

إستعداد أجهزة النقل البحري فى المملكة العربية السعودية تقنياً،
قانونياً، إدارياً، لإستخدام سند الشحن الإلكترونى
دكتورة / سوزان على حسن
دكتورة / رجاء يحيى أحمد الشريف

منهجية الدراسة

مقدمة

إن سند الشحن هو الوثيقة التى يتم من بموجبها لنقل البحرى. و قد كان سند الشحن مجرد إيصال بإستلام البضائع يسلمه الربان للشاحن فى ميناء الشحن و لكن دوره تطور إلى أن أصبح أداة لإثبات عقد النقل و الشحن معاً و إنتهى بكونه أداة إنتمان تمثل البضائع و أصبحت حيازته مساوية لحيازة البضائع و يترتب عليها ذات النتائج القانونية التى تترتب على حيازة البضائع ذاتها.

إن قابلية سند الشحن للتداول و تمثيله للبضائع هى التى أعطت لسند الشحن أهميته فى عالم النقل البحرى و فى التجارة الدولية عموماً. و إستناداً إلى قدرته على تمثيل البضائع أصبح سند الشحن هو الأساس لعمليات التجارة الدولية. و لعمليات الإعتماد المستدى، و بسبب قابليته للتداول، أصبح بالإمكان بيع البضائع أو رهنها حتى و هى فى البحر أثناء النقل، لدرجة أنه يمكننا اليوم القول بأن عمليات البيع و الشراء أصبحت تتم ليس على البضائع ذاتها بل على سند الشحن الذى يمثل البضائع. و كذلك بالنسبة للبنوك أصبح البنكى – فى تمويله لعملية البيع – يعتمد اعتماداً أساسياً على حيازته لسند الشحن لأنه يعتبر أنه بحيازته إياه فكأنه يحوز البضائع محل حيازة فعلية.

إن نجاح سند الشحن، و غن كان يقدم العديد من المزايا خاصة بالنسبة لحامله الذى يتمتع بضمان و أمان أكيدين ، إلا أنه لأسباب إبتداعها الحياة العلمية و لأمر شكلية – تتمسك بها المحاكم – بدأ يفقد مركزه القوى الذى طالما تتمتع بع فى مجال النقل البحرى.

وتفاديا لكل هذه المعوقات ومسايرة للتطور العلمي والتكنولوجي في مجال تبادل البيانات اتجه المتخصصون في مجال النقل البحري في الدول المتقدمة نحو التخلي عن سند الشحن التقليدي ليحل محله سند الشحن الإلكتروني.

وسند الشحن الإلكتروني ما هو إلا سند شحن عادي ولكن يتم تبادل البيانات فيه إلكترونيا. وقد أثبتت الممارسات العملية في الدول المتقدمة أن سند الشحن الإلكتروني يمكن أن يحل محل سند الشحن التقليدي.

ولكن ما هو الدور الذي يلعبه سند الشحن الإلكتروني في المملكة ؟ وما هو استعداد الموانئ في المملكة لتطبيقه؟

للإجابة على هذه الأسئلة تم استعراض سند الشحن الإلكتروني في الجزء النظري من هذه الدراسة من الفصل الثاني الى الفصل الثالث. وقد اتضح من نتائج الدراسة أن سند الشحن الإلكتروني غير مطبق في المملكة العربية السعودية، بسبب العديد من المعوقات، ومن أهمها عدم وجود أنظمة وقوانين تحكم عملية التعامل به، وعدم اعتراف الأجهزة ذات العلاقة بهذا النوع من المستندات. وفي ختام الدراسة تم تقديم بعض التوصيات لمعالجة معوقات استخدام سند الشحن الإلكتروني في المملكة العربية السعودية.

مشكلة البحث:

يدور موضوع البحث حول استبدال سند الشحن التقليدي (الورقي) بسند شحن إلكتروني بحيث يتم تبادل البيانات الموجودة في سند الشحن بطريق الحاسب الآلي بدلا من الطريقة التقليدية وهي الطريقة الورقية. و تكمن أهمية الموضوع في ضرورة مسايرة التطور الهائل الذي يحدث في مجال النقل البحري ويزداد يوما بعد يوم ويجب علينا مسايرته حتى لا تفاجأ الدول التي لاتزال تستخدم سند الشحن الورقي بعزلتها عن عالم النقل البحري الدولي خاصة وقد دخلت اتفاقية الجات حيز النفاذ. وحتى يمكن تفعيل دور سند الشحن الإلكتروني لابد أن يكون هذا التطور شاملا للنواحي التقنية والقانونية والإدارية.

المبررات الواضحة لاختيار البحث:

قد تم اختيار هذا البحث لأن هناك العديد من الدول وخاصة دول العالم الثالث مازالت تستخدم سند الشحن الورقي في الوقت الذي تستخدم دول العالم المتقدم بديلا عنه وهو سند الشحن الإلكتروني. ولا يخفى على أحد أنه لابد من مسايرة التطور الذي يحدث في مجال النقل البحري وخاصة الدولي منه وخصوصا في ظل اتفاقية الجات، والموانئ البحرية هي الممر الرئيسي للصادرات والواردات للدول، وحتى لاتكون الميناء في عزلة عن موانئ العالم المتقدم لابد أن يساير التطور الذي يحدث عالميا في صناعة النقل البحري. وقد وصل هذا التطور التكنولوجي إلى سند الشحن. لذا لابد أن تكون الموانئ السعودية مستعدة للتعامل بسند الشحن الإلكتروني.

أهداف الدراسة

- ١- التعرف أولا على مفهوم سند الشحن التقليدي (الورقي).
- ٢- بيان إشكالات سند الشحن التقليدي (الورقي)

٣- تحديد مفهوم ومزايا سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن التقليدي (أداة إثبات وأداة لتمثيل البضائع).

٤- بيان أن سند الشحن التقليدي يعتبر أداة إثبات وأنه يمثل البضائع مع بيان ما إذا كان سند الشحن الإلكتروني يقوم بذات الدور الذي يقوم به سند الشحن التقليدي

٥- بيان المشاكل العملية والقانونية لسند الشحن التقليدي (الورقي) ومدى قدرة سند الشحن الإلكتروني على حل هذه المشاكل من خلال أحدث ما توصلت إليه المعرفة في طرق استخدام التقنية الحديثة.

٦- التعرف على الأنظمة القانونية الداخلية والدولية لمعرفة مدى تقبلها وإعترافها بسند الشحن الإلكتروني .

٧- التعرف على مدى استخدام سند الشحن الإلكتروني في مجال النقل البحري في المملكة العربية السعودية.

٨- معرفة مدى استعداد الجهات ذات العلاقة لاستخدام سند الشحن الإلكتروني في المملكة.

٩- التعرف على المشاكل التي تواجه سند الشحن الإلكتروني في المملكة العربية السعودية.

إجراءات الدراسة

المنهج البحثي المستخدم:

هناك العديد من المناهج البحثية المعروفة، ويختار الباحث من بينها ما يناسب موضوع بحثه. وقد رأت الباحثتان أن المنهج الوصفي التحليلي هو الأنسب لموضوع هذا البحث. حيث تم الرجوع الى المصادر والمراجع الأولية.

لمعرفه ماكتب عن سند الشحن بشكل عام، وسند الشحن الالكتروني بشكل خاص، ومعرفة مواقف المنظمات الدولية، والدول المتقدمه من استخدام سند الشحن الالكتروني كبديل لسند الشحن الورقي. ومن ثم إجراء بحث ميداني لمعرفة مدى استخدام سند الشحن الالكتروني في المملكة العربية السعودية، ومدى جاهزية القطاع العام والخاص لذلك. ومن ثم جرى تحليل البيانات باستخدام أدوات التحليل العلمية.

مجتمع الدراسة:

حيث أن سند الشحن يستخدم في مجال التبادلات التجارية، ويعتبر صك ملكية البضاعة في عقد النقل البحري، وبموجبه يتم الإفراج عن البضائع. لذا فإن مجتمع الدراسة يتمثل في الجهات ذات العلاقة في التجارة المنقوله بجرأ. وقد تم إختيار الجهات السعودية التالية لتكون محل الدراسة:

١-الجهات الحكومية السعودية ذات العلاقة بفسح وتسليم البضائع هي:

• مصلحة الجمارك السعودية.

• إدارة الموانئ البحرية.

٢- القطاع الخاص ويتمثل في:

• شركات النقل البحري.

• التجار.

عينة الدراسة:

بعد أن قامت الباحثان في تحديد مجتمع الدراسة، تم إختيار إدارة جمرك ميناء جدة الاسلامي، والإدارة العامة لميناء جدة الاسلامي. لتوزيع الإستبانات على عينة من الموظفين والمسؤولين وعددهم (٢٠) شخصاً. تم إختيارهم بأسلوب العينة العمدية أو الفرضية. (Purposive Sample) كذلك تم إختيار

عدد (٤) من شركات النقل البحري، و(٤) من الشركات التجارية، وأرسلت عدد من الاستبانات باللغتين العربية والانجليزية لكل شركة، وطلب من مدراء العموم لهذه الشركات تعبئتها من قبلهم ومن الشخص المسؤول عن عمليات الشحن لديهم.

الحدود المكانية والزمانية للبحث:

الحدود المكانية للبحث هي محافظة جده، ومدة إنجاز البحث (٩) اشهر.

وسائل جمع البيانات:

لقد تم استخدام وسيلتين من وسائل جمع البيانات المتعارف عليها وهما: الاستبانة، والمقابلات الشخصية. إذ صممت استبانة باللغتين العربية والانجليزية، مكونة من (١٦) سؤال رئيسي استخدم فيها منهج (ليكرت) من خمس خيارات تتراوح من (موافق بشده - غير موافق بشده) وعرضت الاستبانة على عدد من الأكاديميين المتخصصين في النقل البحري، والقانون البحري، وعلى عدد من الممارسين لعمليات النقل البحري، والتبادل التجاري لتحكيمها. وقد تم تعديل بعض الفقرات حسب آرائهم.

أما المقابلات الشخصية فقد تم إجرائها بواسطة الهاتف مع بعض المسؤولين في الأجهزة الحكومية موضع الدراسة، وكذلك بعض المسؤولين في القطاع الخاص.

توزيع واستعادة الاستبانة:

تم توزيع الاستبانات بواسطة فريق عمل مكون من (شخصين). بعد أن تم التنسيق المسبق مع المسؤولين بالجهات ذات العلاقة. ومن ثم إستعادتها في اليوم التالي. وقد تم توزيع عدد(٢٠) استبانة على الجهات الحكومية. وعدد (٢٤) استبانة للقطاع الخاص.

وقد تمت استعادة عدد (١٨) استبانة من القطاع العام، وعدد (٢١) استبانة من القطاع الخاص. وبعد فرز الاستبانات وجد أن العدد الصالح للتحليل هو (٣٥) استبانة.

تحليل البيانات:

بعد أن تم تحديد الاستبانات الصالحة للتحليل، رأت الباحثة الاستبانة بمكتب إحصائي متخصص في هذا المجال. حيث تم استخدام البرنامج الإحصائي spss لإدخال البيانات وقد أجريت الاختبارات التالية:

١- اختبار فرق المتوسطين (ت):

لمعرفة هل يوجد فروق معنوية بين متوسط إجابات عينة الدراسة على أسئلة الاستبانة.

٢- اختبار تحليل التباين الأحادي (ف):

لمعرفة هل يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين إجابات عينة الدراسة على الأسئلة تعود إلى المؤهل، الخبرة، جهة العمل،

الفصل الثاني سند الشحن التقليدي وأشكالته

.. مفهوم سند الشحن

سند الشحن هو الوثيقة التي يصدرها الناقل بناء على طلب الشاحن عند تسلم البضائع . وتقتصر دلالة مثل هذا السند على إستلام الناقل للبضائع ، ويعرف بأنه سند يرسم الشحن أو من أجل الشحن received for shipment

ومثل هذا السند يقوم بذات وظائف سند الشحن العادي (مشحون) فيما عدا إثباته لشحن البضائع على سفينة ما . ومن الجدير بالذكر هنا أن للشاحن أن يطلب من الناقل بعد شحن البضائع على السفينة ، أن يضع بيانا على سند الشحن الذي سلمه له عند إستلامه البضائع يفيد حصول الشحن فعلا على السفينة مع بيان تاريخ الشحن ، ويصير السند في هذه الحالة سند شحن عادي (مشحون) يقوم بكل وظائف ذلك السند بما فيها إثباته لشحن البضائع .

وسند الشحن إما أن يكون إسميا أو للأمر أو للحامل . فإذا كان إسميا أى صادر بإسم شخص بعينه ، فإن تداوله يكون بإتباع قواعد الحوالة المدنية ، وبالتالي فإنه يتعين لنفاذ الحوالة قبل المدين قبله لها أو إعلاته بها .

أما إذا كان سند الشحن للأمر وهو الشائع عملا ، فإن تداوله يكون بطريق التظهير الناقل للملكية ، ويكون للمظهر إليه في هذه الحالة إعادة تظهير السند لأمر شخص آخر .

أما إذا كان سند الشحن لحامله ، أى لا يحمل إسم المرسل إليه ، فإن تداوله يكون بالمناولة أو التسليم ، وإستعمال سند الشحن لحامله نادر في الحياة العملية بسبب ما يتعرض له صاحبه من ضياع أو سرقة .

ويقوم سند الشحن بوظائف ثلاثة : فهو أداة لإثبات إستلام الناقل للبضائع الموصوفة به ، وهو أداة لإثبات عقد النقل نفسه حيث يتضمن شروط النقل ، وأخيرا هو أداة لتمثيل البضائع المشحونة ويقوم مقامها بحيث تندمج البضائع في سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضائع .

ويحتوي سند الشحن على العديد من البيانات كالتالي :

- إسم كلا من الناقل والشاحن والمرسل إليه وعنوان كل منهم ، وهو بيان الهدف منه التعرف على أطراف سند الشحن

- صفات البضائع كما دونها الشاحن خاصة طبيعتها وعدد الطرود ووزنها وحجمها والعلامات المميزة لها وحالتها الظاهرة بما في ذلك الأوعية الموضوعية فيها .

- إسم السفينة إذا صدر السند وقت إجراء الشحن أو بعد إجرائه .

- إسم الريان .

- ميناء الشحن والتفريغ .

- أجرة النقل إذا كانت مستحقة بكاملها عند الوصول أو الجزء المستحق منها .

- مكان وتاريخ إصدار السند وعدد النسخ التي حررت عنه .

- شحن البضائع على سطح السفينة إذا كان النقل يجري بهذه الطريقة .

ويصدر سند الشحن من نسختين تسلم أحدها إلى الشاحن

وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للتزول عنها .

ويقوم الناقل بالتوقيع على النسخة المسلمة للشاحن ، وتعطى هذه

النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها . ويجوز

أن تحرر من سند الشحن عدة نسخ بناء على طلب الشاحن ، وتكو كل

نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة
مقام الأخرى ، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها إعتبار
النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة للناقل .

إشكالات سند الشحن

نشير في البداية إلى أننا سوف نستبعد من هذه الدراسة مسألتين : الأولى
خاصة بالتحفظات الواردة في سند الشحن والثانية خاصة بتعدد سندات الشحن.
فبالنسبة لمسألة التحفظات الواردة بسند الشحن فهي فضلا عن كونها مسألة
قانونية ل تتعلق بكون سند الشحن ورقيا أو لا فهي لم تعد تشكل مشكلة في
الوقت الحاضر وذلك لأن المشرع قد حسم أمرها وتطلب - حتى يمكن
الاعتراف بصحتها - أن تكون مسببة وإلا اعتبرت كأنها لم تكن .

وتنص المادة ١٦ فقرة ١ من اتفاقية هامبورج على أنه : " إذا تضمن سند
الشحن تفاصيل تتعلق بالطبيعة العامة للبضائع ، أو علاماتها الرئيسية ، أو عدد
الطرود أو القطع ، أو وزنها ، أو كميته ، يعلم الناقل أو الشخص الآخر
الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه بعدم مطابقتها للبضائع المتلقاة فعلا أو
للبضائع المشحونة إذا كان في ذلك ، أو إذا لم تتوافر لديه الوسائل المعقولة
للتحقق من هذه التفاصيل ، يدرج الناقل أو الشخص الآخر تحفظا في سند
الشحن يثبت أوجه عدم الصحة في التفاصيل والأسباب التي حملته على الاشتباه ،
أو كون الوسائل المعقولة للتحقق غير متوفرة " .

أما عن إمكانية إدراج التحفظات في سند الشحن الإلكتروني فهو أيضا أمر
محسوم إذ أنه يكفي إدخال هذا البيان مثله مثل أي بيان آخر بحيث ينمو إلى علم
الشاحن مع ذكر الأسباب التي دعت إلى عملها .

أما بالنسبة لمسألة تعدد سندات الشحن فهي أيضا محسومة حيث أنه إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخا من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم البضائع ، فإنه يتم تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقا على تظهيرات النسخ الأخرى . وإذا تسلم البضائع حامل حسن النية لإحدى النسخ، كانت له الأفضلية على حامل النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها أسبق تاريخا . وللوصول إلى معرفة ما إذا كان سند الشحن الإلكتروني قادرا على حل إشكالات سند الشحن التقليدي من عدمه فإنه يتحتم علينا التعرض لهذه الإشكالات بنوعها أي العملية منها والقانونية .

- الإشكالات العملية لسند الشحن التقليدي

درج العرف على تحديد تاريخ إصدار سند الشحن الورقي دون أن يرد بذلك نص صريح ، وتكمن أهمية هذا البيان في أمور عديدة نذكر منها على سبيل المثال ارتباطه بفتح عمليات الاعتماد المستندي . ولكن الذي يحدث عملا هو أن يلجأ الشاحنون إلى التلاعب في تاريخ سند الشحن للبقاء في المدة المقررة للاعتماد المستندي .

ويضاف إلى ما تقدم أنه ومع ظهور الحاويات درج العمل على إدراج تحفظات said to contain في سندات الشحن بسبب عجز الناقل عن مراجعة مضمون الحاوية . ونظرا للتأثير السلبي لهذه التحفظات على دور سند الشحن كأداة ائتمان يتمكن بموجبها صاحب الحق في البضائع من فتح اعتماد مستندي ، لجأ الشاحنون إلى تسليم الناقلين خطابات ضمان مقابل إصدار سندات شحن نظيفة أي خالية من التحفظات حتى يتمكنوا من فتح الاعتماد المستندي . وقد تسبب هذا الوضع في خلق مشاكل جديدة تتمثل في عدم تعبير سندات الشحن النظيفة

عن الواقع لدرجة تمكننا من القول بأنها سندات تستخدم للغش والتلاعب على البنوك وبالتالي تضر بمصالحهم . ولكن المشكلة ليست في القيمة القانونية غير الأكيدة لسند الشحن النظيف بل هي في خطابات الضمان الصادرة بهذه المناسبة فهي بدورها تعتبر نوع من أنواع الغش والتحايل .

خطابات الضمان

فضلا عن الإشكالات التي يتسبب فيها سند الشحن لحظة استلام الناقل للبضائع من يد الشاحن فإن هناك مشاكل يثيرها سند الشحن لحظة تسليم البضائع للمرسل إليه عند وصول البضائع . فنظرا لبطء انتقال سند الشحن من الشاحن إلى المرسل إليه فإنه في كثير من الأحيان ما تصل البضائع قبل وصول سند الشحن إلى المرسل إليه ، فيقف الناقل حائرا أمام بضائع تم نقلها ولا تجد صاحبا شرعيا لها فلا يعرف لمن يسلم البضائع .

لكي يحصل الشاحن أو البائع على ائتمان من البنك فهو يحتاج لسند شحن نظيف Clean Bill of Lading . فالمادة ٣٤ من القواعد الموحدة الخاصة بالاعتماد المستندي تنص على ضرورة أن يكون سند الشحن نظيف أى خالى من أى تحفظات سواء تعلقت بحالة البضائع أو بحالة التغليف .

ومن هنا ابتدعت الحياة العملية نوعا جديدا من التعامل يصدر فيه الناقل سند شحن نظيف مقابل استلامه لخطاب ضمان من الشاحن يتعهد فيه هذا الأخير بضمان أية اختلافات قد تتضح فيما بعد بين البضائع المدونة في سند الشحن وبين البضائع لحظة التسليم . وبموجب خطاب الضمان يتعهد الشاحن بتعويض الناقل عن الأضرار التي يمكن أن تصيب هذا الأخير من جراء موافقته على إصدار سند شحن خالى من التحفظات .

ولكن أثبتت الحياة العملية أن خطابات الضمان تنطوي على نوعا من الغش للبنوك ، إذ أنه في كثير من الأحيان ما يصدر الناقل سند شحن نظيف وهو على علم بأن البيانات الخاصة بالبضائع الواردة فيه تخالف الحقيقة ، إما لأن البضائع يكون قد أصابها تلف أو تكون التغليف ضعيفة وغير كافية (Trib. Com. De Rouen 23 Fev. 1962) .

وفي الوقت الذي لم تتعرض فيه اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ لمسألة خطابات الضمان ، اهتمت اتفاقية هايجل لسنة ١٩٧٨ بها وأفردت لها نصا خاصا (المادة ١٧) يرسي مبدأ مؤداه أن كل خطاب ضمان يصدره الشاحن للناقل مقابل إصدار هذا الأخير لسند شحن نظيف لا يعتبر حجة على الغير وخاصة المرسل إليه الذي تعتبره الاتفاقية من الغير في هذا الخصوص . وأضافت الاتفاقية أنه إذا صدر من الناقل مثل هذا التصرف بقصد الإضرار بالمرسل إليه أو بالغير ، فسوف يحرم من الاستفادة من تحديد المسؤولية فيما يخص الأضرار التي تكون قد أصابت المرسل إليه أو الغير من جراء التصرف على أساس البضائع الموصوفة في سند الشحن . وأضافت الاتفاقية أنه إذا صدر من الناقل هذا التصرف بقصد الإضرار بالغير فإن خطاب الضمان يفقد حجتيه حتى بين طرفيه أى في مواجهة الشاحن وبهذا الشكل سوف يكون ذلك بمثابة عقوبة توقع على الناقل تتجاوز التعويض عن الضرر الناتج عن خطأه . (BONASSIES (P) 1979)

وبناء على ما تقدم فإنه يمكننا القول بأن الناقل الذي يتصرف بدون سوء نية وليس بقصد الإضرار بالغير يحتفظ بحقه في الرجوع ضد الشاحن بمقتضى خطاب الضمان (المادة ١٧ فقرة ٣ من الاتفاقية) .

هذه هي المشكلة بالنسبة لخطابات الضمان التي تصدر في ظل سند

الشحن التقليدي وهي مشكلة سببها الغش تارة وحرمان الغير من استرداد ما دفعه من تعويض تارة أخرى ، فهل سينجح سند الشحن الإلكتروني في حل المشاكل التي تتسبب فيها خطابات الضمان ؟

أما بالنسبة لخطابات الضمان التي يصدرها المرسل إليه فهي ابتدعتها الحياة العملية بسبب إلزام المشرع البحري الناقل بعدم تسليم البضائع إلا للمرسل إليه أو لمن ينوب عنه . وقد وجد الناقلون أنهم حتى يتحققوا من صفة المرسل إليه يجب عليهم الرجوع للبيانات الواردة في سند الشحن .

وفي حالة سند الشحن الاسمي يمكن أن تتم عملية التسليم حتى في غياب سند الشحن وذلك بمجرد التحقق من هوية المرسل إليه ومطابقتها لما هو وارد بسند الشحن . أما في حالة سند الشحن لحامله أو لأمر - وهو الوضع السائد - فإن الوضع يختلف ويجب على من يتقدم لتسلم البضائع تقديم أصل سند الشحن إذ أن الناقل ملزم بعدم تسليم البضائع إلا لحامل السند أو لآخر شخص تم تظهير السند إليه .

ولكن في الواقع كثيرا ما يتقدم المرسل إليه دون أن يكون في حوزته سند الشحن الورقي الذي يخول له الحق في تسليم البضائع . وفي الحقيقة هناك أسباب عديدة تفسر عدم وجود سند الشحن في ميناء التسليم لحظة تسليم البضائع ومنها عدم كفاءة الخدمات البريدية ، وتعقد العمليات البنكية التي تعطل خط سير سند الشحن في اتجاه ميناء التسليم . ويمكننا القول أن سبب تأخر وصول سند الشحن يرجع للدور الذي يقوم به ، فبصفته أداة تمثيل للبضائع فهو قابل للتداول أي يمكن التنازل عنه من شخص إلى آخر بمجرد التظهير ، وبناء عليه فإن المرسل إليه يمكن أن يتغير أثناء نقل البضائع دون أن يعلم الناقل أو يخطر بذلك . ومن هنا

يصبح من الضروري إبراز سند الشحن في ميناء التسليم حتى يسلم الناقل البضائع لصاحب الحق فيها . إلا أن سند الشحن الذي يسمح بفتح الاعتماد المستندي كثيرا ما يمر بمراحل بنكية عديدة - أحيانا معقدة وطويلة - قبل أن يصل إلى المرسل إليه . وفي المقابل أصبحت السفن تصل بسرعة - بسبب التطور العلمي - إلى موانئ الوصول قبل سند الشحن فيجد الناقل نفسه أمام أمرين : إما أن يرضخ للأمر الواقع ويسلم البضائع للمرسل إليه أو أن يتمسك بالنصوص القانونية ويمتنع عن التسليم إلا في وجود سند الشحن .

وقد أوجد المرسل إليهم حلا عمليا لهذه المشكلة فابتدعوا خطابات ضمان يسلمونها إلى الناقل مقابل تسليم هذا الأخير البضائع لهم . ويتعهد المرسل إليه بموجب خطاب الضمان أنه صاحب الحق في استلام البضائع وأنه في حالة حدوث أية مشاكل في هذا الخصوص فإنه يكون وحده المسئول تجاه المتضررين من ذلك .

وحتى لا تتعطل حركة التبادل التجاري يضطر الناقل - تقديرا منه بعدم جدوى الانتظار في الميناء وما يسببه ذلك من خسائر مادية - إلى قبول تسليم البضائع للشخص الذي يدعى أنه صاحب الحق في البضائع مقابل خطاب ضمان يصدره هذا الأخير ويتعهد بموجبه بتسليم سند الشحن للناقل فور وصولها إليه وتحمل أية نتائج يمكنها الضرر بالناقل من جراء هذا التسليم الغير قانوني (PESTEL DEBORD P. 1985 - .) .

