



جامعة المنصورة
كلية الحقوق
قسم القانون التجاري

سند الشحن الإلكتروني

إعداد الباحث

عباس اسكندر عبد التميمي

نحن إشراف

الأستاذ الدكتور

حستن عبده حستن الماحي

أستاذ القانون التجاري
عميد كلية الحقوق بجامعة المنصورة (الأسبق)

للعام الجامعي

٢٠٢١/٢٠٢٠

مقدمة

يعد سند الشحن البحري الركيزة الأساسية التي تمثل الضمانة القانونية لكل من الناقل والشاحن في عملية النقل البحري، وإن كان هذا الثابت في المعاهدات الدولية التي أصدرت في شأن نقل البضائع بحراً، وإن كان هذا هو المتيقن منه في التشريعات الوطنية التي نظمت أحكام النقل البحري، إلا أن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ترى أنه من الضرورة الملحة استخدام التقنية الحديثة في إبرام العقود والسندات والصكوك؛ لما في ذلك من سهولة وسرعة في إتمام إبرام العمليات التجارية ورشادة اقتصادية في تنفيذها.

وفي ضوء العصر التقني والرقمي الراهن دخلت التكنولوجيا وشبكة الانترنت في الكثير من المجالات ومنها مجال التجارة وبصورة خاصة مجال النقل البحري باعتباره أرضاً خصبة لازدهار ونجاح هذه التقنيّة فيه، مما انعكس ذلك بصورة خاصة على إيصال سند الشحن البحري، لتجعله هذه التقنيّة سند شحن بحري في صورة تقنية حديثة متطورة على خلافاً من الصورة الورقية، ما يسمى "بسجل النقل الإلكتروني". والذي تتم معالجته ومعاملاته في صورة إلكترونية عبر شبكات الانترنت. مما وجب ذلك. أن يتطلب توفير ما يلزم لهذه التجربة من آليات حماية أمنية للوسيلة ذاتها، فيما يسمى "بتوفير الأمان القانوني" لمستعملي هذه الوسيلة الجديدة. ويثار التساؤل إلى أي مدى وصلت جهود المشرعين في استحداث قواعد من شأنها توفير حماية بيانات الأطراف ومستنداتهم التي تم معالجتها وحفظها في السجلات الإلكترونية؟

كما يتبع هذا التساؤل، تساؤلاً يلازمه، هل التشريعات المستحدثة المُصدرة قد أحكمت نصوصها توفير ما ينبغي من أحكام تضمن سلامة التعامل بهذا السند المتطور من خلال توفير الضمانة الحقيقية والمرجوة لأطرافه والغير أمام المحكمة وهي حجية هذا السند، في مجال الإثبات؟ فيما يسمى "باليقين القانوني" لأطراف سند الشحن. تتطلب هذه الإشكالية وضع سند الشحن البحري الإلكتروني في قالب تشريعي مُحكم ومتناغم وطبيعته الآلية الجديدة التي يحرر بها هذا السند؛ ليوفر به إطاراً محدد لحجبه في الإثبات، فهل حقق المشرع هذا الهدف؟

والأصل إذا ما رجعنا لسند الشحن الورقي فإن أهم البيانات التي ترجح صحة إيصال الشحن البحري أمام المحكمة، أن يكون مُقدّم مكتوباً في ورقة ومزيلة بتوقيع الناقل من جانب الشاحن أو وكيله، مما يرجح كافة الشاحن أمام المحكمة في الحكم بصحة السند، مع افتراض صحة البيانات الواردة فيه. وهذا الأمر تتبعه تغييراً وتعديلاً في أحكام الشروط الواجب توافرها للاعتداد بصحة السند في -ثوبه الجديد- في الإثبات، مما يستتبع ذلك الاعتراف بحجبه كنتيجة مقضية. فما هي الشروط اللازمة للاعتداد بصحة سند الشحن البحري الإلكتروني؟

وللإجابة على هذه التساؤلات؛ مكنها الآلية التقنيّة المتطورة التي يتم به تحرير هذا السند. فالاعتداد بالسند يستلزم الكتابة وذلك بأن يكون السند محرراً ومكتوباً في صورة مألوفة وهي الورقية والتي قد يصعب تزويرها ويسهل الادعاء بها على من أصدرت عنه. والكتابة على

الدعامة الإلكترونية قد تستلزمها دعامة ذو قالب معين لكي تكون حجة قانوناً. فهل المشرع قد عرف الكتابة الإلكترونية وشروطها في تنظيماته التشريعية كعامل رئيس لنجاح استعمال السند بهذه الوسيلة الرشيدة؟ كما أن السند يتطلب -بالضرورة أيضاً- لاعتراف به توقيماً يفيد أن شخصاً ما وهو الناقل قد التزم بما ورد فيه. فهل المشرع وضع تعريفاً محدداً وشروطاً لا غبار عليها متناغمة مع هذه الطريقة المحرر بها السند بشأن التوقيع الإلكتروني؟

كما أن الأمر لم يتوقف على مرحلة الاعتداد بصحة سند الشحن البحري الإلكتروني. فلما كانت وظائف سند الشحن الورقي الثلاثة والمماثلة لوظائف سند الشحن البحري الإلكتروني في ثوبه الجديد، والمتمثلة في إثبات عقد النقل وإثبات استلام الشاحن للبضاعة وشحنها، وأنه أداة لتمثيل البضاعة. فإن أول وظيفتان لا إشكالية فيهما متى توفرت شروط الاعتداد بصحة سند الشحن البحري الإلكتروني من كتابة إلكترونية تتسم بالثبات والديمومة وعدم القابلية للتعديل وعدم إمكانية المساس بمحتوى السند أو طمس التوقيع الإلكتروني المذيل، وتوثيقاً إلكترونياً يعزز اليقين القانوني للسند.

والواقع، أن المشكلة تدق عندما يثار التساؤل حول الوظيفة الثالثة، وهي مدى قابلية هذا السند بصورته الحديثة للتداول باعتبار أن قابلية السند للتداول تمثل أهم وظائف سند الشحن البحري؟ فالمعتبر أن هذه الوظيفة هي محور وظائفه؛ فهذه الوظيفة تساعد كثيراً في تيسير تداول البضاعة ونقل الحقوق من يد إلى أخرى بسرعة وسهولة ويسر سواء بالتظهير أو بحوالة الحق، وهي أمثلة من مميزات هذه الوظيفة، التي تبرز الضرورة الملحة للحاجة إليها، فالمستندات والصكوك القابلة للتحويل والتداول ذات الأشكال الإلكترونية هي أدوات تجارية أساسية للبيئة الإلكترونية. فبدونها لا يمكن إقامة بيئة تجارية لا ورقية بشكل كامل دون استخدامها. فهل المشرع قد عالج هذه المسألة بما يتلاءم مع طبيعة الوسيلة التي حرر به السند؛ ليحقق هذا الهدف؟

وفي ضوء حل هذه الإشكاليات لم نجد أي نصوص سواء في تشريع قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ أو في قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ والذي ينظم جميع أنواع عمليات النقل لتساعدنا في معالجة مسألة تداول سند الشحن البحري الإلكتروني. وبالرغم من ذلك ساعدتنا كثيراً القوانين النموذجية الصادرة عن الإونسيترال بشأن تنظيم حركة التجارة الإلكترونية المتلاحقة التي تهدف إلى تفعيل التجارة الإلكترونية، كما دعمتنا في مجال هذا البحث اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً كلياً أو جزئياً روتردام ٢٠٠٨ بأن أوضحت نصوصاً تضيحي حلولاً لهذه الإشكاليات، كما ساعدتنا في بعض المسائل قوانين التوقيعات الإلكترونية الوطنية المصري ونظيره العراقي.

إشكالية البحث: تتمثل إشكالية البحث في مدى توافر الشروط اللازمة للاعتداد بصحة سند الشحن البحري الإلكتروني ليقوم بدوره القانوني في عمليات النقل البحري للبضائع في كافة

مراحلها؟ ومتى كانت هذه الإشكالية لا تمثل عقبة إذا ما توافرت هذه الشروط، فإلى أي مدى يمكن أن يكون سند الشحن البحري الإلكتروني قابل للتداول؟

منهجية البحث: تعتمد الدراسة في تحليل أحكام سند الشحن الإلكتروني المتعلقة بمشكلة البحث من خلال النصوص التي ذكرت بصفة عامة في القوانين النموذجية الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي "الأونسترال" بشأن التجارة الإلكترونية. وبصفة خاصة الاتفاقيات الدولية أبرزها قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً كلياً أو جزئياً روتردام ٢٠٠٨، علاوة على ذلك تحليل أحكام قانون التجارة البحري المصري ونظيره قانون النقل العراقي من خلال استقراء المنهج الاستنباطي في ضوء قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ ونظيره العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ بشأن التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية، نظراً لأن سند الشحن الإلكتروني غير منصوص على أحكامه صراحة لدى القانونين البحري المصري والنقل العراقي. وبعض الآراء الفقهية والأحكام القضائية المستحدثة في هذا الشأن. وكذلك المنهج التحليلي المقارن وذلك بتحليل موقف القانون المصري والعراقي بالمقارنة بما ورد في أحكام وقواعد اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً كلياً أو جزئياً روتردام ٢٠٠٨. وسوف نقسم هذه الدراسة على النحو التالي:

المبحث الأول: مفهوم سند الشحن الإلكتروني وإجراءات استخدامه.

المطلب الأول: تعريف سند الشحن الإلكتروني.

المطلب الثاني: إجراءات سند الشحن الإلكتروني.

المبحث الثاني: حجية سند الشحن ومدى قابليته للتداول

المطلب الأول: شروط الاعتراف بصحة سند الشحن الإلكتروني.

المطلب الثاني: تداول سند الشحن الإلكتروني

المبحث الأول مفهوم سند الشحن الإلكتروني وإجراءاته

تمهيد وتقسيم:

خلت معظم التشريعات الوطنية المقارنة من تعريف لسند الشحن البحري الإلكتروني. لذا حاول الفقه أن يضع تعريفاً لهذا السند تأسيساً على المجهودات التشريعية والإرشادية التي بذلتها الأونستيرال في مجال التجارة الدولية الإلكترونية، حتى استطاعت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي "الأونستيرال" أن تصدر اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "روتterdam ٢٠٠٨" وأرست فيه تعريفاً لسجل النقل الإلكتروني "سند الشحن البحري الإلكتروني" مما يساعدنا ذلك كثيراً في وضع تعريفاً منضبطاً لهذا السند. أما عن إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية، فلقد نظمتها اتفاقية روتردام في المواد (٨،٩،١٠) سواء سجلات النقل القابلة للتداول أو الغير قابلة للتداول، ولحق بهذه الاتفاقية قانون نموذجي يساعد في إعمال وتطبيق هذه الاتفاقية وهو القانون النموذجي الصادر عن الأونستيرال بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧. وعلى ما سبق سيتم تقسيم هذا **المطلب إلى الفرعين التاليين:**

المطلب الأول: تعريف سند الشحن الإلكتروني وصوره.

المطلب الثاني: إجراءات سند الشحن الإلكتروني.

المطلب الأول

تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني وصوره

أولاً: تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني:

إزاء التقدم الهائل الحاصل في المجال التكنولوجي، وتحول الحياة النمطية إلى بيئة رقمية تعتمد إلى حد كبير على وسائل الاتصال الحديثة، انعكس هذا التطور المذهل الذي لا يمكن إنكاره على التجارة ليجعلها تستعين بهذه التقنيات التكنولوجية الحديثة تأسيساً على ما تحتاج إليه التجارة من سرعة في المعاملات ودعم دائم في تحقيق الكفاءة الاقتصادية المتمثلة في ترشيد الوقت والجهد وتقليل تكلفة المبادلة^(١) ومن أهم المجالات التي دخلت وبقوة في استخدام التقنيات التكنولوجية الحديثة، مجال النقل البحري، فهو يعتبر الأرض الخصبة لاستخدام هذه الوسيلة. وتطبيقاً لذلك فقد ظهر سند الشحن البحري الإلكتروني متوازياً وبدلياً لسندات الشحن البحرية الورقية والتي تقلص التعامل بهذه الأخيرة شيئاً فشيئاً في ضوء التطور التقني الراهن والمضطر^(٢). فقد توالى الجهود الدولية منذ أواخر القرن الماضي نحو إرساء قواعد قانونية موحدة تخدم التجارة الإلكترونية عن بُعد^(٣) بهدف تيسير المعاملات التجارية وتقليل التكاليف والمجهودات وزيادة سرعة هذه المعاملات، مما يحقق هذا كله مفهوم الكفاءة الاقتصادية في هذا المجال^(٤).

والحقيقة أنه ليس هناك تعريف فقهي دقيق لسند الشحن البحري الإلكتروني، الذي يدعونا إلى النظر في التشريعات الدولية النموذجية بشأن التجارة الإلكترونية الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، والاتفاقيات الدولية التي لها علاقة بهذا الموضوع لعل أهمها اتفاقية روتردام للنقل البحري بحراً كلياً أو جزئياً روتردام ٢٠٠٨ ، بالإضافة إلى التشريعات الوطنية المتعلقة بتقنين المعاملات الإلكترونية لعلنا نصل إلى تعريف فقهي مقبول.

وقبل التعرض لتعريف سند الشحن البحري الإلكتروني مسترشدين في ذلك بما جاء في نصوص القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الصادر عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي " الأونسيترال " نودّ أن نعرض سريعاً أهم أهداف هذا القانون النموذجي الذي يُعد اللبنة الأولى لتقنين أوضاع المعاملات إلكترونياً وحجر الأساس للمشرعين الوطنيين المهتمين بهذا المجال. ولعل أهم أهداف هذا القانون أنه يبتغي المحاولة إلى إرساء قواعد توفر الاشتراطات

^١ يقصد بتكلفة المبادلة: هي كافة التكاليف التي يتحمل بها الأطراف في سعيهم إلى إقامة أو إنفاذ اتفاقاتهم وعقودهم". د. المعتصم بالله الغرياني، مقدمتان في التحليل الاقتصادي لقانون الشركات، بدون دار نشر - بدون سنة نشر، ص ١٠.

^٢ KAMLANG, on the Government of Electronic Bills of lading, An Appraisal, LL.M. in Maritime Law , university of OSLO ,2005,P.6.

^٣ انظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الثامنة عشر، بشأن القيمة القانونية للسجلات الحاسوبية، عام ١٩٨٥. انظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة، الدورة الأربعين، الملحق رقم ١٧ (A/40/17). الفرع سادساً، الفرع (ب)، ١١ ديسمبر ١٩٨٥. تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٥ الساعة ٧:١٥ ص.

<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/computerrecords-e.pdf>

^٤ مفهوم الكفاءة الاقتصادية: هي تحقيق أقصى اشباع ممكن بأقل موارد ممكنة. د. المعتصم بالله الغرياني المرجع السابق، ص ١١ .

القانونية والأمان القانوني للمعاملات الإلكترونية كافة وللسندات الإلكترونية بصفة خاصة، وإزالة المعوقات القانونية التي تقف حجرة عثرة في مواجهة استعمال هذا التقنية في مجال المعاملات التجارية، كل ذلك تمهيداً للاستغناء عن الدعامة الورقية، وإرهاصاً لاستخدام الدعامة الإلكترونية في كافة المعاملات الإلكترونية.

والواقع أن القانون النموذجي المذكور آنفاً قد تضمن تعريفاً عاماً للسندات الإلكترونية تحت مسمى "رسالة البيانات" وذلك بأن نصت المادة الثانية منه في فقرتها (أ) على أن "رسالة البيانات" هي المعلومات التي يتم إنشاؤها أو إرسالها أو استلامها أو تخزينها بوسائل إلكترونية أو ضوئية أو بوسائل مشابهة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر "تبادل البيانات الإلكترونية، أو البريد الإلكتروني، أو البرق، أو التلكس"^(٥)

والثابت فقهاً أن تعريف سند الشحن الورقي هو "الإيصال الذي يوقع عليه الناقل أو من يمثله (ربان السفينة) بتسلمه البضاعة على ظهر السفينة، أي هو دليل لإثبات واقعة الشحن وأيضاً لإثبات عقد النقل البحري ذاته"^(٦). وبتطبيق التعريف السابق لسند الشحن الورقي على تعريف سند الشحن البحري، يمكننا -في اعتقادنا- أن نستنبط تعريفاً لسند الشحن البحري الإلكتروني. وعلى ذلك، فإن سند الشحن البحري الإلكتروني هو "رسالة بيانات أو أكثر يتم إنشاؤها أو إصدارها من الناقل بوسيلة إلكترونية إلى الشاحن تثبت عقد النقل واستلام الناقل للبضاعة وشحنها".

والجدير بالأهمية أنه تم تخصيص الجزء الثاني من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية الصادر عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي عام ١٩٦٦ في مجالات محددة وهي "نقل البضائع" ما يساعدنا ذلك في وضع تعريف أدق لسند الشحن الإلكتروني تطبيقاً لقواعد هذا القانون. فقد نصت المادة (١٦) على أنه "مع عدم الإخلال بأحكام الجزء الأول من هذا القانون، ينطبق هذا الفصل على أي فعل يكون مرتبطاً بعقد نقل البضائع أو يضطلع به تنفيذاً لهذا العقد، بما في ذلك على سبيل البيان لا الحصر:

١ - التزويد بعلامات البضائع أو عددها أو كميتها أو وزنها.

٢ - بيان طبيعة البضائع أو قيمتها أو الإقرار بهما.

٣ - إصدار إيصال بالبضائع.

^(٥) ينظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة، قرار الجمعية العامة ١٦٢/٥١ المؤرخ في ١٦ ديسمبر ١٩٩٦، الجزء الأول، منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع، A.99.V.4، ص ٤. تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٥ الساعة ٨:٥ مساءً

https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce

^(٦) د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة ١٩٩٦، ص ٢٠٧ & د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، طبعة ٢٠٠٤، صفحة ٣٢٥.

٤ - تأكيد أن البضائع جرى تحميلها....." (٧).

ولقد نصت المادة (١٧) في فقرتها الأولى على أنه "رهنأ بأحكام الفقرة (٣) (٨) عندما يشترط القانون تنفيذ أي فعل من الأفعال المشار إليها في المادة (١٦) باستخدام الكتابة أو باستخدام مستند ورقي، يستوفي ذلك الشرط إذا نفذ الفعل باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر".

والواقع أنه عند إعداد القانوني النموذجي هذا، لاحظت اللجنة التي أعدته أن نقل البضائع هو الأرض الخصبة التي يربح فيها استخدام وسائل الاتصال الإلكترونية، والذي ينطوي على أمس الحاجة إلى نظام قانوني ييسر استخدام هذه الوسيلة في هذا المجال. ولذا فإن المادتين ١٦ و ١٧ تحتويان على أحكام تطبق على حد سواء على مستندات النقل الغير القابلة للتداول والقابلة للتداول (٩).

والجدير بالإشارة إليه أن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية "نيويورك ٢٠٠٥" قد تبنت تعريف "رسالة البيانات" (١٠) الوارد في القانون النموذجي الصادر عن الأونسترال عام ١٩٩٦ المذكور أنفاً، إلا أن الاتفاقية قد استبعدت الصكوك القابلة للتداول ومستندات الملكية والسندات المماثلة ومنها سند الشحن البحري الإلكتروني من نطاق تطبيق الاتفاقية؛ ولهذا الاستبعاد علته، فنظراً للصعوبة البالغة التي ينطوي عليها تكوين مكافئ إلكتروني للصكوك الورقية القابلة للتداول-حينئذ- فتم استبعادها ومن ضمنها سند الشحن الإلكتروني لاستدعاء الأمر استحداث قواعد خاصة بشأنه" (١١). ولكن هذا الاستبعاد ليس على إطلاقه بل يمكن تطبيق أحكام الاتفاقية بكامل نصوصها على كافة المعاملات التجارية الإلكترونية بكافة أشكالها وأنواعها بشرط موافقة أطراف العقد على ذلك تطبيقاً لنص المادة الثانية منها (١٢).

