

Distr.: General
14 April 2008

الجمعية العامة



Original: Arabic

لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

الدورة الحادية والأربعون

نيويورك، ١٦ حزيران/يونيه - ٣ تموز/يوليه ٢٠٠٨

مشروع اتفاقية عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كليا أو جزئيا

تجميع لتعليقات الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

إضافة

المحتويات

الصفحة

٢	ثانيا - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية
٢	ألف - الدول
٢	١١ - الأردن



ثانياً - التعليقات الواردة من الحكومات والمنظمات الحكومية الدولية

ألف - الدول

١١ - الأردن

[الأصل: بالعربية]

[١٤ نيسان/أبريل ٢٠٠٨]

(أ) تعليقات على أحكام محددة

المادة ١ - التعاريف

١ - بما أن الاتفاقية تتناول نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً، ينبغي إضافة تعريف للنقل الجزئي وعلاقته بوسائل النقل الأخرى.

٢ - يُقترح إضافة تعريف لعبارة "البضاعة الخطرة" في قائمة التعاريف، على النحو التالي:
"البضاعة الخطرة: هي البضاعة المصنفة كبضاعة خطرة وفقاً للمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة أو التصنيفات المعتمدة الصادرة عن الدول الأطراف في الاتفاقية ضمن القواعد الدولية السائدة".

٣ - يُقترح إضافة تعريف لكلمة "الاستلام" في قائمة التعاريف، على النحو التالي:
"الاستلام: هو استلام الطرف المنفذ أو من ينوب عنه البضاعة وتعهده بتسليمها وفقاً لشروط النقل".

٤ - تستخدم الفقرة ٢ من هذه المادة مصطلح "العقد الكمي" وتعرّفه. ولكن ما هو العقد المقابل للعقد الكمي، أي إذا لم يكن العقد كمياً فما هو المصطلح الذي يعبر عنه.

٥ - الفقرة ٥: ينبغي استكمال تعريف الناقل بأنه "الشخص الذي يبرم عقد النقل مع الشاحن" على النحو التالي:

"الناقل: الشخص الذي يتعهد بنقل البضاعة من مكان إلى آخر مقابل أجر وهو أحد طرفي عقد النقل".

٦ - يوجد خلط في المفهوم بين الطرف المنفذ في الفقرة ٦ (أ) والطرف المنفذ البحري في الفقرة ٧ من هذه المادة، لأن الميناء هو الذي يؤدي هذين الدورين في نطاق صلاحياته بحكم القوانين واللوائح التنظيمية التي تحكم عمله وليس بحكم تصرفه نيابة عن الناقل.

- ٧- إنَّ الطرف المنفذ البحري، بحكم تعريفه في الفقرة ٧ من هذه المادة، ليس مخوَّلاً بإصدار مستند نقل باسم الناقل، لأن الذي يصدر مستند النقل هو الناقل وحده خلافاً لما ورد في الفقرة ١٤ (ب) من هذه المادة، مما يستدعي التصويب.
- ٨- الفقرة ٨: يقترح تعديل تعريف الشاحن على النحو التالي:
"الشاحن: الشخص الذي يرسل البضاعة إلى الناقل لكي ينقلها من مكان إلى آخر وهو أحد طرفي عقد النقل".
- ٩- لا توجد فائدة عملية من ذكر الشاحن المستندي في الفقرة ٩ من هذه المادة، وما يليها، دون بيان دوره والتزاماته.
- ١٠- الفقرة ١٤ (أ): مستند النقل "يُثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة بمقتضى عقد النقل". الأصح لغوياً "يُثبت تسلّم الناقل أو الطرف المنفذ البضاعة موضوع عقد النقل".
- ١١- يُقترح تعديل الفقرة ١٤ من هذه المادة بإضافة فقرة فرعية (ج) إليها على النحو التالي، وإجراء نفس التعديل في المادة ١٨:
- "(ج) ويثبت الحصول على البضاعة وتسليمها للمرسل إليه".
- ١٢- الفقرة ١٦: مستند النقل غير القابل للتداول: يعني "مستند النقل الذي لا يمثل مستند نقل قابلاً للتداول". يقترح تعديله على النحو التالي:
"مستند النقل غير القابل للتداول: هو مستند النقل الذي يحدد اسم مرسل إليه واحد وغير مسموح لأي شخص آخر دونه باستلام البضاعة".
- ١٣- تعريف السفينة في الفقرة ٢٥ من هذه المادة أورد "المركب" بالمجرد، والأصح توصيفه بعبارة "صالح للملاحة" ليصبح التعريف كما يلي: "تعني 'السفينة' أيّ مركب صالح للملاحة يستعمل في نقل البضاعة". وهذا ما يتفق مع نص المادة ١٥ (أ).

