

بحث بعنوان

حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات دراسة مقارنة
بين التشريع العراقي والمصري والاتفاقيات الدولية

مقدم من / محمد حازم رمضان إسماعيل

باحث ماجستير بقسم القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق جامعة بنها

المقدمة

مما لا شك فيه ان لسند الشحن وظيفة حيوية وهامة وهي انه يمثل الاشياء الثابتة فيه حيث يحل محل هذه الاشياء خلال وجوده في يد الغير ، وذلك من اجل تسهيل تداولها والتعامل فيها ومن ثم يمكن القول ان حائز هذا السند تكون له الحيازة الرمزية للبضائع دون ان يكون قد احرزها ماديا ، وحقيقة الامر نجد ان سند الشحن الممثل للبضائع في مجال النقل البحري يختلف عنه في اي مجال اخر نظرا لاختلاف الظروف المادية التي توجد فيها البضائع اثناء الرحلات البحرية وللطبيعة الخاصة للوظائف التي تقوم بها هذه الوثيقة.

وبالرغم من وجود البضاعة في حيازة الربان وهي ما تعرف بالحيازة المادية الا ان سند الشحن الممثل للبضائع المشحونة بحرا هو الذي تقوم حيازته محل حيازة البضائع اثناء الرحلة البحرية كما ان حائز هذا السند يتمتع بالكثير من الحقوق حيث يكون له الحق في طلب تسليم البضائع في ميناء التفريغ و الحق في التصرف فيها اثناء الرحلة البحرية هذا بالإضافة الي امكانية الرجوع علي الناقل بالتعويض عن التلف او الهلاك الذي يترتب المسؤولية.

ونجد ان حائز سند الشحن الممثل للبضائع هو الحائز الحقيقي لها وان كانت السيطرة المادية والتي تمثل العنصر المادي للحيازة تم مباشرتها بواسطة الربان فالربان يحوز البضاعة حيازة عرضية اي حيازة رمزية لحساب حامل السند الممثل للبضائع ولا يغير من صفة الربان حكائز رمزي كون ان له الحق في حبس البضاعة والامتناع عن تسليمها لحامل سند الشحن وان يطلب من القضاء الترخيص له بإيداعها لدي امين او حارس او ان يطلب بيعها اذا كانت قابلة للتلف حتي يستوفي اجرة النقل اذا لم تكن دفعت عند الشحن.

لسند الشحن وظائف ثلاث اساسية هذه الوظائف يطلق عليها الوظائف القانونية لسند الشحن البحري وقد كان لاستعمال جهاز الحاسب الالي وظهور سند الشحن البحري الالكتروني في عالم النقل البحري اثره الواضح والمباشر علي الوظائف القانونية التقليدية لسند الشحن البحري^(١).

و يمكننا القول بأن سند الشحن البحري الإلكتروني يكون له ذات الوظائف الخاصة بسند الشحن الورقي، والتي يمكن إجمالها في انه سند تملك حيث يعد سند الشحن البحري الإلكتروني وثيقة نقل، يتحرر عبر شبكة المعلومات الدولية بين الشاحن والناقل بهدف إيصال البضاعة إلى المرسل إليه، ولهذا يكون على الحائز للسند التزام قانوني بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه.

١- انظر د/ هاشم رمضان الجزائري - الاثار القانونية لاستعمال سند الشحن الالكتروني في النقل البحري - مؤتمر القانوني والحاسوب - جامعة اليرموك - الاردن ٢٠٠٤

فيكون سند الشحن سواء أكان في صورته الورقية التقليدية أم في صورته الإلكترونية سند ملكية، ما لم يكن هناك تحفظ يقيد هذه الوظيفة، ويتعين أن يكون سند الشحن نافذاً بحق من أصدره، ومخولاً لحامله القانوني الحق بتسلم البضاعة والتصرف فيها حتى يصبح سند ملكية. بالإضافة إلى كون البضاعة معينةً تعييناً كافياً، وأيضاً قابلية السند للتداول.

كما ان سند الشحن أداة لإثبات شحن البضاعة حيث يعد سند الشحن البحري الإلكتروني بمثابة إيصالاً بالبضائع المشحونة موقع من الناقل أو من ينوب عنه، وهنا يكون التوقيع الإلكتروني قائم مقام التوقيع في صورته التقليدية فهو أداة لإثبات عملية شحن البضائع، يحتوي على كامل البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة، من حيث مقدارها وحالتها عند وضعها على السفينة.

ويعد سند الشحن البحري مجرد إيصال صادر من الربان، يثبت فيه أن بضاعة معينة قد تم شحنها على سفينة من أجل نقلها إلى جهة محددة، فهو يصدر بعد أن يعهد الشاحن بالبضاعة إلى الناقل أو الربان، ومعظم التشريعات المقارنة تحرص على أخذ هذه الوظيفة بعين الاعتبار، ولهذا فإن سند الشحن البحري الإلكتروني الذي حرره الناقل وتسليمه للشاحن يبرئ طرف الشاحن، بأنه قد أبرم عقد نقل البضاعة، وتم شحنها واستلم المرسل إليه نسخة ثالثة وبموجبها يتسلم البضاعة.

كذلك فهو أداة لإثبات عقد النقل البحري بين الشاحن والناقل حيث يتداخل عقد النقل البحري مع سند الشحن في بعض الأحيان، حيث يقوم صاحب البضائع الصغيرة أحياناً بعملية واحدة تتمثل في شحن البضاعة وإصدار سند الشحن، ورغم هذا يبقى سند الشحن الإلكتروني وسيلة لإثبات العقد وليس عقد النقل ذاته وفي إنجلترا نجد المحاكم الإنجليزية قد أكدت على وظائف سندات الشحن الإلكترونية، ففي قضية Grant V. Southwestern and County Properties أكد القضاء الإنجليزي على أن ضرورة وجود جهاز لعرض المعلومات المكونة لسند الشحن وضرورة تحليل الشفرة التي كتبت بها المعلومات، ولكن هذا لا يسلب سند الشحن قيمته القانونية.

فسند الشحن يستمد قوته من كونه أداة إثبات لأنه يحمل توقيع اطراف العقد وخاصة الناقل الذي يثبت بتوقيعه انه قد عرف البيانات الخاصة بالبضائع الموجودة في سند الشحن وقبل بها، وان ما جاء بها كان صحيحاً ومطابق تماماً لما تسلمه، ولكن سند الشحن الإلكتروني بحكم طبيعته تكوينه لا يقبل التوقيع بالصورة المعتادة والتقليدية وهي التوقيع الكتابي.

هذا و يؤدي التوقيع وظائف كثيرة منها تعيين هوية الشخص، وإقرار الموقع بما هو مدون في السند، وحصول الرضا، والالتزام بما هو مكتوب وموقع عليه من قبل الشخص ذاته فالتوقيع هو حجر الزاوية في بناء أي سند، ومن

بين هذه السندات سند الشحن البحري الإلكتروني، إلا أن التوقيع هنا يأخذ صورة إلكترونية وهو ما يعرف التوقيع الإلكتروني.

وقد ذهبت التشريعات المقارنة إلى إفراد تنظيمًا قانونيًا مستقلًا للتوقيع الإلكتروني باعتباره أحد أهم تطبيقات المستند الإلكتروني، وترك باقي التطبيقات للتنظيم العام المعني بالمعلومات الإلكترونية، ومن بين هذه القوانين: القانون الإنجليزي والقانون الأمريكي، وهذا يعني أن الاعتراف بالتوقيع يخفي في طياته الاعتراف المسبق بسند الشحن الإلكتروني، لأنه لا يمكن استحداث نص تشريعي للاعتراف بالتوقيع الإلكتروني دون الاعتراف بالسند الذي تم التوقيع عليه.

وبتطبيق ذلك على سند الشحن الإلكتروني بوصفه حجة في إثبات عقد النقل، وفي إثبات استلام الناقل للبضائع من يد الشاحن فإنه يشترط للاعتداد به توافر الضمانات الكافية حتى يتسنى الاعتراف به بوصفه سندًا للشحن، وهو ما يمكن تحقيقه من خلال ضمان عدم التلاعب في البيانات الخاصة بالسند من خلال تشفير السند، ووضع رقم كودي سري خاص به لا يعلمه إلا الناقل والشاحن دون غيرهم.

وعن أهمية موضوع البحث نجدها تتبع في انه يتناول يلقي الضوء علي قوة سند الشحن الالكتروني في الاثبات ومدى حجيته بالنسبة لاطرافه والغير وذلك في القانونين العراقي والمصري والاتفاقيات الدولية كما انه يتناول حجته في اثبات عقد النقل واستلام البضاعة وحيازتها .

خطة البحث : سوف اتناول موضوع البحث من خلال خطة الدراسة الآتية:-

المبحث الاول: حجية سند الشحن الالكتروني في الاثبات بين اطرافه وفي مواجهة الغير

المطلب الاول: حجية سند الشحن الالكتروني بين اطرافه في الاتفاقيات الدولية والقوانين
الاول: حجية سند الشحن بين اطرافه في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية
الفرع
الفرع الثاني: حجية سند الشحن بين اطرافه في القوانين الاوروبية والمصري والعراقي

المطلب الثاني: حجية سند الشحن الالكتروني في مواجهة الغير في الاتفاقيات الدولية والقوانين
الاول: حجية سند الشحن في مواجهة الغير في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية
الفرع
الثاني: حجية سند الشحن في مواجهة الغير في القوانين الاوروبية والمصري والعراقي

المبحث الثاني: حجية سند الشحن الالكتروني في اثبات عقد النقل واستلام البضاعة وحيازتها

الفرع

الفرع الثاني:

المطلب الاول: سند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات عقد النقل

الاول: موقف الاتفاقيات الدولية

موقف القوانين الاوروبية و القانونيين العراقي والمصري

المطلب الثاني: سند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات استلام البضاعة وحيازتها

الفرع الاول: سند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات استلام البضاعة

الفرع الثاني: سند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات حيازة البضاعة

المبحث الاول: حجية سند الشحن الالكتروني في الاثبات بين اطرافه وفي مواجهة الغير

تمهيد وتقسيم:-

شهد العصر الحالي العديد من التحولات والتطورات الكثيرة علي المستوي الاقتصادي وكان للتطور التقني المذهل والسريع دور كبير في ظهور طرق ونماذج وأدبيات جديدة في الاقتصاد والاعمال والتجارة والادارة و من اهم الظواهر التي برزت في العصر الحالي شيوع عمليات التجارة الالكترونية عبر شبكة الانترنت وتنامي استخدام السندات والعقود الالكترونية وبدأ يظهر ما يعرف بالاقتصاد الرقمي المعتمد علي الحاسبات وشبكات الاتصال وهو ما يطلق عليه التجارة الالكترونية والتي تفرض التعامل بالمحركات الالكترونية.

لكن هناك تردد في استخدام مثل هذه الوسيلة الحديثة الامر الذي يمكن ارجاعه الي غياب منظومة تشريعية تقن استعمالها او تحدد بدقة قيمتها القانونية في حالة المنازعة امام القضاء ، ومن البديهي ان نجد القوانين السارية المفعول تجهل التعامل بالشكل الالكتروني لانه لوقت قريب لم يكن الاشخاص يبرمون تصرفاتهم الا في الشكل التقليدي باستعمال الاداة الورقية التي تعتمد علي الوسيلة الوحيدة التي يصب فيها التصرف القانوني ويتم بها اثباته بين اطراف العلاقة والغير .

وامام ظهور ما يسمي بالمحركات الالكترونية التي تعتمد علي الكتابة الالكترونية اصبحت هناك ضرورة يلزمها التطور التكنولوجي لادخال مثل هذه الوسائل الحديثة في النظام القانوني للدولة والاعتراف بها وسيلة لابرار التصرفات القانونية والاستناد بها كأداة اثبات ، والحجية الممنوحة للورقة او المستند في الشكل الالكتروني لا تمنح بشكل تلقائي لان السند او المحرر حتي يعتد به كدليل كتابي في الاثبات يجب ان يتوافر فيه شروط معينة تضمن صحته.

وسوف نقوم بتقسيم هذه المبحث الي المطالب الاتية:-

المطلب الاول: حجية سند الشحن الالكتروني بين اطرافه في الاتفاقيات الدولية والقوانين

تمهيد وتقسيم:-

يعد التعاقد الإلكتروني من أهم المستجدات في مجال النقل البحري، وهو ما جعل منه نظام عالمي يتميز بالسرعة والدقة وقلة التكاليف فتلك المزايا لا تتوافر في التعاقد بالشكل التقليدي او الورقي ، وبتدقيق النظر نجد ان قواعد روتردام ٢٠٠٩ قد سعت إلى مواكبة المستجدات الحديثة في مجال التجارة الدولية، ونهضة تكنولوجيا المعلومات، والتخلي عن استعمال الأوراق واستخدام الوسائل الإلكترونية، فقد نصت الاتفاقية على استعمال الوثائق الإلكترونية بالإضافة إلى الوثائق الورقية التقليدية، مثل سجل النقل الإلكتروني، والخطاب الإلكتروني ولهذا نصت المادة ٨ من قواعد روتردام على " أن أي وثيقة للنقل البحري يمكن تسجيلها إلكترونياً، ويكون لها ذات القوة الثبوتية والقانونية للمستند الورقي" .

مما لا شك فيه ان الوثيقة الالكترونية لها حجية كاملة في الاثبات فيما بين طرفيها المنشئ(الناقل) والمتسلم(الشاحن) فهي تعد دليل علي عقد النقل وشروطه وما يتعين دفعه من اجرة وعلو حصول الشحن في الموعد المحدد فيها.

وقد قمنا بتقسيم هذا المطلب الي الفروع التالية:-

الفرع الاول: حجية سند الشحن بين اطرافه في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية اولا: اتفاقية الامم المتحدة

لنقل البضائع (قواعد هامبورج ١٩٧٨) : نصت المادة ١٤/٣ من اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بنقل البضائع (قواعد هامبورج ١٩٧٨) علي انه(يجوز ان يكون التوقيع علي سند الشحن بخط اليد او بالصورة المطابقة للاصل ، الفاكس ميل، او بالتنقيب ، او بالختم او بالرموز او ما يستخرج بأي وسيلة آلية او الكترونية اخري ، اذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن) ، وكذلك نجد المادة ١١ من اتفاقية الامم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع (اتفاقية فيينا ١٩٨١) قد نصت علي انه" لا يشترط ان يتم انعقاد عقد البيع او اثباته كتابة ولا يخضع لاي شروط شكلية ويجوز اثباته باي وسيلة بما في ذلك الاثبات بالبينة " .

ثانيا: اتفاقية الامم المتحدة للخطابات الالكترونية ٢٠٠٥ : قد نصت المادة ٨ من اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الالكترونية في العقود الدولية (اتفاقية نيويورك ٢٠٠٥) علي انه(لا يجوز انكار صحة المعلومات او امكانية انفاذها لمجرد كونها بشكل خطاب الكتروني) وقد حددت هذه الاتفاقية معايير تحقق التكافؤ الوظيفي بين

الخطابات الالكترونية والمستندات الورقية وكذلك بين طرق التوثيق الالكترونية والتوقيعات الخطية وهو ما جاء في نص المادة ٩ من هذه الاتفاقية^(١) .

