

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني
في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحثمية التحول الرقمي
"دراسة تحليلية"
في القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017 والنظم القانونية

دكتور/ عمرو محمد فضلي
مدرس منتدب بكلية الحقوق جامعة الإسكندرية
محام ومستشار قانوني

ملخص

تتطلب معالجة إشكالية تفعيل سند الشحن الإلكتروني، الوقوف على سبل تطوير البيئة التكنولوجية والمعايير القانونية ذات الصلة، في ظل قصور القواعد الدولية والنموذجية المنظمة لسبل حمايته: بدءًا من نظام 1976 Sea Docs "مرورًا بقواعد هامبورج" 1978، وقواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) 1990 والقانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996، ونظام Bolero 1999، وصولًا إلى قواعد روتردام 2008 التي لم تحظى بالتأييد الدولي. فضلًا على سيطرة التحول الرقمي على كافة الأنشطة والقطاعات، واستمرار انتشار جائحة (COVID-19) Coronavirus، والتي أفرزت تداعياتها، نتائج وخيمية على الاقتصاد الوطني والعربي والعالمي، من توقف الأعمال وأغلب الأنشطة، مما دفع المجتمع الدولي إلى التعايش مع هذا الوباء.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

لذلك ارتكزت هذه الدراسة على عنصرين أساسيين: الأول: بيان مظاهر حماية سند الشحن الإلكتروني في القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، لقيامه بفتح آفاق جديدة في حماية المعاملات وتداولها إلكترونياً، وتميزه على المحاولات الدولية السابقة عليه، من خلال تطويره لمفهوم الأصل، وحياسة السجل الإلكتروني والسيطرة عليه، وتوافقه مع تقنية بلوك تشين الأكثر تقدماً في حماية المعاملات الإلكترونية. الثاني: بيان العوامل المؤثرة في تحديد قواعد الحماية في القوانين الوطنية، وإلقاء الضوء على تجربة المشرع البحريني في تأسيس أوجه حماية سند الشحن الإلكتروني، وإنزال معايير الحماية الواردة في القانون النموذجي 2017، على قانون التجارة البحرية المصري بالمواءمة مع القواعد الدولية ذات الصلة.

وخلصت الدراسة إلى

ضرورة إصدار تشريع يعني بتنظيم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، والتي تعتبر حجر الأساس في إرساء معايير وآليات حماية سند الشحن الإلكتروني في القانون الوطني.

الكلمات المفتاحية:

سند الشحن الإلكتروني - السجلات الإلكترونية القابلة للتداول - معيار التعادل الوظيفي - معيار الموثوقية العام - الأصل - السيطرة - القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017- القانون البحريني للسجلات الإلكترونية القابلة للتداول 2018- تقنية بلوك تشين - قانون التجارة البحرية المصري.

Abstract

Addressing the problem of activation of Electronic Bill of Lading requires identifying approaches to develop the technological context and related legal standards, in light of the shortcomings of international and standardized regulations assigned to protect it: starting with the Sea Docs system 1976, the “Hamburg Rules” 1978, and International Maritime Commission (CMI) 1990, The Model Law on Electronic Commerce 1996, the Bolero Regulations 1999, and the 2008 Rotterdam Rules, all not gaining international support. In addition to the control of digital transformation on all activities and sectors, and the continued spread of the Coronavirus (COVID-19), which have negatively affected the national, Arab, and global economy, namely lockdown to business and most of the other activities, which forced the international community to suffer from this epidemic.

To that end, this study comprises two tracks. On the one hand, demonstration of the aspects of the protection of the Electronic Bill of Lading in the Model Law for Electronic Transferable Records 2017 as it opens the door for the protection of transactions and their electronic circulation, and distinguished it from previous international attempts, through its development of the concept of origin. The possession of the record is compatible with the most advanced blockchain technology in protecting electronic transactions. On the other hand, statement of the factors affecting determining the regulations of protection in national law, illustrating the case of the Bahraini legislator in the establishment of aspects of protection for the Electronic Bill of Lading, and the application of the protection standards entailed in the Model Standards of 2017 of the Egyptian Maritime Trade Law in alignment with the concerned international rules.

The study concludes that it is necessary to issue legislation to regulate the provisions of negotiable electronic records, which are considered the foundation of criterion for establishing standards and mechanisms for protecting Electronic Bills of Lading in national law.

Keywords: Electronic Bill of Lading - Electronic Negotiable Records - Functional Equivalency Standard - General Reliability Standard - Origin - Control - Model Law on Electronic Transferable Records 2017 - Bahrain Law on Electronic Tradable Records 2018 - Blockchain Technology- Egyptian Maritime Trade Law.

المقدمة:

يعتبر سند الشحن البحري، المستند الأكثر استخدامًا على الإطلاق⁽¹⁾، بين طرفي سند الشحن: (الناقل والشاحن)، وبالتالي يكون هذا المستند جزءًا من مجموعة المستندات المطلوبة لإتمام المعاملة التجارية⁽²⁾. وقد أكدت التطورات الدولية في مجال النقل البحري، سلبيات سند الشحن البحري الورقي في ظل التحول الرقمي التي تأثرت بها كافة القطاعات، ويرجع ذلك لسببين: الأول: تأخر وصول سندات الشحن، الأمر الذي يترتب عليه ازدحام الموانئ لعدم وجود مستلمين للبضائع، ويؤدي إلى المطالبة بالتعويضات، مما يفتح الباب إلى إجراءات قضائية طويلة الأمد⁽³⁾. الثاني: فقدان تغطية التأمين في حالة تسليم البضائع دون سند الشحن⁽⁴⁾.

وقد أصبح الاهتمام بمحاولة البحث عن معالجة قانونية لمشاكله، يشغل حيزًا كبيرًا من فكر الباحثين والمشرعين في مختلف الدول سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي، ولا يمكن تجاهل فكرة التحول الرقمي لسند الشحن البحري، بعد أن أصبحت أمر لا مفر منه، حيث إن قطاع الشحن البحري من ضمن القطاعات التي تأثرت بالتطور التكنولوجي في مجال التجارة الدولية، مما يبرز الحاجة إلى التعاون بين الأسواق العالمية والملاحة البحرية، ويشمل ذلك تنظيم معالجة البيانات في ظل الطابع الدولي للإنترنت⁽⁵⁾، وخصوصاً في ظل الأزمة التي يشهدها العالم على أثر جائحة (COVID-19) Coronavirus، مما يتطلب ضرورة التعايش مع الواقع التكنولوجي، والظروف المعاصرة.

(1) مجموع البضائع المنقولة دولياً تتم عن طريق البحر تقدر بحوالي 80% .

