



كلية الحقوق
قسم القانون الخاص

النظام القانوني للنقل البري للبضائع في التشريع العماني

إعداد الباحث:

ياسر بن سعيد بن سليمان السيابي

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة

الماجستير في الحقوق

تخصص: القانون التجاري

إشراف

الدكتور / محمد بن حسين بن علي الحمادي

لجنة المناقشة:

الصفة	رتبته الأكاديمية-جهة العمل	اسم عضو اللجنة
مشرفا ورئيسا	أستاذ مساعد-جامعة الشرقية	د. محمد الحمادي
مناقشا داخليا	أستاذ مساعد-جامعة الشرقية	د. راسم قصارة
مناقشا خارجيا	أستاذ مساعد-جامعة الزقاة (الأردن)	د. كريم النهار

سلطنة عمان

(1447هـ/2026م)



كلية الحقوق
قسم القانون الخاص

النظام القانوني للنقل البري للبضائع في التشريع العماني

إعداد الباحث:

ياسر بن سعيد بن سليمان السيابي

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة

الماجستير في الحقوق

تخصص: القانون التجاري

إشراف

الدكتور / محمد بن حسين بن علي الحمادي

لجنة المناقشة:

اسم عضو اللجنة	رتبته الأكاديمية-جهة العمل	الصفة
د. محمد الحمادي	أستاذ مساعد-جامعة الشرقية	مشرفا ورئيسا
د. راسم قصارة	أستاذ مساعد-جامعة الشرقية	مناقشا داخليا
د. كريم النهار	أستاذ مساعد-جامعة الزرقاء (الأردن)	مناقشا خارجي

سلطنة عمان

(1447هـ/2026م)

النظام القانوني للنقل البري للبضائع في التشريع العماني

أعدها الطالب:

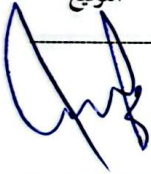
ياسر بن سعيد بن سليمان السيابي

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ 2026/4/14

المشرف

د. محمد بن حسن بن علي الحمادي

أعضاء لجنة المناقشة

م	صفته في اللجنة	الاسم	الرتبة الأكاديمية	التخصص	الكلية/ المؤسسة	التوقيع
1	رئيس اللجنة	د. محمد الحمادي	أستاذ مساعد	القانون التجاري	جامعة الشرقية	
2	المناقش الخارجي	د. كريم النهار	أستاذ مساعد	القانون التجاري	جامعة الزرقاء الأردن	
3	المناقش الداخلي	د. راسم قصاره	أستاذ مساعد	القانون التجاري	جامعة الشرقية	

الآية الكريمة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال تعالى:

﴿هُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ ذُلُولًا فَامْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِن رِّزْقِهِ وَإِلَيْهِ النُّشُورُ﴾

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

سورة الملك الآية: ﴿15﴾

الإهداء

إلى أمي الحبيبة، التي كانت دعواتها حصني، وإلى زوجتي وإلى أسرتي الكريمة وإلى كل من ساهم في دعمي وتحفيزي ومد لي يد العون من اساتذة اجلاء وأصدقاء أوفياء وزملاء مخلصين، أشكركم جميعاً على ما قدمتموه لي، فلكم في هذا الانجاز نصيب.

الباحث : ياسر بن سعيد بن سليمان السيابي

الإقرار

إقرار الباحث:

أقر بأن المادة العلمية الواردة في هذه الرسالة قد تم تحديد مصدرها العلمي وأن محتوى الرسالة غير مقدم للحصول على أي درجة علمية أخرى، وأن مضمون هذه الرسالة يعكس آراء الباحث الخاصة وهي ليست بالضرورة الآراء التي تتبناها الجهة المانحة.

الباحث: ياسر بن سعيد بن سليمان السيابي

التوقيع: 

الشكر والتقدير

قال تعالى:

﴿رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَىٰ وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا تَرْضَاهُ وَأَدْخِلْنِي
بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ الصَّالِحِينَ﴾ صدق الله العظيم

أحمد الله تعالى وأشكره على توفيقه وتسديده الذي منّ به عليّ لإتمام هذا العمل، وما كان لي
أن أبلغ هذه المرحلة لولا فضله وكرمه، وتهيئته لي من يعينني ويدعمني في هذه المسيرة.

أتوجه بخالص الامتنان والتقدير لأستاذي الفاضل الدكتور محمد بن حسن بن علي الحمادي
على جهودته المخلصة وإشرافه الكريم، وما قدّمه لي من وقت ثمين وتوجيهات قيّمة أسهمت في إخراج
هذا البحث إلى النور، كما أتقدم بالشكر الجزيل لعمادة كلية الحقوق في جامعة الشرقية على دعمهم
المستمر، وأخص بالشكر سعادة الدكتور خليل بن حمد البوسعيدى عميد الكلية على توجيهاته السديدة.
ولا يفوتني أن أعبر عن امتناني العميق لأساتذتي أعضاء الهيئة التدريسية الذين شرفوني بعلمهم
ونصحهم، وللدكتور مرتضى عبد الله خيرى، رئيس قسم القانون الخاص، على دعمه المتواصل.

وأوجه شكري العميق إلى لجنة المناقشة الموقرة على جهودهم في قراءة الرسالة وتقديم ملاحظاتهم
القيّمة.

وأخيراً، أخص بالشكر أسرتي العزيزة على دعمها المعنوي وتشجيعها الدائم، وأصدقائي الأوفياء
الذين كانوا سنداً لي، وكل من ساعدني في الحصول على المعلومات والبيانات اللازمة لإتمام هذه
الرسالة.

الباحث: ياسر بن سعيد بن سليمان السيابي

ملخص الرسالة

تتناول هذه الدراسة الإطار القانوني المنظم لعمليات النقل البري للبضائع في سلطنة عُمان، من خلال تحليل شامل للتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة. ويهدف الباحث إلى بيان مدى مواكبة التشريعات العُمانية للمستجدات العالمية في مجال النقل البري، ودورها في دعم الاقتصاد الوطني وتحقيق أهداف رؤية عُمان 2040. وقد ركزت الدراسة على محورين رئيسيين: تناول الأول الإطار التنظيمي للنقل البري للبضائع في سلطنة عُمان، بما في ذلك تعريف النقل البري وأهميته الاقتصادية والتشريعات العامة والخاصة المنظمة له، مثل القوانين الصادرة منذ عام 1973 وصولاً إلى أحدث المراسيم السلطانية المتعلقة بالنقل المستدام والمركبات ذاتية القيادة. أما المحور الثاني فقد خصص لتناول التشريعات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع، مع تحليل اتفاقيتي النقل الدولي للبضائع عبر الطرق (CMR) (الإتفاقية الدولية لصفقات النقل البري والنقل البري الدولي (TIR) (الإتفاقية الجمركية الدولية ، ودراسة التزامات السلطنة تجاه منظمة التجارة العالمية. وتوضح الدراسة أن سلطنة عُمان قد تبنت نهجاً تشريعياً متطوراً يسعى إلى تحقيق التكامل بين القوانين المحلية والاتفاقيات الدولية، بما يعزز من كفاءة النقل ويخفض تكاليفه ويسهل حركة البضائع عبر الحدود. كما بيّنت أن الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية مثل TIR و CMR ساهم في تحسين الإجراءات الجمركية بنسبة كبيرة وزيادة تنافسية السلطنة كمركز لوجستي إقليمي. وخلصت الدراسة إلى أن الإطار القانوني للنقل البري في عُمان يتميز بالشمول والتدرج التشريعي، إلا أنه بحاجة إلى مزيد من التحديث في مجالات التحول الرقمي والنقل الذكي والاستدامة البيئية. وأوصت بضرورة تطوير التشريعات المستقبلية بما يواكب الابتكارات التكنولوجية الحديثة ويضمن سلامة النقل وجودته واستدامته، مع تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتطوير البنية التحتية للنقل البري، تساهم هذه المنظومة القانونية في دعم التنمية الاقتصادية وتحقيق رؤية عمان 2040.

Abstract

The Legal Framework for Road Freight Transport in Omani Legislation

By Student: Yasir Said Al-Siyabi

Research supervision: Dr. Mohammed Hasan Al-Hammadi

This study examines the legal framework governing road freight transport in the Sultanate of Oman, providing a comprehensive analysis of national legislation and relevant international conventions. The researcher aims to highlight the extent to which Omani transport laws align with global developments in the field of road freight and their role in supporting the national economy and achieving the goals of Oman Vision 2040. The study focuses on two main axes: The first addresses the conceptual and regulatory framework of road freight transport in Oman, including its definition, economic significance, and the general and specific legislation regulating it—from the first traffic laws issued in 1973 to the most recent royal decrees related to sustainable transport and autonomous vehicles. The second axis deals with international legislation governing road freight transport, with a detailed analysis of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)- Convention on International Road Transport TIR)- -, as well as Oman's commitments under the World Trade Organization (WTO). The study demonstrates that Oman has adopted a progressive legislative approach that seeks to integrate local regulations with international agreements, thereby enhancing transport efficiency, reducing costs, and facilitating cross-border trade. It also finds that Oman's accession to conventions such as TIR and CMR has significantly improved customs procedures and strengthened its position as a competitive regional logistics hub. The study concludes that Oman's legal framework for road transport is comprehensive and well-structured, yet it requires further modernization in areas related to digital transformation, smart transport, and environmental sustainability. The researcher recommends developing future legislation to align with technological innovations, ensuring transport safety, quality, and sustainability, while promoting public-private partnerships to advance road transport infrastructure. Ultimately, this integrated legal system contributes effectively to economic development and the realization of Oman Vision 2040.

قائمة المحتويات

أ	لجنة مناقشة الرسالة.....
ب	الآية الكريمة.....
ج	الإقرار.....
د	الإهداء.....
هـ	الشكر والتقدير.....
و	ملخص الرسالة.....
ز	Abstract.....
ح	قائمة المحتويات.....
1	مقدمة.....
4	أولاً: أهمية البحث.....
4	الأهمية العلمية.....
5	الأهمية التطبيقية.....
5	ثانياً: إشكالية البحث.....
6	ثالثاً: منهجية البحث.....
6	رابعاً: الدراسات السابقة.....
6	الدراسات العربية.....
10	الدراسات الأجنبية.....
11	تعقيب على الدراسات السابقة والإضافة العلمية للدراسة الحالية.....
12	خامساً: خطة البحث.....

الفصل الأول

الإطار التنظيمي للنقل البري في سلطنة عمان

14	تمهيد وتقسيم:.....
----	--------------------

المبحث الأول: ماهية النقل البري للبضائع 15

- المطلب الأول: تعريف النقل البري للبضائع وأهميته 16
- الفرع الأول: تعريف النقل البري للبضائع في الفقه القانوني 16
- الفرع الثاني: أهمية النقل البري للبضائع ودوره في الاقتصاد 20
- المطلب الثاني: التنظيم القانوني للنقل البري في سلطنة عمان 26
- الفرع الأول: التشريعات العمانية العامة المنظمة للنقل البري 26
- الفرع الثاني: التشريعات العمانية الخاصة المنظمة للنقل البري 32

المبحث الثاني: التشريعات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع 38

- المطلب الأول: القواعد التشريعية الدولية لنقل البضائع 39
- الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع 39
- الفرع الثاني: منظمة التجارة العالمية والتزامات سلطنة عمان بقوانينها 44
- المطلب الثاني: التنظيم القانوني لعقد النقل البري 48
- الفرع الأول: تعريف عقد النقل 48
- الفرع الثاني: التزامات أطراف عقد النقل 51

الفصل الثاني

النقل البري للبضائع بين الواقع والمأمول

تمهيد وتقسيم: 57

المبحث الأول: التحديات التي تواجه النقل البري في عمان 58

- المطلب الأول: التحديات القانونية والتنظيمية 59
- الفرع الأول : التحديات القانونية 58
- الفرع الثاني: التحديات التنظيمية الإدارية 61
- المطلب الثاني: التحديات التشغيلية والفنية 66
- الفرع الأول: التحديات التشغيلية 65
- الفرع الثاني : التحديات الفنية بين أطراف التعاقد 68

المبحث الثاني: الحلول المقترحة لمعالجة التحديات في النقل البري للبضائع 72

- المطلب الأول: الحلول الإجرائية 73
- الفرع الأول : تطوير الآليات الإدارية والتنظيمية 72
- الفرع الثاني تحسين الخدمات والبنية التحتية 76
- المطلب الثاني: الحلول التشريعية 80
- الفرع الأول: تطوير الإطار القانوني العام 79
- الفرع الثاني : تنظيم العلاقات القانونية في النقل 82

87	الخاتمة
89	أولاً: النتائج
90	ثانياً: التوصيات
91	الخلاصة النهائية
92	قائمة المراجع
92	أولاً: المراجع العامة
94	ثانياً: المراجع الخاصة
97	المراجع الأجنبية
100	القوانين والتشريعات في سلطنة عمان
103	الأحكام القضائية
104	التقارير الرسمية

مقدمة

يُمثل النقل البري للبضائع في سلطنة عُمان ركناً أساسياً في تحقيق الرؤية الاقتصادية "عُمان 2040"، والتي تسعى إلى تعزيز التنويع الاقتصادي وربط الأسواق الإقليمية، ويستند هذا القطاع بدوره إلى منظومة قانونية متعددة الطبقات، تجمع بين التشريعات المحلية والاتفاقيات الإقليمية والدولية، مما يجعله نظاماً فريداً قادراً على استيعاب التعقيدات اللوجستية الحديثة، وعلى الصعيد المحلي، ينظم قانون المرور العُماني (المرسوم السلطاني رقم 1993/28)¹ الجوانب الفنية والتشغيلية للنقل البري، مثل شروط ترخيص الشاحنات، وحدود الحمولة المسموحة، ومواصفات السلامة الميكانيكية، ويمكن اعتبار أن هذا القانون يعتبر من أقدم التشريعات في هذا المجال، لكنه خضع لتعديلات متتالية، آخرها في عام 2020، وذلك بهدف مواكبة التوسع في شبكة الطرق السريعة مثل طريق "عُمان السريع" الذي يربط بين محافظة مسقط ومحافظة ظفار، وبالنظر في قانون التجارة (المرسوم السلطاني رقم 1990/55)²، نجد أنه يناقش الجانب التعاقدية، حيث يُحدد مسؤولية الناقل في حالات التأخير أو فقدان البضائع أو الكلي للبضائع، مع إشارة صريحة إلى ضرورة توثيق العقد كتابةً لضمان حماية حقوق جميع الأطراف³، ولو اتجهنا بالبحث على المستوى الإقليمي، نجد أن عُمان قد انضمت إلى اتفاقية النقل البري بين دول مجلس التعاون الخليجي (2001)، والتي ألغت الحاجة إلى تصاريح عبور فردية للشاحنات الخليجية، وسهلت إنشاء ممرات لوجستية مشتركة، مثل ممر "خطم ملاحه" الذي يربط بين السلطنة والإمارات، كما تتبنى عُمان مبادئ اتفاقية كوتونو (2000) مع الاتحاد الأوروبي⁴،

¹ - (المرسوم السلطاني رقم 1993/28) صدر هذا المرسوم في 23 مايو 1993 لتنظيم حركة المرور وتأمين سلامة الطرق في السلطنة ويتضمن أحكاماً شاملة تنظم رخص السياقة، تسيير المركبات، قواعد المرور، والمخالفات المرورية مع العقوبات المترتبة عليها، وقد شهد تعديلات مستمرة لمواكبة التطورات في قطاع النقل وضمان تطبيق معايير السلامة المرورية الحديثة.

² - (المرسوم السلطاني رقم 1990/55)، صدر هذا المرسوم في 11 يوليو 1990 لتنظيم الأعمال والمعاملات التجارية في سلطنة عُمان QanoonQanoon، ويتضمن أحكاماً شاملة تنظم حقوق والتزامات التجار، الدفاتر والسجلات التجارية، العقود والمعاملات التجارية، الوكالات التجارية، والأوراق التجارية، وقد شهد تعديلات لاحقة أبرزها المرسوم السلطاني رقم 2010/75 والمرسوم رقم 2019/53 الخاص بتنظيم الإفلاس.

³ - حمد السعدي. القانون التجاري العُماني ودوره في نقل البضائع، مجلة جامعة السلطان قابوس، المجلد 12،

2021، الصفحات 45-67.

⁴ - Gulf Cooperation Council (GCC). "Unified Agreement for Land Transport of Goods Among GCC States"

والتي تُسهل نقل البضائع ذات المنشأ الأوروبي عبر الموانئ العُمانية مثل ميناء صحار، ووفقاً لدراسة نشرتها منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)¹ عام 2021²، والتي اهتمت بمسألة التنظيم القانوني في هذا الشأن فقد نشرت الدراسة أن هذا التنظيم القانوني لا يقتصر على النصوص المكتوبة، بل يمتد ليشمل شبكة من الجهات الرقابية التي تُشكل معاً هيكلًا تنفيذيًا متكاملًا، وتأتي وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات في صدارة هذه الجهات، حيث تُصدر تراخيص تشغيل شركات النقل، وتُجري عمليات تفتيش مفاجئة للتأكد من التزام السائقين بمعايير السلامة، مثل تركيب أجهزة تتبع GPS في الشاحنات الثقيلة، وهو إجراء تم تعميمه بعد تحديثات قانون المرور عام 2020، لا سيما الدور الذي تؤديه شرطة عُمان السلطانية، وذلك لكونها تلعب دورًا مزدوجًا، أمنياً واقتصادياً؛ فبالإضافة إلى فرض قواعد المرور، فإنها تُشارك في حماية البضائع ذات القيمة العالية خلال نقلها عبر الطرق النائية، مثل المناطق المحاذية للحدود اليمنية، وفي هذا الشأن تشير تقارير البنك الدولي (2023) إلى أن عُمان نجحت في خفض نسبة سرقة الشاحنات بنسبة 40% منذ 2018 بفضل تعزيز الرقابة الأمنية³، ولا يفوتنا في هذا المجال أن نتحدث عن دور الهيئة العامة للمناطق الاقتصادية الخاصة (OPAZ) كجهة محورية في تسهيل النقل الداخلي للبضائع، خاصة تلك المتجهة إلى المناطق الحرة مثل "ميناء الدقم الاقتصادي"؛ فمن خلال إصدار "التراخيص الجمركية الموحدة"، تسمح الهيئة للشاحنات بالمرور دون تفتيش مفصل عند نقاط التفتيش الداخلية، مما يقلل زمن النقل بنسبة 30% وفقاً لتقرير الهيئة الصادر في 2022⁴، ومن المهم أن نتحدث عن عقود النقل البري وحل النزاعات؛ والتي تتميز بالمرونة والصرامة في ذات الوقت؛ حيث تُحكم عقود النقل البري في عُمان بمبدأين قانونيين رئيسيين هما: الحرية التعاقدية، والالتزام بتحقيق النتيجة، وبموجب المادة 76 من قانون التجارة، يُعتبر الناقل مسؤولاً عن البضاعة منذ استلامها حتى تسليمها، ما لم يثبت أن الضرر نتج عن سبب خارج عن إرادته، مثل الكوارث الطبيعية أو الإضرابات العمالية، لكن التشريع العُماني يُظهر مرونة في التعامل

¹ منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD): أنشئت منظمة الأونكتاد عام 1964 كجزء من الأمانة العامة للأمم المتحدة، وتهدف إلى مساعدة الدول النامية على الاندماج في الاقتصاد العالمي بشكل أكثر عدالة وفعالية تتناول المنظمة قضايا التجارة والاستثمار والتنمية، وتعمل على زيادة فرص التجارة للبلدان النامية من خلال التحليل الاقتصادي، بناء التوافق، والمساعدات التقنية لتحقيق تنمية مستدامة وشاملة.

² فاطمة النعيمي. التحديات القانونية في النقل النكي: منظور دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة القانون والتكنولوجيا في الشرق الأوسط، المجلد 8، العدد 3، 2023، الصفحات 45-67.

³ World Bank. Oman Logistics Performance Index 2023. 2023, <https://lpi.worldbank.org>.

⁴ الهيئة العامة للمناطق الاقتصادية الخاصة والمناطق الحرة. تقرير أداء النقل اللوجستي 2022.

مع النقل الدولي؛ فعندما تكون البضاعة متجهة إلى خارج السلطنة، يُسمح بدمج شروط اتفاقية CMR (اتفاقية النقل الدولي للبضائع)¹ في العقد، حتى لو لم تكن عُمان طرفاً فيها، كما يوضح الباحث جون كينغ في تحليله لقضية "شركة النقل العُمانية ضد مصنع الإلكترونيات الألماني"²، أما فيما يتعلق بتسوية المنازعات، تُفضل السلطنة الحلول الودية عبر منصات مثل غرفة التجارة والصناعة العُمانية، التي تقدم خدمات الوساطة المجانية للشركات الصغيرة والمتوسطة، وبخصوص القضايا الأكثر تعقيداً، فإن المحكمة التجارية بمسقط تُطبق إجراءات سريعة، تصل إلى إصدار أحكام ابتدائية خلال 60 يوماً، وفقاً للإحصاءات القضائية الصادرة عن وزارة العدل عام 2023³، وتجدر الإشارة إلى أن النظام العُماني يلزم الأطراف الأجنبية باللجوء إلى القضاء العُماني في حالة عدم وجود شرط تحكيم دولي في العقد، وهو ما يعزز سيادة القانون المحلي⁴، وعلاوةً على ما سبق يجدر الحديث عن التحديات ومسارات التطوير التي تواجه النظام القانوني للنقل البري، وذلك بغية الوصول إلى نظام قانوني مستدام؛ وذلك لأنه بالرغم من الإنجازات التشريعية، لا يخلو النظام من تحديات مهمة، من أبرزها الازدواجية بين التشريعات المحلية والدولية؛ لأن بعض شركات النقل الأجنبية تجد صعوبة في التوفيق بين شروط اتفاقية CMR والقانون العُماني، خاصةً في تحديد حدود التعويضات، كما أنه من الملاحظ الضغط على البنية التحتية؛ إذ تشير تقديرات جامعة السلطان قابوس (2023) إلى أن 70% من حركة النقل البري تتركز على طريقين رئيسيين (مسقط-صحار ومسقط-صلالة)، مما يؤدي إلى اختناقات مرورية تزيد تكاليف التشغيل بنسبة 15.15%، وبهذا الصدد من المهم ذكر أنه للتغلب على هذه التحديات، وتعمل

1- اتفاقية CMR (اتفاقية النقل الدولي للبضائع) وُقعت هذه الاتفاقية في جنيف عام 1956 لتنظيم عقود النقل الدولي للبضائع عبر الطرق البرية، وهي سارية المفعول في أكثر من 45 دولة معظمها في أوروبا والشرق الأوسط وآسيا الوسطى، وتوفر الاتفاقية إطاراً قانونياً موحداً يحدد حقوق ومسؤوليات جميع أطراف عملية النقل (الشاحن، الناقل، المرسل إليه) وتتضمن وثيقة CMR التي تعمل كعقد نقل ووثيقة للجمارك، مما يسهل التجارة الدولية ويوفر الحماية القانونية لجميع الأطراف، ولقد انضمت سلطنة عمان لاتفاقية CMR عام 2020. بموجب مرسوم سلطاني رقم 2020/114 والذي صدر في 1 سبتمبر 2020، للموافقة على انضمام سلطنة عمان إلى اتفاقية CMR والبروتوكول الإضافي للوثيقة الإلكترونية (e-CMR).

2- John King. "Dispute Resolution in Omani Transport Law: Bridging National and International Frameworks". *International Journal of Transportation Law*, vol. 29, 2022, pp. 112-130.

3- تقرير وزارة العدل لسنة 2023.

4- أحمد السعدي. *القانون التجاري العُماني ودوره في نقل البضائع*، مجلة جامعة السلطان قابوس، المجلد 12، 2021، الصفحات 45-67.

الحكومة في سلطنة عمان على تطوير الممرات اللوجستية الذكية، مثل مشروع "ممر التنمية" الذي يُدار عبر أنظمة ذكاء اصطناعي لتوجيه الشاحنات وتجنب الازدحام، بالإضافة إلى تحديث قانون المرور ليضم فصولاً عن المركبات ذاتية القيادة، استعداداً لدمجها في أسطول النقل بحلول 2030، كما تُشير وثيقة "رؤية عُمان 2040"، وكذلك تعزيز التعاون مع منظمة التعاون الإسلامي لإنشاء صندوق مشترك لتأمين البضائع العابرة للحدود، وهو مشروع قيد الدراسة حالياً وفقاً لتصريحات وزارة الخارجية العُمانية لعام (2024)¹، ومن خلال ما سبق ذكره نلاحظ أن النظام القانوني العُماني يُبرز للنقل البري قدرة لافتة على المواءمة بين الثوابت المحلية والمتغيرات العالمية، من خلال تشريعات مرنة وأطر رقابية فاعلة، و التوجه نحو التحول الرقمي وزيادة الاعتماد على الممرات الاقتصادية الإقليمية، واعتماد إستراتيجية النقل الذكي، ولذلك هدفت هذه الدراسة لتسليط الضوء على النظام القانوني الذي ينظم النقل البري في سلطنة عمان، والشرح و التوضيح لأهم هذه التشريعات، وأثرها، وتقديم توصيات لتحسينها ومواءمتها للرؤية العالمية.

أولاً: أهمية البحث

الأهمية العلمية

ستعمل الدراسة على إثراء المعرفة القانونية المتخصصة حيث أن الدراسة تُقدم تحليلاً مفصلاً للنظام القانوني العُماني في مجال النقل البري للبضائع، وهو مجال لم يُناقش بشكل موسع في الأدبيات السابقة، خاصةً في السياق العُماني، وتعمل على سد الفجوة البحثية؛ نظراً لنقص الأبحاث التي تربط بين التشريعات المحلية والمعايير الدولية مثل اتفاقية (CMR) في مجال النقل البري، مما يسهم في تطوير الفقه القانوني المقارن، كما تعمل الدراسة على تطوير منهجية بحثية لأنها تعتمد على تحليل تشريعي مقارن بين النظام العُماني والنماذج الدولية، مما يوفر إطاراً منهجياً يمكن تطبيقه في سياقات قانونية مماثلة.

¹ - فاطمة النعيمي. التحديات القانونية في النقل الذكي: منظور دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة القانون والتكنولوجيا في الشرق الأوسط، المجلد 8، العدد 3، 2023، الصفحات 45-67.

الأهمية التطبيقية

تكتسب هذه الدراسة أهمية تطبيقية لأنها ستساعد المشرع العُماني من خلال نتائجها وتوصياتها على تطوير قوانين أكثر وضوحاً وفعالية لتنظيم عقود النقل البري، مما يعزز الثقة بين الأطراف المتعاقدة (الناقل، الشاحن، المستلم)، كما أنها تعمل على تعزيز الكفاءة اللوجستية من خلال تحديد الثغرات في التشريع الحالي، ويمكن للدراسة أن تسهم في تقليل النزاعات التجارية وتحسين جودة الخدمات اللوجستية، مما ينعكس إيجاباً على الاقتصاد الوطني، وكذلك ستقدم الدراسة آليات عملية لضمان عدالة توزيع المسؤوليات والتعويضات في حالات فقدان البضائع أو تلفها، وهو ما يصب في مصلحة الشركات والأفراد، بالإضافة إلى ذلك فإن الدراسة تسعى للتكيف مع المتطلبات الدولية لأنها ستساهم من خلال التوصيات المُستخلصة في تقريب التشريع العُماني من المعايير العالمية، مما يُسهل الاندماج في شبكات النقل الدولي ويجذب الاستثمارات الأجنبية.

ثانياً: إشكالية البحث

يعد النقل البري للبضائع ركيزة أساسية في تعزيز النشاط الاقتصادي والتجاري في سلطنة عُمان، لا سيما مع التوسع في مشاريع البنية التحتية والتنويع الاقتصادي، ومع ذلك يواجه هذا القطاع تحديات تشريعية تنظيمية، مثل عدم وضوح الأحكام القانونية المنظمة لعقود النقل، وغياب آليات فعالة لتحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المتعاقدة (الناقل، الشاحن، المستلم)، وضعف تطبيق الضمانات القانونية في حالات النزاع أو فقدان البضاعة، وتبرز هذه الإشكاليات الحاجة إلى تحليل النظام القانوني الحالي ومدى مواءمته للمعايير الدولية، وتحديد الثغرات التي تعيق تحقيق كفاءة وفاعلية في هذا القطاع الحيوي، ويمكن صياغة السؤال الرئيسي لهذه الدراسة بالشكل التالي:

ما مدى فعالية النظام القانوني المنظم للنقل البري للبضائع في التشريع العماني في تحقيق التوازن بين مصالح الأطراف المتعاقدة وضمان كفاءة الخدمات اللوجستية؟

ويمكن صياغة الأسئلة الفرعية بالشكل التالي:

1. ما التحديات التشريعية والتنظيمية التي تواجه تطبيق عقود النقل البري للبضائع في

التشريع العماني؟

2. كيف ينظم التشريع العماني مسؤولية الناقل عن فقدان أو تلف البضاعة، وهل توجد

ثغرات في آليات التعويض؟

3. ما مدى توافق التشريع العماني مع المعايير الدولية (مثل اتفاقيات النقل الدولي) في تنظيم النقل البري للبضائع؟

4. ما الآليات المقترحة لتعزيز الحماية القانونية للأطراف المتعاقدة وتحسين جودة الخدمات اللوجستية في عُمان؟

ثالثاً: منهجية البحث

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي؛ حيث تناولت وصف الأحكام القانونية ذات الصلة بالنقل البري في التشريع العماني (مثل قانون التجارة، وقانون المرور) ، والتشريعات الخاصة بذلك، والأسس التي يركز عليها، وآليات وطرق تطبيقه، وذلك للوقوف على أهم النقاط الإيجابية والسلبية في هذا المجال، والخروج بتوصيات و مقترحات لتحسين هذه التشريعات.

رابعاً: الدراسات السابقة

الدراسات العربية

1. دراسة أحمد بن سعيد الهنائي، وفاطمة العبرية. "تقييم الإطار القانوني للنقل البري للبضائع في سلطنة عُمان: دراسة مقارنة مع اتفاقية النقل الدولي للبضائع (CMR) -الاتفاقية الدولية لصفقات النقل البري-،". *المجلة العربية للدراسات القانونية*، 2020، (3)15، الصفحات 45 - 67.

في هذه الدراسة تم تحليل النظام القانوني العُماني المنظم لقطاع النقل البري، مع مقارنته بالمعايير الدولية الواردة في اتفاقية CMR، واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وتم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة محاور رئيسة: تحليل نصوص قانون التجارة، وقانون المرور العُماني، ومقارنتها مع بنود الاتفاقية الدولية، ودراسة تطبيقية لعينة من السوابق القضائية والمقالات مع مختصين في القطاع، ولقد جمعت البيانات من مصادر أولية كالسجلات القضائية في محاكم بوشر وصلالة، ومقابلات مع 10 من العاملين في مجال النقل (بما فيهم قضاة ومديرو شركات)، بالإضافة إلى مصادر ثانوية كالتقارير الحكومية والأبحاث الأكاديمية، وجاءت الدراسة بنتائج عن وجود فجوات تشريعية، مثل غياب نصوص صريحة تنظم مسؤولية الناقل في حالات التأخير، واختلاف حدود التعويض عن الأضرار مقارنة بالمعايير الدولية، حيث لا يتجاوز التعويض في القانون العُماني نصف قيمة البضاعة، بينما يغطي التعويض الدولي قيمتها السوقية كاملة، كما أظهرت الدراسة أن 80% من القضايا تعاني تأخيراً في الفصل بسبب عدم وجود محاكم متخصصة، فيما أشار 70% من المشاركين إلى لجوء الشركات

للتحكيم الدولي هرباً من إجراءات المحاكم المحلية المعقدة، واختتمت الدراسة بتوصيات عملية، منها تعديل قانون التجارة لمواءمة التشريع المحلي مع اتفاقية CMR، وإنشاء محاكم تجارية متخصصة، وتدريب الكوادر القانونية على التشريعات الدولية، ومن الملحوظ أن هذه النتائج تسلط الضوء على الحاجة الملحة لتطوير الإطار القانوني لتعزيز ثقة المستثمرين ومواكبة التطورات العالمية في قطاع النقل، وهو ما يُعتبر خطوة حيوية لدعم الرؤية الاقتصادية لعمان 2040.

2. دراسة خالد بن علي العامري، ومنى بنت سالم البلوشي. "دور التأمين في تخفيف المخاطر القانونية للنقل البري للبضائع في سلطنة عُمان: دراسة تحليلية لتطبيقات الواقع العملي". مجلة الاقتصاد والقانون، 2022، (2)8، الصفحات 112-130.

في هذه الدراسة تطرق الباحثان إلى تحليل الإشكاليات التشريعية والعملية المرتبطة بتأمين البضائع خلال نقلها برياً في السلطنة، واعتمدت الدراسة على منهجية متكاملة جمعت بين تحليل النصوص القانونية (مثل قانون التجارة وقانون الشركات)، ودراسة ميدانية شملت 50 شركة شحن في محافظات مسقط وصحار وصلالة، بالإضافة إلى مقابلات مع خبراء في قطاع التأمين والنقل، ولقد كشفت النتائج أن 75% من شركات الشحن لا تُطبق تأميناً إلزامياً على البضائع رغم النص عليه في القانون، ويعود ذلك إلى غموض اللوائح التنفيذية، وارتفاع تكاليف التأمين، كما أظهرت أن 40% من النزاعات القانونية بين الناقلين والعملاء تتعلق بغياب وثائق تأمين واضحة تحدد مسؤوليات الأطراف عند فقدان البضائع أو تلفها، ومن جهة أخرى، أشارت المقابلات إلى أن معظم الشركات تعتمد على بوالص تأمين دولية (مثل شروط معهد لندن للمكتتبين) لسد الثغرات في التشريع المحلي، مما يزيد من التكاليف ويُعقّد الإجراءات، واختتمت الدراسة بتوصيات عملية، منها تعديل المادة 89 من قانون التجارة العماني لتحديد شروط تأمين البضائع بشكل صريح، وفرض عقوبات على الشركات المخالفة، إلى جانب إنشاء منصة إلكترونية موحدة بالتعاون مع شركات التأمين المحلية لتسهيل إصدار الوثائق وتقليل التكاليف. كما دعت إلى توعية أصحاب الأعمال بأهمية التأمين عبر حملات تثقيفية تُنفذ بالشراكة مع غرفة التجارة والصناعة، وهذه التوصيات بدورها تسهم فقط في حماية حقوق الأطراف، بل أيضاً في تعزيز تنافسية القطاع وجعله أكثر جذباً للاستثمارات الخارجية، تماشياً مع أهداف رؤية عُمان 2040 في تحسين بيئة الأعمال.

3.دراسة سليمان بن محمد الزدجالي، وأسماء بنت عبدالله السليمية. "تأثير التطور التكنولوجي على الامتثال القانوني في قطاع النقل البري للبضائع بسلطنة عُمان: تحليل لواقع التحديات والفرص". *مجلة القانون والتكنولوجيا العمانية*، 2023، (1)10، الصفحات 78-99.

في هذه الدراسة ناقش الباحثان التحديات التشريعية والتنظيمية التي تواجه تبني التقنيات الحديثة (مثل أنظمة التتبع الذكية والبلوك تشين) في تعزيز الشفافية والامتثال القانوني بعقود النقل البري، واعتمدت الدراسة على منهجية ثلاثية الجوانب: تحليل نقدي للتشريعات العمانية ذات الصلة (كقانون المعاملات الإلكترونية وقانون النقل)، ومسح ميداني شمل 35 شركة شحن تعمل في المناطق الاقتصادية الخاصة، بالإضافة إلى مقابلات معمقة مع 15 خبيراً في مجالات القانون والتكنولوجيا، وكشفت النتائج أن 60% من الشركات لا تستخدم أنظمة تتبع متطورة بسبب عدم وضوح الإطار القانوني المنظم لاستخدام البيانات الإلكترونية كدليل في النزاعات القضائية، كما أن 45% من العقود لا تتضمن بنوداً واضحة حول مسؤولية الأطراف في حال اختراق أنظمة التتبع، ومن ناحية أخرى، أشارت الدراسة إلى وجود فرص كبيرة غير مستغلة، حيث أكد 80% من الخبراء أن تحديث التشريعات لمواكبة التقنيات الحديثة سيقول النزاعات بنسبة 50% على الأقل، خاصة في قضايا فقدان الشحنات أو التلاعب في سجلات النقل. كما اختتمت الدراسة بتوصيات جوهرية، منها إصدار دليل تشريعي يحدد معايير استخدام التكنولوجيا في عقود النقل، وتعديل قانون الإثبات لاعتماد البيانات الرقمية كأدلة قضائية، وإنشاء منصة وطنية موحدة بالتعاون مع القطاع الخاص لتسهيل تبادل البيانات بين الناقلين والجهات الرقابية، ويلاحظ أن هذه التوصيات لا تسهم فقط في تعزيز الثقة بين الأطراف المتعاقدة، بل تدعم تحول عُمان نحو اقتصاد رقمي مستدام، تماشيًا مع أهداف رؤية 2040 في توطين الابتكار وبناء البنية التحتية الذكية.

4.دراسة محمد بن حمد الحارثي، وليلى بنت ناصر الغافرية. "الامتثال البيئي في النقل البري للبضائع بسلطنة عُمان: تحليل تشريعي وتقييم لتأثير الأنظمة على الاستدامة". *مجلة السياسات البيئية العربية*، (4)7، 2021، الصفحات 203-225.

