

2022

Multimodal Transport in Jordan according to the Multimodal International Transport Law No. 29 of 2018 (Comparative Study)

Mohammad Khalil
Cairo University - Egypt, noh_noh1983@yahoo.com

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/jjoas-h>



Part of the [Law Commons](#)

Recommended Citation

Khalil, Mohammad (2022) "Multimodal Transport in Jordan according to the Multimodal International Transport Law No. 29 of 2018 (Comparative Study)," *Jordan Journal of Applied Science-Humanities Series*: Vol. 33: Iss. 2, Article 9.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/jjoas-h/vol33/iss2/9>

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in Jordan Journal of Applied Science-Humanities Series by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aar.edu.jo, marah@aar.edu.jo, u.murad@aar.edu.jo.

Multimodal Transport in Jordan according to the Multimodal International Transport Law No. 29 of 2018 (Comparative Study)

النقل متعدد الوسائط في الأردن وفقا لأحكام قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ (دراسة مقارنة)

Mohammad Khalil^{1*}.

¹Cairo University, Cairo, Egypt.

ARTICLE INFO

Article history:

Received 23 Apr 2021

Accepted 06 Jun 2021

Published 01 Oct 2022

*Corresponding author:

Cairo University, Cairo, Egypt.

Email: noh_noh1983@yahoo.com.

Abstract

This study aims to evaluate the provisions of Multimodal International Transport Law No. 29 of 2018 in comparison with the latest international conventions in this field (Rotterdam Convention of 2008 and Multimodal Arabic Transport Convention of 2009). The problem of the study was concerned with answering the following question: did the national legislations and international or regional conventions succeed in achieving the unity of the legislative regulation of multimodal transport contracts at the international level? Or are we still in need of a binding, unified, international convention under the lack of enforcement of United Nations Convention of 1980? To answer these questions, the study was divided into two parts. The first part discussed the establishment of Multimodal International Transport Law by stating its concept, parties, and form. The second part was concerned with the implementation of multimodal international transport contract according to the provisions of Law No. 29 of 2018, where the contract parties' responsibility and the claims and suits were explained. After analyzing the Law of (2018), the researcher came to believe that it is beneficiary to conclude a developed and balanced international convention which regulates multimodal transport in hope that it will be more effective than the United Nations Convention of 1980 to bridge the legislative gap in multimodal transport contracts at the international level .

Keywords: Multimodal Transport, Transporter, International Goods Transport, Geneva Convention, Multimodal Transport Law .

الملخص

هدفت هذه الدراسة إلى تقييم أحكام قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ مقارنة مع أحدث الاتفاقيات الدولية في هذا المجال (اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ والاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط ٢٠٠٩) وقد تمحور إشكالية بحثنا في الإجابة عن التساؤل الآتي: هل نجحت التشريعات الوطنية والاتفاقيات سواء الدولية أو الإقليمية في تحقيق وحدة التنظيم التشريعي لعقود النقل متعدد الوسائط على الصعيد الدولي؟ أم أننا ما زلنا بحاجة لاتفاقية دولية موحدة وملزمة في ظل عدم إنفاذ اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠؟ وللإجابة عن هذه الإشكالية فقد قسمنا هذه الدراسة إلى مبحثين: تناول المبحث الأول: تكوين عقد النقل الدولي متعدد الوسائط من خلال بيان مفهومه وأطرافه وشكله، وخصصنا المبحث

الثاني لتنفيذ عقد النقل الدولي متعدد الوسائط وفقا لأحكام قانون ٢٠١٨ من خلال بيان مسؤولية أطرافه والمطالبات والدعاوي. وبالعودة للإجابة عن إشكالية بحثنا فإننا اليوم وبعد تحليل قانون ٢٠١٨ نرى أنه من المفيد أن نصل إلى اتفاقية دولية متطورة ومتوازنة تنظم النقل متعدد الوسائط ونتمنى أن تلاقي حظاً أكثر من اتفاقية الأمم ١٩٨٠ لسد الفراغ التشريعي لعقود النقل متعدد الوسائط على الصعيد الدولي.

الكلمات المفتاحية: النقل متعدد الوسائط، معهد النقل، النقل الدولي للبضائع، اتفاقية جنيف، قانون النقل متعدد الوسائط.

١. المقدمة

أمام المتطلبات المستحدثة للتجارة الدولية والنقل الدولي للبضائع، نجد أن نمط النقل من مواقع الإنتاج في بلد ما إلى أماكن التوزيع والاستهلاك في بلد آخر قد تغير وتطور عن طريق استخدام أكثر من واسطة على أساس عقد نقل متعدد الوسائط للبضائع.

وهذا التطور المذهل في نمط النقل يضع رجل القانون أمام تحديات جمة عند النظر في كيفية تنفيذ عقود النقل متعدد الوسائط من الناحية القانونية. ففي حين أن نقل البضائع بين بلدان بعيدة قد توجد في قارات مختلفة كثيراً ما تحتاج إلى العديد من وسائل النقل تمر من خلالها البضائع عبر وسائط مختلفة (برا و جوا و بحرا) ، فإن التنظيم الدولي في غالبه كان ينظر إلى المسألة من منظور أحادي الواسطة وليس متعدد الوسائط مما كانت معه الحاجة إلى اتفاقية دولية ملزمة وموحدة تنظم عملية النقل متعدد الوسائط للبضائع كوحدة متكاملة.

وانطلاقاً من هذه الحاجة قامت العديد من المنظمات والهيئات الدولية بجهود كبيرة في سبيل إيجاد نظام قانوني واحد للنقل متعدد الوسائط^(١) وتمثلت هذه الجهود بالعديد من المحاولات التي استمرت حتى عام ١٩٨٠ ذلك العام الذي تم فيه إبرام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط.

ولقد اعتقد البعض بأن دخول قواعد هامبورج حيز النفاذ الدولي في أول نوفمبر/تشرين ثاني سنة ١٩٩٢، سيكون حافزاً لتصديق الدول على اتفاقية جنيف للنقل الدولي متعدد الوسائط^(٢)، إلا أن التطبيق سرعان ما بين بأن هذا الأمل أشبه ما يكون بالسراب، إذ تشترط المادة (٣٦م) منها لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ أن تتم المصادقة عليها من قبل (٣٠ دولة) لتدخل حيز التنفيذ بعد أعني عشر شهراً من هذا التاريخ، في حين لم تقع المصادقة عليها إلا من بعض الدول مما جعلها تبقى حبراً على ورق. هذا على الرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠، إنما تعبر عن ضمير الجماعة الدولية وممثلة في هيئة الأمم المتحدة، وشارك في إعدادها أساتذة وخبراء وممثلون عن أصحاب البضائع ومعهدو النقل. لذلك فإن نصوصها جاءت متوازنة إلى حد بعيد بين أطراف (عقد النقل متعدد الوسائط). وهذا ما حدا بالعديد من الدول إلى اقتباس معظم نصوصها لصياغة وإعداد قوانين وطنية ولوائح خاصة بهذا النوع من النقل في العديد من الدول. فقد أصدرت الهند مثلاً القانون رقم (٢٨) لسنة (١٩٩٣) الخاص بالنقل متعدد الوسائط للبضائع وهو قانون ينظم عملية النقل متعدد الوسائط للبضائع والمسائل المتصلة بها، من أي مكان سواء كان داخل الهند، أم خارجها باستثناء ولاية جامو وولاية كشمير، وأصدرت باكستان مشروع قانون عن النقل متعدد الوسائط وقدم إلى الحكومة لتنظر فيه عام (١٩٩٤)^(٣). كما عقدت دول المركوسول وهي: (البرازيل، الأرجنتين، الباراغوي، الأوروغواي) اتفاقية إقليمية لتنظيم قواعد النقل متعدد الوسائط فيما بينها بتاريخ ٣٠ كانون الأول/ ديسمبر (١٩٩٤). هذا على صعيد الدول الأجنبية. أما على صعيد الدول العربية، فقد أصدرت تونس القانون رقم (٢١) لسنة (١٩٩٨) المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع^(٤) وأصدرت الأردن القانون رقم (٢٩) لسنة (٢٠١٨) بشأن هذا النوع من النقل الدولي^(٥). أما بالنسبة لباقى الدول العربية، فلم يحظ النقل متعدد الوسائط حتى الآن بتنظيم تشريعي في أي منها، فعلى الرغم من أن الدراسات الحديثة في جمهورية مصر العربية تؤكد على أهمية إصدار تشريع خاص بالنقل متعدد الوسائط^(٦) إلا أن التقنين البحري الجديد لم يتعرض لهذا النوع من النقل، هذا على الصعيد الوطني العربي. أما على الصعيد الإقليمي العربي، فقد تم وضع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في إطار جامعة الدول العربية وذلك بهدف تنظيم انتقال السلع بمختلف الوسائط بين أراضي الدول العربية^(٧).

٢. مشكلة البحث وأسئلتها

تتمحور إشكالية بحثنا في الإجابة عن التساؤل الآتي: هل نجحت التشريعات الوطنية والاتفاقيات سواء الدولية أو الإقليمية في تحقيق وحدة التنظيم التشريعي لعقود النقل متعدد الوسائط على الصعيد الدولي؟ أم أننا مازلنا بحاجة إلى اتفاقية دولية ملزمة تحكم عقود النقل المتعدد الوسائط في ظل عدم نفاذ اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠.

٣. أهداف وأهمية الدراسة

٣,١ أهداف البحث

بعد دخول هذا القانون (القانون رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨) حيز التنفيذ، نجد أن الوقت قد حان للوقوف وقفة تقييمه لهذا القانون خاصة وأنه على عكس الفترة التي سبقتة والتي غاب فيها كل تنظيم دولي للنقل المتعدد الوسائط ما عدا اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ التي لم تدخل حيز التنفيذ، هناك اتفاقيات دولية حديثة تنظم بصفة مباشرة أو غير مباشرة النقل الدولي متعدد الوسائط. ونخص بالذكر اتفاقيتين: الأولى هي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً والتي قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة اعتمادها يوم ١١ ديسمبر ٢٠٠٨^(٨) وأذنت بتنظيم حفل فتح باب التوقيع في ٢٣ سبتمبر ٢٠٠٩ والتي أوصيت بتسميتها "قواعد روتردام". أما الاتفاقية الثانية فهي الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط والتي وقع اعتمادها من قبل مجلس جامعة الدول العربية بموجب قرار رقم ٧١٢٣، بتاريخ ٩/٩/٢٠٠٩. وإن مقارنة هذين النصين الحديثين مع نصوص القانون الأردني مفيدة جداً لتقييم أولي لقانون ٢٠١٨.

٣,٢ أهمية البحث

تنبثق أهمية البحث من أهمية النقل الدولي للبضائع ودوره في الاقتصاد الوطني الأردني، كما تبرز أهمية البحث من حيث تناوله قانون ٢٠١٨ باعتباره القانون الأحدث على مستوى التشريعات الوطنية المعنية بالنقل الدولي للبضائع ومعرفة ما الجديد الذي جاء به بخصوص النقل الدولي متعدد الوسائط.

