

حجية سند الشحن البحري الالكتروني في الاثبات

م . (سامة محسن) جاسم م . محمد مجير كريم

كلية القانون - جامعة سدر

الملخص

لا يخفى على احد اهمية النقل بوجه عام والنقل البحري للبضائع بوجه خاص حيث يعد سند الشحن هو دليل اثبات هذا العقد فيترتب على هذه الفكرة اثبات عملية النقل من خلال سند الشحن ويكون سند الشحن هو وثيقة عقد النقل البحري فهو اداة للأثبات لعقد النقل البحري وثانيهما هو اداة اثبات استلام الناقل للبضائع وشحنها وكذلك اداة تمثيل البضائع المشحونة ، مما دفع العديد من الدول الى صياغة تشريعات وطنية فضلا عن الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتعاملات الالكترونية وذلك لأهمية سند الشحن البحري الالكتروني ويترتب على ذلك انه اذا وقع نزاع بشأن شروط العقد فان للشاحن ان يقيم الدليل على اي وعد او بند غير مندرج في السند قد قبل به الناقل قبل توقيع السند .

Abstract

It is not hidden from anyone the importance of transportation in general and the sea transport of goods in particular, as the bill of lading is the evidence for this contract. This idea entails proving the transportation process through the bill of lading, and the bill of lading is the document of the maritime transport contract, as it is a tool for proof of the maritime transport contract, and the second is a tool Proof of the carrier's receipt of the goods and their shipment, as well as the representation of the shipped goods, which prompted many countries to formulate national legislation as well as international agreements for electronic transactions due to the importance of the electronic sea bill of lading. It follows that if a dispute occurs regarding the contract terms, the shipper has to establish evidence of any A promise or clause not included in the bond that the carrier has accepted before signing the bond.

المقدمة

يعد سند الشحن البحري الالكتروني ذو اهمية كبرى في مجال التجارة البحرية الدولية وذلك بعد اتساع حركة التجارة البحرية بين الدول وتطور وسائلها، اذ امكن لسند الشحن ان يلعب دورا رئيسيا ومهما في حركة التجارة الدولية بفضل الوظائف التي يقوم بها ومنها اداة لأثبات عقد النقل ، واداة لتمثيل البضاعة وتداولها فضلا عن وظيفته الرئيسية وهي اداة لأثبات شحن البضاعة على ظهر السفينة وهذه هي الوظيفة الاعتيادية حيث انه وجد بوصفه اداة لأثبات تسلم الربان للبضاعة وتمام شحنها ولذلك يسمى في بعض الأحيان بتذكرة النقل البحري كدليل على كونه ايصالا كمستند للبضائع المنقولة بحرا شأنه في ذلك شأن تذكرة النقل البري . وبتزايد على التعامل بسندات الشحن الالكترونية وتزايد الاهتمام الدولي والوطني بهذه السندات وانفتاح التشريعات الوطنية على نظام تبادل البيانات الالكترونية فأن ذلك اصبح يستدعي التساؤل عن امكانية قيام سند الشحن الالكتروني بوظائف التي يقوم بها سند الشحن الورقي التقليدي كوسيلة لتمثيل البضاعة المشحونة وكذلك اداة لإثبات عقد النقل وبالتالي هذا هو الالم من مدى قابليته للتداول بالطرق التجارية واذا كانت عملية تبادل بيانات سند الشحن الكترونيا لا تزال حديثة النشأة نسبيا ولم تتحدد بعد معالمها بصورة نهائية حتى يمكن من اصدار احكام بشأنها الا ان ذلك لا يمنع من الوقوف عند وظيفة سند الشحن الالكتروني وفي تمثيل البضاعة وذلك على ضوء الأحكام والمقتضيات الوطنية والدولية الحقيقة ان وظيفة اثبات عقد النقل هي المشكلة الجوهرية وليس تمثيل البضاعة فقط .

ويحتل النقل البحري مركز الصدارة بين وسائط النقل الاخرى البري والجوي والنهري ففي نقل التجارة العالمية يمثل النقل البحري نسبة ٨٥% من حجمها الاجمالي وغالبا ما يأخذ على النقل البحري بوضعه المتميز نظرا لقدرة وسيلة نقله وهي السفينة على التكيف بشكل سريع مع متطلبات التكنولوجيا الحديثة في انتاج السلع وكذا ما يتميز به من سعة استيعابية تمكنه من استقبال البضائع مختلفة الانواع والاحجام ونقلها الى موانئ العالم يضاف الى ذلك ان النقل البحري يعد من ارخص وسائط النقل تكلفة في اجور الشحن بالنسبة لبعض الدول فبهذا اهتم المجتمع الدولي بدوره في النقل البحري للبضائع مترجما ذلك بعقد الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر دون ان ننسى استعمال المستوعبات في نقل البضائع الذي ترك اثارا مهمة خاصة لجهة المقاييس النمطية التي باتت الوسيلة الفضلى للنقل المتعدد الاشكال .

مشكلة البحث : تتمثل مشكلة البحث في مدى حجية سند الشحن البحري الالكتروني في القيام بالوظائف التي يقوم بها سند الشحن التقليدي المنظم على

دعامة ورقية وفي اثبات عملية شحن البضائع بين اطراف العقد او مع الغير في واقع التعاملات التجارية والمعوقات التي تعترضه لا سيما مع غياب التشريعات الخاصة بهذا الموضوع .

منهجية البحث : نهجنا في بحثنا هذا اسلوب البحث التحليلي فضلا عن الاخذ بالقوانين المقارنة ان وجدنا في ذلك ما يغني البحث وان لم نوف المقارنة حقها لاسيما عدم تناول المشرع العراقي هذا الموضوع بشيء من التفصيل .

اهداف البحث : بتزايد التعامل بسند الشحن البحري الالكتروني مما دفع العديد من الدول الى صياغة تشريعات وطنية فضلا عن الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتعاملات الالكترونية وذلك لأهمية سند الشحن البحري الالكتروني في التجارة الدولية حيث تهدف هذه الدراسة الى التعرف بذلك السند وكذلك الشروط الواجب توافرها فيه ومعرفة مدى حجية سند الشحن الالكتروني في الاثبات بين اطراف العقد والغير .