(٧) ينظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة، قرار الجمعية العامة ١٦٢/٥١ المؤرخ في ١٦ ديسمبر ١٩٩٩، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص ١٢ وما بعدها.

(٨) فقد نصت الفقرة الثالثة على أنه "إذا وجب منح حق أو اسناد التزام إلى شخص معين دون سواه، وإذا اشترط القانون من أجل تنفيذ ذلك، أن ينقل ذلك الحق أو الالتزام إلى الشخص بتحويل أو استخدام مستند ورقي، يستوفي ذلك الشرط إذا نقل ذلك الحق أو الالتزام باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر، شريطة استخدام وسيلة يمكن التعويل عليها بجعل رسالة البيانات أو وسائل البيانات المذكورة فريدة من نوعها".

(٩) قانون الأونسترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية مع دليل التشريع ١٩٩٦، منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.99.V.4، المرجع السابق، ص ٥٦

(١٠) فقد نصت المادة (٤) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية في فقرتها (ج) على أنه " يقصد بتعبير "رسالة بيانات" المعلومات المنشأة أو المرسله أو الملقاة أو المخزنة بوسائل الكترونية أو مغناطيسية أو بصرية أو بوسائل مشابهة تشمل على سبيل المثال لا الحصر التبادل الإلكتروني للبيانات". تم الاطلاع: بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٦ الساعة ٨:٣٠ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/e-commerce/conventions/electronic_communications

(١١) اتفاقية الأمم المتحدة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، المذكرة الإيضاحية، الفقرة ٧ ص ١٤. تم الاطلاع ٢٠٢٠/١٢/٥ الساعة ٩:٥ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/e-commerce/conventions/electronic_communications

(١٢) فقد نصت المادة (٢) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية في فقرتها (٢) على أنه "لا تنطبق هذه الاتفاقية على السفائح (الكمبيالات) أو السندات الأذينة أو بيانات الشحن أو سندات الشحن أو". كما نصت المادة (٣) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية على أنه "يجوز للأطراف استبعاد سريان هذه الاتفاقية أو الخروج عن أي من أحكامها أو تغيير مفعولها".

وفي ضوء المحاولات المستمرة والمضنية من لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي " الأونسيترال" للوصول إلى حلول واقعية تتغلب بها على العقبات القانونية لاستخدام الوسائل الإلكترونية والرقمية الحديثة في مجال النقل البحري على وجه الخصوص، بما يوفر الأمان القانوني واليقين القانوني للمتعاملين في هذا الشأن. فلقد سعت هذا اللجنة وذلك بإرساء اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري كلياً أو جزئياً (روتردام ٢٠٠٨) لمواكبة المستجدات الحديثة في مجال التجارة الدولية واستغلال نهضة تكنولوجيا المعلومات^(١٣).

فقد نصت الاتفاقية على استخدام سجلات النقل الإلكترونية (سند الشحن الإلكتروني) بالتوازي مع مستندات النقل الورقية^(١٤) في محاولة لتعزيز استخدام الوسائل الإلكترونية في مجال النقل البحري، ولإيجاد حلول للإشكاليات التي تعوق استخدام سندات الشحن الإلكترونية خاصة ما يتعلق بمسألة وظائفها.

والواقع أن الاتفاقية "روتردام ٢٠٠٨" قد تناولت العديد من التعريفات لسند الشحن البحري^(١٥)، وما ينبغي الانتباه إليه أن سند الشحن الإلكتروني قد تم تسميته بسجل النقل الإلكتروني وفقاً للاتفاقية.

ويعرف سجل النقل الإلكتروني بأنه "المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي (أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل. (ب) وتثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه".

والدعامة الإلكترونية أو رسالة البيانات قد تكون رسالة إلكترونية عادية مؤقعة ممن اصدرها أو قد تكون رسالة مشفرة - وهذا الغالب- باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها

^(١٣) وهي اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً "قواعد روتردام"، لم تدخل حيز النفاذ بعد، إذ وقعت عليها (٢٤ دولة) وهم أرمينيا، الكامرون، الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، الدنمارك، فرنسا، الجابون، غانا، اليونان، غينيا، لوكسمبورغ، مدغشقر، مالي، هولندا، النيجر، نيجريا، النرويج، بولندا، السنغال، إسبانيا، السويد، سويسرا، توجو، الولايات المتحدة الأمريكية، وصادقت عليها دولتين فقط وهم "اسبانيا و توجو". إذ لا بد لدخولها حيز النفاذ أن تصادق عليها ٢٢ دولة. مقتبس من الموقع الإلكتروني للجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٧ الساعة ١٠:٧ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules

^(١٤) عرفت "روتردام" مستند النقل في الفقرة (١٤) من المادة الأولى على أنه "المستند الذي يصدره الناقل بمقتضى عقد النقل والذي: (أ) يثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ البضائع بمقتضى عقد النقل.

(ب) يثبت وجود عقد النقل أو يحتوي عليه.

^(١٥) عرفت - أيضاً - "قواعد روتردام" في الفقرة ١٩ من المادة (١) سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول ويُعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

(أ) يدل بعبارة مثل "الأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، ولا يذكر فيه صراحةً أنه "غير قابل للتداول" أو "ليس قابلاً للتداول".

(ب) وبفي استخدامه بمقتضى الفقرة (١) من المادة (٩).

تشفير مضمونها ويتم اللجوء إلى هذه النوعية الأخيرة لإضفاء نوع من الثقة على سندات الشحن الإلكترونية، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة^(١٦).

واستمراراً من ذات اللجنة، لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي " الأونسيترال " في محاولة ترسيخ استعمال الوسائل التكنولوجية والرقمية في مجال التجارة الإلكترونية بوجه عام أصدرت قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧، والذي عرف في مادته الثانية السجل الإلكتروني بوجه عام على أنه " يعني المعلومات التي تنشأ أو ترسل أو تخزن بوسائل إلكترونية بما فيها، حسب مقتضى الحال، جميع المعلومات التي ترتبط منطقياً بالسجل أو تترابط معه على أي نحو آخر بحيث تصبح جزءاً منه، سواء نشأت في الوقت نفسه أم لا"^(١٧)

وعلى صعيد التشريعات الوطنية، فقد سار المشرع المصري على نهج اتفاقية بروكسل ١٩٢٤ وتعديلاتها ولم يضع تعريفاً لسند الشحن البحري، بل اكتفى بضرورة صدور سند شحن من الناقل إلى الشاحن بناءً على طلب الأخير^(١٨). وعلى العكس من ذلك عرف المشرع العراقي بقانون النقل العراقي -الذي ينظم كل طرق النقل- وثيقة النقل بأنها "مستند يثبت عقد النقل ويُعد قرينة على تسلم الناقل للشيء محل النقل بالحالة التي ذكرت فيه ويعطى حامله المخول قانوناً بتسليم الشيء"^(١٩).

وبالرغم من عدم وجود نص قانوني يعالج تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني على صعيد القانونيين الوطنيين قانون التجارة البحرية المصري وقانون النقل العراقي، إلا أن القوانين الخاصة بالتوقيع الإلكتروني سواء المصري قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ وقانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢- والمستوحيان من أهداف قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الصادر عام

(١٦) د. النحراري أمين، سندات الشحن الإلكترونية ودورها المستقبلي في التجارة الدولية" مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، عدد يناير ٢٠٠٨، ص ١٩

(٢) ينظر الوثائق الرسمية، منشورات الأمم المتحدة، القانون النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادرة عام ٢٠١٧، قرار اتخذته الجمعية العامة في ٧ ديسمبر ٢٠١٧ (تقرير اللجنة السادسة A/72/458) على هذا الرابط: <https://uncitral.un.org/ar> تم الاطلاع بتاريخ ١٠ / ١٢ / ٢٠٢٠ الساعة ٢٥ : ١١ ص.

(١٨) فقد نصت المادة ١/١٩٩ من قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ على أنه "يصدر الناقل بناءً على طلب الشاحن عند تسليم البضائع سند الشحن". مقتبس من كود القانون البحري، رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ المنشور على موقع الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، التابع لوزارة النقل. تم الاطلاع بتاريخ ١٠/١٢/٢٠٢٠ الساعة ٩،٥٨ مساءً.

<http://www.eams.gov.eg/Content/PDF/laws/%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86%20%D8%B1%D9%82%D9%85%208%20%D9%84%D8%B3%D9%86%D8%A9%2090.pdf>

(١٩) المادة (٧٢) من القانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بشأن تنظيم قواعد النقل كافة ومن ضمنها النقل البحري. مقتبس من موقع التشريعات العراقية، تم الاطلاع بتاريخ ٨/١٢/٢٠٢٠ الساعة ١٣ : ٧ مساءً <http://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws/law/18271.html>

١٩٩٦ وقانون التوقيع الإلكتروني الصادر عن لجنة الأمم المتحدة أيضاً والصادر عام ٢٠٠١ (٢٠) قد حاولا سد هذا الفراغ وذلك بأن وضعاً تعريفاً للسند الإلكتروني بوجه عام في محاولة لمسيرة التطور التجاري الدولي الإلكتروني تأسيساً على من لم يتقدم يتقدم.

فنظم المشرع المصري تعريفاً للمحرر الإلكتروني يمكن تطبيقه على تعريف سند الشحن الإلكتروني، فقد نصت المادة الأولى من القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن التوقيع الإلكتروني في فقرتها (ج) على تعريف المحرر الإلكتروني بأنه "رسالة تتضمن معلومات تنشأ أو تدمج أو تخزن أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسيلة إلكترونية أو رقمية أو ضوئية أو بأية وسيلة أخرى مشابهة" (٢١). وفي ضوء هذا التعريف يمكن تعريف سند الشحن الإلكتروني على أنه "رسالة بيانات أو أكثر يتم إنشاؤها أو إصدارها بوسيلة إلكترونية من الناقل إلى الشاحن تثبت عقد النقل واستلام الناقل للبضاعة وشحنها". بيداً أن عرف قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ (٢٢) المستندات الإلكترونية في نص المادة الأولى الفقرة عاشرأ على أنه "المحررات والوثائق التي تنشأ أو تدمج أو تخزن أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسائل إلكترونية بما في ذلك تبادل البيانات إلكترونياً أو البريد الإلكتروني أو البرق أو التلكس أو النسخ البرقي ويحمل توقيعاً إلكترونياً".

وفي ضوء هذا التعريف يمكن تعريف سند الشحن الإلكتروني على أنه " المحررات والوثائق التي تنشأ أو تدمج أو تخزن أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسائل إلكترونية بما في ذلك تبادل البيانات إلكترونياً أو البريد الإلكتروني أو التلكس أو النسخ البرقي ويحمل توقيعاً إلكترونياً، تثبت عقد النقل وتسلم الناقل للبضاعة وشحنها".

ولقد لعب الفقه دوراً هاماً في إبراز تعريف لسند الشحن البحري الإلكتروني. فلقد ذهب البعض إلى أن سند الشحن البحري الإلكتروني يُعني "السند البحري المحرر عبر شبكة الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه" (٢٣). ويؤخذ على التعريف هذا التعريف أنه حصر وظيفة سند الشحن الإلكتروني في التزام الناقل بإيصال البضاعة، بالرغم أن إيصال البضاعة ليست من وظيفة سند الشحن البحري بل هو إحدى التزامات الناقل المفروضة عليه بمقتضى عقد النقل، دليلنا على ذلك ما ورد في طي المادة (١١) من اتفاقية روتردام، والتي نصت على أنه "يقوم الناقل، رهناً بأحكام هذه الاتفاقية ووفقاً لأحكام عقد النقل، بنقل البضائع إلى

(٢٠) ينظر الوثائق الرسمية، منشورات الأمم المتحدة، قانون الأونسيترال النموذجي الصادر عام ٢٠٠١ بشأن (تقرير اللجنة السادسة (A/56/588) على الرابط: <https://uncitral.un.org/ar> تم الاطلاع بتاريخ ١٠ / ١٢ / ٢٠٢٠. الساعة ١٢:٠١ ص.

(٢١) قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤، المأخوذ من هذا الموقع: تم الاطلاع بتاريخ ٩ / ١٢ / ٢٠٢٠ الساعة ٩:٣٠ مساءً.

<http://el-borai.com/wp-content/uploads/2014/03/Egyptian-mail-signature-law-No.-15-of-2004.pdf>

(٢٢) قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ المأخوذ من موقع البرلمان العراقي: تم الاطلاع بتاريخ ١٠ / ١٢ / ٢٠٢٠ الساعة ٩:٣٥ م

<http://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws/law/18271.html>

(٢٣) د. عبد العزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، بدون دار نشر، سنة ٢٠٠٥، ص ١٠.

مكان مقصدها وتسليمها إلى المرسل إليه". ولقد اكدت محكمة النقض المصرية في حكمها على أن التزام الناقل بإيصال البضاعة إلى المرسل إليه هو التزام مفروض على الناقل بمقتضى عقد النقل، حيث قضت بأن "التزام الناقل البحري. التزام بتحقيق غاية. هي تسليم البضاعة المشحونة كاملة وسليمة إلى المرسل إليه في ميناء الوصول أياً كانت طريقة التسليم المتفق عليها في العقد" (٢٤).

كما ذهب جانب آخر إلى تعريف سند الشحن الإلكتروني بأنه "رسالة بيانات تتضمن مجموعة من المعلومات موقعة من الناقل تفيد استلامه البضاعة" (٢٥). ويؤخذ على هذا التعريف أنه ضيق من وظيفة سند الشحن البحري، بأن قصر وظيفته على إثبات استلام الناقل للبضاعة، دون ذكر أهم وظيفة لسند الشحن، وهي إثبات عقد النقل.

وبعد أن أوردنا التعريفات الناتجة عن الجهود الدولية من تشريعات نموذجية واتفاقيات دولية صادرة عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، وما ورد في التشريعات الوطنية وبعد أن سردنا أشهر التعريفات الفقهية. يرى الباحث أن تعريف اتفاقية روتردام لسند الشحن الإلكتروني "سجل النقل الإلكتروني" هو التعريف الأدق والأكثر شمولية، ويتناسب مع التعريف الوارد في قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ وقانون التوقيع الإلكتروني العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢. لذا نرى أن تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني هو "المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني إبان أو عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي (أ) تثبت تسلم الناقل أو الطرف المنفذ للبضائع بمقتضى عقد النقل. (ب) وتثبت وجود عقد النقل أو تحتوي عليه".

ثانياً: صور سند الشحن الإلكتروني وفق اتفاقية روتردام:

نصت اتفاقية روتردام (٢٠٠٨) في المادة الأولى في فقرتها (٩ و ٢٠) على وجود صورتين لسند الشحن الإلكتروني فهما سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول، وسجل النقل الإلكتروني الغير قابل للتداول و أطلقت اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ (على سند الشحن الإلكتروني) بموجب نصوصها (بسجل النقل الإلكتروني القابل للتداول) و (سجل النقل الإلكتروني الغير قابل للتداول) :

١- سند الشحن الإلكتروني القابل للتداول.

(٢٤) الطعن رقم ١٢١٦٢ لسنة ٨٤ قضائية، الدوائر التجارية - جلسة ٢٠١٥/١٢/١٦، موقع محكمة النقض المصرية. تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/١١ الساعة ١ مساءً.

https://www.cc.gov.eg/judgment_single?id=111311200&&ja=120455

(٢٥) د. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، سنة ٢٠١٦، ص ٦٥.

تشير المادة الاولى فقرة (١٩) من اتفاقية روتردام على أن " سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجل النقل الإلكتروني الذي :

أ. يدل، بعبارة مثل "لأمر" أو "قابل للتداول"، أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على هذا السجل بان لها المفعول ذاته، على ان البضائع قد ارسلت لإمر الشاحن او لأمر المرسل اليه ، ولا يذكر فيه صراحةً انه (غير قابل للتداول) او ليس قابل للتداول.
ب. وفي استخدامه بمقتضيات الفقرة(١) من المادة (٩).

وبالتالي فإن سند الشحن البحري القابل للتداول والوارد في نصوص اتفاقية روتردام (٢٠٠٨) ينطبق مع مبادئ سند الشحن لأمر في صورته الورقية، فنص المادة اعلاه تشير صراحةً الى أن سند الشحن البحري الإلكتروني هو الذي يتضمن عبارة (لأمر) أو عبارته قابل للتداول أو أي عبارة تفيد الاعتراف بهذا المعنى نفسه.

وبهذا المعنى يكون سند الشحن البحري الإلكتروني القابل للتداول هو ذلك السند الذي يحرر لأمر الشاحن أو المرسل إليه وهو سند الشحن الأذني أو لأمر بمضمون سند الشحن التقليدي، وبالتالي هو السند الذي يمكن تداوله عن طريق التظهير، لكن كما هو معلوم أن التظهير يتم من خلال التوقيع على ظهر السند فيما يخص سند الشحن الورقي. لكن في حال إذا كان سند الشحن إلكترونيًا فإمكانية التوقيع على ظهر السند يتم من خلال وسائل الاتصالات الإلكترونية أي بطريقة غير مادية نتناول أحكامها فيما يلي من هذا البحث.

وفي نفس السياق نصت المادة الاولى الفقرة (٢١) من اتفاقية روتردام على اصدار سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يعني اصدار ذلك السجل وفقا لإجراءات تكفل خضوعه لسيطرة حصرية منذ إنشائه الى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية. أما بخصوص المادة الاولى الفقرة (٢٢) من اتفاقية روتردام (٢٠٠٨) فنصت هي الاخرى على إحالة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول يعني احالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل وفق إجراءات منصوص عليها. (٢٦)

٢ - سند الشحن البحري الإلكتروني الغير قابل للتداول:

حيث نصت عليه المادة الاولى الفقرة (٢٠) من قواعد روتردام بقولها (سجل النقل الإلكتروني الغير قابل للتداول)، يعني سجل نقل إلكترونيًا لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول (٢٧). في هذه الحالة لا يجوز تسليم البضاعة الى غير المرسل اليه المدون اسمه في مستند النقل الإلكتروني ويجب عليه اعاده مستند النقل الإلكتروني الى الناقل حتى يمكنه من استلام البضاعة، وهذا ما نصت عليه المادة (٤٧) من اتفاقية روتردام على الناقل تسليم البضاعة الى

^{٢٦} نص المادة (١ / الفقرة ٢١ و٢٢) من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.

^{٢٧} المادة ٢٠ / ١ من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.

المرسل الية في الزمان والمكان المتفق عليه او المتوقع التسليم فيه بشرط ان يثبت المرسل اليه هويته ويقوم بتسليم الناقل او من يمثله مستند النقل.

المطلب الثاني

إجراءات سند الشحن الإلكتروني

كانت المرة الأولى التي طرح فيها موضوع استخدام السندات الإلكترونية قبل اعتماد القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية عام ١٩٩٦ ما ورد في قواعد وأحكام اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع المشهورة بقواعد (هامبورج ١٩٧٨)^(٢٨) فالفقرة (٣) من المادة (١٤) من هذه الاتفاقية يمكن تأويلها على أنها تعني-ضمنًا-إمكانية استخدام سندات الشحن الإلكترونية^(٢٩)، وذلك بأن أجازت استخدام الوسائل الإلكترونية في تحرير وتوقيع سند الشحن البحري متى كان ذلك لا يتعارض مع قوانين وأحكام البلد التي تم تحرير وتوقيع السند فيها.

