



IUL
Islamic University Of Lebanon
Université Islamique Du Liban
الجامعة الإسلامية في لبنان

الجامعة الإسلامية في لبنان
كلية الحقوق
قسم القانون الخاص

وثيقة النقل متعدد الوسائط الإلكترونية

(دراسة مقارنة في ضوء اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩)

أطروحة مقدمة من الطالب

صدام عبد الحسين رميش

لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص

إشراف

أ.د. هاشم رمضان الجزائري

أستاذ القانون التجاري والبحري

خلدة ٢٠١٨

المقدمة

يُعدّ نظام نقل البضائع بصورة عامة، من العمليات المهمة والمكتملة للإنتاج الاقتصادي والتنمية الشاملة، سواء على مستوى الدولة، أو المدينة، ونظام النقل متعدد الوسائط، يُعدّ من أحدث أساليب النقل المتطور في مجال التجارة الدولية، لما له من دور مهم في نطاق النقل الدولي، حيث يتولى نقل البضائع بين دولتين مختلفتين تفصل بينهما دول ثالثة أو عدة دول، متجاوزاً حدود الدولة الواحدة، ما يتطلب تنوع وسائط النقل المستعملة في ذلك، نتيجة نمو العمليات التجارية بين الدول، وانخفاض تكاليفه واختصاره لزمان الرحلة، ومحافظة على البضائع أثناء رحلتها من دولة إلى أخرى، ولهذا تقاس مَدنية دول العالم بما وصلت إليه من وسائط النقل متعدد الوسائط (البري والبحري والجوي والسككي)، من تطور وانتشار في النظم التي تسيّر فيها، إذ لولا هذه الوسائط، لما حدثت عملية التبادل التجاري في العالم^(١).

فالنقل متعدد الوسائط في جوهره نظام قانوني جديد للنقل، مضافاً إلى أنظمة النقل الأخرى ومنها النقل أحادي الوسائط، مما دعت الحاجة إلى وضع قواعد قانونية تنظم أحكامه. فذهبت الأمانة العامة للأمم المتحدة في مجال التجارة والتنمية، إلى وضع اتفاقية خاصة للنقل الدولي المتعدد الوسائط، والتي تبني مضمونها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، وتم التوصل إلى مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط عام ١٩٨٠، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ لحد الآن لعدة أسباب، يتعلق بعضها بالشركات الناقلة، وأصحاب النقل متعدد الوسائط الذين كان لهم دور واضح في عدم دخول تلك الاتفاقية حيز النفاذ.

وللأهمية المتزايدة للنقل متعدد الوسائط في التبادل التجاري لم يقف طموح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، عند هذا الحد، فقد تبني عام ١٩٩١ وبالإشتراك مع غرفة التجارة الدولية (ICC)، وضع قواعد قانونية تسمى قواعد UNCTAD/ICC بشأن وثائق النقل الدولي متعدد الوسائط، ودخلت حيز النفاذ عام ١٩٩٣، إلا أن تلك القواعد اختيارية وليست أمره، إلا في حال اتفاق أطراف عقد النقل متعدد الوسائط على تبني تلك الوثائق في عقدهم،

(١) انظر: علي سالم أحميدان الشواورة، جغرافية النقل وتطورها، ط١، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٣، ص ٢١.

ومن ثم تكون تلك القواعد ملزمة للطرفين، بناء على اتفاقهم على الالتزام بها، إلا أن أهميتها تكمن في كونها قواعد إرشادية.

وعلى اثر ذلك، بدأت الدول تستشعر بالأهمية البالغة للنقل متعدد الوسائط ودوره في مجال التجارة الدولية، لا سيما الدول العربية، في ظل وجود هذا الفراغ التشريعي الدولي في شأن تنظيم أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، وفي ظل عدم نفاذ الاتفاقية الخاصة بالنقل متعدد الوسائط، وعدم كفاية قوانين تلك الدول الى تنظيم أحكامه، فقد كان لزاماً على الدول العربية، إيجاد نظام موحد للنقل متعدد الوسائط، وتحديد الأطر والقانونية التي تحكم وتنظم عمليات النقل متعدد الوسائط، لا سيما وان هذا النوع من النقل يمر عبر حدود أكثر من دولة واحدة، وتستعمل فيه أكثر من وسيلة من وسائل النقل، ولعدم كفاية القواعد العامة لحل المنازعات القانونية التي تثار بصدده، مما أملى عليها التيقن بضرورة وضع تنظيم دولي يحكم عمليات النقل متعدد الوسائط لا سيما فيما بين الدول العربية، لغرض تيسير وتنظيم انتقال البضائع من دولة عربية الى دولة (دول) عربية أخرى، من اجل تفعيل حركة التبادل التجاري إقليمياً ودولياً، وزيادة القدرة التنافسية لدول المنطقة، وتنمية تجارتها البينية والخارجية، والاتفاق على ضرورة إيجاد حلول للمشكلات القانونية التي تواجه مستقبل النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، ومنها مشكلة البيوع التقليدية، التي لا تساير متطلبات هذا النوع من النقل، والإجراءات الكمركية، بالإضافة الى مشكلة القواعد والأعراف الموحدة الخاصة الاعتمادات المستندية.