مشار إليه لدى، وقائع الأمم المتحدة . راجع، الموقع الإلكتروني لوقائع الأمم المتحدة على الرابط التالي:
<https://www.un.org/ar/chronicle/article/20003>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(2) قد يصدر البنك خطاب ضمان لمصلحة الناقل، بناء على طلب الشاحن من أجل إصدار سند شحن نظيف.

(3) See: Eslon.org ,Research Centere for Maritime Law Faculty of law.Nus

center For Martim law working paper , 2018 ,
p.4.

(4) See : Davidsaiv,Negotiable electronic bills of landing under German law

university of oddenburg , 2019 , p.8.

(5) ستيفان انغفيس، مجلة التمويل والتنمية، صندوق النقد الدولي، العدد 55، 2 يونيو 2018، ص 8.

أولاً: التعريف بسند الشحن الإلكتروني:

يعبر أحد الفقهاء عن سند الشحن الإلكتروني (**Electronic bill of lading**) : بقوله أن سند الشحن الإلكتروني يحرر عبر شبكات الاتصال الإلكترونية بين الشاحن والناقل لإيصال البضاعة إلى المرسل إليه⁽¹⁾، ويرى البعض الآخر: أنه يمكن تعريف سجل النقل الإلكتروني تعريفاً وظيفياً بأنه: "سجل يصدره ويوقع عليه إلكترونياً الناقل البحري أو من يمثله لمصلحة الشاحن، بواسطة نظام معلوماتي معني بتبادل بيانات عقد النقل البحري، يثبت بمقتضاه تسلم الربان للبضائع من المشاحن، ويمثل سنداً لملكية البضائع، وفقاً للأوصاف الواردة بالسجل الإلكتروني وآلية لتسليم المرسل إليه البضائع، و لشروط الاستخدام المنقح عليها"⁽²⁾.

وعرفته اتفاقية روتردام 2008، تحت مسمى "سجل النقل الإلكتروني" بأنه: "يعني المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال إلكترونية بمقتضى عقد النقل، بما فيها المعلومات المرتبطة منطقياً بسجل النقل الإلكتروني بواسطة مرفقات أو الموصولة بطريقة أخرى بسجل النقل الإلكتروني عقب إصداره من جانب الناقل بحيث تصبح جزءاً من سجل النقل الإلكتروني، والتي تثبت تسليم البضائع للناقل"⁽³⁾.
وبذلك يعتبر تبادل البيانات إلكترونياً⁽⁴⁾، المعيار الرئيس في تعريف سند الشحن الإلكتروني، وبذلك يتجرد هذا السند من أي تجسيد مادي بالمقارنة مع سند الشحن التقليدي، والإشكالية في تفعيله نشأت في كيفية منح الثقة لمجتمع الأعمال في استخدامه، في ظل إزالة الطابع المادي له، وعدم وجود نصوص قانونية واضحة تضمن حجبيته في الإثبات، ومعايير تقنية تمنح الثقة في إمكانية حيازته والسيطرة عليه.

- (1) عبد العزيز حمود" مدى حجبية المحرر الإلكتروني في الإثبات، جامعة المنوفية، مصر، 2005، ص 10. مشار إليه، لدى عالية الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني"، دراسة مقارنة، مجلة الرافدين للحقوق، العدد (55)، العراق، جامعة الموصل، كلية الحقوق، 2012، ص 118.
- (2) محمد عبده، الحلول القانونية لإشكاليات التعامل بسجلات النقل الإلكترونية في التجارة البحرية، دراسة مقارنة في ضوء قواعد روتردام مع التطبيق على نظام بوليرو، المجلة القانونية، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، فرع الخرطوم، المجلد 9، العدد 2، 2021، ص 413.
- (3) المادة (18/1) من اتفاقية روتردام 2008.
- (4) المادة 2/ب من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996 عرفت تبادل البيانات إلكترونياً بأنه: "نقل المعلومات إلكترونياً من حاسوب إلى حاسوب آخر باستخدام معيار متفق عليه لتكوين المعلومات". كما عرفته قواعد اللجنة البحرية الدولية CMI في المادة 2/ب تحت عنوان: "تبادل البيانات إلكترونياً" بأنه: "نظام تبادل البيانات إلكترونياً عن طريق الإرسال عن بعد".

ثانياً: المحاولات الدولية في تفعيل سند الشحن الإلكتروني:

منذ أكثر من رُبْعِ قَرْنٍ من المحاولات الدولية الخاصة بتفعيل سند شحن البحري الإلكتروني، لا يوجد سوى اثنتان من الاتفاقيات الدولية التي تعرضت لسند الشحن البحري الإلكتروني: الأولى: اتفاقية هامبورج 1978. والثانية: اتفاقية روتردام 2008. بينما تعتبر باقي المحاولات، وهي: نظام seadocs وقواعد اللجنة البحرية الدولية CMI، ونظام Bolero، مجرد إرهاصات لإرساء نظام قانوني دولي لتنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني، ومن جانب آخر بذلت Uncitral محاولات عديدة لتوحيد هذه القواعد، ولكن مازالت هذه المحاولات مستمرة في ظل عدم وجود قواعد موحدة ونظام إلكتروني آمن يمنح الثقة والحماية للمتعاملين في التجارة البحرية⁽¹⁾.

وتعتبر كوريا الجنوبية، الدولة صاحبة الريادة في حماية سند الشحن البحري الإلكتروني، بمقتضى التعديل الصادر على القانون البحري الكوري بتاريخ 2007/8/3، وتحديداً في المادة (862)، والتي جاء مضمونها: "يجوز للناقل عند الحصول على موافقة الشاحن، أن يصدر بدلاً من سند الشحن المذكور في المادة 852 إلى 855، سند شحن إلكتروني عن طريق التسجيل في سجل إلكتروني، كما تتميز كوريا الجنوبية بأنها من أكثر الدول تقدماً في استخدام الخدمات الإلكترونية⁽²⁾.

(1) هذا ما أكد عليه البعض بأن السبب في عدم وجود نظام إلكتروني آمن يرجع إلى قصور إجراءات التحقق من هوية طرفي المعاملة. راجع، فاروق حسن، التجارة الإلكترونية، تأمينها Ecommerce، هلا للنشر والتوزيع، الجيزة، الطبعة الأولى 2001، ص 30 وما بعدها.

(2) تأتي كوريا الجنوبية في مقدمة الدول التي تستخدم خدمات الإنترنت ذات الحزمة العريضة Broadband (Internet Services). وقد قامت بوضع سياسة لتعزيز المحتوى الرقمي في عام 2007، حسب تقرير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية فقد اشتملت السياسة على نشاطات بحث وتطوير لوسائل تقنية إنتاجية.