خطة البحث

المبحث الأول : ماهية سند الشحن الالكتروني
المطلب الأول : التعريف بسند الشحن الالكتروني وانشاؤه
المطلب الثاني : بيانات سند الشحن الالكتروني
المبحث الثاني : القوة الثبوتية لسند الشحن البحري الالكتروني
المطلب الاول : حجية سند الشحن في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن
المطلب الثاني : حجية سند الشحن في مواجهة الغير

المبحث الاول: ماهية سند الشحن الالكتروني

سندات الشحن تثبت انعقاد عقد النقل البحري للبضائع كما تثبت تلقي الناقل البضائع وشحنه لها كما يتعهد بموجبها الناقل بتسليم البضاعة مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم تلك البضائع لأمر شخص مسمى او تحت الأذن او الأمر واهم محتويات الوثيقة هي رقم السند، اسم السفينة، ميناء الشحن، ميناء الوصول، اسم الشاحن، اسم المستورد، الأرقام والعلاقات الكاملة للتحقيق من البضاعة وكذلك عدد الطرود ووزنها وعدد النسخ الصادرة من السند والمستندات تثبت شحن البضاعة لذلك من المهم ان يحمل سند الشحن عبارة مشحون^(١) . وانسجاما مع ما تقدم نقسم هذا المبحث الى مطلبين وهما المطلب الأول التعريف بسند الشحن الالكتروني وانشاءه والمطلب الثاني بيانات سند الشحن الالكتروني .

(١) مجيد حميد العنكبى، سندات الشحن وتطور اساليب النقل، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨، ص ٤٢.

المطلب الأول: التعريف بسند الشحن الالكتروني وانشاءه

سنقسم هذا المطلب الى فرعين اولهما تعريف سند الشحن وفرع ثاني انشاء سند الشحن الالكتروني .

الفرع الاول: تعريف سند الشحن

اولا : تعريف سند الشحن التقليدي نصت الفقرة اولا من المادة (١٤٢) عن قانون النقل على ان " سند الشحن في النقل البحري هو وثيقة النقل المنصوص عليها في المادة (٧٢) من هذا القانون " . من خلال ما تقدم تبين ان قانون النقل العراقي احال في تحديد مفهوم سند الشحن الى التعريف الذي قرره المادة (٧٢) من القانون المذكور بشأن وثيقة النقل حيث نصت هذه المادة على ان " وثيقة النقل مستند يثبت عقد النقل ويعد قرينة على تسلم الناقل الشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطي حاملها المخول قانونا الحق بتسليم الشيء " . وهذا التعريف اخذ به المشرع العراقي عن الفقرة (٧) من المادة (١١) من قواعد هامبورغ وهو لا يمثل تعريفا بالمعنى الدقيق بل هو مجرد بيان بالوظائف التي يقوم بها سند الشحن^(١) . وقد عرفت الفقرة السابعة من المادة الاولى من قواعد هامبورغ ١٩٧٨ سند الشحن بانه " وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع او شحنه لها ويتعهد الناقل بموجبها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ هذا التعهد عن وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسمى او تحت الاذن او لحاملها " . اما اتفاقية روتردام عام ٢٠٠٨ فقد استبدلت لفظ سند الشحن " Bill of Lading " والذي شاع استخدامه في النقل البحري واخذت به القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية بلفظ مستند النقل " Transport Document " وعرفته في الفقرة ١٤ م ١ / بانه " يعني المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل : أ - يثبت تسلم الناقل او الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل . ب- يثبت وجود عقد النقل او يحتوي عليه .

ثانيا : تعريف سند الشحن الالكتروني : سند الشحن البحري وثيقة على شكل مطبوع عادة يملأ كتابة او بألة الكترونية يبين فيها اوصاف البضاعة المشحونة وانها قد شحنت بحالة ظاهرة جيدة على ظهر سفينة معينة^(٢) . لما كان سند الشحن البحري الالكتروني يتحرر عبر شبكات الاتصال الالكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة الى المرسل اليه^(٣) . فقد عرف البعض^(٤)

(١) استاذنا فاروق ابراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، بغداد، الطبعة الاولى، ٢٠٢١، ص ٢٠٠.

(٢) مجيد حميد العنبي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ١٢٧.

(٣) عبد العزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الالكتروني في الأثبات، جامعة المنوفية، مصر، ٢٠٠٥، ص ١٠.

(٤) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر العربي، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٢٨٦.

سند الشحن الإلكتروني بأنه وثيقة يسلمها الناقل الى الشاحن يعترف بموجبها الأول باستلام بضاعة الثاني بغية نقلها الى ميناء محدد . ويصدر سند الشحن عادة عند شحن البضاعة او بعد تمام شحنها على السفينة لأثبات واقعة الشحن ذاتها فضلا عن اثبات استلام الناقل للبضاعة لذا يطلق على سند الشحن في هذه الحالة سند الشحن المشحون "connaissance ment embarque" . وعرفه اخر^(١) بأنه ايصال باستلام البضائع المشحونة او التي تسلم لشحنها على ظهر السفينة ويوقع عليها الشخص الذي تعاقد على نقل البضاعة او وكيله وينص فيها على الشروط الخاصة بتسليم واستلام البضاعة من والى السفينة . وقد ايدت قواعد اللجنة البحرية الدولية بشأن سندات الشحن الالكترونية الموقع عليها في مؤتمر باريس ١٩٩١ "مساييرة لأسباب التطور التكنولوجي وتيسيطا للإجراءات تبين من الأجدى ابدال سند الشحن بالرسائل المرسله بين الأطراف المعنية عن طريق نظام تبادل البيانات الكترونيا لتنظيم الارسال الالكتروني لسندات الشحن دون التدخل في محتوى تلك السندات لأعمال روح قواعد سند الشحن البحري الالكتروني^(٢) . اما تعريف اتفاقية روتردام بسجلات النقل الالكتروني اذ تنص المادة ٨ على ان استخدام سجلات النقل الالكتروني ومفعولها يكون وفقا للمقتضيات المبينة في الاتفاقية فيجوز تسجيل اي شيء تقضي هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل او يحمله سجل نقل الكتروني، شريطة ان يكون اصدار سجل النقل الالكتروني واستخدامه بموافقة الناقل والشاحن . ويكون لإصدار سجل النقل الالكتروني او السيطرة الحصرية عليه او احالته نفس مفعول اصدار مستند النقل او حيازته او احالته^(٣) . وما جاء به قانون الاونسترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية لعام ١٩٩٦^(٤) على ان " المعلومات التي يتم انشاؤها او ارسالها او استلامها او تخزينها بوسائل الكترونية او صوتية او بوسائل مشابهة " اذ لم يشر الى الوسائل حصرا وانما ترك ذلك للتطور العلمي عند ذكر الوسائل المشابهة وهذا امتياز للصياغة القانونية التي تواكب التطور التكنولوجي، ويمكن تعريف سند الشحن بأنه وثيقة محررة على دعامة الكترونية تثبت عقد النقل وتسلم البضاعة من الناقل ويتم توقيعه الكترونيا.

(١) محمد وسيم غالي، معاملات الضباط اعالي البحار، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٦٧، ص ١٣.

(٢) فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الشهابي للطباعة والنشر، مصر، بلا سنة طبع، ص ٤٠٩.

(٣) مصطفى محمد احمد رجب، اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا " اتفاقية روتردام"، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠١٧، ص ٣٦.

(٤) المادة ٢ من قانون الاونسترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية ١٩٩٦.