وتكمن المشكلة في أن الفقه والقضاء يجمعان على اعتبار خطاب الضمان مجرد ورقة ضد *contre lettre* . فخطاب الضمان الذي يصدر من المرسل إليه مقابل استلامه البضائع من الناقل ما هو إلا ورقة يتعهد فيها المرسل إليه بأنه

سيعوض الناقل عن الأضرار التي أصابته من جراء التسليم غير القانوني للبضائع .
وتنحصر آثار هذه الورقة بين المرسل إليه والناقل و لا أثر لها في مواجهة الغير .
هذا فضلا عن أن شرعية خطابات الضمان من عدمه أثارت جدلا فقهيًا كبيرًا
وهو الأمر الذي إن أدى إلى شيء فإنما سيؤدي إلى إضعاف الثقة التي طالما تميز
بها سند الشحن الورقي وذلك بسبب تأخر وصوله إلى ميناء الوصول أو بسبب
استخدامه كوسيلة للاحتيال على البنوك .
يضاف إلى كل ما تقدم أن عملية تسليم البضائع مقابل تسليم الناقل لخطاب
الضمان لا يؤدي إلى إبراء ذمة الناقل تجاه المرسل إليه لأن التسليم لا يتم قانونًا
إلا بتسليم الناقل لسند الشحن من المرسل إليه .
وبناء عليه فإن البعض يرى أنه اتفاق مخالف للآداب العامة ويسبب استعماله
أضرارًا كثيرة للمرسل إليه الحقيقي ، وأنه يشجع على الغش والاحتيال ، والبعض
الآخر يرى وجوب التمييز بين خطابات الضمان السليمة التي يصدرها من له
الحق على البضائع بسبب تأخر سند الشحن فعلا والتي لا تهدف إلى الإضرار
بالغير ، وبين خطابات الضمان المشوبة بالغش . فالأولى يجب الاعتراف
بشرعيتها لأنها تصدر استجابة لبعض الضرورات التجارية ولا تهدف إلى الإضرار
بالغير ، بل يؤدي استعمالها إلى فوائد كثيرة من حيث سهولة وسرعة تسليم
البضائع ، وفي هذه الحالة يجب اعتبار خطابات الضمان صحيحة وبالتالي تأخذ
حكم ورقة الضد من حيث اقتصار أثرها على أطرافها وحدهما ولا تتعداهم إلى
الغير . أما خطابات الضمان التي صدرت بغرض الغش والإضرار بالغير فهي
يجب الحكم ببطلانها سواء بين الأطراف أو في مواجهة الغير لأن سببها غير
مشروع .

وتجلى المشكلة عندما يتسلم شخص آخر غير المرسل إليه الحقيقي مقابل خطاب الضمان . فقد قضت محكمة النقض المصرية بخصوص حجية خطابات الضمان بأنها حجة على عاقيدها وحدهما وأنه لا يجوز الاحتجاج بخطابات الضمان على الغير من حاملي سندات الشحن (طعن ٨ / ٣ / ١٩٨٢ . طعن ٨ / ٣ / ١٩٨٢ . طعن ٢٣ / ٦ / ١٩٧٥ . طعن ٢٢ / ٣ / ١٩٦٦ .).

وتهدف من طرح المشاكل التي تثار بمناسبة إصدار خطابات ضمان بسبب تأخر وصول سند الشحن إلى ميناء الوصول هي بيان أن سند الشحن التقليدي لم يعد يحتل المكانة التي كان عليها في السابق . فهو سند يعيه البطء الشديد الذي يشجع على القيام بتصرفات تفرضها الحياة العملية حتى تسير العملية التجارية بالسرعة التي تتطلبها المعاملات التجارية : فهو يتطلب الكثير من التوقعات والأختام التي تثقل من أعباء النقل والتي تعتبر مصدر لتأخره في الوصول لميناء التسليم قبل البضائع . ويكفي أن نتخيل حالة الناقل الذي يجد نفسه أمام مئات من سندات الشحن التي تنتظر توقيعه أو تتطلب تحفظه على البيانات الواردة فيها مع ذكر الأسباب التي دعت له عمل هذه التحفظات. أضف إلى ذلك التأخير الناتج عن البريد في الوقت الذي يجب أن يصل سند الشحن قبل البضائع حتى يتمكن المرسل إليه من تسلم البضائع من الناقل .

إن البطء الذي أصبح الطابع السائد لسند الشحن التقليدي هو أحد الأسباب التي دفعت الناقلين إلى استخدام سند الشحن الإلكتروني لأنه يصل إلى المرسل إليه في لحظات وبالتالي يستحيل معه وصول البضائع إلى المرسل إليه قبله ، ومن هنا فهو يحل مشكلة إصدار خطابات الضمان في ميناء الوصول . وبناء عليه فإننا سنعود إلى الوضع الطبيعي لتسليم البضائع وهو التزام الناقل البحري بعدم تسليم

البضائع إلا المرسل إليه أو لمن ينوب عنه وذلك وفقا لما هو مبين بسند الشحن ، فإذا كان سند الشحن اسميا له أن يسلم البضائع للمرسل إليه بمجرد التحقق من هويته ومطابقتها بما هو وارد في سند الشحن ، وإذا كان سند الشحن لحامله أو لأمر - وهو الوضع السائد - تسلم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن .

التلاعب في تاريخ استلام الناقل للبضائع

عند تداول سند الشحن الورقي فإنه يذكر فيه مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي جررت منه " .

ولكن في الحياة العملية كثيرا ما يلجأ الأطراف المتعاقدون إلى التلاعب بتاريخ استلام الناقل للبضائع ، أو تاريخ إصدار سند الشحن ، فتارة نجد الشاحن يطلب من الناقل تدوين تاريخ مخالف للتاريخ الحقيقي لإصدار سند الشحن بهدف الاستفادة من الائتمان الذي يطلبه من البنك ، وتارة أخرى نجد الشاحن البائع يطلب من الناقل ذات الطلب بهدف التعجيل من انتقال مخاطر البضائع منه (البائع) إلى المشتري ، الخ ...

ويتضح التلاعب في تاريخ إصدار سند الشحن في أكثر صورته في النقل بالحاويات (إبراهيم مكي ١٩٧٥) . إذ أنه في هذا النوع من النقل يتولى ناقل واحد النقل من مخازن الشاحن إلى مخازن المرسل إليه . وقد ترتب على هذا الأمر أن تسلم الناقل للحاوية لم يعد يتم في ميناء الشحن كما تقرره اتفاقية هامبورج ، بل أصبح الناقل يتسلم الحاوية من الشاحن من مقر هذا الأخير . ومعنى آخر أصبحت عملية تسليم الناقل للبضائع تتم خارج ميناء الشحن وليس فيه ، فيصدر الناقل - بناء على طلب الشاحن - سند شحن الحاويات container Bill of Lading يقر فيه بتسلمه البضائع في تاريخ سابق على

التحميل والنقل ويتعهد بتحميلها ونقلها في تاريخ لاحق .

وهذا الوضع يخلق العديد من المشاكل القانونية تختلف حسب ما إذا كانت العلاقة بين أطراف عقد النقل بيعهم البعض أو بين أطراف عقد البيع أو بين أطراف عقد التأمين بعضهم ببعض أو بين الشاحن والبنك بمناسبة الائتمان الذي يطلبه الأول من الأخير .

ففي العلاقة بين أطراف عقد النقل بيعهم البعض ، سوف تمتد مسؤولية الناقل إلى خارج ميناء الشحن وفي ذلك مخالفة لما تنص عليه اتفاقية هامبورج من أن مسؤولية الناقل تبدأ من تاريخ استلامه البضائع في ميناء الشحن . وبناء عليه سوف يستفيد الناقل - في المرحلة السابقة على دخول البضائع لميناء الشحن - من التحديد القانوني للمسئولية الذي تخوله إياه الاتفاقية ، ولن يجرمه من الاستفادة من تحديد المسؤولية - من وجهة نظرنا - إلا إثبات الشاحن أن الضرر قد أصاب البضائع في المرحلة السابقة على دخول البضائع في ميناء الشحن . وفي هذا الشأن لم يفرق القضاء الإنجليزي بين التسليم الفعلي في مقر الشاحن والتسليم القانوني في ميناء الشحن ، بل ائتمن فقط بالبيانات والشروط الواردة في سند الشحن وقضى بأن هذه البيانات والشروط تعد حجة على أطراف سند الشحن من وقت اتفاقهم على عملية النقل . وقد برر القضاء موقفه بأن الفول بغير ذلك يجعل السند متعارضا مع عقد النقل وليس مثبتا له .

أما في العلاقة بين أطراف عقد بيع البضائع فكما ذكرنا يمكن تأريخ إصدار سند الشحن أطراف العقد من التحقق من مدى قيام البائع بتنفيذ التزاماته في الميعاد المقرر لذلك ، وخاصة شحن البضائع في التاريخ المتفق عليه في عقد البيع . فابتداء من تاريخ الشحن الذي هو في الغالب تاريخ إصدار سند الشحن

تنتقل مخاطر البضائع من البائع إلى المشتري . ولكن الذي يحدث عملا هو أن يطلب الشاحن (البائع) من الناقل تدوين تاريخ سابق للشحن الفعلي للبضائع بحيث يتطابق مع التاريخ الذي اتفق عليه الشاحن (البائع) مع المشتري ، في حين أن الشحن الفعلي للبضائع سوف يتم في وقت لاحق . ويؤثر هذا التلاعب في تاريخ شحن البضائع بالسلب على العلاقة بين البائع والمشتري لأنه ينقل مخاطر البضائع من على عاتق البائع إلى عاتق المشتري في وقت سابق على الشحن الفعلي .

وبخصوص علاقة أطراف عقد التأمين على البضائع ببعضهم البعض ، فكما ذكرنا تبدأ في الغالب مسؤولية شركات التأمين عن تغطية مخاطر الرحلة البحرية من تاريخ شحن البضائع على متن السفينة . والذي يحدث عملا هو أنه يتم التلاعب في تاريخ شحن البضائع فيتفق كلا من الناقل والشاحن على تقديم تاريخ شحن البضائع في السند بحيث يدون تاريخ سابق على تاريخ الشحن الفعلي . ويهدف كلا من الناقل والشاحن من هذا التصرف إلى إلقاء المسؤولية مبكرا على عاتق شركة التأمين بحيث تبدأ مسؤوليتها قبل الشحن الفعلي للبضائع على متن السفينة . فإذا كان سند الشحن يبين أنه قد تم شحن البضائع فعلا في تاريخ معين في الوقت الذي لم تكن فيه هذه البضائع قد شحنت فعلا وإنما كانت ومازالت في حيازة الناقل ثم أصاب هذه البضائع ضررا ما ، فإن مسؤولية شركة التأمين سوف تبدأ قبل الشحن الفعلي للبضائع وذلك استنادا لما هو مبين في سند الشحن . ومن هنا ينشأ وضع إن دل على شيء فإنما يدل على أن كلا من الناقل والشاحن قد ارتكبا خطأ جسيما لأنهما بتصرفهما هذا إنما كانا يهدفان إلى إلحاق الضرر بشركة التأمين، ومثل هذا التصرف يستوجب المسؤولية الكاملة لكلا منهما

وأخيراً بالنسبة للائتمان الذي يطلبه الشاحن من البنك فإنه في الغالب ما يحدد لنفاذ الائتمان الذي يطلبه الشاحن من البنك مدة معينة يجب أن يتم خلالها شحن البضائع وإلا اعتبر الائتمان ملغى ، وهو الأمر الذي تبرز معه أهمية تاريخ إصدار سند الشحن . وحتى يبقى الشاحن في المدة المحددة له لفتح الاعتماد المستندي فإنه غالباً ما يطلب من الناقل كتابة تاريخ مخالف للتاريخ الفعلي لشحن البضائع .

وللتلاعب في تاريخ إصدار سند الشحن أثره على درجة المسؤولية حيث يعتبر هذا التصرف خطأً جسيماً تنعقد به مسؤولية كلا من الناقل والشاحن في مواجهة المرسل إليه . وهذا هو ما قضت به محكمة Aix-en-provence بفرنسا في قضية توضح بجلاء النتائج الوخيمة لمثل هذا التصرف (Aix-en- provence 28 av. 1976 ; 27 Sep. 1985) . فهذه القضية كانت تتعلق بعملية بيع لأطنان عديدة من البطاطس بين تاجر يوناني وعميل فرنسي . وقد منح البنك اعتماداً مستندياً للبائع بناءً على هذه العملية . وخوفاً من وصول كميات هائلة من البطاطس من المغرب ينخفض بسببها السعر في السوق اشترط المشتري في عقد البيع أن شحن البضائع يجب أن يتم قبل ١٥ مايو ١٩٧٤ وعلق فتح الاعتماد المستندي على هذا الشرط . وبناءً على هذا الاتفاق واستناداً إلى أن الشحنة سوف تصل بالتأكيد يوم ١٨ مايو ، قام المشتري ببيع الشحنة إلى مشتري آخر وأكد له أن الشحنة سوف يتم تسليمها إليه قبل ٢٠ مايو ١٩٧٤ . ولكن للأسف لم تتم الأمور كما توقع المشتري ، فالسفينة التي كان قد اختارها البائع اليوناني لم تصل ميناء الشحن إلا في يوم ١٥ مايو ولم تنته عمليات الشحن إلا يوم ١٨ مايو .

وبما أن البائع (الشاحن) كان قد دون في سند الشحن أن الشحن قد تم في يوم ١٥ مايو (ليحصل على الاعتماد المستندي) ، فإن المشتري قد تسلم سند الشحن مدون به تاريخ ١٥ مايو باعتباره التاريخ الذي تم فيه الشحن فعلا . وقد توجه المشتري يوم ١٨ مايو بهذا السند إلى البنك وتم سداد قيمة البضائع ، في حين أنه - في ذات اليوم - كانت السفينة في صدها للانتهاء من عملية الشحن ولم تصل ميناء الوصول إلا بتاريخ ٢٢ مايو بدلا من تاريخ ١٨ مايو المتفق عليه . ونظرا لأن المشتري الفرنسي لم يتمكن من الوفاء بالتزامه تجاه المشتري الثاني ، رفض استلام الشحنة ، وطالب بالبيع القضائي للشحنة وهو ما نتج عنه خسارة فادحة بسبب إغراق السوق بالبطاطس المغربية التي كانت قد وصلت في وقت سابق . ثم قام المشتري برفع دعوى ضد كلا من البائع والناقل . وقد أيدت محكمة Aix-en-provence حكم محكمة مرسيليا التجارية و قضت بإدانة كلا من البائع والناقل بالتضامن وإلزامهم بتعويض المشتري عما أصابه من ضرر والوفاء بمبلغ الاعتماد المستندي الذي يدين به للبنك فضلا عن الفوائد .

هذه هي المشاكل التي تحدث بسبب التلاعب في تاريخ سند الشحن التقليدي فهل ستبقى هذه المشاكل وتستمر في ظل سند الشحن الإلكتروني ؟ بمعنى آخر هل سيستطيع سند الشحن الإلكتروني حل المشاكل التي يتسبب فيها التلاعب في تاريخ إصدار سند الشحن ؟ وللإجابة على هذا السؤال يجب التعرف أولا على كيفية التعامل بسند الشحن الإلكتروني وهي كالآتي :

عندما يرغب الشاحن في إرسال بضائعه إلى جهة ما فإنه يدخل في اتصال إلكتروني مع الناقل يطلب منه فيه نقل البضائع في التواريخ وإلى الجهة التي يحددها

له . وتستمر الاتصالات إلكترونيا بين الطرفين لحين حلول موعد الشحن ، فيبلغ الناقل الشاحن إلكترونيا بالتاريخ الذي تم فيه الشحن فعلا . فإذا افترضنا أن الشاحن أراد - بالمخالفة للحقيقة - تغيير تاريخ الشحن بالاتفاق مع الناقل بهدف الاستفادة من الائتمان الذي يطلبه من البنك ، فإن مثل هذا التغيير (مع الناقل) سيتم بذات الأسلوب الذي صدر به سند الشحن بالتاريخ الحقيقي أى إلكترونيا وسوف يتم تسجيله في جهاز الحاسب الآلي باليوم والساعة والدقيقة التي تم فيها على وجه التحديد . أى أن مثل هذا التغيير والتلاعب سيكون له أثر في الدعامة الإلكترونية وسيعتبر دليل إثبات ضد الناقل معترف به قانونا أمام محاكم الدول التي لديها قوانين تنظم المحررات الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني ، وهو الأمر الذي سيدفع الناقل إلى الإحجام عن مثل هذه التصرفات الغير شرعية حتى لا يتعرض للمساءلة القانونية .

وحتى إذا افترضنا مثلا أن الاتفاق على تغيير تاريخ إصدار سند الشحن بما يخالف الحقيقة قد تم تليفونيا وليس عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات ، فإن الناقل لن يستطيع التلاعب في تاريخ الشحن لأن الشحن الفعلي للبضائع سيكون ضمن عمليات أخرى يتم التعامل بخصوصها إلكترونيا الأمر الذي سيجعل أمر التلاعب في تاريخ الشحن أمرا صعبا لأنه سيسهل اكتشافه من خلال تسلسل العمليات الأخرى المرتبطة بعملية النقل .

الإشكالات القانونية لسند الشحن الورقي

لا تقتصر الإشكالات الناتجة عن استخدام سند الشحن الورقي على الممارسات العملية السابق الإشارة إليها ، بل يتسبب استخدام سند الشحن الورقي في نوعية أخرى من الإشكالات وهي إشكالات ترتبط ارتباطا وثيقا

بالعلاقات القانونية بين أطراف عقد النقل أى بحقوق هؤلاء الأطراف من جهة وبالتزاماتهم من جهة أخرى . وهى الإشكالات التي نأمل أن يساهم سند الشحن الإلكتروني في حلها .

- الاختلاف حول حقوق أطراف عقد النقل

إنه لمن الملاحظ عملا في المحاكم أن القضاة ينظرون إلى سند الشحن على أنه ورقة تجارية أكثر من كونه سند شحن مرتبط بعملية النقل البحري ، وهو الأمر الذي أحدث خللا في تحديدهم للحقوق التي يكتسبها أطراف عقد النقل البحري ومنها الحق في رفع دعوى قضائية ضد الناقل . ولذلك زقيل الخوض في تحديد صاحب الحق في رفع دعوى قضائية ضد الناقل يتعين علينا أولا التأكيد على أن سند الشحن ليس ورقة تجارية .

فسند الشحن ليس ورقة تجارية لأنه يخول لصاحبه حقوق على البضائع وليس على مبلغ من المال . فالورقة التجارية تخول صاحبها حقا على مبلغ المال الموجود بها بصورة مجردة عن السبب الذي من أجله خصصت هذه الأموال ، في حين أن سند الشحن لا ينفصل عن سببه والذي يتمثل في عقد النقل . صحيح أن سند الشحن يحمل البيانات الكافية لتعيين البضائع من حيث النوع والمقدار والعدد الخ... بحيث يستطيع حامله أن يعيد بيع البضائع فيحصل على النقود ، إلا أنه يتعرض لمخاطر عديدة مثل عدم عثوره على مشتري للبضائع أو عدم استيفائه للثمن أو هبوط الأسعار فلا يستطيع استيفاء ما دفعه بأكمله . وبناء عليه فإن سند الشحن يختلف عن الأوراق التجارية لأنه لا يؤكد حق حامله في الحصول على مبلغ معين من النقود في أجل معين الأمر الذي ينتج عنه أن سند

الشحن لا يقوم مقام النقود في المعاملات التجارية (مصطفى كمال طه ٢٠٠٣).
ولكن إذا كان سند الشحن لا يؤكد لحامله الحق في الحصول على مبلغ معين من النقود إلا أنه يعطي لحامله الشرعي جميع الحقوق التي يمكن أن يكتسبها على البضائع المذكورة فيه ، فهو لا يخول له فقط حق التصرف في البضائع وحق المطالبة بتسلمها بل يعطي له أيضا حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تكون قد أصابت البضائع . وهذه الحقوق (استلام البضائع ورفع الدعوى) التي يمنحها سند الشحن لحامله الشرعي هي السبب الحقيقي في منح سند الشحن قوته وسطوته المعروفة في عالم النقل البحري إلى درجة وصل معها القضاء الفرنسي إلى إغفال الحقوق التي يخولها عقد النقل لأطرافه لصالح الامتيازات التي يتمتع بها الحامل الشرعي لسند الشحن، بمعنى أن القضاء لم يعد يهتم بالحقوق التي يمنحها عقد النقل لأطرافه بقدر ما أصبح يهتم بالحقوق التي يمنحها سند الشحن لحامله الشرعي (Le) “ REMOND – GOUILLOUD (M) (contrat de transport 1993)، والدليل على ذلك هو أن محكمة النقض الفرنسية تعتبر حامل السند الشرعي وحده هو صاحب الحق في رفع دعوى قضائية ضد الناقل الذي يخل بالتزاماته التي يفرضها عليه عقد النقل (Cass 25 Juin 1985 ; Trib. Com. Marseille 3 Janv. 1950). بل وذهبت المحكمة إلى أبعد من ذلك وأصدرت حكما يفتقد ليس فقط للعدالة بل أيضا للأساس القانوني عندما حظرت على أي شخص آخر غير الحامل الشرعي للسند حق رفع دعوى قضائية ضد الناقل حتى لو كان الضرر قد أصابه وحده دون غيره . وفي المقابل تسمح محكمة النقض للحامل الشرعي - حتى لو لم يكن قد أصابه أي ضرر - رفع ذات الدعوى ضد الناقل (Cass 25 Juin 1985)

. (; Trib. Coll. Marseille 3 Janv. 1950

وقد أثار هذا الوضع تحفظ أغلبية الفقهاء في فرنسا (- REMOND
GUILLOUD (M)- B.T. 1985 ; BONASSIES note sous
Cass. 25 Juin 1985 ; PESTEL - DEBORD note au JCP
1986 .) الأمر الذي أدى إلى تراجع محكمة النقض الفرنسية عن موقفها
السابق . فالיום تقبل محكمة النقض دعوى الشاحن عن الأضرار التي يعاني منها
وحده من جراء خطأ الناقل (Cass. Ass. Plén. 22 déc. 1989) ،
وكذلك الأمر بالنسبة لدعوى المرسل إليه غير المذكور في سند الشحن والذي
تعتبره المحكمة طرفاً في العقد .

إلا أن محكمة النقض - بالرغم من سماحها لكل من الشاحن والمرسل إليه برفع
دعوى تعويض ضد الناقل - تطبق أحكامها في أضيق الحدود ولا تسمح لكل من
أصابه الضرر بأن يرفع دعوى ضد الناقل بل قصرت هذا الحق على الشاحن
والمرسل إليه فقط وبناء عليه رفضت محكمة النقض في حكم حديث لها دعوى
شركة التأمين ضد الناقل (Cass. 19 Déc. 1995)

في هذه القضية - المعروفة بقضية السفينة Ramona - ظهر الشاحن وهو
شركة Soufflet Négoce سند الشحن لشركة Agrocéan التي باعت
بدورها البضائع لشركة Serharca وظهرت لها سند الشحن حتى تتمكن من
استلام البضائع . إلا أنه عند استلام هذه الأخيرة البضائع في ميناء التسليم
اكتشفت أضرار جسيمة بما فرفضت استلام البضائع . رفعت شركة التأمين -
التي كانت قد عوضت شركة Agrocéan - دعوى مسئولية ضد الناقل
البحري ولكن رفضتها محكمة استئناف Poitiers وأشارت في حكمها إلى أن

القضاء - الذي يقرر أنه " في حالة سند الشحن لأمر يحق للمظهر إليه الأخير فقط رفع دعوى ضد الناقل " - قد أقر للشاحن (وللمرسل إليه القعلي) الذي أصابه الضرر وحده من النقل حق رفع دعوى مسئولية ضد الناقل ، وأضافت محكمة استئناف Poitiers أن هذا المبدأ الذي اقره القضاء يجب تطبيقه في أضيق الحدود بحيث لا يجوز لغير الشاحن والمرسل إليه رفع دعوى قضائية ضد الناقل . وبما أن شركة Agrocéan لم تكن شاحن ولا مرسل إليه فهي بالتالي لا صفة لها ولا لشركة التأمين التي عوضتها في إقامة دعوى المسئولية ضد الناقل البحري (DMF 1996 , Cass 19 Déc. 1995 .) .

ومثل هذا الحكم يستدعي التعليق ليس فقط لأنه لا يحقق العدالة (لأن شركة Agrocéan سوف تحرم من حقها في التعويض في الوقت الذي لن يستفيد شخص آخر غيرها من هذا التعويض) ولكن أيضا لأنه لا يتركز على ركائز قانونية سليمة . فسند الشحن هو وسيلة لإثبات عقد النقل الذي يبرمه كلا من الناقل والشاحن لمصلحة المرسل إليه ، وعندما يكون سند الشحن لأمر فهو يكون مظهر لأمر الشخص الذي يحق له استلام البضائع ، ولكن قد يحدث أن يبيع المظهر إليه البضائع لشخص آخر فيظهر سند الشحن لأمره فيكون المرسل إليه الجديد هو المظهر إليه الثاني . إلا أن هذا الأمر لا ينفي عن المظهر إليه الأول استمرار مسئوليته عن تنفيذ هذا العقد في مواجهة المرسل إليه الجديد (المظهر إليه الثاني) . ومن هنا إذا رفض المظهر إليه الثاني استلام البضائع لعيب فيها فإن المظهر هو الذي يتحمل نتائج هذا الرفض لكونه ضامنا للحقوق المنقولة ، وبناء عليه فإنه يكون له صفة في رفع الدعوى ضد الناقل البحري . هذا فضلا عن أن له أيضا مصلحة في رفع الدعوى باعتبار أنه الوحيد من بين جميع أطراف العقد

الذي أصابه الضرر . وبناء عليه فإن حقه في رفع الدعوى لا نزاع عليه لأنه تتوافر فيه شروط رفع الدعوى ألا وهي الصفة في رفع الدعوى والمصلحة .
(BOCKALLI V.E. , DMF 1998)

ويمكن أن يرد البعض بأن المظهر إليه الأول يمكنه لرفع دعوى ضد الناقل الحصول على تنازل المظهر إليه الثاني عن حقه في رفع الدعوى ، ولكن مثل هذا التنازل سوف يصطدم بعوائق قانونية وعملية في آن واحد (BONASSIES P. note sous Cass. 25 juin 1985) . فهي ستصطدم بعوائق قانونية لأن المظهر إليه الثاني برفضه تسلم البضائع ودفع ثمنها يفقد حقه في رفع الدعوى لعدم وجود مصلحة له في ذلك ، وبناء عليه فهو لا يستطيع التنازل عن حق لا يملكه . أما العائق العملي الذي يحول دون إمكانية رفع المظهر إليه الأول الدعوى ضد الناقل فهو يكمن في صعوبة تخيل المظهر إليه الثاني (المشتري) - وهو مستاء من عدم وصول بضائعه سليمة - يتنازل عن حقه في رفع الدعوى للبائع (المظهر إليه الأول) .

وفي ظل الموقف الحالي لمحكمة النقض الفرنسية التي أغلقت الباب أمام دعوى المظهر إليه الأول يبقى أمام هذا الأخير إسناد دعواه إلى المسؤولية التقصيرية . إلا أن هذا الحل ليس الحل المثالي بالنسبة لجميع الأطراف لأنه سيضع من جهة على عاتق المظهر إليه عبء إثبات خطأ الناقل وهو ليس من الأمور التي يسهل الوصول إليها ، وسيحرم من جهة أخرى الناقل من حقه في الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية وذلك لأن الدعوى المرفوعة ضده تستند إلى المسؤولية التقصيرية وليس إلى المسؤولية التعاقدية (BOCKALLI(V.E. DMF 1998)) . وتجدر الإشارة هنا إلى أنه لن يستفيد من التحديد القانوني للمسؤولية

إلا الناقل الذي نفذ عملية نقل تخضع لقواعد هامبورج التي تنص المادة ٧ فقرة ١ منها على أن الدعوى المرفوعة ضد الناقل - أيا كانت طبيعتها - تخضع للقواعد الخاصة بالمسئولية التعاقدية (REMOND - GOUILLOUD M, . B.T. 1986 ; P. BONASSIES.1981).