Policy Note on Digital :

Arabic

مذكرة حول سياسات المحتوى الرقمي العربي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) الأمم المتحدة، نيويورك 2013، ص 18.

<https://digitallibrary.un.org/record/1292303?ln=fr8>

ينظر الرابط التالي:

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30 .

ثالثاً: التطورات الحديثة في تقنيات أمن المعلومات:

التطور التكنولوجي في مجال البيانات والمعلومات شمل كافة الأنشطة الإنتاجية والخدمية والتجارية والصناعية⁽¹⁾، والذي أدى بدوره إلى ظهور أشكال وأساليب حديثة للتعاقد تختلف عن الوسائل التقليدية، من حيث أنها تختصر الوقت والجهد والمسافة بين المتعاقدين، وتؤدي بالتالي إلى اتساع نطاق الاستغلال التجاري، حيث أصبح بالإمكان اليوم إبرام العقود عن طريق الوسائل الإلكترونية، ويؤكد ذلك انتشار واعتماد التحويل الإلكتروني للأموال⁽²⁾، حيث أنه يعتبر نظام ذكي يتم من خلاله، تحويل النقود من مصرف إلى آخر بطريقة آمنة وأجازت بعض التشريعات ذلك⁽³⁾.

وتؤكد في ذات السياق أن التعاملات التجارية من خلال الوسائل الإلكترونية تفرض نفسها على الفكر القانوني، الأمر الذي أوجد فراغاً ونقصاً في القواعد التشريعية المناط بها تنظيم حجية المحررات الإلكترونية، والتي تنتج عن إتمام المعاملات عبر الوسائل الإلكترونية، مما يتطلب ضرورة معالجة الجوانب التي لم تتعرض لها القوانين القائمة، أو إعادة تقييم القواعد القانونية القائمة لتلائم طبيعة التجارة الإلكترونية. ومن جانب آخر تواجه التجارة الإلكترونية إشكالية عدم اعتراف القوانين التقليدية بإبرام العقود الإلكترونية⁽⁴⁾، ومن ضمنها أن سندات الشحن الورقية التي لاتزال سائدة في التجارة الدولية، لعدم وجود ضوابط قانونية وتقنية واضحة لتنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني.

(1) راجع، سيد محمود، دور الحاسوب الإلكتروني (الكمبيوتر) أمام القضاء (المصري والكويتي)، نحو إلكترونية القضاء والقضاء الإلكتروني، القاهرة: دار النهضة العربية (2009/2008)، ص 5.

(2) محمد المحاسنة، تنازع القوانين في العقود الإلكترونية، نحو إيجاد منظومة للقواعد الموضوعية الموحدة، دراسة مقارنة، (د.ن)، 2013، ص 21. عصمت عبد المجيد بكر، دور التقنيات العلمية في تطور العقد، دراسة مقارنة في ضوء قوانين التوقيع الإلكتروني والتجارة والمعاملات الإلكترونية العربية، والقانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لعام 1996 والقانون النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لعام 2001 والقانون العربي الاسترشادي للمعاملات والتجارة الإلكترونية لعام 2009، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2015، ص 239.

(3) المواد: من 24 إلى 27 من قانون التوقيع الإلكتروني العراقي رقم 78 لسنة 2012.

جريدة الوقائع العراقية عدد رقم 4256 وتاريخ: 2012/11/5.

(4) راجع، الزهرة علي، التنظيم الدولي لقانون التجارة الإلكترونية "دراسة مقارنة"، مجلة القانون والأعمال، العدد 36

، المغرب، جامعة الحسن الأول - كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية- مختبر البحث، قانون الأعمال، (2018)، ص 17. بلقاسم حامدي، إبرام العقد الإلكتروني، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر بتتة 2015/2014، ص 28.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

يتطلب مجتمع الأعمال في سبيل ذلك أنظمة إلكترونية آمنة، يكون لها حُجبة المستند الورقي، ومن أجل ذلك تعمل الدول على تعزيز تشريعاتها بالنصوص والمبادئ القانونية التي تعبر عن تطبيقها للمعايير الدولية بما يتوافق مع التطور التكنولوجي ؛ حيث أهم مكونات الأعمال التجارية عبر الإنترنت خلق بيئة تجارية تمنح الثقة عند إجراء المعاملات عبر الإنترنت، وخصوصاً في ظل وجود معلومات سرية مثل: أرقام بطاقات الائتمان وأرقام التعريف الشخصية وبيانات اعتماد تسجيل الدخول التي يجب أن تكون آمنة⁽¹⁾، مما يستوجب معه الأمر أن تكون هذه النظم الإلكترونية مصممة جيداً، لتلافي ما يعترها من إشكاليات⁽²⁾ حتى تصل إلى نتائج ملموسة في التجارة الإلكترونية، فالوصول المتأخر لسندات الشحن إلى الميناء في عصر المعلوماتية، لا يواكب هذا التطور.

وفي ظل عدم وجود اتفاقية دولية، تحظى بتأييد واسع⁽³⁾، لتوحيد قواعد سند الشحن البحري الإلكتروني، فإن لجوء المتعاملين في قطاع النقل البحري إلى تفعيله سوف يواجه الكثير من العقبات: من حيث تعاملاتهم مع القطاع المصرفي، ومدى اعتراف القضاء بحجية سند الشحن الإلكتروني.

(1) منتدى القمة العالمية لمجتمع المعلومات 2021 ، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من أجل مجتمعات واقتصادات شاملة ومرنة ومستدامة .

راجع ، جلسة رقم 342 بعنوان " التجارة الإلكترونية والأمن السيبراني " بتاريخ 2021/4/29. على الرابط التالي:

<https://www.itu.int/net4/wsis/forum/2021/ar/Agenda/Session/342>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(2) نظم الدفع الإلكتروني تواجه بعض الإشكاليات مثل : إساءة استعمال البيانات ، وإرسال رسائل كاذبة ، بهدف منع النظام من العمل، أو إتلاف قواعد البيانات.

راجع في تفصيل ذلك ؛ فاروق حسن، المرجع السابق، ص 30.

(3) اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئياً روتردام 2008 ، خصصت ثلاث مواد (8،9،10) في الفصل الثالث منها تحت عنوان: "سجلات النقل الإلكترونية" ، ولكن لم ينضم إليها حتى تاريخه سوى خمس دول فقط ولم تصبح نافذة حتى الآن، لعدم إيداع الصك العشرين من صكوك التصديق أو القبول أو الإقرار أو الانضمام وفقاً للمادة 94 من الاتفاقية.