في هذه الدراسة تم استكشاف مدى توافق التشريعات العمانية مع المعايير البيئية الدولية في مجال النقل البري، مع تقييم أثر هذه التشريعات على الحد من التلوث الناتج عن شاحنات البضائع، واعتمدت الدراسة على تحليل نقدي لقانون حماية البيئة وقانون النقل البري، إلى جانب مسح ميداني شمل 40 شركة نقل في محافظات شمال وجنوب الباطنة، ومقابلات مع 12 خبيراً بيئياً وقانونياً، كما كشفت النتائج أن 55% من الشركات لا تلتزم بالمعايير البيئية المطلوبة (مثل تركيب فلاتر عوادم)

بسبب غياب العقوبات الرادعة، كما أن التشريع الحالي يفترق إلى نصوص صريحة تلزم الناقلين باستخدام وقود صديق للبيئة، ومن جانب آخر، أظهرت الدراسة أن 30% فقط من السائقين يخضعون لتدريب حول الممارسات البيئية الآمنة، مما يسهم في زيادة الانبعاثات الكربونية، وفي المقابل أشارت المقابلات إلى مبادرات فردية لبعض الشركات الكبرى لاعتماد شهادات بيئية دولية مثل (ISO 14001)، لكنها تبقى محدودة بسبب عدم وجود حوافز حكومية، وبالإضافة إلى ذلك اختتم الباحثان الدراسة بالعديد من التوصيات، والتي ركزت على ضرورة إصدار لائحة تنفيذية ملزمة لقانون حماية البيئة خاصة بالنقل البري، وربط تجديد تراخيص الشاحنات بالامتثال البيئي، بالإضافة إلى إطلاق حملات توعوية بالتعاون مع الجامعات ومراكز التدريب المهني، وأضافت الدراسة أن هذه الإجراءات من شأنها تعزيز الاستدامة البيئية في القطاع، وهو ما يتوافق مع أهداف رؤية عُمان 2040 الرامية إلى تحقيق التوازن بين التنمية الاقتصادية وحماية الموارد الطبيعية.

5.دراسة سالم بن علي الرواحي، و آمنة بنت خليفة الخروصية. "توحيد عقود النقل البري للبضائع في سلطنة عُمان: نحو تعزيز الشفافية وتقليل النزاعات القانونية"، مجلة دراسات الأعمال والقانون، 2019، (4)12، الصفحات 88-110.

في هذه الدراسة تم تقييم مدى فعالية العقود المستخدمة في قطاع النقل البري في تحقيق العدالة بين الأطراف المتعاقدة، مع تحليل أسباب شيوع النزاعات المتعلقة بتفسير بنود هذه العقود، واعتمدت الدراسة على منهجية تشريعية تطبيقية، تضمنت مراجعة عينة عشوائية تتكون من 100 عقد نقل من أرشيفات شركات الشحن في محافظات مسقط والبريمي، إلى جانب تحليل 25 منازعة قضائية سُجلت بين عامي 2015 و2018، ومقابلات مع 15 خبيراً قانونياً ومسؤولين حكوميين، وأظهرت النتائج أن 65% من العقود تقتصر على بنود واضحة تحدد مسؤولية الناقل في حالات القوة القاهرة (كالكوارث الطبيعية)، بينما غابت في 40% منها آلية محددة لحساب التعويضات عند تلف البضائع. كما كشفت الدراسة أن 70% من النزاعات تنشأ بسبب غموض اللغة المستخدمة في صياغة العقود، والتي تعتمد غالباً على نماذج دولية غير مُعدلة للسياق العُماني، ومن ناحية أخرى لقد أشار المشاركون في المقابلات إلى أن عدم وجود عقد موحد مُعتمد من الجهات الرقابية (كوزارة النقل) يُزيد من صعوبة إثبات الحقوق، خاصةً للشركات الصغيرة والمتوسطة، واختتمت الدراسة بدعوة الجهات المعنية إلى إصدار "نموذج عقد نقل بري موحد" يلزم جميع الأطراف ببند أساسية كالتزامات الناقل، وشروط التسليم، وآليات فض النزاعات، مع تدريب الممارسين على صياغته، كما أوصت بإنشاء منصة إلكترونية تابعة للوزارة لتوثيق العقود إلكترونياً وتتبع تنفيذها، مما يُحقق شفافية أعلى ويُقلل من فرص

التلاعب، وأكدت الدراسة أن هذه الخطوات تسهم في تعزيز ثقة المستثمرين وترسيخ مبادئ العدالة التعاقدية، وهو ما يتماشى مع أهداف رؤية عُمان 2040 في تطوير بيئة أعمال منظمة وقائمة على المعايير الدولية.

الدراسات الأجنبية

1. Emely Carter, & Ahmad Al-Mansouri. Digital Transformation in Road Freight Transport: Legal Challenges and Opportunities in the UAE. *International Journal of Transport Economics and Policy*, 29(2), 2023. Pages 145–167.

هذه الدراسة أجراها الباحثان د. إيميلي كارتر من جامعة كامبريدج ود. أحمد المنصوري من جامعة الإمارات، ونُشرت في الدورية الدولية لاقتصاديات النقل وسياساته، وفي هذه الدراسة تم تحليل التحديات القانونية الناشئة عن تبني التقنيات الرقمية (مثل العقود الذكية وأنظمة التتبع الآلي) في قطاع النقل البري للإمارات، مع تقييم مدى استجابة التشريعات المحلية لهذه التحولات، واعتمدت الدراسة على منهجية مُختلطة تجمع بين تحليل نقدي للتشريعات الإماراتية (مثل قانون المعاملات الإلكترونية وقانون النقل)، ودراسة ميدانية شملت 60 شركة لوجستية في دبي وأبوظبي، بالإضافة إلى مقابلات مع 20 خبيراً في مجالات القانون والتكنولوجيا، ولقد كشفت النتائج أن 50% من الشركات تعتمد على أنظمة رقمية غير مُغطاة بشكل كافٍ في التشريع الحالي، مما يعرضها لمخاطر قانونية عند حدوث خلافات حول ملكية البيانات أو اختراق الخصوصية، كما أظهرت النتائج أن 65% من العقود الذكية المُستخدمة في القطاع تستند إلى قوالب دولية (مثل قوالب منظمة التجارة العالمية) دون تكييفها مع السياق المحلي، مما يؤدي إلى غموض في تفسير البنود من ناحية أخرى، كما أشارت النتائج أيضاً أن 75% من الخبراء إلى أن تحديث التشريعات لدمج مفاهيم مثل "المسؤولية الآلية" و"حماية البيانات التشغيلية" سيقطل النزاعات بنسبة 40.0%، واختتمت الدراسة بتوصيات رئيسية، منها تطوير إطار تشريعي مُوحد ينظم استخدام التقنيات الرقمية في النقل البري، وإنشاء "منصة حكومية ذكية" لتوثيق العقود الإلكترونية ومراقبة الامتثال، إلى جانب تدريب القضاة والمحامين على التعامل مع الأدلة الرقمية في المنازعات، وجدير بالذكر أن هذه التوصيات تتسجم مع رؤية الإمارات 2031 الرامية إلى تحويل دبي إلى مركز عالمي للابتكار والاقتصاد الرقمي، مما يعزّز مكانة القطاع كرافد أساسي للتنمية المستدامة.

2. Marcos Weber, & Sofia Garcia. Sustainability in Cross-Border Road Freight: Legal Barriers and Policy Solutions in the European Union. *European Environmental Law Journal*, 2023, 30(4), pages 220–245.

أجرى الباحثان د. ماركوس فيبر من جامعة هيدلبيرغ ود. صوفيا جارسيا من جامعة برشلونة هذه الدراسة، والتي عملت على تحليل العوائق التشريعية التي تعوق تطبيق معايير الاستدامة في نقل البضائع عبر الحدود داخل الاتحاد الأوروبي، مع تقييم فاعلية السياسات الحالية في خفض الانبعاثات الكربونية، وتم نشر هذه الدراسة في مجلة القانون البيئي الأوروبي، واعتمدت الدراسة على منهجية متكاملة شملت تحليلًا تشريعيًا لـ 12 توجيهًا وقانونًا أوروبيًا (مثل توجيه الانبعاثات 2021)، ومسحًا ميدانيًا لـ 80 شركة نقل في ألمانيا وفرنسا وإسبانيا، بالإضافة إلى مقابلات مع 25 خبيرًا في مجال النقل والبيئة، وأظهرت النتائج أن 60% من الشركات لا تلتزم بالحدود القصوى للانبعاثات بسبب غياب آليات رقابة فعالة بين الدول الأعضاء، كما أن 45% منها تعتمد على شاحنات قديمة لا تتوافق مع المعايير البيئية المُحدثة، ومن ناحية أخرى كشفت الدراسة أن التشريعات الأوروبية تقتصر إلى توحيد العقوبات على المخالفين، مما يؤدي إلى تفاوت في التطبيق بين الدول، كما أنه في المقابل، أشار 80% من الخبراء إلى أن تبني سياسات حوافز ضريبية للشركات التي تستخدم وقودًا نظيفًا قد يخفض الانبعاثات بنسبة 30% خلال خمس سنوات، واختتمت الدراسة بتوصيات جذرية تشمل إلزام الدول الأعضاء بتبني نظام رقابة رقمي موحد لرصد الانبعاثات، وتعديل توجيهات الاتحاد الأوروبي لفرض غرامات متناسبة مع حجم الانتهاكات، بالإضافة إلى تمويل مشاريع تحديث أسطول الشاحنات عبر صندوق أوروبي مُخصص، وتنسجم هذه التوصيات مع أهداف "الصفقة الخضراء الأوروبية" 2030، وتمثل خطوة حاسمة نحو تحقيق الحياد الكربوني في قطاع النقل، الذي يُعد مسؤولًا عن 25% من انبعاثات الاتحاد.

تعقيب على الدراسات السابقة والإضافة العلمية للدراسة الحالية

من خلال ما تم تلخيصه من الدراسات السابقة – سواء المحلية منها أو الدولية – نلاحظ أنها قد أسهمت في تسليط الضوء على جوانب متعددة من النظام القانوني للنقل البري للبضائع، مثل تحديات التوافق مع المعايير الدولية (كدراسة الهنائي والعبرية، 2020)، ودور التأمين في تقليل المخاطر (كدراسة العامري والبلوشي، 2022)، وأثر التكنولوجيا على الامتثال القانوني (كدراسة الزدجالي

والسليمية، 2023). ومع ذلك، ظلت معظم هذه الدراسات مُركزة على تحليل جزئي لإشكالية محددة (كالتعويضات أو العقود أو البيئة)، دون تقديم رؤية شاملة تربط بين التشريع والممارسة العملية في سياق التحولات الحديثة التي يشهدها القطاع، مثل التحول الرقمي ومتطلبات الاستدامة، وفي المقابل، تميزت الدراسة الحالية بثلاث إضافات رئيسية:

أولاً: الجمع بين التحليل التشريعي والميداني: فبينما ركزت الدراسات السابقة على تحليل النصوص القانونية أو الآراء الميدانية بشكل منفصل، تعتمد هذه الدراسة على دمج النقد التشريعي مع تحليل عينة من القضايا القضائية الحديثة (2020-2023) ومقابلات مع أصحاب المصلحة (الناقلين، المُشغلين، الخبراء)، مما يوفر صورة واقعية عن فجوة التطبيق بين النصوص والممارسة.

ثانياً: ربط التشريع المحلي بالسياق الدولي والمستجدات التكنولوجية: خلافاً للدراسات التي قارنت التشريع العُماني مع اتفاقية CMR فقط، توسع هذه الدراسة في مقارنته مع تجارب دولية ناشئة (مثل النموذج الإماراتي في التحول الرقمي، والتجربة الأوروبية في الربط بين النقل والاستدامة)، مع تحليل مدى استعداد التشريع العُماني لاستيعاب مفاهيم حديثة مثل "العقود الذكية" و"المسؤولية البيئية".

توصيات عملية مُوجهة لرؤية عُمان 2040: حيث لا تقتصر التوصيات على معالجة الثغرات التشريعية (كمشكلة التعويضات أو توحيد العقود)، بل تقدم خارطة طريق لدمج القطاع في الأجندة الوطنية للتنمية، مثل اقتراح إنشاء "منصة لوجستية وطنية" تربط بين الشركات والجهات الرقابية، وتبني معايير ذكية لخفض الانبعاثات، وهو ما لم تُشر إليه الدراسات السابقة بشكل تفصيلي.

خامساً: خطة البحث

بناءً على ما سبق، وسعياً للإلمام بموضوع الدراسة، ومحاولة معالجة الإشكالية الرئيسية، وللإجابة على ما تقدم من تساؤلات، قسم الباحث هذا البحث إلى فصلين على النحو الآتي:

الفصل الأول: الإطار التنظيمي للنقل البري للبضائع في سلطنة عمان.

المبحث الأول: ماهية النقل البري للبضائع.

المبحث الثاني: التشريعات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع.

الفصل الثاني: قطاع النقل البري للبضائع بين الواقع والمأمول.

المبحث الأول: التحديات التي تواجه النقل البري في عمان.

المبحث الثاني: الحلول المقترحة لمعالجة التحديات التي تواجه النقل البري للبضائع.

الخاتمة: عرض لأهم النتائج المستخلصة من البحث، والتوصيات للتطوير.

الفصل الأول:

الإطار التنظيمي للنقل البري في سلطنة عمان

الفصل الأول:

الإطار التنظيمي للنقل البري في سلطنة عمان

تمهيد وتقسيم:

تشهد سلطنة عمان تطوراً متسارعاً في قطاع المواصلات والنقل، الذي يعد من الركائز الأساسية في خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد، ويأتي هذا التطور متماشياً مع رؤية عمان 2040، التي وضعت قطاع النقل والخدمات اللوجستية ضمن أولوياتها الاستراتيجية، بهدف تحويل السلطنة إلى مركز لوجستي عالمي يربط بين الشرق والغرب؛ حيث تستهدف رؤية عمان 2040 تطوير بنية تحتية متكاملة للنقل، تشمل الموانئ والمطارات والطرق وسكك الحديد، إلى جانب تعزيز الخدمات اللوجستية وتبسيط الإجراءات التجارية، هذا وقد حظي قطاع النقل البري باهتمام خاص في هذه الرؤية، نظراً لدوره الحيوي في ربط مختلف مناطق السلطنة ببعضها البعض من جهة، وتيسير حركة التجارة البينية مع دول الخليج والدول المجاورة من جهة أخرى، وفي إطار تحقيق هذه الرؤية، عمدت السلطنة إلى تطوير منظومتها التشريعية المتعلقة بالنقل البري، بما يضمن مواكبة المستجدات العالمية في هذا المجال، وتعزيز تنافسية قطاع النقل العماني على المستويين الإقليمي والدولي، كما سعت إلى الانضمام للعديد من الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البري، والمشاركة الفاعلة في المنظمات ذات الصلة، ويتناول الفصل الأول من هذه الدراسة الإطار التنظيمي للنقل البري للبضائع في سلطنة عمان، ويسعى إلى تقديم تحليل شامل لمنظومة التشريعات والقواعد القانونية التي تنظم هذا القطاع الحيوي في السلطنة، وينقسم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين: يتناول المبحث الأول ماهية النقل البري للبضائع، وأنواعه، والقوانين المنظمة له، ويركز المبحث الثاني على التشريعات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع، حيث يتناول في الأسس التشريعية والقواعد العامة الدولية لنقل البضائع، مسلطاً الضوء على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ومدى التزام سلطنة عمان بقوانين منظمة التجارة العالمية في هذا المجال.

المبحث الأول:

ماهية النقل البري للبضائع

يسعى هذا المبحث إلى تأصيل مفهوم النقل البري للبضائع وإبراز أهميته الاقتصادية والقانونية في المنظومة التشريعية العمانية، حيث يركز المبحث على تحليل المفاهيم الفقهية المرتبطة بالنقل البري للبضائع، حيث يتم استعراض مختلف التعريفات التي تناولها فقهاء القانون، مع إيضاح أوجه التشابه والاختلاف بينها، والوقوف على العناصر الجوهرية المميزة لعملية النقل البري، ثم ينتقل إلى إبراز الدور المحوري الذي يضطلع به قطاع النقل البري في تعزيز الحركة التجارية وتنمية الاقتصاد العماني، مع تقديم مؤشرات وإحصاءات تعكس حجم مساهمة هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي وتأثيره على قطاعات التجارة والصناعة والخدمات، كما يتناول المبحث مختلف التشريعات والقوانين التي نظمت هذا القطاع منذ نشأته وحتى الوقت الراهن، مع تحليل نقدي لأبرز المستجدات التشريعية في هذا المجال ومدى مواكبتها للمعايير الدولية ، وذلك من خلال المطالبين التاليين:

- **المطلب الأول:** تعريف النقل البري للبضائع وأهميته.
- **المطلب الثاني:** التنظيم القانوني للنقل البري في سلطنة عمان.

المطلب الأول:

تعريف النقل البري للبضائع وأهميته

يعد النقل البري للبضائع من الوسائل الحيوية في حركة التجارة وتبادل السلع داخل الدولة وخارجها. ونظراً لدوره المحوري في دعم الاقتصاد، كان من الضروري تنظيمه قانونياً لضمان الكفاءة والسلامة، وسيتناول هذا المطلب تعريف النقل البري للبضائع وبيان أهميته لذلك سيتناول هذا المطلب تحديد مفهوم النقل البري من خلال الفرعين التاليين:

- الفرع الأول: تعريف النقل البري للبضائع في الفقه القانوني.
- الفرع الثاني: أهمية النقل البري للبضائع ودوره في الاقتصاد.

الفرع الأول:

تعريف النقل البري للبضائع في الفقه القانوني

يعتبر النقل البري للبضائع من المواضيع التي حظيت باهتمام الفقه القانوني نظراً لأهميته الاقتصادية والاجتماعية، ودوره المحوري في تيسير حركة التجارة وتدفق السلع بين مختلف المناطق والدول، وفي هذا المجال تعددت التعريفات التي قدمها الفقهاء لمفهوم النقل البري للبضائع، وإن اتفقت في جوهرها على العناصر الأساسية المكونة لهذا المفهوم، فقد عرف الفقيه المصري محمد فريد العريني النقل البري للبضائع بأنه "العملية التي يتم بموجبها انتقال البضائع من مكان إلى آخر عبر الطرق البرية، بواسطة وسائل النقل المخصصة لذلك، مقابل أجر معين، وذلك في إطار عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضاعة وتسليمها سليمة إلى المرسل إليه"⁽¹⁾، ويتضح من هذا التعريف أن النقل البري للبضائع يستند إلى عدة عناصر أساسية، تتمثل في وجود بضاعة يتم نقلها، واستخدام وسائل النقل البري، ووجود عقد ينشئ التزامات متبادلة بين الناقل والشاحن، وفي نفس سياق التشريع المصري، يُعرّف النقل البري للبضائع بموجب المادة 254 من القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948 بأنه "عقد يلتزم الناقل بنقل أشياء من مكان إلى آخر مقابل أجر"، مع تركيز على عنصر الالتزام العقدي والتمويل⁽²⁾، كما عرف قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999 في مادته رقم 209 عقد

¹ - محمد فريد العريني. *النقل البري الداخلي والدولي*. دار الجامعة الجديدة، 2018، ص 23.

² - القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948، المادة 254.

النقل بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن يقوم بوسائطه الخاصة بنقل شخص أو شيء إلى مكان معين مقابل أجره"¹، بينما توسع التشريع الأردني في القانون التجاري الأردني رقم 12 لسنة 1966 (المادة 167)² ليشمل مسؤولية الناقل عن الحفاظ على البضاعة من التلف أو فقدان أثناء النقل³، ويرى الباحث أن هذا التعريف يعكس التركيزاً على الجانب الوقائي في العلاقة التعاقدية، ومن ناحية أخرى، تتبنى دول الخليج تعريفات تُراعي الخصوصية التنظيمية لبيئتها الاقتصادية، ففي النظام السعودي، ينص قانون النقل البري الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم 563 لسنة 2021 على أن النقل البري "نشاط اقتصادي منظم يخضع لترخيص سلطة النقل، ويشمل نقل البضائع عبر الطرق البرية باستخدام مركبات معدة لهذا الغرض"، مع إشارة صريحة إلى ضرورة الالتزام بالاشتراطات الفنية والبيئية⁴، وفي ذات السياق، تم تعريف النقل البري للبضائع هو "تلك العملية التي تتضمن قيام شخص (الناقل) بنقل بضائع مملوكة للغير (الشاحن) بواسطة مركبات برية، من مكان التحميل إلى مكان التسليم المتفق عليه، وذلك مقابل أجره محددة، مع التزام الناقل بالمحافظة على البضائع وتسليمها بالحالة التي تسلمها عليها"⁵، ويشير الباحث إلى أن هذا التعريف يضيف عنصراً مهماً يتمثل في التزام الناقل بالمحافظة على البضائع أثناء عملية النقل، وهو ما يشكل جوهر مسؤوليته القانونية، وفي الفقه الخليجي الأوسع، وفي الإمارات العربية المتحدة تحديداً، يضيف القانون الاتحادي رقم 5 لسنة 2020 بشأن تنظيم النقل البري (المادة 3) بُعداً تكنولوجياً، حيث يشمل التعريف "استخدام الأنظمة الذكية لتتبع الشحنات وإدارة

نص المادة 254: عقد النقل هو التزام الناقل بنقل شيء من مكان إلى آخر مقابل أجر، وتقع مسؤوليته عن هلاك الشيء أو تلفه خلال مدة النقل ما لم يثبت أن الضرر نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه.

¹ - قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999، المادة رقم 209.

نص المادة 209: يلتزم المرسل إليه بدفع أجره النقل والمصاريف الأخرى المستحقة عند تسلّم البضاعة، وللناقل حق حبس البضاعة حتى الوفاء بهذه المبالغ.

² - نص المادة 167: القانون التجاري الأردني رقم 12 لسنة 1966: "يُعد الناقل مسؤولاً عن تلف أو فقدان البضاعة أثناء فترة النقل ما لم يثبت أن الضرر نتج عن سبب أجنبي لا دخل له به، أو عيب في البضاعة ذاتها، أو إهمال من المرسل.

³ - علي حسن. *النقل البري في التشريعات العربية*. دار النهضة العربية، 2020، ص 45-78.

⁴ - قانون النقل البري السعودي الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم 563 لسنة 2021، المادة 2.

نص المادة رقم 2: يقصد بالنقل البري نشاطاً اقتصادياً منظماً ينقل البضائع عبر الطرق البرية بواسطة مركبات مُعدة لذلك، ويشترط الحصول على ترخيص من الهيئة العامة للنقل، والتقيّد بالاشتراطات الفنية والبيئية والصحية المقررة.

⁵ - عبدالله الخالدي. *التنظيم القانوني للنقل البري في المملكة العربية السعودية*. مكتبة القانون والاقتصاد، 2020، ص

المخاطر المرتبطة بالعبور عبر الحدود"¹، كما يُعرف أيضاً أن النقل البري للبضائع بأنه "العملية التي يتولى فيها الناقل، سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً، نقل بضائع من مكان لآخر عبر الطرق البرية، بمقابل مادي، وفقاً لشروط متفق عليها مع الشاحن، مع تحمله المسؤولية القانونية عن سلامة البضائع خلال الرحلة"²، ويشير الباحث أن هذا التعريف يركز على الطبيعة القانونية للناقل، موضحاً أنه قد يكون شخصاً طبيعياً أو معنوياً، وهو ما يتوافق مع واقع قطاع النقل البري الذي يضم شركات نقل كبرى إلى جانب ناقلين أفراد، وفي القانون العماني، تم تعريف النقل البري بشكل رئيسي في قانون النقل البري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 93/28، وذلك بحسب المادة الأولى من هذا القانون على أنه "نقل الركاب أو البضائع أو كليهما من مكان إلى آخر على الطرق البرية داخل السلطنة أو خارجها بواسطة المركبات المخصصة لذلك"³، أما في الفقه العماني، فقد تم تعريف النقل البري للبضائع بأنه "اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل البري بنقل بضائع من مكان إلى آخر داخل سلطنة عمان أو عبر حدودها الدولية، باستخدام وسائل النقل البري، مقابل أجر معين، مع الالتزام بتسليم البضائع إلى المرسل إليه في الموعد المتفق عليه وبالحالة التي تسلمها عليها"⁴، ويرى الباحث أن هذا التعريف يتميز بإشارته الصريحة إلى إمكانية أن يكون النقل داخلياً أو دولياً، وهو ما يعكس الواقع العملي لعمليات النقل في سلطنة عمان التي تتم إما داخل حدود السلطنة أو عبر الحدود مع دول الجوار، ومن الجدير بالملاحظة أن التعريفات السابقة تتفق في جوهرها مع ما ذهب إليه الفقه الغربي؛ ففي الفقه الفرنسي، يعرف Pierre Bonassies النقل البري للبضائع بأنه "عقد يلتزم بموجبه ناقل محترف بنقل بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطرق البرية، مقابل أجر، مع الالتزام بتسليمها إلى المرسل إليه في الحالة التي تسلمها عليها وفي الميعاد المتفق عليه"⁵، بينما يعرفه الفقيه الإنجليزي Malcolm Clarke بأنه "العقد

¹ - القانون الاتحادي الإماراتي رقم 5 لسنة 2020، المادة 3.

نص المادة 3: "يُشترط استخدام الأنظمة التكنولوجية الحديثة في تتبع الشحنات وإدارة المخاطر خلال عمليات النقل البري، مع الالتزام بالمعايير الفنية المعتمدة من الجهات المختصة لضمان الشفافية والكفاءة.

² - راشد الحمادي. *عقد النقل البري في القانون الإماراتي*. مطبوعات أكاديمية شرطة دبي، 2021، ص 57.

³ - المرسوم السلطاني رقم 93/28 المادة رقم 1، الجريدة الرسمية عدد (504) الصادرة بتاريخ 5 يونيو 1993. نص المادة رقم 1: يُعرّف النقل البري بأنه نقل البضائع أو الأشخاص عبر الطرق باستخدام مركبات مخصصة لذلك، وفقاً للشروط والتراخيص المحددة من الجهات المختصة، وضمن الضوابط الفنية والتنظيمية التي تضمن سلامة العمليات.

⁴ - خالد المعمري. *القانون التجاري العماني*. دار النهضة العربية، 2022، ص 187.

⁵ - Pierre Bonassies. *Droit du Transport Terrestre*. Editions Dalloz, 2019, p. 68.

الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل البضائع من نقطة إلى أخرى باستخدام وسائل النقل البري، وفقاً لشروط متفق عليها، مع تحميله المسؤولية عن أي ضرر يلحق بالبضاعة أثناء فترة النقل"¹، ويضيف الفقيه الألماني Hans-Jürgen Puttfarken بعداً آخر للتعريف، حيث يرى أن النقل البري للبضائع هو "عملية تجارية منظمة بموجب قواعد قانونية خاصة، يتولى فيها الناقل نقل بضائع مملوكة للغير بين نقطتين محددين، باستخدام المركبات البرية، مقابل أجر، مع تحميله مسؤولية الحفاظ على البضاعة خلال عملية النقل، وتنفيذ النقل وفقاً للجدول الزمني المتفق عليه"²، ويرى الباحث أن هذا التعريف يتميز بتأكيد على الطبيعة التجارية لعملية النقل وخضوعها لقواعد قانونية خاصة، وهو ما يتفق مع النهج التشريعي الذي تبنته معظم الدول، بما فيها سلطنة عمان، في تنظيم عمليات النقل البري، ويشير الباحث أنه بالنظر إلى التعريفات السابقة، يمكن استخلاص العناصر الأساسية لمفهوم النقل البري للبضائع، والتي تتمثل في وجود ناقل يتعهد بنقل البضائع، سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً، بالإضافة إلى وجود بضائع يتم نقلها من مكان لآخر، واستخدام وسائل النقل البري (شاحنات، قطارات، إلخ)، وكذلك وجود مقابل مادي (أجرة) لعملية النقل، وضرورة التزام الناقل بالمحافظة على البضائع وتسليمها بالحالة التي تسلمها عليها، وتحديد زمان ومكان التسليم، وفي الفقه القانوني المقارن، يرى الدكتور علي حسن في كتابه "النقل البري في التشريعات العربية" أن التعريفات العربية تركز على الجانب العقدي المباشر، بينما تهمل أحياناً الجوانب التشغيلية مثل تأثير التقنيات الحديثة³، في حين يشير البروفيسور جون كارتر في مؤلفه "قانون النقل الدولي" إلى أن التعريفات الأوروبية تُعطي من شأن حماية المستهلك عبر فرض شروط صارمة على الناقلين، مقارنةً بالتشريعات الخليجية التي تركز على تحفيز الاستثمار في البنية التحتية⁴، أما الباحثة إيمان عبد الله فتري في دراسة لها نشرتها "مجلة القانون الخليجي" أن تعريفات النقل البري في دول مجلس التعاون تمتاز بمرونة تسمح بدمج مبادرات التحول الرقمي، مثل استخدام العقود الذكية في إدارة عمليات الشحن⁵، ومن الجدير بالذكر أن مفهوم النقل البري للبضائع قد تطور تدريجياً مع تطور وسائل النقل وظهور أنماط جديدة للنقل متعدد الوسائط؛

¹- Malcolm Clarke. *International Carriage of Goods by Road*. Oxford University Press, 2020, p. 45.

²- Hans-Jürgen Puttfarken. *Transportrecht*. Beck Verlag, 2020, p. 103.

³- علي حسن. *النقل البري في التشريعات العربية*. دار النهضة العربية، 2020، ص 45-78.

⁴- Carter John. *International Transport Law*. Oxford University Press, 2021, p.102-150.

⁵- إيمان عبد الله. "التطور التشريعي للنقل البري في دول الخليج". *مجلة القانون الخليجي*، العدد 45، 2021، ص 33-

فقد عرف الدكتور محمد زاهر في كتابه "الاتجاهات الحديثة في قانون النقل" النقل البري للبضائع في إطار النقل متعدد الوسائط بأنه "ذلك الجزء من عملية النقل الذي يتم عبر الطرق البرية، ضمن سلسلة متكاملة تشمل وسائط نقل أخرى، ويتم تنظيمها بموجب وثيقة نقل واحدة، ويتولى مسؤوليتها متعهد نقل واحد"¹، وفي ضوء التطورات التكنولوجية الحديثة وظهور ما يسمى بالنقل الذكي، قدم الفقيه الأمريكي David Lewis تعريفاً معاصراً للنقل البري للبضائع بأنه "عملية نقل البضائع من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول عبر شبكة الطرق البرية، باستخدام وسائل نقل تقليدية أو ذكية، مع الاستعانة بتقنيات تتبع البضائع والمركبات ونظم المعلومات اللوجستية لضمان كفاءة العملية وسلامة البضائع"²، ويرى الباحث أن هذا التعريف يتميز بمراعاته للتطورات التكنولوجية التي طرأت على قطاع النقل البري، وإدماجه لمفاهيم النقل الذكي واللوجستيات المتطورة، وخلاصة القول يشير الباحث أنه يتضح أن تعريف النقل البري للبضائع ليس جامداً، بل يتشكل وفقاً للأطر التشريعية والأولويات الاقتصادية لكل دولة؛ فبينما تبرز التشريعات العربية والخليجية السمات العقدية والتنظيمية، تُعلي الاتفاقيات الدولية من شأن التوحيد القانوني وحل المنازعات عبر الحدود، وأن هذا التباين يفرض على الباحثين والمشرعين مراعاة التكامل بين هذه التعريفات لضمان سلاسة حركة التجارة العالمية في ظل التطورات التقنية المتسارعة، كما يمكن صياغة تعريف إجرائي من قبل الباحث للنقل البري للبضائع على أنه "العملية التي يلتزم بموجبها الناقل، سواء كان شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً، بنقل بضائع مملوكة للغير من مكان إلى آخر، باستخدام وسائل النقل البري المختلفة، مقابل أجر متفق عليه، مع التزامه بتسليم البضائع إلى المرسل إليه في المكان والزمان المحددين وبالحالة التي تسلمها عليها، وذلك وفقاً للقواعد القانونية المنظمة لهذا النشاط"، وهذا التعريف الجامع يراعي مختلف العناصر التي أبرزها الفقه القانوني، سواء في الوطن العربي أو على المستوى الدولي، ويتوافق مع التوجهات التشريعية الحديثة في هذا المجال.

الفرع الثاني:

أهمية النقل البري للبضائع ودوره في الاقتصاد

يمثل النقل البري للبضائع عصب الحياة الاقتصادية في معظم دول العالم، حيث يشكل الركيزة الأساسية لحركة السلع والمنتجات بين مختلف المناطق والأسواق، فمنذ فجر التاريخ والإنسان يعتمد

¹ - محمد زاهر، *الاتجاهات الحديثة في قانون النقل*. دار الفكر الجامعي، 2023، ص 125.

² - David Lewis. *Smart Transport and Logistics*. Cambridge University Press, 2022, p. 83.

على وسائل النقل البري لتبادل البضائع والمنتجات، وقد تطورت هذه الوسائل مع تطور الحضارة الإنسانية من استخدام الدواب إلى العربات ثم السيارات والشاحنات الحديثة، ولعل ما يميز النقل البري هو مرونته الفائقة وقدرته على الوصول إلى مناطق نائية يصعب الوصول إليها بوسائل النقل الأخرى؛ مما يجعله خياراً استراتيجياً للعديد من الدول، خاصة تلك التي تفتقر إلى موانئ بحرية أو مطارات متطورة، وعند النظر إلى الأرقام والإحصائيات، نجد أن النقل البري يستحوذ على حصة الأسد من حركة البضائع داخل معظم الدول، وفي هذا السياق أشارت دراسة أجراها الاتحاد الدولي للنقل البري¹ (IRU) عام 2023 إلى أن قطاع النقل البري يساهم بنحو 5.5% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، ويوفر أكثر من 60 مليون فرصة عمل حول العالم²، وكذلك وفقاً لتقرير البنك الدولي لعام 2023، يساهم قطاع النقل البري بنحو 5% إلى 10% من الناتج المحلي الإجمالي في عظم الاقتصادات الناشئة، مع إمكانية مضاعفة هذه النسبة في الدول التي تستثمر في بنيتها التحتية بشكل استباقي، وفي تقرير البنك الدولي أيضاً إن النقل البري يشكل ما يقارب 73% من إجمالي حركة نقل البضائع داخل الاتحاد الأوروبي، و81% في الولايات المتحدة الأمريكية، بينما تصل النسبة إلى أكثر من 85% في منطقة الشرق الأوسط³، ويشير الباحث إلى أن هذه الأرقام تعكس بجلاء الأهمية الاستراتيجية لهذا القطاع ودوره المحوري في تعزيز التجارة وتحريك عجلة الاقتصاد، إذ يعد النقل البري العمود الفقري لسلاسل التوريد العالمية⁴، ويلعب دوراً محورياً في ربط المناطق الريفية بالمدن، وتحقيق التكامل بين مختلف وسائل النقل مثل الموانئ البحرية والمطارات، ولعل ما يزيد من أهمية النقل البري للبضائع هو قدرته على تحقيق التكامل مع القطاعات الاقتصادية الأخرى، فهو يساهم في خفض تكاليف الإنتاج وزيادة تنافسية المنتجات المحلية في الأسواق العالمية، وفي هذا السياق يذكر الدكتور عبد القادر سالم في كتابه "اقتصاديات النقل في الوطن العربي" الصادر عام 2022، أن "كل استثمار بقيمة 1 دولار في قطاع النقل البري يؤدي إلى عائد اقتصادي بقيمة 3.5 دولار في القطاعات الاقتصادية

¹ - الاتحاد الدولي للنقل البري (IRU) هو المنظمة العالمية للنقل البري التي تأسست عام 1948. يمثل الاتحاد مصالح مشغلي الحافلات والشاحنات وسيارات الأجرة في جميع أنحاء العالم، ويعمل على تسهيل التجارة وضمان التنقل الآمن والفعال عبر الطرق البرية.

² - International Road Transport Union (IRU). Global Road Transport Report 2023. Geneva, 2023.

³ - World Bank. Logistics Performance Index. 2023, p.17.

⁴ - سلاسل التوريد العالمية: هي شبكات معقدة تربط الشركات المصنعة والموردين والموزعين والمستهلكين حول العالم، وتشمل كل مرحلة من مراحل إنتاج ونقل وتوزيع السلع من المواد الخام إلى المنتجات النهائية، وتعتمد هذه السلاسل على التكامل بين وسائل النقل المختلفة واللوجستيات والتكنولوجيا لضمان تدفق البضائع بكفاءة عبر الحدود الدولية، وقد أصبحت أكثر أهمية في الاقتصاد العالمي المترابط.