وانطلاقاً من نص المادة (٢) من ميثاق جامعة الدول العربية، والتي نصت على وجوب قيام تعاون وثيق بين دول الجامعة في الشؤون الاقتصادية والمالية. وتماشياً مع ضرورة تنظيم انتقال السلع بمختلف الوسائط بين أراضي الدول العربية، ومن هذا المنطلق اتفقت الدول العربية على إبرام اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع فيما بينها. فجاءت اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩.

وهذه الاتفاقية ناتجة عن قرار المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب، بدورته الأربعون بتاريخ ٢٩_٣٠/٤/٢٠٠٨، والقاضي بدمج مشروعين اتفاقيتين كانتا تحت الإعداد في نفس الوقت وهما، مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المشرق العربي،

الذي تبنته لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (أسكوا). ومشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط في إطار جامعة الدول العربية مجلس وزراء النقل العرب. بهدف التوصل إلى اتفاقية واحدة للنقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، من أجل تعزيز حركة التجارة البينية بين الدول العربية^(٢). وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في يوم ١١/٨/٢٠١١، بعد انضمام الجمهورية العربية السورية الى عضوية الاتفاقية بتاريخ ٢٦/٨/٢٠١٠، باعتبارها الدولة الثالثة المنضمة بعد المملكة الأردنية الهاشمية التي انضمت بتاريخ ١٣/١/٢٠١٠، والمملكة العربية السعودية بتاريخ ٢٨/٤/٢٠١٠. وهكذا أصبحت الاتفاقية نافذة المفعول بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إيداع وثائق تصديق ثلاث من الدول العربية عليها، وهذا ما نصت عليها المادة(٤٦) من الاتفاقية.

وعليه، فإن اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، وضعت من أجل توحيد النظام القانوني الذي يحكم النقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع، من خلال وحدة عقد النقل، ووحدة وثيقة النقل متعدد الوسائط، ووحدة المسؤولية، ووحدة أجرة النقل، ووحدة التأمين على البضاعة المنقولة. بالإضافة الى إزالة العوائق القانونية التي تدفع التجارة الدولية الى قيام نظام اقتصادي موحد بين جميع الدول العربية في هذا المجال، يحفظ حقوق كل من المرسلين ومتعهدي النقل متعدد الوسائط على السواء، بالإضافة الى تنظيم عمل شركات النقل، من اجل توفير وتوزيع مجالات الوصول لمناطق محددة ومختارة في المنطقة العربية^(٣).

كما أخذت نصوص هذه الاتفاقية بالتطورات التكنولوجية والتجارية، التي حصلت في مجال النقل متعدد الوسائط، الذي غدا واقعاً لأبد من التسليم به وتنظيمه من الناحية القانونية، ويصعب غض النظر عن تنظيمه قانوناً، حيث بدأت هذه الحقيقة واضحة عندما ظهر الحاسب الآلي، وشبكة الانترنت، وبدأ استعمال هذا الجهاز وهذه الشبكة يتدخل في كافة مفاصل الحياة، مما أدى الى استحداث طرق ومفاهيم جديدة لتطوير كفاءة النقل متعدد الوسائط، ولم تكن وثيقة

(٢) انظر: جامعة الدول العربية، مجلس وزراء النقل العرب، الدورة (٤٠)، تاريخ ٢٩_٣٠/٤/٢٠٠٨، والمناخ على الموقع الالكتروني الآتي:

(٣) انظر: علي سالم أحميدان الشوارة، جغرافية النقل وتطورها، مرجع سابق، ص ٣٤٢.

النقل متعدد الوسائط بمنأى عن تدخل الحاسب الآلي وشبكة الانترنت في وظائفها، التي اعتادت أن تقدمها هذه الوثيقة في مجال التجارة والنقل متعدد الوسائط، وبالتالي ظهرت وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية التي تنشأ على دعامة الكترونية، لتحل محل وثيقة النقل متعدد الوسائط الورقية التي تنشأ على دعامة ورقية في مجال التجارة والنقل متعدد الوسائط. بشرط أن يكون هناك اتفاق مسبق بين المرسل ومتعهد النقل على إصدار وثيقة نقل متعدد وسائط الكترونية، واستخدامها في عمليات النقل متعدد الوسائط.

