

جامعة محمد خيضر (بسكرة)
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
السنة الأولى ماستر الوجدستيك وإدارة سلسلة الإمداد
المقياس: إدارة عمليات النقل والتوزيع
السنة الدراسية: 2024-2025

المحاضرة 08 تنظيم النقل والسياسة العامة

يشير تنظيم النقل والسياسة العامة إلى الإجراءات والقوانين التي تضعها الحكومات والهيئات التنظيمية لتوجيه وضبط قطاع النقل. هذا التنظيم يشمل عدة جوانب مثل:

1. **السلامة والأمان:** تنفيذ قوانين السلامة لضمان حماية المسافرين والعاملين في قطاع النقل. هذا يشمل الامتثال لمعايير السلامة في تصميم وصيانة وسائل النقل والبنية التحتية.
 2. **الكفاءة والفعالية:** تطوير سياسات لتحسين كفاءة وفعالية أنظمة النقل مثل تحسين البنية التحتية، تقنين أوقات الذروة وتعزيز استخدام وسائل النقل الجماعي.
 3. **الاستدامة:** تشجيع أو فرض استخدام تقنيات وممارسات صديقة للبيئة لتقليل الأثر السلبي لوسائل النقل على البيئة مثل تقليل الانبعاث وتعزيز استخدام الطاقة المتجددة.
 4. **التنظيم الاقتصادي:** وضع القواعد والأنظمة التي تحكم الأسعار، الرسوم، والمنافسة في قطاع النقل لضمان خدمات نقل عادلة وميسرة.
 5. **التكامل والتنسيق:** تنسيق السياسات بين مختلف وسائل النقل والبنية التحتية لتحقيق تكامل فعال يسهل حركة الأشخاص والبضائع.
 6. **الابتكار والتكنولوجيا:** تشجيع استخدام التكنولوجيات الجديدة والمبتكرة في قطاع النقل. مثل السيارات ذاتية القيادة وأنظمة النقل الذكية.
- تلعب هذه السياسات والتنظيمات دوراً حيوياً في تحسين جودة خدمات النقل، تعزيز الكفاءة الاقتصادية، حماية البيئة وضمان سلامة وراحة المستخدمين.
- ❖ **الهيئات المسؤولة عن تنظيم النقل والسياسة العامة:** هي الهيئات المسؤولة عن وضع سياسات النقل مثل اللوائح والمعايير والمبادئ التوجيهية، قد تكون هيئات محلية أو وطنية أو دولية والتي تتولى تنظيم والإشراف على النقل والسياسة العامة كل حسب مجال اختصاصه. مثل:

1. الجهات الحكومية

- أ. **وزارات النقل الوطنية:** في معظم الدول، هناك وزارة أو هيئة حكومية مسؤولة عن سياسات النقل. هذه الوزارات تكون مسؤولة عن تطوير وتنفيذ السياسات والأنظمة المتعلقة بالنقل.
- ب. **الهيئات التنظيمية للطيران المدني:** هذه الهيئات تنظم وتشرف على النقل الجوي داخل الدول وتتعاون مع الهيئات الدولية لضمان الأمان والتنظيم الفعال للطيران المدني.
- ج. **سلطات النقل المحلية:** تشرف على النقل داخل المدن والمناطق الحضرية؛ مثل مترو الأنفاق، الحافلات، وسيارات الأجرة.

2. الجهات الدولية للنقل الجوي

1. **منظمة الطيران المدني الدولي:**(الايكاو):هي احدى الوكالات التابعة لهيئة الامم المتحدة تعمل على تعزيز سلامة وأمان الطيران الدولي وتنسيق القواعد والمعايير بين الدول الأعضاء من خلال توحيد القوانين والممارسات المتعلقة بالطيران.

ومن بين الاهداف التي حددتها على المديين القريب والمتوسط نجد :

-تعزيز امن وسلامة الطيران المدني العالمي؛

-التقليل من الأثر السلبي للطيران المدني على البيئة؛

-الحفاظ على استمرارية عمليات الطيران وتعزيز كفاءتها ؛

-تعزيز القانون الذي يحكم الطيران المدني الدولي.