الأخرى"¹، ويرى الباحث أن هذا يعكس الأثر المضاعف للاستثمار في هذا القطاع الحيوي على النمو الاقتصادي، وفي السياق العُماني، برز دور النقل البري كأحد الركائز الأساسية لرؤية "عُمان 2040"، التي تهدف إلى تنويع مصادر الدخل وتعزيز الممرات اللوجستية، وتشير بيانات الهيئة العامة للإحصاء العُمانية (2023) إلى أن حجم التجارة عبر المنافذ البرية في السلطنة بلغ نحو 12 مليون طن من البضائع خلال العام 2022، بنمو نسبته 8% مقارنة بالعام السابق، مدفوعاً بزيادة التبادل التجاري مع دول مجلس التعاون الخليجي عبر منفذ البريمي وغيره²، وبالإضافة إلى ذلك إن قطاع النقل البري للبضائع يكتسب أهمية استثنائية نظراً للموقع الجغرافي المتميز للسلطنة كبوابة للخليج العربي والمحيط الهندي، فقد حرصت الحكومة العمانية على تطوير البنية التحتية للنقل البري من خلال إنشاء شبكة طرق حديثة تربط مختلف مناطق السلطنة وتسهل حركة البضائع والأفراد، ووفقاً لإحصائيات وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات العمانية لعام 2023، فقد بلغ إجمالي أطوال شبكة الطرق المعبدة في السلطنة أكثر من 36 ألف كيلومتر، منها 13 ألف كيلومتر طرق رئيسية و 23 ألف كيلومتر طرق فرعية وريفية³، علاوةً على أن هذا النمو لم يكن ليتحقق لولا الاستثمارات الضخمة في شبكة الطرق الحديثة، مثل طريق عُمان السريع الذي يربط بين محافظة مسندم ومحافظة ظفار، مما قلّص زمن نقل البضائع بين المناطق بنسبة 40% وفقاً لوزارة النقل والاتصالات العُمانية⁴، كما تلعب شركة "عمان للنقل البري"⁵ التي تأسست عام 2016 دوراً محورياً في تطوير قطاع النقل البري للبضائع في السلطنة، حيث تشرف على تنظيم وتطوير هذا القطاع وزيادة مساهمته في الاقتصاد الوطني، وتشير التقارير الصادرة عن المركز الوطني للإحصاء والمعلومات في سلطنة عمان إلى نمو حجم البضائع المنقولة براً بمعدل 8.5% خلال عام 2023 مقارنة بالعام السابق، ليصل إلى 41.2 مليون طن⁶، ويرى الباحث أن هذه الزيادة تعكس النمو المتسارع لقطاع النقل البري في السلطنة ودوره المتنامي في تعزيز الحركة التجارية، وتوجد الإشارة إلى أن سلطنة عمان قد أولت اهتماماً خاصاً بتطوير الموانئ البرية

¹ - سالمى عبدالقادر. *اقتصاديات النقل في الوطن العربي*. دار الفكر العربي للنشر، 2022، ص 87.

² - الهيئة العامة للإحصاء العُمانية. *التقرير السنوي للتجارة الخارجية* 2023، ص 45.

³ - وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات. *استراتيجية قطاع النقل في سلطنة عمان 2023-2030*. مسقط، 2023.

⁵ - وزارة النقل والاتصالات العُمانية. *التقرير الاستراتيجي للنقل البري* 2022، ص 22.

⁶ - شركة "عمان للنقل البري" التي تأسست عام 2016 : تلعب دوراً محورياً في تعزيز خدمات النقل البري في سلطنة عمان، حيث توفر خدمات نقل البضائع والحمولات بكفاءة عالية داخل البلاد وعبر الحدود الإقليمية، كما تساهم الشركة في دعم الاقتصاد الوطني من خلال ربط المراكز الصناعية والتجارية وتسهيل حركة التجارة، معتمدة على أسطول حديث من المركبات ونظم تكنولوجية متطورة في إدارة عملياتها اللوجستية.

⁶ - المركز الوطني للإحصاء والمعلومات. *التقرير السنوي لإحصاءات النقل والاتصالات* 2023. مسقط، 2023.

(Dry Ports)¹ باعتبارها حلقة وصل بين الموانئ البحرية والأسواق الداخلية، ففي عام 2023، تم افتتاح ميناء خزائن البري بولاية بركاء بتكلفة بلغت 250 مليون دولار أمريكي، ليصبح أحد أهم الموانئ البرية في المنطقة بطاقة استيعابية تصل إلى 150 ألف حاوية سنوياً. وقد أسهم هذا الميناء في تخفيف الضغط عن ميناء السلطان قابوس وتحسين كفاءة حركة البضائع من وإلى السلطنة²، ولا تقتصر أهمية النقل البري على الجانب التجاري فحسب، بل تمتد إلى دعم الصناعات المحلية، مثل قطاعي التعدين والزراعة، حيث يُسهم في نقل المواد الخام إلى المصانع، ومنتجات التصدير إلى الموانئ؛ ففي دراسة أجرتها جامعة السلطان قابوس (2021)، تبين أن 70% من شركات التعدين في عُمان تعتمد بشكل كلي على النقل البري لتوصيل منتجاتها، فيما تعاني 20% منها من تحديات تتعلق بارتفاع تكاليف الشحن، مما يدعو إلى تطوير سياسات دعم حكومية³، ومن جهة أخرى، يُساعد النقل البري في تعزيز الأمن الغذائي عبر توزيع المنتجات الزراعية بسرعة، خاصة في المناطق النائية، وهو ما أكدته منظمة الأغذية والزراعة (FAO)⁴ في تقريرها عن دول الخليج (2022)، الذي أشار إلى أن تحسين شبكات الطرق في عُمان ساهم في خفض الفاقد من المحاصيل بنسبة 15% خلال خمس سنوات⁵، أما على الصعيد الاجتماعي، يُؤدّد النقل البري فرص عمل مباشرة وغير مباشرة، بدءاً من السائقين والفنيين، وصولاً إلى العاملين في الخدمات اللوجستية، وتُقدّر وزارة العمل أن القطاع يوظف أكثر من 50 ألف شخص، يمثلون 7% من إجمالي القوى العاملة في القطاع الخاص، كما يُسهم في تمكين المشاريع الصغيرة والمتوسطة، مثل شركات التخزين والتوزيع، التي تعتمد على شبكة طرق متطورة للوصول إلى

¹ الموانئ الجافة (Dry Ports) : الموانئ الجافة هي موانئ لاستقبال البضائع تقع على اليابسة وليس على البحر، وتعمل كمحطات لوجستية داخلية مرتبطة بالموانئ البحرية عبر وسائل نقل برية أو سكك حديدية. تساهم هذه الموانئ في تقليل تكاليف الإنتاج وتخفيف التكدس والازدحام في الموانئ البحرية، وتسرع إنهاء الإجراءات الجمركية والتفتيش، إضافة لتسهيل عمليات التوزيع وتقديم الخدمات اللوجستية من خلال منظومة متكاملة للتخزين والمناولة.

² الرؤية الاقتصادية. "ميناء خزائن البري يعزز مكانة السلطنة اللوجستية." الرؤية الاقتصادية، العدد 123، مارس 2023، ص 18-20.

³ خالد الدريني وآخرون. "دور النقل البري في الصناعات الاستخراجية". جامعة السلطان قابوس، 2021، ص 89.

⁴ منظمة الأغذية والزراعة (FAO): هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة تأسست عام 1945، وتقود الجهود الدولية لمكافحة الجوع وتحسين التغذية وضمان الأمن الغذائي العالمي، وتقدم المنظمة الدعم الفني والمعرفي للدول في مجالات الزراعة المستدامة، وإدارة الموارد الطبيعية، وتطوير سياسات غذائية فعالة، كما تعمل على تعزيز التنمية الريفية وبناء القدرة على مواجهة الكوارث الطبيعية والتكيف مع تغير المناخ.

⁵ - Food and Agriculture Organization (FAO). *Gulf Food Security Report*. 2022، p.34.

العملاء بكفاءة¹، ولقد أدركت سلطنة عمان أهمية الاستثمار في مجال النقل البري للبضائع ضمن رؤيتها الاقتصادية 2040، إذ خصصت نحو 8 مليارات ريال عماني (ما يعادل 20.8 مليار دولار أمريكي) لتطوير قطاع النقل والخدمات اللوجستية خلال الفترة 2021-2025، ويهدف هذا الاستثمار إلى تعزيز مكانة السلطنة كمركز لوجستي إقليمي وتحسين ترتيبها في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي الذي يصدره البنك الدولي، هذا ولقد نجحت هذه الاستراتيجية في تحسين ترتيب السلطنة، حيث تقدمت 12 مركزاً في المؤشر العالمي للأداء اللوجستي لعام 2023 مقارنة بترتيبها في عام 2018، وفي نفس الصدد يجب التنويه إلى أنه من المشاريع البارزة في قطاع النقل البري للبضائع في سلطنة عمان، مشروع سكة حديد الخليج الذي يربط دول مجلس التعاون الخليجي، والذي من المتوقع أن يسهم في زيادة حجم التبادل التجاري بين دول المجلس بنسبة تصل إلى 25% عند اكتماله، وقد بدأت السلطنة بالفعل في تنفيذ الجزء الخاص بها من المشروع بتكلفة تقدر بنحو 15 مليار دولار أمريكي²، وفي سياق آخر، تؤكد الدراسات إلى وجود تحديات تواجه قطاع النقل البري للبضائع في السلطنة، ومنها "ارتفاع تكاليف التشغيل وتقدم أسطول النقل، فضلاً عن ضعف الاستثمارات الخاصة في هذا القطاع الحيوي"، كما وهناك دراسة قدمت مجموعة من الحلول لتذليل هذه التحديات، منها "تقديم حوافز ضريبية للمستثمرين في قطاع النقل البري، وتطوير التشريعات المنظمة للقطاع، وتشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص"³، وتجدر الإشارة إلى الجهود التي تبذلها سلطنة عمان في مجال تطوير النقل البري المستدام والصادق للبيئة؛ ففي عام 2022، أطلقت وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات "المبادرة الوطنية للنقل الأخضر" التي تهدف إلى خفض انبعاثات الكربون الناتجة عن قطاع النقل بنسبة 20% بحلول عام 2030، وتتضمن المبادرة تشجيع استخدام المركبات الكهربائية والهيدروجينية في نقل البضائع، وتطوير منظومة النقل متعدد الوسائط (Multimodal Transportation)؛ وذلك من أجل التقليل من الاعتماد على الشاحنات التقليدية⁴، كما أنه في ظل التحولات الاقتصادية العالمية والتوجه نحو الاقتصاد الرقمي، تسعى سلطنة عمان إلى مواكبة هذه التطورات من خلال رقمنة خدمات النقل البري وتطبيق التقنيات الحديثة في إدارة أسطول النقل وتتبع الشحنات، وقد أشارت دراسة أجرتها شركة Deloitte عام 2023 حول "مستقبل النقل البري في دول مجلس التعاون الخليجي" إلى أن

¹ - وزارة البيئة والشؤون المناخية العُمانية. *الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأخضر 2021*، ص 60.

² - اللجنة العليا للتخطيط. تقرير متابعة تنفيذ الرؤية الاقتصادية 2040 - قطاع النقل واللوجستيات. مسقط، 2023.

³ - خالد الصقري. "تطور قطاع النقل البري في سلطنة عمان وآفاقه المستقبلية". المجلة العربية للعلوم الاقتصادية والإدارية، المجلد 8، العدد 2، 2022، ص 135-155.

⁴ - وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات. استراتيجية قطاع النقل في سلطنة عمان 2023-2030. مسقط، 2023.

تتبنى التقنيات الرقمية في قطاع النقل البري يمكن أن يؤدي إلى خفض التكاليف بنسبة تصل إلى 15% وزيادة الكفاءة التشغيلية بنسبة 25%¹، وفي الختام يرى الباحث إلى أن قطاع النقل البري للبضائع يمثل ركيزة أساسية في الاقتصاد العماني، وعنصراً محورياً في الرؤية الاقتصادية للسلطنة 2040، وإن الاستثمارات الضخمة التي تضخها الحكومة العمانية في هذا القطاع، والتشريعات المرنة التي تسنها لتشجيع القطاع الخاص على المشاركة، تعكس الإدراك العميق لأهمية هذا القطاع ودوره المحوري في تحقيق التنويع الاقتصادي والتنمية المستدامة، ومع استمرار تنفيذ المشاريع الاستراتيجية مثل سكة حديد الخليج والموانئ البرية و يتوقع أن يشهد قطاع النقل البري للبضائع في سلطنة عمان المزيد من النمو والازدهار، مما سيعزز من مكانة السلطنة كمركز لوجستي إقليمي ودولي.

¹- Deloitte. *The Future of Land Transportation in GCC Countries: Digital Transformation and Sustainable Solutions*. Dubai, 2023.

المطلب الثاني:

التنظيم القانوني للنقل البري في سلطنة عمان

يعد النقل البري من أهم وسائل النقل في سلطنة عمان، لما له من دور محوري في دعم الحركة التجارية والربط بين المحافظات والولايات والمواني، ونظرًا لأهميته، حرص المشرع العماني على تنظيم هذا القطاع عبر عدد من القوانين واللوائح، ويهدف هذا التنظيم إلى تحقيق السلامة والكفاءة وضمان حقوق جميع الاطراف، وسيتناول هذا المطلب هذه الافكار من خلال فرعين على النحو الآتي:

- الفرع الأول: التشريعات العمانية العامة المنظمة للنقل البري.
- الفرع الثاني: التشريعات العمانية الخاصة المنظمة للنقل البري.

الفرع الأول:

التشريعات العمانية العامة المنظمة للنقل البري

تعتبر منظومة التشريعات العمانية المنظمة للنقل البري إحدى الركائز الأساسية في البنية التشريعية للسلطنة، حيث تسعى الحكومة العمانية جاهدة إلى تطوير قطاع النقل البري ليواكب التطورات العالمية في هذا المجال، ويأتي ذلك انطلاقاً من الإيمان العميق بأهمية هذا القطاع الحيوي ودوره المحوري في دعم الاقتصاد الوطني، وتعزيز التنمية المستدامة، ولقد شهدت السلطنة خلال العقود الأخيرة تطوراً ملحوظاً في البنية التحتية للطرق والمواصلات، الأمر الذي استلزم تطويراً موازياً في الإطار التشريعي والقانوني المنظم لهذا القطاع، ومنذ سبعينيات القرن الماضي، وتحديدًا عام 1973 صدر أول قانون للمرور في سلطنة عمان (قانون المرور رقم 28/1973)، الذي وضع القواعد الأساسية لتنظيم حركة المرور على الطرق العمانية، وتضمن أحكاماً أولية لتنظيم النقل البري للركاب والبضائع، ويشير الباحث إلى أن هذا القانون بمثابة اللبنة الأولى في بناء الإطار التشريعي للنقل البري في السلطنة، وقد استند في صياغته إلى نماذج تشريعية عربية ودولية مع مراعاة خصوصية المجتمع

العُماني¹، ومع تزايد أهمية قطاع النقل البري في التنمية الاقتصادية للسلطنة، صدر قانون النقل البري رقم 17/1983، الذي يعتبر أول تشريع متخصص في تنظيم أنشطة النقل البري في عمان، وقد وضع هذا القانون الأسس التنظيمية لعمليات نقل الركاب والبضائع داخل السلطنة وعبر حدودها، وحدد شروط ومتطلبات الترخيص لمزاولة أنشطة النقل البري، وقد أوضحت نتائج دراسة تم إجراؤها في سلطنة عُمان "أن هذا القانون مثل نقلة نوعية في التشريعات العمانية كونه أول قانون متكامل يعالج قضايا النقل البري بشكل مستقل عن قوانين المرور²، ووصولاً لعام 1984، نلاحظ أنه صدر أول قانون مروري شامل بموجب المرسوم السلطاني رقم 84/48، والذي ركز على ترخيص المركبات والسائقين، وإجراءات تسجيل المركبات، والعقوبات على المخالفات المرورية، ويُعد هذا القانون حجر الأساس الذي استندت إليه التشريعات اللاحقة³، كما صدر المرسوم السلطاني رقم 1984/59 بإنشاء الشركة العمانية للنقل العام وإصدار نظامها الأساسي⁴، ولقد نصت المادة (1) من النظام الأساسي للشركة على أن "تتشأ بمقتضى أحكام هذا المرسوم شركة مساهمة عمانية باسم "شركة النقل الوطنية العمانية" تتمتع بامتياز إدارة وتشغيل مرفق النقل العام للركاب على الطرق البرية في جميع مناطق السلطنة"، ولقد صدر هذا المرسوم بتاريخ 5 يوليو 1984م، واستهدف المواطنين والمقيمين ومستخدمي خدمات النقل العام في السلطنة⁵، ويشير الباحث أن هذا التشريع يمثل نقلة نوعية في رؤية السلطنة لقطاع النقل العام، حيث يعكس توجهها نحو تطوير نظام نقل عام متكامل ومسدّد، وفي أواخر الثمانينيات، وتحديدًا في عام 1989، أصدرت السلطنة قانون وتنظيم النقل البري رقم 25/1989، الذي جاء ليستوعب المستجدات التي طرأت على قطاع النقل البري، وليعالج بعض الثغرات التي ظهرت في التطبيق العملي للقانون السابق، ومن أبرز ما تضمنه هذا القانون تنظيم العلاقة بين شركات النقل البري والشاحنين والمرسل إليهم، وتحديد المسؤوليات القانونية الناشئة عن عقود النقل، ويرى الباحث أن تسلسل هذه التشريعات وملاءمتها لبيئة الأعمال في سلطنة عمان يوضح مدى حرص سلطنة عمان على توفير التشريعات المناسبة للنقل البري، وفي خطوة متقدمة على صعيد تنظيم حركة المرور وسلامة الطرق،

¹ - محمد الرواحي. "تطور التشريعات المرورية في سلطنة عمان: دراسة تحليلية مقارنة". مجلة الدراسات القانونية والقضائية، 8.2، 2019، الصفحات 127-145.

² - سالم الهنائي. "النظام القانوني للنقل البري في سلطنة عمان". المجلة العمانية للدراسات القانونية، 5.3، 2016، الصفحات 78-96.

³ - خالد السهلي. "التطور التشريعي في دول الخليج". مركز الخليج للدراسات، 2010، الصفحات 123.

⁴ - المرسوم السلطاني رقم 1984/59 بإنشاء الشركة العمانية للنقل العام وإصدار نظامها الأساسي.

⁵ - محمد الزدجالي. "اقتصاديات النقل في سلطنة عمان". مسقط: دار الفكر، 2022، الصفحات 1-154.

أصدرت السلطنة قانون المرور الجديد رقم 28/1993، الذي تضمن أحكاماً مستحدثة لتنظيم حركة المركبات التجارية وشروط السلامة المرورية، بما يسهم في تعزيز كفاءة عمليات النقل البري وتقليل الحوادث المرورية، وقد تم تعديل هذا القانون لاحقاً بموجب المرسوم السلطاني رقم 46/1995 لإدخال المزيد من التحسينات عليه، وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذه التعديلات كانت استجابة للمتغيرات الديموغرافية والاقتصادية المتسارعة، التي شهدتها السلطنة آنذاك¹، وتتمثل أبرز القوانين المنظمة للنقل البري في سلطنة عمان في قانون المرور الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 28/93 وتعديلاته²؛ حيث ينص هذا القانون في مادته الأولى على أن "تسري أحكام هذا القانون على جميع مركبات النقل البري وسائقيها والمشاة ومستعملي الطريق في سلطنة عمان"، ولقد صدر هذا القانون بتاريخ 16 مارس 1993م واستهدف جميع مستخدمي الطرق في السلطنة، هذا ويتألف القانون من 56 مادة موزعة على سبعة فصول تتناول بالتفصيل تسجيل المركبات وترخيصها، وقواعد وآداب المرور، والعقوبات المترتبة على مخالفة أحكامه، كما حددت المادة 16 الشروط الواجب توافرها في المركبة، حيث نصت على أنه "يشترط لتسجيل المركبة أن تكون مستوفية للشروط الفنية والمتطلبات التي تحددها اللائحة التنفيذية، وأن تكون أجزائها مثبتة تثبيتاً تاماً"، وتجدر الإشارة إلى أن هذا القانون قد خضع للعديد من التعديلات عبر السنوات لمواكبة المستجدات في قطاع النقل³، ومع بداية الألفية الثالثة، وفي إطار سعي السلطنة لتطوير وتحديث منظومتها التشريعية، صدر قانون النقل البري الشامل رقم 33/2004، الذي يعتبر نقلة نوعية في تشريعات النقل البري في عمان، وقد تضمن هذا القانون تنظيمًا شاملاً لكافة جوانب النقل البري، بما في ذلك النقل العام والخاص، ونقل البضائع، والنقل السياحي، ويشير الباحث أن هذا التشريع تضمن أحكاماً متطورة بشأن حماية البيئة من الآثار السلبية لوسائل النقل البري، وفي سياق الفقه المقارن تمت الإشادة بتضمين التشريع العماني على معايير متقدمة للحد من التلوث الناجم عن وسائل النقل⁴، وفي إطار الجهود المستمرة لتحديث البنية التشريعية لقطاع النقل البري، صدر قانون المرور الجديد رقم 28/2009، الذي أدخل تعديلات جوهرية على نظام المرور في السلطنة، بما يتوافق مع المعايير الدولية المتطورة، وقد تضمن هذا القانون أحكاماً مفصلة بشأن التراخيص وشروط السلامة

¹ - فاطمة البلوشي. "تطور قوانين المرور وأثرها على سلامة النقل البري في سلطنة عمان". المجلة الخليجية للدراسات القانونية، 7.2، 2020، 168-190.

² - قانون المرور الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 93/28 وتعديلاته.

³ - عبدالله العبري. *قانون المرور العماني: دراسة تحليلية مقارنة*. "مجلة العلوم القانونية والقضائية" 16.2 (2020)، الصفحات 42-58.

⁴ - أحمد الشراوي. *"التشريعات البيئية في قوانين النقل العربية"*. دار النهضة العربية، القاهرة، 2017، 203-226.

المرورية لمركبات النقل البري، وشدد العقوبات على المخالفات التي تهدد سلامة مستخدمي الطرق، وبالحديث عن قانون المرور العماني في الحد من حوادث الطرق، فقد تمت الإشارة إلى أن هذا القانون أسهم بشكل ملحوظ في تقليل نسبة الحوادث المرورية المرتبطة بمركبات النقل البري الثقيلة¹، وإضافة إلى ذلك، أصدرت السلطنة المرسوم السلطاني رقم 2016/10 بإصدار قانون النقل البري²، والذي تضمن في الفصل الرابع منه مواد تنظم التكامل بين وسائل النقل البري، حيث نصت المادة 4 منه على أن "تتولى الوزارة الإشراف على أنشطة ومرافق النقل البري والعمل على تطويرها"، صدر هذا القانون بتاريخ 6 مارس 2016 مستهدفاً شركات النقل البري ومستخدمي وسائل النقل، وجدير بالذكر أن هذا التشريع يعكس الرؤية الاستراتيجية للسلطنة في تحقيق التكامل بين مختلف وسائل النقل، بما يسهم في تطوير منظومة النقل بشكل شامل ومتكامل³، وأما فيما يخص النقل عبر الحدود، فقد أصدرت السلطنة المرسوم السلطاني رقم 2018/27 بالتصديق على اتفاقية النقل البري الدولي TIR⁴ - الاتفاقية الجمركية الدولية - وإدراجها ضمن التشريعات الوطنية، وقد نصت المادة 4 من قرار التطبيق على أن "تعفى البضائع المنقولة بموجب نظام النقل البري الدولي من تقديم ضمانات وكفالات جمركية على الحدود، ويكتفى بدفتر النقل البري الدولي كضمان معترف به دولياً"، وصدر هذا المرسوم بتاريخ 31 أكتوبر 2018م مستهدفاً شركات النقل الدولي والمصدرين والمستوردين وإدارات الجمارك، يسهم هذا التشريع في تسهيل حركة التجارة العابرة للحدود وتقليل الوقت والتكلفة المرتبطة بها، مما يعزز موقع السلطنة كمركز لوجستي إقليمي، ولتنظيم خدمات التاكسي وسيارات الأجرة، أصدرت الهيئة العامة للنقل القرار رقم 2018/2 بشأن لائحة تنظيم خدمات التاكسي وسيارات الأجرة⁵، ولقد نصت المادة 19 من هذه اللائحة على الشروط الواجب توافرها في سيارات الأجرة، حيث أوضحت أنه "يجب ألا يزيد عمر المركبة المستخدمة كسيارة أجرة على سبع سنوات عند التسجيل لأول مرة، ويجوز التمديد لمدة (3) سنوات وفقاً للفحص الفني المعتمد"، ولقد صدرت هذه اللائحة بتاريخ 8 يناير 2018م

¹ - خالد الغافري. "تقييم فاعلية قانون المرور العماني في الحد من حوادث الطرق". مجلة الدراسات الأمنية والقانونية، جامعة نزوى، 10.3، 2021، 112-135.

² - المرسوم السلطاني رقم 2016/10 بإصدار قانون الهيئة العامة للطيران المدني.

³ - سعيد الهاشمي. النقل المتكامل في سلطنة عمان: الواقع والتحديات. مسقط: دار المعرفة للنشر، 2019، الصفحات 1-24.

⁴ - المرسوم السلطاني رقم 2018/27 بالتصديق على اتفاقية النقل البري الدولي (TIR).

⁵ - القرار رقم 2018/2 الصادر من الهيئة العامة للنقل بشأن لائحة تنظيم خدمات التاكسي وسيارات الأجرة.

مستهدفة سائقي سيارات الأجرة وشركات النقل الخاص والركاب¹، ويرى الباحث أن هذا التشريع يسهم في تنظيم سوق خدمات التاكسي وضمان جودتها وسلامتها، وفي مجال التخطيط المستقبلي لقطاع النقل، وأما بخصوص سلامة المرور على الطرق، فقد أصدرت اللجنة الوطنية لسلامة المرور القرار رقم 2018/32 بشأن اللائحة التنفيذية لقانون المرور في الجوانب المتعلقة بالسلامة المرورية²، ولقد تضمنت المادة 51 من هذه اللائحة شروط الالتزام بقواعد السيادة، والنقيد بإشارات وعلامات المرور، حفاظاً على سلامة الركاب، وصدرت هذه اللائحة بتاريخ 21 يناير 2018م، وكانت موجهة إلى جميع مستخدمي الطرق وأصحاب المركبات وشركات النقل³، وتمثل هذه اللائحة إطاراً تنظيمياً شاملاً للسلامة المرورية، وتعكس اهتمام السلطنة بتقليل الحوادث المرورية وتأمين سلامة مستخدمي الطرق وفي خطوة نحو مواكبة التطورات التكنولوجية في مجال النقل، وفي أحدث التطورات التشريعية المتعلقة بالنقل البري، أصدرت سلطنة عمان في عام 2022 قانون النقل البري المستدام رقم 2022/29، والذي يعتبر نقلة نوعية في تشريعات النقل البري في السلطنة؛ حيث أن هذا القانون يتضمن استراتيجية متكاملة للتحويل نحو نظام نقل بري مستدام، ويشمل تشجيع استخدام المركبات الكهربائية، ووسائل النقل العام، وتطوير البنية التحتية الداعمة، وتحسين كفاءة استخدام الطاقة في قطاع النقل البري، ويعتبر هذا النموذج مثلاً رائداً في المنطقة للتشريعات الداعمة للاستدامة في قطاع النقل⁴، علاوةً على ذلك لقد أصدرت وزارة النقل القرار الوزاري رقم 2022/80 باعتماد الاستراتيجية الوطنية للنقل حتى عام 2040⁵، ونصت المادة 3 من هذا القرار على أن "تستهدف الاستراتيجية زيادة مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 5% سنوياً، وتقليل انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من قطاع النقل بنسبة 30% بحلول عام 2040"، ولقد صدر هذا القرار بتاريخ 22 نوفمبر 2022م مستهدفاً جميع الجهات الحكومية والخاصة ذات الصلة بقطاع النقل، وتمثل هذه الاستراتيجية خارطة طريق شاملة لتطوير قطاع النقل البري في السلطنة، وتتضمن مشاريع استراتيجية ومبادرات نوعية تهدف إلى تحقيق الاستدامة والكفاءة في نظام النقل، كما أصدرت السلطنة المرسوم السلطاني رقم 2023/124 استناداً

¹ - خميس الحارثي. "تنظيم خدمات التاكسي في سلطنة عمان". مجلة الإدارة المحلية، (2022)، الصفحات 84-102.

² - القرار رقم 2018/32 الصادر من اللجنة الوطنية لسلامة المرور بشأن اللائحة التنفيذية لقانون المرور في الجوانب المتعلقة بالسلامة المرورية.

³ - Johnson Michael. "Road Safety Regulations in Oman: Implementation and Challenges." Journal of Transportation Safety 12.4 (2019): 245-263.

⁴ - Takashi Yamamoto. "Sustainable Transport Policies in the MENA Region: Challenges and Opportunities". Asian Transport Studies, vol. 9, no. 1, 2023, 102-121.

⁵ - القرار الوزاري رقم 2022/80 الصادر من وزارة النقل باعتماد الاستراتيجية الوطنية للنقل حتى عام 2040.

إلى قانون المرور الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 28/39 بشأن تنظيم استخدام المركبات ذاتية القيادة¹، ولقد نصت المادة 2 من هذا المرسوم على أنه "يجوز الترخيص باستخدام المركبات ذاتية القيادة في الطرق المحددة والمزودة بالبنية التحتية المناسبة وفق الشروط والضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية"، وصدر هذا المرسوم بتاريخ 3 مايو 2023م مستهدفاً شركات التكنولوجيا وصناعة السيارات والمستثمرين في مجال النقل الذكي²، ويعقب الباحث بأن هذا التشريع يمثل نقلة نوعية في الإطار القانوني للنقل البري في السلطنة، ويعكس استشراف المستقبل والاستعداد لاستيعاب التقنيات الحديثة في مجال النقل، هذا وقد أعلنت السلطنة عن الخطة الاستراتيجية للنقل العام (2015-2025) لتطوير شبكة مواصلات شاملة تخدم جميع فئات المجتمع. تهدف الخطة إلى جعل النقل العام بديلاً مستداماً للمركبات الخاصة، بدءاً من مسقط ثم التوسع لباقي المحافظات. المرحلة الأولى (2-3 سنوات) تشمل تشغيل حافلات على خطوط رئيسية وفرعية، وتنظيم مركبات الأجرة، وإنشاء هيئة منظمة للقطاع، ودراسة إقامة مترو أو قطار خفيف، والمرحلة الثانية (3-7 سنوات) تتضمن تطوير المزيد من خطوط الحافلات الفرعية وإنشاء مواقف للسيارات ومحطات جديدة للنقل العام، وأن الهدف النهائي هو تحسين سهولة وسلامة التنقل وتقليل الازدحام المروري والآثار البيئية في المدن العمانية³.

وفي الختام يمكن القول إن منظومة القوانين العمانية المنظمة للنقل البري تمثل إطاراً تشريعياً متكاملاً يواكب التطورات العالمية في هذا المجال، ويستجيب للاحتياجات المحلية والإقليمية، تغطي هذه المنظومة مختلف جوانب النقل البري من تسجيل المركبات وترخيصها، إلى سلامة الطرق والمرور، وصولاً إلى النقل العام والتجاري والدولي، كما تعكس هذه القوانين رؤية السلطنة الاستراتيجية نحو تطوير قطاع النقل ليكون أكثر استدامة وكفاءة، وليسهم بشكل فعال في تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ولا شك أن استمرار تطوير وتحديث هذه المنظومة التشريعية سيسهم في تعزيز تنافسية قطاع النقل البري العماني على المستويين الإقليمي والدولي.

¹ - المرسوم السلطاني رقم 2023/124 بشأن تنظيم استخدام المركبات ذاتية القيادة.

² - سليمان الرواحي. التكنولوجيا الحديثة في قطاع النقل: الفرص والتحديات. مسقط: دار الإبداع، 2023، ص 23.

³ - أشرف أبو عريف. الاستراتيجية العمانية لجعل السلطنة ضمن العشرة الأوائل لوجستياً عام 2040، مقال منشور

في صحيفة الديبلوماسي بتاريخ 13 فبراير 2017.

الفرع الثاني:

التشريعات العمانية الخاصة المنظمة للنقل البري

تُعد منظومة النقل البري في سلطنة عمان ركيزة أساسية في دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز التنمية المستدامة، حيث سعت السلطنة منذ بداية النهضة العمانية الحديثة إلى تطوير إطار تشريعي متكامل ينظم قطاع النقل البري بكافة جوانبه، ولقد بدأت مسيرة التشريعات المتعلقة بالنقل البري في عمان بشكل منهجي مع انطلاقة النهضة العمانية الحديثة في القرن الماضي، إذ أدركت الحكومة العمانية أهمية وجود تشريعات متطورة تواكب النمو المتسارع في البنية التحتية، وشبكات الطرق التي شهدتها البلاد، بالإضافة إلى تزايد حجم التبادل التجاري بين سلطنة عمان ودول مجلس التعاون الخليجي، فقد صدر المرسوم السلطاني رقم 1997/65 بالموافقة على اتفاقية النقل البري بين دول مجلس التعاون، والتي هدفت إلى تسهيل حركة البضائع والركاب بين الدول الأعضاء في المجلس، وتوحيد الإجراءات المتعلقة بالنقل البري، ولا يمكن أن ننكر أن هذه الاتفاقية مثلت خطوة مهمة نحو تكامل أنظمة النقل البري في منطقة الخليج، وعززت من قدرة سلطنة عمان على الاستفادة من موقعها الاستراتيجي كبوابة للتجارة الإقليمية¹، وأما فيما يتعلق بمجال تعزيز دور القطاع الخاص في مجال النقل البري، فأصدرت السلطنة المرسوم السلطاني رقم 2007/27 بإنشاء شركة النقل الوطنية العمانية، الذي نص على تحويل بعض خدمات النقل البري التي كانت تقدمها الجهات الحكومية إلى القطاع الخاص، مع الاحتفاظ بدور رقابي وتنظيمي للدولة، وقد اعتُبر أن هذا التوجه يعكس رؤية متقدمة لدور الدولة في تنظيم قطاع النقل البري، ويمثل نموذجاً يحتذى به في منطقة الشرق الأوسط²، ووصولاً لعام 2015، وفي خطوة هامة نحو تعزيز التنسيق بين مختلف الجهات المعنية بقطاع النقل البري، صدر المرسوم السلطاني رقم 2014/115 بإنشاء الهيئة العامة للنقل البري، كجهة مستقلة تتولى الإشراف على تنظيم وتطوير قطاع النقل البري في السلطنة، وقد منح هذا المرسوم الهيئة صلاحيات واسعة لوضع السياسات والخطط الاستراتيجية لتطوير القطاع، وإصدار اللوائح والتعليمات المنظمة له، والإشراف على تنفيذها، وقد أُشيد في تقرير ألماني إلى أن النموذج المؤسسي للهيئة العامة للنقل البري

¹- Sarah Williams. "Regional Integration of Transport Systems in the GCC". Journal of Transport Economics and Policy, vol. 53, no. 2, 2019, 321-340.

²- Pierre Dubois. "Privatization of Transport Services in the Middle East". Middle East Economic Review, vol. 35, no. 4, 2018, 432-450.

في عمان، يعتبر نموذجاً متقدماً يجمع بين المرونة والفاعلية¹، وتماشياً مع الجهود العالمية للحد من انبعاثات الكربون وتعزيز الاستدامة البيئية في قطاع النقل، أصدرت السلطنة في عام 2016 اللائحة التنفيذية رقم 20/2016 لقانون حماية البيئة ومكافحة التلوث²، والتي تضمنت معايير صارمة لانبعاثات وسائل النقل البري، وحوافز للمركبات الصديقة للبيئة، وفي دراسة كندية تم التأكيد على أن هذه اللائحة تمثل خطوة متقدمة نحو دمج الاعتبارات البيئية في تشريعات النقل البري، وتعكس التزام سلطنة عمان بالمعايير الدولية للتنمية المستدامة³، وأما في عام 2017، وفي إطار رؤية سلطنة عمان 2040 لتنويع مصادر الدخل وتعزيز دور القطاع اللوجستي في الاقتصاد الوطني، صدر قانون تنظيم أنشطة النقل البري اللوجستية رقم 53/2017، الذي يعتبر إضافة نوعية للبنية التشريعية لقطاع النقل البري في السلطنة، وقد تضمن هذا القانون تنظيمًا شاملاً للأنشطة اللوجستية المرتبطة بالنقل البري، وآليات لتعزيز التكامل بين مختلف وسائط النقل، وإجراءات لتبسيط وتسريع حركة البضائع عبر الحدود، كما اتضح أن هذا القانون يمثل نموذجاً متقدماً للتشريعات اللوجستية في الأسواق الناشئة، ويسهم في تعزيز الميزة التنافسية لسلطنة عمان في مجال الخدمات اللوجستية⁴، أما فيما يتعلق بنقل البضائع، فقد أصدرت السلطنة المرسوم السلطاني رقم 155/2017 بإصدار اللائحة التنظيمية لحماية الطرق ومرافقها⁵، حيث تنص المادة 3 منه على أنه "لا يجوز وضع أي مخلفات، أو سكب زيوت أو محروقات على الطرق في سلطنة عمان"، وصدر هذا القانون بتاريخ 3 أكتوبر 2017م مستهدفاً شركات النقل والشاحنات وأصحاب البضائع والمنافذ البرية، ويحدد القانون الشروط والضوابط المتعلقة بدليل تكلفة إصلاح الأضرار التي تلحق بمكونات الطرق الصادر بالقرار الوزاري سابقاً رقم 58/2011، كما تضمن اللائحة قائمة المخالفات، والغرامات المالية في حال مخالفة بنود هذه اللائحة⁶، ويرى الباحث أن هذه اللائحة تعتبر الركيزة الرئيسية لتنظيم تكلفة إصلاح الأضرار التي تلحق بمكونات الطرق في

¹ Michael Fischer. "Transport Authorities in the MENA Region: Institutional Reform and Development". Deutsche Gesellschaft für International Zusammenarbeit (GIZ), 2020, 78-92.

² صدرت اللائحة التنفيذية رقم 20/2016 لقانون حماية البيئة ومكافحة التلوث لتحديد الإجراءات والتدابير التفصيلية لتنفيذ القانون الأساسي في عام 2016، وتضمنت هذه اللائحة آليات الرقابة البيئية والعقوبات المترتبة على المخالفات، بهدف تعزيز حماية البيئة والحد من التلوث بمختلف أشكاله.

³ Emily Johnson. "Environmental Regulation of Transport in Developing Economies". Journal of Environmental Policy and Planning, vol. 22, no. 3, 2022, 315-334.