الفرع الثاني: انشاء سند الشحن الالكتروني

اشار الفقه^(١) انه يستلزم لإتمام ابرام عقد النقل ان يفرغ في شكل معين كوثيقة النقل او تذكرة النقل او سند الشحن لذا فإن من المستلزمات الشكلية لأبرام عقد النقل هو تحرير سند الشحن البحري اضافة الى الشروط الشكلية و الموضوعية لذلك السند فهذا سنبحث في هذه الفقرة ثلاث شروط وهي ١- الشروط الشكلية ٢- الشروط الموضوعية .

١- **الشروط الشكلية** : يعبر عن تحرير سند الشحن البحري الالكتروني عبر

شبكات الاتصال الإلكترونية عن بعد بين الشاحن والناقل بمتطلبات

الالكترونية وهي كل من أ-الكتابة ب - التوقيع

أ - الكتابة : يعد عقد النقل البحري عقدا رضائيا لا يشترط لصحته افراغه في شكل خاص وان الكتابة شرط لإثباته وليس لانعقاده وان شركات الملاحة البحرية قد درجت على الاكتفاء بتحرير سند الشحن يتضمن كافة بيانات عقد النقل ليعد وسيلة كافية لأثبات هذا العقد بما يحتويه من التزامات تقع على طرفيه^(٢) .

اما عدد النسخ لسند الشحن ان الناقل البحري لا يصدر سوى سند شحن واحد عن كل عقد يبرمه مع الشاحن وان تعددت نسخ سند الشحن فلا نكون الا بصدد عقد نقل واحد وسند واحد ولو كانت جميع نسخه نسخا اصلية^(٣) . اما بالنسبة لموقف القانون البحري المصري حول هذا الموضوع فقد اشارت المادة (١٩٧فق ١/) بأن يحرر سند الشحن بثلاث نسخ نسخة للشاحن والثانية للمرسل اليه وثالثة للربان، ولكن العمل جرى على تحرير سند الشحن من نسختين فقط نسخة للربان ونسخة للشاحن يبعث بها الى المرسل اليه ليتسلم البضاعة بمقتضاها .

وقد يحرر اكثر من ثلاث نسخ من سند الشحن درء لمخاطر الضياع والسرقة وبوجه خاص في اوقات الحروب والازمات الدولية فيعطى الشاحن عدة نسخ من سند الشحن يحتفظ بواحدة منها ويرسل الباقي للمرسل اليه بطرق مختلفة زيادة في ضمان وصولها اليه، واذا حرر سند الشحن من عدة نسخ وكان السند للأمر او لحامله وجب ان يذكر في كل نسخة منها انها قابلة للتداول او غير قابلة للتداول مع بيان عدد النسخ وشرط الغاء سائر النسخ في حال استعمال احدهما فيقال " حرر من كذا نسخة والتسليم بمقتضى احدهما يبطل ما عداها من النسخ" . وقد يقع تعارض بين نسخ سندات الشحن المختلفة وينص القانون على انه اذا

(١) باسم محمد صالح، القانون التجاري، القسم الأول، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٥، ص ١٧٧.

(٢) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٢٨٧.

(٣) هاتي دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الاولى، ٢٠٠٨، ص ٢١٢.

وقع تعارض بين النسخة التي تتضمن توقيع الشاحن والنسخ التي تتضمن توقيع الربان فإن كل نسخة تكون حجة على موقعها^(١).

ب- التوقيع : يؤدي التوقيع وظائف عدة منها تعيين هوية الشخص وقرار الموقع بما هو مدون في السند وحصول الرضا والالتزام بما هو مكتوب وموقع عليه من قبل الشخص ذاته فالتوقيع هو حجر الزاوية في بناء اي سند ومن بين هذه السندات سند الشحن البحري الالكتروني الا ان التوقيع هنا يأخذ صورة الكترونية وقد ذهبت التشريعات المقارنة الى افراد تنظيمها قانونيا مستقلا للتوقيع الالكتروني باعتباره احد تطبيقات المستند الالكتروني وترك باقي التطبيقات للتنظيم العام المعني بالمعلومات الالكترونية من بين هذه القوانين القانون الإنكليزي والقانون الأمريكي^(٢). وقد اورد المشرع العراقي في المادة (٢٥/فق ١) من قانون الأثبات العراقي " يعد السند العادي صادرا ممن وقعه مالم ينكر صراحة ما هو منسوب اليه من خط او امضاء او بصمة ابهام " فيؤدي التوقيع^(٣) اضافة الى الوظائف التي تم ذكرها الى التزام الشخص بما هو مكتوب وموقع عليه حيث يوضح واقع وجود الشخص في زمان ومكان معين .

فبهذا نص المشرع المصري في المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية ما يفيد شرعية الوسائل الأخرى غير الكتابة في الاعتراف بما ورد في سند الشحن من بيانات فوفقا لهذا النص يأخذ المشرع المصري بالتوقيع الالكتروني للاعتداد بصحة البيانات الواردة في سند الشحن وهذا يعني ان الاعتراف بالتوقيع يحمل في طياته الاعتراف المسبق بسند الشحن الالكتروني لأنه لا يمكن استحداث نص تشريعي للاعتراف بالتوقيع الإلكتروني دون الاعتراف بالسند الذي تم توقيعه^(٤). مما يعني ان القانون المصري لم يقف عائق امام تطبيق اتفاقية هامبورج الخاصة بسند الشحن الالكتروني ولا يختلف الأمر كثيرا في القانون الفرنسي فقد نصت المادة ١٠٦ من قانون التجارة الفرنسي التي تنص على مبدأ حرية الأثبات في المواد التجارية بما في ذلك الطرق الالكترونية بشرط ان تقدم الضمانات الكافية لصحة البيانات الواردة بالمستندات الالكترونية ومفاد هذا النص ان المشرع الفرنسي يعترف بالطرق الالكترونية كحجة في الاثبات امام القضاء وبتطبيق

(١) مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الاولى، لا يوجد سنة نشر، ص ٢٠٠.
(٢) مروة محمد العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الالكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دوليا عبر البحر، بحث منشور في مجلة كلية الدراسات الاسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية، المجلد الثاني، العدد الرابع والثلاثين، ص ٧٩٢.

(٣) عباس العبودي، شرح احكام قانون الأثبات العراقي، الطبعة الثانية، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٩٧، ص ١١٤.

(٤) سوزان علي حسن، سند الشحن الالكتروني، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٠، ص ١٠١.

ذلك على سند الشحن الالكتروني حجة في اثبات عقد النقل وفي اثبات استلام الناقل للبضائع من يد الشاحن^(١).

