1980 آملين دخولها حيز التنفيذ لما تضمنته من مزايا وحلول. وتمت من خلال هذا البحث محاولة تكملة ما سبق بما استحدثته قواعد روتردام لعام 2008 عند معالجتها لهذا النقل وبما لحقها من تطور في عمليات الدفع الالكتروني، من خلال مبحثين وهما:

المبحث الاول: ماهية مستند النقل متعدد الوسائط
المطلب الاول: تعريف مستند(وثيقة) النقل المتعدد الوسائط وانواعها
الفرع الاول: تعريف مستند(وثيقة) النقل المتعدد الوسائط الالكتروني
الفرع الثاني: انواع مستندات النقل المتعدد الوسائط الالكترونية
المطلب الثاني: اسباب ظهور النقل المتعدد الوسائط الالكتروني
الفرع الاول: ثورة نظام التسليم في الوقت المحدد:
الفرع الثاني: ثورة نظام تبادل المعلومات الكترونيا (E.D.I)
المبحث الثاني: الجهود المبذولة في تنظيم النقل متعدد الوسائط
المطلب الاول: جهود اللجان والمنظمات الدولية
المطلب الثاني: القواعد والاتفاقيات الدولية

المبحث الاول: ماهية مستند النقل متعدد الوسائط What is a multimodal transport contract?

تتمتع مستندات النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع بأهمية خاصة في مختلف عقود النقل لدورها في اثبات حقوق أطراف العقد والتزاماتهم، فهذه المستندات تنشأ قرينة تؤكد حيابة متعهد النقل للبضاعة محل النقل، اذ يتخلى بموجبها الشاحن عن البضاعة الى متعهد النقل المتعدد الوسائط الذي يكلف بأمر نقلها، ومع عدم الاخلال بجدوى مستندات النقل فإنه من المؤكد ان عقد النقل المتعدد الوسائط من العقود الرضائية، وان غياب او عدم كفاية مستند النقل لا ينتزع من العقد القيمة القانونية للاتفاق، لأنه يمكن اثباته بكافة وسائل الاثبات، ومن غير المقبول التقليل من أهمية الالتجاء الى استخدام مستندات النقل لأنها تجعل كلا المتعاقدين على علم تام بكل ما لهم وما عليهم، وغلق أي ثغرة قد تؤدي الى حدوث المنازعات بينهما مستقبلا.

وباعتبار المستندات الركن الأساس من الأركان الشكلية لقيام عقد النقل الدولي المتعدد الوسائط لذا سأقسم هذا المطلب الى مطلبين وهما:

المطلب الاول: تعريف مستند (وثيقة) النقل المتعدد الوسائط وانواعها
المطلب الثاني: انواع مستند النقل المتعدد الوسائط

المطلب الاول: تعريف مستند (وثيقة) النقل المتعدد الوسائط وانواعها

Definition of a multimodal transport contract (document) and its types

سنبحث في هذا المطلب عن التعاريف التي عرفت مستند النقل متعدد الوسائط الإلكتروني في الفرع الأول ثم نبحث في أنواع المستندات الإلكترونية للنقل متعدد الوسائط وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: تعريف مستند (وثيقة) النقل المتعدد الوسائط الإلكتروني

(Definition of an electronic multimodal transport contract document)

وثيقة النقل المتعدد الوسائط (الوثيقة MT) : وتعني وثيقة تثبت عقد النقل المتعدد الوسائط والتي يمكن الاستعاضة عنها برسائل التبادل الإلكتروني للبيانات بقدر ما يسمح به القانون المعمول به ويكون (أ) تصدر في شكل قابل للتداول، أو (ب) الصادر في شكل غير قابل للتبادل ويشير إلى المرسل إليه المسمى⁽²⁾.

فهذه الوثيقة التي تثبت عقد نقل البضائع أو ترتب نقلها عبر عدة وسائط والتي تكون إما بشكل قابل للتداول أو غير قابل للتداول، ويقوم بإصدارها متعهد النقل الدولي لتغطية النقل المتعدد الوسائط حتى لو لم تتعدد وسائطه خلافاً لرغبة أطراف العقد، وتعد الوثيقة دليلاً على استلام المتعهد للبضائع محل عقد النقل بشكل غير قابل للجدل⁽³⁾.

هناك البعض من التشريعات المحلية لم تعرف الوثيقة (سند الشحن أو مستند الشحن) مكثفية بإيراد تعريف لعقد النقل واعتبار وثيقة الشحن هي إثبات لعقد النقل البحري وليست العقد نفسه، في حين إن بعضها الآخر قد نصّ على تعريف شامل لوثيقة النقل يتضمن الوظائف التقليدية التي تقوم بها هذه الوثيقة⁽⁴⁾.

أما بالنسبة للتشريعات الدولية فإن اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن لسنة 1924 (والتي تسمى اختصاراً قواعد لاهاي لسنة 1924) قد خلت من تعريف وثيقة الشحن أو سند الشحن، في حين أن اتفاقية هامبورج لنقل البضائع بحراً لسنة 1978 قد أوردت تعريفاً لوثيقة الشحن في الفقرة السابعة من المادة الأولى منها بقولها "سند الشحن هو وثيقة تثبت عقد النقل البحري وتسلم الناقل البضائع أو تحميلها ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة ويدخل في هذا التعهد شرط يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو لأمر أو لحامل"⁽⁵⁾.

وعرف مستند النقل المتعدد الوسائط بموجب الفقرة (4) من المادة (1) من اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع 1980: (United Nations Convention on the International Multimodal Carriage of Goods 1980)

بالنص "يعني - مستند النقل المتعدد الوسائط - وثيقة تثبت عقد النقل المتعدد الوسائط، واخذ متعهد النقل المتعدد الوسائط البضائع في عهده، وتعهداً منه بتسليم البضائع وفقاً لشروط العقد المذكور"⁽⁶⁾.

لذلك يعدُّ مستند النقل الوسيلة المعتادة لأثبات عقد النقل المتعدد الوسائط وهو المحرر الذي يوقعه متعهد النقل او من يمثله بما يفيد تسلم البضاعة من المرسل، واخذها في حراسته لضمان نقلها من مكان القيام الى مكان المقصد، وان هذا المستند يتضمن تعهدا من متعهد النقل بتسليم البضاعة في مكان الوصول وفقا لشروط عقد النقل.

ولا ينصرف مفهوم اخذ البضائع في حراسة متعهد النقل انه قد اخذها في حيازته بالفعل، لأنه من الجائز استلامها من قبل ناقل من الباطن متعاقدا مع متعهد النقل يعمل لحساب هذا الأخير، وبهذا لا يشترط تزامن دخول البضائع في حراسة متعهد النقل مع وقت اصدار مستند النقل المتعدد الوسائط⁽⁷⁾.

وفهم من التعريف السابق ان اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط استمدت هذا التعريف من الفقرة (7) من المادة (1) من اتفاقية هامبورج لعام 1978 وكذلك اتفاقية بروكسل 1924 المتعلقة بسندات الشحن، مع ادخال بعض التعابير والمصطلحات التي لم تغير من جوهر الموضوع. وبهذا فأَن مستند النقل المتعدد الوسائط عبارة عن محرر صادر من متعهد النقل متعدد الوسائط يعترف فيه بتسليم البضاعة، ويتعهد بنقلها لغاية مكان الوصول، وفقا للشروط المدرجة فيه، والتي تحدد حقوق والتزامات متعهد النقل والمرسل، ويحول حامله حق تسليم البضاعة المعينة فيه عند الوصول⁽⁸⁾. وتطبيقا لحكم المادة (5) من اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، فأَن اصدار مستند نقل متعدد الوسائط امر ملزم، وهذا يرجع الى ان الاتفاقية لا تتصور وجود نقل متعدد الوسائط دون مستند نقل⁽⁹⁾.

وعلى ضوء ما تقدم يعدُّ سند الشحن المستند او المحرر الذي يكتب عند شحن البضاعة على وسيلة النقل لأثبات واقعة تسليم البضاعة وشحنها، وتبقى وظيفة السند قاصرة على أداء هذا الدور إذا كان عقد النقل قد سبق اثباته بمشارطة ايجار. اما في غير هذه الحالة فأَن سند الشحن يتجاوز ذلك الى اثبات العقد ذاته⁽¹⁰⁾.

الفرع الثاني: انواع مستندات النقل المتعدد الوسائط الالكترونية

(Types of electronic multimodal transport contracts)

1- وثيقة النقل الإلكترونية: (electronic transport document)

لقد اشارت اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط في المادة 3/5 الى طريقة التوقيع على المستندات⁽¹¹⁾ وقد أصبح نظام تبادل البيانات الكترونيا (EDL) حقيقة واقعة، فرضت نفسها في ميدان التجارة والنقل، ولم يقتصر على التوقيع الالكتروني فقط، وهذا التطور يبعث في طبيعة الحال الى الاستغناء عن التعامل بالمستندات الورقية التقليدية لاتحاد العلة وتعارض سبب الوجود.

وترتب على التطور الهائل في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والاستخدام المتنامي لوسائل الربط الإلكتروني بين أطراف التجارة الدولية والنقل متعدد الوسائط والتأمين، أن بدأ يعلو ويزدهر سند الشحن الإلكتروني على حساب سند الشحن الورقي الذي بدأ يزوي شيئاً فشيئاً.

