

الإطار القانوني لمسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع *Legal framework for the liability of the international multimodal transport operator of goods*

لقب واسم المؤلف: فهدية ضيف
الرتبة العلمية: طالبة دكتوراه
المخبر: مخبر البحث الآليات القانونية للتنمية
مؤسسة الانتماء: جامعة أمحمد بوقرة- الجزائر
البريد الإلكتروني: f.dif@univ-boumerdes.dz

تاريخ النشر :
2025/12/29

تاريخ القبول
2025-12-13

تاريخ الإرسال :
2025-04-18

المخلص:

إن متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع هو كل شخص طبيعي أو معنوي يتولى القيام بتنظيم ونقل البضائع، بواسطة وسائل نقل مختلفة، سواء قام بعملية النقل بنفسه أو بواسطة ناقلين آخرين، بمقتضى مستند نقل واحد يشتمل جميع مراحل النقل، ويكون مسؤولا عما يلحق البضائع من هلاك أو تلف أو تأخير في تسليمها في الميعاد المحدد في الاتفاق، ويتخذ ثلاثة أشكال قانونية (متعهد النقل الدولي ملاك للسفن، ومتعهد النقل الدولي غير ملاك للسفن، ومتعهد النقل الدولي لا يمتلكون أي وسيلة النقل). وعليه فمسؤولية متعهد النقل الدولي مسؤولية عقدية من حيث الطبيعة، وتخضع للقواعد العامة في أحكام الالتزام، تقوم على أساس الخطأ المفترض أو الإهمال. وبالتالي فمسؤوليته تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف وحماية حقوق الشاحن والمرسل إليه، مع ضمان كفاءة النقل الدولي وفقا للقوانين والاتفاقيات الدولية المعتمدة. كما يمكن أن يعفى من المسؤولية إذا أثبت أن الخطأ الذي صدر منه كان بالسبب الأجنبي.

الكلمات المفتاحية : النقل ؛ متعهد ؛ مسؤولية ؛ متعدد الوسائط ؛ البضائع.

Abstract:

The international multimodal carrier of the goods is any natural or moral person who organizes and transports the goods by various means of transport, whether the transport is carried out by itself or by other carriers under a single transport document encompassing all stages of transport, responsible for loss, damage or delay in delivery of goods within the deadline specified in the agreement, and taking three legal forms (The international transport contractor is a shipowner, the international transport contractor is a non-shipowner and the international transport contractor has no means of transport). Thus, the contractor's liability is contractual in nature and is subject to the general rules of the provisions of the obligation, based on presumed error or negligence. Its responsibility is therefore aimed at balancing the parties' interests and protecting the rights of the shipper and the consignee, while ensuring the efficiency of international transport in accordance with the international laws and conventions adopted. It may also be relieved of liability if it proves that the error was caused by the foreign cause.

Keywords: transportation; contractor; responsibility; multimodal; goods.

مقدمة:

لقد أدى التطور السريع للتجارة العالمية إلى ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط كحل فعال لتسهيل عملية نقل البضائع، من دولة إلى أخرى باستعمال وسائل نقل متعددة (وسيلتين أو أكثر)، كالسفن أو الطائرات أو القطارات أو المركبات، حيث يتم هذا النقل بموجب عقد بين متعهد النقل والشاحن، ويغطي عملية النقل من بدايته (استلام البضاعة) حتى نهايته (تسليم البضاعة). حيث يلعب متعهد النقل دور فعال في عملية نقل البضائع وتنظيمها، ويكون مسؤولاً بضمان سلامة وصول البضاعة في الميعاد وإلى المكان المتفق عليه في العقد، ويتحمل كامل

المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها، وذلك في الفترة التي تكون فيه البضاعة تحت حراسته.

وعليه، في ظل عدم وجود نصوص خاصة في القانون الداخلي الجزائري حول نطاق مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع، وكيفية دفع المسؤولية عنه ينبغي علينا، البحث في نصوص اتفاقية جنيف للنقل المتعدد الوسائط إلى جانب اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية على ذلك.

ومن خلال ما سبق، سنتعرض لدراسة موضوع النظام القانوني لمتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط ضمن إشكالية نطرحها كالآتي:

الإشكالية: على أي أساس تقوم مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع؟ وهل يمكن نفيها بإثبات السبب الأجنبي؟ أم بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ؟

ولدراسة الإشكالية المطروحة تم الاعتماد على المنهج الوصفي عند التعريف بمتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط مع ذكر أشكاله القانونية التي يتخذها، والتحليل الاستقرائي من خلال الرجوع إلى النصوص القانونية التي تتناول موضوع مسؤولية متعهد النقل الدولي وذلك من خلال الرجوع، إلى اتفاقية الأمم المتحدة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع واتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية، وعلى هذا الأساس سنتعرض إلى مفهوم متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع (المحور الأول) ثم إلى تحديد مسؤوليته ووسائل انتفائها (المحور الثاني).

المحور الأول: مفهوم متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط

إن النقل الدولي متعدد الوسائط يقوم على فكرة، أنه نظام متكامل للنقل الدولي يخضع في البداية لنظام قانوني خاص ومحدد، يهدف إلى تسيير التوسع المنتظم للتجارة العالمية وبالتالي فهو نظام مادي للنقل، يحكمه نظام قانوني خاص، ويشمل نظام النقل على أنشطة متعددة تتعلق بالإنتاج والتوزيع والتخزين بكفاءة عالية وتكلفة اقتصادية، وينظم ذلك اتفاقية

النقل متعدد الوسائط التي أعدها المجال الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة سنة 1973 وتعرف هذه الاتفاقية، النقل الدولي متعدد الوسائط على أنه نقل البضائع بواسطة وسيلتين مختلفتين من وسائل النقل، بناء على عقد نقل متعدد الوسائط من مكان لآخر، بحيث يقوم متعهد النقل بنقل البضائع إلى المكان المتفق عليه في العقد.