ثم جاء بعدها القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الصادر عن لجنة الأمم المتحدة عام ١٩٦٦ في الجزء الثاني منه، وتحديداً المادتان (١٦ و١٧) بقواعد بشأن نقل البضائع ومستندات النقل الإلكترونية.

فلقد إنطوت المادة (١٧) على أحكام متعلقة بإجراءات استخدام سند الشحن الإلكتروني، ونخلص من أحكام هذه المادة أنه إذا اشترط القانون الكتابة عند إصدار إيصال بالبضائع أو تأكيد استلامها، فيمكن استيفاء هذا الشرط إذا نفذت باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر، كما يمكن إحالة الحقوق-وفقاً للفقرة الثالثة^(٣٠) من هذه المادة- بالتحويل على رسائل البيانات الفريدة من نوعها. بالإضافة إلى هذا، نصت الفقرة الخامسة من المادة (١٧) سالفه الذكر على أنه متى استخدمت رسالة بيانات واحدة أو أكثر لمنح حقوق في البضائع أو اكتسابها أو التخلي عنها أو التنازل عنها أو نقلها أو اكتساب أو نقل الحقوق أو الواجبات التي ينص عليها العقد، فلا يكون لأي مستند ورقي مستخدم في تنفيذ هذه التصرفات صحيحاً ما لم يتم العدول عن استخدام رسائل البيانات والاستعاضة عن ذلك باستخدام المستندات الورقية.

^(٢٨) وهي اتفاقية الأمم المتحدة في شان النقل البحري لسنة ١٩٧٨، وتعرف باسم قواعد هامبورج وقد دخلت حيز النفاذ بتاريخ ١١/١١/١٩٩٠ وفقاً للمادة ٣٠ فقرة ١ منها. رابط الاتفاقية على موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي: تم الاطلاع بتاريخ ١٢/٥/٢٠٢٠ الساعة ١٠:١٢ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules

^(٢٩) نصت المادة ٣/١٤ من قواعد هامبورج للنقل البحري للبضائع على أنه "يجوز أن يكون التوقيع على سند الشحن بخط اليد أو بالصورة المطابقة للأصل أو بالتثقيب أو بالخاتم أو بالرموز أو مثبتاً بأية وسيلة آلية أو إلكترونية أخرى، إذا كان ذلك لا يتعارض مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن.

^(٣٠) فقد نصت الفقرة الثالثة من المادة ١٧ من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية الصادر عن الأونسيترال عام ١٩٩٦ على أنه "إذا وجب منح حق أو اسناد التزام إلى شخص معين دون سواه، وإذا اشترط القانون من أجل تنفيذ ذلك، أن ينقل ذلك الحق أو الالتزام إلى الشخص بتحويل أو استخدام مستند ورقي، يستوفي ذلك الشرط إذا نقل ذلك الحق أو الالتزام باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر، شريطة استخدام وسيلة يمكن التحويل عليها بجعل رسالة البيانات أو وسائل البيانات المذكورة فريدة من نوعها".

وفي هذه الحالة عند إصدار أي مستند ورقي يجب أن يشار فيه أنه قد تم العدول عن استخدام رسائل البيانات، وفي كل الأحوال لا تؤثر الاستعاضة عن رسائل البيانات بمستندات ورقية على حقوق أو التزامات الطرفين المعنيين. كما نصت الفقرة السادسة من هذه المادة على أنه " إذا انطبقت قاعدة قانونية إلزامية على عقد لنقل البضائع يتضمنه مستند ورقي أو يثبتته مستند ورقي، فلا يجوز اعتبار تلك القاعدة متعذرة التطبيق على هذا العقد لنقل البضائع الذي تثبته رسالة بيانات واحدة أو أكثر لمجرد أن العقد تثبته رسالة أو رسائل البيانات هذه بدلاً من أن يثبتته مستند ورقي.

والموقع إن اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام) قد كرست فصلاً لسجلات النقل الإلكترونية، وعلى وجه الخصوص تناولت المادة (٨) من قواعد روتردام استخدام سجلات النقل الإلكترونية ومفعولها، وبينت المادة (٩) إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول، ونظمت المادة (١٠) أحكام الاستعاضة عن مستندات النقل القابلة للتداول بسجلات نقل إلكترونية قابلة للتداول والعكس صحيح^(٣١).

وبالنظر في قواعد "روتterdam" لوجدنا أن الاتفاقية قد جعلت إصدار^(٣٢) واستخدام سجلات النقل الإلكترونية "سند الشحن الإلكتروني" لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن، إذ لا يمكن إصدار السند الإلكتروني دون تراضي الطرفين، وبداهةً فإن هذا التراضي ليس هو التراضي المطلوب لانعقاد العقد، وإنما المطلوب هو تراضي الأطراف على أن يفرغ محتوى سند الشحن البحري في وعاء إلكتروني والاتفاق على استعمال هذا السند بهذه الوسيلة التكنولوجية، فإذا توافر هذا الركن كان للسند الإلكتروني ذات ونفس القيمة القانونية للسند الورقي^(٣٣). كما حَقَّرت -الاتفاقية- الأوساط التجارية على استخدام سجلات النقل الإلكترونية، بأن صرحت في نص المادة (٨/ب) بأن يكون لسجل النقل الإلكتروني من حيث الإصدار والسيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول وإصدار مستند النقل "سند الشحن الورقي" من حيث إصداره وحيازته وإحالاته^(٣٤).

^(٣١) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر، الفقرات من (٣) إلى (٥)، ص ١٥ وما بعدها. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ٨/١٢/٢٠٢٠ الساعة ١١:١٣ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

^(٣٢) نصت المادة (٢١/١) من اتفاقية "روتterdam" على تعريف "إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول" بأنه "إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية". كما عرفت معنى "أحاله سجل نقل إلكتروني قابل للتداول" في الفقرة ٢٢ من نص المادة (١) بأنه "إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل".

^(٣٣) د. مروة محمد العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام، مجلة كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات، المجلد الثاني من العدد الرابع والثلاثين، كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية، ص ٧٧.

^(٣٤) نصت المادة (٨) من اتفاقية "روتterdam" على أنه "رهناً بالمقتضيات المبينة في هذه الاتفاقية:

(أ) يجوز تسجيل أي شيء تقضي هذه الاتفاقية بأن يشتمل عليه مستند النقل أو يحمله سجل نقل إلكتروني، شريطة أن يكون إصدار سجل النقل الإلكتروني واستخدامه لاحقاً بموافقة الناقل والشاحن.

(ب) ويكون لإصدار سجل النقل الإلكتروني أو السيطرة الحصرية عليه أو إحالته نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيازته أو إحالاته.

ويثار التساؤل في الحالة التي لم يتفق فيها الشاحن والناقل على استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني؟ فقد عالجت المادة (٣٥) من اتفاقية روتردام هذه الحالة بأن رخصت للشاحن الحق في الحصول على مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني وذلك حسبما يراه الشاحن وبموافقته شريطة أن يكون هذا المستند أو السجل الإلكتروني غير قابل للتداول. كما سمحت المادة (٣٥/٢) للشاحن طلب مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول في حالة إغفال الشاحن والناقل الاتفاق على استخدام مستند نقل قابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل^(٣٥). ولدفع أطراف سجل النقل الإلكتروني "الناقل والشاحن" على التعامل والوثوق بسجل النقل الإلكتروني، نصت الاتفاقية في مادتها (١/٩) على إجراءات تأمينية لتوفير الأمان القانوني لسجلات النقل الإلكترونية، خصوصاً ما يكون منها قابلاً للتداول.

فلقد خضع سجل النقل الإلكتروني لإجراءات تنص على طريقة إصدار السجل، وإحالاته إلى حائز مقصود، وتأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تُمس، والطريقة التي يثبت بها الحائز أنه الحائز^(٣٦)، والطريقة التي يؤكد بها الناقل إتمام التسليم إلى الحائز^(٣٧). كما أحالت المادة (١/٩) أحكام فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية لحكم المادة (٢/١٠) من اتفاقية "روتterdam"^(٣٨) أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ/٢) و (ج) من المادة ٤٧^(٣٩). كما أشارت المادة

^(٣٥) نصت المادة (٣٥) من "اتفاقية روتردام" على أنه "إذا لم يكن الشاحن والناقل قد اتفقا على عدم استخدام مستند نقل أو سجل نقل إلكتروني، أو كانت العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل، عند تسليم البضائع إلى الناقل أو إلى الطرف المنفذ بغرض نقلها، يحق للشاحن أو للشاحن المستندي إذا وافق الشاحن على ذلك، أن يحصل من الناقل، حسبما يختاره الشاحن، على:

(أ) مستند نقل غير قابل للتداول أو ، رهناً بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، على سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول.
(ب) مستند نقل مناسب قابل للتداول أو، رهناً بالفقرة الفرعية (أ) من المادة ٨، سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، ما لم يتفق الشاحن والناقل على استخدام مستند نقل قابل للتداول، أو سجل إلكتروني قابل للتداول، أو ما لم تكن العادات أو الأعراف أو الممارسات الجارية في المهنة تقضي بعدم استخدام مستند أو سجل من هذا القبيل

^(٣٦) عرفت المادة (١٠/١) من "اتفاقية روتردام" الحائز بأنه: "يعني:

(أ) الشخص الذي يحوز مستند نقل قابلاً للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند: ١- إذا كان مستند لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه ، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول. ٢ - إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مظهراً على بياض أو مستند لحامله، انه هو حامله.

(ب) الشخص الذي اصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليه في الفقرة ١ من المادة ٩.

^(٣٧) نصت المادة (٩) من اتفاقية "روتterdam" على إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول بأن جاء في طياتها: ١ - يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:

(أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالاته إلى حائز مقصود.

(ب) تأكيد أن سلامة النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تمس .

(ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز.

(د) والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة ٢ من المادة

١٠ أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) ٢ (ج) من المادة (٤٧).

٢ - يشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ من المادة، ويجب أن يكون التحقق من اتباع تلك الإجراءات ميسوراً.

^(٣٨) نصت المادة (٢/١٠) من قواعد "روتterdam" على أنه "إذا صدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذلك بمستند نقل قابل للتداول.

(أ) يصدر الناقل إلى الحائز - عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني - مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً مؤداه أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.

(٢/٩) من قواعد روتردام على أنه من الضروري أن يُشار في "تفاصيل العقد" (٢) إلى الإجراءات الإجرائية المذكورة آنفاً، كما يجب أن يكون التحقق من إتباع تلك الإجراءات ميسوراً.

والجدير بالإشارة إليه أن اتفاقية روتردام قد تمتعت بمرونة أحكامها، ويظهر ذلك من أحكام المادة (١٠) والتي نظمت إمكانية إبدال أو استبدال مستند نقل قابل للتداول "سند شحن ورقي قابل للتداول" بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول "سند شحن إلكتروني قابل للتداول" والعكس صحيح. ويمكن أن نستشف من أن أحكام المادة (١٠) تمثل مرحلة انتقالية الغرض منها حث أطراف سند الشحن على التعامل إلكترونياً مع إمكانية العدول عن ذلك والرجوع إلى المستند الورقي إذا ما شاب التجربة عوار قانوني أو عقبات عملية تحول دون سند الشحن الإلكتروني ووظائفه.

كما استحدث قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل- الصادر في ٧ ديسمبر عام ٢٠١٧- أحكاماً جديدة تساعد في سرعة انتشار استخدام السجلات الإلكترونية بشكل آمن من ناحية، وتشد من عضد الأحكام الغير مكتملة بشأن تداول سجل النقل الإلكتروني التي وردت في اتفاقية روتردام من جهة أخرى، فلقد تم تخصيص الفصل الثالث لاستخدام السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، فتناولت المادة (١٢) معيار الموثوقية العام وبينت المادة (١٣) الوقت والمكان في السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحددت المادة (١٤) مقر العمل وهو الذي توجد فيه المعدات الإلكترونية كميّار عام، ونظمت المواد (١٥، ١٦، ١٧، ١٨) عدة مسائل وهي تظهير وتعديل سجلات النقل الإلكترونية علاوةً على إيضاح أحكام الاستعاضة عن المستند أو الصك القابل للتحويل بسجل إلكتروني (سند شحن إلكتروني) قابل للتحويل والعكس بالعكس^(٣). وما يعيننا ويثير اهتمامنا في هذه المواد هي المواد المتعلقة بإجراءات استخدام سجلات سجلات النقل الإلكترونية من حيث التعديل و الاستعاضة سواء الاستعاضة بمستند نقل ورقي بسجل نقل إلكتروني أو الاستعاضة بسجل نقل إلكتروني بمستند نقل ورقي. فلقد نصت المادة ١٦ من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل- الصادر ٧ ديسمبر عام ٢٠١٧- والمتعلقة بشروط تعديل سجل النقل الإلكتروني على أنه "حيثما يشترط القانون أو يجيز تعديل المستند أو الصك القابل للتحويل، يستوفى ذلك الشرط في سياق استخدام السجل الإلكتروني القابل للتحويل إذ استخدمت طريقة موثوقة لتعديل المعلومات الواردة به، بحيث يمكن تبين أنها مُعدلة".

(ب) ويفقد سجل النقل الإلكتروني بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.
(١) نصت المادة ١ (٢/أ) من المادة ٤٧ من اتفاقية روتردام على أن يفقد سجل النقل الإلكتروني مفعوله بتسليم الناقل البضاعة إلى الحائز وذلك عند إثبات الحائز أنه الحائز وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة (٩).
(٢) عرفت المادة (٢٣/١) من اتفاقية "روتterdam" "تفاصيل العقد" بأنها ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها أحكام وترميزات وتوقيعات وتظهيرات).
(٣) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/٨ الساعة ١١ مساءً

ولقد جاء في المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل ما يفسر أحكام هذه المادة، فقد أجازت هذه المادة للقانون الموضوعي أو الاتفاق التعاقدية بتعديل مستند أو سجل قابل للتحويل، كما اشترطت أن يتم تحديد من له سلطة التعديل، والظروف التي يجوز فيها التعديل، وما إذا كان من اللازم إشعار طرف ثالث بهذا التعديل من عدمه^(١). وتجدر الإشارة إلى أن التعديل المقصود هنا هو تعديل ذات طابع قانوني، وعلى ذلك تخرج التعديلات ذات الطابع التقني البحت من أحكام هذه المادة^(٢). كما أشارت المذكرة الإيضاحية إلى المقصود من كلمة "تبيين". فقد فسرت ذلك بأن هذه المادة وضعت معياراً موضوعياً فيما يتعلق باستبانة المعلومات المعدلة في البيئة الإلكترونية. والأساس المنطقي لذلك أن طلب استبانة المعلومات المعدلة في الأوراق المكتوبة يمكن استبانته بسهولة بحكم طبيعة الوعاء المفرغ فيه المعلومات وهي الورقة، لكن الحال لا يكون كذلك في البيئة الإلكترونية^(٣).

وتشترط المادة ١٦ استخدام طريقة موثوقة لتبيين المعلومات المعدلة، لكنها لم تحدد الطريقة التي يمكن الاستبانة بها عن التعديل أو المعلومات المعدلة؛ لأن ذلك يمكن أن يفرض عبئاً على إدارة السجلات الإلكترونية، وعلى كل حال يتم تقييم هذه الطريقة في ضوء معيار الموثوقية العام الوارد في المادة ١٢^(٤). ولا يفوتنا في ذلك أن الهدف من المادة ١٦ هو سهولة الوصول إلى إثبات وجود تعديل في المعلومات، وسهولة تتبع جمع المعلومات المعدلة بما يتماشى ذلك مع الالتزام العام بالمحافظة على سلامة السجل الإلكتروني القابل للتحويل الوارد في الفقرة الثانية من المادة (١٠)^(٥) من القانون النموذجي هذا. والواقع أن هذه المادة تذهب إلى أبعد من هذا الهدف، إذ أن المعلومات المعدلة لا ينبغي أن تسجل فحسب، بل ينبغي أيضاً تبيان أنها معدلة بحيث يمكن التعرف

(١) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧، بند ١٥٥، ص ٥٣. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/١٠ الساعة: ١١:١٢ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

(٢) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧، المرجع السابق، بند ١٥٦، ص ٥٣. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/١٠ الساعة ١١،٦ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

(٣) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧، المرجع السابق، بند ١٥٧، ص ٥٣. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/١٠ الساعة ١١ م

(٤) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧، المرجع السابق، بند ١٥٩، ص ٥٣. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/١٠ الساعة ١٠:٠٥ م

(٥) تنص الفقرة الثانية من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧ على أنه "يكون معيار تقييم السلامة هو ما إذا كانت المعلومات الواردة في السجل الإلكتروني القابل للتحويل بما فيها أي تغييرات مأذون بها أدخلت منذ إنشائه حتى انتهاء مفعولة أو صلاحيته، قد ظلت كاملة ودون تحوير باستثناء ما ينشأ من تغيير في السياق المعتاد لإرسال المعلومات وتخزينها وعرضها".

عليها^(١). كما تهدف عبارة " أو يجيز " إلى استيعاب الحالات التي يسمح فيها القانون الموضوعي المنطبق بتعديل السجل الإلكتروني القابل للتحويل من دون إلزام بذلك.

ولقد تلى المادة سالفه الذكر نص المادة (١٧) وهي المتعلقة بأحكام الاستعاضة عن المستند أو الصك القابل للتحويل بسجل إلكتروني قابل للتحويل^(٢). وجاءت المادة (١٨) لتوضح لنا أحكام الاستعاضة عن سجل إلكتروني قابل للتحويل بمستند أو صك قابل للتحويل^(٣). ولقد جاء في المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادرة عام ٢٠١٧ الهدف من المادتين سالفتي الذكر، حيث ورد فيها " تتسم المادتان ١٧ و ١٨ بطابع موضوعي، وتهدفان إلى تحقيق هدفين رئيسيين هما: التمكين من تغيير الشكل من دون فقدان المعلومات التي يتطلبها القانون الموضوعي. والهدف الثاني هو ضمان عدم استمرار تداول المستند أو الصك القابل للتحويل بهدف منع وجود مطالبتين بأداء الالتزام الواحد في الوقت نفسه، وبوجه أعمّ عدم المساس على أي نحو بحقوق أي طرف و التزاماته ما يحقق فاعلية هذه الوسيلة^(٤). ويثار التساؤل حول مدى تنظيم القانونين المصري والعراقي لإجراءات واستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني؟

لقد اعترف المشرع المصري في قانون التوقيع الإلكتروني بشرعية استخدام الكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية^(٥)، وذلك بأن أقرّ بحجية تلك الكتابات والمحركات الرسمية والعرفية الخاضعة لأحكام قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية، شريطة استيفاء المحركات الإلكترونية للضوابط الفنية والتقنية التي تحددها

(١) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧، المرجع السابق، بند ١٥٨، ص ٥٣. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ١٠/١٢/٢٠٢٠ الساعة ١١:١٠م

(٢) نصت المادة (١٧) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادرة عام ٢٠١٧، المرجع السابق، على أنه " ١- يجوز أن يحل سجل إلكتروني قابل للتحويل محل مستند أو صك قابل للتحويل إذا استخدمت طريقة موثقة لهذا الغرض. ٢ - يلزم لسريان مفعول التغيير في الشكل أن يدرج في السجل الإلكتروني القابل للتحويل ما يفيد بحدوث تغيير في الشكل. ٣ - عند إصدار السجل الإلكتروني القابل للتحويل وفقاً للفقرتين ١ و ٢ يعطل المستند أو الصك القابل للتحويل ولا يعود له أي مفعول أو صلاحية. ٤ - لا يمس تغيير الشكل وفقاً للفقرتين ١ و ٢ بحقوق الأطراف والتزاماتها".

