

2023

Evaluation of the electronic bill of lading as an alternative to the traditional bill of lading in proving the maritime transport contract in the light of Jordanian legislation, a comparative study with modern international agreements

Mohammad Mahmoud Khalil
Cairo University, Cairo, Egypt., noh_noh1983@yahoo.com

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/jjoas-h>



Part of the [Law Commons](#)

Recommended Citation

Khalil, Mohammad Mahmoud (2023) "Evaluation of the electronic bill of lading as an alternative to the traditional bill of lading in proving the maritime transport contract in the light of Jordanian legislation, a comparative study with modern international agreements," *Jordan Journal of Applied Science-Humanities Series*: Vol. 34: Iss. 1, Article 9.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/jjoas-h/vol34/iss1/9>

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in Jordan Journal of Applied Science-Humanities Series by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aarj.edu.jo, marah@aarj.edu.jo, u.murad@aarj.edu.jo.

Evaluation of the electronic bill of lading as an alternative to the traditional bill of lading in proving the maritime transport contract in the light of Jordanian legislation, a comparative study with modern international agreements

تقييم سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري في ضوء التشريع الأردني دراسة مقارنة مع الاتفاقيات الدولية الحديثة

Mohammad Mahmoud Khalil.*
Cairo University, Cairo, Egypt.**ARTICLE INFO****Article history:**

Received 17 Jun 2021

Accepted 08 Aug 2021

Published 01 Jan 2023

<https://doi.org/10.35192/jjoas-h.v34i1.427>***Corresponding author at Cairo University, Cairo, Egypt.**

Mohammad Mahmoud Khalil.

Email: noh_noh1983@yahoo.com.**Keywords:**

Marine bill of lading

Electronic bill of lading

Transport document

Electronic data exchange

Electronic commerce

الكلمات المفتاحية:

سند الشحن البحري

سند الشحن الإلكتروني

مستند النقل

تبادل البيانات الكترونياً

التجارة الإلكترونية

ABSTRACT

This research aims to evaluate the electronic bill of lading as an alternative to the traditional bill of lading in proving the contract of sea carriage of goods. The problem of our research revolved around knowing the extent to which the electronic bill of lading serves as a guide to the traditional bill of lading in proving the contract of maritime transport of goods in the light of Jordanian legislation.

In order to answer this problem, we divided this study into two sections: The first topic dealt with the nature of the traditional bill of lading and its role in proving the maritime transport contract. The second topic is devoted to presenting the electronic bill of lading and its role in proving the electronic shipping contract.

Returning to the answer to the problem of our research, it became clear to us the need for the Jordanian legislator to intervene, whether in the Maritime Trade Law No. 12 of 1972 or in the International Multimodal Transport of Goods Law No. 29 of 2018 by establishing a direct legislative regulation of the electronic bill of lading, as such direct regulation will help to Apply unified legal rules to the transfers that take place with the electronic bill of lading, without referring to the Electronic Transactions Law No. 15 of 2015 as the general law that regulates electronic transactions in general. Consequently, the door will remain open for the implementation of the Hamburg Agreement in force in the Kingdom without any complications.

يهدف هذا البحث إلى تقييم سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري للبضائع. وقد تمحور إشكالية بحثنا حول معرفة مدى قيام سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري للبضائع في ضوء التشريع الأردني. وللإجابة عن هذه الإشكالية فقد قسمنا هذه الدراسة إلى مبحثين: تناول المبحث الأول: ماهية سند الشحن التقليدي ودوره في إثبات عقد النقل البحري. وخصص المبحث الثاني لعرض سند الشحن الإلكتروني ودوره في إثبات عقد النقل البحري.

وبالعودة للإجابة عن إشكالية بحثنا فقد تبين لنا ضرورة تدخل المشرع الأردني سواء في قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ أو في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ وذلك بوضع تنظيم تشريعي مباشر لسند الشحن الإلكتروني حيث أن مثل هذا التنظيم المباشر سوف يساعد على تطبيق قواعد قانونية موحدة على عمليات النقل التي تتم بسند الشحن الإلكتروني وذلك دون الإحالة إلى قانون المعاملات الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥ باعتباره القانون العام الذي ينظم المعاملات الإلكترونية بصفه عامة. وبالتالي سوف يبقى الباب مفتوحاً أمام تطبيق اتفاقية هامبورج النافذة في المملكة دون أي تعقيدات.

التعريف بموضوع البحث :

إن التطور التكنولوجي الذي ساد العالم أواخر القرن الماضي وما زال مستمرا في مجال الاتصال والمعلومات، شكل ثورة حملت معها مميزات هامة لحركة التبادل التجاري العالمي وبالأخص لنشاط النقل. هذا التقدم امتد ليشمل الأعمال التي تقوم بها شركات النقل البحري تسهيلا لحركة التبادل التجاري للبضائع ، ذلك أن هذا التطور جاء بمميزات عديدة تتعلق بالسرعة وتخفيض التكلفة التي يستفيد منها الأطراف المرتبطة بتنفيذ عقد النقل البحري . فالنقل البحري لم يكن بمنأى عن التعامل مع التطورات الحاصلة في وسائل الاتصال الحديثة وما يرتبط بها من التقنيات المعلوماتية والالكترونية ، كما أن سند الشحن لم يكن هو الآخر بمنأى عن تدخل هذه الوسائل فيه ، الأمر الذي رتب آثارا هامة على وظائفه ، حيث يمكن التعامل مع هذا السند الكترونيا ليس من قبل أطرافه فحسب ، بل من قبل البنوك كوسيلة ائتمان في تمويل الاعتمادات المستندية ⁽¹⁾ . وإذا كانت سند الشحن الإلكتروني أصبح في وقتنا الحاضر حقيقة واقعة ، وجزءا من النقل البحري، فإن استعمال هذه السند مازال يثير العديد من الصعوبات القانونية في ظل غياب التنظيم التشريعي الموحد له سواء على الصعيد الوطني أو على الصعيد الدولي .

مشكلة البحث وسبب اختياره :

بتزايد إقبال الأوساط المهنية والدولية على التعامل بسندات الشحن الإلكترونية، وتزايد الاهتمام الدولي بهذه السندات وإنتفاخ العالم على نظام تبادل البيانات الإلكترونية، فإن ذلك يحدو بنا إلى التساؤل على الصعيد الوطني لمعرفة موقف التشريع الأردني من هذه السندات وبالتالي معرفة ما إذا كان المشرع الأردني يعترف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل للبضائع ؟ وإذا كان الجواب بنعم فما نوع ذلك الاعتراف ؟ وهل يدخل ضمن الاعتراف الصريح المباشر أم هو اعتراف ضمني نتيجة الاعتراف بالمحركات الالكترونية بصفه عامة ؟ ولا يخفى على أحد أنه لا بد من مساهمة التطور الذي يحدث في مجال النقل البحري وخصوصا من الناحية التشريعية . وعليه ولكي يساير التشريع الأردني لذلك التطور تم اختيار هذا الموضوع .

أهمية البحث :

تنبثق أهمية الدراسة الحالية من أهمية النقل البحري الدولي للبضائع ودوره في الاقتصاد الوطني الأردني، ومعرفة مدى مواكبة التشريعات الأردنية للتطورات التي حدثت على صعيد النقل البحري الدولي للبضائع وبخاصة في مجال وثائق النقل الالكترونية . كما تبرز أهمية البحث من حيث تناوله قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ ^(٢) باعتباره من التشريعات الأردنية الحديثة المعنية بالنقل الدولي للبضائع .

منهجية البحث :

للإجابة عن الإشكالية التي تثيرها هذه الدراسة فقد أعمدنا على ثلاث مناهج (التاريخي، التحليلي، المقارن) بغية التعرف على موقف التشريع الأردني من سندات الشحن الإلكترونية مقارنة بما هو منصوص عليه في الاتفاقيات الدولية الحديثة .

هدف وخطة البحث :

سنحاول في هذا البحث بيان ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني كبديل لسند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري الدولي للبضائع ، فقبل حث الجميع على استخدام سند الشحن الإلكتروني بسبب المميزات العديدة التي يقدمها يجب أولا معرفة ما إذا كان هذا السند يقوم بذات وظيفة سند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري 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 وظيفته الأول في إثبات عقد النقل البحري للبضائع . وعليه فقد رأينا تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين : نتناول في المبحث الأول : ماهية سند الشحن التقليدي ودوره في إثبات عقد النقل البحري . ونعرض في المبحث الثاني سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري. ونهي البحث بخاتمة موجزة نعرض فيها ما توصلنا إليه من نتائج وتوصيات .

المبحث الأول :**ماهية سند الشحن التقليدي ودوره في إثبات عقد النقل البحري**

يلعب سند الشحن دورا جوهريا في إثبات عقد النقل، بل إن دوره يتجاوز مجرد الإثبات، إذ تدور أحكام العقد وتنفيذه حول هذا السند، فيمثل البضائع المنقولة، ويقرر لحاملها حق استلام البضائع من الناقل أو وكيله في مكان التسليم. وستتناول في هذا المبحث ماهية سند الشحن من خلال تقسيمه إلى مطلبين : نتكلم في الأول عن التطور التاريخي لهذا السند ومفهومه، ونعرض في الثاني دور سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع .

المطلب الأول**التطور التاريخي لسند الشحن ومفهومه**

إن دراسة التطور التاريخي لسند الشحن يقتضي منا أن نتعرض لتاريخ سندات الشحن البحرية، فمنذ أكثر من ألف سنة كانت هناك سجلات تثبت فيها البضائع التي توضع على ظهر السفن البحرية، وتطور التجارة البحرية ومهوها ظهرت الحاجة لإقرار صيغة دولية لسندات الشحن ومن ثم تعريفه. وتفرعا لما تقدم رأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين: نتحدث في الأول عن التطور التاريخي لسند الشحن وصولا إلى ما هو عليه الآن ونعرض في الثاني مفهومه.

الفرع الأول:

إطلالة تاريخية على سند الشحن:

لم ينشأ سند الشحن بالشكل الذي هو عليه الآن، وإنما اتخذ هذا الشكل بعد تطور دام مئات السنين، فسند الشحن لم يكن معروفاً في العصور القديمة، بل لم تكن هناك حاجة إليه، لأن تنظيم التجارة البحرية لم يكن يستلزم استعماله إذ كان التجار يقومون في نفس الوقت بدور المجهزين، أو على الأقل كانوا يرافقون البضائع بأنفسهم أثناء الرحلة حتى ميناء الوصول حيث يقومون باستلامها^(٦) فلم يكن هناك حاجة إلى الوثائق التي تنتقل البضاعة على أساسها أو التي تسمح بنقل الملكية من شخص إلى آخر، وكان يتم إدخال كل البيانات المتعلقة بالبضاعة في دفتر أو سجل يشكل جزءاً من أوراق السفينة^(٧)، غير أنه وبسبب التطور الهائل في مجال التجارة البحرية الدولية فلم يعد بإمكان التجار مصاحبة بضائعهم أثناء الرحلة، وإنما يعهدوا بها للغير ليقوم هذا الغير بذلك وكالة عنهم^(٨). واستمرارا في التطور الحاصل في تلك الفترة وكنتيجة لتوقف التجار عن مصاحبة بضائعهم أثناء الرحلة، وبسبب الظروف إيجاد وثيقة منفصلة تكون بمثابة إيصال باستلام البضاعة من الناقل ويحول بموجبها للناقل بحيازته تلك البضاعة ليقوم بدوره بتسليمها إلى الشخص المعين في هذه الوثيقة^(٩). وهكذا بدأت العناصر الأولى لسند الشحن في الظهور، وكان ذلك في القرنين الثاني عشر والثالث عشر ثم شاع استعماله قبل نهاية القرن السادس عشر وبخاصة في دول أوروبا الغربية، إلا أنه في نشأته الأولى كان يقتصر على وظيفة واحدة وهي اعتباره بمثابة إيصال من الناقل يفيد بتمام عملية شحن البضاعة، ثم تطورت وظائفه حتى أصبح أداة لإثبات عقد النقل بعد أن أدرجت فيه شروط النقل، وفي القرن السابع عشر بدأت في الظهور فكرة تمثيل سند الشحن للبضائع، وفي القرنين الثامن عشر والتاسع عشر انتهى بكونه أداة ائتمان^(١٠).