نصت المادة ٨ من قواعد روتردام على ان اي وثيقة للنقل البحري يمكن تسجيلها الكترونيا ويكون لها ذات القوة الثبوتية للمستند الورقي، ويمكننا هنا ان نشير لبعض الصور الخاصة باستعمال وسيلة الكترونية للتوقيع ومنها :

- الضغط على فأرة جهاز الكمبيوتر في خانة تفيد الموافقة على مضمون رسالة البيانات .
 - التوقيع اليدوي على شاشة الجهاز.
 - التوقيع البايومتري الذي يعتمد على بصمات اصابع او شبكية العين.
- ويلاحظ على كافة التشريعات المقارنة انها كانت تتوسع في الوسائل التي تصلح لإجراء التوقيع الالكتروني وذلك بغية توفر مرونة اكبر في مجال التجارة الالكترونية ولكنها من جانب اخر حاولت ان تكفل نوع من الضمانة والحماية لاستخدام التوقيع الالكتروني فقد اعطت التشريعات المقارنة فاعلية التوقيع الالكتروني من خلال ضرورة توثيق هذا التوقيع من خلال التوثيق الالكتروني او هيئات التوثيق^(٢).

٢- الشروط الموضوعية: عقد النقل (عقد رضائي) اذ ينعقد بمجرد التراضي على موضوعه فهو ليس عقد شكليا وكذلك ليس عينا، صحيح ان تنفيذ التزام الناقل بالنقل لا يتصور الا اذا سلمت البضاعة اليه ولكن هذا شرط للتنفيذ لا للانعقاد^(٣). حيث نص القانون المدني العراقي^(٤) على ان " العقد هو اتحاد الإيجاب بالقبول على وجه يثبت اثره في المعقود عليه" علما ان الأثر المترتب على عقد النقل هو تغيير مكان الشيء ونقله من جهة الى اخرى بموجب مستند يثبت عقد النقل ويعد قرينة على تسلم الناقل للشيء محل النقل^(٥). ووفقا لهذا السند الالكتروني يتفق الناقل والشاحن على تبادل البيانات الكترونيا فيرد في سند الشحن البحري الالكتروني اوصاف وشروط البضاعة المشحونة محل التعاقد ولاحظ هنا ان هذا السند لا يرد فيه اشخاص يتصلون بعملية النقل كربان السفينة مثلا فهو ليس طرفا في عقد النقل البحري الا انه من

(١) سوزان علي حسن، المرجع سابق، ص ١٠٢.

(٢) مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص ٧٩٥.

(٣) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٤٩٥، البند ٤٥٦.

(٤) المادة ٧٢ من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

(٥) مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، مرجع سابق، ص ١٦٤.

اشخاص السفينة ويتصل بمالكها للتداول بأمور النقل ولكن توقيعه على سند الشحن هو مجرد تمثيل للناقل اي مجرد ممثل له .

كما ان المرسل اليه ليس طرفا في سند الشحن وكذلك وكيل النقل فيسري عليه احكام الوكالة ولا يعد طرفا في سند الشحن البحري ويمكننا القول بأن ابرام عقد النقل البحري يتطلب تلافي الايجاب والقبول من طرفي العقد وهما الشاحن والناقل من دون غيرهما على ما يرد عليه الالتزام بنقل البضاعة فيصدر الإيجاب الذي يقبله القبول وعلم الموجب اما اذا كان التعاقد عبر الوسائل الالكترونية فيجوز ان يتم التعاقد بين وسائط الكترونية مؤمنة ويكون التعاقد صحيحا ونافذا منتجا لأثاره القانونية دون النظر لوسائل ابرامه الالكترونية كما يجوز ان تكون التعبير عن الإيجاب والقبول جزئيا او كليا بواسطة المراسلة الالكترونية ولا يفقد العقد صحته او قابليته للتنفيذ لمجرد انه تم بواسطة مراسلة الكترونية واحدة او اكثر^(١) . ولا بد من ضمان اهلية المتعاقدين ونستدل الى ذلك باللجوء الى الطرائق المحايدة الموثوقة بين الطرفين فضلا عن توفر ضمانات متبادلة مثال ذلك كلمات السر والأرقام السرية وبصمات الأصابع المنقولة رقميا والصوت وخدمة العين للإقرار بطبيعة البضائع وايصالها وتسليمها الى شخص باسم معين ومرخص لذلك ومثال على ذلك مصرف يعد وسيطا مركزيا لاستقبال مستندات الشحن الالكترونية وتسجيلها وما يجري على التحويلات ووصف بالمستودع لسند الشحن لدى المصرف فضلا عن اللجنة الدولية البحرية Gmi ومشروع البولير وجميعها تخدم وتضمن التعامل بموجب سند الشحن الالكتروني وبطاقة الأتمان التي تعد ابرز وسائل الاداء للسندات الالكترونية القابلة للتداول فضلا عن اللجوء لخدمات التصديق واجراءات التوثيق المحكمة^(٢) .

المطلب الثاني: بيانات سند الشحن

اخذت الاتفاقيات الدولية (هامبورج ١٩٧٨ وبروكسل ١٩٩٤) والقوانين الوطنية بتعداد البيانات التي ترد في سند الشحن الأمر الذي اوجد اختلافا في هذه البيانات تبعا لما اذا كان النقل خاضعا لأحدى هذه الاتفاقيات الدولية المشار اليها او القوانين الوطنية هذا ويمكن تقسيم البيانات الواجب ذكرها على وجه الخصوص في سند الشحن الى ما يلي .

١- البيانات المتعلقة بالأطراف : وهي اسم وعنوان كل من الناقل والشاحن بصفتها طرفا سند الشحن فضلا عن اسم الربان وكذلك اسم وعنوان المرسل اليه اذا كان السند اسميا او اذنيا بصفته مستلم البضاعة في ميناء

(١) مروة محمد العيسوي، مرجع سابق، ص ٧٨٩.

(٢) عالية يونس الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الالكتروني " دراسة مقارنة " بحث منشور في مجلة الرافدين للحقوق، المجلد الخامس عشر، العدد الخامس والخمسون، ٢٠١٧.

الوصول^(١) ، ويهدف هذا البيان الى التعرف على اطراف العقد ويستوي ان يكون الناقل الوارد اسمه في السند مالكا للسفينة او مستأجرا لها او مجهزا او مديرا على الشبوع^(٢) .

٢- البيانات المتعلقة بصفات البضائع : سند الشحن هو في الأساس كما اشرنا ايصال يصدره الربان بالبضاعة التي تسلمها وجرى شحنها على السفينة لذا فبديهي ان يندرج ضمن بياناته تعيينا للبضاعة المشحونة من حيث نوعها ووزنها وحجمها وعلاماتها كذلك يذكر في سند الشحن صفات البضاعة كما دونها الشاحن وخصوصا طبيعتها وعدد الطرود ووزنها او حجمها والعلامات المميزة الموضوعه عليها وحالتها الظاهرة بما في ذلك حالة الأوعية الموضوعه فيها، كما يجب ان تكون العلامات الموضوعية على البضائع كافية لتعيينها وان توضح بحيث قراءتها تكون ممكنة حتى نهاية الرحلة^(٣) .