- الاختلاف حول مصير بعض الشروط الواردة في عقد النقل

كما سبق أن أوضحنا يخول سند الشحن لحامله الشرعي جميع الحقوق التي يكتسبها أطراف عقد النقل وهذا في حد ذاته يشكل ضمانا كبيرة وأكيدة للحامل الشرعي للسند . ولكن هل يدعو ذلك إلى إغفال أن سند الشحن ما هو إلا دليل لإثبات وجود عقد النقل وما ورد به من بيانات وشروط ؟ الإجابة بالطبع لا لأن عقد النقل هو الأصل وهو عقد بطبيعته ثلاثي الأطراف (الشاحن والناقل والمرسل إليه) بالرغم من غياب المرسل إليه لحظة انعقاد العقد . وبناء عليه يجب أن يعبر عقد النقل عن إرادة جميع أطرافه بما فيهم المرسل إليه وبالتالي فإن جميع الشروط الواردة في عقد النقل يجب أن تلزم جميع أطراف عقد النقل بما فيهم المرسل إليه نفسه . وهذا هو بالفعل ما يتبعه القضاء المصري في أحكامه ، فقد درجت محكمة النقض المصرية على اعتبار المرسل إليه طرفا ذا شأن في عقد النقل شأنه في ذلك شأن الشاحن نفسه وذلك منذ إبرام عقد النقل نفسه وبالتالي فهو يلتزم بجميع ماورد في سند الشحن من شروط (طعن ١٤ إبريل ١٩٧٠ و ٢٥ فبراير ١٩٦٥ . و ٣ إبريل ١٩٧٣ . و ٧ فبراير ١٩٦٧ . و ١٧ يونيو ١٩٦٥ . و ١٧ يونيو ١٩٦٥ . و ٤ ديسمبر ١٩٨٩) سواء كانت شروط عادية أو استثنائية (طعن ٢٦ يونيو ١٩٧٨ . و ٢٦ يونيو ١٩٧٨).

أما القضاء الفرنسي فله رأى آخر فهو يعطي الأولوية لمتطلبات التجارة الدولية

على حساب النقل البحري ، فهو يميز بين نوعين من الشروط التي ترد في عقد النقل : الشروط التي تتعلق بجوهر عقد النقل أى التي ترتبط ارتباطا وثيقا بتنفيذه وبين الشروط الأخرى . هذا ما يتضح من حكمين متتاليين لمحكمة النقض الفرنسية التي رفضت في أحدهما سريان شرط الاختصاص القضائي في مواجهة المرسل إليه في حين قبلت التزام المرسل إليه بشرط التسليم تحت الروافع . ففي الحكم الأول - المتعلق بشرط الاختصاص القضائي - قضت المحكمة بأن هذا الشرط لا يسري في مواجهة المرسل إليه إلا إذا كان قد قبله ووافق عليه صراحة، وأكدت أن مجرد حيازة سند الشحن الذي يتضمن هذا الشرط لا تعد دليلا على قبوله لهذا الشرط . (Cass 16 Janv. 1996 , Cass. 29 Nov. 1994)

وأضاف الفقه أن حتى استخدام سند الشحن في تسلم البضائع - في نظر المحكمة - لا يعد دليلا على قبول المرسل إليه لهذا الشرط (BONASSIES (P)) - لا يعد دليلا على قبول المرسل إليه لهذا الشرط (Cass 16 Janv 1996 .note sous) .

أما الحكم الثاني فهو يتعلق بشرط التسليم تحت الروافع ، وقد قضت فيه محكمة النقض الفرنسية بأن شرط التسليم تحت الروافع الذي اتفق عليه كلا من الشاحن والناقل يمس جوهر عقد النقل نفسه وهو شرط يوضح نطاق التزامات الناقل وبالتالي فهو يسري في مواجهة المرسل إليه دون أن يكون هناك داعي لموافقة هذا الأخير عليه صراحة . (Cass 16 Janv. 1996 .)

وقد انتقد الفقه الفرنسي موقف محكمة النقض في حكمها الأول استنادا إلى أن المرسل إليه بجيازته لسند الشحن إنما يشترك في عقد النقل بكل ما تضمنه من شروط وذلك ليس فقط منذ حيازته للسند بل منذ لحظة إبرام عقد النقل نفسه (REMOND - GOUILLOUD M. 1993 ; FLOUR et)

ويرى معارضي هذا القضاء أن تطبيق حكم محكمة النقض الأول سوف يصطدم بالعديد من العقبات في الحياة العملية ، فوفقا لهذا الحكم يجب الموافقة الصريحة للمرسل إليه حتى يسري الشرط في مواجهته وهو أمر صعب التحقيق في مجال النقل البحري الذي يكون في الغالب دوليا أو على الأقل يتم تنفيذه بين مسافات متباعدة . فإذا تطلبنا موافقة المرسل إليه - الذي يكون في الغالب غائب لحظة التعاقد وغالبا في بلد آخر - فإننا بذلك نطلب شيئا صعب التحقيق لأن المرسل إليه غالبا ما يكون في بلد آخر . وحتى على فرض أنه تواجد وأعطى موافقته فهل سيعتد بهذه الموافقة في مواجهة المرسل إليه الثاني أو الثالث (في حالة تداوله لسند الشحن وبيعه البضائع لآخرين) ؟ وعلى فرض أنه قد تم الاتفاق في هذا الخصوص فكيف - في حالة وصول البضائع تالفة لأحد المرسل إليهم المتتاليين - سيوافق المرسل إليه الذي سيتسلم البضائع على شرط سوف يضطر بموجبه للخضوع لاختصاص المحاكم الكائنة في دولة الناقل ؟

(.BOKALLI V.E. 1998)

و يتمشى موقف محكمة النقض المصرية مع آراء الفقهاء المعارضين للقضاء الفرنسي إذ أن المحكمة لا تفرق بين الشروط المتعلقة بجوهر عقد النقل وتلك التي لا تتعلق بجوهره ، فقد درج القضاة في مصر على اعتبار المرسل إليه طرفا ذا شأن في عقد النقل شأنه في ذلك شأن الشاحن نفسه وذلك منذ إبرام عقد النقل نفسه. ويزيد من أهمية هذا القضاء بالنسبة لهؤلاء المعارضين لموقف القضاء الفرنسي أن أغلبية الأحكام التي صدرت عن محكمة النقض المصرية تتعلق بشرط التحكيم الوارد في سند الشحن ، وهو شرط لا يتعلق بتنفيذ عقد النقل ذاته .

وقد قضت بشأنه محكمة النقض بأن " قانون التجارة البحري يجعل من المرسل إليه طرفاً ذا شأن في سند الشحن باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن يتكافأ مركزه - حينما يطالب بتنفيذ عقد النقل - بمركز الشاحن - وأنه يرتبط بسند الشحن كما يرتبط به الشاحن ومنذ ارتباط الأخير به (طعن ١٤ إبريل ١٩٧٠ . و ٢٥ فبراير ١٩٦٥ . و ٣ إبريل ١٩٧٣ . و ٧ فبراير ١٩٦٧ . و ٢٦ يونيو ١٩٧٨ . و ٢٦ يونيو ١٩٧٨ . و ١٧ يونيو ١٩٦٥ . و ٤ ديسمبر ١٩٨٩ .) . وأضافت المحكمة بخصوص شرط التحكيم أن المرسل إليه يلتزم " بشرط التحكيم الوارد في نسخة سند الشحن المرسل إليه في حكم الأصل فيه " . (طعن جلسة ٧ فبراير ١٩٦٧ .)

و نرى أن محكمة النقض الفرنسية لم تخطيء في حكميها المذكورين أعلاه وذلك لأن العبرة بمدى ارتباط الشرط بعقد النقل وبما إذا كان شرطاً أساسياً يساهم في تكوين عقد النقل بحيث لا يمكن تنفيذ عقد النقل بدونه أم لا . فإذا كان الشرط يرتبط ارتباطاً وثيقاً بتنفيذ عقد النقل فهو يسري في مواجهة المرسل إليه دون حاجة لموافقة صريحة منه باعتبار أنه طرف في عقد النقل شأنه شأن الشاحن كما تقضي محكمة النقض المصرية ، أما إذا كان الشرط لا يرتبط بالتنفيذ الفعلي لعقد النقل وإنما بأمرٍ أخرى تعبر عن إرادة كلا من الشاحن والناقل فإنه في هذه الحالة لا ينفذ الشرط في مواجهة المرسل إليه باعتبار أنه لم يعط موافقته الصريحة على هذا الشرط .

فكما يقول البروفيسور DELEBECQUE في تعليق له على حكم محكمة النقض المتعلق بشرط التسليم تحت الروافع المشار إليه أعلاه يجب التفرقة بين عناصر ثلاثة يتكون منها عقد النقل : العناصر " الأساسية " التي بدونها لا ينعقد

عقد النقل ، والعناصر " الطبيعية " أى تلك التي يتكون منها عقد النقل ولكن يستطيع أطراف العقد استبعادها بشرط خاص ، والعناصر " العرضية " وهى تلك التي يتم إدراجها في عقد النقل تنفيذاً لرغبة خاصة لأطراف العقد . فبالنسبة لشرط التسليم تحت الروافع فهو يعتبر من العناصر " الطبيعية " التي يتكون منها عقد النقل وبالتالي فهى تخضع للنظام القانوني الذي يحكم العقود فيسري بالتالي في مواجهة أطراف العقد . أما شرط الاختصاص القضائي أو شرط التحكيم فهو من العناصر " العرضية " التي يتم إدراجها بناء على رغبة خاصة لأطراف العقد وبالتالي فهى لا تنفذ في مواجهة المرسل إليه الذي لم يعبر عن إرادة خاصة لإدراج مثل هذه الشروط وبالتالي فهى لا تنفذ في مواجهته.

(DELEBECQUE (Ph.) Obs. sous Cass. 16 Janv. 1996).

ونضيف إلى ذلك أن هذا النوع الثاني من الشروط (الاختصاص القضائي والتحكيم) لا يؤثر من قريب أو من بعيد على تنفيذ عقد النقل بل أنه يتعلق بشيء آخر تماماً ألا وهو كيفية فض النزاع (بالتحكيم بدلا من القضاء) والمحاكم المختصة بفض النزاع ، أى أن هذه الشروط لا يبدأ تنفيذها إلا بعد انتهاء عملية النقل .

الفصل الثالث

مفهوم سند الشحن الإلكتروني ومزاياه

يحتاج العاملون في مجال التجارة والنقل إلى تبادل كم كبير من المعلومات المتعلقة بالبضائع التي يتعاملون بها والتي يرغبون في نقلها . ويجري تداول هذه المعلومات والتعامل بموجبها بالطرق التقليدية أى بتبادل المستندات الورقية بين الأطراف المعنيين للتصرف بموجبها . ثم بعد ذلك يتم حفظ هذه المستندات بعد تصنيفها في ملفات حتى يمكن الرجوع إليها عند الحاجة . ونظرا لما يتصف به هذا النظام من بطء وتكلفة عالية فضلا عن التعرض للخطأ عند التعامل بالمستندات الورقية ، فإن المتخصصون في عالم النقل والتجارة بدؤوا يخطون خطى واسعة نحو إلغاء التعامل بالمستندات الورقية التقليدية والتعامل بطرق أخرى. وعندما تطورت صناعة الحاسبات الآلية وتقدمت فنون الإرسال اللاسلكي بدأ العاملون في هذا المجال إلى تبادل البيانات بالطرق الإلكترونية⁽¹⁾ وهو ما يسمى بنظام Electronic Data Interchange EDI. (International Consultative Commission UNCTAD 1991) (for TDF Development) ونظرا لما يتميز به نظام تبادل البيانات إلكترونيا من مزايا عديدة فإننا سنعرض إلى

¹ - تجدر الإشارة هنا إلى أن هناك فرق بين تبادل البيانات وتبادل المعلومات إذ أن البيانات Data هي ما يتم إدخاله في الحاسب الآلي بهدف تشغيله داخل الحاسب الآلي وإخراجه بعد ذلك في صورة معلومات Information . كما تجدر الإشارة أيضا إلى أن الإتحاد الدولي للنقل الجوي International Air Transport Association IATA قد أوضح أنه يؤيد تبادل البيانات إلكترونيا بين شركات الطيران الدولية ولكن القصور في التحكم في تدفق البيانات في الوقت المناسب يشكل عقبة أساسية تعوق الاستفادة من السرعة التي تتميز بها هذا النوع من النقل .

تعريف هذا النظام وبيان مزاياه والجهود المبذولة لإرسائه .

- مفهوم نظام تبادل البيانات إلكترونياً .

يوجد أكثر من تعريف لنظام تبادل البيانات إلكترونياً EDI ومنهم أنه " إرسال بيانات المعاملات التجارية والإدارية من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر ، وذلك باستعمال نموذج نمطي متفق عليه لحمل البيانات المتعلقة بالمعاملة محل الإرسال " (UNCTAD, TD/B/C/4/328 , item10) . ويوجد تعريف آخر يتلخص في أنه نقل للبيانات من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر في صورة صيغ نمطية ، دون استخدام المستندات الورقية (Electronic Data Interchange - A Management Overview (Digital Equipment Company Ltd) وهناك تعريف ثالث صدر عن اللجنة البحرية الدولية CMI في القواعد الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية وهو أنه عبارة عن تبادل للبيانات الخاصة بالتجارة عن طريق الإرسال عن بعد . وهناك تعريف رابع وأخير وهو أن نظام تبادل البيانات إلكترونياً هو " توحيد تكنولوجيا الاتصالات وتشغيل البيانات لتحقيق التبادل السريع والدقيق للمعلومات ، وذلك باستعمال ترجمة إلكترونية تحمل محل المستندات الورقية في المعاملات " (ميرا) م.ش.) و شلي (م.) (١٩٩١)

وأياً كان التعريف المتفق عليه لنظام تبادل البيانات إلكترونياً فإن الشيء الأكيد هو أن العالم يتجه الآن بخطى واسعة نحو هذا النظام خاصة في مجال التجارة والنقل . (UNCTAD) (The Journal of Business Law , 1989) (Journal of Multimodal Transport newsletter 1991) (Commerce , New York 1991) وكل ما نأمله أن يسعى العالم

الثالث إلى تضيق الفجوة الموجودة بينه وبين العالم المتقدم حتى لا يعوق القصور الموجود في تطبيق نظام تبادل البيانات إلكترونيا انسياب التجارة والنقل بين هذه الدول والدول المتقدمة .

- مزايا نظام تبادل البيانات إلكترونياً.

لاشك أن تحلي العالم عن التعامل بالمستندات الورقية واللجوء للتعامل بنظام تبادل البيانات إلكترونيا له أسبابه التي تتمثل في العيوب التي تشوب نظام التعامل بالمستندات الورقية . ولكن لتفادي هذه العيوب كان لابد من اللجوء إلى نظام بديل تختفي فيه هذه العيوب أو تكون على أسوأ الفروض أقل .

وللتحدث عن مزايا نظام تبادل البيانات إلكترونيا (RAVEN (J) 1988) يتعين علينا إبراز أهم عيوب نظام التعامل بالمستندات الورقية . ويمكن إنجاز هذه العيوب في ارتفاع نفقات التعامل بنظام تبادل المستندات الورقية وما يتطلبه من إجراءات وهو الأمر الذي يؤثر بالطبع على قيمة البضائع المنقولة فيرفع من قيمتها ، وقد أثبتت الحياة العملية أن التعامل بنظام التبادل الإلكتروني للبيانات قد حقق وفرا في هذه التكاليف فمثلا بدلا من الزيادة التي كانت تبلغ ١٠ % من قيمة البضائع المنقولة انخفضت هذه النسبة إلى ١,٨ % في السوق الأوروبية فيما يخص التبادل التجاري بين دول السوق (UNCTAD 1990) كما تشير الإحصاءات إلى أن هذا الوفر يبلغ في المتوسط ١٥ دولارا أمريكيا لكل شحنة .

كما يعيب التعامل بالمستندات الورقية البطء الشديد لدرجة أن سند الشحن الورقي الذي يجب أن يصل إلى المرسل إليه قبل وصول البضائع يصل بعد وصول هذه الأخيرة الأمر الذي يسبب مشاكل عديدة في التسليم أدت إلى استخدام مستندات ابتدعتها الحياة العملية دون أي أساس قانوني. هذا فضلا عن تأخر

الإجراءات الجمركية التي تعطل بالتالي الإفراج عن البضائع التي - في كثير من الأحيان - تتعرض للتلف .

وعلى العكس يؤدي نظام تبادل البيانات إلكترونيا إلى تحسين إدارة المعلومات وتبادل البيانات الخاصة بنقل البضائع بين أطراف عقد النقل وذلك سواء على المستوى المحلي أو الدولي ، الأمر الذي ينتج عنه عدم تأخر البيانات في الوصول لمن هي موجهة إليه فيستطيع بالتالي متابعة حركة بضائعه تمهيدا لاستلامها أو اتخاذ اللازم في حالة ما إذا كانت هناك أى مشاكل محتملة في عملية التسليم . هذا فضلا عن أن نظام تبادل البيانات إلكترونيا يساعد على تسليم البضائع في الوقت المتفق عليه .

ويعيب أيضا نظام التعامل بالمستندات الورقية أنه يعتمد على عنصر الكتابة حيث لا يمكن التحدث عن مستند ورقي دون أن يكون مكتوبا ، ولكن بما أن كل كتابة قابلة للتحويل أو التزوير فإن قضايا الغش البحري تتعدد في هذا الخصوص وخير دليل على ذلك العديد من القضايا البحرية التي تتحدث عن الغش .

أضف إلى ما تقدم أنه وكما هو الحال بالنسبة لكل مستند ورقي فهو يحتاج إلى أماكن لتخزينه الأمر الذي يؤدي مع الوقت إلى تضخم هذه المستندات وشغلها المزيد من الأماكن . وهي مشكلة نجح في حلها نظام تبادل البيانات إلكترونيا حيث أن البيانات في نظام تبادل البيانات إلكترونيا لا تشغل حيزا مكانيا في تخزينها ، فمهما كان حجم البيانات أو المعلومات فإنه يتم حفظ كم كبير منها في جهاز الحاسب الآلي في حيز مكاني لا يذكر . هذا فضلا عن أن حفظ هذه البيانات يتم لفترات طويلة وبتكلفة أقل بالإضافة إلى إمكانية الوصول إليها بسهولة ويسر في ثوان معدودة .

ولكن بالرغم من المميزات العديدة التي يقدمها نظام تبادل البيانات إلكترونيا إلا أن عدم وجود لغة نمطية موحدة متفق عليها يتم التعامل بها بين أطراف التجارة أدى إلى وجود خلل في الخدمات المقدمة سواء على المستوى المحلي أو الدولي .

ولمواجهة هذه العقبة التي تقف أمام تعميم هذا النظام في العالم لجأت المنظمات الدولية والهيئات المتخصصة إلى وضع قواعد تنظم التعامل بهذا النظام . ولعل أهم هذه الجهود ، تلك التي بذلتها اللجنة الاقتصادية لأوروبا Economic Commission for Europe (ECE) وغرفة التجارة الدولية International Chamber of Commerce .

فقد قامت اللجنة الاقتصادية لأوروبا بتكوين جماعة عمل وهي تشكل من ممثلين عن الولايات المتحدة وكندا ومجموعتا دول غرب وشرق أوروبا وأستراليا ونيوزيلندا واليابان وسنغافورة . وقد وضعت هذه الجماعة قواعد تعرف " بالقواعد المتعلقة بتبادل البيانات إلكترونيا في مجالات التجارة والنقل " وتعرف باسم United Nations Electronic Data Interchange For Administration , Commerce , and Transport (UN/EDIFACT) . وتحتوي هذه القواعد على العديد من المبادئ والأسس التي تهدف إلى تنظيم وتوحيد نظام تبادل البيانات إلكترونيا بين الأطراف المتعاملين بهذا النظام من مقدمي البضائع والمرسلين والمرسل إليهم ومتعهدي النقل وهيئات التأمين وهيئات الموانئ والجمارك وغيرها من الأشخاص المتدخلين في عملية النقل . وتسمح هذه القواعد بتيسير عملية الانتقال من التعامل بالمستندات الورقية إلى التعامل بنظام تبادل البيانات إلكترونيا وذلك باستخدام رسائل نمطية

وضعتها جماعة العمل المذكورة أعلاه وتعرف باسم " الرسائل النمطية للأمم

المتحدة " (UNSM). (United Nations Standard Messages)

كما قامت غرفة التجارة الدولية بحل المشاكل القانونية المتعلقة بالإجراءات المرتبطة بالتعامل الورقي في مجال التجارة الدولية ، وهو دور مزدوج يتضمن من جهة إنشاء قواعد جديدة لنظام تبادل البيانات إلكترونيا ، ومن جهة أخرى تطويع القواعد القائمة بما يلائم هذا النظام .

فقد أنشأت غرفة التجارة الدولية من جهة " القواعد الموحدة لتبادل البيانات التجارية باستخدام الإرسال الإلكتروني " UNCID ، وهى عبارة عن نموذج نمطي اختياري لاتفاقات تبادل البيانات إلكترونيا ، ولهذه القواعد طابع وقائي فهى تنص على الظروف التي يتم فيها تبادل البيانات إلكترونيا وتضع بشكل عام أحكام المتطلبات الأساسية النمطية ذات الطابع الفني والإجرائي مثل ضمان تبادل الرسائل الإلكترونية في أمان ، وإشعار استلام الرسالة ، والشرعية ، وتسجيل وتخزين البيانات . وتهدف هذه القواعد إلى تعميم استخدام نظام تبادل البيانات إلكترونيا في العالم . وهى ذو طابع اتفاقي ، فيجب على الأطراف الإحالة إليها حتى تنطبق ، فإذا أحالوا إليها تنشأ رابطة قانونية بين الأطراف من خلال ارتباطهم بهذه القواعد . وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذه القواعد تنطبق فقط على الإجراءات المتبعة في نظام تبادل البيانات إلكترونيا ولا تتعلق بموضوع الرسالة ذاته .

ومن جهة أخرى قامت غرفة التجارة الدولية بتطويع القواعد العامة القائمة بما يلائم نظام تبادل البيانات إلكترونيا ، فقد أدخلت التعديلات على قواعد RUU وعلى الانكوترم وهى تعديلات تم إعلانها بمناسبة الدراسة الخاصة بسند الشحن

الإلكتروني في عمليات الاعتماد المستندي . ولقد كانت هذه التعديلات ضرورية لأن القواعد التي وضعتها غرفة التجارة الدولية بخصوص الاعتمادات المستندية (UCP1984 Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) مستخدمة على نطاق واسع ، هذا فضلا عن أن الروابط بين النقل والتجارة الدولية لاتسمح بمعالجة المسألتين بصورة منفصلة . وتقترح غرفة التجارة الدولية أيضا أن تنشئ مرادف إلكتروني للإنكوترم لإستخدام نظام تبادل البيانات إلكترونيا : Les Editerms .

الفصل الرابع

سند الشحن الإلكتروني بديل لسند الشحن التقليدي

قبل حث الجميع على استخدام سند الشحن الإلكتروني بسبب المميزات العديدة التي يقدمها يجب أولاً معرفة ما إذا كان هذا السند يقوم بذات وظائف سند الشحن التقليدي أم لا وهو الأمر الذي يدعونا لعمل مقارنة بين كلا من سند الشحن التقليدي وسند الشحن الإلكتروني نتعرف من خلالها على مدى استعداد الثاني للقيام بذات وظائف الأول .

فالذي يزيد من قوة سند الشحن كونه أداة إثبات لأنه يحمل توقيع أطراف العقد وخاصة الناقل الذي يثبت بتوقيعه أنه قد علم وقبل البيانات الخاصة بالبضائع الموجودة في سند الشحن وأن ما جاء بها كان صحيحاً ومطابقاً لما تسلمه . أما سند الشحن الإلكتروني فهو بطبيعة تكوينه لا يقبل التوقيع بالصورة التي اعتدنا عليها وهي التوقيع الكتابي ، فهل في ظل القوانين الوطنية يمكن للتوقيع الإلكتروني الحلول محل التوقيع الكتابي وبالتالي قيام سند الشحن الإلكتروني بدوره كأداة إثبات ؟

هذا عن قيام سند الشحن بدوره كأداة إثبات، أما عن قيامه بدوره كأداة لتمثيل البضائع والتي تمكن حامل السند من تداول السند والتصرف في البضائع بموجبه ، هل يستطيع سند الشحن الإلكتروني القيام بذات الدور ، علمنا بأنه لكونه إلكتروني لا يقبل التظهير ؟

سند الشحن الإلكتروني أداة إثبات

يقوم سند الشحن بإثبات أمرين : إثبات عقد نقل البضائع وذلك من خلال ما يتضمنه من شروط النقل ، وإثبات استلام الناقل للبضائع الموصوفة به

من الشاحن .

سند الشحن أداة لإثبات عقد النقل

استقر الفقه والقضاء على أن لسند الشحن حجية بين أطرافه في إثبات عقد النقل وشروطه وعملية الشحن وتاريخها الثابت في السند . ولأن الكتابة هي أقوى طرق الإثبات لكافة مصادر الحقوق ، فهي تشترط عادة لإثبات معظم عقود النقل .

والجددير بالذكر أن عقد النقل البحري ليس من العقود الشكلية حتى يمكن القول ببطلانه إذا لم يحرر بالكتابة ، ومن ثم فإن التغيير في الشكل الذي يظهر به سند الشحن لا يجب أن يؤثر في انعقاده (نقض مدني ١٩٦٦) .

ومفاد هذا الكلام أنه إذا ظهر سند الشحن في صورة إلكترونية (غير ورقية) فإنه من حيث المبدأ يعتبر صحيح ، وتعتبر البيانات الواردة فيه حجة على طرفيه . هذا من حيث المبدأ ، أما من حيث تطبيق هذا المبدأ فإن السؤال يثار على الصعيد الدولي والوطني لمعرفة موقف كلا من الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من هذه المسألة ، وبالتالي معرفة ما إذا كان يعترف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل أم لا .

موقف الاتفاقيات الدولية من سند الشحن الإلكتروني

نقصد بالاتفاقيات الدولية هنا كلا من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ واتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ . وسوف نعرض لهذه الاتفاقيات ليس فقط لمعرفة ما إذا كانتا تعترفان بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل ، ولكن أيضا لمعرفة ما إذا كان من الضروري تغيير هذه النصوص الدولية من عدمه . لم تعط اتفاقية بروكسل تعريفا لسند الشحن ، وهو الأمر الذي يدعوننا للاعتقاد

بأنه لا يشترط في سند الشحن أن يظهر في صورة مستند ورقي وأن الاتفاقية يمكن أن تنطبق إذا كان سند الشحن إلكتروني . ولكن بالإطلاع على إجمالي نصوص الاتفاقية سوف يتضح لنا أنها تستخدم مصطلحات تدل على أن سند الشحن لا بد وأن يكون مكتوبا وورقيا ، فهي مثلا تنص على أن التحفظات يجب أن تكون مكتوبة (المادة ٣ فقرة ٤ من الاتفاقية) ، وعلى أن سند الشحن يجب أن يسلمه (المادة ٣ فقرة ٣ من الاتفاقية) الناقل للشاحن بناء على طلبه . والنقاش يدور حول معرفة ما إذا كان سند الشحن الإلكتروني يخضع لأحكام اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ أم أنه يحتاج لنصوص جديدة خاصة به ؟ في الحقيقة ليست هناك مشكلة في تطبيق المعاهدة على سند الشحن الإلكتروني إذا اتفق أطراف الاتفاق على الخضوع لأحكامها . ولكن المشكلة الحقيقية تثار بخصوص تطبيق المعاهدة من تلقاء نفسها وبدون تدخل من أطراف الاتفاق .

