



التزامات منعهء النقل وحقوقه في التشريع الاردني والمقارن obligations of transport and translation of the Jordanian and the comparative legislation

و. صرلم عبر (الحسين) ريش
كلية العلوم (السياسية) جامعة ميسان

الملخص

تُعَدّ عمليات النقل الدولي متعدد الوسائط من العمليات المهمة في عملية التبادل التجاري بين الدول، نتيجة عقد نقل متعدد الوسائط بين الشاحن ومنعهء النقل، لغرض نقل البضائع بواسطتين نقل مختلفتين على الأقل عبر الحدود الدولية، إلا أن هناك جملة من الالتزامات تقع على عاتق منعهء النقل نتيجة نقله لتلك البضائع من دولة الى أخرى، بالإضافة الى عدة حقوق يرتبها عقد النقل الدولي متعدد الوسائط، ونتيجة لانفراد التشريع الأردني بقانون خاص يعني بعملية النقل الدولي متعدد الوسائط، إلا وهو قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨، ارتأينا الى دراسة موضوع التزامات منعهء النقل وحقوقه في التشريع بالإضافة الى التشريعات المقارنة ذات الصلة بموضوع الدراسة.

Abstract

Multimodal international transport is considered an important process in the trade exchange between countries, as a result of a multimodal transport contract between the shipper and the transport operator, for the purpose of transporting goods by at least two different transports across international borders, but there are a number of obligations incumbent on the transport operator as a result Transferring these goods from one country to another, in addition to several rights arranged by the multimodal international contract of contract, and as a result of the uniqueness of Jordanian legislation in a special law that concerns the process of international multimodal transport, except that is the Jordanian Multimodal International Transport Law No. 29 of 2018, we decided to study the topic of Hauler obligations and rights in legislation as well as comparative legislation relevant to the subject of the study



الكلمات الافتتاحية: متعهد النقل .التزامات حقوق. قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨. قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ وتعديلاته. قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ .
المقدمة:

يُعدّ متعهد النقل متعدد الوسائط شخصية قانونية متكاملة لها حقوق وعليها التزامات تنتج عن قيامه بإبرام عقد النقل متعدد الوسائط مع الشاحن لغرض نقل البضائع بواسطتين نقل مختلفتين على الأقل من وسائط النقل من دولة الى دولة أخرى مقابل أجر محدد.

إلا أن تلك الالتزامات والحقوق لم تحظ بالاهتمام ذاته التي حظيت به التزامات الناقل وحقوقه في القوانين والاتفاقيات الدولية التي تبين في إحكامها عدم التوسع في بيان التزامات وحقوق متعهد النقل، وقد نأثر الفقه بها نوع ما. لعدم وجود تنظيم قانوني خاص يعنى بالنقل الدولي متعدد الوسائط.
أهمية البحث:

بدأ الاهتمام بموضوع التزامات متعهد النقل وحقوقه في الوقت الحالي؛ نتيجة وضع تنظيم قانوني خاص لنظام النقل الدولي متعدد الوسائط بعد أن كان هذا الموضوع يتم تناوله مع قوانين النقل البرية والبحرية والجوية، ولم يتم إفراده على حده، ونتيجة التطورات الحاصلة في مجال التجارة والنقل الدولي، أخذت بعض الدول تنتظر الى نظام النقل الدولي متعدد الوسائط على انه نظام قانوني جديد يستوجب الأمر وضع قواعد قانونية تنظم إحكامه. كما هو الحال في أنظمة النقل الأخرى ومنها النقل أحادي الوسائط، فقد فعل حسناً المشرع الأردني عندما ذهب الى وضع تلك القواعد بقانون خاص للنقل الدولي متعدد الوسائط إلا وهو قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨.

إشكالية البحث:

أن مشكلة الدراسة تنأثر عن بيان مدى التزام متعهد النقل بإصدار مستند النقل الدولي متعدد والذي يفيد استلام البضاعة من الشاحن وأخذها في حراسته لغرض نقلها من مكان لآخر. بالإضافة الى مدى التزامه ببيان حركة انتقال البضاعة من مكان نقلها في دولة الى مكان وصولها في دولة أخرى، وكذلك بيان واسطة النقل التي تتم بموجبها عملية متعهد النقل سواء كانت برية أو بحرية أو جوية أو سككية. وأخيراً بيان مدى التزامه باستلام البضاعة من الشاحن وإعدادها أعداداً صحيحة وتجهيزها وتحميلها ومناولتها وتوضييبها بطريقة مناسبة لحفظها من الهلاك أو التلف وتفريغها بصورة سليمة وتسليمها الى المرسل اليه.

أضف الى ذلك، أن المشكلة تنأثر ببيان مدى تمتع متعهد النقل بالحقوق الواردة في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني والقوانين المقارنة من خلال حقه بفحص البضاعة المراد نقلها من مكان لآخر بوسائط نقل مختلفة، وبيان مدى مطابقتها مع



البيانات الواردة في مستند النقل متعدد الوسائط، ويكون ذلك بحضور الشاحن، بالإضافة الى حقه في إدراج تحفظات في مستند النقل الدولي متعدد الوسائط، ويستطيع استعمالها وفق مصلحته متى ما تحققت الشروط الشكلية والموضوعية لتلك التحفظات. وأخيراً حقه في الحصول على الأجرة المتفق عليه في عقد النقل متعدد الوسائط نتيجة التزامه بنقل البضائع من بلد الى بلد آخر بالإضافة الى الرسوم والمصاريف.

خطة البحث:

ومما سبق، ارتأينا أن نخصص هذا البحث لدراسة التزامات متعهد النقل وحقوقه، لنلقي الضوء على الالتزامات والحقوق التي تناولها قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ مقارنة هذه الأحكام بتلك الواردة في اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩ ولإحكام الواردة في قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ بالإضافة الى الأحكام الواردة في قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، كل ذلك يتم عن طريق استعراض النصوص الأردنية ذات العلاقة بالدراسة وذلك في إطار مقارنة بين هذه النصوص والنصوص القانونية الأخرى؛ بغية الخروج بنتائج عملية تجيب على أوجه القصور التشريعي لدى المشرع الأردني والمشرع العراقي بخصوص موضوع الدراسة، ومن ثم دعوتها إلى الأخذ بالتوصيات التي ستخرج بها الدراسة من خلال تقسم هذا البحث الى مبحثين يسبقهما مطلب تمهيدي على النحو التالي:

المطلب التمهيدي: مفهوم متعهد النقل.

المبحث الأول: التزامات متعهد النقل.

المبحث الثاني: حقوق متعهد النقل.

المطلب التمهيدي: تعريف متعهد النقل

يقضي بنا عندما نتناول تعريف متعهد النقل، لابد من تعريفه من الناحيتين الفقهية والتشريعية، وذلك من خلال عرض التعريف الفقهي في (فرع أول)، و التعريف التشريعي في (فرع ثان)، وكما يأتي:

الفرع الأول: التعريف الفقهي

لقد طرحت بصدد تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط تعريفات متعددة من قبل فقهاء القانون التجاري والبحري والنقل متعدد الوسائط، وسنحاول طرح بعض تلك التعاريف الى جانب التعريف الذي نراه أفضل من غيره وبما يتلائم مع مركزه القانوني في عقد النقل متعدد الوسائط.

فقد عرّفه رأياً في الفقه على إنه (الشخص الذي يتحمل المسؤولية كاملة بدأ من ابتداء الرحلة حتى نهايتها ويبرم عقد النقل مع الشاحن ويصدر سند الشحن متعدد الوسائل لهذا الشاحن)^(١).

ويؤخذ على هذا التعريف، أنه لم يبين تصرف متعهد النقل فيما إذا كان تصرف أصالة ام وكالة (نيابة)، أضف الى ذلك، أن هذا التعريف لم يبين الآليات المتبعة في



تنفذ عقد النقل متعدد الوسائط المبرم مع الشاحن، فيما إذا كان التنفيذ يتم بوسائل خاصة يمتلكها متعهد النقل، أم يستعين بأشخاص أو شركات أو هيئات لغرض التنفيذ، كان يستعين بناقلين فعليين يقع على عاتقهما إيصال البضاعة إلى جهة الوصول.