ثالثا: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع ٢٠٠٩ :

قد جاءت اتفاقية روتردام لمعالجة حجية سند الشحن البحري في الاثبات سواء كان هذا السند على هيئة مستند ورقي أو سجل نقل الالكتروني ، وقد تناولت اتفاقية روتردام حجية سند الشحن في المادتين (٤١ و ٤٢) ، ولكي يؤدي سند الشحن البحري دوره في الاثبات على أكمل وجه اشترطت اتفاقية روتردام في مادتها ٤١ أن يكون سند الشحن البحري الصادر نظيفاً ، أي خالي من أي تحفظات يكون قد أدرجها الناقل فيه ، والتي من شأنها إهدار حجية سند الشحن البحري في الاثبات فيما وردت التحفظات بشأنه ، وهذا المبدأ مأخوذ من اتفاقية هامبورج في المادة ٣/١٦^(٢) .

- ١- انظر م.م / ندي حمزة صاحب - الحجية القانونية للمستندات الالكترونية وطرق الطعن فيها دراسة مقارنة- بحث منشور في مجلة كلية القانون جامعة واسط العدد ٢٢ عام ٢٠١٦ ص ٣٠٢
- ٢- انظر مقال الباحث القانوني/ أحمد البعداني - سندات الشحن البحري دراسة مقارنة - منشور علي الموقع الالكتروني

<https://www.moeen.net/2020/06/Bill-%20of-%20lading.html>

ولقد فرقت اتفاقية روتردام بين حجية سند الشحن البحري في الاثبات فيما بين طرفيه " الناقل والشاحن " وبين حجيته في مواجهة الغير سواء كان هذا الغير طرف ثالث حسن النية أو مرسل اليه حسن النية في البند (أ) من المادة (٤١) منها حيث جاء النص فيه على أن " يعتبر مستند النقل أو السجل الالكتروني دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد " ، وقد اعتبرت هذه الاتفاقية مستند النقل أو السجل الالكتروني قرينة كافية على تسلم الناقل للبضائع كما هو مبين في تفاصيل العقد وقد تبنت اتفاقية روتردام ما جاء في معاهدة بروكسل في المادة ٤/٣ واتفاقية هامبورج في المادة ٣٢/١٦ / أ بخصوص حجية سند الشحن البحري فيما بين طرفيه ، الا أنها راعت التطورات التكنولوجية والتجارية منذ اعتماد هذين الاتفاقيتين ، وضرورة تعزيزهما وتحديثهما.

الفرع الثاني: حجية سند الشحن بين اطرافه في القوانين الاوروبية والمصري والعراقي

اولاً: القانون النموذجي(الاونيسترال) بشأن التجارة الالكترونية:-

نصت الفقرة الاولى من المادة ١٧ من القانون النموذجي بشأن التجارة الالكترونية انه رهنا بأحكام الفقرة الثالثة عندما يشترط القانون تنفيذ اي فعل من الافعال المشار اليها في المادة ١٦ باستخدام الكتابة او باستخدام مستند ورقي يستوفي ذلك الشرط اذا نفذ الفعل باستخدام رسالة بيانات واحدة او أكثر، وترتيباً علي هذا النص تعد الرسالة دليل علي تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيها، كما تعد حجة في اثبات البيانات التي تشتمل عليها ، و هذه الحجة ليست مطلقة وانما يجوز نفيها بالدليل العكسي وذلك بأثبات ان ما تضمنته الرسالة من بيانات لا يمت للحقيقة بصلة ففي العلاقة بين الناقل والشاحن يجوز اثبات خلاف الدليل المستخلص من رسالة البيانات وخلاف ما ورد بها من بيانات^(١) .

هذا و القرينة المستخلصة من الوثيقة هنا ليست سوي قرينة بسيطة تقبل اثبات العكس كأن يثبت الناقل ان البضاعة غير مطابقة للمواصفات الواردة في الرسالة او ان يثبت الشاحن عدم صحة البيان الخاص باستحقاق جزء من اجرة النقل عند الوصول ، وايضا ان يقوم المنشئ(الناقل) بإثبات انه لم يقم بنفسه او عن طريق نائبه او جهاز تحت سيطرته بإنشاء هذه الرسالة وانما هي رسالة من شخص اخر تدخل بصورة غير مشروعة في ارسالها وانها وصلت الي المرسل اليه بشكل خاطئ.

١- انظر د/ محمد ابراهيم موسي- سندات الشحن الالكتروني بين الواقع والمأمول - دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٥ ص ٧٤

وقد بينت المادة ١٣ من القانون النموذجي بشأن التجارة الالكترونية بوضوح وبرزت من خلالها كيفية نسبة الرسالة الي المنشئ(الناقل) والزامها له وذلك بأن يكون ما يلي:-

(أ) هو الذي قام بإرسالها بنفسه علي جهاز كمبيوتر وان كان هذا يقتضي ضرورة قيام المنشئ بإرسال الرسالة بشخصه وانما يكفي ان يقوم بإصدار الاوامر بإرسالها علي الجهاز المرسل منه ويستحقق هذا عندما يقوم رئيس مجلس ادارة شركة يختص بالموافقة علي العقود بها بإصدار تعليماته بإرسال رسالة البيانات الي المرسل اليه.

(ب) عندما يعمل المرسل نائبا عن المنشئ يستوي بعد ذلك ان يكون نائبا قانونيا كالولي علي القاصر او اتفاقيا كوكيل عن الموكل او قضائيا كالسنديك عن الشركة تحت الافلاس.

(ت) عندما تكون الرسالة قد تم ارسالها عن طريق برنامج اعده المنشئ او نائبه تلقائيا وبدون تدخل العنصر البشري بمجرد تلقي رسالة من الطرف الاخر.

وفي جميع الاحوال يفترض الزامية الرسالة للمنشئ في العلاقة بينه وبين من وجهت اليه وذلك من خلال ما يلي:-

١- اذا طبق المستقبل النظام المنصوص عليه تطبيقا سليما من أجل التأكد من ان الرسالة قد صدرت عن المنشئ بإجراء سبق له الموافقة عليه لهذا الغرض.

٢- اذا كانت الرسالة كما تسلمها المستقبل ناتجة عن تصرفات شخص تمكن بحكم علاقته بالمنشئ او بأي وكيل له من الوصول الي الطريقة المتفق عليها بين المنشئ والمستقبل ، وهذا يفترض بالضرورة حسن نية هذا الشخص الا يكون قد استعمل طرق غير مشروعة للتوصل لهذه الطريقة اذا في هذه الحالة لا يمكن نسبة الرسالة الي المنشئ الذي يقع عليه عبء اثبات ان هذه الرسالة لم تصدر عنه بطريقة مشروعة وانما عن طريق السرقة او الغش او الخداع^(١).

١- انظر د/ محمد ابراهيم موسي- المرجع السابق ص ٧٦

ويجوز نفي هذا الافتراض في العلاقة بين المنشئ والمستقبل وذلك من خلال ما يلي:-

- ١- تسلم المستقبل اشعار من المنشئ يفيد بأن رسالة البيانات لم تصدر عنه او عن نائبه القانوني طالما وصل هذا الاشعار في وقت مناسب يستطيع التصرف فيه علي هذا الاساس ، ولكن اذا وصلت الرسالة النافية في وقت متأخر علي ارسال القبول قامت مسؤولية المنشئ تجاه مستقبلها.
- ٢- علم المستقبل فعلا او حكما في اي وقت ان رسالة البيانات لم تصدر عن المنشئ وذلك ببذل العناية المعقولة او استخدام اي اجراء او وسيلة امان متفق عليها للتحقق من صحة ارسال الرسالة من اي منهما الي الاخر.
- واخير ينطبق علي الوثيقة الالكترونية ما يسري بخصوص سند الشحن الورقي اذ لا يرد بشأنها القاعدة العامة التي تقرر ان ما تم اثباته بالكتابة يتعين دحضه بالكتابة حيث يجوز لكل من طرفي الرسالة إقامة الدليل العكسي علي ما جاء بها او نسبتها الي مصدرها بكافة طرق الاثبات شريطة الاقناع بمعني استناد الدليل الي قرائن او حقائق لا الي مجرد مزاعم او فروض^(١) .

ثانيا: التوجيه الاوروبي والقانون الفرنسي والانجليزي :-

وقد حرصا البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي علي إصدار توجيهًا برقم ١٩٩٩/٩٣ حددا فيه الإطار القانوني للتوقيع الإلكتروني الذي يجب أن تعتمد الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية، كي يسمح لها بتنمية المعاملات التجارية المأمونة ، وفي القانون الفرنسي فقد نصت المادة ١٠٦ من قانون التجارة الفرنسي المعدل رقم ٦١٩ لسنة ٢٠١٣ على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، بما في ذلك الوسائل الإلكترونية بشرط أن تقدم الضمانات الكافية لصحة البيانات الواردة بالمستندات الإلكترونية ، وقد حرص المشرع الإنجليزي على وضع قاعدة خاصة بسند الشحن الإلكتروني عام ١٩٩٢ يسمح بقبوله أمام القضاء ، ويأتي هذا متسقاً مع ما أقرته قواعد الإثبات في القانون الإنجليزي الصادرة عام ١٩٩٥، حيث أعطت الحجية القانونية لكل سند يصدر من المستخرجات الإلكترونية ، كما أصبح التوقيع الإلكتروني دليلاً مقبولاً أمام المحاكم، كما لو كان مستنداً ورقياً.

١- انظر د/ مصطفى كمال طه - اصول القانون البحري - منشورات الحلبي الحقوقية- ٢٠١٢ ص ٤٢٧

و انظر د/ علي حسن يونس- العقود البحرية - دار الفكر العربي 1998 - بند رقم ١٤

ثالثاً: القانون المصري والعراقي:-

بالنسبة لقانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لعام ٢٠٠٤ فقد نصت المادة ١٤ علي أنه للتوقيع الإلكتروني في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والادارية ذات الحجية المقررة للتوقيعات في أحكام قانون الإثبات، إذا روعي الشروط المنصوص عليها في المادة ١٨ من هذا القانون^(١).

وفي قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ نجد ما يأتي "يكون للتوقيع الإلكتروني في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والادارية ذات الحجية المقررة للتوقيع الخطي إذا روعي في إنشائه الشروط المنصوص عليها في المادة ٥ من هذا القانون"^(٢).

وقد اجاز هذا القانون اثبات صحة المستند الإلكتروني بجميع طرق الاثبات في حالة الطعن بعدم صحتها من قبل أحد الاطراف وذلك من اجل تعزيز الثقة بالمستندات الإلكترونية وسلامتها ، وقد اعطي المشرع العراقي حجية للصورة المنسوخة عن المستند الإلكتروني حيث نصت المادة ١٤ من هذا القانون علي انه(تحوز هذه الصورة المنسوخة علي صفة النسخة الاصلية) وذلك اذا توافرت عدة شروط ومنها:-

أ- ان تكون معلومات وبيانات الصورة المنسوخة متطابقة مع النسخة الاصلية.

ب- ان يكون المستند الإلكتروني والتوقيع الإلكتروني موجودين علي الوسيلة الإلكترونية.

ت- امكانية حفظ وتخزين معلومات وبيانات الصورة المنسوخة بحيث يمكن الرجوع اليها عند الحاجة.

١- انظر نص المادة ١٨ حيث تنص علي انه (يتمتع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية بالحجية في الإثبات إذا ما توافرت فيها الشروط الآتية:

(أ) ارتباط التوقيع بالموقع وحده دون غيره.

(ب) سيطرة الموقع وحده دون غيره على الوسيط الإلكتروني.

(ج) إمكانية كشف أي تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني او التوقيع الإلكتروني).

٢- انظر نص المادة ٥ حيث تنص علي انه (يحوز التوقيع الإلكتروني الحجية في الاثبات اذا كان معتمداً من جهة التصديق وتوافرت فيه الشروط الآتية:

اولا- ان يرتبط التوقيع الإلكتروني بالموقع وحده دون غيره.

ثانيا- ان يكون الوسيط الإلكتروني تحت سيطرة الموقع وحده دون غيره.

ثالثا- ان يكون اي تعديل او تبديل في التوقيع الإلكتروني قابلاً للكشف).

المطلب الثاني: حجية سند الشحن الالكتروني في مواجهة الغير في الاتفاقيات الدولية والقوانين

تمهيد وتقسيم:-

فيما يتعلق بحجية سند الشحن بالنسبة للغير حسن النية فإن حجيته ثابتة لصالح الغير لأنه إعتد على البيانات الواردة في السند فيما يتعلق بالبضاعة مما يحمل في طياته انه لا يسمح للناقل بإثبات عكس ما ورد في السند في مواجهة الغير حسن النية الذي لم يكن طرفاً في السند كما أن ذلك يكون من قبيل زيادة ثقة المتعاملين في سند الشحن وبالتالي سهولة تداوله وقيمه الائتمانية.

غير أن ذلك لا يعني أن الغير حسن النية لا يستطيع إثبات عكس ما ورد في السند في مواجهة طرفيه بل إن له كل الحق في ذلك لأنهما طرفا سند الشحن وكان على الشاحن تدوين بيانات صحيحة في السند، كما كان على الناقل التحقق من صحة هذه البيانات أو التحفظ بالنسبة لها، وإلا أعتبر كل منهما مقصراً ويتحمل تبعه تقصيره، والغير هو كل شخص لم يكن طرفاً في عقد النقل البحري، إلا أن له حقوقاً ناشئة ترتبط بتنفيذ هذا العقد، مما يعطيه الحق في التمسك به .

وبالتالي يجوز له إثبات خلاف ما ورد بهذا السند من بيانات بكافة طرق الإثبات ويكون كلاً من الشاحن والناقل مسئول أمامه ببنود هذا العقد^(١).

ومما لاشك فيه انه لا تقتصر حجية الوثيقة علي طرفيها فقط ولكن تمتد الي الغير ، ونجد ان الغير هو كل شخص ليس طرف في عقد النقل وهو ما يصدق علي مشتري البضاعة وشركات التأمين كذلك يعد المرسل اليه الذي صدر السند بإسمه او لامره من الغير الا اذا كان هو الشاحن نفسه^(٢) .