ولقد سارع العديد من متعهدي النقل المتعدد الوسائط، وكذا شركات النقل الأخرى الى الاخذ بنظام تبادل البيانات الكترونياً لما يتمتع به هذا النظام من المزايا الجيدة، الامر الذي سمح لهم بالاتصال الكترونياً بالزبائن ومكاتبهم الفرعية ووكلائهم، لإنجاز المعاملات المشتركة بكل دقة ويسر، كما أصبح بمقدور هؤلاء الناقلين تقديم خدمات متميزة بأقل تكلفة وفي الوقت المضبوط⁽¹²⁾. ويمكننا ان ندرج هذه المزايا لوثيقة النقل الالكترونية بما يلي:

1. "إيجاد وسيلة مرنة وسهلة يمكن من خلالها تعبئة وثيقة النقل بالشكل الصحيح.
2. امكانية التأكد من صحة البيانات المدخلة ضمن وثيقة النقل.
3. التخلص من النسخ الورقية واعتماد النموذج بشكل الكتروني.
4. ربط الجهات ذات العلاقة مثل دائرة الجمارك ، وزارة الصناعة والتجارة.
5. الحد من تدخل الاشخاص و / او الشركات غير المرخصة في الاتجار بوثيقة النقل.
6. الحصول على احصائيات لمساعدة متخذي القرار لتحسين واقع خدمات نقل البضائع على الطرق.
7. امكانية تقديم خدمات الكترونية اخرى للشركات المرخصة مثل تنظيم العقود مع الناقلين الافراد." (13)

بالرغم من المزايا التي ذكرناها لوثيقة النقل الالكترونية الا ان هناك الكثير من السلبيات المتعلقة بتطبيقها ويمكن ادراجها كما هو ات:

1. "عدم معرفة اطراف عملية النقل بأهمية وثيقة النقل ودورها في تحسين خدمات النقل وضمان حقوق اطراف عملية النقل.
2. تعبئة الوثيقة ورقياً وكثرة المعلومات المطلوب تعبئتها وغالباً ما يتم التغاضي عن تعبئة جميع المعلومات المطلوبة.
3. عدم وجود الية للتأكد من صحة البيانات المدخلة على وثيقة النقل ومدى مطابقتها مع البيان الجمركي.
4. عدم وجود احصائيات او بيانات او معلومات بخصوص وثيقة النقل والمتعاملين بها.
5. اصدار وثيقة نقل من قبل اشخاص او شركات غير مرخصة لدى هيئة تنظيم النقل البري." (14)

2- وثيقة التأمين

وثيقة التأمين هي عقد يتم الاتفاق بموجبه بين المؤمن والمؤمن له بمقتضاه يلتزم المؤمن بدفع مبلغ تأمين أو أي عوض مالي آخر للمؤمن له أو للمستفيد عند تحقيق الخطر المؤمن منه مقابل التزام المؤمن له بدفع أقساط التأمين⁽¹⁵⁾.

ويعد التأمين أداة الاقتصاد القومي في الإحلال عن الخسائر التي تنجم عن الأخطار المؤمن ضدها، ومن ثم فإن ارتباط التأمين على البضاعة بمجال التجارة الدولية والنقل الدولي يجعل من التأمين منشطاً للاستثمار في تلك القطاعات.

كذلك فإنه بدون نظام التأمين لا يمكن للتجارة الدولية أن تقوم - وتبعاً لها النقل - إذ لن تتمكن البنوك التجارية من منح الائتمان المستندي دون وجود وثيقة تأمين تغطي البضائع أثناء عملية النقل. وفي مجال التأمين البحري فإن إبرام عقد التأمين ذاته يعتمد على البيانات الواردة في سند الشحن لكي يتكافأ الغطاء التأميني مع طبيعة البضاعة المؤمن عليها وظروف شحنها على السفينة.

3- وثيقة الدفع الفوري الإلكترونية:

تتمثل في رسالة المعلومات الإلكترونية وما تحتويه من بيانات الكترونية أو نصوص أو صور أو أشكال أو رسومات أو أصوات أو رموز أو قواعد بيانات وما شابهها، لمعلومات تم انشائها أو إرسالها أو تسليمها أو تخزينها على أي وسيلة الكترونية كالبريد الإلكتروني أو الرسائل القصيرة أو أي شكل من أشكال التبادل الإلكتروني للمعلومات، وفي حقيقة الأمر فإن وثيقة الدفع الفوري الإلكترونية لم تنتشر بعد في كل أرجاء الأرض ولكن بدأ انتشارها على استحياء لعدم تمكن جميع الدول في تقبل هذا القادم الجديد وما يستلزمه من تقدم تكنولوجي وتشريعي وطني⁽¹⁶⁾.

ومن وجهة نظر الباحث ان الحاجة لوثيقة التأمين قد تتلاشى بمرور الزمن وذلك ما توفره الطرق التكنولوجية الحديثة من امكانيات تفوق ما كانت عليه طرق البيع والشراء في السابق فقد اصبح بالإمكان الاتفاق على شراء أي بضاعة مهما كانت قيمتها من مصدرها الرئيسي على الانترنت والتعاقد على تلك البضاعة مثلاً وان يكون شرط الوفاء عند التسليم، من خلال الدفع الإلكتروني، كذلك الناقل فان الاتفاق يكون بينه وبين المرسل وعليه فان المرسل اليه يكون في حل من هذا الاتفاق، بذلك يكون عقد النقل المتعدد الوسائط قد اكتملت صورته مع وجود الدفع الإلكتروني اللحظي، وهذا لا يعني عدم وجود نزاع فقد تنتج عنه منازعات ولكن لن يكون النقل طرفاً فيها الا عندما يكون هناك تقصير من قبل الناقل.

المطلب الثاني: اسباب ظهور النقل المتعدد الوسائط الإلكتروني

Reasons for the emergence of electronic multimodal transport

شهدت السنوات الأخيرة تطورات هامة ومتلاحقة في نمط التجارة العالمية واساليبها إذ يمكن رصد اهم التطورات التي شهدتها الأسواق العالمية وهي انتشار التجارة الالكترونية بصورة لم يسبق لها مثيل في فن اللوجستيات⁽¹⁷⁾.

وكان مصطلح لوجستيك (Logistics) يدور في فلك العمليات العسكرية اثناء المعارك الحربية إذ كانت تعني منظومة نقل العتاد والجنود والمؤن والذخائر والمهمات الى ساحة القتال (كان يسمى باختصار عمليات الامداد والتأمين والنقل، ومع تطور فنون القتال على المستوى التكتيكي وضع مصطلح لوجستيك ليقدم الأغراض العسكرية، وكان الاستعمال المتاح لها في النقل سواء أكان براً أو بحراً أو جواً الى ظهور فكرة النقل متعدد الوسائط كتطبيق عملي وواحد من اهم أدوات تلك الفكرة، وجاءت حرب الخليج ليكون الاختبار الأول والعلمي والتكامل لفكرة اللوجستيات ودخلت بعد ذلك الى عالم التجارة الدولية على نطاق واسع وامتزجت بالخصائص المدنية وتعاملت مع النظم الالكترونية⁽¹⁸⁾.

ومن المؤسف فان الدول النامية لم تتبهِ بعد الى خطورة عدم الكفاءة اللوجستية، في الوقت الذي أصبحت الكفاءة اللوجستية في الدول المتقدمة أساس الاستثمارات في جميع نواحي الحياة، ولا ينبغي للدول العربية ان تتجاهل الثورات التي دفعت بالخدمات اللوجستية في مجال النقل الى اقصى مدى وتعتبر هي الاسباب لظهور النقل الدولي المتعدد الوسائط وهذه الثورات سوف يعرضها الباحث على التوالي في فرعين:

الفرع الاول: ثورة نظام التسليم في الوقت المحدد

(The revolution of the on-time delivery system)

ظهر نظام التسليم في الوقت المحدد كفن من فنون الإدارة الحديثة بدء في اليابان، الدولة المعروفة بارتفاع معدلات الأجور فيها إذ استطاعت ان تحافظ على قدرتها التنافسية من خلال عدة عوامل ومن بينها لوجستيات الإنتاج والنقل والتخزين وطريقة التسليم في الوقت المحدد (JIT) ⁽¹⁹⁾، فهي فن من فنون الإدارة الحديثة التي ابتدعها اليابانيون، وهي فكرة لا تعني فقط مجرد تلبية حاجة العميل او المستهلك في الوقت المحدد (او في اقصر وقت) وانما تنصرف أيضاً الى فكرة الإنتاج في الوقت المحدد الذي يتوافق مع طلب العميل للسلعة، إذ تنتقل السلعة من خط الإنتاج الى المستهلك مباشرة دون تخزين⁽²⁰⁾. إذ يلتزم الناقل الدولي المتعدد الوسائط (MTO) بتمام عمليات التوريد المادي للمصنع وعمليات التوزيع المادي للمنتجات تامة الصنع بأسواق استهلاكها في التوقيتات المتفق عليها وباقل تكاليف ممكنة وبجالة تتفق مع ذوق المستهلك⁽²¹⁾.

ومن هنا فإن هذا النظام يجري على توصيل السلعة الى المستهلك فور طلبها. وان العميل لا يحتفظ برصيد كبير من السلعة كما كان عليه الحال في الماضي، وبالتالي فكلما كانت وسيلة النقل متاحة وسريعة كانت الاستجابة لطلبات العميل سريعة أيضا.

وأتمى هذا النظام برغبة الشركات التي تعمل بهذه الفلسفة للتقليل من أزمة النقل وتلافي أي اهدار في الوقت والتكاليف لعمليات نقل المنتج، فهذه الشركات تحاول تحقيق كل أهدافها التسويقية والتشغيلية والمالية بتنفيذ عمليات الامداد بأكفأ وأفضل مستويات الأداء والجودة التي تحقق المستويات العالمية لخدمة العملاء والأسواق العالمية(22).

أي أن أساس فلسفة (IIT) هو مفهوم الإنتاج المثالي.

الفرع الثاني: ثورة نظام تبادل المعلومات الكترونيا (E.D.I)

(The revolution of the electronic data interchange system) (E.D.I)

يقوم نظام تبادل البيانات الكترونيا، على ارسال البيانات محل التبادل من الحاسب الالى الى حاسب اخر وبالعكس. وعليه فان البيانات التجارية والإدارية هي التي يتم تبادلها بين الحواسيب الالية المختلفة، ويتم تبادل هذه البيانات على نماذج نمطية معروفة ومخصصة لنوع البيانات محل التبادل ونظرا للتوسع الزائد في استعمال الحواسيب الالية لتبادل البيانات ولما تتمتع به من مميزات. فأنا نجد أن استعمال الرسائل الالكترونية سوف يحل محل المستندات الورقية التقليدية لتنتقل المعاملات في مجال التجارة والنقل من مجتمع تبادل البيانات الورقي الى تبادل البيانات الالكتروني (الا ورفي) (23).

إن مفهوم نظام تبادل البيانات الالكتروني (EDI) هو عبارة عن اتفاق بين مجموعة من الأشخاص او الشركات او المنظمات ذات طبيعة النشاط الواحد على إقامة شبكة معلومات بينهم تستعمل فيها الحاسبات الالكترونية، ويتم ربط هذه الحاسبات ببعضها بوسائل الربط والاتصال المختلفة على نماذج منمطة، عن طريق خطوط التليفون أو عن طريق الربط المباشر للحاسبات ببعضها بواسطة كابلات خاصة، أو عن طريق موجات الميكروويف وموجات الراديو، أو عن طريق أي شبكات اتصال خاصة (24).