كما ويؤخذ على هذا التعريف أيضاً، قيام متعهد النقل بإبرام عقد نقل متعدد الوسائط مع الشاحن وليس عقد نقل متعدد الوسائط، حيث أن واسطة النقل هي عبارة عن الجزء المادي الذي تتم عبره عملية النقل، ويشمل البحار والمحيطات والأنهار والممرات والبحيرات المائية الداخلية والطرق البرية والسكك الحديدية والطرق الجوية وهي بذلك تختلف عن وسيلة النقل والتي يتم نقل البضاعة داخلها، وقد فعل المشرع الأردني حسناً عند تعريف وسيلة النقل في المادة (٢/تاسعاً) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم (٢٩) لسنة ٢٠١٨^(٢) وتشمل القطار، وسيارة الشحن والسفينة، والماعونة، ومركب الملاحة النهرية، والطائرة، والأنابيب وما في حكمها، وبالتالي فإن عقد النقل الدولي يكون متعدد الوسائط وليس عقد النقل الدولي متعدد الوسائط.

وعرفه رأياً آخر على أنه (متعهد النقل الدولي هو أي شخص أبرم مع مرسل عقد نقل بضاعة متعددة الوسائط، أو أبرم باسمه مثل هذا العقد، ويتصرف بصفته أصيلاً وليس بصفته وكيلًا للمرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط أو نيابة عنهم)^(٣).

وبالرغم من بساطة ووضوح هذا التعريف، إلا أنه يشوبه القصور، وذلك من خلال التركيز على الجانب التعاقدي فقط دون بيان التزامات كل من الشاحن ومتعهد النقل، بالإضافة إلى عدم بيان الوسائط الخاصة بعملية النقل.

الفرع الثاني: التعريف التشريعي

عرف قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني في المادة (٢/رابعاً) متعهد النقل على أنه (الشخص المرخص من الهيئة لمزاولة أعمال النقل الدولي متعدد الوسائط وفق أحكام هذا القانون).

كما وعرفت اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩^(٤) في المادة (١/ثانياً) متعهد النقل على أنه (الشخص المرخص له من الجهة المختصة بدولة منضمة لهذه الاتفاقية والذي يبرم عقد نقل متعدد الوسائط مع المرسل باسمه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه ويتصرف بصفته أصيلاً ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد).

كما أن قواعد (UNCTAD/ICC) بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط لعام ١٩٩١، عرفت متعهد النقل متعدد الوسائط على أنه (أي شخص يبرم عقد متعدد الوسائط ويتحمل المسؤولية عن الأداء بما في ذلك ملتزم النقل)^(٥). إلا أن هذه القواعد هي اختيارية، وجديدة، بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط، والتي وضعها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) بالاشتراك مع غرفة التجارة الدولية (ICC) عام ١٩٩١، ودخلت حيز النفاذ عام ١٩٩٣. كما أن القواعد لا تطبق



تلقائياً، إلا إذا أفصح الشاحن ومتعهد النقل عن رغبتهم في تطبيقها لأنها ليست صادرة من المشرع^(٦).

إما اتفاقية النقل متعدد الوسائط لعام ١٩٨٠^(٧)، فقد عرفت في المادة (١/ثانياً) على أنه (أي شخص يبرم بالأصلالة عن نفسه أو عن طريق شخص آخر ينوب عنه، عقد نقل متعدد الوسائط ويتصرف بصفته أصيلاً لا بالوكالة أو بالنيابة عن المرسل أو الناقلين المشتركين في عمليات النقل المتعدد الوسائط، ويتحمل مسؤولية تنفيذ العقد).

وبعد أن استعرضنا مختلف التعاريف التي قبلت في متعهد النقل، نستطيع تعريفه بأنه (بأنه كل شخص يلتزم بموجب عقد نقل متعدد الوسائط بأن يقوم بنفسه أو بواسطة وكلائه بنقل البضاعة بعد استلامها من الشاحن بواسطة أو أكثر من وسائط النقل، لغرض إيصالها سالمة إلى جهة الوصول لقاء أجر، ويتولى إصدار وثيقة نقل متعدد الوسائط باسمه أو لأمره أو لحامله).

وقد حاولنا في هذا التعريف أن نؤكد أن متعهد النقل هو شخص سواء كان طبيعياً أو معنوياً، يتصرف بصفته أصيلاً وليس وكيلاً عن الشاحن في نقل البضائع وإرسالها من مكان إلى آخر باستخدام واسطتين أو أكثر من وسائط النقل من مكان تسلمها إلى المكان المحدد لتسليمها، وفق عقد النقل متعدد الوسائط.

كما حرصنا على بيان الجانب التعاقدية في علاقة بالشاحن، مع بيان أبرز التزامات الشاحن والتمثلة بتقديم البضاعة لمتعهد النقل وتجهيزها، فضلاً عن الالتزام بدفع الأجرة، وإصدار مستند النقل الدولي متعدد الوسائط سواء كان قابلاً أو غير القابل للتداول.

المبحث الأول: التزامات متعهد النقل

تبين من خلال تعريف متعهد النقل، بأن هناك عقد نقل دولي متعدد الوسائط، هو العقد المبرم بين الشاحن ومتعهد النقل أو من ينوب عن أي منهما، وهذا يعني أن هناك علاقة بين متعهد النقل والشاحن يحكمها هذا العقد وفقاً للقانون، ومن ثم فإن هذه العلاقة ترتب التزامات على متعهد النقل بعضها يتعلق بمستند النقل، والبعض الآخر يتعلق بالبضاعة. ومن أجل تسليط الضوء على هذه الالتزامات سوف نقسم هذا المبحث إلى المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: الالتزامات الخاصة بمستند النقل.

المطلب الثاني: الالتزامات الخاصة بالبضاعة .

المطلب الأول: الالتزامات المتعلقة بمستند النقل

تقع على عاتق متعهد النقل بعض الالتزامات التي تتعلق بمستند النقل الدولي متعدد الوسائط، منها ما يتعلق بإصدار مستند النقل (فرع أول) ومنها ما يتعلق باختيار خط سير الرحلة ووسائط النقل (فرع ثان) وكما يأتي:

الفرع الأول: إصدار مستند النقل



يلتزم متعهد النقل بعد الانتهاء من معاينة البضاعة وفحصها من إصدار مستند النقل الدولي متعدد الوسائط. وهذا ما نصت عليه المادة (٥/١) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني والتي نصت على انه (إذا تم التعاقد بين الشاحن ومتعهد النقل وأصبحت البضاعة في حيازة متعهد النقل، فعليه إصدار وثيقة النقل وتسليمها للشاحن). ويراد بوثيقة النقل (مستند النقل) بانه (مستند نقل دولي متعدد الوسائط يصدر بموجب عقد النقل وفقاً لإحكام هذا القانون) ^(٨).

إما اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، فقد عرفت مستند النقل في المادة (الأولى/٥) على انه (مستند يصدر بموجب عقد نقل متعدد الوسائط ويعتبر إثباتاً على استلام متعهد النقل للبضاعة موضوع النقل بالحالة المبينة فيها لتسليمها الى المرسل اليه بذات الحالة، وهذه الوثيقة يمكن أن تكون ورقية أو الكترونية).

ويتضح من خلال التعاريف السابقة، أن مستند النقل هو المحرر الذي يصدره متعهد النقل أو من يمثله والذي يفيد استلام البضاعة من الشاحن وأخذها في حراسته لغرض نقلها من مكان لآخر ^(٩).

أضف الى ذلك، أن مستند النقل الدولي متعدد الوسائط هو ليس ذات العقد المبرم بين متعهد النقل والشاحن، وإنما هو أداة لإثبات ذلك العقد والشروط الواردة فيه ^(١٠). لأن عقد النقل متعدد الوسائط يكون موجود في وقت قبل إصدار ذلك المستند، حيث يتولى الشاحن بتقديم البضاعة إلى متعهد النقل في المكان والزمان المعينين والذي بدوره يقوم بشحنها على واسطة النقل قبل صدور ذلك المستند ^(١١).

كما أن قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني أجاز للشاحن اختيار نوع مستند النقل، فإما أن يكون مستند نقل قابل للتداول، وهذا النوع يصدر للأمر وينتقل بالتظهير، أو لحامله ولا ينتقل بالتظهير، وهذا ما نصت عليها المادة (٢/١١) من القانون والتي نصت على انه (وثيقة النقل التي تكون لأمر شخص أو لحاملها ويتم تداولها وفقاً لإحكام هذا القانون). أو قد يصدر مستند النقل غير القابل للتداول، أي يكون للحامل، ويكون قابل للتحويل دون تظهير، وهذا ما نصت الفقرة (١٢) من المادة نفسها والتي نصت على انه (وثيقة النقل التي يتم بموجبها تحديد المرسل اليه واحد ولا يجوز تسليم البضائع لأي شخص آخر). بمعنى أن المرسل اليه هو الذي يجب أن يستلم البضاعة عند وصولها الى جهة الوصول ، وتنشأ له حقوق من لحظه إصدار مستند النقل من قبل متعهد النقل.