٤. منهجية الدراسة

اقتضت منا دراسة موضوع بحثنا هذا الاعتماد على منهجية وظيفنا من خلالها ثلاث مناهج مختلفة (التاريخي، التحليلي المقارن، الوصفي).

٥. خطة الدراسة

لمحاولة الإجابة عن إشكالية بحثنا رأينا تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين: نتناول في المبحث الأول: تكوين عقد النقل الدولي متعدد الوسائط من خلال بيان مفهومه وأطرافه وشكله، بينما نخصص المبحث الثاني لتناول فيه تنفيذ عقد النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً لأحكام قانون ٢٠١٨.

٥,١ المبحث الأول: تكوين عقد النقل الدولي المتعدد الوسائط

يتمتع النقل الدولي للبضائع بأهمية إستراتيجية في دول العالم أجمع منذ عصور سحيقة، لكن الأهمية التي يحظى بها هذا النقل حالياً تفوق الماضي بكثير بسبب ظهور مفهوم خدمات النقل المختلط من الباب إلى الباب أو كما يعرف بالنقل متعدد الوسائط الذي أصبح له الدور الرائد في وقتنا الحاضر. وقد يكون من الأوفق أن يأخذنا هذا المبحث ابتداءً إلى التعرف على ماهية النقل المتعدد الوسائط وتنظيمه التشريعي في مطلب أول ثم نخصص المطلب الثاني لبيان أطرافه وشكله وذلك على النحو الذي سيأتي تباعاً.

❖ المطلب الأول: ماهية النقل الدولي المتعدد الوسائط للبضائع وتنظيمه التشريعي

ذكرنا فيما سبق إن التشريع الدولي للنقل متعدد الوسائط يعاني من حالة يؤسف لها من عدم التنظيم القانوني الموحد، فلا توجد حالياً قواعد قانونية دولية استطاعت أن تحظى برضاء وقبول دولي عام، وفي هذه الظروف وأمام الحاجة إلى نصوص تنظم النقل متعدد الوسائط اختار المشرع الأردني ألا يجري وراء سراب النصوص الدولية وإنما أن يستلهم من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠، لتبني قانون ينظم النقل متعدد الوسائط وقد كان هذا بمناسبة القانون رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨.

وقد حاول المشرع في هذا القانون وفي غياب تشريع دولي نافذ يحكم النقل متعدد الوسائط، تنظيم هذه المسألة، معتمداً في ذلك على اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠. ومنذ البداية يعرف المشرع الأردني هذا النقل، مع التأكيد على أنه وإن تعددت وسائل النقل فإن العقد واحد، فالنقل متعدد الوسائط حسب قانون ٢٠١٨ هو نقل البضائع بأكثر من وسيلة نقل بموجب عقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة من مكان استلام البضائع في بلد ما إلى مكان تسليمها للمرسل إليه في بلد آخر^(٩). وبالمقارنة بين تعريف المشرع الأردني لعملية النقل الدولي متعدد الوسائط وتعريف كل من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠^(١٠) والاتفاقية العربية^(١١)، يتضح لنا إن المشرع الأردني قد انفرد عن كلتا الاتفاقيتين بالنص على إن النقل يتم بأكثر من وسيلة (السفينة، المركب، القطار، الطائرة) بخلاف كلتا الاتفاقيتين التي نصتا على أن يتم نقل البضائع بأكثر من واسطة (جوا، برا، بحرا، نهرا).

أما اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ فعلى عكس ما يبدو لأول وهله لا تخص نقل البضائع عن طريق البحر وحده، وإنما تهتم بتنظيم نقل البضائع متعدد الوسائط، بشرط أن يكون النقل البحري من ضمن الوسائط، فهي عند تعريفها لعقد النقل، اعتمدت تعريفاً يمكن إدماج عقد النقل متعدد الوسائط مع عقد النقل البحري للبضائع. فقد عرفت عقد النقل بأنه عقد يتعهد فيه الناقل بنقل بضائع من مكان إلى آخر، مقابل أجره نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائط نقل أخرى إضافة إلى النقل البحري^(١٢). ولا يختلف حكم اتفاقية روتردام كثيرا عن حكم اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ في تكييف عقد النقل متعدد الوسائط الذي يتم بسند شحن مباشر، بكونه عقد نقل بحري. إلا أن اتفاقية هامبورج، قد حصرت تطبيق الأحكام الواردة فيها، بمرحلة النقل البحري فقط، فجاء نصها بأن العقد الذي يشتمل على نقل بحري ونقل بوسيلة أخرى يعتبر عقد نقل بحري لأغراض هذه الاتفاقية " بالقدر الذي يتعلق فيه النقل البحري^(١٣)"، ومن الملاحظ إن هذا النص لا يضع قواعد خاصة بالنقل متعدد الوسائط بل على العكس يمكننا القول: إنه يحجبها، فالهدف من هذا النص هو تطبيق اتفاقية هامبورج على المرحلة البحرية التي تشكل جزء من النقل متعدد الوسائط، أي: إنه يقوم بتجزئة النقل متعدد الوسائط بدلا من توحيد.

❖ المطلب الثاني: أطراف عقد النقل متعدد الوسائط وشكله

إن تعدد المتدخلين في عقد النقل الدولي متعدد الوسائط يجعل من الضروري التطرق إلى أطرافه (فرع أول) وتمييزهم عن المتدخلين الآخرين في هذا العقد من خلال بيان المركز القانوني لمتعهد النقل (فرع ثاني). ثم سنتطرق إلى شكل هذا العقد حسب قانون ٢٠١٨: مستند النقل متعدد الوسائط (فرع ثالث).

– الفرع الأول: أطراف عقد النقل الدولي متعدد الوسائط

يقوم هذا العقد بين طرفين مكونين له: الشاحن، ويعرفه قانون ٢٠١٨ بكونه (الشخص الذي يبرم عقد النقل مع متعهد النقل لنقل البضائع إلى المرسل إليه سواء كان مالكا للبضاعة أو مفوضا عنه)^(١٤). ومتعهد النقل وهو حسب قانون ٢٠١٨ (الشخص المرخص من الهيئة لمزاولة أعمال النقل الدولي متعدد الوسائط وفق أحكام هذا القانون)^(١٥). وفي هذا النطاق من الضروري إبداء ملاحظتين:

١. إن المسؤول للالتزام الأساسي في هذا العقد هو متعهد النقل، ولذلك لا يمكن لأي كان أن ينصب نفسه متعهد للنقل، فقانون ٢٠١٨ يفرض على من يمارس هذا النشاط الحصول على موافقة هيئة مزاولة أعمال متعهد النقل^(١٦). كما يفرض القانون على متعهد النقل إن يبرم عقد تأمين يغطي مسؤوليته الناتجة عن تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط^(١٧). ونرى أن هذه الشروط تبدو لنا منطقية وضرورية، إذ هي ضمانات لحسن تنفيذ العقد ولتحمل المسؤولية التي قد تتحقق عن عدم تنفيذ العقد.

٢. جنسية الطرفين في العقد لا تؤثر على طابعه الدولي: فالمهم أن يتم انتقال البضاعة في بلد ما والالتزام بتسليمها في بلد آخر. فقد تضمن تعريف المشرع الأردني لعملية النقل متعدد الوسائط نصا يوضح الصفة الدولية لهذا النوع من النقل (.. من مكان استلام البضائع في بلد ما إلى مكان تسليمها للمرسل إليه في بلدا آخر)^(١٨). ونلاحظ من هذا النص أن المشرع الأردني قد أخذ بالمعيار الموضوعي في اعتبار النقل دوليا متى ما كان المكان الذي يسلم فيه المتعهد البضاعة يقع في أراضي دولة تختلف عن المكان الذي ينبغي عليه تسليمها فيه، كما أخذت الاتفاقية العربية بنفس المعيار السابق وهذا يعني إن المشرع الأردني أخذ بما أخذت به الاتفاقية، إلا إن الاتفاقية العربية أضافت شيء جديد ينسجم مع الهدف من إبرامها فقد أوردت (إن النقل متعدد الوسائط هو نقل البضائع بين دولتين عربيتين أو أكثر)^(١٩).

أما بالنسبة لاتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ فنلاحظ أنها متطابقة بشكل كبير مع النص الورد في القانون الأردني وهذا دليل واضح على ما بيناه سابقا في اعتبار هذه الاتفاقية الأساس الذي يستمد منه معظم مشري النقل متعدد الوسائط أحكامهم (٢٠).

وهذا المعيار الممكن استنتاجه من تعريف قانون ٢٠١٨ للعقد الدولي المتعدد الوسائط والذي يستند للمعيار الموضوعي يوافق ما جاء في النصوص الدولية المتعلقة بالنقل سواء متعدد الوسائط (٢١) أو النقل وحيد الوسائط (٢٢)، كما يتوافق هذا الاتجاه مع ما قضت به محكمة النقض المصرية في حكمها الصادر في ٢٦ مايو ١٩٧٤ (الطعن رقم ٢١٠ لسنة ٣٦ القضائية) (٢٣).

– الفرع الثاني: المركز القانوني لمتعهد النقل متعدد الوسائط.

هناك بعض الأشخاص الذين يمارسون بعض الأدوار في مجال عملية النقل الدولي متعدد الوسائط مما قد يؤدي إلى حصول خلط أو تشابه بينهم وبين متعهد النقل، ولعل من أبرز هؤلاء: وكيل العبور ووكيل العمولة بالنقل.

١. متعهد النقل متعدد الوسائط ووكيل العبور

يصف أحد الفقهاء وكيل العبور بأنه شخصية مفصلية، أي همزة وصل بين الناقل البحري الذي يتلقى منه الوكيل البضاعة لإعادة إرسالها وشحنها من جديد إلى وجهتها النهائية (٢٤)، فهو شخص وسيط يتدخل في الفترة التي تفصل بين ناقلين، فهو يتلقى البضاعة من الناقل البحري ويعيد إرسالها إلى ناقل آخر (٢٥). ومن ثم يتضح لنا طبيعة الفرق بين وكيل العبور و متعهد النقل، فبينما يعد وكيل العبور وكيلا اعتياديا للمرسل أو المرسل إليه، فهو يقوم بمهمة استلام البضاعة من الناقل الأول إلى الناقل الثاني، نجد في المقابل أن متعهد النقل لا يعد وكيلا اعتياديا للمرسل أو المرسل إليه، فهو يبرم عقد النقل بصفته أصيلا وليس وكيلا عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عملية النقل أو متصرفا باسمهم. كما أن متعهد النقل يتحمل مسؤولية تنفيذ عقد النقل من الباب إلى الباب، خلافا لوكيل العبور التي تتحدد مسؤوليته بالفترة الزمنية بين نهاية عقد النقل الأول وبدابة عقد النقل الثاني.

٢. متعهد النقل متعدد الوسائط ووكيل العمولة بالنقل

قد يعترى القارئ لأول مره بوجود بعض الاختلافات من حيث الحقوق والالتزامات المترتبة على كل من متعهد النقل ووكيل العمولة بالنقل، على اعتبار أن الوكيل العمولة بالنقل يلتزم بإطاعة أوامر موكلة خلافا لمتعهد النقل الذي لا يلتزم بإطاعة أوامر المرسل، بالإضافة لمدى الحرية التي يتمتع بها متعهد النقل مقارنة بوكيل العمولة بالنقل خصوصا بالطرق التي ستسلكها البضاعة والوسائط المستخدمة في ذلك، أو باختيار الناقلين الداخلين في عملية النقل (٢٦).