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

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

رابعاً: السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحماية سند الشحن البحري:

يفترض التعاقد الإلكتروني تحديد الهوية، ويتم ذلك بواسطة السجل الإلكتروني، ومثلما يلعب السجل الإلكتروني دوراً في حماية المعاملات بشكل عام، كذلك يلعب دوراً مؤثراً في حماية البيانات والحقوق التي يتضمنها سند الشحن ، وقد أدركت Uncitral ذلك، وأصدرت القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، الذي ينظم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل في (19)، موزعة على أربعة فصول، والذي تم اعتماده بتاريخ 13/7/2017، بعد جهد متواصل استمر لمدة (6) سنوات منذ عام 2011⁽¹⁾، وتعتبر السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في تشريعات المعاملات الإلكترونية، وفي الحقيقة لا تُحل إشكالية تداول سند الشحن الإلكتروني دون وجود بيئة قانونية تحكمها مجموعة من الضوابط؛ حيث إن هذا يعبر عن رد فعل قانوني لحاجة قانونية، تتمثل في سرعة دوران رأس المال⁽²⁾، وفتح الاقتصاديات أمام حركة التجارة الدولية، ونقل التكنولوجيا لإحداث تغييرات تنظيمية تتوافق مع التطورات الدولية⁽³⁾، ولا يتم ذلك إلا من خلال توحيد القواعد الموضوعية، التي تقدم المساعدة للدول في تعزيز تشريعاتها⁽⁴⁾.

(1) منذ الدورة 45 التي انعقدت في فيينا خلال الفترة من 10 إلى 14 يناير 2011، و الدورة 54 في فيينا المنعقدة خلال الفترة من 31 أكتوبر إلى 4 نوفمبر 2016 ؛ وجاء ذلك بناءً على اهتمام الجمعية العامة للأمم المتحدة، في دورتها 44 لعام 2011، بدراسة السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل في ضوء الفوائد التي يمكن أن تحققها صياغة معايير قانونية موحدة في هذا المجال وكذلك بالنسبة لتنفيذ قواعد روتردام. وقررت Uncitral إعداد قانون نموذجي بهدف تفعيل استخدام السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل بناء على تعادلها الوظيفي مع المستندات أو الصكوك القابلة للتحويل، استناداً إلى المبادئ الأساسية لنصوص Uncitral القائمة في مجال التجارة الإلكترونية، وهي التعادل الوظيفي والحياد التكنولوجي.

أنظر: المذكرة الإيضاحية ، البنود من 15 - 17، ص 16 وما بعدها.

(2) نادر إبراهيم، قانون الأونستيرال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017، دراسة تحليلية من منظور القانون القطري، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي حول "القانون والعصر الرقمي"، تحت رعاية كلية القانون ومركز الكندي لبحوث الحوسبة بجامعة قطر، (19 - 20 فبراير 2018) ، ص 6.

(3) محمود محمود، اقتصاديات التجارة الخارجية، القاهرة: دارميترا للنشر، 2017 ص 21.

(4) يتضاءل دور قواعد الإسناد فيما يتعلق بتنظيم المعاملات ، مع زيادة القواعد الموضوعية الموحدة الدولية ، وأن الاتجاه يسير نحو توحيد القانون الخاص. راجع، هاني دويدار، تطور القانون التجاري في ظل التنظيم القانوني للتجارة الدولية، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد (1)، جامعة الإسكندرية، 2018، ص 27.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

وقد سبق هذا الجهد اهتماماً بالمسائل المتعلقة بقابلية تداول الحقوق في بيئة إلكترونية ضمن الدورة 27 لعام 1994، ومن ضمن الموضوعات التي نوقشت سندات الشحن الورقية والإلكترونية معاً⁽¹⁾. وتأتي دولة البحرين في مقدمة الدول التي استجابت إلى القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017 بإصدار مرسوم بقانون رقم (55) لسنة 2018 بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتداول⁽²⁾.

إشكاليات البحث:

1. يؤدي إرسال البضائع قبل تسليم سند الشحن الورقي، إلى ازدحام في الموانئ لعدم وجود مستلمين للبضائع، وينتج عن ذلك المطالبة بالتعويضات، والذي يترتب عليه إجراءات قضائية طويلة الأمد، وأيضاً تأخر وصول سند الشحن إلى البنك في حالة فتح الاعتماد المستندي، وما يترتب على ذلك من تأخير في إنهاء إجراءات الاعتماد.
2. مشكلة "الأمان والخصوصية والسرية" في حالة التحول الرقمي لسند الشحن الورقي.
3. عدم ثقة المتعاملين في الشحن البحري في النصوص القانونية القائمة.

تساؤلات البحث:

يتطلب تفعيل سند الشحن الإلكتروني مواجهة المشكلات القانونية والتقنية لمنح الثقة في حجبه للمتعاملين في الشحن البحري، من خلال إرساء القواعد الدولية والوطنية التي تحكمه، بالتزامن مع التقنيات المستخدمة في تفعيله، ومن ثم

(1) راجع، تقرير الدورة 27 (Uncitral) ، نيويورك 1994، ص 4، 44.

ينظر، التقرير من خلال الرابط التالي: <https://undocs.org/ar/A/CN.9/390>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30

(2) ينضم إلى دولة البحرين كل من : بليز، وكيريباس، بابوا غينيا الجديدة ، وسنغافورة ، وأيضاً سوق أبوظبي العالمي.

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

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30

تسعى هذه الدراسة إلى الإجابة على التساؤلات الآتية:

1. ما مدى ملائمة القانون النموذجي 2017؛ لتحقيق أوجه حماية سند الشحن البحري الإلكتروني؟
2. ما هي أوجه الحماية التشريعية والقضائية لسند الشحن الإلكتروني في النظم القانونية؟
3. هل التقنيات الرقمية، توفر معايير الأمان والخصوصية والسرية لسند الشحن الإلكتروني؟
4. ما هي المعالجة القانونية لتفعيل سند الشحن الإلكتروني؟

صعوبات البحث:

تتمثل صعوبات هذا البحث في النقاط التالية:

1. تعلق الدراسة بالجانب القانوني والتقني لسند الشحن البحري، والذي بذلت محاولات عديدة في سبيل تفعيله، لكن لم تحظ بالثقة المطلوبة لمجتمع الأعمال.
2. ندرة المصادر والمراجع على الصعيد الإقليمي، التي تتناول مدى تأثير التقنيات الرقمية على تفعيل سند الشحن الإلكتروني على وجه التحديد.
3. ضرورة الإلمام بالجوانب الفنية لتقنيات التشفير والحماية، ومدى ملائمتها للقواعد الدولية، وخصوصًا في ظل التطورات السريعة، والمتلاحقة في مجال أمن المعلومات.
4. ندرة التشريعات والأحكام القضائية التي تناولت سند الشحن الإلكتروني.
5. عدم وجود اتفاقية دولية، تحظى بالتأييد الدولي لتنظيم قواعد حماية سند الشحن الإلكتروني.