وعليه، فالتجارة أصبحت اليوم في الغالب تجارة الكترونية، والوثائق والمستندات التجارية أصبحت في الغالب وثائق ومستندات الكترونية أيضاً، ومن ثم فإن التجارة الالكترونية واقعاً قائماً في التصرفات المدنية والتجارية على حد سواء، ومن الصعب غض النظر عن تنظيمها قانوناً. بالإضافة الى تدخل التطور التكنولوجي في نطاق المعاملات التجارية والمدنية، ومن خلال التوقيع الالكتروني المتمتع بأهمية كبيرة في إثبات المعاملات الالكترونية خاصة التجارية منها والمعتمدة على السرية والثقة والأمان والحجية التي يوفرها التوقيع الالكتروني، الذي وضع أول تنظيم له في ولاية يوتا الأمريكية عام ١٩٩٥، والذي تضمن التوقيع على الوثائق الالكترونية باستخدام آليات التشفير القائمة على المفاتيح العام والخاص والذي يصدر من جهة التصديق الالكتروني المعدة لذلك^(٤). ثم بعد ذلك أصدرت القانون النموذجي للتوقيعات الالكترونية عام ٢٠٠١، مما دفع التشريعات الوطنية بالعمل على تهيئة بيئة قانونية تستوعب تلك الوثائق الالكترونية، من حيث انجازها أو توثيقها أو إثباتها^(٥).

بالإضافة الى ذلك، فإن اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، عالجت الأحكام الموضوعية التي كانت قائمة في ظل الاتفاقيات والقواعد المعنية بالنقل متعدد الوسائط، لاسيما اتفاقية النقل متعدد الوسائط عام ١٩٨٠، وقواعد (UNCTAD/ICC) بشأن وثائق النقل الدولي

⁴⁾ See: Tony Davies, Director of the Electronic Commerce Innovation Center, University of Wales, Cardiff, United Kingdom, 30 June, 1998, p.4.

^(٥) انظر: محمد السيد عمران، الالتزام بالأعلام الكتروني قبل التعاقد عبر شبكة الانترنت، الدار الجامعية، القاهرة ٢٠٠٦، ص ٨٩ وما بعدها.

متعدد الوسائط، فأبقت على جزء من تلك الأحكام، في حين أضافت أحكاماً مستحدثة وعالجتها معالجة دقيقة.

وفي ظل هذه الأهمية الكبيرة للنقل متعدد الوسائط، وما تلعبه وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، باعتبارها من أهم عناصر النقل متعدد الوسائط، إلا أنها لم تحظ بالاهتمام ذاته الذي حظيت به سندات الشحن الالكترونية، فاتفاقية النقل متعدد الوسائط لعام ١٩٨٠، وقواعد ١٩٩١، لم تتناولوا هذه الوثيقة بقدر كاف من القواعد التي تنظم أحكامها، والأمر ذاته في التشريعات الوطنية المقارنة، مما جعل الفقه يتأثر في ذلك، حيث تباينت آراء الفقهاء حول مدى أهمية تلك الوثيقة في النقل متعدد الوسائط، ومدى إمكانية أن تؤدي الوظائف ذاتها التي تؤديها الوثائق الأخرى في مجال التجارة والنقل، الأمر الذي دفع رأي في الفقه الى اعتبارها جميلة على الورق فقط، ألا أنه من الناحية العلمية لا تطبق لها، ولا يمكن أن يطبق ما لم يكن هناك تنظيم دولي لكل من الناقلين أو الناقلين المعينين يتفقون فيما بينهم على صيغة أخرى تكسب هذا المستند قوة قانونية وعملية^(٦).

في حين اعتبرها رأي آخر في الفقه على أن شأنها هو شأن الوثائق والمستندات المستخدمة في التجارة البحرية، ولا بد من أن تواجه بعض المشاكل في بداية استعمالها، ألا أنه وبمرور الزمن يمكن معالجة هذه المشاكل بطريقة أو بأخرى، وأن هذه المشاكل لا تنقص من قيمة هذه الوثيقة، لأنها تعتبر الوثيقة الأكثر ملائمة للنقل الدولي متعدد الوسائط لحد الآن^(٧).

وإزاء هذا الوضع، جاءت اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية عام ٢٠٠٨، والتي عالجت أحكام وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، لما لها من دور رئيس في الحياة التجارية الوطنية والدولية. إذ تقوم هذه الوثيقة بوظائف رئيسة مهمة منها، إنها تعد أداة تفيد استلام متعهد النقل البضاعة من المرسل، كما أنها تعدّ دليلاً على إثبات عقد النقل متعدد الوسائط

(٦) انظر: مجيد حميد العنكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ١٧٦.