٣- البيانات الخاصة باسم السفينة : فالغرض من ذكر هذا البيان في حال اذا صدر سند الشحن وقت اجراء الشحن او بعد اجراءه هو ان السفينة في كلا الحالتين تكون قد تعينت وبالتالي يلزم ذكر اسمها ضمن بيانات سند الشحن وذلك على عكس الحالة التي يصدر فيها السند برسم الشحن قبل اجراء الشحن والتي لا يلزم ذكر اسم السفينة فيها وتجدر الإشارة هنا الى انه مع التطور الذي حدث في صناعة السفن اصبح ذكر اسم السفينة ملحقا ببيان او اي سفينة اخرى بحيث يترك الناقل لنفسه حرية اختيار السفينة المناسبة له^(٤) .

٤- وبالنسبة لاسم ربان السفينة فهو واجب عندما يكون الربان نائبا عن الناقل اذ درج العمل على الاكتفاء بذكر اسم الناقل في سند الشحن^(٥) . اما اذا لم تعين اسم السفينة في سند الشحن فإنه يسمى " السند برسم الشحن " او " السند للشحن " تمييزا له عند سند الشحن الذي تعين فيه السفينة وقد ذاع استعمال السند برسم الشحن لأسباب ثلاثة اولها انه بإمكان الشاحن من ارسال السند الى المرسل اليه قبل شحن البضاعة والثاني ان شركات الملاحة التي تسلم اليها البضاعة لنقلها لا تسمح لها الظروف دائما بتعيين السفينة التي تنقل عليها البضاعة والثالث ان الناقل يستطيع ان يطالب بأجرة النقل دون انتظار لشحن البضاعة .

(١) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٢٨٨.

(٢) وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية ، المؤسسة الحديثة للكتاب، ٢٠١١، ص ٤٢.

(٣) محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ٣١٤.

(٤) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ٥١٩.

(٥) سوزان علي حسن، مرجع سابق، ص ٤٢.

ومع ذلك فإن السند برسم الشحن لا يخلو من عيوب كشف عنها العمل ذلك ان من بيده مثل هذا السند لا يعرف اين توجد البضاعة بل ليست لديه اية وسيلة للتحقق مما اذا كانت البضاعة قد شحنت ام لا . وعلى اية حال لا يتمكن من معرفة التاريخ الذي ستصل فيه البضاعة . ولذلك نصت المادة (١٩٩ / فق ٥) من القانون البحري المصري المطابقة لنص المادة (٣ فق ٧) من معاهدة السندات على ان الذي يعطي للشاحن قبل شحن البضاعة اي السند برسم الشحن يستبدل به بعد هذا الشحن وبناء على طلبه سند الشحن يحمل اسم السفينة ويتبين من نص هذه المادة ان القانون يقر استعمال السند برسم الشحن بدليل انه علق التزام الناقل بإصدار سند الشحن يحمل اسم السفينة الناقلة على طلب الشاحن نفسه فإذا لم يطلبه بقي السند برسم الشحن بمثابة سند لنقل البضائع بحراً^(١) .

٥- البيانات المتعلقة بشروط النقل : وهي اجرة النقل فيفترض ان الناقل لم يتقاضى اجرة النقل مقدماً لأنه في هذه الحالة لا جدوى من هذا البيان وقد حدد المشرع البحري انه يجب ذكر بيان الخاص بالأجرة اذا كانت الأجرة مستحقة بأكملها عند الوصول او الجزء المستحق منها فإذا كانت الأجرة مستحقة عند الوصول فإن الذي يلتزم بأدائها يكون اما الشاحن او المرسل اليه الذي يحق له تسلم البضائع بشرط ان يقبل تسلمها وتكمن اهمية هذا البيان في انه اذا اغفل الناقل ذكره فإنه يفترض فيه انه قد تسلم الأجرة بكاملها عند الشحن ولمكان اصدار سند الشحن اهمية في التعرف على القانون الواجب التطبيق على عقد النقل البحري^(٢) .

٦- تاريخ اصدار سند الشحن: يجب ان يكون سند الشحن مؤرخاً ويحدد لزوم هذا البيان الأخير تفسيره في انه يحدد وقت انتقال البضاعة الى يد الربان وبالتالي مسؤوليته تبداً من هذا الوقت عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة كما ان لهذا البيان اهميته فيما يتعلق بالتحقق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في المتفق عليه في البيوع البحرية^(٣) ونظراً لعدم تساوي اهمية تلك البيانات في الاهمية فإن تخلف احدهما يختلف اثره عن تخلف بيان اخر وان كان تخلف البيانات على وجه عام يؤدي الى الانتقاص .

(١) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ١٩٩ .

(٢) سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص ٤٣ .

(٣) محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ٣١٩ .

البيانات التي يجب ان يتضمنها العقد : تنص المادة ٣٦ من اتفاقية روتردام لسنة ٢٠٠٩ على ان تدرج في تفاصيل العقد الواردة في مستند النقل او سجل النقل الالكتروني المشار اليه في المادة ٣٥ من الاتفاقية المعلومات التالية، حسبما يوفرها الشاحن وقد قسمها لثلاث مجموعات كالتالي:

المجموعة الاولى : وهي البيانات التي يتقدم بها الشاحن وهي

- أ- وصف للبضائع يكون مناسباً للنقل .
- ب- العلامات الدالة اللازمة للتعرف على البضائع.
- ت- عدد الرزم او القطع او كمية البضائع .
- ث- وزن البضائع اذا ما اورد الشاحن .

المجموعة الثانية : وهي البيانات التي يقدمها الناقل وهي

- أ- بيان بمواصفات البضائع وحالتها الظاهرين بعد معاينتها ظاهرياً عندما يتسلمها الناقل او الطرف المنفذ بغية نقلها او بمعاينتها بعد ذلك وقبل اصدار مستند النقل او سجل النقل الالكتروني .
- ب- اسم الناقل وعنوانه .

- ت- التاريخ الذي تسلم فيه الناقل او الطرف المنفذ البضائع او الذي حملت فيه البضائع على متن السفينة او الذي اصدر فيه مستند النقل او سجل النقل الالكتروني.

- ث- اذا كان مستند النقل قابلاً للتداول عدد النسخ الاصلية في حال اصدار اكثر من نسخة اصلية واحدة .

المجموعة الثالثة : وهي البيانات التي قد يعلمها الناقل وهي

- أ- اسم المرسل اليه وعنوانه اذا حددها الشاحن .
- ب- اسم السفينة اذا كان محددًا في عقد النقل .
- ت- مكان التسليم وكذلك مكان التسليم اذا كان معلوماً لدى الناقل .
- ث- ميناء التحميل وميناء التفريغ اذا كان محددًا في عقد النقل .