ويتعلق النقل الدولي متعدد الوسائط على البضائع فقط وليس الأشخاص ، إذ ينطوي جوهره على قيام متعهد النقل بإبرام عقد نقل دولي للبضائع من بلد إلى آخر يأخذ فيه البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر (عزوز، 2018، الصفحات 25-26-27). وعليه، سنتناول في هذا المحور تحديد التعريفات المختلفة لمتعهد النقل متعدد الوسائط، ونبين كل من ضبط مدلول مصطلح متعهد النقل (أولا)، والأشكال التي يتخذها هذا المتعهد (ثانيا).

أولاً: ضبط مدلول مصطلح متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط

لقد ظهر متعهد النقل متعدد الوسائط في البداية في شكل وكيل العبور، واقتصرت مهمته في ذلك الوقت على استلام البضائع وإعادة إرسالها، أي مجرد الربط بين مراحل النقل المختلفة باسم ولحساب موكلهم (الشاحنين/المرسلين) مقابل عمولة، ودون أدنى مسؤولية إلا عن أفعالهم الشخصية، وبعد ذلك تطورا فأصبحوا يتحملون مسؤولية عملية النقل من بدايتها إلى نهايتها. وعليه سنبين في هذا المحور مختلف التعريفات الفقهية، والقانونية لمتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع.

أ – التعريف الفقهي:

لقد عرف بعض الفقهاء متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه ذلك الشخص الذي يتعاقد مع الناقلين المشتركين في عملية النقل المشترك، ويقوم بإصدار وثيقة شحن واحدة تتضمن كافة مراحل النقل المشترك، ويكون مسؤولاً أمام أصحاب البضائع في كل مراحل النقل المشترك فيها.

كما عرفه البعض الآخر، بأنه الشخص الذي يبرم عقد النقل مع المرسل ويقوم بإصدار مستند الشحن متعدد الوسائط لهذا المرسل، ويتحمل المسؤولية الكاملة من بداية إلى نهاية الرحلة (الصمد و بسعيد، 2020، صفحة 106) .

فمتعهد النقل هو ناقل طبيعي يتولى عملية النقل متعدد الوسائط، ويتحمل المسؤولية عن كل ضرر أو خسارة التي قد تصيب كل البضائع أو الجزء منها في عملية النقل، مثل ما هو متفق عليه في العقد، وله خبرة ومعرفة عن كل ما هو متعلق بعملية نقل البضائع، وبالتالي يقدم للعميل خدمة متكاملة (رصاع، 2019، صفحة 139).

وعليه نستخلص من خلال التعريفات الفقهية السابقة أن متعهد النقل هو الشخص الذي يتعهد بموجب عقد النقل متعدد الوسائط، بأن ينقل البضاعة من بلد إلى بلد آخر بمختلف مراحلها، ويتحمل المسؤولية الكاملة في تنفيذ العقد.

ب – التعريف القانوني:

لقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط سنة 1980 في الفقرة الثانية من نص المادة الأولى منها على أنه ذلك الشخص الذي يبرم عقد نقل المتعدد الوسائط لحسابه الخاص، أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، وهو يتصرف كأصيل في العقد وليس وكيلًا أو نائبًا عن الشاحن، أو عن الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط، إذ يعتبر المسؤول عن تنفيذ العقد، أي يتحمل المسؤولية الكاملة عن عملية النقل، من بداية النقل إلى نهايته (اتفاقية الأمم المتحدة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، 1980).

وفي نفس السياق، قدمت اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية الموقعة في القاهرة في نصوصها تعريفا لمتعهد النقل، كما أنها احتفظت بمضمون اتفاقية الأمم المتحدة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع إلا أنها أضافت شروطا أكثر تحديدا ودقة (شهيناز، 2022، صفحة 85)، ويتضح ذلك من خلال الفقرة الثالثة من نص المادة الأولى منها، وعرفته (متعهد النقل) بأنه ذلك الشخص الذي يقوم بإبرام عقد النقل متعدد الوسائط مع الشاحن باسمه، أو عن طريق شخص آخر ينوب عليه، وهو المرخص من الجهة المختصة في

الدولة المنضمة إلى هذه الاتفاقية، ويقوم بمهامه بصفته أصيل وليس وكيل عن صاحب البضائع، ويتحمل المسؤولية الكاملة عن عملية النقل (من بداية حتى نهاية العملية) (اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية ، 2011).

كما تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يصادق على اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط 1980/05/20 (اتفاقية جنيف 1980)، ولا على اتفاقية هامبورغ للنقل الدولي للبضائع لسنة 1978 (Boukhatmi, 2000).

وعليه نستنتج من خلال هذه الاتفاقية بأن كل شخص مرخص له من الجهة المختصة في الدولة التي انضمت إلى هذه الاتفاقية له الحق في إبرام مثل هذه العقود، بمعنى أنه لا يستطيع كل شخص أن يبرم عقد النقل متعدد الوسائط، سوى الأشخاص الذين حددتهم هذه الاتفاقية.

والجدير بالذكر، أنه يتضح لنا بأن اتفاقية هامبورغ تعد الاتفاقية الأولى التي جاءت بمفهوم جديد للنقل الدولي في صورة متعهد النقل، إلا أن الاتفاقية قامت بتحديد الطبيعة القانونية لمتعهد النقل الدولي متعدد الوسائط، الذي يبرم العقد لحسابه الخاص مع الشاحن لنقل البضاعة عن طريق البحر على أنه ناقل، بمعنى أن اتفاقية هامبورغ قامت بتعريف الناقل في صورة متعهد النقل (شهيناز، 2022، صفحة 86).