وقد قمنا بتقسيم هذا المطلب الي الفروع التالية:-

١- انظر مقال د/ ماهر جبر - بعنوان حجية سند الشحن البحري في الإثبات - منشور علي موقع

<https://www.egyptiansabroad.news/37039>

٢- انظر المادة ٣/٢١٠ من القانون البحري المصري

الفرع الاول: حجية سند الشحن في مواجهة الغير في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية

اولا: اتفاقية روتردام ٢٠٠٩ : قد عالجت اتفاقية روتردام في المادة ٤١ في البندين (أ، ب) حجية سند الشحن البحري بين طرفيه والغير سواء كان طرف ثالث أو مرسل اليه حسن النية فقد نص البند "ب" من المادة ٤١ على أن " لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أي من تفاصيل العقد عندما تكون التفاصيل مدرجة في: أ- مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل الالكتروني قابل للتداول يحال الى طرف ثالث يتصرف بحسن نية. ب- مستند نقل غير قابل للتداول يشير الى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال الى المرسل الذي يتصرف بحسن نية .

وقد نص البند (ج) من المادة (٤١) من الاتفاقية على أن (لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل اليه الذي تصرف بحسن نية استنادا الى أي تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل لنقل الالكتروني غير قابل للتداول ، وتفاصيل العقد المشار اليها في المادة ١/٣٦ انه (عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل ، وعدد الحاويات نوعها والأرقام المعرفة لها ولكن ليس الأرقام لأختام الحاويات) ، وايضا تفاصيل العقد المشار اليها في المادة ٢/٣٦ .

ثانيا: اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ : اذا كانت حجية سند الشحن فيما بين الناقل والشاحن هي حجية نسبية قابلة لإثبات العكس إلا أنه بالنسبة للغير فإن هذه الحجية مطلقة في الإثبات لمصلحة الغير حسن النية^(١) ، وقد نصت المادة ٥/٣ على أن " يعتبر الشاحن وقت الشحن ضامنا قبل الناقل صحة العلامات والعدد والكمية والوزن حسب البيانات التي قدمها ، وعلى الشاحن أن يعرض الناقل عن الهلاك أو التلف أو المصاريف الناشئة عن عدم صحة هذه البيانات ، وحق الناقل في هذه التضمينات لا يؤثر بحال على مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن النقل لصالح أي شخص آخر غير الشاحن.

١- انظر مقال الباحث القانوني/ أحمد البعداني- سندات الشحن البحري - دراسة مقارنة

ونجد ان حق الناقل في الضمان قبل الشاحن لا يعفي الناقل من مسؤولياته أمام الغير حسن النية ومن ثم فإن حجية هذا السند حجية مطلقة فيما يتعلق من بيانات لصالح الغير حسن النية وهذا الحل منطقي من عدة نواحي إذ يتطلب من الناقل عند الشك في بيانات البضاعة المقدمة من الشاحن أن يتحفظ على تلك البضاعة المسلمة لديه.

ثالثا: اتفاقية هامبورج ١٩٧٨: اوضحت المادة ٣/١٦٩ بند ب ان حجية سند الشحن البحري في الاثبات بالنسبة للغير حسن النية كالمرسل اليه (غير الشاحن أو وكيه) أو مشتري البضاعة حيث نصت علي بأنه (لا يقبل من الناقل اثبات ما يخالف ذلك اذا انتقل سند الشحن الى طرف ثالث أي مرسل اليه ، يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد في السند) ، وعليه في نص هذه المادة لا تقبل اثبات العكس في مواجهة الغير حسن النية ، ويتضح من خلال ما نصت عليه المادة ٣ /١٦ - ٤ من اتفاقية هامبورج أنها أضافت قرائن أخرى تستفاد من سند الشحن البحري وهي:

١ اذا لم يذكر في سند الشحن البحري أي بيان يتعلق بالحالة الظاهرة ، فالمفروض أن الناقل تلقى البضاعة بحالة سليمة أي ينظم الوضع كما لو كان قد ذكر في سند الشحن البحري ، فتكون قرينيه بسيطة في العلاقة الظاهرة للبضاعة سليمة ، وتسري عندئذ القاعدة السالف ذكرها ، فتكون القرينة بسيطة في العلاقة بين الناقل والشاحن ، وقاطعة بالنظر الى الغير حسن النية بما في ذلك المرسل اليه.

٢ إذا لم يذكر في سند الشحن البحري أي بيان يتعلق بأجرة النقل، أو إذا ذكر بيان دون أن يوضح أن الأجرة أو جزء منها مستحقة على المرسل اليه ، فهذه قرينة بسيطة على أن المرسل اليه غير ملزم بدفع أي اجرة ، و تكون القرينة قاطعة بالنظر الى الغير حسن النية الذي يتلقى سند الشحن البحري وهو يعتقد أنه غير ملزم بدفع أجرة النقل ، وتسري نفس القاعدة فيما يتعلق بغرامات التأخير التي استحققت في ميناء الشحن.

ونجد ايضا ان هذه الاتفاقية تعتبر شكل الكتابة متحقق في تبادل البيانات الكترونيا ما دامت توفر تدوينا او تسجيلا للاتفاق وهو الامر الذي يسمح بإعمال حكم المادة ٣/١٦ من هذه الاتفاقية علي ما يرد في رسالة البيانات من معلومات^(١) .

١- انظر د/ محمد ابراهيم موسي- المرجع السابق ص ٧٩

الفرع الثاني: حجية سند الشحن في مواجهة الغير في القوانين الاوروبية والمصري والعراقي

تتوقف حجية الوثيقة علي من يستعملها كسند للاثبات وما اذا كان الاثبات يتم لمصلحة الغير في مواجهة طرفيها او لمصلحة طرفيها في مواجهة الغير ففي الفرض الاول عندما تستخدم الوثيقة للاثبات لمصلحة الغير في مواجهة طرفيها يكون لها حجية مطلقة فلا تقبل بياناتها اثبات العكس من قبل طرفيها طالما كان الغير حسن النية .

اما الفرض الثاني عندما يثور النزاع بين الشاحن(البائع) والمرسل اليه (المشتري) يمكن للطرف الاول الاستناد الي الوثيقة لاثبات قيامه بتنفيذ التزامه علي الوجه المبين فيها ومنها للصعوبات التي تثور في الحياة العملية.

اولا : التوجيه الاوروبي ١٩٩٩ / ١٩٣ الصادر في ١٣ ديسمبر ١٩٩٩ والقانون الفرنسي : فقد استلزم التوجيه الاوروبي في المادة ٢/٢ منه ان يتم ربط التوقيع بالبيانات التي وقع عليها بحيث يكون قابلا للكشف عن اي تعديل لاحق في مضمون المحرر او التوقيع .

ولقد جاءت صياغة نصوص القانون المدني الفرنسي رقم 230 لسنة ٢٠٠٠ علي نحو يعتبر الشكل الكتابي متحقق في تبادل البيانات الكترونيا ما دامت توفر تدوينا او تسجيلا للاتفاق^(١) .

ثانيا: القانون المصري والعراقي : تناولت المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحري ٨ لسنة ١٩٩٠ حجية السند فيما تضمنه من بيانات متعلقة بعلامات البضاعة وعددها وكميتها باعتباره حجة بسيطة قابلة لاثبات العكس كما اوضحت الحجية المطلقة للسند في الاثبات لمصلحة الغير اذا عالجت مشكلة البيانات غير الصحيحة المتعلقة بالبضاعة.

واوضحت حق الناقل تجاه اي شخص اخر غير هذا الناقل وعلي ذلك يعتبر الشاحن ضامن للناقل عند الشحن لصحة العلامات والعدد والكمية والوزن كما هي مسلمة منه ، وعليه ان يعرض الناقل عن كافة الخسائر والاضرار والنفقات الناتجة عن عدم صحة البيانات ، ولا يؤثر حق الناقل في هذا التعويض علي مسؤولياته وتعهداته الناشئة عن عقد النقل تجاه اي شخص اخر غير الشاحن.

١- انظر نص المادة ١/٣١٦ من القانون المدني الفرنسي في تعديله الاخير

وبذلك يكون اتضح لنا انه اذا كانت حجية السند فيما بين طرفيه تقبل الدليل العكسي واذا كان الشاحن يعد ضامن للناقل عن صحة البيانات الواردة بالسند والصادرة منه فإنه لا يقبل من الناقل اثبات عكس ما جاء به من بيانات تجاه الغير فاللسند حجية مطلقة في الاثبات لصالحه^(١).

وتعد الحكمة من ذلك هي العمل علي زيادة ثقة المتعاملين في سندات الشحن مما يساعد علي سهولة تداولها ويحافظ في ذات الوقت علي قيمتها الائتمانية فضلا عن عدم السماح لاطرافها بالاستفادة مما يرتكبونه من خطأ او اهمال فهذه السندات تحتم علي الشاحن ان يدون بها بيانات صحيحة وعلي الناقل التحقق من صحتها او التحفظ عليها عند عدم استطاعته ذلك والا أصبح كل منهما مهملًا ويتحمل نتيجة اهماله.

نفس الحكم يتعين اعماله علي سندات الشحن الالكترونية التي ترد في شكل دعامة الكترونية او رسالة بيانات فالأخذ بالتفسير الواسع لسند الشحن الوارد بالاتفاقية علي نحو يشمل رسائل البيانات يمثل امر ضروريا لا غني عنه حتي يتم تعديل الاتفاقية او يمكن سن تشريعات اخري تحقق هذا الغرض فمثل هذا التفسير سيكون له مردود ايجابي في مساندة التعاقد عبر شبكات الاتصال ومن ثم في ازدهار سندات الشحن الالكترونية والمحافظة علي قيمتها الائتمانية.

ولا شك ان قانون التوقيع الالكتروني العراقي يعد بمثابة نقطة تحول هامة في التجارة الالكترونية والمعاملات الالكترونية في العراق وذلك لانه اعترف بتبادل البيانات الكترونيا والمحررات والوثائق الالكترونية وبالحدوث عن حجية السندات الالكترونية نجد ان للطرفين في مواجهة بعضهم او الغير حرية في الاثبات حيث استقر الرأي علي ان مبدأ حرية الاثبات في المسائل التجارية لا ينطبق الا في مواجهة التجار^(٢) بخصوص الاعمال التجارية التي يباشرونها ويعني ذلك انه يجب ان يكون كل من المدعي والمدعي عليه تاجرين حيث يستطيع كل منهما ان يتمسك بالمبدأ في مواجهة الاخر والغير ، ونلاحظ ان القضاء العراقي ساوي بين الاثبات في المواد التجارية وبين المسائل المدنية^(٣).

١- انظر د/ محمد ابراهيم موسي- المرجع السابق ص ٧٩

٢- انظر د/ هاني دويدار - التنظيم القانوني للتجارة - دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ٢٠٠١ ص ٩٦

٣- انظر في حكم محكمة استئناف بغداد الرصافة بالقضية ٢٣/٣/٢٠١٥ الصادر في ١٥ مارس ٢٠١٥ - وكذلك حكم محكمة التمييز الاتحادية بالقضية ١٥٣٠ الصادر في ٢٩ ديسمبر ٢٠١٠ هذه الاحكام منشورة علي موقع قاعدة التشريعات العراقية .

يشترط في السند كي يكون دليلاً في الاثبات ضرورة قراءة السند الالكتروني وان تكون الكتابة متصفة بالديمومة والاستمرارية وغير قابل للتعديل الا بتلاف السند او ترك اثر مادي عليه فضلا عن قابليته للاحتفاظ به واسترجاعه كي يعتبر دليل كامل في الاثبات^(١).

ويري الباحث ان قانون التوقيع الالكتروني والمعاملات الالكترونية العراقي يشكل نقلة نوعية في تطوير التجارة الالكترونية وتسهيل مهمة اثبات المعاملات التجارية بشكل مرن وسريع بعيد عن التعقيدات التي استلزمها قواعد الاثبات في قانون الاثبات العراقي رقم ١٠٧ لسنة ١٩٧٩ والمعدل بالقانون رقم ٤٦ لسنة ٢٠٠٠ والذي ساوي في الاثبات بين المسائل المدنية والتجارية وهو ما سيجعل وبلا شك من مسألة اثبات المعاملات التجارية امر عسيراً لذلك يعمل قانون المعاملات الالكترونية علي التخفيف من وطأة وشدة مسائل الاثبات في المسائل التجارية في العراق.

ونشير انه في ظل التطور الحاصل في مجال المعلومات والاتصالات وما يبذله المختصون في توفير اكبر قدر من الامان والحماية والسرية، وهو ما يجعل تسجيل المستندات الالكترونية وحفظها على دعائم إلكترونية غير قابل للتعديل ويمكن استرجاعها عند الضرورة وهو ما دفع قانون التوقيع الالكتروني والمعاملات الالكترونية العراقية رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ لتعريف المستندات الإلكترونية بأنها " المحررات والوثائق التي تنشأ أو تدمج أو تخزن أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسائل إلكترونية بما في ذلك تبادل البيانات إلكترونياً أو البريد الإلكتروني أو البرقيات أو التلكس أو النسخ البرقية ويحمل توقيعاً إلكترونياً " ^(٢) ، كما انه نص علي ان للتوقيع الالكتروني ذات الحجية المقررة للتوقيع اليدوي.

١- انظر نص المادة ١/١٣ من قانون التوقيع الالكتروني والمعاملات الالكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢

٢- انظر نص المادة ٩/١ من قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢

المبحث الثاني: حجية سند الشحن الالكتروني في اثبات عقد النقل واستلام البضاعة

تمهيد وتقسيم:-

يعد سند الشحن الالكتروني في الاصل أداة لاثبات الشحن فهو ايصال من الربان بتسلمه البضاعة علي السفينة بيد ان سند الشحن البحري لم يعد يقتصر علي هذه الوظيفة بل اصبح اداة لاثبات عقد النقل البحري ذاته اذا لم يكن هناك سند ابحار ، وقد انتهى التطور لسند الشحن البحري فأصبح يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة ويعتبر الربان حائز للبضاعة بالوساطة لحساب حامل سند الشحن ويترتب علي ذلك بيع البضاعة او رهنها وهي لا تزال في الطريق^(١).

هذا وقد نصت المادة ٧٣ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ ، كما نصت المادة ٢٠٢ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي البيانات التي يجب توافرها في سند الشحن ، وتتفق هذه النصوص مع ما نصت عليه المادة ١/٣٦ من اتفاقية روتردام ، و يتعين اجتماع عدة شروط في الوثيقة الالكترونية حتي تؤدي دورها في تمثيل البضاعة المنقولة بالطريق البحري وتقوم بذات الوظيفة التي يؤديها السند العادي حيث ان محاكاة وظائف سند الشحن التقليدي هو الهدف الذي تسعى الانظمة التي وضعتها الجمعيات الدولية الي تحقيقه حيث ترمي الي توفير برنامج الكتروني لمحاكاة وظائف السند التقليدي ، وهو ما يتحقق من خلال وثيقة الكترونية تقوم بأداء الدور الذي تلعبه تلك السندات .