الفرع الثاني: اختيار خط سير الرحلة ووسائط النقل

يلتزم متعهد النقل ببيان خط سير الرحلة، ووسائط النقل المستخدمة في عملية نقل البضاعة من بلد الى بلد آخر وهذا ما نصت عليه المادة (٦/٩) والتي تناولت البيانات التي يجب أن يحتويها مستند النقل متعدد الوسائط، حيث نصت على انه (تحديد خط سير نقل البضائع ووسيلة النقل المستخدمة وأماكن انتقال البضائع من وسيلة لأخرى إذا كانت معلومة عند إصدار الوثيقة).



والسؤال الذي يثار هنا، هل أن متعهد النقل هو الناقل ذاته الذي يتولى اختيار خط سير الرحلة وواسطة النقل؟ أم انه شخص آخر غير الناقل؟

للإجابة على هذا التساؤل، يجب علينا بيان التمييز بين متعهد النقل والناقل العادي. فلم يُعرّف المشرّع الأردني الناقل في قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ وتعديله بالقانون ٣٥ لسنة ١٩٨٣. وبالرجوع الى قانون التجارة الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦^(١٢)، نجد أن المشرع عرف عقد النقل في المادة (٦٨) منه والتي نصت على انه (يقصد بالنقل العقد المتبادل الذي يكون الغرض الأساسي منه تأمين انتقال شخص أو شيء من موقع الى آخر). إلا أن القانون عاد مره أخرى وإشارة بصورة ضمنية الى الناقل، وذلك في نص المادة (٦٩) منه، حيث بينت أن الناقل هو الشخص الذي يتعاطى نوع من إجارة العمل أو المشاريع التي لها صفة العقود بعوض، ويسمى أيضاً ملتزم النقل إذا جعل من هذه الأعمال أو المشاريع مهنته العادية^(١٣). أما قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٤ هو الآخر لم يعرف الناقل، وإنما اكتفى بتعريف عقد النقل في المادة (٥) منه والتي نصت على انه (عقد النقل اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص أو شيء من مكان الى آخر لقاء أجر معين).

أما على مستوى التشريعات الدولية، فقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً (روتردام) لعام ٢٠٠٨^(١٤)، في المادة (١/خامساً) من الفصل الأول الناقل على أنه (يعني الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن). في حين أن اتفاقية هامبورغ (اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨)^(١٥) عرفت في المادة (١/أولى) بأنه (كل شخص أبرم عقداً أو أبرم باسمه عقد مع الشاحن لنقل البضائع بحراً).

ويلاحظ من التعاريف السابقة، أن الناقل هو الشخص الذي يتولى التعاقد مع الشاحن لغرض نقل البضاعة من مكان لآخر لقاء أجر، ومن ثم فإن الناقل ملزم بإيصال البضائع المنقولة وتفرغها في مكان الوصول، وتسليمها إلى المرسل اليه بموجب سند الشحن^(١٦) وهذا ما أكدته القضاء الأردني في احد أحكامه^(١٧).

ويكون الناقل مسؤولاً عن كل ما يلحق البضاعة من هلاك أو تلف، أو نقص في البضاعة خلال الرحلة البحرية، ويمتد هذا الضمان حتى بعد تفرغ البضاعة، وإلى حين تسليمها للمرسل إليه في ميناء الوصول، وهذا ما أكدته القضاء الأردني أيضاً^(١٨). وعليه فإن التزام الناقل هو التزام بتحقيق نتيجة، وهذا الالتزام يتمثل بنقل البضاعة من ميناء الشحن في موعدها المحدد وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول سليمة وخالية من العيوب، ولا يعفى من المسؤولية إلا بتوافر عدة أسباب أوردتها المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحرية الأردني على سبيل الحصر^(١٩). أما التزام متعهد النقل فهو التزام ببذل عناية، وهذا ما نصت عليه المادة (١٢/ف٣) من اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط بين الدول العربية والتي نصت على انه (يكون متعهد النقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن تلف أو فقد البضاعة، وكذلك التأخير في التسليم



في الوقت الذي كانت فيه البضاعة في عهده طبقاً لإحكام المادة (١٤) من هذه الاتفاقية ، ما لم يثبت متعهد النقل انه قام هو أو مستخدميه أو وكلائه أو أي شخص آخر مفوض منه ببذل العناية الكافية واتخاذ كافة التدابير التي كان من المعقول أن يطلب منهم اتخاذها لتلافي الحادث وعواقبه أو أن ما حدث كان بسبب قوة قاهرة). أما المشرع الأردني فقد أغفل هذه المسألة من التنظيم في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط .

أضف الى ذلك، أن متعهد النقل لا يتولى عملية نقل البضائع بنفسه كما هو الحال بالنسبة للنقل العادي، بل تتم عملية النقل بواسطة ناقلين آخرين. أي أن دور الناقل يختلف تماماً عن دور متعهد النقل، لان الأخير يتولى إبرام عقد النقل متعدد الوسائط وليس عقد أحادي الوساطة، والذي عرفته المادة (٢ / خامساً) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني على انه (العقد المبرم بين الشاحن ومتعهد النقل أو من ينوب عن أي منهما، وفقاً لإحكام هذا القانون) حيث يتضح من خلال التعريف أن عقد النقل متعدد الوسائط يصدر بموجب نقل متعدد الوسائط وليس نقلاً أحادياً الوساطة، يتولى بموجبه متعهد النقل بإصدار وثيقة النقل متعدد الوسائط وليس سند شحن كما هو الحال في النقل العادي، وهذه الوثيقة تحكم عملية النقل متعدد الوسائط جميعها، وتقوم بتغطية عملية النقل سواء كان برياً أو بحرياً أو جواً. فضلاً عن ذلك، أن وثيقة النقل متعدد الوسائط تصدر بموجب عقد نقل دولي، أي يشترط فيها عنصر الدولية. على خلاف النقل العادي الذي قد يغطي سند الشحن عمليات النقل الداخلي^(٢٠).

ومما تقدم، أن متعهد النقل يلتزم ببيان حركة انتقال البضاعة من مكان نقلها في دولة الى مكان وصولها في دولة أخرى ، بالإضافة الى بيان واسطة النقل التي تتم بموجبها عملية النقل^(٢١). إلا متعهد النقل قد تواجه بعض الصعوبات في بيان خط سير الرحلة وبيان واسطة النقل ، لذا يحرص دائماً على إدراج شرط في مستند النقل الدولي متعدد الوسائط يسمى (شرط الحرية) والذي بموجبه يستطيع تنفيذ عملية النقل حسب خط السير وواسطة النقل التي يختارها^(٢٢).

المطلب الثاني: الالتزامات الخاصة بالبضاعة

نصت المادة (١٦) من قانون النقل متعدد الوسائط الأردني على انه (يلتزم متعهد النقل باستلام البضاعة وإعدادها وتجهيزها وتحميلها ومناولتها وتوضييبها بطريقة مناسبة لحفظها من الهلاك أو التلف وتفريغها بصورة سليمة، ما لم يتم الاتفاق في عقد النقل على إن يقوم الشاحن أو من له حق التصرف في البضائع أو المرسل اليه بذلك). ويتضح من نص المادة أعلاه ، أن متعهد النقل يلتزم بما يأتي:

أولاً. استلام البضاعة: يلتزم متعهد النقل باستلام البضاعة من الشاحن استلاماً مادياً، أي أن البضاعة تدخل تحت تصرف متعهد النقل أو ومن يمثله، بحيث يتمكن متعهد النقل أو من يمثله من فحصها والتحقق من حالتها لغرض نقلها عبر وسائط النقل المختلفة من مكان لآخر. ويكون استلام البضاعة من قبل متعهد النقل يكون في المكان والزمان المتفق عليه مع الشاحن^(٢٣).



