



جامعة بيروت العربية
كلية الحقوق والعلوم
السياسية
قسم الدراسات العليا

سندات الشحن الإلكترونية في النقل البحري

وحجيتها في الإثبات

(دراسة مقارنة)

Electronic Bills of Lading in Maritime Transport And its Validity as an Evidence (A Comparative Study)

رسالة مقدمة من الطالب

صدام عبد الحسين رميش

لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص

إشراف الدكتور

فاتن حسين حوى

أستاذ القانون التجاري المساعد

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة بيروت العربية

المقدمة

تعدّ سندات الشحن البحرية، عنصراً أساسياً في التجارة الدولية، لما لها من دور مهم في نطاق التجارة البحرية، نتيجة نمو العمليات التجارية بين الدول. مما جعل تلك السندات تقوم بدور رئيس في الحياة التجارية الوطنية والدولية على حد سواء^(١). لأنه أداة لأستلام البضاعة، ووسيلة قوية لأثبات عقد النقل البحري وأداة ائتمان، إذ لها دور رئيس في عمليات الاعتماد المستندي.

مما جعل لتلك السندات سطوتها على التجارة الدولية. فلا يكاد ينعقد مؤتمر دولي، إلا وي طرح موضوع سندات الشحن البحرية، الذي كان يمثل حصة الأسد في تلك المؤتمرات، كما ظهرت العديد من البحوث والمقالات، فيما كان تستطيع أن تؤدي الوظائف المناطة بها^(٢)، إذ تقوم سندات الشحن الورقية بوظائف رئيسة مهمة منها، أن تلك السندات تُعدّ أيضاً من الناقل الى الشاحن تفيد استلامه البضاعة، كما أنه يُعدّ دليلاً على عقد النقل البحري القائم بين الناقل والشاحن، فضلاً عن أنه يثبت ملكية البضاعة مما يجعل من حيازته بمثابة حيازة البضاعة التي يمثلها، إذ يُمكن حامله من المطالبة بتسليم البضاعة في ميناء الوصول، وبالتالي ترتب النتائج القانونية نفسها التي تترتب على الحيازة نفسها، ناهيك عن الدور الائتماني المهم الذي تقوم فيه في تمويل عمليات الاعتماد المستندي.

إلا إنّه رغم الوظائف التي تقوم بها سندات الشحن الورقية في النقل البحري، لكنّها أصبحت لا تلبّي طموحات ومتطلبات التجارة الدولية؛ نتيجة المساوى التي تترتب على الاستخدام الورقي في التعاملات التجارية. ومن هذه المشاكل، تأخير وصولها الى ميناء الوصول. إذ تصل البضاعة الى ميناء الوصول قبل أن تصل تلك السندات، مما يرتب على ذلك مشاكل أخرى على مستوى تسليم البضاعة الى المرسل اليه لحين وصول تلك السندات، والسبب في ذلك يرجع

(١) انظر: عزيز العكيلي، دور سند الشحن في تنفيذ عقد البيع سيف او كاف، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧١، ص ٨٧.

(٢) انظر: هاشم رمضان الجزائري، أثر وظيفة الحاويات على وظيفة سند الشحن كأداة لأثبات عقد النقل البحري، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد الثالث، السنة الثالثة عشر، ١٩٨٩، ص ١٤٩.

الى الإجراءات المصرفية الطويلة والمعقدة التي تمر بها سندات الشحن الورقية لانجاز متطلبات الاعتماد المستندي^(٣).

بالإضافة الى مشكلة خزن الأوراق التي تظهر نتيجة استعمال سندات الشحن الورقية، إذ تبلغ كمية الأوراق حداً مرهقاً، لدرجة أنها تقدر بالوزن وليس بالعدد^(٤). ناهيك عن الضرر الذي قد يصيب البضاعة نتيجة تعرضها الى ظروف مناخية سيئة لبقتها فترة طويلة على رصيف ميناء الوصول، وتأخر المرسل اليه في استلامها، الأمر الذي تكبد خسائر مالية ونفقات إضافية عند وضع البضاعة في مخازن خاصة، لحين وصول سندات الشحن الورقية.