واستناداً إلى قدرته على تمثيل البضائع واعتباره أداة ائتمان، فقد أصبح سند الشحن هو الأساس لعمليات النقل البحري، وعمليات الاعتماد المستندي، حيث أصبح بالإمكان بيع البضائع أو رهنها حتى وهي في البحر أثناء النقل، لدرجة أنه يمكننا القول اليوم بأن عمليات البيع والشراء أصبحت تتم ليس على البضائع ذاتها، بل على سند الشحن الذي يمثل هذه البضائع. وكذلك بالنسبة للبنك في تمويله لعملية البيع يعتمد اعتماداً أساسياً على حيازته لسند الشحن لأنه يعتبر أنه بحيازته إياه فكأنه يحوز البضائع محل البيع^(١١). وإذا كان نجاح سند الشحن الورقي، قد قدم العديد من المزايا وبخاصة بالنسبة لحامله الذي يتمتع بضمان وأمان أكيد، إلا أنه ولأسباب ابتدعتها الحياة العملية بدأ يفقد مركزه القوي الذي طالما تمتع به في مجال النقل البحري، هذا فضلاً عن تسببه في كثير من التعقيدات سواء من حيث ارتفاع نفقات التعامل به أو من حيث ما يتطلبه من إجراءات تعوق سرعة تداوله ووصوله في الوقت المناسب إلى مكان التسليم^(١٢) وبخاصة بعد انتشار سفن الحاويات.

وتفادياً لكل هذه المعوقات ومسايرة للتطور التكنولوجي في مجال تبادل البيانات اتجه المتخصصون في مجال النقل البحري نحو التخلي عن سند الشحن التقليدي ليحل محله مستندات بديلة كان آخرها سند الشحن الإلكتروني وهو موضوع دراستنا.

الفرع الثاني :

مفهوم سند الشحن البحري

يعد سند الشحن البحري من أهم الدعائم الأساسية التي يستند عليها النقل البحري، فقد أصبحت معظم المنازعات المتعلقة بالنقل البحري للبضائع تدور حول هذا السند. وستتناول في هذا الفرع تسليط الضوء حول المفهوم القانوني لهذا السند من خلال تقسيمه إلى فقرتين: تعرض في الأولى: تعريف سند الشحن وفقاً لراي الفقه، وتتناول في الفقرة الثانية التعريف التشريعي لسند الشحن في ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون الأردني.

أولاً-تعريف سند الشحن وفقاً لراي الفقه:

أورد الفقه عدة تعاريف تناولت المقصود بسند الشحن فقد عرفه أحد الفقهاء بأنه: "الإيصال الذي يصدر من الناقل أو الرابح بتسلمه البضائع على ظهر السفينة"^(١٣). وعرفه بأنه: "الوثيقة التي تتضمن عقد النقل البحري وتفيد إثبات وجود هذا العقد"^(١٤). وعرفه أيضاً بأنه: "الإيصال الذي يسلمه للناقل أو ممثله القانوني الرابح أو أمين السفينة للشاحن للدلالة على استلام البضاعة من هذا الأخير، وشحنها على ظهر السفينة وذلك بغية نقلها إلى جهة محددة"^(١٥). وعرفه بأنه: "وثيقة بشكل مطبوع عادة، ملاءة كتابية أو بآلة إلكترونية "كمبيوتر" يبين فيه أوصاف البضاعة المشحونة وبأنها شحنت بحالة ظاهرة جيدة على ظهر السفينة إضافة إلى الشروط التي بمقتضاها سلمت البضاعة إلى الناقل والتزم بنقلها طبقاً لتلك الشروط إلى جهة معينة وتسليمها إلى شخص معين..."^(١٦).

ثانياً-التعريف التشريعي لسند الشحن :

لاقي سند الشحن البحري اهتماماً خاصاً من المشرع الدولي والوطني وبخاصة بعد أن أصبح يمثل البضاعة ويشكل أداة لتداولها، فقد تبنته كافة الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري وكذلك معظم التشريعات البحرية الوطنية. فقد عرفت اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ مستند النقل في الفقرة الرابعة عشر من مادتها الأولى بأنه يعني: "المستند الذي يصدره الناقل، بمقتضى عقد النقل، والذي:

أ-يثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل.

ب-ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه".

يتضح من هذا التعريف بأن المادة الأولى في فقرتها الرابعة عشر أطلقت على المستند مسمى: "مستند النقل"^(١٧)، ولعل السبب في هذا هو: إن التسمية الجديدة "مستند النقل" لن يكون المقصود منها تغطية النقل البحري فقط، وإنما يمكن أن تغطي نقل بحري متكامل مع وسائل أخرى للنقل مثل: النقل متعدد الوسائط.

ونلاحظ هنا: إن قواعد روتردام لم تخرج عن المفهوم الإثباتي لمستند النقل الوارد في الاتفاقيات السابقة، وهي إثبات تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع وإثبات عقد النقل البحري. فقد تم تعريف سند الشحن في اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ في الفقرة السابعة من مادتها الأولى بأنه يعني: "سند الشحن: وثيقة تثبت انعقاد عقد نقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها، ويتعهد 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". ويلاحظ على هذا التعريف إن المادة الأولى في فقرتها السابعة أطلقت على المستند مسمى: "سند الشحن"، وهذه التسمية مستمدة مما جرى عليه العمل من عدم تحرير ورقة تثبت شروط هذا العقد، بل يكفي عندما تشحن البضاعة بالفعل بتحرير ورقة تسمى سند الشحن. وهذا السند يفيد لغايات إثبات استلام الناقل للبضاعة وإثبات عقد النقل، وسند الشحن ثلاثة صور تنشأ عن وجود نص في الوثيقة يقضي إما بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى، أو تحت الإذن أو لحاملها، وهي نفس الصور التي وردت في التشريعات البحرية.

أما اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، فلم تورد تعريفاً واضحاً وصريحاً لسند الشحن إلا أن ما ورد في الفقرة (ب) من المادة الأولى منها يؤكد بأنها وثيقة أساسية لإبرام اتفاقية النقل ودليل على وجودها. وعلى الصعيد الوطني فقد عرف قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢^(١٥). سند الشحن في المادة (٢٠٠) بأنه يعني: "وثيقة الشحن: هي سند بالبضائع الموسوفة "المشحونة يعطيه الربان...". ونرى أن هذا التعريف ناقص فسند الشحن لا يقتصر دوره على إثبات شحن البضائع على السفينة وإنما يشمل أيضاً إثبات عقد النقل ويحتوي عليه. وبهذا الاتجاه أخذ قضاء التمييز الأردني^(١٦)، فقد قضت محكمة التمييز بأن "سند الشحن هو دليل لإثبات عقد النقل وإثبات عملية الشحن ذاتها فيما بين طرفيه كما يكون السند المذكور حجة على الغير بالبيانات الواردة، ولكن يكون للغير أن يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات لأنه لم يكن طرفاً في السند وذلك تطبيقاً للقواعد العامة^(١٧)". وذهبت محكمة التمييز إلى أبعد من ذلك وعدت مستند النقل هو عقد النقل بحد ذاته^(١٨) حيث قضت "من المستقر عليه بأن بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد وهو وحدة متكاملة يجب مراعاة كافة نصوصه وفقاً ما تقضي به أحكام المادة ٢٠٤ من قانون التجارة البحرية^(١٩)". وفي الحقيقة فإن وثيقة الشحن ليست هي عقد النقل البحري، لأن العقد يبرم قبل إصدار الوثيقة، ومن ثم فإننا لا نتفق مع أحكام محكمة التمييز الأردنية الموسومة بهذا الخصوص، فسند الشحن يقتصر دوره على إثبات عقد النقل البحري ولا يمتد إلى تكوينه^(٢٠).

ومن كل التعريفات التي قيلت بسند الشحن يتبين لنا: إن سند الشحن له ثلاثة وظائف: الوظيفة الأولى: تتعلق بإثبات استلام البضائع وإثبات شحنها على السفينة. الوظيفة الثانية: تتعلق بإثبات عقد النقل البحري. الوظيفة الثالثة: تتعلق بتمثيل البضاعة وأداة أساسية تعتمد عليها البنوك في فتح الاعتمادات المستندية (أداة ائتمان).^١

المطلب الثاني :

دور سند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري

على اثر استعمال الحاويات في عملية النقل البحري وما صاحب ذلك من تطور تكنولوجي في كافة الوسائل المستخدمة في صناعة النقل البحري ، فقد تم إجراء عملية تقييم للوثائق المستعملة في عملية النقل البحري التقليدي ومن أهم هذه الوثائق سند الشحن البحري لما يلعبه هذا السند من دور مهم في عملية النقل البحري . كما ظهرت مقالات وبحوث عديدة في المجالات المتخصصة بالنقل البحري حول سند الشحن وفيما إذا كان هذا السند يستطيع أن يؤدي الوظائف المطلوبة منه في ظل نظام النقل بالحوايات^(٢١). وقد انقسم الفقهاء فيما بينهم في هذا المجال ، حيث يعطي بعضهم أهمية خاصة لهذا السند ويعتبره الوثيقة التي لا يمكن الاستغناء عنها^(٢٢) رغم التطور الذي حصل في صناعة النقل البحري على أثر استعمال الحاويات ، بينما يرى بعض آخر أن سند الشحن البحري لم يفلح في التعامل مع المشاكل الناجمة عن النقل بالحوايات وقد آن الاوان لإيجاد البديل لهذا السند^(٢٣) . وسنخصص هذا المطلب لبيان دور سند الشحن التقليدي في اثبات عقد النقل البحري من خلال تقسيمه إلى فرعين : نتناول في الفرع الأول دور سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري في ظل النقل البحري التقليدي من الميناء إلى الميناء . ونعرض في الفرع الثاني أثر استعمال الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري الحديث (النقل من الباب إلى الباب) .

الفرع الأول :

سند الشحن التقليدي كأداة لإثبات عقد النقل البحري في ظل النقل البحري التقليدي

نشأ سند الشحن أصلاً ليكون أداة لإثبات عملية شحن البضاعة لذلك فهو يحرق بعد اتمام عملية الشحن، ثم أصبح سند الشحن أقوى وسيلة لإثبات عقد النقل البحري إلا أنه ليس عقد النقل نفسه ، فعند تسليم البضاعة يقوم الناقل أو الشخص المفوض من قبله بإصدار سند الشحن والتوقيع عليه وبذلك التوقيع يكون الناقل أو الشخص المفوض قد تعهد بإيصال البضاعة إلى المكان المحدد المقصود، وتسليمها إلى حائز السند المخول قانوناً باستلامها وفقاً للشروط التي تم الاتفاق عليها في عقد النقل، فاحتواء سند الشحن على توقيع الناقل أو الطرف المنفذ يجعل منه وسيلة لإثبات عقد النقل دون أن يمتد إلى تكوينه، ولذا يمكن القول: إن أول ما يظهر في التعامل عند عملية نقل البضائع هو عقد النقل البحري، وبعد ذلك يأتي سند الشحن.

فإذا كانت العلاقة القائمة فيما بين الشاحن والناقل البحري هي علاقة تعاقدية يتفق خلالها الطرفان على قيام الناقل البحري بنقل البضائع المملوكة للشاحن من مكان الاستلام إلى مكان التسليم مقابل أجره النقل إلا أننا نؤكد ونقطع بأن سند الشحن ليس هو عقد النقل ، بل أكثر من ذلك نقرر: بأن سند الشحن لا يعتبر عقداً على الإطلاق، لأن العقد ينعقد في ارتباط الإيجاب والقبول فيما بين أطراف العقد.