إضافة إلى ذلك، نجد بأن الشروط المعتمدة التي صدرت من قبل منظمة (FIATA)، تضمنت تعريف لمتعهد البضائع أو وكيل العبور أو وكيل الشحن وذلك من خلال إصدارها لسند الشحن المتعدد الوسائط (FBL)، حيث عرفته على أنه متعهد النقل الذي يقوم بإصدار هذا السند مكتوب عليه اسمه، ويتحمل المسؤولية الكاملة عن نقله البضاعة من بلد إلى بلد آخر، (من بداية النقل إلى نهايته)، بصفته متعهد أصيل عن عملية نقل البضاعة (منظمة FIATA، 1926).

ومن خلال ما سبق يتبين لنا أن متعهد النقل هو الذي يتحكم على سلسلة النقل، من بداية العملية إلى نهايتها (من لحظة الاستلام إلى لحظة التسليم)، ومما لا شك فيه أن عمله يتأثر

بطبيعة وفلسفة النظام الاقتصادي والاجتماعي المحيط به، كما أنه يتمتع بنطاق واسع في البلدان المتطورة، ويكمن مهامه في:

- اختيار طرق ووسائل نقل مناسبة.
 - تحمل المخاطر المالية أثناء سير عملية النقل.
 - مراقبة ومتابعة عملية النقل وسيرها (رصاع، 2019، صفحة 138).
- كما يمكن لمتعهد النقل المتعدد الوسائط أن يكون:

- شركات الملاحة التي تقوم بتشغيل السفن وخصوصا الحاويات.
- شركات لا تمتلك السفن وتعتمد على خدمات وأصول شركات أخرى بحرية وبرية.
- مقدمو البضائع من خلال تجميع الأنشطة بوسائل النقل المختلفة وإدارتها وتطوير مراكز التوزيع والاعتماد على شبكة من الوكلاء داخليا وخارجيا، كما قد تطلب ذلك اندماج بعض الشركات لإمكانية السيطرة على حركة النقل وتحقيق حد أدنى من التشغيل (هرمز و عماد الدين، 2014، صفحة 333).

نستخلص من خلال التعريفات السابقة أن متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط هو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري (شركة أو مؤسسة) الذي يبرم عقد النقل المتعدد الوسائط لحسابه الخاص ويتولى نقل البضاعة بصفته أصيل من مكان لآخر باستخدام وسائل نقل مختلفة كالمركبات أو القطارات أو السفن أو الطائرات، وفق ما هو متفق عليه في العقد بمقابل مادي (أجرة النقل)، كما أنه يتحمل المسؤولية الكاملة عن عملية نقل البضاعة.

ثانيا: الأشكال القانونية التي يتخذها متعهد النقل الدولي (أنواعه)

نظرا للتطورات التكنولوجية التي مست النقل ظهرت أشكال عديدة لمتعهدي النقل متعدد الوسائط، ويمكن تقسيمها إلى ثلاث فئات (رصاع، 2019، صفحة 139)، حيث تتمثل الفئة الأولى في متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط ملاك للسفن (1)، أما الفئة الثانية تتمثل في

متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط غير ملاك للسفن (2)، والفئة الثالثة تتمثل في متعهدي النقل الذين لا يمتلكون أي وسيلة نقل (3).

أ – متعهدي النقل الدولي المتعدد الوسائط ملاك للسفن (Vo-MTO):

تملك هذه الفئة أسطول الشاحنات وشركات لتطوير واستثمار السكك الحديدية، من خلال تنظيم إداري ذو كفاءة عالية، باستعمال المتابعة الالكترونية لطرق الحاويات من أجل ضمان مراقبة تحركاتها، عن طريق وكلاء منتشرين في جل الدول (هرمز و عماد الدين، 2014، صفحة 333). وعليه هؤلاء الملاك يظهرون عند قيامهم بمهمتهم كمتعهدي النقل ويحملون المسؤولية الكاملة عن تنفيذ النقل متعدد الوسائط من خلال إصدارهم لوثيقة النقل واحدة تحت اسم متعهدي النقل متعدد الوسائط الملاك السفن، وتعد شركة (American Presient Lincses- APL من أبرز الأمثلة التي تجسد مثل هذا النوع من متعهدي النقل متعدد الوسائط، فهي الشركة الأولى من بين شركات النقل البحري ، التي قامت بتطوير نشاطها في استئجار أطقم كاملة من عربات السكك الحديدية، وامتلاك محطات استقبال الحاويات، إضافة إلى تكوين فرق عمل من خبراء النقل، والذي بدوره اخترع فكرة خط السكك الحديدية المنتظم سنة 1979 (Lines Train Concept).

وتجدر الإشارة إلى أن شركة (APL) أعيدت تسميتها إلى American companies (APC -) بعد التطور المرتقب الذي حدث، حيث أصبحت بإمكانها أن تقدم الخدمات متكاملة للنقل متعدد الوسائط، باستعمال وسائل نقل مختلفة (شهيناز، 2022، صفحة 89). بحيث أن وسائل النقل على أنواع مختلفة، فمنها الوسائل البحرية باستعمال السفن، والجوية عن طريق الطائرات، ومنها أيضا الوسائل البرية بواسطة السيارات، كسيارات نقل البضائع، ومنها السكك الحديدية بواسطة عربات القطارات، ومنها أيضا النقل بواسطة أنابيب لنقل البترول والوسائل.

والملاحظ أن هذه الوسائل قد تطورت في الآونة الأخيرة من حيث حمولاتها وسرعتها، وكذلك نتيجة تطور وازدهار حركة التجارة الدولية بما يحقق منفعة على شركات النقل بكل أنواعها ووسائلها المختلفة (الشعبي، 2024، صفحة 398).

ب - متعهدي النقل الدولي المتعدد الوسائط غير ملاك للسفن (MTO-NVO) :

يمثل هذه الفئة متعهدي النقل الذين لا يملكون وسائل النقل، لكن يقومون بتنظيم النقل متعدد الوسائط عن طريق التعاقد مع الناقلين البحريين من الباطن، في حين يمتلكون وسيلة نقل برية كقطارات البضائع، أو الشاحنات أو وسيلة جوية كطائرات الشحن، (رصاع، 2019، صفحة 140)، وتضم هذه الفئة الأشكال التالية:

1- الشكل الأول: وهم الناقلون الذين يمتلكون وسيلة أو أكثر من وسائل النقل البرية أو الجوية، ويتعهدون بتنظيم النقل متعدد الوسائط من خلال تنفيذ إحدى مراحل النقل، عن طريق الوسيلة التي يملكون بها وسيلة النقل، وبعدها يسندون ببقية المراحل الأخرى بما فيها المرحلة البحرية إلى الناقلين من الباطن.