(٧) انظر: هاشم رمضان الجزائري، أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لإثبات عقد النقل البحري، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة الثالثة عشر، ١٩٨٩، ص ١٦١ وما بعدها.

بين المرسل ومتعهد النقل، كما أنها تثبت ملكية البضاعة، مما يجعل من حيازتها بمثابة حيازة البضاعة التي تمثلها، إذ تُمكن حاملها من المطالبة بتسليم البضاعة في مكان الوصول، وبالتالي تُرتب النتائج القانونية نفسها التي تترتب على الحيازة نفسها، بالإضافة إلى الدور الائتماني المهم الذي تقوم به في تمويل عمليات الاعتماد المستندي.

بالإضافة إلى ما تُرتبه وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، من آثار كثيرة بالنسبة لمتعهد النقل أو المرسل أو الغير، وهذه الآثار ناتجة عن استخدامها وفق عقد النقل متعدد الوسائط. فالتزام متعهد النقل متعدد الوسائط بإصدار وثيقة النقل متعدد الوسائط، يُعدّ من أهم الالتزامات الملقاة على عاتقه، بالإضافة إلى التزامات أخرى تتعلق بتسلم البضاعة من المرسل وتسليمها إلى المرسل إليه، ناهيك عن التزام المحافظة على البضاعة طوال فترة النقل متعدد الوسائط. وبالتالي فإن الإخلال بالالتزامات الملقاة على عاتق متعهد النقل متعدد الوسائط، تؤدي إلى قيام المسؤولية وفق عقد النقل متعدد الوسائط، ومن ثم تبرز حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية في الإثبات، سواء كانت بين المرسل ومتعهد النقل، أو بين الغير.

وقد أصبحت هذه الوظائف التي تقوم بها وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية تلبّي طموحات ومتطلبات التجارة الدولية، نتيجة المساوئ التي تترتب على استخدام وثيقة النقل متعدد الوسائط العادية في التعاملات التجارية. ومن هذه المساوئ، تأخير وصولها إلى مكان الوصول. إذ تصل البضاعة إلى مكان الوصول قبل أن تصل تلك الوثيقة، مما يربط على ذلك مشاكل أخرى على مستوى تسليم البضاعة إلى المرسل إليه لحين وصول تلك الوثيقة. فضلاً عن الضرر الذي قد يصيب البضاعة نتيجة تعرضها إلى ظروف مناخية سيئة لبقائها فترة طويلة في مكان الوصول، وتأخر المرسل إليه في استلامها، الأمر الذي ينتج عنه خسائر مالية ونفقات إضافية عند وضع البضاعة في مخازن خاصة، لحين وصول وثيقة النقل متعدد الوسائط التقليدية. ناهيك عن مشكلة متطلبات أكثر من نسخة من وثيقة النقل متعدد الوسائط التقليدية، مما يؤدي إلى سهولة تزويرها، وتعرضها إلى المحو، أو التعديل في محتوياتها، وطول إجراءات التحقق من صحتها، بخلاف وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية التي تكون أكثر أماناً من هذه الجهة.

إلا أن ذلك لا يعني أن وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية لا تكون محاطة بالعديد من المخاطر العملية التي يمكن أن تواجهها، نتيجة إنشاؤها وإرسالها بوسيلة الكترونية، فعلى الرغم من المزايا العديدة التي توفرها تلك الوسيلة، التي يتم التعامل بموجبها بين أطراف عقد النقل متعدد الوسائط، إلا أن تلك الوسيلة من شأنها أن تؤدي الى منازعات بين أطرافها، ومن ثم تقام المسؤولية التي غالباً ما تقع على متعهد النقل، كونه الطرف الذي يقوم بإصدارها الى المرسل، وتقع عليه مسؤولية الوفاء بجميع الالتزامات التي تفرضها، إلا أن هناك مسؤولية أخرى تفرضها طبيعة النظام الالكتروني الذي يتم تداول تلك الوثيقة عن طريقه، والذي يُعرف بنظام تبادل البيانات الالكترونية.