ويتم استخدام محتويات البيانات وتنسيق EDI 622 نشاط المنحدر المتعدد الوسائط للتبادل الإلكتروني للمعلومات، وهي مقسمة إلى قطاعات وعناصر بيانات مختلفة.

أثرت التقنية الحديثة في شتى مجالات المعرفة، وصار استخدام نظام التبادل الإلكتروني للبيانات واجبا في معاملات التجارة لكثرة العوائق الناجمة عن استخدام المستندات الورقية وما يصاحبها من ببطء في وصول تلك المستندات، كذلك فإن ما تتطلبه الطرق الإلكترونية أصبحت تؤثر بفاعلية على طرق اتصال أطراف التجارة والنقل، وعلى الطرق التي تجري بواسطتها التفاوض فيما بين هذه الأطراف تمهيدا للدخول في

العلاقات التعاقدية، ومن الجلي أن الاتصالات عن طريق الرسائل الإلكترونية سوف تحل محل المستندات الورقية التقليدية في معاملات التجارة والنقل ومن ثم تحقيق مجتمع التجارة والنقل الإلكتروني (25). ويؤيد متعهدو النقل المتعدد الوسائط في العديد من الدول المتقدمة، استخدام نظام التبادل الإلكتروني للبيانات بكل عزم وتجميع بيانات الشحنات عن طريق الأقمار الصناعية (26). ويعني نظام تبادل البيانات إلكترونياً أيضاً بإرسال بيانات المعاملات التجارية من حاسب آلي إلى آخر، وذلك باستخدام نموذج نمطي متفق عليه لحمل البيانات المتعلقة بالمعاملة محل الإرسال (27). وفي تعريف آخر هو "توحيد تكنولوجيا الاتصالات وتشغيل البيانات لتحقيق التبادل السريع والدقيق للمعلومات، وذلك باستخدام ترجمة إلكترونية تحل محل المستندات الورقية في المعاملات (28). وإزاء هذه الحقبة المعاصرة من التاريخ والثورة التكنولوجية هائلة، التي عمادها الاتصالات والمعلومات، واثارها تنعكس على كل مظاهر الحياة الإنسانية، ومن بينها نشاط التجارة والنقل سواء على مستوى الدول أو على مستوى الأشخاص (29)، وأنه صاحب ذلك ظهور مشكلات قانونية الأمر الذي استلزم ضرورة تدخل الأطراف المعنية لإبرام عقود التبادل الإلكتروني للبيانات، وعقد تبادل البيانات الإلكتروني هو عقد يبرم بين متعهد النقل ومرسل البضاعة بقصد بيان كيفية تنفيذ المعاملات الإلكترونية بين طرفيه، كيفية توزيع المخاطر والمسؤوليات الناجمة عن تبادل البيانات إلكترونياً على عاتق كل من طرفيه. وعلى سبيل المثال يتم الاتفاق بين طرفي عقد التبادل الإلكتروني على قواعد التوقيع، والقواعد المنظمة لضبط الوقت، وقواعد تخزين البيانات، وما إذا كان يلزم تغطية المخاطر والمسؤوليات بإجراءات تأمينية وشروط المحافظة على سرية المعاملات ومن يتحمل عبء المخاطر الناجمة عن تبادل البيانات إلكترونياً، وعواقب الضرر الذي يقع من أحد الطرفين نتيجة لعدم اتباعه شروط العقد، ومدى جواز تحديد المسؤولية في هذه الحالة، وما إذا كان يلزم تغطية المخاطر والمسؤوليات بإجراءات تأمينية. ويمكن لطرفي العقد الإحالة إلى العقود النموذجية المعدة في هذا الصدد، كالعقود المعدة في كندا وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية في ميدان النقل بوسائطه المختلفة (30).

المبحث الثاني: الجهود المبذولة في تنظيم النقل متعدد الوسائط

Efforts in regulating multimodal transport

كانت عمليات النقل من الباب الى الباب، حلماً يراود الكثير منذ قديم الزمان، ثم أضحت حقيقة واقعية في ظل ما يسمى بالنقل الدولي المتعدد الوسائط، إذ يتم نقل الصادرات من المصنع الى المستهلك النهائي

عبر وسائل عدة للنقل وذلك من خلال وثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية طرف واحد ينظم عملية النقل بأسرها ويسمى هذا الطرف، متعهد النقل متعدد الوسائط.

ومع بداية التطور الحاصل في التجارة الدولية والنقل الدولي ظهر ما يسمى بمتعهد النقل الذي يأخذ على عاتقه نقل البضائع عبر مسارها بالرغم من اختلاف مراحل النقل - بري بحري جوي- وإيصالها الى وجهتها النهائية سالمه وبالموعد المحدد وكانت المشكلة التي يعاني منها هي سندات النقل لاختلاف كل وسيلة نقل عن الاخرى بالقوانين التي تحكمها مما يضطر المتعهد الى اصدار سندات اخرى حسب حاجة كل نوع من النقل وهذا ينطوي على الكثير من الجهد والانفاق والوقت لذلك اتت فكرة السند الشامل ليغطي جميع مراحل الرحلة ولكن وقفت القوانين الدولية والوطنية أيضا حائلا بسبب الاختلافات الكثيرة التي تنظمها، مما دفع بالدول والمنظمات المتخصصة بهذا الشأن ان تطرح الكثير من الآراء لوضع اتفاقيات دولية تنظم النقل الدولي وكمحصلة نهائية استقروا على ان يكون هناك نقل شامل يدعى بالنقل الدولي متعدد الوسائط ينفذه شخص واحد هو متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط ضمن عقد نقل واحد هو وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط. (International Multimodal Transport)

وعندما تطورت الفنون والعلوم التكنولوجية تطورت معها كافة سبل الحياة وبداء هذا التطور مع بداية ثورة البيانات والمعلومات الالكترونية وسرعة تبادلها مما اثر في لوجستيات النقل لذلك سنبحث في الجهود التي بذلت من اجله ضمن مطلبين وهما:

المطلب الاول: جهود اللجان والمنظمات الدولية

Efforts of international committees and organizations

أولاً: اللجنة البحرية الدولية: (First: The International Maritime Commission)

قررت اللجنة البحرية الدولية البحث عن امكانية طرح موضوع موائمة القوانين على اجندة مؤتمر اللجنة بعد انتظار طويل من اجل دخول اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط، حيز التنفيذ، فقررت البدء في دراسة هذا الموضوع من مطلع التسعينات وشكلت لهذا الغرض مجموعة عمل في عام 1994 من أجل بحث كل المشكلات الخاصة بالأنظمة المختلفة التي تنظم هذا المجال في القانون حتى جاء عام 1996 الذي كان بمثابة نقطة الانطلاق الحقيقية⁽³¹⁾ نحو وضع قواعد روتردام اذ كان أهم الأعوام في وضع أسلوب العمل المرعز اتباعه، برعاية الأمم المتحدة، لان اللجنة لا تستطيع وضع اتفاقية من تلقاء نفسها، وفي الفترة من 1996 حتى عام 2001 قامت كل من اللجنة البحرية الدولية الأونسيترال بإجراء مشاورات وجمع المعلومات⁽³²⁾، وقرر الأونسيترال في أثناء انعقاد دورتها الرابعة والثلاثين في عام 2001 التقرير الذي لخص

الآراء والاقتراحات التي تم التوصل إليها، وفي نوفمبر 2001 تم عقد اجتماع اللجنة الفرعية لإجراء المراجعات النهائية لمشروع الصك، وبعد سلسلة طويلة وشاملة من المشاورات مع القطاعات المتخصصة وغيرهم من الخبراء قدمت اللجنة البحرية الدولية في 11 ديسمبر 2001 مشروع وثيقة النقل الدولي متعدد الوسائط (International Multimodal Transport Document) إلى أمانة لجنة الأونسبتال، بتالي تم إغلاق الفصل الخاص بالأعمال التحضيرية والذي قامت به اللجنة البحرية الدولية CMI وفتح الباب لمفاوضات الهيئات الحكومية الدولية في الأمم المتحدة، وكان هذا بداية لمرحلة جديدة من العمل نحو وضع اتفاقية عالمية جديدة للنقل البحري⁽³³⁾، ألا وهي قواعد روتردام⁽³⁴⁾.

ثانياً: الاتحاد الدولي لمنظمات مرحلي البضائع - فياتا - 1992:FIATA

(Second: The International Federation of Cargo Transporter Organizations – FIATA: 1992)

تهدف منظمة فياتا إلى توحيد وتنميط صناعة ترحيل البضائع في شتى انحاء العالم. وإصدار وثائق خاصة موحدة مثل سند شحن فياتا (FBL) وشهادات نقل فياتا (FCT) وشهادات استلام فياتا (FCR) وتذكرة نقل فياتا (FWB). وقد أصدرت منظمة فياتا عام 1992 سند شحن متعدد الوسائط يحتوي على شروط معدلة لكي يحل محل سند الشحن للنقل المشترك 1984. واقامت هذه الشروط الجديدة على أساس قواعد UNCTAD/ICC Rules وقد جاء الاعتراف صراحة في صدر هذا السند في شأن تعريف مرحل البضائع بأنه: متعهد للنقل المتعدد الوسائط، الذي يتولى إصدار هذا السند وموضحاً اسمه عليه وأنه يتحمل كامل المسؤولية عن تنفيذ عقد النقل المتعدد الوسائط بصفته متعهداً أصيلاً لهذا النقل. والملفت للنظر إصرار منظمة فياتا على استعمال تسمية سند الشحن لمستنداتها للنقل المتعدد الوسائط والمفترض اختيار التسمية الملائمة وهي وثيقة النقل المتعدد الوسائط، عكس ما اخذت به UNCTAD/ICC Rules⁽³⁵⁾.