ونرى التسوية بين المركزين على اعتبار أن متعهد النقل ليس إلا وكيلا بالعمولة للنقل، حيث إن تنظيم عمليات النقل متعدد الوسائط أصبح الصفة المميزة للوكيل بالعمولة للنقل، كما تؤكد الممارسات الجارية في التعامل الدولي بضرورة التسوية بين المركزين، فالوكيل بالعمولة للنقل عندما يمارس أعماله الاعتيادية يتصرف تلقائيا كأصيل في مواجهة المرسل تماما مثل متعهد النقل، وهو أيضا إما أن يستعمل وسائل النقل الخاصة به وإما تلك التابعة إلى ناقل آخر، أو مزيج من كلا الأمرين وهو نفس الدور الذي يقوم به متعهد النقل. ولذلك يمكن الرد على من يرى أن هناك فارقا بين متعهد النقل والوكيل بالعمولة للنقل، بأن أصحاب هذا الرأي يستندون إلى المقارنة بين متعهد النقل ووكيل العمولة بالنقل التقليدي، إذ ينحصر دور الوكيل بالعمولة فيه بعمل الترتيبات اللازمة لعملية النقل، ويتصرف بصفته وكيلا عن المرسل مقارنة بمتعهد النقل الذي يتصرف بصفته أصيلا في تنفيذ عقد النقل. في حين أن وكيل العمولة بالنقل الحديث أصبح يملك وسائل وأدوات عديدة تتعلق بالنقل الدولي للبضائع، مما يمكن معه القول إننا لا نستطيع اليوم التحدث عن النقل متعدد الوسائط دون التحدث عن الوكالة بالعمولة للنقل (٢٧).

– الفرع الثالث: شكل العقد: مستند النقل متعدد الوسائط

تحقيقا للأمان القانوني يفرض المشرع الأردني في قانون ٢٠١٨ اللجوء إلى مستند نقل وهو حسب التعريف الوارد في المادة ٢ من نفس القانون (وثيقة النقل: مستند نقل دولي متعدد الوسائط يصدر بموجب عقد النقل وفقا لأحكام هذا القانون).

وتطرق المشرع الأردني إلى مستند النقل في المواد (٥، ٦، ٧، ٨) ويمكن أن نستنتج من هذه المواد أن واجب إصدار مستند النقل يقع على عاتق متعهد النقل.

وتطرح إشكاليتين هامتين في خصوص الشروط الشكلية لمستند النقل: أولهما، هل يصح اللجوء إلى المستند الإلكتروني أو هل يفرض المشرع اللجوء إلى مستند مكتوب عادي (أولاً). ثانيهما: البيانات الواجب أن يحتوي عليها مستند النقل. وهل فقدان إحدى هذه البيانات له تأثير على الطابع القانوني لمستند النقل أم لا؟ (ثانياً).

١. هل يصح اللجوء إلى المستند الإلكتروني؟

فيما يخص هذه المسألة لم تكن إجابة المشرع الأردني واضحة، ودقيقة، على عكس ما نجده في اتفاقية روتردام وفي الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط. فالمشرع الأردني يقتصر في المادة ٥ من قانون ٢٠١٨ بالنص على أنه (إذا تم التعاقد بين الشاحن ومتعهد النقل وأصبحت البضائع بحيازة متعهد النقل فعليه إصدار وثيقة النقل وتسليمها للشاحن). إلا أن إصدار وثيقة النقل هذه وبموجب المادة ٧ من نفس القانون لا تمنع من إصدار أي (وثائق أخرى تتعلق بعملية النقل أو بأي خدمات أخرى تدخل في عملية النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً للاتفاقيات الدولية أو التشريعات النافذة ذات العلاقة ولا يخل ذلك بالحجة القانونية لوثيقة النقل). فهذا النص يثير التساؤل حول المقصود بالوثائق الأخرى التي تتعلق بعملية النقل؟ وهل يقصد المشرع المستند الإلكتروني؟

للإجابة عن هذا التساؤل نميل إلى إدخال المستند الإلكتروني ضمن مصطلح الوثائق الأخرى التي تتعلق بعملية النقل والتي ورد النص عليها في المادة ٧ من قانون ٢٠١٨، فالنص يحيل إلى أي وثائق أخرى، وهذا يسمح بإدماج الوسائل الإلكترونية التي أصبحت سائدة أو على الأقل رائجة في المعاملات الدولية.

وقد قبل المشرع الأردني حجة الوثيقة الإلكترونية بصدر قانون المعاملات الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥ والذي ينص بموجب المادة ٢ منه على أن: السجل الإلكتروني هو رسالة المعلومات التي تحتوي على قيد أو عقد أو مستند أو وثيقة من نوع آخر يتم إنشاء أي منها أو تخزينها أو استخدامها أو نسخها أو إرسالها أو تبليغها أو تسلمها باستخدام الوسيط الإلكتروني. والمشرع الأردني وبمقتضى قانون المعاملات الإلكترونية قد وضع الهياكل الخاصة اللازمة لخدمات المصادقة الإلكترونية. ناهيك عن صدور قرار مجلس الوزراء بتاريخ ٢٧/١٠/٢٠١٣ المتعلق بالمصادقة على نظام ترخيص واعتماد جهات التوثيق الإلكتروني لسنة ٢٠١٣ (٢٨).

وكان من الضروري بعد هذه التعديلات التي سبقت صدور قانون ٢٠١٨ المتعلق بالنقل متعدد الوسائط توضيح هذه المسألة، وتوضيح أنه يقبل اللجوء إلى مستند النقل الإلكتروني، خاصة إذا ذكرنا أن المشرع الأردني في خصوص هذه المسألة قد اقتصر على أخذ ما ورد في اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ دون أن يأخذ بعين الاعتبار التطور التكنولوجي الهائل منذ سنة ١٩٨٠، وهو تطور أخذته بعين الاعتبار الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط (٢٩) واتفاقية روتردام ٢٠٠٨ التي نظمت هذه المسألة بشكل مفصل وذلك في العديد من النصوص (٣٠) حيث تدل تلك النصوص على إمكانية اللجوء إلى مستندات النقل الإلكترونية، وأن لا شيء في هذا الشكل يمنع من أن تكون قابلة للتداول، على شرط إتباع إجراءات معينة تحقيقاً للأمان القانوني في هذه الحالة.

ولو صح القول الذي يرى أنه لا يمكن إصدار وثيقة نقل في عقد النقل الدولي متعدد الوسائط إلا في شكل عادي وورقي لا الكتروني فإن ذلك من شأنه أن يعوق سرعة المعاملات التي تقتضيها التجارة الدولية، ومن ثم فإننا نقترح تعديلاً موسعاً لقانون ٢٠١٨ يسمح بإصدار مستند نقل الكتروني سواء كان بشكل قابل للتداول أو غير قابل للتداول ويأخذ بعين الاعتبار التطور التكنولوجي الهائل منذ صدور اتفاقية ١٩٨٠ للأمم المتحدة، وعلى نحو ما نصت عليه قواعد روتردام ٢٠٠٨.

٢. محتويات مستند النقل متعدد الوسائط

إن البيانات الواجب توافرها في مستند النقل متعددة، وهي بيانات ضرورية لتحقيق نوع من اليقين القانوني، خاصة بالنسبة إلى متعهد النقل حتى يتمكن من تنفيذ التزامه، وهي تهدف كذلك إلى حماية المرسل والمرسل إليه والغير.

وهذه البيانات، والتي نجد مثيلاً لها في الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط (٣١) وبشكل قريب من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ (٣٢) تبدو منطقية وضرورية، وقد وقع تعدادها كما يلي بالمادة ٦ / أ من قانون ٢٠١٨:

- الطبيعة العامة للبضائع، وكميتها والوزن الإجمالي لها وقيمتها المحددة من الشاحن والعلامات اللازمة للتعرف عليها وخصائصها بما في ذلك تحديد وحدات الشحن والبضائع الخطرة وفقا للتشريعات النافذة ذات العلاقة.
 - الحالة الظاهرة للبضائع.
 - اسم متعهد النقل ومركز عمله الرئيس واسم الشاحن وعنوان كل منهم واسم المرسل إليه وعنوانه وفقا لما يحدده الشاحن.
 - مكان وتاريخ وشروط تسليم البضائع وتسليمها والوقت المحدد لمباشرة النقل ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك.
 - تحديد ما إذا كانت وثيقة النقل قابلة أو غير قابلة للتداول.
 - مكان إصدار وثيقة النقل وتاريخها ورقمها وعدد نسخها الأصلية.
 - تحديد أجور النقل، وما إذا قد تم دفعها أو سيتم دفعها في مكان تسليم البضائع وأي نفقات أخرى والجهة التي تتحمل دفعها. توقيع متعهد النقل.
 - تحديد خط سير نقل البضائع ووسيلة النقل المستخدمة وأماكن انتقال البضائع من وسيلة لأخرى إذا كانت معلومة عند إصدار الوثيقة.
 - إقرار بأن وثيقة النقل صادرة وفق أحكام هذه القانون.
 - أي بيانات أخرى يتم الاتفاق عليها بين أطراف عقد النقل على ألا تتعارض مع أحكام التشريعات ذات العلاقة.
 - أي تحفظ لمتعهد النقل، إن وجد، مع بيان السبب.
- ولهذه البيانات أهمية بالغة، وهي تخدم القوة الثبوتية لمستند النقل متعدد الوسائط. إلا أن التساؤل الذي يطرح نفسه: ما مدى تأثير هذه البيانات على الطابع القانوني لمستند النقل متعدد الوسائط؟
- للإجابة عن التساؤل السابق يمكننا القول إن بيانات مستند النقل السابق الإشارة إليها لا تعتبر شرطا لصحته. فالمادة ٦/ب من قانون ٢٠١٨ تنص على أنه (ب- لا تفقد وثيقة النقل حجتها في الإثبات إذا لم تتضمن أيًا من البيانات الواردة في الفقرة أ من هذه المادة باستثناء البنود ٣ و٦ و٨).
- وتطبيقا للنص السابق فإن نقص أي من البيانات التي يشتمل عليها مستند النقل لا يستتبع بطلان مستند النقل، فليس هناك أي جزاء على تخلف بيان من هذه البيانات المذكورة، كل ما هناك إن هذا التخلف قد يؤثر على قيام المستند بدوره في الإثبات فعلى سبيل المثال: فإذا كان توقيع متعهد النقل لمستند النقل يجعله يشكل بداية لإثبات عقد النقل، إلا أنه لا يمكن أن يحافظ على الوظائف الخاصة في تمثيل البضائع إلا إذا تم وصف البضائع التي استلمها متعهد النقل وتضمينها في ذلك المستند.