⁴ Lee Kong. *Logistics Regulation in Emerging Markets: A Comparative Analysis*. Springer, 2023, 247-265.

⁵ المرسوم السلطاني رقم 155/2017 بإصدار قانون حماية الطرق.

⁶ Smith John. *Transport Regulations in the GCC: A Comparative Analysis*. London: Routledge, 2020, page 3-17.

سلطنة عمان، كما أنها تعمل على تعزيز منظومة أمن النقل العام في السلطنة، واستكمالاً لهدف تنظيم خدمات نقل الركاب عبر الحافلات والمركبات العامة، أصدرت وزارة النقل القرار الوزاري رقم 2018/2¹ بشأن لائحة تنفيذية لتنظيم نقل الركاب بالحافلات داخل المدن وبينها، وقد حددت المادة 7 من هذا القرار الشروط والمتطلبات اللازمة للحصول على ترخيص مزاوله نشاط نقل الركاب، حيث نصت على أنه "يشترط للحصول على ترخيص مزاوله نشاط نقل الركاب بالحافلات داخل المدن وبينها أن يكون طالب الترخيص مقيداً بالسجل التجاري، ويقدم ما يثبت ملكيته لوسائل النقل، أو عقود الإيجار الخاص بها، والحصول على بطاقة التشغيل بعد موافقة الجهات المعنية"، صدر هذا القرار بتاريخ 8 يناير 2018م، وكان موجهاً بشكل رئيسي إلى شركات النقل العام والمستثمرين في قطاع النقل الجماعي²، كما أنه من الواضح أن سلطنة عمان تولي اهتماماً خاصاً بسائقي مركبات النقل، حيث تضمن القرار الوزاري رقم 2018/2 الصادر من وزارة العمل أيضاً بنود خاصة بشأن تنظيم عمل سائقي مركبات النقل العام والنقل الخاص³، ولقد ورد في الفصل الثامن من هذا القرار على تحديد "ساعات العمل اليومية للسائق بما لا يتجاوز 8 ساعات، مع إلزامية منح السائق راحة لا تقل عن ساعة واحدة بعد كل أربع ساعات عمل متواصلة"، وصدر هذا القرار بتاريخ 8 يناير 2018م، وكان موجهاً إلى شركات النقل والسائقين والعاملين في قطاع النقل⁴، ويرى الباحث أن هذا التشريع يسهم في ضمان سلامة السائقين ومستخدمي وسائل النقل، ويحد من الحوادث الناتجة عن الإرهاق وطول ساعات القيادة، كما أن القرار الوزاري نفسه 2018/2 اهتم بالتحول الرقمي والابتكار في قطاع النقل البري، حيث أصدرت السلطنة من خلال هذا القرار ما يهتم بشأن تنظيم خدمات النقل الذكي باستخدام التطبيقات الإلكترونية، الذي وضع الإطار القانوني لعمل شركات النقل الذكي في السلطنة، وحدد شروط وضوابط تقديم هذه الخدمات، ويمثل هذا القرار استجابة متوازنة للتحديات التنظيمية التي تفرضها التكنولوجيا الحديثة في قطاع النقل، وتوفير بيئة تنظيمية مرنة تشجع على الابتكار مع ضمان المنافسة العادلة وحماية

¹ - القرار الوزاري رقم 2018/2 الخاص بتنظيم نقل الركاب بالحافلات داخل المدن وبينها.

² - خالد الغافري. "تقييم فاعلية قانون المرور العماني في الحد من حوادث الطرق". مجلة الدراسات الأمنية والقانونية، جامعة نزوى، 10.3، 2021، 112-135.

³ - القرار الوزاري رقم 2018/2 الصادر من وزارة العمل بشأن تنظيم عمل سائقي مركبات النقل العام والخاص.

⁴ - سالم البلوشي. "التشريعات البيئية في قطاع النقل: دراسة تحليلية". المجلة العربية للعلوم البيئية 18.2 (2022)، الصفحات 125-143.

المستهلك¹، وفي هذا السياق، يتضح أن تعديلات قانون النقل في عمان البري استندت بشكل كبير إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البري الدولي TIR² - الإتفاقية الجمركية الدولية - مع إدخال تعديلات تتناسب مع الواقع العماني ، وفي إطار جهود السلطنة للانضمام إلى المنظمات الدولية وتوقيع الاتفاقيات الإقليمية والدولية المتعلقة بالنقل البري، صدر المرسوم السلطاني رقم 2018/27 بالموافقة على انضمام السلطنة إلى اتفاقية النقل البري الدولي (TIR Convention) ، الأمر الذي استلزم إجراء تعديلات جوهرية على التشريعات المحلية لمواءمتها مع الالتزامات الدولية الناشئة عن هذه الاتفاقية، وجدير بالذكر أن انضمام عمان إلى هذه الاتفاقية الدولية كان له أثر إيجابي في تطوير التشريعات العمانية المتعلقة بالنقل البري، وتعزيز الانسجام مع المعايير الدولية³، وفيما يتعلق بالاستثمار في قطاع النقل البري، فقد أصدرت السلطنة المرسوم السلطاني رقم 2019/50 بإصدار قانون الاستثمار الأجنبي⁴، والذي فتح المجال للاستثمار الأجنبي في قطاع النقل البري ضمن ضوابط محددة، والذي كان في السابق محصوراً بشكل كبير على المستثمرين المحليين أو خاضعاً لقيود تنظيمية صارمة، وقد جاء هذا الانفتاح ضمن جهود الحكومة العُمانية لتعزيز مشاركة رأس المال الأجنبي في مختلف القطاعات الإنتاجية والخدمية، وتوفير بيئة استثمارية جاذبة وتنافسية، ولقد صدر هذا القانون بتاريخ 1 يوليو 2019م مستهدفاً المستثمرين الأجانب والمحليين في قطاع النقل⁵، ويعقب الباحث أن هذا التشريع يعتبر خطوة هامة نحو تعزيز الاستثمار في قطاع النقل البري وتطويره وفق أحدث التقنيات والمعايير العالمية، ومن جانب آخر، وبهدف تطوير البنية التحتية للطرق، أصدرت وزارة النقل والاتصالات القرار الوزاري رقم 2021/60 بشأن تصنيف الطرق وتحديد معايير تصميمها وإنشائها⁶، ولقد نصت المادة 4 من هذا القرار على تصنيف الطرق إلى "طرق سريعة، وطرق رئيسية، وطرق ثانوية، وطرق فرعية"، مع تحديد المواصفات الفنية لكل نوع. صدر هذا القرار بتاريخ 22 سبتمبر

¹ - سناء العمري. *الأطر التنظيمية لخدمات النقل النكي في الدول العربية: دراسة مقارنة*. المجلة العربية للإدارة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2021، 41.4، 276-257.

² - اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) : هي معاهدة دولية تهدف إلى تسهيل نقل البضائع عبر الحدود الدولية. تسمح هذه الاتفاقية بعبور البضائع من بلد المنشأ إلى بلد الوجهة في حاويات مختومة ومعتمدة دون الحاجة إلى تفتيش مفصل عند كل معبر حدودي، مما يقلل من وقت الانتظار وتكاليف النقل.

³ - John Smith. *Transport Legislation in the Gulf States: A Comparative Study*. Routledge, 2017, p. 156-178.

⁴ - المرسوم السلطاني رقم 2019/50 الخاص بقانون الاستثمار الأجنبي.

⁵ - أحمد الفارسي. *الاستثمار في قطاع النقل: الفرص والتحديات*. دبي: مركز الخليج للدراسات، 2020، الصفحات 17-32.

⁶ - القرار الوزاري رقم 2021/60 الصادر من وزارة النقل والاتصالات الخاص بشأن تصنيف الطرق وتحديد معايير تصميمها وإنشائها.

2021م، وكان موجهاً إلى شركات المقاولات والاستشارات الهندسية والجهات المعنية بإنشاء وصيانة الطرق، ويسهم هذا القرار في توحيد المعايير الفنية للطرق في السلطنة وضمان جودتها وكفاءتها، وفي إطار تحفيز استخدام وسائل النقل العام، أصدرت بلدية مسقط القرار رقم 2021/30 بشأن تخصيص مسارات خاصة للحافلات في الطرق الرئيسية¹، ونصت المادة 4 من هذا القرار على أنه "يحظر على المركبات الخاصة استخدام المسارات المخصصة للحافلات خلال ساعات الذروة المحددة، ويعاقب المخالف بغرامة قدرها 50 ريالاً عمانياً"، صدر هذا القرار بتاريخ 7 يونيو 2021م مستهدفاً سائقي المركبات الخاصة والعامة ومستخدمي الطرق في محافظة مسقط²، ويشير الباحث أن هذا التشريع يهدف إلى تحسين كفاءة خدمات النقل العام وتشجيع المواطنين على استخدامها بدلاً من المركبات الخاصة، مما يسهم في تقليل الازدحام المروري والتلوث البيئي، وبالحديث عن الجهود المبذولة للحد من الانبعاثات الضارة والتلوث البيئي الناتج عن وسائل النقل، أصدرت وزارة البيئة والشؤون المناخية القرار الوزاري رقم 2022/38 بشأن معايير الانبعاثات للمركبات، فلقد نصت المادة 5 من هذا القرار على أنه "يجب ألا تتجاوز انبعاثات أكسيد الكربون من المركبات الجديدة الحدود المسموح بها وفقاً للمعايير البيئية الدولية المعتمدة"، وصدر هذا القرار بتاريخ 5 مارس 2022م مستهدفاً وكلاء السيارات ومستوردي المركبات، وكذلك وأصحاب المركبات، ويشير الباحث أن هذا التشريع يعكس اهتمام السلطنة بالجوانب البيئية المرتبطة بقطاع النقل، ويتمشى مع التوجهات العالمية نحو النقل المستدام والصديق للبيئة، وفيما يتعلق بتعزيز التكامل الإقليمي في مجال النقل البري، وقعت سلطنة عمان في عام 2023 على اتفاقية النقل البري المشترك مع دول مجلس التعاون الخليجي ودول الشرق الأوسط³، والتي تم المصادقة عليها بموجب المرسوم السلطاني رقم 2023/11، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تعزيز التعاون في مجال النقل البري، وتوحيد المعايير والإجراءات، وتسهيل حركة البضائع والركاب بين الدول الموقعة عليها، كما أن هذه الاتفاقية تمثل خطوة استراتيجية نحو تكامل أنظمة النقل البري في المنطقة، وتسهم في تعزيز التجارة البينية وتقليل تكاليف النقل⁴، وفي المجلد يضيف الباحث إلى أنه يمكن

¹ - القرار رقم 2021/30 الصادر من بلدية مسقط بشأن تخصيص مسارات خاصة للحافلات في الطرق الرئيسية.

² - ناصر الشكيلي. "تجربة مدينة مسقط في تطوير النقل العام". مجلة المدينة العربية 28.2 (2022)، الصفحات 105-120.

³ - في عام 2023، تم تعزيز اتفاقية النقل البري المشترك بين دول مجلس التعاون الخليجي ودول الشرق الأوسط بهدف تسهيل حركة البضائع والشاحنات عبر الحدود. تضمنت الاتفاقية إجراءات موحدة للتخليص الجمركي وتبسيط الوثائق المطلوبة، مما ساهم في تقليل زمن العبور وخفض تكاليف النقل الإقليمي.

⁴ - Robert Harris. "Regional Transport Integration in the Middle East: Progress and Challenges". Transport Policy Journal, vol. 128, 2024, 45-62.

القول إن التشريعات العمانية المنظمة للنقل البري قد شهدت تطوراً ملحوظاً منذ بداية النهضة العمانية الحديثة، وذلك استجابة للمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية المتسارعة، وتماشياً مع الالتزامات الإقليمية والدولية للسلطنة، وقد أسهمت هذه التشريعات في تعزيز كفاءة وسلامة واستدامة نظام النقل البري في عمان، ودعم دور السلطنة كمركز لوجستي إقليمي، غير أن التحديات المستقبلية المتمثلة في التحول الرقمي، والذكاء الاصطناعي، والتغيرات المناخية، تفرض ضرورة استمرار تطوير هذه التشريعات لتعزيز قدرتها على مواكبة المستجدات العالمية في قطاع النقل البري، كما يشير الباحث إلى أن التطور و التحديث في مجال التشريعات في عمان فيما يخص النقل البري دائماً في حالة تحديث بما يتناسب مع بيئة التجارة والصناعة فيها.

المبحث الثاني:

التشريعات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع

تشكل التشريعات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع إطاراً قانونياً متكاملًا يُسهّم في تنظيم حركة التجارة العالمية، وتيسير تدفق السلع بين الدول بكفاءة وأمان، وفي ظل تنامي حجم التبادل التجاري العالمي، وتزايد اعتماد الدول على بعضها البعض، كما أصبحت الحاجة ملحة لوجود منظومة تشريعية دولية تواكب هذا التطور، وفي نفس الوقت تضمن حقوق كافة الأطراف المشاركة في عمليات النقل، ويتناول هذا المبحث الجوانب القانونية والتشريعية التي تحكم عمليات النقل البري للبضائع على المستوى الدولي، مع التركيز على موقع سلطنة عمان ضمن هذه المنظومة العالمية، ويستعرض المبحث أهم الاتفاقيات الدولية التي تنظم هذا المجال والتزامات السلطنة تجاه منظمة التجارة العالمية، بالإضافة إلى تحليل مفهوم عقد النقل البري وما يترتب عليه من التزامات قانونية على أطرافه، وتعتبر هذه التشريعات ركيزة أساسية لتطوير قطاع النقل البري في سلطنة عمان وتعزيز دورها في شبكة التجارة الإقليمية والدولية، خاصة في ظل الموقع الاستراتيجي الذي تتمتع به السلطنة كبوابة بحرية وبرية بين الشرق والغرب، مما يجعلها محطة محورية في سلاسل التوريد العالمية، وللوقوف على ذلك بشيء من التفصيل فقد تم تقسيم هذا المبحث الى مطلبين وذلك على النحو التالي:

- المطلب الأول: القواعد التشريعية الدولية لنقل البضائع.
- المطلب الثاني: التنظيم القانوني لعقد النقل البري.

المطلب الأول:

القواعد التشريعية الدولية لنقل البضائع

يُعد تنظيم نقل البضائع من أبرز مجالات القانون التجاري التي تخضع لأسس تشريعية واضحة وقواعد دولية موحدة ، وقد اقرّت هذه الاسس لضمان سلامة المعاملات وحماية حقوق الأطراف في بيئة تجارية عابرة للحدود ، ويهدف هذا المطلب إلى بيان الاطار القانوني الذي يحكم هذا النوع من النقل في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، وذلك من خلال الفرعين التاليين:

- الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع.
- الفرع الثاني: منظمة التجارة العالمية والتزامات سلطنة عمان بقوانينها.

الفرع الأول:

الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع

مما لا شك فيه أن النقل البري للبضائع شهد تطوراً بشكل ملحوظ خلال القرن العشرين، حيث أصبح يشكل عصب التجارة الدولية؛ وذلك نظراً لمرونته وقدرته على الوصول إلى مناطق لا تستطيع وسائل النقل الأخرى الوصول إليها، هذا ومع ازدياد أهمية هذا القطاع، ظهرت الحاجة الملحة إلى تنظيمه من خلال اتفاقيات دولية تضمن سلاسة العمليات التجارية عبر الحدود، وتوحيد الإجراءات والمعايير القانونية؛ لأن النقل البري للبضائع يواجه تحديات متعددة بسبب اختلاف التشريعات الوطنية، والإجراءات الجمركية وأنظمة العبور، مما يؤدي إلى تأخيرات وزيادة في التكاليف وتعقيدات إدارية؛ ولهذا من أجل مواجهة هذه التحديات، سعى المجتمع الدولي إلى وضع إطار قانوني شامل يسهل حركة البضائع عبر الحدود، ويحدد مسؤوليات الأطراف المختلفة في عملية النقل، ومن أهم الاتفاقيات هي اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية ¹ CMR - الاتفاقية الدولية لصفقات النقل البري،

¹ - اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية (CMR) هي اتفاقية دولية موحدة تنظم عمليات النقل البري للبضائع عبر الحدود، وضعت من قبل الأمم المتحدة في عام 1956، وتهدف الاتفاقية إلى توحيد القواعد القانونية المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع بالشاحنات، وتحديد حقوق والتزامات الأطراف المشاركة في عملية النقل، مع وضع معايير موحدة للمسؤولية والتعويض، كما وتعتبر اتفاقية CMR أداة أساسية لتسهيل التجارة الدولية، حيث تضمن الشفافية والأمان القانوني في عمليات النقل البري، وتساهم في تبسيط الإجراءات وتقليل النزاعات بين الناقلين والشاحنين.

والتي تعد من الاتفاقيات المحورية في تنظيم العلاقة التعاقدية بين أطراف عملية النقل، وقد تم التوقيع على هذه الاتفاقية في جنيف عام 1956، ودخلت حيز التنفيذ في يوليو 1961، وتغطي حالياً أكثر من 55 دولة، وتتص المادة الأولى منها على أنها "تسري على كل عقد لنقل البضائع بالطرق البرية بواسطة مركبات بمقابل، عندما يكون مكان استلام البضائع ومكان التسليم المحدد في العقد واقعين في دولتين مختلفتين، على أن تكون إحداها على الأقل دولة متعاقدة"، وتستهدف هذه الاتفاقية شركات النقل، والشاحنين، وشركات التأمين والقضاء في حال وجود نزاعات تتعلق بعقود النقل البري الدولي، كما أن أهمية اتفاقية CMR تكمن في وضعها نظاماً موحداً للمسؤولية المدنية للناقل، مما يضمن حماية أطراف عقد النقل ويحقق التوازن بين مصالحهم المتعارضة"¹، وبالإضافة لما سبق تحدد اتفاقية CMR مسؤوليات وواجبات الناقل والشاحن والمرسل إليه، كما تنظم إجراءات إعداد مستند النقل الدولي وهو ما يعرف بـ "خطاب النقل" أو "CMR waybill"²، وتتص المادة الثامنة على ضرورة أن يحتوي خطاب النقل على بيانات محددة منها "مكان وتاريخ تحرير خطاب النقل، اسم وعنوان الناقل والشاحن والمرسل إليه، ونوع البضائع ووزنها وعددها، وأماكن الشحن والتفريغ"، ومن المؤكد أن هذه البيانات تشكل "وثيقة أساسية لضمان الشفافية والتتبع الدقيق للبضائع أثناء عملية النقل الدولي"³، ويتضمن خطاب النقل CMR مجموعة محددة من البيانات الهامة، منها: مكان وتاريخ إصدار الوثيقة، معلومات كاملة عن الناقل والشاحن والمرسل إليه، ووصف دقيق للبضائع من حيث النوع والوزن والكمية، بالإضافة إلى تحديد أماكن الشحن والتفريغ؛ وهذا ما يجعل من هذه البيانات تشكل عنصراً جوهرياً في توثيق عمليات النقل الدولي، كونها توفر شفافية كاملة وتسمح بالتتبع الدقيق للبضائع أثناء رحلتها عبر الحدود، وتماشياً مع ما ذكر وفي سياق التطورات المستقبلية، يجب الحديث أيضاً عن اتفاقية النقل البري الدولي TIR Convention⁴، حيث أنها تعد من أبرز الاتفاقيات الدولية التي تنظم النقل البري

¹ - سميحة القليوبي. *الوسيط في شرح قانون التجارة المصري*. دار الفكر العربي، 2019، الصفحات 310-335.

² - خطاب النقل أو CMR waybill هو وثيقة رسمية دولية تستخدم في النقل البري للبضائع عبر الحدود، تحدد تفاصيل الشحنة والناقل والمرسل والمرسل إليه. يعتبر هذا المستند بمثابة عقد نقل، وسند شحن، وإيصال للبضائع يوثق كافة المعلومات المتعلقة بعملية النقل وفقاً لاتفاقية CMR.

³ - Bertrand Robert. *"International Transport and Law"*, Paris: Legal Publishing House, 2019, pp. 187-210.

⁴ - اتفاقية النقل البري الدولي (TIR Convention) عام 1975 هي اتفاقية متعددة الأطراف تهدف إلى تسهيل عمليات النقل الدولي للبضائع عبر الحدود، وتضع الاتفاقية إجراءات مبسطة للجمارك وتسمح بنقل البضائع عبر أراضي عدة دول باستخدام دفتر TIR كوثيقة جمركية دولية موحدة، مما يقلل من العراقيل البيروقراطية ويسهل حركة التجارة العالمية.

للبضائع، والتي تم اعتمادها في جنيف عام 1975، ودخلت حيز التنفيذ في عام 1978، وقد تم تطوير هذه الاتفاقية تحت إشراف لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا¹ (UNECE)، وتهدف إلى تبسيط وتنسيق الإجراءات الإدارية لعبور البضائع، خاصة في المناطق الجمركية، حيث نصت المادة الأولى من الاتفاقية على أن: "البضائع المنقولة بموجب نظام النقل البري الدولي لا تخضع لدفع أو إيداع رسوم الاستيراد أو التصدير في مكاتب الجمارك المرورية ولا تخضع للتفتيش فيها"، وتستهدف الاتفاقية بشكل رئيسي شركات النقل الدولي، والسلطات الجمركية في الدول الأعضاء البالغ عددها 77 دولة، بما في ذلك دول الاتحاد الأوروبي والشرق الأوسط وآسيا الوسطى²، ومن الملاحظ أن اتفاقية TIR تتميز بنظام دفتر النقل البري الدولي، وهو نظام ضمان عالمي يسمح بعبور البضائع من بلد المغادرة إلى بلد الوصول بأقل قدر من التدخل من قبل السلطات الجمركية، ووفقاً للمادة الرابعة من الاتفاقية "تُعفى البضائع المنقولة بموجب دفتر TIR من دفع أو إيداع رسوم وضرائب الاستيراد أو التصدير في مكاتب الجمارك المرورية"، هذا وقد أدى تطبيق هذا النظام إلى تقليص وقت الانتظار على الحدود بنسبة تصل إلى 80% وخفض تكاليف النقل بشكل كبير، وفي نفس السياق تشير الدراسات إلى أن "اتفاقية TIR تمثل واحدة من أنجح أدوات تسهيل التجارة الدولية في التاريخ المعاصر، حيث تغطي سلسلة النقل من البداية إلى النهاية مع ضمان معترف به دولياً"³، وتعتبر اتفاقية النقل الدولي البري (TIR) - الاتفاقية الجمركية الدولية - من أكثر أدوات تسهيل التجارة الدولية نجاحاً في العصر الحديث، لأنها توفر نظاماً متكاملاً للنقل يغطي كامل سلسلة الشحن من نقطة الانطلاق حتى الوصول، مع ضمان جمركي دولي معترف به يضمن حركة البضائع عبر الحدود بسهولة وأمان، كما يشير الخبراء أيضاً إلى أهمية التكيف مع التحديات التكنولوجية والرقمنة في مجال النقل البري؛ فالتوجه العالمي يركز على دمج الأنظمة الذكية، والتتبع الإلكتروني للبضائع، مما يتطلب تحديثاً مستمراً للاتفاقيات الدولية لمواكبة هذه التغيرات، وفي هذا الصدد هناك تحولات جذرية تفرضها التكنولوجيا الرقمية على قطاع النقل البري الدولي؛ لأن الذكاء الاصطناعي، وأنظمة التتبع المباشر، والبلوتكشين، وإنترنت الأشياء أصبحت تتحدى الأطر القانونية التقليدية، مما يتطلب إعادة صياغة شاملة للتشريعات

¹ - لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) هي إحدى اللجان الإقليمية الخمس التابعة للأمم المتحدة، تأسست عام 1947 بهدف تعزيز التعاون الاقتصادي والتكامل بين الدول الأعضاء، وتركز اللجنة على تحقيق التنمية المستدامة والتقدم الاقتصادي من خلال تنسيق السياسات والمعايير والمشاريع المشتركة بين الدول الأوروبية والدول المحيطة بها.

² - عبد الغني الرفاعي. "النظام القانوني للنقل البري الدولي للبضائع". دار النشر القانونية، 2021، الصفحات 42-65.

³ - Jeffrey Rogers. "International Logistics: Modern Challenges". Routledge Press, London, 2020, pp. 128-150.

والاتفاقيات الدولية، وهذه التغييرات بدورها تهدف إلى خلق منظومة قانونية أكثر مرونة وقدرة على استيعاب التطورات التكنولوجية المتسارعة في مجال النقل والتجارة الدولية¹، ويرى الباحث أن هذه الرؤية تعكس التحديات المعقدة التي يواجهها قطاع النقل البري في ظل التحول الرقمي السريع؛ حيث أن التكيف مع التكنولوجيا الجديدة يتطلب نهجاً شاملاً وديناميكياً، يجمع بين التطوير التقني والتحديث القانوني لضمان كفاءة وأمان عمليات النقل الدولي، وجدير بالذكر أنه في ظل التحولات العالمية المتسارعة، شهد قطاع النقل البري الدولي تطورات جذرية فرضتها التكنولوجيا والتحديات المعاصرة، وبرزت مجموعة من الاتفاقيات الحديثة التي تستهدف رقمنة وتطوير منظومة النقل البري بشكل شامل، حيث عملت المنظمات الدولية على وضع معايير موحدة تجمع بين الكفاءة التكنولوجية، والاستدامة البيئية والأمن اللوجستي، ولنفس الهدف فقد طورت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا² (UNECE) في عام 2022 اتفاقية متكاملة للذكاء الاصطناعي في النقل البري، وهي تمثل خطوة استراتيجية هامة في مجال التكنولوجيا والنقل الدولي، وتهدف الاتفاقية إلى وضع إطار قانوني شامل لتنظيم استخدام التقنيات الذكية في قطاع النقل البري، مع التركيز على تحديد المسؤوليات القانونية للأنظمة الرقمية والذكاء، كما تتضمن الاتفاقية جوانب رئيسية منها تحديد المعايير التقنية للأنظمة الذكية في وسائل النقل، ووضع آليات واضحة للمساءلة القانونية في حالة الأخطاء التقنية، وتنظيم عمليات التشغيل الآلي للمركبات والأنظمة اللوجستية، وضمان الأمن السيبراني وحماية البيانات في أنظمة النقل الذكية، وتحديد المبادئ الأخلاقية لاستخدام الذكاء الاصطناعي في قطاع النقل³، ويرى الباحث أن هذه الاتفاقية تعكس التوجه العالمي نحو دمج التكنولوجيا المتقدمة في قطاع النقل، مع الحفاظ على معايير السلامة والكفاءة والشفافية القانونية، كما أنه مع التقدم العلمي والتقني في شتى المجالات، وازدياد التركيز على البعد البيئي، والذي تجلى بوضوح في اتفاقية الاستدامة البيئية للنقل البري الصادرة في مؤتمر باريس للمناخ 2023⁴، والتي وضعت هدفاً طموحاً لخفض الانبعاثات الكربونية للشاحنات بنسبة 50% بحلول عام 2035، وفي موازاة ذلك، طورت منظمة الجمارك العالمية

¹ - محمد السيد عرفة. "مستقبل النقل البري الدولي". المركز العربي للأبحاث، القاهرة، 2022، الصفحات 65-85.

² - لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا (UNECE) هي إحدى اللجان الإقليمية التابعة للأمم المتحدة، تأسست عام 1947 لتعزيز التعاون الاقتصادي والتكامل بين الدول الأوروبية. تعمل اللجنة على تحقيق التنمية المستدامة من خلال تنسيق السياسات والمعايير والمشاريع المشتركة في مجالات النقل والتجارة والبيئة والتنمية الاقتصادية.

³ - محمد أحمد الشريف. "مستقبل النقل البري في عصر الرقمنة". مركز الدراسات المستقبلية، 2023، الصفحات 45-67.

⁴ - اتفاقية الاستدامة البيئية للنقل البري الصادرة في مؤتمر باريس للمناخ 2023 هي مبادرة دولية تهدف إلى خفض الانبعاثات الكربونية في قطاع النقل البري. تركز الاتفاقية على تشجيع استخدام المركبات الكهربائية والهيدروجينية، وتطوير البنية التحتية الخضراء، ووضع معايير صارمة للكفاءة الطاقة والحد من التلوث البيئي في وسائل النقل.

بروتوكول الأمن اللوجستي العالمي الذي يقدم نظاماً متكاملًا للتتبع الإلكتروني للشحنات، ويضع معايير متقدمة لمكافحة التهريب والجريمة العابرة للحدود، ولنفس الهدف فقد شكلت اتفاقية البيانات المفتوحة في النقل نقلة نوعية في مجال تبادل المعلومات اللوجستية، حيث أنشأت منصة عالمية موحدة لتبادل معلومات الشحن، مع ضمان حماية الخصوصية التجارية، ويؤكد الخبراء أن هذه التطورات تمثل تحولاً استراتيجياً في إدارة سلاسل التوريد العالمية، حيث تمزج بين التكنولوجيا المتقدمة والاعتبارات البيئية والأمنية¹، ويعقب الباحث أن هذه التطورات التقنية تعكس مستوى متقدماً من التكامل بين الأمن اللوجستي والتكنولوجيا الرقمية، لأنها تهدف إلى خلق بيئة تجارية أكثر شفافية وأماناً، وأن دمج أنظمة التتبع الإلكتروني والبيانات المفتوحة يمثل نموذجاً متطوراً للتعاون الدولي في مواجهة التحديات الأمنية والتجارية المعاصرة، وبالانتقال بالحديث عن سلطنة عمان نلاحظ أنها تولي اهتماماً بالغاً بتطوير قطاع النقل البري وتعزيز مشاركتها في الاتفاقيات الدولية؛ لا سيما أنها انضمت إلى العديد من الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البري للبضائع كجزء من استراتيجيتها لتسهيل التجارة الدولية، وتعزيز موقعها كمركز لوجستي رئيسي في المنطقة، وفي هذا الصدد نذكر أيضاً أن سلطنة عُمان انضمت إلى اتفاقية النقل البري الدولي (TIR) - الاتفاقية الجمركية الدولية - في عام 2018؛ بموجب المرسوم السلطاني السامي رقم 2018/27، مما سمح لها بالاستفادة من نظام دفتر النقل البري الدولي وتبسيط الإجراءات الجمركية، ولقد صادقت السلطنة على اتفاقية CMR للنقل الدولي للبضائع بالطرق البرية في عام 2020، وذلك بموجب المرسوم السلطاني رقم 220/114، والذي قضى بالموافقة على انضمام حكومة سلطنة عمان إلى اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع عبر الطرق (CMR) - الاتفاقية الدولية لصفقات النقل البري-، والبروتوكول الإضافي لها المتعلق بمذكرة الشحن الإلكترونية، مما عزز قدرتها على تنظيم عمليات النقل البري الدولي بشكل أكثر كفاءة، ووفقاً للبيانات الصادرة عن وزارة النقل والاتصالات العُمانية، فإن انضمام السلطنة لهذه الاتفاقيات قد أدى إلى تقليل زمن العبور الجمركي بنسبة 60%، وخفض التكاليف اللوجستية بما يقارب 40%، بالإضافة إلى زيادة حجم التبادل التجاري البري بنسبة 35% خلال السنوات الخمس الأخيرة²، ويرى الباحث أن تجربة سلطنة عُمان تمثل نموذجاً ناجحاً للتكامل الاقتصادي من خلال الاتفاقيات الدولية للنقل؛ حيث أن انضمامها لاتفاقيات TIR و CMR يعكس استراتيجية متطورة لتحديث البنية التحتية اللوجستية، وتعزيز القدرة التنافسية في التجارة الإقليمية والدولية، كما أن هذه الخطوة أثبتت فعاليتها بشكل ملموس من خلال تحسين كفاءة الإجراءات

¹ منظمة الأمم المتحدة للنقل. "التقرير العالمي للنقل المستدام". إصدار 2024، الصفحات 22-40.

² وزارة النقل والاتصالات العُمانية. "التقرير السنوي للنقل البري الدولي". إصدار 2022، الصفحات 20-32.

الجمركية، وتخفيض التكاليف التشغيلية، مما يعزز مكانة السلطنة كمركز إقليمي رئيسي للنقل والتجارة، وفي هذا السياق لقد أشار أحد خبراء النقل الدولي في جامعة السلطان قابوس إلى "أن انخراط سلطنة عُمان في الاتفاقيات الدولية للنقل البري يمثل استراتيجية متكاملة لتعزيز موقعها الاقتصادي الإقليمي؛ لأن مشاركة السلطنة في اتفاقيات مثل TIR و CMR تهدف إلى تحقيق عدة أهداف رئيسية، منها تبسيط الإجراءات الجمركية، وتسهيل حركة البضائع عبر الحدود، وخلق بيئة جاذبة للاستثمارات اللوجستية، كما يشير الخبير أيضاً إلى أن هذه الخطوة تعكس رؤية استشرافية للتكامل الاقتصادي، حيث أن عُمان تستفيد من التجارب الدولية في تنظيم عمليات النقل البري؛ وأن الانضمام لهذه الاتفاقيات يساهم في تقليل التكاليف التشغيلية، وتحسين الكفاءة، وفتح أسواق جديدة أمام الشركات العُمانية، كما يعزز هذا التوجه من القدرة التنافسية للسلطنة على المستوى الإقليمي، ويدعم جهودها في تنويع مصادر الدخل وتطوير القطاعات اللوجستية والتجارية، هذا وتؤكد الدراسة أن هذه الاستراتيجية تتماشى مع التوجهات العالمية في مجال النقل والتجارة، وأن المرونة والسرعة في حركة البضائع أصبحتا عاملاً حاسماً في النمو الاقتصادي؛ لأن الاستثمار في البنية التحتية الرقمية وتبسيط الإجراءات يمثل مفتاحاً أساسياً لتعزيز المكانة التنافسية في الاقتصاد العالمي المعاصر"¹، وفي المجمل يرى الباحث أن تجربة سلطنة عُمان في الانضمام لاتفاقيات النقل البري الدولية تمثل نموذجاً متقدماً للتكامل الاقتصادي والاستراتيجي في المنطقة؛ حيث أنها استطاعت من خلال مشاركتها في اتفاقيات TIR و CMR تحقيق قفزة نوعية في تطوير منظومة النقل واللوجستيات؛ مما انعكس إيجابياً على تبسيط الإجراءات الجمركية وتقليل التكاليف التشغيلية، وبذلك يكمن النجاح الحقيقي في هذه التجربة في قدرة سلطنة عُمان على توظيف هذه الاتفاقيات كأداة لتعزيز موقعها كمركز إقليمي للتجارة والنقل، مع الاستفادة من التقنيات الحديثة والمعايير الدولية في تنظيم حركة البضائع.

الفرع الثاني:

منظمة التجارة العالمية والتزامات سلطنة عمان بقوانينها

يُعد انضمام سلطنة عُمان لمنظمة التجارة العالمية في 9 نوفمبر 2000 نقطة تحول استراتيجية معقدة في مسار التطوير التشريعي والاقتصادي، حيث فرض هذا الانضمام تحديات تنظيمية غير

¹ سعيد الحارثي. "التكامل اللوجستي في دول الخليج". مركز دراسات الخليج العربي، مسقط، 2021، الصفحات

مسبقة على المنظومة القانونية للنقل البري، وتكمن أهمية هذا التحول في عمق التغييرات الهيكلية التي أحدثتها منظمة التجارة العالمية، والتي تجاوزت مجرد تعديلات سطحية لتشمل إعادة هندسة كاملة للإطار التشريعي المنظم لحركة النقل والمواصلات، والذي بدوره فرض عليها تحديث تشريعاتها المحلية لتتماشى مع المبادئ الدولية، لا سيما تلك المتعلقة بقطاع النقل البري، وذلك لأن الاتفاقيات المنبثقة عن المنظمة تلزم الدول الأعضاء بضمان الشفافية وعدم التمييز بين الشركات المحلية والأجنبية، وفقاً لمبدأي "المعاملة الوطنية" و"الدولة الأولى بالرعاية"، ومن ضمن هذه الاتفاقيات اتفاقية الجات 1994¹، ويرى الباحث أن هذا الالتزام في سلطنة عمان قد تجلّى من خلال إصدار سلسلة من القوانين التي تنظّم عمليات النقل البري، بهدف تسهيل حركة البضائع عبر الحدود وتعزيز الانفتاح الاقتصادي، ولقد شكلت عملية التكيف مع متطلبات منظمة التجارة العالمية مساراً معقداً ومتعدد الأبعاد، تتطلب جهوداً مكثفة من مختلف المؤسسات الحكومية العُمانية؛ حيث استلزم الأمر مراجعة شاملة للتشريعات القائمة، بدءاً من القوانين التأسيسية مروراً بالقرارات التنفيذية وصولاً إلى اللوائح التنظيمية الدقيقة، وبرز في هذا السياق القانون رقم 37 / 2000² الخاص بتنظيم النقل البري للبضائع كنموذج متقدم للتكيف التشريعي، حيث قدم إطاراً قانونياً متكاملًا يضمن الشفافية والمنافسة العادلة، ويُمثل هذا القانون إنجازاً تشريعياً متكاملًا في مسيرة التطوير القانوني لسلطنة عُمان، كونه يجسد الرؤية الاستراتيجية العميقة لتنظيم قطاع النقل البري بما يتوافق مع متطلبات منظمة التجارة العالمية، وتكمن أهمية هذا القانون في شموليته

¹ - علي محمد. "تأثير منظمة التجارة العالمية على النقل البري في سلطنة عمان". مجلة القانون الدولي، المجلد 12، العدد 3، 2020، الصفحات 45-60.