فضلاً عن ذلك فان استخدام سندات الشحن الورقية تكون سهلة التزوير بسبب متطلبات النقل؛ الذي يتطلب أكثر من نسخة من سندات الشحن الورقية، مما يؤدي بالنتيجة الى سهولة تزوير محتوياتها^(٥). وبما أن تلك السندات تخضع في تنظيمها الى الاتفاقيات الدولية مثل بروكسل لسندات الشحن لعام ١٩٢٤، والبروتوكول المعدل لها لعام ١٩٦٨، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (اتفاقية هامبورغ) لعام ١٩٧٨، بالإضافة الى التشريعات الوطنية كقوانين التجارة البحرية وقوانين النقل.

وإذا كانت بعض هذه الاتفاقيات والقوانين لا تتضمن أحكاماً محددة يشترط فيها أن تكون سندات الشحن ورقية بالتعامل، جاز ذلك الاستعاضة عن ذلك بسندات شحن الكترونية. والتي تشكل محوراً جديداً في التجارة الدولية، والذي يلزم معه قيام نظام قانوني يسمح لأطراف عقد النقل البحري، بنقل الحقوق والالتزامات فيما بينهما بوسيلة الكترونية^(٦)، وبالتالي القضاء على المشاكل كافة التي تثيرها سندات الشحن الورقية.

مما دعت الجهود الدولية، والمتخصصون في مجال النقل البحري، تزامناً مع التطور الحاصل في مجال التجارة والنقل وظهور وسائل الاتصالات الحديثة التي بموجبها أصبح العالم عبارة عن قرية صغيرة، والتي لها اثرٌ بالغ في حجم التبادل التجاري بصورة عامة والنقل

(٣) انظر الموقع الالكتروني <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/gehrke.pdf> تاريخ الدخول ٢٠١٢/١١/١٦.

(٤) انظر: عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، القاهرة، ١٩٨٣، ص ٢٠٨.

(٥) انظر: خليل أبراهيم محمد خليل، القانون الواجب التطبيق على سندات الشحن البحرية، رسالة ماجستير، جامعة الموصل، ٢٠٠٥، ص ١٦٣.

(٦) انظر: نصار محمد الحلالمة، التجارة الالكترونية في القانون، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٢، ص ١٥٢.

البحري بصورة خاصة^(٧)، دعت الى تبني وسائل تكنولوجية وقانونية، تتقل فيها الحقوق والواجبات بين أطراف عقد النقل البحري، وتحاكي بذلك الوسائل الورقية، وتجعل هذه الوسائل لسندات الشحن الالكترونية الوظائف نفسها التي تقوم بها سندات الشحن الورقية، الحجية نفسها المقررة لها في الأثبات، سواء كان ذلك في ظل نظام النقل البحري العادي، أم النقل بالحاويات، وان اختلف البعض من حيث خضوعها للقواعد العامة المقررة في الأثبات التجاري.

وتم اللجوء فعلاً الى محاولات عديدة لتجاوز مشاكل سندات الشحن الورقية، والاستعانة بشي اقل تكلفة، فتم إصدار سندات شحن بواسطة وسائل متطورة منها الفاكس والتلكس. الذي تؤدي تلك الوسائل الى نقل بيانات السند الى المرسل اليه، بوقت أسرع من البريد العادي. إلا أن تلك الوسائل لم تعالج مشاكل سندات الشحن الورقية جميعها، وان كانت تعالج جزءاً منها. فهي تعالج وصول سندات الشحن بوقت قصير وبالتالي تقضي على مشكلة التأخير. وحفظ السندات من التلف أو الضياع، إلا أن ذلك لا يعني القضاء على المشاكل الأخرى ومنها كمية الأوراق المستخدمة في عملية الشحن، وكذلك مشكلة نقله عن طريق التظهير.