الهدف من البحث وأهميته:

يهدف البحث إلى إبراز الدور الهام للقانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، في تحقيق أوجه حماية سند الشحن البحري الإلكتروني، واستخلاص الأسس العامة ومظاهر التميز عن المحاولات والاتفاقيات الدولية

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

السابقة، وإلقاء الضوء على العوامل المؤثرة في تحديد قواعد الحماية في القوانين الوطنية، بالمواءمة مع تقنية بلوك تشين باعتبارها من أكثر التقنيات الأكثر تطوراً في مجال أمن وحماية المعاملات.

ويكتسب هذا البحث أهميته من وجهان: الأول: إنَّ عملية التحول الرقمي على المستوى الوطني والإقليمي والدولي، تشكل أولوية استراتيجية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتعتبر أحد العناصر الرئيسية لبناء مجتمع معلوماتي يلعب دوراً جوهرياً في التجارة الداخلية والخارجية⁽¹⁾، وخصوصاً في ظل ما تشهده التجارة الدولية من حالة ركود اقتصادي على خلفية انتشار Coronavirus (COVID-19)، والتي أفرزت تداعياتها من توقف للإعمال وأغلب الأنشطة اليومية، مما دفع المجتمع الدولي إلى التعايش مع هذا الوباء في ضوء التدابير الاحترازية⁽²⁾. الثاني: يعتبر الشحن عنصر رئيسي من عناصر العملية الإنتاجية، وتكلفة الشحن جزءاً من إجمالي تكلفة الإنتاج، فأى انخفاض في تكلفة الشحن يؤدي إلى انخفاض في سعر السلعة المنتجة، وبالعكس فإن ارتفاع تكاليف الشحن ينعكس على ارتفاع أسعار السلع المنتجة⁽³⁾.

نطاق البحث:

نظراً لأهمية تحديد نطاق البحث، سنبين ذلك وفقاً لما يلي:

1. **النطاق الموضوعي:** بيان مراحل تطور آليات حماية سند الشحن الإلكتروني، في القواعد الدولية والقوانين

(1) Policy Note on Digital Arabic: Op, Cit, p6 .

(2) ناقش الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية بتاريخ 2020/6/15، تداعيات فيروس Coronavirus (COVID-19)، على التجارة الدولية والنقل البحري. وتطرق إلى ضرورة تفعيل دور التجارة الإلكترونية و سند الشحن البحري لإيجاد الحلول الإلكترونية التي تضمن سلامة و جودة و سرعة العمل في النقل البحري.

www.mts.gov.eg/ar/content/1781

آخر زيارة بتاريخ

2022/3/30.

(3) يعتبر التحول الرقمي للسجلات والوثائق الورقية، من أهم عوامل تلافي تأخير البضائع، وخفض تكلفتها. راجع، في تفصيل ذلك، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، 2018، ص14، 96.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ar.pdf

متاح على الرابط التالي:

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

الوطنية، وصولاً إلى القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد الحماية في القوانين الوطنية، بالمواءمة مع القواعد الدولية والتقنيات الحديثة.

2. **النطاق الزمني:** تناولت الدراسة المحاولات الدولية والوطنية والفقهية لتفعيل سند الشحن الإلكتروني خلال الفترة الزمنية من عام 1976 إلى عام 2021.

الدراسات السابقة:

هناك العديد من الدراسات السابقة، التي تطرقت إلى موضوع سند الشحن البحري الإلكتروني، والسجلات الإلكترونية وقد تنوعت هذه الدراسات بين العربية والأجنبية، وقد جاءت هذه الدراسات خلال لفترة زمنية من (2005) إلى (2021)، وحرصاً على عدم التصدي لدراسة نقاط تناولها الباحثون من قبل؛ سنرصد أهم الدراسات السابقة، مع بيان أهدافها ونتائجها، وجوانب الاختلاف والاتفاق والإضافات التي تناولتها هذه الدراسة على النحو التالي:

أولاً: الدراسة العربية:

1. دراسة محمد موسى، 2005، الموسومة بـ: "سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول":

تهدف إلى دراسة المسائل التي تثيرها سندات الشحن الإلكترونية من حيث تحقيق الأمان القانوني وتسوية النزاعات الناشئة عنها، ومن أبرز نتائجها: أن التنظيم القانوني لسندات الشحن الإلكترونية، لن يكتمل إلا بتحقيق عنصر الأمان، وأن الإطار القانوني له يكتمل بتوفير الوسائل التي تكفل سلامة المعلومات. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية، من جانب ضرورة توفير الوسائل التي تكفل سلامة المعلومات لتحقيق الأمان القانوني لسند الشحن الإلكتروني، بينما بدأت هذه الدراسة من حيث انتهت إليه الدراسة السابقة، من خلال بيانها لأكثر التقنيات تقدماً في حماية المعاملات والتي بدورها تحقق الحماية الملائمة له بالمواءمة مع القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، بإبراز مظاهر تميزه عن المحاولات الدولية السابقة في إرساء معايير الحماية، كما رصدت هذه الدراسة بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

2. دراسة مروة العيسوي، 2008، الموسومة بـ: "التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء

اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، لنقل البضائع دولياً عبر البحر":

تهدف إلى تسليط الضوء على مدى إمكانية إدخال سند الشحن البحري الإلكتروني في واقع التعاملات التجارية

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحثمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

عن بعد، في ظل غياب التدابير التشريعية في القوانين الوطنية، ومن أبرز نتائجها: أن استعمال سند الشحن الإلكتروني مازال يثير العديد من الصعوبات العلمية بصفة عامة، والقانونية بصفة خاصة على الصعيد الدولي. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية، في أحد التساؤلات، وهو مدى إمكانية تفعيل سند الشحن البحري الإلكتروني، وأن مسألة أمن المعلومات وعدم توفر ضمانات للتعامل بكل ثقة وإطمئنان من سلبيات سند الشحن الإلكتروني. ولكن الدراسة الحالية ألقت الضوء على أكثر التقنيات تقدمًا في حماية المعاملات والتي بدورها تحقق الحماية الملائمة لسند الشحن الإلكتروني بالمواءمة مع القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017 ، بإبراز مظاهر تميزه عن المحاولات الدولية السابقة في إرساء معايير الحماية، كما رصدت هذه الدراسة بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