اتفاقية الجات (الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة) هي اتفاقية دولية وقعت في مراكش المغربية في 15 أبريل 1994، والتي أسست المنظمة العالمية للتجارة. تهدف الاتفاقية إلى تحرير التجارة العالمية وإزالة القيود الجمركية والعوائق التي تعيق حركة السلع والخدمات بين الدول، وتضمنت الاتفاقية مبادئ أساسية مثل مبدأ الدولة الأولى بالرعاية والشفافية والمعاملة الوطنية، مما ساهم في تعزيز التبادل التجاري العالمي وخلق بيئة تجارية أكثر انفتاحاً وعدالة.

² - القانون رقم 37/2000 يهتم هذا القانون بمعالجته الشاملة للتحديات التنظيمية، حيث عمل على منع الممارسات الاحتكارية وتوحيد الرسوم والتعريفات المفروضة على خدمات النقل، كما وضع آليات رقابية صارمة تشمل إنشاء لجان مختصة لمتابعة تطبيق أحكام القانون، مع فرض عقوبات على المخالفين تتراوح بين الغرامات والإيقاف، كما تميز في تنظيم عمليات العبور والنقل الدولي، من خلال تسهيل إجراءات عبور البضائع عبر الحدود وتحديد الضوابط الجمركية والقانونية بشكل دقيق، ويمكن القول أن القانون رقم 37/2000 قد شكل خطوة نوعية في تحديث البنية التشريعية للنقل البري، حيث أكدت المذكرة الإيضاحية أن الهدف الرئيسي يتمثل في تعزيز تنافسية الاقتصاد العُماني وتسهيل اندماجه مع الاقتصاد العالمي، فقد نجح في خلق توازن دقيق بين متطلبات الانفتاح الاقتصادي والحفاظ على المصالح الوطنية، مما جعله نموذجاً متقدماً للتكيف التشريعي مع المتغيرات الدولية.

وقدرته على معالجة التحديات المعقدة التي واجهت قطاع النقل، من خلال إطار قانوني يجمع بين الدقة التنظيمية والمرونة التشريعية، فقد عمل على تأسيس منظومة متكاملة تضمن الشفافية والمنافسة العادلة، مع الحفاظ على المصالح الوطنية وتعزيز القدرة التنافسية للاقتصاد العُماني¹، ويعقب الباحث أنه قد تجلت معالم التطوير التشريعي في تفصيل دقيق للآليات التنظيمية المتعلقة بالترخيص والمسؤوليات القانونية، فقد وضع القانون معايير واضحة ومحددة لمنح تراخيص النقل البري، مع تحديد شروط دقيقة للشركات المحلية والأجنبية؛ مما سمح بفتح المجال أمام المنافسة العادلة وتسهيل دخول شركات جديدة للسوق، كما أنشأ القانون سجلاً موحداً للناقلين يضمن الشفافية والمساءلة، مع تحديد دقيق للالتزامات القانونية المتعلقة بنقل البضائع، بما في ذلك معايير السلامة والتأمين للمركبات وتنظيم العلاقات التعاقدية بين مختلف أطراف النقل، وفي إضافة لما سبق نجد أنه من أبرز التشريعات التي أقرتها السلطنة في هذا السياق قانون النقل البري رقم 86/2005، الصادر في 15 أغسطس 2005، والذي يُعدّ الإطار القانوني الرئيسي لتنظيم تراخيص شركات النقل وتحديد اشتراطات السلامة للمركبات، وذلك بحسب وزارة النقل والاتصالات، المادة 4، ويستهدف هذا القانون شركات النقل المحلية والأجنبية على حد سواء، حيث يُلزمها بالحصول على تراخيص متساوية من الجهات المختصة، مع فرض رسوم لا تُمايز بين الجنسيات، تماشيًا مع المادة الثالثة من اتفاقية الجات. وقد أشارت دراسة أجراها "المنظري والفضلي" عام 2021 إلى أن هذا القانون ساهم في زيادة عدد الشركات الأجنبية العاملة في السوق العُمانية بنسبة 30% بين 2010 و2020، مما يعكس فعاليته في جذب الاستثمار²، وإلى جانب ذلك، أصدرت السلطنة قانون الجمارك رقم 123/2010، الذي دخل حيز التنفيذ في يناير 2011، بهدف تبسيط الإجراءات الجمركية وتقليل المدة الزمنية لعبور البضائع، تماشيًا مع "اتفاقية تيسير التجارة"³ (TFA) والتي أقرتها منظمة التجارة العالمية عام 2017، وينص القانون على إلغاء الرسوم الجمركية الإضافية على الواردات المُصدّقة إلكترونيًا، ويستهدف بشكل رئيسي المستوردين والمصدرين وشركات الشحن، حيث يُسهّل عمليات التخليص الجمركي عبر توحيد النماذج الإلكترونية، وذلك بحسب القانون الجمركي، المادة 12، وفي هذا الصدد، لاحظ "سميث" أن الإصلاحات الجمركية في عمان ساعدت

¹ - أحمد البسيدي. *تطور التشريعات التجارية في سلطنة عُمان* "دار النهضة العربية"، 2018، الصفحات 45-67.

² - أحمد المنظري، و محمد الفضلي. *"الاستثمار الأجنبي في قطاع النقل العُماني"*. دار النشر القانونية، 2021، الصفحات 112-130.

³ - اتفاقية تيسير التجارة (TFA) هي اتفاقية عالمية أقرتها منظمة التجارة العالمية في عام 2010 لتبسيط وتسهيل الإجراءات الجمركية والتجارية. تهدف الاتفاقية إلى خفض التكاليف والبيروقراطية في التجارة الدولية، وتعزيز الشفافية، وتسريع حركة البضائع عبر الحدود، مما يساهم في تحفيز التجارة العالمية وخاصة للدول النامية.

في خفض متوسط زمن عبور الشاحنات من 5 أيام إلى يومين فقط، مما يعزّز من كفاءة سلاسل الإمداد¹، ويشير الباحث أنه بالنسبة لاعتماد اتفاقية تيسير التجارة (TFA) في سلطنة عُمان، فقد انضمت عُمان إلى هذه الاتفاقية كأحد أعضاء منظمة التجارة العالمية، وعملت على تنفيذ بنودها لتحديث وتبسيط إجراءاتها الجمركية، وقد قامت السلطنة بتطوير بنيتها التحتية التكنولوجية وأنظمتها الجمركية بما يتوافق مع متطلبات الاتفاقية؛ مما ساهم في تحسين كفاءة التجارة الخارجية وتسهيل حركة البضائع عبر الموانئ والمعابر الجمركية، وجدير بالذكر أن التحديات التنظيمية تعمقت، وزادت الحاجة إلى ضرورة إنشاء بنية مؤسسية قادرة على استيعاب المتطلبات الدولية الجديدة؛ لذلك عملت وزارة النقل والاتصالات على إنشاء وحدات متخصصة لمراقبة تطبيق اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، مع التركيز على تأهيل الكوادر القانونية والإدارية، وقد تجلت هذه الجهود في سلسلة من الإصلاحات الهيكلية التي شملت إعادة تصميم الهياكل التنظيمية للمؤسسات المعنية بالنقل البري، وتطوير أنظمة الرقابة والمتابعة، وكذلك بناء قدرات الكوادر الوطنية في مجال التشريعات الدولية، وفي نفس السياق لقد أحدث القرار الوزاري رقم 44/2005 نقلة نوعية في تنظيم حركة النقل البري، حيث عمل على تفكيك القيود البيروقراطية المعقدة التي كانت تعيق حركة البضائع؛ حيث تضمن القرار إجراءات جذرية شملت توحيد الرسوم، وتبسيط إجراءات الترخيص، وفتح المجال أمام الشركات الأجنبية للمنافسة في السوق العُمانية مع ضمان حقوق الشركات المحلية، كما شكلت البنية التحتية محورًا استراتيجيًا في عملية التكيف مع متطلبات منظمة التجارة العالمية، واستثمرت الحكومة العُمانية موارد ضخمة في تطوير البنية اللوجستية، مع التركيز على المشاريع الحيوية مثل: (مشروع ميناء الدقم الاستراتيجي، وممر النقل الدولي الذي يربط السلطنة بدول الجوار، وتحديث شبكات الطرق البرية، بالإضافة إلى إنشاء مراكز لوجستية متكاملة تستجيب للمعايير الدولية)²، ويرى الباحث أن سلطنة عمان واجهت تحديات دقيقة في موازنة متطلبات الانفتاح الاقتصادي مع الحفاظ على المصالح الوطنية، وتمثل ذلك في تصميم تشريعات مرنة قادرة على استيعاب المتغيرات الدولية دون المساس بالخصوصية الاقتصادية المحلية، ولقد برز هذا التوازن الدقيق في سلسلة من القوانين التي راعت في الوقت نفسه متطلبات منظمة التجارة العالمية والمصالح الاستراتيجية للسلطنة.

¹- John Smith. "Oman's Transport Laws and WTO Compliance." International Trade Journal, vol. 15, no. 2, 2019, pp. 112-130.

²- محمد الشكراوي. *النقل البري في دول الخليج: دراسة تحليلية* "مركز الدراسات الاستراتيجية"، 2017، ص 88-102.

المطلب الثاني:

التنظيم القانوني لعقد النقل البري

بعد دراسة القوانين والقواعد المنظمة للنقل البري للبضائع، يتحتم علينا دراسة التنظيم القانوني لعقد النقل البري للبضائع، حيث يعد العقد بمثابة الأساس والبيان لتنظيم النقل البري للبضائع، وبين أطرافه، ولهذا فإن عقد النقل البري يشكل حجر الأساس في منظومة التجارة الداخلية والخارجية، لما يوفره من وسيلة فعالة لنقل البضائع والركاب ونظرًا لتعدد جوانبه الفنية والقانونية، فقد حظي بتنظيم خاص يهدف إلى ضبط العلاقة بين أطرافه وتحديد المسؤوليات الناشئة عنه، ويبرر هذا التنظيم أهمية تحقيق التوازن بين حرية التعاقد ومتطلبات السلامة والكفاءة في النقل، وسوف نتناول في هذا المطلب فرعين على النحو الآتي:

- الفرع الأول: تعريف عقد النقل.
- الفرع الثاني: التزامات أطراف عقد النقل.

الفرع الأول:

تعريف عقد النقل

يُعد عقد النقل البري أحد الركائز الأساسية في تنشيط الحركة التجارية والاقتصادية، سواء على المستوى المحلي أو الدولي، إذ يُعرّف الفقه القانوني هذا العقد بأنه "اتفاق ملزم بين طرفين، ينص على التزام الناقل بنقل أشياء أو أشخاص من مكان إلى آخر مقابل أجر مُتفق عليه، وفق شروط محددة تلتزم بضمان حقوق الأطراف وتوضيح مسؤولياتهم، وفي هذا الصدد تُعد دراسة مفهوم عقد النقل البري من أكثر الموضوعات القانونية تعقيدًا وأهمية في مجال القانون التجاري والمدني، حيث يشكل حجر الأساس في تنظيم حركة التنقل والمواصلات في المجتمعات الحديثة، ويتجلى عمق هذا المفهوم في تعدد التعريفات والتفسيرات القانونية التي قدمها الفقهاء والمشرعون في مختلف النظم القانونية، مما يعكس التطور المستمر لمفهوم عقد النقل وارتباطه الوثيق بالتغيرات الاقتصادية والتكنولوجية، ومن جهة أخرى، تختلف التعريفات الفقهية بحسب السياق القانوني لكل دولة؛ ففي سلطنة عمان، ينظم قانون النقل البري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 10/2016 أحكام هذا العقد، حيث يُعرّف المادة (2) منه عقد النقل بأنه "الاتفاق الذي يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع أو الأشخاص عبر الطرق البرية داخل

السلطنة أو خارجها، وفقاً للشروط المتفق عليها بين الطرفين"، ويهدف هذا النص إلى حماية مصالح المستفيدين (كالمُرسل والمستلم) عبر تحديد الالتزامات بدقة، لا سيما في حالات التأخير أو الفقدان، ويرى الباحث أنه تعريف يحمل في طياته جوهر العلاقة القانونية التي تقوم على أساس الالتزام بتحقيق نتيجة محددة وواضحة، وتشير إحدى الدراسات في تحليل النظام القانوني العُماني إلى أن هذا التعريف يركز على ثلاثة عناصر جوهرية: أولاً: وجود التزام بالنقل، ثانياً: تحديد الوجهة والأجر، ثالثاً: توافر المسؤولية القانونية عن أي ضرر يحدث خلال التنفيذ¹، كما وتزداد أهمية تحليل مفهوم عقد النقل البري في ظل التطورات التشريعية الحديثة، خاصة مع صدور القانون العماني رقم 7/2019 بشأن تنظيم النقل البري، الذي قدم إطاراً قانونياً متكاملًا يراعي التحديات المعاصرة في مجال النقل، وفي المقابل تقدم التشريعات الخليجية تعريفات أكثر تفصيلاً؛ ففي الإمارات العربية المتحدة، ينص القانون الاتحادي رقم 2020/5 في المادة رقم 3 بشأن النقل البري على أن العقد "يشمل جميع المراحل المرتبطة بالنقل، بما في ذلك التحميل والتفريغ والتخزين المؤقت، ما لم يُستثن ذلك باتفاق الطرفين"، ويظهر النص أن القانون الاتحادي الإماراتي رقم 2020/5 قد اتخذ نهجاً شمولياً وتفصيلياً في تعريف عقد النقل البري؛ فبدلاً من الاقتصار على جوهر عملية النقل، فإن القانون يوسع نطاق العقد ليشمل مرحلة التحميل، وهي عملية إعداد وتجهيز البضائع للنقل، ومرحلة التفريغ وهي عملية تنزيل البضائع في الوجهة النهائية، بالإضافة إلى التخزين المؤقت وهي الفترة التي قد تكون بين مراحل النقل المختلفة، ونلاحظ أن هذا التعريف الموسع يهدف إلى سد الثغرات القانونية المحتملة، وتوفير حماية أكثر شمولية للأطراف المتعاقدة، وكذلك تحديد المسؤوليات بشكل دقيق في كل مرحلة من مراحل النقل، بينما في المقابل، يميل النموذج العُماني إلى التركيز على جوهر عملية النقل نفسها، مع ترك مساحة أكبر للتفسير والاتفاقيات الخاصة بين الأطراف²، ويرى الباحث أن هذا الاختلاف يعكس تبايناً في المقاربات التشريعية؛ حيث أن التشريعات الإماراتية الأكثر تفصيلاً والعُمانية الأكثر مرونة، وأن هذا التعريف الموسع يعكس سعي المشرع الإماراتي إلى تغطية الثغرات المحتملة في مراحل النقل المختلفة، وهو ما يختلف عن النموذج العُماني الذي يركز على جوهر عملية النقل دون التفصيل في المراحل الإضافية، ومن الملاحظ أن هذا المفهوم يختلف جذرياً عن التعريفات الفقهية الأخرى التي قدمها الفقهاء العرب

¹ أحمد المنظري، و محمد الفضلي. "الاستثمار الأجنبي في قطاع النقل العُماني". دار النشر القانونية، 2021، الصفحات 112-130.

² محمد الفضلي. "التشريعات الدولية للنقل البري: دراسة مقارنة". مجلة القانون التجاري، المجلد 45، 2020، الصفحات 100-120.

والأجانب، حيث عرف البعض عقد النقل بأنه هو "اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص (الناقل) بنقل شخص أو شيء من مكان إلى آخر مقابل مقابل نقدي محدد"، ويعكس تعريف الدكتور علي حسن يونس للنقل الطبيعة التعاقدية للعملية، حيث يركز على أربعة عناصر أساسية: الطرف الملتزم (الناقل)، محل الالتزام (نقل شخص أو شيء)، الانتقال المكاني، والمقابل النقدي¹، ويرى الباحث أن هذا التعريف يشدد على الجانب التبادلي للعقد، مؤكداً أن النقل ليس مجرد عملية مادية بل هو علاقة قانونية تنشأ بموجب اتفاق ملزم له أركان محددة، بينما يذهب الفقيه الفرنسي Ruddier إلى اعتباره "عملية قانونية تهدف إلى تحويل الأشخاص أو البضائع من نقطة معينة إلى نقطة أخرى مقابل مقابل مالي"، وبهذا يقدم الفقيه الفرنسي Ruddier رؤية شاملة لعقد النقل كعملية قانونية ذات بُعد وظيفي، حيث يركز على الهدف الأساسي المتمثل في تحويل الأشخاص أو البضائع مكانياً مع التأكيد على الطابع التعوضى للعملية؛ حيث يختلف تعريفه عن سابقه بتركيزه على الجانب الوظيفي للنقل كعملية قانونية متكاملة تتجاوز مجرد النقل المادي²، ويشير الباحث أن هذا التنوع في التعريفات يعكس الطبيعة المركبة لعقد النقل الذي يتجاوز كونه مجرد اتفاق تقليدي إلى كونه منظومة قانونية متكاملة تحكم العلاقات بين أطراف عملية النقل، أما على الصعيد الدولي، يُعرف اتفاقية النقل الدولي للبضائع عبر الطرق (CMR) - الاتفاقية الدولية لصفقات النقل البري -، - التي وقعت عُمان عام 2018 - عقد النقل بأنه "أي عقد يتم بموجبه نقل البضائع عبر الحدود مقابل مبلغ مالي، مع إلزام الناقل بتسليمها إلى المستلم النهائي وفق الوثائق المتفق عليه، وتُلزم هذه الاتفاقية الدول الموقعة بتضمين بنود خاصة بالتأمين على البضاعة وتحديد مسؤولية الناقل في حالات القوة القاهرة، مما يوفر إطاراً قانونياً موحدًا يسهل المنازعات العابرة للحدود، وتظهر التعريفات السابقة تبايناً في المدى الزمني والمكاني الذي تغطيه؛ فبينما يتبنى المشرع العُماني تعريفاً موجزاً يركز على الأساسيات، يسعى المشرع الإماراتي إلى الشمولية، ربما بسبب الطبيعة التجارية الأكثر تعقيداً في الإمارات، أما التعريف الدولي فيتميز بمرونة تسمح بتكييفه مع الأنظمة الوطنية، لكنه يفتقر أحياناً إلى آلية واضحة لفرض العقوبات على المخالفين، كما جاء في أحد الدراسات التحليلية للتشريعات الدولية³، وفي سياق التحليل المقارن، يبرز اختلاف المقاربات القانونية بين التشريعات العربية والأجنبية في تناول عقد النقل، حيث تميل التشريعات الخليجية - وخاصة القانون العُماني - إلى التفصيل والشمولية في تعريف العقد وتحديد التزامات

¹ - محمد فريد العربي. النقل البري الداخلي والدولي. دار الجامعة الجديدة، 2018، ص 23.

² - Ruddier René. *Droit des Transports*. Libraries Technique, Paris, 2015, p.213.

³ - محمد الفضلي. التشريعات الدولية للنقل البري: دراسة مقارنة "مجلة القانون التجاري، المجلد 45، 2020، الصفحات 100-120.

أطرافه؛ ففي حين يركز الفقه المصري على الجوانب التعاقدية، نجد أن الفقه الفرنسي يولي اهتماماً أكبر بالجوانب الوظيفية والاقتصادية للعقد، وبالتالي إن هذا التنوع يعكس الاختلافات الثقافية والقانونية في فهم وتنظيم عملية النقل، مما يؤكد أهمية الدراسات المقارنة في إثراء المفهوم القانوني لعقد النقل البري.

الفرع الثاني:

التزامات أطراف عقد النقل

تتجلى التزامات أطراف عقد النقل في منظومة متكاملة ومعقدة من الواجبات القانونية والعملية التي تحكم العلاقة التعاقدية بين الناقل والمتعاقد، حيث تشكل هذه الالتزامات محوراً جوهرياً في ضمان التنفيذ الأمثل لعملية النقل وفقاً للمعايير القانونية والتنظيمية المعتمدة، ويستند تحليل هذه الالتزامات إلى رؤية شاملة تمتد من المرحلة التحضيرية السابقة للتعاقد وحتى مرحلة التنفيذ النهائية، مع التركيز على الجوانب المتعددة التي تشمل الالتزامات القانونية والتقنية والسلوكية، ووفقاً للدراسات الحديثة في القانون التجاري، ولا سيما دراسة الفقيه الفرنسي Jean Carbonnier، والذي أكد أن هذه الالتزامات تتطلب فهماً عميقاً للتشريعات المحلية والدولية، مع مراعاة التطورات المتسارعة في مجال النقل والتجارة العالمية¹، وفي نفس السياق يؤكد الدكتور محسن شفيق في كتابه "القانون التجاري" أن هذه الالتزامات تتضمن جوانب متعددة تشمل التحضير الدقيق وسائل النقل، وضمان سلامة البضائع أو الأشخاص، والالتزام بالمواعيد والمسارات المحددة، والتأمين على المخاطر المحتملة، مع الأخذ بعين الاعتبار المتطلبات القانونية المنصوص عليها في التشريعات²، كما أنه بالنسبة لالتزامات عقد أطراف النقل فهي تتوزع بين الناقل والشاحن والمستلم، وتختلف باختلاف طبيعة العقد والقانون المنظم لها، ويفرض القانون على الناقل التزامات أساسية تتمثل في تسليم البضاعة أو الأشخاص إلى الوجهة المتفق عليها ضمن المواصفات المحددة، مع مراعاة شروط السلامة والأمان، ووفقاً للمادة 893 من القانون المدني الإماراتي (1985)، فإن الناقل يلزم بالحفاظ على البضاعة وتجنب أي إهمال قد يؤدي إلى تلفها، وهو

¹ - Carbonnier Jean. *Droit Civil*. Paris: PUF, 2004, p.350.

² - محسن شفيق. *القانون التجاري*، القاهرة: دار النهضة، 2018، الصفحات 112-123.

ما يتوافق مع نصوص اتفاقية لاهاي-فيسبي (1968) المعدلة¹، التي تُطبق على النقل البري الدولي وتُلزم الناقل بتوفير "عناية معقولة" بالبضاعة (المادة 3)، وفي هذا الصدد تشير إحدى الدراسات إلى أن هذه الالتزامات ليست مطلقة، بل تخضع لظروف النقل وقوة القاهرة، مما يعكس مرونة التشريعات الحديثة في موازنة مصالح الأطراف²، ومن جهة أخرى، يتحمل الشاحن أو المرسل التزامات تتمثل في دفع الأجرة المتفق عليها وتقديم بيانات صحيحة عن البضاعة، خاصة إذا كانت خطرة أو قابلة للتلف، وينص القانون المدني المصري (1999) في المادة 654 على أن إخفاء الشاحن لطبيعة البضاعة الخطرة يُعتبر إخلالاً جوهرياً بالعقد، ويُخوله للناقل فسخ العقد أو المطالبة بالتعويض، وفي هذا السياق، تؤكد إحدى الدراسات أن التشريعات العربية تتفق مع المبادئ الدولية، مثل تلك الواردة في القانون النموذجي للأمم المتحدة بشأن النقل متعدد الوسائط (2016)، الذي يُلزم الشاحن بتوفير وثائق نقل دقيقة³، لكن الباحثة الألمانية كاترين تسيرفينكا أشارت أن بعض الأنظمة القانونية مثل القانون الأوروبي الموحد للنقل (2010) تفرض على الشاحن التزاماً إضافياً بالإبلاغ عن القيود الجمركية التي قد تؤثر على مدة عملية النقل، هذا الالتزام يهدف إلى ضمان الشفافية وتسهيل عملية النقل من خلال توفير معلومات مسبقة عن أي عوائق محتملة قد تعيق أو تؤخر إتمام عملية الشحن⁴، ويرى الباحث أن هناك المزيد من التطور في التشريعات يستهدف تسهيل التجارة الدولية، وبالاتجاه نحو سلطنة عمان فإنها تتبنى إطاراً تشريعياً متطوراً ينظم التزامات أطراف عقد النقل، سواءً عبر البر أو البحر أو الجو، مع تركيز خاص على مواءمة التشريعات المحلية مع الاتفاقيات الدولية، وفي مجال النقل البري، فإن قانون تنظيم النقل البري (رقم 2016/34) يحدد التزامات الشاحن بدقة، حيث يُلزمه بتسليم البضاعة وفق المواصفات المعلنة ودفع الأجرة المتفق عليها، مع ضرورة الإفصاح عن أي مواد خطرة أو قابلة للتلف

¹ - اتفاقية لاهاي-فيسبي (1968) المعدلة هي اتفاقية دولية تهدف إلى توحيد قواعد النقل البحري للبضائع. تنظم الاتفاقية المسؤولية القانونية للناقلين البحريين وتحدد حقوق والتزامات الشاحنين والمستوردين في عمليات الشحن البحري الدولية. تم تعديلها لاحقاً لتعكس التطورات في التجارة البحرية وتوفر إطاراً قانونياً أكثر شمولية وعدالة للمتعاملين في مجال النقل البحري.

² - خالد المحيري. *التزامات الناقل في التشريع الإماراتي*. دار العدالة، 2020، صفحة 320.

القانون النموذجي للأمم المتحدة بشأن النقل متعدد الوسائط (2016) هو إطار قانوني دولي يهدف إلى تنظيم عمليات النقل التي تستخدم أكثر من وسيلة نقل. يلزم هذا القانون الشاحنين بتوفير وثائق نقل دقيقة وشاملة، مما يضمن الشفافية والدقة في توثيق حركة البضائع عبر مختلف وسائل النقل (البحري، البري، الجوي)، ويساعد على تقليل النزاعات وتسهيل التجارة الدولية.

³ - أمل السويدي. *النقل متعدد الوسائط في القانون المقارن*. مركز الإمارات للدراسات، 2021، الصفحة 280.

⁴ - Katrin Czerwenka. *European Transport Law: Harmonization and Challenges*. Springer, 2020, p.400.

(المادة 15)، ويُعد هذا النص امتداداً للالتزامات الشاحن الواردة في اتفاقية كوتيكالا الدولية للنقل البري¹ (2006)، والتي بدورها تهدف إلى توحيد القواعد بين دول مجلس التعاون الخليجي، ومن جهة أخرى، وتُلزم المادة 20 من القانون ذاته الناقل بتعويض الضرر الناجم عن التأخير غير المبرر، ما لم يثبت أن السبب خارج عن إرادته، مثل الكوارث الطبيعية أو الإضرابات، وهنا تؤكد دراسة أجرتها الباحثة عائشة البلوشي حول التشريع العُماني، والتي تؤكد اهتمام المشرع العُماني بحماية الفئات الأكثر ضعفاً في المعاملات التجارية؛ حيث تظهر الدراسة أن التشريع العُماني يوفر ضمانات للمستهلكين وأصحاب المشاريع الصغيرة من خلال تحديد سقف تعويضات يضمن لهم استرداد ما لا يقل عن 10٪ من قيمة البضاعة في حالات معينة، وهو ما يعكس نهجاً تشريعياً يراعي العدالة والحماية الاجتماعية والاقتصادية²، ويرى الباحث أن التحليل المتعمق للدراسة التي أجرتها الباحثة عائشة البلوشي يكشف عن أبعاد مهمة في التشريع العُماني، حيث يظهر اهتماماً استراتيجياً بحماية الفئات الأكثر هشاشة في المجتمع، ويعكس المشرع العُماني فهماً عميقاً للتحديات الاقتصادية من خلال تحديد سقف تعويضات لا يقل عن 10٪ من قيمة البضاعة للمستهلكين وأصحاب المشاريع الصغيرة، بالإضافة إلى أن هذا النهج التشريعي يمثل نموذجاً متقدماً في تحقيق التوازن الاقتصادي، لأنه يهدف إلى توفير ضمانات قانونية تحمي الأطراف الأضعف في المعاملات التجارية، ويساهم مثل هذا التوجه في تعزيز العدالة الاجتماعية وخلق بيئة اقتصادية أكثر شمولية وأماناً، مما يدعم التنمية المستدامة ويحفز النمو الاقتصادي على المستوى الوطني، علاوةً على ذلك لا تقل آليات حل النزاعات أهميةً عن تحديد الالتزامات، إذ تُلزم المادة (30) من قانون التحكيم العُماني (رقم 2018/47)³ الأطراف باللجوء إلى التحكيم في منازعات النقل الدولي إذا وردت شرط التحكيم في العقد، وهذا النهج يتقاطع مع توجيهات منظمة التجارة العالمية، ويعكس سعي سلطنة عُمان لتعزيز بيئة استثمارية جاذبة، و في

¹ - اتفاقية كوتيكالا الدولية للنقل البري (2006) هي اتفاقية دولية تهدف إلى تسهيل وتنظيم عمليات النقل البري عبر الحدود في أمريكا الجنوبية. تركز الاتفاقية على توحيد الإجراءات الجمركية وتبسيط عمليات العبور للشاحنات والبضائع بين الدول الأعضاء. جاءت هذه الاتفاقية لتعزيز التكامل الاقتصادي والتجاري بين دول أمريكا الجنوبية وتسهيل حركة التجارة الإقليمية.

² - عائشة البلوشي. حماية المستهلك في عقود النقل العُمانية. دار الفرق، 2020، الصفحات 89-120.

³ - قانون التحكيم العُماني (رقم 2018/47) يعد إطاراً قانونياً متكاملًا ينظم عمليات التحكيم في سلطنة عُمان، مستهدفًا تحديث وتطوير آليات حل النزاعات التجارية والمدنية. يضع القانون أحكاماً واضحة لإجراءات التحكيم، ويحدد صلاحيات المحكمين وشروط تعيينهم، كما يوفر ضمانات للأطراف المتنازعة لضمان عدالة وشفافية عملية التحكيم، ولقد جاء هذا القانون لمواكبة التطورات العالمية في مجال التحكيم التجاري، وتعزيز البيئة الاستثمارية في السلطنة من خلال توفير نظام تحكيم عصري وفعال.

المقابل، يُلزم نظام النقل الذكي (2021)¹ الناقلين بتوثيق بيانات الرحلة أو الشحنة عبر منصات إلكترونية معتمدة من هيئة النقل العُمانية، وهو إجراء يستهدف زيادة الشفافية وتقليل النزاعات، وفقاً لتقرير صادر عن الهيئة عام 2022²، ويرى الباحث أن نظام النقل الذكي الذي صدر عام 2021 في سلطنة عُمان، والذي يفرض على الناقلين التزاماً جديداً بتوثيق بيانات الرحلات والشحنات إلكترونياً عبر منصات معتمدة من هيئة النقل العُمانية، ويهدف هذا الإجراء إلى تعزيز الشفافية في قطاع النقل وتقليل احتمالات النزاعات، وفقاً لتقرير رسمي صادر عن الهيئة في عام 2022، مما يعكس توجهها نحو الرقمنة والحوكمة الإلكترونية في القطاع اللوجستي، كما أنه من الملاحظ تميز التشريعات العُمانية بمرونتها في التعامل مع التطورات التكنولوجية، مثل استخدام العقود الذكية في النقل، حيث يُنظم قانون المعاملات الإلكترونية الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم 2025\39 الاعتراف بالتوقيعات الإلكترونية وسجلات النقل الرقمية، مما يسهل إثبات الالتزامات في حالة النزاع، حيث أن التشريعات الحديثة في سلطنة عُمان تعتبر خطوة استراتيجية مهمة نحو تحقيق "اللوجستيات الذكية"، فهي تمثل أساساً متيناً للتحويل التكنولوجي والاقتصادي؛ حيث يرتبط هذا التوجه بالمشاريع الواعدة مثل ميناء الدقم الاقتصادي³، ويرى الباحث أن هذا النموذج يعد مثلاً للبنية التحتية المتطورة التي تدعم التحويل نحو منظومة لوجستية ذكية وفعالة تعزز القدرة التنافسية للسلطنة على المستوى الإقليمي والعالمي، ومن خلال ما سبق تبرز المنظومة التشريعية في دول الخليج العربي، كما يتضح أن القانون الإماراتي بشكل خاص كنموذج متقدم في هذا المجال، حيث يقدم إطاراً تشريعياً شاملاً يراعي المتغيرات العالمية ويوفر مرونة كافية للتعامل مع التحديات المستقبلية في مجال النقل، مع الحفاظ على التوازن بين مصالح جميع الأطراف المعنية، كما تبرز التشريعات في سلطنة عُمان، تنوعاً ملحوظاً في معالجة قضايا النقل، حيث تعكس هذه التشريعات التطور القانوني والاقتصادي المتسارع في المنطقة، ويلعب القانون العُماني دوراً محورياً في هذا السياق، حيث يتميز بمقاربة متوازنة تجمع بين الأصالة والحداثة في تنظيم عمليات النقل، أما على المستوى الدولي، تشكل اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع (CMR) -

¹ - نظام النقل الذكي (2021): القرار الوزاري رقم 2021/114 بشأن تنظيم التطبيقات الذكية للنقل البري، ولقد صدر القرار الوزاري رقم 2021/114 في 15 أغسطس 2021 بتعديل بعض أحكام اللائحة التنفيذية لقانون النقل البري Omanreference، وينظم استخدام التطبيقات الذكية في توجيه وسائل النقل البري في سلطنة عُمان. يلزم القرار شركات التطبيقات الذكية بالحصول على ترخيص من الوزارة، وربط التطبيقات بمنصة نقل الحكومية، والتعاقد مع الأفراد والمنشآت المرخص لهم، مع اشتراطات تتعلق بحماية البيانات وتدريب السائقين، وتاريخ النشر في الجريدة الرسمية: نُشر في عدد الجريدة الرسمية رقم (1410) الصادر في 5 أكتوبر 2021م.

² - Oman National Transport Authority. لتقرير السنوي للنقل الذكي. 2022.

³ - أمل السويدي. النقل متعدد الوسائط في القانون المقارن. مركز الإمارات للدراسات، 2021، الصفحة 280.

الإتفاقية الدولية لصفقات النقل البري-، المرجع الأساسي الذي تستند إليه معظم التشريعات الخليجية، مع مراعاة الخصوصيات المحلية، ووفقاً للدراسات القانونية المتخصصة، تسعى التشريعات في دول مجلس التعاون الخليجي إلى توحيد المعايير القانونية للنقل، مع إيلاء اهتمام خاص بالتحديات المعاصرة مثل النقل الإلكتروني والضمانات القانونية للمتعاملين.

الفصل الثاني:

النقل البري للبضائع بين الواقع والمأمول

الفصل الثاني:

النقل البري للبضائع بين الواقع والمأمول

تمهيد وتقسيم:

يعتبر قطاع النقل البري للبضائع من أهم القطاعات الحيوية في الاقتصاد العماني، كونه يلعب دوراً محورياً في ربط المناطق الجغرافية المختلفة، ويعمل على تسهيل حركة التجارة، والتبادل التجاري داخل السلطنة وخارجها، ومع التطور الاقتصادي المتسارع الذي تشهده السلطنة في إطار رؤية عمان 2040، تتزايد الحاجة بشكل أكبر لتطوير هذا القطاع، والارتقاء بمستوى أدائه ليواكب متطلبات التنمية المستدامة، وفي الواقع من الملحوظ أن قطاع النقل البري للبضائع في عمان يشهد تحديات متعددة الأوجه، تتراوح بين التحديات القانونية والتنظيمية من جهة، والتحديات التشغيلية والفنية من جهة أخرى، وهذه التحديات تؤثر بشكل مباشر على كفاءة القطاع وقدرته على تلبية احتياجات السوق المحلية والإقليمية، مما يستدعي وضع استراتيجيات شاملة للتطوير والإصلاح.

ومن هذا المنطلق، فإن هذا الفصل يسلط الضوء على الوضع الراهن لقطاع النقل البري للبضائع في سلطنة عمان، من خلال تحليل التحديات الأساسية التي تواجهها في المجالين القانوني والتشغيلي. كما هدف إلى استشراف المستقبل المأمول للقطاع، وذلك من خلال اقتراح حلول عملية وتشريعية قابلة للتطبيق، لذلك سيتم في المبحث الأول تشخيص التحديات التي تواجه النقل البري للبضائع، بدءاً من التحديات القانونية والتنظيمية التي تشمل النقائص في الإطار القانوني والثغرات في التنظيم الإداري، مروراً بالتحديات التشغيلية والفنية المتعلقة بالبنية التحتية ووسائل النقل والعلاقات بين أطراف عملية النقل، أما المبحث الثاني فسيركز على طرح الحلول المقترحة لمعالجة هذه التحديات، سواء كانت حلولاً إجرائية تتعلق بتطوير الآليات الإدارية وتحسين الخدمات، أو حلولاً تشريعية تهدف إلى تطوير الإطار القانوني، وتنظيم العلاقات القانونية في مجال النقل.

المبحث الأول:

التحديات التي تواجه النقل البري في عمان

يواجه قطاع النقل البري للبضائع في سلطنة عمان مجموعة متنوعة من التحديات، وهذه التحديات تؤثر بدورها على كفاءته وفعاليته في تلبية احتياجات السوق المحلية والإقليمية، وهي متعددة الأبعاد ومتراكبة، وتتطلب دراسة شاملة لفهم طبيعتها وتأثيرها على أداء القطاع، وتتمحور هذه التحديات بشكل رئيسي في محورين أساسيين: الأول يتعلق بالجوانب القانونية والتنظيمية، وما سيتم دراسته بالتفصيل خلال المطلب الأول، والثاني يرتبط بالجوانب التشغيلية والفنية، وهو ما تم تناوله في المطلب الثاني، وتتداخل هذه التحديات مع بعضها البعض لتشكل منظومة معقدة تحتاج إلى معالجة متكاملة ، وسوف يتم مناقشة هذا المبحث في مطلبين:

- المطلب الأول: التحديات القانونية والتنظيمية.
- المطلب الثاني: التحديات التشغيلية والفنية.