وسوق نقوم بتقسيم هذا المبحث الي المطالب الاتية:-

١- انظر د/ مصطفى كمال طه - اساسيات القانون التجاري والبحري - الدار الجامعية - بيروت ١٩٩٢ ص ٤٩٨

المطلب الاول: حجية سند الشحن الالكتروني في اثبات عقد النقل

تمهيد وتقسيم:-

استقر الفقه والقضاء علي ان لسند الشحن حجية في اثبات عقد النقل البحري ولان الكتابة هي اقوي طرق الاثبات لكافة مصادر الحقوق فهي تشترط دائما لاثبات معظم عقود النقل والجدير بالذكر ان عقد النقل البحري للبضائع ليس من العقود الشكلية حتي يمكن القول ببطلانه اذا لم يحرر بالكتابة ومن ثم فالتغيير في الشكل الذي يظهر به سند الشحن لا يجب ان يؤثر علي انعقاده وهو ما ذهبت اليه محكمة النقض المصرية وهو ما يعني ان الكتابة شرط للاثبات وليس للانعقاد فعقد النقل البحري عقد رضائي يكفي لانعقاده توافق الايجاب مع القبول.

هذا ويعتبر سند الشحن احدي وسائل اثبات عقد النقل بالكتابة فهو يحدد التزامات الناقل والشاحن عند عدم تحرير مشاركة الايجار كما ان سند الشحن يكفي لاثبات عقد النقل حيث يتم تحرير سند الشحن ويكون متضمن كافة البيانات الخاصة بعقد النقل ذاته^(١).

كما ان ظهور سند الشحن في صورته الالكترونية اي غير الورقية من حيث المبدأ يعتبر صحيح وتعتبر البيانات الواردة فيه حجة علي طرفيه هذا من حيث المبدأ اما من حيث تطبيق هذا المبدأ فإن السؤال يثار علي الصعيد الدولي والوطني لمعرفة موقف كلا من الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من هذه المسألة وبالتالي معرفة ما اذا كان يعترف بسند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات عقد النقل ام لا ؟

سوف اتناول هذا المطلب من خلال الفروع التالية :-

١- انظر د/ عصام حنفي محمود - قانون التجارة الدولية - ص ١٧

الفرع الاول: موقف الاتفاقيات الدولية

اولا: قواعد روتردام ٢٠٠٩

لم تستعمل معاهدة روتردام مصطلح سند الشحن الالكتروني واستعملت بدلا منه مصطلح سجل النقل الالكتروني ولهل السبب في ذلك هو ان هذه التسمية لن يكون المقصود منها تغطية النقل البحري فقط وانما يمكن ان تغطي نقل بحري متكامل مع وسائل اخرى مثل النقل متعدد الوسائط ، وقد اعترفت قواعد روتردام بالمساواة في القيمة القانونية بين سجل النقل الالكتروني ومستند النقل فقد نصت في المادة ٨/ب منها علي انه " ويكون لاصدار سجل النقل الالكتروني او السيطرة الحصرية عليه او حالته نفس مفعول اصدار مستند النقل او حيازته او احواله^(١).

وبذلك تكون قد اعترفت قواعد روتردام بسند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات عقد النقل البحري للبضائع بالنص علي " ان سجل النقل الالكتروني يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة او اكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضي عقد النقل بما فيها المعلومات المرتبطة منطقيا بسجل النقل الالكتروني بواسطة مرفقات او الموصلة بطريقة اخرى بسجل النقل الالكتروني اثناء او عقب اصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءا من سجل النقل الالكتروني و التي تثبت تسلم الناقل او الطرف المنفذ للبضائع بمقتضي عقد النقل ، و تثبت وجود عقد النقل او تحتوي عليه.

ومما لاشك فيه انه لن يتلقي المتعاملن بسند الشحن الالكتروني اي اشكال فيما يخص حجيته في اثبات عقد النقل البحري ولكن ذلك يرتبط بمصادقة دول المتعاملين علي الاتفاقية ، وحتى ان لم تصادق دولة احد الاطراف علي الاتفاقية والعكس بالنسبة للطرف الاخر فهنا نطاق انطباق الاتفاقية واسع وهو ما نص عليه في انه تنطبق هذه الاتفاقية علي عقود النقل التي يكون فيها مكان التسلم ومكان التسليم واقعيين في دولتين مختلفتين ، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعيين في دولتين مختلفتين اذا كان من الاماكن التالية ، و يقع وفق لعقد النقل في دولة متعاقدة .

١- انظر د/ حنان عبد العزيز مخلوف - النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا (قواعد روتردام ٢٠٠٩) دار النهضة العربية ٢٠٢٠ ص ١٢

ثانيا: اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤

لم تعطي اتفاقية بروكسيل تعريف لسند الشحن وهو الامر الذي يدعونا للاعتقاد انه لا يشترط في سند الشحن ان يظهر في صورة مستند ورقي وان الاتفاقية يمكن ان تنطبق اذا كان سند الشحن الالكتروني لكن بالاطلاع علي نصوص الاتفاقية يتضح انها تستخدم مصطلحات تدل علي ان سند الشحن يجذب ان يكون مكتوب و ورقيا، وتنص علي ان التحفظات يجب ان تكون مكتوبة^(١) وعلي ان سند الشحن يجب ان يسلمه^(٢) الناقل للشاحن بناء علي طلبه.

وهو ما يجعل هناك تساؤل يثور حول اذا ما كان سند الشحن الالكتروني يخضع لاحكام اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤ ام انه يحتاج نصوص جديدة خاصة به ؟ في الحقيقة ليست هناك مشكلة في تطبيق المعاهدة علي سند الشحن الالكتروني اذا اتفق اطراف الاتفاق علي الخضوع لاحكامها^(٣) ، ولكن المشكلة الحقيقية تثور بخصوص تطبيق المعاهدة من تلقاء نفسها وبدون تدخل من اطراف الاتفاق .

و للاجابة علي هذا التساؤل لا بد ان نذكر في البداية انه يجب الاعتراف بأن نصوص هذه الاتفاقية قد وضعت في عصر لا يعرف تبادل البيانات الكترونيا ، وفي عصر كانت الكتابة فيه هي الوسيلة الوحيدة التي يتم عن طريقها تبادل البيانات وكذلك اثبات ما يرد بالمستندات ، اما اليوم فقد تغير الحال وعرف العالم بدائل للكتابة وللمستندات الورقية تؤدي ذات الغرض الذي تؤديه المستندات الورقية ، لذلك لا داعي للتمسك بالمفاهيم القديمة لكلمة مستند او سند واعتبار ان ما يرد بالاتفاقية يعني ان سند الشحن يجب ان يكون ورقي لان ذلك سيقودنا للمطالبة بتغيير نصوص الاتفاقية لتتواءم مع التطور الذي حدث في مجال تبادل البيانات .

١- تنص المادة ٣/٣ من وقاعد لاهاي فسبي علي ان " الناقل او الربران او وكيل الناقل بعد استلام البضائع واخذها في عهده ان يسلم الي الشاحن بناء علي طلب الشاحن سند الشحن الالكتروني.

٢- المادة ٣ / ٤ من اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤

٣- تنص المادة الاولى من قواعد المنظمة البحرية الدولية لسند الشحن الالكتروني ١٩٩٠ حيث تتطلب ضرورة تدخل ارادة الاطراف لتطبيق احكام هذه القواعد.

لذلك يكفي اعطاء تعريف واسع لتلك المصطلحات (يسلم للشاحن - يعمل التحفظات - مشحون) وهي المصطلحات المستخدمة في الاتفاقية حتي يمكن الاعتراف بإمكانية تحققها في السند الالكتروني وبالتالي الاعتراف به ومن ثم خضوعه لأحكام الاتفاقية طالما ان سند الشحن الالكتروني يؤدي الغرض المطلوب من هذه المصطلحات فلا داعي للتحامل عليه وسلبه صفة سند الشحن الذي تعترف به الاتفاقية.

ويري البعض انه اذا اعترفت القوانين الوطنية للدول الموقعة علي الاتفاقية بسند الشحن الالكتروني واصبغت عليه ذات القيمة القانونية لسند الشحن العادي فلن يكون هناك مشكلة في تطبيق معاهدة بروكسيل وبالتالي الاعتراف بسند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات عقد النقل حيث ان الاتجاه السائد حاليا في معظم الدول هو الاعتراف بالمستندات الالكترونية واعطائها ذات القيمة القانونية للمستندات الورقية^(١) .

ثالثا: اتفاقية هامبورج ١٩٧٨

في حقيقة الامر ان تلك المشكلة لا تثار بهذه الصورة بالنسبة لاتفاقية هامبورج ١٩٧٨ وذلك لانها قد تم ابرامها في عصر حديث يعرف تبادل البيانات بطرق اخري غير الكتابة ومنها التلكس والفاكس وغيرهم، وهو ما دفع واضعيها الي الاخذ بعين الاعتبار اي تطورات اخري قد تحدث في ذلك المجال ، ونجد ان مصطلح "مكتوب" يأخذ اهتمام من محرري الاتفاقية الذين افردوا نص خاصا فيها^(٢).

وبالرجوع الي تعريف سند الشحن في تلك الاتفاقية نجد انه وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل البضائع او شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد من وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لامر شخص مسمي او تحت الاذن او لحاملها.

١- انظر د/ سوزان علي حسن - المرجع السابق ص ٩٦

٢- انظر نص المادة الاولى من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ والتي تنص علي ان التعبير بالكتابة يعني ايضا التعبير بوسائل الاتصال الاخري كالتلغراف والتلكس علي وجه الخصوص

وبناء عليه ليست هناك اشارة في تعريف سند الشحن الي ضرورة كونه كتابي^(١) ، وهو الامر الذي يبسر علينا القول بأن المشرع الدولي يقبل اي صورة اخري غير الكتابة لسند الشحن بما فيها الصورة الالكترونية التي لا يختلف في مضمونها عن الصورة التقليدية وان كانت تختلف في شكلها فقط ، فليس هناك مشكلة في ان يكون سند الشحن ورقي او الكتروني لكن تكمن المشكلة في كون الاتفاقية لا تنطبق في هذا الخصوص الا اذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي الاخرى بتبادل البيانات الكترونيا .

وهو ما ظهر لنا بشكل واضحا وجليا في التحفظ الوارد في المادة ٣/١٤ الذي ينص علي قبول التوقيع الالكتروني بشرط الا يكون متعارض مع قوانين الدولة التي يصدر فيها سند الشحن ، ونظرا لان التوقيع الالكتروني لا يرد الا علي سند شحن الكتروني فإنه قياسا علي النص السابق لا تنطبق المعاهدة اذا كانت الدولة التي صدر فيها سند الشحن الالكتروني لا تعطيه ذات القيمة القانونية لسند الشحن التقليدي^(٢) .

ويمكن القول ان قواعد هذه المعاهدات تنطبق علي سندات الشحن الالكترونية^(٣) وبناء علي ذلك فالمشكلة الحقيقية في الاعتراف بسند الشحن الالكتروني وبحجبه في الاثبات لا تكمن في المعاهدات الدولية ولكن في القوانين الوطنية.

١- انظر نص المادة ٧/١ من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ .

٢- انظر انظر د/ سوزان علي حسن - المرجع السابق ص ٩٧

٣- انظر الباحث/ حسين بوزبوجة - المرجع السابق ص ١١٠

الفرع الثاني: موقف القوانين الاوروبية و القانونين العراقي والمصري

اولا: موقف القوانين الاوروبية

سوف اتناول فيه موقف التوجيه الاوروبي ١٩٩٩ والقانون الفرنسي والانجليزي والامريكي وذلك من خلال ما يلي:

أ- التوجيه الاوروبي والقانون الفرنسي

اصدر البرلمان و المجلس الاوروبي توجيهها علي الصعيد الاوروبي رقم ١٩٩٩/٩٣ حدد فيه الاطار القانوني للتوقيع الالكتروني الذي يجب ان تعتمد الدول الاعضاء في المجموعة الاوروبية وذلك لكي يسمح لها بتنمية المعاملات التجارية المأمونة^(١).

وفي القانون الفرنسي نجد انه صدر القانون رقم ٢٣٠ الصادر في ١٣ مارس ٢٠٠٠ والمعدل لنص المادة ١٣١٦ من القانون المدني الفرنسي والذي أخذ بعين الاعتبار التطور الكبير الحاصل في مفاهيم السندات الالكترونية ومنح هذه السندات وضعاً قانونياً مماثلاً للسندات التقليدية فموجب هذه المادة تكون للسندات الالكترونية حجية في الادلة الكتابية الورقية في الاثبات^(٢).

ونجد انه لا تثار اي مشكلة في هذا الشأن لانه في تعريفه لسند الشحن لم يذكر وجوب اصداره في صورة كتابية و ورقية ويؤكد هذا الامر ما تنص عليه المادة ١٠٦ من قانون التجارة الفرنسي والتي تنص علي مبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية بما في ذلك الطرق الالكترونية بشرط ان تقدم الضمانات الكافية لصحة البيانات الواردة بالمستندات الالكترونية.

ونستفاد من هذا النص ان المشرع الفرنسي يعترف بالطرق الالكترونية كحجية امام القضاء وبتطبيق ذلك علي سند الشحن الالكتروني يمكننا القول بأن سند الشحن الالكتروني حجة في اثبات عقد النقل وفي اثبات استلام الناقل للبضائع من يد الشاحن .

١- انظر د/ عصمت عبد المجيد بكر - مشكلة الاثبات بوسائل التقنيات العلمية - مجلة القضاء القضاء العدد ١ و ٢ السنة السادسة والخمسون شركة الانعام للطباعة المحدودة بغداد ٢٠٠٢

٢- انظر د/ عباس العبودي ود/ جعفر الفضلي - حجية السندات الالكترونية في الاثبات المدني في ضوء التعديل الجديد للقانون المدني الفرنسي ٢٣٠ لسنة ٢٠٠٠ - مجلة الراافدين للحقوق العدد ١٢ سبتمبر ٢٠٠١ ص ٨

كما يجب للاعتراف بالطرق الالكترونية كوسيلة للاثبات ان تقدم الضمانات الكافية لصحة البيانات الواردة بالمستندات الالكترونية^(١) ، وهنا يثار تساؤل حول المقصود بمصطلح "البيانات الكافية" هل المقصود بها ان الناقل قد تاكد فعلا من صحة البيانات الواردة في سند الشحن ام انه يعني شئ اخر مثل عدم التلاعب في البيانات التي قدمت من الشاحن؟؟

يعتقد الباحث ان المقصود بالضمانات الكافية هو تأكد الناقل من صحة البيانات المقدمة من الشاحن فالمشكلة لا تتعلق بكون سند الشحن الكتروني لان المشكلة تثار ايضا عندما يكون سند الشحن ورقيا لانه في النقل بالحاويات خاصة يستحيل في أغلب الاحوال علي الناقل مراجعة مضمون الحاوية للتأكد من صحة البيانات الواردة بسند الشحن ، اما اذا كان المقصود هو تأكد الناقل من انه لم يتم التلاعب في البيانات التي قدمها الشاحن فإنه بالامر اليسير اذ ان اي تلاعب في هذه البيانات يفترض التلاعب فيها بعد ادخالها في جهاز الحاسب الالي وهو الامر الذي يسهل اثباته لان اي تغيير يتم علي اي معلومة تدخل الحاسب الالي يكون ثابت باليوم والساعة.