ب. **الاتحاد الدولي للنقل الجوي:**هو منظمة تجارية عالمية في قطاع النقل الجوي يضم شركات

الطيران من جميع أنحاء العالم ويعمل على تسهيل التعاون بين شركات الطيران وتحسين

معايير السلامة والكفاءة. حيث يضطلع بمجموعة من الأنشطة منها :

-خدمات المطارات والملاحة الجوية؛

-الشحن والبيئة؛

-السياسات العامة والناظمة؛

تعالج هاتان الهيئتان عمليا على مستوى معين ،كافة القضايا التي تهم شركات الطيران وعملياتها ، لكن لكل بلد

أنظمتها الخاصة به .والتي في كثير من الأحيان تشمل كافة الجوانب التي تدخل في صلب العمليات التي

تضطلع بها شركات الطيران وتمثل منظمات تجارية عديدة شركات الطيران وأعمالها .

3. **الجهات الدولية للنقل البري**

ا. **الاتحاد الدولي للنقل البري:** يعمل على تطوير القوانين والتشريعات المتعلقة بالنقل

البري وتيسير التجارة الدولية عبر الطرق.

ب. **الاتحاد الدولي للسكك الحديدية :** يعزز التعاون والتنسيق بين شبكات السكك

الحديدية في جميع أنحاء العالم.

4. **الجهات الدولية للنقل البحري**

ا. **المنظمة البحرية الدولية:** تقوم بتطوير وتنفيذ والحفاظ على نظام شامل من القواعد

والمعايير لتحسين السلامة والبيئة للنقل البحري.

ب. **اتحاد خطوط الشحن الدولية:** يعتبر من أكبر المنظمات الدولية لأصحاب

السفن ومشغليها ويعمل على توفير معلومات ودعم لصناعة الشحن البحري.

5. **الجهات الدولية للنقل متعدد الوسائط**

ا. **الاتحاد الدولي للنقل اللوجستي:** يمثل هذا الاتحاد المنظمات العاملة في مجال

النقل واللوجستيات حول العالم ويعمل على تطوير النقل متعدد الوسائط.

ب. **البنك الدولي وصندوق النقد الدولي:** يقدمان الدعم المالي والتقني لمشاريع النقل في

الدول النامية والناشئة.

ج. الاتحاد الأوروبي : لديه سياسات وأنظمة موحدة تتعلق بالنقل تطبق على الدول الأعضاء.

هذه الجهات تعمل معا لضمان تطوير وتنفيذ سياسات نقل فعالة وآمنة على المستويات المحلية؛ الوطنية؛ والدولية.

2. الاتفاقيات الدولية للنقل الجوي

الاتفاقيات الدولية للنقل الجوي الدولي:

أ. اتفاقية وارسو لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي 1929:

تهدف لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، ومن بينها تنظيم وتحديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي قد تقع عن نقل الركاب والبضائع والأمتعة في حالات محددة، وقد تم تعديل هذه الاتفاقية وفق بروتوكول لاهاي سنة 1955، ثم بروتوكول مونتريال سنة 1975، وقد أطلق على مجموعة قواعد الاتفاقية وتعديلاتها (نظام وارسو لتحديد مسؤولية الناقل الجوي)، وهذا النظام قد تضمن تنظيم النواحي الآتية :

❖ تحديد المقصود بالنقل الجوي الدولي، وهو النقل الذي يتم بالطائرات بين نقطتين تقعان في إقليمي دولتين طرفين في النظام، أو بين نقطتين تقعان في إقليم دولة واحدة عضو في النظام، مع هبوط متفق عليه خارج هذا الإقليم.

❖ تحديد مستندات النقل الجوي وبياناتها عند نقل الركاب والأمتعة والبضائع، تسمى مستندات نقل البضائع في المعاهدة باسم (خطاب النقل الجوي)، تم تعديل الاسم فيما بعد، ليكون (بوليصة الشحن الجوي Air Way Bill)، ثم سمح للناقل الجوي بالاستعاضة عن هذا المستند، بإيصال استلام البضائع، إذا استخدم أجهزة إلكترونية (الكمبيوتر) لحفظ البيانات الواردة في المستند.

❖ تنظيم حقوق والتزامات كل من المرسل والناقل الجوي والمرسل إليه

❖ تحديد حالات مسؤولية الناقل الجوي ودفعه عن الأضرار الناجمة عن تلف أو فقد أو تأخير نقل البضائع.