٥،٢ المبحث الثاني: تنفيذ عقد النقل الدولي متعدد الوسائط وفقا لأحكام قانون ٢٠١٨

إن الالتزامات الأساسية في عقد النقل متعدد الوسائط تقع على عاتق متعهد النقل ومن ثم فإن عدم الوفاء بتلك الالتزامات يترتب مسؤوليته (مطلب أول) ولكن ولما كان هذا العقد يعتبر من العقود الملزمة للجانبين (الشاحن إلى جانب متعهد النقل)، ومن ثم فهو يترتب التزامات تقع على عاتق الشاحن وبالتالي فإن عدم القيام بتلك الالتزامات قد تترتب مسؤوليته تجاه المتعهد (مطلب ثاني) وحيث إن عدم تنفيذ الالتزامات المترتبة عن عقد النقل متعدد الوسائط أو سوء تنفيذها يمكن ان يفتح الباب لمطالبات ودعاوي ينظمها قانون ٢٠١٨ (مطلب ثالث).

❖ المطلب الأول: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

قبل التطرق إلى مسؤولية متعهد النقل ينبغي التذكير بأنه يتصرف بصفه شخصية لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل متعدد الوسائط وهذا هو المبرر الأساسي لكونه حسب المادة ١٧/أ من قانون ٢٠١٨ يتحمل مسؤولية تنفيذ العقد^(٣٣).

وقد نظم المشرع الأردني بكل دقة مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط سواء من حيث نطاقها (فرع أول) أو من حيث أساسها القانوني (فرع ثاني) أو من حيث حدود هذه المسؤولية (فرع ثالث).

– الفرع الأول: النطاق القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

إن النطاق القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط وقع تحديده بصفه موسعة في قانون ٢٠١٨، وخاصة في المادة ١١ / أ منه والتي تنص على أنه:

– تبدأ مسؤولية متعهد النقل عن البضائع من تاريخ استلامه أو استلام الطرف المنفذ لها من الشاحن، وتنتهي مسؤوليته عند تسليم البضائع للمرسل إليه.

– تسلم البضائع إلى متعهد النقل أو الطرف المنفذ في الزمان والمكان المحددين في عقد النقل، وإذا لم يتم تحديد ذلك في العقد تسلم البضائع في الزمان والمكان الذين تقضي بهما العادات أو الممارسات أو الأعراف الجارية في المهنة في مكان وجود البضائع. إذا كانت التشريعات ذات العلاقة تشترط تسلم البضائع موضوع عقد النقل من خلال جهة ما أو طرف ثالث وجاز لمتعهد النقل تسلم البضائع منه، فيكون زمان ومكان تسلم متعهد النقل للبضائع من الجهة أو الطرف الثالث هما زمان ومكان تسلم متعهد النقل للبضائع بمقتضى الفقرة ب من هذه المادة).

ويهدف هذا النص إلى تحقيق نوع من اليقين القانوني للأطراف في معنى تسلم البضائع وتسليمها، فيعتبر أن تسلم البضاعة يمكن أن يكون مباشرة من الشاحن أو الشخص الذي يتصرف بالنيابة عنه، كما يمكن أن يكون التسلم من سلطة أو طرف ثالث يتوجب تسليم البضائع إليها لنقلها بموجب القوانين أو الأنظمة المنطبقة في مكان أخذ للبضاعة في عهده.

ونفس الهدف نجده في خصوص تسليم البضاعة حيث تنص المادة ١٥ من نفس القانون على أن:

– يتم تسليم البضائع في الزمان والمكان المحددين في عقد النقل. وإذا لم يتم تحديد ذلك فيتم تسليم البضائع في الزمان والمكان اللذين تقضي بهما العادات أو الممارسات أو الأعراف.

– إذا كانت التشريعات ذات العلاقة تشترط على متعهد النقل تسليم البضائع إلى المرسل إليه من خلال جهة ما أو طرف ثالث، فيكون زمان ومكان تسليم متعهد النقل للبضائع إلى الجهة أو الطرف الثالث هما زمان ومكان تسليم متعهد النقل للبضائع بمقتضى أحكام الفقرة أ من هذه المادة).

والواقع إن التحديد الإقليمي السابق مأخوذ من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ حيث تبدأ مسؤولية متعهد النقل بموجب هذه الاتفاقية من الوقت الذي تدخل فيه البضاعة في عهده حتى وقت تسليمها، ولم تقتصر الاتفاقية كذلك الاستلام والتسليم على المرسل والمرسل إليه بل أجازت أن تتم هذه العمليات بواسطة هيئة أو سلطة أو طرف ثالث تحتم القوانين أو اللوائح المعمول بها في مكان الاستلام والتسليم أن يعهد إليه بالبضاعة (٣٤).

كما أخذت الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط بذات النطاق حيث قضت بأن تبدأ مسؤولية متعهد النقل عن البضاعة بموجب هذه الاتفاقية من وقت استلامه لها أو قيام الطرف المكلف من قبله بتنفيذ أي من المهام الموكلة إليه وتنتهي عند تسليمه للبضاعة للمرسل إليه أو المفوض باستلامها (٣٥). كما تطرقت الاتفاقية العربية لإمكانية التسلم أو التسليم- إلى سلطة ما أو طرف ثالث إذا كان قانون مكان التسلم، أو مكان التسليم يقضي بذلك (٣٦).

ونجد نصوص قريبة من هذه النصوص في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ حيث تنص بأن تبدأ مدة مسؤولية الناقل بشأن البضائع بمقتضى هذه الاتفاقية عندما يتسلم الناقل أو أي طرف منفذ البضائع بغرض نقلها وتنتهي عندما تسلم البضائع (٣٧). ونجد أيضا في قواعد روتردام التطرق لإمكانية التسلم أو التسليم من إلى سلطة ما أو طرف ثالث إذا كان قانون مكان التسلم أو مكان التسليم يسمح بذلك (٣٨). وربما ما يمتاز به قواعد روتردام هي تمكينها، للأطراف تحديد مدة مسؤولية الناقل، فبعد أن حددت مدة مسؤولية الناقل على نحو ما تقدم، تابعت (١٢م) في البند الثالث منها بأنه: يجوز للطرفين (أي: الناقل والشاحن) أن يتفقا على وقت ومكان تسلم البضائع وتسليمها، لكن قيد إرادة الأطراف في هذا الاتفاق بقيدتين يعتبران من محاسن هذه الاتفاقية وهما:

– ألا يكون وقت تسلم الناقل البضاعة لا حقا لبدء تحميلها الأولى بمقتضى عقد النقل،

– وألا يكون وقت تسليم البضاعة إلى المرسل إليه سابقا لإتمام تفريغها النهائي بمقتضى عقد النقل (٣٩).

لذلك فإنه من الممكن لأطراف عقد النقل الاتفاق وفق النقل التقليدي بالمدة المحددة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ والذي بموجبه يسلم الشاحن البضائع في ساحة الحاويات في ميناء التحميل إلى الناقل، ويقوم الناقل بتفريغها في ساحة الحاويات في ميناء التفريغ ويكون الناقل مسؤولاً بالمدة المحددة عن النقل بين ساحتي الحاويات المخصصة للتحميل والتفريغ، وفي هذا السياق نجد إن استلام البضائع في ساحة حاويات التحميل قد حصل قبل عملية التحميل الأولى للبضائع وإن التسليم قد حصل بعد عملية التفريغ النهائي للبضائع وذلك وفقاً لعقد النقل^(٤٠).

ونرى اقتضاء اشتراط هذين القيدتين يعود إلى ما لمسه واضعو الاتفاقية من تحايل أحد أطراف العقد (الناقل عادة) في ظل أحكام اتفاقية هامبورج بإدراج بند في عقد النقل يحدد مدة استلام الناقل للبضائع بعد تحميلها الأولى، أو أن يكون وقت تسليم البضائع إلى المرسل إليه سابقاً لإتمام تفريغها النهائي، فكان هذا الشرط دارجاً لأنه كان لصالح الناقلين، فكان الناقل يتفق مع الشاحن على وقت التسليم الفعلي للمرسل إليه ويكون ذلك الوقت سابقاً لإتمام التفريغ الفعلي، أي: والبضائع مازالت موجودة في عنابر السفينة.

وتطبيقاً لما سبق فقد أوضحت بعض أحكام القضاء إن عقد النقل البحري لا ينتهي بالتفريغ بل بتسليم البضاعة للمرسل إليه، فالتسليم هو عملية قانونية متميزة عن التفريغ، الذي هو مجرد عملية مادية تسبق أو تعقب التسليم حسب الشروط الواردة في عقد النقل البحري، وفي هذا الصدد قضت محكمة التمييز الأردنية بأن (هناك فرقا بين تسليم البضاعة للمرسل إليه وتفريغها في الميناء إذ إن تسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل ويترتب عليه انقضاء عقد النقل، أما تفريغ البضاعة، فهو عمل مادي يتحصل في إخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء)^(٤١) وبالالتجاء ذاته أخذ القضاء المصري فقد قضت محكمة النقض في أحد أحكامها بأن (عقد النقل البحري - وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة - لا ينقضي وتنتهي معه مسؤولية الناقل البحري عن البضاعة المشحونة إلا بتسليمها للمرسل إليه تسليماً فعلياً، إذ إن التزام الناقل بتحقيق غاية هي تسليم الرسالة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه ويظل الناقل مسؤولاً عن البضاعة وسلامتها حتى يتم تسليمها لأصحاب الحق فيها ولا ترتفع مسؤوليته.... وتفريغ البضاعة من السفينة بميناء الوصول هو عمل مادي لا يدل بذاته على تسليم البضاعة إلى المرسل إليه تسليماً فعلياً يمكنه من فحصها والتحقق من حالتها على نحو يترتب انقضاء مسؤولية الناقل)^(٤٢) فلا يعد تسليمها للبضاعة مجرد وضعها تحت تصرف المستلم وهي لازالت في عنابر السفينة^(٤٣).

وبخلاف التنظيم القانوني والقضائي السابق فإن اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ كانت تسمح بهذا التصرف المتناقض حيث تنص (٤م) منها على أن: وقت تسليم البضائع يكون في إحدى الحالات التالية: إما بتسليمها إلى المرسل إليه، وإما بوضعها تحت تصرف المرسل إليه وفقاً للعقد في الحالات التي لا يتسلم فيها المرسل إليه البضائع من الناقل، فهذه الحالة الأخيرة قد تؤدي إلى إبراء الناقل من المسؤولية دون أن يكون ثمة تسليم فعلي للبضائع إلى المرسل إليه^(٤٤).