ومن ثم اتجه المتخصصون مرة أخرى الى تبني وسائل أخرى حديثة تسير التطورات التكنولوجية الحديثة في ظل ظهور أجهزة الحاسوب وشبكات الانترنت. مما دفعهم الى إجراء تجربة لإصدار سندات شحن تجمع بين النظامين؛ الورقي والالكتروني، وكانت شركة (سيدوكس) العالمية أول من قامت باستخدام سندات شحن من هذا النوع عام ١٩٨٦، وتقوم تلك التجربة على إصدار سندات شحن ورقية تودع بسجل مركزي لدى تلك الشركة، وهذه السندات لا تتقل أبداً بعد إيداعها، لان النقل بعد ذلك يتم الكترونياً الى المشتري الجديد، إلا أن تلك التجربة لم تستمر أكثر من سنة واحدة، وكان نصيبها الفشل؛ ويرجع السبب في ذلك الى احتكار تلك الشركة للسجل المركزي الذي تودع فيه سندات الشحن الورقية. مما دفع أطراف سند الشحن الى عدم إيداع تلك السندات في السجل المركزي؛ اعتقاداً منهم أن هذا النظام وضعته تلك الشركة لتخدم مصالحها فقط وليس أطراف سند الشحن^(٨). ونتيجة لذلك؛ دعى الاتحاد الدولي لجمعيات القانون البحري الدولية (CMI)^(٩)، عام ١٩٩٠ الى تبني نظام جديد لإصدار سندات الشحن الالكترونية، فأصدرت قواعد جديدة لسندات الشحن الالكترونية، تعتمد على الوسائل الالكترونية دون الورقية،

(٧) انظر: مجيد حميد العنبيكي، سندات الشحن وتطور أساليب النقل البحري، مجلة العلوم القانونية، جامعة بغداد، المجلد السابع، العددان الاول والثاني، ١٩٨٨، ص ٤٥.

(٨) انظر: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٧٠.

(٩) CMI، وتعني اللجنة البحرية الدولية، وهي اختصار للكلمات الآتية: Comite Maritime International

عند إصدار وتداول وتسليم البضاعة الى المستلم النهائي^(١٠)، حيث يتم إصدار البيانات المتعلقة بالبضاعة بشكل الكتروني، وترسل بواسطة الناقل الى عنوان الكتروني يحدده الشاحن، بالإضافة الى مفتاح خاص يرسل للشاحن لغرض استخدامه في عمليات أخرى، ويكون ذلك المفتاح مقتصرًا على الناقل والشاحن فقط.

إلا أن هذا النظام وان كان يقوم بوظائف سند الشحن التقليدي، ويلبي طموح أطراف سند الشحن الالكتروني، إلا انه نظام مفتوح؛ ويثير مشاكل أثناء إرسال المفتاح الخاص من الناقل، سواء كان للشاحن الأصلي أو المستلم النهائي؛ مما يجعله عرضة للتصويت والسرقة، أضف الى ذلك إن نصوص القواعد (CMI)، لم تبين الحقوق والالتزامات التعاقدية في كيفية انتقالها في سند الشحن الالكتروني، فأذا رفض الناقل تسليم البضاعة الى المرسل اليه، فلا يستطيع عندئذ المالك الجديد مقاضاة ذلك الناقل^(١١).

وعلى اثر هذه الانتقادات الموجهة الى اللجنة البحرية الدولية (CMI)، في وضع نظام متكامل الى سندات الشحن الالكترونية، ذهب المتخصصون في المجال النقل البحري مرة أخرى؛ الى تبني مشروع جديد لسندات الشحن الالكترونية، يحظى بقبول الأطراف جميعها، ويكون أكثر أماناً. وبالفعل تم وضع نظام (Bolero)^(١٢)، وهو مشروع ممول جزئياً من الاتحاد الأوروبي عام ١٩٩٤^(١٣)، إذ وفقاً لهذا النظام؛ فان المسجل الرئيسي لسندات الشحن الالكترونية سوف يتم إقراره من قبل طرف ثالث موثوق به، ومستقلاً تماماً عن الشاحن والناقل^(١٤)، وبعدها حضي

(١٠) انظر: قواعد (CMI) الخاصة بسندات الشحن الالكترونية على الموقع الالكتروني التالي:

<http://www.comitemaritime.org/Beijing-Conference/0.2767,16732.00.html>

(١١) انظر: حسين شحادة الحسين، موقف البنك من المستندات المخالفة للاعتماد المستندي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ٢٠٠١، ص ٢٤٦.

(١٢) وهي منظمة مكتب تسجيل سندات الشحن الالكترونية، وهي اختصار للكلمات الأتية:

Bills of Lading Electronic Registry Organization

(١٣) انظر: الموقع الالكتروني: <http://www.mn940.net/forum/8650-post3.html> تاريخ الدخول ٢٠١٣/١/١٢.