1- صناعة ترحيل البضائع (مرحل البضائع): هو متعهد النقل متعدد الوسائط الذي يتحمل بموجب سند شحن واحد (FBL) يصدره لتنفيذ عقد النقل الدولي بصفته متعهداً أصيلاً. بلا شك فإن الاحتراف ورفع مستوى جودة الأداء لعملية النقل يجب ان يشجع التجار والصناع إلى أداء هذا العمل سواء كان العمل داخلي أو دولي لأن الافتقار إلى الخبرة المتخصصة في تداول البضاعة تؤدي إلى أضرار جسيمة سيما وان كانت لبضاعة من السلع الغذائية أو الخدمات التي تحتاج إلى عناية خاصة⁽³⁶⁾. ومرحل البضاعة هو الطرف الذي يضمن تطبيق اللوجستيات أثناء نقل بضائع التجارة الدولية من نقطة القيام إلى نقطة الوصول، إذ تصل البضاعة في المكان الصحيح وفي الوقت الصحيح وفي هيئة وحالة جيدة وبالسعر الأكثر اقتصاداً⁽³⁷⁾. وتأتي أهمية مرحلي البضائع من الدور الذي يؤديه ولما يترتب عليه من تنشيط لحركة نقل البضائع على الخطوط الملاحية المنتظمة، فهم

يلعبون دوراً محورياً في تخفيف عبء إجراءات وتكاليف النقل سواء على المصدر أو المستورد، ودور استشاري للعميل للوصول الى المزيج الأمثل من الخدمات بأنسب الأسعار⁽³⁸⁾.

2- سندات الشحن ل وثيقة فياتا فكت (FIATA FCT): Forwarders Certificate of Transport:

عندما يصدر مرسل البضائع الوثيقة فياتا فكت الى عميله صاحب الشحنة المراد ارسالها وتسليمها في مكان الوصول، يصير المرسل مسؤولاً عن عملية ارسال البضاعة وتسليمها الى صاحب الحق الشرعي في استلامها في مكان الوصول، طبقاً لتعليمات الشاحن على النحو الوارد في الوثيقة FCT. وتحمل على وجهها الخلفي الشروط الوطنية النمطية للترحيل. وبناء على الشرط رقم 2 الوارد على الوجه الامامي للوثيقة، فان من وقع الوثيقة يقر بانه لا يتصرف بصفته ناقلاً ولكن بصفته مرحلاً فحسب وبناء عليه فان مسؤوليته تنحصر فقط في بذل العناية الكافية عند اختيار الغير أي من يتعاقد معهم لحساب أصحاب البضاعة، وقد يجمع الشخص الواحد بين صفتي الوكيل الملاحي ووكيل الشحنة (مرسل البضائع) وهذا وضع منتشر في العمل البحري⁽³⁹⁾، ولكن في ضوء قانون الجمارك الحالي واللوائح السارية، لا يوجد من النصوص الجمركية ما يمكن ان تحمي لا وكيل الشحنة ولا الوكيل الملاحي من المسائلة القانونية اثناء ممارستهما اعمالهما بل على العكس فان رجال الجمارك لا يجدون اسهل ولا افضل من هذين الوكيلين لتطبيق القواعد القانونية الجمركية في شأن البضائع الواردة أو الصادرة والزامهما بأداء كافة الإجراءات الجمركية الواجبة⁽⁴⁰⁾. والجدير بالذكر ان منظمة فياتا أصدرت لصالح أعضائها من مرسل البضائع مستند خاص يسمى FCT بدلاً من البوليصه الفرعية لحماية مصالح الشاحنين من الشروط التعسفية.

المطلب الثاني: القواعد والاتفاقيات الدولية

International rules and conventions

لم يستطع مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط الذي عقد في خريف عام 1979 التوصل الى إقرار جهود الفريق الحكومي، لذلك عرضت مجدداً على المؤتمر الذي عقد للمدة الممتدة من الثامن الى الرابع والعشرين من الشهر الخامس عام 1980، حيث تم فعلاً إقرار المشروع الذي أطلق عليه (اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980)⁽⁴¹⁾

(United Nations Convention on the International Multimodal Carriage of Goods 1980). وتعد هذه الاتفاقية في حال التصديق عليها⁽⁴²⁾ أهم اتفاقية دولية تختص بالنقل، حيث تناولت من خلال أربعين مادة مختلف جوانب النقل الدولي وخصصت منها ثلاث عشرة مادة لمتعهد النقل الدولي مبينة تعريفه وتنظيمه ومراقبته والمستندات التي يصدرها والتحفظات والمسؤولية الملقاة على عاتقه أثناء تنفيذه للنقل الدولي⁽⁴³⁾.

فهي خلاصة ما وصلت اليه الجهود الدولية السابقة لتنظيم النقل الدولي المتعدد الوسائط وتنطبق النظرية في حال وجود واسطتين أو أكثر من وسائط النقل، ومن الضروري أن يكون النقل عبر حدود دولتين مختلفتين، وان يكون مكان استلام البضائع أو تسليمها واقع في دولة متعاقدة⁽⁴⁴⁾.

وبالرغم من كل الجهود التي بذلت وتبذل ومع المحاولات الأجنبية والعربية في توحيد المسميات على مستوى العالم بأسره، كان لابد من وقفة نحاول فيها البحث في تلك الجهود وما هي المستجدات التي طرأت كما يلي:

أولاً: قواعد UNCTAD/ICC بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط 1991:

First: UNCTAD/ICC Rules, International Multimodal Transport Documents 1991:

تصدر هذه القواعد عن غرفة التجارة الدولية ICC وتمثل هذه الغرفة المؤسسين لأكثر من 45 مليون شركة في أكثر من 100 دولة مهمتها تسهيل التجارة العالمية، في كل مكان لتقديم كئالوج شامل للقواعد والإرشادات والقواعد الطوعية التي تسهل المعاملات عبر الحدود وتساعد على نشر أفضل الممارسات التجارية⁽⁴⁵⁾.

وفي ظل غياب قواعد خاصة تحكم النقل الدولي متعدد الوسائط، ومع وجود احتمال استكمال النصاب اللازم للدخول في حيز النفاذ لإتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط 1980، فقد إشرتكت منظمة اليونكتاد مع غرفة التجارة الدولية ICC عام 1991 في وضع قواعد إختيارية جديدة تتعلق بوثائق النقل الدولي متعدد الوسائط، لكي تسوي مشكلة تعدد الأنظمة القانونية السائدة في التعامل الدولي، وأن تصيغ الخطوط الأساسية لوثيقة النقل المتعدد الوسائط باعتمادها على نظام قانوني موحد⁽⁴⁶⁾. وقد اعتنقت مبدأ قرينة إفتراض الخطأ أو المسؤولية الشخصية (المفترضة) في جانب الناقل، دون المسؤولية الموضوعية.

اما نطاق تطبيق قواعد UNCTAD/ICC:

أ. من حيث الزمان: تحدد بالفترة ما بين الوقت الذي يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في حراسته الى وقت تسليمها، حيث يبرم متعهد النقل عقد نقل متعدد الوسائط ويتعهد بموجبه أن يتحمل المسؤولية عن تنفيذ النقل محل العقد⁽⁴⁷⁾.

ب. من حيث المكان: يلزم توافر الشروط التالية:

1- الإشارة في عقد النقل الى خضوعه لقواعد CCI بشأن النقل متعدد الوسائط وذلك بغض النظر عما إذا كان العقد ينصب على نقل أحادي الواسطة أو متعدد الوسائط⁽⁴⁸⁾.

2- إصدار متعهد النقل وثيقة متعدد الوسائط (M.T. Document) لإثبات عقد النقل. ويمكن الاستعاضة عن الوثائق الورقية بالرسائل الإلكترونية، بشكل قابل أو غير قابل للتداول⁽⁴⁹⁾. ولا يجوز إثبات عكس البيانات الواردة فيها إذا تم تحويلها إلى المرسل إليه حسن النية⁽⁵⁰⁾.

3- لا تنطبق القواعد إلا بالقدر الذي تتعارض فيه مع الأحكام الواجبة التطبيق لإحدى المعاهدات الدولية أو القوانين الوطنية الخاصة بالنقل أحادي الوسطة⁽⁵¹⁾. ولا يعني ذلك أن القواعد تتبنى نظام المسؤولية الشبكية على إطلاقه، وإنما تجعل السيادة عند التطبيق للأحكام الأمرة الخاصة بالنقل أحادي الوسطة على أحكامها. ويلاحظ أن القواعد لم تذكر صراحة عنصر دولية النقل كشرط لسريان القواعد - كما أوردته ICC 1975 بالقاعدة 2/أ - غير أن المفهوم الضمني المستقر لخصائص النقل متعدد الوسائط، يتطلب أن يكون دولياً. ولا يعني إغفالها لهذا العنصر التخلي عن هذه الخاصية الأساسية. ويرى الدكتور فاروق ملش أن ما أوردته القواعد من أحكام في شأن مسؤولية متعهد النقل لم تراعي التوازن بين حقوق والتزامات طرفي العقد ولكنها ركزت على إرضاء الناقلين ليقبلوا على الأخذ بإحكامها⁽⁵²⁾.

ثانياً: قواعد روتردام 2008:

قواعد روتردام هي اتفاقية الأمم المتحدة لعقود نقل البضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً. إذ سعت منظمة الأمم المتحدة، عن طريق لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي UNCITRAL، إلى وضع قواعد قانونية دولية مستحدثة وموحدة تساعد ملاك البضائع وشركات الملاحة والشحن إزاء عدم وجود نظام قانوني عالمي ملزم يدعم ويحكم عقود النقل البحري، ويشمل أيضاً النقل في وسائط أخرى مثل السكك الحديدية أو الطرق البرية أو الجوية أو النهرية.

ترسي الاتفاقية التي اعتمدها الجمعية العامة في 11 كانون الأول/ديسمبر 2008، نظاماً قانونياً موحداً وحديثاً ينظم حقوق والتزامات الشاحنين والناقلين والمرسل إليهم بموجب عقود نقل من الباب إلى الباب تشمل بين مراحلها مرحلة بحرية دولية. وتستند الاتفاقية إلى الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، وبوجه خاص، إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد قانونية معينة متعلقة بسندات الشحن "بروكسل، 25 آب/أغسطس 1924"، "قواعد لاهاي"، والبروتوكولات الملحق بها "قواعد لاهاي-فيشي"، واتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (هامبورج، 31 آذار/مارس 1978) "قواعد هامبورج"، وتقدم بديلاً لهذه الاتفاقيات.