ويعتبر هذا الالتزام هو الأساس في تحديد مسؤولية متعهد النقل عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخير في تسليمها الى المرسل اليه. لأن مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط تبدأ من الفترة الواقعة بين تسلم البضاعة من الشاحن الى تسليمها الى المرسل اليه أو من يمثله، وهذا ما نصت عليه المادة (١١/أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني والتي نصت على انه (تبدأ مسؤولية متعهد النقل عن البضائع من تاريخ استلامه أو استلام الطرف المنفذ لها من الشاحن، وتنتهي مسؤوليته عند تسليم البضائع للمرسل اليه).

ثانياً إعداد البضاعة وتجهيزها: جعل المشرع الأردني في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط إعداد البضاعة وتجهيزها هو التزام يقع على عاتق متعهد النقل. إلا أننا نرى أن هذا الالتزام هو بالأساس يقع على عاتق الشاحن، حيث يلتزم بموجبه بتحضير البضاعة وتجهيزها في المكان والزمان المتفق عليه وبمحاذاة واسطة النقل، فإذا لم يتم تحضير البضاعة وتجهيزها في المكان والزمان المتفق عليه تمهيداً لنقلها في واسطة النقل، ترتبت عليه مسؤولية دفع أجرة النقل الى متعهد النقل عن طيلة مدة الانتظار، وهذا ما جاء به قانون التجارة البحرية الأردني^(٢٤).

ثالثاً تحميل البضاعة: وهي عملية مادية تتضمن رفع البضاعة من مكان وجودها ووضعها على واسطة النقل بواسطة الآلات الخاصة بها وحسب نوع البضاعة، فإذا كانت البضاعة المراد نقلها عبارة عن زيت، فيتم نقلها بواسطة أنابيب خاصة، أما إذا كانت البضاعة عبارة عن حبوب فيتم تحميلها بواسطة مضخات خاصة للتحميل^(٢٥). وعليه فإن متعهد النقل يلتزم بتحميل البضاعة على واسطة النقل لغرض نقلها من مكان في دولة الى مكان في دولة أخرى.

رابعاً توضيب البضاعة: يلتزم متعهد النقل بتوضيب البضاعة في واسطة النقل، أي ترتيبها ترتيباً دقيقاً، بمعنى أن هذه العملية تتطلب العناية اللازمة ومراعاة ظروف كل بضاعة^(٢٦)، ويتحمل متعهد النقل المسؤولية الناتجة عن عدم مراعاة التوضيب، ولا يعفى من المسؤولية في حال قيام شركة متخصصة أو تابعة بهذه العملية^(٢٧).

خامساً تسليم البضاعة: أن التزام متعهد النقل بإيصال البضاعة سالمة الى جهة الوصول لا يعني أن مسؤولية متعهد النقل قد انتهت، فمتعهد النقل يبقى مسؤولاً لحين تسليمها الى المرسل اليه، وهذا ما نصت عليه المادة (١٥/أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني والتي نصت على انه (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). والتسليم هنا هو تسليم فعلياً، ويراد بالتسليم الفعلي: هو التسليم الذي يتم الى المرسل اليه أو من يمثله في المكان والزمان المتفق عليه في عقد النقل^(٢٨).

إلا أن بعض التشريعات تشترط على متعهد النقل أن يتم تسليم البضاعة الى المرسل اليه عن طريق جهة أو طرف ثالث، فإن زمان ومكان تسليم البضاعة لذلك الطرف أو تلك



الجهة هما الزمان والمكان المحددين في عقد النقل أو ما تقتضي به العادات أو الممارسات أو الأعراف^(٢٩).

ويعتبر استلام البضاعة من قبل المرسل اليه قرينة على تسليمها وفقاً للحالة المبينة في مستند النقل متعدد الوسائط، ما لم يتم أعمار متعهد النقل خطياً من المرسل اليه بان هناك خسارة أو تلف أو هلاك في البضاعة، ويتم ذلك خلال يومين عمل من تاريخ استلامه البضاعة^(٣٠).

المبحث الثاني: حقوق متعهد النقل

من اجل تسليط الضوء على حقوق متعهد النقل، سوف نعين الحقوق الخاصة بالبضاعة والحقوق الخاصة باجرة النقل والرسوم من خلال المطلبين الآتيين:

المطلب الأول: الحقوق الخاصة بالبضاعة.

المطلب الثاني: الحقوق الخاصة باجرة النقل والرسوم.

المطلب الأول: الحقوق الخاصة بالبضاعة

أجاز قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ لمتعهد النقل عدة حقوق على البضاعة المراد نقلها من دولة الى دولة أخرى بموجب عقد النقل الدولي متعدد الوسائط، منها ما يتعلق بفحص البضاعة (فرع أول) وإدراج تحفظات عليها (فرع ثان) وكما يأتي:

الفرع الأول: فحص البضاعة

نصت المادة (١٣/أ) على انه (إذا اقتضى الأمر قيام متعهد النقل بفحص البضاعة للتأكد من محتوياتها، وذلك بإزالة الأغلفة أو فتح الأوعية، فعليه إشعار الشاحن خطياً لحضور الفحص في الموعد المحدد، فإذا لم يحضر في ذلك الموعد، فللمتعهد النقل إجراء الفحص بغياب الشاحن والرجوع على الشاحن أو المرسل اليه بتكاليف الفحص حسب مقتضى الحال).

وهذا يعني أن لمتعهد النقل الحق بفحص البضاعة المراد نقلها من مكان لآخر بوسائط نقل مختلفة، وبيان مدى مطابقتها مع البيانات الواردة في مستند النقل متعدد الوسائط، ويكون ذلك بحضور الشاحن، أما في حالة إشعار الشاحن بذلك ولم يحضر، جاز لمتعهد النقل إجراء الفحص بغياب الشاحن.

والأمر يختلف فيما إذا كان النقل عادي أو بالحاويات؛ فإذا كان النقل عادياً فإن متعهد النقل يتمكن بوسائل بسيطة من فتح الأوعية أو إزالة الأغلفة للتأكد من محتويات البضاعة. إلا أن متعهد النقل قد يجد بعض الصعوبات في عملية الفحص فيما إذا كانت البضاعة محواة. وهذه الحاوية يملكها الشاحن، أي أن الشاحن يقوم بتعبئة الحاوية، ويتولى إغلاق أبوابها، وختمها ثم تسليمها الى متعهد النقل^(٣١)، أو كانت الحاوية مملوكة لمتعهد النقل، فتنهض هنا الآليات القانونية في تحديد المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها.



الفرع الثاني: إدراج تحفظات

عرف الفقه التحفظات في النقل أحادي الوساطة على أنها (حق الناقل في أن يدون أسبابه إذا ما قام الشك لديه حول صحة بيانات سند الشحن وغالباً ما ترد على السند ذاته فتحيله إلى سند شحن غير نظيف بشرط أن لا يكون مجرد عبارات إنشائية عامة وان تكون معللة)^(٣٢).

وعليه، فإن التحفظات التي يدرجها الناقل في النقل أحادي الوساطة في سند الشحن هي حق قانوني للناقل ينشأ له مقابل التزام الشاحن بتقديم بيانات صحيحة ودقيقة تتعلق بالبضاعة، وهذا ما اخذ به قانون التجارة البحرية الأردني^(٣٣). على خلاف ما اخذ به قانون النقل العراقي^(٣٤).

أما في النقل متعدد الوسائط، فلا يوجد تعريف محدد من قبل الفقه حول التحفظات التي يدونها متعهد النقل، وبالتالي نستطيع تعريفها على أنها (بيانات يدونها متعهد النقل أو من يفوضه في مستند النقل الدولي متعدد الوسائط، تتعلق بالبضاعة في حال توافر لديه الشك حول عدم صحتها أو مطابقتها لما قدمه الشاحن في مستند النقل الدولي متعدد الوسائط).

وبالرجوع الى قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني، نجد أن التحفظات ليست حق لمتعهد النقل وإنما هي واجباً عليه، وهذا ما نصت عليه المادة (١٢/أ) والتي نصت على أنه (إذا علم متعهد النقل أن البيانات الواردة في وثيقة النقل لا تمثل تمثيلاً دقيقاً للبضائع التي أصبحت بحيازته أو كانت لديه أسباب معقولة للاشتباه في ذلك، أو إذا لم تكن لديه وسائل كافية للتثبت من صحة هذه البيانات، وجب عليه أن يدرج في وثيقة النقل تحفظاً يحدد فيه البيانات غير الصحيحة أو أسباب الاشتباه في ذلك أو عدم وجود الوسائل الكافية للتثبت من صحتها).

ومما تقدم، يتضح لنا أن التحفظات هي حق لمتعهد النقل، يستطيع استعمالها وفق مصلحته متى ما تحققت الشروط الشكلية والموضوعية لتلك التحفظات.

