

Evaluation of the Electronic Bill of Lading as an Alternative to the Traditional Bill of Lading in Proving the Maritime Transport Contract in 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 Khalil.^{1*}

¹Cairo University, Cairo, Egypt.

ARTICLE INFO

Article history:

Received 17 Jun 2021

Accepted 08 Aug 2021

Published 01 Jan 2023

*Corresponding author:

Cairo University, Cairo, Egypt.

Email: noh_noh1983@yahoo.com

Abstract

This study aimed 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 research problem revolved around understanding the extent to which the electronic bill of lading serves as a substitute for the traditional bill of lading in proving the maritime transport contract in light of Jordanian legislation. To address this problem, we divided the study into two sections: The first section discussed the nature of the traditional bill of lading and its role in proving the maritime transport contract. The second section focused on presenting the electronic bill of lading and its role in proving the electronic shipping contract. In answering the research problem, it was found that there is a need for the Jordanian legislator to intervene, either in the Maritime Trade Law No. 12 of 1972 or in the International Multimodal Transport of Goods Law No. 29 of 2018, to establish a direct legislative regulation for the electronic bill of lading. Such a regulation would facilitate the application of unified legal rules to transfers involving the electronic bill of lading, rather than relying on the Electronic Transactions Law No. 15 of 2015 as the general law governing electronic transactions. Consequently, this would allow for the seamless implementation of the Hamburg Agreement currently in force in the Kingdom, without any complications.

Keywords: Marine Bill of Lading, Electronic Bill of Lading, Transport Document, Electronic Data Exchange, Electronic Commerce.

المخلص

هدفت هذه الدراسة 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 إن 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.

الكلمات المفتاحية: سند الشحن البحري، سند الشحن الإلكتروني، مستند النقل، تبادل البيانات إلكترونياً، التجارة الإلكترونية.

١. المقدمة

إن التطور التكنولوجي الذي ساد العالم أواخر القرن الماضي وما زال مستمرا في مجال الاتصال والمعلومات، شكل ثورة حملت معها ميزات مهمة 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 بميزات 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 والإلكترونية، كما أن سند الشحن لم يكن هو الآخر بمنأى عن تدخل هذه الوسائل فيه، الأمر الذي رتب آثارا مهمة على وظائفه، حيث يمكن التعامل مع هذا السند الكترونيا ليس من قبل أطرافه فحسب، بل من قبل البنوك كوسيلة ائتمان في تمويل الاعتمادات المستندية^(١).

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.

٢. مشكلة الدراسة

بتزايد إقبال الأوساط المهنية والدولية على التعامل بسندات الشحن الإلكترونية، وتزايد الاهتمام الدولي بهذه السندات وانفتاح 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 الإلكترونية بصفه عامة؟

ولا يخفى على أحد أنه لإبد من مسيرة التطور الذي يحدث في مجال النقل البحري وخصوصا من الناحية التشريعية. وعليه ولكي يساير التشريع الأردني لذلك التطور تم اختياري لهذا الموضوع.

٣. أهمية وهدف الدراسة

٣،١ أهمية الدراسة

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 الإلكترونية. 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.

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 أولاً 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 وظيفة الأول في إثبات عقد النقل البحري للبضائع

٤. خطة الدراسة

- منهجية الدراسة
- المبحث الأول: ماهية سند الشحن التقليدي ودوره في إثبات عقد النقل البحري.
- المبحث الثاني: سند الشحن الإلكتروني كأداة لإثبات عقد النقل البحري
- الخاتمة موجزة نعرض فيها ما توصلنا إليه من نتائج وتوصيات.

٥. منهجية الدراسة

للإجابة عن الإشكالية التي تثيرها هذه الدراسة فقد اعتمدنا 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.

٥,١ المبحث الأول: ماهية سند الشحن التقليدي ودوره في إثبات عقد النقل البحري

يلعب سند الشحن دوراً جوهرياً 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. وسنتناول 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 ونموها ظهرت الحاجة لإقرار صيغة دولية لسندات الشحن ومن ثم تعريفه.

وتفريعا لما تقدم رأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين: نتحدث في الأول عن التطور التاريخي لسند الشحن وصولاً 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^(٣) فلم يكن هناك حاجة إلى الوثائق التي تنتقل بالبضاعة 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^(٤)، 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^(٥). واستمراراً في التطور الحاصل في تلك الفترة وكنيجة لتوقف التجار عن مصاحبة بضائعهم تطلبت الظروف إيجاد وثيقة منفصلة تكون بمثابة إيصال باستلام البضاعة من الناقل ويخول بموجبها للناقل بحيازته تلك البضاعة ليقوم بدوره بتسليمها إلى الشخص المعين في هذه الوثيقة^(٦).

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^(٧).

واستناداً إلى قدرته على تمثيل البضائع واعتباره أداة ائتمان، فقد أصبح سند الشحن هو الأساس لعمليات النقل البحري، ولعمليات 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^(٨).

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^(٩) 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: نعرض في الأولى: تعريف سند الشحن وفقاً لراي الفقه، ونبين في الفقرة الثانية التعريف التشريعي لسند الشحن في ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون الأردني.