المادة ٢- تفسير هذه الاتفاقية

- ١٤- "يراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد والتزام حسن النية في التجارة الدولية".
- ١٥- ويكون من الأصح لغوياً وكمصطلح متعارف عليه، أن يُعدّل نص هذه المادة على النحو التالي:

"يراعى في تفسير هذه الاتفاقية طابعها الدولي وضرورة العمل على تطبيقها بشكل موحد ومبدأ حسن النية في التجارة الدولية".

المادة ٣- مقتضيات الشكل

١٦- يقترح إضافة عبارة "أو كان هناك استخدام سابق بينهما" في نهاية هذه المادة، ليصبح نصها كالتالي:

"توجّه الإشعارات والتأكيدات وتعبيرات القبول والموافقة والإعلانات وغيرها من الخطابات المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٢٠؛ والفقرات ١ إلى ٣ من المادة ٢٤؛ والفقرات الفرعية ١ (ب) و(ج) و(د) من المادة ٣٨؛ والفقرة الفرعية ٤ (ب) من المادة ٤٢؛ والمادة ٤٦؛ والفقرة ٣ من المادة ٥٠؛ والفقرة الفرعية ١ (ب) من المادة ٥٣؛ والفقرة ١ من المادة ٦١؛ والمادة ٦٥؛ والمادة ٦٨؛ والفقرتين ٢ و ٥ من المادة ٨٢. كتابة. ويجوز استخدام الاتصالات الإلكترونية لهذه الأغراض، شريطة أن يكون استخدام تلك الوسائل بموافقة الشخص الذي تُرسل بواسطته والشخص الذي تُرسل إليه أو كان هنالك استخدام سابق بينهما".

المادة ٤- انطباق الدفع وحدود المسؤولية

١٧- ينبغي إعادة صياغة هذه المادة لعدم وضوحها.

المادة ٦- استثناءات خاصة

١٨- ليس مفهوما لماذا استثيت السفن المستأجرة من نطاق تطبيق هذه الاتفاقية خاصة إذا كانت مستأجرة من الناقل نفسه. ومن الخطورة. يمكن استثناء مشاركات الاستئجار من التنظيم.

المادة ١٢- مدة التزام الناقل

١٩- الفقرة ٢ (ب): انتهاء التزام الناقل بمجرد تسليم البضاعة إلى سلطة ما أو إلى طرف ثالث. هذا النص بهذه الطريقة لا يمكن أن تسلّم به الميناء، إذ إنّ التزام الناقل يبقى في حالات كثيرة، كحالة البضائع الخطرة التي ترد تحت عناوين وهمية أو البضائع التي تفرّغ وتبقى في عهدة الناقل بسبب اختلاط علاماتها التجارية وأرقامها، نظرا لعدم وجود وثائق يعتمد عليها

في فرزها أو البضائع التي تفرّغ برسم الأقطرمة (إعادة الشحن) أو الحاويات التي تعاد إلى الميناء فارغة وتكون مملوكة للناقل.

٢٠- وفي المادة ١٢ ثغرات عديدة في مدة الالتزام ويصعب تطبيقها إلا باتفاقيات أخرى. وكان من الأفضل اعتماد الأحكام المتعلقة بمدة المسؤولية الواردة في قواعد هامبورغ.

المادة ١٣ - النقل الذي يتجاوز نطاق عقد النقل

٢١- هذه المادة من الاتفاقية غير مفهومة وتحتاج إلى توضيح أكثر وصياغة أدق. إذ كيف نجيز للناقل أن يُصدر مستند نقل غير مشمول بعقد النقل ودون أن يتحمل واجب نقل البضاعة ومن ثم نطبّق عليه مدة الالتزام بعقد النقل؟

المادة ١٤ - واجبات معيّنة

٢٢- الفقرة ١: هذه الفقرة تجعل من الناقل بديلاً للميناء في دوره، ونصها غير واقعي وغير مقبول لأن جزءاً كبيراً من بضاعة الباطرة يخزّن ولا يُسلّم مباشرة.