(٣) نصت المادة (١٨) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادرة عام ٢٠١٧، المرجع السابق، على أنه " ١ - يجوز أن يحل مستند أو صك قابل للتحويل محل سجل إلكتروني قابل للتحويل إذا استخدمت طريقة موثقة لهذا الغرض. ٢ - يلزم لسريان مفعول التغيير في الشكل أن يدرج في المستند أو الصك القابل للتحويل ما يفيد بحدوث تغيير في الشكل. ٣ - عند إصدار المستند أو الصك القابل للتحويل وفقاً للفقرتين ١ و ٢ يعطل السجل الإلكتروني القابل للتحويل ولا يعود له أي مفعول أو صلاحية. ٤ - لا يمس تغيير الشكل وفقاً للفقرتين ١ و ٢ بحقوق الأطراف والتزاماتها".

(٤) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧، المرجع السابق، بند ١٦٣، ص ٥٤. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ١٠/١٢/٢٠٢٠ الساعة ١١:١٠ مساءً.

(٥) نصت المادة (١٥) من قانون التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠١٤ على أنه " للكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية، في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية، ذات الحجية المقررة للكتابة والمحركات الرسمية والعرفية في أحكام قانون الإثبات في هذا القانون، وفقاً للضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون".

اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني المصري^(١). ويتضح من ذلك أن هناك بيئة تشريعية خصبة في القانون المصري تسمح باستخدام سند الشحن الإلكتروني على أوسع نطاق ممكن. ولقد خصص المشرع العراقي فصلاً – في القانون رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ بشأن التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية – نظم فيه أحكام المستندات الإلكترونية من حيث حجيتها وطريقة استخدامها، ولقد اتبع المشرع العراقي نهج المشرع المصري في الاعتراف بالحجية القانونية للمستندات والعقود الإلكترونية ومساواتها بمثليتها الورقية، إذا توافرت فيها عدة شروط، نذكر منها:

- ١ – أن تكون المعلومات الواردة فيها قابلة للحفظ والتخزين ويمكن استرجاعها.
- ٢ – إمكانية الاحتفاظ بها وإرسالها بأي شكل يثبت دقة المعلومات التي وردت فيها بما لا يقبل التعديل بالإضافة أو الحذف.
- ٣ – أن تكون المعلومات التي وردت فيها دالة على من ينشأها أو يتسلمها، وتاريخ ووقت إرسالها وتسلمها^(٢).

وبالرغم من أن القانون المصري والعراقي قد جعلاً للسندات الإلكترونية ذات الحجية القانونية المقررة للسندات الورقية مع وضع اشتراطات قانونية لازم توافرها في السندات الإلكترونية لتحقيق هذا التكافؤ من حيث الحجية إلا أنهما لم ينظما مسألة تداول السندات الإلكترونية أو احكام التعديل أو الاستعاضة. لذا يرى الباحث أنه من الضروري أن يتطلع المشرع المصري أو العراقي إلى التطور الحاصل في التشريعات الدولية المتعلقة بالتجارة الإلكترونية ويتناولها في تشريعها حتى يتمكن من اللاحق بالمجتمع الدولي والأوساط التجارية الدولية حتى يتوخى كل منهما الانعزال عن العالم إذا ما أقدم على التطور.

(١) فقد نصت المادة (٩) من اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ والمعدلة بالقرار رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ بتاريخ ٢٠٢٠/٤/١٩ على أنه "مع عدم الإخلال بالشروط المنصوص عليها في القانون، تتحقق حجية الإثبات المقررة للكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية الرسمية والعرفية لمنشئها إذا توافرت الضوابط الفنية والتقنية الآتية:

أ – أن يكون متاحاً فنياً تحديد وقت وتاريخ إنشاء الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية، وأن تتم هذه الإتاحة من خلال نظام حفظ إلكتروني مستقل وغير خاضع لسيطرة منشئ هذه الكتابة أو تلك المحركات، أو لسيطرة المعني بها.

ب - أن يكون متاحاً فنياً تحديد مصدر إنشاء الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية ودرجة سيطرة منشئها على هذا المصدر وعلى الوسائط المستخدمة في إنشائها.

ج – في حالة إنشاء وصدور الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية بدون تدخل بشري، جزئي أو كلي، فإن حجيتها تكون متحققة متى أمكن التحقق من وقت وتاريخ إنشائها ومن عدم العبث بهذه الكتابة أو تلك المحركات.

(٢) نص المادة (١٣) من قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢.

المبحث الثاني حجية سند الشحن ومدى قابليته للتداول

تمهيد وتقسيم:

فيما تقدم عرضنا لتعريف سند الشحن البحري الإلكتروني وطرق استخدامه وإجراءات هذا الاستخدام الذي يوفر له الأمان القانوني إلى حد كبير. ولما كان شكل سند الشحن البحري الورقي سهلاً من حيث إثباته وتداوله فهو مألوف لدى الكافة من حيث طريقة استخدامه وحجيته أيضاً. إلا أن بتغيير شكله وصب محتوياته المتمثلة في بيانات البضاعة من حيث عددها ووزنها وطبيعتها وشكلها بخلاف بيانات طرفي عقد النقل وتوقيع الناقل على هذا السند في شكل إلكتروني يدفعنا التساؤل عن الشروط اللازمة للاعتراف والاعتداد بصحة هذا السند في ثوبه الإلكتروني؟ فهل هناك شروط يلزم على المتعاملين إتباعها؟ كما أن هذا التساؤل يقودنا إلى تساؤل آخر عن مدى حجية سند الشحن الإلكتروني؟ فهل هذه الحجية تأثرت بهذا الشكل الجديد للسند؟ أما أن الحجية أصبحت أكثر قوة وسهولة في الإثبات؟

وعلى صعيداً آخر مرتبط بمدى شروط صحة سند الشحن البحري الإلكتروني وحجيته، فهل سند الشحن البحري الورقي يلعب ذات الوظائف الذي يلعبها سند الشحن البحري الإلكتروني تحديداً فيما يخص مدى قابليته هذا السند في شكله الجديد للتداول؟

المطلب الأول

الشروط اللازمة للاعتداد بصحة سند الشحن الإلكتروني وحجيته

في الإثبات

أولاً: الشروط اللازمة للاعتداد بصحة سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات:

مضى زمناً طويلاً والكتابة التقليدية باليد على الورق هي عصب الإثبات في كافة مناحي المعاملات المدنية والتجارية، إلا أننا نعيش في زمن يعتبر فيه الحاسوب الأمير المدلل لهذا

العصر^(١)، وذلك حيث تنظم التقنيات الرقمية تدفق المعلومات في الأنظمة التكنولوجية المختلفة، إلا أن هذه المعلومات عصية عن الإدراك والاستعمال دون وسائل تساعد في حفظها واسترجاعها وقت الاحتياج إليها، ووسائل توفر الأمان القانوني الذي يرسى اليقين فيها وفي نفوس المتعاملين بها^(٢).

لما تقدم تعد رسالة البيانات التي يتم إرسالها بين العلاقة العقدية هي الركيزة الأساسية التي يستند عليها في إثبات التصرفات القانونية التي تبرم إلكترونياً؛ حيث أنها تحوي في مضمونها المحتوى الذي تبادلته طرفي العملية التعاقدية الإلكترونية. فتبادل المعلومات ذات الدلالة القانونية في شكل رسائل غير ورقية، قد تعيقه مسألة عدم اليقين بشأن صلاحيتها أو أثرها من الناحية القانونية^(٣). ويكون الأمر كذلك بصفة خاصة في التشريعات التي تفرض قيوداً على المستخرجات والمستندات المحررة بشكل إلكتروني، فمثل هذه المحررات تؤدي إلى انعدام الثقة بشأن الطبيعة القانونية للبيانات المقدمة في شكل آخر غير المحرر الورقي، ومدى صلاحيتها في الأثبات.

تطبيقاً لما سبق، فإنه يجب أن تجتمع عدة شروط في سند الشحن البحري الإلكتروني؛ ليكون له موثوقية في المعاملات التجارية وحجية في الإثبات، وبالتالي يكون وسيلة ثقة وأمان بين المتعاملين برسائل البيانات عبر وسائل الإتصال التكنولوجية الحديثة. إلا أن المشكلة تدق حول مدى استيفاء سند الشحن البحري الإلكتروني الشروط اللازمة للإعتداد به في الإثبات من حيث الكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني والتوثيق الإلكتروني الذي يربط السند أو المحرر الإلكتروني بصاحبه أو بمصدره؟ وللإجابة على هذا التساؤل ينبغي علينا معالجة ثلاث أمور وهي: الكتابة الإلكترونية ومفهومها، التوقيع الإلكتروني، التوثيق أو التصديق للمحركات.

١ - أن يكون سند الشحن البحري الإلكتروني مكتوباً:

نصت المادة (١/٦) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الصادر عام ١٩٩٦ على أنه "عندما يشترط القانون أن تكون المعلومات مكتوبة، تستوفي رسالة البيانات ذلك الشرط إذا تيسر الإطلاع على البيانات الواردة فيها على نحو يتيح استخدامها بالرجوع إليه لاحقاً"^(٤). ويستفاد من هذا النص أن الكتابة عبر الرسائل الإلكترونية يعتد بها كالكتابة الورقية إذا تيسر التعامل بها واسترجاعها، إلا أن ذلك مشروط بتوافر عدة متطلبات قانونية وتقنية ينبغي توافرها. وقبل التطرق إلى هذه الشروط أو المتطلبات القانونية والتقنية، ينبغي أولاً سرد تعريفات الكتابة الإلكترونية، والتي يُمكننا من خلالها استخلاص الشروط الواجب توافرها في الكتابة الإلكترونية. و المقصود بالكتابة عموماً: هي أية رموز تعبر عن الفكر والقول دون اشتراط إستنادها إلى وسيط

(١) د. ثروت عبد الحميد عبد الحليم، التوقيع الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، طبعة ٢٠٠٧، ص ٦
(٢) أ. محمد الصادق منصور سرير، إبرام العقد الإلكتروني وإثباته، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٧، ص ١٤٣

(٣) أ. محمد الصادق منصور سرير، المرجع السابق، ص ٦

(٤) راجع الفقرة الأولى من المادة ٦ من قانون الأونسيترال النموذجي، الصادر عام ١٩٦٦

معين، فقد هذا الوسيط حجر أو ورق أو جلد أو أي وسيط قادر على أن يحمل المحتوى بديمومية واستمرار دون أن يتلف أو يتغير محتواه^(١). وبناءً عليه فإن لفظ الكتابة يتسع ليشمل أيضاً الكتابة الإلكترونية^(٢). ولقد وجدنا تطبيقاً حديثاً في قضاء النقض المصري^(٣) يوسع من نطاق تعريف الكتابة عموماً، وذلك بأن قضت في حكمها أنه لا صلة قانونية بين الكتابة والورق التقليدي، وهو ما يوجب قبول كل الدعامات الأخرى – ورقية كانت أو إلكترونية أو أيًا كانت مادة صنعها – في الإثبات.

ولقد عرّفت المادة (١) من قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لعام ٢٠٠٤ في فقرتها (أ) الكتابة الإلكترونية على أنها "كل حروف أو أرقام أو رموز أو أي علامات أخرى تثبت على دعامة إلكترونية أو رقمية أو ضوئية أو أي وسيلة أخرى متشابهة وتعطي دلالة قابلة للإدراك". وفي المقابل عرف قانون التوقيع الإلكتروني العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ الكتابة الإلكترونية في المادة (١) والتي نصت في فقرتها خامساً على أن الكتابة الإلكترونية تعني "كل حرف أو رقم أو رمز أو أية علامة أخرى تثبت على وسيلة إلكترونية أو رقمية أو ضوئية أو أية وسيلة أخرى متشابهة وتعطي دلالة قابلة للإدراك والفهم.

من خلال التعريفات السابقة للكتابة الإلكترونية يمكننا استنتاج الشروط الواجب توافرها في الكتابة الإلكترونية لكي يعتد بها قانوناً:

أ – أن تكون الكتابة الإلكترونية مقروءة: يشترط في الكتابة الإلكترونية لكي تكون وسيلة لإقامة الدليل على وجود التصرف القانوني ومضمونه أن تكون مقروءة، بحيث تدل على مضمون التصرف القانوني، كما يشترط فيها الوضوح حتى يتسنى لمن يطلع عليها فهمها وإدراك محتواها، وعلى ذلك يجب أن تكون الكتابة مدونة بحروف أو رموز معروفة للشخص الذي يُراد الإحتجاج عليه بالمحرر الإلكتروني الذي يحوي هذه الكتابة الإلكترونية^(٤). والأصل أن هذا الشرط متوفر بسهولة وببساطة في الكتابة التقليدية، فهل يتوافر هذا الشرط في الكتابة الإلكترونية المفرغة في دعامة أو وعاء إلكتروني؟

(١) أ. ملوم كريم، الإثبات في المعاملات الإلكترونية بين التشريعات الوطنية والدولية، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، ٢٠١١، ص ٢٦

(٢) المستشار. خالد حسن أحمد، الحجية القانونية للمستندات الإلكترونية بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، مركز الدراسات العربية للنشر والوزيع، الطبعة الأولى، عام ٢٠١٦، ص ١٧٢.

(٣) ولئن كانت الكتابة على الورق هي الأصل الغالب، إلا أن المحرر لم يكن في أي وقت مقصوراً على ما هو مكتوب على ورق وحده، وكل ما يتطلبه المشرع للإثبات هو ثبوت نسبة المحرر إلى صاحبه، فلا ارتباط قانوناً بين فكرة الكتابة والورق، ولذلك لا يشترط أن تكون الكتابة على ورق بالمفهوم التقليدي ومذيلة بتوقيع بخط اليد، وهو ما يوجب قبول كل الدعامات الأخرى – ورقية كانت أو إلكترونية أو أيًا كانت مادة صنعها – في الإثبات (الطعن رقم ١٧٦٨٩ لسنة ٨٩ قضائية، الصادر بجلسة ١٠/٠٣/٢٠٢٠) <https://www.cc.gov.eg/judgments>

(٤) أ.محمد الصادق منصور، إبرام العقد الإلكتروني وإثباته، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الحقوق، جامعة المنصورة، كلية الحقوق، ٢٠١٧، ص ١٧٣.

الواقع، أن البيانات الإلكترونية (الكتابة الإلكترونية) تكون في الأصل بصورة غير ملموسة وتكون مشفرة، بحيث لا يمكن لأي شخص قراءتها بشكل مباشر. وفي هذه الحالة فلا بد من قراءتها عن طريق إدخال المحرر الإلكتروني الذي يحتوي على هذه الكتابة الإلكترونية على حاسوب، لكي يترجم هذه المعلومات إلى اللغة المعروفة وحروف هذه اللغة تتكون من توافق وتبادل بين رقمي الصفر والواحد^(١). فيما أن القلم هو وسيلة الكتابة الخطية، فإن الحاسوب هو وسيلة قراءة الكتابة الإلكترونية أو المشفرة. وبالتالي فإن المحررات الإلكترونية تكون - واقعياً - موجودة ومقروءة، مما يستفاد من ذلك أنها لها قيمة وحجية قانونية في الإثبات، متى أمكن فك التشفير بحيث تكون مقروءة بصورة واضحة.

وعلى ما سبق يتضح أن شرط تكون الكتابة مقروءة يتوافر في الكتابة الإلكترونية، إذ يمكن قراءتها وإن كانت تتم بصورة غير مباشرة أي عن طريق دعامة أكثر تطور من حيث صناعتها أو ووسائل استخدامها أو حمايتها، بخلاف الدعامة الورقية المألوف استخدامها والميسور صناعتها والمستساغ توثيقها إلا أن شرط القراءة لا يكفي بذاته، بل ينبغي أن تتصف هذه الكتابة الإلكترونية بالاستمرارية والثبات وسهول التخزين والاسترجاع.

ب - أن تتصف الكتابة الإلكترونية بالاستمرارية والثبات:

يُثار هنا التساؤل هل - بالفعل - يمكن للدعامة الإلكترونية أن تحقق هذا الهدف؟

الواقع، أنه حدث تردد في بداية الأمر، من إمكانية استمرارية الكتابة الإلكترونية وثباتها؛ تأسيساً على أن الدعائم أو الوسائط الإلكترونية التي تحفظ الكتابة تتصف بالحساسية، مما قد يعرض بياناتها للتلف أو التدمير^(٢). إلا أنه تم التغلب على هذا الإشكال من خلال تدعيم البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات ووسائل الإتصال وشبكاتها، سواء على صعيد البرمجيات أو على صعيد الأجهزة الأكثر حداثة، والتي ساعدت بدورها على تحقيق الهدف المرجو وهو حفظ الكتابة الإلكترونية بصورة مستمرة وبشكل آمن ودائم وثابت^(٣) وعلى ذلك يُمكن الرجوع إلى المحرر كلما اقتضى الأمر ذلك. غير أنه يمكن لمقدمي خدمات التصديق الإلكتروني أن يقوموا بعملية حفظ البيانات والمعلومات الإلكترونية المتعلقة بشهادات التوثيق التي يصدرونها وذلك بمدة مناسبة تتلائم مع مدة تقادم التصرف الثابت بشهادة التوثيق، وعلى ذلك فإن هذه الطريقة من شأنها أن

(١) د. علاء حسين مطلق التميمي، الدليل الإلكتروني في الإثبات المدني، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، ٢٠١٠، ص ٥٦. و د. خالد حسن أحمد، الحجية القانونية للمستندات الإلكترونية، دراسة مقارنة، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، سنة ٢٠١٦، ص ١٧٣.

(٢) أ. بن غرابي سمية، عقود التجارة الإلكترونية ومنهج تنازع القوانين، رسالة لنيل درجة الماجستير، فرع قانون التعاون الدولي، جامعة مولود معمري تيزي وزو، ٢٠٠٩، ص ٦.

(٣) د. عمر خالد محمد الزريقات، عقد البيع عبر الإنترنت، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، طبعة ٢٠١٨، ص ١٩٢.

توفر للكتابة الإلكترونية درجة عالية من الثبات والاستمرار والأمان لما لها من قدرة على الاحتفاظ بالمعلومات المدونة إلكترونياً لأطول فترة ممكنة (١).

ولقد عالجت المادة (١/١٠) من قانون الأونستيرال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية مسألة استمرارية الكتابة الإلكترونية وحفظها، وذلك حيث نصت على أنه: (١) عندما يقضي القانون بالإحتفاظ بمستندات أو سجلات أو معلومات بعينها يتحقق الوفاء بهذا المقتضى إذا تم الإحتفاظ برسائل البيانات، شريطة مراعاة الشروط التالية:

(أ) تيسير الإطلاع على المعلومات الواردة فيها على نحو يتيح استخدامها في الرجوع إليها لاحقاً؛ أو

(ب) الإحتفاظ برسالة البيانات بالشكل الذي أنشئت أو أرسلت أو أستلمت به أو بشكل يمكن إثبات أنه يمثل بدقة المعلومات التي أنشئت أو أرسلت أو أستلمت.

(ج) الإحتفاظ بالمعلومات – إن وجدت – التي يمكن من استنباط منشأ رسالة البيانات وجهة ووصولها وتاريخ ووقت إرسالها وإستلامها(٢).