– الفرع الثاني: الأساس القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

إن أسس مسؤولية الناقل في قانون النقل تختلف من حيث شدتها تجاه الناقل. أما الأساس الأشد تجاه الناقل، والذي يوفر الحماية الأقوى للمرسل، فيتمثل بما يعبر عنه بقريئة المسؤولية، وهي مسؤولية بالنسبة للناقل تقوم متى لم تتحقق النتيجة المرجوة من العقد ولا يمكنه دحض هذه القريئة إلا بإثبات السبب الأجنبي. وقد تبني القضاء المصري نفس هذا الأساس فقضت محكمة النقض المصرية بأنه: (لما كان عقد النقل يلقي على عاتق الناقل التزاماً بضمان وصول البضاعة للمرسل إليه سليمة، وهو التزام بتحقيق غاية فيكفي لإخلال الناقل بالتزامه وترتيب آثار المسؤولية في حقه إثبات بأن البضاعة هلكت أو تلفت أثناء تنفيذ عقد النقل بغير حاجة إلى إثبات وقوع خطأ من جانبه. ولا ترتفع هذه المسؤولية إلا إذا أثبت الناقل إن التلف نشأ عن عيب في البضاعة ذاتها أو بسبب قوة قاهرة أو خطأ الغير)^(٤٥). وهو ما أكد عليه القضاء الأردني في مجموعة من القرارات، ومن ذلك ما قضت محكمة التمييز في أحد أحكامها: (استقر الفقه والقضاء على أن عقد النقل البحري يرتب على الناقل التزاماً بتحقيق نتيجة وليس مجرد التزام ببذل عناية ومضمون هذا الالتزام هو أن يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة المنقولة من هلاك وتعييب وأضرار أو نقص خلال الرحلة البحرية إلى حين تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول عملاً بأحكام المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية الأردني)^(٤٦).

أما النظام الأخف بالنسبة إلى الناقل فهو النظام الذي لا يلزم فيه الناقل بالتعويض إلا متى أثبت المدعي ضده أنه ارتكب هو أو من ينوب عنه خطأ أدى إلى وقوع الضرر. وهذا النظام يلحق بالشاحن ضرراً فادحاً إذ ليس من السهل إثبات خطأ في حين يسهل إثبات الضرر.

ولهذا السبب كثيراً ما تعتمد النصوص القانونية، خاصة الاتفاقيات الدولية ما يعبر عنه بالمسؤولية على أساس الخطأ المفترض أو قرينة الخطأ: أي أنه إذا وقعت خسارة ناتجة عن هلاك أو تلف أو تأخير للبضاعة فهناك قرينة تقوم على عاتق الناقل إلا إذا أثبت هذا الأخير عدم ارتكابه هو أو من ينوب عنه خطأ أدى إلى وقوع الضرر، وهنا يمكن إعفاؤه من المسؤولية. إذا القرينة، قرينة خطأ لا قرينة مسؤولية ويبقى الخطأ أساساً للمسؤولية وإن كان مفترضاً. وفعلاً نجد هذا الأساس في العديد من النصوص الدولية المعنية بالنقل الدولي للبضائع. ففي خصوص النقل المعتمد على واسطة واحدة، نجد هذا الأساس مثلاً في المادة الخامسة من قواعد هامبورج لسنة ١٩٧٨^(٤٧) وهو حكم مستفاد من دلالة العبارة الواردة في (م/٥ ف١) من الاتفاقية عند قراءتها بالاقتران مع التفاهم العام الوارد في الملحق رقم (٢) من الاتفاقية الذي جاء فيه: (من المفهوم عموماً بأن مسؤولية الناقل بموجب هذه الاتفاقية تقوم على مبدأ الخطأ أو الإهمال المفترض).

كما نجد هذا الأساس أي الخطأ المفترض في اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ والتي أقرت بمسؤولية متعهد النقل في مادتها السادسة عشر ما لم يثبت أنه ومستخدموه ووكلاءه قد اتخذوا جميع الإجراءات المطلوبة لتجنب حدوث الضرر أو الخسارة الناجمة عنهما^(٤٨). وقد نقل المشرع العربي المادة ١٦ من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ في المادة م١٢/٣ من الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط ومن ثم فيمكن اعتبار أن الأساس القانوني الذي أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ هو نفس الأساس القانوني الذي أخذت به الاتفاقية العربية ألا وهو قرينة الخطأ (الخطأ المفترض).

وقرينة الخطأ هذه كأساس للمسؤولية نجده معتمداً أيضاً في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ ولكن بصفه جزئية، فإذا ما نظرنا إلى نصوص هذه الاتفاقية وبالتحديد إلى النصوص الخاصة بأساس مسؤولية الناقل نجد أنها تتبع نظاماً يعتمد على المسؤولية على أساس الخطأ المفترض في المادة م١٧/٢، ولكنها تربطه بقواعد تتعلق بقرينة المسؤولية حين تنص في م١٧/٣ بأنه إذا لم يتم الناقل بإثبات عدم خطئه ولكن أثبت أن الضرر ناتج عن أسباب أسهمت في الهلاك أو التلف أو التأخير، كلقضاء والقدر، الحرب والأعمال القتالية، الحجز الصحي، القوة القاهرة، الإضراب، نشوب حريق ما لم بسبب خطأ الناقل أو خطأ تابعيه، خطأ الشاحن أو أي شخص يستعين به، العيب الذاتي أو الخفي للبضاعة، إنقاذ الأرواح أو التدابير المعقولة لإنقاذ الممتلكات أو المحافظة على البيئة فإن الناقل يعفى من المسؤولية.

وقد أخذ المشرع الأردني في المادة ١٨ / أ من قانون ٢٠١٨ بالاتجاه ذاته الذي أخذت به المادة (م/١٧ ف٢، ف ٣) من قواعد روتردام حيث قضت المادة م١٨/١ أ من قانون ٢٠١٨ بأن لا يكون متعهد النقل مسؤولاً إذا أثبت عدم صدور أي خطأ أو إهمال منه أو من أي من موظفيه أو وكلائه تسبب أو ساهم في تأخير تسليم البضائع أو خسارتها أو تلفها أو هلاكها أو الحاق ضرر بها على أن يعفى من المسؤولية إذا ثبت أن ذلك يعود إلى أي من الأسباب التالية:

- خطأ الشاحن أو المرسل إليه أو وكلاء أو ممثلي أي منهما.
- القوة القاهرة.
- العيب الكامن أو الخفي في البضائع الذي أدى إلى هلاك البضائع أو تلفها أو تضررها.
- أي سبب آخر يكون خارج سيطرة متعهد النقل ويمنعه من تنفيذ بنود العقد مثل إنقاذ الأرواح والممتلكات في عرض البحر.
- إذا قدم الشاحن عن قصد بيانات خاطئة عن طبيعة البضائع أو قيمتها في عقد أو وثيقة النقل أدت إلى التأخير في تسليم البضائع أو الخسارة أو التلف أو الهلاك الحاصل لها.
- وسواء كان الأمر في قانون ٢٠١٨ الأردني، أو في اتفاقية روتردام، أو في الاتفاقية العربية فإن قرينة الخطأ لها نطاق واسع، إذ يتجاوز شخص متعهد النقل متعدد الوسائط ليتسع إلى دائرة جميع من يستعين بهم لتنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط، وتوسيع دائرة الأشخاص اللذين يعتبر متعهد النقل مسؤولاً عن أخطائهم المفترضة إذا وقع ضرر ناتج عن أفعالهم، ضمان للمرسل والمرسل إليه، وتسهيل لقيام المسؤولية.

- الفرع الثالث: التحديد القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط

الأصل طبقاً للقواعد العامة أن يغطي التعويض مقدار الضرر اللاحق بالضرر، بيد أنه يصعب في الواقع الأخذ بمبدأ التعويض الكامل للضرر في ظل الظروف الخاصة المحيطة بعملية النقل، فلا شك أن تحميل المتعهد لمبدأ التعويض الكامل للضرر من شأنه التأثير سلباً على شركات النقل، لذلك فقد درجت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية المعنية بالنقل

الدولي على وضع حد أعلى للمسؤولية في حالتي الهلاك والتلف ، فإذا أصيبت البضائع بضرر وكانت قيمة الضرر أكبر من الحد المذكور بهذه الاتفاقية أو التشريع ، فلا يحصل المضرور إلا على الحد المذكور بالاتفاقية أو التشريع الوطني .

ونجد في قانون ٢٠١٨ وعلى غرار اتفاقية روتردام والاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط تحديدا قانونيا لمسؤولية متعهد النقل. فقد نصت المادة (١٩) من قانون ٢٠١٨ على أنه: (إذا تبين أن متعهد النقل مسؤول عن أي تلف أو فقد للبضائع وكانت طبيعة هذه البضائع وقيمتها غير محددة من الشاحن عند انتقال مسؤولية البضائع إلى متعهد النقل وكانت مرحلة النقل التي حدث فيها هذا التلف أو الفقد معروفة، فلا يجوز أن تتعدى قيمة التعويض عن هذا التلف أو الفقد ما تنص عليه الاتفاقيات الدولية أو التشريعات النافذة ذات العلاقة المتعلقة بوسيلة النقل التي تم فيها التلف أو الفقد والمكان الذي حدث فيه ذلك).

كما نصت المادة (٢٠/أ) من ذات القانون على أنه:

– إذا تبين بأن متعهد النقل مسؤول عن أي تلف أو فقد للبضائع وكانت طبيعة البضائع وقيمتها غير محددة من الشاحن عند انتقال مسؤولية البضائع إلى متعهد النقل وكانت مرحلة النقل التي حدث فيها هذا التلف أو الفقد غير معروفة، فيجب ألا تتعدى قيمة التعويض المطلوبة من متعهد النقل عن وحدتين من حقوق السحب الخاص عن كل كيلوجرام من إجمالي وزن البضائع المفقودة أو التالفة أو ٦٧،٦٦٦ وحدة من حقوق السحب الخاص لكل وحدة شحن مفقودة أو تالفة أيهما أكبر.

– إذا كان عقد النقل لا يتضمن نقل البضائع بحرا أو نهرا، فإن حدود مسؤولية متعهد النقل يجب ألا تزيد على ٨٣٣ وحدة من حقوق السحب الخاص لكل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع التالفة أو المفقودة ."

يستفاد من النصين بأن قانون ٢٠١٨ قد وضع تحديد للمسؤولية في حالة عدم ذكر قيمه البضاعة في مستند النقل، فإذا أعلن الشاحن عن قيمة البضاعة وأدرج هذا الإعلان في مستند النقل فلا يتم الأخذ بمبدأ تحديد المسؤولية. أما إذا لم يذكر الشاحن قيمة البضاعة في مستند النقل فإن قانون ٢٠١٨ قد وضع تحديد للمسؤولية وذلك من خلال التفريق بين الضرر محدد الموضع من جهة والضرر غير محدد الموضع من جهة أخرى. فإذا أمكن تحديد المرحلة التي وقع فيها الهلاك أو التلف الذي رتب مسؤولية متعهد النقل فإن حدود المسؤولية تقدر وفقا للقواعد التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية النافذة أو القانون الوطني الذي يحكم تلك المرحلة من النقل. ونرى أن تطبيق هذا النظام في ظل النقل متعدد الوسائط سوف يؤدي إلى عدم المعرفة مسبقا بكيفية حساب مبلغ التعويض في حالة هلاك أو تلف البضاعة.