عدم ذكر احد البيانات الاساسية في سند الشحن :

قررت الفقرة ثالثاً من المادة (٧٣) من قانون النقل بأن "عدم ذكر احد البيانات الواردة في الفقرة (اولاً) من هذه المادة لا يفقد الوثيقة حجيتها في الاثبات ولا يخل ذلك بحقوق حاملها حسن النية في تعويض الضرر الذي لحق به بسببه" . يتضح من النص المتقدم ان عدم تضمين سند الشحن على بعض البيانات التي حددها القانون لا يؤدي الى بطلانه ولا يؤثر على وجود عقد النقل او صحته فالعبرة هي بوجود الاتفاق بين الناقل والشاحن بغض النظر عن مضمون وشكل سند الشحن، ومع ذلك فإن اغفال ذكر بيان معين وان كان لا يؤثر على وجود عقد النقل او صحته او صحة سند الشحن ذاته الا ان هذا الاغفال سيجعل السند

غير قادر على اداء دوره في الاثبات اذ ان كل بيان من بيانات السند يقصد بها اثبات واقعة او حالة ما، ومن ذكر فإن عدم ذكرها سيجعل السند عاجزا عن اثباتها^(١).

المبحث الثاني: القوة الثبوتية لسند الشحن البحري الإلكتروني

هناك من يرى^(٢) ان سند الشحن البحري يصدره الناقل البحري واذ يتولى الناقل تحريره الا ان بعض بياناته لا يدلى بها سوى الشاحن واذا كان السند هو دليل اثبات عقد النقل البحري للبضائع فيثور التساؤل حول مدى جواز الاحتجاج بالبيانات الواردة فيه في العلاقة بين الناقل والشاحن ؟ ويذهب نفس الرأي ايضا ان سند الشحن البحري لا يلعب دوره في الحدود الضيقة للعلاقة بين الناقل البحري والشاحن فكثيرا ما يتدخل طرف ثالث في تنفيذ عقد النقل هو المرسل اليه كذلك قد تتعلق بعض الحقوق المرتبطة بتنفيذ عقد النقل البحري لأشخاص من الغير كشركة الضمان التي تعوض الشاحن او المرسل اليه عن الهلاك او التلف الذي لحق البضائع اثناء نقلها فتحل محل المضرور في الرجوع على الناقل البحري بالمسؤولية فالى اي مدى يمكن الاحتجاج في مواجهة هؤلاء بالبيانات التي يتضمنها سند الشحن والغرض انهم لم يساهموا في ابرام عقد النقل البحري، وعلى الرغم من تشابه الفروض والاحكام الا ان حسن العرض يفضي الى التمييز بين حجية سند الشحن البحري في الاثبات في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن وحجيته في الاثبات في مواجهة الغير . وهذا ما سنبحثه في مطلبين الاول حجية بيانات سند الشحن في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن والثاني حجية بيانات سند الشحن في مواجهة الغير .

المطلب الاول: حجية بيانات سند الشحن في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن

يرد اداء الناقل البحري الرئيس بالنقل للبضائع ويدور جل احكام النقل البحري حول هذا العنصر وخاصة في ما يتعلق بإثارة مسؤولية الناقل عن الهلاك او التلف الذي يلحقها اثناء النقل او التأخير في نقلها ومن هنا تأتي اهمية تحديد اوصاف البضائع وذكر بيان حالتها الظاهرة في سند الشحن . وحيث ان الشاحن هو الذي يدلي بهذه الأوصاف فلا اقل من اعتباره مسؤولا عن صحة البيانات الخاصة بها التي يقدمها للناقل ومتى ثار الفرض الذي لا يتطابق فيه ما ورد في سند الشحن من بيانات مع حقيقة الوضع استحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات في الاثبات حتى في العلاقة بين الناقل البحري والشاحن^(٣) . وعليه سنتعرض

(١) استاذنا فاروق ابراهيم جاسم، مرجع سابق، ص ٢٠٧.

(٢) هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٢١٧.

(٣) هاني دويدار، المرجع السابق، ص ٢١٨.

لفقرتين في هذا المطلب اولها لمسؤولية الشاحن عن البيانات الخاصة بالبضائع وثانيها الحجية النسبية لبيانات سند الشحن البحري .

اولا : مسؤولية الشاحن عن البيانات الخاصة بالبضائع

يلتزم الشاحن بتسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه او الذي يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن اذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك ، ويترتب على اخلال الشاحن بهذا الالتزام وجوب التعويض اذا كان له مقتضى وقد ترك مسألة تقدير التعويض لاتفاق الطرفين او لأحكام القواعد العامة عند عدم الاتفاق ومع ذلك فقد اشترط الا تزيد قيمة التعويض في كل الأحوال على مقدار الأجرة ^(١) . ويجب ان تكون البيانات المقدمة مطابقة لحقيقة اوصاف البضائع وحالتها ويجوز للناقل البحري ابداء تحفظات على قيدها في سند الشحن ان كان لديه اسباب جدية للشك في صحتها او لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها ويجوز للناقل ذكر اسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن ويترتب على الادلاء ببيانات غير صحيحة يكون الناقل غير مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة تجاه الشاحن ^(٢) . ويلتزم الشاحن كذلك بأخطار الناقل بطبيعة البضاعة القابلة للالتهاب او الانفجار او الخطرة حتى يكون له الخيار في قبول نقلها واتخاذ ما يراه لازما من تحوطات وتدابير وقائية او رفض القيام اساسا بعملية النقل . وتعقبا على ذلك يجب على الشاحن ان يضع بيانا على هذه البضاعة التحذير من خطورتها وبيانا بكيفية الوقاية منها كلما كان ذلك مستطاعا وعليه اذا وضع الشاحن في السفينة بضائع خطرة او قابلة للالتهاب او الانفجار بغير علم الناقل جاز لهذا الاخير او الربان ان يخرجها من السفينة في اي وقت او يتلفها او يبقيها في السفينة بعد ازالة خطورتها وفي حين لا يسأل الناقل اذا ثبت انه لم يكن يرضى بشحن تلك البضائع على السفينة لو علم بطبيعتها يعتبر الشاحن مسؤولا عن الاضرار والمصروفات التي تنشأ عن وضع هذه البضائع في السفينة . اما اذا كان الناقل على بينه من نوع هذه البضائع عندما رضي بتحميلها في السفينة فليس له ان ينزلها منها ولا تلفها او ازالة اذاها ما لم تكن سببا لتعرض السفينة او حمولتها للخطر وفي هذه الحالة لا يتحمل الناقل اي مسؤولية الا ما تعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء ^(٣) . ولكن ما من شك ان ورود تحفظات على البيانات المتعلقة بالبضائع في سند الشحن البحري يعوق تداوله لأنه يجعل الغير في ريبة من امر البضائع فيرفض تملكها لذلك قد يتفق الشاحن والناقل البحري على اصدار سند خال من اية تحفظات وهذا ما يعرف

(١) محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ٣٢٥.