١. تعريف سند الشحن وفقاً لراي الفقه

أورد الفقه عدة تعريفات تناولت المقصود بسند الشحن فقد عرفه أحد الفقهاء بأنه: "الإيصال الذي يصدر من الناقل أو الربان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة"^(١٠). وعرفه بأنه: "الوثيقة التي تتضمن عقد النقل البحري وتفيد إثبات وجود هذا العقد"^(١١). وعرفه أيضاً بأنه: "الإيصال الذي يسلمه للناقل أو ممثله القانوني الربان أو أمين السفينة للشاحن للدلالة على استلام البضاعة من هذا الأخير، وشحنها على ظهر السفينة وذلك بغية نقلها إلى جهة محددة"^(١٢). وعرفه بأنه: "وثيقة بشكل مطبوع عادة، يملأ كتابة 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 والترم بنقلها طبقاً لتلك الشروط إلى جهة معينة وتسليمها إلى شخص معين..."^(١٣).

٢. 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:

– يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل.

– ويثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه".

يتضح من هذا التعريف بأن المادة الأولى في فقرتها الرابعة عشر أطلقت على المستند مسمى: "مستند النقل^(١٤)"، 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 ولسند 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 الموسوقة "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 ولإثبات 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 لما 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 الموقرة 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).

❖ المطلب الثاني: دور سند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري

على إثر 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 بالحاويات^(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 بالحاويات وقد آن الأوان لإيجاد البديل لهذا السند^(٢٣).

وسنخصص هذا المطلب لبيان دور سند الشحن التقليدي في إثبات عقد النقل البحري من خلال تقسيمه إلى فرعين : نتناول في الفرع الأول دور سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري في ظل النقل 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 يحرر بعد إتمام 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 عقداً بأي شكل من الأشكال وذلك لانتهاء صفة العقد فيه وذلك لسبب بسيط ألا وهو: عدم توقيع سند الشحن من الشاحن أصلاً 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^(٢٢). وهذا ما نراه بخلاف ما توصل إليه جانب من الفقه^(٢٣) 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 إعطاء 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 نجد أنها 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 " ^(٢٤) كما قضت في حكم آخر 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 " ^(٢٥).

ونحن لا ندرى 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 بمثل البضاعة المشحونة ذاتها فلا يجوز إهدار حجته طالما أنه صادر عن الشركة المميزة ... وأنها تكون هي المسؤولية عن كافة الأضرار التي تحدث للبضاعة المشحونة بموجب عمله عملاً بأحكام المادة ٢١٣ من قانون التجارة البحرية ...، وهو حجة في إثبات عقد النقل... " ^(٢٦) كما قضت في العديد من أحكامها بأن سند الشحن هو بمثابة " البيئة 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 " ^(٢٧).

ومما تجدر الإشارة إليه أنه جانب من الفقه قديماً 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 الإحاطة التامة بالتكييف القانوني لسند الشحن البحري. حيث يصف أحد الفقهاء سند الشحن البحري بقوله " هو عقد يترافق فيه أكثر من عنصر أجنبي مما يؤدي إلى اتصاله بقانون أكثر من دولة، ويثير التساؤل عن القانون الذي يحكم مثل هذا العقد " ^(٢٨) ومهما يكن فإن الفقه الحديث^(٢٩) والقضاء المقارن^(٣٠) يكادان يكونان متفقين على أن سند الشحن ما هو إلا وسيلة لإثبات عقد النقل البحري. كما جانب من القوانين الوطنية المعنية بالنقل بصفة عامة قد نصت على ذلك صراحة^(٣١).

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 إيجار السفينة والنقل البحري بالبينة الخطية، ويطلق على هذا المخطوط سند إيجار السفينة أو اسم وثيقة الشحن تبعا لنوع النقل البحري. كما نصت المادة ٢٠٢ من نفس القانون بأن 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 دليلا معاكس لتسلم الناقل للبضائع كما هي مبينه في الوثيقة.

وبناء على ما تقدم يتضح لنا أن سند الشحن هو إيصال يصدر من الناقل أو الريان بتسلمه البضائع على ظهر السفينة، مما يعني أن عقد النقل موجود قبل صدور سند الشحن، فالذي يحصل في الحياة العملية هو أن عقد النقل يبرم قبل فتره من إصدار 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 الإنجليزي قد حسم ذلك الخلاف عندما حكم بإمكان إثبات شروط النقل ولم يصدر سند الشحن البحري بعد^(٣٢). 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 إدراج 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 كأداة لإثبات عقد النقل وإن الشروط الواردة فيه يجب أن تكون مطابقة للشروط الواردة في عقد النقل^(٣٣)، ونحن نتفق مع هذا الرأي فسند الشحن هو بمثابة امتداد لعقد النقل البحري بعد تكوينه وليس منفصلا عنه، وبالتالي فإن التفاصيل الواردة في سند الشحن يجب أن تتطابق مع ماورد بعقد النقل وان لا تتعارض معه.