المطلب الثاني: الحقوق الخاصة باجرة النقل والرسوم

لمتعهد النقل الحق في الحصول على أجرة النقل والرسوم المتعلقة بنقل البضاعة من مكان لآخر بموجب عقد النقل الدولي متعدد الوسائط، وهذا ما نصت عليه المادة (٣٠/أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني، والتي نصت على أنه (يكون الشاحن مسؤولاً عن دفع أجرة النقل وغيرها من الرسوم المتعلقة بنقل البضائع، ما لم يتم الاتفاق في عقد النقل على خلاف ذلك). أي أن متعهد النقل له الحق في الحصول المبلغ المتفق عليه في عقد النقل متعدد الوسائط نتيجة التزامه بنقل البضائع من بلد الى بلد آخر. وان الأصل في دفع تلك المبالغ تكون من قبل الشاحن، حيث يتم دفعها الى متعهد النقل متعدد الوسائط، ما لم يكن هناك اتفاق بين الشاحن والمرسل اليه، على أن يتم دفعها من قبل المرسل اليه^(٣٥).



والسؤال الذي يثار هنا، هل أن أجرة النقل هي ذاتها العمولة التي يحصل عليها الوكيل بالعمولة بالنقل؟

للإجابة على هذا التساؤل، يقتضي بنا تمييز متعهد النقل عن الوكيل بالعمولة بالنقل، فلم يعرف المشرع الأردني الوكيل بالعمولة بالنقل، تاركاً تعريفه إلى الفقه والقضاء. إلا أنه أورد تعريفاً للوكيل بالعمولة، وذلك في المادة (٨٧) من قانون التجارة الأردني والتي نصت على أنه (الوكيل بالعمولة هو الذي يأخذ على نفسه أن يعقد باسمه الخاص ولكن لحساب موكله بيعاً وشراءً وغيرهما من العمليات التجارية مقابل عمولة). ويمكننا القول أن هذا التعريف يقتصر على الوكالة المقتصرة على عمليات البيع والشراء وليست بعمليات نقل البضائع من مكان لآخر.

كذلك الحال في التشريع العراقي، فإن المشرع العراقي لم يعرف الوكيل بالعمولة بالنقل، وإنما عرف عقد الوكالة بالعمولة بالنقل في المادة (٧٦/أولاً) من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣، والتي عرفته بأنه (عقد يلتزم بمقتضاه الوكيل لقاء عمولة أن يبرم باسمه لحساب موكله الراكب أو المرسل عقد نقل، وإن يقوم عند الاقتضاء بالعمليات المرتبطة بالنقل). ثم ذهب المشرع العراقي في موضع آخر وعرف الوكالة بالنقل والتي هي (عقد يلتزم الوكيل بمقتضاه بأن يقوم بالتصرفات القانونية وما يتعلق بها باسم الناقل ولحسابه)^(٣٦)، وقد فعل المشرع العراقي حسناً عند تمييزه هذين النوعين من الوكالة وبيان مفهومهما لتجنب الخلط بينهما.

فالوكيل بالنقل يتولى إجراء جميع التصرفات القانونية باسم الناقل ولحسابه، ومن ثم فإن الوكالة بالنقل تقع ضمن مفهوم الوكالة العادية وتسري أحكامها عليها، ما عدا الأحكام المنصوص عليها في قانون النقل العراقي^(٣٧)، أما الوكالة بالعمولة بالنقل فإنها تقع ضمن مفهوم الوكالة بالعمولة وتسري أحكامها عليها، ما عدا الأحكام المنصوص عليها في قانون النقل العراقي^(٣٨). وبالتالي فإن طبيعة النشاط الذي يقوم به الوكيل بالعمولة بالنقل من خلال التعاقد باسمه ولحساب موكله هو ذاته النشاط الذي يقوم به متعهد النقل.

إلا أن الفارق بينهما يكمن بعدم مطابقة أحكام الوكالة بالعمولة الواردة في قانون التجارة الأردني المواد (٨٧-٩٨) على متعهد النقل، وكذلك عدم انطباق أحكام الوكالة بالعمولة بالنقل الواردة في قانون النقل العراقي (المواد من ٧٦-٨٢) عليه أيضاً.

وبالرجوع إلى نص المادة (٧٨/ثالثاً) من قانون النقل العراقي والتي نصت على أنه (لا يجوز للوكيل أن يقيد في حساب موكله أجرة نقل أكثر من الأجرة التي اتفق عليها مع الناقل وكل ما يحصل عليه الوكيل من مزايا من الناقل تعود فائدته على الموكل ما لم يتفق في عقد الوكالة بالعمولة أو يقضي التعامل بخلاف ذلك). نجد أنها تتعارض مع طبيعة ونشاط متعهد النقل، حيث يسعى متعهد النقل دائماً إلى تحقيق الربح، وذلك بتقاضي أجرة من الشاحن أكثر من الأجرة التي يدفعها إلى الناقل.



بالإضافة الى ما جاءت به المادة (٨١/أولاً) من قانون النقل العراقي والتي نصت على انه (لكل من الموكل والناقل حق الرجوع مباشرة على الآخر للمطالبة بالحقوق الناشئة عن عقد النقل ، وفي جميع الأحوال يجب إدخال الوكيل في الدعوى) . وهذا يعني وفق المادة أعلاه، أن هناك عقدين ،الأول عقد الوكالة بالعمولة بالنقل مع متعهد النقل ، والعقد الثاني عقد نقل مع الناقل الفعلي ، وهذا ما يتنافى مع طبيعة النقل الدولي متعدد الوسائط .

أضف الى ذلك، أن التزام متعهد النقل هو التزام ببذل عناية كما بينا سابقاً في حين أن التزام الوكيل بالعمولة بالنقل هو التزام بتحقيق نتيجة والمتضمن ضمان وصول البضاعة الى جهة الوصول وفي الميعاد المحدد، أي أنه انه يكون مسؤولاً عن جميع مراحل النقل^(٣٩) ، ويبطل كل اتفاق يعفى الوكيل بالعمولة بالنقل من هذا الالتزام^(٤٠) . وهذا ما أكدته نص المادة (٧٦/ثانياً) من قانون النقل العراقي والتي نصت على انه (يسال الوكيل من وقت تسلمه الشيء محل النقل عن هلاكه كلياً أو جزئياً أو تلفه أو التأخير في تسليمه .ولا يجوز أن ينفي هذه المسؤولية عن نفسه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ الموكل أو المرسل اليه).

والسؤال الذي يثار هنا أيضاً ،أذا لم يكن متعهد النقل ناقلاً عادياً أو وكيلاً بالعمولة، فما هو التكيف القانوني له؟

ذهبت الدكتوراه نادية محمد معوض بالقول (أن متعهد النقل متعدد الوسائط يتصرف بصفته كياناً قانونياً كاملاً مستقلاً، وليس بصفته وكيلاً بالعمولة، فهو يتصرف لحسابه وباسمه وليس لحساب الشاحن أو الناقلين)^(٤١) .بينما ذهب الدكتور فاروق ملش بالقول أن (متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط الذين يمارسون العمل اليوم ،هم أساساً مُرحّلو بضائع، وان العوامل الرئيسية التي أدت بهم الى هذا التطور هي التزامهم في سوق النقل الدولي وخدماته والمرونة في التجارب مع حاجات المتعاملين معهم بالإضافة الى قبولهم تقلد دور الناقلين)^(٤٢) .

وعليه، فان متعهد النقل ليس ناقلاً عادياً ولا وكيلاً بالعمولة بالنقل، لاختلاف التنظيم القانوني لكل منهما ،وأما هو مُرحّل بضائع يتولى إبرام عقد النقل متعدد الوسائط أصالة وليس إنابة، ويخضع لقواعد قانونية خاصة وحسب طبيعة النشاط الذي يقوم به، لكنه يحتاج الى تنظيم قانوني مستقل يكون أكثر دقة وبيان من قبل المعنيين بالنقل الدولي متعدد الوسائط.

وعليه، فأن الشاحن يكون مسؤولاً عن دفع أجره النقل والرسوم في حال تضمين وثيقة النقل متعدد الوسائط القابلة للتداول عبارة (أجرة النقل مدفوعة مسبقاً) أو أي عبارة أخرى مشابهة تفيد استيفاء الأجرة، فلا يكون حامل الوثيقة أو المرسل إليه مسؤول عن دفعها^(٤٣) ، أما في حالة تضمين وثيقة النقل متعدد الوسائط القابلة للتداول عبارة (أجرة النقل قيد التحصيل) أو أي عبارة أخرى مشابهة ، فان الشاحن أو الحامل



أو المرسل اليه أو أي شخص له حق التصرف في البضاعة يكون مسؤولاً عن دفع
أجرة النقل والرسوم^(٤٤).