2 – الشكل الثاني: وهم المتدخلون الذين وسعوا نشاطهم ليشمل النقل متعدد الوسائط، وينتمون إلى فئة الناقلين ولا يمتلكون أي وسيلة نقل، إلا أنهم يمارسون أعمالاً أخرى مرتبطة بالنقل، كوكيل العبور ومقدم البضائع، والسمسار والوكيل التجاري، ومن النادر أن يكونون متعهدو مستودعات التخزين، وشركات الشحن والتفريغ...، كما يقومون بتنفيذ النقل متعدد الوسائط من خلال التعاقد مع الناقلين من الباطن بواسطة وسيلتين أو أكثر.

3 – الشكل الثالث: وهم المنظمون الذين أقاموا نشاطهم منذ البداية، على الالتزام بتقديم خدمات النقل متعدد الوسائط، من خلال الترتيبات المتفق عليها مع الناقلين من الباطن علماً أنهم، لا يمتلكون أية وسيلة نقل، مقابل ذلك لديهم مرونة كافية في اختيار الوسائل المناسبة للنقل، والمسارات الملائمة بشكل يحقق حفظ أمن الرحلة، وخفض في تكاليف النقل (العزیز، 2004، الصفحات 161-162).

وعليه، من خلال ما سبق قوله نستنتج بأن أشكال متعهدي النقل المتعدد الوسائط ظهرت نتيجة تطور في مهام المتدخلين في عملية النقل، بحيث أن طبيعتهم القانونية تغيرت إلى شكل من أشكال متعهد النقل المتعدد الوسائط، وقد واكبت أنشطتها وإمكانياتها نمط النقل الحديث، المتمثل في النقل متعدد الوسائط باستعمال الحاويات (شهيانز، 2022، صفحة 94).

ج – متعهدي النقل الدولي الذين لا يمتلكون أية وسيلة من وسائل النقل:

وهم لا يمتلكون أية وسيلة من وسائل النقل (البحرية، البرية، الجوية)، لكن لديهم الخبرة وتخصص في متابعة عمليات النقل الدولي المتعدد الوسائط عن طريق شبكة مكاتب ووكلاء لهم معرفة كافية بالطرق، وبدائل عملية النقل بما يحقق النقل الآمن، وفي أقصر وقت وبتكاليف منخفضة (هرمز و عماد الدين، 2014، صفحة 333). حيث تشمل هذه الفئة سماسرة النقل ومقدم البضائع.

لقد اقتصر مقدمي البضائع في بداية الأمر على أعمال الوكالة المأجورة كالأعمال المادية والقانونية الخاصة بتسليم البضائع، وربط عمليات النقل باسم المرسلين وباسمهم الخاص، دون تحملهم المسؤولية سوى عن أخطائهم الشخصية.

وعليه، يرى العديد من المتخصصين أن متعهد النقل الذي يمارس العمل اليوم هو في الأساس مقدم البضائع حيث بدأ نشاطه كمقدم البضائع، إذ لعبت منظمة الفياتا FIATA (الاتحاد الدولي لجمعيات مقدمي البضائع) دور مهم في تطوير أنشطة مقدم البضائع، من وكيل عادي إلى وكيل بالعمولة للنقل إلى متعهد النقل، (رصاع، 2019، الصفحات 140-141)

والملاحظ أن ملاك السفن قد سايروا تطور النقل بالحاويات، فأصبحت مهمتهم غير مقتصرة فقط على نقل البضائع من ميناء لآخر، وإنما يقدمون خدمة نقل البضائع من باب إلى باب باستخدام وسائل نقل مختلفة (المركبات، الشاحنات، الطائرات، السفن، عربات السكك الحديدية)، وقد تكون هذه الوسائل ملكا لهم، كما قد تكون لأشخاص آخرين متعاقدين معهم من الباطن لتنظيم النقل (رصاع، 2019، صفحة 140).

ومن خلا ما سبق، نستنتج أن متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط قد يظهر في شكل متعهد النقل ملاك السفن، ويمتلك عربات السكك الحديدية أو الشاحنات، ويمكن له أن يتولى تقديم خدمات متكاملة، وذلك باستعمال مختلف وسائل النقل كالسكك الحديدية، والسفن والشاحنات. في حين يظهر على شكل متعهد النقل غير ملاك السفن وهو لا يملك أية وسيلة نقل، لكن يمتلك اختيار الوسيلة المناسبة، كما له أيضا أن يختار أيضا مسارات أنسب للرحلة مما تحقق الأمان والسرعة في عملية النقل وبأقل تكاليف.

المحور الثاني: تحديد مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط والأضرار التي يسأل عنها

لقد اشتد الصراع بين الدول المتقدمة والنامية بخصوص المفاوضات على نظام مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، خصوصا أن هذه القواعد ستنشأ تحت سيطرة الدول المهيمنة اقتصاديا في مجال النقل بالحاويات، كما أنه كانت هناك مخاوف من احتكار دور متعهد النقل وفرض نفسها على الدول النامية، ومن ناحية أخرى، فالدول النامية لا تتنازل عن حماية العمال المحليين والتأمين المحلي (الصمد و بسعيد، 2020، صفحة 107) بالسماح لشركات التأمين بتغطية التأمينات التي يكتتبها شاحني البضائع للنقل البحري.