ب- القانون الانجليزي والقانون الامريكي

يعتبر موضوع سند الشحن الالكتروني من مواضيع الساعة في المملكة المتحدة لهذا تتضمن قانون نقل البضائع بطريق البحري COGSA لسنة ١٩٩٢ والذي حل محل قانون سندات الشحن لعام ١٨٥٥ نص علي امكانية تطبيقه عند استخدام تبادل البيانات الالكتروني، حيث تنص المادة ٥/١ علي اعطاء صلاحية للجهة المختصة لاتخاذ التدابير الخاصة بإعطاء المعلومات بوسائل اخرى غير الكتابة لتكون متكافئة وفعالة كما لو اعطيت بوثائق مكتوبة^(٢)، وهو ما يسمح بقبول سند الشحن الالكتروني امام القضاء ولكن بالطبع لا يكفي هذا النص وحده او بالاشتراك مع النصوص القانونية البريطانية الحالية للاعتراف امام القضاء بسند الشحن الالكتروني بالصورة الواردة عليها في قواعد اللجنة البحرية الدولية CMI لسنة ١٩٩٠^(٣).

١- انظر انظر د/ سوزان علي حسن - المرجع السابق ص ١٠٢

2- See john Livermore& Kralierk Euarjai ،Op، Cit p 6

3- See Mrs Diana Faber electronic bills of Lading LMCLQ 1996 P 236

هذا وقد صدر القانون الانجليزي الجديد للاثبات المدني عام ١٩٩٥ واصبح نافذ عام ١٩٩٦ والذي قد اعطي حجية قانونية لكل سند يصدر من معطيات الحاسب الآلي اذ عرف السند الالكتروني بأنه السند الذي يشتمل علي اي شئ فيه تسجيل لشرح او وصف لاي معلومات ، وقد اعطي هذا القانون سلطة تقديرية واسعة في ترجيح الاخذ بالسندات الالكترونية، ويمكن الاضافة ان قانون الاتصالات الالكتروني لعام ٢٠٠٠ قد صدر في انجلترا والميزة الاكثر اهمية لهذا القانون بأنه اصبح التوقيع الالكتروني مقبول قانونا كدليل امام المحاكم كما لو كتب باليد^(١) .

وفي الولايات المتحدة الامريكية وبموجب القانون التجاري الموحد UCC فإن التصرف القانوني اذا تجاوز قيمته ٥٠٠ دولار امريكي فلا يجوز اثباته الا بالكتابة وبموجب هذا القانون تصبح الصيغة الخطية واجبة اذا تجاوزت قيمة البضاعة ٥٠٠ دولار لكن المحاكم تعتبر هذا الشرط بمثابة ضمانه ووسيلة لاثبات العقد اكثر مما تعده شرطا ملزما لصحته^(٢) .

لكن قانون الاثبات الفيدرالي في الولايات المتحدة الامريكية نص في المادة ١/١٠٠١ علي معيطات الحاسب الالكتروني اذا جاء فيها ان السندات الالكترونية وكل شكل آخر يستخدم في جمع البيانات الالكترونية بمثابة نسخة اصلية بشرط ان تنقل عنها بشكل مطابق واستنادا لهذه الاحكام فإنه يمكن قبول معطيات الحاسب الالكتروني في الاثبات بوصفها متساوية في الحجية للدالة الكتابية^(٣) .

وقد صدر القانون الفيدرالي للتوقيع الالكتروني ٢٠٠٠ ضمن نطاق التجارة الداخلية والخارجية مما يؤيد الاتجاه نحو قبول السندات الالكترونية في الاثبات ، ولا بد من الاشارة الي قانون (inter American) للتجارة الالكترونية الموحد^(٤) ويعطي هذا القانون للتوقيع الالكتروني الاثر القانوني نفسه والصلاحيات والنفوذ التي يتمتع بها التوقيع اليدوي وهو ما تنص عليه المادة ١/٧ من هذا القانون ، كما يعطي للوثيقة الالكترونية الاثر القانوني نفسه والصلاحيات والنفوذ الذي تتمتع به الوثيقة الورقية وهو ما تنص عليه المادة ١/٨ من هذا القانون.

١- انظر الباحث/ حسين بوزبوجة - المرجع السابق ص ١١٥

٢- انظر د/ طوني ميشال عيسي - التنظيم القانوني لشبكة الانترنت دراسة مقارنة في ضوء القوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية - بيروت ٢٠٠١ ص ٣٤٩

٣- انظر د/ عباس العبودي ود/ جعفر الفضلي - المرجع السابق ٣٢

4- See Uniform Inter-American Electronic commerce law

ثانيا: موقف القانونين العراقي و المصري

ان عقد النقل شأنه شأن سائر العقود التجارية يمكن اثباته بكافة طرق الاثبات وذلك عملاً بمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية غير ان الكتابة في عقد النقل ملزمة وذلك بغية اثبات الاتفاق المبرم بين الاطراف والذي يحتوي علي بيانات تفصيلية تتعلق بالبضاعة موضوع النقل^(١).

وقد نصت المادة ١٩٧ من قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي انه " لا يثبت عقد النقل البحري الا بالكتابة" ، وقد نصت المادة ٧٢ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ علي ان " وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعد قرينة علي تسلم الناقل للشئ محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطي حامله المخول قانونا الحق بتسليم الشئ".

ويثار التساؤل حول مدي امكانية استخدام الوسائل الالكترونية الحديثة في اثبات المعاملات التجارية ؟ في الواقع يجب جانب من الفقه بأنه لا يوجد ما يمنع التجار من اللجوء الي تلك الوسائل في اثبات تعاملاتهم التجارية انطلاقاً من مبدأ حرية الاثبات في المسائل التجارية لذلك اصبح لا يوجد ما يمنع من استخدام الوسائل المعلوماتية كالتلكس او الفاكس لاسيما ان تلك الوسائل اصبحت من الوسائل الشائعة الاستعمال في الواقع التجاري^(٢).

ولا شك ان قانون التوقيع الالكتروني والمعاملات الالكترونية العراقية رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ يشكل نقلة كبيرة في اثبات المعاملات التجارية ويدخل في نطاق مبدأ حرية الاثبات الممنوحة للتجارة اذا جاء هذا القانون بهدف توفير الغطاء القانوني لاستعمال الوسائل الالكترونية في اجراء المعاملات الالكترونية ومنحها الحجية القانونية في اثباتها^(٣) .

١- انظر م/ حسن علوان لفته - المرجع السابق ص ٢٦٨

٢- انظر د/ محمد حسين عبد العال - ضوابط الاحتجاج بالمستندات العقدية في القضاء الفرنسي- دار النهضة العربية القاهرة ١٩٩٩ ص ١٤٦ وقد أكدت بعض التشريعات هذا المبدأ ومنها القانون التجاري العراقي النافذ رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ في المادة ١٩ منه كذلك المادة ٥٨ من قانون التجارة المصري ١٧ لسنة ١٩٩٩.

٣- انظر المادة ٢٩ من قانون التوقيع الالكتروني والمعاملات الالكترونية العراقية رقم ٧٨ لسنة

وقد ذهب بعض الفقهاء الي ان سند الشحن البحري الالكتروني لا يعتبر سند بالمعني القانوني للسند وذلك لانه لا يظهر بشكل مرئي علي الورق بل يظهر علي شاشة الحاسب الالي عند ادخال البيانات فيه وتكون هذه البيانات غير مرئية لدي المرسل اليه الا بعد تحريك اجزاء معينة في الحاسب او تفريغها علي الورق وتحليل الشفرة لانها غالبا ما تكون مشفرة^(١).

وبسبب المزايا التي يحققها سند الشحن البحري الالكتروني من سرعة اصاله الي المرسل اليه والتخفيف من تكاليف الحفظ وضمان الامن لها وعدم ضياعها في دوائر البريد وصعوبة تزويره نتيجة التعديل او التحريف في مضمونه ادي ذلك الي الاعتراف به في الواقع العملي كسند قانوني لاثبات عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن^(٢) ، ويثار تساؤل وهو ذو طابع تقني حول من يضمن ان البيانات التي تم ارسالها من الحاسب الالي للمرسل هي البيانات نفسها التي ظهرت علي شاشة الحاسب الالي للمرسل اليه ولم يتم التلاعب فيها او تعديلها او تحريفها^(٣) .

يمكن القول بان التلاعب او التعديل او التحريف لا يمكن ان يحدث في ظل نظام النداء الراجع وهو يعني ربط طابعتين متصلتين بخط اتصال واحد وفي الوقت نفسه ربط جهاز الحاسب الالي في الميناء مع الحاسب الالي الاخر ويكون به خط اتصال اذ تنتقل البيانات من احد الاجهزة الي الاخر بشكل رموز معينة وبسرعة كبيرة ومن ثم يؤدي الي صعوبة التلاعب بالبيانات المرسله لانها ترتبط بخط واحد^(٤).

وتكمن الصعوبة في ارسال البيانات من حاسب آلي الي حاسب آلي اخر عن طريق شبكة الانترنت اذ يمكن للغير التقاط تلك البيانات والتلاعب فيها وذلك يتوقف علي طبيعة الانظمة المتبعة في ارسال البيانات ومدى قابلية تلك الانظمة للحفاظ علي البيانات المرسله فيما اذا كانت تلك الانظمة مفتوحة ام مغلقة.

١- انظر د/ ايمن النحراوي -سندات الشحن الالكترونية ودورها المستقبلية في التجارة الدولية - مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري العدد ٦٥ المجلد ٣٤ - ٢٠٠٨ ص ١٠

٢- انظر د/ هاشم رمضان الجزائري - الاثار المترتبة علي استعمال سند الشحن الالكتروني في النقل البحري- بحث مقدم ضمن مؤتمر القانون والحاسب -جامعة اليرموك- الاردن ٢٠٠٤ ص ١٣

٣- انظر الباحث / صدام عبد الحسين رميش - سندات الشحن الالكترونية في النقل البحري وحجيتها في الاثبات - رسالة ماجستير جامعة بيروت العربية- كلية الحقوق والعلوم السياسي - عام ٢٠١٣

٤- انظر د/ عبد القادر حسين العطير - الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري - الدار الجامعية- القاهرة ١٩٨٣ ص ٢١٣

ومن اجل مواجهة الاعتداءات التي تتعرض لها التجارة الالكترونية وخاصة سندات الشحن البحرية الالكترونية لابد من البحث عن سبل كفيلة لحماية البيانات او المستندات التي تتم بين اطراف العلاقة التعاقدية ولعل نظام التشفير واحد من اهم الانظمة المستخدمة في توفير الامن والسلامة في المعاملات والتصرفات التي تبرم عبر الانترنت بصورة عامة والمعاملات المالية التي تجريها البنوك في بيئة التجارة الالكترونية بصورة خاصة^(١) .

هذا ويوجد نوعين من التكنولوجيا المستخدمة في التشفير النوع الاول يسمى التشفير المتماثل وهي طريقة تقوم علي تشفير نص الرسالة الالكترونية من قبل المرسل فكها من قبل المرسل اليه بنفس المفتاح الاول للتشفير واعادتها الي صورتها الاصلية الا انه يعاب علي هذه الطريقة علي الرغم من بساطتها وهي ايجاد الوسيلة الامنة لتبادل المفتاح اضافة الي تكلفتها الباهظة^(٢) .

والنوع الثاني يطلق عليه التشفير غير المتماثل حيث تشفر المعلومات بمفتاح معين في حين يتم حلها بمفتاح اخر وهذه الطريقة من التشفير توفر قدر اكبر من الحماية والضمان وذلك لان المفتاح الاول للتشفير يكون غير المفتاح الاخر^(٣) ، بمعنى ان الشخص مرسل الرسالة الالكترونية يمتلك مفتاح خاص به غير المفتاح الخاص بالمرسل اليه ، ويمكن تصور تشفير سند الشحن البحري الالكتروني عن طريق ارسال المستندات وتحويل الاموال بين الاطراف حيث يتم الاتفاق بينهما علي مفتاح خاص معين يتم التعامل به.

ان عملية التشفير تستخدم في المجالات والجوانب القانونية كافة ولعل التوقيع الالكتروني وارسال المستندات من ضمن العمليات التي تخضع للتشفير والهدف من ذلك هو حماية المستندات من عملية القرصنة والجرائم الالكترونية الا انه لا يوجد قانون ينظم عملية التشفير في التشريع العراقي وهو ما يستوجب علي المشرع العراقي اصدار قانون خاص لعمليات التشفير باعتبارها وسيلة اساسية وضرورية في التجارة الالكترونية تحمي البيانات والتجارة بصفة عامة من عمليات القرصنة والاحتيال.

١- انظر الباحثة / منار شكور محمد - اثبات العمليات المصرفية - رسالة ماجستير جامعة الموصل كلية الحقوق ٢٠١٢ ص ١٦٢

٢- انظر د/ عبد الهادي فوزي العوضي - الجوانب القانونية للبريد الالكتروني- دار النهضة العربية القاهرة ٧٤

٣- انظر د/ وليد الزبيدي - القرصنة علي الانترنت والحاسب ط ١ - دار اسامة- عمان الاردن ٢٠٠٣ ص ١٥

موقع المشرع العراقي علي عكس موقف المشرع المصري فقد نص قانون التوقيع الالكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ علي تشفير البيانات^(١) ، وفي مشروع قانون المعاملات الالكترونية المصري لعام ٢٠٠٠^(٢) تم النص علي قبول مبدأ التشفير^(٣) ، ووضع الاجراءات المنظمة لها كما تم النص ايضا علي جزاء مخالفة احكام التشفير^(٤) تحت عنوان الجرائم والعقوبات "احكام الحماية الجنائية للتجارة الالكترونية" حيث عاقب بالحبس مدة لا تقل عن سنة وبالغرامة التي لا تقل عن ثلاثة الاف جنيه ولا تزيد عن عشرة الاف جنيه او بأحدي العقوبتين ، وفي حالة العود تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنتين والغرامة من عشرة الاف جنيه وتزيد عن خمسين الف جنيه وذلك لكل من يقوم بكشف مفاتيح التشفير المودعة بمكتب التشفير او يفض معلومات مشفرة في غير الاحوال المصرح بها ومن هنا يتضح ان مشروع القانون المصري قد عاقب بالحبس والغرامة او احدهما ، و شدد العقوبة في حالة العود علي الجريمة.

- ١- انظر المادة ١ فقرات ٩ و ١٠ و ١١ و ١٢ و ١٣ من قانون التوقيع الالكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤
- ٢- الصادر بقرار رقم ٧٠٥ لسنة ١٩٩٩ من وزير العدل
- ٣- انظر المواد ٦ و ٧ و ٨ و ٩ في الفصل الرابع من مشروع قانون المعاملات الالكترونية المصرية ٢٠٠٠
- ٤- انظر المواد ٢٦ و ٢٧ في الفصل العاشر من مشروع قانون المعاملات الالكترونية المصرية ٢٠٠٠

المطلب الثاني: سند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات استلام البضاعة وحيازتها

تمهيد وتقسيم:-

يعتبر سند الشحن الالكتروني دليل اثبات استلام الناقل للبضاعة اذ يتضمن بيان بمقدار البضاعة ومواصفاتها كما دونها الشاحن حيث يشترط ان يذكر في السند صفات البضاعة كما دونها الشاحن وعلي الاخص طبيعتها وعدد الطرود ووزنها او حجمها والعلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الاوعية الموضوعه فيها .