3. دراسة عالية الدباغ، 2012، الموسومة ب: "الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني، دراسة مقارنة:
تناولت هذه الدراسة تزايد التعامل بسند الشحن البحري الإلكتروني، مما دعا عدد كبير من الدول إلى سن التشريعات، التي تنظم الأحكام القانونية للتعاملات الإلكترونية ومنها سند الشحن البحري الإلكتروني، وجاءت نتائج الدراسة إلى أن تنظيمه ، يسهل تبادل البيانات إلكترونياً، ويواكب التطور التكنولوجي ، وأوصت الدراسة بالأخذ بتجربة الدول المتميزة في التنظيم الإلكتروني للتعاملات التجارية ، كما أوصت بأن يكون السند غير قابل للتداول لتلافي التحايل. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية، في ضرورة تنظيم الأحكام القانونية للتعاملات الإلكترونية ومنها سند الشحن الإلكتروني، بينما تختلف عن الدراسة الحالية في أن الأخيرة تناولت آليات حمايته في ضوء التطور التشريعي والتقني للنظام القانوني للسجلات الإلكترونية، من خلال إبراز مظاهر تميز القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، على المحاولات الدولية السابقة ، في إرساء معايير الحماية بالمواءمة مع التقنيات الأكثر تقدمًا في مجال أمن المعلومات، كما رصدت هذه الدراسة بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

4. دراسة بوزبوجه حسين، 2013، الموسومة ب " الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع":
تهدف إلى تحديد وسيلة الإثبات الإلكتروني، لعقد النقل البحري للبضائع، وسماتها وخصائصها، ووجه اختلافها، عن الوسائل الأخرى التقليدية، وإيضاح الإطار القانوني لوسيلة الإثبات الإلكتروني. ومن أبرز نتائجها : أن

التنظيم القانوني للإثبات الإلكتروني بصفة عامة، والإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري بصفة خاصة ، مازال بعيداً عن مسايرة التطور التشريعي للدول الغربية، والسبيل الوحيد لوضع تنظيم دقيق لتبادل البيانات إلكترونياً لعقد النقل البحري، هو الاقتداء بالتشريعات العربية أو الغربية، التي نظمت هذه التقنية، أو المصادقة على معاهدة روتردام. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية، في أن الإثبات الإلكتروني في معظم التشريعات العربية لا يتناسب مع التطور التشريعي الدولي في معايير الإثبات الإلكتروني، وتختلف عنها في أن الدراسة الحالية تناولت آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني، في ضوء التطور التشريعي والتقني للنظام القانوني للسجلات الإلكترونية ، من خلال إبراز مظاهر تميز القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017، على المحاولات الدولية السابقة ، في إرساء معايير الحماية بالمواءمة مع التقنيات الأكثر تقدماً في مجال أمن المعلومات، كما رصدت هذه الدراسة بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

5. دراسة نادر إبراهيم، 2018، الموسومة بـ "قانون الأونستيرال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017، دراسة تحليلية من منظور القانون القطري.

تهدف إلى التعرف على قانون الأونستيرال النموذجي 2017، لبحث أوجه الاستفادة من أحكامه بشأن تطوير النظام القانوني للمعاملات الإلكترونية في دولة قطر. ومن أبرز نتائجها أن القانون النموذجي 2017 يغلب عليه مبدأ التعادل الوظيفي، والحياد التكنولوجي، ويفتح باباً جديداً في مجال التجارة الإلكترونية، وهو تداول الحقوق المثبتة في الصكوك التجارية، نقدية أو سلعية، وأن انتشار تبني هذا القانون لن يؤدي إلى وحدت التطبيقات، على أن ذلك لا يقلل من أهمية هذا القانون في استكمال بنية النظام القانوني للتجارة الإلكترونية. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية، في تناول القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017 ، مبدأ الحياد التكنولوجي، والتعادل الوظيفي وتختلف عنها في أن الدراسة الحالية ارتكزت على تطويع القانون النموذجي 2017 في تقديم سبل الحماية الملائمة لسند الشحن الإلكتروني ، وأن نجاح التعامل بسجلات النقل الإلكترونية سيظل مرهون بالأمن الإلكتروني، من خلال إبراز أوجه حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في القانون النموذجي 2017 ومظاهر تميزه على المحاولات الدولية السابقة ، في إرساء معايير الحماية بالمواءمة مع التقنيات الأكثر تقدماً في مجال أمن المعلومات ، كما رصدت هذه الدراسة بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

6. دراسة محمد عبده، 2021 ، الموسومة —" الحلول القانونية لإشكاليات التعامل بسجلات النقل الإلكترونية في التجارة البحرية ، دراسة مقارنة في ضوء قواعد روتردام مع التطبيق على نظام بوليو".
تهدف إلى دراسة الإشكاليات القانونية التي أفرزها التعامل بسجلات النقل الإلكترونية، في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقد النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً (قواعد روتردام)، ونظام بوليو، من خلال تناول الإشكاليات القانونية الناشئة عن التعامل بسجل النقل الإلكتروني، ومنها حجيته في الإثبات والمسؤولية المدنية الناشئة عن الخطأ في تبادل البيانات أو إساءة استغلالها، وآلية التحكيم في المنازعات الناشئة عن سجل النقل الإلكتروني، وأشارت إلى أهمية القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017 ولكنها ارتكزت على قواعد روتردام 2008، ونظام بوليو.

ومن أبرز نتائجها أن سجل النقل الإلكتروني من المظاهر القانونية الحديثة للتجارة البحرية، التي تستحق الدراسة المتعمقة، ونجاح التعامل بسجلات النقل الإلكترونية مرهون بالأمن الإلكتروني، وموثوقية التبادل الإلكتروني. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية، في الأطر العامة للإثبات الإلكتروني ، وتختلف عنها في أن الدراسة الحالية بدأت من حيث انتهت الدراسة السابقة بضرورة التحول الرقمي، وأن نجاح التعامل بسجلات النقل الإلكترونية سيظل مرهون بالأمن الإلكتروني، من خلال إبراز أوجه حماية سند الشحن البحري الإلكتروني، في القانون النموذجي 2017 ومظاهر تميزه على المحاولات الدولية السابقة ، في إرساء معايير الحماية بالمواءمة مع التقنيات الأكثر تقدماً في مجال أمن المعلومات دون الاعتماد على نظام بوليو ، كما رصدت هذه الدراسة بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

ثانياً: الدراسات الأجنبية:

1. OLUWASEUN O.AJAJA, ELECTRONIC BILLS OF LADING, An easier way to sea carriage, *ssrn*(2015)

تناولت هذه الدراسة الاتفاقيات والقوانين النموذجية للتعاملات الإلكترونية، والتساؤل عن مدى الحاجة إلى سند الشحن الإلكتروني، ومن نتائجها ضرورة تطوير التشريعات؛ حتى تكون ملاءمة لسند الشحن البحري الإلكتروني، من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية، في تناول الاتفاقيات والقوانين النموذجية للتعاملات الإلكترونية وتختلف عنها من حيث تناول الدراسة الحالية لأوجه حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017، بإبراز مظاهر تميزه على المحاولات الدولية السابقة في إرساء معايير الحماية بالموءمة مع التقنيات الأكثر تقدماً في مجال أمن المعلومات، كما رصدت هذه الدراسة بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

2. Marek Dubovec, *The problems and possibilities for using bills of lading as collateral*, *Arizona Journal of International and Comparative Law*, Posted: (2012).