ب. اتفاقية شيكاغو المتعلقة بسيادة الدولة على مجالها الجوي (1944): بدأت فيها أولى محاولات تدويل النقل الجوي، وتزعمت وم أ هذا الاتجاه ، حيث طالبت بفتح أسواق النقل الجوي المدني وتحريرها لكافة دول العالم(مبدأ السماوات المفتوحة)، لكن بريطانيا عارضت ذلك، وطالبت بترك تنظيم النقل الجوي لإرادة الدول بالأسلوب الذي تتفق عليه (مبدأ المعاملة بالمثل)، من خلال اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، وفي الأخير تم ترجيح الموقف البريطاني، باعتبار أن النقل الجوي يدخل ضمن سيادة الدول على مجالها الجوي، والتالي من حقها تنظيمه بما يحمي شركاتها الوطنية من المنافسة الأجنبية غير المتكافئة، ومع ذلك فقد بادرت وم أ إلى تحرير مجال النقل الجوي، وإلغاء كل الضوابط الحكومية منذ عام 1978، ثم تبعتها بعض دول أوروبا الغربية واليابان في أوائل الثمانينات، لتتبعها دول أخرى بعد ذلك.

ج. مؤتمر بمونتريال كندا 1994 لتحرير النقل الجوي:

دعت منظمة الطيران المدني الدولي إيكاو (ICAO) International Civil aviation Organisation لعقد المؤتمر الدولي الرابع للنقل الجوي في 1994 بمونتريال، لإعادة النظر في تنظيم الطيران المدني الدولي، في ظل الاتجاه نحو الخصخصة في العالم، حضرته وفود 194 دولة منظمة للإيكاو، وتم الاتفاق على تحرير أسواق النقل الجوي من القيود، سواء عند نقاط بداية تشغيل الخطوط أو نهايتها أو النقاط المتوسطة، أو فيما وراء إقليم الدول المتعاقدة، وأن يمارس على الخطوط، كافة حقوق النقل الجوي، بما فيها الحرية الخامسة والسادسة.

8- حريات الملاحة الجوية:

تسمى حريات أو حقوق النقل الجوي، ولكنها في الواقع ليست متاحة لجميع الشركات، وترتبط بشكل مباشر بمعاهدة برمودا 1946، وكانت تضم 5 حريات، ثم أضيف إليها حريات أخرى حتى صار عددها 9 حريات. يتبادل الموقعون على المعاهدة (وهم معظم الدول) الحريات الأولى والثانية وفق الاتفاقية، وبقية الحريات وفقا لاتفاقيات ثنائية أو متعددة، وهي تحدد عدد الرحلات والنقاط المسموحة والشركات، وحتى أحيانا عدد المقاعد والأسعار، وتحدد جنسية الطائرة أو تسجيلها، والحريات المسموحة لها، أهم هذه الحريات: **الحرية الأولى** هي التحليق فوق بلد آخر دون هبوط، و**الحرية الثانية** هي الهبوط لأسباب غير تجارية مثل حالات الطوارئ أو تعبئة الوقود، و**الحرية الثالثة** هي نقل الركاب أو البريد أو البضائع من بلد جنسية الطائرة إلى بلد آخر، و**الحرية الرابعة** هي عكس الثالثة أي النقل من بلد آخر إلى بلد جنسية الطائرة، و**الحرية الخامسة** هي الحرية الممنوحة للطائرة في أن تنقل حمولة تجارية (ركاب - بريد - شحن) فيما بين نقطتين تقعان في دولتين أجنبيتين، من خلال رحلة تبدأ وتنتهي ببلد الشركة الأم، و**الحرية السادسة** هي حرية النقل بين بلدين مختلفين، ولكن عبر المرور ببلد جنسية الطائرة، ويمكن اعتبار هذه الحرية دمجا بين الحرية الثالثة والرابعة، و**الحرية السابعة** هي حرية النقل بين بلدين مختلفين، من دون الوقوف ببلد جنسية الطائرة، و**الحرية الثامنة** هي حرية النقل بين أكثر من مطار في بلد أجنبي خلال الرحلة إلى بلد جنسية الطائرة، و**الحرية التاسعة** هي حرية النقل بين أكثر من مطار في بلد أجنبي، بدون إكمال الرحلة إلى بلد جنسية الطائرة (القيام برحلات تجارية داخل دولة أجنبية).