– الفرع الثاني: سند الشحن التقليدي كأداة لإثبات عقد النقل البحري في ظل النقل بالحاويات

لا يخفى أن صناعة النقل البحري شهدت قفزة 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 صالحا لإثبات عقد النقل التقليدي من الميناء إلى الميناء فإنه غير صالح لإثبات عقد النقل من الباب إلى الباب.

فإذا 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 تلي حاجات التطور الجديد في صناعة النقل البحري على أن تفر 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^(٣٤) حيث عالجت هذه الاتفاقية معظم مشاكل النقل المشترك ومنها الوثيقة التي تغطي هذا النوع من النقل، فقد ألزمت الاتفاقية متعهد النقل حال استلامه البضاعة بإصدار 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 (بمستند النقل متعدد الوسائط) أداة لإثبات 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 التسلم حتى تسليمها في مكان التسليم وهو حكم مستفاد من مقدمة عبارة (١/٥ف) 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 التسلم ومكان التسليم واقعين في دولتين مختلفتين، ويكون فيها ميناء التحميل في عملية نقل بحري وميناء التفريغ في عملية النقل البحري ذاتها واقعين 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.

٥,٢ 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 رأينا التعرض أولاً لماهية سند الشحن البحري الإلكتروني.

❖ المطلب الأول: ماهية سند الشحن البحري الإلكتروني

إن البحث فيما هبة 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 اتجه إلى نظام تبادل البيانات إلكترونياً، اتجهت هذه التجارة إلى إيجاد بديل إلكتروني لسند الشحن التقليدي، وهذا البديل هو ما يطلق عليه سند الشحن الإلكتروني. فما هو هذا السند؟ وما هي آلية عمله؟

١. تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني

سعى الفقه إلى وضع تعريف عام لنظام تبادل البيانات الكترونياً باعتباره النظام الذي يعمل بموجبه سند الشحن البحري الإلكتروني، فقد تم تعريف نظام تبادل البيانات الكترونياً بأنه "إرسال بيانات المعاملات التجارية والإدارية من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر، وذلك باستعمال نموذج منطقي متفق عليه لحمل البيانات المتعلقة بالمعاملة محل الإرسال (٣٥)". كما عرف تعريفاً آخر بأنه "توحيد تكنولوجيا الاتصالات وتشغيل البيانات لتحقيق التبادل السريع والدقيق للمعلومات، وذلك باستعمال ترجمة إلكترونية محل المستندات الورقية في المعاملات (٣٦)". 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 الإلكترونية ١٩٩٦ في ماته الثانية فقرة ب بأنه "نقل المعلومات الكترونياً من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات". وبما أن سند الشحن الإلكتروني يعد من نتاج تقنيات الاتصال الحديث التي لا تختلف بمفهومها ومدلولها القانوني عن أي وثيقة إلكترونية يتم التعامل معه عبر وسيط الكتروني، فإن سند الشحن الإلكتروني يمكن تعريفه بأنه "رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل أو الشخص المفوض من قبله تفيد استلامه البضاعة (٣٧)".

٢. آلية عمل سندات الشحن الإلكترونية

بذلت محاولات عديدة لتطوير أنظمة الرسائل الإلكترونية منذ بداية الثمانيات من القرن الماضي فيما يتعلق بسندات الشحن البحرية. وتعتبر القواعد الإلكترونية الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية الصادرة من اللجنة البحرية الدولية CMI ١٩٩٠ من أولى الجهود الدولية التي بذلت لوضع تنظيم الكتروني لإصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية. وبموجب تلك القواعد يقوم الناقل بإصدار سند الشحن إلى الشاحن مستخدماً الرسالة الإلكترونية من خلال رقم سري أو مفتاح خاص يحدده الشاحن، ويكون هذا الرقم أو المفتاح الخاص لدى كلا من الشاحن والناقل فقط والذي بمقتضاه يخلو للحائز نقل حق السيطرة على البضاعة إلى أي حامل آخر، ويقوم الناقل بأرسال المعلومات إليه. فإذا قبلها تعين عليه إبلاغ قبوله للناقل حتى

يتم إلغاء 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 طبقاً 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 أن إلكترونية 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 الإلكترونية^(٣٩).

ويعد النظام الذي ابتدعته جمعية بوليروا bolero الإنجليزية سنة ١٩٩٩، من أكثر النظم الإلكترونية استخداماً، بصدد إصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية في العالم. حيث يقوم هذا النظام على أنه شبكة إلكترونية يقتصر التعامل فيها على المشتركين بها فقط ومن ثم استخدامها في إصدار وتداول سندات الشحن الإلكترونية. وينشئ مشروع بوليروا – الذي يستند إلى قواعد اللجنة البحرية الدولية – سجلاً مركزياً تسجيل فيه بالترتيب جميع العمليات وجميع الرسائل الإلكترونية – 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 الكترونياً للناقل جميع سمات ومواصفات البضائع، فيقوم الناقل بعمل البيانات الإلكترونية التي يملأ بها الخانات المعتادة في سند الشحن التقليدي ثم يودعها في السجل الإلكتروني المركزي^(٤٠). ويتحقق الأمان لهذا النظام بواسطة هيئة الاعتماد التي تسلم للمستخدمين توقيعات إلكترونية 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 أن يتوافر به مجموعة من الشروط الموضوعية والشكلية.