أما إذا كان الضرر غير محدد الموضوع، ففي هذه الحالة يفرق قانون ٢٠١٨ بين النقل الدولي الذي يتضمن مرحلة بحرية أو نهريّة وبين النقل الدولي الذي لا يتضمن هذه المرحلة: ففي الحالة الأولى أي الحالة التي يتضمن في النقل الدولي مرحلة بحرية أو نهريّة فإنه يتم احتساب مبلغ التعويض على أساس الطرد أو وحدة الشحن أو الوزن مثلما هو الحال بالنسبة لاتفاقية بروكسل معدلة ببروتوكول عام (١٩٧٩) وحدود التعويض تعادل (٦٧،٦٦٦) أو وحدتين من حقوق السحب الخاص لكل كيلوجرام من الوزن الإجمالي للبضائع التالفة أو المفقودة على أن يتم تطبيق الحد الأعلى من التقديرين. أما إذا لم يتضمن النقل الدولي مرحلة بحرية أو نهريّة، فإنه يتم حساب حدود المسؤولية بالكيلوجرام فقط أي (٨٣٣ وحدة حسابية بالكيلوجرام) (٤٩).

ويؤخذ على هذا النظام بأنه معقد وغير منطقي فبدلا من أن يقدم نظاما موحدًا للتعويض، فهو يتحدث عن نظامين: أحدهما خاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط الذي يتضمن مرحلة بحرية أو نهريّة، والآخر خاص بالنقل الدولي متعدد الوسائط الذي لا يتضمن هذه المرحلة. هذا بالإضافة لأن هذا النظام المزدوج للتعويض تكمله المادة ١٩ من القانون بتفرقة بين حالة ما إذا كان قد تم تعيين مكان الضرر من عدمه، وكان ينبغي وضع حد عام للمسؤولية يقضي على ذلك التشتت وعدم التناسق. وبناء عليه، نرى إن هذا النص يجب إعادة النظر فيه (٥٠).

وإضافة إلى تحديد المسؤولية عن الهلاك أو تلف البضاعة، فإن قانون ٢٠١٨ يحدد المسؤولية عند التأخير، حيث تنص المادة ٢١ من نفس القانون بأن تقتصر الخسارة الناتجة عن التأخير في التسليم على مبلغ يعادل مرتين ونصف أجرة النقل التي تستحق عن البضائع المتأخرة على ألا يتجاوز مجموع أجرة النقل التي تستحق بموجب عقد النقل متعدد الوسائط.

وكذلك نجد تحديد آخر بالمادة ٢٣/أ حيث تنص أن مجموع مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط لا يمكن أن يتجاوز حدود المسؤولية عن التلف الكلي للبضائع كما يحددها هذا القانون.

ولكن هذه الحدود والتي تمثل المبدأ العام يسمح قانون ٢٠١٨ بعدم الأخذ بها في حالتين:

- إما باتفاق متعهد النقل متعدد الوسائط والشاحن في عقد النقل متعدد الوسائط (٥١)
- وإما بسوء نية متعهد النقل أو مستخدميه أو وكلائه: فقانون ٢٠١٨ يحدد المسؤولية بالنسبة للمتعهد حسن النية، أما إذا بينت سوء نيته أو مستخدميه أو وكلائه فإن من المنطق ومن الإنصاف أن يقع تحميله المسؤولية كاملة عن الخسارة الحاصلة (٥٢).

❖ **المطلب الثاني: مسؤولية الشاحن في عقد النقل متعدد الوسائط**

يتطرق قانون ٢٠١٨ إلى مسؤولية الشاحن بصفه عامه (فرع أول) ثم يتطرق إلى مسؤولية مشدده حين يرسل بضائع خطيرة (فرع ثاني).

- **الفرع الأول: مسؤولية المرسل بصفة عامة في قانون ٢٠١٨**

تنص المادة ٨ / ج، ١، من قانون ٢٠١٨ بأن (يكون الشاحن مسؤولاً عن الأضرار والخسائر التي يتكبدها متعهد النقل في أي من الحالات التالية: ١. إذا اثبت أن تلك الأضرار أو الخسائر نجمت عن خطأ منه أو إهماله أو تقصيره في أدائه موظفيه أو المتعهدين من الباطن أو وكلائه في شحن البضائع).

ومن هذا النص يتضح لنا الفارق الأساسي في أساس مسؤولية متعهد النقل مقارنة في أساس مسؤولية الشاحن حيث أن أساس مسؤولية متعهد النقل على نحو ما ذكرنا تقوم على قرينة الخطأ: فعدم تسليم البضاعة أو تعيبها أو التأخير في تسليمها يفترض خطأ من جانبه إلا إذا أثبت عكس ذلك في حين يجب إثبات الخطأ في جانب الشاحن (٥٣).

وإذا كان متعهد النقل مسؤول بموجب المادة ٢٢ من قانون ٢٠١٨ عن أي شخص آخر يستعين المتعهد بخدماته في تنفيذ عقد النقل متعدد الوسائط حين يتصرف هذا الشخص تنفيذاً للعقد فإننا نجد مثيلاً لهذه المسؤولية بالنسبة للشاحن حيث تنص المادة ٨ / د من ذات القانون بأن يكون الشاحن مسؤولاً عن أفعال وتصرفات أي شخص كلفه بأداء أي من مسؤولياته، بمن في ذلك المتعاقدين معه من الباطن ومستخدميه ووكلائه وأي أشخاص آخرين يعملون معه بشكل مباشر أو غير مباشر، بناء على طلبه أو تحت إشرافه.

- **الفرع الثاني: مسؤولية الشاحن في حالة البضائع الخطرة**

نظراً لأهمية المسألة، فإن للشاحن واجبات دقيقة، حين تكون البضائع خطرة. فالمادة ٩ / أ من قانون ٢٠١٨ تلزم الشاحن عند تسليم البضائع الخطرة لمتعهد النقل إعلامه خطياً بطبيعة البضائع المصنفة خطرة وفقاً للاتفاقيات الدولية السائدة والاحتياطات الواجب اتخاذها عند نقلها (٥٤).

فإذا أخل الشاحن بهذا الالتزام ولم يكن متعهد النقل على علم بخطورة هذه البضائع فيكون الشاحن مسؤولاً أمام متعهد النقل عن أي خسارة ناجمة عن نقل هذه البضائع ولمتعهد النقل تفريغ البضائع أو إتلافها أو سحبها إذا اقتضت الظروف ذلك دون دفع أي تعويض.

❖ **المطلب الثالث: المسائل المتعلقة بدعاوي المسؤولية في عقد النقل متعدد الوسائط**

إذا كانت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع، وكذا التشريعات الوطنية قد تراوحت فيما عاجته من موضوعات تتعلق بالمطالبات والدعاوي بين الاكتفاء بمعالجة الإشعارات والتقدم، فإن صورتها اكتملت بمعالجة الإشعارات (أولاً) والتقدم (ثانياً) والاختصاص القضائي والتحكيم (ثالثاً).

١. **الإشعار عن الهلاك أو التلف أو التأخير**

يضع قانون ٢٠١٨ في المادة ٢٦ / أ على عاتق المرسل إليه واجب إشعار متعهد النقل كتابة بالتلف أو بالتعيب مع تحديد الطبيعة العامة لذلك في موعد لا يتجاوز يومي عمل من تاريخ استلامه البضائع. وإذا لم يتم المرسل إليه بهذا الإشعار في الأجل المحدد أي خلال يومي عمل من تاريخ استلامه البضائع قامت قرينة بسيطة، قابلة لإثبات العكس، بكون البضائع سلمت كما هي موصوفة في مستند النقل متعدد الوسائط. وهذا الأجل يسري إذا كانت عيوب البضاعة ظاهرة أما إذا كان التلف أو العيب غير ظاهر، فإن الأجل بالنسبة إلى الإشعار بموجب المادة (٢٦ / ب) من قانون ٢٠١٨ يتم خلال أربعة عشر يوماً من

تاريخ استلامه البضاعة. أما فيما يخص الإشعار عن التأخير فإن المادة ٢٧ / ب من قانون ٢٠١٨ تنص بأنه لا يجوز المطالبة بالتعويض عن الضرر الناجم عن التأخير في تسليم البضائع ما لم يتم إندار متعهد النقل خطيا من الشاحن أو المرسل إليه خلال مدة لا تتجاوز واحد وعشرين يوما من اليوم التالي لاستلام المرسل إليه البضائع أو من اليوم التالي الذي أعلم فيه أن البضائع قد تم تسليمها. وإلا فإن عدم الإشعار يمثل قرينة على أن متعهد النقل لم يتحمل تلفا أو تعيبا نتيجة خطأ من المرسل أو مستخدميه أو وكلائه، وهذه القرينة بسيطة، يمكن إثبات عكسها.

٢. تقادم دعوى المسؤولية

تتراوح فترة تقادم الدعوى الناشئة عن عقد النقل الدولي سواء أحادي الواسطة أو متعدد الوسائط من سنة إلى سنتين باختلاف الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، وتسري هذه الفترة على جميع الدعوى الناشئة عن عقد النقل، سواء أكان النزاع متعلقا بهلاك البضاعة وتلفها، أو بالتأخير في تسليمها، أو كان متعلقا بأجرة النقل، وقد حددت المادة ٤١ من قانون ٢٠١٨ على مدة محددة للتقادم وعلى كيفية احتسابها، وبداية احتسابها. والمهم في هذه المادة إن المشرع الأردني نص على سقوط أي دعوى بالتقادم إذا لم يتخذ أي إجراء قضائي أو تحكيمي بعد مرور سنة (٥٥).

٣. التحكيم والاختصاص القضائي

أشارت المادة ٤٣/أ من قانون ٢٠١٨ بأنه يجوز لأطراف عقد النقل إحالة النزاع إلى التحكيم شريطة أن يكون الاتفاق على ذلك خطيا) ومن هذا النص يتضح لنا أنه: لأطراف عقد النقل إحالة الخلافات الناشئة عن عقد النقل إلى التحكيم شريطة أن يكون الاتفاق على ذلك مكتوبا.

أما فيما يخص الاختصاص القضائي فإنه وعلى عكس مجمل النصوص الدولية، فإن قانون ٢٠١٨ سكت عن تنظيم الاختصاص القضائي الدولي. فلو راجعنا مثلا إلى اتفاقية روتردام لوجدنا أنها تخصص كامل الفصل ١٤ للولاية القضائية، وهو فصل يحتوي على المواد من ٦٦ إلى ٧٤ (٥٦). ونفس الملاحظة يمكن إبدائها في خصوص اتفاقية هامبورج، فقد خصصت المادتان ٢١، ٢٢ للحدوث عن إجراءات التقاضي والتحكيم مع التركيز على التحكيم لما له من دور كبير في تسوية المنازعات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع.