(١٤) انظر: علي الأمير أبراهيم، كيفية فحص المستندات في الاعتماد المستندي والمراحل التي تمر بها عملية الفحص طبقاً لأحكام قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ والقواعد والأعراف الموحدة لعام ١٩٩٣، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ١٧٧.

هذا المشروع على التصديق من قبل (SWIFT) وهي جمعية الاتصالات المالية بين البنوك العالمية^(١٥).

و(TTC)، وهو نادي النقل المباشر^(١٦). وعليه، فإن هذا النظام هو أكثر أمناً من الأنظمة التي سبقتة، فهو نظام مغلق، وغير مفتوح، وبالتالي فإنه يوفر الأمان للأطراف كافة، عن طريق حفظ البيانات في سجل مركزي، إذ تستطيع الأطراف الاتصال به من أماكنهم، كما يؤدي الى معرفة الناقل لهوية الطرف الآخر مستلم البضاعة في ميناء الوصول^(١٧). وبالتالي فهو نظام آمن يؤدي الى الوظائف المنشودة في سندات الشحن الورقية، إلا أنه لا يوجد تعامل بالورق إطلاقاً.

ونتيجة لتلك التطورات في التعامل التجاري، والذي بموجبه أصبحت سندات الشحن الالكترونية واقعا لا يمكن أنكاره، سارعت الأمم المتحدة بشأن التجارة الالكترونية (Unictrral)، عام ١٩٩٦، الى إصدار القانون النموذجي للكتابة الالكترونية، والذي كان الغرض من إصداره؛ أن تقوم جميع الدول بسن تشريعات الكترونية بالاعتماد عليه، وان تأخذ هذا القانون بعين الاعتبار لتطوير تشريعاتها الوطنية لاستخدام بدائل السندات الورقية^(١٨)، وتوحيد القوانين الواجبة التطبيق على بدائل الأشكال الورقية، وينطبق هذا القانون على نوع من المعلومات التي تكون في شكل رسالة بيانات مستخدمة في سياق أنشطة تجارية، وأعتراف بالقيمة القانونية بين رسالة البيانات الالكترونية وساوى بينها وبين الورقية، متى كان بالإمكان التعرف عليها عن طريق الحواس البشرية أو جهاز الحاسب الآلي، كما أعترف بحجية هذه الرسائل في الأثبات وساوى بينها وبين الورقية أيضاً^(١٩). ثم بعد ذلك أصدرت القانون النموذجي للتوقيعات الالكترونية عام

(١٥) SWIFT، وهي اختصار للكلمات الآتية:

Society for Worldwide Interbank Financial Transactions

انظر: الموقع الالكتروني: <http://epublications.bond.edu.au/cgi/viewcontent> تاريخ الدخول ٢٠١٣/١/١٢.

(١٦) TTC: وهو اختصار للكلمات الآتية: Through Transport Club وتعني نادي النقل المباشر؛ انظر الموقع الالكتروني: <http://epublications.bond.edu.au/cgi/viewcontent> تاريخ الدخول ٢٠١٣/١/١٤.

(١٧) انظر: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٧٨.

(١٨) انظر: أبراهيم احمد أبراهيم، التجارة الالكترونية والملكية الفكرية، مجلة المحاماة، مجلة قانونية تصدر عن نقابة المحامين بجمهورية مصر العربية، العدد الاول، ٢٠٠١، ص ٥٩٣.

(١٩) انظر: نص المادة (الأولى/ السادسة/ التاسعة) من القانون النموذجي (Unictrral) بشأن الكتابة الالكترونية والمنشور على الموقع الالكتروني الآتي:

٢٠٠١، مما دفع التشريعات الوطنية بالعمل على تهيئته بيئه قانونية تستوعب تلك السندات الالكترونية، من حيث انجازها أو توثيقها أو أثباتها^(٢٠).

وعليه، بادرت العديد من التشريعات الوطنية الى إصدار تشريعات تنظم عملية التجارة الالكترونية والتوقيع الالكتروني، تعترف بها بالسندات الالكترونية وجعلها على قدم المساواة مع السندات الورقية في الأثبات^(٢١)؛ ومن هذه التشريعات، قانون التوقيع الالكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤؛ وقانون التوقيع الالكتروني والمعاملات الالكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢.