إلا أن الأخذ بنظام تبادل البيانات الالكترونية، يتطلب إبرام عقد بين المرسل ومتعهد النقل، يسمى عقد تبادل البيانات الالكترونية، وهذا العقد يتم بمقتضاه إرسال البيانات محل التبادل من الحاسب الآلي الى حاسب آخر، لغرض بيان مسؤولية القائم على النظام الالكتروني في حال التأخير أو الخطأ في إرسال وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، أو عند اختراق سرية البيانات التي تتضمنها تلك الوثيقة. وهذا ما تبنته لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (UNCTAD)، من خلال وضع القواعد الخاصة لنظام تبادل البيانات الالكترونية، وهذه القواعد تتضمن الظروف التي يتم فيها تبادل البيانات الالكترونية، وأحكام المتطلبات الأساسية ذات الطابع الفني والإجرائي.

أما في حال نشوء منازعات بين أطراف وثيقة النقل متعدد الوسائط، سواء كانت بين متعهد النقل أو المرسل أو المرسل اليه، فهناك تنوعاً في الآليات التي يمكن عن طريقها تسوية المنازعات التي تثيرها وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، سواء كانت بالتقاضي أو بالتحكيم.

ولم يقتصر تنظيم وثيقة النقل متعدد الوسائط على اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية، فقد تخضع في تنظيمها الى الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل أحادي الوساطة، ومنها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ) لعام ١٩٧٨، واتفاقية روتردام (اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً بطريق البحر لعام

٢٠٠٨)، وهي من الاتفاقيات الحديثة في مجال النقل البحري، والتي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة، فضلاً عن التشريعات الوطنية كقوانين التجارة البحرية وقوانين النقل.

فقد تناولت اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨ النقل متعدد الوسائط، والتي أطلقت عليه (النقل من الباب إلى الباب) وذلك في المادتين (٢٦، ٨٢) من الاتفاقية؛ نتيجة ظهور نظام النقل بالحاويات، الذي ساهم في تطور النقل متعدد الوسائط الى درجة كبيرة، كونه يتميز بسرعة تداول البضائع عبر وسائط النقل المختلفة، وكونه أكثر أماناً وملائمة للبضائع المنقولة، الأمر الذي جعل من السهل على متعهد النقل أن يأخذ على عاتقه عملية النقل من الباب إلى الباب. إلا أن الاتفاقية اشترطت في نطاق تطبيقها على النقل متعدد الوسائط، أن يشتمل هذا النوع من النقل على رحلة بحرية كشرط أساسي. أما عقود النقل متعدد الوسائط الأخرى التي لا يدخل فيها النقل البحري فلا تدخل في نطاق تطبيق الاتفاقية. وهو ما يجعلها قاصرة على بعض صور النقل متعدد الوسائط دون بعضها الآخر الذي لا يدخل فيه النقل البحري، وبالتالي يكون هذا الوضع القانوني فيه من القصور الذي يعرضها الى الانتقاد.

وسنقتصر في دراستنا هذه على بحث وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، وفق أحكام اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩، والاتفاقيات ذات الصلة والقوانين المقارنة، وترجع أهمية هذا الموضوع الى انتشار هذا النوع من الوثائق في مجال التجارة والنقل متعدد الوسائط، وما يمكن أن يصاحب هذه الوثائق من مشكلات قانونية، والذي يقتضي معالجتها وطرح الحلول لها من اجل الوصول الى صيغة تضمن لهذه الوثائق الحماية والاستقرار، وقطع الطريق أمام المنازعات التي قد تثار مستقبلاً.

وهنا يبرز التساؤل حول، مدى استعداد وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية للحلول محل وثيقة النقل متعدد الوسائط العادية، وحل المشاكل التي تثيرها سواء على مستوى التنظيم التشريعي، ام على مستوى التطبيقات القضائية، ام على مستوى الفقه، والتي دفعت المعنيين بالنقل الدولي متعدد الوسائط بالتخلي عنها لصالح وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية.

وهل هذا يعني أن النقل الدولي متعدد الوسائط، قد وجد فعلاً البديل لوثيقة النقل متعدد الوسائط العادية؟ ام أن وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية سوف تثير بعض المشاكل الخاصة

بسبب طبيعتها الالكترونية.ومن هذه المشاكل؛ قدرة وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية على أن تؤدي الوظائف نفسها التي تؤديها وثيقة النقل متعدد الوسائط العادية، دون وجود أية معوقات تقف أمامها لتأدية تلك الوظائف؟ وهل لهذه الوثيقة الحجية ذاتها المقررة لوثيقة النقل متعدد الوسائط العادية في الإثبات في القوانين المقارنة كالعراقي والمصري واللبناني، والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وما هي المعوقات التي تواجهها في الإثبات؟ وما هي مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط حال إخلاله بالالتزامات الملقاة على عاتقه نتيجة استخدام وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، وما هي مسؤولية القائم على النظام الالكتروني، وما هي الآليات المتبعة في تسوية المنازعات الناشئة عن استخدام وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، وهل القواعد القانونية الحالية الواردة في اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩، كافية في تنظيم أحكام وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، أو لا بد من إصدار قواعد قانونية جديدة تحكم هذا النوع الوثائق؟