كما جاءت اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن قانون التوقيع الإلكتروني المصري المعدلة بالقرار الوزاري رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ والصادر بتاريخ ٢٠٢٠/٤/١٩ بشروط، بمقتضاها تتحقق حجية الإثبات المقررة للكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية لمنشئها، إذا توافرت الضوابط الفنية والتقنية المحددة، وهي أن يكون متاحاً فنياً تحديد وقت وتاريخ إنشاء الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية، علاوة على ذلك أن تتم هذه الإتاحة من خلال نظام حفظ إلكتروني مستقل وغير خاضع لسيطرة منشئ هذه الكتابة أو تلك المحركات أو السيطرة المعني بها وهذا ما تم تطبيقه قضاءً(٣). كما يجب أن

(١) بوزبوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل درجة الماجستير، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم الساسية، الجزائر، السنة الجامعية ٢٠١٢/٢٠١٣، ص ١٢٥.

(٢) نص المادة (١/١٠) من قانون الأونستيرال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الصادر عام ١٩٩٦.

(٣) "إذ كان القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بتنظيم التوقيع الإلكتروني في الفقرة (ب) من مادته الأولى عرف المحرر الإلكتروني بأنه رسالة بيانات تتضمن معلومات تنشأ أو تدمج أو تخزن أو ترسل أو تستقبل كلياً أو جزئياً بوسيلة إلكترونية أو ضوئية أو بأية وسيلة أخرى مشابهة " ، ونظم حجية تلك الرسائل بنص المادة (١٥) منه الذي يجرى بأن " للكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية ذات الحجية المقررة للكتابة المحركات الرسمية والعرفية في أحكام قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية ، متى استوفت الشروط المنصوص عليها في القانون وفقاً للضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون " ، ومؤدى ذلك أنه لن يعتد بالمحركات الإلكترونية إلا إذا استوفت الشروط المنصوص عليها في قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني واللائحة التنفيذية الصادرة بقرار وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات رقم ١٠٩ لسنة ٢٠٠٥ ، وقد نصت المادة الثامنة من اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم التوقيع الإلكتروني على " مع عدم الإخلال بالشروط المنصوص عليها في القانون ، تتحقق حجية الإثبات المقررة للكتابة الإلكترونية الرسمية أو العرفية لمنشئها إذا توافرت الضوابط الفنية والتقنية الآتية : (أ) أن يكون متاحاً فنياً تحديد وقت وتاريخ إنشاء الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية ... (ب) أن يكون متاحاً فنياً تحديد مصدر إنشاء الكتابة الإلكترونية أو المحركات الإلكترونية الرسمية أو العرفية ودرجة سيطرة منشئها على هذا المصدر (ج) فإن حجيتها تكون متحققة متى أمكن التحقق من وقت وتاريخ إنشائها ومن عدم العبث بهذه الكتابة أو تلك المحركات " ، وعلى ذلك فإنه يتعين الاستهداء بتلك المواد في شأن المرسلات التي تتم بين أطرافها عن طريق البريد الإلكتروني ، فلا يكون لهذه المرسلات عند جردها أو إنكارها ثمة حجية إلا بمقدار توافر الشروط المنصوص عليها في قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني ، فإن لم يتم التحقق من توافر تلك الشروط فلا يعتد بها ،

يكون متاحاً فنياً تحديداً مصدر إنشاء الكتابة الإلكترونية أو المحررات الإلكترونية الرسمية أو العرفية ودرجة سيطرة منشئها على هذا المصدر وعلى الوسائط المستخدمة في إنشائها^(١). وفي ذات السياق نصت المادة (١٣) من القانون رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ بشأن التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي على أنه "تكون للمستندات الإلكترونية والكتابة الإلكترونية والعقود الإلكترونية ذات الحجية القانونية لمثلثتها الورقية إذا توافرت فيها الشروط الآتية:

أ - أن تكون المعلومات الواردة فيها قابلة للحفظ والتخزين بحيث يمكن استرجاعها في أي وقت.

ب - إمكانية الاحتفاظ بها بالشكل الذي يتم إنشاؤها أو إرسالها أو تسلمها به أو بأي شكل يسهل به إثبات دقة المعلومات التي وردت فيها عند إنشائها أو إرسالها أو تسلمها بما لا يقبل التعديل بالإضافة أو الحذف.

ج - أن تكون المعلومات الواردة فيها دالة على من ينشأها أو يتسلمها وتاريخ ووقت إرسالها وتسلمها^(٢).

وعلى أثر ما سبق، ونظراً للميزة التي تحظى بها المحررات الإلكترونية في قدراتها على الاحتفاظ بالبيانات المخزنة فيها لفترة طويلة، تسمح من خلالها بالرجوع إليها كلما تطلب ذلك. فإنها تتمتع بالحجية شأنها شأن المحررات الورقية، بشرط استيفاء الشروط الفنية والتقنية التي حددتها القوانين الدولية والوطنية.

ج - أن تكون الكتابة الإلكترونية غير قابلة للتعديل:

ويعرف أيضاً بشرط سلامة المحتوى وعدم حصول التغيير فيه^(٣). ومما لا شك فيه أن خاصية عدم القابلية للتعديل متوفرة في المحرر الكتابي الورقي، حيث تكون الكتابة عليه بواسطة الأحبار التي يشربها الورق أو تنطبع عليه بشكل يؤدي إلى إتصالها كيميائياً بالتركيب المادي لهذه الأوراق، بطريقة لا يمكن فصلها إلا بإتلافها وبالتالي لا يمكن تعديلها أو إحداث تغيير فيها بالإضافة أو الحشر أو الكشط أو التحوير؛ لسهولة اكتشاف ذلك بالمناظرة سواء بالعين المجردة أو بالإستعانة بالخبرة^(٤). وكالعادة يثار التساؤل حول مدى إستيفاء المحرر الإلكتروني لهذه

فالرسالة المرسله عن طريق البريد الإلكتروني تعتبر صحيحة إذا توافرت فيها الشروط الواردة بقانون تنظيم التوقيع الإلكتروني ولائحته التنفيذية" (الطعن رقم ١٧٠٥١ لسنة ٨٧ قضائية، الدوائر التجارية - جلسة ٢٠١٩/٣/٢٨،

<https://www.cc.gov.eg/i/H/111396089.pdf>) تم الاطلاع بتاريخ ١٥/١٢/٢٠٢٠ الساعة ٧ م

(١) المادة (٩) من اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ والمعدلة بالقرار الوزاري رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠، الوقائع المصرية، العدد ٩٥ (تابع) في ٢٣ إبريل سنة ٢٠٢٠، ص ١١.

(٢) راجع نص المادة (١٣) من قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي، الصادر برقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢.

(٣) بوزبوجة حسين، المرجع السابق، ص ١٢٥

(٤) عبد العزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات في المسائل المدنية والتجارية في ضوء قواعد الإثبات النافذة، بحث منشور في مجلة البحوث القانونية والإقتصادية التي تصدرها كلية الحقوق جامعة المنوفية، العدد ٢١، السنة الحادية عشر، أبريل ٢٠٢٠، ص ٢٧.

المواصفات بإعتبار أن الكتابة على الدعامة الإلكترونية بأشكالها بحسب الأصل تكون قابلة للتعديل، حيث يكون بمقدور كل طرف من الأطراف تعديل مضمون المحرر بسهولة وإعادة تنسيقه أو محوّه أو إلغائه بدون أن يظهر أي أثر مادي لهذا التعديل يمكن ملاحظته أو اكتشافه؟^(١)

والأصل أنه لكي تصلح الكتابة الورقية دليلاً للإثبات، فيشترط في ذلك - كما تقدم - أن تكون خالية من أي عيب يؤثر في صحتها، وبالتالي ينبغي أن تكون خالية من كل محوٍ أو كشطٍ أو تحشير، وغير ذلك من العيوب. وعلى ذلك فقد عالجت المادة (١٢) من اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠١٤ هذه الحالة، وذلك بأن نصت على "مع عدم الإخلال بما هو منصوص عليه في المواد (٢،٣،٥)، يتم من الناحية الفنية والتقنية، كشف أي تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني الموقع إلكترونياً باستخدام تقنية شفرة المفاتيح العام والخاص، وبمضاهاة شهادة التصديق الإلكتروني وبيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني بأصل هذه الشهادة وتلك البيانات، أو بأي وسيلة مشابهة"^(٢).

يستفاد من هذا النص، أن المادة (١٢) سألقة البيان قد عالج مسألة سهولة تعديل المحرر الإلكتروني من احد أطرافه دون ملاحظة أيّ منهما، وذلك بأن وقر الوسائل الفنية والتقنية التي تكشف أي تعديل أو تبديل يطرأ على سجل إلكتروني أو محرر إلكتروني، مما يوفر الأمان واليقين القانونين في هذه الوسيلة مما يدعم ويعزز استعمالها ويساعد في أذاعة انتشارها وذيوع استخدامها.

٢ - أن يكون سند الشحن البحري مهوراً بتوقيع إلكتروني:

أ - أن يتضمّن سند الشحن الإلكتروني توقيعاً إلكترونياً:

ظلت فكرة التوقيع بمفهومها التقليدي منذ اعتمادها في أوساط القرن السادس عشر مستقرة في يقين المتعاملين بالأوراق كسند في إثبات المعاملات كافة، ذلك باعتبار أن التوقيع بمفهومه التقليدي هو الوسيلة الوحيدة قانوناً لتصديق وإقرار المعلومات التي تتضمنها المحررات مما يضيف عليها الحجية القانونية. فالأصل أن لا تعدو الكتابة وحدها دليل أو حجية في الإثبات إلا إذا كانت مهورة بتوقيع يحدد هوية وعلاقة الموقع على هذه الكتابة، فالتوقيع هو الشرط الأساسي للدليل الكتابي الكامل، سواء أكان الدليل محرر رسمي أو محرر عرفي^(٣)، ورقي أو إلكتروني.

والواقع، أن التطورات التقنية الراهنة غيرت من مفهوم التوقيع المؤلف والذي يذيل في المحررات الورقية، فلم يعد التوقيع التقليدي هو الطريقة الوحيدة، فالتوقيع التقليدي متلازم للمحررات الورقية. ولما كان ظهور الدعامة الإلكترونية والتي تكافئ المحرر الورقي من حيث

^(١) د. حسن عبد الباسط جميعي، إثبات التصرفات القانونية التي يتم إبرامها عن طريق الانترنت، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص٢٢.

^(٢) راجع نص المادة (١٢) من اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤، والمعدلة بالقرار الوزاري رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠، الوقائع المصرية، العدد ٩٥، (تابع) في ٢٣ إبريل ٢٠٢٠، ص١٢.

^(٣) محمد الصادق منصور، إبرام العقد الإلكتروني وإثباته، المرجع السابق، ص١٧٧.

الوعاء، فيستلزم لإضفاء الحجية على هذه الدعامة وما تحويه من بيانات أن تكون مؤقعة، إلا أن هذا التوقيع يختلف شكلاً وموضوعاً عن التوقيع المألوف.

وعلى هذا، يهدف القانون النموذجي للتوقيع الإلكتروني الصادر عن الأونسيترال عام ٢٠٠١، إلى إمداد الدول كافة بالإرشادات التي من شأنها أن تساعد في تنظيم تشريعات ملائمة تنظم المعاملات الإلكترونية من خلالها؛ فنظراً إلى تزايد استعمال تقنيات التوثيق الإلكترونية كبداية للتوقيعات الخطية وغيرها من إجراءات التوثيق التقليدية، نشأت فكرة الحاجة إلى إطار قانوني محدد يرمي إلى تقليل عدم اليقين بشأن المفعول القانوني الذي قد ينتج عن استخدام تلك التقنيات العصرية (التي يمكن أن يشار إليها عموماً بعبارة "التوقيعات الإلكترونية"^(١)). ومن أجل ذلك هناك عدة شروط لكي يكون سند الشحن الإلكتروني معتبر به قانونياً وذكرنا منها الكتابة الإلكترونية وشروطها، وفيما يلي نعرض للتوقيع الإلكتروني كشرط من هذه الشروط.

ويمكن تعريف التوقيع الإلكتروني وفقاً لما جاء بقانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية الصادر ٢٠٠١ بأنه "بيانات في شكل إلكتروني مُدرجة في رسالة بيانات أو مضافة إليها أو مرتبطة بها منطقياً، يجوز أن تستخدم لتعيين هوية الموقع بالنسبة إلى رسالة البيانات، والبيان موافقة الموقع على المعلومات الواردة في الرسالة"^(٢). ولقد عرفت المادة (١) في فقرتها (ج) من قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ الخاص بتنظيم التوقيع الإلكتروني وبإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات التوقيع الإلكتروني بأنه "ما يوضع على محرر إلكتروني ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها ويكون له طابع منفرد يسمح بتحديد الموقع ويميزه عن غيره"^(٣).

كما عرفت اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ والمعدلة بالقرار الوزاري رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ في مادتها (١) في فقرتها (٢٠) الأداة المستخدمة في التوقيع الإلكتروني على أنها "وسيط إلكتروني مؤمن يستخدم في عملية إنشاء وتثبيت التوقيع الإلكتروني على المحرر الإلكتروني، ويشمل هذا التعريف الكروت الذكية والشرائح الإلكترونية المنفصلة أو غير ذلك من وسائط أو أنظمة تتطابق معه من حيث تحقيق الوظائف المطلوبة، وفقاً للمعايير التقنية والفنية المحددة في هذه اللائحة".

^١ راجع أهداف قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لعام ٢٠٠١، ودليل اشتراع هذا القانون ٢٠٠١، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك ٢٠٠٩، رقم المبيع A.02.V.8. ص ١٠ - <https://uncitral.un.org/ar> تم الاطلاع بتاريخ ١٠ / ١٢ / ٢٠٢٠. الساعة ١٢:٠١ ص.

^٢ راجع نص المادة (١/٢) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لعام ٢٠٠١، ودليل اشتراع هذا القانون ٢٠٠١، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك ٢٠٠٩، رقم المبيع A.02.V.8.

^٣ ولقد عرفت اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ والمعدلة بالقرار الوزاري رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ التوقيع الإلكتروني في المادة (١/١) على أنه "ما يوضع على محرر إلكتروني ويتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو غيرها ويكون لها طابع منفرد يسمح بتحديد شخص الموقع وغيره عن غيره".

في المقابل، فقد عرف القانون رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ بشأن التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقية، التوقيع الإلكتروني في مادته الأولى البند (رابعاً) على أنه "علاقة شخصية تتخذ شكل حروف أو أرقام أو رموز أو إشارات أو أصوات أو غيرها وله طابع متفرد يدل على نسبته إلى الموقع ويكون معتمداً من جهة التصديق"^(١). ويتبين لنا من خلال سرد التعريفات السابقة أن مصطلح التوقيع الإلكتروني لا يثير أي جدل أو إشكال يدفعنا إلى التعقيب على هذه التعريفات، إلا أنه ينبغي التعرض للشروط اللازم توافرها في التوقيع الإلكتروني.

ب – الشروط اللازم توافرها في التوقيع الإلكتروني:

اشتراطت المادة (٣/٦) من القانون النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية الصادر عام ٢٠٠١ عدة اشتراطات:

لكي يعتبر التوقيع قابلاً للتحويل عليه، وتتمثل هذه الإشتراطات فيما يلي:

- ١ – أن يكون التوقيع الإلكتروني صادراً من الشخص الموقّع ذاته دون غيره.
- ٢ – أن يكون بيانات إنشاء التوقيع خاضعة وقت التوقيع لسيطرة الموقّع دون أي شخص آخر.

٣ – إذا كان من السهل معرفة أي تغيير يجرى بعد حدوث التوقيع^(٢).

وبالمثل أوجبت المادة (١٨) من قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ توافر عدة شروط مستوحاه من القانون النموذجي بشأن التوقيع الإلكتروني الصادر عام ٢٠٠١، بمقتضاها يتمتع التوقيع الإلكتروني بالحجية في الإثبات، ويمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- ١ – ارتباط التوقيع بالموقع وحده دون غيره.
- ٢ – سيطرة الموقّع وحده دون غيره على الوسيط الإلكتروني.
- ٣ – إمكانية كشف أي تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني أو التوقيع الإلكتروني.

ولقد حددت اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني المصري الصادر بالقرار الوزاري رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ في المواد (٢، ٣، ٥) الضوابط الفنية اللازمة^(١). كما جاءت المادة (١/٤)

(١) البند رابعاً من المادة الأولى من قانون التوقيع الإلكتروني العراقي
(٢) تنص المادة (٣/٦) من القانون النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية، الصادر عام ٢٠٠١ على أنه "..... يعتبر التوقيع الإلكتروني قابل للتحويل عليه لغرض الوفاء بالإشتراط المشار إليه في الفقرة (١) إذا:
(أ) كانت بيانات إنشاء التوقيع مرتبطة، في السياق الذي تستخدم فيه، بالموقّع دون أي شخص آخر.
(ب) كانت بيانات إنشاء التوقيع خاضعة، وقت التوقيع، لسيطرة الموقّع دون أي شخص آخر.
(ج) كان أي تغيير في التوقيع الإلكتروني، يجرى بعد حدوث التوقيع، قابلاً للإكتشاف.
(د) كان الغرض من اشتراط التوقيع قانوناً هو تأكيد سلامة المعلومات التي يتعلق بها التوقيع وكان أي تغيير يجرى في تلك المعلومات بعد وقت التوقيع قابلاً للإكتشاف.

من القانون رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ بشأن قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقية بشروط صحة التوقيع الإلكتروني ويكون ذلك في حالة توافر وسائل لتحديد هوية الموقع والدلالة على موافقته لما ورد في المستند الإلكتروني^(٢). كما نصت المادة (٢/٤) صراحةً على الإعتداد بحجية التوقيع الإلكتروني في المعاملات المدنية والتجارية والإدارية، كما يكون له ذات الحجية المقررة للتوقيع الخطي إذا روعي في إنشائه الشروط المنصوص عليها في المادة (٥) من هذا القانون^(٣).

يستفاد من كل ما سبق أن كلا من القانون النموذجي الصادر عن الأونسيف بشأن التوقيع الإلكتروني الصادر عام ٢٠٠١، والقانون المصري بشأن التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ ولائحته التنفيذية رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠، والقانون العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ بشأن التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية، أنه لكي يكون التوقيع الإلكتروني متمتعاً بالحجية القانونية **يجب أن يتوافر عدة شروط:**

- ١ – أن يكون التوقيع الإلكتروني مرتبطاً بشخص من وقّعه، بدرجة تسمح تمييز هذا التوقيع عن غيره من التوقيعات المنسوبة للأشخاص الآخرين.
 - ٢ – أن يستدل من التوقيع على هوية الشخص صاحب التوقيع.
 - ٣ – أن يكون صاحب التوقيع منفرداً ومتفرداً بتوقيعه بحيث لا يستطيع أي شخص فك رموز هذا التوقيع الخاص به أو الدخول به بغير إذنه.
 - ٤ – إرتباط التوقيع الإلكتروني بالمحرر إرتباطاً وثيقاً.
 - ٥ – لا بد من التأكد من صحة وسلامة التوقيع الإلكتروني.
 - ٦ – أن يستساغ معرفة أي تعديل قد يطرأ على التوقيع الإلكتروني أو المحرر الإلكتروني.
- وعلى ما سبق يمكننا القول بأن التوقيع الإلكتروني كشرط في المحرر الإلكتروني من شأنه أن يدعم الوظيفة الثبوتية له إذا ما توافرت شروط التوقيع الإلكتروني، إلا أن الأمر لا يتوقف عند

(١) راجع المواد (٥،٣،٢) من قرار رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ بتعديل اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ المصري، بشأن تنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات.