٢٣- أما الفقرة ٢ فتلغي دور الميناء بجعل الشاحن والناقل يقومان بدور الميناء بمجرّد اتفاهما. وقد يكون هذا مفهوماً في حالة امتلاك الناقل الميناء وقيامه بإدارته بنفسه، وهذه حالات نادرة قياساً على الأعم الأغلب.

٢٤- ويُقترح إضافة عبارة "وختمها لتمييزها عن بضائع الآخرين" بعد كلمة "وتستيفها" في الفقرة ١ من هذه المادة لكي يصبح نصها كما يلي:

"١- يقوم الناقل أثناء فترة التزامه، حسبما حدّدت في المادة ١٢، ورهنا بأحكام المادة ٢٧، بتسلّم البضاعة وتحميلها ومناولتها وتستيفها وختمها لتمييزها عن بضائع الآخرين ونقلها وحفظها والاعتناء بها وتفريغها وتسليمها على نحو ملائم وبعناية."

٢٥- ولا تتماشى المادة ١٤ مع القواعد الدولية المتعلقة بالمسؤولية أثناء التفريغ أو النقل أو التحميل.

المادة ١٥ - واجبات معيّنة تنطبق على الرحلة البحرية

٢٦- الشرط الوارد في هذه المادة ينطبق على بداية الرحلة فقط.

٢٧- لا تحدد هذه الاتفاقية طبيعة العناية الواجب بذلها وذلك، على سبيل المثال، في المادة ١٥.

المادة ١٦- البضاعة التي قد تصبح خطرا

٢٨- يُقترح أن تضاف في نهاية هذه المادة العبارة التالية: "بشرط تنظيم محضر يتضمن الأسباب التي دعت الناقل إلى اتخاذ هذه الإجراءات وعدم اتخاذه إجراءات أقل ضررا بالبضاعة التي قد تصبح خطرا".

المادة ١٨- أساس المسؤولية

٢٩- الفقرة الفرعية ٣ (م) المتعلقة بملاك البضاعة أو تلفها ("تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها"): إن هذه الفقرة الفرعية عامة جدا، فماذا لو كانت البضاعة الهالكة أو التالفة تعادل أضعاف ما تمت محاولة إنقاذه في عرض البحر؟

٣٠- وينبغي إدماج الفقرتين ٤ و ٥ في نقطة واحدة، ولا داعي للفصل بينهما لأنهما يتناولان استثناء واحدا.

المادة ٢٠- فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

٣١- الفقرة ١ (أ): تضيف هذه الفقرة إلى واجبات الطرف المنفذ البحري واجب النقل إلى دولة أخرى خلافا لتعريف الطرف المنفذ البحري في الفقرة ٧ من المادة ١ التي تجعل دوره محصورا داخل الميناء، مما يستدعي التصويب.

المادة ٢١- المسؤولية الجماعية والفردية

٣٢- الفقرة ١: "إذا كان الناقل ... كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية". الأصح لغويا وكمصطلح قانوني متعارف عليه، أن تستخدم العبارة التالية: "كانت مسؤوليتهم بالتكافل والتضامن".

٣٣- يقترح إضافة كلمة "تضامنية" بعد عبارة "جماعية وفردية" في الفقرة ١ من هذه المادة، ليصبح نصها كما يلي:

"١- إذا كان الناقل وطرف منفذ بحري واحد أو أكثر مسؤولين عن هلاك البضاعة أو تلفها أو التأخر في تسليمها، كانت مسؤوليتهم جماعية وفردية تضامنية، على ألا تتجاوز الحدود المنصوص عليها في هذه الاتفاقية."

المادة ٢٢ - التأخر

٣٤- هذه المادة واسعة التفسير ويمكن أن تنشأ عنها خلافات عديدة.