في حين ذهبت بعض الدول الى تعديل تشريعاتها القائمة وجعلها تستوعب السندات الالكترونية؛ ومن هذه التشريعات، لبنان. إذ اصدر مجلس الوزراء اللبناني المرسوم رقم ٣٥٥٣ لسنة ٢٠٠٠، والذي يهدف الى تعديل قانون أصول المحاكمات المدنية اللبناني، وجعله يستوعب الكتابة الالكترونية والتوقيع الالكتروني ويساوي بينهما في الأثبات.

إلا أن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (Unicttral)، لم تقف عند هذا الحد؛ فقد بادرت بأعداد مسودة اتفاقية تحكم عقود النقل البحري للبضائع، يكفل تلك التطورات الحديثة في استخدام سندات الشحن الالكترونية، والنقل بالحاويات. وقد انتهت من إعداد تلك المسودة عام ٢٠٠٨، ووافقت عليها الدول بالإجماع في نيويورك عام ٢٠٠٨، وبالفعل صدرت اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع كلياً أو جزئياً لعام ٢٠٠٨ في روتردام الهولندية، وسميت عندئذ (اتفاقية روتردام)^(٢٢). ولا شك أن هذه الخطوة تفسح المجال أمام الدول لاستخدام

<http://www.uncitral.org/uncitral/ar/commission/sessions.html> تاريخ الدخول

٢٠١٣/١/٢٢.

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

(٢١) انظر: محمود ثابت محمود، حجية التوقيع الالكتروني في الأثبات (دراسة موجزة)، مجلة المحاماة، مجلة قانونية تصدر عن نقابة المحامين بجمهورية مصر العربية، العدد الاول، ٢٠٠٢، ص ٦٢٣.

(٢٢) انظر: وثائق دولية، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الثالثة والستون، قرار رقم (١٢٢/٦٣) اتخذته الجمعية العامة للأمم المتحدة بناء على تقرير اللجنة السادسة (A/631438)، بشأن مشروع اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود نقل البضائع بطريق البحر كلياً أو جزئياً، والمتاح على الموقع الالكتروني الأتي: <http://www.uncitral.org/uncitral/ar/GA/resolutions.html> تاريخ

الدخول ٢٠١٣/١/٢٥.

سندات الشحن الالكترونية، وتطبيق نظام التوقيع الالكتروني، مما يؤدي الى توفير النفقات والجهد والوقت ورفع مستوى خدمات النقل البحري^(٢٣).

وبالرغم من صدور التشريعات الدولية والوطنية، التي تنظم سندات الشحن الالكترونية وتعترف بوجودها، إلا إن حجية تلك السندات في الإثبات أثارت جدلاً واسعاً بين الفقه والقضاء، حول موضوع حجية تلك السندات ومدى خضوعها للقواعد العامة في الإثبات التجاري، بوصفها محررات عرفية تجارية، وبالتالي يجوز إثبات ما يخالفها بكافة طرق الإثبات، أم أنها تُعدّ استثناءً من تلك القواعد العامة، وبالتالي لا يجوز إثبات ما يخالفها إلا بالكتابة.

ويدور موضوع هذا البحث حول، سندات الشحن الالكترونية في النقل البحري وحجيتها في الأثبات، وترجع أهمية هذا الموضوع الى انتشار هذا النوع من السندات في مجال التجارة والنقل البحري، وما يمكن أن يصاحب هذه السندات من مشكلات قانونية، والذي يقتضي بنا معالجتها وطرح الحلول لها من اجل الوصول الى صيغة تشريعية تضمن لهذه السندات الحماية والاستقرار، وقطع الطريق أمام المنازعات التي قد تثار مستقبلاً.