تهدف هذه الدراسة إلى الوقوف على مدى الحاجة إلى سند الشحن الإلكتروني، وطريقة إنشائه ووظائفه، ومن أبرز نتائجها أن قبول المستندات الإلكترونية ليس مسألة تغيير قانون لتمكين التوثيق الإلكتروني، لكن في الغالب مسألة اكتساب ثقة وأمان للعاملين في التجارة البحرية، ولا يتم ذلك مع الهيكل القانوني المربك الذي أنشأه نظام Bolero بالإضافة إلى أن سند الشحن الإلكتروني لم يخلق الدعم الكامل والثقة من جميع المشاركين في الأعمال التجارية الدولية، وذلك في الغالب بسبب مخاوف بشأن قصور معايير حماية أمن وسلامة المستندات الإلكترونية. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية في تناولها المحاولات الدولية لتفعيل سند الشحن الإلكتروني، بينما تختلف عنها الأخيرة في رصد المعايير القانونية والتقنية الملاءمة لتفعيل سند الشحن البحري الإلكتروني، من خلال إبراز مظاهر تميز القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017 على المحاولات الدولية السابقة، في إرساء معايير حماية سند الشحن البحري الإلكتروني بالموءمة مع التقنيات الأكثر تقدماً في مجال أمن المعلومات، كما رصدت هذه الدراسة بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

3. Seok-Beom Choi, *Compliance of Electronic Bill of Lading Regulation in Korea with Model Law on Electronic Transferable Records*, *Journal of Korea Trade* Vol. 23, No. 3, May (2019)

تهدف هذه الدراسة إلى توفير أسس هامة للدراسات المستقبلية حول سندات الشحن الإلكترونية من أجل تعديل

القانون التجاري الكوري واللائحة التنفيذية الخاصة بأحكامه ، بما يتوافق مع أحكام القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017. ومن أبرز نتائجها أن السجل الإلكتروني القابل للتحويل يعادل وظيفياً المستند القابل للتحويل، عندما يحتوي ذلك السجل على نفس المعلومات الواردة في المستند أو الصك القابل للتحويل. وتتفق هذه الدراسة مع الدراسة الحالية في تناول القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017 من جانب ضرورة إعمال مبدأ التعادل الوظيفي بين المستند الورقي والإلكتروني، بينما تختلف عنها الأخيرة في رصد المعايير القانونية والتقنية للملاءمة لتفعيل سند الشحن البحري الإلكتروني من خلال إبراز مظاهر التميز في القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، والتقنيات الرقمية الأكثر تقدماً في مجال أمن المعلومات؛ لتطويعها لحمايته ، كما رصدت بعض النظم القانونية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد حماية سند الشحن في القوانين الوطنية، والمعالجة القانونية لتداوله إلكترونياً في إطار قانون التجارة البحرية المصري والقواعد الدولية.

التعليق على الدراسات السابقة بشكل عام:

تناولت الدراسات السابقة في أغلبها مدى حجية سند الشحن الإلكتروني، وفقاً للمحاولات الدولية ذات الصلة، دون التعمق في نصوص القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، بينما تناولت هذه الدراسة دور القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، في تحقيق أوجه الحماية لسند الشحن الإلكتروني وإبراز مظاهر تميزه على المحاولات الدولية السابقة عليه، بالمواءمة مع التقنيات الأكثر تقدماً في حماية المعاملات، كما رصدت القوانين الوطنية التي اتبعت نهج القانون النموذجي 2017، والعوامل المؤثرة في تحديد قواعد الحماية. وبشكل عام أوجه الاختلاف السابقة لا تقلل من أهمية الدراسات السابقة، كونها تعتبر نقطة الانطلاق نحو تطوير المعايير القانونية والتقنية؛ لحماية سند الشحن البحري الإلكتروني، والتي أسهمت في تتبع المحاولات الدولية المتعلقة بتفعيله، وحجيته في الإثبات.

منهج البحث

فضلنا اللجوء إلى منهج البحث التحليلي لدراسة نصوص القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017؛ كونه المنهج الأكثر ملاءمة لطبيعة الموضوع، وذلك من أجل بيان مظاهر تميزه عن الاتفاقيات والمحاولات الدولية الأخرى الخاصة بتوحيد قواعد سند الشحن الإلكتروني. ولم نكتفِ في هذه الدراسة بحصر الآثار المتولدة من تطبيق القاعدة العامة على المشكلة المعروضة، بل تم تأصيل فكرة السيطرة على السجل الإلكتروني لأهمية تفرده في منح الثقة لاستخدام سند الشحن البحري الإلكتروني، ورأينا ضرورة إلقاء الضوء على تقنية بلوك تشين الأكثر تقدماً في أمن المعلومات و تأمين السجلات الإلكترونية، وبيان أهميتها البالغة، في الحفاظ على سند الشحن الإلكتروني في بيئة إلكترونية آمنة. ونود التنويه بأنه تم استعمال بعض المصطلحات وهي: السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، ومعيار التعادل الوظيفي، ومعيار الموثوقية العام، من منطلق الدقة والالتزام بنصوص القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، وتارة أخرى استعمال اصطلاح القابل للتداول في إطار القوانين الوطنية.

خطة الدراسة:

يسير الاتجاه العالمي نحو تفعيل التقنيات الرقمية في كافة جوانب الحياة الاجتماعية، والتجارية، والصناعية ولا يمكن الوقوف على أسس وآليات تفعيل سند الشحن البحري الإلكتروني في ظل التطورات الحديثة للنظم القانونية وتقنيات أمن المعلومات، دون تناول النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، والتقنيات الأكثر تقدماً في أمن وحماية المعاملات.

في ضوء ما سبق، رأينا تقسيم البحث إلى بابين:

- الباب الأول: مظاهر حماية سند الشحن الإلكتروني في القانون النموذجي 2017، والتقنيات الحديثة.
 - الفصل الأول: تطور نظم حماية سند الشحن الإلكتروني وصولاً إلى القانون النموذجي 2017.
 - الفصل الثاني: نطاق حماية سند الشحن الإلكتروني في ضوء القانون النموذجي 2017 والتقنيات الحديثة.
- الباب الثاني: آليات حماية سند الشحن الإلكتروني في النظم القانونية الوطنية والدولية.
 - الفصل الأول: العوامل المؤثرة في تحديد قواعد الحماية.
 - الفصل الثاني: المعالجة القانونية لسند الشحن الإلكتروني في ضوء قانون التجارة البحرية والقواعد الدولية.