فرغم مميزات النقل بالحاويات والمبردات، غير أن استعمال التكنولوجيا الجديدة أدى لعدة مشاكل قانونية، تقع على عاتق مسؤولية متعهد النقل (عزوز، 2018، صفحة 81). فعليه سنبيين مسؤولية متعهد النقل التي تنشأ من عملية النقل المتعدد الوسائط (أولا)، والأضرار التي يسأل عنها متعهد النقل متعدد الوسائط (ثانيا).

أولا: أساس مسؤولية متعهد النقل الناتجة عن النقل متعدد الوسائط

يكون متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط مسؤولا خلال فترة تنفيذ عقد النقل، بحيث يسأل عن كافة الخسائر التي تمس البضائع، سواء نشأت الخسائر من تلف البضائع أو هلاكها (كليا أو جزئيا)، أو عن تأخير في عملية تسليم البضائع، شرط حدوث هذه الخسائر في الفترة

التي تكون فيها البضائع في عهده، وأيضا في حالة عدم إثباته بأنه قد اتخذ كل التدابير اللازمة لمنع حدوث الخسائر والأضرار التي تصيب البضائع، وفقا لنص الفقرة الأولى المادة 16 من اتفاقية جنيف للنقل متعدد الوسائط 1980.

وعليه، تقوم مسؤولية متعهدي النقل حسب ما نصت عليه الاتفاقية في دياباجتها لاسيما في الفقرة (د) على أساس الخطأ المفترض أو الإهمال، حيث المدعي لا يحتاج لإثبات الضرر، و يفترض خطأ متعهد النقل ووجود علاقة سببية بين الخطأ والضرر (اتفاقية الأمم المتحدة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، 1980).

وتجدر الإشارة إلى أنه يستمد من النص السابق أنه لقيام مسؤولية متعهدي النقل متعدد الوسائط ينبغي توافر شرطين، على النحو التالي:

أ – وجود البضاعة في عهدة متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط: لقد بينت اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في فقرتها 16، امتداد مسؤولية متعهد النقل وبيان وقت وجود البضاعة في عهده، مع تحديد مدة انتهاء مسؤوليته. كما أفادت هذه المادة أيضا على أن نطاق مسؤولية متعهد النقل عن البضاعة بموجب الاتفاقية السابقة يبدأ من الوقت الذي يأخذ فيه البضاعة في عهده إلى حين تسليمها. حيث تعد البضاعة في عهدة متعهد النقل وقت تسلمه البضاعة من الشاحن أو أي شخص يترف بالنيابة عنه، أو من هيئة أو طرف ثالث آخر يتوجب تسليم البضاعة إليه للقيام بنقلها وفقا للقوانين أو الأنظمة المطبقة، في بلد أخذه البضاعة في عهده، وتنتهي مسؤوليته بمجرد تسليمه البضاعة إلى المرسل إليه، أو في الحالات التي لا يتسلم المرسل إليه فيها البضاعة من متعهد النقل، بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفق عقد النقل متعدد الوسائط أو الأعراف السائدة في التجارة المعنية في مكان التسليم، أو بتسليمها إلى هيئة أو طرف ثالث آخر ينبغي تسليمها إليه بموجب القوانين، أو الأنظمة المطبقة في بلد التسليم.

ب – يتعين صدور خطأ أو إهمال من متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط: إن مبدأ قيام مسؤولية الناقل أسستها أحكام اتفاقيات النقل الدولية للبضائع التي تنظم أحكام كل من النقل

البري والبحري والسكك الحديدية والنقل الجوي على أساس المسؤولية المفترضة في البعض منها، أو على الخطأ المفترض في البعض الآخر، والبعض الآخر على أساس نظرية المخاطر وتحمل التبعة (فرحان، 2017، الصفحات 4-3).

فإذا كانت مسؤولية متعهد النقل تأخذ بالسريان ابتداء من لحظة تسلمه البضاعة محل النقل وتمتد من مكان التسليم إلى مكان المقصد المتفق عليه أينما وقعا، وتنتهي بتسليمها إلى المرسل إليه حقيقة أو حكما وفق أحكام الاتفاقية. فإن الحكم الذي تفرضه اتفاقية النقل الدولي ينصرف إلى افتراض مسؤولية متعهد النقل لمجرد وقوع الحادث الذي سبب الهلاك أو التلف أو التأخير في التسليم في الوقت الذي كانت فيه البضائع في عهده، ووضعت على عاتق متعهد النقل إثبات أنه ووكلاؤه ومستخدميه قد اتخذوا جميع التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها لتجنب الحادث وعواقبه.

ومن خلال ما تقدم يتسع الموضوع إلى الأمور التالية:

الأمر الأول: إن مسؤولية متعهد النقل هي مسؤولية تعاقدية قائمة على عقد النقل المتعدد الوسائط الذي انعقد بين متعهد النقل والشاحن.

الأمر الثاني: إن مسؤولية متعهد النقل في حالة وقوع الضرر مؤسسة على افتراض وقوع الخطأ أو الإهمال، من جانب متعهد النقل، حال تعرض البضاعة محل النقل للضرر ومن ثم فلا يكلف الشاحن أو المرسل إليه، إثبات التصرف المعيب المسبب للضرر أو الخطأ أو الإهمال الذي ارتكبه متعهد النقل، ويكفي إثبات وقوع الضرر، والفترة الزمنية التي وقع خلالها الضرر، وهي فترة وجود البضاعة في عهدة متعهد النقل.

الأمر الثالث: مخالفة القواعد العامة بقلب عبء الإثبات ووضعه على عاتق متعهد النقل باعتباره المدين لدفع مسؤوليته، فمسؤولية متعهد النقل لا تقف عند حصول الخطأ أو الإهمال الذي صدر منه، وإنما تمتد إلى الخطأ أو الإهمال المنبعث من مستخدميه ووكلائه والأشخاص الآخرين الذين يستعين بهم في تنفيذ التزاماته التعاقدية (فرحان، 2017، الصفحات 8-7).