المادة ٢٣ - حساب التعويض

٣٥- هناك فرق بين وقت التسليم ووقت الشراء في سعر البضاعة خاصة إذا طالت مدة التسليم. والأصح أن يتم التقييد بعبارة "أيهما أفضل" لرفع الضرر عن صاحب البضاعة، فقد يكون الثمن عند الشراء أكثر بكثير من وقت التسليم فتلحق الخسارة بصاحبها جراء تأخير التسليم أو تغيير مسار السفينة لأسباب تجارية لا اضطرارية.

المادة ٢٧ - النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري

٣٦- هذه المادة تحتاج إلى توضيح.

المادتان ٢٩ و ٣٠

٣٧- يُقترح حذف عبارة "في حدود المعقول" لأنها تضيي طابعا من الركافة على النص.

المادة ٣٦ - توقّف مسؤولية الشاحن

٣٨- لا يوجد أي مبرر لهذه المادة، إذ إنها تزيد الأمور تعقيدا.

المادة ٣٧ - إصدار مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني

٣٩- لا يجوز الإقرار بالسماح بشحن بضاعة بدون مستند نقل، ومن الأفضل تعديل هذه المادة أو إلغاؤها.

المادة ٣٨ - تفاصيل العقد

٤٠ - لا بد من أن تُذكر في هذه المادة، بالإضافة إلى المعلومات المذكورة، معلومات تتعلق برقم المستند وعدد النسخ الأصلية، وكذلك ما يتعلق ببيان الإقرار بأن هذا المستند صادر وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، واسم شركة التأمين ورقم عقد التأمين وتاريخه، وكذلك ما يتفق عليه طرفا العقد. بما لا يتعارض وأحكام الاتفاقية والقوانين الداخلية المتعلقة به.

٤١ - ويقترح أن تضاف في الفقرة ١ من هذه المادة، فقرة فرعية (هـ)، كما يلي:

(هـ) ووصف لكافل البضائع الخطرة.

المادة ٣٩ - هوية الناقل

٤٢ - ينبغي إعادة النظر في الفقرة ٣ من هذه المادة، فالأصل أن الشخص الموقع هو الناقل ومن يدّعي خلاف ذلك يقع عليه عبء الإثبات.

المادة ٤١ - النواقص في تفاصيل العقد

٤٣ - الحكم الوارد في الفقرة ٢ من هذه المادة غير واضح لعدم وضوح عبارة "لا تبين مدلوله".

المادة ٤٢ - التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة

٤٤ - الفقرة الفرعية ١ (أ): الأصل أن لا يكون موقف الناقل هو التحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضاعة إلا إذا كان لديه علم بعدم صحتها، بل الأولى أن يطلب من الشاحن تصويب المعلومات لتكون متوافقة مع واقع البضاعة. ومن الأفضل وضع قاعدة عامة فيما يتعلق بالتحفظات الخاصة بالبضاعة.

المادة ٤٣ - المفعول الإثباتي لتفاصيل العقد

٤٥ - الفقرة (ج) '٢': وهنا أيضا، لا يجوز السماح للناقل بنقل حاويات واستثناء الاعتراف بأرقام أختام الحاويات لأن هذا يؤدي إلى نفس العملية من أساسها ويفتح المجال إما لتغيير البضائع وتهريبها وإما لنقل مواد ممنوعة أو خطيرة من هذا المدخل، وقد دلت التجارب العملية على صحة ذلك، ولا تزال بعض القضايا منظورة أمام القضاء الأردني بسبب ذلك تحديدا.

المادة ٤٤ - أجرة النقل مدفوعة سلفاً

٤٦ - ألا يعتبر ورود مثل هذه العبارة أنه إقرار بتسليم الأجرة؟

المادة ٤٧ - تسليم البضاعة في حال عدم إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

٤٧ - الفقرة (ب): لا يجوز فتح الباب أمام الناقل للاحتجاج بعدم معرفة عنوان الشاحن. فإذا كان جميع من ورد ذكرهم في هذه الفقرة غير معروفين العنوان، فمن الذي يعرف، بل الأهم من ذلك أن هذه الفقرة لا تحدد مصير البضاعة، ولا سيما إذا لم يكن من الممكن التصرف فيها بسبب طبيعتها أو مواصفاتها أو خطورتها.