لحل هذه المشكلة يجب الإجابة على عدة أسئلة : هل سند الشحن الإلكتروني - الذي يتم تبادله بنقله من الحاسب الآلي الخاص بالناقل إلى الحاسب الآلي الخاص بالشاحن - يمكن اعتباره أنه قد تم تسليمه إلى الشاحن بالمعنى الذي تقصده الاتفاقية^(١) ؟ وهل يمكن أن يوضع بيان على سند الشحن الإلكتروني يفيد بأن السند مشحون ؟ وأخيرا هل يمكن عمل التحفظات على سند الشحن الإلكتروني؟

للإجابة على هذه الأسئلة يجب بداية الاعتراف بأن نصوص الاتفاقية قد وضعت

^١ - تنص المادة ٣ فقرة ٣ من اتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٤ على أنه " على الناقل أو الرهان أو وكيل الناقل ، بعد استلام البضائع وأخذها في عهده ، أن يسلم إلى الشاحن بناء على طلبه سند شحن"

في عصر لا يعرف تبادل البيانات إلكترونياً ، وفي عصر كانت الكتابة فيه هي الوسيلة الوحيدة التي يتم عن طريقها تبادل البيانات وكذلك إثبات ما يرد بالمستندات . أما اليوم فقد تغير الحال وعرف العالم بدائل للكتابة وللمستندات الورقية تؤدي ذات الغرض الذي تؤديه المستندات الورقية . ومن هذا المنطلق يمكننا القول أنه لا داعي للتمسك بالمفاهيم القديمة لكلمة مستند أو سند واعتبار أن ما يرد بالاتفاقية يعني أن سند الشحن يجب أن يكون ورقي لأن ذلك سيقودنا إلى المطالبة بتغيير نصوص الاتفاقية لتتواءم مع التطور الذي حدث في مجال تبادل البيانات . ونرى أنه يكفي إعطاء تعريف واسع للمصطلحات التي تستخدمها الاتفاقية مثل " يسلم للشاحن " و " يعمل التحفظات " و " مشحون " بحيث يمكن الاعتراف بإمكانية تحققها في سند الشحن الإلكتروني وبالتالي الاعتراف بهذا الأخير على أنه سند شحن يخضع لأحكام الاتفاقية . فطالما أن سند الشحن الإلكتروني يؤدي الغرض المقصود من هذه الاصطلاحات فلا داعي للتحامل عليه وسلبه صفة سند الشحن الذي تعترف به الاتفاقية .

ولكن هذا الفكر لا يعدو وأن يكون رأياً و تبقى المشكلة قائمة ويبقى حتى الآن حلها رهينة لإرادة المشرعين الوطنيين والقضاة . فإذا اعترفت القوانين الوطنية للدول الموقعة على الاتفاقية بسند الشحن الإلكتروني وأصبغت عليه ذات القيمة القانونية لسند الشحن العادي فلن تكون هناك مشكلة في تطبيق معاهدة بروكسل وبالتالي في الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل . وتجدر الإشارة هنا إلى أن الاتجاه السائد الآن هو الاتجاه نحو الاعتراف بالمستندات الإلكترونية وإعطائها ذات القيمة القانونية للمستندات الورقية ، ولا نعتقد أن سند الشحن سيخرج عن هذا الاتجاه .

أما بالنسبة لموقف اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ فالمشكلة لا تثار بذات الصورة وذلك لأن الاتفاقية قد تم إبرامها في عصر حديث يعرف تبادل البيانات بطرق أخرى غير الكتابة مثل التلكس والفاكس الخ... وهو الأمر الذي دفع واضعيها إلى الأخذ في عين الاعتبار أى تطورات أخرى قد تحدث في هذا المجال . ومن هنا مثلا يأخذ مصطلح " مكتوب " اهتماما خاصا من محرري الاتفاقية الذين أفردوا له نصا خاصا فيها وهو المادة الأولى التي تنص على أن التعبير بالكتابة يعنى أيضا التعبير بوسائل الاتصال الأخرى كالتلغراف والتلكس على وجه الخصوص . هذا فضلا عن أنه ليست هناك أية إشارة في تعريف سند الشحن إلى ضرورة كونه كتابي^(١) ، الأمر الذي يسر علينا القول بأن المشرع الدولي يقبل أى صورة أخرى غير الكتابة لسند الشحن بما فيها الشكل الإلكتروني الذي لا يختلف في مضمونه عن سند الشحن التقليدي وإن كان يختلف في شكله فقط .

إذن ليست هناك مشكلة في تعريف سند الشحن وفقا لاتفاقية هامبورج بأنه قد يكون ورقيا أو إلكترونيا ، ولكن تكمن المشكلة في كون الاتفاقية لا تنطبق في هذا الخصوص إلا إذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي الأخرى بتبادل البيانات إلكترونيا . ويتضح ذلك من التحفظ الوارد بالمادة الرابعة عشر التي تنص في فقرتها الثالثة على قبول التوقيع الإلكتروني بشرط ألا يكون ذلك متعارضا مع قوانين الدولة التي يصدر فيها سند الشحن . فنظرا لأن التوقيع الإلكتروني لا يرد

^١ - تنص المادة الأولى فقرة ٧ من اتفاقية هامبورج على أنه : يقصد بمصطلح (سند شحن) وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل البضائع أو شحنه لها ، ويتمتع الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة ، وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو تحت الإذن أو لحاملها " .

إلا على سند شحن إلكتروني فإنه قياسا على النص المذكور لا تنطبق المعاهدة إذا كانت الدولة التي صدر فيها سند الشحن لا تعطيه ذات القيمة القانونية لسند الشحن التقليدي .

وبناء على ما تقدم يمكننا إذن القول بأن المشكلة الحقيقية في الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني وبحجته في الإثبات لا تكمن في المعاهدات الدولية ولكن في القوانين الوطنية .

موقف القوانين الوطنية من سند الشحن الإلكتروني

تنطبق القوانين الوطنية في كل مرة لا تكون فيها الاتفاقيات الدولية واجبة التطبيق ، ومن ضمن هذه القوانين النظام السعودي والتشريع المصري وهما ما سوف نخصهما بالدراسة كعينة من التشريعات العربية ، كما سنخصص بالدراسة كلا من التشريع الفرنسي والإنجليزي كعينة من التشريعات الأوروبية لتعرف من خلالها على موقف كل منهم من سندات الشحن الإلكترونية .

النظام السعودي

يختلف الوضع في المملكة العربية السعودية عن الدول الأخرى وذلك بسبب الغياب التشريعي في هذا المجال . ففي المملكة لا توجد قوانين بالمعنى الحرفي للكلمة ولكن توجد مجموعة من اللوائح التي تنطبق في مجال النقل البحري برمتها بما في ذلك تداول سند الشحن .

وقد أثبت الواقع العملي عدم استخدام سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن الورقي ، ولكن يكفي مزاول مهنة النقل البحري بتبادل البيانات الإلكترونية مع الاحتفاظ بسند الشحن الورقي كأداة يتم التعامل بها .

ونستفيد من ذلك أن اللوائح المطبقة جاءت خالية من النصوص المنظمة لسند

الشحن الإلكتروني وهو الأمر الذي سيعوق تطبيق اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ إذا ما تم مستقبلا استخدام سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن الورقي.

التشريع المصري

يدو لأول وهلة أن قانون التجارة البحرية المصري يشترط بصفة عامة أن تكون المستندات المتبادلة في مجال التجارة ونقل البضائع في صورة محررات ورقية وبصفة خاصة أن يكون سند الشحن ورقي .

ويتضح ذلك من مصطلحات عديدة يستخدمها المشرع المصري وهي : " وضع بيان " على سند الشحن يفيد أنه مشحون (المادة ١٩٩ فقرة ٤) و " يحرر سند الشحن من نسختين " (المادة ٢٠١ فقرة ١) و " يكون سند الشحن المحرر للأمر قابلا للتظهير " (المادة ٢٠٣ فقرة ٣) ، و " يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع " و " للناقل إبداء تحفظات على قيدها ... وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن " (المادة ٢٠٥ فقرة ١) ، وهي كلها مصطلحات تفيد بأن سند الشحن قد صدر مكتوبا أو ورقيا .

ولكن إذا دققنا النظر فيما ورد بهذه المواد من مصطلحات سوف نجد أنها جميعها تصلح لأن ترد على سند شحن إلكتروني يتم إصداره وقبوله والتحفظ على البيانات الواردة فيه إلكترونيا عن طريق الحاسب الآلي .

فبالنسبة لمصطلح " وضع بيان " على سند الشحن يفيد بأنه مشحون فهو لا يمثل عائقا أمام سند الشحن الإلكتروني لأنه مجرد بيان يتم إضافته على البيانات الأخرى الواردة بسند الشحن بناء على طلب الشاحن وبعد شحن البضائع على السفينة ليفيد حصول الشحن فعلا على سفينة معينة وفي تاريخ محدد . فإذا صدر سند الشحن إلكترونيا بناء على طلب الشاحن واستلمه الشاحن على جهاز

الحاسب الآلي الخاص به ثم طلب بعد ذلك من الناقل - عن طريق الحاسب الآلي - إضافة بيان مشحون ، فما هي العقبة أمام الناقل لإضافة هذا البيان عندما يتم الشحن وإرساله إلكترونيا على النسخة الخاصة بالشاحن ؟

قد يرد البعض على هذا الرأي بأن النسخة التي سيدون عليها هذا البيان تعتبر نسخة ثانية من سند الشحن غير النسخة التي تلقاها الشاحن في المرة الأولى وأن هذا الأمر يعتبر تجزئة لسند الشحن وهو الأمر الذي يرفضه القضاء (Aix en province 1988-Paris 1988 - Cass. Com 1985, Sentence Arbitral 1984) ، وخاصة عندما يتعلق الأمر بشرط التحكيم بالإحالة (FOUCHARD (Ph.) , GAILLARD (E) et GOLDMAN (B) 1990) الرد على هذا الرأي يسير إذ أن البيانات التي تصدر من أى حاسب آلي أو التعديلات التي تتم عليه تحفظ في سجلات والتواريخ التي تمت فيها فإذا تسلم الشاحن سند الشحن الأول بتاريخ معين فما المانع من أن يتسلم نسخة أخرى من سند الشحن مضافا إليها كلمة " مشحون " . هل المانع هو الخوف من قيام الناقل بالتلاعب والتعديل في شروط سند الشحن المشحون تخالف تلك الواردة في سند الشحن الأول ؟ الرد على هذا الأمر يسير أيضا إذ أن أى تعديلات تتم على أى سجل أو ملف في جهاز الحاسب الآلي يتم تسجيلها بالتاريخ والساعة التي تمت فيها ، الأمر الذي يسر على الشاحن - في حالة قيام نزاع - اكتشاف هذا التلاعب .

أما بالنسبة لمصطلح " يحرر سند الشحن من نسختين " الوارد في المادة ٢٠١ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية ، فهو أيضا وإن كان يعني أن سند الشحن ورقيا إلا أنه لا يمنع أن يكون السند لا ورقيا أو إلكترونيا . فالحاسب

الآلي يمكنه إصدار نسخة أو أكثر من ذات المستند في ذات الوقت ، الأمر الذي يعني أن إصدار عدة نسخ من سند الشحن غير مرتبط بكونه ورقيا .
أما بالنسبة لمصطلح " يكون سند الشحن المحرر للأمر قابلا للتظهير " (المادة ٢٠٣ فقرة ٣) ، فلن نسهب في الكلام فيه الآن إذ سنخصص له مكانا مستقلا به عند دراستنا للإشكالات الخاصة بسند الشحن الإلكتروني . كل ما يمكننا قوله الآن هو أن هناك العديد من البدائل المقترحة للتظهير والتي تلحق بسند الشحن الإلكتروني الآثار القانونية التي يرتبها سند الشحن التقليدي من حيث حق التصرف وحق المطالبة بالتسليم من الرهان ، هذا فضلا عن أن التظهير لم يعد بالأمر الضروري لأن معظم عمليات النقل أصبحت تتم بسند شحن غير قابل للتداول وبالتالي لم يعد هناك داعي للتظهير .

وأخيرا بالنسبة لمصطلحات " يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع " و " للناقل إبداء تحفظات على قيدها ... وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن " الواردة في المادة ٢٠٥ فقرة ١ من قانون التجارة البحرية ، فهي أيضا لا تشكل مشكلة لأن استخدام الحاسب الآلي لا يقف عائقا أمام تحقيقها . فالبيانات التي تدخل الحاسب الآلي تظهر على الشاشة في صورة كتابة ، وبالتالي فالبيانات المتعلقة بالبضائع والتحفظات الواردة على حالة البضائع والأسباب التي دعت الناقل لإبداء هذه التحفظات يمكن إدخالها في الحاسب الآلي ثم إرسال هذه البيانات إلى الناقل والتحفظات على حالة البضائع إلى الشاحن .

وتأكيدا لما تقدم نسترشد بما أورده المشرع المصري في نص المادة ٢٠٢ من قانون التجارة البحرية الذي يفيد بشرعية الوسائل الأخرى غير الكتابة في الاعتراف بما ورد في سند الشحن من بيانات . فوفقا لهذا النص يعترف المشرع بالتوقيع

الإلكتروني للاعتداد بصحة البيانات الواردة في سند الشحن، فإذا كان الأمر يتعلق بالتساؤل حول الاعتراف بالتوقيع فإن ذلك يخفي في طوابع الاعتراف المسبق بسند الشحن الإلكتروني لأنه لا يمكن استحداث نص تشريعي للاعتراف بالتوقيع الإلكتروني دون الاعتراف بالسند الذي قد تم التوقيع عليه .

وبناء على ما تقدم يمكننا إذن القول بأن القانون المصري لا يقف عائقاً أمام تطبيق اتفاقية هامبورج على سند الشحن الإلكتروني .

التشريع الفرنسي

لا يشير القانون الفرنسي أى مشكلة في هذا الشأن لأنه في تعريفه لسند الشحن لم يذكر وجوب إصداره في صورة كتابية وورقية . ويؤكد هذا الأمر ما تنص عليه المادة ١٠٦ من قانون التجارة الفرنسي التي تنص على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية بما في ذلك الطرق الإلكترونية بشرط أن تقدم الضمانات الكافية لصحة البيانات الواردة بالمستندات الإلكترونية .

التشريع الإنجليزي

يعتبر موضوع سند الشحن الإلكتروني من مواضيع الساعة في المملكة المتحدة ولهذا تتضمن (The Carriage Of Goods by Sea Act COGSA) لسنة ١٩٢٢ نصاً يسمح بقبول سند الشحن الإلكتروني أمام القضاء . ولكن بالطبع لا يكفي هذا النص وحده أو بالاشتراك مع النصوص القانونية البريطانية الحالية للاعتراف أمام القضاء بسند الشحن الإلكتروني بالصورة الوارد عليها في قواعد اللجنة البحرية الدولية CMI لسنة ١٩٩٠ (FABER (D.) 1996). ولكن يمكننا القول بأن مشروع بوليرو سوف يدفع المشرع الإنجليزي لاتخاذ كل التدابير الضرورية لإصدار قانون في هذا الشأن.

ومن هنا يمكننا إذن القول بأن كلا من القانون المصري والفرنسي لا يقف حائلا أمام تطبيق الاتفاقيات الدولية وكذلك الأمر بالنسبة للقانون الإنجليزي ، و يبقى لنا أن نأمل في أن يسير المنظم السعودي على ذات الدرب وهو أمر ضروري لأن التطور سنة الحياة وتبادل البيانات إلكترونيا بدأ يفرض نفسه على الساحة في جميع المجالات ، ولا نعتقد أن المنظم السعودي سوف يغفل هذا التطور بل سيساير التطور ويضع نصوصا قانونية تمشي مع التطور المنهل الذي يحدث في مجال النقل البحري .

وبناء على كل ما تقدم يمكننا القول بأن كلا من التشريع المصري والفرنسي والإنجليزي في وضعهما الحالي لا يشكلان عائقا أمام تطبيق اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ التي تنطبق على كل نزاع متعلق بسند الشحن الإلكتروني . أما النظام السعودي فهو يشكل عائقا أمام تطبيق اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ لسبب بسيط وهو أن النظام السعودي لا يتضمن نصوص قانونية بالمعنى المعروف دوليا أي النصوص التشريعية التي تصدر من السلطة التشريعية .

ولذلك فإن المنظم السعودي - إذا أراد أن تنطبق اتفاقية هامبورج على سندات الشحن الإلكتروني التي ستستخدم عاجلا أم آجلا في المملكة - يتحتم عليه أولا إصدار قوانين تصدرها السلطة التشريعية وليس مجرد لوائح تصدرها السلطة التنفيذية ، لتعترف هذه القوانين بسند الشحن الإلكتروني وتنظم التعامل به . فإن حدثت مثل هذه الثورة في التقنين السعودي فإن المملكة ستستطيع أن تنضم إلى ركب الدول التي تعترف قوانينها (ولو ضمنا) بسند الشحن الإلكتروني وبالتالي ستمكن من تطبيق اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ دون أي عقبات.

وبناء عليه فإنه يمكننا القول أن أن سند الشحن الإلكتروني في هذه الحالة لن

يحتاج لتشريعات دولية جديدة ، فهو من جهة يقوم بذات وظائف سند الشحن التقليدي ولا يختلف عنه إلا في الاسم وطريقة التبادل فقط وليس في المضمون والوظائف .

- سند الشحن أداة لإثبات استلام البضائع

يحدد سند الشحن التزامات وحقوق أطراف عقد النقل ، لذلك يتعين على أطراف العقد التوقيع عليه . ولكن المعاهدات الدولية قد استبعدت توقيع الشاحن على سند الشحن⁽¹⁾ واشترطت توقيع الناقل فقط . وقد أصاب المشرع في ذلك لأن توقيع الشاحن على السند يعني أن الشاحن قد تعاقد مع الناقل بإرادته الحرة وأنه قد ناقش معه جميع شروط العقد ، وهو الأمر الذي لا يحدث عملاً في وقت أصبحت تسود فيه العقود النموذجية بشروطها المحددة مسبقاً والتي تظهر بخط دقيق حتى يصعب على الشاحن قراءته وفهم ما ورد فيه .

إذن يبقى التزام الناقل بالتوقيع على سند الشحن ، وكما هو معلوم فإن التوقيع هنا سيكون الوسيلة التي يتم بها إثبات أن الناقل قد قبل جميع البيانات الواردة في سند الشحن ووافق عليها .

لا يعتبر توقيع الناقل أو من ينوب عنه على نسخة سند الشحن المسلمة للشاحن من الأركان الشكلية التي يتوقف عليها صحة السند من عدمه بل هي ضرورة فقط للاعتداد بسند الشحن كأداة إثبات لصحة البيانات التي يتضمنها .

والتوقيع بمفهومه التقليدي يكون عادة كتابي وقد يكون بالختم أو ببصمة الإصبع . ولكن قد تم قبول البرقيات والتلكسات في إثبات العقود البحرية لسنوات

¹ - استبعد القانون توقيع الشاحن من نصوصه ولكن مازال هذا التوقيع ضروري في حالات بعينها

عديدة وأعطيت لها حجية الأوراق العرفية في الإثبات سواء فيما بين المرسل والمرسل إليه أو بالنسبة للغير . ولكن يشترط أن يكون أصل هذه الرقيات والتلكسات المودع في مكان التصدير موقعا عليه من مصدرها وإلا فلا قيمة لها إلا على سبيل الاستئناس (نقض مصري ١٩٦٦) .

ومفاد ذلك أنه لا يشترط أن يظهر التوقيع في الصورة الكتابية التي اعتدنا عليها بل يمكن أن يظهر في أى صورة أخرى تقوم مقام الكتابة . ويقصد هنا بتعبير " أى صورة أخرى تقوم مقام الكتابة " ، أى بصمة تدل على أن مصدرها هو الناقل فعلا دون غيره ، ولذلك يقبل الختم وبصمة الإصبع ويعتبر في مقام التوقيع الكتابي . ولكن في تبادل بيانات سند الشحن إلكترونيا تتعدد الأمور حيث يستحيل التوقيع الكتابي أو الختم أو البصمة ، وهو الأمر الذي يدعونا للتساؤل حول إمكانية إيجاد بديل لمثل هذه الوسائل التي يعترف بها القضاء كبديل للتوقيع الكتابي .

وفي هذا الشأن بذلت العديد من الجهود وتم طرح العديد من الاقتراحات كبداية للتوقيع الكتابي . فقد تم اقتراح استخدام شفرة معينة بين المرسل والمرسل إليه أو مفتاح الاختبار (Test keys) أو نظام النداء الآلي () (call back) ، WALEDEN and SAVAGE , The Journal of Bus.L. , 1989) أو شفرة إضفاء الشرعية (Macro Authentication Code ") الذي يتم بموجبه التأكد من هوية مصدر الرسالة (AOKI (N) BIMCO Bulletin , 1990) . ويرى البعض أن هذه الطريقة أكثر ضمانا وأمنا (BOOKER (M) , EDI, Trading paper) من (for problems , Containerisation International , 1991

مجرد التوقيع على المحرر الورقي الذي يسهل تزويره ، SOKOL (P) 1989 ،
(WÄLDEN and SAVAGE 1989) (AOKE (N) 1998) ،
ولكن هل يعني ذلك أنه يجب على القضاء قبول أى وسيلة يمكن أن تقوم بذات
الوظائف التي يقوم بها التوقيع ؟

في الحقيقة لا يمكن اعتبار البيانات المتبادلة إلكترونياً حجة على طرفي العقد إلا إذا
اعترفت بها القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية كبديل للتوقيع الكتابي بحيث يتم
التأكد من أن كلا من طرفي العقد قد علم وقبل بتلك البيانات.

فعلى عكس كلا من النظام السعودي والتشريع الفرنسي الخاليان من أى نصوص
تساوي بين التوقيع الكتابي أو أى بدائل له ، وهو الأمر الذي دعا محكمة النقض
الفرنسية حديثاً (Cass. Com. 26 Nov. 1996) إلى رفض الاعتراف
بالتوقيع الإلكتروني ، فإن كلا من التشريع المصري والإنجليزي قد اعترف بهذه
البدائل . ففي مصر صدر القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ الخاص بالتوقيع
الإلكتروني والذي اعترف في المادة ١٤ منه بحجية التوقيع الإلكتروني في الإثبات
بنصه على أنه : " للتوقيع الإلكتروني ، في نطاق المعاملات التجارية والمدنية
والإدارية ، ذات الحجية المقررة للتوقيعات في أحكام قانون الإثبات في المواد
المدنية والتجارية وإذا روعي في إنشائه وإتمامه الشروط المنصوص عليها في هذا
القانون والضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون " .

وأيضاً صدر في المملكة المتحدة قانون حماية البيانات الشخصية Personal
Data Protection الذي يهدف إلى توفير الحماية للبيانات الشخصية المتبادلة
إلكترونياً ضد أى إساءة في استعمالها . وقد أعطى هذا القانون الشخص الذي
يصيبه الضرر من جراء سوء استخدام هذه البيانات الحق في المطالبة بالتعويض

عما أصابه من ضرر (MANKABADY (S) 1988) .

وبناء عليه فإنه من المتوقع أن يقبل كلا من القضاء المصري والإنجليزي قبول

التوقيع الإلكتروني كبديل للتوقيع الكتابي الموجود في سند الشحن الورقي .

أما على النطاق الدولي فقد اعترفت العديد من المعاهدات الدولية بالتوقيع

الإلكتروني كبديل للتوقيع الكتابي . ففي ذلك تنص الفقرة الثالثة من المادة ١٤

من اتفاقية هامبورج على قبول التوقيع الإلكتروني إذا كان لا يتعارض مع قوانين

الدولة التي صدر فيها سند الشحن ، كما نصت الفقرة الثالثة من المادة الخامسة

من الاتفاقية الدولية للنقل المتعدد الوسائط لسنة ١٩٨١ على قبول التوقيع المطبوع

على وثيقة النقل بالفاكس ميلي أو بأى وسيلة إلكترونية أخرى طالما أن ذلك

لا يتعارض مع قوانين البلد الذي صدرت فيه وثيقة النقل . وقد سارت على

ذات النهج كلا من اتفاقية المنظمة البحرية الدولية الخاصة بتسهيل المرور البحري

الدولي IMO في تعديلاتها الجديدة (المادة ٢٩) ، و الاتفاقية الدولية

للكمبيالات والسندات الإذنية (المادة ٤ فقرة ١٠) ، واتفاقية القواعد الموحدة

لمسئولية مشغلي محطات النقل الطرفية (المادة ٤ فقرة ٤) .

ومفاد ما تقدم أن نصوص المعاهدات الدولية لن تجد طريقها إلى التطبيق في

المملكة العربية السعودية وغيرها من الدول التي لا تعترف بالتوقيع الإلكتروني

كبديل للتوقيع الكتابي إلا إذا صدر في هذه الدول وفي المملكة خاصة قوانين

تعترف بالتوقيع الإلكتروني . لذلك نناشد مشرعي هذه الدول وخاصة الأنظم

السعودي بمواكبة التطور الذي حدث في هذا المجال وإصدار قوانين تعترف

بالتوقيع الإلكتروني كبديل للتوقيع الكتابي .

سند الشحن الإلكتروني أداة لتمثيل البضائع

سبق أن ذكرنا عند تعرضنا لتطور سند الشحن في مقدمة هذا البحث أن الظروف العملية وضرورات التجارة الدولية اختصت سند الشحن بوظائف جديدة فأصبح أداة ائتمان يمثل البضائع المشحونة وذلك بعد أن كان مجرد إيصال يصدره الناقل يعترف فيه بتسلمه البضائع المطلوب نقلها بحرا . ويعتبر حامل السند بمثابة حائز للبضائع نفسها وذلك لأن سند الشحن يعبر عن البضائع المنقولة بوضوح بما يحويه من بيانات خاصة بالعلامات المميزة للبضائع وعددها وكميتها ووزنها وحالتها وكذلك اسم السفينة الناقلة . فضلا عن أن سند الشحن يخول حامله حق بيع أو رهن البضائع وهي في الطريق .

ولكن تداول سند الشحن يتم بالتظهير عندما يكون سند الشحن لحامله أو لأمر، وهو الأمر الذي يستحيل تحقيقه مع سندات الشحن الإلكترونية التي لا تقبل التظهير بطبيعتها . ولهذا وقبل تناول إمكانية تداول سند الشحن الإلكتروني من عدمه يتحتم علينا أولا بيان الشروط الواجب توافرها في سند الشحن ليعد أداة لتمثيل البضائع .

ولتمثيل سند الشحن للبضائع أهمية عملية كبيرة في مجال النقل والتجارة التي تقتضي السرعة والضمان وخاصة بعد تزايد التبادل التجاري بين الدول الذي يتم بواسطة النقل البحري . فسند الشحن يؤدي دورا هاما في تمثيل البضائع الذي ييسر بدوره تداول رؤوس الأموال التي تمثلها هذه البضائع ، فلم تعد هذه الأموال معطلة عن الاستثمار خلال الفترة التي تكون فيها البضائع في البحر ، وهي غالبا ما تكون فترة طويلة بسبب اتساع حجم التبادل الدولي التي يحتاج نقل البضائع فيها إلى فترات طويلة تصل في بعض الأحيان إلى عدة أشهر .

فخلال هذه الفترة لا يستطيع أيا من الشاحن أو المرسل إليه التصرف في البضائع وهي في عرض البحر وذلك بالرغم من احتياجهم إلى التصرف فيها سواء بالبيع أو بالرهن خلال هذه الفترة . ومن هنا تعطل التجارة ويتعطل الغرض الذي ينشده التاجر عند التعامل في البضائع وهو المضاربة على تقلبات الأسعار والاستفادة من الفرص التي تتاح أمامه ، فالتاجر يشتري البضائع لا من أجل الاحتفاظ بها ولكن من أجل التصرف فيها والاستفادة من الفرص المتاحة أمامه . ولهذا كان لابد من إيجاد وسيلة يستطيع بواسطتها الشاحن أو المرسل إليه التغلب على هذه العقبة والتعامل في البضائع قبل وصولها إلى ميناء الوصول وتسلمها . وقد أمكن التغلب على هذه العقبة بفكرة تمثيل سند الشحن للبضائع فلم تعد البضائع خلال فترة النقل خارجة عن التعامل فيها بل أصبح من الممكن التعامل فيها بواسطة تداول سند الشحن الممثل لها ، بحيث تنتقل ملكية البضائع من شخص إلى آخر بتداول سند الشحن نفسه .