**والسؤال هنا؛ هل يستحق متعهد النقل الأجرة والرسوم في حال حالة هلاك
البضاعة أو تلفها؟**

أجابت المادة (٣١/ج) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني على هذا
التساؤل، والتي نصت على انه (لا يستحق متعهد النقل أجرة النقل عما يهلك أو يتلف من
البضائع المنقولة بقوة القاهرة إثناء عملية النقل). وهذا يعني أن متعهد النقل لا يستحق
أجرة النقل في حال هلاك البضاعة كلياً أو جزئياً إثناء عملية نقلها من بلد الى بلد آخر.
ويؤخذ على ذلك، أن المشرع لم يفرق بين حالة الهلاك البضاعة أو تلفها كلياً
أو جزئياً، بالإضافة الى عدم التفرقة فيما إذا كان الهلاك أو التلف بفعل قوة القاهرة قبل
البدء بعملية نقل البضاعة وبعد أتمام عملية النقل، وقد حصر المشرع عدم استحقاق
الأجرة بفعل قوة القاهرة إثناء عملية النقل فقط. وأخيراً لم يبين المشرع فيما إذا كان
الهلاك أو التلف ناتج من قبل متعهد النقل أو احد تابعيه. وهذا يعتبر قصور تشريعي
يجب تلافيه من قبل المشرع الأردني.

وعليه إننا نرى ضرورة التفرقة بين هلاك البضاعة أو تلفها بصورة كلية أو
جزئية، فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها كلياً، يجب التفرقة أيضاً إذا كان الهلاك أو
التلف بفعل قوة القاهرة، أو بفعل متعهد النقل أو احد تابعيه.

فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها بفعل قوة القاهرة، فيجب التفرقة مرة أخرى فيما
إذا كانت الهلاك أو التلف قبل البدء بعملية نقل البضاعة أو أثناء عملية النقل أو
بعدها. فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها قبل بدء عملية النقل؛ فلا يستحق متعهد النقل
أجرة النقل أو الرسوم ولا يجوز له المطالبة بأي تعويض.

إما إذا كان هلاك البضاعة أو تلفها بفعل قوة القاهرة أثناء عملية النقل، فإن
متعهد النقل لا يستحق أجرة النقل أو الرسوم أو أي تعويضات أخرى، وهذا ما جاءت
به المادة (٣١/ج) من قانون النقل متعدد الوسائط الأردني. ولكن الحال يختلف فيما إذا
هلكت البضاعة أو تلفت بفعل قوة القاهرة بعد إتمام عملية النقل؛ في هذه الحالة يستحق
متعهد النقل أجرة النقل أو الرسوم أو أي مصروفات أخرى في وقت آخر بعد إتمام
عملية النقل في حال هلاك أو تلف البضاعة بفعل قوة القاهرة، ولا يحق للشاحن أو
المرسل اليه استقطاع الأجرة من متعهد النقل بالأجرة ما لم يكن هناك اتفاق يقضي بغير
ذلك.

إما إذا هلكت البضاعة أو تلفت بفعل متعهد النقل ذاته أو احد تابعيه نتيجة
التقصير أو الإهمال، ففي هذه الحالة لا يستحق متعهد النقل المطالبة بأجرة النقل أو
الرسوم أو أي تعويضات أخرى، كما يحق لكل من الشاحن أو المرسل اليه أن يطالب
متعهد النقل بالتعويض نتيجة الهلاك أو التلف.



الحالة الأخرى التي يجب التفريق فيها ،هي حالة هلاك البضاعة أو تلفها جزئياً أي أن البضاعة تضررت جزئياً، ففي هذه الحالة لا يستحق متعهد النقل أجره النقل أو الرسوم أو أي مصاريف أخرى عن جزء البضاعة التالف.

ولكن ما هي الضمانات التي وضعها قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني لغرض حصول متعهد النقل على أجره النقل أو الرسوم أو النفقات الأخرى؟

وضع قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني ضمانات قانونية لمتعهد النقل لغرض الحصول على أجره النقل أو الرسوم أو المصاريف الأخرى تتمثل بحقه في اتخاذ إجراءات حبس البضائع وبيعها. أما فيما يتعلق بإجراء الحبس فقد تناولته المادة (٣٢/أ) منه والتي نصت على أنه (للمتعهد النقل حبس البضائع والامتناع عن تسليمها إذا كان المرسل اليه مسؤولاً عن دفع أي مما يلي: (١) - أجره النقل وأجرة الحيز المستأجر غير المستغل وغرامة التأخير وتعويضات الحبس وجميع ما يتكبده متعهد النقل بشأن البضائع من تكاليف أخرى واجبة الدفع. (٢) أي تعويضات مستحقة لمتعهد النقل بمقتضى عقد النقل). إما إجراء بيع البضائع فقد أجاز القانون لمتعهد النقل بيع البضائع أو جزء منها بسعر معقول دون الإضرار بالمرسل اليه الممتنع عن دفع الأجرة أو الرسوم أو النفقات الناتجة عن البيع ، ويستوفي ذلك المبلغ من البيع ، ويوضع المبلغ المتبقي تحت تصرف المرسل اليه^(٤٥).

إلا أن المشرع الأردني لم يبين مدة حجز البضائع من قبل متعهد النقل لغرض بيعها واستيفاء أجره النقل أو النفقات، ومن ثم جعل مدة الحجز مطلقة وغير محدد سوف يؤدي إلى إطالة النزاع أو يؤدي إلى زيادة تكاليف الخزن وبالتالي تلف البضاعة، لذا نرى من الضرورة أن تكون مدة الحجز بثلاثين يوماً من تاريخ إشعار المرسل اليه بوصول البضائع، وبعدها يتسنى لمتعهد النقل بيعها واستيفاء الأجرة أو النفقات.

الخاتمة

في نهاية بحثنا في موضوع التزامات متعهد النقل وحقوقه في التشريع الأردني والمقارن والذي تناول التزامات متعهد النقل وحقوقه في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ مقارنة بالإحكام الواردة في قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ وتعديلاته، وقانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بالإضافة إلى اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩، توصلنا إلى عدة نتائج تتمثل بما يلي:

- خلصنا إلى تعريف متعهد النقل بأنه كل شخص يلتزم بموجب عقد نقل متعدد الوسائط بأن يقوم بنفسه أو بواسطة وكلائه بنقل البضاعة بعد استلامها من الشاحن بواسطتين أو أكثر من وسائط النقل، لغرض إيصالها سالمة إلى جهة الوصول لقاء أجر، ويتولى إصدار وثيقة نقل متعدد الوسائط باسمه أو لأمره أو لحامله .