وهنا يبرز التساؤل حول؛ هل القواعد القانونية الحالية والتي تحكم سندات الشحن الورقية، يمكن تطبيقها على سندات الشحن الالكترونية؟ أو لا بد من إصدار قواعد قانونية جديدة تحكم هذا النوع من السندات؟ وهل سندات الشحن الالكترونية قادرة على أن تؤدي نفس الوظائف التي تؤديها سندات الشحن الورقية، دون وجود أية معوقات تقف أمامها لتأدية تلك الوظائف؟؛ وهل لهذه السندات الحجية في الأثبات في القوانين المقارنة؛ المصري واللبناني والعراقي، والاتفاقيات الدولية، ذات الحجية المقررة لسندات الشحن الورقية، وما هي المعوقات التي تواجهها في الأثبات؟

وللإجابة عن هذه التساؤلات، سنتبع في هذا البحث المنهج المقارن بين القانون المصري واللبناني والعراقي والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع الدراسة؛ لغرض معرفة ماهية سندات الشحن الالكترونية، من حيث مفهومها وبيان تعريفها والتأصيل القانوني لها، وتمييزها عن السندات الأخرى المشابهة لها، وما وظيفتها التي تؤديها، وما حجيتها في الإثبات من حيث الموضوع ومن حيث الأشخاص، كل ذلك سوف نتناوله من خلال الفصلين التاليين:

الفصل الأول: ماهية سندات الشحن الالكترونية.

(٢٣) انظر: فاروق ملش، اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً، مقالة

متاحة على الموقع الالكتروني الآتي: http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_449.pdf

تاريخ الدخول ٢٦/١١/٢٠١٢.

الفصل الثاني: حجية سندات الشحن الالكترونية في الأثبات.

الفهرست

الصفحة	الموضوع
١	المقدمة
٧٣ - ٩	الفصل الاول ماهية سندات الشحن الالكترونية
١٠	المبحث الأول: مفهوم سندات الشحن الالكترونية وتمييزها
١٠	المطلب الأول: تعريف سند الشحن الالكتروني
١٠	الفرع الأول: معنى سند الشحن الالكتروني
١٠	أولاً: معنى سند الشحن الالكتروني لغةً
١٢	ثانياً: معنى سند الشحن الالكتروني اصطلاحاً
١٤	الفرع الثاني: التأصيل القانوني لسند الشحن الالكتروني
١٥	أولاً: سند الشحن الالكتروني هو عقد النقل ذاته
١٨	ثانياً: سند الشحن الالكتروني أداة لإثبات عقد النقل البحري
٢٢	المطلب الثاني: تمييز سند الشحن الالكتروني عما يشتهبه من أوضاع قانونية
٢٢	الفرع الأول: تمييز سند الشحن الالكتروني عن سند الشحن العادي
٢٥	الفرع الثاني: تمييز سند الشحن الالكتروني عن الأوراق المشابهة الأخرى
٢٦	أولاً: سند الشحن الالكتروني والسند برسم الشحن
٢٨	ثانياً: سند الشحن الالكتروني وسند الشحن المباشر
٢٩	ثالثاً: سند الشحن الالكتروني وأوامر التسليم
٣٠	رابعاً: سند الشحن الالكتروني وإيصال استلام البضاعة والإيصال المؤقت
٣١	خامساً: سند الشحن الالكتروني ووثيقة النقل متعدد الوسائط
٣٣	سادساً: سند الشحن الالكتروني والأوراق التجارية الالكترونية
٣٤	المبحث الثاني: وظيفة سندات الشحن الالكترونية

٣٤	المطلب الاول: سندات الشحن الالكترونية أداة لاستلام البضاعة واثبات عقد النقل البحري
٣٥	الفرع الاول: سند الشحن الالكتروني أداة لاستلام البضاعة
٤١	أولاً: توقيع الناقل
٤٥	ثانياً: توقيع الشاحن
٤٦	الفرع الثاني: سند الشحن الالكتروني أداة لإثبات عقد النقل البحري
٤٨	أولاً: النظام المفتوح
٥٢	ثانياً: النظام المغلق
٥٢	المطلب الثاني: سند الشحن الالكتروني أداة لتمثيل البضاعة والائتمان
٥٣	الفرع الاول: سند الشحن الالكتروني أداة لتمثيل البضاعة
٥٥	أولاً: تعيين سند الشحن الالكتروني للبضاعة.
٥٦	ثانياً: أن يكون سند الشحن الالكتروني نافذاً على من أصدره ومخولاً حامله حق المطالبة بتسليم البضاعة
٦٤	ثالثاً: قابلية سند الشحن الالكتروني للتداول
٦٧	الفرع الثاني: سند الشحن الالكتروني أداة للائتمان
٧٠	أولاً: سندات الشحن الالكترونية المقبولة في الاعتماد المستندي
٧٤ - ١٤١	ثانياً: سندات الشحن الالكترونية غير المقبولة في الاعتماد المستندي
٧٥	الفصل الثاني حجية سندات الشحن الالكترونية في الإثبات
٧٥	المبحث الأول: حجية سند الشحن الالكتروني في الأثبات من حيث الموضوع
٧٥	المطلب الأول: حجية سند الشحن الالكتروني في الأثبات في التشريعات الوطنية