فسند الشحن في حقيقته ليس عقدا بأي شكل من الأشكال وذلك لانتفاء صفة العقد فيه وذلك لسبب بسيط ألا وهو: عدم توقيع سند الشحن من الشاحن أصلا بما يفيد الموافقة على جميع شروط وبنود سند الشحن المدرجة به. حيث إن العقود تقضي إثباتها بالتوقيع من الطرفين: الناقل والشاحن وهو ما خلا في سند الشحن^(٢٦). وهذا مانراه بخلاف ما توصل إليه جانب من الفقه^(٢٧) بأن سند الشحن هو بمثابة عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن. أما في الأردن فإن أحكام القضاء وفي ظل الاستعانة بقانون التجارة البحرية لسنة ١٩٧٢ كانت غير مستقرة في اعطاء الوصف الدقيق لسند الشحن البحري ، فتارة تعتبر سند الشحن البحري هو نفسه عقد النقل ، وتارة أخرى تعتبر سند الشحن البحري هو مجرد وسيلة لإثبات عقد النقل وعملية الشحن بحد ذاتها ، فإذا ما رجعنا إلى قرارات محكمة التمييز الموقرة بهذا الخصوص نجدها قد قضت في أحد أحكامها بأنه " من المستقر عليه إن بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد وأنه وحدة متكاملة يجب مراعاة كافة نصوصه وفق ما تقضي به أحكام المادة ٢٠٤ من قانون التجارة البحرية " ^(٢٨) كما قضت في حكم اخر لها: " أن الاجتهاد القضائي قد ذهب إلى إن بوليصة الشحن هي عقد النقل البحري الذي يحدد التزامات طرفي التعاقد، حيث إن العقد وحدة متكاملة فيقتضي مراعاة كافة نصوصه وفق ما تقضي به أحكام المادة ٢٠٤ من قانون التجارة البحرية " ^(٢٩).

ونحن لاندري بشكل قاطع ماهي الأسس التي استندت عليها محكمة التمييز في اعتبار سند الشحن هو بمثابة عقد النقل نفسه ، إلا أنه هناك أحكام أخرى لمحكمة التمييز ترى فيها أن سند الشحن ما هو إلا وسيلة لإثبات عقد النقل المبرم بين الشاحن والناقل فقد قضت في حكم لها بأنه "يعتبر سند الشحن بوصفه أداة ائتمان يمثل البضاعة المشحونة ذاتها فلا يجوز اهدار حجيته طالما أنه صادر عن الشركة الممييزة ... وانها تكون هي المسؤولية عن كافة الاضرار التي تحدث للبضاعة المشحونة بموجبه عملا باحكام المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية ... وهو حجة في اثبات عقد النقل... " ^(٣٠) كما قضت في العديد من أحكامها بأن سند الشحن هو بمثابة " البينة ذات الأولوية التي ينظر إليها عند وجود الخلاف بين كل من له مصلحة في عقد النقل سواء فيما بين طرفيه أو الغير حيث يكون السند المذكور حجة على الغير بالبيانات الواردة، كما يكون للغير أن يقيم الدليل على ما يخالف السند بجميع طرق الإثبات " ^(٣١).

ومما تجدر الإشارة إليه أنه جانب من الفقه قدما عند معالجة لبعض المواضيع التي تتعلق بسندات الشحن كان يخلط بينها وبين عقد النقل الذي يعتبر سند الشحن أداة لإثباته ، وفي اعتقادي أرى أن هذا الخلط غير مقصود ويأتي بسبب عدم الاحاطة التامة بالتكييف القانوني لسند الشحن البحري . حيث يصف أحد الفقهاء سند الشحن البحري بقوله " هو عقد يتراكم فيه أكثر من عنصر أجنبي مما يؤدي إلى اتصاله بقانون أكثر من دولة ، ويثير التساؤل عن القانون الذي يحكم مثل هذا العقد " ^(٣٢) ومهما يكن فإن الفقه الحديث^(٣٣) والقضاء المقارن^(٣٤) يكادان يكونان متفقين على ان سند الشحن ما هو الا وسيلة لإثبات عقد النقل البحري . كما جانب من القوانين الوطنية المعنية بالنقل بصفه عامة قد نصت على ذلك صراحة^(٣٥).

وقد أجمعت القوانين الوطنية للتجارة البحرية ، على أن عقد النقل البحري لا يمكن إثباته إلا بالكتابة ، وأن وسيلة الإثبات المكتوبة هي سند الشحن الصادر عن الناقل والمتضمن تفاصيل البضاعة المنقولة . فنصت المادة ١٩٨ من قانون التجارة البحرية الأردني على أن يثبت عقد ايجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية ، ويطلق على هذا المخطوط سند ايجار السفينة أو اسم وثيقة الشحن تبعاً لنوع النقل البحري . كما نصت المادة ٢٠٢ من نفس القانون بان الوثيقة التي تعطى للشاحن قبل وسق بضاعته منها بعد هذا الوسق وبناء على طلبه وثيقة شحن قانونية. وإن وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها أعلاه تثبت ما لم يقدم دليلاً معاكساً لتسلم الناقل للبضائع كما هي مبينه في الوثيقة.

وبناء على ماتقدم يتضح لنا أن سند الشحن هو إيصال يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة ، مما يعني أن عقد النقل موجود قبل صدور سند الشحن ، والذي يحصل في الحياة العملية هو ان عقد النقل يبرم قبل فتره من اصدار سند الشحن ويتم البدء باتخاذ الإجراءات اللازمة لشحن البضاعة وما زال سند الشحن لم يصدر بعد . وعليه فقد يحصل خلاف خلال هذه الفترة بين أطراف عقد النقل البحري بسبب عملية النقل هذه إلا أن القضاء الانجليزي قد حسم ذلك الخلاف عندما حكم بإمكان اثبات شروط النقل ولم يصدر سند الشحن البحري بعد^(٣٦). ولكن التساؤل الذي يمكن أن يثار بهذا الصدد : ماذا لو حصل تعارض أو خلاف ما بين الشروط الواردة في عقد النقل وتلك الواردة في سند الشحن ؟ فقد اعتاد بعض الناقلين ادراج بند في سند شحن يتضمن أن الشروط الواردة في سند الشحن هي السارية المفعول وأنها تلغي كافة الشروط التي تتعارض معها في عقد النقل المتفق عليه قبل صدور سند الشحن فهل تعتبر هذه الشروط صحيحة وسارية ؟ للإجابة عن هذا التساؤل فقد ذهب أحد الفقهاء بأن مثل هذه الشروط تتعارض مع طبيعة سند الشحن كاداة لإثبات عقد النقل وان الشروط الواردة فيه يجب أن تكون مطابقة للشروط الواردة في عقد النقل^(٣٧) ، ونحن نتفق مع هذا الرأي فسند الشحن هو بمثابة امتداد لعقد النقل البحري بعد تكوينه وليس منفصلاً عنه ، وبالتالي فإن التفاصيل الواردة في سند الشحن يجب أن تتطابق مع ماورد بعقد النقل وان لا تتعارض معه.

الفرع الثاني :

سند الشحن التقليدي كاداة لإثبات عقد النقل البحري في ظل النقل بالحاويات

لا يخفى أن صناعة النقل البحري شهدت فتره كبيرة باستعمال نظام النقل بالحاويات في النقل البحري على نطاق واسع وذلك لملاءمة الحاويات لنقل البضائع من الباب إلى الباب. لذا فإن سند الشحن التقليدي الذي تكلمنا في الفرع السابق من هذا المطلب إذا كان صالحاً لإثبات عقد النقل التقليدي من الميناء إلى الميناء فإنه غير صالح لإثبات عقد النقل من الباب إلى الباب .

إذا كان مستقرا على مدى سنين طويلة من الزمن بأن سندات الشحن هي التي تغطي المرحلة البحرية أي: من الميناء إلى الميناء، فبياناتها، لا نجد فيها إلا اسم ميناء القيام وميناء الوصول ولا شأن لها فيما قبل الميناء ولا فيما بعده فهي تغطي المرحلة البحرية فقط، إلا أنه ومع التطور الذي طرأ في ظل نظام النقل بالحاويات، فقد أصبح نقل البضائع يتم من المنبع إلى المصب، أي: من مكان تسليمها في بلد المصدر (قبل الميناء) إلى مكان التسليم في بلد المستورد (بعد الميناء). وهذا التطور في صناعة النقل الدولي للبضائع رافقه تطور في الوثائق والمستندات اللازمة لتنفيذه وذلك لأن وثيقة الشحن التقليدية لم تعد كافية لمواكبة الأساليب الحديثة في النقل بالحاويات الأمر الذي يقتضي إيجاد أنواع جديدة من وثائق الشحن التي تتلاءم مع متطلبات المرحلة الحالية، فلم يعد مفهوم النقل البحري كما كانت تغطيه الوثائق القديمة من الميناء إلى الميناء، بل أصبح في ظل نظام النقل بالحاويات يعني النقل من الباب إلى الباب، الأمر الذي يقضي إلى ظهور وثائق جديدة تغطي: "النقل البحري بشكله الكلي" أي: الذي يسبقه مرحلة برية وكذا "جوية، نهريّة" أو يكمله مرحلة برية وكذا "جوية، نهريّة" خلال عملية النقل .

فسند الشحن الجديد يجب أن يغطي كل هذه المرحلة وليس فقط المرحلة البحرية كما هو معمول في ظل سند الشحن التقليدي . ولتحقيق هذه الغاية فقد اتجه التفكير إلى إيجاد وثيقة نقل جديدة تلبى حاجات التطور الجديد في صناعة النقل البحري على أن تقر باتفاقية دولية لتكون مقبولة على المستوى الدولي، فتم عن طريق الأمم المتحدة من خلال مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) إبرام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط ١٩٨٠^(٢٤) حيث عالجت هذه الاتفاقية معظم مشاكل النقل المشترك ومنها الوثيقة التي تغطي هذا النوع من النقل ، فقد ألزمت الاتفاقية معهد النقل حال استلامه البضاعة اصدار وثيقة نقل مشترك (مستند النقل متعدد الوسائط) وتتضمن هذه الوثيقة كافة المعلومات الواردة في عقد النقل الدولي متعدد الوسائط وتغطي كافة مراحل النقل منذ استلام البضاعة لحين تسليمها أي أن الاتفاقية أخذت بالنظام الموحد لوثيقة النقل فيما يخص هذا النوع من النقل .

وهكذا أصبحت وثيقة النقل المشترك أو ما يعرف (مستند النقل متعدد الوسائط) اداة لاثبات عقد النقل المشترك من الباب إلى الباب . ولمواكبة تلك المتطلبات، فقد وسعت قواعد روتردام ٢٠٠٨ من نطاق تطبيق الأحكام القانونية من حيث المستندات بحيث تنطبق هذه القواعد كقاعدة عامة على جميع عقود النقل التي تصدر منذ تسلم الناقل للبضاعة في مكان التسليم حتى تسليمها في مكان التسليم وهو حكم مستفاد من مقدمة عبارة (١٥/٥) منها والتي قررت سريان الاتفاقية على جميع عقود النقل البحري حيث نصت على أنه: "١- رهنا بأحكام المادة ٦، تنطبق هذه الاتفاقية على عقود النقل التي يكون فيها مكان التسليم ومكان التسليم واقعيين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعيين في دولتين مختلفتين". ومن هذا النص يتضح إن اتفاقية روتردام تنطبق على جميع المستندات الصادرة بموجب عقود النقل متعدد الوسائط شريطة أن يحتوي في جزء منها على مرحلة بحرية دولية.

المبحث الثاني :

سند الشحن الإلكتروني ودوره في إثبات عقد النقل البحري

قبل التعرض لدور سند الشحن الإلكتروني في إثبات عقد النقل البحري ومعرفة موقف الاتفاقيات الدولية والتشريع الأردني من حيث الاعتراف بذلك السند فقد راينا التعرض أولاً لماهية سند الشحن البحري الإلكتروني.