ثانياً: الأضرار التي يسأل عنها متعهد النقل متعدد الوسائط :

قد تصاب البضائع التي ينقلها متعهد النقل الدولي من بلد لآخر بالأضرار المتمثلة

فيما يلي :

أ - **الهلاك**: قد يكون هلاك البضائع كلي، ويتحقق عندما يستحيل على متعهد النقل تسليم البضائع المتعاقد على نقلها في مكان الوصول ، ويعني الهلاك زوال البضائع أو تدميرها أو عدم وجودها، وهذا يؤدي إلى تعذر متعهد النقل تسليم البضائع إلى المرسل إليه، وقد يكون الهلاك كلياً وذلك عندما يرد على البضائع بالكامل، أو جزئياً متى مس الهلاك جزء من البضائع كأن تصل البضائع ناقصة من حيث عدد الطرود أو الكمية أو الوزن، وتسمى أيضاً بالهلاك الجزئي بالنقص، من ناحية أخرى قد يكون الهلاك حقيقياً وكأن البضاعة غرقت أو سرقت أو أحرقت، كما قد يكون حكماً (جاسم، 2009، صفحة 176). حيث يأخذ الهلاك الكلي للبضائع صوراً عدة، فعلى سبيل المثال سقوط البضاعة في البحر، أو تسليمها لشخص آخر غير المرسل إليه الشرعي الذي له الحق في استلام البضاعة.

يحدد الهلاك الجزئي بمقارنة كمية الشيء عند بدء عملية النقل، في مكان القيام والكمية التي سلمت فعلاً للمرسل إليه، في المكان الذي اتفق عليه، والفرق بينهما يمثل الهلاك الجزئي، ولا يسأل متعهد النقل المتعدد الوسائط عن النقص الذي يظهر في البضاعة المشحونة في حاوية من طرف الشاحن ومختومة بختمه إذا سلمها متعهد النقل للمرسل إليه سالمة الختم المذكور.

فعلى متعهد النقل أن يحرص على أن تتضمن مستندات النقل شرطاً يسمى "الحاويات معبئة بمعرفة الشاحنين" وبموجبه يبرأ متعهد النقل من المسؤولية عن تلف أو هلاك البضائع التي يتم تعبئتها داخل الحاوية بواسطة الشاحنين، إذا كان ذلك الهلاك أو التلف يرجع إلى الطريقة التي عبأت بها الحاوية، أو بسبب عدم ملائمة البضائع للنقل داخل حاوية أو بسبب عدم ملائمة الحاوية ذاتها أو سوء حالتها.

لقد عرضت قضية على القضاء الأمريكي، وذلك عند فتح الحاويات تبين تلف معظم محتويات الحاويات، فأصدرت المحكمة حكمها بعدم مسؤولية متعهد النقل عن ذلك الضرر بحيث كانت البضائع، معبئة داخل الحاويات وكان من الممكن أن يكون التلف الذي لحق بالأشياء، سابقا على الوقت الذي تلقى فيه متعهد النقل الحاويات دون ملاحظته، وبناء عليه يتعين على المستلمين للأشياء إثبات سلامة البضائع التي بداخل الحاويات في الوقت الذي سلمت فيه إلى متعهد النقل المتعدد الوسائط (فرحان، 2017، الصفحات 11-12).

ب - التلف: يقصد بالتلف وصول البضاعة كاملة من حيث كميتها أو وزنها أو حجمها ولكنها معيبة أو تالفة من حيث نوعها، ولم تعد صالحة للاستخدام حسب الغرض الذي أعدت من أجله (جاسم، 2009، صفحة 176). ومن مظاهر التلف الذي لحق بالبضاعة نجد على سبيل المثال، وصول شحنة من السكر مجمد نتيجة الرطوبة، أو في حالة تكون فيها البضاعة زجاجية وأجزاء منها مكسورة، أو أن البضاعة عبارة عن شحنة أقمشة ممزقة أو مواد غذائية تصل ملوثة بالزيت أو متعفنة أو لفافات ورقية تصل مبلة.

وعليه فالتلف مثل الهلاك قد يكون كلياً أو جزئياً، فيأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف و تكون صور التلف عندما تلحق بالبضاعة نقصان في الوزن، أو الحجم أو المقاس أو التعداد دون أن يكون لها دخل بسبب طبيعتها (عجز الطريق)، و يتم تحديد وجود التلف (الهلاك الجزئي)، من خلال مقارنة البيانات الواردة في وثيقة الشحن بما تم تسليمه من قبل الناقل بعد انتهاء الرحلة (جاسم، 2009، صفحة 178_179). ويقصد به وصول البضاعة في حالة معيبة، أي بحالة لا تصلح للاستعمال وفق الغرض الذي أعدت له، مع كونها كاملة من حيث الكمية والوزن وعدد الطرود، سواء أكلن العيب يشمل عموم البضاعة أو قتر على البعض منها.

فيأخذ الهلاك الجزئي حكم التلف و تكون صور التلف عندما تلحق بالبضاعة نقصان في الوزن أو الحجم أو المقاس أو التعداد دون أن يكون لها دخل بسبب طبيعتها (عجز الطريق

(، و يتم تحديد وجود التلف (الهلاك الجزئي) من خلال مقارنة البيانات الواردة في وثيقة الشحن بما تم تسليمه من قبل متعهد النقل بعد انتهاء الرحلة .

ويعرف التلف بأنه الإتلاف المادي أو الكيميائي للشيء الذي يؤدي إلى إخراجها من دائرة الانتفاع التام التي وجد لسطها وإشباعها. إذ يعتبر متعهد النقل مسؤولاً عن كل التلف الذي يلحق بالبضائع

ج - التأخير في التسليم: ويقصد به واقعة تسليم البضائع بعد فوات الميعاد المتفق عليه، أو تجاوز المدة المعقولة التي كان يجب أن يتم فيها تسليم البضائع إلى المرسل إليه. حيث أن هناك تأخير في التسليم يستدعي قيام مسؤولية متعهد النقل الدولي إذا لا يسلم الشيء محل النقل في مكان الوصول المنصوص عليه في عقد النقل، في المدة المحددة أو المتفق عليه في العقد (فرحان، 2017، الصفحات 12-13).