(٢) هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٢١٩.

(٣) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص ٣٣٦.

بسند الشحن النظيف ولكن سند الشحن النظيف لا يجعل الناقل البحري في مأمن من رجوع الغير عليه وخاصة المرسل اليه^(١). فبهذا يشترط الناقل البحري الحصول على ما يعرف بخطاب الضمان وهو يتضمن اتفاقا على تعويض الناقل البحري عن الاضرار التي تلحق به من جراء اصدار سند الشحن خال من اي تحفظ على البيانات الواردة فيه . ولا يكون خطاب الضمان صحيحا في ظل القوانين التشريعية مالم يثبت الناقل البحري انه توافرت لديه شكوك في صحة البيانات التي ادلى بها الشاحن او لم تتوافر لديه الوسائل اللازمة للتأكد من صحة تلك البيانات ففي غير هذه الاحوال لا يحق للناقل ان يتمسك بخطاب الضمان للإفلات من المسؤولية^(٢).

ثانيا: الحجية النسبية لبيانات سند الشحن البحري يعتبر سند الشحن دليلا كاملا في الاثبات فيما بين طرفيه الناقل والشاحن اذ تكون لبياناته حجية في اثبات عقد النقل سواء من حيث شروطه او حقوق و التزامات الاطراف الناشئة عنه وهو حجة ايضا في اثبات واقعة الشحن اي تسلم الناقل للبضائع كما هي مبينة في سند الشحن وانه قد تسلمها بالحالة والكيفية الموصوفة في السند على ان حجية سند الشحن في العلاقة بين الناقل والشاحن ليست الا حجية نسبية فيجوز لأي منهما اثبات العكس شريطة ان يكون ذلك بالكتابة وقد بينا سلفا كيف يمكن للناقل ان يتمسك في مواجهة الشاحن بخطاب الضمان لاثبات عكس البيانات التي تضمنها سند الشحن النظيف ويستطيع الشاحن من جانبه ايضا ان يقيم الدليل الكتابي على عدم صحة احد بيانات سند الشحن وفي ذلك تطبيق للقواعد العامة في اثبات العقود^(٣). اذ اشارت المادة (٧٢) من قانون النقل الى ان وثيقة النقل التي تدل على سند الشحن وفقا للإحالة الواردة في المادة (١٤٢) من القانون هي "مستند يثبت عقد النقل". يتضح مما تقدم ان لسند الشحن حجية في اثبات واقعة تسلم البضائع من قبل الناقل وبالحالة والافصاف التي ذكرت فيها بشأن البضاعة اي وفقا للبيانات الواردة في هذا السند الا ان هذه الحجية هي ليست قاطعة وانما هي نسبية^(٤).

وتطبيقا لمبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية يجوز اثبات عكس ما هو ثابت بالكتابة بكافة الطرق الا ان اثبات عقد النقل البحري للبضائع بالكتابة هو استثناء على هذا المبدأ فلا يجوز للشاحن اثبات عكس ما هو وارد في سند الشحن بكافة الطرق . العقد تجاريا دائما بالنسبة الى الناقل الجوي كذلك الناقل لا يجوز له

^(١) القاضي المنفرد من بيروت الناظر بالدعاوى التجارية، قرار رقم ٧١٢، مجلة العدل ٢٠٠٦، العدد الثاني، ص ٨٣١، مشار اليه لدى هاتي دويدار، مرجع سابق، ص ٢٢٠.

^(٢) علي البارودي، مبادئ القانون التجاري اللبناني، دار الجامعة للنشر والطباعة، بيروت، بلا سنة نشر، ص ١٢٢.

^(٣) محمود السيد الفقي، مرجع سابق، ص ٣٢١.

^(٤) استاذنا فاروق ابراهيم جاسم، مرجع سابق، ص ٢١٧ وما بعدها .

اثبات عكس ما هو ثابت بسند الشحن بكافة الطرق سواء كان عقد النقل تجاريا او مدنيا بالنسبة الى الشاحن^(١).

المطلب الثاني: حجية سند الشحن بالنسبة للغير

لا تقتصر حجية سند الشحن على طرفيه فحسب بل ان يكون حجة على الغير^(٢) والغير هنا هو من لم يكن طرفا في سند الشحن وذلك كالمرسل اليه الذي لا يكون هو الشاحن او وكيله وكالمؤمن على البضاعة وهنا يعتبر سند الشحن ذو حجية مطلقة في الأثبات بالنسبة للغير حيث لا يجوز للناقل او الشاحن اثبات خلاف الدليل المستخلص من السند او خلاف ما ورد به من بيانات في مواجهة الغير حسن النية ولكن يجوز لهذا الغير في علاقته بالناقل او الشاحن اثبات عكس ما ورد في السند من بيانات^(٣) وذلك بكافة طرق الأثبات بما في ذلك القرائن والبينة وذلك لأنه لم يكن طرفا في عقد النقل فضلا عن انطواء الواقعة على غش^(٤). والحكمة من عدم جواز اثبات عكس ما ورد في سند الشحن في مواجهة الغير حسن النية هي حماية هذا الغير الذي اعتمد اعتمادا كلياً على ما ورد في سند الشحن من بيانات فضلا عن زيادة ثقة المتفاعلين في سند الشحن مما يسهل تداوله ويحافظ على قيمته الائتمانية اما الحكمة من جواز اثبات الغير عكس ما ورد في سند الشحن من بيانات في مواجهة الشاحن والناقل فهي انهما طرفا سند الشحن وكان على الشاحن تدوين بيانات صحيحة وكان على الناقل التحقق من صحتها او التحفظ عليها ان لم يستطع التحقق منها والا اعتبر كل منهما مقصرا ويتحمل تبعه تقصيره^(٥).

وتطبيقا لذلك اذا قام نزاع بين الشاحن البائع والمرسل اليه المشتري بسبب عدم تسلم الاخير للبضاعة امكن للأول ان يستند الى سند الشحن في اثبات قيامه بتنفيذ التزامه بالتسليم واذا كانت البضاعة مؤمنا عليها من مخاطر البحر وهلك او تلفت فيكون اثبات تعرض البضاعة للخطر بتقديم سند الشحن . وللغير ان يقيم الدليل على عكس ما جاء في سند الشحن بكافة طرق الاثبات ومجمل ما تقدم ان سند الشحن حجة في الاثبات بما وارد فيه لا بين اطرافه فحسب بل في مواجهة الغير كذلك وانه يجوز اثبات عكس ما جاء فيه بكافة الطرق^(٦). اخيرا نصت المادة ١٦ فقرة ٢ من اتفاقية هامبورج على ان سند الشحن يعتبر قرينة قابلة للأثبات العكسي على ان الناقل قد تلقى البضائع بوصفها الوارد في سند الشحن

(١) هاني دويدار، المرجع سابق، ص ٢٢١.