١. 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 إيجاباً بالنقل ويكون ذلك بواسطة الخطاب الإلكتروني، ويعد مكان الإيجاب هو المكان الذي يوجه به مقر عمل المنشئ "مالك البضاعة".

والإيجاب لا يكفي وحده لتكوين عقد النقل البحري الإلكتروني، وإنما يلزم إلى جانبه القبول، فبهما يحدث التوافق بين الإرادتين. ويعتبر قبولاً 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.

٢. الشروط الشكلية لسند الشحن البحري الإلكتروني

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

– الكتابة الإلكترونية

تعتبر الكتابة شرطاً 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 كالتيكس 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 البيانات 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 أحداً باستخراجها^(٤٢).

يؤدي التوقيع بصفه عامة وظائف عدة أهمها على الإطلاق 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 إلكتروني 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 بمضمون التصرف القانوني وإقراره له، فيستفاد رضا الموقع وقبوله الالتزام بمجرد وضع توقيعه 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 توقيعه هذا يدل على موافقته على البيانات والمعلومات التي وقع عليها وأنه يرغب الالتزام به.

وبالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة الثامنة والثلاثين من اتفاقية روتردام نجد أنها جاءت مطابقة للنص الذي اشتملت عليه اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ وذلك بموجب المادة (٣/١٩) 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 الثانية 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 وانفراده 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 فسيولوجية فريدة ومميزه للشخص مثل قزحية 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 الضمانة والحماية لاستخدام التوقيع الإلكتروني، عندما اشترط 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 إلكتروني مرخصة في المملكة أو جهة توثيق إلكتروني 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 (م ١٦)، 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. ونتناول 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 أيضا لمعرفة ما إذا كان من الضروري تغيير هذه النصوص الدولية من عدمه.

١. 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 تطورا، 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 لا بد وأن يكون مكتوبا وورقيا، فهي مثلا تنص على أن التحفظات يجب أن تكون مكتوبة (المادة ٣ / ف ٤، من الاتفاقية) وعلى أن سند الشحن يجب أن يسلمه الناقل للشاحن بناء على طلبه الخطي (م ٣/ف 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 اعتباره 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 إلكترونيا، 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).

٢. 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 استنادا لنص المادة (٨/م ١) 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 مفتوحا لقبول تكنولوجيا جديدة للتوقيع.

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 إلا إذا كانت القوانين الوطنية تعترف هي الأخرى بتبادل البيانات إلكترونيا، ويتضح

ذلك من التحفظ الوارد بالمادة الرابعة عشر في فقرتها الثالثة السالفة الذكر التي تشترط لقبول التوقيع الإلكتروني، إلا يكون متعارضا مع قوانين الدولة التي يصدر فيها سند الشحن، فنظرا لأن التوقيع الإلكتروني لا يرد إلا على سند الشحن الإلكتروني، فإنه قياسا 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).

٣. اتفاقية روتردام ٢٠٠٨

جاءت اتفاقية روتردام لتوسع أكثر بهذا الخصوص، فقد أعطت لسند النقل الإلكتروني نفس فعالية سند النقل الورقي ولم تكثف 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 منطقيا بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصلة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزء من سجل النقل الإلكتروني، والتي:

– تثبت تسليم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل.

– 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 (GRANT V. 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/أ 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 تراضي الطرفين، وبداية فإن هذا التراضي ليس هو التراضي المطلوب لانعقاد العقد وإنما تراضي 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 ما زالت 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 به 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 سابقاً، بحيث يمكن للمملكة أن تصادق على هذه الاتفاقية وتستفيد من نصوصها وذلك بالإحالة 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 والأبحاث كتبت بهذا الاتجاه، ولكن مع مرور الزمن تأكد أن هذه القواعد هي في مصالح الشاحنين. أما اليوم فنستطيع أن نتجراً ونقول إنه بفضل النصوص القانونية التي تضمنتها قواعد روتردام، قدمت خدمات جلية إلى التجارة البحرية فلم تقف قواعد روتردام عند هدفها الجوهرى المتمثل بخلق نوع من التوازن بين مصالح الشاحنين ومصالح الناقلين، بل ذهبت إلى استحداث العديد من النصوص تحت بند ضرورة التطوير والحدثة في قواعد النقل، ابتداء من تغييرها لمفهوم عقد النقل، وصولاً بمستندات وبيانات النقل الإلكترونية.

– الفرع الثاني: موقف التشريع الأردني من حيث الاعتراف بسند الشحن الإلكتروني

سوف نقسم هذا الفرع إلى فقرتين: نتناول 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.

١. 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 بالبينة 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 الموسوفة 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 للنقل أو من ينوب عنه إدراج تحفظات على حالة وتكييف البضاعة حيث تنص (إذا هلك البضائع أو تضررت فعلى مستلمها أن يوجه للنقل أو وكالة تحفظات خطية في مرفأ التفريغ ...). وهذه كلها مصطلحات قد تفيد بأن سند الشحن لإبد 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 والتحفظ على البيانات فيه إلكترونيا عن طريق الحاسب الآلي.