وللإجابة عن هذه التساؤلات، سنتبع في هذه الدراسة، المنهج المقارن وفق أحكام اتفاقية النقل متعدد الوسائط بين الدول العربية لعام ٢٠٠٩، مؤثرين المقارنة بين تلك الاتفاقية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع الدراسة، والقوانين المقارنة ومنها، القانون العراقي والمصري واللبناني، كلما وجدنا إلى ذلك سبيلاً بأسلوب علمي يعتمد على تحليل المعلومة وعرضها بالطريقة التي تناسب كل موضوع، لغرض معرفة ماهية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، من حيث مفهومها وبيان تعريفها، وتمييزها عن الوثائق الأخرى المشابهة لها، والطبيعة القانونية لها، وأنواعها والبيانات التي تحتويها، وما هي وظيفتها التي تؤديها، كذلك بيان القواعد الناظمة لها من حيث الإثبات وتسوية المنازعات الناشئة عنها، كل ذلك سوف نتناوله من خلال تقسيم الأطروحة الى بابين، اعرض في أولهما ماهية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، وخصص الفصل الأول لبحث المقصود بوثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، أتناول فيه تعريفها وتمييزها عن غيرها من الوثائق الأخرى، وأشكالها والبيانات التي تحتويها في مبحثين، وافرد الفصل الثاني لبحث وظائف وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية من حيث كونها أداة لاستلام البضاعة وإثبات عقد النقل متعدد الوسائط، ومن حيث كونها أداة لتمثيل البضاعة والائتمان في مبحثين أيضاً.

واخصص الباب الثاني للقواعد الناظمة لوثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، واقسمه الى فصلين أيضاً، ابحث في القواعد الناظمة من حيث الإثبات في أولهما، وأتناول فيه مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط من خلال الطبيعة القانونية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط، وحالات تحقق المسؤولية والإعفاء منها، وأتناول في المبحث الثاني حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط في الإثبات، وافرد الفصل الثاني لبحث القواعد الناظمة لتسوية المنازعات التي تثيرها وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية، واعرض فيه تسوية المنازعات بالتقاضي، وتسوية المنازعات بالتحكيم في مبحثين. وانهي دراستي بخاتمة اضمنها أهم النتائج والتوصيات.

الفهرست

الصفحة	الموضوع
١	المقدمة
٩	الباب الأول ماهية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١٠	الفصل الأول: مفهوم وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١٠	المبحث الأول: المقصود بوثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١٠	المطلب الأول: تعريف وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية وتمييزها
١١	الفرع الأول: تعريف وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١١	أولاً: التعريف الفقهي
١١	ثانياً: التعريف التشريعي
١٣	الفرع الثاني: تمييز وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية عن غيرها
١٣	أولاً: تمييز وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية عن وثيقة النقل متعدد الوسائط العادية.
١٥	ثانياً: تمييز وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية عن وثائق النقل الأخرى.
١٥	أ_ وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية ووثيقة النقل المتتابع .
١٦	ب: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية ووثيقة الشحن المباشرة.
١٨	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لوثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١٩	الفرع الأول: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية هي عقد النقل متعدد الوسائط

١٩	أولاً: يتم نقل البضاعة بين دولتين عربيتين
٢٠	ثانياً: استخدام واسطتين نقل مختلفتين
٢٢	الفرع الثاني: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط
٢٥	المبحث الثاني: أنواع وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية وبياناتها
٢٥	المطلب الأول: أنواع وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
٢٥	الفرع الأول: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية القابلة للتداول
٢٦	أولاً: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية للأمر (الاذنية)
٢٧	أ. التطهير الناقل لملكية البضاعة
٢٨	ب. التطهير التوكيلي
٢٩	ج. التطهير التأميني
٣١	ثانياً: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية للحامل
٣٢	الفرع الثاني: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية غير القابلة للتداول
٣٤	المطلب الثاني: بيانات وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
٣٤	الفرع الأول: البيانات المتعلقة بدولية النقل وشروط عقد النقل متعدد الوسائط
٣٥	أولاً: البيانات المتعلقة بدولية النقل متعدد الوسائط.
٣٥	ثانياً: البيانات المتعلقة بشروط عقد النقل متعدد الوسائط
٤٠	الفرع الثاني: البيانات المتعلقة بالبضاعة ووثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
٤٠	أولاً: البيانات المتعلقة بالبضاعة