وعلي ذلك فإن سند الشحن الالكتروني فضلا عن اثباته واقعة استلام الناقل للبضاعة من الشاحن يعد دليل علي مطابقة هذه البضاعة المشحونة لمواصفاتها الواردة في سند الشحن الالكتروني ، ونجد ان لتمثيل سند الشحن للبضائع اهمية عملية كبيرة في مجال النقل والتجارة التي تقتضي السرعة والضمان فسند الشحن يمثل البضاعة ومن ثم يؤدي نقل سند الشحن من شخص الي اخر نقل حيازة البضاعة ذاتا وانتقال حيازتها الي الشخص الاخر ، ونقل ملكية سند الشحن يؤدي الي نقل الحق في تسليمها لمن انتقل اليه السند فمن يحوز سند الشحن يحوز البضاعة حيازة رمزية كما ان سند الشحن يعد أداة لرهن البضائع التي يمثلها (١).

ويعتبر سند الشحن الالكتروني سند لحيازة البضاعة المشحونة حيث جري العمل علي اعتباره السند الممثل للبضائع واعتبار حائزه حائز للبضاعة ويترتب علي ذلك انه يمكن للشاحن بيع البضاعة المشحونة او رهنها وهي مازالت في الطريق ويقوم بارسال سند الشحن الالكتروني للمشتري مقام تسليم البضاعة.

١- انظر د/ سميحة القليوبي - الاسس القانونية للتجارة البحرية - دار النهضة العربية ٢٠١١ ص ٢٢٨

سوف اتناول هذا المطلب من خلال الفروع التالية:-

الفرع الاول: سند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات استلام البضاعة

يعتبر السند التقليدي ايصالا بتسلم الربان للبضاعة المشحونة في السفينة لذا فإن من المفروض ان يتم اصدار هذا السند بعد القيام بعملية الشحن التي تتم عادة بإشراف الربان او من يمثله^(١) ، و يعد سند الشحن البحري الالكتروني اداة لاستلام البضاعة الموصوفة من الشاحن والمبينة بشكل منفصل فقد يكون دليل اثبات علي استلام وشحن البضاعة علي ظهر السفينة بشكل فعلي في سند الشحن ، وايضا قد يكون دليل للإثبات علي ان البضاعة قد اصبحت بعهدة الناقل دون شحنها وذلك كما في السند برسم الشحن^(٢)، وسوف نتناول موقف الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والقوانين الوطنية من ضرورة توقيع الناقل علي سند الشحن وموقفها من قبول التوقيع الالكتروني من عدمه.

اولا: توقيع الناقل

(١) موقف الاتفاقيات الدولية من توقيع الناقل

لم تنص اتفاقية بروكسيل ١٩٢٤ علي اي اشارة للتوقيع من قبل الناقل او من عدمه وهذا بخلاف الاتفاقيات الدولية الاخرى والتي واكبت التطور الحاصل في مجال النقل البحري فنجد المادة ٣/١٤ من اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ قد نصت علي انه "يوجد عدة خيارات علي سند الشحن بخصوص توقيع الناقل ومنها خط اليد او الصورة المطبوعة او المطابقة للتوقيع الاصلي او بالتنقيب او بالرموز او بأية طريقة الكترونية اخري" ، ويستفاد من هذا النص قبول التوقيع الالكتروني اذا كان لا يتعارض مع قوانين الدولة التي صدر فيها سند الشحن .

كما نصت المادة ٣/٥ من الاتفاقية الدولية للنقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨١ علي قبول التوقيع المطبوع علي وثيقة النقل بالفاكس ميل او بأي وسيلة الكترونية اخري طالما انها لا تتعارض مع قوانين البلد الذي صدرت فيه وثيقة النقل.

١- انظر د/ عاطف محمد الفقي - قانون التجارة البحرية- دار النهضة العربية - ١٩٩٨ ص ٢١١

٢- انظر د/ مدحت صالح غائب - د/ محمد امين شيخي - اثر تحفظات الناقل البحري للبضائع علي حجية سند الشحن البحري - مجلة تكريت للحقوق السنة ١ المجلد ١ العدد ٤ الجزء ٢ - ٢٠١٧ ص ٢٠٨

وقد صارت علي هذا النهج كل من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية الخاصة بتسهيل المرور البحري الدولي IMO في المادة ٢٩ ، والاتفاقية الدولية للكيميالات والسندات الاذنية المادة ١٠/٤ وكذلك اتفاقية القواعد الموحدة لمسئولية مشغلي محطات النقل الطرفية المادة ٤/٤^(١) ، ومما تقدم نجد ان نصوص المعاهدات الدولية لن تجد طريقها للتطبيق في الدول التي صدر فيها سند الشحن والتي لا تعترف بالتوقيع الالكتروني كبديل للتوقيع الكتابي.

٢) موقف القوانين الوطنية من توقيع الناقل

بالنسبة لموقف القانون العراقي نجد انه قد نصت المادة ٧٣ / ١ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ على مجموعة من البيانات الإلزامية هي: مكان وتاريخ إصدار الوثيقة، واسم الناقل والمرسل والمرسل إليه والوكيل بالعمولة بالنقل إن وجد وعناوينهم، ومكان القيام ومكان الوصول، ووصف الشيء وحالته الظاهرة وطبيعته العامة وخطورته والعلامات وعدد الطرود أو القطع والكمية والوزن، وأية بيانات أخرى يقتضيها النقل المتخصص ، وقد نصت المادة ١٤٤ / ثالثا علي انه يجب ان يتضمن سند الشحن بالاضافة الى البيانات الوارد ذكرها في الفقرة (اولا) من المادة (٧٣) من هذا القانون " توقيع الناقل او من ينوب عنه "

بالنسبة لموقف القانون المصري نجد انه قد نصت المادة ٢١١ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي انه يعد ايصال الشحن المشار اليه في المادة ٢/١٩٩ من هذا القانون دليل علي تسلم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة بالايصال مالم يثبت غير ذلك ويعد توقيع الناقل تعبير عن ارادته بما جاء في مضمون الوثيقة وان البضاعة مازلت في حوزته وهو يتحمل مسئولية ذلك والامضاء علي الوثيقة تبرز هوية الناقل او من يقوم مقامه.

وقد اوجبت المادة ٢٠٢ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ توقيع الناقل او من ينوب عنه علي نسخة سند الشحن المسلمة للشاحن ولا يعتبر توقيع الناقل من الاركان الشكلية التي يتوقف عليها صحة السند من عدمه بل هي ضرورية فقط للاعتداد بسند الشحن كأداة اثبات لصحة البيانات التي يتضمنها.

١- انظر د/سوزان علي حسن - المرجع السابق ص ١١٠

هذا وقد تم قبول البرقيات والتلكسات في اثبات العقود البحرية لسنوات عديدة واعطيت لها حجية الاوراق العرفية في الاثبات سواء فيما بين المرسل والمرسل اليه او بالنسبة للغير ولكن يشترط ان يكون اصل هذه البرقيات والتلكسات المودع في مكان التصدير موقعا عليه من مصدرها والا فلا قيمة لها الا علي سبيل الاستئناس^(١).

ويستفاد من هذا النص ان توقيع الناقل علي النسخة او النسخ المسلمة للشاحن من سند الشحن امر وجوبي وانه لا يشترط ان يظهر التوقيع في الصورة الكتابية التي اعتدنا عليها بل يمكن ان ظهر في اي صورة اخري تقوم مقام الكتابة .

ونجد في نظام تبادل بيانات سند الشحن الالكتروني ان الامور تتعقد حيث يستحيل التوقيع الكتابي او بالختم او البصمة ومن هنا يثار تساؤل حول امكانية ايجاد بديل لمثل هذه الوسائل كبديل للتوقيع الكتابي؟ وهل يمكن قبول اي وسيلة تقوم بذات الوظائف التي يقوم بها التوقيع الكتابي؟

في الحقيقة انه لا يمكن اعتبار البيانات المتبادلة الكترونيا حجة علي طرفي العقد الا اذا اعترفت بها القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية كبديل للتوقيع الكتابي بحيث يتم التاكد من ان كلا من طرفي العقد قد علم وقبل بتلك البيانات.

ونجد ان القانون المصري يعترف باي بدائل اخري للتوقيع الكتابي ومن ثم فالقضاء المصري مدعو لقبول التوقيع الالكتروني خاصة بعد صدور القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ الخاص بالتوقيع الالكتروني والذي اعترفت المادة ١٤ منه بحجية التوقيع الالكتروني في الاثبات.

و قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ نجد انه نص علي ان "يكون للتوقيع الإلكتروني في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والادارية ذات الحجية المقررة للتوقيع الخطي إذا روعي في إنشائه الشروط المنصوص عليها" .

١- انظر في ذلك نص المادة ١٦ من قانون الاثبات المصري رقم ٢٥ لسنة ١٩٦٨ ، وانظر ايضا حكم محكمة النقض المصرية جلسة ١٩٦٦/١/١١ س ١٧ ص ٧١

وقد اجتهدت بعض التشريعات الوطنية المقارنة في وضع اطار ينظم مسألة التوقيع الالكتروني والمسائل المتعلقة به من خلال تنظيمه و الاعتراف بحجيته فقد عرفه قانون الاونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الالكترونية في المادة ٢/أ بأنه بيانات في شكل الكتروني مدرجة في رسالة بيانات او مضافة اليها او مرتبطة بها منطقيا ويجوز ان تستخدم لتعيين هوية الموقع بالنسبة الي رسالة البيانات ولبيان موافقة الموقع علي المعلومات الواردة في رسالة البيانات.

و قد عرف القانون المدني الفرنسي التوقيع الالكتروني بقوله "التوقيع الضروري لإتمام التصرف القانوني الذي يميز هوية من وقعه ، ويعبر عن رضائه بالالتزامات التي تنشأ هذا التصرف. وعندما يكون الكترونيا فيجب ان يتم استخدام وسيلة آمنة لتحديد هوية الموقع وضمان صلته بالتصريف الذي وقع عليه" (١) .

وقد عرف المشرع الأمريكي التوقيع الالكتروني بأنه صوت او رمز او اجراء الكتروني مرتبط او متعلق منطقيا بسجل وينفذ او يعتمد من الشخص الراغب في توقيع السجل (٢) ، وقد صدر في المملكة المتحدة قانون حماية البيانات الشخصية الذي يهدف الي توفير الحماية للبيانات الشخصية المتبادلة الكترونيا ضد اي اساءة في استعمالها وقد اعطي هذا القانون للشخص الذي يصيبه الضرر من جراء سوء استخدام هذه البيانات الحق في المطالبة بالتعويض عما اصابه من ضرر (٣) .

١- انظر المادة ١٣١٦/٤ من القانون المدني الفرنسي المعدل في عام ٢٠٠٦ والمضاف اليه قانون التوقيع الالكتروني رقم ٢٣٠ لسنة ٢٠٠٠

2- Unif Electronic Transactions Act 7A Ula 23

3- Samir mankababdy the electronic transmission of commercial documents bimco bulletin 4L88 august p 9240

ثانيا: توقيع الشاحن

١) موقف الاتفاقيات الدولية من توقيع الشاحن

لم تهتم اتفاقية هامبورج بتوقيع الشاحن بل اكتفت بتوقيع الناقل فنصت في المادة ١٤/٢ علي ان سند الشحن الذي يصدره الناقل بناء علي طلب الشاحن يجب ان يوقعه ربان السفينة ويعتبر توقيعه هذا نيابة عن الناقل ، ويكمن سبب عدم الاهتمام بتوقيع الشاحن واشتراطه فقد توقيع الناقل الي كون الناقل هو الطرف الذي يتحمل القسط الاكبر من المسؤولية في مواجهة الشاحن ، ولذلك يأخذ القضاء بضرورة توقيع سند الشحن من الناقل فإعتبر ان سند الشحن الذي لم يوقعه الربان او صاحب السفينة لا يعدو ان يكون ايصالا من الناقل الي الشاحن.

كما اشارت المادة ٥ فقرة ٢ و٣ من اتفاقية الامم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط الي مسألة التوقيع علي وثيقة النقل متعدد الوسائط يجب ان يوقعها متعهد النقل المتعدد الوسائط او شخص مخول بالتوقيع من جانبه وجاءت الفقرة الثالثة من المادة نفسها مشابهة تماما للفقرة الثانية من المادة ١٤ من قواعد هامبورج.

وبناء علي ذلك نجد الاتفاقيات الدولية قد استقرت علي عدم اشتراط توقيع سند الشحن من الشاحن لاعتباره حجة في الاثبات وذلك مسايرة للتطور العلمي في مجال النقل البحري واستجابة لما يتطلبه واقع النقل بالحاويات والذي اصبح سمة من سمات النقل البحري^(١).

٢) موقف القوانين الوطنية من توقيع الناقل

لقد سعي القانون المصري من خلال نصوص قانون التجارة البحرية الجديد الي مراعاة جانب السرعة الذي تتم به المعاملات التجارية وتعذر وجود اطراف عقد النقل احيانا في مكان واحد حتي يمكن التوقيع علي سند الشحن في مجلس واحد او في فترات زمنية متقاربة ومن هنا اصبح ليس من الضروري في القانون المصري توقيع الشاحن علي سند الشحن. وقد ذهب المشرع العراقي في قانون النقل الي عدم الحاجة او الضرورة الي توقيع الشاحن باعتبار ان الذي يتحمل المسؤولية في سند الشحن بما يحتويه من تفاصيل تجاه الشاحن هو الناقل وبالتالي التوقيع من قبل الناقل يعد كافي للخروج بسند شحن صحيح له قوة في الاثبات ولا يفقد الشرعية.

١- انظر د/سوزان علي حسن - المرجع السابق - ص ١١٢

تجدر الاشارة الي ان توقيع الشاحن ليس ضروري للاعتداد بسند الشحن كايصال باستلام البضائع وتمثيلها اما بالنسبة لما يتضمنه السند من شروط استثنائية يبقي توقيع الشاحن ضروري للاحتجاج بها^(١) ، الا اذا أثبت الناقل علم الشاحن وقبوله بها^(٢) ، وقد قضي بأن توقيع الشاحن لا غني عنه بالنسبة للشروط الاستثنائية ليس فقط لاثبات انه قد علم بها وقبلها بل ايضا لان قبوله يعتبر شرطا أساسيا لسريان هذه الشروط في مواجهة الغير^(٣) .