- يلتزم متعهد النقل من إصدار مستند النقل الدولي متعدد الوسائط والذي هو عبارة عن محرر يصدره متعهد النقل أو من يمثله والذي يفيد استلام البضاعة من الشاحن وأخذها في حراسته لغرض نقلها من مكان لآخر.
- يلتزم متعهد النقل ببيان حركة انتقال البضاعة من مكان نقلها في دولة الى مكان وصولها في دولة أخرى ، بالإضافة الى بيان واسطة النقل التي تتم بموجبها عملية متعهد النقل سواء كانت برية أو بحرية أو جوية أو سككية.
- يلتزم متعهد النقل باستلام البضاعة من الشاحن وإعدادها أعداداً صحيحاً وتجهيزها وتحميلها ومناولتها وتوضييبها بطريقة مناسبة لحفظها من الهلاك أو التلف وتفريغها بصورة سليمة وتسليمها الى المرسل اليه.
- يحق لمتعهد النقل فحص البضاعة المراد نقلها من مكان لآخر بوسائط نقل مختلفة، وبيان مدى مطابقتها مع البيانات الواردة في مستند النقل متعدد الوسائط، ويكون ذلك بحضور الشاحن، أما في حالة إشعار الشاحن بذلك ولم يحضر، جاز لمتعهد النقل إجراء الفحص بغياب الشاحن.
- يحق لمتعهد النقل إدراج تحفظات في مستند النقل الدولي متعدد الوسائط ، ويستطيع استعمالها وفق مصلحته متى ما تحققت الشروط الشكلية والموضوعية لتلك التحفظات.
- يحق لمتعهد النقل الحصول على الأجرة المتفق عليه في عقد النقل متعدد الوسائط نتيجة التزامه بنقل البضائع من بلد الى بلد آخر بالإضافة الى الرسوم والمصاريف. وإن الأصل في دفع تلك المبالغ تكون من قبل الشاحن، حيث يتم دفعها الى متعهد النقل متعدد الوسائط ، ما لم يكن هناك اتفاق بين الشاحن والمرسل اليه، على أن يتم دفعها من قبل المرسل اليه.
- ومن كل ما تقدم من نتائج نقترح ما يأتي:
- ضرورة تعديل نص المادة (١٦) من قانون النقل متعدد الوسائط الأردني وحذف عبارة (إعداد البضاعة) لان هذا الالتزام يقع على عاتق الشاحن وليس متعهد النقل، حيث يلتزم الشاحن بموجبه بإعداد البضاعة وتجهيزها في المكان والزمان المتفق عليه وبمحاذاة واسطة النقل، فإذا لم يتم تحضير البضاعة وتجهيزها في المكان والزمان المتفق عليه تمهيداً لنقلها في واسطة النقل، ترتبت عليه مسؤولية دفع أجرة النقل الى متعهد النقل عن طيلة مدة الانتظار، وهذا ما جاء به قانون التجارة البحرية الأردني في المواد (١٩١ و ١٩٢ و ١٩٣) منه.
- ضرورة إعادة صياغة نص المادة (١٢/أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني، والتي جعلت التحفظات واجباً على متعهد النقل وليس حق، وهذا ما يتناقض مع نص المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية الأردني والتي جعلت التحفظات حق للناقل متى ما توافرت الشروط الشكلية والموضوعية لها



■ ضرورة إعادة صياغة الفقرة (ج) من المادة (٣١) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني والتي جعلت عدم استحقاق متعهد النقل للأجرة نتيجة هلاك البضاعة المنقولة أو تلفها بقوة قاهرة إثناء عملية النقل فقط. حيث أن المشرع الأردني لم يفرق بين حالة الهلاك البضاعة أو تلفها كلياً أو جزئياً، بالإضافة الى عدم التفرقة فيما إذا كان الهلاك أو التلف بفعل قوة قاهرة قبل البد بعملية نقل البضاعة وبعد أتمام عملية النقل، كما لم يبين المشرع فيما إذا كان الهلاك أو التلف ناتج من قبل متعهد النقل أو احد تابعيه. وهذا يعتبر قصور تشريعي يجب تلافيه من قبل المشرع الأردني. وعليه إننا نرى ضرورة تعديل نص الفقرة لغرض بيان استحقاق الأجرة من خلال التفرقة بين هلاك البضاعة أو تلفها بصورة كلية أو جزئية، فإذا كان هلاك البضاعة أو تلفها كلياً، يجب التفرقة أيضاً إذا كان الهلاك أو التلف بفعل قوة قاهرة، أو بفعل متعهد النقل أو احد تابعيه.

■ ضرورة تعديل نص المادة (٣٢) الفقرة (أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني والتي بينت الضمانات التي يستطيع متعهد النقل اللجوء اليها لغرض استيفاء أجرة النقل أو الرسوم أو النفقات الأخرى، وهذه الضمانات هي حبس البضاعة وبيعها، إلا أن هذه المادة لم تبين مدة الحجز، حيث جعلت المدة مطلقة وغير محدد وبالتالي سوف تؤدي الى إطالة النزاع أو تؤدي الى زيادة تكاليف الخزن ومن ثم تلف البضاعة، لذا نرى من الضرورة أن تكون مدة الحجز (ثلاثين يوماً) تبدأ من تاريخ إشعار المرسل اليه بوصول البضائع.

الهوامش

(١) انظر: عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، القاهرة، ١٩٨٣، ص ١٧٧.

(٢) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية (الأردنية) بالعدد (٥٥٢٠) بتاريخ ٢٠١٨/٦/١٤.

(٣) انظر: براق جواد سوادى، اتفاقات تعديل مسؤولية متعهد نقل البضائع بالحاويات، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، كلية القانون، ٢٠٠٤، ص ٨.

(٤) وهي الاتفاقية التي اقرها مجلس وزراء النقل العرب بقراره المرقم (٣١٥) بتاريخ ٢٠٠٨/١٠/٢٩، ووافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي بقراره المرقم (١٧٦٦) بتاريخ ٢٠٠٩/٢/١٢، ثم وافق عليها مجلس الجامعة العربية على المستوى الوزاري بقرارها المرقم (٧١٢٣) بتاريخ ٢٠٠٩/٩/٩، والمعنية بعملية نقل البضائع بين دولتين عربيتين أو أكثر باستخدام وسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل، والتي دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ ٢٠١١/٨/١١ بعد مصادقة كل من الأردن والعراق وسوريا والمملكة العربية السعودية وتونس وفلسطين واليمن والإمارات العربية المتحدة، علماً إن المملكة الأردنية الهاشمية هي أول دول عربية تصادق على الاتفاقية بتاريخ ٢٠١٠/١/٣٠ بعد إيداع وثائق التصديق من قبل سفير الأردن بالقاهرة ومندوبها الدائم لدى جامعة الدول العربية (الدكتور هاني الملقى). ولمزيد من التفاصيل انظر: وكالة الأنباء الكويتية (كونا) على الموقع الالكتروني الآتي: تاريخ السدخول : ٢٠١٩/٧/٣٠

<https://www.kuna.net.kw>

(٥) انظر: نص القاعدة (ثانياً/٢) من قواعد (UNCTAD/ICC) بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط لعام ١٩٩١.



(٦) انظر: سوزان علي حسن، مسؤولية متعدد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ١٧٥.

(٧) وهي الاتفاقية التي أقرها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، والمعنية بعملية نقل البضائع بوسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل والتي لم تدخل حيز النفاذ لحد الآن.

(٨) انظر: نص المادة (٢/ثامناً) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.
(٩) انظر: عبد جمعة موسى الربيعي، الأحكام القانونية لاتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠، مكتبة صباح، بغداد، ٢٠١١، ص ٥١.

(١٠) Ahmad Al-Rushoud, The Electronic Bill of Lading, JOURNAL OF LAW, The Academic Publication Council, Kuwait University, No.2, Vol.28, June 2004, p28

(١١) أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٤١٩.

(١٢) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية (الأردنية) بالعدد (١٩١٠) بتاريخ ١٩٦٦/٣/٣٠.

(١٣) انظر: نص المادة (٦٩) من قواعد من قانون التجارة الأردني.

(١٤) وهي الاتفاقية التي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ (٢٠٠٨/١٢/١١) والمتعلقة بعقود النقل الدولي كلياً أو جزئياً والتي لم تدخل حيز النفاذ إلا بعد انضمام (٢٠) دولة على الأقل إلى الاتفاقية، واحتوت على (٦٩) مادة تناولت ممارسات النقل الحديث بما في ذلك النقل بالحوايات واستخدام وثائق النقل الإلكترونية، علماً أن أول دولة صادقت عليها هي (إسبانيا) والتي صادقت عليها يوم ٢٠١١/١/١٩. وبعدها دولة (توغو) التي صادقت عليها بتاريخ ٢٠١٢/٧/١٧ ودولة (كونغو) بتاريخ ٢٠١٤/١/٢٨، وأخيراً دولة (الكاميرون) بتاريخ ٢٠١٧/١٠/١١. لمزيد من التفاصيل انظر النص الكامل للاتفاقية على موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسكترال) والمتاح على الموقع الإلكتروني الآتي: <http://www.uncitral.org>

(١٥) انضمت الأردن إلى اتفاقية هامبورغ بموجب قرار مجلس الوزراء رقم (٢١٤١) بتاريخ ٢٠٠٢/٢/٢٠، بالإضافة إلى انضمام كل من (لبنان، مصر، سوريا، المغرب، تونس)، في حين أن العراق لم ينضم لغاية الآن.

(١٦) وهو عبارة عن وثيقة في شكل مطبوع عادة يملأ كتابة أو بآلة الكترونية (كمبيوتر) يبين فيه أوصاف البضاعة المشحونة وبأنها شحنت بحالة جيدة على سفينة معينة، إضافة إلى الشروط التي بمقتضاها سُلِّمت البضاعة إلى الناقل والتزم بنقلها طبقاً لتلك الشروط إلى جهة معينة، وتسليمها إلى شخص معين أو لأمره يدعى المرسل إليه في ميناء الوصول). لمزيد من التفاصيل انظر: حميد العنكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل البحري، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، ١٩٨٨، ص ٤٦.