ونرى أن سكوت المشرع الأردني عن تنظيم الاختصاص القضائي الدولي في قانون ٢٠١٨، يحيلنا بالضرورة إلى تطبيق التشريعات الوطنية. ومن شأن ذلك ألا يأخذ بعين الاعتبار خصوصية مادة النقل الدولي، وبما إن الأردن قد انضم مؤخرا إلى اتفاقية هامبورج حيث صدرت الإرادة الملكية السامية بالموافقة على قرار مجلس الوزراء رقم ٢١٤١ بتاريخ ٢٠٠١/٢/٢٠ المتضمن الموافقة على انضمام الأردن إلى اتفاقية هامبورج، وقد وصلت وثيقة الانضمام إلى لجنة الأمم المتحدة وإلى الأمين العام بصفته وديعا لهذه الاتفاقية بتاريخ ٢٠٠١/٥/١٠. ووفقا لهذه الاتفاقية، فإنها تصبح نافذة في اليوم الأول من الشهر الذي يلي مرور سنة كاملة على تاريخ إيداع وثيقة الانضمام لدي الأمين العام بصفه وديعا لهذه الاتفاقية وبالتالي فإن الاتفاقية أصبحت نافذة في الأردن اعتبارا من تاريخ ٢٠٠٢/٦/١٠، وقد عالجت هذه الاتفاقية على نحو ما ذكرنا في المادة ٢١ الاختصاص القضائي. وهنا يثار التساؤل حول مدى الأولوية في التطبيق فيما يتعلق بموضوع الاختصاص القضائي، هل اتفاقية هامبورج أم التشريعات الوطنية؟

لقد أجابت محكمة التمييز الأردنية على هذا التساؤل في أكثر من قضية (٥٧)، فكانت تؤكد الأولوية في التطبيق للاتفاقيات الدولية وتستبعد حكم القوانين الوطنية عند تعارضها مع حكم الاتفاقيات الدولية. إذن يمكن القول: إنه في ظل نفاذ اتفاقية هامبورج بحق الأردن كدولة طرف فيها يظل النقل الدولي خاضعا لأحكام هذه الاتفاقية (٥٨).

٦. الخاتمة

بعد صدور القانون الأردني المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، وبمقارنته مع أحدث الاتفاقيات الدولية، اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، والاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط، تبين لنا أن القانون الأردني يكرس القواعد الأساسية الموجودة في اتفاقية روتردام وخاصة المتعلقة بمسؤولية الناقل متعدد الوسائط.

لكن هذه الدراسة بينت لنا أيضا أن هذا القانون لم يأت إلا نتيجة عدم دخول اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ حيز التنفيذ مما أجبر المشرع الأردني على تنظيم هذا العقد مستلهما مجمل نصوصه من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠.

كما تبين أيضا أن هذا القانون تجاوزته الأحداث في خصوص بعض المسائل. حيث لا يعير اهتماما لوثيقة النقل الإلكترونية في حين تمثل الشكل الأساسي اليوم، في زمن الثورة الإلكترونية. كذلك لاحظنا في هذا القانون العديد من النواقص قد يكون أهمها عدم تنظيمه لإجراءات خاصة للتقاضي في مادة النقل متعدد الوسائط.

ويبدو لنا أن هذه النواقص يمكن تلافيها، لكن هناك عيبا يصعب، إن لم يكن من المستحيل، حسب رأينا تلافيه، ويتمثل في أن النقل الدولي، وخاصة النقل متعدد الوسائط، نقل يحتاج بالضرورة إلى قواعد موحدة بين الدول، واتجاه المشرع الأردني لإصدار تشريع وطني للنقل المتعدد الوسائط يمكن أن يؤدي إلى أحكام متناقضة أو إلى تنازع إيجابي أو سلبي مع التشريعات الوطنية الأخرى أو الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل الدولي للبضائع.

وعليه يمكننا القول إن وحدة التنظيم التشريعي لعقود النقل المتعدد الوسائط لا يمكن أن تتحقق إلا من خلال نظام موحد ومستقل عن دائرة النظم المعمول بها حاليا. فمن ناحية أولى فإن (تطبيق نظام المسؤولية الموحدة) بصرف النظر عن وسط وقوع الضرر، من شأنه أن يحقق وحدة القانون الواجب التطبيق على مسؤولية متعهد النقل، وهو ما يترتب عليه بالضرورة أنه لن يكون هناك اختلاف أو تباين في حدود هذه المسؤولية سواء أتم تحديد وسط النقل الذي وقع خلاله الضرر أو لم يتحدد، كما ستنتفي احتمالات التنازع بين نظم المسؤولية المطبقة على مسؤولية متعهد النقل لانتهاء تعدد النظم القانونية الإلزامية الواجبة التطبيق عليها. فأحكام مسؤولية متعهد النقل ملزمة وموحدة خلال جميع مراحل النقل المتعدد الوسائط على السواء.

كما أنه من ناحية ثانية يجب أن يكون التنظيم القانوني لعقود النقل متعدد النقل مستقلا عن التنظيمات القانونية الحالية للنقل الأحادي الواسطة، باعتبار أن النقل المتعدد الوسائط نمطا من النقل يختلف تماما عن النقل الأحادي الواسطة، وبالتالي ينبغي أن يتم تنظيم هذا النمط من النقل قانونيا بعيدا عن النظام القانوني الذي يحكم تنفيذ النقل الأحادي الواسطة.

ونحن اليوم وبعد تحليل القانون الأردني نعتبر أنه من المفيد أن نصل إلى اتفاقية دولية متطورة ومتوازنة تنظم النقل متعدد الوسائط ونتمنى أن تلاقي حظا أكثر من اتفاقية الأمم ١٩٨٠ لسد الفراغ التشريعي لعقود النقل متعدد الوسائط على الصعيد الدولي.

وقد توصل الباحث من خلال دراسته إلى عدد من النتائج أهمها:

١. متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط هو أي شخص أبرم مع المرسل عقد نقل متعدد الوسائط للبضائع، ويتصرف بصفته أصيلا وليس بصفته وكيلًا للمرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد أو نيابة عنهم، وهو في أدائه لالتزاماته يتمتع بمركز قانوني شبيه بمركز الوكيل بالعمولة للنقل.

٢. إن المشرع الأردني في قانون ٢٠١٨ لم يتفق مع الاتفاقيات الدولية فيما يخص تحديد ماهية النقل متعدد الوسائط، حيث حدد المشرع الأردني استخدام أكثر من وسيلة كشرط لاعتبار النقل متعدد الوسائط، بينما أجمعت الاتفاقيات الدولية والإقليمية على استخدام أكثر من واسطة لتحديد ماهية النقل متعدد الوسائط.

٧. التوصيات

١. نقترح تعديل (٢) من قانون ٢٠١٨ وذلك بالأخذ بمعيار الواسطة بدلا من الوسيلة في تعريف النقل الدولي متعدد الوسائط ليصبح نصها كالآتي: النقل الدولي متعدد الوسائط هو نقل البضائع بأكثر من واسطة نقل بموجب عقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة من مكان استلام البضائع في بلد ما إلى مكان تسليمها للمرسل إليه في بلد آخر.

٢. نقترح وضع تنظيم تشريعي مباشر لمستند النقل الإلكتروني في قانون ٢٠١٨ على غرار اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٨ والاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط.

٣. نقترح وضع تنظيم تشريعي مباشر للاختصاص القضائي الدولي في قانون ٢٠١٨ وذلك بالإحالة للاتفاقيات الدولية النافذة في المملكة.

بيان تضارب المصالح

يقر جميع المؤلفين أنه ليس لديهم أي تضارب في المصالح.

المراجع

- إبراهيم، نادر. (٢٠٠٣). الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة. الإسكندرية، مصر: دار الفكر الجامعي.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع بطريق البحر (قواعد هامبورج) ١٩٧٨.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع (جنيف) ١٩٨٠.
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البحر كليا أو جزئيا (قواعد روتردام) ٢٠٠٨.
- اتفاقية النقل المتعدد الوسائط بين الدول العربية ٢٠٠٩.
- حسني، أحمد. (٢٠٠٧). قضاء النقص البحري. الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.
- حسن، سوزان علي. (٢٠٠٤). عقد الوكالة بالعمولة للنقل. الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.
- حمدي، كمال. (١٩٩٨). اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج). الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.
- دراكة، لافي وعبيدات، مؤيد. (٢٠١١). مدى جواز التحكيم في منازعات عقد النقل البحري في القانون الأردني دراسة تحليلية. مجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة آل البيت، ١٧ (٣).
- صادق، هشام علي. (١٩٩٠). نطاق تطبيق كل من التشريع البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ في شأن النقل البحري للبضائع. المجلة المصرية للقانون الدولي، ٤٦.
- طه، مصطفى كمال. (١٩٩٩). اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨: قواعد هامبورج ومدى حمايتها للشاحن. كلية الحقوق، جامعة المنصورة.
- الطير، عبد القادر حسين. (١٩٨٤). اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة (١٩٨٠). مجلة الحقوق الكويتية، (٣).
- عوض، علي جمال الدين. (١٩٧٢). الوسيط في القانون البحري. القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.
- قانون المعاملات الإلكترونية الأردني رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥.
- قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨.
- قايد، محمد بهجت. (١٩٩٢). مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية هامبورج دراسة مقارنة مع اتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ القاهرة، مصر: دار النهضة العربية.
- م. (٢٠٠٤). التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط. الإسكندرية، مصر: منشأة المعارف.
- م. (٢٠٠٩). عقد نقل البضائع بالحاويات. الإسكندرية، مصر: دار الجامعة الجديدة.
- م. (٢٠٠٦). القانون البحري. الإسكندرية، مصر: دار المطبوعات الجامعية.
- محمود، أحمد عبد المنصف. (١٩٨٢). اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع. مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٨ (١٥).
- ملس، فاروق. (ب.د. ت). النقل المتعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.
- ملس، فاروق. (٢٠٠٩). يعيد قراءة اتفاقية روتردام (الإيجابيات والحسنات). مجلة أنباء النقل البحري، (١٨١).

References

- A. (2009). The Rotterdam Rules: An Overview of the Responsibilities of Carrier and Period of Responsibility. The 3rd Arab Conference for Commercial and Maritime Law, ACCML

'09, Rotterdam Rules 2009: Uniformity diversity for the Law of Carriage of Goods by sea – A Euro – Arab Perspective April 19, 2009.P.6-8.

Alcantara, J. M., Hunt, F., Johansson, S. O., Oland, B., Pysden, K., Ramberg, J., ... & Vidal, J. (2010). **Particular concerns with regard to the Rotterdam rules.** *Cuadernos Derecho Transnacional*, 2, 5.

al-Jazairy, H. R. (1983). **The maritime carrier's liability under the Hague Rules, Visby Rules and Hamburg Rules** [Doctoral Dissertation]. University of Glasgow.

Jadir. Adib A. (1978). **International Shipping and the developing countries some main issues January 1978.** *Journal of A.M.T.A*, 3(2).