وسند الشحن الممثل للبضائع هو السند الذي يشمل كافة البيانات التي من شأنها تحديد أو تعيين البضائع الموصوفة فيه ، حيث تكفي حيازة السند وحدها لحيازة البضائع التي تمثلها . ويجوز سند الشحن - استنادا إلى تمثيل البضائع - لحامله الشرعي الحق في تسلم هذه البضائع من حائزها الذي أصدر السند ، وتداول البضائع بتداوله طالما بقيت في حيازة من أصدر السند .

- الشروط الواجب توافرها في سند الشحن ليعاد أداة لتمثيل البضائع

يشترط في سند الشحن عدة شروط حتى يكون ممثلا للبضائع وهي تتمثل فيما يلي: يجب أن يعين السند البضائع تعيينا كافيا، ويجب أن يكون سند الشحن موقعا من الناقل أو من يفوضه، وأخيرا يجب أن يكون السند قابلا

للتداول.

فبالنسبة للشرط الأول وهو تعيين البضائع التي يتعلق بها فإنه يشترط أن تعين البضائع تعيينا كافيا يخصصها بصورة تميزها بيسر عن غيرها من البضائع المشابهة لها والموجودة بذات المكان . وبناء عليه يجب أن يشمل السند على كافة البيانات من حيث الكمية والنوع والعدد والأرقام والعلامات المميزة التي من شأنها تعيين البضائع وبيان حالتها الظاهرة .

فإذا لم يعين السند البضائع بهذه الكيفية فهو لا يعتبر ممثلا للبضائع فلا يخول لحائز السند حق التصرف والتسلم .

أما الشرط الثاني وهو ضرورة توقيع سند الشحن من الناقل أو من يفوضه فالهدف منه أن يمكن الاحتجاج به في مواجهته بما ورد فيه من بيانات وشروط .

وأخيرا يشترط في سند الشحن حتى يكون ممثلا للبضائع أن يكون قابلا للتداول أى أن يكون اذنيا أو لحامله (PLANIOL et RIPERT 1955) . فسند الشحن لإذن أو لأمر يعتبر قابلا للتداول بالتظهير ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية ، وتسري على هذا التظهير أحكام قانون التجارة ، أما سند الشحن لحامله فيتم تداوله بالمناولة وفقا لنص المادة ٢٠٣ فقرة ٣ من قانون التجارة البحرية .

ويثور التساؤل حول مدى توافر هذه الشروط في سند الشحن

الإلكتروني ليصير أداة لتمثيل البضائع .

فبالنسبة لتوقيع الناقل أو من يفوضه لسند الشحن ، سبق أن أشرنا إلى أن هذا التوقيع ضروري حتى يكون سند الشحن نافذا في مواجهة الناقل . فإذا لم يكن السند موقعا من الناقل فهو لن يكون نافذا في مواجهته وبالتالي لا يكون من حق

حامل السند أن يطالب الناقل بتسليمه البضائع المذكورة فيه ، وبالتالي لا تعتبر حيازة سند الشحن مساوية لحيازة البضائع ولا يستطيع حامل السند التصرف في البضائع خلال الفترة التي تكون فيها في حيازة الناقل ، مادام أنه لا يستطيع إلزام الناقل بتسليمها إليه . إذن فتوقيع سند الشحن من الناقل لا بد وأن يتوافر في سند الشحن الإلكتروني حتى يكون ممثلاً للبضائع ، وهذا هو ما أكدته بالفعل المادة ١٥ فقرة ١ من اتفاقية هامبورج على اشتراط توقيع الناقل أو من ينوب عنه على سند الشحن ، وأجازت الاتفاقية في المادة ١٤ فقرة ١ توقيع الناقل بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتنقيب أو بالخاتم أو بالرمز أو معمولا بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى إذا كان لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن . وبناء عليه فإنه طالما صار من الممكن توقيع الناقل على سند الشحن الإلكتروني فإن ذلك يعني أن هذا الأخير يقوم بدوره كأداة لتمثيل البضائع .

أما الشرط الثاني الخاص بتعيين البضائع تعيينا كافيا في سند الشحن أى أن يذكر فيه نوع وكم وعدد وحالة البضائع والعلامات الرئيسية لها وأرقام الطرود ، فإن ذلك أيضا لا يشكل صعوبة في سند الشحن الإلكتروني لأن تعيين البضائع يتم - بدلا من الصورة الكتابية - بالصورة الإلكترونية . وقد اعترض البعض (أسامة عبد العزيز ٢٠٠٤) على استحالة تعيين البضائع تعيينا كافيا في النقل بالحاويات إستنادا إلى أن الناقل يتسلم البضائع محواه من الشاحن ولا يعلم بالفعل ما هو بداخل الحاويات ويضطر - حماية لنفسه - إلى إدراج تحفظ *is not to contain* ؛ ليدلل به على أنه لم يعاين البضائع بالفعل . وينتهي أصحاب هذا الرأي إلى أن سند الشحن لا يصلح ليكون أداة لتمثيل البضائع في مجال النقل بالحاويات . ولكن الرد على هذا الرأي يسير لأن المقصود بتعيين سند الشحن للبضائع تعيينا

كافيا لا يقصد به معاينة الناقل للبضائع بل ذكر مفردات البضائع بحيث يتم تخصيصها بصورة تميزها عن غيرها من البضائع المشابهة لها والموجودة بذات المكان . ومن هنا يمكننا القول أن سند الشحن الإلكتروني سواء في النقل العادي أو بالحاويات يمثل البضائع لأنه ليس هناك ما يمنع من ذكر مفردات البضائع التي تميزها عن غيرها .

أما بالنسبة للشرط الثالث الخاص بقابلية سند الشحن للتداول وهو شرط أساسي ليقوم سند الشحن بدوره كأداة لتمثيل البضائع ، فإن البعض يرى أن سند الشحن الإلكتروني لا يقبل التظهير (وهو الطريقة التي يتم بها تبادل سند الشحن) ومن ثم فهو غير قابل للتداول وبالتالي لا يصلح سند الشحن الإلكتروني ليكون أداة لتمثيل البضائع (أسامة عبد العزيز ٢٠٠٤) . وكل ما يسعنا قوله الآن - منعا للتكرار - هو أن التظهير لا يجب أن يؤخذ بالمعنى المعتاد عليه في المستندات الورقية أو بمعنى آخر لا يجب أن يؤخذ بالصورة التي يظهر عليها بل يجب أن ينظر له من ناحية الوظيفة التي يقوم بها . وفي هذا - بفضل اجتهاد المتخصصون في مجال النقل البحري - يمكننا القول بأن سند الشحن الإلكتروني لن يقف عقبة أمام كونه أداة قابلة للتداول وبالتالي لتمثيل البضائع .

- مدى استعداد سند الشحن الإلكتروني لتمثيل البضائع

حتى يتم تداول سند الشحن لابد أن يكون قابلا للتظهير أو أن يكون لحامله حتى يمكن تداوله بالتسليم . إلا أن التظهير يتم على ظهر السند التي يتم تبادلها أي أنه يرتبط بكون السند ورقيا . وبما أن سند الشحن الإلكتروني ليس سندا ورقيا فهو بالتالي غير قابل للتظهير بالمعنى المعروف أي أنه لا يمكن كتابة بيانات على ظهره لسبب بسيط وهو أنه ليس لسند الشحن الإلكتروني ظهر

يكتب عليه . فهل يعني ذلك أن سند الشحن الإلكتروني لا يمثل البضائع ويستحيل تداوله بالطريقة المعروفة وهى التظهير ؟ في الواقع هذا ليس رأى الفقهاء المناصرين لسند الشحن الإلكتروني والذين اجتهدوا لإيجاد بدائل للتظهير بالمعنى المعروف في المستندات الورقية .

كيفية تداول سند الشحن بالتظهير

إن سند الشحن إما أن يكون اسمياً *nominative* أو للأمر *à ordre* أو للحامل *au porteur* ، فإذا كان سند الشحن اسمياً أى صدر بإسم شخص معين فإن تداوله يتم وفقاً لقواعد الحوالة المدنية (حوالة الحق) . وبناء عليه فإنه يجب لنفاذ الحوالة قبل المدين (الناقل أو نائبه القانوني) قبوله لها أو إعلانها بها . وإذا كان سند الشحن اذنياً ، أى لإذن أو لأمر شخص معين - وهو الأمر الغالب في الحياة العملية- فإن تداوله يكون بطريق التظهير الناقل للملكية . والتظهير يكون كتابةً ويجب أن يرد على سند الشحن ذاته لاعلى ورقة أخرى مستقلة ، وإلا اعتبر حوالة مدنية (محكمة استئناف القاهرة ١٩ مارس ١٩٦٣) . كما يجب أن يرد التظهير على جميع البيانات الواردة في سند الشحن ، إذ أن التظهير الجزئي *L'endossement partiel* باطل لأن التظهير يتطلب تسليم سند الشحن إلى المظهر إليه . وكذلك لا يجوز أن يعلق التظهير على شرط لأن في ذلك عرقلة لتداول سند الشحن .

وعندما يتم تظهير سند الشحن للإذن أو للأمر فإنه يجوز للمظهر إليه إعادة تظهير السند لإذن أو لأمر شخص آخر .

ويخضع تظهير سند الشحن الإذني لأحكام التظهير الناقل للملكية (علي البارودي ومحمد فريد العربي ٢٠٠٤) فينتقل الحق الثابت في سند الشحن إلى

المظهر إليه . كذلك فإنه يترتب على هذا التظهير ، وعلى نحو ما استقر عليه
العرف البحري ، تطهير سند الشحن من الدفع (البارودي والعريبي ٢٠٠٤) ،
بمعنى أنه لا يجوز للناقل أو الربان الاحتجاج على المظهر إليه حسن النية بالدفع
التي له قبل الشاحن . ولكن تجدر الإشارة هنا إلى أن تطهير سند الشحن تظهيراً
ناقل للملكية لا يترتب عليه التضامن بين الموقعين إذ أن سند الشحن يمثل البضائع
الموصوفة فيه ولا يوجد تضامن بين مالكي البضائع المتتاليين .

ويتشابه سند الشحن مع الأوراق التجارية في إمكانية تظهيره تظهيراً
توكيلياً وهو ما يمنح المظهر إليه الحق في مطالبة الناقل بتسليمه البضائع بوصفه
مثلاً للشاحن أو المرسل إليه . وبناء عليه يحق للناقل الاحتجاج في مواجهة المظهر
إليه بما يكون له من دفع قبل الشاحن أو المرسل إليه .

وقد لا يكون التظهير ناقلاً للملكية ولا توكيلياً وإنما تأمينياً أى يهدف إلى رهن
البضائع التي يمثلها سند الشحن إلى المظهر إليه .

هذا إذا كان سند الشحن لأمر أو لإذن أما إذا كان سند الشحن لحامله ، أى لا
يحمل اسم المرسل إليه ، فإن تداوله يكون بالمناولة أو التسليم ، وهذا النوع من
سندات الشحن يندر التعامل به خوفاً من فقدانه وسرقته أثناء التعامل به .

وبناء على ما تقدم فإن سند الشحن يكون قابلاً للتداول وهو يخول حق إستلام
البضائع لحامله الشرعي الذي قد يكون الشخص المبين اسمه في سند الشحن أو
المحال إليه إذا كان سند الشحن اسمياً ، والمظهر إليه الأخير إذا كان السند لإذن
أو لأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه ، وحامل السند إذا كان السند لحامله أو كان
إذن أو لأمر وظهر على بياض .

هذا عن كيفية تداول سند الشحن بالتظهير ولكن ماذا عن إمكانية تظهير سند

الشحن الإلكتروني ؟

الاجتهادات الفقهية لجعل سند الشحن الإلكتروني قابلاً للتداول

أشرنا إلى أن سند الشحن يجسد الحقوق المخولة لحامله على البضائع لدرجة تدعونا للقول بأننا لا نشترى بضائع بل نشترى سند شحن ، ولذلك يجب أن يتضمن سند الشحن بياناً بوصف البضائع التي يرمز إليها ، وهى مسألة شكلية لا تقف عقبة أمام سند الشحن الإلكتروني إذ أن مثل هذه البيانات يمكن تبادلها بالطريق الإلكتروني .

ومع ذلك فإن البيانات الواردة في سند الشحن لا تمنا بقدر ما يهمننا تجسيدها في مستند قابل للتداول ، فالسلطات الممنوحة لحامل السند تنبع ليس من حيازته للمعلومة الموجودة بالسند بل من حيازته للسند الأصلي .

ولكن حتى يتم تداول سند الشحن فلا بد - كما أشرنا - أن يكون قابلاً للتظهير أو أن يكون لحامله حتى يمكن تداوله بالتسليم . إلا أن سند الشحن الإلكتروني بطبيعته ليس قابلاً للتظهير وبالتالي ليس قابلاً للتداول ، فهل من وسيلة لإعطاء سند الشحن الإلكتروني صفة القابلية للتداول حتى لا تكون هناك مشكلة في مجال التجارة الدولية والنقل البحري على وجه الخصوص ؟

وقد اجتهد الفقهاء لإيجاد حلول لهذه المشكلة وإلحاق الآثار القانونية الهامة المرتبطة بسند الشحن الورقي - حق التصرف وحق المطالبة بالتسليم من الربان - بأى وسيلة أخرى بديلة عن المحررات الورقية وترتبط بالبيانات الإلكترونية .

فالبعض يرى أنه يمكن استبدال سند الشحن التقليدي (الورقي) بمستخرج مطبوع صادر عن الحاسب الآلي (print out) يقوم بذات الوظائف التي يقوم بها سند الشحن التقليدي بشرط أن يتم تمييز هذا المستخرج عن أى مستخرج

آخر عادي يتعلق بذات الشحنة . إلا أن هذا الحل لم يجد تأييدا من الجميع لأن الآثار القانونية لهذا المستخرج لن تتساوى مع نظيرتها في النسخة الأصلية لسند الشحن التقليدي . (KURT G., SIDA / UNCTAD Seminar)
ويقدم البعض الآخر من الفقهاء حلا قانونيا يتمثل في استبدال سند الشحن الورقي بأقراص التسجيل machine الخاصة بالحاسب الآلي بحيث تقوم هذه الأقراص بتمثيل البضائع والقابلية للتداول . وبناء على هذا الحل تقوم هذه الأقراص بتمثيل البضائع ويتم تداول سند الشحن الإلكتروني بتحويل كافة البيانات المخزنة على الأقراص بشأن شحنة معينة من جهاز الطرف المرسل إلى جهاز المرسل إليه (المظهر إليه في سند الشحن التقليدي) . ومن ثم فإن عملية تحويل كافة البيانات هي في حد ذاتها مماثل لعملية تداول سند الشحن من الشاحن أو المرسل إلى المظهر إليه .

وهناك رأى ثالث يرى أن استعمال سندات الشحن غير القابلة للتداول - Non negotiable waybills هو النظام المتبع في الدول الأوروبية في كافة وسائل النقل ، وخاصة في النقل البحري حيث لم تعد التجارة الدولية في حاجة إلى التعامل بسندات شحن قابلة للتداول إلا في حدود ضيقة جدا (, AOKEN . 1990 .) . هذا فضلا عن أن نقل البضائع بطريق البحر أصبح يتم في أغلب الأحوال في حاويات حيث يستخدم سندات شحن مختومة بعبارة " غير قابلة للتداول " بدلا من سندات الشحن التقليدية . وبناء عليه فإن استخدام سندات الشحن غير القابلة للتداول يدعونا للقول بأن النقل البحري اليوم لم يعد في حاجة إلى سندات شحن قابلة للتداول من الأساس وهو الأمر الذي يجنبنا الخوض في مشكلة عدم قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول .

ويرى فريق رابع من الفقهاء أنه يمكن إيداع سند الشحن لدى جهة معينة (طرف ثالث) موثوق بها كالبنك مثلا أو شركة ملاحه على أن يتم إخطار هذه الجهة أولا بأول بكل التغييرات التي قد تطرأ على ملكية البضائع وذلك عن طريق الرسائل الإلكترونية التي ترد إلى هذه الجهة من أصحاب الشأن ، وتستمر الأمور على هذا النحو إلى أن يتضح الطرف الذي يستحق تسلم البضائع فتقوم هذه الجهة بتسليمه البضائع . وتجدر الإشارة هنا إلى أن منظمة بوليبرو في إنجلترا قد تمكنت من وضع تنظيم فني وقانوني يحقق الأمان ويحافظ على السرية التامة للبيانات الإلكترونية .

وأيا كان الأسلوب الذي سيستخدم لقيام سند الشحن الإلكتروني بدوره كأداة لتمثيل البضائع فإنه يمكننا القول بأنه ليس هناك ما يمنع في سند الشحن الإلكتروني من القيام بجميع الوظائف التي يقوم بها سند الشحن التقليدي كأداة لإثبات كلا من عقد النقل واستلام البضائع وتمثيلها .

لفصل الخامس

التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني

لم يقف أيا من المجتمع الدولي أو الوطني مكتوف الأيدي أمام سند

الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن الورقي

التشريعات الدولية

ترتكز الجهود الدولية التي تبذل حاليا على استنباط وسائل قانونية وتكنولوجية لاستبدال سند الشحن التقليدي (الورقي) والقابل للتداول إلى مستند إلكتروني (لا ورقي). وفي هذا الخصوص قدمت اللجنة البحرية الدولية CMI قواعد بشأن سندات الشحن الإلكترونية في عام ١٩٩٠ ومشروع بوليرو (يهدف نظام بوليرو إلى توفير برنامج لضمان تبادل مأمون لمستندات التجارة الإلكترونية عن طريق تطبيق مركزي للبيانات)، كما قدمت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي CNUDCI قانونا نموذجيا يتضمن نصوصا خاصة بوثائق النقل. ويهدف هذا القانون النموذجي وكلا من قواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) ومشروع بوليرو، إلى إرساء مفهوم جديد داخل إطار القوانين الوضعية (التي مازالت تتمسك بشكليات بالية مثل ضرورة كون السند ورقي وضرورة التوقيع الكتابي)، وهو قابلة تداول البيانات إلكترونيا.

ولم تقتصر الجهود المبذولة على المنظمات الدولية فحسب بل إمتدت إلى بعض التشريعات الداخلية ومنها التشريع المصري الذي يعترف بالتوقيع الإلكتروني وبالكتابة الإلكترونية.

قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية CMI ومشروع بوليرو

انجحت قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية

في محاولتها للحد من معوقات سند الشحن الإلكتروني إلى الاستيعاد التام للمستند الورقي من جهة وإلى طرحها إمكانية تداول سند الشحن الإلكتروني بواسطة سجل معلوماتي من جهة أخرى .

الاستيعاد التام للمستند الورقي

تبنت اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية وضع قواعد قانونية تهدف إلى استبدال سند الشحن الورقي سواء القابل للتداول أو الغير قابل للتداول بنظام جديد يعرف بنظام تبادل البيانات إلكترونيا EDI . ولعل أهم ما يميز هذه القواعد هو سماحها للشاحن بالتصرف في البضائع أثناء رحلتها البحرية من خلال الرسائل الإلكترونية . وتحتوي قواعد اللجنة البحرية على إحدى عشر قاعدة تهدف إلى تقديم نموذج اتفاقي " عقدي " لكل من يرغب في استبدال سند الشحن التقليدي بنظام تبادل البيانات إلكترونيا ، ونوجزها فيما يلي :

القاعدة الأولى وهي تشترط توافق إرادة الأطراف لتطبيق هذه القواعد ، لأن وجود القواعد في حد ذاته غير ملزم .

أما القاعدة الثانية فهي تقوم بتعريف بعض الاصطلاحات الهامة مثل " الحامل " و " المفتاح الخاص " .

وتبين القاعدة الثالثة القواعد الإجرائية حيث تلزم مستلم الرسالة الإلكترونية بإرسال ما يفيد صحة مضمون الرسالة قبل أن يتصرف طبقا لمحتويه من بيانات . فإذا كان هناك أي خلاف فيتم التأكد منه عن طريق " نظام المراجعة

الإلكتروني " " Electronic Monitoring System " .

أما القاعدة الرابعة فهي تتعلق برسالة " الإفادة بالاستلام " أي استلام الناقل

للبضائع من الشاحن فتحدد شكل هذه الرسالة ومحتواها ، فيجب أن تشمل الرسالة على اسم الشاحن واسم المرسل إليه ومكان وصول البضائع ، ووصف البضائع المنقولة وكذلك ذكر أى تحفظات تكون قد تم عملها على حالة البضائع . كما يجب أن تحتوي الرسالة على إحالة إلى شروط الناقل الخاصة بالنقل ، والمفتاح الخاص Private Key المستخدم في الإرسال .

وتهتم القاعدة الخامسة بشروط عقد النقل فتتص على أنه في حالة حدوث تعرض بين هذه القواعد والشروط الخاصة بالنقل التي يضعها الناقل فإنه يتم تطبيق هذه القواعد .

أما القاعدة السادسة فهي تتعلق بالقانون الواجب التطبيق فتتص على أنه يتم تطبيق الاتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية كما لو كان سند الشحن ورقيا .

وتتعلق القاعدة السابعة بالحق في التصرف في البضائع وفي إحالة هذا الحق إلى شخص آخر ، فحددت القاعدة أن الحامل الشرعي لسند الشحن هو وحده من يحق له المطالبة باستلام البضائع في ميناء التفريغ ، كما أشارت إلى أنه من حقه إحالة حقه في التصرف في البضائع إلى شخص آخر بحيث يصبح هذا الشخص الحامل الجديد والأوحد لسند الشحن . كما حددت القاعدة الخطوات الواجب إتباعها لإتمام عملية حوالة الحق .

وتتعلق القاعدة الثامنة بالمفتاح الخاص وتنص على أنه يجب على الناقل تغيير شفرة الاتصال بينه وبين الحامل الشرعي عند تغيير حامل السند بحيث لا يتمكن أحد غير الحامل الجديد من فك شفرة الاتصال .

أما القاعدة التاسعة فهي تتعلق بتسليم البضائع للحامل الشرعي لسند الشحن فتلزم الناقل بإخطار الحامل بمكان وتاريخ تسليم البضائع مع ضرورة التحقق من

شخصه قبل تسليم البضائع له . وبعد الانتهاء من التسليم يتم إلغاء المفتاح الخاص الذي يوازي إعادة السند الأصلي للناقل عندما يكون سند الشحن ورقيا .

وتعطي القاعدة العشرة الحامل الحق في أن يطلب من الناقل سند شحن ورقي وذلك قبل القيام بتسليمه البضائع ، وبناء عليه يتم إلغاء المفتاح الخاص . كما يحق للحامل أن يأخذ من الناقل مستخرج مطبوع لرسالة الإفادة بالاستلام مع ضرورة التأشير عليها بعبارة " غير قابلة للتداول " . وتجدر الإشارة هنا إلى أن مثل هذا المستخرج لا ينهي التعامل بنظام تبادل البيانات إلكترونيا .

القاعدة الحادية عشر : وهي تتعلق بالإثبات فتنص على أنه عند اتفاق الأطراف على تبني قواعد سندات الشحن الإلكترونية فإن ذلك يعني موافقتهم الضمنية على عدم التمسك وعدم الإدعاء بعد ذلك بأن عقد النقل لم يكن كتابيا .

والجديد في قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية هو عدم وجود ازدواج أو تنازع بين المستند الأصلي الذي لا يتم التعامل به وبين تبادل البيانات إلكترونيا . فوفقا لهذه القواعد يتم استبعاد المستند الورقي تماما ولا يتم التعامل به . ولكن إذا اشترط أحد الأطراف تسليمه مستند ورقي فقد عاجلت القاعدة العاشرة هذا الأمر ونصت على أنه في هذه الحالة تكون الأولوية للمستند الورقي ولكنها لا تسمح بأي صورة من الصور بالجمع بين المستند الورقي والبيانات الإلكترونية .

إمكانية تداول سند الشحن الإلكتروني بواسطة سجل معلوماتي

تكمن أهمية قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية CMI في النظام الذي وضعته لتحقيق إمكانية تداول سند الشحن الإلكتروني . فالقواعد تقدم نظام يقوم أساسا على المفتاح الخاص الذي ينقله

الناقل إلى حائز سند الشحن الإلكتروني ، ويسمح هذا المفتاح لحائزه أن ينقل
حيازته للبيانات الواردة في السند الإلكتروني إلى شخص آخر . ووفقا لهذا النظام
يتم التخلص من المفتاح الخاص ويتم عمل مفتاح خاص جديد للحامل الجديد .
وبهذا الشكل يكون الحامل الأخير للبيانات الإلكترونية هو الحائز الوحيد للمفتاح
الخاص وهو وحده الذي يستطيع ممارسة جميع الحقوق التي يخولها له سند الشحن
الإلكتروني . ومن هنا فإن أى إمكانية لتنازع سندات الشحن الإلكتروني يتم
استبعادها بواسطة هذا المفتاح الخاص .

وينشئ مشروع بوليو - الذي يستشف أحكامه من قواعد اللجنة البحرية
الدولية CMI - سجلا مركزيا تسجل فيه بالترتيب جميع العمليات وجميع
الرسائل الإلكترونية . فعلى عكس قواعد اللجنة البحرية الدولية لا يودع السجل
إلى أحد أطراف عقد النقل البحري بل إلى جهة محايدة . فعندما يريد الشاحن
إبرام عقد النقل فهو يحدد إلكترونيا للناقل جميع خصائص ومواصفات البضائع ،
فيقوم الناقل بعمل البيانات الإلكترونية التي يملأ بها الخانات المعتادة في سند
الشحن التقليدي ثم يودعها في السجل الإلكتروني المركزي . وبالتالي فإنه من
الممكن للمستخدمين المسموح لهم بالإطلاع على هذه البيانات مراجعة هذه
البيانات الإلكترونية وتعديلها ، وبالتالي يكون من حق حامل السند المذكور
الذي سجل اسمه في السجل المركزي أن يتداول سند الشحن الإلكتروني .

ويتحقق الأمان لهذا النظام بواسطة هيئة الاعتماد L'Autorité de
certification - Certificate Authority التي تسلم للمستخدمين
توقيعات إلكترونية (رقمية) تمكنهم من اعتماد الرسائل الإلكترونية ومراجعة
فحواها .

وهكذا فإن هذا النموذج العقدي يمكن أطراف عقد النقل من تداول سند الشحن والتصرف في البضائع وهي في الطريق ، وذلك بفضل الأمان الذي يحققه التبادل الإلكتروني للبيانات التي تضمن أن هناك شخص واحد فقط يمكنه ممارسة حقوقه على البضائع .

القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية ووثائق النقل القابلة للتداول

من أجل توحيد قواعد قانون التجارة الدولية اعتنقت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) في عام ١٩٩٦ قانوناً نموذجياً أطلق عليه " القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية " . ويهدف هذا القانون من جهة إلى تيسير الأمر على المشرعين الوطنيين للانتقال من التعامل بالمستندات الورقية إلى التعامل بنظام التبادل الإلكتروني للبيانات الذي لا تعرفه تشريعاتهم . وهو يهدف من جهة أخرى إلى تقديم هذا القانون لهم ليأخذوا به كما هو أو ليستلهموا منه بعض الأحكام التي تفيدهم عند استحداثهم لتشريعاتهم . ويعالج القسم الأول من هذا القانون القواعد العامة للعقود أما القسم الثاني فهو مخصص صراحة لوثائق النقل .