فبالنسبة للمصطلح المذكور في المادة ١٩٨ بأن يثبت عقد إيجار السفينة والنقل البحري بالبينة 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 للنقل إصدار سنده إلكترونيا للشاحن فهذه ليست عقبة أمام سند الشحن الإلكتروني. أما بالنسبة للمصطلح المذكور في المادة ٢٠٠ والذي يقضي بتحرر سند الشحن من ثلاث نسخ، فهو أيضا وإن كان يعني أن سند الشحن ورقيا إلا أنه لا يمنع أن يكون السند الكترونيا، 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 إلكترونية أي غير ورقية في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية، فإنه من حيث المبدأ يعتبر صحيحا، وتعتبر البيانات الواردة فيه حجة على طرفيه، وتأكيدا للرأي الذي نؤيده نستشهد بما ورد في المواد ٦ و ٧ من قانون المعاملات الإلكترونية الأردني. فوفقا للمادة ٦ من قانون المعاملات الإلكترونية فإذا اشترط أي تشريع تقديم قيد أو عقد بشكل خطي، فيعتبر السجل الإلكتروني الخاص بأي منهما منتجا للآثار القانونية ذاتها شريطة إمكانية الاطلاع على معلومات السجل الإلكتروني، وإمكانية تخزين السجل الإلكتروني والرجوع عليه في أي وقت من إحداث أي تغيير عنه. ووفقا للمادة ٧ من نفس القانون فإنه يشترط ليكون السجل الإلكتروني 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 للتحويل حتى يمكن الاعتماد عليه ومنحه الحجة، كما يشترط القدرة على الاحتفاظ بالمعلومات، لإمكان الرجوع إليه عند الحاجة، بالإضافة إلى شرط التمكن من التعرف على المنشئ والمرسل إليه وتاريخ ووقت إنشاؤه أو إرساله أو تسلمه، فإذا استوفى السجل الإلكتروني بمحتواه الشروط السابقة أصبح حجة كالدليل الكتابي الذي يتمتع بالحجية في الإثبات.

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

ومن خلال ذلك يتضح لنا أن هناك محاولات لا يستهان بها من طرف المشرع الأردني لتنظيم المعاملات الإلكترونية وإضفاء الحجية على الوثائق الإلكترونية، ولكن لم يتطرق المشرع الأردني في قانون المعاملات الإلكترونية للأحكام الخاصة بالإثبات الإلكتروني في بعض المعاملات كالمعاملات البحرية والتي من بينها سند الشحن الإلكتروني إذ اكتفى بالنص على الأحكام بصفه عامة وذلك فيما يخص المعاملات الإلكترونية والتي نرى انطباقها على سند الشحن الإلكتروني 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 الإلكترونية 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 الإلكتروني في قانون التجارة البحرية حيث أنه إذا حدث مثل هذا التنظيم المباشر في القانون البحري الأردني فإن المملكة ستستطيع أن تنضم إلى ركب الدول التي تعترف قوانينها بشكل مباشر بسند الشحن الإلكتروني وبالتالي ستتمكن من تطبيق اتفاقية هامبورج دون أي عقبات أو تعقيدات^(٥٢).

٢. 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 مهمة في خصوص الشروط الشكلية لمستند النقل متعدد الوسائط ألا وهي: هل يصح اللجوء إلى المستند الإلكتروني 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 وبموجب 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 الإلكتروني؟

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 بإدماج الوسائل الإلكترونية 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 الإلكترونية على نحو ما ذكرنا سابقاً بصدر قانون المعاملات الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥ والذي ينص بموجب المادة ٢ منه على أن: " السجل الإلكتروني هو رسالة المعلومات التي تحتوي على قيد، أو عقد أو مستند أو وثيقة من نوع آخر يتم إنشاء أي منها أو تخزينها أو استخدامها أو نسخها أو إرسالها أو تبليغها أو تسليمها باستخدام الوسيط الإلكتروني ". والمشرع الأردني وبمقتضى قانون المعاملات الإلكترونية قد وضع الهياكل الخاصة اللازمة لخدمات المصادقة الإلكترونية. ناهيك عن صدور قرار مجلس الوزراء بتاريخ ٢٧/١٠/٢٠١٣ المتعلق بالمصادقة على نظام ترخيص واعتماد جهات التوثيق الإلكتروني لسنة ٢٠١٣^(٥٣).

وقد أشارت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي المتعدد الوسائط ١٩٨٠ إلى جواز إصدار مستند النقل المتعدد الوسائط إلكترونيًا عندما نصت في (م٥/ف٤) منها بأنه "٤- يجوز، إذا وافق المرسل على ذلك إصدار مستند نقل متعدد الوسائط أي وسيلة ميكانيكية، أو وسيلة أخرى تحفظ سجلاً للبيانات التي تنص المادة ٨ على أن يحتوي مستند النقل المتعدد الوسائط. وفي هذه الحالة يقوم متعهد النقل المتعدد الوسائط، بعد أخذه بالضمانات في عهده، تسليم المرسل مستنداً مقروءاً يحتوي على جميع البيانات المسجلة على هذه الصورة، ويعتبر المستند المذكور، في حكم هذه الاتفاقية مستند نقل متعدد الوسائط".