وتوفر قواعد روتردام إطاراً قانونياً يأخذ في الاعتبار العديد من التطورات التكنولوجية والتجارية التي حصلت في مجال النقل البحري منذ اعتماد تلك الاتفاقيات السابقة، بما في ذلك الزيادة التي شهدتها النقل بالحاويات، والرغبة في خدمات النقل من الباب إلى الباب بموجب عقد واحد، ووضع وثائق للنقل الإلكتروني. وتوفر الاتفاقية للشاحنين والناقلين نظاماً عالمياً ملزماً ومتوازناً لدعم تنفيذ عقود النقل البحري التي قد تشمل وسائل نقل أخرى.

بهدف إزالة العوائق القانونية اما تدفق التجارة الدولية وتعزيز التبادل التجاري الدولي، فظهرت محاولات اصلاح وموائمة القانون المنظم لعمليات نقل البضائع عن طريق البحر⁽⁵³⁾.

وهي نفسها الدوافع لعمل اتفاقية جديدة، ومن ثم طورت الأونسيترال واللجنة البحرية الدولية CMI قواعد روتردام⁽⁵⁴⁾. فوافق الأونسيترال في شهر يوليو 2008 عقب دورتها الحادية والاربعين بنيويورك على مشروع قواعد روتردام. وتعد هذه الاتفاقية بمثابة نظام شامل يهدف الى تنظيم الجوانب المتعددة الخاصة بعقود نقل البضائع بشكل كلي او جزئي عن طريق البحر. وقد تضمنت بعض التعديلات من أهمها: الغاء بعض الاستثناءات التي تبيح للناقل دفع المسؤولية وتنظيم التزامات الشاحن بشكل أكثر تفصيلاً ووضع حدوداً أعلى لمبالغ التعويض والحد من التعاقد عبر تنظيم عقود الكمية⁽⁵⁵⁾. من اجل ضمان صغار الشاحنين⁽⁵⁶⁾. كذلك نجد ان هناك فارقاً في احكام الاتفاقية بالنسبة لنقل الحيوانات الحية إذ منحت الاتفاقية الناقل الحرية الكاملة في التعاقد⁽⁵⁷⁾.

اما بالنسبة للمسائل التي لا تحكمها هذه الاتفاقية والتي تتم بوسائط أخرى غير واسطة البحر فليس لهذه الاتفاقية أي مساس في نطاق أي من الاتفاقيات الدولية الأخرى النافذة والتي تنظم مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها بما فيها أي تعديل مقبل لتلك الاتفاقيات⁽⁵⁸⁾.

والجدير بالذكر ان قواعد روتردام لا تستعمل نظام نقل متعدد الوسائط بالكامل، بل تأخذ بنظام الشبكة المحدودة، او الشبكة الدنيا، فلا بد من تواجد مرحلة تتعلق بالنقل البحري الدولي مع نقل دولي آخر غير النقل البحري، وذلك للدخول في حيز التطبيق للاتفاقية، وبالتالي تم تأسيس ما تم وصفه بأنه "maritime plus" النقل البحري المضاف اليه جزء مكمل، فهو نهج أكثر من كونه اتفاقية للنقل المتعدد الوسائط⁽⁵⁹⁾.

ثالثاً: قواعد الانكوترمز : Incoterms Roles

لقد برزت مشكلة تتمثل في قصور البيوع التقليدية القديمة الصادرة عن Incoterms عن مجاراة مقتضيات النقل المتعدد الوسائط، فلم تعد البيوع سيف أو فوب أو فاس تلائم التطور الحديث في أنماط التجارة الدولية، لذلك أصبح من الضروري استحداث قواعد جديدة تلائم طبيعة البيوع الحديثة ومن ثم ظهرت الى

الوجود قواعد المصطلحات التجارية عام 2000 (Incoterms 2000). ومنذ مطلع القرن الحادي والعشرين أدى تطور الاقتصاد العالمي الى التوسع الكبير في المعاملات التجارية بين الأمم، وبلوغها مختلف الأسواق في سائر الدول فزاد حجم المبيعات وتنوعت البضائع في تشكيلة ضخمة لتلبية مختلف الاحتياجات والاذواق. ولقد أدى هذا التطور التجاري العالمي الى ارتفاع احتمالات حدوث النزاعات بين أطراف عقود الببوع الدولية بسبب عدم صياغة هذه العقود بالدقة الكافية.

لذا فقد راعت قواعد المصطلحات الجديدة ظروف الانتشار المستمر لمناطق التجارة الحرة في كثير من الدول، فضلاً عن التوسع في استعمال التجارة الالكترونية وتبادل البيانات الكترونياً بالإضافة الى تزايد الاهتمام بتوفير مقومات الامن والسلامة للحركة الدولية للبضائع.

كذلك فقد اجرت قواعد مصطلحات التجارة المحلية والدولية لعام 2010 عملية تحديث وضم القواعد المتعلقة بالتسليم، بالإضافة الى اختصار العدد الكلي للقواعد من 13 قاعدة في ظل قواعد عام 2000 الى 11 قاعدة فقط في ظل قواعد 2010.

ويكفي الإشارة الى أحد قواعد (Incoterms® 2010) في عقد ببوع البضاعة سواء الدولية أو المحلية، حتى تحدد بجلاء الالتزامات المتعلقة بأطراف العقد، كما تقلل من احتمالات وقوع المنازعات القانونية بين الأطراف المتعاقدة على عملية البيع⁽⁶⁰⁾.

فالمصطلحات التجارية الدولية (Incoterms) أو International Commercial Terms هي عبارة عن مجموعة من المصطلحات أصدرتها غرفة التجارة الدولية بباريس (ICC) لأول مرة سنة 1953.

ويمثل كل مصطلح منها عقداً نموذجياً من عقود الببوع البحرية موضحاً أهم الخصائص الجوهرية التي تحدد وتفسر بنود هذا العقد، لذلك سُميت أيضاً "بالقواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية"

وقد اجرت اخر تحديث لتلك القواعد عام 2020 حيث "دمجت القواعد الصادرة عنها في الاعوام السابقة بالقواعد المستحدثة، ومنها Incoterms2020® الالتزامات المتعلقة بالأمن حيث اصبحت أكثر وضوحاً وتفصيلاً في المادتين A4 حول النقل وA7 بشأن تخليص التصدير / الاستيراد لكل قواعد Incoterms®. تظهر التكاليف المتعلقة بهذه المتطلبات أيضاً في التكاليف الموحدة ، B9/A9". كذلك قد اكدت على ان هناك قدر كبير من المعلومات المضللة المتعلقة بقواعد Incoterms على الإنترنت ويجب الحذر منها فهناك معلومات غير كاملة وغير دقيقة وغير رسمية. من القواعد الغير الموجودة اصلاً ضمن Incoterms2020® - "مثل Incoterms 2015 أو Incoterms 2016 أو Incoterms 2017 -" يمكن أن تؤدي هذه المواقع إلى تكاليف غير مقصودة لكل من المشتريين والبائعين، "ما لم يتم الحصول عليها مباشرة من المكاتب الإقليمية لغرفة التجارة

الدولية أو غرفة التجارة الدولية (المعروفة باسم اللجان الوطنية لغرفة التجارة الدولية) ، فلا ينبغي الوثوق بمواد السابقة لـ Incoterms® 2020 ، لأنها قد تؤدي إلى أخطاء تعاقدية وما يترتب على ذلك من نزاعات⁽⁶¹⁾. بهذا فان غرفة التجارة الدولية تخلي مسؤوليتها عن الاستخدام الغير صحيح لقواعد Incoterms® للأعوام 2015 و 2016 و 2017 لعدم صدورهما من الغرفة انما هي مواقع وهمية موجودة على الانترنت وليس لها اي علاقة بأصل تلك القواعد.

رابعا: الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية المعدلة بروتوكول بروكسل 26 يوليو 1999 "اتفاقية كيوتو المعدلة":

ان الغرض من الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية الاتفاقية هو اتخاذ الترتيبات اللازمة لتيسير وتسهيل الإجراءات الجمركية والتمشي مع المستويات والممارسات التي تتبناها اتفاقية كيوتو، بسبب وجود الإجراءات الجمركية المطبقة في مختلف الدول مما يؤدي الى إعاقه سهولة وانسيابية النقل الدولي ومن ثم اضطراب التجارة الدولية واختلال مصداقيتها.

اما نطاق تطبيق هذه الإتفاقية فقد بينته المادة الثانية والثالثة من الفصل الثاني منها إذ نصت على أن "يتعهد كل طرف متعاقد بالسعي لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية، والتقيد بالإجراءات الأساسية والإجراءات الانتقالية والإجراءات الموصي بها في ملاحق الاتفاقية وفقا لإحكام الاتفاقية الا انه ليس هناك ما يمنع أي طرف متعاقد من ان يمنح تسهيلات أكثر مما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية. كما يوصى كل طرف متعاقد بمنح تسهيلات أكثر الى ابعد حد ممكن" وتنص المادة الثالثة على انه "يجب التحول احكام هذه الاتفاقية دون تطبيق التشريع الوطني فيما يتعلق بإحكام المنع أو القيود المفروضة على البضائع الخاضعة للرقابة الجمركية"

اما من ناحية الانضمام الى عضوية الاتفاقية: فان العضوية متاحة لأي دولة سواء كانت طرفاً في مجلس التعاون الجمركي أو غير طرف فيه بالتوقيع دون تحفظ عليها بالتصديق⁽⁶²⁾، ويبقى هذا البروتوكول مفتوحا للتوقيع عليه من قبل الأطراف المتعاقدة بالاتفاقية بمقر المجلس في بروكسل اعتباراً من 26 يونيو 1999⁽⁶³⁾.