٨٤	الفرع الاول: حجية سند الشحن الالكتروني في الأثبات في التشريع المصري
٨٤	الفرع الثاني: حجية سند الشحن الالكتروني في الأثبات في التشريعين اللبناني والعراقي
٨٩	أولاً: التشريع اللبناني
٩٥	ثانياً: التشريع العراقي
٩٧	المطلب الثاني: حجية سندات الشحن الالكترونية في التشريعات الدولية
١٠٢	الفرع الأول: حجية سندات الشحن الالكترونية في الأثبات في اتفاقية هامبورغ
١٠٧	الفرع الثاني: حجية سند الشحن الالكتروني في الأثبات في اتفاقية روتردام
١٠٧	المبحث الثاني: حجية سندات الشحن الالكترونية من حيث الأشخاص
١٠٨	المطلب الأول: حجية سندات الشحن الالكترونية بالنسبة للناقل والشاحن
١١٧	الفرع الأول: حجية سندات الشحن الالكترونية بين الناقل والشاحن في ظل النظام النقل العادي
١١٨	الفرع الثاني: حجية سندات الشحن الالكترونية بين الناقل والشاحن في ظل نظام النقل بالحاويات
١٢٠	أولاً: حجية سند الشحن الالكتروني في النقل أحادي الوساطة
١٢٥	ثانياً: حجية سند الشحن الالكتروني في النقل متعدد الوسائط
١٢٦	المطلب الثاني: حجية سند الشحن الالكتروني بالنسبة للغير
١٢٧	الفرع الأول: تحديد المركز القانوني للمرسل اليه
١٢٨	أولاً: الأشتراط لمصلحة الغير
١٢٩	ثانياً: النيابة الناقصه
١٣٠	ثالثاً: المرسل اليه خلفاً خاصاً للشاحن

١٣٠	رابعاً: عقد النقل ثلاثي الأطراف
١٣١	خامساً: العرف التجاري
١٣٥	سادساً: حيازة سند الشحن الالكتروني
١٣٥	الفرع الثاني: حجية سند الشحن الالكتروني بين الأطراف والغير
١٣٦	أولاً: حجية سند الشحن الالكتروني في علاقه ما بين الشاحن والغير
١٣٦	ثانياً: حجية سند الشحن الالكتروني بين الناقل والغير
١٤٧ - ١٤٢	الخاتمة
١٦٢ - ١٤٨	المراجع
١٦٤	الفهرست
١٦٨	الملخص باللغة الانكليزية
١٦٩	الملاحق

Abstract

This study examined Multi electronic bills of lading in maritime transport and deposited in the proof, purposeful in the first quarter to indicate what electronic bills of lading in terms of the concept and definition, and get to know how to deal with, and that by comparing with bills of lading regular and securities other similar whether issued during the shipping process or securities that are similar to them in commercial law like paper electronic business.

Through this study also been identified to the problems faced by dealing Bills of Lading Electronic in maritime transport for functions performed by the possibility of proving a shipping and receiving goods and representation, and a course in operations documentary credit, within the framework of legislation Egyptian, Lebanese and Iraqi, as well as international conventions that have relevant to the study.

And This study also authoritative electronic bills of lading in evidence, whether in terms of the topic or in terms of people, in the second chapter of this study, where the extent of Authentic electronic bills of lading in the proof of where subject to the general rules established in the proof of trade or mind exception of customary commercial editors, and therefore may not prove the opposite of what states except writing. It was a statement that also authentic among people, and different people in different transport process, whether plain or transfer road transport by container.

And at the end of this study was to reach the most important findings and recommendations.