المطلب الأول :

ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني

إن البحث في ماهية سندات الشحن البحرية الإلكترونية يقتضي منا بدءاً التعرف على مفهوم سندات الشحن البحرية الإلكترونية وآلية عملها (فرع أول)، ثم تناول إنشاء سندات الشحن البحري الإلكتروني (فرع ثاني) .

الفرع الأول :

مفهوم سند الشحن البحري الإلكتروني وآلية عمله .

مسايرة للتقدم العلمي الذي حدث في مجال التجارة الدولية خاصة في أسلوب تبادل البيانات الذي إتجه إلى نظام تبادل البيانات إلكترونياً ، إتجهت هذه التجارة إلى إيجاد بديل إلكتروني لسند الشحن التقليدي ، وهذا البديل هو ما يطلق عليه سند الشحن الإلكتروني . فما هو هذا السند ؟ وماهي آليته عمله ؟.

أولاً-تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني :

سعى الفقه إلى وضع تعريف عام لنظام تبادل البيانات الكترونياً بإعتباره النظام الذي يعمل بموجبه سند الشحن البحري الإلكتروني ، فقد تم تعريف نظام تبادل البيانات الكترونياً بأنه " ارسال بيانات المعاملات التجارية والادارية من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر ، وذلك باستعمال نموذج منطقي متفق عليه لحمل البيانات المتعلقة بالمعاملة محل الإرسال^(٢٥) ". كما عرف تعريفاً آخر بأنه " توحيد تكنولوجيا الاتصالات وتشغيل البيانات لتحقيق التبادل السريع والدقيق للمعلومات، وذلك باستعمال ترجمة الكترونية تحل محل المستندات الورقية في المعاملات^(٢٦) ". وعرفت اللجنة البحرية الدولية CMI في القواعد الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية ١٩٩٠ وقواعد تبادل المستندات الكترونياً ١٩٩٩ نظام تبادل البيانات الكترونياً في القاعدة الثانية الفقرة ب بأنه " تبادل البيانات التجارية عن طريق الإرسال عن بعد " .

في حين عرفه قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية ١٩٩٦ في ماته الثانية فقرة ب بأنه " نقل المعلومات الكترونيا من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات". وما أن سند الشحن الالكتروني يعد من نتائج تقنيات الاتصال الحديث التي لا تختلف مفهوما ومداولها القانوني عن أي وثيقة الكترونية يتم التعامل معه عبر وسيط الكتروني، فإن سند الشحن الالكتروني يمكن تعريفه بأنه " رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل أو الشخص المفوض من قبله تفيد استلامه البضاعة (٣٧)".

ثانيا- آلية عمل سندات الشحن الإلكترونية :

بذلت محاولات عديدة لتطوير أنظمة الرسائل الالكترونية منذ بداية الثمانيات من القرن الماضي فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية . وتعتبر القواعد الالكترونية الخاصة بسندات الشحن الالكترونية الصادرة من اللجنة البحرية الدولية CMI ١٩٩٠ من أولى الجهود الدولية التي بذلت لوضع تنظيم الكتروني لإصدار وتداول سندات الشحن الالكترونية . وموجب تلك القواعد يقوم الناقل بأصدار سند الشحن إلى الشاحن مستخدما الرسالة الالكترونية من خلال رقم سري أو مفتاح خاص يحدده الشاحن ، ويكون هذا الرقم أو المفتاح الخاص لدى كلا من الشاحن والناقل فقط والذي بمقتضاه يخول للحائز نقل حق السيطرة على البضاعة إلى أي حامل آخر ، ويقوم الناقل بأرسال المعلومات إليه . فإذا قبلها تعين عليه ابلاغ قبوله للناقل حتى يتم الغاء المفتاح أو الرقم السري وإصدار مفتاح أو رقم سري جديد للحامل الجديد . فإذا رفض الحامل الجديد قبول النقل . فالناقل يخطر الحامل الحالي بذلك ويظل المفتاح أو الرقم السري قائم . وهكذا فإنه طبقا لهذا النظام يحق للحامل وحده المطالبة بتسليم البضائع أو نقل السيطرة إلى شخص آخر (٣٨). وبالرغم من تلك الإجراءات التي تضمنتها تلك القواعد فإن هذه القواعد يعاب عليها ان الكترونية سند الشحن قد تؤدي إلى السطو عليه والتصرف في البضائع من غير المالك الحقيقي لها، لسهولة الاطلاع على سند الشحن ، والعبث من قبل محتالي التجارة الالكترونية (٣٩).

ويعد النظام الذي ابتدته جمعية بوليفرا bolero الانجليزية سنة ١٩٩٩ ، من أكثر النظم الالكترونية استخداما ، بصدد اصدار وتداول سندات الشحن الالكترونية في العالم . حيث يقوم هذا النظام على أنه شبكة الكترونية يقتصر التعامل فيها على المشتركين بها فقط ومن ثم استخدامها في اصدار وتداول سندات الشحن الالكترونية . وينشئ مشروع بوليفرا - الذي يستند إلى قواعد اللجنة البحرية الدولية - سجلا مركزيا تسجيل فيه بالترتيب جميع العمليات وجميع الرسائل الالكترونية - فعلى عكس قواعد اللجنة البحرية الدولية لا يقوم أطراف عقد النقل البحري بالاحتفاظ بالسجل ، بل يودع لدى جهة محايدة. فعندما يريد الشاحن إبرام عقد النقل ، فهو يحدد الكترونيا للناقل جميع سمات ومواصفات البضائع ، فيقوم الناقل بعمل البيانات الإلكترونية التي يملأ بها الخانات المعتادة في سند الشحن التقليدي ثم يودعها في السجل الالكتروني المركزي (٤٠). ويتحقق الأمان لهذا النظام بواسطة هيئة الاعتماد التي تسلم للمستخدمين توقيعات الكترونية تمكنهم من اعتماد الرسائل الإلكترونية ومراجعة محتواها . ومن خلال هذا النظام يمكن لأطراف عقد النقل تداول سند الشحن والتصرف في البضائع ، وهي في الطريق ، وذلك بفضل الأمان والسرية التي تحققهم طريقة التبادل الإلكتروني للبيانات (٤١) .

الفرع الثاني :

إنشاء سند الشحن البحري الإلكتروني

إنشاء سند الشحن البحري الإلكتروني يقتضي ان يتوافر به مجموعة من الشروط الموضوعية والشكلية .

أولا- الشروط الموضوعية لسند الشحن البحري الإلكتروني :

لما كان عقد النقل البحري الإلكتروني يتم بمناسبة رغبة مالك البضاعة في نقل البضاعة . فمعنى ذلك أن مالك البضاعة عندما يوجه إيجابه إلى الناقل، فإنه يوجهه إلى شخص معين ومن ثم فإن ذلك يعد إيجابا بالنقل ويكون ذلك بواسطة الخطاب الالكتروني، ويعد مكان الإيجاب هو المكان الذي يوجه به مقر عمل المنشئ "مالك البضاعة" . والإيجاب لا يكفي وحده لتكوين عقد النقل البحري الالكتروني، وإنما يلزم إلى جانبه القبول، فهما يحدث التوافق بين الارادتين . ويعتبر قبولا أي تعبير أو مسلك آخر، يصدر ممن وجه إليه الإيجاب ويفيد بالموافقة على الإيجاب .

ويضاف لتوافر الإيجاب والقبول ضرورة تمتع أطراف السند بالأهلية القانونية للتعاقد، وكذلك توافر الضمانات الإلكترونية للتيقن من وجود الإيجاب والقبول بصفة قانونية وتقنية صحيحة ، ككلمات السر والشفرات وغيرها .

ثانيا- الشروط الشكلية لسند الشحن البحري الإلكتروني :

تعد الكتابة والتوقيع من أهم الشروط الشكلية لنشأة السند الالكتروني ومن بينها سند الشحن البحري الإلكتروني وهو ما سنتناوله تباعا.

الكتابة الالكترونية :

تعتبر الكتابة شرطا لإثبات التصرفات القانونية في أغلب التشريعات المقارنة ، ولا يحول هذا دون حق الأطراف في اختيار الشكل الذي يتم به الكتابة ، إذ لا يوجد شكل ثابت لها ، ولا يشترط الكتابة في وسيط ورقي . فقد تطور مفهوم الكتابة بوصفها من شروط إنشاء المستندات، إذ أصبحت لا تقتصر على المفهوم الورقي التقليدي، وإنما أصبح لها مفهوم واسع يشمل كل السندات الإلكترونية المستخرجة من وسائل التقدم العلمي كالتلكس والفاكس والبريد الإلكتروني ومعطيات الحاسب الآلي والسندات المستخرجة من شبكة الإنترنت. وأصبحت هذه السندات تتمتع بنفس الحجية في الإثبات فقد جاء في نص المادة ١٣ من قانون البيئات الأردني بأن تكون لرسائل الفاكس، والتلكس، والبريد الإلكتروني قوة السندات العادية في الإثبات ، وتكون رسائل التلكس بالرقم السري المتفق عليه بين المرسل والمرسل إليه حجة على كل منهما ، وتكون لمخرجات الحاسوب المصدقة ، أو الموقعة قوة الإسناد العادية من حيث الإثبات ، ما لم يثبت من نسبت إليه أنه لم يستخرجها أو لم يكلف أحدا باستخراجها (٤٢).

ثانيا-التوقيع الإلكتروني :

يؤدي التوقيع بصفه عامة وظائف عدة أهمها على الاطلاق تعيين هوية الشخص ، وإقرار الموقع بما هو مدون في السند ، وحصول الرضا ، والالتزام بما هو مكتوب وموقع عليه من قبل الشخص ذاته، فالتوقيع هو حجر الزاوية في بناء أي سند. ولما كان إصدار مستند النقل الإلكتروني يتم من خلال الكتابة الإلكترونية فإن ذلك يحتم إدخال طرق ووسائل حديثة للتوقيع تتلاءم مع هذا النوع من الكتابة، وبمقتضاها يكون التوقيع بأرقام سرية أو رموز وحروف معينة على نحو يسمح بمعرفة الشخص الموقع وإسناد التوقيع إليه بعد فك الشفرات ومعرفة الرموز. فقد نصت الفقرة الثانية من المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ على أنه: "٢. يضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص المفوض الذي يتصرف نيابة عنه. ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث صلته بسجل النقل الإلكتروني، ويبين بأن الناقل قد أذن بسجل النقل الإلكتروني". ويلاحظ على هذا النص بأنه يتعلق بمسألة التأكد من رضا صاحب التوقيع وقبوله بضمون التصرف القانوني وإقراره له، فيستفاد رضا الموقع وقبوله الالتزام بمجرد وضع توقيعته بالشكل الإلكتروني على البيانات التي تحتويها المحررات الإلكترونية، فحين يأخذ التوقيع الإلكتروني شكل أرقام سرية أو رموز محددة وتحفظ في حوزة صاحبها، ومن ثم لا يعلمها غيره، فإذا استخدمت هذه الأرقام أي وقع بها صاحبها، فإن مجرد توقيعها هذا يدل على موافقتها على البيانات والمعلومات التي وقع عليها وأنه يرغب الالتزام به.

وبالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية روتردام نجد ما جاء مطابقاً للنص الذي اشتملت عليه اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ وذلك بموجب المادة (١٩٧/٣) منها حيث أجازت أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتقريب أو بالختم أو بالرموز أو بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، طالما أن ذلك لا يتعارض مع قانون الدولة التي يصدر فيها سند الشحن. وهذا التماثل بين الاتفاقيتين المشار إليهما إن دل على شيء، فإنما يدل على: إن الرأي الدولي قد استقر على استخدام الأشكال المتعددة من التوقيعات لمواكبة التطور العلمي في مجال النقل الدولي، واستجابته لما يتطلبه واقع النقل بالحاويات من سرعة في إنجاز مستندات النقل اللازمة. ويمثل هذا الأسلوب من أساليب التوقيع أحدث الأساليب وأكثرها تطوراً وتماشياً مع التقدم التكنولوجي الذي تشهده هذه الحقبة^(٤٣). وقد عالج المشرع الأردني التوقيع الإلكتروني باعتباره أحد تطبيقات المستند الإلكتروني في قانون المعاملات الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥^(٤٤) باعتباره التشريع العام المعني بالمعاملات الإلكترونية في الأردن . فقد عرفته المادة الثاية من نفس القانون بأنه (البيانات التي تتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها وتكون مدرجة بشكل إلكتروني ، أو تكون مضافة عليه أو مرتبطة به بهدف تحديد هوية صاحب التوقيع وإنفاده باستخدامه وتمييزه عن غيره) . فالتوقيع الإلكتروني قد يشمل رقم سري أو شيفرة خاصة بشخص الموقع أو التوقيع بالكود الشخصي (الرقم السري) وقد ينشأ التوقيع باستعمال خواص بيولوجية أو فيسولوجية فريدة ومميزه للشخص مثل فزحية العين أو بصمة الأصبع .

وبالعودة للتعريف الذي أورده المشرع الأردني للتوقيع الإلكتروني نجد أن المادة ٢ قد وسعت في الوسائل التي تصلح لإجراء التوقيع الإلكتروني ، وذلك بغية توفير مرونة في مجال التجارة الإلكترونية. إلا أنه وبالمقابل حاول المشرع الأردني من جانب آخر أن يكفل نوع من الضمان والحماية لاستخدام التوقيع الإلكتروني، عندما اشتراط لفاعلية التوقيع الإلكتروني ضرورة توثيق هذا التوقيع (م ١٧ من قانون المعاملات الإلكترونية) . من خلال ما يعرف بالتوثيق الإلكتروني أو هيئات التوثيق. ويعتبر التوقيع الإلكتروني موثقاً إذا كان مرتبطاً بشهادة توثيق إلكتروني صادرة وفقاً لأحكام قانون المعاملات الإلكترونية والأنظمة والتعليمات الصادرة بمقتضاه وقت إنشاء التوقيع الإلكتروني عن جهة توثيق الكتروني مرخصة في المملكة أو جهة توثيق الكتروني معتمدة أو أي جهة حكومية سواء كانت وزارة أو مؤسسة رسمية عامة أو بلدية يوافق لها مجلس الوزراء على ذلك شريطة استيفاء متطلبات هيئة تنظيم قطاع الاتصالات أو وزارة الاقتصاد الرقمي والريادة أو البنك المركزي فيما يتعلق بالأعمال المصرفية أو المالية الإلكترونية(م١٦)، من قانون المعاملات الإلكترونية).

المطلب الثاني:

موقف الاتفاقيات الدولية والتشريع الأردني من حيث الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري :

ذكرنا فيما سبق أنه إذا ظهر سند الشحن في صورة كتابة إلكترونية أي بغير شكل الورق 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 والتشريع الأردني من هذه المسألة ، وبالتالي معرفة ما إذا كان يعترف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل أم لا .

ولمحاولة معرفة موقف كلا من الاتفاقيات الدولية والتشريع الأردني من حيث الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني فقد رأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين : نعرض في الأول موقف الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري للبضائع من دور سند الشحن الإلكتروني كبديل لسند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري. وتتناول في الفرع الثاني موقف التشريع الأردني من ذات السند .

الفرع الأول :

موقف الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل البحري للبضائع من سند الشحن الإلكتروني

نقصد بالاتفاقيات الدولية هنا الاتفاقيات البحرية المعنية بالنقل الدولي للبضائع (اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، اتفاقية هامبورج ١٩٧٨، اتفاقية روتردام ٢٠٠٨). وسوف نعرض لهذه الاتفاقيات ليس فقط لمعرفة ما إذا كانت تعترف بسند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل، ولكن أيضاً لمعرفة ما إذا كان من الضروري تغيير هذه النصوص الدولية من عدمه .

أولاً- اتفاقية بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ :

لم تشر اتفاقية بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ إلى جواز إصدار مستند النقل إلكتروني ويرجع السبب في تقديرنا لأن هذه الاتفاقية قد وضعت في فترة كانت فيها التكنولوجيا أقل تطوراً، لذا لم يكن في تفكير واضعيها خضوع سندات الشحن الإلكترونية لها، فإذا نظرنا إلى إجمالي نصوص الاتفاقية سوف يتضح لنا بأنها تستخدم مصطلحات تدل على أن سند الشحن لابد وأن يكون مكتوباً وورقياً، فهي مثلا تنص على أن التحفظات يجب أن تكون مكتوبة (المادة ٣ / ف٤، من الاتفاقية) وعلى أن سند الشحن يجب أن يسلمه الناقل للشاحن بناء على طلبه الخطي (م ٣/٣، من الاتفاقية). والنقاش يدور حول معرفة ما إذا كان سند الشحن الإلكتروني يخضع لأحكام اتفاقية بروكسل ١٩٢٤، أم أنه يحتاج لنصوص جديدة خاصة به ؟

في الحقيقة ليست هناك مشكلة في تطبيق الاتفاقية على سند الشحن الإلكتروني إذا اتفق أطراف الاتفاق على الخضوع لأحكامها . ولكن المشكلة الحقيقية تثار بخصوص تطبيق الاتفاقية من تلقاء نفسها وبدون تدخل من أطراف الاتفاق . ولحل تلك المشكلة يجب الإجابة عن التساؤل الآتي: هل سند الشحن الإلكتروني - الذي يتم تبادله بنقله من الحاسب الآلي الخاص بالناقل إلى الحاسب الآلي الخاص بالشاحن - يمكن اعتبار أنه قد تم تسليمه إلى الشاحن بالمعنى الذي تقصده الاتفاقية^(٤٥) ؟ للإجابة عن هذا التساؤل يمكننا القول في البداية بأن نصوص الاتفاقية قد وضعت في عصر لا يعرف تبادل البيانات إلكترونيًا، وفي عصر كانت الكتابة التقليدية 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 لا داعي للتمسك بالمفاهيم القديمة لكلمة سند واعتبار أن ما يرد بالاتفاقية يعني أن سند الشحن يجب أن يكون ورقي لأن ذلك يقودنا إلى المطالبة بتغيير نصوص الاتفاقية لتتواءم مع التطور الذي حدث في مجال تبادل البيانات . ونرى أنه يكفي إعطاء تعريف واسع لمصطلح سند الشحن الذي تستخدمه الاتفاقية بحيث يمكن من خلاله الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني . فطالما أن سند الشحن الإلكتروني يؤدي الغرض المقصود منه في ظل أحكام هذه الاتفاقية فلا داعي للتحامل عليه وسلبه صفة سند الشحن الذي تعترف به الاتفاقية^(٤٦) .

ثانياً- اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ :

بالنسبة لموقف اتفاقية هامبورج من سند الشحن الإلكتروني فالمشكلة لا تثار بذات الصورة المطروحة في ظل اتفاقية بروكسل وذلك لأن اتفاقية هامبورج قد تم إبرامها في عصر حديث يعرف تبادل البيانات بطرق أخرى غير الكتابة، فقد حققت اتفاقية هامبورج نقلة نوعية بهذا الخصوص فهي لا تعارض استخدام الكتابة الإلكترونية في سند الشحن وذلك استناداً لنص المادة (٨/١م) التي تنص على أن: "مصطلح الكتابة يشمل البرقية والتلكس"، الأمر الذي ييسر علينا القول بأن: اتفاقية هامبورج تقبل أية صورة أخرى للكتابة بما فيها الصورة الإلكترونية. وقد أجازت اتفاقية هامبورج أن يكون التوقيع على سند الشحن بأية وسيلة إلكترونية بموجب المادة الرابعة عشر منها ، الأمر الذي يبقي المجال مفتوحاً لقبول تكنولوجيا جديدة للتوقيع.

إذن ليست هناك مشكلة في تعريف " سند الشحن " وفقاً لاتفاقية هامبورج بأنه قد يكون ورقياً أو إلكترونيًا، ولكن تكمن المشكلة في كون الاتفاقية لا تنطبق إلا إذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي الأخرى بتبادل البيانات إلكترونيًا، ويتضح ذلك من التحفظ الوارد بالمادة الرابعة عشر في فقرتها الثالثة السالفة الذكر التي تشترط لقبول التوقيع الإلكتروني، إلا يكون متعارضاً مع قوانين الدولة التي يصدر فيها سند الشحن، فنظرًا لأن التوقيع الإلكتروني لا يرد إلا على سند الشحن الإلكتروني، فإنه قياساً على النص المذكور لا تنطبق اتفاقية هامبورج إذا كانت الدولة التي صدر فيها سند الشحن الإلكتروني لا تعطيه ذات القيمة القانونية لسند الشحن التقليدي^(٤٧) .

ثالثاً- اتفاقية روتردام ٢٠٠٨

جاءت اتفاقية روتردام لتوسع أكثر بهذا الخصوص، فقد أعطت لسند النقل الإلكتروني نفس فعالية سند النقل الورقي ولم تكن بذلك، بل قامت بتنظيم أحكامه بشكل موسع مقارنة مع اتفاقية هامبورج، فعرفت المادة الأولى بند ١٨ من الاتفاقية سجل النقل الإلكتروني بأنه يعني: "المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصلة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

أ- تثبت وتسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل.

ب- تثبت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه ."

وهكذا أصبحت بيانات الشحن الإلكترونية تجد سنداً قانونياً لها، على أنها إيصال بالبضاعة التي يستلمها الناقل أو الشخص المفوض من قبله وأنها تثبت أيضاً عقد النقل فيما بين الناقل والشاحن بمعنى: إنها أصبحت تقوم بنفس الدور الذي تقوم به وثائق الشحن الخطية. وتطبيقاً لما سبق ففي قضية عرضت على القضاء الإنجليزي (V. GRANT (SOUTHWESTERN AND COUNTRY PROPERTIES) حكم بأن سندات الشحن الإلكترونية تعتبر سندات قانونية^(٤٨) . وبالرغم من أن اتفاقية روتردام قد أقرت صراحة نظام سندات الشحن الإلكترونية ، إلا أنه ما زالت تنظر باستحياء إلى هذه السندات ، ذلك أن المادة (م ٨/٨ من الاتفاقية) قد نصت على أنه (يجوز تسجيل أي شيء تقتضي هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل إلكتروني ، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن) وهذا يعني أنه لا يمكن إصدار السند الإلكتروني في ضوء أحكام الاتفاقية دون تراخي الطرفان، وبداية فإن هذا التراخي ليس هو المطلوب لانعقاد العقد وإنما تراخي الأطراف على أن يفرغ المحتوى في سند إلكتروني والاتفاق على استعمال هذا السند^(٤٩) .

فاتفاقية روتردام رغم طابعها التقدمي ، إلا أنها لم ترغب في هدم التقاليد البحرية الراسخة منذ أمد بعيد ، فالوثائق الورقية مازالت محتفظة بمكانها وغير مهددة بالإلغاء ، بل إن الاتفاقية قد جعلت الاستعمال الإلكتروني لوثائق النقل طريقة بديلة للوسائل التقليدية المعروفة وللأطراف حرية الاختيار بين هذه الطريقة أو تلك ، مع احترام القيود المفروضة على كل طريقة .ومن هذا المنطلق نرى مدى النمط التشريعي المتقدم الذي عالجته الاتفاقية الجديدة سندات الشحن الإلكترونية، والذي يتناغم مع التطورات التي طرأت على صعيد النقل البحري^(٥٠) .