خامساً: الاتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع: T.I.R:

قامت الاتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع على أساس المرور العابر للبضائع الترانزيت إذ أسهمت بشكل مباشر او غير مباشر في تسهيل النقل الدولي ولا سيما النقل البري الدولي، في كافة دول

العالم حيث تلاحظ عند سفرك في أي وقت بالطرق الاوروبية وجود صفيحة معدنية ذات لونين الأزرق والابيض مكتوب عليها الحروف الثلاث T.I.R حيث تمثل حاملها النقل الدولي الانسيابي السريع ان الغرض من الاتفاقية الجمركية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع هو تفادي الصعوبات الناتجة عن التفتيش الجمركي والتأخير الحاصل في عمليات النقل المختلفة ولتسهيل انسياب حركة التجارة الدولية. وتهدف إتفاقية T.E.R إلى تخفيض توحيد الإجراءات الجمركية خاصة على الحدود وذلك لنقل البضائع بشكل أسهل وأسرع. حيث انها تقلل من الاشتراطات الوطنية لإجراءات المرور العابر كذلك ان دفتر النقل البري الدولي يعتبر وثيقة مرور عابر واحدة فقط، مما يقلل من احتمال تقديم معلومات غير صحيحة الى الإدارات الجمركية. لأنها تشترط ان تكون البضاعة المشحونة داخل حاويات أو عربات نقل محكمة الغلق وعليها الختم الجمركي لدولة التصدير. وفي عام 1995 ادخل في العمل نظام التجهيز الالكتروني للبيانات في بطاقة التير تحت اسم مشروع SAF TIR وبموجبه أصبح من الممكن ادخال بطاقة التير ضمن نظام يبادل البيانات الكترونيا EDI لتسهيل المعاملات وضمان السلامة والأمان وتفاذي عمليات التزوير الورقي. اما نطاقها: فقد أصبح مداها الجغرافي يشمل دول الاتحاد الأوربي ودول الشرق الأوسط والاقصى، كما يشمل الولايات المتحدة وكندا واليابان وبشكل عام فان الاتفاقية تسمح لكل الدول الأعضاء في الأمم المتحدة بالانضمام اليها. ومنذ عام 1987 بدأ النقل الدولي متعدد الوسائط يستفيد من هذه الاتفاقية بالربط بين الدول وخدمة التجارة العالمية بشرط وكما أسلفنا ان تكون احدى مراحل النقل المتعدد الوسائط برية. اما الدول العربية المنضمة الى عضوية الاتفاقية هم الجزائر والأردن والكويت ولبنان وسوريا وتونس ودولة الامارات العربية(64).

سادساً: اتفاقية مونتريال 1999:

تعمل اتفاقية توحيد قواعد النقل الجوي (اتفاقية مونتريال)، التي كانت تعرف من قبل بـ "اتفاقية وارشو"، على توحيد وتنسيق بعض القواعد المهمة لنقل الركاب والشحنات جواً. والأهم من ذلك كله، أن الاتفاقية تمهد الطريق لاستخدام الصيغة الالكترونية عوضاً عن النسخة الورقية لإبليصة الشحن التي تعدّ عقداً تجارياً بين الشاحن والناقل الجوي لنقل البضائع. ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 4 نوفمبر 2003، وحتى يوليو 2010، بلغ عدد الدول التي انضمت إلى الاتفاقية 97 دولة.

وقد جاءت تلك الاتفاقية نظراً لتشابك التعديلات وتعدد البروتوكولات، فقد انتهت النية إلى توحيد القواعد القانونية التي تحكم النقل الجوي الدولي وتوفير اوضاعه من خلال اتفاقية شاملة ومعدلة لاتفاقية وارشو وما ادخل عليه من تعديلات ومن ثم فقد صدرت اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي

الدولي في 28 مايو 1999 وفي واقع الامر فان اتفاقية مونتريال هذه لا تخرج عن كونها تجمع الاحكام المتناثرة في الاتفاقيات والبروتوكولات السابقة عليها. وتشتط لنطاق تطبيقها ان يكون النقل جوي وبمقابل⁽⁶⁵⁾.

نفهم من ذلك ان نطاق اتفاقية مونتريال محدد بشرطين وهما الأول ان يكون النقل دولياً والثاني ان يكون النقل الجوي بمقابل:

أولاً: ان يكون النقل دولي: يعد نقلاً دولياً في عرف هذه الاتفاقية كل نقل تقع فيه نقطتا القيام والوصول وفقاً لاتفاق المتعاقدين، سواء كان هناك إنقطاع للنقل أو تغيير للطائرة أو لم يكن، إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين⁽⁶⁶⁾، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين، متى نص على الرسو في مرسى في إقليم دولة أخرى حتى لو لم تكن طرف سامياً متعاقداً. ولا يعد نقلاً دولياً في عرف هذه الاتفاقية النقل، دون وجود مثل هذا المرسى، بين نقطتين في إقليم طرف واحد سام متعاقداً⁽⁶⁷⁾.

ثانياً: ان يكون النقل الجوي بمقابل: تنطبق هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للبضائع تقوم به طائرة في مقابل أجر⁽⁶⁸⁾، وبهذا فكل ما يقدم من نقل جوي بدون اجر فهو غير خاضع للاتفاقية فما هو هذا النقل؟

نجده في حالة النقل الذي يتم وفقاً للاتفاقات الدولية للبريد، فلا يخضع هذا النوع من النقل لأحكام اتفاقية وارشو بهدف تفادي احتمال حدوث تنازع بين هذه الاتفاقيات.

ونجده أيضاً في حالة الظروف الغير عادية خارج نطاق المألوف لعمليات النقل الجوي مثل عمليات الإنقاذ⁽⁶⁹⁾.

نلاحظ ان اتفاقية مونتريال اعتمدت عنصر الدولية في تحديد نطاق تطبيقها وهو ما اشترطته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط 1980.

سابعاً: اتفاقية النقل متعدد الوسائط لعام 1980 العالمية و اتفاقية 2009 العربية:

تم إقرار المشروع الذي أطلق عليه (اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980) وتناولت من خلال أربعين مادة مختلف جوانب النقل الدولي وخصصت منها ثلاث عشرة مادة لمعهد النقل الدولي مبينة تعريفه وتنظيمه ومراقبته والمستندات التي يصدرها والتحفظات والمسؤولية الملقاة على عاتقه أثناء تنفيذه للنقل الدولي ولكن لم تدخل حيز انفاذ لوقتنا هذا، ونظراً للحاجة الملحة الى قواعد قانونية تنظم احكام النقل متعدد الوسائط، فقد اتجه عدد من المنظمات الإقليمية والبعض القليل جداً من

الدول الى عمل الاتفاقيات أو اصدار القوانين المنظمة لهذا النقل مثل "مجموعة الإندائين" و "مجموعة دول الميركوسول في أمريكا اللاتينية" و "مجموعة الآسيان بشرق آسيا" بالإضافة الى ألمانيا والهند وتونس. وكان يجري التفاوض في عام 2013 على عقد اتفاقية إقليمية بواسطة الاتحاد الأوروبي للنقل متعدد الوسائط⁽⁷⁰⁾.

وعندما استشعرت الدول العربية ما يتمتع به النقل متعدد الوسائط من أهمية في التبادل التجاري العربي، وفي ظل وجود الفراغ التشريعي الدولي في شأن تنظيم أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، بسبب عدم دخول إتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980 حيز النفاذ، من جهة ومن جهة أخرى لان قواعد UNCTAD/ ICC بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط 1991 يعيها أنها قواعد إختيارية وليست آمرة، كما أنها تقتصر على تنظيم أحكام وثائق النقل فقط دون التعرض لباقي جوانب النقل متعدد الوسائط.

وفي تاريخ 29- 2008/4/30 كلفت الأمانة العامة بإجراء تنسيق مباشر وعاجل مع اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (إسكوا) من اجل التوصل الى اتفاقية واحدة للنقل المتعدد الوسائط بين الدول العربية⁽⁷¹⁾.

وبتاريخ 29/10/2008 أقر مجلس وزراء النقل العرب اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية بموجب قراره رقم 315، ووافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي بموجب قرار رقم 1766 بتاريخ 12/2/2009.

ومن ثم تم الموافقة عليها من قبل مجلس جامعة الدول العربية بتاريخ 9/9/2009 بالقرار رقم 7123 حتى دخلت حيز النفاذ في 11/8/2011⁽⁷²⁾.

نجحت الجامعة العربية في اصدار الاتفاقية، وكانت سبب هذا النجاح نتاج دمج مشروعى الاتفاقيتين اللتين كانتا تحت الاعداد في نفس الوقت وهما:

مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي الذي تبنته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا(إسكوا)،

ومشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط، في إطار جامعة الدول العربية مجلس وزراء النقل العرب⁽⁷³⁾. وفي تاريخ 19-21/4/2015 عقد الاجتماع المشترك لكل من اللجنة الفنية للنقل النهري و البحري والمتعدد الوسائط، في مدينة الإسكندرية، في مصر.

وقد قدمت بعض التوصيات، تحت الدول العربية بالانضمام الى الاتفاقية والتصديق عليها، كذلك دعم منظومة النقل المتعدد الوسائط ومتطلباتها.

مما سبق لاحظنا مدى الجهود الكبيرة التي بذلت من قبل الدول و المنظمات الدولية من اجل التنظيم القانوني للنقل متعدد الوسائط بغية التخلص من المشاكل التي تنتج عن نقل البضائع وما يترتب عليها من مسؤوليات تجاه جميع اطرافها ومما لا شك فيه ان اهم موضوع هو كيفية توفير اقصى درجات الامان والسلامة للبضائع عند نقلها وتفادي الاضرار الناجمة عنها ليكون متعدد النقل هو شخص واحد يتحمل المسؤولية كاملة عن نقل تلك البضاعة كما استلمها. بالمقابل يجب ان يزود الناقل بالسيولة اللازمة لإتمام مهمته في نقل البضائع وما تحتاجه من تكاليف للنقل والرسوم المترتبة عليها فهو بحاجة الى صرف مستمر على طول خط الطريق من بداية رحلة النقل الى نهايتها، والذي يوفر هذه السيولة هو الدفع الالكتروني اللحظي المتمثل في النقود الرقمية ان جاز التعبير وبهذا يكون الناقل هو المسؤول الوحيد عن البضاعة امام المصدر اما المستفيد فانه في معزل عن هذا الاتفاق لغاية وصول البضاعة له وعند وصولها ومعاينتها يتم الدفع بصورة مباشرة عن طريق الحساب الرقمي ان كان في محفظة الكترونية او اي شكل يكون عليه المال الالكتروني الى المصدر. فاصبح النقل متعدد الوسائط يتمتع بصورة التكامل النسبي مع توفر هذا النوع من الدفع الالكتروني خصوص وانهما يشتركان بالطابع الدولي وان الاختصاص المكاني اذا اثير في نزاع معين في اي وقت تنطبق عليه الاحكام والقوانين الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط، ليكون نموذجا متكاملًا للخدمة التجارة الالكترونية من الباب الى الباب.