٤٤	ثانياً: البيانات المتعلقة بوثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
٥٠	الفصل الثاني:وظائف وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
٥٠	المبحث الأول:وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية أداة لاستلام البضاعة واثبات عقد النقل متعدد الوسائط
٥١	المطلب الأول:وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية أداة لاستلام البضاعة
٥١	الفرع الأول : مفهوم التحفظات
٥٢	أولاً: تعريف التحفظات
٥٢	ثانياً: شروط تحفظات متعهد النقل متعدد الوسائط
٥٣	١.الشروط الشكلية
٥٣	٢.الشروط الموضوعية
٥٣	أ- أن تكون التحفظات دقيقة
٥٤	ب- أن تكون لديه أسباب اشتباه تحمله على إدراج التحفظات
٥٤	ج- أن لا تكون لديه الوسائل المعقولة والقابلة للتطبيق عملياً للتأكد من صحة البيانات
٥٤	د- أن لا تشمل جميع البيانات
٥٦	الفرع الثاني: أثر التحفظات على وظيفة وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية كأداة لاستلام البضاعة
٥٦	أولاً: التحفظات الجوازية
٥٧	ثانياً: التحفظات الوجوبية
٥٧	١- في النقل العادي

٥٨	٢- النقل بالحاويات
٦٤	المطلب الثاني: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية أداة لإثبات عقد النقل متعدد الوسائط
٦٤	الفرع الأول: التأصيل القانوني لمتعهد النقل متعدد الوسائط
٦٥	أولاً: متعهد النقل وكيل بالعمولة بالنقل
٦٧	ثانياً: متعهد النقل مُرحّل بضائع
٧٢	الفرع الثاني: توقيع متعهد النقل متعدد الوسائط
٧٥	أولاً: التوقيع بالقلم الالكتروني
٧٦	ثانياً: التوقيع الكودي
٧٦	ثالثاً: التوقيع البيومتري
٧٧	رابعاً: التوقيع الرقمي
٧٨	المبحث الثاني: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية أداة لتمثيل البضاعة والائتمان
٧٩	المطلب الأول: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية أداة لتمثيل البضاعة
٧٩	الفرع الأول: المقصود بوثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية الممثلة للبضاعة
٨٠	أولاً: حيازة البضاعة وفقاً لنظام (CMI)
٨٢	ثانياً: حيازة البضاعة وفقاً لنظام (Bolero)
٨٤	١- التشفير المتماثل
٨٥	٢- التشفير غير المتماثل
٨٧	الفرع الثاني: شروط تمثيل وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية للبضاعة

٨٧	أولاً: أن تُعَيَّن وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية البضاعة تعييناً كافياً
٨٩	ثانياً: أن تكون وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية نافذة على متعهد النقل
٩٠	ثالثاً: أن تكون وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية قابلة للتداول
٩٢	المطلب الثاني: وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية أداة ائتمان
٩٢	الفرع الأول: مفهوم الاعتماد المستندي الالكتروني
٩٣	أولاً: تعريف الاعتماد المستندي الالكتروني
٩٤	ثانياً: تمييز الاعتماد المستندي الالكتروني عن غيره
٩٤	١- تمييز الاعتماد المستندي الالكتروني عن الاعتماد المستندي العادي
٩٥	٢- تمييز الاعتماد المستندي عن الاعتماد للسحب على المكشوف
٩٥	ثالثاً: أنواع الاعتماد المستندي الالكتروني
٩٦	١- من حيث قوة التزام المصرف
٩٧	٢- من حيث تدخل مصرف آخر في تنفيذه
٩٨	٣- من حيث القابلية للتحويل
٩٩	٤- من حيث القابلية للتجزئة
١٠٠	الفرع الثاني: دور وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية في التزامات المصرف
١٠٠	أولاً: تقديم وثيقة النقل متعدد الوسائط ودفع قيمتها
١٠٢	ثانياً: رفض المصرف استلام وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية ودفع قيمتها

١٠٤	الباب الثاني القواعد الناظمة لوثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١٠٤	الفصل الأول : القواعد الناظمة من حيث المسؤولية ووسائل اثباتها
١٠٥	المبحث الأول: مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
١٠٥	المطلب الأول :الطبيعة القانونية لمسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
١٠٥	الفرع الأول: أسس مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
١٠٨	أولاً: النظام الشبكي
١٠٩	ثانياً: النظام الموحد
١١٢	الفرع الثاني:فترة مسؤولية متعهد النقل متعدد الوسائط
١١٧	المطلب الثاني :حالات تحقق مسؤولية متعهد النقل والإعفاء منها
١١٨	الفرع الأول :حالات تحقق مسؤولية متعهد النقل
١١٨	أولاً: حالة فقد وتلف البضاعة
١٢٣	ثانياً: حالة التأخير في تسليم البضاعة
١٢٧	الفرع الثاني:حالات إعفاء متعهد النقل من المسؤولية
١٢٨	أولاً:أسباب إعفاء تتعلق بالبضاعة
١٢٨	١- خطأ المرسل أو المرسل اليه أو وكلاهما أو ممثليهما
١٣١	٢-العيب الكامن أو الخفي في البضاعة
١٣١	٣- النقص في حجم البضاعة أو وزنها أثناء النقل بسبب طبيعتها