3. الاتفاقيات الدولية للنقل البحري

أ. **اتفاقية بروكسل لتوحيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن 1924**
أ. تولت اعدادها اللجنة البحرية الدولية، وتم التوقيع عليها 12/08/1924، دخلت حيز التطبيق في 02/06/1931، حددت الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل البحري، لا تسري أحكام الاتفاقية إلا على عقود النقل المثبتة بموجب سند الشحن يتم إبرامه في إحدى الدول المتعاقدة، وهو ما يجعلها لا تطبق إلا في نطاق ضيق فقط، وإن كان يمكن تطبيق الاتفاقية إذا تضمن سند الشحن شرطا يقتضي بإخضاع عقد النقل البحري للاتفاقية أو لقانون دولة تنفذ أحكام هذه الاتفاقية وهو ما يعرف ب**شرط (بارامونت)**، كما حددت الاتفاقية حالات إعفاء الناقل من المسؤولية (17 حالة)، مما يبين قوة الناقل أمام الشاحن. وقد أدخل عليها تعديلا في بروتوكول 23/02/1968، والذي تضمن أن للدول الموقعة أن تعطي للاتفاقية قوة القانون الداخلي أو أن تضمن أحكام الاتفاقية في القانون الداخلي.

ب. **اتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحرا**: صدرت عن هيئة الأمم المتحدة في 31/05/1978، دخلت حيز التنفيذ في أوت 1992، تهدف إلى إيجاد توازن بين مصالح الناقلين والشاحنين، تسري على كل عقد نقل للبضائع بالبحر، وذلك أن اتفاقية بروكسل لسنة 1924، والبروتوكول المعدل لها لسنة 1968، لم تستطع تقليص هيمنة الناقل في عقد النقل البحري، لذا تولت اتفاقية هامبورغ تنظيم العلاقة بين أطراف عقد النقل البحري، وقد جاءت هذه الاتفاقية بعدما رسخ الاعتقاد بأن التحديث الشامل للقوانين الدولية لنقل البضائع بطريق البحر صار ضرورة ملحة، خاصة بعد أن شعرت دول كثيرة أن مصالحها كدول شاحنة لا تحظى برعاية عادلة في ظل معاهدة بروكسل، وحتى بعد تعديلها، لم تعد صالحة لإقامة توازن مقبول بين مصالح الدول الناقلة والدول الشاحنة التي هي غالبا من الدول النامية، والتي دأبت على انفاق مبالغ كبيرة للناقلين الأجانب لنقل ما تصدره وما تستورده.

ج. اتفاقية روتردام المتعلقة بعقود النقل البحري جزئيا أو كلياً: صدرت عن هيئة الأمم المتحدة لسنة 2008، نظرا للانقسام الذي حصل في الدول بين منظمة لمعاهدة بروكسل ومنسحبة منها للانضمام لمعاهدة هامبورغ، فلم يعد لقواعد النقل البحري صفة التوحيد القانوني، مما ساعد على عدم الاستقرار في المعاملات التجارية الدولية، زيادة على التطور الحاصل في التجارة الدولية كالاتحاد على الحاويات واستعمال تكنولوجيا الاتصالات في النقل، واعتبار النقل البحري كمرحلة من مراحل النقل من الباب إلى الباب وغيرها. ومن هنا فكرت اللجنة البحرية الدولية في إدخال تعديلات على معاهدة بروكسل وتعديلاتها، إلا أن الرأي الغالب في اللجنة انحاز نحو بلورة اتفاقية جديدة، تحكم عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر جزئيا أو كلياً «قواعد روتردام» ليتم اعتمادها في 11 ديسمبر 2008، وهي قواعد لا يترتب عليها أي التزامات من الدول الموقعة، جاءت بأحكام عديدة فيما يخص مسؤوليات النقل والشاحن على حد سواء، والاهتمام بتطوير التنسيق بينهما باعتبارهما طرفين أساسيين في عقد النقل البحري للبضائع، وأهم الجديد الذي جات به هو توسيع مجال تطبيقها ليشمل النقل من الباب إلى الباب، والأخذ في الاعتبار وثائق النقل الإلكترونية.