٤٨ - الفقرة (د): يُفهم من هذه الفقرة أن البضاعة قد أنزلت من السفينة في ميناء المقصد، والأصح أن تبقى على نفس السفينة كي تعاد إلى مصدرها لعدم وجود عنوان المرسل إليه.

المادة ٤٩ - تسليم البضاعة في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

٤٩ - الفقرات (هـ) و(و) و(ز) و(ح) غامضة وبحاجة إلى توضيح.

المادة ٥٤ - تنفيذ الناقل للتعليمات

٥٠ - الفقرة ٢: يقترح حذف عبارة "على أي حال".

المادة ٥٦ - إدخال تغييرات على عقد النقل

٥١ - تسمح هذه المادة بإدخال تغييرات على عقد النقل، وبالأخص مستندات البضاعة، استناداً إلى الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) و ١ (ج) من المادة ٥٢. وهذا ما يفسح المجال للتهريب ونقل البضائع الممنوعة والخطرة تحت أسماء وهمية، وفي هذا ضياع للمسؤوليات. وقد يكون هذا الأمر مقبولا في حال وقوع الخطأ، ولكن يترتب عليه أيضا مسؤولية إعادة البضاعة إذا نتج عن هذا التغيير ما لا يسمح بتسليم البضاعة.

المادة ٥٩ - إحالة الحقوق في حال إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول

٥٢ - تجيز هذه المادة الإحالة من طرف إلى طرف آخر، فهل تجوز الإحالة دون موافقة المحال إليه؟ وتظهر خطورة هذا الأمر في السجلات الإلكترونية.

٥٣ - وهذه المادة مخالفة لمبدأ إحالة الحق، إذ إنّ الإحالة في القانون تتطلب استيفاء شروط معيّنة لا تنطبق في هذه المادة، مما سيعمل على إيجاد نوع من التضارب في التفسير لأن المصطلح القانوني لإحالة الحق لا ينطبق على المعنى المقصود في هذه الاتفاقية، وينبغي بالتالي استبداله بأي مصطلح آخر كي لا يحدث خلط ولبس، فثمة فرق في القانون بين إحالة الحق والتظهير.

٥٤ - إنّ أحكام الإحالة الواردة في القانون المدني وآثارها تختلف عن أحكام التظهير الواردة أصلاً في قانون التجارة. وفي هذه المادة خلط بين الإحالة والتظهير.

المادة ٦١ - حدود المسؤولية

٥٥ - الفقرة ٣: لا بد من تعديل عبارة "تاريخ صدور الحكم القضائي أو قرار التحكيم" لتصبح "من تاريخ رفع الدعوى أو إحالة القضية إلى التحكيم"، توخياً للعدل، لأنّ سعر العملة قد يختلف من تاريخ رفع الدعوى لحين صدور الحكم مثلاً (وهذا ما يتوافق مع ما يرد في أصول المحاكمات المدنية).

٥٦ - الفقرة ٣: تنص هذه الفقرة على سعر العملة وحق السحب الخاص دون النظر إلى خسارة صاحب الحق. كذلك ما يرد في المادة ٦٢، فأجور النقل قد لا تساوي شيئاً مقارنة بضمن البضاعة في حالات كثيرة.

المادة ٦٣ - فقدان الانتفاع بالحد من المسؤولية

٥٧ - ينبغي أن يعاد النظر في هذه المادة لجعلها أكثر وضوحاً.

المادتان ٦٤ و ٦٥

٥٨ - هاتان المادتان تتعارضان مع القوانين المحلية، إذ تتيح هذه القوانين مهلة سنة واحدة لرفع الدعوى.

المادة ٦٥ - تمديد الوقت المتاح لرفع الدعوى

٥٩ - تجيز هذه المادة للشخص الذي تُقدّم تجاهه مطالبة أن يمدّد الفترة كما يشاء وأن يُوجه إعلاناً متى يشاء دون حد زمني، مما يجعل صاحب الحق عاجزاً عن المتابعة.

المادة ٦٩ - اتفاقات اختيار المحكمة

٦٠ - الفقرة ٢: لا يمكن إلزام أي شخص ليس له توقيع على عقد ما بأحكام ذلك العقد (الحقوق والالتزامات)، وبالتالي لا يمكن إلزام أي شخص بما اتفق عليه الأطراف فيما بينهم، حتى لو كان الحديث عن اختصاص محكمة ما.