وكتوصية لوضع تنظيم قانوني دقيق لسند الشحن الإلكتروني في القانون الأردني لابد من المصادقة على اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ والتي لم تدخل حيز النفاذ الدولي بعد^(٥١)، إذ بالمصادقة عليها ستتوصل المملكة إلى أحدث تنظيم تشريعي لتبادل البيانات في مجال النقل البحري، لأن هذه الاتفاقية جاءت بأحكام تفصيلية لسجلات النقل الإلكترونية وطرق تداولها على نحو ما ذكرنا سابقا، بحيث يمكن للمملكة أن تصادق على هذه الاتفاقية وتستفيد من نصوصها وذلك بالاحالة إليها عند تنظيم سند الشحن الإلكتروني. فإذا كان الأول من شهر تشرين الثاني من العام ١٩٩٢، ذلك التاريخ الذي دخلت فيه قواعد هامبورج ١٩٧٨ حيز النفاذ، كنا قلقين من تطبيق تلك القواعد وأن العديد من المقالات والابحاث كتبت بهذا الاتجاه، ولكن مع مرور الزمن تأكد أن هذه القواعد هي في مصالح الشاحنين . أما اليوم فنستطيع أن نتجرا ونقول إنه بفضل النصوص القانونية التي تضمنتها قواعد روتردام ، قدمت خدمات جلييلة إلى التجارة البحرية، فلم تقف قواعد روتردام عند هدفها الجوهرية المتمثل بخلق نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين ، بل ذهبت إلى استحداث العديد من النصوص تحت بند ضرورة التطوير والحداثة في قواعد النقل ، ابتداء من تغييرها لمفهوم عقد النقل ، وصولا بمستندات وبيانات النقل الإلكترونية .

الفرع الثاني :

موقف التشريع الأردني من حيث الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني

سوف نقسم هذا الفرع إلى فقرتين : تناول في الأولى موقف قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ من سند الشحن الإلكتروني ، ونعرض في الثانية : موقف قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ من ذات المستند وذلك على النحو الذي سيأتي تباعا .

أولا- موقف قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ :

إذا نظرنا إلى نصوص قانون التجارة البحرية الأردني وبالتحديد إلى النصوص الخاصة بعقد النقل البحري للبضائع ، فقد يبدو لأول وهلة إن هذا القانون يشترط بصفة عامة أن تكون المستندات المتبادلة في مجال التجارة البحرية ونقل البضائع على هيئة محررات ورقية وبصفة خاصة أن يكون سند الشحن المستخدم هو سند شحن ورقي ، إلا أننا نرى إن هذه المصطلحات تمتاز بالمرونة بمعنى أنها تقبل المحررات الورقية والمحررات الإلكترونية على حد سواء . فهناك العديد من المصطلحات التي استخدمها المشرع الأردني تؤكد ذلك فمثلا: المادة ١٩٨ والتي تنص على أن (يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبيئة الخطية ويطلق على هذا المخطوط أسم سند إيجار السفينة أو أسم وثيقة الشحن تبعا لنوع النقل البحري إلا أن المتعاقدين يعفیان من تنظيم سند خطي في حالة الملاحة الساحلية القريبة) . والمادة ٢٠٠ والتي تجيز للربان إصدار ثلاث نسخ لوثيقة الشحن حيث تنص (وثيقة الشحن هي سند بالبضائع الموسوقة يعطيه الربان وهي تنظم على نسخ ثلاث : نسخة للواسق وثانية للمرسل إليه وثالثة للربان ...) والمادة ٢٠٢ والتي تقضي على إدراج بيانات البضائع بناء على التصريح الكتابي للشاحن حيث تنص (يصير ذكر علامات " ماركات " الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها وزنتها بناء على البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن قبل الشحن) . والمادة ٢١٨ التي تجيز للناقل أو من ينوب عنه إدراج تحفظات على حالة وتكييف البضاعة حيث تنص (إذا هلك البضائع أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للناقل أو وكالة تحفظات خطية في مرفأ التفريغ ...) . وهذه كلها مصطلحات قد تفيد بأن سند الشحن لابد وأن يكون ورقيا ومكتوبا . ولكن إذا دققنا النظر فيما ورد بهذه المواد من مصطلحات سوف نجد أن جميعها تصلح لأن ترد على سند شحن إلكتروني يتم إصداره وقبوله والتحقق على البيانات فيه إلكترونيا عن طريق الحاسب الآلي.

فبالنسبة للمصطلح المذكور في المادة ١٩٨ بأن يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبيئة الخطية ويطلق على هذا المخطوط أسم سند إيجار السفينة أو أسم وثيقة الشحن تبعا لنوع النقل البحري فهذا ممكن كذلك إلكترونيا إذ بعد تسجيل كل من الناقل والشاحن نفسيهما لدى مشغل سندات الشحن الإلكترونية ، يمكن للناقل إصدار سنده إلكترونيا للشاحن فهذه ليست عقبة أمام سند الشحن الإلكتروني . أما بالنسبة للمصطلح المذكور في المادة ٢٠٠ والذي يقضي بتحرير سند الشحن من ثلاث نسخ ، فهو أيضا وإن كان يعني أن سند الشحن ورقيا إلا أنه لا يمنع أن يكون السند الكتروني ، فالحاسب الآلي يمكنه إصدار نسخة أو أكثر من ذات المستند في ذات الوقت ، حيث إن إصدار عدة نسخ من سند الشحن غير مرتبط بكونه ورقيا . وأخيرا بالنسبة لمصطلحات (البيانات الخطية التي يقدمها الشاحن م ٢٠٢، التحفظات الخطية المتعلقة في البضائع م ٢١٨) فهي لا تشكل مشكلة لأن البيانات المتعلقة بالبضائع والتحفظات الواردة على حالة البضائع يمكن إدخالها في الحاسب الآلي ، فهذه البيانات التي تدخل الحاسب الآلي تظهر على الشاشة في صورة كتابة، وبالتالي فالبيانات المتعلقة بالبضائع والتحفظات يمكن إدخالها في الحاسب الآلي ثم إرسال هذه البيانات إلى صاحب العلاقة. ومفاد هذا الكلام أنه إذا ظهر سند الشحن في صورة الكترونية أي غير ورقية في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية، فإنه من حيث المبدأ يعتبر صحيحا ، وتعتبر البيانات الواردة فيه حجة على طرفيه ، وتأكيذا للرأي الذي نؤيده نستشهد بما ورد في المواد ٦ و ٧ من قانون المعاملات الكترونية الأردني .

وفقاً للمادة ٦ من قانون المعاملات الالكترونية فإذا اشترط أي تشريع تقديم قيد أو عقد بشكل خطي ، فيعتبر السجل الالكتروني الخاص بأي منهما منتجاً للآثار القانونية ذاتها شريطة إمكانية الاطلاع على معلومات السجل الالكتروني ، وإمكانية تخزين السجل الالكتروني والرجوع عليه في أي وقت من إحداث أي تغيير عنه . ووفقاً للمادة ٧ من نفس القانون فإنه يشترط ليكون السجل الالكتروني له حجة في الإثبات أن يتم حفظه بالشكل الذي تم به إنشاؤه أو إرساله أو تسلمه وبشكل يضمن عدم إجراء أي تغيير أو تعديل على محتواه، أي عدم قابلية السجل الإلكتروني للتحوير حتى يمكن الاعتماد عليه ومنحه الحجة ، كما يشترط القدرة على الاحتفاظ بالمعلومات ، لإمكان الرجوع إليه عند الحاجة ، بالإضافة إلى شرط التمكّن من التعرف على المنشئ والمرسل إليه وتاريخ ووقت إنشاؤه أو إرساله أو تسلمه ، فإذا استوفى السجل الإلكتروني محتواه الشروط السابقة أصبح حجة كالدليل الكتابي الذي يتمتع بالحجية في الإثبات.

وتقضي المادة ١٧ من قانون المعاملات الالكترونية ٢٠١٥ بأن : -أ- يكون للسجل الالكتروني المرتبط بتوقيع الكتروني محمي الحجية ذاتها المقررة للسند العادي ويجوز لأطراف المعاملة الالكترونية الاحتجاج به . ب- ويكون للسجل الالكتروني المرتبط بتوقيع الكتروني موثق الحجية ذاتها المقررة للسند العادي ويجوز لأطراف المعاملة الالكترونية والغير الاحتجاج به . ج- وفي غير الحالات المنصوص عليها في الفقرتين أ ، ب من هذه المادة يكون للسجل الالكتروني الذي يحمل توقيعاً الكترونياً الحجية ذاتها المقررة للسند العادي في مواجهة أطراف المعاملة الالكترونية ، وفي حال الإنكار يقع عبء الإثبات على من يحتج بالسجل الالكتروني . د- ويكون السجل الالكتروني غير المرتبط بتوقيع الكتروني حجية الأوراق غير الموقعة في الإثبات . هـ- يجوز إصدار أي سند أو تصديقه بالوسائل الالكترونية شريطة ارتباط السجل الالكتروني الخاص به بتوقيع الكتروني موثق .

ومن خلال ذلك يتضح لنا أن هناك محاولات لا يستهان بها من طرف المشرع الأردني لتنظيم المعاملات الالكترونية وإضفاء الحجية على الوثائق الالكترونية ، ولكن لم يتطرق المشرع الأردني في قانون المعاملات الالكترونية للأحكام الخاصة بالإثبات الالكتروني في بعض المعاملات كالمعاملات البحرية والتي من بينها سند الشحن الالكتروني إذ اكتفى بالنص على الأحكام بصفه عامة وذلك فيما يخص المعاملات الالكترونية والتي نرى انطباقها على سند الشحن الالكتروني بشكل ضمني.

وبناء على كل ما تقدم يمكننا القول بأن قانون التجارة البحرية الأردني في وضعه الحالي لا يشكل عائقاً أمام تطبيق اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ التي تنطبق على كل نزاع متعلق بسند الشحن الإلكتروني لسبب بسيط وهو أن التشريع الأردني وبالأخص (قانون المعاملات الالكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥) يتضمن نصوص قانونية تعترف ضمناً بسند الشحن الإلكتروني وإن كنا نميل للاعتراف المباشر وذلك بنصوص صريحة على غرار الاتفاقيات الدولية الحديثة وعليه فإننا نقترح وضع تنظيم تشريعي مباشر لسند الشحن الالكتروني في قانون التجارة البحرية حيث أنه إذا حدث مثل هذا التنظيم المباشر في القانون البحري الأردني فإن المملكة تستطيع أن تنضم إلى ركب الدول التي تعترف بقوانينها بشكل مباشر بسند الشحن الإلكتروني وبالتالي ستتمكن من تطبيق اتفاقية هامبورج دون أي عقبات أو تعقيدات^(٥٦).

ثانياً- موقف قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨

تحقيقاً للأمان القانوني يفرض المشرع الأردني في قانون ٢٠١٨ اللجوء إلى مستند نقل وهو حسب التعريف الوارد في المادة ٢ من نفس القانون (وثيقة النقل : مستند نقل دولي متعدد الوسائط يصدر بموجب عقد النقل وفقاً لأحكام هذا القانون) .