الخاتمة:

لا ريب ان تتضمن خاتمة هذا البحث، استعراضا لاهم ما اسفر عليه من نتائج على ضوءها تقترح بعض التوصيات، لعل ذلك يسهم ولو بقدر بسيط في حل الإشكالات القانونية المتعلقة بالنقل الدولي المتعدد الوسائط والدفع الالكتروني الذي أجرينا سهام بحثنا فيه:

1. ان اغلب القوانين والاتفاقيات التي توضع انما من اجل تحديد مسؤوليات الناقلين لضمان وصول البضاعة الى وجهتها الاخيرة من غير ان يحدث لها اي ضرر او تلف او نقص او عيوب، ولكن عندما يكون الدفع فوري الكتروني لحضت استلام البضائع بعد الانتهاء من عملية النقل، فلا داعي للقلق بشأن البضائع بتالي لن يكون هناك حاجة لوضع اتفاقية او قوانين تحدد تلك المسؤولية.
2. خلو التشريع العراقي من تنظيم قانوني للدفع الالكتروني الدولي المصاحب للتجارة الدولية التي تعتمد على التجارة الالكترونية من الانترنت.

3. إذا كانت قواعد الـ UNCTAD / ICC قد نجحت في إرساء وثيقة عقدية للنقل متعدد الوسائط لحل إشكالية تعدد قوانين وإرساء نظام قانوني واحد، الا أنها لم تنجح في توحيد مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، بحيث يبقى أساس مسؤولية متعهد النقل مرهونا بمرحلة الضرر، ليتحد فيما إذا كان قائما على الخطأ المفترض او المسؤولية المفترضة وعلى طبيعة الضرر، ليتقرر فيما بعد إذا كان الخطأ واجب الاثبات او مفترض.
4. ان اصدار وثائق نقل متعددة في علاقة متعهد النقل المتعدد الوسائط بالناقلين الفرعيين يعيق تحقيق وحدة سند النقل متعدد الوسائط، ويؤدي الى تعدد الأنظمة القانونية حيث لا يظهر هذا السند الا في العلاقة بين متعهد النقل والمرسل فيحل محل السندات الأخرى، مما يحقق نوعا من الوحدة الخارجية.
5. حاولت قواعد روتردام ان تحل الإشكاليات الناجمة عن تطبيق الاتفاقيات الأحادية الواسطة على أساس النقل المتعدد الوسائط، وان تنهي أي نزاع بينها وبين اتفاقيات الوسائط المختلفة، يقينا منها ان الطابع الدولي للنقل متعدد الوسائط يحتاج الى نظام دولي يحكمه. الا ان احكامها قاصرة على معالجة النقل المتعدد الوسائط البحري فقط.
6. ان الحالة التي تكون فيها اتفاقية روتردام واجبة التطبيق، فانه بتوسيعها النطاق الزمني لمسؤولية الناقل، تتخلى عن مبدأ تقسيم عقد النقل الى مرحلة بحرية ومرحلة سابقة او لاحقة لها. وتخضع كافة مراحل عقد النقل لنظام واحد.
7. ان الاحكام التي جاءت بها قواعد روتردام فيما يتعلق بسندات النقل، خاصة سندات النقل الالكترونية والانتقال الى بيئة الية دولية لتبادل البيانات، مع أدائه لنفس وظائف سندات النقل الورقية من حيث قوته الثبوتية وتمثيل للبضائع، هي من اهم عوامل النهوض بالنقل المتعدد الوسائط على أساس قانوني يتماشى والتكنولوجيا الحديثة والدفع الالكتروني. وان كانت قواعد روتردام قد تناست دور القاضي في تطبيق القانون والتعامل مع ثغراته. عندما نصت على نقاط تعدد من التفاصيل. كما ان حق السيطرة الذي تضمنته الاتفاقية هو من الحلول الأكثر فعالية لمواجهة ما يتعرض اليه سند النقل الالكتروني من قرصنة الكترونية وتلاعب في بياناته، مما يشكل عقبة قانونية خطيرة امام وصول البضاعة الى المرسل اليه.
8. يعد شرط الاختصاص القضائي، من الشروط التي تتعلق بفض النزاع، بحيث لا تؤثر في تنفيذ عقد النقل الالكتروني، والدفع الالكتروني مادام تنفيذها يتم بعد الانتهاء من عملية النقل.

9. غياب دور متعهدو النقل الدولي المتعدد الوسائط ومن ثم فقدان الركن الأساسي في نظام مستند النقل الدولي المتعدد الوسائط ولكن عند توفر الدفع الالكتروني سيكون من السهل جداً إيجاد متعهدو النقل متعدد الوسائط على الانترنت والتعاقد معهم فهم الاعرف من غيرهم بمتطلبات هذا النظام وثغراته وكيفية الارتقاء به.
10. أن النقل المتعدد الوسائط وإن وجد في منطقتنا العربية، يكون إما بمبادرات فردية من قبل مالِك البضاعة وبدافع الحرص على مصلحته حيث يسعى للبحث عن الطريقة الأفضل لمتابعة نقل بضاعته إلى مقصدها والتي تكون عادة الأكثر سرعة وسهولة وأقل كلفة في السداد والتي يوفرها الدفع الالكتروني .

التوصيات:

من خلال ما تقدم، يوصي الباحث بما يأتي:

1. انشاء وثيقة تأمين موحدة لكل متعهدي النقل المتعدد الوسائط وربطها بعقد النقل المتعدد الوسائط، تضمن مسؤوليتهم في مواجهة أصحاب البضائع، وتغطي كافة التزاماتهم المالية بصورة الزامية من خلال الدفع الالكتروني اللحظي . فتقيم حقا مباشرا للمتضرر وفي مواجهة شركة التأمين. مما يجعل كفة هذا التأمين يميل لصالح أصحاب الحق على البضاعة أكثر من ميلها لصالح متعهد النقل المؤمن له.
2. لما خطى العراق ومعه البلدان العربية الى دخول اتفاقية عربية للنقل الدولي المتعدد الوسائط، وجب عليه أيضا تقديم كل ما هو ممكن لتطوير واستدامه لهذه الاتفاقية المباركة والسعي من اجل الدخول في النطاق العالمي، كذلك عليه ان يقدم الى وضع اتفاقية خاصة بالدفع الالكتروني والعملات الالكترونية.
3. توحيد الرسوم والضرائب تحت مسمى واحد والعمل ما أمكن على تخفيضها.
4. تحسين خدمات النقل متعدد الوسائط، والخدمات اللوجستية من خلال اتباع التكنولوجيا الحديثة، فنقل البضائع المتنوعة يحتاج الى وسائل دفع الكتروني لحضي وهو العنصر المهم في تسهيل خدمات النقل المتعدد الوسائط والخدمات اللوجستية في التجارة الالكترونية بشكل عام .
5. اتخاذ خطوات ايجابية حول إزالة العقبات التي تعترض استخدام وسائل الاتصال الالكترونية في التجارة الدولية باعتماد الأونسيترال النموذجي للتجارة الالكترونية في عام /1996/ والقانون

النموذجي المتعلق بالتوقيعات الالكترونية عام /2001/ وهذه القوانين النموذجية توفر قواعد ومبادئ جيدة لتكثيف القوانين والأنظمة الوطنية وإقامة بيئة قانونية ملائمة للتجارة الالكترونية.

6. وجوب التغطية التأمينية خلال جميع مراحل أداء عملية النقل متعدد الوسائط خصوصاً الجزء الذي يجرى تنفيذه محلياً، إذ إن معظم أعمال نقل البضائع التي تتم محلياً لا يوجد إلزام على تغطيتها تأمينياً.

7. اللجوء الى ادراج شرط مسؤولية المتعهد عن النقل بأجمعه، وكذلك شرط عدم جواز الاحالة الى النظام القانوني لسند الشحن التقليدي ضمن مستندات النقل الدولي

8. في حال رغبة الحكومة العراقية صياغة اتفاقية دولية او اصدار قوانين محليه تحكم النقل المتعدد والدفع الالكتروني بالإمكان الاستناد الى اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع لعام 1980 و اتفاقية 2009، فهي الاتفاقية الانسب لوضع نظام قانوني دولي لتنظيم النقل المتعدد والدفع الالكتروني والعملات الالكترونية.

List of abbreviations

ICC	International chamber of commerce
MT	Multimodal transport
UNCTAD	United Nations conferences on trade and development
CA :	Cour d'appel
CCI :	Chambre de Commerce Internationale
EDI	Echanges de données informatiques
FBL	FIATA Bill of lading
FIATA	Fédération Internationale des Associations de transitaires et Assimilés

المصادر والمراجع:

1. قانون النقل عراقي رقم 80 لسنة 1983
2. قانون المعاملات الالكترونية رقم 15 لسنة 2015 العراقي
3. القانون البحري البحريني رقم 23
4. قواعد روتردام 2008
5. اتفاقية كيوتو المعدلة
6. اتفاقية ال T.I.R
7. اتفاقية مونتريال 1999
8. اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية 2009
9. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع 1980

10. معاهدة بروكسل وتعديلاتها لمستندات النقل البحري لعام 1924
11. قواعد هامبورج للنقل البحري لعام 1978
12. النحراري ، لمن ، العمليات اللوجستية، منشأة الشنهاي، الإسكندرية، 2010
13. عبد الحميد مرسي عنبر، التوكيل البحري في ظل اللوجستيات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2012
14. سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004
15. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية 2005
16. فايز احمد عبد الرحمن، الخطر في التأمين البري، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007
17. عبيد علي احمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع، دراسة تحليلية تطبيقية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000
18. لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، المكتبة القانونية، عمان، الأردن، 2001
19. نادية محمد معوض، مسؤولية متعدد النقل متعدد الوسائط للبضائع، ط2، مصر، 2000
20. ياسين محمد ثروت الشاذلي، مستقبل إقامة نظام عالمي موحد للنقل البحري في ضوء استحداث قواعد روتردام 2008
21. براق جواد سوادى، رسالة ماجستير، النظام القانوني لمعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، كلية القانون، جامعة بغداد، 1999
22. محمد شفيق ميرو، نظام الحاويات والتبادل الإلكتروني للبيانات، النشرة الدورية لمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، العدد 33
23. محمود شلي، استخدام نظام تبادل البيانات إلكترونياً، المؤتمر الدولي الثاني عن النقل البحري في الدول النامية، 13 مايو 1991، الإسكندرية
24. <https://2go.iccwbo.org/incoterms-2020-app>
25. <https://www.ltrc.gov.jo/?q=ar/node/221333>