(٢) نصت المادة (٤) من قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقية رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ على أنه "يُعد التوقيع الإلكتروني صحيحاً وصادراً عن الموقع إذا توافرت وسائل لتحديد هوية الموقع والدلالة على موافقته لما ورد في المستند الإلكتروني وبحسب الموقع والمرسل إليه حول كيفية إجراء المعاملة.

(٣) نصت المادة (٥) من قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقية رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ على أنه "يحوز التوقيع الإلكتروني الحجية في الإثبات إذا كان معتمداً من جهة التصديق وتوافرت فيه الشروط الآتية:
أولاً: أن يرتبط التوقيع بالموقع وحده دون غيره.

ثانياً: أن يكون الوسيط الإلكتروني تحت سيطرة الموقع وحده دون غيره.

ثالثاً: أن يكون أي تعديل أو تبديل في التوقيع الإلكتروني قابلاً للكشف.

رابعاً: أن ينشأ وفقاً للإجراءات التي تحددها الوزارة بتعليمات يصدرها الوزير.

ذلك، بل ينبغي في المحررات الإلكترونية أن تكون موثقة فضلاً على أن تكون متضمنة توقيعاً إلكترونياً؛ وذلك لإضفاء صفة الرسمية عليها.

٣ - أن يوثق سند الشحن البحري الإلكتروني:

لشهادة التوثيق الإلكتروني دوراً هاماً في مجال إثبات صحة المحررات الإلكترونية وكذا التوقيعات الإلكترونية. غير أنها تلعب وظيفة هامة وهي تحديد هوية الموقع على المحرر الإلكتروني، فضلاً عن أنها قرينة على سلامة مضمون المحرر الإلكتروني. فالتوثيق هو الإسناد المؤكد للهويات الإلكترونية فهو يسمح بالمطابقة بين الهوية الإلكترونية والهوية الحقيقية^(١). كما تتمتع شهادة التوثيق الإلكتروني بقيمة قانونية كبيرة، حيث أنها السبيل الذي تكتسب به التوقيعات الإلكترونية حجيتها شأنها شأن التوقيعات التقليدية.

ولتعريف شهادة التوثيق الإلكتروني يمكننا الإسترشاد في ذلك بما جاء في القانون النموذجي الصادر عن الأمم المتحدة بشأن التوقيع الإلكتروني عام ٢٠٠١، حيث نصت المادة (٢/ب) على أنها "رسالة بيانات أو سجلاً آخر يؤكدان الارتباط بين الموقع وبيانات إنشاء التوقيع"^(٢). والغرض من هذه الشهادة هو الاعتراف بوجود صلة بين بيانات إنشاء التوقيع والموقع أو بيان وجود تلك الصلة أو تأكيد وجودها. وتنشأ الصلة عن إنتاج بيانات إنشاء التوقيع"^(٣). مما يستفاد من ذلك ضمناً أن شهادة التوثيق الإلكترونية تفضي الحجية الإثباتية على التوقيع الإلكتروني بطريقة مباشرة وعلى المحرر الإلكتروني بصفة تبعية أو غير مباشرة.

ولقد عرف القانون المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن التوقيع الإلكتروني التصديق الإلكتروني في المادة (١) فقرة (و) بأنها "الشهادة التي تصدر من الجهة المرخصة لها بالتصديق وتثبت الارتباط بين الموقع وبيانات إنشاء التوقيع"^(٤). ولقد ورد في المادة الثالثة من اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ والمعدلة بالقرار الوزاري رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ على أنه "يجب أن تتضمن منظومة تكوين بيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني المؤمنة الروابط الفنية والتقنية اللازمة وعلى الأخص ما يلي: (د) أن يتم استخدام أدوات توقيع إلكتروني غير قابلة للنسخ ومحمية بكود سري، تحتوي على عناصر متفردة للموقع وهي بيانات إنشاء التوقيع الإلكتروني وشهادة التصديق الإلكتروني، ويتم تحديد مواصفات أداة التوقيع

^(١) د. حسين عبده الماحي، نظرات قانونية في التجارة الإلكترونية، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية، العدد الحادي والثلاثين، (ابريل ٢٠٠٢)، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ص ٣٠٣ و ص ٣٠٤

^(٢) نص المادة (٢) فقرة (ب) من قانون الأونسترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية مع دليل الإشتراع ٢٠٠١، منشورات الأمم المتحدة، رقم المبيع A.02.v.8.

^(٣) راجع قانون الأونسترال النموذجي، الجزء الثاني، دليل اشتراع قانون الأونسترال النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية، ٢٠٠١، ص ٥٣.

^(٤) نصت المادة (١) في فقرتها (٧) من اللائحة التنفيذية للقانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ بشأن التوقيع الإلكتروني المعدلة بالقرار الوزاري رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠ بتاريخ ٢٠٢٠/٤/١٩، على أن شهادة التصديق الإلكتروني هي "الشهادة التي تصدر من الجهة المرخص لها بالتصديق، وتثبت الارتباط بين الموقع وبيانات إنشاء التوقيع".

الإلكتروني وأنظمتها، وفقاً للمعايير الفنية والتقنية المبينة في الفقرة (ج) من الملحق الفني والتقني المرفق بهذه اللائحة".

ويستفاد من النصوص سالفة الذكر أن المشرع المصري استلزم توافر شروط لكي تحوز المحررات الإلكترونية أو التوقيعات الإلكترونية حجية تكافئ المحررات والتوقيعات التقليدية، أما ارتباط التوقيع الإلكتروني بالموقع عن طريق شهادة توثيق صادرة من جهة معتمدة أو مرخص لها، ومن ثم فإن منح القيمة القانونية للتوقيع الإلكتروني يعني بالضرورة منح نفس القيمة للشهادة المحتوية على هذا التوقيع^(١).

وفي سبيل تحقيق القيمة القانونية لشهادة التوثيق الإلكتروني أشار المشرع العراقي في قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية إلى أن من أهداف هذا القانون هو توفير الإطار القانوني للرسائل الإلكترونية الذي يحميها من التزوير والإختراق من ناحية ويمنحها الحجية القانونية للمعاملات الإلكترونية من ناحية أخرى^(٢) والتي من ضمنها شهادة التوثيق الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني. وكذلك نص هذا القانون (قانون التوقيع الإلكتروني العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢) في المادة (٤) الفقرة ثانياً على أنه يكون للتوقيع الإلكتروني في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية ذات الحجية المقررة للتوقيع الخطي إذا روعي في إنشائه الشروط المنصوص عليها في المادة (٥) من هذا القانون. ومن هذا النص نلاحظ أن المشرع العراقي قد ساوى بين التوقيع الإلكتروني والخطي من حيث القيمة القانونية واشترط مجموعة من الشروط لتحقيق ذلك أولها ارتباط التوقيع بالموقع، والجدير بالأهمية أن هذا الارتباط لا يتحقق إلا بإصدار شهادة توثيق إلكترونية من جهة معتمدة أو مرخص لها بذلك عن طريق ذكر المفتاح العام وهوية الموقع إلى جانب بيانات أخرى، ومن ثم إذا تم التحقق من الارتباط بين الموقع والتوقيع الإلكتروني بناءً على شهادة التوثيق عندما يكتسب التوقيع حجية كاملة في الإثبات كالتوقيع الخطي، ومن ثم فإن الشهادة التي توثق التوقيع الإلكتروني المتوفرة فيها كافة الشروط القانونية، لا بد أن تكتسب ذات القيمة القانونية والحجية التي يتمتع بها التوقيع الإلكتروني^(٣).

ما سبق، يمكن أن نستخلص أن سند الشحن البحري خاصةً والمحررات الإلكترونية عامةً، له حجية في الإثبات، شأنها شأن الدعامات الورقية إذا توافرت فيها الشروط اللازمة قانوناً، ومن أهم هذه الشروط-كما تقدم- أن تكون مكتوبة ومقروءة وموقعة وموثقة ويسهل كشف تعديلها أو

(١) عبير ميخائيل الصفدي، النظام القانوني للتوقيع الإلكتروني، الطبعة الأولى، دار وائل عمان، ٢٠١٠، ص ١١٨، مشار إليه لدى بحث منشور بالموقع <https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aid=125711> بعنوان النظام القانوني بشهادة التوثيق الإلكترونية، دراسة مقارنة، مجلة المحقق للعلوم القانونية والسياسية، العدد الثاني، السنة التاسعة، ٢٠١٧، ص ٥٩٩. تم الاطلاع بتاريخ ٢٠٢٠/١٢/١١ الساعة ١ م

(٢) تنص المادة (٢) من قانون التوقيع الإلكتروني العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ على أنه "يهدف هذا القانون إلى ما يأتي: أولاً: توفير الإطار القانوني لاستعمال الوسائل الإلكترونية في إجراء المعاملات الإلكترونية. ثانياً: منح الحجية القانونية للمعاملات الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني وتنظيم أحكامها. ثالثاً: تعزيز الثقة في صحة المعاملات الإلكترونية وسلامتها".

(٣) آلاء أحمد محمد حاج، التنظيم القانوني لجهات التصديق على التوقيع الإلكتروني، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين ٢٠١٣، ص ٧٥.

تزويرها وأن تكون مرتبطة بمن وقّعها^(١) وموثقة بشهادة تصديق تثبت صحة هذا التوقيع الذي تضمنه المحرر الإلكتروني. لذا فإن سند الشحن البحري الإلكتروني يتمتع بالحجية القانونية في الإثبات إذا ما توافرت فيه الشروط المحددة قانوناً.

ثانياً: حجية سند الشحن البحري الإلكتروني:

يعتبر سند الشحن بما تضمنه من بيانات حجة بين طرفيه وذلك سواء لإثبات عقد النقل وشروطه أو عملية شحن البضائع وتسليمها للناقل بالحالة والكيفية الموصوفة بالسند وفي التاريخ المبين فيه. أما عن مدى هذه الحجية فهي حجية نسبية غير مطلقة فيجوز لأي من طرفي سند الشحن نقضها وإثبات عكس ما جاء في سند الشحن فيجوز للناقل إثبات أن البضائع المشحونة كانت في السند بوصف وحالة مختلفة عما هو وارد في السند ، كما يجوز للشاحن إثبات أن البضائع المشحونة كانت أكثر عدداً أو أحسن حالاً.

أما عن حجية سند الشحن بالنسبة للغير، يعتبر سند الشحن مجرد واقعة يجوز له أن يثبت عكس ما جاء فيه بكافة طرق الإثبات ويجوز للغير إذا كانت بيانات سند الشحن تتفق ومصطلحاته أن يتمسك بهذه البيانات في مواجهة طرفي السند (الناقل والشاحن) ولا يجوز لأي من هذين الطرفين الادعاء بعدم صحة هذه البيانات في مواجهة الغير أو إثبات عكسها فللسند الشحن حجية مطلقة لصالح الغير ولا يجوز إثبات عكسها بأي دليل ولو كان كتابياً.

١ - حجية بيانات سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات بين الناقل والشاحن:

من الثابت أن التزام الناقل البحري بنقل البضاعة هو الإلتزام الرئيس في عقد النقل، وتدور جلّ أحكام النقل البحري حول هذا العنصر، وخاصة فيما يتعلق بإثارة مسؤولية الناقل عن الهلاك أو التلف الذي يلحقها أثناء النقل أو التأخير في نقلها، ومن هنا تأتي أهمية تحديد أوصاف البضائع وأهمية ذكر حالتها الظاهرة في سند الشحن^(٢). وحيث أن الشاحن هو الذي يدلي بهذه الأوصاف فلا مناص من اعتباره مسؤولاً عن صحة البيانات التي أدلى بها إلى الناقل، ومتى ثارت فرضية عدم تطابق ما ورد في سند الشحن من بيانات مع حقيقة الوضع إستحال تقرير حجية مطلقة لهذه البيانات في الإثبات في العلاقة بين الناقل والشاحن^(٣). وعلى ذلك، فللسند الشحن البحري الورقي

(١) تنص المادة ٣٨ من إتفاقية روتردام على أنه:

١ - يمهر مستند النقل بتوقيع الناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه.

٢ - يضمن سجل النقل الإلكتروني التوقيع الإلكتروني للناقل أو الشخص الذي يتصرف نيابة عنه. ويحدد ذلك التوقيع الإلكتروني هوية الموقع من حيث حالته بسجل النقل الإلكتروني ويبين أن قد أذن بسجل النقل الإلكتروني.

(٢) د. هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، طبعة ٢٠١٤، الاسكندرية، مصر، ص ٢١٦.

(٣) Cassation commerciale, 20 decembre 1988, DMF,NO 489, decembre 1989, p.699 حكم مشار إليه لدى، د.

هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص ٢١٦.

حجية نسبية في الإثبات فيما بين طرفيه الناقل والشاحن^(١)، فهو دليلاً على إبرام عقد النقل بين طرفيه، وشروطه، والأجرة المتفق عليها، كما يعتبر حجة على حصول الشحن في التاريخ المبين فيها، كما يُعد دليلاً على أن الناقل قد تسلم كمية البضاعة من الشاحن طبقاً للبيانات الواردة فيه وعلى أنه تسلمها بالحالة والكيفية الموصوفة في سند الشحن البحري.

وبناءً على هذا، يعد سند الشحن البحري الإلكتروني إيصال غير مادي إلكتروني بالبضائع المشحونة موقع إلكترونياً من الناقل أو من ينوب عنه في ذلك^(٢) ويحتوي على كافة البيانات المتعلقة بشحن البضاعة من حيث مقدارها وحالتها عند وضعها على السفينة؛ ليكون حجة بين طرفية في إثبات عملية الشحن والنقل^(٣).

ولقد عالجت المادة (١٦ / ٣ / أ) من إتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨ حجية سند الشحن البحري بين الناقل والشاحن. وذلك بأن نصت على أنه "يعتبر سند الشحن قرينة ظاهرة على أن ناقل البضائع تلقى البضائع الوارد وصفها في سند الشحن أو شحن هذه البضائع إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة "مشحون".

ولقد وردت الأحكام الخاصة بحجية سند الشحن في الإثبات في المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لعام ١٩٩٠ – وهي مستقاه من قواعد هامبورج – وتقضي هذه الأحكام بأن سند الشحن يعد دليلاً على تسلم الناقل للبضائع بالحالة المبينة فيه مع مراعاة الأحكام الخاصة بالتحفظات التي يقيد بها الناقل على سند الشحن البحري، بخصوص البيانات التي قدمها الشاحن والمتعلقة بالبضائع عند تسليمها^(٤). كما انتهج المشرع العراقي نفس النهج حيث أقر في المادة (٧٥) الفقرة أولاً على أنه "وثيقة النقل حجة في إثبات البيانات الواردة فيها، وعلى من يدعي ما يخالف البيانات إثبات ذلك بالطرق المقررة قانوناً^(٥). وبالمثل، فإن سند الشحن البحري الإلكتروني يتسم بذات الحجية التي يتصف بها سند الشحن الورقي، مادام الأول وهو سند الشحن البحري الإلكتروني قد استوفى الشرائط القانونية لصحته، فيعد بذلك دليلاً كاملاً بين طرفيه الناقل والشاحن^(٦). هذا ما قرره المادة ١٦ و ١٧ من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الصادر عام ١٩٦٦، و المادة ١٥ من قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ والمادة ١٣ قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية العراقي رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢.

(١) "حجية سند الشحن لا تقتصر على طرفيه وحدهما، وإنما يمتد إلى الغير، على أن هذه الحجية تختلف في الحالتين. د. علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجديدة، دون تاريخ للنشر أو الطبعة، ص ٣٥٤.

(٢) وهنا يكون التوقيع الإلكتروني قائم مقام التوقيع في صورته التقليدية.

(٣) P.PAMEL & R.WILKINS, BILLS OF LADING VS SEA WAY BILLS, and the Himalaya clause, presented at the federal court and federal court of APPEAL Canadian maritime law association seminar, Ottawa, April 2011, p.2. د. رشا علي الدين، النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية، المرجع السابق، ص ٣١١.

(٤) راجع المادة ١/٢١٠ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

(٥) راجع نص المادة (٧٥ / أولاً) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

(٦) د. محمد ابراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، طبعة ٢٠١٦، ص ٧٤.

ولم تذهب قواعد روتردام بعيداً عن الأحكام سالفة الذكر، فلقد نصت المادة (١٤/أ) من هذه الإتفاقية والمعونة بالمفعول الإثباتي لتفاصيل العقد على أنه "يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل البضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد". ولا بأس من الإشارة إلى أن اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ قد زادت من الإلتزامات التقليدية للشاحن المتمثلة في تحضير البضاعة ودفع الأجرة، وذلك بأن اعتبرت الشاحن ضامناً لصحة المعلومات المقدمة من جانبه للناقل، بحيث يلتزم الشاحن بالتعاون مع الناقل على توفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضاعة ونقلها^(١). كما أنه لا بأس من الإشارة إلى أن هناك إلتزاماً جديداً نصت عليه إتفاقية روتردام ٢٠٠٨ يلتزم به الشاحن ويسئل عنه إذ ما التزم به، وهو الإلتزام بالإعلام المحدد في المواد (٢٩-٣١-٣٢- والمادة ٥٥ من الإتفاقية).

والجدير بالتوضيح أن الإلتزام بالإعلام هو جديد فقط بالتنصيص أو بالنص عليه في الإتفاقية، ذلك إن الأصل في الإلتزام بالإعلام وتقديم المعلومات أنه إلتزام عقدي منطقي ومفترض من أجل تنفيذ العقد بحسن نية من طرفيه، وذلك أخذاً في الاعتبار أن العقود تنفذ بحسن نية^(٢). هذه المعلومات تسمح للناقل بالمناولة الجيدة للبضاعة ونقلها بصورة ملائمة، ولا بد أن تكون صحيحة وحقيقية، وإلا حركت المسؤولية تجاه مقدمها على أساس مسؤولية الإدلاء بمعلومات غير صحيحة.

وعلى ما سبق، يرى الباحث أن حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في العلاقة ما بين الناقل والشاحن تكون حجية نسبية على ما يشمل من بيانات. ويجوز إثبات عكسها^(٣) حيث يحق لكل منهما إثبات ما يخالف هذه البيانات، كأن يثبت مثلاً الناقل أنه لم يتسلم البضاعة بالأوصاف المذكورة في السند أو أن الكمية المذكورة ليست هي الحقيقة. كما يستطيع الشاحن أن يثبت أن مكان تسليم البضاعة يختلف عما هو مذكور في السند أو أن الأجرة تم الوفاء بجزء منها فقط ولم يتم سدادها بالكامل^(٤).

٢ - حجية سند الشحن البحري الإلكتروني في الإثبات بالنسبة للغير:

^(١) وفقاً للمادة ٢٨ من اتفاقية روتردام ٢٠٠٨، فإن الإلتزام بالتعاون le devoir de collaboration يعني أن يلتزم الشاحن مع الناقل على توفير المعلومات والتعليمات اللازمة لمناولة البضائع ونقلها بصورة ملائمة. فهو التزم متبادل بين الطرفين وذلك في حدود المعقول.