ويؤيد الباحث ما ذهب اليه القانون العراقي والمصري والاتفاقيات الدولية حيث ان الشاحن لم يعد له سلطان علي شركات النقل التي اصبحت تفرض عليه نموذج سند الشحن الذي يعتبر نوع من عقود الاذعان التي لا يملك فيها الشاحن الا الخضوع لها ، و يفرض عليه في نموذج سند الشحن او رفضه وحرمانه من المزايا التي يقدمها النقل البحري وخاصة التعريفية المخفضة التي تميزه عن غيره من وسائط النقل الاخرى.

ان الحياة العملية قد اثبتت فعلا انه حتي عندما كان القانون يشترط توقيع الشاحن علي سند الشحن فإن هذا التوقيع وان وجد لم يكن الا توقيع صوري او مزيف لانه في كثير من الاحيان لم يكن هذا التوقيع الا توقيع موظف يتعجل اتمام اجراءات النقل فيقوم بالوقيع بدلا من الشاحن علي عجل وبصورة غير مقروءة استكمالاً لاجراءات النقل^(٤) ، وانطلاقاً من هذا الوضع الشائك الذي اكد للجميع ان توقيع الشاحن كان مجرد من كل قيمة تدخل القانون المصري وقام بتعديل قانون التجارة البحرية بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الذي ألغى شرط توقيع الشاحن واكتفي بتوقيع الناقل او من ينوب عنه(المادة ٢٠٢) .

1- RODIERE Traite Generale De droit maririme TII n 457

٢- انظر د/ علي جمال الدين عوض - النقل البحري للبضائع - دار النهضة العربية ١٩٩٢ فقرة ٤٦٢

3- Cass 16 janv 1996 DMF 1996 P 393

حيث قررت محكمة استئناف باريس انه عندما يحمل سند الشحن الكلمات المطبوعة " محمولة علي السطح دون مسئولية عن الخسارة او الضرر مهما كان سببهما" فإن هذا الشرط لا اثر له لانه لم يوقع من الشاحن.

4- Remond guouilloud le droit maritime ed pedone 1988 p 305

وبسبب التضارب الذي حدث في القضاء المصري والفرنسي في هذا الشأن فأنا نناشد المشرع العراقي والمصري بالتدخل بنص قانوني يوجب توقيع الشاحن علي الشروط الاستثنائية ، ولا نعني بذل العودة الي الخلف واشترط توقيع الشاحن علي سند الشحن بل علي العكس نرحب بالوضع التشريعي الحالي لانه يعبر عن الواقع الذي اصبح فيه سند الشحن نموذج يفرض علي العملاء.

ويبقى من الافضل ايجاد نظام اخر يضمن للقضاء ان الشاحن قد علم ووافق فعلا بإرادته علي الشروط الاستثنائية المدرجة في سند الشحن ربما يتحقق هذا الامر باستخدام سند الشحن الالكتروني ، ونشير ان هناك العديد من الحالات التي اشترط فيها المشرع المصري الحصول علي موافقة الشاحن ونجد ذلك علي سبيل المثال في نص^(١) المادة ٢١٦ و نص^(٢) المادة ٢٣١ ، وهو ما يبرز اهمية ايجاد بديل لتوقيع الشاحن من خلال الاثار المترتبة علي الشروط المدرجة في سند الشحن من حيث مسؤولية الناقل.

ويستفاد من ذلك انه عندما يتأكد القضاة من ان الشاحن قد أذن للناقل بالشحن علي السطح وبالتالي وافق عليه فإن هذا القبول يؤدي الي اعفاء الناقل من المسؤولية في حالة اصابة البضائع بتلف او هلاك بسبب هذا النوع من الشحن^(٣).

ان الحفاظ علي الاهمية الكبيرة التي طالما اعطيت لسند الشحن تفرض علينا توفير الحماية لحائزه الذي لا بد وان يجد في شروط هذا السند شروط في صالحه وليس ضد مصلحته وهو ما يستوجب علينا المطالبة بالتدخل التشريعي لايجاد التوازن بين مصالح الاطراف الملتزمين بأحكام سند الشحن.

١- عدا الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية لا يجوز للناقل شحن بضائع على سطح السفينة إلا إذا أذن له الشاحن في ذلك كتابة ، أو إذا كان الناقل ملزماً بالشحن بهذه الكيفية بمقتضى القانون المعمول به في ميناء الشحن أو إذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في هذا الميناء على الشحن بهذه الكيفية ، ويجب في جميع الأحوال أن تذكر في سند الشحن أن البضاعة مشحونة على السطح .

٢- لا يسأل الناقل عن هلاك أو تلف البضائع التي يذكر في سند الشحن أنها منقولة على سطح السفينة إذا أثبت أن الهلاك أو التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل .

٣- انظر د/ سوزان علي حسن ٠ عقد نقل البضائع بالحاويات دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٨ ص ٥٢ وايضا انظر الباحث/ فائز نعيم الرواشدة - المسؤولية عن نقل البضائع علي سطح السفينة - رسالة ماجستير بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ٢٠١٠ ص ٢٠٠

ان هذه المشاكل تجد حلول لها في استخدام سند الشحن الالكتروني اذ انه عند تبادل البيانات الكترونيا يتم اثبات كل معلومة تدخل الي الحاسب الالي او تخرج منه بالتاريخ والساعة فإذا ارسل الناقل سند الشحن الي الشاحن مدرج به الشروط الاستثنائية فإن الشاحن سيعلم بهذه الشروط بمجرد اطلاعه علي الملف الخاص بالعملية علي شاشة الحاسب التي تظهر له هذه الشروط.

وتسهل عملية اثبات ان الشاحن قد اطع علي الملف الخاص بالعملية بإثبات تاريخ فتحه ولكن قد يقول البعض ان مجرد فتح الملف الخاص بالعملية لا يعني بالضرورة ان الشاحن قد علم فعلا بمضمون الرسالة ، والرد علي هذا انه يجب علي الشاحن بذل العناية الكافية للاهتمام بمعرفة شروط العقد الذي ستتم بموجبه عملية النقل المتعلقة ببضائعه ، وهذه الشروط سوف تظهر له بمجرد ارسالها وفي ذات اللحظة فإن اهمل فلا يلوم الا نفسه (١).

ويقع علي الشاحن عب اكبر اذ ان مجرد علمه بهذه الشروط يكفي للقول بأنه قد قبلها اذ لم يعترض وبالتالي فإنه يقع علي عاتقه واجب الرد بالرفض قبل شحن البضائع في حالة عدم قبوله لهذه الشروط وذلك حتي لا يفسر صمته علي انه قبول منه لهذه الشروط.

١- د/سوزان علي حسن - المرجع السابق ص ١٢١

الفرع الثاني: سند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات حيازة البضاعة

اولا: اساس فكرة تمثيل سند الشحن للبضائع

لتمثيل سند الشحن للبضائع أهمية عملية كبيرة في مجال النقل والتجارة التي تقتضي الشرعية والضمان وخاصة بعد تزايد التبادل التجاري بين الدول التي يتم بواسطة النقل البحري فسند الشحن البحري يؤدي دور هام في تمثيل البضائع الذي ييسر بدوره تداول رؤوس الاموال التي تمثلها هذه البضائع فلم تعد هذه الاموال معطلة عن الاستثمار خلال الفترة التي تكون فيها البضائع في البحر ، وهي غالبا ما تكون فترة طويلة بسبب اتساع حجم التبادل الدولي الذي يحتاج نقل البضائع فيها الي فترات طويلة تصل في بعض الاحيان الي عدة أشهر^(١).

لا يستطيع الشاحن او المرسل اليه التصرف في البضائع وهي في عرض البحر بالرغم من احتياجهم الي التصرف فيها سواء بالبيع او بالرهن ومن هنا تتعطل التجارة ويتعطل الغرض الذي ينشده التاجر عند التعامل في البضائع وهو المضاربة علي تقلبات الاسعار والاستفادة من الفرص التي تتاح امامه لذلك كان لابد من ايجاد وسيلة للتغلب علي هذه العقبة والتعامل في البضائع قبل وصولها الي ميناء الوصول وتسليمها، وقد امكن التغلب علي هذه العقبة بفكرة تمثيل سند الشحن للبضائع فلم تعد البضائع خلال فترة النقل خارجة عن التعامل فيها بل اصبح من الممكن التعامل فيها بواسطة تداول سند الشحن الممثل لها بحيث تنتقل ملكية البضائع من شخص الي آخر بتداول سند الشحن نفسه^(٢) .

وسند الممثل للبضائع هو السند الذي يشمل كافة البيانات التي من شأنها تحديد او تعيين البضائع الموصوفة فيه حيث تكفي حيازة السند وحدها لحيازة البضائع التي تمثلها ويخول سند الشحن استنادا الي تمثيل البضائع لحامله الشرعي الحق في تسلم هذه البضائع من حائزها الذي اصدر السند وتتداول البضائع بتداوله طالما بقيت في حيازة من اصدر السند .

١- انظر د/ محمد عبد الفتاح ترك - عقد النقل البحري - دار الجامعة الجديدة- الاسكندرية - طبعة ٢٠٠٥ ص ١٢٨

٢- انظر د/ عزيز عبد الامير العكلي - دور سند الشحن في تنفيذ عقود البيع كاف وسيف- دار النهضة العربية ١٩٧١ ص ١٨٦

ويثار تساؤل حول ما هو اساس تمثيل البضائع ؟ في الحقيقة يكمن الاساس في اندماج البضائع في سند الشحن وتداولها بتداول السند ذاته بحيث لا يمكن فصل سند الشحن عن البضائع التي يمثلها اذ يعتبر حامل السند وكأنه حائز للبضائع تماما.

ويرجع اصل فكرة اندماج البضائع في سند الشحن الي القانون التجاري وهي احدي النظريات التي قيلت لتبرير اساس الالتزام المصرفي للورقة التجارية وهي ان الورقة التجارية تمثل حقا ماديا وليس حقا شخصيا وبناء عليه لا يعتبر حائز الورقة دائنا بل مالكا ويترتب علي ذلك ان مبلغ النقود الثابت في الورقة التجارية يندمج ويتداول بتداولها ويخول حاملها الشرعي الحق في ملكية المبلغ الوارد بها ، وعند تطبيق هذه النظرية علي سند الشحن نجد ان الذي يندمج في السند ليس الحق النقدي كما في الاوراق التجارية وانما الحق في حيازة البضائع ، وبناء عليه يتم تداول البضائع بتداول سند الشحن ويعتبر حائز السند حائز قانوني للبضائع ويتمتع بذات الحقوق التي كان سيتمتع بها لو كانت البضائع في حيازته^(١) .

ومن هنا فإن فكرة اندماج حق الحيازة هو اساس اعتبار سند الشحن ممثل للبضائع وبالتالي فمن الممكن تداول البضائع بتداول سند الشحن الممثل لها مادامت حيازة السند مساوية لحيازة البضائع ذاتها وهذا ما ينطبق علي سند الشحن في صورته الالكترونية حيث ان سند الشحن الالكتروني وعلي غرار السند التقليدي يمثل البضاعة احسن تمثيل وما يؤكد هذه المحاولات المتكررة والمتعددة للفقهاء والعلماء والجمعيات البحرية لجعل سند الشحن الالكتروني قابل للتداول وبالتالي ممثل للبضاعة .

1- Planiol et ripert traite paratique de droit civil francais t3 p 560

ثانيا: شروط تمثيل سند الشحن الالكتروني للبضائع

لكي يمثل سند الشحن الشحن الالكتروني البضاعة لابد ان تتوافر فيه شروط معينة وهي

الشرط الاول: تحقيق ذاتية البضائع

يجب ان تقوم رسالة البيانات بتعيين البضائع تعيين كافي ودقيق يسهل معه التحقق من نوعها ووزنها وكميتها وحالتها^(١) وتؤدي الرسالة هذه الوظيفة عندما تكون البضائع من النوع الذي يمكن تحديده وتعيينه علي نحو دقيق ويتحقق ذلك اذا كانت البضائع تنقل في صناديق او اجولة، اما اذا كانت من النوع الذي يصعب تحديده بدقة كان يكون تم شحنها عن طريق الصب كالفحم او الغلال فهي تصب مباشرة في عابرة السفينة دون فاصل او تغليف^(٢) فهنا الرسالة لا تقوم بتحديد ذاتية البضائع الا في الاحوال الاتية:-

١- اذا كانت البضاعة المشحونة بهذه الطريقة مرسله الي عميل واحد اذا تمثل الوثيقة الالكترونية البضاعة طالما انها تحدد السفينة التي تنقلها.

٢- عندما تبين الرسالة في حالة تعدد الشاحنين او المرسل اليهم حصة كل منهم عند الوصول اذا يكفي في هذه الحالة ان تبين رسالة البيانات مقدار الحصة التي تخص كل متسلم ونوعها واسم السفينة الناقلة وتاريخ الشحن طالما ان الشحنة كلها نوع واحد ، فهذا التحديد يعطي لكل متسلم للرسالة بيان كافي لما يخصه ويعنيه منها بغض النظر عن عدم تحديده لمقدار هذه الحصة بالنسبة للحصص الاخرى، ونوضح انه يعني المستلم هنا هو ان تمكن الرسالة من استلام البضاعة المرسله بالكمية الواردة بها دون خوف من اختلاف حصتها بغيرها وهو ما يتحقق في هذه الحالة لكون صنف و نوع البضاعة واحد.

١- هذا ما اكدته المادة الرابعة من القواعد الدولية التي وضعتها اللجنة البحرية الدولية

٢- نقض ٣ ديسمبر ١٩٧٩ س ٣٠ ق ص ١٤٠ ونقض ٣ يونيو ١٩٧٤ س ٢٥ ق ص ٩٦٧

الشرط الثاني :- اعطاء الحائز الحق في التسلم و التصرف

ينبغي ان تعطي الوثيقة الالكترونية لمستلمها الحق في طلب تسليم البضائع الموضحة بها عند الوصول وفي التصرف فيها اثناء الرحلة البحرية، وهذا الشرط لا يتحقق الا عندما تكون الوثيقة قابلة للاحتجاج بها قبل الربان والذي يعد الحائز الفعلي للبضائع اثناء تلك الرحلة اي ان تكون قابلة للتداول هذا ولم يلقي مشروع تبادل بيانات الشحن (١) DISH قبول كما انه لم يحظي بالتأييد نظرا لانه استعمل ليحل محل سند الشحن البحري الغير قابل للتداول فهذا النظام لا يوفر سند يعطي حائزه الحق في التصرف فيما يمثله من بضائع وانما يقدم وثيقة تتضمن مجموعة من المعلومات الغير قابلة للتداول.

الشرط الثالث: ان تكون حيازة الرسالة كافية للحيازة الرمزية للبضائع

يتعين ان تكون حيازة الرسالة كافية لحيازة البضائع حيازة رمزية الامر الذي يتحقق عندما تكون الرسالة للحامل او للاذن، فالرسالة الممثلة للبضاعة هي في الحقيقة سند يخول حائزه بعض الحقوق في مواجهة الربان، والتي يمكن التصرف فيها او التنازل عنها للغير، بحيث يصبح من تؤول اليه صاحب الحق في المطالبة بالتسليم والتصرف فيها اثناء نقلها بحرا ، فحق التصرف والتسليم يجعلها ممن يملكها حائزا قانونيا للبضائع طالما ان الربان يباشر السيطرة المادية عليها لحسابه.