القواعد العامة

يهتم القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية بتذليل العقبات التي تواجه نظام التبادل الإلكتروني للبيانات بسبب المتطلبات الشكلية لبعض التشريعات الوطنية التي لا تعرف بعد هذا النظام . والاتجاه العام لهذا القانون يسير نحو إعطاء قيمة قانونية للبيانات الإلكترونية ، فنص المادة الخامسة منه على أن :

“ L'effet juridique , la validité ou la force d'une information ne sont pas déniés au seul motif que cette information est sous la forme de message de données . ”

ويرتبط هذا المبدأ بالنصوص الواردة في الباب الثاني وخاصة تلك المتعلقة بالقيمة القانونية المعطاة للرسالة الإلكترونية . ويتضح ذلك في المادة السادسة التي تبين الظروف التي في ظلها تتطابق الرسالة الإلكترونية مع الرسالة الورقية وبالتالي يمكنها أن تحل محلها وتقوم بذات الدور الذي تقوم به .

وتكمن أهمية هذا النص في أنه يقوم بدور مزدوج حيث يقدم من جهة صفات المستند الورقي ، ومن جهة أخرى يبين الشروط التي - إن توافرت في الرسالة الإلكترونية - تمكن الرسالة الإلكترونية من الحلول محل السند الورقي . وبناء عليه يمكننا القول بأنه يتعين على المستخدمين - إن أرادوا التعامل بواسطة التبادل الإلكتروني للبيانات - الاحتفاظ بالرسالة وكذلك بالبرنامج الذي يمكن من فك شفراتها . فمن المعروف أن الرسائل الإلكترونية المخزنة والمنقولة من الحاسبات الآلية ما هي إلا عبارة عن إشارات غير مفهومة لا يستطيع فك شفراتها إلا المهندسين الذين أسسوها . ومن هذا المنطلق فإن الاحتفاظ بالرسالة دون الاحتفاظ بالبرنامج الذي يمكن من فك شفراتها ويمكن من الإطلاع عليها يكون بدون نفع .

ومن هنا تتضح أهمية هذه النصوص في أنها تؤكد أن الرسالة الإلكترونية - في ظل ظروف معينة - تتوافر فيها جميع الشروط الشكلية التي تتطلبها بعض التشريعات الوطنية التي لا تعرف بعد التبادل الإلكتروني للبيانات .

وتحدثت المادة الثامنة عن النسخة الأصلية أو "الأصل" في حين تتحدث المادة العاشرة عن تخزين الرسائل الإلكترونية ولكنها لم تتحدث إلا عن مواصفات التخزين وليس عن طريقته تاركة في ذلك المجال واسعاً أمام ما يستحدث من طرق . وفي النهاية تشير المادة العاشرة إلى الرجوع إلى طرف ثالث

معتمد .

وفي الحقيقة يجب أن تقرأ جميع النصوص السابقة في ظل المادة الثامنة التي تتحدث عن " الأصل " . ففي أغلب الأحوال يكون المستند الكتابي " أصل " ، وبالتالي فإن الرسالة الإلكترونية التي تنص عليها المادة السادسة يجب أن تكون " أصل " وكذلك الرسالة المخزنة .

ولكن المشكلة أنه في نظام التبادل الإلكتروني للبيانات لا يمكننا التحدث عن " أصل " إذ أنه عند نقل البيان من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر فإن الذي ينتقل ليس النص ولكن نسخة من الإشارات والشفرات التي تترجم فيما بعد إلى نص في الحاسب الآلي المستقبل لها . ولكن على العكس يمكننا حل هذه المشكلة بنظرية التكافؤ الوظيفي ، فيمكننا اعتبار الرسالة الإلكترونية " أصل " إذا توافرت فيها صفة محددة وهي عدم قابلية الرسالة للتعديل أو التغيير ، وهي ذات الصفة التي يتميز بها " الأصل " الكتابي . ومن هنا يمكننا القول بأن القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية يشترط توافر هذه الصفة في الرسالة الإلكترونية للاعتداد بها كمستند أصلي يقوم مقام المستند الكتابي .

وقد اتبع ذات المنطق فيما يتعلق بالتوقيع ، فتتص المادة السابعة على أن التوقيع الإلكتروني - في ظل ظروف معينة تحقق حد أدنى من الضمان والأمان - يكتسب ذات خصائص التوقيع الكتابي ويمكن اتخاذه وسيلة إثبات أمام المحاكم . وتتلخص هذه الخصائص في ضرورة كون التوقيع دالا دلالة تامة على شخصية الموقع وعلى أنه - باستخدامه نظام تبادل البيانات إلكترونيا - قد وافق على البيانات الواردة في السند .

القواعد المتعلقة بوثيقة النقل

فضلا عن القواعد العامة التي وردت في القسم الأول ، خصص القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية الباب الأول من القسم الثاني له لوثائق النقل التي عاجلها بشكل مميز إذ تعرض فيها ليس فقط للبيانات التي تحتويها ولكن أيضا للحقوق بما فيها حق رفع الدعاوى التي تخولها للحامل الشرعي للسند الإلكتروني.

وفي هذا الخصوص تنص المادة ١٦ على جميع الدعاوى ونقل البيانات التي يمكن أن تحدث أثناء عملية النقل أيا كان نوعها أي سواء كانت بحرية بموجب سند شحن أو غير بحرية بموجب وثيقة نقل .

وقد تعرضت المادة ١٧ في فقرتيها الثالثة والرابعة للصعوبات الناتجة عن التعامل بواسطة سند قابل للتداول . فنصت في الفقرة الثالثة على أن واحد أو أكثر من الرسائل الإلكترونية يمكنهم منح الحقوق والالتزامات التي تحتوي عليها الرسالة الورقية بشرط أن تستخدم طريقة فعالة تضمن عدم استخدام شخص آخر لذات الرسالة . أو بمعنى آخر يجب أن تضمن هذه الطريقة أن نقل البيانات والحقوق والدعاوى التي يتضمنها سند الشحن سيتم لمصلحة شخص واحد فقط . وبذلك نكون قد ضمنا أن سند الشحن الإلكتروني يقوم بذات وظائف سند الشحن التقليدي ويجوز ذات الحقوق وبالتالي يكون من غير اللازم التمسك بسند الشحن التقليدي .

وقد يوجه البعض النقد لهذا النص بالقول بأن كل رسالة إلكترونية لا يمكن أن تكون واحدة في نوعها لأنه يمكن نسخ العديد منها . ولكن الرد على هذا النقد يسير لأن كل رسالة إلكترونية هي دائما واحدة في نوعها لأنها تنشأ في تاريخ

وتوقيت معين ، وإذا تم نسخها فإن النسخ الجديدة سوف تأخذ تاريخ وتوقيت مختلفين عن التوقيت والتاريخ الذي أنشأت فيه الرسالة الأصلية . ومن هنا يمكننا القول بأن المادة السابعة عشر توقف اعتبار الرسالة الإلكترونية سند " وحيد " على الطريقة التي تضمن عدم نسخ هذه الرسالة أكثر من مرة ووصفت هذه الطريقة بأنها يجب أن تكون " طريقة فعالة " ، وقد تعمد القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية استخدام هذا الاصطلاح الواسع لأنه أراد بذلك ترك الباب مفتوح أمام التقدم العلمي في هذا المجال .

ولكن يبقى أن الغش المتمثل في عمل العديد من النسخ يبقى واردا إذا ما تم طباعة سند الشحن فقد يتم البيع مرة بموجب سند الشحن الإلكتروني ومرة أخرى بموجب المستخرج الذي تم طباعته . وقد عاجلت الفقرة ٥ من المادة ١٧ حالة التنازع بين الرسالة الإلكترونية والنسخة الورقية فقد نصت هذه الفقرة على أن الأولوية تكون للرسالة الإلكترونية إلا إذا كان قد تم التخلي عن هذه الوسيلة في التعامل برضاء الطرفين . وتشكل هذه النقطة عقبة أمام تحول سند الشحن التقليدي إلى سند شحن إلكتروني لأن القانون يحمي الشخص المتعامل بموجب السند الإلكتروني ولا يضمن حقوق الذي اشترى سند شحن ورقي دون أن يعرف أن سند شحن إلكتروني قد تم استخدامه في ذات الوقت . ولذلك فإنه يجب إذا كان قد تم التنازل عن التعامل بالطرق الإلكترونية أن يظهر هذا التنازل على المستند الورقي .

ونستشف مما تقدم أن هناك ثمة اعتراف صريح بالقيمة القانونية للرسائل الإلكترونية ، وأن سند الشحن التقليدي قد فقد مركزه وسطوته التي طالما تمتع بها .

التشريعات الوطنية

سبق أن أشرنا إلى أن المشرع السعودي لم يصدر قانونا بالمعنى الحرفي للكلمة لتنظيم مسألة تبادل البيانات إلكترونيا على وجه العموم ولتنظيم التعامل بسند الشحن الإلكتروني على وجه الخصوص .

ويكتفي - في الحقيقة - بممارسي مهنة النقل البحري ببعض اللوائح التي تنظم مجال النقل البحري برمته والتي جاءت خالية من النصوص المنظمة لسند الشحن الإلكتروني .

ولذلك ومن باب الاسترشاد سوف نشير إلى التشريع المصري ممثلا في القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن تنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات . فقد عالج هذا القانون بكفاءة المشاكل التي يثيرها نظام تبادل البيانات إلكترونيا سواء من حيث القيمة القانونية للتوقيع الإلكتروني وللمحرر الإلكتروني والكتابة الإلكترونية ، أو من حيث حجية البيانات الإلكترونية في الإثبات ، فقد بدأ المشرع بتعريف كل من الكتابة الإلكترونية والمحرر الإلكتروني والتوقيع الإلكتروني والوسيط الإلكتروني إلى غير ذلك من التعريفات التي تجعل قراءة وتفسير هذا القانون واضحة وهينة . ثم تعرض القانون إلى اختصاصات هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات وكل الأمور التي تتعلق بها ثم انتقل بعد ذلك إلى حجية كل من التوقيع الإلكتروني ، والكتابة الإلكترونية ، والصور المنسوخة على الورق في الإثبات محمدا في ذلك بكل وضوح الشروط الواجب توافرها فيها حتى تتمتع بالحجية في الإثبات مثلها مثل البيانات الكتائية الورقية ، فحل بذلك الإشكالات القانونية التي قد يتسبب فيها نظام تبادل البيانات إلكترونيا . ولم يغفل المشرع حماية التعامل بنظام تبادل البيانات إلكترونيا

من الإشكالات العملية التي قد يتسبب فيها هذا النظام فقرر عقوبة لكل من تسوغ له نفسه التلاعب في البيانات أو اختراق الوسيط الإلكتروني .

كيفية مواجهة المشرع المصري للإشكالات القانونية لنظام تبادل البيانات إلكترونياً

تعرض المشرع المصري في القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ لنظام تبادل

البيانات إلكترونياً على وجه العموم ، ولم يخص بالكلام سند الشحن الإلكتروني . لذا يتحتم علينا محاولة تطبيق نصوص هذا القانون مع سند الشحن الإلكتروني لإظهار مدى حجيته في الإثبات ومدى قابليته للتداول باعتبار أنه مستند يتم تبادل البيانات الواردة فيه إلكترونياً . سنعرض فيها لمدى حجيته في الإثبات ومدى قابليته للتداول .

مدى حجية سند الشحن الإلكتروني في الإثبات

تعرض القانون فيما يخص الإثبات لكل من التوقيع الإلكتروني والكتابة

الإلكترونية والمحركات الإلكترونية ، كما تعرض للصور المنسوخة على الورق من المحرر الإلكتروني الرسمي .

فبخصوص كل من التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية أعطى المشرع لهم ذات الحجية المقررة للتوقيع الكتابي وللكتابة والمحركات الرسمية والعرفية في أحكام قانون الإثبات في المواد التجارية والمدنية ، وذلك بنصه في المادة ٤١ على أنه : " للتوقيع الإلكتروني ، في نطاق المعاملات التجارية والمدنية والإدارية ، ذات الحجية المقررة للترقيعات في أحكام قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية وإذا روعي في إنشائه وإتمامه الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون " . وفي المادة ١٥ نص على أنه : " للكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية ، في نطاق

المعاملات المدنية والتجارية والإدارية ذات الحجية المقررة للكتابة والمحررات الرسمية والعرفية في أحكام قانون الإثبات في المواد التجارية والمدنية ، متى استوفت الشروط المنصوص عليها في هذا القانون وفقا للضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون " .

ومفاد هذه النصوص أن الكتابة الإلكترونية والمحررات الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني كما عرفهم القانون⁽¹⁾ لهم ذات الحجية في الإثبات - في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية - التي قررها قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية للتوقيع الكتابي وللكتابة وللمحررات الرسمية والعرفية التي تحرر على مستند ورقي . وقد اشترط المشرع لكون الكتابة الإلكترونية والمحررات الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني حجة في الإثبات أن تراعى فيها عند إنشائها وإتمامها الشروط التي نص عليها المشرع في ذات القانون وكذلك الضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون .

وقد وضع القانون شروطا ذكرها على وجه الحصر ليتمتع كلا من التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحررات الإلكترونية بالحجية في الإثبات فنص على أنه : " يتمتع التوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية والمحررات الإلكترونية

¹ - تعرف المادة الأولى فقرة (أ) الكتابة الإلكترونية بأنها : " كل حروف أو رموز أو أى علامات أخرى تثبت على دعامة إلكترونية رقمية أو ضوئية أو أية وسيلة أخرى مشابهة وتعطي دلالة قابلة للإدراك " . وتعرف ذات المادة في الفقرة (ب) منها المحرر الإلكتروني بأنه : " رسالة بيانات تتضمن معلومات تنشأ أو تتمج أو تخزن ، أو ترسل أو تستقبل كليا أو جزئيا بوسيلة إلكترونية ، أو ضوئية ، أو بأية وسيلة أخرى مشابهة " . وأخيرا تنص ذات المادة في الفقرة (ج) منها على أن التوقيع الإلكتروني هو : " ما يوضح على محرر إلكتروني ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها ويكون له طابع متفرد يسمح بتحديد شخص الموقع ويميزه عن غيره " .

بالحجية في الإثبات إذا ما توافرت فيها الشروط الآتية :

أ- ارتباط التوقيع الإلكتروني بالموقع وحده دون غيره

ب- سيطرة الموقع وحده دون غيره على الوسيط الإلكتروني

ج- إمكانية كشف أى تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني أو التوقيع الإلكتروني

وتحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون الضوابط الفنية والتقنية اللازمة لذلك " .

أما بخصوص الصورة المنسوخة على الورق من المحرر الإلكتروني الرسمي فقد نص المشرع في المادة ١٦ على أن : " الصورة المنسوخة على الورق من المحرر الإلكتروني الرسمي حجة على الكافة بالقدر الذي تكون فيها مطابقة لأصل هذا المحرر ، وذلك مادام المحرر الإلكتروني الرسمي والتوقيع الإلكتروني موجودين على الدعامة الإلكترونية " .

ومفاد هذا النص أنه إذا تم نسخ صورة على الورق من المحرر الإلكتروني فإنها أيضا يكون لها حجية في الإثبات على الكافة بشرط أن تكون مطابقة للأصل (أى للمحرر الإلكتروني) وأن يكون المحرر الإلكتروني (الأصل) موجود على الدعامة الإلكترونية .

وفي صحة إثبات كل من المحررات الإلكترونية الرسمية والعرفية والتوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية تنص المادة ١٧ من قانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ الخاص بتنظيم التوقيع الإلكتروني على أنه : " تسري في شأن إثبات صحة المحررات الإلكترونية الرسمية والعرفية والتوقيع الإلكتروني والكتابة الإلكترونية ، فيما لم يرد بشأنه نص في هذا القانون أو في لائحة التنفيذية الأحكام المنصوص عليها في قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية " .

وحرصا من المشرع على حماية البيانات الإلكترونية حتى تكون حجة في الإثبات غير متنازع عليها ، قرر المشرع عقوبة لمن يخالف أحكام القانون المشار إليه ، فنص في المادة ٢٣ على أنه : " مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد منصوص عليها في قانون العقوبات أو في أى قانون آخر يعاقب بالحبس وبغرامة لا تقل عن عشرة آلاف جنيه ولا تجاوز مائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من :

أ- اصدر شهادة تصديق إلكتروني دون الحصول على ترخيص بمزاولة النشاط من الهيئة .

- ب- أتلف أو عيب توقيعاً أو وسيطاً أو محرراً إلكترونياً أو زور شيئاً من ذلك بطريق الاصطناع أو التعديل أو التحويل أو بأى طريق آخر .
- ج- استعمل توقيعاً أو وسيطاً أو محرراً إلكترونياً معيماً أو مزور مع علمه بذلك
- د- خالف أيأ من أحكام المادتين ١٩^(١) أو ٢١^(٢) من هذا القانون .

١- " لا يجوز مزاولة نشاط إصدار شهادات التصديق الإلكتروني إلا بترخيص من الهيئة وذلك نظير مقابل يحدده مجلس إدارتها وفقاً للإجراءات والقواعد والضمانات التي تقرها اللائحة التنفيذية لهذا القانون ودون التقيد بأحكام القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٧٤ بالتزامات المرافقة العامة ومع مراعاة ما يأتي :

أ- أن يتم اختيار المرخص له في إطار من المنافسة والعلانية

ب- أن يحدد مجلس إدارة الهيئة مدة الترخيص بحيث لا تزيد عن تسعة وتسعون عاماً

ج- أن تحدد وسائل الإشراف والمتابعة الفنية والمالية التي تكفل حسن سير المرفق بانتظام واطراد ولا يجوز التوقف عن مزاولة النشاط المرخص به أو الاندماج في جهة أخرى أو التنازل عن الترخيص للغير إلا بعد الحصول على موافقة كتابية من الهيئة "

٢- " بيانات التوقيع الإلكتروني والوسائط الإلكترونية والمعلومات التي تقدم إلى الجهة المرخصة لها بإصدار شهادات التصديق الإلكتروني سرية ، ولا يجوز لمن قدمت إليه أو اتصل بها بحكم عمله إفشاؤها أو استخدامها في غير الغرض الذي قدمت من أجله .

ك- توصل بأية وسيلة إلى الحصول بغير حق على توقيع أو وسيط أو محرر إلكتروني أو اخترق هذا الوسيط أو اعترضه أو عطله عن أداء وظيفته .
وتكون العقوبة على مخالفة المادة ١٣ من هذا القانون ، الغرامة التي لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تزيد عن خمسين ألف جنيه .

وفي حالة العود تزداد بمقدار المثل العقوبة المقررة لهذه الجرائم في حديها الأدنى والأقصى وفي جميع الأحوال يحكم بنشر حكم الإدانة في جريدتين واسعتي الانتشار ، وعلى شبكات المعلومات الإلكترونية المفتوحة على نفقة المحكوم عليه " .

مدى قابلية سند الشحن الإلكتروني للتداول

سبق أن أشرنا إلى أن سند الشحن الإلكتروني غير قابل للتظهير بطبيعته وبالتالي فهو غير قابل للتداول بهذه الطريقة . وقد ذكرنا أيضا أن الفقهاء قد اقترحوا العديد من الحلول لإمكانية تداول سند الشحن الإلكتروني ومنها استبدال سند الشحن التقليدي (الورقي) بمستخرج مطبوع صادر عن الحاسب الآلي (print out) يقوم بذات الوظائف التي يقوم بها سند الشحن التقليدي^(١)

“It has to be underlined that a printout from a computer ، must not be mixed up as to its legal effects with the original copy of a traditional transport document”

^١ - والجدير بالذكر أن القاعدة العاشرة من قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الإلكترونية تنص على أنه " من حق الحامل أن يطلب من الناقل سند شحن ورقي وذلك قبل قيام الأول بتسليم الثاني البضاعة . وبناء على ما سبق يتم إلغاء المفتاح الخاص ، وأيضاً من حق الحامل أن يأخذ من الناقل مستخرج مطبوع لرسالة الإفادة بالاستلام (انظر القاعدة الرابعة من نفس هذه القواعد) مع ضرورة التأشير عليها بالعبارة صورة غير قابلة للتداول Non negociable مع العلم أن إعطاء مثل هذا المستخرج لا يؤدي إلى إلغاء التعامل عن طريق التبادل الإلكتروني للمعلومات EDI .

KURT G.) (أو استبدال سند الشحن بأقراص التسجيل machine الخاصة بالحاسب الآلي بحيث تقوم بتمثيل البضائع والقابلة للتداول . ، أو استعمال سندات الشحن غير القابلة للتداول Non - negociable waybills ، أو أخيراً إيداع سند الشحن لدى جهة موثوق بها كالبنك مثلاً أو شركة ملاحية على أن يتم إخطار هذه الجهة أولاً بأول بكل التغييرات التي قد تطرأ على ملكية البضائع وذلك عن طريق الرسائل الإلكترونية التي ترد إلى هذه الجهة من أصحاب الشأن .

و لم يتحدث القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ الخاص بتنظيم التوقيع الإلكتروني ويأمنه هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات عن قابلية المحررات الإلكترونية للتداول ولكنه اعتنى فقط ببيان حجية هذه المحررات في الإثبات على النحو الذي بيناه . ولكن في ذات الوقت أشار القانون إلى عدة شروط يجب توافرها في المحرر الإلكتروني ليكون حجة في الإثبات وهي ارتباط الموقع على المحرر الإلكتروني بشخص الموقع وحده دون غيره ، وبسيطرة الموقع وحده دون غيره على الوسيط الإلكتروني الذي أنشأ التوقيع الإلكتروني ، وأخيراً إمكانية كشف أى تلاعب في بيانات المحرر الإلكتروني أو التوقيع الإلكتروني . ومن هذه الشروط يمكننا إذن استنتاج أن هناك جهة مسؤولة عن إنشاء التوقيع الإلكتروني وإعطاؤه لشخص واحد فقط وهو الموقع الذي يكون وحده دون غيره الحائز على هذا التوقيع . وما نود الإشارة إليه هو أن التظهير - وفقاً لقانون التجارة - من الممكن أن يتم بمجرد توقيع المظهر - دون ذكر إسم المظهر إليه - على ظهر

السند لصالح شخص آخر^(١) يصبح بموجب هذا التوقيع وبموجب انتقال السند إليه المالك الجديد للبضائع (المادة ٣٩٢ فقرة ٢ من قانون التجارة المصري) ويسمى التظهير في هذه الحالة بالتظهير على بياض لأنه لم يتم ذكر اسم المظهر إليه فيه (البارودي و العريبي ٢٠٠٤ .) . فإذا طبقنا ذلك على سند الشحن الإلكتروني فإنه بموجب هذا التوقيع يمكن أن تنتقل الملكية من شخص إلى آخر . ولكن قد يعترض البعض على هذا الكلام بقولهم أن التظهير على بياض لا يكون صحيحا إلا إذا تم على ظهر الورقة وذلك تطبيقا لنص المادة ٣٩٢ فقرة ٢ من قانون التجارة المصري التي تعتبر التظهير باطلا إذا ورد على وجه الورقة . ويمكننا الرد على هذا الاعتراض بأن العلة من هذا الإبطال هي تفادي حدوث خلط بين توقيع المظهر وبين التوقيعات الأخرى كتوقيع المسحوب عليه القابل أو توقيع الضامن الاحتياطي ، وبما أنه في مجال التعامل بموجب سند الشحن لا يوجد مسحوب عليه ولا ضامن احتياطي فإن العلة من هذا الإبطال تنتفي وبالتالي يمكن التوقيع في أى مكان من الورقة (سند الشحن) .

وبناء على ما تقدم يمكننا القول إذن بأن سند الشحن يمكن تداوله بمجرد التوقيع دون حاجة إلى كتابة اسم المظهر إليه ودون حاجة إلى أن يكون التوقيع على ظهر السند .

كيفية مواجهة المشرع المصري للإشكالات العملية لنظام تبادل البيانات إلكترونيا

تنص المادة ٢١ من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بخصوص التوقيع الإلكتروني على أن : " بيانات التوقيع الإلكتروني والوسائط الإلكترونية والمعلومات التي تقدم إلى الجهة المرخص لها بإصدار شهادات التصديق الإلكتروني سرية ، ولا

^١ - يعتبر التظهير في هذه الحالة من قبيل التظهير على بياض الذي يعطى المظهر إليه سلطة ملء هذا البياض

يجوز لمن قدمت إليه أو اتصل بها بحكم عمله إفشاؤها للغير أو استخدامها في غير الغرض الذي قدمت من أجله " .

وتنص المادة ٢٣ من ذات القانون على أنه : " مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد منصوص عليها في قانون العقوبات أو في أى قانون آخر ، يعاقب بالحبس وبغرامة لا تقل عن عشرة آلاف جنيه ولا تجاوز مائة ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من :

(أ) أصدر شهادة تصديق إلكتروني دون الحصول على ترخيص بمزاولة النشاط من الهيئة

(ب) أتلف أو عيب توقيعاً أو وسيطاً أو محرراً إلكترونياً أو زور شيئاً من ذلك بطريق

الاصطناع أو التعديل أو التحويل أو بأى طريق آخر

(ج) استعمل توقيعاً أو وسيطاً أو محرراً إلكترونياً معيباً أو مزور مع علمه بذلك

(د) خالف أياً من أحكام المادتين (١٩) أو (٢١) من هذا القانون

(ك) توصل بأية وسيلة إلى الحصول بغير حق على توقيع أو وسيط أو محرر إلكتروني ، أو اخترق هذا الوسيط أو اعترضه أو عطله عن أداء وظيفته وتكون العقوبة على مخالفة المادة ١٣ من هذا القانون : الغرامة التي لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تزيد عن خمسين ألف جنيه .

وفي حالة العود تزداد بمقدار المثل العقوبة المقررة لهذه الجرائم في حديدها الأدنى والأقصى وفي جميع الأحوال يحكم بنشر حكم الإدانة في جريدتين واسعتي الانتشار وعلى شبكات المعلومات الإلكترونية المفتوحة على نفقة المحكوم عليه . " وتنص المادة ٢٤ على أنه: "يعاقب المسئول عن الإدارة الفعلية للشخص الاعتباري

المخالف بذات العقوبات المقررة عن الأفعال التي ترتكب بالمخالفة لأحكام هذا القانون ، وإذا كان إخلاله بالواجبات التي تفرضها عليه تلك الإدارة فقد أسهم في وقوع الجريمة مع علمه بذلك . ويكون الشخص الاعتباري مسئولاً بالتضامن عن الوفاء بما يحكم به من عقوبات مالية وتعويضات ، إذا كانت المخالفة قد ارتكبت من أحد العاملين به بإسم وصالح الشخص الاعتباري " .

الخاتمة

في نهاية هذا البحث يمكننا القول أنه قد تبين لنا مدى الجدية التي يسير بها العالم نحو إحلال البيانات الإلكترونية محل المستندات الورقية . كما يتضح لنا مدى إصرار العالم على فرض النظم الإلكترونية في التجارة الدولية بحيث أنه أصبح لا خيار أمام دولنا سوى تهيئة نفسها وقوانينها لعصر التجارة الإلكترونية . وكذلك يتضح لنا أن سند الشحن الإلكتروني مهياً تماماً للحلول محل سند الشحن الورقي وحل إشكالاته . فهو يمكنه الحلول محل سند الشحن التقليدي لأن مشكلة الاعتراف به كوسيلة إثبات قد اختفت من على الساحة الدولية والوطنية . هذا فضلا عن أن مشكلة تدازل سند الشحن الإلكتروني (بالتظهير) لم تعد مطروحة بالشكل الذي كانت عليه من قبل خاصة في ظل الحلول العديدة التي أشارت إليها الدراسة لمعالجة هذه المشكلة والتي تعتبر بدائل للتظهير الذي اعتدنا عليه في تظهير سند الشحن الورقي . هذا فضلا عن أن النقل بالحاويات يتم باستخدام سندات شحن غير قابلة للتداول وهو الوضع المسيّر على ساحة النقل البحري اليوم . فالتظهير لا يجب أن ينظر إليه بالصورة التي اعتدنا عليها بل بالمعزى من هذا التظهير .