^(٢) ibrahima Khalil Diallo, communication sur obligations et responsabilite du chargeur dans les regles de Rotterdam, colloque du 21 September 2009 a rotterdam ,p.10

^(٣) "وإن كان إثبات عكس بيانات سندات الشحن الخاصة بالبضاعة جائز في العلاقة بين الناقل و الشاحن إلا إنه لا يجوز إزاء من عداهما كالمرسل إليه، إذ لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات فليس للناقل أن يثبت قبله عكس ما تضمنه" (الطن رقم ٢٤٥ لسنة ٣٠ قضائية، الصادر بجلسة ١٤/١٢/١٩٦٥، مكتب فنى (سنة ١٦ - قاعدة ١٩٥ - صفحة ١٢٤٩)

<https://www.cc.gov.eg/i/H/111116365.pdf>

^(٤) د. عصام حنفي محمود، قانون التجارة الدولية، ص ٢٣، تم الاطلاع بتاريخ ١٦/١٢/٢٠٢٠ الساعة ٣م كتاب منشور على هذا الموقع:

<http://download1654.mediafire.com/x70lunu4zt5g/9vauwq9cquoax2/%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86+%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9+%D8%A7%D9%84%D8%A>

[F%D9%88%D9%84%D9%8A%D8%A9.pdf](http://download1654.mediafire.com/x70lunu4zt5g/9vauwq9cquoax2/%D9%82%D8%A7%D9%86%D9%88%D9%86+%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%A9+%D8%A7%D9%84%D8%A)

ولسند الشحن حجبية قاطعة في الإثبات في مواجهة الغير، بشرط أن يكون الغير حسن النية. والمقصود بحسن النية الجهل بالدلالة النسبية للبيانات الواردة في سند الشحن، ويتعين على الناقل أو الشاحن إقامة الدليل على إنتفاء حسن نية الغير^(١). والغير هو كل شخص لم يكن طرفاً في إبرام عقد النقل البحري. وبالرغم من ذلك تكون له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد، الأمر الذي يترتب عليه إمكانية التمسك بما ورد في سند الشحن البحري من بيانات^(٢). وبما أن الغير يعد أجنبياً عن عقد النقل البحري للبضائع، فإن العقد يعتبر بمثابة واقعة مادية بالنسبة إليه. مؤدى ذلك جواز إثبات خلاف ما هو وارد به من بيانات بكافة طرق الإثبات، ولذا يكون الناقل البحري أو الشاحن مقيداً بما ورد بالسند في مواجهة الغير ما لم يكن سيء النية^(٣).

وفي رأي آخر يرى أن الغير وإن كان له التمسك بما ورد بالسند من بيانات في مواجهة الناقل إلا أنه يستطيع إقامة الدليل بكافة طرق الإثبات على خلاف ما ورد به. ويستوي في ذلك أن يكون الغير حسن النية أو سيء النية^(٤). ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للناقل البحري إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن في مواجهة المرسل إليه حسن النية. أما المرسل إليه فيستطيع إقامة الدليل على خلاف ما هو ثابت في سند الشحن بكافة طرق الإثبات^(٥).

ولقد عالجت إتفاقية هامبورج عام ١٩٧٨ مسألة حجبية سند الشحن البحري بالنسبة للغير، وذلك بأن نصت المادة (٣/١٦ ب) على أنه "لا يقبل من الناقل إثبات ما يخالف ذلك إذا انتقل سند الشحن إلى طرف ثالث، بما في ذلك المرسل إليه، الذي يكون قد تصرف بحسن نية اعتماداً على الوصف الوارد للبضائع في السند"^(٦).

ولقد نصت المادة ٢١٠ من قانون التجارة البحرية المصري في فقرتها الثانية أنه "لا يجوز في مواجهة الغير حسن النية إثبات خلاف الدليل المستخلص من السند أو خلاف ما ورد من بيانات، ويجوز ذلك لهذا الغير"^(٧). كما نصت المادة ٧٥ من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ في الفقرة ثانياً على أنه "لا يجوز للناقل أن يثبت في مواجهة المرسل إليه أو الغير حسن النية ما يخالف أوصاف الشئ المبينة في الوثيقة"^(٨).

(١) د. هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص ٢١٨.

(٢) د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٣٠١ & د. إيمان الجميل، سند الشحن ودوره في النقل البحري، المكتب الجامعي الحديث، طبعة ٢٠١٣، ص ٤٣

(٣) د. هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص ٤٥.

(٤) د. جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة ١٩٩٧، الاسكندرية، مصر، ص ٢٥٥.

(٥) من الملاحظ أن المشرع المصري يتحفظ في حالة تركيز صفتي الشاحن والمرسل إليه في شخص واحد، ولا يجيز اعتبار المرسل إليه من الغير في هذه الحالة. (راجع/ د. هاني دويدار، قانون النقل، المرجع السابق، ص ٢١٩).

(٦) نص المادة (٣/١٦ ب) من قواعد هامبورج للنقل البحري الصادرة عام ١٩٧٨

(٧) نص المادة ٢/٢١٠ من قانون التجارة البحرية المصري.

(٨) نص المادة ٧٥ / الفقرة ثانياً من قانون النقل العراقي.

كما جاءت المادة (٤١) من قواعد روتردام بأحكام تفصيلاً في مسألة حجية سند الشحن البحري في مواجهة الغير، حيث نصت المادة ٤١ في فقرتها (ب) على أنه "لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس فيما يخص أيّاً من تفاصيل العقد عندما تكون تلك التفاصيل مدرجة في:

١ - مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يحال إلى طرف ثالث يتصرف بحسن نية.

٢ - مستند نقل غير قابل للتداول يشير إلى أنه يجب تسليمه من أجل تسلم البضائع ويحال إلى المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية.

كما نصت الفقرة (ج) من ذات المادة على أنه "لا يقبل أي دليل يقدمه الناقل لإثبات العكس تجاه المرسل إليه الذي تصرف بحسن نية استناداً إلى أي من تفاصيل العقد التالية المدرجة في مستند نقل غير قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني غير قابل للتداول:

١ - تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة (١) من المادة (٣٦) عندما يكون الناقل هو الذي قدم تلك التفاصيل.

٢ - وعدد الحاويات ونوعها والأرقام المعرفة لها، ولكن ليس الأرقام المعرفة لأختام الحاويات.

٣ - تفاصيل العقد المشار إليها في الفقرة ٢ من المادة ٣٦.

وبناءً على النصوص سالفة الذكر يمكن تفسيرها على أنه لا يمكن للناقل مواجهة الغير حسن النية بعكس ما هو موجود في تفاصيل العقد أو سند الشحن، ويكون ذلك في حالة إحالة مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني إلى طرف ثالث حسن النية. كما يطبق أيضاً في حالة مستند النقل الغير قابل للتداول أو الذي أحيل إلى المرسل إليه الذي يعلم بعدم صحة ما ورد في تفاصيل العقد.

ولقد عالجت قواعد روتردام كما تقدم في النصوص التي سردناها، حجية سند الشحن البحري الإلكتروني فيما بين الناقل و المرسل إليه، وتكون البيانات الواردة في تفاصيل العقد سواء مستند النقل الغير قابل للتداول أو سجل النقل الإلكتروني الغير قابل للتداول قاطعة لصالح المرسل إليه الذي يتصرف بحسن نية، أي أنه لا يجوز للناقل إثبات ما يخالفها في مواجهة المرسل إليه الذي تصرف على أساسها^(١) وهذه البيانات هي:

أ - وصف البضائع أن يكون مناسباً للنقل، والعلامات المميزة للبضائع وعدد الطرود وكمية البضاعة ووزنها، ويشترط لتطبيق الحجية القاطعة أن يكون الناقل من قدم هذه البيانات، فإن كان الشاحن من قام بذلك فتعد هنا الحجية نسبية بالنسبة للناقل، فيجوز له إثبات ما يخالفها.

(١) د. محمود محمد عبانة، أحكام عقد النقل البحري دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والإتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، سنة ٢٠١٥، ص ١٧٧.

ب - عدد الحاويات ونوعها وأرقامها.

كما أشارت الاتفاقية سالفه الذكر إلى أن حجية سند الشحن البحري المطلقة تنطبق أيضاً فيما بين الناقل والمرسل إليه في ما يخص البيان الوارد في تفاصيل العقد والمتعلق بالأجرة المدفوعة سلفاً، عندها لا يجوز للناقل إثبات عكسه تجاه المرسل إليه ما لم يكن هو بذاته الشاحن^(١).

نلخص من هذا كله، أنه إذا كان إثبات عكس بيانات سند الشحن جائزاً في العلاقات ما بين الناقل والشاحن لحجية سند الشحن البحري النسبية بينهما، فإنه لا يجوز إثبات عكس ما جاء في سند الشحن إزاء الغير حسن النية أو المرسل إليه حسن النية الذي لا يعلم بعدم صحة بيانات السند الشحن. ومن ثم فإن لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات فيما يتعلق بهذه البيانات لصالح الغير والمرسل إليه أو الحائز بوجه خاص^(٢).

المطلب الثاني

تداول سند الشحن الإلكتروني

وعلى صعيداً آخر مرتبط بمدي شروط صحة سند الشحن البحري الإلكتروني وحجيته، فهل سند الشحن البحري الإلكتروني يلعب ذات الوظائف الذي يلعبها سند الشحن البحري الورقي؟ الأصل في سند الشحن الورقي حتى يتم تداوله أن يكون قابلاً للتظهير أو أن يكون لحامله حتى يمكن تداوله بالتسليم أو بالمناولة. ولكن التظهير يتم بالتوقيع على ظهر السند الذي يتم تبادله. أي أن التظهير يرتبط بكون السند ورقياً. إلا أن سند الشحن البحري الإلكتروني ليس سنداً ورقياً بل هو عبارة عن رسالة بيانات يتم تبادلها بواسطة وسائل التقنية الحديثة، وبالتالي فهو غير قابل للتظهير بالمعنى الذي أوضحناه أي غير قابل للتظهير بالتوقيع على ظهر السند، فهل يفهم من ذلك أن سند الشحن البحري لا يستطيع أن يمثل البضاعة لاستحالة تداوله بالطريقة المعروفة وهي التظهير؟ قبل التعرض لموقف اتفاقية روتردام من سند الشحن البحري الإلكتروني، فيما يخص تداول هذا السند، نعرض أولاً بعض الاتجاهات والاجتهادات الفقهية التي حاولت وضع حلول لهذه المسألة.

أولاً: بعض الاتجاهات والاجتهادات الفقهية التي حاولت وضع حلول لهذه المسألة:

فالبعض يرى أنه يمكن استبدال سند الشحن الورقي بمستخرج مطبوع صادر من الحاسب الآلي (print out) يقوم بذات الوظائف التي يقوم بها سند الشحن الورقي، بشرط أن يتم تمييز هذا المستخرج عن أي مستخرج آخر عادي يتعلق بذات الشحنة. إلا أن هذا الحل لم يجد تأييد من

(١) راجع نص المادة ٢٧ من قواعد روتردام ٢٠٠٨.

(٢) "لئن كان إثبات عكس بيانات سند الشحن الخاصة بالبضاعة جائزاً في العلاقة بين الناقل و الشاحن إلا إنه لا يجوز من غيرهما كالمرسل إليه، إذ لسند الشحن حجية مطلقة في الإثبات لصالحه فيما يتعلق بهذه البيانات" (الطعن رقم ٢٣٥ لسنة ٤٣ قضائية، الصادر بجلسة ٢٥/١٢/١٩٧٨، مكتب فنى (سنة ٢٩ - قاعدة ٣٩٤ - صفحة ٢٠٢٣)

<https://www.cc.gov.eg/j/H/111151602.pdf>

الأوساط التجارية البحرية؛ لأن الآثار القانونية المترتبة لهذا المستخرج لن تتساوى مع نظيرتها في النسخة الأصلية لسند الشحن الورقي الأصلي^(١).

وهناك رأي آخر يرى أن استعمال سندات الشحن الغير قابلة للتداول هو النظام المتبع في الدول الأوروبية في كافة وسائل النقل وخاصة في النقل البحري، حيث لم تعد التجارة الدولية في حاجة إلى استعمال سندات الشحن القابلة للتداول إلا في حدود ضيقة^(٢). علاوة على أن نقل البضائع بطريق البحر أصبح يتم في أغلب الأحوال عبر استخدام الحاويات، حيث تستخدم سندات شحن مختومة بعبارة "غير قابل للتداول" بدلاً من سندات الشحن التقليدية. وبناءً عليه فإن استخدام سندات الشحن الغير قابلة للتداول يدعونا للقول بأن النقل البحري اليوم لم يعد في حاجة إلى سندات شحن قابلة للتداول من الأساس وهو الأمر الذي يجنبنا الخوض في غمار هذه المشكلة^(٣).

ومن جانبنا نرى أن الاجتهادات السابقة لم تجني أي ثمار حقيقية لحل هذه المسألة، وهذا ما سنجد عكسه بعد التعرض لاتفاقية روتردام ٢٠٠٨.

ثانياً: موقف معاهدة روتردام من تداول سند الشحن الإلكتروني:

سبق وأن أوضحنا أن معاهدة روتردام استعملت مصطلح "سجلات النقل الإلكترونية بدل من مصطلح سند الشحن الإلكتروني، وذلك لأن هذا المصطلح واسع ويندرج تحته جميع السندات الإلكترونية لكل أنواع النقل "بري وبحري وجوي". ومعاهدة روتردام تطرقت لمسألة تداول سجلات النقل الإلكترونية بالتفصيل، إذ عرفت معنى تداول السجلات الإلكترونية في المادة الأولى فقرة ١٩ ونصت على أن "سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" يعني سجل النقل الإلكتروني الذي:

أ – يدل بعبارة مثل لأمر أو قابل للتداول أو بعبارة ملائمة أخرى يعترف القانون المنطبق على ذلك السجل بأن لها المفعول ذاته، على أن البضائع قد أرسلت لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه ولا يذكر فيه صراحةً أنه "غير قابل للتداول أو ليس قابل للتداول".

ب – وفي باستخدامه بمقتضيات ف ١ من المادة ٩.

كما نصت المادة الأولى أيضاً في فقرتها ٢١ على إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول "إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول يعني إصدار ذلك السجل وفقاً لإجراءات تكفل خضوع السجل لسيطرة حصرية منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول أو صلاحية". ونصت نفس المادة أيضاً ف ٢٢ على إحالة السجل الإلكتروني "إحالة سجل نقل إلكتروني قابل للتداول تعني إحالة السيطرة الحصرية على ذلك السجل".

(١) د. سوزان على حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، طبعة ٢٠١٠، ص ١٤٣.

(٢) Ake Nilson , BIMCO Bulletin , EDI and the Law , 4 / 1990 . July , August , p. 25.

(٣) د. سوزان على حسن، المرجع السابق، ص ١٤٤.

ولقد سبق وأن ذكرنا أن المادة (٩) من قواعد روتردام قد نظمت إجراءات استخدام سجلات النقل القابلة للتداول والتي تتمثل في طريقة إصدار السجل الإلكتروني وإحالتها إلى حائز مقصود. وكذلك تأكيد أن سلامة السجل للتداول لم تمس. وأيضاً الطريقة التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه الحائز. وأيضاً الطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية.

هذا ونصت الاتفاقية أيضاً على كيفية تسليم البضاعة في حالة إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، بحيث على الناقل تسليم البضاعة لحائز سجل النقل الإلكتروني، وبمجرد أن يسلم الناقل البضائع لحائز السجل الإلكتروني القابل للتداول لا يعود لذلك السجل أي مفعول أو صلاحية، وذلك ما نصت عليه المادة ٤٧ من الاتفاقية.

ولقد نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً كلياً أو جزئياً والمعروفة باتفاقية روتردام ٢٠٠٨ في الفصل الحادي عشر منها مسألة إحالة الحقوق في حالة إصدار مستند نقل قابل للتداول أو سجل نقل إلكتروني قابل للتداول "تظهير سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول" وذلك بأن رخصت لحائز سند الشحن الورقي أو الإلكتروني الحق في إحالة الحقوق التي يتضمنها سند الشحن الورقي أو الإلكتروني وذلك وفق الضوابط المنصوص عليها في المادة (٥٧) (١). بأن تضمنت هذه المادة أحكام إحالة سجل النقل الإلكتروني "سند الشحن البحري الإلكتروني" وذلك بأن أجازت لحائز السجل أن يحيل الحقوق التي يتضمنها سواء أصدر لحامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة هذا السجل وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة (١) في المادة (٩).

ولقد نصت الاتفاقية في مادتها (١/٩) على إجراءات تأمينية لتوفير الأمان القانوني لسجلات النقل الإلكترونية، خصوصاً ما يكون منها قابلاً للتداول. فلقد خضع سجل النقل الإلكتروني لإجراءات تنص على طريقة إصدار السجل، وإحالتها إلى حائز مقصود، وتأكيد أن سلامة سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تُمس، والطريقة التي يثبت بها الحائز أنه الحائز (٢)، والطريقة

(١) نصت المادة (٥٧) من اتفاقية روتردام على أنه "

١ - في حالة إصدار مستند نقل قابل للتداول، يجوز للحائز أن يحيل الحقوق التي يتضمنها المستند بأن يحيله إلى شخص آخر:

(أ) مظهراً حسب الأصول، إما إلى ذلك الشخص الآخر وإما على بياض، إذا كان مستنداً لأمر؛ أو

(ب) دون تظهير، إذا كان لحامله أو مستنداً مظهراً على بياض؛ أو مستنداً أصدر لأمر شخص مسمى، وجرت الإحالة بين الحائز الأول والشخص المسمى.

٢ - في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لحامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة ذلك السجل، وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.

(٢) عرفت المادة (١٠/١) من "اتفاقية روتردام" الحائز بأنه: "يعني:

(أ) الشخص الذي يجوز مستند نقل قابلاً للتداول؛ ويذكر في ذلك المستند: ١- إذا كان مستنداً لأمر، أنه هو الشاحن أو المرسل إليه ، أو هو الشخص الذي يظهر إليه ذلك المستند حسب الأصول. ٢ - إذا كان ذلك المستند مستنداً لأمر مظهراً على بياض أو مستنداً لحامله، أنه هو حامله.

(ب) الشخص الذي أصدر أو أحيل إليه سجل نقل إلكتروني قابل للتداول وفقاً للإجراءات المشار إليه في الفقرة ١ من المادة ٩.

التي يؤكد بها الناقل إتمام التسليم إلى الحائز^(١). كما أحالت المادة (١/٩) أحكام فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية لحكم المادة (٢/١٠) من اتفاقية "روتريدم"^(٢) أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ/٢) و (ج) من المادة ٤٧^(٣). كما أشارت المادة (٢/٩) من قواعد روتردام على أنه من الضروري أن يُشار في "تفاصيل العقد"^(٤) إلى الإجراءات المذكورة آنفاً، كما يجب أن يكون التحقق من إتباع تلك الإجراءات ميسوراً. ويلاحظ على ما سبق أن تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الحادية والأربعون المنعقد من ١٦ يونيو إلى ٣ يوليو ٢٠٠٧ والذي تضمن على المشروع التمهيدي لهذه الاتفاقية، قد أفصح فيه رأي أشادت به بعض المشاركين مفاده، أن مشروع الفصل "إحالة الحقوق" في مجمله، لم يطور بما يكفي لتحقيق اليقين أو المواءمة بين القوانين الوطنية. وأشار أيضاً إلى أن موضوع هذا الفصل يحتوي على عبارات غامضة ويحتاج إلى مزيد من التوضيح والتعديل لكي يكون مفيداً في المستقبل للشاحنين والمرسل إليهم والناقلين، ولقد أحاطت اللجنة بهذا الرأي، إلا أنها استصوبت عموماً الإبقاء على مشروع الفصل^(٥).