و توفير الرسالة لتلك الحيازة يتحقق عندما يكون نقلها ناقلا للحقوق التي تخولها، اي عندما يكون هناك تلازم بين حيازة الرسالة والتمتع بهذه الحقوق ، عندما يتعلق حق التصرف والتسليم بالرسالة بحيث يكون بينهما ارتباط لا يقبل التجزئة ، و تعد الرسالة مماثلة للبضاعة واداة حيازتها الرمزية عندما يمكن لحائزها نقل ما ترتبه من حقوق قبل الناقل دون تدخل من الربان لقيام المستلم بتسليمها الكترونيا الي المتنازل اليه.

١- اختصار لكلمة Data Interchange For Shipping هذا المشروع قدم من قبل P&O Containers وعدد من المصدرين وكبار الناقلين.

لا ينطبق علي رسالة البيانات ما يسري علي السندات الورقية اذ لا تحقق تلك الحيابة عندما يتوافر لمستلمها التنازل عن حقوقه قبل الناقل دون ان يتخلي عنها فهنا يزول عن الرسالة دورها في تمثيل البضاعة ما دام التنازل عن الحقوق يتم بوسيلة اخري غير التخلي عنها وهو الامر الذي يحدث في السندات العادية عندما تكون اسمية فالتنازل فيها يكون بإتباع اجراءات الحوالة المنصوص عليها في القانون المدني وهو ما يعني ان يقبل الربان التنازل عنها او ابلاغه بالتنازل عنها ويتعين علي الربان الا يسلم البضاعة الا للشخص الذي انتقلت اليه الوثيقة بطريق حوالة الحق او الشخص المبين فيها اذا لم يبلغ بالتنازل^(١) .

هذا و يصعب تصور هذا الامر عند التعامل بالوثائق الالكترونية اذ عادة ما يتم التنازل عنها وتحويل ما بها من حقوق من خلال التخلي عن المفتاح الذي يصدره الناقل لمن صدر لصالحه السند لكونه يمثل المحور الاساسي الذي يتم عن طريق تداول تلك السندات . اذن فهناك تلازم بين هذا المفتاح وما يتضمنه السند من حقوق بحيث يعد التنازل عنه تحويل لهذه الحقوق الي الحامل الجديد^(٢) .

١- هذا ما قرره المشرع المصري صراحة في المادة ٢٢٠ من قانون التجارة الجدد ١٧ لسنة ١٩٩٩ وفي المادة ٢٠٣ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

٢- انظر د/ حسين شحاتة الحسين- التوثيق الالكتروني في الاعتماد المستندي - ضمن فعاليات المؤتمر الذي اقامته الجمعية المصرية للاقتصاد والتشريع- القاهرة ٢٠٠٢ ص ١٧

ثالثاً: سند الشحن اداة لحيازة البضائع

لا يمكن القول ان سند الشحن أداة ملكية بل هو أداة حيازة وهو ما يسمح لحامله الشرعي بالتصرف في البضائع اثناء الرحلة البحرية وتداول سند الشحن وفق للطرق المقررة قانوناً ، اذا كان سند الشحن أداة حيازة وكانت الحيازة هي احدي الطرق القانونية لكسب الملكية فهل يمكن الاستناد الي سند الشحن في اكتساب ملكية البضائع بطريق الحيازة تمسكاً بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية؟ وبمعني اخر هل يستطيع الحامل الشرعي لسند الشحن اكتساب ملكية البضائع لمجرد حيازته لسند الشحن ؟

اختلف الفقهاء في هذا الشأن فمنهم من يري ان حيازة سند الشحن هي حيازة حقيقة بالمعني القانوني للكلمة طالما ان سند الشحن يخول حامله سلطة فعلية علي البضائع التي يحوزها لحسابه الناقل او الربان وبناء عليه فإن حيازة سند الشحن ترتب ذات النتائج المترتبة علي حيازة البضائع ذاتها^(١) اي بمعني انها تخول الحامل الشرعي للسند الحق في التمسك بقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

ويري البعض الاخر ان حيازة سند الشحن ما هي الا حيازة رمزية ، وبالتالي فهي لا تكسب حامل السند الملكية اذ انه يشترط في الحيازة لتكسب الملكية ان تكون حيازة حقيقة وليست حيازة رمزية^(٢)، ويذهب البعض الي مساواة الحيازة الرمزية بالحيازة الحقيقية من حيث تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ويرتكز هذا الرأي علي الحيازة الرمزية ما هي صورة للحيازة الحقيقية لا يتم فيها تسليم الشئ ماديا الي يد الحائز. اذ ان تسليم سند الشحن يقوم مقام البضائع ذاتها ويغني عن التسليم المادي ، وهو الامر الذي يتوفر معه الحيازة الحقيقية وبالتالي تنطبق معه قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية.

والبعض الاخر ذهب الي القول بأن الحيازة من الامور الموضوعية التي يترك تقديرها للقاضي فله ان يستشفها من طريقة الانتفاع بالشئ طبقاً لما هو مخصص له حسب المؤلف والعادة فإذا تبين للقاضي ان المنقول تحت تصرف الحائز وله مطلق السلطات عليه قضي بتوافر الحيازة و لا معقب عليه في حكمه^(٣).

١- انظر د/ عزيز عبد الامير العكيلي - المرجع السابق ص ٢٢٦

٢- انظر د/ عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في القانون المدني - الجزء التاسع- الطبعة الثانية ص ١٥٤٤ فقرة ٤٤٣ وانظر د/ مصطفى كمال طه - القانون البحري - دار الجامعة الجديدة ١٩٩٨ ص ٢٦٢ .

٣- انظر د/ اسامة عبد العزيز - التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات - منشأة المعارف ٢٠٠٤ ص 176

الخاتمة والتوصيات

أولاً: النتائج: توصل الباحث من خلال بحثه الي عدة نتائج ومنها:-

- ان اتفاقية روتردام قد فرقّت بين حجّية سند الشحن البحري في الاثبات فيما بين طرفيه " الناقل والشاحن " وبين حجّيته في مواجهة الغير سواء كان هذا الغير طرف ثالث حسن النية أو مرسل اليه حسن النية كما اعترفت الاتفاقية بسند الشحن الالكتروني كأداة لاثبات عقد النقل البحري للبضائع.
- ان قانون التوقيع الالكتروني المصري رقم ١٥ لعام ٢٠٠٤ قد نص علي ذات الحجية المقررة للتوقيعات في أحكام قانون الإثبات ، وقد اوضح قانون التجارة البحري ٨ لسنة ١٩٩٠ الحجية المطلقة للسند في الاثبات لمصلحة الغير حيث عالج مشكلة البيانات غير الصحيحة المتعلقة بالبضاعة ، كما نص علي انه" لا يثبت عقد النقل البحري الا بالكتابة .
- ان قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ قد نص علي ذات الحجية المقررة للتوقيع الخطي ، وقد نص و قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ علي ان" وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعد قرينة علي تسلم الناقل للشئ محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطي حامله المخول قانونا الحق بتسلم الشئ.
- ان قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ قرر انه يجب ان يتضمن سند الشحن توقيع الناقل او من ينوب عنه ، وفي قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ يعد توقيع الناقل تعبير عن ارادته بما جاء في مضمون الوثيقة وان البضاعة مازلت في حوزته وهو يتحمل مسؤولية ذلك والامضاء علي الوثيقة تبرز هوية الناقل او من يقوم مقامه.

ثانياً:- التوصيات

- ١- يوصي الباحث بالمشروع العراقي ان يعيد النظر في نصوص قانون الاثبات رقم ١٠٧ لسنة ١٩٧٩ ليواكب معاملات التجارة الالكترونية والاخذ بالتفسير الموسع للكتابة بما يتفق وتلك المعاملات والتطورات التشريعية التي كسرت حواجز الزمان والمكان.
- ٢- يهيب الباحث بالمشروع العراقي ضرورة تنظيم عملية تشفير البيانات من خلال تعديل نصوص قانون المعاملات الالكترونية رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ وذلك من خلال استحداث واد تتناول عملية التشفير علي نحو يحقق حماية الوثائق والمستندات الالكترونية التي يتم التعامل بها بين الاطراف المتعاقدة.

المراجع والمصادر

اولاً: المراجع العامة والمتخصصة

- د/ اسامة عبد العزيز - التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات - منشأة المعارف ٢٠٠٤
- د/ حنان عبد العزيز مخلوف - النظام القانوني للطرف المنفذ البحري في ضوء اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا (قواعد روتردام ٢٠٠٩) دار النهضة العربية ٢٠٢٠
- د/ سميحة القليوبي - الاسس القانونية للتجارة البحرية - دار النهضة العربية ٢٠١١
- د/ سوزان علي حسن _ سند الشحن الالكتروني - دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ٢٠١٠
- _ عقد نقل البضائع بالحوايات دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٨
- د/ طوني ميشال عيسي - التنظيم القانوني لشبكة الانترنت دراسة مقارنة في ضوء القوانين الوضعية والاتفاقيات الدولية - بيروت ٢٠٠١
- د/ عاطف محمد الفقي - قانون التجارة البحرية- دار النهضة العربية - ١٩٩٨
- د/ عبد الرزاق السنهوري - الوسيط في القانون المدني - الجزء التاسع- الطبعة الثانية
- د/ عبد القادر حسين العطير - الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري - الدار الجامعية- القاهرة ١٩٨٣
- د/ عبد الهادي فوزي العوضي - الجوانب القانونية للبريد الالكتروني- دار النهضة العربية القاهرة ٢٠٠٥
- د/ عزيز عدب الامير العكيلي - دور سند الشحن في تنفيذ عقود البيع كافي وسيف- دار النهضة العربية ١٩٧١

د/ عصام حنفي محمود - قانون التجارة الدولية - دار النهضة العربية

د/ علي حسن يونس- العقود البحرية - دار الفكر العربي 1998

د/ علي جمال الدين عوض - النقل البحري للبضائع - دار النهضة العربية ١٩٩٢

د/ محمد ابراهيم موسي- سندات الشحن الالكتروني بين الواقع والمأمول - دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٥

د/ محمد عبد الفتاح ترك - عقد النقل البحري - دار الجامعة الجديدة- الاسكندرية - طبعة ٢٠٠٥

د/ محمد حسين عبد العال - ضوابط الاحتجاج بالمستندات العقدية في القضاء الفرنسي- دار النهضة العربية القاهرة
١٩٩٩

د/ مصطفى كمال طه _ اساسيات القانون التجاري والبحري - الدار الجامعية - بيروت ١٩٩٢

_ القانون البحري - دار الجامعة الجديدة ١٩٩٨

_ اصول القانون البحري - منشورات الحلبي الحقوقية- ٢٠١٢

د/ هاني دويدار - التنظيم القانوني للتجارة - دار الجامعة الجديدة الاسكندرية ٢٠٠١

د/ وليد الزبيدي - القرصنة علي الانترنت والحاسب ط ١ - دار اسامة- عمان الاردن ٢٠٠٣

ثانيا: الرسائل والدوريات العلمية

١- الرسائل العلمية

حسين بوزبوجة الاثبات الالكتروني لعقد النقل البحري للبضائع - رسالة ماجستير كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة
وهران الجزائر ٢٠١٣

صدام عبد الحسين رميش - سندات الشحن الالكترونية في النقل البحري وحجبتها في الاثبات - رسالة
ماجستير جامعة بيروت العربية - كلية الحقوق والعلوم السياسي - عام ٢٠١٣

فائز نعيم الرواشدة - المسؤولية عن نقل البضائع علي سطح السفينة - رسالة ماجستير بالاكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا ٢٠١٠

منار شكور محمد - اثبات العمليات المصرفية - رسالة ماجستير جامعة الموصل كلية الحقوق ٢٠١٢

٢- الدوريات العلمية

د/ ايمن النحراوي - سندات الشحن الالكترونية ودورها المستقبلي في التجارة الدولية - مجلة الاكاديمية العربية للعلوم
والتكنولوجيا والنقل البحري العدد ٦٥ المجلد ٣٤ - ٢٠٠٨

م/ حسن علوان لفته - القانون الواجب التطبيق علي سند الشحن البحري الالكتروني دراسة مقارنة - بحث منشور في
مجلة كلية الحقوق جامعة تكريت- العدد الثالث المجلد الرابع ٢٠٢٠

د/ حسين شحاتة الحسين- التوثيق الالكتروني في الاعتماد المستندي - ضمن فعاليات المؤتمر الذي اقامته الجمعية المصرية للاقتصاد والتشريع- القاهرة ٢٠٠٢

د/ عباس العبودي ود/ جعفر الفضلي - حجية السندات الالكترونية في الاثبات المدني في ضوء التعديل الجديد للقانون المدني الفرنسي ٢٣٠ لسنة ٢٠٠٠ - مجلة الرافدين للحقوق العدد ١٢ سبتمبر ٢٠٠١

د/ عصمت عبد المجيد بكر - مشكلة الاثبات بوسائل التقنيات العلمية - مجلة القضاء القضاة العدد ١ و ٢ السنة السادسة والخمسون شركة الانعام للطباعة المحدودة بغداد ٢٠٠٢

د/ مدحت صالح غائب - د/ محمد امين شيخي - اثر تحفظات الناقل البحري للبضائع علي حجية سند الشحن البحري - مجلة تكريت للحقوق السنة ١ المجلد ١ العدد ٤ الجزء ٢ - ٢٠١٧

م.م / ندي حمزة صاحب - الحجية القانونية للمستندات الالكترونية وطرق الطعن فيها دراسة مقارنة- بحث منشور في مجلة كلية القانون جامعة واسط العدد ٢٢ عام ٢٠١٦

د/ هاشم رمضان الجزائري - الاثار المترتبة علي استعمال سند الشحن الالكتروني في النقل البحري- بحث مقدم ضمن مؤتمر القانون والحاسب -جامعة اليرموك- الاردن ٢٠٠٤

ثالثا: المراجع الاجنبية

Planiol et ripert traite paratique de droit civil francais t3

Remond guouilloud le droit maritime ed pedone 1988

RODIERE Traite Generale De droit maririme TII n 457

john Livermore& Kralierk Euarjai ،Op، Cit

Mrs Diana Faber electronic bills of Laiding LMCLQ 1996

رابعا: المقالات و المواقع الالكترونية

مقال الباحث القانوني/ أحمد البعداني - سندات الشحن البحري دراسة مقارنة - منشور علي الموقع الالكتروني

<https://www.moeen.net/2020/06/Bill-%20of-%20lading.html>

مقال د/ ماهر جبر - بعنوان حجية سند الشحن البحري في الإثبات - منشور علي موقع

<https://www.egyptiansabroad.news/37039>