وقد تبين لنا أن سند الشحن الورقي قد فقد سطوته التي كانت له في مجال النقل

البحري بسبب مجموعة من المشاكل التي يثيرها والتي تؤثر على الدور الائتماني الذي يقوم به . وهذه المشاكل إما عملية أو قانونية ، فالمشاكل العملية تتعلق تارة بتحديد تاريخ إصدار سند الشحن (حيث يسمح سند الشحن الورقي بالتلاعب في تاريخ تسليم الناقل للبضائع) ، وتارة أخرى بخطابات الضمان وهى كلها أمور تؤثر على الدور الائتماني الذي يقوم به سند الشحن . وقد أثبتت الطبيعة الإلكترونية لسند الشحن الإلكتروني قدرتها على تفادي هذه النوعية من المشاكل لأنه يمكن اكتشاف التلاعب بمجرد الكشف على جهاز الحاسب الآلي . أما المشاكل القانونية فهي تتعلق إما بحقوق أطراف عقد النقل (سواء بخصوص استلامهم البضائع أو بحقوقهم في رفع الدعوى) أو ببعض الشروط المدرجة في سند الشحن التي قد تلزم أو لا تلزم المرسل إليه بتنفيذها وفقا للقضاء الذي ينظر الدعوى .

وفي المقابل تظهر أهمية سند الشحن الإلكتروني الذي أثبت فعاليته في الدول المتقدمة وهو ما يضمن له مستقبلا حقيقيا خاصة في ظل الاهتمام الكبير به كبديل لسند الشحن الورقي وذلك من خلال الجهود العملية والقانونية المبذولة سواء على الساحة الدولية أو الوطنية .

وفي المملكة فانه قد تم تعميم استخدام التقنية الحديثة وبرامج الحاسب الآلي وكذلك القوى العاملة المؤهلة والمدربة علميا وعمليا، ولكن من الناحية القانونية فإن غياب القوانين الوضعية سيقى العائق الوحيد أمام تطبيق الاتفاقيات الدولية على النقل البحري الذي يتم بموجب سند شحن إلكتروني. لذا نناشد حكومة المملكة بضرورة الاهتمام بوضع قوانين وضعية تنظم مجال النقل البحري بصفة عامة وتنظم التعامل بسند الشحن الإلكتروني بصفة خاصة . فإن وجود

مثل هذه القوانين سوف يساعد على تطبيق قواعد قانونية موحدة على عمليات النقل الداخلية التي تتم بسند الشحن الإلكتروني ، وسوف يكون الباب الذي يفتح الطريق أمام تطبيق اتفاقية هامبورج على النقل الدولي البحري للبضائع من وإلى المملكة .

الفصل الخامس تحليل بيانات الدراسة

أولاً : خصائص عينة الدراسة :-

١- جهة العمل:

سند الشحن هو وثيقة يتم تحريرها بين الناقل والشاحن لإثبات عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها على سفينة معينة ، وهو صك ملكية البضاعة ويتم عادة تبادلها بين المصدر والمستورد والجهات الحكومية ذات العلاقة بفسح وتسليم البضائع. لذا تم اختيار عينة الدراسة لتشمل القطاع الخاص ممثلاً في المستوردين وشركات النقل البحري، والقطاع الحكومي ممثلاً في أكثر الجهات الحكومية تعاملًا مع سند الشحن وهي (إدارة الجمارك، وإدارة الموانئ). ويتضح من الجدول والشكل رقم (١) أن القطاع الحكومي يمثل نسبة ٤٦% من العينة والقطاع الخاص يمثل ٥٤% من عينة الدراسة.

جدول رقم (١) توزيع عينة الدراسة حسب جهة العمل

النسبة %	التكرار	جهة العمل
٤٥,٧	١٦	قطاع حكومي
٥٤,٣	١٩	قطاع خاص
١٠٠	٣٥	المجموع

شكل رقم (١) التمثيل البياني لتوزيع عينة الدراسة حسب جهة العمل



■ قطاع حكومي

■ قطاع خاص

٢- مدة الخبرة في مجال النقل البحري:

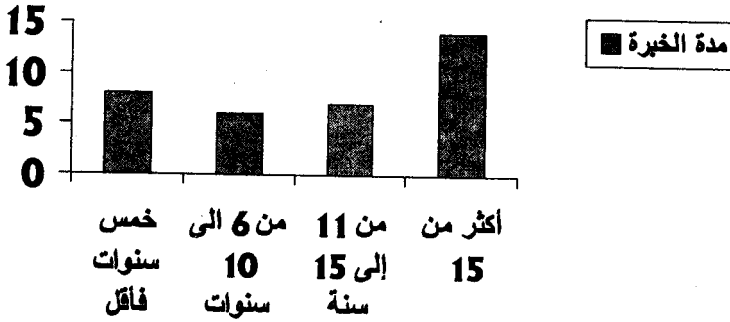
يتضح من الجدول والشكل رقم (٢) أن نسبة ٦٠ % من أفراد عينة الدراسة لديهم خبرة أكثر من ١١ سنة في مجال النقل البحري، وهذا يعني أن آرائهم حول العبارات التي احتوت عليها الاستبانة مبنية على خبرة طويلة في مجال عملهم، بينما ٤٠ % من عينة الدراسة تتراوح خبراتهم بين ٥-١٠ سنوات. ولمعرفة ما إذا كان هناك فروق ذات دلالة معنوية بين آراء مفردات العينة تعود إلى اختلاف مدة الخبرة تم إجراء اختبار التباين في اتجاه واحد (اختبار ف)، وكان مستوى المعنوية أكبر من ٠,٠٥. وهذا يعني عدم وجود فروقات دالة إحصائية بين إجابات مفردات العينة تعود إلى اختلاف مدة الخبرة.

جدول رقم (٢) مدة الخبرة في مجال النقل البحري

النسبة %	التكرار	مدة الخبرة
٢٢,٩	٨	خمس سنوات فأقل
١٧,١	٦	٦-١٠ سنوات
٢٠,٠	٧	١١-١٥ سنة
٤٠,٠	١٤	أكثر من ١٥ سنة
١٠٠	٢٥	المجموع

شكل رقم (٢)

التمثيل البياني لتوزيع عينة الدراسة حسب مدة الخبرة في مجال النقل البحري



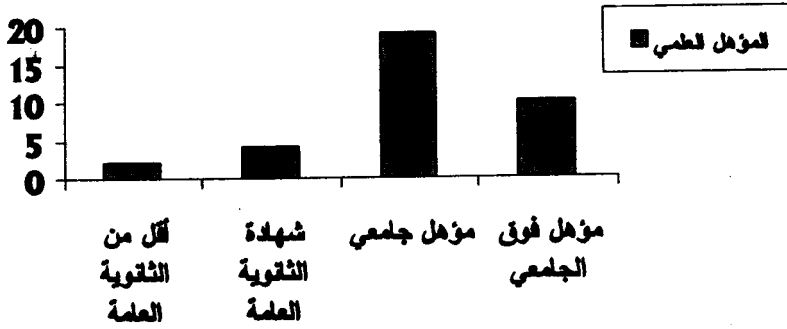
٣- المؤهل العلمي:

بالنظر إلى الجدول والشكل رقم (٣) نجد أن نسبة ٨٣% من أفراد عينة الدراسة مستواهم التعليمي جامعي، وما فوق الجامعي، ولمعرفة ما إذا كان هناك فروق إحصائية داله معنويا بين إجابات عينة الدراسة ترجع إلى اختلاف المؤهل العلمي. تم إجراء اختبار تباين في اتجاه واحد (اختبار ف) واتضح أن مستوى المعنوية ٠،١٣٢، وهذا يعني عدم وجود فروق معنوية بين إجابات مفردات العينة.

جدول رقم (٣) المؤهل العلمي

النسبة %	التكرار	المؤهل العلمي
٥,٧	٢	أقل من الثانوية العامة
١١,٤	٤	شهادة الثانوية العامة
٥٤,٣	١٩	مؤهل جامعي
٢٨,٦	١٠	مؤهل فوق الجامعي
١٠٠	٣٥	المجموع

شكل رقم (٢) التمثيل البياني لتوزيع عينة الدراسة حسب المؤهل العلمي



نتائج تحليل البيانات الاستدلالية:-

اكتوت استبانة الدراسة على ١٦ عبارة تدور حول استخدام سند الشحن الالكتروني ومدى جاهزية الأجهزة الحكومية والقطاع الخاص لاستبدال سند الشحن الورقي، بسند الشحن الالكتروني، وطلب من المستجيبين اختيار إجابة واحدة من بين ٥ إجابات حسب مقياس ليكرت، ووفقا للمحول رقم (٤) اتضح إن نتائج إجابات عينة الدراسة على كل عبارة كما يلي:

جدول رقم (٤) تحليل آراء أفراد عينة الدراسة حول محاور الدراسة

الترتيب ب	البرأي الصادق	المتوسطة	موافق جداً		موافق		موافق إلى حد ما		غير موافق		غير موافق إطلاقاً		التكرار	المعبارة	
			%	التكرار و	%	التكرار و	%	التكرار و	%	التكرار و	%	التكرار و			
١	للتي فكرة بسيطة	٢,٨٢	٧٥,٧	٩	٢٤,٣	١٧	٣٧,١	١٣	٢,٩	١	٠,٠	٠	هل لديك فكرة من مستخدم الشحن الالكتروني؟ (بوليمية الشحن)؟	١	
٢	لم يسبق لي التعامل به	١,٢٣	٢,٩	١	٢,٩	١	٠,٠	٠	٢,٩	١	٩١,٤	٢٢	هل سبق وأن تعاملت بسند الشحن الالكتروني؟	٢	
٢	القليل بلدرجة كبيرة	٢,٤٢	١٤,٣	٥	٧٥,٧	٩	٥٤,٣	١٩	٠,٠	٠	٥,٧	٢	الفضل التعامل بسند الشحن الالكتروني بدل سند الشحن التقليدي (الورقي).	٣	
3	موافق إلى حد ما	٢,٣٧	٥,٧	٢	٤٠,٠	١٤	٤٥,٧	١٦	٢,٩	١	٥,٧	٢	استخدام سند الشحن الإلكتروني أكثر أمان من استخدام سند الشحن التقليدي (الورقي).	٤	

1	موائق	٢,٩١	١٧,١	٦	٦٠,٠	٢١	٢٠,٠	٧	٢,٩	١	٠,٠	٠	استخدام سند الشحن الإلكتروني أسرع وأسهل من استخدام سند الشحن التقليدي.	٥
2	موائق	٢,٨٠	١٧,١	٦	٥١,٤	١٨	٢٥,٧	٩	٥,٧	٢	٠,٠	٠	استخدام سند الشحن الإلكتروني يسهل عملية التعامل التجاري بين البنوك ودول العالم.	٦
5	موائق إلى حد ^h	٢,١١	٢,٩	١	٢٠,٠	٧	٢٢,٩	٢٢	١٤,٣	٥	٠,٠	٠	الأجهزة الحكومية السعودية ذات الصلة في سطح وتسلم البضائع تتوفر لديها التقنية الإلكترونية التي تمكنها من التعامل وقبول سند الشحن الإلكتروني.	٧
6	موائق إلى حد ^h	٢,٩٧	٢,٩	١	١٧,١	٦	٦٠,٠	٢١	١٤,٣	٥	٥,٧	٢	الأجهزة الحكومية السعودية ذات الصلة يقسم وتسلم البضائع تتوفر لديها التقى العاملة المدربة للتعامل بسند الشحن الإلكتروني.	٨
10	فئة موائق	٢,٤٩	٠,٠	٠	١٤,٣	٥	٢٢,٩	٨	٥٧,١	٢٠	٥,٧	٢	وتسلم البضائع تتوفر لديها الأنظمة والقوانين التي تنظم وتكفل التعامل بسند الشحن الإلكتروني.	٩
13	فئة موائق	١,٩٧	٠,٠	٠	٥,٧	٢	١٧,١	٦	٤٥,٧	١٦	٢١,٤	١١	المكافئ الشريعة والإدارية لتعريف بسند الشحن الإلكتروني.	١٠

١- مدى معرفة أفراد عينة الدراسة بسند الشحن الإلكتروني:

يتضح من العبارة رقم (١) في الجدول رقم (٤) أن نسبة ٣٧% من أفراد العينة سبق ان سمعوا عن سند الشحن الإلكتروني، و٣٤% لديهم فكرة بسيطة، وهناك نسبة ٢٦% من أفراد العينة لديهم فكره تامة عن سند الشحن الإلكتروني، وهذه النسب تؤكد إن أغلبية أفراد العينة لديهم فكرة عن استخدام سند الشحن الإلكتروني. في واقع الأمر فانه من خلال الجزء النظري من هذه الدراسة اتضح أن سند الشحن الإلكتروني مستخدم على نطاق واسع في العديد من دول العالم ، وهذا الأمر ربما أتاح الفرصة لبعض أفراد عينة الدراسة للاضطلاع على سند الشحن الإلكتروني . لذا تكونت لديهم فكرة عن استخدامه .

٢- تعامل أفراد العينة مع سند الشحن الإلكتروني:

بسؤال أفراد عينة الدراسة عن مدى تعاملهم بسند الشحن الإلكتروني، وجد أن ٩١% من أفراد العينة لم يسبق لهم التعامل بسند الشحن الإلكتروني. وهذا يعكس الواقع الحقيقي. حيث أن سند الشحن الإلكتروني غير مستخدم في المملكة العربية السعودية، بل غير معترف فيه من قبل الاجهزة الحكومية حسبما أفاد به ٦٠% من أفراد عينة الدراسة، وهناك نسبة ٩% من العينة سبق لهم التعامل به، وهؤلاء هم من القطاع الخاص الذين قد تكون لهم استثمارات في دول تستخدم وتعترف بسند الشحن الإلكتروني.

٣- تفضيل التعامل بسند الشحن الإلكتروني:

بسؤال أفراد عينة الدراسة عن مدى تفضيلهم لاستخدام سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن الورقي في تعاملاتهم التجارية، اتضح من الجدول رقم (٤) أن نسبة ٩٤% من أفراد العينة يفضلون استخدام سند الشحن الإلكتروني، وهذا يدل على رغبة كبيرة لدى القطاع الحكومي والقطاع الخاص في استخدام سند الشحن الإلكتروني، والاستفادة من التقنية الحديثة والإمكانيات المتوفرة.

٤- سلامة استخدام سند الشحن الإلكتروني:

يعد أمن المعلومات من أهم العوامل التي تساهم في تسهيل استخدام المستندات الالكترونية، وثقة المستخدم في أمان وسرية المعلومات المتبادلة عبر الشبكة العنكبوتية، يشجعه على قبول تبادل المستندات الالكترونية. وقد سنت العديد من الدول قوانين وأنظمة لحماية أمن المعلومات الالكترونية . وقد سنت العديد من الدول قوانين وأنظمة لحماية أمن المعلومات الالكترونية ومن هذه الدول إنجلترا حيث تم إصدار قانون حماية البيانات الشخصية Personal Data Protection الذي يهدف إلى توفير

الحماية للبيانات الشخصية المتبادلة إلكترونياً ضد أي إساءة في إستعمالها . وقد أعطى هذا القانون الشخص الذي يصبه الضرر من جراء سوء إستخدام هذه البيانات الحق في المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر .

وعند سؤال أفراد العينة عن وجهة نظرهم في مدى استخدام سند الشحن الإلكتروني مقارنة بسند الشحن التقليدي، نسبة ٤٦% أجابوا أنه آمن إلى حد ما، ونسبة ٤٠% موافقون أنه أكثر أمان من سند الشحن الورقي.

٥ سهولة استخدام سند الشحن الإلكتروني:

التبادل التجاري داخلياً وخارجياً يتطلب سهولة وسرعة إنهاء الإجراءات، لأن الوقت يلعب دوراً كبيراً في الدورة الاقتصادية لرأس المال، كما أن مرور البضائع عبر المنافذ البرية والبحرية والجوية يحتاج إلى إجراءات سريعة ومتطورة، لضمان عدم تكلس البضائع في تلك المنافذ. وسند الشحن وثيقة رئيسية في عمليات التبادل التجاري وفسح وتسليم البضائع، لذا لا بد أن تتم عملية تبادل هذا المستند بالسرعة والمرونة الكافية. وبسؤال أفراد عينة الدراسة عن سرعة وسهولة استخدام سند الشحن الإلكتروني مقارنة بسند الشحن الورقي كانت إجابة نسبة ٧٧% منهم بين (موافق، موافق جداً) على أن استخدام سند الشحن الإلكتروني أسرع وأسهل من استخدام سند الشحن التقليدي (الورقي).

٦- مدى مساهمة سند الشحن الإلكتروني في تسهيل التبادل التجاري بين المملكة ودول العالم:

المملكة العربية السعودية عضو في منظمة التجارة الدولية ، وتربطها علاقات تجارية كبيرة مع اغلب دول العالم .

كما أن عملية التجارة الإلكترونية تنمو بشكل سريع ومطور. وساعد على ذلك ثورة تقنية المعلومات والاتصالات التي يشهدها العالم . فقد تجاوز حجم سوق التجارة الإلكترونية على مستوى العالم ما قيمته ١,٥ تريليون دولار أمريكي عام ٢٠٠٦ مما شكل نمواً سنوياً مركباً بنسبة ٧٣% على مدى السنوات الست الماضية، أما على مستوى التجارة الإلكترونية عبر الانترنت فقد بلغت في عام ٢٠٠٠ ما قيمته ١٢٠ بليون دولار أمريكي وفي عام ٢٠٠٦ حوالي ٢٨٠ بليون دولار الأمر الذي يدل على أن التجارة الإلكترونية أخذت تلعب دوراً متزايداً في منظومة التجارة العالمية (النحراري ٢٠٠٨) وهذا الأمر يتطلب من الدول ومنها المملكة العربية السعودية التحول إلى استخدام التقنية بشكل

موسع في عمليات التبادل التجاري ومن أهمها التحول من استخدام سند الشحن الورقي إلى سند الشحن الإلكتروني .

وبسؤال أفراد عينة الدراسة عن رأيهم في مساهمة سند الشحن الإلكتروني في تسهيل التبادل التجاري بين المملكة ودول العالم، اتضح ان نسبة 6٨% منهم (موافقون) على انه يساهم في ذلك. انظر الفقرة رقم ٦ من الجدول رقم (٤) .

٧- مدى توفر التقنية لدى الأجهزة الحكومية:

يتم تبادل سند الشحن بين العديد من الجهات الأهلية والحكومية. مثل مصلحة الجمارك، والموانئ، والشركات الناقلة، وبالنسبة لاستخدام سند الشحن الإلكتروني فان ذلك يتطلب توفير بنية تحتية تتمثل في شبكة وأجهزه وبرامج تبادل للعلومات الكترونيا.

وبسؤال عينة الدراسة عن مدى توفر التقنية اللازمة لدى الأجهزة الحكومية اتضح من الفقرة رقم (٧) بالجدول رقم (٤) أن نسبة 9٤% من أفراد العينة يرون أنه تتوفر لدى الأجهزة الحكومية التقنية الحديثة التي تمكن من تبادل البيانات إلكترونيا.

٨- توفر القوى العاملة المدربة لدى الأجهزة الحكومية:

القوى العاملة المؤهلة والمدربة علميا وعمليا، هي العنصر المحرك الرئيسي لعملية التطوير الإداري، واستخدام الحاسب الآلي أصبح من أساسيات عمل الموظف سواء في القطاع الحكومي أو الأهلي في المملكة العربية السعودية.

وبسؤال أفراد عينة الدراسة عن مدى توفر القوى العاملة المدربة لدى الأجهزة الحكومية ذات العلاقة بفسح وتسليم البضائع من اجل استخدام سند الشحن الإلكتروني، فانه يتضح من الفقرة رقم (٨) بالجدول رقم (٤) أن نسبة ٦٠% من أفراد العينة (موافقون إلى حد ما) على توافر هذه القوى العاملة ونسبة ٢١% كانت إجاباتهم بين (موافق، وموافق جدا) وبالرجوع إلى الجدول رقم (٣) نجد أن نسبته ٨٣% من أفراد العينة لديهم مؤهل علمي جامعي وما فوق الجامعي. وهذا يوضح أن موظفي الأجهزة الحكومية موضع الدراسة مؤهلين علمياً.

٩- مدى توفر الأنظمة والقوانين التي تنظم وتحمك عملية استخدام سند الشحن الإلكتروني:

تعتبر الأنظمة والقوانين المطورة العصب الرئيسي في كافة المجالات الإدارية، والاقتصادية، والاجتماعية الخ، وبدون قوانين تحكم وتنظم التعاملات بين البشر وبينهم وبين المنظمات تضع

الحقوق وتختلط الأمور بعضها ببعض. والتبادل التجاري بين الدول، أو بين الأفراد والشركات، من المجالات المهمة التي تحتاج إلى وجود قوانين وانظمة واضحة للجميع، لحفظ حقوق جميع الأفراد والاحتكام إليها حال حدوث خلاف بين المتعاملين. وسند الشحن الالكتروني من التطورات الحديثة التي طرأت على عمليات نقل وتسليم البضائع .

وقد قامت العديد من الدول والمنظمات بوضع أنظمة وقوانين تحكم عملية استخدام سند الشحن الالكتروني، وتعترف كوثيقة رسمية لإثبات حقوق أطراف عقد النقل البحري وتحديد ملكية البضاعة. الأمر الذي شجع على استخدام الشحن الالكتروني على نطاق واسع ولعل أهم هذه الجهود ما قامت به اللجنة الاقتصادية الأوروبية ((ECE وغرفة التجارة الدولية، واللجنة البحرية الدولية (CMI) ولجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ((CNUDCI التي وضعت قانوناً أطلق عليه (القانون النموذجي للتجارة الالكترونية).

وعلى مستوى الدول العربية أصدرت جمهورية مصر العربية القانون رقم (١٥) لعام ٢٠٠٤ بشأن تنظيم التوقيع الالكتروني وتبادل المحررات الرسمية الكترونياً، ومنها سند الشحن الالكتروني. وكذلك أصدرت حكومة دبي نظاماً متكاملًا يحكم عملية تبادل المحررات الرسمية الكترونياً. كما تتوفر أنظمة وقوانين في فرنسا تحكم عملية تبادل المعلومات والمستندات الكترونياً.

ويعتبر موضوع سند الشحن الإلكتروني من مواضيع الساعة في المملكة المتحدة ولهذا تتضمن (The Carriage Of Goods by Sea Act (COGSA) لسنة ١٩٩٢ نصاً يسمح بقبول سند الشحن الإلكتروني أمام القضاء. (انظر الفصل الخامس من الدراسة).

وبسؤال أفراد عينة الدراسة عن مدى توفر الأنظمة والقوانين المنظمة لتبادل المعلومات والمستندات الكترونياً، والاعتراف بالتوقيع الالكتروني لدى الأجهزة الحكومية بالمملكة العربية السعودية. تبين من الجدول رقم (٤) أن نسبة ٥٦٣% من أفراد العينة يرون انه لا توجد أنظمة وقوانين لدى الأجهزة الحكومية، ولا شك أن غياب الأنظمة والقوانين يحد من استخدام سند الشحن الالكتروني بالمملكة العربية السعودية.

١٠- مدى اعتراف النظام القضائي بسند الشحن الالكتروني:

لاشك أن وجود نظام قضائي وقوانين تتواءم مع التطورات العالمية، تحكم الأعمال التجارية،

ونشاط التجار في ممارسة تجارتهم. تساهم في سرعة البت في الخلافات التي تنشأ في الأعمال التجارية، والمستندات ذات العلاقة بها. واعتراف المحاكم الشرعية والإدارية في المحررات الالكترونية والتوقيع الالكتروني. من المحفزات في استخدام هذه المحررات والتعامل بها. لوجود ما يضمن حقوقهم. وفي المملكة العربية السعودية يوجد نوعين من القضاء:

١- القضاء الشرعي ويمثله المحاكم الشرعية.

٢- القضاء الإداري ويمثله ديوان المظالم.

وبسؤال أفراد عينة الدراسة عن مدى اعتراف المحاكم الشرعية، والإدارية بسند الشحن الالكتروني والتوقيع الالكتروني. أجابوا بنسبة ٨٧% منهم أن المحاكم الشرعية والإدارية لا تعترف بسند الشحن الالكتروني في التقاضي لدى هذه المحاكم. وهذا من العوائق التي تحول دون استخدام سند الشحن الالكتروني كوثيقة رسمية في التعاملات التجارية بالمملكة العربية السعودية.

١١- اعتراف الأجهزة الحكومية بسند الشحن الالكتروني كبديل لسند الشحن الورقي:

سند الشحن هو وثيقة رسمية تثبت ملكية البضاعة. ويتم تقديمها للجهات الحكومية، وشركات النقل البحري، من أجل فسخ وتسليم البضائع. فإذا كانت الأجهزة الحكومية وشركات النقل البحري في أي بلد لا تعترف بسند الشحن الالكتروني كوثيقة رسمية تقوم مقام سند الشحن الورقي، فإن هذا يعد أكبر عائق أمام استخدام سند الشحن الالكتروني.

وحسب آراء أفراد عينة الدراسة الموضحة بالجدول رقم (٤) في الفقرة (١١) فإن نسبة ٦٣% منهم يرون أن الأجهزة الحكومية بالمملكة لا تعترف بسند الشحن الالكتروني كبديل لسند الشحن الورقي.

١٢- مدى اعتراف الأجهزة الحكومية بالتوقيع الالكتروني:

مع انتشار استخدام التقنية، ورغبة العديد من المنظمات العامة والخاصة الاستفادة منها في سرعة إنجاز الأعمال، من أجل توفير الوقت، وتقليل الجهد، والتكاليف. ومن أوجه هذه الاستفادة استخدام التوقيع الالكتروني والاعتراف به وبما يترتب عليه.

وبسؤال أفراد عينة الدراسة عن مدى اعتراف الأجهزة الحكومية بالمملكة بالتوقيع الالكتروني. أجاب نسبة ٥٧% منهم أن تلك الأجهزة لا تعترف بالتوقيع الالكتروني ولا تعتمد به إطلاقاً.

وعدم الاعتراف بالتوقيع الالكتروني يعد من أسباب عدم الاعتراف بسند الشحن الالكتروني. في حين أن

الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية (هامبورج لعام ١٩٧٨) تعترف بسند الشحن الإلكتروني.

١٣. مدى توفر القوى العاملة المدربة لدى القطاع الخاص للتعامل مع سند الشحن الإلكتروني:

القطاع الخاص هو المحرك الرئيسي للتبادل التجاري. وهو الأشد حرصا على سرعة إنهاء إجراءات دخول وخروج البضائع. وهو أسرع من القطاع الحكومي في مساندة التطورات والحرص على استقطاب الأيدي العاملة المدربة.

وحسب آراء نسبة ٨٩% من أفراد عينة الدراسة فإن القطاع الخاص تتوفر لديه القوى العاملة القادرة على التعامل مع سند الشحن الإلكتروني.

وبمقارنة الإجابات على هذه الفقرة من الاستبانة مع الإجابات على الفقرة رقم (٨) نجد أن قدرات القوى العاملة لدى القطاعين العام والخاص لا تقف عائق أمام استخدام سند الشحن الإلكتروني .