المطلب الأول:

التحديات القانونية والتنظيمية

يعتبر الإطار القانوني والتنظيمي الأساس الذي يقوم عليه أي نشاط اقتصادي، وقطاع النقل البري للبضائع ليس استثناءً من هذه القاعدة، كما أن وجود تشريعات واضحة ومتطورة، إلى جانب تنظيم إداري فعال، يشكل الركيزة الأساسية لنجاح وتطور هذا القطاع الحيوي في السلطنة، وعلى هذا فإن قطاع النقل يواجه العديد من التحديات القانونية والتنظيمية، وهذا ما سيتم دراسته خلال الفرعين التاليين:

- الفرع الأول: التحديات القانونية.
- الفرع الثاني: التحديات التنظيمية الإدارية.

الفرع الأول:

التحديات القانونية

يعد الإطار القانوني الحاكم لقطاع النقل البري للبضائع في سلطنة عمان من التحديات الأساسية التي تواجه تطور هذا القطاع. وتتمثل هذه التحديات في عدة جوانب رئيسية:

أولاً: النقص في التشريعات الأساسية

صدر المرسوم السلطاني رقم 2016/10 بإصدار قانون النقل البري في سلطنة عُمان، ليشكل حجر الزاوية في التنظيم التشريعي لهذا القطاع الحيوي، ومع الاعتراف بأهمية هذا القانون في وضع الأسس العامة، للنقل البري في سلطنة عمان، إلا أن الخبراء والممارسون في المجال لاحظوا وجود فجوات تشريعية واضحة، خاصة عندما يتعلق الأمر بتنظيم نقل البضائع بشكل دقيق وعملي، فالقانون الحالي يعاني من قصور في عدة جوانب حاسمة:

1. عقود النقل ومسؤوليات الأطراف، حيث يفتقر القانون إلى نصوص تفصيلية وشاملة تنظم العلاقة التعاقدية بين مرسلي البضائع (الشاحنين) وشركات النقل (الناقلين)، لأنه لا يحدد بوضوح كافي حقوق وواجبات كل طرف في حالات الضياع أو التلف أو التأخير في تسليم البضائع؛ بالإضافة إلى غياب هذه التفاصيل الدقيقة (مثل شروط نقل البضائع الخطرة، أو البضائع القابلة للتلف،

أو النقل متعدد الوسائط)، مما يترك مساحة كبيرة للالتباس والنزاعات، ويعيق إبرام عقود واضحة تحمي جميع الأطراف¹.

2. آليات التأمين والمسؤولية: لا ينظم القانون الحالي بشكل كافٍ مسألة تأمين البضائع المنقولة برياً، فهو لا يوضح بشكل إلزامي من يتحمل مسؤولية التأمين (الشاحن أم الناقل؟)، ولا يحدد الحدود الدنيا للتغطية التأمينية المطلوبة، ولا الإجراءات الواجب اتباعها عند وقوع الخسارة أو المطالبة بالتعويض. هذا الغموض يزيد المخاطر على أصحاب البضائع وقد يؤدي إلى خلافات معقدة ومكلفة²، ويشير الباحث إلى أن هذه الفجوات التشريعية، كما يُجمع العديد من الباحثين والمختصين، تؤثر سلباً على فعالية تنظيم قطاع النقل البري في عُمان، فهي تزيد من المخاطر التشغيلية والقانونية، وتُعقد عمليات نقل البضائع، وقد تُنتي بعض المستثمرين عن الدخول في هذا السوق أو تحد من تنافسيته، لذلك يُصبح تحديث قانون النقل البري لسد هذه الثغرات، ووضع لوائح تنفيذية تفصيلية أمراً ملحاً.

ثانياً: عدم مواكبة التطورات التكنولوجية

يشهد عالم النقل واللوجستيات تطوراً متسارعاً في التقنيات مثل أنظمة التتبع الذكية عبر الأقمار الصناعية (GPS)، والمنصات الإلكترونية لتوصيل الشحنات وإدارتها، وأتمتة المستودعات، واستخدام البيانات الضخمة لتحسين المسارات، والقانون الحالي لم يناقش هذه التحولات الرقمية أو تنظيمها بشكل فعال، بالإضافة إلى غياب النصوص التي تُعنى بحجية المستندات الإلكترونية في النقل، أو حماية بيانات الشحن، أو معايير أنظمة التتبع الحديثة، يُضعف قدرة القطاع على تبني هذه الابتكارات والاستفادة منها في رفع الكفاءة والشفافية³، ويرى الباحث أن التحديث التشريعي لمواكبة مستجدات العصر الرقمي، أمراً مهماً لضمان تنظيم عصري وفعال، ويواكب التطورات ويخدم أهداف التنمية الاقتصادية في السلطنة.

ثالثاً: التداخل والتضارب بين النصوص القانونية

"يُعَدُّ التداخل التشريعي أحد أبرز التحديات التي تواجه تطوير قطاع النقل البري في سلطنة عُمان، حيث تتقاطع نصوص قانون النقل البري (المرسوم السلطاني 2016/10) مع قوانين أخرى

¹ - أحمد بن عبدالله الحراصي. *التحديات القانونية للنقل في عمان، الرياض: مكتبة الملك فهد، 2020، ص 87.*

² - محمد بن سالم الزدجالي، *التشريعات العمانية في النقل البري، مسقط: دار الكتب العمانية، 2018، ص 142.*

³ - أحمد بن عبدالله الحراصي. *التحديات القانونية للنقل في عمان، الرياض: مكتبة الملك فهد، 2020، ص 89.*

ذات صلة مثل قانون التجارة وقانون المرور، بل وتتعداها أحياناً إلى قوانين البيئة والجمارك، وهذا التشابك غير المحكم يخلق حالة من الازدواجية والتضارب في التطبيق العملي، تظهر آثارها السلبية بوضوح في مواقف متعددة، ومنها:

1. التباس الأحكام وتضاربها: تُنظّم المادة 12 من قانون النقل البري مسؤولية الناقل في حالة تلف البضاعة¹، بينما هذا التباين يضع الجهات التنفيذية والقضائية أمام معضلة التفسير: أي النصوص تُقدّم على الأخرى من حيث الأولوية، وأيّها يُطبّق في حالة النزاع، خاصةً عندما لا يوجد تسلسل هرمي واضح للأولوية التشريعية.

2. تضارب المتطلبات الإدارية: قد يُلزم قانون المرور شروطاً فنية محددة للشاحنات (مثل أحمال المحاور) تتعارض مع متطلبات تصاريح النقل الصادرة بموجب قانون النقل البري، ويظهر ذلك بوضوح في بعض الحالات التي تتقاطع فيها الاختصاصات بين الجهات المنظمة لقطاع النقل والبيئة والسلامة المرورية، خصوصاً فيما يتعلق بنقل المواد الخطرة والشاحنات الثقيلة، فعلى سبيل المثال، قانون النقل البري العماني رقم (10/2016) واللائحة التنفيذية له الصادرة بقرار وزير النقل والاتصالات والمعلومات رقم (2018/30) يحددان شروطاً لتصاريح نقل البضائع الخطرة، منها ضرورة الحصول على تصريح من وزارة النقل والاتصالات يبيّن نوع الحمولة ومسارها والاشتراطات الفنية للمركبة، وفي المقابل، قانون المرور العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (28/93) ولائحته التنفيذية يشترطان التزام المركبات بحدود الحمولة على المحاور وعدم تجاوز الأوزان المحددة على الطرق، ويمنعان مرور الشاحنات في أوقات معينة أو في مناطق محددة حفاظاً على السلامة العامة².

وعلى هذا فإن هذه الفجوات لا تُعيق كفاءة النقل فحسب، بل تُهدد مكانة عمان كمركز لوجستي إقليمي، خاصة مع التنافسية في توحيد أنظمتها التشريعية.

¹ نص المادة رقم 12 بمرور القانون (2016/10): تنقادم سنة ميلادية كل دعوى ناشئة عن عقد النقل البري، أو عقد الوكالة بالعمولة للنقل، ويسري هذا التقادم فيما يتعلق بمسؤولية النقل عن الهلاك الكلي، أو الجزئي، أو التلف للبضائع من يوم التسليم، أو من اليوم الذي يجب فيه التسليم، أو من اليوم الذي وضعت فيه البضاعة تحت تصرف المرسل إليه، ولا يجوز أن يتمسك بالتقادم من صدر منه غش، أو خطأ عمدي، أو خطأ جسيم، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك.

² فاطمة بنت محمد البوسعيد. الإطار التشريعي للنقل في الخليج، الكويت: معهد الكويت للأبحاث العلمية، 2019، ص 156.

رابعاً: الفجوات في تنظيم النقل الدولي

مع تنامي حركة التجارة العالمية بشكل ملحوظ، وتعاظم الأهمية الاستراتيجية لموقع عمان كبوابة بحرية وبرية رئيسية، تظهر بوضوح الحاجة الملحة إلى وجود تشريعات متكاملة ومحدثة تركز تحديداً على تنظيم عمليات النقل الدولي للبضائع، والمشكلة تكمن في أن الإطار القانوني المنظم الحالي لا يزال في معظمه مُصمماً لخدمة احتياجات النقل المحلي داخل حدود السلطنة، وهذا التركيز المحلي، رغم أهميته، يترك فجوات تنظيمية كبيرة عندما يتعلق الأمر بالتحديات الفريدة والمعقدة للنقل عبر الحدود، خاصة فيما يخص عمليات العبور (الترانزيت)؛ حيث أن القوانين الحالية لا تعالج بشكل كافٍ أو واضح قضايا حيوية مثل إجراءات التخليص الجمركي السلس للشاحنات العابرة، وتوحيد المستندات المطلوبة دولياً، ومسؤوليات الأطراف في العقود متعددة الجنسيات، وحل النزاعات عبر الحدود، أو تنسيق عمليات التفتيش بين الدول المجاورة¹، إلا إذا كان ذلك بالرجوع إلى دائرة الجمارك، ومعرفة إجراءات التخليص الجمركي، وعلى هذا فإن هذه الفجوات تخلق حالة من الغموض والتعقيد والإبطاء، مما يزيد التكاليف على شركات النقل والمستوردين والمصدرين على حد سواء، ويُضعف من قدرة سلطنة عمان على استغلال موقعها الاستراتيجي بالكامل لتصبح مركزاً لوجستياً إقليمياً رائداً متجانساً.

الفرع الثاني:

التحديات التنظيمية الإدارية

تواجه الهياكل الإدارية المسؤولة عن تنظيم قطاع النقل البري للبضائع تحديات عديدة تؤثر على كفاءة الأداء وجودة الخدمات المقدمة، ويمكن تحديدها من خلال النقاط التالية:

أولاً: تعدد الجهات وتداخل الصلاحيات

يواجه التنظيم الإداري لقطاع النقل البري في عُمان إشكالية عميقة تتمثل في تعدد الجهات المشرفة وتداخلها غير الواضح، حيث تتوزع الصلاحيات بين وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات، وشرطة عُمان السلطانية، والبلديات الإقليمية، والجهات الجمركية، دون آليات تنسيق فعّالة، كما أن

¹ - سعيد بن راشد الكندي، *النقل الدولي والتشريعات العمانية*، بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 2021، ص

هذا التشتت يُنتج بيئةً بيروقراطيةً معقدةً يعاني فيها العاملون في القطاع يومياً، فمثلاً سائق الشاحنة الذي ينقل بضاعة من ميناء صحار إلى منطقة صناعية في مسقط قد يُطلب منه الحصول على موافقة منفصلة من كل جهة، تصريح نقل من وزارة النقل، وفحص حمولة من شرطة عُمان السلطانية، وتخليص جمركي بمواصفات تختلف عن متطلبات البلدية، وموعد محدّد لدخول المدينة قد لا يتناسب مع جداول التفتيش الأمني، والنتيجة تكون ازدواجية الإجراءات وتعارضها، حيث تتراكم الأوراق والغرامات المتناقضة أحياناً، وتضيع ساعات العمل الثمينة في انتظار توافق الجهات التي غالباً ما تتناقض أولوياتها: فما تُجيزه الوزارة كحمولة نظامية ترفضه البلدية لأسباب بيئية، وما يسمح به القانون المركزي تُعطله اللوائح المحلية¹، ويرى الباحث أن هذا التداخل لا يُربك السائقين وشركات النقل فحسب، بل يُضعف ثقة المستثمرين الدوليين الذين يبحثون عن أنظمة موحدة وسلسة، ويحوّل الميزة الاستراتيجية لموقع عُمان الجغرافي إلى عبء إداري يهدّد مكانتها التنافسية كمركز لوجستي إقليمي².

ثانياً: ضعف آليات التنسيق

رغم أن اللائحة التنفيذية لقانون النقل البري (القرار الوزاري 2018/2)³ تنص صراحةً على "ضرورة التنسيق الفعال بين وزارة النقل وشرطة عُمان السلطانية"، يظل الواقع الميداني للقطاع سجين فجوة عميقة بين النص والتطبيق، وفي ظل غياب آليات تنسيق عملية - كمنصة رقمية موحدة أو غرفة عمليات مشتركة - تتحول الإجراءات اليومية إلى رحلة إحباط للسائقين ومديري الشركات، وتعتبر هذه الإشكالات ليست حالات فردية، بل نظاماً متكرراً يُثقل كاهل القطاع، فالحصول على ترخيص نقل بضائع خطرة قد يتطلب 10 أيام من التنسيق اليدوي بين 4 جهات (وزارة النقل، الدفاع المدني،

¹ - علي بن حمد الراشدي. *إدارة النقل في عمان: الواقع والتحديات*، مسقط: الجمعية العمانية للكتاب والأدباء، 2019، ص 167.

² - Oxford Business Group. *Upgraded infrastructure Oman has made significant progress in solidifying its status as a regional heavyweight and competitive global logistics centre*. 2025.

³ - القرار الوزاري رقم 2 / 2018 الصادر عن وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات في سلطنة عُمان، يعتمد اللائحة التنفيذية لقانون النقل البري استناداً إلى المرسوم السلطاني رقم 10 / 2016، ويهدف إلى تنظيم أنشطة النقل البري (مثل نقل البضائع والركاب وتأجير وسائل النقل) عبر آليات ترخيص واضحة وشروط فنية وإدارية موحدة، كما يلزم القرار الجهات المعنية (كشرطة عُمان السلطانية) بالتنسيق مع وزارة النقل في الرقابة على المنشآت، ويفرض معايير محددة لتصاريح التشغيل والحمولات، مع إلغاء أي أحكام سابقة تتعارض معه، ساعياً لتعزيز الانضباط في القطاع وتقليل التداخلات الإدارية.

البلدية، والبيئة)، بينما تتجز الدول المجاورة مثل الإمارات ذات الإجراء خلال 48 ساعة عبر منصة "حكومة واحدة"، والنتيجة كارثية: تأخر تسليم الشحنات بنسبة 35%، وارتفاع تكاليف التشغيل بسبب الغرامات المتضاربة¹.

ثالثاً: قصور في أنظمة الرقابة والمتابعة

رغم أن القرار الوزاري رقم 47 / 2023² حاول معالجة فوضى حركة الشاحنات عبر فرض التزامات صارمة بمواعيد ومسارات محددة، إلا أن الواقع الميداني يكشف فجوة خطيرة بين التشريع والتطبيق، وفي ظل غياب أنظمة رقابة ذكية (كمنصات التتبع اللحظي أو قواعد بيانات موحدة)، تجد الجهات الرقابية نفسها عاجزة عن ملاحقة الآلاف من الشاحنات التي تنزلق يومياً عبر ثغرات النظام، كما أن هذه الثغرات لا تهدد سلامة الطرق فحسب، بل تُكبد الاقتصاد خسائر فادحة، مثلاً الشاحنات التي تنهرب من رسوم الطرق، وبضائع مهربة تنافس السوق المحلي، وحوادث ناتجة عن حمولات زائدة غير مراقبة، والأصعب هو أن بعض دول الجوار (مثل السعودية) نجحت في خفض هذه المخالفات بنسبة 70% بعد تطبيق أنظمة "الرقابة الإلكترونية الشاملة"³، بينما اعتمدت عُمان مشروع Electronic Tracking System الذي تتبناه وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات – سلطنة عمان يحدد بداية تشغيله منذ 1 يناير 2023 حتى ديسمبر 2025، كمنظومة لمراقبة المركبات النقلية ومراكبة التقنية، ومع ذلك، يبقى التحدي قائماً بأن التطبيق الكامل لم ينته بعد، أي أن الانتقال إلى الرقابة الرقمية ربما يكون في مرحلة "نحو الكامل"، وليس بالكامل مطبق في جميع الشاحنات والمناطق، مثلاً: هناك ملاحظة في نشرة Oman Logistics Association تشير إلى أن بعض وحدات التتبع (IVMS) لم تُفعّل بعد بالكامل في المنظومة الأرضية⁴.

¹ - مريم بنت سالم الحبسي، تطوير الموارد البشرية في قطاع النقل، مسقط: مطبعة عمان، 2020، ص 134.

² - القرار الوزاري رقم 47 / 2023 الصادر عن وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات في سلطنة عُمان، يُعَدّل اللائحة التنفيذية لقانون النقل البري (الصادرة بالقرار ٢٠١٨/٢) عبر إدخال ضوابط جديدة لتعزيز الرقابة على أنشطة النقل، أبرزها: إلزام جميع الشاحنات بتركيب أنظمة تتبع إلكترونية، والالتزام بمواعيد ومسارات محددة على شبكة الطرق، مع فرض غرامات تصل إلى ٤٠٠ ريال عُمان عند العبث بهذه الأنظمة أو مخالفة المسارات المعتمدة .

³ - علي بن حمد الراشدي. إدارة النقل في عمان: الواقع والتحديات، مسقط: الجمعية العمانية للكتاب والأدباء، 2019، ص 167.

⁴ - Ministry of Transport, Communications and Information Technology – Oman. (2023, February 13). Ministerial Decision No. 47/2023: Amending Some Provisions of the Executive Regulations of the Land Transport Law.

رابعاً: نقص الكوادر المتخصصة

إن أزمة نقص الكوادر المتخصصة في النقل واللوجستيات بسلطنة عُمان تتحوّل إلى حمل يُثقل كاهل القطاع، ففي مكاتب الجهات الحكومية تتراكم طلبات تراخيص الشاحنات لأشهر، وتُدرس مشاريع البنى التحتية الحيوية (كالموانئ الجافة والطرق اللوجستية) ببطء يُنذر بضياع الفرص، وهذه الفجوة ليست مجرد أرقام إحصائية، بل تتحول إلى خسائر ملموسة في حال أن توقف شاحنات بلا حصول على تراخيص، مما يُكبّد الشركات خسائر يومية، أخطاء في تخطيط المسارات بسبب نقص الخبراء ترفع تكاليف التشغيل 30%، ومستثمرون دوليون يتراجعون عن ضخ أموالهم في بيئة تعجز عن تقديم استشارات فنية سريعة ودقيقة¹، ويشير الباحث أن عُمان - رغم موقعها الاستراتيجي - تتغيب في الترتيب التنافسي الإقليمي، بينما تُبنى الموانئ الذكية وتُطلق القطارات السريعة في دول الجوار بأيدي وخبرات وطنية لم تُستقطب بعد في أرض السلطنة.

¹ - مريم بنت سالم الحبسي، تطوير الموارد البشرية في قطاع النقل، مسقط: مطبعة عمان، 2020، ص 134.

المطلب الثاني:

التحديات التشغيلية والفنية

تشكل التحديات التشغيلية والفنية العقبات العملية التي تواجه أداء قطاع النقل البري للبضائع في عمان. هذه التحديات تؤثر بشكل مباشر على الكفاءة التشغيلية وجودة الخدمة المقدمة، وتتطلب حلولاً عملية ومبتكرة، وسيتم مناقشة هذا المطلب في فرعين:

- الفرع الأول: التحديات التشغيلية.
- الفرع الثاني: التحديات الفنية بين أطراف التعاقد.

الفرع الأول:

التحديات التشغيلية

تعتبر البنية التحتية ووسائل النقل الأساس المادي لأي نظام نقل فعال، وتواجه عمان تحديات متعددة في هذا الجانب:

أولاً: تحديات البنية التحتية للطرق

رغم الجهود الجبارة والاستثمارات الضخمة التي ضختها الحكومة في تطوير وتوسيع شبكة الطرق بسلطنة عمان خلال السنوات الماضية – مما حقق نقلة نوعية في الربط بين المحافظات واختصر زمن الرحلات، إلا أن التحديات المرتبطة بالطاقة الاستيعابية تظل حاضرة وبقوة، خاصة على بعض الطرق الرئيسية الحيوية، والمشكلة لا تكمن فقط في تزايد أعداد المركبات الخاصة، بل تتفاقم بشكل ملحوظ مع الارتفاع المستمر في حركة الشاحنات الثقيلة والناقلات التي تعتبر شريان النقل التجاري واللوجستي للسلطنة، كما أن هذا التدفق المتسارع للشاحنات، رغم أهميته الاقتصادية، يضع حملاً غير متوقع على بنية الطرق الحالية، كما أن بعض هذه الطرق، رغم حداثة نسبياً، لم تُصمم في الأصل لاستيعاب الحجم الهائل والمستمر للحركة اليومية للبضائع، ولا تتوافق بالكامل مع المتطلبات الفنية الصارمة للنقل الثقيل على المدى الطويل، ولذلك تشهد بعض الطرق الرئيسية اختناقات مرورية حادة، خصوصاً قرب المنافذ الجمركية أو المناطق الصناعية، حيث تتحول مسارات كاملة إلى ما يشابه مواقف مؤقتة للشاحنات العملاقة، كما يمتد الأمر ليشكل تحدياً حقيقياً لسلامة الطرق، بالإضافة

إلى أن التصميم الهندسي لبعض المنحنيات أو الانحدارات أو حتى قوة تحمل الجسور قد لا يكون ملائماً دوماً للأوزان الثقيلة والحركة المستمرة، مما يزيد من احتمالات الحوادث المروعة، ويُسرّع من وتيرة تلف الأسطح الإسفلتية (الحفر والتشوهات)، ويتطلب صيانة متكررة ومكلفة¹.

ثانياً: نقص المرافق اللوجستية

تشهد سلطنة عمان طفرة تنموية في مجال النقل البري، إلا أن أحد التحديات الخفية التي تُثقل كاهل قطاع النقل والخدمات اللوجستية يتمثل في نقص حادّ في البنية التحتية المتخصصة الدائمة لحركة الشاحنات والبضائع، حيث تفتقر شبكات الطرق الممتدة إلى "نقاط الراحة والخدمة" الحيوية لتلك الشاحنات التي تعبر البلاد ليل نهار، وهذا التجسيد يظهر جلياً في شحّ المستودعات الحديثة ذات المواصفات العالمية القادرة على التعامل مع البضائع الحساسة (كالمبردة أو ذات القيمة العالية)، وندرة مراكز التوزيع الاستراتيجية التي تعمل كعقد ذكية لإعادة توجيه الشحنات بكفاءة، والأكثر إلحاحاً نقص محطات الوقود والخدمات المصممة خصيصاً لاحتياجات الشاحنات الثقيلة على الطرق الطويلة والسريعة².

هذا النقص ليس مجرد إحصاء في تقرير، بل هو معاناة يومية تتحول إلى تكاليف متراكمة واختناقات في سلسلة التوريد، حيث أن الشاحنات تضطر للانحراف عن مسارها لمسافات بعيدة بحثاً عن مستودع مؤقت أو محطة وقود تستوعب حجمها، مما يضيع ساعات ثمينة من وقت السائقين ويستهلك وقوداً إضافياً، إضافةً إلى أن البضائع القابلة للتلف (كالفواكه والخضروات أو الأدوية) تواجه خطر التلف بسبب التأخير أو التخزين في مرافق غير ملائمة، حتى عمليات الشحن والتفريغ تصبح أبطأ وأعلى تكلفة عندما تتركز في مرافق محدودة وغير مجهزة، فتبقى طوابير الشاحنات تنتظر دورها تحت الشمس لساعات، والسائقون يعانون من الإرهاق دون وجود مرافق استراحة لائقة³، ويرى الباحث أن هذا التحدي يؤدي إلى سلسلة توريد ضعيفة، وارتفاع غير مبرر في التكاليف التشغيلية يتحمله

¹ - خالد بن محمد الغافري، تطوير البنية التحتية للنقل في عمان، الدوحة: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2021، ص 201.

² - أحمد بن سعيد الشحي. التحديات اللوجستية في عمان، أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2020، ص 114.

³ - أحمد بن سعيد الشحي. التحديات اللوجستية في عمان، أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2020، ص 112.

الجميع في النهاية، لأن الشركات التي تضطر لرفع أسعار سلعها، والمستهلك الذي يدفع الفاتورة، والاقتصاد الوطني الذي يفقد جزءاً من قدرته التنافسية بسبب عدم كفاءة هذا القطاع الحيوي.

ثالثاً: تقادم أسطول النقل

رغم شبكة الطرق المتطورة التي تتسج خريطة عُمان بطول 16 ألف كيلومتر إسفلتي، و17 ألف كيلومتر ترابي، إلا أن أنفاً ثقيلاً تتصاعد من محركات شاحنات شائخة تعبر هذه الطرق يومياً، وجزء كبير من أسطول النقل البري للبضائع في السلطنة يعاني من تقادم مقلق، حيث يتجاوز متوسط أعمار العديد من الشاحنات العمر التشغيلي الأمثل البالغ 10 سنوات، مما يجعل من تكاليف صيانتها المتكررة تحول الأرباح إلى فواتير إصلاح، بينما انبعاثاتها السوداء تخلق الهواء وتدفح فاتورة بيئية باهظة تتناقض مع أهداف الاستدامة، كما أن المشكلة تمتد إلى سلامة الطرق؛ فالشاحنات المتقدمة في العمر أكثر عرضة للأعطال الميكانيكية المفاجئة التي تسبب الحوادث المروعة، خاصة على الطرق الجبلية أو أثناء نقل البضائع الحساسة¹.

رابعاً: ضعف الاستثمار في التقنيات الحديثة

يشهد قطاع النقل تطوراً تقنياً متسارعاً، وبالرغم من أن الموجة العاتية من الابتكارات التي تجتاح عالم النقل الدولي من شاحنات ذاتية القيادة إلى منصات الذكاء الاصطناعي التي تُحسن المسارات بدقة ثنائية بثانية، إلا أنه ما زال قطاع النقل العماني ما زال الاستثمار في هذه التقنيات محدوداً، وفي الوقت الذي تُحوّل فيه دول الجوار التقنيات الحديثة إلى أعمدة لسلسلة توريد تنبض بالذكاء، تواجه عُمان فجوة استثمارية واضحة في تبني هذه الحلول، وهذا بدوره يؤدي إلى خسارة يومية تُحصى بالمال والوقت والفرص الضائعة، لأنه في غياب أنظمة التتبع الحديثة، تتحول إدارة الشحنات إلى رحلة تخمين، واتصالات هاتفية متعثرة بين الموزعين والسائقين والعملاء، وبدون تحليل بيانات الأسطول، تستمر الشركات في حرق الوقود في مسارات غير مثلى، وتُهمل صيانة الوقائية التي توفر آلاف الريالات²، ويشير الباحث أن غياب البنية الرقمية يجعل سلاسل التوريد العمانية أقل جاذبية للشركات العالمية، والتي بدورها تبحث عن شفافية كاملة في نقل بضائعها.

¹ - سلطان بن ناصر الرواحي. تحديث أسطول النقل في عمان، الرياض: مكتبة العبيكان، 2019، ص 89.

² - محمد بن عبدالله الجابري. التقنيات الحديثة في النقل، الكويت: مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، 2021، ص 145.

الفرع الثاني:

التحديات الفنية بين أطراف التعاقد.

تشكل العلاقات بين أطراف عملية النقل محوراً مهماً في كفاءة القطاع، وتواجه هذه العلاقات تحديات متعددة:

أولاً: غموض في العقود والالتزامات

تعاني عقود النقل البري للبضائع من غموض في تحديد الالتزامات والمسؤوليات، خاصة فيما يتعلق بالأضرار والتأخير، عدم وجود نماذج موحدة للعقود يؤدي إلى نزاعات متكررة، وهذه ليست مشكلة قانونية جافة، بل هي أزمة يومية تُرهق الشركات وتُدمر الثقة بين أطراف سلسلة التوريد، والمشكلة في عدم توفر نماذج موحدة معتمدة تحدد بوضوح حقوق والالتزامات كل من: المُرسِل، الناقل، والمستلم، فبعض العقود تُحمّل الناقل مسؤولية أضرار حتى لو كانت خارج سيطرته، بينما أخرى تخلو تماماً من بنود التأمين، والأخطر هو غياب آليات واضحة لحساب التعويضات عن التأخير، مما يفتح الباب لتقديرات عشوائية¹، ويرى الباحث أن هذه المشكلة تعتبر ركيزة أساسية في الدعاوى القضائية التي تستنزف أرباح الشركات السنوية، ومما يدفع المستثمرين الأجانب للتردد في الدخول لسوق يفقر للوضوح القانوني.

ثانياً: ضعف آليات التأمين

تواجه منظومة التأمين على البضائع أثناء النقل تحديات في التغطية والتعويض. تشير لائحة نقل البضائع الخطرة الصادرة بالقرار الوزاري رقم 101/2019² إلى غرامات إدارية تتراوح بين 500 إلى 1000 ريال عماني للمخالفات، إلا أن التأمين على البضائع العادية يحتاج لتطوير. ويعد هذا خطوة إيجابية في تنظيم نقل البضائع الخطرة، كما يتجلى بوضوح في "لائحة نقل البضائع الخطرة" الصادرة بالقرار الوزاري رقم (101/2019)، والتي فرضت غرامات إدارية رادعة (تتراوح بين 500 إلى 1000 ريال عماني) للمخالفات لضمان السلامة والامتثال، إلا أن

¹ - عبدالله بن محمد الهنائي. عقود النقل في القانون العماني، بيروت: دار النهضة العربية، 2020، ص 167.

² - القرار الوزاري رقم 101/2019 يُعد إطاراً تشريعياً مُحكماً لتنظيم نقل البضائع مستنداً إلى الاتفاقيات الدولية بهدف ضمان السلامة والحد من المخاطر البيئية والبشرية.

منظومة التأمين على البضائع العادية أثناء النقل لا تزال تواجه تحديات عميقة تتطلب حلولاً مبتكرة وتطويراً عاجلاً، ويواجه قطاعا الشحن والخدمات اللوجستية صعوبات متعددة على صعيد التغطية التأمينية، لا سيما في مجالي الشمولية والعدالة في التعويض، فمن ناحية، غالباً ما تكون خيارات التغطية التأمينية المتاحة محدودة، ولا تلبي بشكل كامل المخاطر المتنوعة التي تتعرض لها البضائع خلال رحلتها المعقدة (براً، بحراً، جواً)، مثل التلف الجزئي، أو السرقة، أو التأخير غير المبرر الذي قد يسبب خسائر مالية فادحة، أو الأضرار الناجمة عن سوء التداول أو التخزين المؤقت، ومن ناحية أخرى، تُعد عملية المطالبة بالتعويض عقبة كبرى أمام أصحاب البضائع، فهذه العمليات كثيراً ما تكون بطيئة ومعقدة ومثقلة بالإجراءات الروتينية والاشتراطات الصارمة، مما يحول دون حصول المتضررين على تعويضاتهم في الوقت المناسب، أو قد يحصلون على تعويضات لا تعكس القيمة الحقيقية للخسائر التي تكبدوها، لا سيما في حالات الخسائر الجزئية أو الضرر الذي يصعب تقييمه بدقة¹.

ويرى الباحث أنه بالإضافة إلى أن هذا القصور في التأمين على البضائع العادية يخلق حالة من عدم اليقين، ويزيد الأعباء المالية على الشركات المستوردة والمصدرة والمستثمرين في القطاع اللوجستي.

ثالثاً: نقص في آليات حل النزاعات

يعاني القطاع من نقص في آليات حل النزاعات المتخصصة، مما يؤدي إلى تأخير في تسوية الخلافات وزيادة التكاليف. الحاجة لمحاكم متخصصة أو آليات تحكيم مناسبة تصبح ضرورية مع نمو القطاع.

رابعاً: تحديات في حماية البضائع

لا تقتصر مخاطر نقل البضائع في سلطنة عمان على الحوادث الطرقية أو العوامل الجوية فحسب، بل تمتد إلى تحديات أمنية معقدة تهدد استقرار سلاسل التوريد، فالبضائع - خاصة ذات القيمة العالية أو السريعة التلف - تواجه خطرين رئيسيين يترتبان بها خلال رحلتها:

1. خطر السرقة: سواء عبر عمليات سطو منظمة تستهدف الشاحنات في الطرق النائية، أو سرقات "صغيرة" متكررة أثناء التحميل/ التفريغ، أو حتى اختراق الحاويات في الموانئ

¹ - سعد بن حمد البلوشي. تسوية منازعات النقل، مسقط: دار الفكر، 2019، ص 201.

والمستودعات المؤقتة، وهذه الحوادث لا تُسبب خسائر مادية فحسب، بل تُضعف ثقة المستوردين والمصدرين وتدفعهم لتحميل تكاليف أمن إضافية قد تُثقل كاهل الاقتصاد¹.

2. خطر التلف: الذي يتخذ أشكالاً متعددة؛ من تلف مُناخي بسبب سوء التحكم في درجات الحرارة والرطوبة (خاصة في المواد الغذائية أو الصيدلانية)، إلى تلف ميكانيكي نتيجة سوء المناولة أو الاهتزازات خلال النقل، مروراً بتلف كيميائي بسبب اختلاط مواد غير متوافقة، وغياب أنظمة مراقبة ذكية (مثل مستشعرات الرطوبة/الصدّات) يفاقم هذه المشكلة، كما أن المشكلة الجوهرية هنا هي غياب إطار موحد ومعايير واضحة لحماية البضائع عبر مختلف مراحل النقل، فما يطبق من إجراءات أمنية في ميناء صحار قد يختلف عما يُتبع في المنافذ البرية أو مستودعات الداخلية².

ويرى الباحث أن هذا التباين يخلق ثغرات أمنية يستغلها ضعاف النفوس، بالإضافة إلى حدوث صعوبة في محاسبة الأطراف عند حدوث الخسارة، وتكمن الصعوبة في تحديد المسؤولية تقع على من في أطراف النقل: الناقل، أم المُشغل اللوجستي، أم مزود الخدمة الأمنية، ويخلق هذا ارتباكاً في تطبيق التأمين، حيث ترفض شركات التأمين المطالبات أحياناً بسبب عدم توثيق إجراءات الحماية المتفق عليها، وهذا الوضع يُنشئ حلقة مفرغة من تراجع الثقة، ليس فقط بين الشركات ومقدمي الخدمات اللوجستية، بل أيضاً بين القطاع وشركات التأمين.

¹ - خالد بن علي الساعدي. *أمان البضائع في النقل البري*، الدوحة: دار الثقافة، 2021، ص 155.

² - خالد بن علي الساعدي. *أمان البضائع في النقل البري*، الدوحة: دار الثقافة، 2021، ص 156.

المبحث الثاني:

الحلول المقترحة لمعالجة التحديات في النقل البري للبضائع

إن التحديات التي تواجه قطاع النقل البري للبضائع في سلطنة عمان تتطلب حلولاً شاملة ومتكاملة تجمع بين الإصلاحات الإجرائية والتشريعية، وذلك لضمان تطوير هذا القطاع الحيوي والارتقاء بمستوى الخدمات المقدمة فيه، وتتطلب هذه الحلول من فهم عميق للواقع الراهن واستشراف للمستقبل المنشود، حيث تهدف إلى إيجاد منظومة متطورة من النقل البري تواكب التطورات العالمية وتلبي احتياجات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في البلاد، وسوف يتم مناقشة هذه الحلول من خلال مطلبين، الأول يتحدث عن الحلول الإجرائية، والثاني يتناول الحلول التشريعية:

- المطلب الأول: الحلول الإجرائية.
- المطلب الثاني: الحلول التشريعية.

المطلب الأول:

الحلول الإجرائية

تشكل الحلول الإجرائية الأساس العملي لتطوير قطاع النقل البري للبضائع، حيث تركز على تحسين الممارسات الإدارية والتنظيمية الحالية، وتطوير البنية التحتية والخدمات المساندة، وتتميز هذه الحلول بكونها قابلة للتطبيق الفوري نسبياً مقارنة بالحلول التشريعية التي تتطلب إجراءات أكثر تعقيداً وزمناً أطول للتنفيذ، وتمت مناقشة هذه الحلول الإجرائية في فرعين:

- الفرع الأول: تطوير الآليات الإدارية والتنظيمية.
- الفرع الثاني: تحسين الخدمات والبنية التحتية.

الفرع الأول:

تطوير الآليات الإدارية والتنظيمية

يعد تطوير الآليات الإدارية والتنظيمية من أهم الركائز الأساسية لتحسين أداء قطاع النقل البري للبضائع في سلطنة عمان، وتتطلب هذه المهمة إعادة هيكلة شاملة للعمليات الإدارية الحالية وإدخال تقنيات حديثة تسهم في تبسيط الإجراءات وتقليل البيروقراطية المفرطة التي تعيق سير العمل وتزيد من التكاليف التشغيلية، ويتم تحقيق ذلك من خلال مجموعة من الخطوات، نذكر منها:

أولاً: تبني نظام إدارة متكامل يستند إلى التقنيات الرقمية الحديثة

يُمثل تطوير نظام إدارة متكامل مستند إلى التقنيات الرقمية الحديثة مدخلاً استراتيجياً لتعزيز الكفاءة التشغيلية في قطاع النقل البري للبضائع، حيث يُعالج الإطار المُقترح إشكالية التفتت المؤسسي عبر إنشاء منصة إلكترونية موحدة (Integrated Digital Platform) تربط بين الكيانات الفاعلة الرئيسية - بما في ذلك وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات، وشرطة عُمان السلطانية، والهيئة العامة للجمارك، وهيئة الوثائق والمحفوظات الوطنية - وفق نموذج التشغيل البيئي (Interoperability Framework) وتهدف هذه المنصة إلى:

1. توحيد إجراءات الخدمة عبر آليات رقمية متكاملة لاستصدار التراخيص والتصاريح، مثل:

(تصاريح النقل، الموافقات الجمركية، ووثائق التأمين).