١٣٢	٤- تقديم معلومات غير صحيحة
١٣٣	ثانياً: أسباب إعفاء خارجية
١٣٣	١- القوة القاهرة
١٣٤	٢- أسباب أخرى
١٣٥	المبحث الثاني: حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية في الإثبات
١٣٥	المطلب الأول: حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية في الإثبات من حيث الموضوع
١٣٥	الفرع الأول: حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط في الإثبات في القوانين المقارنة
١٤٧	الفرع الثاني: حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط في الإثبات في الاتفاقيات الدولية
١٥٣	المطلب الثاني: حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية في الإثبات من حيث الأطراف
١٥٣	الفرع الأول: حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية بين المرسل ومتعهد النقل.
١٦٠	الفرع الثاني: حجية وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية بالنسبة للغير
١٦٦	الفصل الثاني: القواعد الناظمة من حيث تسوية المنازعات
١٦٦	المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١٦٦	المطلب الأول: مفهوم عقد تبادل البيانات الالكترونية.
١٦٧	الفرع الأول: تعريف عقد تبادل البيانات الالكترونية
١٧٠	الفرع الثاني: القواعد القانونية لعقد تبادل البيانات الالكترونية

١٧٠	أولاً: قواعد القانون النموذجي بشأن التجارة الالكترونية لعام ١٩٩٦م (الاونسيترال).
١٧٤	ثانياً: قواعد غرفة التجارة الدولية بشأن التعاقد الالكتروني لعام ٢٠٠٤.
١٧٦	ثالثاً: قانون الاونسيترال النموذجي بشأن السجلات الالكترونية القابلة للتحويل لعام ٢٠١٧
١٧٧	المطلب الثاني :مسؤولية القائم على نظام تبادل البيانات الالكترونية
١٧٧	الفرع الأول: طبيعة التزام القائم على نظام تبادل البيانات الالكترونية
١٨٠	أولاً: إصدار وتسليم وحفظ شهادة التصديق
١٨١	ثانياً:مسك سجل الكتروني
١٨١	ثالثاً:التأكد من صحة المعلومات
١٨١	رابعاً:الالتزام بالسرية
١٨٤	الفرع الثاني:حالات مسؤولية القائم على نظام تبادل البيانات الالكترونية
١٨٤	أولاً: التأخير أو الخطأ في إرسال رسالة البيانات الالكترونية
١٨٥	ثانياً: اختراق سرية البيانات الالكترونية
١٨٧	المبحث الثاني:آليات تسوية المنازعات التي تثيرها وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١٨٧	المطلب الأول:تسوية المنازعات بالتقاضي
١٨٨	الفرع الأول:تحديد المحكمة المختصة للفصل في منازعات وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
١٨٩	أولاً: القيود الجغرافية

١٩٠	ثانياً: القيود القانونية
١٩١	الفرع الثاني: دعوى المسؤولية
١٩٢	أولاً: أطراف دعوى المسؤولية
١٩٣	ثانياً: تقادم دعوى المسؤولية
١٩٦	المطلب الثاني: تسوية المنازعات بالتحكيم
١٩٦	الفرع الأول: مفهوم التحكيم الالكتروني
١٩٧	أولاً: تعريف التحكيم الالكتروني
١٩٨	ثانياً: تمييز التحكيم الالكتروني عن غيره.
١٩٨	١- التحكيم الالكتروني والمفاوضات الالكترونية.
١٩٩	٢- التحكيم الالكتروني و الوساطة الالكترونية.
٢٠٠	٣- التحكيم الالكتروني والتوفيق الالكتروني.
٢٠٢	ثالثاً: مميزات التحكيم الالكتروني
٢٠٣	الفرع الثاني: دور التحكيم الالكتروني في تسوية منازعات وثيقة النقل متعدد الوسائط الالكترونية
٢٠٥	أولاً: القيود الجغرافية
٢٠٩	ثانياً: القيود القانونية
٢١٤	الخاتمة
٢٢٠	المراجع

٢٤٣	الملاحق
٢٧٦	الفهرست