المادة ٧٠ - رفع الدعاوى على الطرف المنفذ البحري

٦١ - تحتاج هذه المادة إلى دراسة وتوضيح حسب عقد النقل.

المادة ٧٢ - الحجز والتدابير المؤقتة أو الوقائية

٦٢ - توحى هذه المادة بوجوب الدخول في هذه الاتفاقية لحماية أصحاب البضائع وأصحاب الحقوق الأخرى، فمن الواضح أنّ نصّها يجرّد محاكم الدولة من صلاحيتها في اتخاذ التدابير المؤقتة والوقائية.

المادة ٧٩ - الاتفاق على التحكيم بعد نشوء النزاع

٦٣ - تفتح هذه المادة مجالاً واسعاً للتحكيم.

المادة ٨٢ - قواعد خاصة بشأن العقود الكمية

٦٤ - لا بد من تغيير موقع هذه القواعد في الاتفاقية باعتبارها أحكاماً موضوعية تتعلق بموضوع الاتفاقية ومن الخطأ إيرادها بعد تنظيم أحكام الاتفاقية إذ يجب أن تُقدّم عليها.

المادة ٨٣ - قواعد خاصة بشأن الحيوانات الحية

٦٥ - لا تبين هذه المادة أسباب استثناء واجبات الناقل وأسباب عدم إصدار مستندات نقل تبين العدد والنوع والوزن والمقصد، وما إلى ذلك، بل الأولى ألاّ يتم هذا الاستثناء وأن يشار بوضوح إلى مراعاة اشتراطات أخرى مثل طلب شهادة بالخلو من الأمراض من بلد المنشأ.

المادة ٩١ - الانسحاب من الاتفاقيات الأخرى

٦٦ - الامتثال لأحكام هذه المادة يحتاج إلى موافقة البرلمان الأردني.

(ب) ملاحظات عامة

٦٧ - إن مشروع هذه الاتفاقية يلزم الدولة التي تصادق عليه بالانسحاب من الاتفاقيات الدولية الأخرى المنصوص عليها في المادة ٩١ من الفصل ١٨ - أحكام ختامية. وهذه مسألة لا بد من التدقيق فيها مع الجهات ذات الاختصاص لتجنب أي أثر سلبي ينجم عن الانسحاب من تلك الاتفاقيات إذا كان الأردن موقعاً عليها.

٦٨ - ولا بد من تقييم الأثر القانوني: فهل يلزم في حالة التوقيع على هذه الاتفاقية تعديل بعض القوانين والأنظمة، مثل السجلات الإلكترونية التي ما زالت محل أخذ وردّ حول مدى قانونيتها والاعتماد عليها في الأردن، وقد أثبتت تجاربنا سهولة احتراق هذه السجلات وتغيير محتوياتها؟ وقد نصت المادة ٢ من مشروع هذه الاتفاقية على ضرورة العمل بها.

٦٩ - وينبغي أن تكون الاشتراطات واضحة، سواء على الناقل أو الشاحن، بضرورة التأكد وبشكل قاطع من هوية كل من الشاحن والمرسل إليه، وفي حال عدم وجود المرسل إليه أن تعاد البضاعة إلى مصدرها منعا للتهريب أو نقل بضائع ممنوعة أو خطرة من بلد إلى آخر تحت عناوين وهمية. وقد تكررت هذه الحالات، ومنها ما هو منظور أمام القضاء بينما لا تزال بضائع من هذا القبيل مخزنة في الميناء منذ سنوات عدة.

٧٠ - والمستند الإلكتروني القابل للتداول مخالف لقوانين المصارف الأردنية ولا يعتبر وثيقة قابلة للتداول.

٧١ - أما مستند النقل البحري، المعروف ببوليصة الشحن، فليس عقداً ولكنه إثبات بوجود عقد من خلال الشروط الواردة فيه والتي تحكمها اتفاقيات كل دولة في حالة تطبيق قواعد هامبورغ أو فيسبي، في حين أنه ليس من الواضح في هذه الاتفاقية ما هي الشروط التي تطبق.

٧٢ - وليس في هذه الاتفاقية أي أحكام تتعلق بالترخيص لممارسة النقل، الذي يقوم الشخص على أساسه بإبرام عقد النقل.