2. تحسين الكفاءة الزمنية من خلال ربط قواعد البيانات المؤسسية (Database Integration)، وتقليل زمن المعاملات بنسبة لا تقل عن 60٪ وفق دراسات محاكاة أولية.
3. تعزيز الشفافية باستخدام تقنيات السجلات الموزعة (Distributed Ledger Technology) لتوثيق سلسلة العمليات.
4. تمكين الرقابة الذكية عبر دمج مستشعرات إنترنت الأشياء (IoT Sensors) لرصد ظروف نقل البضائع، يُنتظر أن يُسهم هذا النظام في خفض التكاليف التشغيلية بنسبة 20-25٪، وتقليل مخاطر فقدان الوثائق بنسبة 95٪، وبناء مؤشرات أداء رئيسية (KPIs) قابلة للقياس الكمي، مما يُؤسس لبنية تحتية رقمية متوافقة مع أهداف الخطة الوطنية للتحويل الرقمي 2040¹.

كما وتهدف هذه المنصة إلى تسهيل عمليات الحصول على التراخيص والتصاريح اللازمة لممارسة أنشطة النقل، وتقليل الوقت المستغرق في إنجاز المعاملات من خلال الربط الإلكتروني بين قواعد البيانات المختلفة، هذا ويتطلب تطوير الآليات الإدارية إنشاء نظام فعال لمراقبة ومتابعة المركبات والشحنات، حيث يمكن الاستفادة من تقنيات نظم المعلومات الجغرافية (GIS) وأنظمة تحديد المواقع العالمية (GPS) لتتبع حركة المركبات، ومراقبة التزامها بالمسارات المحددة والأوقات المسموحة للحركة، بالإضافة إلى أن هذا النظام لا يقتصر فقط على تحسين الأمان والسلامة، بل يسهم أيضاً في تحسين كفاءة استخدام الشبكة الطرقية وتقليل الازدحام المروري في المناطق الحضرية²، ويشير الباحث أن هذا النموذج الرقمي يعد تحولاً جوهرياً من الإدارة التقليدية المُجزأة إلى بنية متكاملة قائمة على البيانات، حيث تُترجم كفاءة التشغيل البيئي (Interoperability) إلى توفير ملموس في الوقت والتكاليف يعزز تنافسية القطاع، كما تُشكل المؤشرات الكمية المُقترحة (كخفض الوثائق المفقودة 95٪) آلية رقابية غير مسبوقة تدعم تحقيق مستهدفات الخطة الوطنية للتحويل الرقمي 2040 بشكل قياسي وقابل للتدقيق.

ثانياً: تطوير قدرات الموارد البشرية العاملة في قطاع النقل البري

يمثل تطوير القدرات البشرية ركيزةً محوريةً في تعزيز الآليات الإدارية والتنظيمية لقطاع النقل البري، حيث يُسهم الاستثمار في البرامج التدريبية المُصممة علمياً في رفع كفاءة الخدمات، وضمان الامتثال التشريعي، وكذلك تتجه هذه البرامج نحو بناء كفاءات شاملة عبر أربعة مسارات متكاملة:

¹- Al-Hinai, Fatima. *Digital Transformation in Omani Transport*. Muscat: Technology Publishing House, 2024, p.102.

²- Ministry of Transport and Communications. *Transport Sector Development Strategy*. Muscat: Government Publications, 2024, p.79.

1. برامج إدارة النقل واللوجستيات التي تركز على تحديث المعرفة بنماذج التخطيط الاستراتيجي، وتحسين سلاسل التوريد، وتطبيق مؤشرات الأداء (KPIs) وفق معايير عالمية ك (SCOR Model).
2. تنمية المهارات التقنية في مجال تحولات الثورة الصناعية الرابعة، تشمل تطبيقات إنترنت الأشياء (IoT) لمراقبة أساطيل النقل، ومنصات البلوك تشين لتوثيق المعاملات، وأدوات التحليل التنبؤي للحد من المخاطر التشغيلية¹.
3. تعزيز ثقافة السلامة المرورية من خلال تدريبات مُعتمدة على إدارة مخاطر الطرق، والاستجابة للطوارئ، ومعايير التحميل الآمن للبضائع (خاصة الخطرة منها) بالاستناد إلى دليل (CTU Code) الصادر عن الأمم المتحدة².
4. التأهيل القانوني المتخصص الذي يُعمق فهم التشريعات المحلية والدولية، كتعديلات نظام النقل البري العُماني (القانون 2023/12)، واتفاقيات النقل عبر الحدود) مثل (TIR Convention)، وآليات تسوية المنازعات. ويُستكمل هذا البناء بقدرات القيادة التحويلية التي تمكّن الكوادر من تطبيق سياسات الاستدامة وخفض البصمة الكربونية، مما يحقق التكامل بين التطور البشري وأهداف رؤية عُمان 2040، وتشير دراسات الجدوى إلى أن تبني نموذج تدريبي متدرج - بالشراكة مع مراكز أكاديمية كالمعهد الدولي للوجستيات - (CILT) يحسن إنتاجية القطاع بنسبة 25% ويخفض التكاليف التشغيلية المرتبطة بالأخطاء البشرية بنسبة 40% خلال خمس سنوات³، ويُؤكد الباحث أن تطوير الكوادر البشرية ليس مكماً ثانوياً، بل رافعة تنموية محورية لتحقيق التحول اللوجستي في عُمان، حيث يُسدّد الاستثمار في التدريب المُمنهج ثمنه عبر رفع الكفاءة التشغيلية وتعزيز الامتثال، وتظل الشراكة بين الجهات التشريعية والأكاديمية شرطاً أساسياً لتحويل البرامج النظرية إلى ممارسات قابلة للقياس، تُسهم مباشرة في أهداف "رؤية 2040".

¹- Al-Hinai, Fatima. *Digital Transformation in Omani Transport*. Muscat: Technology Publishing House, 2024, p.102.

²- Ministry of Transport and Communications. *Transport Sector Development Strategy*. Muscat: Government Publications, 2024, p.80.

³- Al-Rashid, Khalid. *Human Resources in Transport Sector*. Muscat: Training and Development Institute, 2024, p.25.

ثالثاً: تطوير الآليات التنظيمية

يمثل إنشاء آليات تنسيق فعالة بين الجهات المنظمة لقطاع النقل البري تحدياً محورياً في تعزيز الحوكمة المؤسسية، حيث يُعاني القطاع حالياً من تشتت الاختصاصات، وتداخل المسؤوليات بين وزارة النقل، وشرطة عُمان السلطانية، والجمارك، والهيئات المحلية، والذي يُؤدّ فجوات رقابية وازدواجية في الإجراءات، ولمعالجة هذه الإشكالية، يقترح البحث نموذجاً تنظيمياً قائماً على ثلاث ركائز:

1. توحيد الإطار القانوني عبر إصدار دليل تشغيلي موحد (Unified Regulatory Code) يُحدد بوضوح أدوار الجهات (مثل: اختصاصات الجمارك في التفتيش المادي، ومسؤولية شرطة عُمان في مراقبة التزام السائقين باللوائح الفنية، ودور وزارة النقل في ترخيص شركات النقل)، مع إنشاء لجنة تنسيق عليا دائمة برئاسة وزارة النقل تضم ممثلين من كل جهة لاتخاذ القرارات الاستراتيجية، ومراجعة السياسات ربع سنوياً.
2. بناء نظام اتصال تكاملي يعتمد على منصة رقمية مشتركة (Shared Digital Hub) تُمكن التبادل الآني للبيانات الحرجة - كسجلات المركبات المخالفة، وتقارير تلف البضائع، وتراخيص النقل - عبر بروتوكولات أمنية موحدة (مثل API-Based Integration)، مما يختصر زمن معالجة الحوادث من 72 ساعة إلى أقل من 8 ساعات وفق دراسات أولية.
3. تفعيل آليات الرقابة المشتركة عن طريق تشكيل فرق تفتيش مشتركة (Joint Inspection Units) مزودة بصلاحيات متقاطعة، وتطبيق نظام "النافذة الواحدة (Single Window)" (System) لرصد المخالفات في المنافذ الحدودية، مدعوماً بتقنيات الذكاء الاصطناعي لتحليل أنماط المخالفات والتنبؤ ببؤر الخطر.

تؤكد النمذجة التحليلية أن هذا النموذج سيخفض التكرار الإداري بنسبة 40%، ويُحسن استجابة الجهات للطوارئ بنسبة 65%، ويُقلّص زمن إصدار التراخيص عبر الحدود من 15 يوماً إلى 48 ساعة، مما يعزز كفاءة سلاسل التوريد الوطنية، وأن هذا التكامل التنظيمي -الذي يُوائم بين المرونة والمساءلة- ليس مجرد إجراء بيروقراطي، بل استثمار في بناء الثقة النظامية بين القطاعين العام والخاص، وتمهيداً لتحقيق مستهدفات "رؤية عُمان 2040" في التحول إلى مركز لوجستي إقليمي ذي حوكمة رشيدة¹.

ويؤكد الباحث أن هذا النموذج التنسيقي أن تجاوزَ التنسيق التقليدي إلى هندسة مؤسسية متكاملة هو المدخل الحاسم لتحقيق الحوكمة الفاعلة، حيث تحوّل الآليات المُقترحة (كالتوحد القانوني

¹- Al-Balushi, Ahmed. *Coordination in Transport Administration*. Muscat: Oman Academic Publishing, 2024, p.132.

والرقابة الذكية) تشتت الجهات من عائقٍ إلى محركٍ للكفاءة؛ حيث تُظهر المؤشرات الكمية مدى قدرة هذا النموذج على تحويل البيروقراطية إلى قيمة مضافة تدعم ريادة عُمان اللوجستية وفق رؤية 2040.

الفرع الثاني:

تحسين الخدمات والبنية التحتية

تمثل البنية التحتية الأساس المادي الذي يقوم عليه قطاع النقل البري للبضائع، وتشمل الشبكة الطرقية، ومحطات الوقود، ومراكز الصيانة، والمواقف، والمستودعات، وغيرها من المرافق الضرورية لتسهيل عمليات النقل، وتتطلب عملية تطوير هذه البنية التحتية تخطيطاً استراتيجياً شاملاً يأخذ في الاعتبار النمو المتوقع في أحجام الشحن والحاجة إلى تطوير شبكة طرق تلبي المعايير الدولية للسلامة والكفاءة، وفي الآونة الأخيرة أصبح تطوير الشبكة الطرقية يحتل مكانة مركزية في خطط تحسين البنية التحتية للنقل البري في سلطنة عمان، وتتطلب هذه المهمة إجراء دراسات شاملة لحركة المرور، وتحليل البيانات المرورية لتحديد المسارات التي تحتاج إلى تطوير أو توسيع، كما تتطلب إنشاء طرق جديدة تربط بين المراكز الاقتصادية، والصناعية والموانئ والمطارات، مما يساهم في تقليل أوقات النقل وتكاليفه وتحسين كفاءة سلسلة الإمداد بشكل عام¹، وتشمل عملية تطوير البنية التحتية أيضاً إنشاء مراكز لوجستية متطورة تقدم خدمات شاملة للنقل البري، بما في ذلك خدمات التخزين والتوزيع والتجميع وإعادة التعبئة، وتهدف هذه المراكز إلى تحسين كفاءة عمليات النقل، وتقليل التكاليف من خلال الاستفادة من وفورات الحجم، وتحسين تنسيق عمليات الشحن والتفريغ، كما تساهم هذه المراكز في جذب الاستثمارات، وتطوير الصناعات المساندة للنقل، مما يعزز من دور القطاع في التنمية الاقتصادية²، بالإضافة إلى ذلك يشكّل التطوير المتسارع لتقنيات المعلومات والاتصالات (ICT) محوراً إستراتيجياً وأساسياً في عملية تحسين الخدمات المقدمة ضمن قطاع النقل البري، بل ويتعدى ذلك ليصبح ركيزة لتحقيق نقلة نوعية في كفاءة هذا القطاع الحيوي، ورفع تنافسيته وتعزيز استدامته، وتتجسد هذه الأهمية من خلال تبني وتطبيق مجموعة متقدمة من الأنظمة الذكية التي تعمل في تناغم، ومن أبرز هذه الأنظمة هي إدارة الأساطيل الذكية (Intelligent Fleet Management Systems - FMS)، والتي تعتمد بشكل

¹ Gulf Transport Authority. Regional Transport Infrastructure. Riyadh: Gulf Cooperation Council, 2024, p.134.

² Al-Kindi, Mohammed. *Logistics Infrastructure Development in Oman*. Dubai: Gulf Business Press, 2024, 189.

أساسي على شبكة من أجهزة تتبع المواقع عبر الأقمار الصناعية (GPS) المثبتة على المركبات، متصلة بشبكات اتصالات خلوية فائقة السرعة (مثل 5G/4G)، مما يمكنها من إرسال بيانات دقيقة، ومستمرة في الزمن الفعلي (Real-time) إلى منصات مركزية، كما تسمح هذه المنصات لمدراء الأساطيل بمراقبة موقع كل مركبة بدقة، وسرعتها، واتجاهها، وحالة محركها، ومستوى الوقود، وحتى سلوك السائق (كالتسارع المفاجئ أو الكبح العنيف)، مما يوفر رؤية شاملة وفورية لسير العمليات، وتترجم هذه الرؤية إلى تحسينات جوهرية في تخطيط المسارات الأمثل، وتقليل وقت الرحلات الفارغة (Deadhead time)، وتعزيز أمن المركبات والبضائع من خلال إنشاء مناطق جغرافية محظورة (Geofencing) وإنذارات السرقة، ورفع إنتاجية السائقين عبر تحليل أدائهم، وتقديم التوجيهات الفورية، وبالتوازي تبرز أنظمة التنبؤ بالصيانة (Predictive Maintenance Systems) كأحد أهم مخرجات هذه الثورة التقنية، وتعمل هذه الأنظمة من خلال شبكة معقدة من المستشعرات (IoT Sensors) المدمجة في أجزاء المركبة الحيوية (المحرك، ناقل الحركة، المكابح، الإطارات، البطارية، إلخ)، تقوم بجمع كميات هائلة من البيانات التشغيلية والاهتزازية والحرارية بشكل مستمر، ويتم تغذية هذه البيانات إلى منصات تحليلات متقدمة تستخدم خوارزميات الذكاء الاصطناعي، وتعلم الآلة (AI/ML) لرصد الأنماط، واكتشاف الشذوذات والانحرافات الطفيفة عن المعايير الطبيعية¹، وتهدف هذه التحليلات إلى توقع الأعطال والفشل الميكانيكي قبل حدوثه بفترة كافية، بناءً على مؤشرات مبكرة مثل تآكل غير معتاد في الفرامل، أو ارتفاع درجات حرارة المحرك بشكل متكرر، أو اهتزازات غير طبيعية، وتمكن هذه القدرة التنبؤية مشغلي الأساطيل من جدولة الصيانة بشكل استباقي ومدرّوس، بناءً على الحالة الفعلية للمركبة، وليس فقط على جداول زمنية ثابتة، أو بعد حدوث العطل، مما يؤدي حتماً إلى تقليل جذري لأوقات التوقف غير المخطط لها (Unscheduled Downtime)، وخفض تكاليف الإصلاحات الطارئة والمكلفة، وإطالة العمر الافتراضي للمركبات، وتعزيز موثوقية الخدمة ورضا العملاء، ولا تقل أهمية عن ذلك أنظمة التوجيه الذكي، والملاحة المتقدمة (Advanced Navigation and Routing Systems) حيث تتخطى هذه الأنظمة وظيفة تحديد الموقع الأساسي لتقدم حلولاً ديناميكية لتحسين المسارات في الوقت الفعلي²، وهي تعتمد على دمج مصادر بيانات متعددة ومتنوعة تشمل معلومات المرور الحية من كاميرات الطرق، ومستشعرات المركبات المتصلة

¹- Al-Mamari, Saeed. *Supporting Services for Land Transport*. Muscat: Economic Research Center, 2024, p.156.

²- Al-Mamari, Saeed. *Supporting Services for Land Transport*. Muscat: Economic Research Center, 2024, p.156.

Connected Vehicles، والتنبؤات المرورية التاريخية والآنية، وحالة الطقس الآنية والمتوقعة، وأعمال الصيانة أو الإغلاق على الطرق، وحتى قيود المركبات (كالوزن أو الارتفاع)، وتستخدم خوارزميات معقدة لتحليل هذه البيانات الضخمة، وتوليد أفضل مسار ممكن لكل مركبة في أي لحظة، مع مراعاة عوامل متعددة مثل أقصر وقت للوصول، وأقل مسافة، وتجنب الازدحام، أو أقل استهلاك للوقود، كما يؤدي تطبيق هذه الأنظمة إلى تحسينات كبيرة في كفاءة استخدام البنية التحتية للطرق، وذلك عن طريق توزيع حركة المركبات بشكل أكثر توازناً، وتجنب نقاط الازدحام، مما يترجم مباشرة إلى تخفيض ملموس في استهلاك الوقود، وانبعاثات غازات الاحتباس الحراري نتيجة تقليل وقت التوقف عند الإشارات، وتقليل التسارع والكبح المتكرر، واختيار سرعات مثلى، وتقليل المسافات الإجمالية المقطوعة، كما تساهم في تقليل إجهاد السائقين، وتوفير وقتهم من خلال توجيههم عبر طرق أكثر سلاسة وأماناً¹، وتبرز أهمية تطوير خدمات الدعم والمساندة للنقل البري، والتي تشمل خدمات الصيانة والإصلاح، وخدمات التأمين، والخدمات المالية المتخصصة، وتتطلب هذه الخدمات تطوير شبكة من مقدمي الخدمات المؤهلين والمتخصصين، وإنشاء معايير جودة واضحة لضمان تقديم خدمات عالية الجودة تلبي احتياجات المشغلين في القطاع²، ويشير الباحث أن تحسين خدمات الجمارك والحدود يمثل جانباً مهماً في تطوير البنية التحتية للنقل البري، خاصة بالنسبة للشاحنات العابرة للحدود، وتتطلب هذه المهمة تطوير المنافذ الحدودية، وتحديث الأنظمة الجمركية وتبسيط الإجراءات لتسهيل حركة البضائع وتقليل أوقات الانتظار عند المنافذ الحدودية.

²- Technology Development Center. *Smart Transport Systems*. Muscat: Innovation Press, 2024, 112.

³- Commercial Law Center. *Contract Law in Transport*. Muscat: Legal Studies Publishing, 2024, 89.

المطلب الثاني:

الحلول التشريعية

تشكل الحلول التشريعية الإطار القانوني الأساسي الذي ينظم عمل قطاع النقل البري للبضائع، ويحدد الحقوق والواجبات لجميع الأطراف المشاركة في هذا القطاع، وتتطلب هذه الحلول إعادة نظر شاملة في التشريعات الحالية لضمان مواكبتها للتطورات الحديثة في تقنيات النقل والمعايير الدولية، وإزالة التعارضات، والثغرات القانونية التي قد تعيق تطوير القطاع ، وتمت مناقشة هذه الحلول الإجرائية في فرعين:

- الفرع الأول: تطوير الإطار القانوني العام.
- الفرع الثاني: تنظيم العلاقات القانونية في النقل.

الفرع الأول:

تطوير الإطار القانوني العام

يتطلب تطوير الإطار القانوني العام لقطاع النقل البري للبضائع في سلطنة عمان إجراء مراجعة شاملة للتشريعات الحالية لتحديد نقاط القوة والضعف فيها، وتحديد المجالات التي تحتاج إلى تطوير أو تحديث، وتهدف هذه المراجعة إلى إنشاء منظومة قانونية متكاملة ومتماسكة تضمن التوازن بين مصالح مختلف الأطراف المشاركة في القطاع وتحقيق الأهداف الاستراتيجية للدولة في مجال النقل والتنمية الاقتصادية، ويمثل إصدار قانون شامل للنقل البري الخطوة الأولى والأساسية في عملية تطوير الإطار القانوني العام، وينبغي أن يتضمن هذا القانون تعريفات واضحة، ودقيقة لجميع المصطلحات المستخدمة في القطاع، وتحديد الجهات المسؤولة عن تنظيم وإدارة، والإشراف على أنشطة النقل البري، وتحديد شروط ومتطلبات الحصول على التراخيص والتصاريح اللازمة لممارسة هذه الأنشطة¹، كما ينبغي أن يتضمن القانون أحكاماً تفصيلية حول سلامة النقل، وحماية البيئة والمسؤولية المدنية، والجنائية عن الأضرار التي قد تنتج عن عمليات النقل.

ولا تقتصر عملية بناء الإطار القانوني الفعال لقطاع النقل البري على صياغة القوانين العامة فحسب، بل تتطلب بالضرورة استكمال هذه البنية بإصدار لوائح تنفيذية وقرارات إدارية دقيقة وواضحة،

¹- Legal Reform Committee. *Transport Law Reform in Oman*. Muscat: Ministry of Justice, 2024, 201.

تعمل بمثابة "دليل التشغيل العملي" الذي يحول المبادئ المجردة في القانون إلى خطوات ملموسة، ومعايير قابلة للتطبيق والرقابة على أرض الواقع، وبدون هذه التفاصيل التنظيمية الحاسمة، تظل القوانين حبيسة الأوراق، عاجزة عن تحقيق أهدافها في التنظيم والتحسين والسلامة. وتغطي هذه اللوائح التنفيذية مجالات بالغة الأهمية تمس كل من يعيش أو يعمل في هذا القطاع الحيوي؛ فهي تحدد بدقة المواصفات الفنية والإلزامية للمركبات والمعدات المستخدمة، متجاوزة العموميات لتضع شروطاً واضحة لسلامة الركاب ومستخدمي الطريق، مثل: الحدود الدقيقة المسموحة لانبعاثات العوادم لحماية البيئة، والمواصفات الإجبارية لأنظمة الفرامل مثل: (سمك تيل الفرامل قبل الاستبدال) والإنارة والإطارات المناسبة لكل فصل، وصولاً إلى متطلبات تركيب التقنيات الحديثة كأنظمة التتبع (GPS) في سيارات الأجرة أو الشاحنات، وكاميرات الرؤية الخلفية، مما يضمن صلاحية المركبة للطريق ويضع أعباءً محددة على المصنّعين ومالكي المركبات ومراكز الفحص الدوري لتحقيق هذه المعايير¹، وبالتوازي مع ذلك، تُعنى اللوائح بتفصيل المؤهلات، والشروط المطلوبة للحصول على تراخيص القيادة والتشغيل، حيث لا تكتفي بالإشارة إلى ضرورة الترخيص، بل ترسم مسار الحصول عليه خطوة بخطوة: فتحدد شروط العمر والخبرة العملية اللازمة لقيادة شاحنة ثقيلة أو حافلة ركاب، وتفصّل محتوى الاختبارات النظرية والعملية الصارمة التي يجب اجتيازها (كالقيادة في الظروف الصعبة أو مع الأحمال)، وتبيّن ضرورة الفحوصات الطبية الدورية للسائقين لقياس النظر والسمع واللياقة، كما تُوضّح المتطلبات الشاملة لمشغلي النقل (الأفراد والشركات) من حيث الملاءة المالية (رأس المال، التأمينات)، والإمكانات الفنية (وجود أنظمة إدارة أساطيل، ورش صيانة معتمدة)، والكفاءة الإدارية، والإجراءات التفصيلية للتقديم ودراسة الطلبات ومراجعة المقرات والمركبات، وأسباب الرفض أو الإلغاء، وذلك لضمان أن من يقودون مركباتنا وينقلون بضائعنا هم أشخاص مؤهلون ومسؤولون، وأن الشركات المشغلة تمتلك المقومات اللازمة لتقديم خدمة آمنة وموثوقة، ولا تقل أهمية عن ذلك، تحديد اللوائح للرسوم والتعريفات المطبقة على خدمات النقل، حيث تتحول الصلاحية القانونية لفرض الرسوم إلى قيم وأسس واضحة وعادلة، فتبيّن قيمة رسوم إصدار رخصة القيادة واختباراتها، ورسوم ترخيص المركبة وفحصها الدوري، ورسوم تراخيص التشغيل المختلفة، كما تُرسي الأسس العلمية والعادلة لبناء تعريفات النقل العام ونقل البضائع وخدمات سيارات الأجرة، سواء اعتمدت على المسافة أو الوزن أو نوع الخدمة أو توقيت الرحلة (ذروة/ غير ذروة)، مع ضمان شفافية آليات مراجعة هذه التعريفات دورياً لمراعاة التضخم، وتكاليف

¹- Ministry of Justice. *Regulatory Framework Implementation*. Muscat: Legal Affairs Department, 2024, 167.

التشغيل (كوقود السيارات)، وإجراء مشاورات مع المختصين، والمستهلكين قبل التعديل، لتحقيق توازن دقيق بين حماية المستخدم من الاستغلال، وتمكين المشغل من تغطية تكاليفه، وتحقيق هامش ربح معقول يضمن استمرارية الخدمة وتحسينها، وتوجيه الموارد المحصلة لصيانة البنية التحتية وتطويرها¹، وبهذا التفصيل العملي والواقعي، تصبح اللوائح التنفيذية هي الضامن الحقيقي لفعالية القانون، فهي التي تحدد معايير الأمان في كل مركبة نركبها، وتضمن كفاءة ومسؤولية كل سائق يقود بجوارنا، وتُرسى قواعد العدالة في كل رسم ندفعه أو تعريفه نتحملها، لتبني معاً "نسعى لإنشاء نظام نقل بري قائم على الثقة والتنظيم والشفافية والاستدامة، يخدم مصالح جميع الأطراف من المواطنين والسائقين المحترفين والمشغلين. ويتطلب تحقيق ذلك تطوير الإطار القانوني مع ضمان تفعيله عملياً عبر إنشاء أجهزة رقابية متخصصة للتفتيش ومراقبة الالتزام، ووضع عقوبات رادعة للمخالفات، إلى جانب إتاحة قنوات واضحة لتقديم التظلمات والطعون في القرارات الإدارية، كما نعمل على تعزيز الرقابة الإلكترونية عبر أنظمة متطورة لتعقب حركة المركبات والبضائع؛ لضمان الالتزام بالقوانين ورفع مستوى الشفافية في كافة عمليات النقل البري، مما يحقق نظاماً فاعلاً ومنصفاً للجميع².

وفي سياق متصل تتجه سلطنة عُمان في تطوير إطارها القانوني للنقل البري نحو مواكبة التطورات العالمية، عبر دراسة تجارب دول مجلس التعاون الخليجي، والدول الرائدة مثل: سنغافورة والإمارات وأوروبا، وتُظهر دراسات المقارنة التشريعية أهمية الاستفادة من النماذج الناجحة، كالتكامل الإقليمي في مشروع الربط السككي الخليجي، وتشريعات النقل الأوروبية الخضراء التي تتماشى مع أهداف عُمان للحيداء الصفري 2050، كما تعتمد البلاد آليات عملية لتبني أفضل الممارسات الدولية، كالانضمام لاتفاقيات مثل (TIR) - الاتفاقية الجمركية الدولية - لتبسيط الشحن العابر، ومراجعة القوانين المحلية لاستيعاب تقنيات حديثة كتطبيقات النقل التشاركي - مستفيدة من تجربة الإمارات في موازنة حقوق السائقين والاستثمار، وإلى جانب ذلك، تُوطن عُمان الحلول لتناسب تحدياتها الفريدة، مثل تطوير أنظمة مراقبة الإشغالات على الطرق الاستراتيجية كطريق صلالة-ثمريت، وابتكار عقوبات مرنة لمخالفات النقل البري تراعي طبيعة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة دون المساس بمعايير السلامة، ويدعم هذا التوجه تعاون ثلاثي الأقطاب بين الحكومة (متمثلة في مركز عُمان للوجستيات المنفذ للاستراتيجية اللوجستية 2040)، والقطاع الخاص (كشراكات تدريب الكوادر مع "مواصلات" و"أوبال")،

¹- Technology Development Center. *Smart Transport Systems*. Muscat: Innovation Press, 2024, p. 112.

²- Administrative Court of Oman. *Judicial Oversight in Transport Sector*. Muscat: Government Press, 2024, 134.

والمؤسسات الأكاديمية (كدورات جامعة الإمارات في تحديث عقود النقل)، كما أن هذه الجهود المتكاملة تهدف إلى رفع إيرادات القطاع إلى 18 مليون ريال عُمانى بحلول 2025، وتحسين ترتيب السلطنة في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي، مع الحفاظ على هوية النظام القانوني كجسر بين الابتكار العالمي والخصوصية المحلية¹.

الفرع الثاني:

تنظيم العلاقات القانونية في النقل

يحتل تنظيم العلاقات القانونية في النقل البري مكانة مهمة في منظومة التشريعات المتعلقة بهذا القطاع، حيث يهدف إلى تحديد الحقوق والواجبات لجميع الأطراف المشاركة في عمليات النقل وضمان حماية مصالحهم وحقوقهم. وتشمل هذه العلاقات العلاقة بين الناقل والراسل، والعلاقة بين الناقل والمرسل إليه، والعلاقة بين الناقل والجهات التنظيمية، والعلاقات بين مختلف الناقلين في حالات النقل المتعدد الوسائط، كما أن تنظيم العلاقة التعاقدية بين الناقل والراسل يمثل أحد أهم جوانب تنظيم العلاقات القانونية في النقل البري، وتتطلب هذه المهمة وضع قواعد قانونية واضحة تحدد شروط وأحكام عقد النقل، بما في ذلك التزامات كل طرف وحقوقه، وشروط تسليم واستلام البضائع، وقواعد تحديد المسؤولية في حالة التلف أو فقدان أو التأخير، كما تتطلب وضع قواعد خاصة لحماية الطرف الضعيف في العقد، خاصة في حالات النقل للمستهلكين أو المشاريع الصغيرة والمتوسطة²، كما تعد عملية تنظيم العلاقات القانونية في مجال النقل، وخاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن سلامة البضائع المنقولة، عملية معقدة تتطلب وضع إطار قانوني دقيق ومفصل. وينصب جوهر هذا التنظيم على وضع قواعد شاملة تحدد بدقة طبيعة ونطاق هذه المسؤولية:

أولاً: يتوجب تحديد الفترة الزمنية التي تترتب خلالها المسؤولية على عاتق الناقل بشكل قاطع، أي تحديد اللحظة الدقيقة التي تبدأ فيها مسؤوليته تجاه البضاعة (كاستلامها فعلياً)، وتلك التي تنتهي فيها (كتسليمها للمستلم أو وضعها تحت تصرفه)، إذ أن هذه الحدود الزمنية هي الإطار الفعلي لالتزامه بالحراسة.

ثانياً: لا بد من وضع معايير واضحة لتحديد حدود هذه المسؤولية مالياً، خاصة في حالات التلف أو فقدان الجزئي أو الكلي للبضائع، بما في ذلك وضع قواعد منهجية لحساب التعويضات المستحقة

¹- Comparative Law Institute. *International Transport Legislation*. Muscat: Research and Development Press, 2024, 178.

²- Commercial Law Center, p. 145.

بناءً على قيمة البضاعة، أو وزنها، أو غير ذلك من المقاييس، مع الأخذ في الاعتبار إمكانية وجود سقف أقصى للتعويض.

ثالثاً: يجب تحديد الحالات والظروف الاستثنائية التي يُعفى فيها الناقل كلياً من المسؤولية (كالقوة القاهرة أو عيوب جوهرية في البضاعة نفسها)، أو تلك التي تخفف فيها مسؤوليته (كالتقصير من جانب الشاحن أو الظروف الطبيعية التي لا يمكن تلافيها)، وأخيراً، يزداد التعقيد بشكل ملحوظ في عمليات النقل متعدد الوسائط (التي تشمل أكثر من نوع من وسائل النقل كالبحر والجو والبر)، مما يتطلب قواعد متخصصة تحكم هذه العمليات تحديداً، وتحدد بدقة طبيعة وحدود مسؤولية كل ناقل على حدة ضمن سلسلة النقل المتتابعة، وكيفية توزيع المسؤولية فيما بينهم عند حدوث الضرر، خاصة عندما يصعب تحديد المرحلة الدقيقة التي وقع فيها الحادث، وذلك لضمان عدالة التعويض وحسم المنازعات بشكل فعال بين جميع الأطراف المتداخلة في هذه العملية المعقدة¹.

هذا وتتجاوز عملية تنظيم العلاقات القانونية في مجال النقل البري مجرد تحديد مسؤوليات الناقل تجاه البضائع، لتمتد إلى حماية البيئة والسلامة العامة كأولوية قصوى، مما يستلزم وضع منظومة متكاملة من القواعد المتخصصة والصارمة، ويتطلب هذا بداية تحديد المسؤولية القانونية بوضوح عن الأضرار البيئية التي قد تنجم عن عمليات النقل، سواء كانت تلوثاً للتربة أو المياه الجوفية بسبب تسرب الوقود أو المواد الكيميائية، أو تلوثاً هوائياً ناتجاً عن الانبعاثات، أو تدهوراً للتنوع الحيوي، حيث يجب بيان الجهة الملزمة بالتعويض (الناقل، المالك، الشاحن) ونطاق هذه المسؤولية المدنية والجنائية. ويرتبط بهذا ارتباطاً وثيقاً وضع شروط وإجراءات صارمة لنقل المواد الخطرة والملوثة، مثل المواد الكيميائية السامة أو القابلة للاشتعال أو النووية، تشمل متطلبات التعبئة والتغليف الخاصة التي تمنع التسرب، ووسائل النقل المؤهلة والمجهزة بمواصفات أمان عالية، ومسارات النقل المحددة بعيداً عن الكثافات السكانية الحساسة، وضرورة الحصول على تراخيص خاصة وتقديم تصاريح مسبقة لكل شحنة، مع اشتراط وجود وثائق بيانات السلامة (MSDS) لكل مادة خطرة، كما يقتضي التنظيم الشامل وضع معايير وقائية دقيقة لحماية صحة وسلامة العاملين في قطاع النقل، مثل سائقي الشاحنات وعمال التحميل والتفريغ، من خلال توفير معدات الوقاية الشخصية المناسبة، ووضع حدود لساعات العمل المتواصلة لمكافحة إرهاق السائقين، وتنظيم التعامل الآمن مع المواد الخطرة، وإجراء فحوصات طبية دورية، وبالتوازي مع ذلك، لا بد من حماية المجتمعات المحلية الواقعة على طرق النقل أو بالقرب

¹- Transport Law Association. *Liability in Transport Contracts*. Muscat: Legal Professional Press, 2024, 198.

من مرافقه من المخاطر المحتملة، عبر إنشاء مناطق عازلة، ومراقبة مستويات الضوضاء والاهتزازات والانبعاثات بشكل مستمر، وإلزام الناقلين بتطبيق أفضل التقنيات المتاحة للحد من التلوث. وأخيراً، تبرز الحاجة الماسة إلى وضع آليات استباقية واستجابة فعالة للتعامل مع الحوادث والطوارئ، تشمل إجراءات الإبلاغ الفوري عن الحوادث البيئية أو التسربات، ونشر فرق الاستجابة السريعة المدربة والمجهزة، وخطط الطوارئ الموحدة للاحتواء والتنظيف، وتحديد واضح للمسؤوليات التكاملية بين الناقل والجهات الحكومية المختصة (كالدفاع المدني والجهات البيئية) في إدارة الأزمات، مما يضمن سرعة التدخل ويقلل من حجم الخسائر البشرية والبيئية، ويحقق العدالة في تحميل المسؤولية عند التقصير. هذه المنظومة المتكاملة تعد ركيزة أساسية لتحقيق التوازن بين متطلبات التنقل اللوجستي وضرورات الحفاظ على البيئة وصحة الإنسان¹.

وجدير بالذكر أن عملية تنظيم العلاقات القانونية في مجال النقل الدولي والعابر للحدود تكتسب تعقيداً استثنائياً بسبب تداخل الأنظمة القانونية لعدة دول في عملية نقل واحدة، مما يستدعي وضع إطار قانوني متخصص قادر على معالجة التحديات الفريدة لهذا النوع من النقل، لأن جوهر هذا التنظيم يكمن في تطوير قواعد دولية متناغمة تذلل عقبة تنازع القوانين، وتوفر اليقين القانوني لجميع الأطراف، ويبدأ هذا بتحديد القانون الواجب التطبيق عند نشوء النزاعات - وهو إشكالية محورية نظراً لمرور الشحنة عبر سيادات متعددة - حيث يجب وضع معايير واضحة لاختيار القانون الوطني المنظم للعقد (كقانون دولة إبرام العقد أو مكان التسليم) أو الأفضلية للقانون الدولي الموحد عند وجود اتفاقيات نافذة، وذلك لحسم مسائل جوهرية مثل نطاق مسؤولية الناقل وحدود التعويض وشروط الإعفاء منها، ويرتبط بهذا ارتباطاً وثيقاً تحديد الاختصاص القضائي، أي المحكمة أو الجهة القضائية المختصة بنظر المنازعات الناشئة عن عقد النقل الدولي، مع الأخذ في الاعتبار معايير كمكان تنفيذ الالتزام أو موطن المدعى عليه أو موقع وقوع الضرر، وتقادي تضارب الأحكام بين الدول، كما يتطلب هذا التنظيم بناء آليات تعاون فعالة مع الدول الأخرى، تشمل تنسيق السياسات والإجراءات على المعابر الحدودية لتسهيل حركة البضائع وتقليل التأخير البيروقراطي، وتبادل المعلومات والبيانات الجمركية والأمنية بشكل آمن وفوري، وإجراء عمليات التفتيش المشتركة وفق معايير موحدة، وتنفيذ اتفاقيات الاعتراف المتبادل بالتراخيص ووثائق النقل الموحدة (كوثيقة CMR للنقل البري الدولي)، ولا غنى عن الانضمام الفاعل إلى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة للنقل البري العابر للحدود (مثل اتفاقية

¹- Environmental Protection Agency. *Environmental Impact of Transport*. Muscat: Environmental Studies Center, 2024, p.123.