وبالاحظ على هذا النص انه يمثل البذرة الأولى لظهور مستند النقل المتعدد الوسائط الإلكتروني على خلاف ما ذهب إليه أحد الفقهاء حيث ذكر " أن وضع اتفاقية النقل متعدد الوسائط لا يختلف عن وضع اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٧٨ ... والإضافة الوحيدة التي جاءت بها اتفاقية النقل متعدد الوسائط هي أن إيصال الشحن وإيصال الآلي يبين المعلومات المسجلة يعطي للشاحن ليسد حاجته في إثبات 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 إلكترونية أو أي وسيلة أخرى تحفظ سجلاً للبيانات وهو أمر محمود عليه في ظل التطورات الهائلة التي شهدتها عالمان، إذ من قراءة نص المادة ١٤ من اتفاقية هامبورج والمعنونة (إصدار سند الشحن) بفقراتها الثلاث نلاحظ أنها لم تشر ولو إشارة بسيطة وواضحة إلى جواز إصدار سند الشحن إلكترونيًا كما هو الحال في نص الفقرة ٤ من المادة ٥ من اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٠ وإنما اكتفت وعلى ما نحو ما ذكرنا سابقاً أن يكون التوقيع على سند الشحن معمولاً بأية وسيلة آلية أو إلكترونية.

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 تحقيقاً للأمان القانوني في هذه الحالة، ومن ثم فإننا نقترح تعديلاً موسعاً لقانون ٢٠١٨ يسمح بإصدار مستند نقل إلكتروني 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.

٦. نتائج الدراسة ومناقشتها

١. إن دور سند الشحن التقليدي كأداة لإثبات عقد النقل البحري قد تأثر لدرجة كبيرة في ظل استخدام الحاويات في النقل البحري. ففي ظل نظام النقل البحري التقليدي يبقى سند الشحن محتفظاً بأهميته كأداة رئيسية لإثبات 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. سندات الشحن الإلكترونية صارت حقيقة واقعة، وجزءاً من النقل البحري الحديث، فقد أصبحت بيانات الشحن الإلكترونية تجد سنداً قانونياً لها بموجب اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، على أنها إيصال بالبضاعة التي يستلمها الناقل أو الشخص المفوض من قبله وأنها تثبت أيضاً عقد النقل فيما بين الناقل والشاحن.
٣. أن التشريع الأردني سواء في قانون التجارة البحرية أو في قانون النقل الدولي متعدد الوسائط في وضعه الحالي لا يشكل عائقاً أمام تطبيق اتفاقية هامبورج ١٩٧٨ التي تنطبق على كل نزاع متعلق بسند الشحن الإلكتروني لسبب بسيط وهو أن قانون المعاملات الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥ يتضمن نصوصاً قانونية تعترف ضمناً بسند الشحن الإلكتروني.

٧. التوصيات

١. ننشد 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 إن مثل هذا التدخل التشريعي سوف يساعد على تطبيق قواعد قانونية موحدة على عمليات النقل التي تتم

بمسند الشحن الإلكتروني سواء في المعاملات البحرية أحادية الوساطة أو المعاملات المتعلقة بالنقل متعدد الوسائط وذلك دون الحاجة للإحالة إلى قانون المعاملات الإلكترونية باعتباره القانون الذي ينظم المعاملات الإلكترونية بصفه عامة.

٢. المصادقة على اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، إذ بالمصادقة عليها ستتوصل 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 بالإحالة إليها عند تنظيم سند الشحن الإلكتروني.

بيان تضارب المصالح

يقر جميع المؤلفين أنه ليس لديهم أي تضارب في المصالح.

المراجع

- اتفاقية بروكسل لسندات الشحن. (١٩٢٤) .
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع بطريق البحر [قواعد هامبورغ]. (١٩٧٨) .
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط [قواعد جنيف]. (١٩٨٠) .
- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع بطريق البحر كلياً أو جزئياً [قواعد روتردام]. (٢٠٠٨) .
- حسن، سوزان علي. (٢٠١٠). *سند الشحن الإلكتروني*. دار الجامعة الجديدة.
- حسني، أحمد محمود. (١٩٨٩). *النقل الدولي البحري للبضائع طبقاً لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة ١٩٢٤ كما عدلت ببروتوكول بروكسل لسنة ١٩٦٨، مع الإشارة إلى القوانين البحرية العربية ومعاهدة هامبورغ (ط. ٢). منشأة المعارف.*
- الجزائري، هاشم رمضان. (١٩٨٩). *أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري*. مجلة الحقوق الكويتية، (١٢).
- رمضان، عادل. (٢٠٠٩). *التوقيع الإلكتروني*. المكتب الجامعي الحديث.
- الشرقاوي، محمود سمير. (١٩٩٣). *القانون البحري*. دار النهضة العربية.
- طه، مصطفى كمال. (٢٠٠٦). *القانون البحري*. دار المطبوعات الجامعية.
- عثمان، موسى محمد. (١٩٨٨). *وثيقة الشحن في النقل العادي وفي النقل بالحاويات [رسالة ماجستير غير منشورة]*. كلية الحقوق، الجامعة الأردنية.
- العطير، عبد القادر حسين. (١٩٨٤). *اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائط لسنة ١٩٨٠*. مجلة الحقوق الكويتية، (٣).
- العكيلي، عزيز. (١٩٧١). *دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع*. دار النهضة العربية.
- العنبيكي، مجيد حميد. (١٩٨٨). *سندات الشحن وتطور أساليب النقل*. مجلة العلوم القانونية، ٧ (٢).
- العيسوي، مروة محمد. (٢٠١٨). *التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دولياً عبر البحر*. مجلة كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية، ٢ (٣٤).
- قاسم، علي سيد. (٢٠٠٢). *بعض الجوانب القانونية للتوقيع الإلكتروني*. مجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٧٢ (١).
- قانون التجارة البحرية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢. (١٩٧٢) .