وتطرق المشرع الأردني إلى مستند النقل من ذات القانون في المواد (٥ ، ٦ ، ٧ ، ٨) ويمكن أن نستنتج من هذه المواد أن واجب إصدار مستند النقل يقع على عاتق متعهد النقل . وتطرح إشكالية هامة في خصوص الشروط الشكلية لمستند النقل متعدد الوسائط ألا وهي: هل يصح اللجوء إلى المستند الالكتروني أم يفرض المشرع الأردني اللجوء إلى مستند مكتوب عادي؟

فيما يخص هذه المسألة لم تكن إجابة المشرع الأردني واضحة ، ودقيقة ، على عكس ما نجده في اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ . فالمشرع الأردني يقتصر في المادة ٥ من قانون ٢٠١٨ بالنص على أنه " إذا تم التعاقد بين الشاحن ومتعهد النقل وأصبحت البضائع بحيازة متعهد النقل فعليه إصدار وثيقة النقل وتسليمها للشاحن". إلا أن إصدار وثيقة النقل هذه بموجب المادة ٧ من نفس القانون لا تمنع من إصدار أي " ... وثائق أخرى تتعلق بعملية النقل أو بأي خدمات أخرى تدخل في عملية النقل الدولي متعدد الوسائط وفقاً للاتفاقيات الدولية أو التشريعات النافذة ذات العلاقة ولا يخل ذلك بالحجة القانونية لوثيقة النقل". فهذا النص يثير التساؤل حول المقصود بالوثائق الأخرى التي تتعلق بعملية النقل؟ وهل يقصد المشرع المستند الالكتروني؟

للإجابة عن هذا التساؤل نميل إلى إدخال المستند الإلكتروني ضمن مصطلح الوثائق الأخرى التي تتعلق بعملية النقل والتي ورد النص عليها في المادة ٧ من قانون ٢٠١٨ ، فالنص يحيل إلى أي وثائق أخرى ، وهذا يسمح بادماج الوسائل الالكترونية التي أصبحت سائدة أو على الأقل رائجة في المعاملات الدولية . كما أن النص السابق يحيل إلى التشريعات النافذة ذات العلاقة وقد قبل المشرع الأردني حجة الوثيقة الالكترونية على نحو ما ذكرنا سابقاً بصور قانون المعاملات الالكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥ والذي ينص بموجب المادة ٢ منه على أن : " السجل الالكتروني هو رسالة المعلومات التي تحتوي على قيد أو عقد أو مستند أو وثيقة من نوع آخر يتم انشاء أي منها أو تخزينها أو استخدامها أو نسخها أو إرسالها أو تبليغها أو تسلمها باستخدام الوسيط الالكتروني ". والمشرع الأردني وبمقتضى قانون المعاملات الالكترونية قد وضع الهياكل الخاصة اللازمة لخدمات المصادقة الالكترونية . ناهيك عن صدور قرار مجلس الوزراء بتاريخ ٢٧/١٠/٢٠١٣ المتعلق بالمصادقة على نظام ترخيص واعتماد جهات التوثيق الالكتروني لسنة ٢٠١٣^(٥٧).

وقد أشارت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط ١٩٨٠ إلى جواز إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط إلكتروني عندما نصت في (م/٥٤) منها بأنه " ٤- يجوز ، إذا وافق المرسل على ذلك إصدار مستند نقل متعدد الوسائط أي وسيلة ميكانيكية ، أو وسيلة أخرى تحفظ سجلا للبيانات التي تنص المادة ٨ على أن يحتوي مستند النقل المتعدد الوسائط . وفي هذه الحالة يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط، بعد أخذه بالضمان في عهده ، تسليم المرسل مستندا مقروءا يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة ، ويعتبر المستند المذكور ، في حكم هذه الاتفاقية مستند نقل متعدد الوسائط " .

ويلاحظ على هذا النص انه يمثل البذرة الأولى لظهور مستند النقل المتعدد الوسائط الإلكتروني على خلاف ما ذهب إليه أحد الفقهاء حيث ذكر " ان وضع اتفاقية النقل متعدد الوسائط لا يختلف عن وضع اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ ... والاضافة الوحيدة التي جاءت بها اتفاقية النقل متعدد الوسائط هي ان ايصال الشحن وايصال الآلي الذي يبين المعلومات المسجلة يعطي للشاحن ليسد حاجته في اثبات عقد النقل متعدد الوسائط (٥٤) " . وبدورنا نحن لا نتفق مع هذا الرأي فقد جاءت اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ بفقرة واضحة وصريحة ومباشرة على جواز إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط بصورة الكترونية أو أي وسيلة أخرى تحفظ سجلا للبيانات وهو أمر محمود عليه في ظل التطورات الهائلة التي شهدتها عالمنا ، إذ من قراءة نص المادة ١٤ من اتفاقية هامبورج والمعنونة (إصدار سند الشحن) بقرائنها الثلاث نلاحظ انها لم تشر ولو إشارة بسيطة وواضحة إلى جواز إصدار سند الشحن إلكتروني كما هو الحال في نص الفقرة ٤ من المادة ٥ من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ وانما اكتفت وعلى ما نحو ما ذكرنا سابقا ان يكون التوقيع على سند الشحن معمولا بآية وسيلة آليّة او الكترونية .

وفي اعتقادي أرى أنه كان من الضروري بعد هذه التعديلات التي سبقت صدور قانون ٢٠١٨ المتعلق بالنقل متعدد الوسائط توضيح هذه المسألة ، وتوضيح أنه يقبل اللجوء إلى مستند النقل الإلكتروني ، خاصة إذا ذكرنا أن المشرع الأردني في خصوص هذه المسألة قد اقتصر على أخذ ما ورد في اتفاقية هامبورج دون أن يأخذ بعين الاعتبار التطور التكنولوجي الهائل منذ سنة ١٩٧٨ ، وهو تطور أخذته بعين الاعتبار اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ التي نظمت هذه المسألة بشكل مفصل وذلك في العديد من النصوص، حيث تدل تلك النصوص على إمكانية اللجوء إلى مستندات النقل الإلكترونية ، وأن لا شيء في هذا الشكل يمنع من أن تكون قابلة للتداول، على شرط إتباع إجراءات معينة تحقيقا للامان القانوني في هذه الحالة ، ومن ثم فإننا نقترح تعديلا موسعا لقانون ٢٠١٨ يسمح باصدار مستند نقل الكتروني سواء أكان بشكل قابل للتداول أو غير قابل للتداول ويأخذ بعين الاعتبار التطور التكنولوجي الهائل منذ صدور اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ ، وعلى نحو ما نصت عليه قواعد روتردام ٢٠٠٨ .

الخاتمة

تبين لنا من خلال دراستنا هذه ان سند الشحن الإلكتروني يمكن أن يقوم بوظائف سند الشحن التقليدي العملية والقانونية . وقد خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج والتوصيات .

نتائج الدراسة

١. ان دور سند الشحن التقليدي كاداة لاثبات عقد النقل البحري قد تأثر لدرجة كبيرة في ظل استخدام الحاويات في النقل البحري . ففي ظل نظام النقل البحري التقليدي يبقى سند الشحن محتفظا بأهميته كأداة رئيسية لاثبات عقد النقل البحري . أما في ظل النقل بالحوايات فقد تبين لنا أنه يفقد دوره في هذا المجال باعتبار أن النقل بالحوايات يحتاج لوثيقة تغطي كافة مراحل النقل من الباب إلى الباب دون أن تقتصر على المرحلة البحرية فحسب .
٢. سندت الشحن الإلكترونية صارت حقيقة واقعة ، وجزءا من النقل البحري الحديث ، فقد أصبحت بيانات الشحن الإلكترونية تجد سندا قانونيا لها بموجب اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ ، على أنها إيصال بالبضاعة التي يستلمها الناقل أو الشخص المفوض من قبله وأنها تثبت أيضا عقد النقل فيما بين الناقل والشاحن .
٣. ان التشريع الأردني سواء في قانون التجارة البحرية أو في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط في وضعه الحالي لا يشكل عائقا أمام تطبيق اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ التي تنطبق على كل نزاع متعلق بسند الشحن الإلكتروني بسبب بسيط وهو أن قانون المعاملات الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥ يتضمن نصوص قانونية تعترف ضمينا بسند الشحن الإلكتروني .

التوصيات

- نناشد المشرع الأردني سواء في ظل قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ أو في ظل قانون النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ بضرورة التدخل وذلك بوضع تنظيم تشريعي مباشر لسند الشحن الإلكتروني. حيث أن مثل هذا التدخل التشريعي سوف يساعد على تطبيق قواعد قانونية موحدة على عمليات النقل التي تتم بسند الشحن الإلكتروني سواء في المعاملات البحرية أحادية الوسائط أو المعاملات المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط وذلك دون الحاجة للإحالة إلى قانون المعاملات الإلكترونية باعتباره القانون الذي ينظم المعاملات الإلكترونية بصفه عامة .
- المصادقة على اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، إذ بالمصادقة عليها ستتواصل المملكة الأردنية إلى أحدث تنظيم تشريعي لتبادل البيانات في مجال النقل البحري، لأن هذه الاتفاقية جاءت بأحكام تفصيلية لسجلات النقل الإلكترونية، بحيث يمكن للمملكة أن تصادق على هذه الاتفاقية وتستفيد من نصوصها وذلك بالاحالة إليها عند تنظيم سند الشحن الإلكتروني.

المراجع :

- ◆ أحمد عبد المنصف محمود ، اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع ، بحث منشور بمجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد ٨ ، عدد ١٥ ، يوليو ١٩٨٢
- ◆ أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨ مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورج، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، ١٩٨٩.
- ◆ سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٠.
- ◆ -----، استعداد اجهزة النقل البحري في المملكة العربية السعودية تقنياً ، قانونياً، إدارياً ، لإستخدام سند الشحن الإلكتروني ، بحث منشور بمجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ، كلية الحقوق ، جامعة الاسكندرية ، العدد ١ ، ٢٠٠٩ .
- ◆ صلاح محمد السعيد المقدم ، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات الإيجار ، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة الاسكندرية ، ١٩٨٠ .
- ◆ عادل رمضان، التوقيع الإلكتروني، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، ٢٠٠٩.
- ◆ عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠ ، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية ، العدد ٣ السنة ٨ ستمبر ١٩٨٤ .
- ◆ -----، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر ، عمان ، ١٩٩٩.
- ◆ عزيز العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧١.
- ◆ علي سيد قاسم، بعض الجوانب القانونية للتوقيع الإلكتروني، بحث منشور بمجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، السنة ٧٢، العدد ١، ٢٠٠٢ .
- ◆ محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول ، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية ، ٢٠٠٥ .
- ◆ محمد بهجت عبد الله فايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الثاني والثالث، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧.
- ◆ محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.
- ◆ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٦.
- ◆ مجيد حميد العنكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨.
- ◆ مروة محمد العيسوي ، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر، لحولية كلية الدراسات الاسلامية والعربية للبنات الاسكندرية ، المجلد الثاني ، العدد الرابع والثلاثين .
- ◆ موسى محمد عثمان، وثيقة الشحن في النقل العادي وفي النقل بالحاويات، رسالة ماجستير، كلية الحقوق ، الجامعة الأردنية ، آيار ، ١٩٨٨ .
- ◆ هاشم رمضان الجزائري، أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، السنة الثالثة عشر، العدد الثالث، ستمبر ١٩٨٩.
- ◆ -----، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، مؤتمر القانون والحاسوب ، من ١٢-١٤ تموز ٢٠٠٤ ، جامعة اليرموك ، الأردن .
- ◆ Tilleke and Gibbins, Multimodal Transport Bill , January, 2001.
- ◆ Carver's , Carriage of goods by sea , Tenth edition , Colin vaux, London , 1975.

الاتفاقيات الدولية

- ◆ اتفاقية بروكسل لسندات الشحن ١٩٢٤ .
- ◆ اتفاقية النقل الدولي للبضائع بطريق البحر (قواعد هامبورج) ١٩٧٨
- ◆ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط (قواعد جنيف) ١٩٨٠ .
- ◆ اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البحر كليا أو جزئياً (قواعد روتردام) ٢٠٠٨ .

التشريعات الأردنية

- ◆ قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢.
- ◆ قانون المعاملات الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥ .
- ◆ قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ .

- (١) د.مروة محمد العيسوي ، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر ، لحولية كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات الاسكندرية ، المجلد الثاني ، العدد الرابع والثلاثين ، ص ٧٦٣ .
- (٢) تنص المادة الأولى من هذا القانون على أنه " يسمى هذا القانون قانون النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ٢٠١٨ ويعمل به بعد مرور ثلاثين يوماً من تاريخ نشرة في الجريدة الرسمية " . وبالفعل فقد نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية بتاريخ ١٤ / ٥ / ٢٠١٨ . وبالتالي فقد دخل هذا القانون حيز التنفيذ ابتداءً من تاريخ ١٤ / ٦ / ٢٠١٨ .
- (٣) د.أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨ مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورج، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، ١٩٨٩، بند ١٥٧، ص ١٣٨.
- (٤) د.أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع طبعة ١٩٨٩، مرجع سابق، ص ١٣٨.
- (٥) د.عزیز العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧١، ص ١١٩.
- (٦) د.عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر ، عمان ، ١٩٩٩، ص ٢٨٠.
- (٧) د.سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٠، بند ١، ص ٩.
- (٨) د.سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، بند ١، ص ٩.
- (٩) د.سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، بند ١، ص ٩.
- (١٠) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٦، ص ٢٩٠.
- (١١) د.محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٣٢٦.
- (١٢) د.محمد بهجت عبد الله فايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الثاني والثالث، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧، ص ٦٦.
- (١٣) د. مجيد حميد العنكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨، ص ٤٦
- (١٤) أن التقدم الذي طرأ على سند الشحن في ظل نظام النقل الحديث بالحاويات يتطلب بذل العناية وتوخي الدقة في اختيار الألفاظ، فكما هو الحال في الدراسات القانونية عموماً فإن لكل كلمة معنى ولكل مصطلح مدلول ونتيجة لذلك فقد حرص واضعي قواعد روتردام على مواكبة تلك التطورات باستخدام المصطلحات الحديثة وذلك لأن نظام النقل بالحاويات غير من مدلول العديد من المصطلحات القديمة التي كانت مستعملة في النقل البحري.
- (١٥) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية في العدد ٢٣٥٧ بتاريخ ٦/٥/١٩٧٢، ص ٦٩٨ .
- (١٦) تردد القضاء الأردني بين استخدام مصطلح وثيقة الشحن باعتبارها واردة في قانون التجارة البحرية الأردني وبين استخدام مصطلح سند الشحن باعتباره المصطلح المستخدم في الاتفاقيات الدولية، فالمتبع للأحكام الصادرة عن محكمة التمييز الأردنية نجد استخدام مصطلحات متنوعة لشيء واحد فاستخدام مصطلح وثيقة الشحن: تمييز حقوق رقم ٣٤٩/٨٣ مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٣، ص ١٤٨٢، واستخدام مصطلح سند شحن وبوليصة شحن في: تمييز حقوق رقم ٦١٠/٨٣، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٤، ص ٩٩٧، واستخدام مصطلح وثيقة شحن وسند الشحن في: تمييز حقوق ٦٢٦ / ٨٤، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٦، ص ١٩٨٨.
- (١٧) تمييز حقوق رقم ٢٣٧/٨٦، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٨، ص ١٦٠٩.
- (١٨) تمييز حقوق رقم ١٢٠٥/٩٣، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٩٥، ص ٢٠٠٠.
- (١٩) تمييز حقوق رقم ١٩٧/٢٠٠٨، تاريخ ١٢/١٠/٢٠٠٨، منشورات مركز عدالة.
- (٢٠) ولعل السبب في اعتبار محكمة التمييز الأردنية بأن وثيقة الشحن بمثابة عقد النقل البحري هو اشتراط المشرع الأردني في المادة ٢٠٠ بحري أن يوقع سند الشحن من قبل مالك السفينة والواسق (الشاحن)، وذلك للتأكيد على أن البيانات الواردة في سند الشحن متفق عليها بين الطرفين (الناقل، الشاحن).
- (٢١) د.هاشم رمضان الجزائري، أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، السنة الثالثة عشر - العدد الثالث، سبتمبر ١٩٨٩.

(٢٢) Tilleke and Gibbins, Multimodal Transport Bill, January, 2001, P.82

(٢٣) مختار السويدي ، سند الشحن أهم مستندات التجارة الدولية والنقل البحري ، بحث منشور بمجلة جمعية إدارة الاعمال العربية ، العدد ٥٣ ، يونيو ، ١٩٩١ ، ص ٦٥ - ص ٦٩ .

(٢٤) موسى محمد عثمان ، وثيقة الشحن في النقل العادي وفي النقل بالحاويات ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، الجامعة الأردنية ، آيار ، ١٩٨٨ ، ص ٩ .

(٢٥) د.أحمد غنيم، سند الشحن البحري في إطار الاعتمادات المستندية، بدون دار نشر، ٢٠٠٨، ص ١٥.

Carver's, Carriage of goods by sea, Tenth edition, Colin vaux, London, 1975, P.45

- (٢٤) تمييز حقوق رقم ١٢٠٥/٩٣، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٩٥، ص ٢٠٠٠، تمييز حقوق ١٣٩٠ لسنة ١٩٩٣، بتاريخ ٣١/٣/١٩٩٤.
- (٢٥) تمييز حقوق رقم ٣١٤٨/٢٠٠١، هيئة خماسية تاريخ ٧/١/٢٠٠٢، منشورات مركز عدالة، الحكم رقم ١٣٨٠ لسنة ٢٠١٠، محكمة تمييز حقوق بتاريخ ٨/٣/٢٠١١، الحكم رقم ٢٦٧٥ لسنة ٢٠٠١ محكمة تمييز حقوق بتاريخ ١٨/١/٢٠٠١.
- (٢٦) تمييز حقوق رقم ٢٣٥٢ لسنة ١٩٩٧، بتاريخ ٢٢/١/١٩٩٨، الحكم رقم ٧٣٣٠ لسنة ٢٠١٩ محكمة تمييز حقوق بتاريخ ٨/١٢/٢٠١٩.
- (٢٧) تمييز حقوق رقم ٢٣٧/٨٦، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٨، ص ١٦٠٩، تمييز حقوق رقم ٧٧٤ لسنة ١٩٨٦ بتاريخ ١٤/١٢/١٩٨٦، الحكم رقم ٢٩٩٩ لسنة ٢٠٢٠، محكمة تمييز حقوق بتاريخ ١٩/١/٢٠٢٠.
- (٢٨) د. صلاح محمد السعيد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، ١٩٨٠، ص ١٧٠.
- (٢٩) د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، بند ٢٣، ص ٣٥، د. إيمان الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، ٢٠١٣، ص ١٢.
- (٣٠) قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٢٧٥ و ٥٤٦ مدنية أولى في ٢٩/١٢/١٩٧٦ منشور في مجلة الأحكام العدلية، العدد الرابع السنة السابعة ١٩٧٦، القرار رقم ٨٣، ٢٠٢٠ هيئة القضاة الادارية ٧٩ في ٢٧/٦/١٩٧٩ منشور في مجلة الاحكام العدلية، العدد الثاني، السنة العاشرة، ١٩٧٩. مشار إلى هذه الأحكام لدى: د. هاشم الجزائري، مرجع سابق، هامش رقم ٥، ص ١٥٢.
- (٣١) المادة ٧٢ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.
- (٣٢) Pyrene Co V. Scindia Co, (1954) 2Q.B.402.
- مشار إليه لدى: د. هاشم رمضان الجزائري، مرجع سابق، هامش رقم ١٢، ص ١٥٤.
- (٣٣) د. هاشم رمضان الجزائري، مرجع سابق، ص ١٥٥.
- (٣٥) د. أحمد عبد المنصف محمود، اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع، بحث منشور بمجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، المجلد ٨ العدد ١٥ يونيو ١٩٨٢. د. عبد القادر حسين العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، العدد ٣، السنة ٨، سبتمبر ١٩٨٤.
- (٣٦) UNCTAD, Ibid. also UNCTAD, TD/C/4/328, item 10
- نقلا. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص ٤٣٧.
- (٣٧) د. محمد شفيق ميرا، نظام الحاويات والتبادل الإلكتروني للبيانات محاضرة الجمعية العربية للملاحة القيت بقاعة المؤتمرات بالأكاديمية العربية في ٢٩ تشرين الأول ١٩٩٠، ونشرة في النشرة الدورية لمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، العدد ٣٣، ١٩٩٠، ص ٢٠.
- (٣٨) د. محمد ابراهيم موسى، سندات الشحن الالكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٦٥.
- (٣٩) د. محمد ابراهيم موسى، مرجع سابق، ص ١٠٣ - ١٠٥.
- (٤٠) د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، ص ٢٣٠.
- (٤١) د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، ص ٢٣٠.
- (٤٢) تمييز حقوق ٣٩٥/٩٨ تاريخ ٢٩/٤/١٩٩٨، المجلة القضائية، المعهد القضائي، المجلد الثاني، العدد الرابع، ١٩٩٨، ص ٢٤٨ وما بعدها، قرار رقم ٨٥٦ لسنة ٢٠١١ محكمة تمييز حقوق بتاريخ ٣١/٧/٢٠١١.
- (٤٣) د. عادل رمضان، التوقيع الإلكتروني، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، ٢٠٠٩، ص ١٠٠؛ د. علي سيد قاسم، بعض الجوانب القانونية للتوقيع الإلكتروني، بحث منشور بمجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، السنة ٧٢، العدد ١، ٢٠٠٢، ص ١ - ٤٣.
- (٤٤) نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية في العدد ٥٢٤١ بتاريخ ١٧/٥/٢٠١٥، ص ٥٢٩٢.
- (٤٥) د. سوزان علي حسن، استعداد اجهزة النقل البحري في المملكة العربية السعودية تقنيا، قانونيا، إداريا، لإستخدام سند الشحن الإلكتروني، بحث منشور بمجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد ١، ٢٠٠٩، ص ٢٤٣ وما بعدها.
- (٤٦) د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، ص ٩٦.
- (٤٧) د. سوزان علي حسن، استعداد اجهزة النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٤٤ وما بعدها.
- (٤٨) د. هاشم رمضان الجزائري، الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري، مؤتمر القانون والحاسوب، من ١٢ إلى ١٤ تموز ٢٠٠٤، جامعة اليرموك، الأردن، ص ١٣.
- (٤٩) د. مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص ٧٧١.

(٥٠) د.مروة محمد العيسوي ، مرجع سابق ، ص ٧٧١ .

(٥١) تطلبت اتفاقية روتردام لنفاذها على المستوى الدولي انضمام أو تصديق أو قبول أو إقرار ٢٠ دولة وذلك بعد اليوم الأول من الشهر الذي يعقب انقضاء سنة واحدة على تاريخ إيداع الصك العشرين لدى الأمين العام للأمم المتحدة وذلك بموجب (م/٩٤/١)، ومن أوائل الدول المصدقة على الاتفاقية (اسبانيا في ١٩/١/٢٠١١، توغو في ١٧/٧/٢٠١٢، الكونغو في ٢٨/١/٢٠١٤، الكاميرون في ١١/١٠/٢٠١٧).

(٥٢) صدرت الإرادة الملكية السامية بالموافقة على قرار مجلس الوزراء رقم ٢١٤١ بتاريخ ٢٠/٢/٢٠٠١ المتضمن الموافقة على انضمام الأردن إلى اتفاقية هامبورج، وقد وصلت وثيقة الانضمام إلى لجنة الأمم المتحدة وإلى الأمين العام بصفته وديعا لهذه الاتفاقية بتاريخ ١٠/٥/٢٠٠١. ووفقا لهذه الاتفاقية، فإنها تصبح نافذة في اليوم الأول من الشهر الذي يلي مرور سنة كاملة على تاريخ إيداع وثيقة الانضمام لدى الأمين العام بصفة وديعا لهذه الاتفاقية وبالتالي فإن الاتفاقية أصبحت نافذة في الأردن اعتبارا من تاريخ ١٠/٦/٢٠٠٢.

(٥٣) تنص المادة ٢٨ من قانون المعاملات الالكترونية الأردني على أنه (يلغى قانون المعاملات الالكترونية المؤقت رقم ٨٥ لسنة ٢٠٠١ على أن يستمر العمل بالأنظمة والتعليمات الصادرة بمقتضاه إلى أن تلغى أو تعدل أو يستبدل غيرها بها وفقا لأحكام هذا القانون في موعد أقصاه سنة من تاريخ نفاذ أحكام هذا القانون).

(٥٤) د. عبد القادر العطير ، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل ، مرجع سابق ، ص ١٩٥ . ش