أما في حالة غياب الاتفاق في العقد، فإن معيار التأخير يعتبر من تاريخ انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل التي من المعقول أن يحتاج إليها متعهد النقل المجتهد، مع مراعاة ظروف الحالة وفقاً للفقرة السابعة من المادة 12 من اتفاقية النقل المتعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية.

وعليه فالتأخير في تسليم البضاعة إلى المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع سيؤدي بلا شك إلى ضرر نتيجة هذا التأخير، و على وجه الخصوص فإن الضرر الاقتصادي المتمثل في ضياع فرص الربح وتحمل الخسائر اللاحقة مما يؤدي إلى قيام مسؤولية متعهد النقل (أمين).

ومن خلال ما تقدم، يمكن لمتعهد النقل الدولي نفي المسؤولية عنه، وذلك من خلال إثباته أن الخسائر والأضرار حدثت نتيجة لأحد الأسباب المباشرة لحدوث التلف أو الهلاك والتي ترفع عنه المسؤولية، وعليه فإنه لا يمكنه التحرر من المسؤولية عندما تكون مصدر الخسائر والأضرار مجهولة المصدر. إذ يستطيع متعهد النقل الدولي حصوله على الإعفاء من المسؤولية إذا أثبت أنه قد اتخذ كافة التدابير اللازمة، غير أنه مع ذلك تبقى المسؤولية على

عائقه بسبب الصعوبة في إثباته بأنه قد اتخذ التدابير المناسبة من جهة، ومن جهة أخرى بسبب قسوة القضاة في تفسيرهم لهذه التدابير، إذ في أغلب الأحيان يرفضون أي إثبات لاتخاذ متعهد النقل الدولي للتدابير اللازمة (فرحان، 2017، صفحة 3).

وبالرجوع إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية نجدها نصت في الفقرة الرابعة من نص المادة 12 منها على أن متعهد النقل غير مسؤول، عن الأضرار التي مست البضائع في وقت وجود البضائع تحت حراسته إذا أثبت أنه لم يصدر أي خطأ أو إهمال منه، ومن جانب موظفيه أو وكلائه ساهم وتسبب في عملية تأخير في تسليم البضائع، أو تلفها أو هلاكها (جزئي، أو كلي)، كما يجوز إعفاءه من المسؤولية في حالة ما إذا أثبت أن عملية التأخير في تسليم البضائع أو تلفها أو هلاكها يرجع إلى الأسباب التالية:

1 - إذا صدر الخطأ من الشاحن أو من المرسل إليه أو أحد من وكلائهما أو ممثليهما.

2 - إذا حدث هلاك البضائع أو تلفها بسبب الظروف القاهرة، حسب ما جاء في تعريفات غرفة التجارة الدولية.

3 - إذا كان في البضائع عيب كامن أو خفي فيها.

4 - إذا حدث نقص في حجم أو وزن البضائع أثناء النقل لأسباب ترجع إلى طبيعة هذه البضائع المشحونة كالتبخر أو الجفاف أو النضج.

5 - إذا حدث الهلاك أو التلف لسبب آخر خارج عن إرادة متعهد النقل ويمنعه من تنفيذ شروط عقد النقل (اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية ، 2011).

وعليه، إذا اعتبرنا أن مسؤولية متعهد النقل الدولي تقوم على أساس مبدأ المسؤولية المفترضة، فإنه لا يعفى من المسؤولية إلا إذا تمكن من إثبات سبب الضرر، وبالتالي يتخلص من مسؤوليته أنه إذا أثبت وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لمنع وقوع الحادث الذي

تسبب في هلاك وتلف البضائع، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذ هذه التدابير، فعليه أن يثبت سبب الحادث من جهة، ومن جهة أخرى إثبات أن هذا السبب ليس منسوباً إليه .

أما في حالة ما إذا اعتبرنا أن مسؤولية متعهد النقل تقوم على أساس الخطأ المفترض، فإنه من الممكن تحرره من المسؤولية بإثبات أنه لم يرتكب أي خطأ، وهذا ما تؤيده ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة بنصها على أن مسؤولية متعهد النقل تتركز على مبدأ الخطأ المفترض أو الإهمال المفترض، ويتبين من خلال ذلك أن أساس المسؤولية هو الخطأ المفترض الذي ينتفي بإثبات العكس وليس المسؤولية المفترضة، فالقرينة إذن هي قرينة خطأ لا قرينة مسؤولية، وبالتالي فالمسؤولية لا تنتفي بإثبات السبب الأجنبي، وإنما بإثبات أن متعهد النقل لم يرتكب أي خطأ (الصمد و بسعيد، 2020، الصفحات 110-109).

فمن خلال ما سبق قوله، يمكن القول أن مسؤولية متعهد النقل عن البضاعة مسؤولية عقدية من حيث الطبيعة ، وتخضع للقواعد العامة في أحكام الالتزام وتقوم على أساس الخطأ أو الإهمال، كما يسأل عن الهلاك أو التلف أو التأخير الذي حصل بسببه شخصياً أو بسبب العاملين معه، ولا يمكنه دفع المسؤولية عنه إلا لوجود السبب الأجنبي، أو بإثبات أنه اتخذ كل التدابير اللازمة من أجل منع وقوع الضرر والعاملين معه، وفي حالة اشتراك سبب آخر مع خطأ متعهد النقل فإنه يسأل عن الضرر الذي من البضاعة بسببه فقط.

كما أن مسؤولية متعهد النقل تمتد إلى الخطأ أو الإهمال الذي صدر من مستخدميه أو وكلاءه وكذلك الأشخاص الآخرين المتعاقدين معه، ولا تقف عند حد الخطأ أو الإهمال الذي صدر منه فقط (الصمد و بسعيد، 2020، صفحة 110).