الهوامش

- (1) **Advanced Cargo Information System (ACIS):** تم استنباط هذا النظام متابعة حركة انتقال البضائع عبر البلدان وبالذات لتجارة الترانزيت، حيث ترد جميع البيانات المتعلقة بالرسالة الى ادارة الجمارك المعنية بأحد المنافذ الحدودية مقدما قبل انتقال هذه الرسالة ذاتها، ومن ثم فانه من الممكن لتلك الادارات اجراء جميع امور التدقيق والمراجعة قبل وصول الشحنة، ومن ثم اصدار قرار الافراج فور وصول البضائع.
- (2) أنظر: القاعدة رقم 6/2 من قواعد ICC.
- (3) أنظر: براق جواد سوادى، رسالة ماجستير، النظام القانوني لمعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، كلية القانون، جامعة بغداد، 1999، ص 84.
- (4) أنظر: القانون البحري البحريني رقم 23، والقانون البحري العماني والبحري الإماراتي والبحري الكويتي.
- (5) أنظر: قانون النقل عراقي رقم 80 لسنة 1983. وتنص المادة (72) منه على إن وثيقة النقل هي مستند يثبت عقد النقل ويعتبر قرينة على تسلم الناقل للشيء، محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطى حامله المخول قانونا الحق بتسليم الشيء، كما تنص المادة (142) البند أولا على إن سند الشحن في النقل البحري هو وثيقة النقل المنصوص عليها في المادة (72) من نفس القانون.
- (6) أنظر: نادية محمد معوض، مسؤولية متعدد النقل متعدد الوسائط للبضائع، ط2، مصر، 2000، ص 190.
- (7) أنظر: فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الأوجه التجارية والقانونية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية 2005، ص 415.
- (8) أنظر: لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، المكتبة القانونية، عمان، الأردن، 2001، ص 14.
- (9) **Voir: Rene' Rodie're: Transports Combine's ' La convention de Gene've deu 24 Mai 1980 Sur Les transports multimodaux: B. Tr . Anne'e 1981, p.502.**
- (10) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص 194.
- (11) إذ نصت على " يجوز أن يكون التوقيع على مستند النقل المتعدد الوسائط بخط اليد، أو مطبوعاً بالفاكسيميلي، أو مبصوماً بالتثقيب أو الختم، أو على صورة رمز، أو أن يتم بأي وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، ما لم يكن ذلك مخالفاً لقانون البلد الذي يصدر فيه مستند النقل المتعدد الوسائط".
- (12) أنظر: فاروق ملش، المرجع السابق، ص 439.
- (13) <https://www.ltrc.gov.jo/?q=ar/node/221333> Date of last visit: 2022/03/23.
- (14) <https://www.ltrc.gov.jo/?q=ar/node/221333> Date of last visit: 2022/03/23.
- (15) أنظر: فايز احمد عبد الرحمن، الخطر في التأمين البري، دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية

- (16) أنظر: المادة رقم 2 من قانون المعاملات الإلكترونية رقم 15 لسنة 2015 العراقي.
- (17) أنظر: إين النجراوي، العمليات اللوجستية، منشأة الشهابي، الإسكندرية، 2010، ص 407.
- (18) أنظر: عبد الحميد مرسي عنبر، التوكيل البحري في ظل اللوجستيات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2012، ص 13.
- (19) See: Ronald H. Ballou« Basic Business Logistics», Prentice–Hall international, INC. 1987, p14.
- (20) أنظر: عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي الليبي للبضائع، دراسة تحليلية تطبيقية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 178.
- (21) أنظر: سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 82.
- (22) أنظر: إين النجراوي، المرجع السابق، ص 279.
- (23) أنظر: إين النجراوي، المرجع السابق، ص 411.
- (24) أنظر: سامي زكي عوض، المرجع السابق، ص 61.
- (25) See: Jan Walden and Negelsavage, The legal problems of paper less transactions , The journal of business Law , 1989 , March , p 106 .
- (26) أنظر: فاروق ملش، المرجع السابق، ص 442، 443.
- (27) See: Unctad , TD/B/C. 4/328 , item 10
- (28) أنظر: محمد شفيق ميرا، نظام الحاويات والتبادل الإلكتروني للبيانات، النشرة الدورية لمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، العدد 33، ص 20، وأنظر كذلك: محمود شلي، استخدام نظام تبادل البيانات إلكترونياً، المؤتمر الدولي الثاني عن النقل البحري في الدول النامية، 13 مايو 1991، الإسكندرية.
- (29) أنظر: فاروق ملش، المرجع السابق، ص 438.
- (30) وهذه العقود النموذجية هي:
- EDI Council of Canada m Model Form of Electronic Data Interchange Trading Partner Agreement, 1990 (hereafter can.ia) EDI association of United Kingdom, standard Electronic Data Interchange Agreement, 1980 (hereafter UK.Ia)
- American Bar Association, Model Form of Electronic Data Interchange Trading Partner Agreement, 1990 (hereafter US.Ia)
- (31) قررت الأونسيترال في جلستها رقم 29 عام 1996 أن تترك مهمة جمع المعلومات للسكترتارية لتقرر بعدها ان كان من الضروري استعراض كافة الأنظمة الدولية لنقل البضائع عن طريق البحر.
- (32) بدأ العمل نحو وضع مسودة لاتفاقية يتم تسليمها للأونسيترال، وأرسلت استبيان في مايو 1999 الى كافة جمعياتها الوطنية لترد عليه.
- (33) Voir: Adoption des règles de Rotterdam, Revue de droit des transport no11, November 2009, alerte 124.
- (34) أنظر للمزيد: ياسين محمد ثروت الشاذلي، مستقبل إقامة نظام عالمي موحد للنقل البحري في ضوء استحداث قواعد روتردام 2008، ص 53-56.
- (35) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق ذاته، ص 468-471.
- (36) أنظر: د. عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 153-155.
- (37) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص 474، 478، 480.
- (38) أنظر: د. إين النجراوي، مرجع سابق، ص 512.
- (39) أنظر: د. عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 157-158.
- (40) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص 505، 506، 510، 511.
- (41) انظر: مجلة الصناعة البحرية العدد 1 ك 1980، الأمانة المتحدة للنقلين العرب، ص 31.
- (42) هناك سبع دول صادقت على الاتفاقية حتى عام 1995 وهي: شيلي، مالاوي، المكسيك، المغرب، رواندا، سينيغال، زامبيا، بالإضافة الى (النرويج وفنزويلا) وقعت بشرط التصديق، أنظر: U.N.Review of maritime Transport 1995, p82.
- (43) أنظر: المواد 4، 5، 10، 11، 14، 12، المتعلقة بمتعهد النقل الدولي من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط

(44) أنظر أيضاً: المادة 1/2، ب ستلاحظ العيب على هذا النص انه يوسع من نطاق التطبيق. وهذا يشبه المادة 4/1 من C.M.R. ويختلف عن اتفاقية وارشو التي لا تنطبق على عقد النقل إلا إذا تم تسمية مكان الوصول أو المغادرة في تذكرة النقل الجوي على أن يكون كلاهما في دولة متعاقدة (طرف في المعاهدة).

(45) <https://2go.iccwbo.org/incoterms-2020-app>

(46) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص340.

(47) المادة 2/2 من قواعد ICC.

(48) القاعدة 1/1

(49) القاعدة 6/2.

(50) القاعدة 3.

(51) القاعدة 13.

(52) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص345.

(53) أنظر: ياسين محمد ثروت الشاذلي، المرجع السابق، ص1

(54) يعتبر روتردام من الموانئ القديمة منذ القرن 14 وهو نقطة عبور هامة لنقل الجزء الأكبر من السلع بين القارة الاوربية وأجزاء أخرى من العالم. وحتى الان يعتبر ميناء روتردام أكبر ميناء في اوربا، ويقع في مدينة روتردام.

(55) نظمت قواعد روتردام لأول مرة التزامات الشاحن بشكل مفصل ومستقل في الفصل السابع، تحت عنوان "التزامات الناقل ومسؤوليته"، في المواد من 27 الى 34. وتوجد مغايرة في تناول قواعد روتردام لموضوع التزامات الشاحن. فلم تتناول القواعد الالتزام بدفع الأجرة بالتفصيل حتى تترك تنظيمه لما يتفق عليه الأطراف، كما استحدثت القواعد الالتزام بالتعاون، وقد اضافت ابعاد جديدة لبعض الالتزامات: أنظر: ياسين محمد ثروت

(56) أنظر المادة 80 من الفصل 16، من قواعد روتردام 2008.

(57) أنظر: المادة 81 الفصل 16، المرجع السابق ذاته.

(58) أنظر المادة 82 من الفصل 17، المرجع السابق.

(59) أنظر: د. ياسين محمد ثروت الشاذلي، المرجع السابق، ص141.

(60) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص378-379.

(61) <https://2go.iccwbo.org/incoterms-2020-app> Date of last visit: 2022/03/23.

(62) أنظر: الفصل الرابع المادة 1/8 من إتفاقية كيوتو المعدلة. ص14.

(63) أنظر: المادة 8 من إتفاقية كيوتو المعدلة.

(64) أنظر: فاروق ملش، المرجع السابق، ص297-306.

(65) أنظر: فاروق ملش، المرجع السابق ذاته، ص248.

(66) الطرف السامي، أي الدولة التي قامت بالتصديق على المعاهدة أو الانضمام اليها: أنظر: فاروق ملش، المرجع السابق، ص249.

(67) أنظر المادة 2/1 من إتفاقية مونتريال.

(68) أنظر المادة 1/1 من إتفاقية مونتريال.

(69) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص253.

(70) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق ذاته، ص18-19.

(71) الاجتماع الخامس، مقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية.

(72) أنظر: د. عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص156.

(73) أنظر: د. فاروق ملش، المرجع السابق، ص19.