(١٧) انظر: تمييز أردني، قرار رقم (٨٩١٨٨٥)، لسنة ١٩٨٩، مجلة نقابة المحامين لسنة ١٩٩٠، ص ٢٢٩٠.

(١٨) انظر: تمييز أردني، قرار رقم (٩١١٣٦٩)، لسنة ١٩٩٢، مجلة نقابة المحامين، لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٢٠.

(١٩) انظر: نص المادة (٢١٣) من قواعد من قانون التجارة البحرية الأردني. تقابلها نص المادة (٤٦/أولاً) من قانون النقل العراقي والتي نصت على أنه (يضمن الناقل سلامة الشيء أثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولاً عن الإضرار التي تصيبه، ولا يجوز له أن ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه أو التأخير في تسليمه إلا بإثبات القوة القاهرة أو العيب الذاتي في الشيء أو خطأ المرسل أو المرسل إليه).

(٢٠) انظر: فاروق محمد ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ١٩٩٤، ص ٢٩.

(٢١) تختلف واسطة النقل عن وسيلة النقل والتي يقصد بها الجزء المادي الذي تتم عبره عملية النقل ويشمل البحار والمحيطات والأنهار والممرات والبحيرات المائية الداخلية والطرق البرية والسكك الحديدية والطرق الجوية. بينما وسيلة النقل هي التي يتم بها نقل البضاعة وتشمل القطارات سيارات الشحن والسفينة والماعونة ومركب الملاحة النهرية والطائرة ولا تاييب وما في حكمها. وقد بين المشرع الأردني في المادة (ثانياً/١٠) من



قانون النقل متعدد الوسائط الأردني تعريف وسيلة النقل ولم يبين تعريف واسطة النقل، على خلاف اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، حيث عرفت واسطة النقل في المادة (الأولى/١٤) ووسيلة النقل في المادة نفسها الفقرة (١٤).

(٢٢) انظر: فاروق ملش، النقل الدولي متعدد الوسائط (الاجرة التجارية والقانونية والتشغيلية)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٤، ص ٣٥٦.

(٢٣) انظر: نص المادة (٨/ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(٢٤) انظر: نص المواد (١٩٣ و ١٩٢ و ١٩١) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(٢٥) انظر: عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١، ص ١١٨ وما بعدها.

(٢٦) انظر: لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠١، ص ٦٨.

(٢٧) انظر: عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٢٠.

(٢٨) انظر: باسم محمد صالح، القانون التجاري، مكتبة العاتك لصناعة الكتاب، بغداد، دون سنة نشر، ص ١٩٨.

(٢٩) انظر: نص المادة (١٥/ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(٣٠) انظر: نص المادة (٢٦/أ) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

(٣١) انظر: عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، مرجع سابق، ص ١٥٨.

(٣٢) انظر: طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٤، ص ١١٢.

(٣٣) انظر: نص المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية الأردني.

(٣٤) جعلت المادة (١٤٥) من قانون النقل العراقي، التحفظات واجباً على الناقل وليس حقاً له، حيث نصت على انه (على الناقل أو من ينوب عنه أدراج تحفظ في سند الشحن، الذي يتضمن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للشيء أو علاماته الرئيسية أو وزنه أو كميته أو عدد الطرود أو القطع، يبين فيه عدم صحة تلك التفاصيل أو الأسباب التي حملته على الاشتباه في عدم مطابقتها للشيء أو أن وسائل التحقق من ذلك غير متوفرة لديه في الحالات الآتية: أولاً – عندما يكون على علم بعدم مطابقة التفاصيل للشيء الذي تسلمه فعلاً أو للشيء المشحون إذا كانت قد صدر بشأنه سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون. ثانياً – عندما تتوفر لديه أسباب معقولة تحمله على الاشتباه في عدم المطابقة. ثالثاً – عندما لا تتوفر لديه وسائل التحقق من هذه التفاصيل).

(٣٥) انظر: نص المادة (٢٦/أ) و (٢٧/أ) من اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية؛ والمادة (٦٠) من قانون النقل العراقي.

(٣٦) انظر: نص المادة (٨٣/أ) من قانون النقل العراقي.

(٣٧) انظر: نص المادة (٨٣/ثالثاً) من قانون النقل العراقي.

(٣٨) انظر: نص المادة (٧٦/ثانياً) من قانون النقل العراقي؛ إما في قانون التجارة الأردني فقد بينت الفقرة (٢) من المادة (٨٨) منه على سريان أحكام الوكالة العادية بين الموكل والوكيل بالعمولة وبين دائنيته، حيث نصت على انه (أما علاقة الموكل بالوكيل بالعمولة أو بدائية فتسري عليها قواعد الوكالة).

(٣٩) D. J. Hill – the freight forwarders, His Status from a comparative view point – L.M.C.L.Q Feb, 1975, P. 27

(٤٠) انظر: سوزان علي حسن، عقد الوكالة بالعمولة للنقل وفقاً لقانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ١٣٦.

(٤١) انظر: نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، ط ١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص ٣١٩.

(٤٢) انظر: فاروق ملش، النقل الدولي متعدد الوسائط (الاجرة التجارية والقانونية والتشغيلية)، مرجع سابق، ص ٤٥٧.

(٤٣) انظر: نص المادة (٣٠/ب) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني؛ تقابلها نص المادة (٢٧/ثانياً) من اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية.

(٤٤) نص المادة (٣٠/ج) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني، تقابلها نص المادة (٢٧/ثالثاً) من اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية.

(٤٥) انظر: نص المادة (٣٢/ج) من قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني.

المراجع

أولاً: الكتب

١. أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤.



٢. باسم محمد صالح، القانون التجاري، مكتبة العاتك لصناعة الكتاب، بغداد، دون سنة نشر.
٣. سوزان علي حسن، عقد الوكالة بالعمولة للنقل وفقاً لقانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
٤. سوزان علي حسن، مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
٥. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان، ٢٠٠٤.
٦. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١١.
٧. عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، القاهرة، ١٩٨٣.
٨. عبد جمعة موسى الربيعي، الأحكام القانونية لاتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع لعام ١٩٨٠، مكتبة صباح، بغداد، ٢٠١١.
٩. فاروق ملش، النقل الدولي متعدد الوسائط (الأوجه التجارية والقانونية والتشغيلية)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٤.
١٠. لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠١.
١١. نادية محمد معوض، مسؤولية متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩.

ثانياً: المقالات والأبحاث:

مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل البحري، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، ١٩٨٨.

ثالثاً: الرسائل والأطاريح:

١. براق جواد سواد، اتفاقات تعديل مسؤولية متعهد نقل البضائع بالحاويات، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، كلية القانون، ٢٠٠٤.
٢. فاروق محمد ملش، النظام القانوني للنقل الدولي متعدد الوسائط، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الحقوق، ١٩٩٤.

رابعاً: القوانين:

- ١- قانون النقل الدولي متعدد الوسائط الأردني رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨.
- ٢- قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ وتعديلاته.
- ٣- قانون التجارة الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٦٦.
- ٤- قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

خامساً: الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:

- ١- اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩.
- ٢- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠.
- ٣- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي كليا أو جزئيا (روتردام) لسنة ٢٠٠٨.
- ٤- قواعد (UNCTAD/ICC) بشأن النقل الدولي متعدد الوسائط لعام ١٩٩١.

سادساً: المجالات القضائية والعلمية:

مجلة نقابة المحامين الأردنية

سابعاً: المواقع الالكترونية:

١. وكالة الأنباء الكويتية (كونا) على الموقع الالكتروني الأتي: <https://www.kuna.net.kw>
 ٢. النص الكامل لاتفاقية روتردام على موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (اليونسفترال) والمنح على الموقع الالكتروني الأتي: <http://www.uncitral.org>
- ثامناً: المراجع الأجنبية:

1. Ahmad Al-Rushoud, The Electronic Bill of Lading, JOURNAL OF LAW, The Academic Publication Council, Kuwait University, No.2, Vol.28, June 2004.
2. D. J. Hill – the freight forwarders, His Status from a comparative view point – L.M.C.L.Q Feb, 1975.