1. Adib A- Jadir /International Shipping and the developing countries some- main issues January 1978, Jou, of A.M.T.A, Vol.3, No. 2. P.53
2. د.أحمد عبد المنصف محمود، اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع، بحث منشور بمجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد ٨ عدد ١٥ يوليو ١٩٨٢. د. عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة (١٩٨٠)، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، العدد الثالث، السنة الثامنة، سبتمبر ١٩٨٤.
3. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري عام ١٩٩٤، الفقرة ١٠٧، ص ١٠٨.
4. د. لطفي الشاذلي، القانون التونسي المتعلق بالنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع القانون عدد ٢١ لسنة ١٩٩٨ المؤرخ في ١١ مارس ١٩٩٨ من منظور مقارنة مع قواعد روتردام لسنة ٢٠٠٩ ومشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي، المجلة العربية للفقهاء والقضاء، العدد ٤٠، ٢٠١٠.
5. نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للمملكة الأردنية الهاشمية في العدد رقم ٣٣٤٧ بتاريخ ١٤ / ١٨ / ٢٠١٨، صفحة ٣٨٢٢ – صفحة ٣٨٤٣.
6. د. فاروق ملش، هل حقا تحتاج مصر لقانون داخلي للنقل متعدد الوسائط، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ٢٠١٦.
7. تمت المصادقة على هذه الاتفاقية من قبل المملكة الأردنية الهاشمية بصدور الإرادة الملكية السامية بالموافقة على قرار مجلس الوزراء رقم ٦٣٢٢ تاريخ ١٣/١٠/٢٠٠٩.
8. الأمم المتحدة A/Res/٦٣/١٢٢ - قرار اتخذته الجمعية العامة بناء على تقرير اللجنة السادسة A/٦٣/٤٣٨، الدورة الثالثة والستون، البند ٧٤ من جدول الأعمال.
9. المادة ٢ من قانون ٢٠١٨.
10. المادة ١ فقرة ١ من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط ١٩٨٠.
11. المادة ١ من الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط.
12. المادة ١/١ ف١ من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.
13. المادة ١/٦ من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨.
14. المادة ٢ من قانون ٢٠١٨.
15. المادة ٢ من قانون ٢٠١٨.
16. المادة ٣/ب من قانون ٢٠١٨.
17. المادة ٤ من قانون ٢٠١٨.
18. المادة ٢ من قانون ٢٠١٨.
19. المادة ١ من الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط.
20. المادة ٢ من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠.
21. ينظر مثلا المادة ٥ من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ التي تنص على أن: (تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين في دولتين مختلفتين).
22. المادة ١٥ من اتفاقية جنيف للنقل الدولي للبضائع بطريق البر ١٩٥٦، المادة ١٥ من اتفاقية النقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية ١٩٨٠، المادة ٢ من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨، المادة ١، ٢ من اتفاقية وارسو للنقل الجوي ١٩٢٩.
23. د. هشام علي صادق، نطاق تطبيق كل من التشريع البحري الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ واتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ في شأن النقل البحري للبضائع، بحث منشور في المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد ٤٦، ١٩٩٠، ص ٧.
24. د.علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢، ص ٧٨ وما بعدها.
25. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٦، ص ٢٥١ وما بعدها.
26. د. سوزان علي حسن، عقد الوكالة بالعمولة للنقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٩.

٢٧. د. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ص ١٥.
٢٨. والتعليمات الصادرة بمقتضاه إلى أن تُلغى أو تعدل أو يستبدل غيرها بها وفقاً لأحكام هذا القانون في موعد أقصاه سنة من تاريخ نفاذ أحكام هذا القانون).
٢٩. تنص المادة ٢ من الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط على أنه: (وثيقة النقل: مستند يصدر بموجب عقد النقل متعدد الوسائط ويعتبر إثباتاً على استلام متعهد النقل للبضاعة موضوع النقل بالحالة المبينة فيها لتسليمها إلى المرسل إليه بذات الحالة. وهذه الوثيقة يمكن أن تكون ورقية أو إلكترونية ...)
٣٠. نظمت اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ سجل النقل الإلكتروني بشكل مفصل وذلك في المواد ٣٥ وما يليها والتي تقبل بصفة صريحة سجلات النقل الإلكترونية.
٣١. المادة (م ٦/٦) من الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط.
٣٢. المادة ٣٦ من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.
٣٣. تنص المادة ١٧ من قانون ٢٠١٨ على أن (أ- يكون متعهد النقل بعد استلامه البضائع مسؤولاً عن: ١- هلاك البضائع أو نقصها أو تلفها كلياً أو جزئياً. ٢- التأخير في تسليمها خلال المدة الزمنية المتفق عليها وأي خسارة أو تلف أو ضرر ناجم عن هذه التأخير).
٣٤. المادة ١٤ من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠. د. عبد القادر العطير، مرجع سابق، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط، مرجع سابق، ص ١٩٩.
٣٥. المادة ١/١٣ من الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط
٣٦. المادة ٣/١٣، ٥ من الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط.
٣٧. المادة ١/١٢ من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨
٣٨. المادة ١٢ / ٢، أ، ب من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨
٣٩. Alcantara Gonzalez, and others, Particular concerns with regard to the Rotterdam Rules, Cuadernos de derecho transnacional, Madrid, 2010. Available online at: <http://Kusan.uc3m.es/CIAN/index.php/CDT/article/viewFile/1069/519.p.7>
٤٠. Carrier and Period of Responsibility/ The 3 rd Arab Conference for - The Rotterdam Rules: An Overview of the Responsibilities of the Commercial and Maritime Law, ACCML '09, Rotterdam Rules 2009: Uniformity v. Diversity for the Law of Carriage of Goods by sea – A Euro – Arab Perspective, April 19, 2009. P.6-8.
٤١. تمييز حقوق رقم ٨٢/٩، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٢، ص ٣٧٧
٤٢. الطعن رقم ٨٠ سنة ٦١ ق جلسة ١٩٩٩/٥/٢٤، الطعن رقم ١٠١٤ سنة ٥٩ ق جلسة ١٩٦٩/٢/٢٩، نقلاً عن: د. أحمد حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الرابعة، ٢٠٠٧، بند ٢٤٥، ص ٢٥٨ - ٢٦١.
٤٣. د. فاروق ملش، فاروق ملش يعيد قراءة اتفاقية روتردام (الإيجابيات والحسنات)، مجلة أنباء النقل البحري، العدد ١٨١، السنة ١٥، ديسمبر ٢٠٠٩، ص ١٣٥.
٤٤. د. محمد بهجت فايد، مسؤوليه الناقل البحري وفقاً لاتفاقية هامبورج دراسة مقارنة مع اتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٣٧ - ٣٩.
٤٥. الطعن رقم ٢٥٣ سنة ٣٢ ق جلسة ١٩٦٦/١٢/١٥ س ١٧ ص ١٩٢٦؛ الطعن رقم ٤٥٢ سنة ٤٢ ق جلسة ١٩٧٧/٦/٢٠ س ٢٨ ص ١٤٥٢؛ الطعن رقم ٥٧٧ سنة ٥٠ ق جلسة ١٩٨٤/٤/٢٦؛ الطعن رقم ٢٥٥ سنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٧/٢/٩ س ٣٨ ص ١٦٢٢؛ الطعن رقم ٢٠٥٢ سنة ٥٢ ق جلسة ١٩٨٧/١١/٣٠؛ الطعن رقم ٢١٤٧ سنة ٥٣ ق جلسة ١٩٨٨/١٢/٢٦؛ الطعن رقم ٣٨٨ سنة ٤٦ ق جلسة ١٩٨٠/٣/١٧ س ٣١ ص ٨٣٢؛ الطعن رقم ٥٠٦٧ سنة ٦٥ ق جلسة ٢٠٠٢/٦/١٠؛ نقض جلسة ١٩٩٥/١١/٢٧ س ٤٦ ج ٢ ص ١٢٣٥؛ الطعن رقم ٩٥١ سنة ٥٤ ق جلسة ١٩٩٣/٧/٥؛ نقلاً عن: د. أحمد حسني، مرجع سابق، ص ٢٥٨ - ٢٦٠.
٤٦. تمييز حقوق رقم ٨٦/٢٢٧، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٨، ص ١٦٠٩؛ تمييز حقوق رقم ٨٢/ ٦٧٥، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٣، ص ٢٤٨. تمييز حقوق رقم ١٩٤٣ / ٩٧، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٨، ص ٥٨٥. تمييز حقوق رقم ٩٢/١٣٢١، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٨٥؛ تمييز حقوق رقم ٨٢/٦١٠، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٨٤، ص ٩٩٧.
٤٧. د. كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام ١٩٧٨ (قواعد هامبورج)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨، بند ٣٤، ص ٤٢. د. عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ١٧٩، د. مصطفى كمال طه، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع ١٩٧٨: قواعد هامبورج ومدى حمايتها للشاحن، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، أبريل، ١٩٩٩، ص ٢٥٧.
٤٨. Visby rules and Hamburg rules – Ph.D. thesis, Glasgow - Hasshim, R. Al-Jazairy- the Maritime Carrier's Liability Under Hague Rules University, 1983. P.1
٤٩. د. عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لسنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ٢٠٠. د. سوزان علي حسن، التنظيم القانوني لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، بند ١٢٥، ص ١٦٠.
٥٠. وهي نفس الحدود التي تنص عليها الاتفاقية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بطريق البر C.M.R. وبهذا النص يتفق قانون ٢٠١٨ مع نص (م ١٨/٣) من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ حيث قضت بأنه إذا لم يتضمن النقل متعدد الوسائط مرحلة بحرية فيتم حساب حدود المسؤولية بما يعادل ٨٣٣ وحدة حسابية عن الكيلوجرام.
٥١. د. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، مرجع سابق، بند ٢٧٩، ص ٣١٩ وما بعدها.
٥٢. المادة ٢٣/ب من قانون ٢٠١٨.
٥٣. المادة ٢٥ من قانون ٢٠١٨.
٥٤. تنص المادة ١/٣٠ من اتفاقية روتردام على أنه (١- يتحمل الشاحن مسؤولية ما يتكبده الناقل من خسارة أو ضرر إذا أثبت الناقل أن تلك الخسارة أو ذلك الضرر قد نجم عن إخلال الشاحن بواجباته بمقتضى هذه الاتفاقية).
٥٥. د. نادر محمد إبراهيم، الاستعداد القانوني لبدء الشحن البحري للبضائع الخطرة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٣.

٥٦. (ويتفق قانون ٢٠١٨ بهذا الاتجاه مع: اتفاقية بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ بموجب المادة (٦/٣م). الاتفاقية العربية للنقل متعدد الوسائط بموجب المادة ٣٦ منها. بخلاف اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ التي حددتها بسنتان بموجب م ١٦٢/١، كما حددتها اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ بسنتان بموجب م ٢٠/١.)
٥٧. وإن كانت قواعد روتردام لا تجعل هذه الفصل ينطبق إلا إذا أعلنت عن ذلك الدولة المتعاقدة وذلك بموجب المادة ٧٤ منها والتي تنص بأن أحكام هذا الفصل لا تلزم سوى الدول المتعاقدة التي تعلن وفقا للمادة ٩١ أنها ستكون ملزمة بها.
٥٨. تمييز حقوق ٦٢/١٠٠، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة ١٩٦٢، ص ٥٢٦، تمييز حقوق ٧٠/١٢، مجلة نقابة المحامين الأردنية لسنة ١٩٧٠، ص ٢٢.
٥٩. د. لافي دراكة & مؤيد عبيدات، مدى جواز التحكيم في منازعات عقد النقل البحري في القانون الأردني دراسة تحليلية، بحث منشور بمجلة المنارة للبحوث والدراسات، جامعة ال البيت، المجلد السابع عشر، العدد ٣ رجب ١٤٣٣ هجري حزيران ٢٠١١ ميلادي، ص ١٣٣.