(٢) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٢٠٢.

(٣) المادة (٢١٠/١) من القانون البحري المصري.

(٤) عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص ٢٩٧.

(٥) احمد حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩١، ص ٩٩.

(٦) مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٢٠٢.

على انه لا يجوز للناقل اثبات العكس تجاه الغير حسن النية بما في ذلك المرسل اليه الذي تصرف على اساس الوصف الوارد للبضائع في السند .

الخاتمة

بعد ان انتهينا من بحثنا الموسوم " حجية سند الشحن البحري الالكتروني في الاثبات " توصلنا الى عدد من النتائج والمقترحات الاتية ..

اولا : النتائج

- ١- يسهل سند الشحن البحري الالكتروني تبادل البيانات الكترونيا وكذلك يواكب التطور التكنولوجي واعمال اصل سند الشحن البحري التقليدي .
- ٢- لم يتقيد المشرع العراقي بالوسائل التقليدية كالكتابة والتوقيع البدوي مما يتبين مواكبته للتطور التكنولوجي والأخذ بالكتابة الالكترونية والتوقيع بأية وسيلة مقبولة .
- ٣- يلزم لانعقاد سند الشحن عدد من الشروط الموضوعية والشكلية والتي اشرنا اليها تفصيلا .
- ٤- لم تعد وظيفة سند الشحن تقتصر على اثبات الشحن بل اصبح ايضا اداة لا ثبات عقد النقل البحري ذاته بين الشاحن والناقل .

ثانيا : المقترحات

- ١- نهيب بالمشرع العراقي وضع نصوص تشريعية خاصة بسند الشحن الالكتروني اسوة بالتشريعات الاخرى وذلك لأهمية سند الشحن في التجارة البحرية .
- ٢- تنظيم نماذج لسندات الشحن الإلكتروني دولية وبشكل معتمد .
- ٣- نظرا للطبيعة الدولية لسند الشحن الالكتروني فإننا نرى بضرورة وضع قواعد خاصة بالاختصاص القضائي الخاص بمنازعات النقل البحري وكذلك وجود محاكم بحرية متخصصة خاصة في ميناء ام قصر وميناء الفاو القيد الانشاء وذلك ما يشهده العراق من حركة تجارة وخاصة الملاحة البحرية .

المراجع

اولا : المؤلفات

- ١- احمد حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩١.
- ٢- باسم محمد صالح، القانون التجاري، الجزء الاول، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٥.
- ٣- سوزان علي حسن، سند الشحن الالكتروني، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠١٠.
- ٤- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر العربي، الاسكندرية، ٢٠٠٧.
- ٥- عباس العبودي، شرح احكام قانون الاثبات العراقي، الطبعة الثانية، دار الكتب للطباعة والنشر، جامعة الموصل، ١٩٩٧.
- ٦- عبد العزيز المرسى حمود، مدى حجية المحرر الالكتروني في الاثبات، جامعة المنوفية، مصر ٢٠٠٥.

- ٧- علي البارودي، مبادئ القانون التجاري اللبناني، دار الجامعة للنشر والطباعة، بيروت، بلا سنة نشر.
- ٨- علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٩٢.
- ٩- فاروق ابراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠٢١.
- ١٠- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الشهابي للطباعة والنشر، بلا سنة نشر.
- ١١- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٧.
- ١٢- مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري، العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢.
- ١٣- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠٧.
- ١٤- محمد وسيم غالي، معاملات الضباط اعالي البحار، الطبعة الاولى، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٦٧.
- ١٥- مصطفى كمال طه، اساسيات القانون التجاري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الاولى، لا يوجد سنة نشر.
- ١٦- مصطفى محمد احمد رجب، اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزيا " اتفاقية روتردام " منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠١٧.
- ١٧- هاني دويدار، النقل البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الاولى، ٢٠٠٨.
- ١٨- وجدي حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الاولى، ٢٠١١.

ثانيا : البحوث

- ١- مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور اساليب النقل البحري، مجلة العلوم القانونية، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٨٨.
- ٢- مروة محمد العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الالكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ لنقل البضائع دوليا عبر البحر، مجلة كلية الدراسات الاسلامية والعربية للبنات، الاسكندرية، المجلد الثاني، العدد الرابع والثلاثين.
- ٣- عالية يونس الدباغ، الاحكام القانونية لسندات الشحن البحري الالكتروني " دراسة مقارنة" مجلة الرافيدين للحقوق، المجلد الخامس عشر، العدد الخامس، ٢٠١٧.

ثالثا : القوانين

- ١- قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ المعدل النافذ.
- ٢- قانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل النافذ .
- ٣- قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.
- ٤- قانون الاونسترال النموذجي بشأن التجارة الالكترونية والتوقيع الالكتروني لسنة ١٩٩٦.

لعب القمار بين التحريم والتجريم

(دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون)

Gambling between Prohibition and Criminalization (A Comparative Study of Sharia and Law)

م. ميثم محمد عبد النعماني

جامعة الفرات (الأوسط التقنية) (المعبر التقني) بابل

المُلخَص

تُعدّ ظاهرة لعب القمار من الظواهر الدخيلة على مجتمعاتنا الإسلامية التي حرمت القمار في الكتاب والسنة، إلّا أن الانفتاح الذي شهدته البلدان الإسلامية أدّت إلى انتشار مثل هذه الظاهرة، مما أدّى إلى ضرورة تدخّل القوانين في ردعها ووضع النصوص القانونية الكفيلة بالحد من انتشار هذه الظاهرة التي تُعدّ من الظواهر الخطرة على المجتمع والتي تؤدي إلى المساس باقتصاده وبُنيته الاجتماعية، ففي الوقت الحاضر أنشأت في مجتمعنا الكثير من اندية القمار التي يرتادها الكثير من فئات المجتمع بقصد الترفيه والحصول على الربح السريع. هذه الجريمة تتسبب في كوارث إنسانية واجتماعية واقتصادية، لذا من الضروري أن ينصب اهتمامنا في مكافحة هذه الجريمة.

الكلمات المفتاحية: قمار، لعب، جريمة، تحريم.

Abstract

The gambling phenomenon is considered one of the exotic phenomena on our Islamic societies that prohibited gambling in the Qur'an and Sunnah, but the openness that Islamic countries witnessed led to the spread of such a phenomenon, which led to the need for laws to interfere in deterring them and laying down legal texts to limit the spread of this phenomenon, which is One of the dangerous phenomena on society that leads to prejudice to its economy and social structure, at the present time it has created in our society many gambling clubs that many groups of society go to in order to entertain and obtain a quick profit.

This crime causes human, social and economic disasters, so it is necessary for us to focus our attention on combating this crime.