4- الاتفاقيات الدولية للنقل الطرقي: تتسم قضايا النقل الطرقي الدولي بالتنوع والتعقيد، وهو ما صعب صياغتها في اتفاقية وحيدة، بل نجد العديد من الاتفاقيات الثنائية والإقليمية، بالإضافة للاتفاقيات المبرمة تحت مظلة الأمم المتحدة، والتي من أبرزها:

أ- معاهدة عقد النقل الدولي للبضائع على الطرق **Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route**: تعرف اختصاراً بـ C.M.R، وقعت بجنيف في 19 ماي 1956 ودخلت حيز التنفيذ في 1958، انضمت إليها حتى الآن أكثر من 50 دولة، أهمها دول الاتحاد الأوروبي، ومن الدول العربية تونس والمغرب، تطبق المعاهدة على عقود نقل البضائع بين دولتين إحداهما على الأقل موقعة على المعاهدة، تضمنت قواعد النقل الطرقي للبضائع، مسؤوليات الناقل والمرسل والمرسل إليه، المعلومات والشروط الواجب توافرها في مستند النقل الطرقي (اشعار الشحن). خضعت معاهدة CMR لتعديل واسع في بروتوكول عام 1978 الذي دخل حيز التطبيق 1980، خاصة فيما تعلق بحدود التعويض عند تسبب الناقل في تحطم أو تلف البضائع.

ب- الاتفاقية الجمركية للنقل الدولي للبضائع (تير) **Transit International Routier (TIR)**: تعد اتفاقية تير من أهم وأشمل الأنظمة في مجال الجمارك للمرور العابر (ترانزيت) على الطرق، وقد تولى الاتحاد الدولي للنقل الطرقي IRU واللجنة الاقتصادية الأوروبية ECE الإشراف على الاتفاقية، ويقدر عدد الدول المنظمة للاتفاقية 64 دولة، من بينها المجموعة الأوروبية كلها ودول شمال أفريقيا والشرق الأوسط والأدنى، بالإضافة للوم أ وكندا وشيلي وأورغواي.

وقعت بجنيف في 14 نوفمبر 1975، ودخلت حيز التنفيذ عام 1978، تهدف إلى تقليص وتوحيد الإجراءات الجمركية، خاصة على الحدود، وذلك لنقل البضائع بشكل أسهل وأسرع، ويتوجب على وسائل النقل الطرقي والحاويات التي تستعمل في عمليات النقل المنضوية تحت نظام TIR، أن تستجيب لبعض مواصفات الصنع، وذلك حتى يتم اعتمادها من طرف المصالح المختصة لدى البلد الذي وقع فيه ترقيمها المنجمي، ووضع الأختام عليها من قبل السلطات الجمركية، ويتمثل اعتماد وسائل النقل في تسليم شهادة صالحة في كافة الدول المصادقة على المعاهدة ولمدة سنتين، ويجب على وسائل النقل المستعملة في مجال النقل الدولي أن تحمل علامة واضحة ومثبتة من الأمام ومن الخلف، يكتب عليها TIR، ويتطلب تصريح الدول المجاورة بدخول الشاحنات أو عبورها أراضيها من دولة ما: مطابقة المقاييس الدولية للشاحنات وحمل السائقين لرخص القيادة الدولية، وذلك يتطلب انضمام الدولة إلى الاتحاد الدولي للنقل على الطرق IRU والاتفاقية الدولية TIR.

يتم عبور البضائع داخل عربات نقل بري أو حاويات مرخص باستعمالها، شريطة أن يتم جزء من العبور من نقطة البداية إلى نهاية العملية عن طريق البر، ويجب الاعتراف بالإجراءات الجمركية التي اتخذت في بلد المغادرة من قبل السلطات الجمركية في بلدان العبور والمقصد، مما يسمح بتجنب التفتيش إلا عند الضرورة، ويجب أن تترافق البضائع بدفتر النقل الطرقي الدولي TIR من بلد المغادرة، لتكون بمثابة وثيقة للتدقيق في بلدان العبور والمقصد.