- قانون المعاملات الإلكترونية رقم ١٥ لسنة ٢٠١٥ (٢٠١٥) .
- قانون النقل الدولي متعدد الوسائط رقم ٢٩ لسنة ٢٠١٨ (٢٠١٨) .
- قايد، محمد بهجت عبد الله (٢٠٠٧) . *الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية: الجزآن الثاني والثالث* (ط. ٢) . دار النهضة العربية.
- م (١٩٩٩) . *الوسيط في شرح قانون التجارة البحري* . دار الثقافة للنشر.
- م (٢٠٠٤) . الآثار المترتبة على استعمال سند الشحن الإلكتروني في النقل البحري [ورقة مؤتمر] . مؤتمر القانون والحاسوب، جامعة اليرموك، الأردن.
- م (٢٠٠٩) . استعداد أجهزة النقل البحري في المملكة العربية السعودية تقنياً وقانونياً وإدارياً لاستخدام سند الشحن الإلكتروني . *مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية*، (١)
- محمود، أحمد عبد المنصف (١٩٨٢) . اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع . *مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري*، ١ (١٥) .
- المقدم، صلاح محمد السعيد (١٩٨٠) . *تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات الإيجار* [رسالة دكتوراه غير منشورة] . كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية.
- موسى، محمد إبراهيم (٢٠٠٥) . *سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول* . دار الجامعة الجديدة.

References

Tilleke & Gibbins. (2001). *Multimodal transport bill*.

Carver, T. (1975). *Carver's carriage of goods by sea* (10th ed.). Colin Vaux.