CMR، واتفاقية TIR الخاصة بالنقل تحت الختم الجمركي)، والعمل على توطين أحكامها في التشريعات الوطنية عبر سن القوانين واللوائح الداخلية التي تنسجم مع الالتزامات الدولية، مع إنشاء هيئات وطنية مختصة للإشراف على التطبيق العملي لهذه الأحكام ومراجعة التشريعات المحلية باستمرار لسد أي ثغرات قد تتعارض مع المعايير العالمية، كما أن هذه الركائز المتكاملة تشكل درعاً واقياً يحفظ حقوق الأطراف، ويضمن سلاسة التجارة الدولية، ويعزز الثقة في منظومة النقل العابر للحدود، ويجعل من القانون أداة داعمة للاندماج الاقتصادي العالمي بدلاً من أن يكون عائقاً أمامه¹.

ويرى الباحث أن تطوير آليات فعالة لحل النزاعات في قطاع النقل البري يمثل جانباً مهماً في تنظيم العلاقات القانونية، وتتطلب هذه المهمة إنشاء محاكم متخصصة أو دوائر قضائية متخصصة للنظر في منازعات النقل، وتطوير آليات بديلة لحل النزاعات مثل الوساطة والتحكيم، وتدريب القضاة والمحكمين على خصوصيات قطاع النقل وتعقيده، كما تتطلب وضع قواعد إجرائية خاصة تراعي طبيعة منازعات النقل وضرورة الفصل فيها بسرعة لتجنب تعطيل عمليات النقل والتجارة.

¹- International Transport Committee. *Cross-Border Transport Regulations*. Geneva: International Transport Association, 2024, p.167.

الخاتمة

بعد أن تناولنا في هذه الدراسة موضوع النظام القانوني للنقل البري للبضائع في التشريع العماني، وقمنا بتحليل الإطار التنظيمي والقانوني لهذا القطاع الحيوي في سلطنة عمان، وبحثنا في التحديات التي تواجهه والحلول المقترحة لمعالجتها، يمكننا القول أن هذا القطاع يشكل عصب الاقتصاد العماني وركيزة أساسية في تحقيق التنمية المستدامة. فالنقل البري للبضائع لا يقتصر دوره على نقل السلع والبضائع من مكان إلى آخر، بل يمتد ليشمل دعم التجارة الداخلية والخارجية، وتوفير فرص العمل، وتحفيز النمو الاقتصادي في مختلف القطاعات.

كما أظهرت الدراسة أن سلطنة عمان تمتلك إطاراً قانونياً وتشريعياً متطوراً نسبياً في مجال النقل البري، إلا أن هذا الإطار يحتاج إلى مزيد من التطوير والتحديث ليواكب التطورات الاقتصادية والتقنية المتسارعة في العالم. كما بينت الدراسة أن هناك تحديات عديدة تواجه هذا القطاع، تتطلب حلولاً جذرية وشاملة تجمع بين الجوانب التشريعية والإدارية والتقنية والاقتصادية.

إن التحديات التي تواجه قطاع النقل البري في سلطنة عمان ليست مجرد عقبات تقنية أو إدارية، بل هي تحديات استراتيجية تتطلب رؤية شاملة ومتكاملة للتعامل معها. فالتطور السريع في تقنيات النقل والاتصالات، والتغيرات في أنماط التجارة العالمية، والمتطلبات البيئية المتزايدة، كلها عوامل تفرض على صناع القرار في سلطنة عمان ضرورة إعادة النظر في السياسات والاستراتيجيات المتبعة في هذا القطاع.

هذا وقد كشفت الدراسة عن أن النظام القانوني العماني للنقل البري يتميز بالمرونة والقدرة على التكيف مع المتغيرات، إلا أن هناك حاجة ماسة لتحسين التنسيق بين الجهات المختلفة المعنية بهذا القطاع. فالتداخل في الاختصاصات والتضارب في بعض الأحيان بين القوانين واللوائح يشكل عقبة أمام تطوير القطاع وتحسين أدائه، كما أظهرت الدراسة أن هناك فرصاً كبيرة لتطوير قطاع النقل البري في سلطنة عمان، خاصة في ظل الموقع الجغرافي المتميز للسلطنة، والاستثمارات الضخمة في البنية التحتية، والرؤية الطموحة لعمان 2040 التي تهدف إلى تحويل السلطنة إلى مركز لوجستي إقليمي مهم، وأن الاستفادة من هذه الفرص تتطلب تضافر الجهود بين القطاعين العام والخاص، وتطوير الكوادر البشرية المؤهلة، واستخدام أحدث التقنيات في إدارة وتشغيل قطاع النقل، كما أن الدراسة أيضاً سلطت الضوء على أهمية التعاون الإقليمي والدولي في تطوير قطاع النقل البري، حيث أن طبيعة هذا القطاع تتطلب تنسيقاً وتعاوناً وثيقاً مع الدول المجاورة والشركاء التجاريين. فالاتفاقيات الدولية ومعاهدات النقل الإقليمية تشكل إطاراً مهماً لتسهيل حركة التجارة وتقليل التكاليف وتحسين الكفاءة.

وفي ضوء التحليل الشامل الذي تم إجراؤه في هذه الدراسة، يمكن القول أن مستقبل قطاع النقل البري في سلطنة عمان يبدو مشرقاً، شريطة تنفيذ الإصلاحات والتطويرات اللازمة. فالاستثمار في هذا القطاع لا يقتصر على العائد الاقتصادي المباشر، بل يمتد ليشمل التأثير الإيجابي على القطاعات الاقتصادية الأخرى، وتحسين مستوى المعيشة للمواطنين، ودعم التنمية المستدامة في البلاد. ولقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات.

أولاً: النتائج

1. النظام القانوني العماني للنقل البري يتسم بالشمولية نسبياً لكنه يحتاج لمزيد من التنسيق والتكامل بين التشريعات المختلفة.
2. التشريعات العمانية تتماشى مع المعايير الدولية في معظم الجوانب لكنها تقتصر للتحديث المستمر لمواكبة التطورات التقنية.
3. هناك فجوات تشريعية واضحة في تنظيم عقود النقل البري خاصة فيما يتعلق بالتقنيات الحديثة والنقل الإلكتروني.
4. الإطار القانوني الحالي لا يوفر حماية كافية لحقوق المستهلك والأطراف الضعيفة في عقد النقل.
5. التزامات سلطنة عمان الدولية في مجال النقل البري تحتاج لتطوير آليات تنفيذية أكثر فعالية.
6. الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل السلطنة تحتاج لتفعيل أكبر على المستوى المحلي.
7. هناك تضارب في الاختصاصات بين الجهات المعنية بتنظيم قطاع النقل البري مما يؤثر على كفاءة الأداء.
8. البنية التحتية للنقل البري في عمان متطورة لكنها تحتاج لمزيد من الاستثمار لتلبية الطلب المتزايد.
9. نقص في الكوادر المؤهلة والمتخصصة في مجال النقل البري واللوجستيات.
10. ضعف في استخدام التقنيات الحديثة في إدارة وتشغيل قطاع النقل البري.
11. عدم وجود نظام شامل لإدارة المخاطر وحماية البضائع أثناء النقل.

ثانياً: التوصيات

1. إصدار قانون موحد شامل للنقل البري يجمع جميع الأحكام المتناثرة في تشريع واحد متكامل.
2. تحديث التشريعات الحالية لتواكب التطورات التقنية الحديثة مثل النقل الذكي والتجارة الإلكترونية.
3. تطوير آليات حماية أكثر فعالية لحقوق جميع أطراف عقد النقل مع التركيز على المستهلك.
4. وضع نظام إجباري شامل للتأمين على البضائع ووسائل النقل لضمان الحماية الكاملة.
5. تبسيط الإجراءات الإدارية وتقليل البيروقراطية لتسهيل أعمال النقل البري.
6. وضع حدود واضحة ومحددة لاختصاصات الجهات المعنية بقطاع النقل البري.
7. تطوير نظام رقابي إلكتروني فعال لضمان الالتزام بالقوانين والأنظمة المعمول بها.
8. تطوير برامج تدريبية متخصصة ومستمرة للعاملين في قطاع النقل البري.

الخلاصة النهائية

إن تطوير النظام القانوني للنقل البري للبضائع في سلطنة عمان يمثل ضرورة حتمية لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة ودعم رؤية عمان 2040. فالنقل البري ليس مجرد وسيلة لنقل البضائع، بل هو محرك أساسي للنمو الاقتصادي وعامل مهم في تحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي والدولي. إن النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة تؤكد أن سلطنة عمان تمتلك الأسس والمقومات اللازمة لتطوير قطاع النقل البري، لكن هذا التطوير يتطلب رؤية شاملة ومتكاملة تجمع بين التطوير التشريعي والإداري والتقني، كما أن تنفيذ التوصيات المقترحة يتطلب التزاماً طويلاً المدى من جميع الأطراف المعنية، وتخصيص الموارد اللازمة لتحقيق التطوير المنشود.

إن مستقبل قطاع النقل البري في سلطنة عمان مرهون بقدرة صناع القرار على تبني نهج شامل ومتكامل للتطوير، يأخذ في الاعتبار التحديات المحلية والإقليمية والدولية، ويستفيد من الفرص المتاحة لتحقيق التطلعات الطموحة للسلطنة في أن تصبح مركزاً لوجستياً إقليمياً مهماً. وأخيراً، يأمل الباحث أن تسهم هذه الدراسة في إثراء المعرفة القانونية والأكاديمية في مجال النقل البري، وأن تكون منطلقاً لمزيد من البحوث والدراسات المتخصصة في هذا المجال الحيوي، كما نأمل أن تجد التوصيات المقترحة اهتماماً من الجهات المعنية وتترجم إلى سياسات، وإجراءات عملية تساهم في تطوير وتحسين قطاع النقل البري في سلطنة عمان

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العامة

1. أحمد البسيدي. *تطور التشريعات التجارية في سلطنة عُمان*. دار النهضة العربية، 2018، الصفحات 45-67.
2. أحمد الحنوي. *المسؤولية المدنية في التشريع العُماني*. دار الثقافة، 2017، الصفحة 121.
3. أحمد الحجري. *العقود التجارية في القانون العُماني*. دار النهضة العربية، القاهرة، 2020، الصفحات 1-250.
4. أحمد السنائي. "ازدواجية مسؤولية الناقل البري في القانون العُماني". مجلة الحقوق، جامعة الكويت، المجلد 42، العدد 3، 2018، الصفحات 85-112.
5. أحمد السنهوري. *الوسيط في شرح القانون المدني: العقود المسماة*. دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، الصفحات 487.
6. أحمد الشرقاوي. "التشريعات البيئية في قوانين النقل العربية". دار النهضة العربية، القاهرة، 2017، الصفحات 203-226.
7. أحمد الفارسي. *الاستثمار في قطاع النقل: الفرص والتحديات*. دبي: مركز الخليج للدراسات، 2020، الصفحات 17-32.
8. أحمد حسن الهذاد. *الوسيط في القانون التجاري العُماني*. دار الثقافة للنشر، 2018، الصفحات 234-245.
9. خالد السعيد. "التطبيقات القضائية في منازعات النقل البري". مجلة العلوم القانونية، جامعة السلطان قابوس، المجلد 8، العدد 1، 2020، الصفحات 232-257.
10. خالد السهلي. *التطور التشريعي في دول الخليج*. مركز الخليج للدراسات، 2010، ص 123.
11. خالد المعمرى. *القانون التجاري العُماني*. دار النهضة العربية، 2022، ص 187.
12. خالد المحيري. *التزامات الناقل في التشريع الإماراتي*. دار العدالة، 2020، صفحة 320.
13. خالد بن سعيد البوسعيدى. "التحكيم التجاري في عُمان: الواقع والتحديات". مجلة الدراسات القانونية، العدد 45، 2022، الصفحات 79-93.
14. سالم البلوشي. "التشريعات البيئية في قطاع النقل: دراسة تحليلية". المجلة العربية للعلوم البيئية، المجلد 18، العدد 2، 2022، الصفحات 125-143.

15. سالم الرحبي". التنظيم القانوني لمسؤولية الناقل البري في دول مجلس التعاون الخليجي". مجلة الحقوق، جامعة الكويت، المجلد 44، العدد 2، 2020، الصفحة 112.
16. سالم الهنائي". النظام القانوني للنقل البري في سلطنة عمان". المجلة العمانية للدراسات القانونية، المجلد 5، العدد 3، 2016، الصفحات 78-96.
17. سعاد الهنائي". التأمين من المسؤولية في النقل البري: دراسة في القانون العُماني. مجلة الاقتصاد والقانون، جامعة ظفار، 2020، الصفحة 193.
18. سعيد الخروصي". مسؤولية الناقلين المتعددين في قانون التجارة العُماني: دراسة مقارنة". مجلة الدراسات القانونية، جامعة السلطان قابوس، العدد 12، 2018، ص 75-96.
19. سعيد السلمي". المسؤولية المدنية في التشريع العُماني. دار النهضة، 2020، الصفحات 180-190.
20. سناء العمري". الأطر التنظيمية لخدمات النقل الذكي في الدول العربية: دراسة مقارنة". المجلة العربية للإدارة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، المجلد 41، العدد 4، 2021، الصفحات 257-276.
21. سهيلة القليوبي". الوسيط في شرح قانون التجارة المصري. دار الفكر العربي، 2019، الصفحات 310-335.
22. عبد الغني الرفاعي". النظام القانوني للنقل البري الدولي للبضائع". دار النشر القانونية، 2021، الصفحات 42-65.
23. عبدالله العبري". قانون المرور العماني: دراسة تحليلية مقارنة". مجلة العلوم القانونية والقضائية، المجلد 16، العدد 2، 2020، الصفحات 42-58.
24. عبدالله الخالدي". التنظيم القانوني للنقل البري في المملكة العربية السعودية. مكتبة القانون والاقتصاد، 2020، ص 42.
25. عائشة البلوشي". حماية المستهلك في عقود النقل العُمانية. دار الفرقد، 2020، الصفحات 89-120.
26. علي محمد". تأثير منظمة التجارة العالمية على النقل البري في سلطنة عمان". مجلة القانون الدولي، المجلد 12، العدد 3، 2020، الصفحات 45-60.
27. فاطمة البلوشي". تطور قوانين المرور وأثرها على سلامة النقل البري في سلطنة عمان". المجلة الخليجية للدراسات القانونية، المجلد 7، العدد 2، 2020، الصفحات 168-190.

28. **فهد الغافري**. "تعويض الأضرار الناشئة عن عقد النقل البري في القانون العُماني". مجلة الدراسات القانونية، جامعة السلطان قابوس، 2020، الصفحة 137.
29. **محسن شفيق**. *القانون التجاري*. القاهرة: دار النهضة، 2018، الصفحات 112-123.
30. **محمد أحمد الشريف**. "مستقبل النقل البري في عصر الرقمنة". مركز الدراسات المستقبلية، 2023، الصفحات 45-67.
31. **محمد البوسعيدى**. "التعويض بين الشريعة والقانون". مجلة القانون المقارن، العدد 45، 2020، الصفحات 180-210.
32. **محمد الزعابي**. *النظرية العامة للالتزامات في القانون العُماني*. دار اليقين للنشر والتوزيع، مسقط، 2017، الصفحة 242.
33. **محمد السيد الفقي**. *النقل البري في التشريعات العربية*. دار الجامعة الجديدة، 2018، الصفحة 309.
34. **محمد الهاشمي**. "الإثبات في المنازعات التجارية العُمانية". مجلة دراسات قانونية، جامعة بغداد، المجلد 12، العدد 4، 2018، ص 143-167.
35. **محمد فريد العريني**. *النقل البري الداخلي والدولي*. دار الجامعة الجديدة، 2018، ص 23.
36. **ندى البوسعيدى**. *اتفاقيات النقل الدولي وأثرها على القوانين الوطنية العربية*. دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2021، الصفحات 278-280.
37. **ناصر الشكلي**. "تجربة مدينة مسقط في تطوير النقل العام". مجلة المدينة العربية، المجلد 28، العدد 2، 2022، الصفحات 105-120.

ثانياً: المراجع الخاصة

1. **أحمد المنذري**. "دور القضاء في منازعات النقل البري في سلطنة عمان". مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بيروت العربية، المجلد 7، العدد 3، 2019، الصفحات 159-182.
2. **أحمد المنظري، ومحمد الفضلي**. "الاستثمار الأجنبي في قطاع النقل العُماني". دار النشر القانونية، 2021، الصفحات 112-130.

3. أشرف أبو عريف". الاستراتيجية العُمانية لجعل السلطنة ضمن العشرة الأوائل لوجستيا عام 2040 "صحيفة الديبلوماسي، 13 فبراير 2017.
4. أمل السعدية". منازعات النقل البري في عُمان". مجلة القانون التجاري، العدد 22، 2021، الصفحة 110.
5. أمل السويدي". النقل متعدد الوسائط في القانون المقارن". مركز الإمارات للدراسات، 2021، الصفحة 280.
6. إيمان عبد الله". التطور التشريعي للنقل البري في دول الخليج". مجلة القانون الخليجي، العدد 45، 2021، ص 33-59.
7. خالد الصقري". تطور قطاع النقل البري في سلطنة عمان وآفاقه المستقبلية". المجلة العربية للعلوم الاقتصادية والإدارية، المجلد 8، العدد 2، 2022، ص 135-155.
8. خالد الدريني وآخرون". دور النقل البري في الصناعات الاستخراجية". جامعة السلطان قابوس، 2021، ص 89.
9. خالد الشكيلي". التطبيقات القضائية للمسؤولية المدنية". وزارة العدل، 2020، الصفحة 63.
10. خالد الغافري". تقييم فاعلية قانون المرور العماني في الحد من حوادث الطرق". مجلة الدراسات الأمنية والقانونية، جامعة نزوى، 10.3، 2021، 112-135.
11. خالد المعشني". تطوير منظومة النقل العام في السلطنة". مجلة الإدارة العامة، المجلد 25، العدد 3، 2021، الصفحات 78-96.
12. خالد الهاشمي". الجوانب القانونية لتراخيص النقل البري في سلطنة عُمان". مجلة الفكر القانوني والاقتصادي، جامعة بني سويف، العدد 8، 2020، ص 105-132.
13. خميس الحارثي". تنظيم خدمات التاكسي في سلطنة عمان". مجلة الإدارة المحلية، المجلد 22، العدد 3، 2022، الصفحات 84-102.

14. راشد البلوشي .المسؤولية القانونية للناقل البري في القانون العُماني .دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، مسقط، 2019، الصفحات 1-160.
15. راشد الحمادي .عقد النقل البري في القانون الإماراتي .مطبوعات أكاديمية شرطة دبي، 2021، ص 57.
16. سالمى عبدالقادر .اقتصاديات النقل في الوطن العربي .دار الفكر العربي للنشر، 2022، ص 87.
17. سالم الراشدي " .النظام القانوني لمسؤولية الناقل البري للبضائع: دراسة مقارنة." مجلة العلوم القانونية والقضائية، العدد 4، 2021، الصفحة 78.
18. سعيد الحارثي " .التكامل اللوجستي في دول الخليج." مركز دراسات الخليج العربي، مسقط، 2021، الصفحات 78-95.
19. سعيد الهاشمي .النقل المتكامل في سلطنة عمان: الواقع والتحديات .دار المعرفة للنشر، مسقط، 2019، الصفحات 1-24.
20. عبد الله الخليلي .العقود التجارية في القانون العُماني .دار الجامعة الجديدة، مسقط، 2019، الصفحة 324.
21. علي حسن .النقل البري في التشريعات العربية .دار النهضة العربية، 2020، ص 45-78.
22. فاطمة الشامسي " .النظام القانوني لعقد النقل البري في دول مجلس التعاون الخليجي." مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية، الكويت، 2020، ص 189.
23. محمد الزدجالي .اقتصاديات النقل في سلطنة عمان .دار الفكر، مسقط، 2022، الصفحات 1-154.
24. محمد السيد عرفة " .مستقبل النقل البري الدولي." المركز العربي للأبحاث، القاهرة، 2022، الصفحات 65-85.

25. محمد الشناوي". المسؤولية القانونية للناقل البري في التشريعات العربية. "دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2019، الصفحة 128.
26. محمد الشكراوي". النقل البري في دول الخليج: دراسة تحليلية. "مركز الدراسات الاستراتيجية، 2017، ص 88-102.
27. محمد المعمري". التشريعات النازمة للنقل البري في سلطنة عمان وآفاق تطويرها. "مجلة جامعة السلطان قابوس للعلوم القانونية، المجلد 12، العدد 4، 2018، الصفحات 213-232.
28. محمد المرزوقي". أثر جائحة كورونا على الالتزامات التعاقدية في القانون العُماني. "مجلة الدراسات القانونية، جامعة السلطان قابوس، المجلد 9، العدد 1، 2021، الصفحة 56.
29. محمد الفضلي". التشريعات الدولية للنقل البري: دراسة مقارنة. "مجلة القانون التجاري، المجلد 45، 2020، الصفحات 100-120.
30. محمد زاهر". *الاتجاهات الحديثة في قانون النقل*. دار الفكر الجامعي، 2023، ص 125.
31. محمد الرواحي". تطور التشريعات المرورية في سلطنة عمان: دراسة تحليلية مقارنة. "مجلة الدراسات القانونية والقضائية، المجلد 8، العدد 2، 2019، الصفحات 127-145.
32. يوسف العلوي". الإثبات الإلكتروني في المعاملات التجارية العُمانية. "مجلة الشريعة والقانون، جامعة الإمارات، المجلد 33، العدد 2، 2019، ص 176-201.

المراجع الأجنبية

1. Bertrand Robert. "*International Transport and Law*", Paris: Legal Publishing House, 2019, pp. 187-210.
2. Baughen Simon. "*Shipping Law*". Routledge, New York, 2022, p. 315.
3. Bull Jack. "*Transport Law and Freight Forwarding*". Sweet & Maxwell, London, 2019, p. 240.
4. Carter John. *International Transport Law*. Oxford University Press, 2021, p.102-150.

5. Carbonnier Jean. **Droit Civil**. Paris: PUF, 2004, p.350.
6. Carrera Martin. **"Multiple Carriers Liability in Road Transport: A Comparative Analysis"**. International Journal of Transport Law, Vol. 18, No. 3, 2019, pp. 235-261.
7. Costa Anna. **"The Liability of Road Carriers in the MENA Region"**. Journal of International Transport Law, Vol. 15, No. 2, 2020, pp. 143-167.
8. Clarke Malcolm. **"International Carriage of Goods by Road: CMR"**. *Informa Law*, London, 2020, p. 218.
9. David Lewis. **Smart Transport and Logistics**. Cambridge University Press, 2022, p. 83.
10. Deloitte. **The Future of Land Transportation in GCC Countries: Digital Transformation and Sustainable Solutions**. Dubai, 2023.
11. Dubois Pierre. **"Evidence Rules in Comparative Transport Laws."** Journal of International Commercial Law, vol. 15, no. 4, 2018, pp. 312-337.
12. Emily Johnson. **"Environmental Regulation of Transport in Developing Economies"**. Journal of Environmental Policy and Planning, vol. 22, no. 3, 2022, 315-334.
13. Hans-Jürgen Puttfarcken. **Transportrecht**. Beck Verlag, 2020, p. 103.
14. Jeffrey Rogers. **"International Logistics: Modern Challenges"**. Routledge Press, London, 2020, pp. 128-150.
15. John Smith. **Transport Legislation in the Gulf States: A Comparative Study**. Routledge, 2017, pp.156-178.
16. John Smith. **"Oman's Transport Laws and WTO Compliance."** International Trade Journal, vol. 15, no. 2, 2019, pp. 112-130.
17. Johnson Michael. **"Road Safety Regulations in Oman: Implementation and Challenges."** Journal of Transportation Safety 12.4 (2019): 245-263.
18. Johnson Michael. **"Evidence Systems in Middle Eastern Transport Disputes."** Yale Journal of International Law, vol. 39, no. 2, 2020, pp. 285-309.
19. Katrin Czerwenka. **European Transport Law: Harmonization and Challenges**. Springer, 2020, p.400.
20. Lee Kong. **Logistics Regulation in Emerging Markets: A Comparative Analysis**. Springer, 2023, 247-265.
21. Malcolm Clarke. **International Carriage of Goods by Road**. Oxford University Press, 2020, p. 45.

22. Michael Fischer. ***"Transport Authorities in the MENA Region: Institutional Reform and Development"***. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), 2020, 78-92.
23. Ministry of Transport, Communications and Information Technology – Oman. (2023, February 13). *Ministerial Decision No. 47/2023: Amending Some Provisions of the Executive Regulations of the Land Transport Law*.
24. Oxford Business Group. ***Upgraded infrastructure Oman has made significant progress in solidifying its status as a regional heavyweight and competitive global logistics center***. 2025.
25. Pierre Bonassies. ***Droit du Transport Terrestre***. Editions Dalloz, 2019, p. 68.
26. Pierre Dubois. ***"Privatization of Transport Services in the Middle East"***. Middle East Economic Review, vol. 35, no. 4, 2018, 432-450.
27. Peter Cane. ***Atiyah's Accidents, Compensation and the Law***. 9th ed., Cambridge UP, 2018, p.200-213.
28. Ramberg Jan. ***"International Commercial Transactions"***. Kluwer Law International, The Hague, 2020, p. 175.
29. Richard Hoeks, ***Multimodal Transport Law: The Law Applicable to Multimodal Contract for the Carriage of Goods***, Kluwer Law International, 2018, p. 212.
30. Ruddier René. ***Droit des Transports***. Libraries Technique, Paris, 2015, p.213.
31. Robert Harris. ***"Regional Transport Integration in the Middle East: Progress and Challenges"***. Transport Policy Journal, vol. 128, 2024, 45-62.
32. Sarah Williams. ***"Regional Integration of Transport Systems in the GCC"***. Journal of Transport Economics and Policy, vol. 53, no. 2, 2019, 321-340.
33. Smith John. ***Transport Regulations in the GCC: A Comparative Analysis***. London: Routledge, 2020, page 3-17.
34. Takashi Yamamoto. ***"Sustainable Transport Policies in the MENA Region: Challenges and Opportunities"***. Asian Transport Studies, vol. 9, no. 1, 2023, 102-121.
35. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). ***"Dispute Resolution in International Trade: Trends and Analysis"***. UN Publications, 2023, p. 120-145

القوانين والتشريعات العربية

1. القانون المدني المصري رقم 131 لسنة 1948، المادة 254.
2. قانون التجارة المصري رقم 17 لسنة 1999 ، المادة رقم 209.
3. قانون النقل البري السعودي الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم 563 لسنة 2021، المادة 2.
4. القانون الاتحادي الإماراتي رقم 5 لسنة 2020، المادة 3.
5. القانون التجاري الأردني رقم 12 لسنة 1966 المادة 167.
6. القانون المدني الإماراتي(1985) المادة رقم 893.
7. القانون المدني المصري (1999) المادة رقم 654.

القوانين والتشريعات في سلطنة عمان

1. أول قانون للمرور في سلطنة عمان (قانون المرور رقم 1973/28).
2. المرسوم السلطاني رقم 1984/59 بإنشاء الشركة العمانية للنقل العام وإصدار نظامها الأساسي
3. السلطنة قانون المرور الجديد رقم 1993/28.
4. المرسوم السلطاني رقم 1995/46.
5. قانون التحكيم العُماني (رقم 97/47).
6. قانون النقل البري الشامل رقم 2004/33.
7. قانون المرور الجديد رقم 2009/28
8. السلطنة المرسوم السلطاني رقم 2016/10 بإصدار قانون النقل البري
9. المرسوم السلطاني رقم 2018/27 بالتصديق على اتفاقية النقل البري الدولي TIR
10. أصدرت الهيئة العامة للنقل القرار رقم 2018/2 بشأن لائحة تنظيم خدمات التاكسي وسيارات الأجرة.
11. اللجنة الوطنية لسلامة المرور القرار رقم 2018/32 بشأن اللائحة التنفيذية لقانون المرور في الجوانب المتعلقة بالسلامة المرورية.
12. قانون النقل البري المستدام رقم 2022/29
13. لقد أصدرت وزارة النقل القرار الوزاري رقم 2022/80 باعتماد الاستراتيجية الوطنية للنقل حتى عام 2040

14. المرسوم السلطاني رقم 2023/124.
15. صدر المرسوم السلطاني رقم 1997/65 بالموافقة على اتفاقية النقل البري بين دول مجلس التعاون
16. السلطنة المرسوم السلطاني رقم 2007/27 بإنشاء شركة النقل الوطنية العمانية،
17. صدر المرسوم السلطاني رقم 2014/115 بإنشاء الهيئة العامة للنقل البري، كجهة مستقلة تتولى الإشراف على تنظيم وتطوير قطاع النقل البري في السلطنة
18. اللائحة التنفيذية رقم 2016/20 لقانون حماية البيئة ومكافحة التلوث
19. صدر قانون تنظيم أنشطة النقل البري اللوجستية رقم 2017/53، الذي يعتبر إضافة نوعية للبنية التشريعية لقطاع النقل البري في السلطنة
20. فقد أصدرت السلطنة المرسوم السلطاني رقم 2017/155 بإصدار اللائحة التنظيمية حماية الطرق ومرافقه
21. وزارة النقل القرار الوزاري رقم 2018/2 بشأن لائحة تنفيذية تنظيم نقل الركاب بالحافلات داخل المدن وبينها
22. القرار الوزاري رقم 2018/2 الصادر من وزارة العمل بشأن تنظيم عمل سائقي مركبات النقل العام والخاص
23. القرار الوزاري نفسه 2018 / 2 اهتم بالتحول الرقمي والابتكار في قطاع النقل البري،
24. المرسوم السلطاني رقم 2018/27 انضمام السلطنة إلى اتفاقية النقل البري الدولي (TIR Convention).
25. المرسوم السلطاني رقم 2019/50 بإصدار قانون الاستثمار الأجنبي
26. المرسوم السلطاني رقم 2020/114، والذي قضى بالموافقة على انضمام حكومة سلطنة عمان إلى اتفاقية عقد النقل الدولي للبضائع عبر الطرق (CMR) -الإتفاقية الدولية لصفقات النقل البري-.
27. وزارة النقل والاتصالات القرار الوزاري رقم 2021/60 بشأن تصنيف الطرق وتحديد معايير تصميمها وإنشائها
28. أصدرت بلدية مسقط القرار رقم 2021/30 بشأن تخصيص مسارات خاصة للحافلات في الطرق الرئيسية
29. أصدرت وزارة البيئة والشؤون المناخية القرار الوزاري رقم 2022/38 بشأن معايير الانبعاثات للمركبات

30. المرسوم السلطاني رقم 2023/11،، وقعت سلطنة عمان في عام 2023 على اتفاقية النقل البري
31. القرار الوزاري رقم 2022/38 الصادر من وزارة البيئة والشؤون المناخية والمتعلق بشأن معايير الانبعاثات للمركبات في عمان.
32. قانون النقل البري المستدام لسلطنة عمان رقم 2022/29.
33. القرار الوزاري رقم 2022/80 الصادر من وزارة النقل باعتماد الاستراتيجية الوطنية للنقل حتى عام 2040 في عمان.
34. المرسوم السلطاني رقم 2023/32 بشأن تنظيم استخدام المركبات ذاتية القيادة في عمان.
35. المرسوم السلطاني رقم 2023/11، والذي توقيع سلطنة عمان على اتفاقية النقل البري المشترك مع دول مجلس التعاون الخليجي ودول الشرق الأوسط.
36. قانون المعاملات الإلكترونية (رقم 2025/39).
37. المرسوم السلطاني رقم 90/55 بتاريخ 4 يوليو 1990 (المواد من 162 إلى 183).
38. المرسوم السلطاني رقم 2013/29 بتاريخ 13 مايو 2013، (المادة 176)، (المادة 263) ، (والمواد من 266-273).
39. قانون النقل البري العُماني رقم 2016/10 الصادر بتاريخ 13 مارس 2016، (المادة 5، والمادة 20).
40. قانون التجارة العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 90/55 بتاريخ 28/7/1990 (المواد من 159 إلى 215).
41. المرسوم السلطاني رقم 2018/115 بتاريخ 19/11/2018، والخاص بتنظيم عقود النقل الدولي للبضائع بالطرق البرية.
42. قانون التأمين العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 79/12 بتاريخ 3/3/1979، وقد عدل بالمرسوم السلطاني رقم 2014/39 بتاريخ 24/8/2014.
43. قانون الإثبات في المعاملات المدنية والتجارية رقم 2008/68 (المادة 82).
44. قانون التجارة العُماني (المادة 183، 184، 185، 186، 221، 222، ، 334، 235).
45. القانون التجاري العُماني (المواد 165 إلى 172).
46. قانون الإجراءات المدنية والتجارية العُماني رقم 2002/29 (المادة 128).
47. المرسوم السلطاني رقم (1993/28) وتعديلاته (المادة 54).

48. المرسوم السلطاني رقم 2021/47.
49. المرسوم السلطاني رقم (2020/39).
50. القانون المدني العُماني، المادة 265.
51. قانون المرافعات المدنية والتجارية العُماني (المواد 37 ، 38 ، 40، 62 ، 130).
52. القانون التجاري العماني (المادة 6).
53. المادة 20 من قانون التحكيم العماني لسنة 2021.

الأحكام القضائية

1. المحكمة العليا العُمانية الحكم الصادر في الطعن رقم 157 لسنة 2013 قضائية (تجاري) بتاريخ 27 مايو 2014.
2. المحكمة العليا الطعن رقم 209 لسنة 2015 قضائية (مدني) بتاريخ 18 يناير 2016.
3. المحكمة العليا الطعن رقم 219 لسنة 2009 جلسة 24/3/2010.
4. محكمة الاستئناف العُمانية الدعوى رقم 56 لسنة 2016 بتاريخ 12/4/2017.
5. المحكمة العليا العُمانية الطعن رقم 148 لسنة 2018 جلسة 27/2/2019.
6. المحكمة العليا العُمانية الطعن رقم 97 لسنة 2015 جلسة 13/1/2016.
7. المحكمة العليا العُمانية الطعن رقم 175 لسنة 2019 جلسة 5/2/2020.
8. محكمة الاستئناف بمسقط في الدعوى رقم 83 لسنة 2018 بتاريخ 19/12/2018.
9. المحكمة العليا العُمانية الطعن رقم 236 لسنة 2017 جلسة 15/1/2018.
10. المحكمة العليا العُمانية الطعن رقم 245 لسنة 2018 جلسة 20/3/2019.
11. مجموعة الأحكام القضائية، السنة القضائية 17، الصفحة 385.
12. المحكمة العليا الطعن رقم 2018/142 تجاري.
13. الحكم العليا في الطعن رقم 2017/89 تجاري.
14. مجموعة الأحكام القضائية الصادرة عن المحكمة العليا، السنة القضائية 17، 2017، الصفحة 456.
15. الحكم العليا في الدعوى رقم 2019/25 تجاري.

16. مجموعة الأحكام التجارية، المحكمة الابتدائية بمسقط، 2019، ص 234.
17. الحكم العليا الاستئناف رقم 2020/63 تجاري.
18. مجموعة الأحكام التجارية، محكمة الاستئناف بمسقط، 2020، الصفحة 189.
19. الحكم الصادر عن محكمة الاستئناف التجارية بمسقط القضية رقم 2021/33 .
20. محكمة الاستئناف التجارية في حكمها رقم 456 / 2018، الصفحة 80.
21. الحكم القضائي التجاري رقم 2021/334، الصفحة رقم 5.

التقارير الرسمية

1. الهيئة العامة للإحصاء العُمانية .التقرير السنوي للتجارة الخارجية 2023، ص 45.
2. وزارة النقل والاتصالات العُمانية .التقرير الاستراتيجي للنقل البري 2022 ، ص 22.
3. وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات. استراتيجية قطاع النقل في سلطنة عمان 2023-2030. مسقط، 2023.
4. المركز الوطني للإحصاء والمعلومات. التقرير السنوي لإحصاءات النقل والاتصالات 2023. مسقط، 2023.
5. الرؤية الاقتصادية. "ميناء خزائن البري يعزز مكانة السلطنة اللوجستية." الرؤية الاقتصادية، العدد 123، مارس 2023، ص 18-20.
6. اللجنة العليا للتخطيط. تقرير متابعة تنفيذ الرؤية الاقتصادية 2040 - قطاع النقل واللوجستيات. مسقط، 2023.
7. وزارة البيئة والشؤون المناخية العُمانية .الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأخضر 2021 ، ص 60.
8. منظمة الأمم المتحدة للنقل. التقرير العالمي للنقل المستدام". إصدار 2024، الصفحات 22-40.
9. وزارة النقل والاتصالات العُمانية. "التقرير السنوي للنقل البري الدولي". إصدار 2022، الصفحات 20-32.
10. Oman National Transport Authority. لتقرير السنوي للنقل النكي .2022.

11. **World Bank.** *Logistics Performance Index*. 2023, p.17.
12. International Road Transport Union (IRU). *Global Road Transport Report 2023*. Geneva, 2023.
13. **Food and Agriculture Organization (FAO).** *Gulf Food Security Report*. 2022, p.34.