الخاتمة:

نستخلص في الأخير أن مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط تقوم على أساس الخطأ أو الإهمال، حيث تخضع للقواعد العامة في أحكام الالتزام،

وقد توصلنا بصدد دراسة هذا الموضوع إلى العديد من النتائج، والمتمثلة فيما يلي:

- متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط هو الشخص الذي يقوم بنقل البضائع من بلد لآخر باستخدام وسائل نقل مختلفة.

- يظهر متعهد النقل الدولي في أشكال عديدة، حيث تقسم إلى ثلاث فئات، إذ تتمثل الفئة الأولى في متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط ملاك للسفن، والفئة الثانية تتمثل في متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط غير ملاك السفن، أما الفئة الثالثة فتتمثل في متعهد النقل الذي لا يملك أية وسيلة نقل.

- يتحمل متعهد النقل الدولي المسؤولية الكاملة عن عملية نقل البضائع من بداية النقل إلى نهايته.

- يشترط لقيام مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط، توافر شرط وجود البضائع في عهده، وصدور الإهمال أو الخطأ منه.

- يسأل متعهد النقل الدولي عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في عملية تسليمها.

- إن المشرع الدولي قام بتوحيد مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط من خلال اتفاقية الأمم المتحدة، بحيث تحكمها عقود نموذجية عاجزة عن تحقيق وحدة النقل وتحقيق وحدة مسؤولية النقل الدولي المتعدد الوسائط، وينبغي أن تتحول مسؤولية متعهد النقل الدولي من الخطأ المفترض إلى المسؤولية المفترضة، ومن جهة أخرى حظر الإعفاء أو التحديد الاتفاقي للمسؤولية، لفسح مجال المسؤولية الفعلية لمتعهد النقل عن النقل برمته.

- يتم توزيع المخاطر بين جميع المشتركين في عملية النقل حتى يتحقق الأمان لكلا من متعهد النقل والعميل.

- مسؤولية متعهد النقل مرهونة بمرحلة الضرر ليحدد فيما إذا كان قائما على الخطأ المفترض أو المسؤولية المفترضة وعلى طبيعة الضرر، ليتقرر فيما إذا كان الخطأ واجب الإثبات أو خطأ مفترض.

- يمكن لمتعهد النقل دفع وانتفاء المسؤولية عنه في الحالات التي تثار فيها مسؤوليته، لكن إلا إذا أثبت أن الضرر الذي أصاب البضاعة كان بسبب أجنبي ولا يد له فيها، أي بقطع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

وبناء على ما سبق نقترح التوصيات الآتية:

- ينبغي على المشرع الدولي بالتنسيق مع المشرع الداخلي بما فيها الجزائري بتنظيم مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط.

- على المشرع الدولي العمل مع المشرع الداخلي لإضفاء صفة الإلزام على اتفاقية النقل الدولي المتعدد الوسائط بطريقة موحدة ودولية لتحقيق الهدف المنشود منها فعلياً من جهة، ومن جهة أخرى خلق قواعد قانونية داخلية تعزز وتنظم العمل بالنقل الدولي المتعدد الوسائط.

- التعاون بين الدول لتطوير نظام قانوني شامل وفعال.

- تشجيع تتبع الشحنات بشكل رقمي لضمان الشفافية.

- العمل على توحيد قواعد المسؤولية لتفادي التعارض بين أنظمة النقل المختلفة.

- ينبغي تحديد مسؤولية متعهد النقل الدولي بشكل واضح في حالة هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها.

- تضمين أحكام النقل المتعدد الوسائط في القوانين الوطنية للدول.

- الحرص على توفير المنصات بهدف تبادل الخبرات القانونية الدول.

قائمة المراجع العربية:

- ابراهيم بن عزوز. (2018). النظام القانوني للنقل متعدد الوسائط في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري (أطروحة دكتوراه). كلية الحقوق والعلوم السياسية، وهران: جامعة محمد بن أحمد.
- اتفاقية الأمم المتحدة بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع. (24 ماي، 1980). جنيف.
- اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية. (17 03، 2011). القاهرة.
- أسامة عبد العزيز. (2004). التنظيم القانوني للنقل بالحاويات. الاسكندرية: منشأة المعارف.
- أسيل باقر جاسم. (2009). المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع. عمان: دار قنديل للنشر والتوزيع.
- حياة رصاع. (2019). دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية -دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران-(أطروحة دكتوراه). كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، وهران 02: جامعة محمد بن أحمد.
- رقيق عبد الصمد، و مراد بسعيد. (2020). النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط. مجلة القانون والعلوم السياسية، 07 (02)، الصفحات 114-101.
- شيخي محمد أمين. (بلا تاريخ). مسؤولية الناقل البحري عن حالة التأخير في التسليم في عقد النقل البحري للبضائع-دراسة مقارنة بين التشريعات والاتفاقيات الدولية_. (5).
- عارف حسن عبد الله الشعبي. (12 02، 2024). أثر تطبيق مفهوم النقل متعدد الوسائط لتحقيق أهداف التنمية الاقتصادية. 4 (12)، الصفحات 422-391.
- قرور شهيناز. (2022). النظام القانوني للوكيل بالعمولة كمنظم لعملية نقل البضائع(أطروحة دكتوراه). كلية الحقوق والعلوم السياسية، بومرداس: جامعة أمحمد بوقرة.
- ليث محمد صادق فرحان. (2017). نظام مسؤولية متعهد النقل الدولي المتعدد الوسائط(أطروحة الدكتوراه). كلية الحقوق: جامعة المنصورة.
- منظمة FIATA. (1926). جنيف بسويسرا.
- نورالدين هرمز، و عبد الحي "سامر أحمد" عماد الدين. (19 06، 2014). النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية. 36 (3)، 346-335. سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية: مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية.

قائمة المراجع الفرنسية

- Boukhatmi, F. (2000, 11 30). les nouvelles disposition de la loi 98-05 portant code maritime algerien(DMF), N 610.