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 ٧٦٢ .
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. عزيز 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، الاسكندرية، 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 قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزآن الثاني والثالث، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦ - ٢٠٠٧، ص ٦٦ .
١٣. د. مجيد حميد العنبي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨، ص ٤٦ .
١٤. أن التقديم 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 ٢٣/٥/١٩٧٢، 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 ٨٣/٣٤٩ مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٣، ص ١٤٨٢، واستخدام مصطلح سند شحن وبوليصة شحن في: تمييز حقوق رقم ٨٣/٦١٠، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٤، ص ٩٩٧، واستخدام مصطلح وثيقة شحن وسند الشحن في: تمييز حقوق ٨٤/ ٦٢٦، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٨، ص ١٦٠٩.
١٧. تمييز حقوق رقم ٨٦/٢٣٧، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٨، ص ١٦٠٩.
١٨. تمييز حقوق رقم ٩٣/١٢٠٥، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٩٥، ص ٢٠٠٠.
١٩. تمييز حقوق رقم ٢٠٠٨/١٩٧، تاريخ ٢٠٠٨/١٠/١٢، 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 يقع 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 السويهي، سند الشحن أهم مستندات التجارة الدولية والنقل البحري، بحث منشور بمجلة جمعية إدارة الأعمال 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.
٢٦. Carver's, Carriage of goods by sea, Tenth edition, Colin vau, London, 1975, P.45
٢٧. تمييز حقوق رقم ٩٣/ ١٢٠٥، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٩٥، ص ٢٠٠٠، تمييز حقوق ١٣٩٠ لسنة ١٩٩٣، بتاريخ ١٩٩٤/٣/٣١.
٢٨. تمييز حقوق رقم ٢٠٠١/٣١٤٨، هيئة خماسية تاريخ ٢٠٠٢/١/٧، منشورات مركز عدالة، الحكم رقم ١٣٨٠ لسنة ٢٠١٠، محكمة تمييز حقوق بتاريخ ٢٠١١/٣/٨، الحكم رقم ٢٦٧٥ لسنة ٢٠٠١ محكمة تمييز حقوق بتاريخ ٢٠٠١/١/١٨.
٢٩. تمييز رقم ٢٣٥٢ لسنة ١٩٩٧، بتاريخ ١٩٩٨/١/٢٢، الحكم رقم ٧٢٣٠ لسنة ٢٠١٩ محكمة تمييز حقوق بتاريخ ٢٠١٩/١٢/٨.
٣٠. تمييز حقوق رقم ٨٦/٢٣٧، مجلة نقابة المحامين الأردنيين لسنة ١٩٨٨، ص ١٦٠٩، تمييز حقوق رقم ٧٧٤ لسنة ١٩٨٦ بتاريخ ١٩٨٦/١٢/١٤، الحكم رقم ٢٩٩٩ لسنة ٢٠٢٠، محكمة تمييز حقوق بتاريخ ٢٠٢٠/١/١٩.
٣١. د. صلاح محمد السعيد المقدم، تنازع القوانين في سندات الشحن ومشارطات الإيجار، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ١٩٨٠، ص ١٧٠.
٣٢. 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، الإسكندرية، ٢٠١٣، ص ١٢.
٣٣. قرار محكمة التمييز العراقية رقم ٢٧٥ و٥٤٦ مدنية أولى في ١٩٧٦/١٢/٢٩ منشور في مجلة الأحكام العدلية، العدد الرابع السنة السابعة ١٩٧٦، القرار رقم ٨٣، ٢٠٢ هيئة القضايا الإدارية في ١٩٧٩/٦/٢٧ منشور في مجلة الأحكام العدلية، العدد الثاني، السنة العاشرة، ١٩٧٩. مشار إلى هذه الأحكام لدى: د. هاشم الجزائري، مرجع سابق، هامش رقم ٥، ص ١٥٢.
٣٤. المادة ٧٢ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.
٣٥. مشار إليه لدى: د. هاشم رمضان الجزائري، مرجع سابق، هامش رقم ١٢، ص ١٥٤.
٣٦. د. هاشم رمضان الجزائري، مرجع سابق، ص ١٥٥.
٣٧. 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 العطر، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل لسنة ١٩٨٠، بحث منشور بمجلة الحقوق الكويتية، العدد ٣، السنة ٨، سبتمبر ١٩٨٤.
٣٨. UNCTAD, Ibid. also UNCTAD, TD/C/4/328, item 10
٣٩. نقلا. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص ٤٣٧.
٤٠. د. محمد شفيق ميرا، نظام الحاويات والتبادل الإلكتروني للبيانات محاضرة الجمعية العربية للملاحة أقيمت بقاعة المؤتمرات بالأكاديمية العربية في ٢٩ تشرين الأول ١٩٩٠، ونشرة في النشرة الدورية لمركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، العدد ٣٣، ١٩٩٠، ص ٢٠.
٤١. د. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٦٥.
٤٢. د. محمد إبراهيم موسى، مرجع سابق، ص ١٠٣ - ص ١٠٥.
٤٣. د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، ص ٢٣٠.
٤٤. د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، ص ٢٣٠.
٤٥. تمييز حقوق ٩٨/٣٩٥ تاريخ ١٩٩٨/٤/٢٩، المجلة القضائية، المعهد القضائي، المجلد الثاني، العدد الرابع، ١٩٩٨، ص ٢٤٨، قرار رقم ٨٥٦ لسنة ٢٠١١ محكمة تمييز حقوق بتاريخ ٢٠١١/٧/٣١.
٤٦. د. عادل رمضان، التوقيع الإلكتروني، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٩، ص ١٠٠. د. علي سيد قاسم، بعض الجوانب القانونية للتوقيع الإلكتروني بحث منشور بمجلة القانون والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، السنة ٧٢، العدد ٢، ٢٠٠٢، ص ١ - ص ٤٣.
٤٧. نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية في العدد ٥٢٤١ بتاريخ ١٧ / ٥ / ٢٠١٥، ص ٥٢٩٢.

٤٨. د. سوزان علي حسن، استعداد أجهزة النقل البحري في المملكة العربية السعودية تقنياً، قانونياً، إدارياً، لاستخدام سند الشحن الإلكتروني، بحث منشور بمجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد ١، ٢٠٠٩، ص ٢٤٣ وما بعدها.
٤٩. د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، مرجع سابق، ص ٩٦.
٥٠. د. سوزان علي حسن، استعداد أجهزة النقل البحري، مرجع سابق، ص ٢٤٤ وابعدها.
٥١. (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.
٥٢. د. مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص ٧٧١.
٥٣. د. مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص ٧٧١.
٥٤. 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 (إسبانيا في ٢٠١١/١/١٩، توغو في ٢٠١٢/٧/١٧، الكونغو في ٢٠١٤/١/٢٨، الكاميرون في ٢٠١٧/١٠/١١).
٥٥. الانضمام إلى لجنة الأمم المتحدة إلى الأمين العام بصفته وديعا لهذه الاتفاقية بتاريخ ٢٠٠١/٥/١٠. 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 اعتباراً من تاريخ ٢٠٠٢/٦/١٠.
٥٦. تنص المادة ٢٨ من قانون المعاملات الإلكترونية الأردني على أنه (يلغى قانون المعاملات الإلكترونية المؤقت رقم ٨٥ لسنة ٢٠٠١ على أن يستمر العمل بالأنظمة والتعليمات الصادرة بمقتضاه إلى أن تلغى أو تعدل أو يستبدل غيرها بها وفقاً لأحكام هذا القانون في موعد أقصاه سنة من تاريخ نفاذ أحكام هذا القانون).
٥٧. د. عبد القادر العطير، اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل، مرجع سابق، ص ١٩٥.