ولقد حاولت لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي تمهيد العقبات التي تعوق استخدام سجلات النقل الإلكترونية والسندان الإلكترونية القابلة للتداول وذلك بأن أصدرت قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر كانون الأول / ديسمبر ٢٠١٧ اقتناعاً منها بأن اليقين القانوني وإمكانية التنبؤ والتوقع في التجارة الإلكترونية سوف

- (١) نصت المادة (٩) من اتفاقية "روتريدم" على إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول بأن جاء في طياتها: ١ - يخضع استخدام سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول لإجراءات تنص على:
- (أ) طريقة إصدار ذلك السجل وإحالته إلى حائز مقصود.
- (ب) تأكيد أن سلامة النقل الإلكتروني القابل للتداول لم تُمس.
- (ج) والكيفية التي يمكن بها للحائز أن يثبت أنه هو الحائز.
- (د) والطريقة التي يؤكد بها إتمام التسليم إلى الحائز، أو فقدان سجل النقل الإلكتروني لأي مفعول أو صلاحية بمقتضى الفقرة ٢ من المادة ١٠ أو الفقرتين الفرعيتين ١ (أ) ٢ (ج) من المادة (٤٧).
- ٢ - يشار في تفاصيل العقد إلى الإجراءات المذكورة في الفقرة ١ من المادة، ويجب أن يكون التحقق من إتباع تلك الإجراءات ميسوراً.
- (٢) نصت المادة (٢/١٠) من قواعد "روتريدم" على أنه "إذا صدر سجل نقل إلكتروني قابل للتداول واتفق الناقل والحائز على الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني ذلك بمستند نقل قابل للتداول.
- (أ) يصدر الناقل إلى الحائز - عوضاً عن سجل النقل الإلكتروني - مستند نقل قابلاً للتداول يتضمن بياناً موداه أن ذلك المستند يحل محل سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول.
- (ب) ويفقد سجل النقل الإلكتروني بعد ذلك أي مفعول أو صلاحية.
- (٣) نصت المادة ١ (أ/٢) من المادة ٤٧ من اتفاقية روتردام على أن يفقد سجل النقل الإلكتروني مفعوله بتسليم الناقل البضاعة إلى الحائز وذلك عند إثبات الحائز أنه الحائز وفقاً للإجراءات المشار إليها في الفقرة ١ من المادة ٩.
- (٤) عرفت المادة (٢٣/١) من اتفاقية "روتريدم" "تفاصيل العقد" بأنها ما يرد في مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني من معلومات تتعلق بعقد النقل أو بالبضائع (بما فيها أحكام وترميزات وتوقيعات وتطهيرات).
- (٥) تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية والأربعون، (١٦ يونيو - ٣ يوليو ٢٠٠٧) الجمعية العامة، الوثائق الرسمية، الدورة الثالثة والستون، الملحق رقم ١٧، ص ٤٧ موقع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، [https://undocs.org/ar/A/63/17\(SUP\)](https://undocs.org/ar/A/63/17(SUP)) تم الاطلاع بتاريخ: ٢٠٢٠/١٢/١٦ الساعة ١,٨ مساءً.

يزدادان عند مواءمة بعض القواعد المتعلقة بالاعتراف القانوني بالسجلات القابلة للتحويل على أساس محايد تكنولوجيا ووفق نهج التعادل الوظيفي^(١).

وحيث يهدف قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر عام ٢٠١٧ إلى تيسير استخدام المستندات والصكوك القابلة للتحويل عبر الحدود السي برانية^(٢)، فلقد تم وضع تنظيم أكثر تفصيلاً بخصوص تداول السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، فقد نصت المادة ١٠ منه في فقرتها الأولى على أنه " ١ - حيثما يشترط القانون استخدام مستند أو صك قابل للتحويل، يُستوفى ذلك الشروط باستخدام سجل إلكتروني إذا روعي ما يلي:

(أ) أن يتضمّن السجل الإلكتروني المعلومات التي كان يُشترط أن يتضمّنّها المستند أو الصك القابل للتحويل.

(ب) استخدام طريقة موثوقة لتحقيق ما يلي:

١ - تبيان أنّ ذلك السجل الإلكتروني هو السجل الإلكتروني القابل للتحويل.

٢ - جعل ذلك السجل الإلكتروني قابلاً للخضوع للسيطرة منذ إنشائه حتى إنتهاء مفعولة أو صلاحيته.

٣ - حفظ سلامة السجل الإلكتروني.

ولقد نصت المادة (١٥) من القانون المشار إليه آنفاً على أنه " حيثما يشترط القانون أو يجيز أيّ شكل من أشكال تطهير المستند أو الصك القابل للتحويل، يُستوفى ذلك الشرط في سياق استخدام السجل الإلكتروني القابل للتحويل إذا كانت المعلومات المطلوبة للتطهير مُدرّجة فيه ومستوفية للشروط الواردة في المادتين ٨ و ٩ " (٣).

(١) قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، ص ٣ تم الاطلاع بتاريخ ٢٥/١٠/٢٠٢٠/ الساعة ٣:٣٠

https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

(٢) السيادة السيبرانية: عبارة تُستخدم في مجال حوكمة الإنترنت لوصف رغبة الحكومات في ممارسة السيطرة على الإنترنت داخل الحدود الوطنية التابعة لهذه الحكومات، ويتضمن ذلك النشاطات السياسية والاقتصادية والثقافية والتقنية.

(٣) نصت المادة (٨) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل على أنه " حيثما يشترط القانون تدوين المعلومات كتابة، يستوفى السجل الإلكتروني القابل للتحويل هذا الشرط، إذا كان الوصول إلى المعلومات الواردة فيه متيسراً على نحو يتيح الرجوع إليها لاحقاً". كما نصت المادة (٩) على أنه " حيثما يشترط القانون أو أجاز توقيع شخص ما، يستوفى السجل الإلكتروني القابل للتحويل هذا الشرط إذا استخدمت طريقة موثوقة لتحديد هوية الشخص المعني ولتبيين نيته فيما يتعلق بالمعلومات الواردة في السجل الإلكتروني القابل للتحويل".

كما أشار قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل ٢٠١٧ إلى الاعتراف عبر الحدود بالسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، بأن وضعت نصًا خاصًا في المادة (١٩) مفاده عدم التمييز ضد السجلات الإلكترونية الأجنبية القابلة للتحويل^(١).

وتهدف من هذه المادة إلى إزالة ما يعترض سبيل الاعتراف عبر الحدود بالسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل من عقبات يكون السبب الوحيد في نشأتها إلى مكان إصدار السجل الإلكتروني القابل للتحويل أو مكان استخدامه. وبمعنى آخر تهدف هذه المادة إلى الحيلولة دون أن يكون مكان إصدار السجل الإلكتروني القابل للتحويل أو مكان استخدامه في حد ذاته سبباً في إنكار صلاحيته القانونية أو مفعوله القانوني^(٢). والمادة (١٩) هذه في كل حال من الأحوال لا تمس بقواعد القانون الدولي الخاص، وبمعنى آخر أن هذا القانون النموذجي لا يحل محل أحكام القانون الدولي الخاص في هذا الشأن^(٣). ويتبين من ذلك أن هذه الإجراءات الهدف منها ضمان استحالة نقل حق من الحقوق إلى أكثر من شخص واحد، واستحالة مطالبة أكثر من شخص بأي حق من الحقوق.

مما تقدم يمكن أن نقول أن سند الشحن البحري الإلكتروني على استعداد للقيام بجميع الوظائف التي يقوم بها سند الشحن الورقي ويكافئه ويعادله وفق اتفاقية روتردام ٢٠٠٨ وما يساعدها في ذلك القانون النموذجي الصادر عن الأونسيترال ٢٠١٧ والمتعلق بالصكوك والسندات القابلة للتحويل.

^(١) نصت المادة (١٩) من قانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل على أنه " ١ - لا يجوز إنكار المفعول القانوني للسجل الإلكتروني القابل للتحويل أو إنكار صلاحيته أو وجوب إنقاذه لمجرد أنه أصدر أو استخدم في الخارج. ٢ - ليس في هذا القانون ما يمس بانطباق قواعد القانون الدولي الخاص التي تحكم المستندات أو الصكوك القابلة للتحويل عن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل".

^(٢) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧، بند ١٨٣، ص ٥٨. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ٢٥/١٠/٢٠٢٠ الساعة ١١،٢٥ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

^(٣) المذكرة الإيضاحية لقانون الأونسيترال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، الصادر في ديسمبر ٢٠١٧، بند ١٨٧، ص ٥٩. مقتبسة من موقع الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تم الاطلاع بتاريخ ٢٥/١٠/٢٠٢٠ الساعة ١١،٢٥ مساءً.

https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records

الخاتمة

بعد أن تناولنا هذا البحث بالدراسة، يتبين لنا أن سند الشحن البحري الإلكتروني بما يتوافر له من شروط صحة للاعتداد به في الإثبات بما يستتبع ذلك إمكانية أن يقوم سند الشحن البحري الإلكتروني بنفس الدور الذي يقوم به سند الشحن الورقي من حيث الحجية. مما يعكس ذلك على نتيجتان هامتان، الأولى توفير الأمان القانوني لمحركات هذه الوسيلة. وتعزيز ودعم اليقين القانوني لدى المتعاملين بالسند في صورته الإلكترونية.

كما أنه من حيث مدى قابليته للتداول، فبعد تنظيم هذه المسألة في قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً كلياً أو جزئياً روتردام ٢٠٠٨، وبعد تنظيمها حديثاً في قانون الأونسيرال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الصادر ٢٠١٧ نرى أنه لا مشكلة في قابلية سند الشحن البحري الإلكتروني للتداول إذا ما استعانت التشريعات الوطنية والمقارنة بتنظيم قواعد تجارة النقل البحرية بما يتلاءم مع التقنية الحديثة والتطور الواقعي.

أولاً: النتائج:

من خلال بحثنا المتواضع والموسوم " سند الشحن الإلكتروني " تبين لنا جملة من النتائج والتوصيات حيث يمكن إيجازها فيما يلي:

١_ يمكن تحديد مفهوم سند الشحن البحري الإلكتروني من خلال التعريف الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً كلياً أو جزئياً روتردام ٢٠٠٨ والمعروف بسجل النقل الإلكتروني.

٢- ضرورة تنظيم قانوني خاص ومتفرد بإجراءات سند الشحن الإلكتروني.

٣- إمكانية الاستعاضة عن سجل النقل الإلكتروني(سند الشحن الإلكتروني) بمستند النقل الإلكتروني(سند الشحن الورقي) والعكس بالعكس وفق أحكام اتفاقية روتردام ٢٠٠٨.

٤- سند الشحن الإلكتروني أو سجل النقل الإلكتروني يتمتع بحجية في الإثبات تضاهي حجية سند الشحن الورقي إذا ما توافرت الشروط الواجب توافرها في هذا السند والتي تم معالجتها في قوانين الأونسيترال النموذجية وقوانين التوقيعات الإلكترونية والمعاملات الإلكترونية الوطنية سواء في قانون التوقيع الإلكتروني المصري ونظيرة العراقي.

٥- سند الشحن البحري الإلكتروني يقوم بنفس أو ذات الوظائف التي يحققها سند الشحن البحري الورقي من حيث إثبات عقد النقل واستلام الناقل للبضاعة أو تمثيل البضاعة وتداولها وبطريقة أسرع وبتكلفة أقل ما يوفر الرشادة الاقتصادية.

ثانياً: التوصيات:

١ - نوصي المشرع العراقي، وغيره من المشترعين الآخرين بضرورة تنظيم تشريع مستقل للنقل البحري ينص فيه على أحكام انعقاد عقد النقل وسند الشحن الإلكتروني بطريقة إلكترونية.

٢ - نوصي المشرع العراقي، بضرورة تطويع الأحكام التي يتضمنها قانون النقل العراقي لتتلاءم مع الأحكام الدولية الحديثة المتعلقة بتداول سند الشحن الإلكتروني لاسيما اتفاقية روتردام وذلك حتى لا يكون العراق بمعزل عن التطور المستدام الملحوظ في التجارة الإلكترونية.

٣ - ننوه المشرع العراقي على ضرورة تعديل قانون التوقيع الإلكتروني رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢ بأن يضاف إليه عقوبات رادعة على كل من يستخدم التوقيع الإلكتروني أو المحررات الإلكترونية بطريقة غير مشروعة او الدخول الغير مشروع.

٥ _ تدعيم البنية التحتية للكافة وذلك بإقامة دورات توعوية و تثقيف عن مخرجات الحاسب الآلي باعتبارها لرقمنة كل ما يتعلق بالتجارة مستقبلاً .

٦_ إقامة دورات تدريبية لكافة الفئات القانونية بما فيهم القضاء لمعرفة كيفية التعامل بالدعامات الإلكترونية.

المراجع

أولاً: المراجع الخاصة والعامة:

أ - المراجع العامة:

- ١ - د . المعتصم بالله الغرياني، مقدمتان في التحليل الاقتصادي لقانون الشركات، بدون دار نشر، بدون سنة نشر.
- ٢ - د. عمر خالد محمد الزريقات، عقد البيع عبر الإنترنت، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الاردن ، طبعة ٢٠١٨.
- ٣ - د . علي البارودي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار المطبوعات الجديدة، دون تاريخ للنشر أو الطبعة.
- ٤ - د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف بالاسكندرية، طبعة ١٩٩٦.
- ٥ - د. هاني دويدار، قانون النقل، دار الجامعة الجديدة، طبعة ٢٠١٤، الاسكندرية، مصر.

ب - الكتب المتخصصة:

- ١ - د. حسن عبد الباسط جميعي، إثبات التصرفات القانونية التي يتم إبرامها عن طريق الإنترنت، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦.
- ٢ - د. جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة ١٩٩٧، الاسكندرية، مصر.
- ٣ - د. ثروت عبد الحميد عبد الحليم، التوقيع الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، طبعة ٢٠٠٧.
- ٤ - المستشار. خالد حسن أحمد، الحجية القانونية للمستندات الإلكترونية بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، مركز الدراسات العربية للنشر والوزيع، الطبعة الأولى، عام ٢٠١٦.
- ٥ - د. سوزان علي حسن، سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، طبعة ٢٠١٠.
- ٦ - د. محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، سنة ٢٠١٦.
- ٧ - د. محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل البحري دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والإتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، سنة ٢٠١٥.
- ٨ - د. علاء حسين مطلق التميمي، الدليل الإلكتروني في الإثبات المدني، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة، ٢٠١٠.
- ٩ - د. عبيد ميخائيل الصفي، النظام القانوني للتوثيق الإلكتروني، الطبعة الأولى، دار وائل عمان، ٢٠١٠.
- ١٠ - د. عبد العزيز المرسي حمود، مدى حجية المحرر الإلكتروني في الإثبات، بدون دار نشر، سنة ٢٠٠٥.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

المراجع الانجليزية:

- 1 - KAMLANG, on the Government of Electronic Bills of lading, An Appraisal, LL.M. in Maritime Law , university of OSLO ,2005

2 - P.PAMEL & R.WILKINS, BILLS OF LADING VS SEA WAY
BILLS, and the Himalaya clause, presented at the federal court and federal
court of APPEAL Canadaian maritime law association seminar, Ottawa,
April 2011

المراجع الفرنسية:

1 - ibrahima Khalil Diallo, communication sur obligations et
responsabilite du chargeur dans les regles de Rotterdam, colloque du 21
September 2009 a Rotterdam

ثالثاً: الرسائل:

١ - أ - آلاء أحمد محمد حاج، التنظيم القانوني لجهات التصديق على التوقيع الإلكتروني،
رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، ٢٠١٣.

٢ - أ . بن غرابي سمية، عقود التجارة الإلكترونية ومنهج تنازع القوانين، رسالة لنيل درجة
الماجستير، فرع قانون التعاون الدولي، جامعة مولود معمري تيزي وزو، ٢٠٠٩.

٣ - أ . بوزبوجة حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل درجة
الماجستير، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم الساسية، الجزائر، السنة الجامعية ٢٠١٢/٢٠١٣.

٤ - د. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات
الدولية، رسالة لنيل درجة الدكتوراة في القانون الخاص، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر،
السنة الجامعية ٢٠١١-٢٠١٢.

٥ - أ . لملوم كريم، الإثبات في المعاملات الإلكترونية بين التشريعات الوطنية والدولية،
مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو،
الجزائر، ٢٠١١.

٦ - أ . محمد الصادق منصور سرير، إبرام العقد الإلكتروني وإثباته، رسالة مقدمة لنيل
درجة الماجستير في الحقوق، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٧.

رابعاً: الدوريات:

١ - د. حسين عبده الماحي، نظرات قانونية في التجارة الإلكترونية، مجلة البحوث القانونية
والاقتصادية، العدد الحادي والثلاثين، (ابريل ٢٠٠٢)، كلية الحقوق ، جامعة المنصورة.

٢ - د. رشا علي الدين، النظام القانوني لسندات الشحن الإلكترونية "دراسة على ضوء قواعد تنازع القوانين"، مجلة البحوث القانونية والإقتصادية، كلية الحقوق جامعة المنصورة، العدد ٥٧، عام ٢٠١٥.

خامساً: الاتفاقيات الدولية:

١ - اتفاقية معاهدة بروكسل الدولية لسنة ١٩٢٤ الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن.

٢ - اتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع هامبورج عام ١٩٧٨.

٣ - اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة باستخدام الخطابات الالكترونية في العقود الدولية نيويورك ٢٠٠٥.

٤ - اتفاقية الامم المتحدة لنقل البضائع بحراً كلياً أو جزئياً روتردام ٢٠٠٨

سادساً: القوانين:

١ - القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الصادر عن لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي عام ١٩٩٦.

٢ - القانون النموذجي للتوقيع الإلكتروني الصادر عن لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي عام ٢٠٠١.

٣ - قانون النموذجي بشأن السجلات القابلة للتحويل الصادر عن لجنة الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي عام ٢٠١٧.

٤ - قانون التجارة البحري المصري ٨ لسنة ١٩٩٠.

٥ - قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.

٦ - قانون التوقيع الإلكتروني المصري رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤

٧ - قانون التوقيع الإلكتروني والمعاملات الإلكترونية رقم ٧٨ لسنة ٢٠١٢.

سابعاً: القرارات واللوائح:

١ - تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة الحادية والأربعين، يوليو ٢٠٠٧، الجمعية العامة، الوثائق الرسمية، الدورة الثالثة والستون.

٢ – الدليل التشريعي لقانون التجارة الإلكترونية الصادر عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي ١٩٩٦.

٣ – المذكرة الإيضاحية للقانون النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل ٢٠١٧.

٤ – توصيات إلى الحكومات والمنظمات الدولية بشأن القيمة القانونية لسجلات الحواسيب الصادرة عن الأمم المتحدة عام ١٩٨٥.

٥ – اللائحة التنفيذية لقانون التوقيع الإلكتروني رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٤ ، المعدلة بالقرار رقم ٣٦١ لسنة ٢٠٢٠.

ثامناً: المواقع الإلكترونية:

1 – <https://uncitral.un.org/ar>

- https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules2
- <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-3documents/uncitral/en/computerrecords-e.pdf>
- 4 - https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce
- 5 - https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/conventions/electronic_communications
- <https://www.cc.gov.eg/judgments6>
- 7 - <https://www.cc.gov.eg/i/H/111396089.pdf>
- 8 - <https://www.iasj.net/iasj?func=fulltext&aId=125711>
- 9 - <https://www.cc.gov.eg/i/H/111151602.pdf>

٢	مقدمة:
٥	المبحث الأول: مفهوم سند الشحن الإلكتروني وإجراءاته
٦	المطلب الأول: تعريف سند الشحن البحري الإلكتروني وصوره
١٤	المطلب الثاني: إجراءات سند الشحن الإلكتروني
٢١	المبحث الثاني: حجية سند الشحن ومدى قابليته للتداول
	المطلب الأول: الشروط اللازمة للاعتداد بصحة سند الشحن الإلكتروني وحجيته
٢١	في البحوث

المطلب الثاني: تداول سند الشحن الإلكتروني..... ٣٨

الخاتمة:..... ٤٤

المراجع:..... ٤٦