١٤. مدى توفر الأنظمة والقوانين لدى القطاع الخاص بشأن استخدام سند الشحن الإلكتروني:

لاشك أن القطاع الخاص أكثر مرونة وأسرع من القطاع العام في تطوير الأنظمة والإجراءات لديه. ومن خلال إجابة أفراد عينة الدراسة على الفقرة رقم (١٤) من الاستبانة بالجدول رقم (٤) نجد أن نسبة ٥٢% منهم يرون أن القطاع الخاص تتوفر لديه الأنظمة والإجراءات المنظمة لاستخدام سند الشحن الإلكتروني. في حين أن نسبة ٤٨% يرون أن هذه الأنظمة غير متوفرة حاليا.

١٥. مدى اعتراف القطاع الخاص بسند الشحن الإلكتروني:

الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني من أهم مقومات انتشار التعامل به بين القطاع العام والخاص. ولاشك أن القطاع الخاص له تعاملات كثيرة داخل وخارج المملكة، وهذا يتطلب منه التعامل مع العديد من الشركات والمنظمات في دول أجنبية تعترف بسند الشحن الإلكتروني وتتعامل به. وبسؤال أفراد عينة الدراسة عن ما إذا كان القطاع الخاص في المملكة العربية السعودية يعترف بسند الشحن الإلكتروني، أجاب نسبة ٦٣% منهم أن هذا القطاع يعترف بسند الشحن الإلكتروني، وبالمقابل نجد أن القطاع العام لا يعترف بسند الشحن الإلكتروني حسب إجابة العينة على الفقرة رقم (١١) في الجدول رقم (٤).

١٦. مدى اعتراف القطاع الخاص بالتوقيع الإلكتروني:

حسب آراء أفراد عينة الدراسة بالجدول رقم (٤) نجد أن نسبة ٥٧% يرون أن القطاع الخاص يعترف بالتوقيع الإلكتروني، في حين نسبة ٤٣% يرون أن القطاع الخاص لا يعترف بالتوقيع

الإلكتروني. وفي المقابل نجد أن الذين يرون أن القطاع الحكومي لا يعترف بالتوقيع الإلكتروني ٥٧% . وإن دل هذا على شيء فإنما يدل على أن فرصة الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني كأداة إثبات في القطاع الخاص أكبر منها في القطاع العام . وهو الأمر الذي يؤكد ماتم قوله سابقا من ضرورة وضع قوانين تنظم تبادل البيانات إلكترونيا بوجه عام وسند الشحن الإلكتروني بوجه خاص وإلا فإن فرصة التعامل مع القطاع الحكومي ستكون معدومة في هذا المجال .

الفصل السادس مناقشة النتائج والتوصيات

من خلال الدراسة النظرية ومراجعة ما كتب عن سند الشحن الإلكتروني. وتجارب بعض الدول في مجال تبادل المعلومات إلكترونياً، ومنها سند الشحن الإلكتروني، وكذلك جهود المنظمات الدولية في هذا المجال، ومن واقع نتائج تحليل بيانات الاستبانة، ونتائج المقابلات الشخصية مع بعض المسؤولين يمكن إيجاز نتائج الدراسة بما يلي:

(١) سند الشحن الإلكتروني يتميز بالعديد من المزايا، من أهمها سرعة وسهولة تبادله بين أطراف عقد النقل - المنظمات ذات العلاقة - إنخفاض تكاليف الإرسال، والاستقبال، والتخزين، والمساهمة في تخفيض قيمة البضائع، وسرعة إنهاء إجراءات فسحها، وتسليمها (أنظر الفصل الأول من الدراسة).

كما أن نظام تبادل المعلومات إلكترونياً بين الدول، والتوسع في نشاط التجارة الإلكترونية. وقوانين أمن المعلومات المعمول بها في العديد من الدول المتقدمة. كل هذا يمكن بعض الدول من استخدام سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن الورقي. وهذه النتيجة تحقق الهدف رقم (١) من أهداف الدراسة.

(٢) من واقع دراسة سند الشحن التقليدي، نجد أنه تعثره العديد من العيوب والمشاكل التي تجعله غير قادر على ملاءمة عصر ثورة المعلومات، ونظام التجارة الإلكترونية. ومن أهم هذه العيوب البطء في إرسال واستقبال سند الشحن الورقي. ففي كثير من الحالات تصل البضاعة قبل وصول سند الشحن، وبالتالي يتأخر فسح البضائع من قبل الجمارك، كما أن ارتفاع تكاليف تبادل وتخزين المستندات الورقية، وسهولة تعرض سند الشحن الورقي للتلف. يعتبر مؤشراً على أهمية استخدام سند الشحن الإلكتروني.

(٣) إتضح من أدبيات البحث أن سند الشحن يعتبر صك ملكية البضاعة. والجهة التي يجازها سند الشحن فإنها تحوز البضاعة حيازة فعلية. ويعتبر الأساس في عمليات التجارة الدولية والنقل البحري، ويعد وثيقة ذات حجية مطلقة لدى المحاكم. وهذه النتيجة تحقق كلا من الهدف الأول والرابع من أهداف الدراسة.

٤) سند الشحن الإلكتروني غير مستخدم في المملكة العربية السعودية، ويؤكد ذلك أن نسبة ٩٢% من أفراد عينة الدراسة من القطاعين العام والخاص لم يسبق لها التعامل بسند الشحن الإلكتروني داخل المملكة.

٥) الجهات الحكومية والخاصة ذات العلاقة بالنقل البحري والتبادل التجاري في المملكة تتوفر لديها التقنية والقوى العاملة اللازمة لاستخدام سند الشحن الإلكتروني، أي أن عنصر التقنية والقوى العاملة ليس من معوقات استخدام سند الشحن الإلكتروني. وقد أكد ذلك ٨٣% من أفراد العينة بالنسبة لتوفر التقنية في القطاع العام ونسبة ٨٠% بالنسبة لتوفر القوى العاملة المدربة، ٨٩% أكلوا جاهزية القطاع الخاص من هذا الجانب. ويؤيد هذه النتائج وجود نظام تبادل المعلومات الإلكترونية (Saudi EDI) بين جميع الأجهزة الحكومية والخاصة ذات العلاقة بالنقل البحري وفسح البضائع.

٦) عدم توفر الأنظمة والقوانين التي تحكم عملية تبادل البيانات الكترونياً، ومنها سند الشحن الإلكتروني. تعد من عوائق استخدام سند الشحن الإلكتروني في المملكة. وقد أكد أفراد عينة الدراسة عدم توفر هذه الأنظمة والقوانين لدى القطاع العام والقطاع الخاص بنسبة ٦٣%، ٤٨% على التوالي.

٧) عدم اعتراف الأجهزة الحكومية بسند الشحن الإلكتروني، ومنها المحاكم الشرعية يعتبر من أهم معوقات استخدام سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن الورقي، وقد أكد وجود هذه المعوقات ٦٣% وهذه نسبة كبيرة من أفراد عينة الدراسة، من خلال اجاباتهم على العبارات ذات الأرقام (١٠، ١١، ١٢) بالجدول رقم (٤).

وفي المقابل نجد أن القضاء والأجهزة الحكومية في العديد من الدول مثل جمهورية مصر العربية، وفرنسا، وبريطانيا تعترف بسند الشحن الإلكتروني.

٨) القطاع الخاص أكثر وأسرع تطوراً من القطاع العام، وهو المحرك الرئيسي في عمليات التبادل التجاري بين الدول. ويسعى دائماً للاستفادة من التقدم التقني وثورة المعلومات، لتخفيض التكاليف، وزيادة نسبة الربحية، وسرعة دخول وخروج البضائع. وسند الشحن الإلكتروني من الأدوات التي تحقق ذلك.

وتعامل القطاع الخاص ليس محصورا داخل الدولة، بل يتعدى ذلك إلى دول أخرى، بحكم استثماراته الاجنبية، والتبادل التجاري مع دول العالم. لذا فمن المتوقع أن القطاع الخاص يعترف بسند الشحن الالكتروني، وكذلك التوقيع الالكتروني. ومن واقع نتائج الدراسة نجد أن ٦٦% من عينة الدراسة يرون أن القطاع الخاص يعترف بسند الشحن الالكتروني، و٧٤% يرون انه يعترف بالتوقيع الالكتروني.

ملخص النتائج

من خلال استعراض ومناقشة نتائج الدراسة، فإن أهم المعوقات التي تحول بين استخدام سند الشحن الإلكتروني في المملكة العربية السعودية هي:

- ١- عدم توفر الأنظمة والقوانين التي تنظم، وتحكم، عمليات تبادل المعلومات الكترونياً، وتعترف بسند الشحن الالكتروني.
- ٢- عدم اعتراف الأجهزة الحكومية بسند الشحن الالكتروني كبديل لسند الشحن الورقي.
- ٣- عدم اعتراف المحاكم الشرعية والادارية، بحجية المستندات المستخرجه من الحاسب الآلي، ومنها سند الشحن الالكتروني.

توصيات الدراسة

١) المنظمات الدولية ذات العلاقة بالتبادل التجاري العالمي، وضعت العديد من الانظمة، والاتفاقيات، التي تنظم وتحكم عمليات تبادل المعلومات إلكترونياً. ومنها اللجنة الاقتصادية الأوروبية (ECE) التي وضعت قواعد تعترف بالقواعد المتعلقة لتبادل البيانات إلكترونياً في مجال التجارة والنقل وتعرف باسم (UNIEDIFACT) كما وضعت نماذج للرسائل الإلكترونية أطلقت عليها اسم الرسائل النمطية للأمم المتحدة (UNCID). تهدف الى تصميم نظام تبادل البيانات إلكترونياً في العالم، وكذلك إتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ التي تعترف بتبادل البيانات الكترونياً، وبما أن نظام تبادل المعلومات الكترونياً أصبح أكثر أمناً من قبل. وقامت العديد من الدول بسن الانظمة والقوانين، لضمان أمن البيانات المتبادلة إلكترونياً، وكذلك توفر البنية التحتية للتقنية الحديثة في الاجهزة الحكومية والخاصة فإن الباحثان توصيان بما يلي :

- ١- قيام الأجهزة الحكومية السعودية بوضع القوانين والأنظمة بشأن استخدام سند الشحن الإلكتروني، والتوقيع الإلكتروني.
- ٢- إقرار المحاكم الشرعية بحجية سند الشحن الإلكتروني، وكذلك التوقيع الإلكتروني.
- ٣- تشجيع وحث القطاع الخاص بالسعودية على استخدام سند الشحن الإلكتروني، كبديل للسند الشحن الورقي.
- ٤- الإستفادة الكاملة من نظام أمن المعلومات لإلكترونية الذي تم اصداره بالملكة العربية السعودية مؤخراً.

قائمة المراجع

المراجع الأجنبية

- **FABER D.**, Electronic Bills of Lading , LMCLQ, 1996 , p. 236 .
- **BONASSIES P.** “ La nouvelle convention internationale sur le transport de marchandises par mer (Les Règles de Hambourg) “ , analyse critique , dans cahiers de documentation de la chambre de commerce et d’industrie de Marseille , n 3 1979 p. 4 .
- **BONASSIES P.** note sous Cass. 25 Juin 1985 ,DMF 1985 , p. 659
- **BONASSIES P.** obs , D.M.F. 1987 p. 80 et obs.sous Aix-en-provence28 av. 1976, D.M.F. 1986 , p. 686 .
- BONASSIES P.** “ Le connaissance : évolution historique et perspectives “ Annales IMTM 1984 p. 103
- **BOOKER M.**, EDI, Traiding paper for problems , Containerisation International , February 1991 , p. 20
- **DELEBECQUE Ph.** note sous Cass. Com. 7 Janv. 1992 , Rev. Arb. 1992 p. 553
- **DUBOVEC M.**, The problems and possibilities using electronic Bills of lading as collateral , *Arizona Journal of international & comparative law* , vol. 23,n 2 , 2006.
- **Electronic Data Interchange – A Management Overview** (Digital Equipment Company Ltd)p. 57
- **FOUCHARD Ph.**, Emmanuel GAILLARD et Berthold GOLDMAN “ Traité de l’arbitrage commercial international “ n 491 et s
- **International Consultative Commission for TDF Development** , p. 88 TDF 270 , Intergovernmental Bureau for Informatics .
- **Journal of Commerce** , New York , 24 April 1991
- **KURT G.** , The computer as a substitute for paper documents , SIDA / UNCTAD Seminar p. 14
- **MANKABADY S.**, “ The electronic Transmission of commercial Documents “ , BIMCO Bulletin 4/88 , August , p. 9240
- **MARAIS** , Crédit documentaire , n58 ;
- **NILSON A.**, BIMCO Bulletin , EDI and the Law , 4/ 1990 . July ,

August , p. 25 .

- **NILSON A.**, Bimco Bulletin , EDI and the Law , 4/1998 , July , august , p. 27
- **PESTEL – DEBORD P.** La livraison des marchandises par le transporteur maritime contre remise d'une lettre de garantie , IMTM ; IMTM et IDIT : La lettre de garantie pour absence de connaissance , compte rendu d'une table ronde du 22 février 1985 , publications IMTM 1985 .
- **PINOT** conclusions sous Cass. Com. 26 Nov. 1996 , RJDA 1997 / 1 , n 90 p. 3.
- **PLANIOL et RIPERT** " Traité pratique de droit civil français " 1955 , T. 3 , p. 563 .
- **RAVEN J.**, " Electronic Data Interchange and Developing Countries " , IDEA Discussion Paper n 2 , Brussels International Data Exchange Association , 1988
- **REMOND – GOUILLOUD M.**, Droit maritime , 2 ème éd.Paris , Pedone , 1993 , n 530 .
- **REMOND – GOUILLOUD M.** " Le contrat de transport " éd. Dalloz 1993 Collection connaissance du droit p. 34 .
- **RINER J.B.- GLLIMIECKI J.Y.** " international electronic commerce and administrative law : the need for harmonized national reforms" site jolt.law.harvard.edu/articles/pdf/v06/06HarvJLTech263.p
- **SAUVAGE** , Manuel pratique du transport des marchandises par mer , n 83 .
- **SAUVAGE** , note sous : Trib. Com. De Rouen 23 Fev. 1962 , DMF 1962 , p. 294 .
- **SAUVAGE**, note sous Trib. Com. de Rouen 23 Fev. 1962 , DMF 1962 , p. 294
- **SOKOL Ph.**, EDI , The competitive Edge , Mc Graw – Hill , New york , 1989 , p. 60 .
- **The Journal of business Law** , 1989 , March , p. 106 .
- **THOMSEN Hans B. WHEBLE & BERNARD S.** , Trade Facilitation and legal problems of trade Date Interchange , 13 Int'l. Bus. L. 313,313,1985
- **UNCTAD** , TD/ B/C. 4/330 , item 1 .

- UNCTAD , TD/B/C/ 4/328 , ITEM 13 ; The Commercial Use of Electronic Data Interchange – A report and Modal Trading Partner Agreement , 45 Bus – Law , pp. 1945,1650 , 1990 .
- WALDEN and SAVAGE , “ The legal problems of paperless transactions “ , The Journal of Business Law , 1989 , March , p. 106
- WALDEN and SAVAGE, The legal problem of paper less transaction , the journal of business law , 1989 March , p. 106 .

المراجع العربية

- إبراهيم مكي " نظام النقل بأوعية الشحن " الطبعة الأولى ١٩٧٥ ص ٦٦
- احمد حمد الرشود ، "سند الشحن الالكتروني" ، مجلة الحقوق ، جامعة الكويت ، العدد الثاني ، السنة الثامنة والعشرون ، يوليو ٢٠٠٤ .
- أسامة ابو الحسن ، " خصوصية التعاقد عبر الانترنت " ، منشورات جامعة الامارات العربية المتحدة – كلية الشريعة والقانون ، المجلد الثالث ، ٢٠٠٤ .
- أسامة عبد العزيز " التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات " منشأة المعارف ٢٠٠٤
- أيمن النحراوي ، سندات الشحن الالكترونية ودورها المستقبلي في التجارة الدولية ، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، عدد يناير ٢٠٠٨
- جلال وفاء محمددين ، " دروس في القانون البحري المصري الجديد " ، الاسكندرية ، مصر ، ١٩٩٢ .
- الخدمات البحرية ، الغرفة التجارية الصناعية ببنبع ، ١٩٩٢
- سمير الشراوى ، "القانون البحري" ، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر ، الطبعة الثانية ، ١٩٨٧ .
- عاطف محمد الفقى ، " النقل البحري للبضائع " ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، ٢٠٠١ .
- عبد الحفيظ عاشور " التجارة الإلكترونية بين المزايا والتحديات " ، الإقتصاد ، أغسطس ١٩٩٩
- العكيلي " دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع كاف أو سيف " دار النهضة العربية ١٩٧١

- على البارودي ، هاني دويدار ، " مبادئ القانون البحري " ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، ١٩٩٨ .
- علي البارودي ومحمد فريد العريني " الأوراق التجارية والإفلاس " دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٤
- على عبد القادر القهوجي ، " جرائم المعلوماتية " ، محاضرة الاطار القانوني للمعاملات التجارية عن طريق الانترنت ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الاسكندرية ، مصر ، ٧-١٠ يوليو ٢٠٠٧ .
- عماد الدين عبد الحى ، " وكيل السفينة في النقل البحري الدولي " ، رسالة دكتوراه باللغة الفرنسية ، غير منشورة ، جامعة نات ، فرنسا ، ١٩٩٧ .
- فاروق محمد ملش ، " النظام القانوني لسند الشحن الالكتروني في مجال التجارة البحرية " ، دورة الاطار القانوني للمعاملات التجارية عن طريق الانترنت ، معهد النقل الدولي واللوجستيات ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الاسكندرية ، مصر ، ٧-١٠ يوليو ٢٠٠٧ .
- فهد بن حمود الناييف الحقباني " مسؤولية الناقل البحري للبضائع بمقتضى سند الشحن في النظام البحري السعودي ، ٢٠٠٠
- محمد ابراهيم موسى ، " سندات الشحن الالكترونية بين الواقع والمأمول " ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، ٢٠٠٥ .
- محمد السيد عرفة ، " التجارة الالكترونية عبر الانترنت " ، منشورات جامعة الامارات العربية المتحدة - كلية الشريعة والقانون ، المجلد الاول ، ٢٠٠٤ .
- محمد شفيق ميرا ، نظام الحاويات والتبادل الإلكتروني للبيانات ، النشرة الدورية لمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري ، العدد ٣٣
- محمد عبد الفتاح ترك ، " التحكم البحري " ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، مصر ، ٢٠٠٥ ،
- محمود شليبي ، استخدام نظام تبادل البيانات إلكترونياً ، المؤتمر الدولي الثاني عن النقل البحري

- في الدول النامية ، ١٣ مايو ١٩٩١ ، فندق شيراتون ، الإسكندرية
- مسعد، محمود، انظمة الادارة العامة في المملكة العربية السعودية، جامعة الملك عبدالعزيز، جدة ١٤٠١هـ.
 - مصطفى كمال طه " الأوراق التجارية والإفلاس " ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، ٢٠٠٣ ص. ١١ .
 - مصطفى كمال طه ، " اصول القانون البحري " ، الاسكندرية ، مصر ، الطبعة الاولى ، ١٩٥٢ .
 - نادر، محمد جابر، وعلم الدين، محي الدين اسماعيل. دليل رجل الاعمال، والتاجر بالمملكة العربية السعودية، الفرقة التجارية الصناعية، جده، ١٤١٤ هـ.
 - يحيى، سعيد، الوجيز في النظام التجاري السعودي، شركة النصر للطباعة والتجليف، جدة، الطبعة الخامسة، ١٤٠٥هـ.

الأحكام القضائية الأجنبية

- Cass. Com. 26 Nov. 1996 , RJDA 1997 / 1 , n 90 conclusions PINOT p. 3.
- Cass. Com. 7 Janv. 1992 , Rev. Arb. 1992 p. 553
- Aix en province 21 Oct. 1988 , DMF 1991 p. 169
- Paris 13 Janv. 1988 , Rev. Arb. 1990 p. 618
- Cass. Com. 4 Juin 1985 , DMF 1986 p. 107
- Cass 25 Juin 1985 ,DMF 1985 , p. 659 note BONASSIES
- Sentence Arbitral CAMP n 513 , 29 Mars 1984 DMF 1985 p. 115Aix-en-provence 28 av. 1976 , D.M.F. 1977 , p. 27 note Renard ; 27 Sep. 1985 , D.M.F. 1986 , p. 686 .
- Trib. Com. De Rouen 23 Fev. 1962 , DMF 1962 , p. 294 note Sauvage
- Trib. Com. Marseille 3 Janv. 1950 , DMF 1950 , p. 560

قائمة الأحكام القضائية العربية

- طعن رقم ١١١٤ لسنة ٥٢ جلسة ٤ ديسمبر ١٩٨٩
- طعن رقم ١٢٩٣ سنة ٤٨ ق جلسة ٨ / ٣ / ١٩٨٢ .
- طعن رقم ٢٠٣ لسنة ٤٢ ق جلسة ٢٦ يونيو ١٩٧٨
- طعن رقم ٣٣٩ لسنة ٤٠ ق جلسة ٢٣ / ٦ / ١٩٧٥ .
- طعن رقم ٩٣ لسنة ٣٨ ق جلسة ٣ إبريل ١٩٧٣
- طعن رقم ٥١ لسنة ٣٦ ق جلسة ١٤ إبريل ١٩٧٠
- طعن رقم ١٣٥ لسنة ٣٣ ق جلسة ٧ فبراير ١٩٦٧
- نقض مدني ١١ يناير ١٩٦٦ ، مجموعة أحكام النقض ، س ١٧ ص ٧١ .
- نقض مصري جلسة ١١ / ١ / ١٩٦٦ ، س ١٧ ص ٧١ .
- محكمة إستئناف القاهرة ١٩ مارس ١٩٦٣ ، منشور في المجموعة الرسمية ، سنة ٦١ ، ع ٢ ، ص ٣٠٩ .
- طعن رقم ٣٢٠ سنة ٣١ ق جلسة ٢٢ / ٣ / ١٩٦٦ .
- طعن رقم ٦٠ لسنة ٣٠ ق جلسة ٢٥ فبراير ١٩٦٥
- طعن رقم ٣٦٥ لسنة ٣١ ق جلسة ١٧ يونيو ١٩٦٥
- طعن رقم ٤٠٦ لسنة ٣٠ ق جلسة ١٧ يونيو ١٩٦٥

قائمة الرموز والمصطلحات العلمية

CMI : comittee for international maritime قواعد اللجنة البحرية الدولية

UNCTAD: The United Nations Conference on Trade and Development الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

IMO : international maritime organization المرور البحري الدولي

ECE : le comite economique Europeen اللجنة الاقتصادية الاوروبية

UNEDIFACT: the UN for the development of the international standard

E.D.I. : electronic Data interchange تبادل البيانات إلكترونيا

UNCID: Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission القواعد الموحدة لتبادل البيانات التجارية باستخدام الإرسال الإلكتروني

RUU : Les Règles et Usances Uniformes قواعد السلوك الموحدة

CCI : la Chambre de commerce internationale غرفة التجارة الدولية

COGSA : The Carriage Of Goods by Sea Act

UNCITRAL : United Nations Commission on International Trade Law لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

OECD : Organization for Economic Co-operation and Development منظمة التعاون والتنمية

Bus.L. : Business Law مجلة قانون الأعمال

EDI : Electronic Data Interchange تبادل البيانات إلكترونيا

UNCTAD : International Consultative Commission for
TDF Development مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

ECE : Economic Commission for Europe اللجنة الأوروبية
الاقتصادية

ICC : International Chamber of Commerce غرفة التجارة الدولية

UNSM: United Nations Standard Messages الرسائل النمطية
للأمم المتحدة

UCP : Uniform Customs and Practice for Documentary
Credits قواعد السلوك الموحدة للاعتماد المستندي

COGSA : The Carriage Of Goods by Sea Act

EMS : Electronic Monitoring System نظام المراجعة الإلكتروني

CMI: international maritime comite قواعد اللجنة البحرية الدولية

CNUDCI : la commission des Nations Unies pour le droit
commercial international لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي

UNCITL : The United Nations commission on
international trade law لجنة الأمم المتحدة للقانون الدولي

C.Auth. : Certificate Authority هيئة الاعتماد

P.D.P : Personal Data Protection حماية البيانات الشخصية

J.B.L. : The Journal of Business Law جريدة قانون الأعمال

C.Cass. : la cour de cassation محكمة النقض

- Ch.com.** : chambre commerciale الدائرة التجارية في محكمة النقض
- D.M.F.** : Droit maritime francais مجلة القانون البحري الفرنسي
- Rev. Arb.** : Revue arbitrale مجلة التحكيم
- R.J.D.A.:** la revue juridique de droit aerien المجلة القانونية للقانون الجوي
- Trib. Com.** : tribunal de commerce المحكمة التجارية
- Trib.** : Tribunal المحكمة
- A.D.M.A.** : annuaire de droit maritime et aérien مجلة القانون البحري والجوي
- B.T.** : Bulletin des transports مجلة النقل
- C.A.** : Cour d'Appel محكمة الاستئناف
- C.civ.'** : Code civil القانون المدني
- C.com.** : Code de commerce القانون التجاري
- Concl.** : Conclusion إستنتاج
- D.** : Recueil Dalloz.
- Dr. Transp.** : Droit des transports قانون النقل
- Éd.** : édition طبعة
- ex.** : Exemple مثال
- Fasx.** : Fascicule منشور
- G.P.** : Gazette du palais.
- G.A.C.E.F.** : Groupement des entreprises de transport français Auxiliatires du commerce

- extérieur de France مجمع شركات النقل الفرنسية
والوكلاء بالعمولة للنقل الدولي في فرنسا
- Ibid** : Au même endroit في نفس المكان
- I.D.I.T.** : Institut du Droit international des transports de Rouen معهد القانون الدولي في روان
- J.C.P.** : Jurisclasseur périodique (semaine juridique).
- n°** : Numéro.
- Obs.** : Observations ملاحظات
- Op.cit** : Opere citato (dans l'ouvrage cité) في المرجع المذكور
- p.** : Page صفحة
- Préc.** : Précité المشار إليه
- R.D.M. Comp.** : Revue de droit maritime comparé مجلة القانون البحري المقارن
- R.int.dr.marit.** : Revue internationale de droit maritime مجلة القانون البحري الدولي
- R T.D. com.** : Revue trimestrielle de droit commercial المجلة الفصلية للقانون التجاري
- R.V.T.** : Revue des ventes et des transports مجلة البيوع والنقل

Rapp.	: Rapport تقرير
Scapel.	: Revue de droit Français Commercail, Maritime et Fiscal مجلة القانون التجاري البحري الفرنسي والمالي
Somm.	: Sommaire.
Supra	: ci- dessus المذكور أعلاه
T.	: Tome جلد
T.G.I.	: Tribunal de Grande Instance.
T.I.	: Tribunal d'instance.
Th.	: Thèse بحث
Trait.gén.dr.mar it.	: Traité général de droit maritime
Trib. Com.	: Tribunal de commerce المحكمة التجارية
v.	: Voyez إنظر

بسم الله الرحمن الرحيم

استخدام سند الشحن الإلكتروني بالملكة العربية السعودية

تتعلق هذه الاستبانة بدراسة مدى استخدام سند الشحن الإلكتروني في المملكة، وأهم الصعوبات والعوامل التي تؤثر على استخدامه، والتعرف على أهمية السند الإلكتروني الحالية في منظومة التجارة الخارجية للمملكة، الأمر الذي يساعد في تطوير خدمات واستخدام سند الشحن الإلكتروني مما يترتب عليه مزيد من السرعة والفاعلية في مجالات التجارة الخارجية والنقل الدولي. لذا فإن مساهمتكم ستري الدراسة، كما أن البيانات سوف تستخدم لأغراض البحث العلمي فقط.

مع خالص الشكر والتقدير

الباحثة