الباب الأول

مظاهر حماية سند الشحن الإلكتروني في القانون النموذجي 2017 والتقنيات الحديثة

تمهيد وتقسيم:

يعد القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017، هو الأول الذي يحمل تنظيمًا متكاملًا للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وتقوم الحماية به على مجموعة من الأسس التي يتميز بها عن غيره من المحاولات الدولية السابقة عليه، وهنا يتعين طرح التساؤل الآتي: ما مدى ملائمة القانون النموذجي 2017، لتحقيق أوجه حماية سند الشحن البحري الإلكتروني؟ وللإجابة على هذا التساؤل، رأينا تقسيم هذا الباب إلى فصلين:

- الفصل الأول: تطور نظم حماية سند الشحن الإلكتروني وصولاً إلى القانون النموذجي 2017.
- الفصل الثاني: نطاق حماية سند الشحن الإلكتروني في ضوء القانون النموذجي 2017 والتقنيات الحديثة.

الفصل الأول

تطور نظم حماية سند الشحن الإلكتروني وصولاً إلى القانون النموذجي 2017

تمهيد وتقسيم:

تطوير سند الشحن البحري، هدف رئيس منذ السبعينيات، بسبب أهميته⁽¹⁾، وذلك من أجل الحصول على الفوائد المترتبة على تداولها إلكترونياً، والتي يمكن إيجازها في أربعة فوائد: الأولى: السرعة في إنجاز المعاملات. والثانية: الأمان القانوني. والثالثة: خفض التكلفة. والرابعة: تلافي التعويضات الناشئة عن تأخر وصول سند الشحن وبقاء البضائع فترة طويلة من الزمن في الموانئ، ولكن لم تفلح الاتفاقيات الدولية والقواعد الموحدة السابقة على القانون النموذجي 2017، في تقديم حلول شاملة تمنح الثقة للمتعاملين في قطاع الشحن البحري؛ لاستخدامه.

في ضوء ما سبق، رأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين:

- المبحث الأول: من نظام Sea Docs إلى قواعد روتردام بين القصور وعدم التأييد الدولي.
- المبحث الثاني: حيادية القانون النموذجي 2017 في تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني.

المبحث الأول

من نظام Sea Docs إلى قواعد روتردام بين القصور وعدم التأييد الدولي

لقد مر سند الشحن البحري الإلكتروني بالعديد من المحاولات لتفعيله ، بدءًا من نظام Sea Docs 1976 حتى اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًا أو جزئيًا "قواعد روتردام" 2008، مروراً بـ"قواعد هامبورج" 1978، وقواعد اللجنة البحرية الدولية 1990، والقانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996 ، ونظام Bolero 1999، وقواعد روتردام 2008، وسنبن ذلك على النحو الآتي:

أولاً: نظام 1976 Sea Docs:

ظهر هذا النظام في عام 1976، نتيجة الرغبة الملحة في تسريع عملية البيع وشحن البضائع حيث إن سند الشحن الورقي أصبح غير مناسب لإتمام هذا الإجراء الهام، وخاصة عندما يتطلب الأمر تجهيز أصل سند الشحن، فأصبح من الضروري البحث عن بدائل أخرى⁽¹⁾.

يعمل هذا النظام إلكترونياً من خلال تسجيل السند بالمصرف كمكتب تسجيل مركزي⁽²⁾ ثم تسليم الشاحن Code، وعندما يريد الشاحن تداول سند الشحن يشعر النظام إلكترونياً ، ثم يقوم الشاحن بتزويد المظهر إليه (المشتري) بجزء من المفتاح، وعند وصول البضائع إلى ميناء التفريغ، يرسل النظام إلى الناقل Code ، لكن لم تستمر هذه المحاولة سوى أقل من سنة واحدة، حيث كان نصيبها الفشل. ونوجز أسباب إخفاق هذا النظام في ثلاثة أسباب: الأول: عدم رغبة التجار بتسجيل صفقاتهم في نظام مركزي خشية أن يكون أحد منافسيهم له سيطرة خاصة على عمل النظام، كما أن تكلفة عمليات التأمين باهظة أو عالية نسبياً، الثاني: لم يكن لهذا النظام إطار قانوني واضح يعمل من خلاله، الثالث: لم يتم تحديد حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة⁽³⁾.

(1) تبنى مصرف Chase Manhattan بنيويورك نظام SEADOCS الذي يكون فيه المصرف وسيطاً مركزياً لاستقبال مستندات الشحن إلكترونياً.

Erik Muthow, The Impact of EDI on Bills of Lading, University of Cap Town, 1999, p. 26.

(2)

<http://www.uctshiplaw.com/theses/muthofrm.htm>

آخر زيارة بتاريخ: 2022/3/30.

Evangelos Milanos, Why functional equivalence between electronic and paper (3)

Bill of Lading is not yet possible and why International Projects and business initiatives

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

وبالرغم من فشل هذا النظام، إلا أنه اثبت أن بقاء نظام من هذا القبيل، إنما يعتمد على قبول التجار والمؤسسات المالية لاستمراره ، ويستلزم ذلك التأكد من مدى فعاليته ومساهمته في تخفيض التكلفة وتوفير الجهد والوقت⁽¹⁾.

ثانياً: اتفاقية هامبورج 1978:

اعتمدت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بتاريخ 31 مارس 1978، في مؤتمر دبلوماسي عُقد في مدينة هامبورج (قواعد هامبورج)، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 1 نوفمبر 1992، وتضمنت العديد من التعديلات فيما يتعلق، "بنطاق مسؤولية الناقل"، وأساسها، وحالات الإعفاء منها، ولم تتضمن جديداً فيما يتعلق بتحديد المسؤولية⁽²⁾، ولم تتضمن نصوص تحدد التزامات الناقلين ماعدا الالتزام بإصدار سند الشحن في المواد من 14 إلى 17 التي وردت بالجزء الرابع من الاتفاقية تحت عنوان: "وثائق النقل"⁽³⁾ ، وقد جاءت قاصرة في معالجة قواعد سند الشحن الإلكتروني، حيث أنها لم تقدم سوى الفقرة 3 من المادة 14، والتي تعني بتوضيح صور التوقيع على سند الشحن ، الأمر الذي يستتج منه أن الاتفاقية سمحت بالتوقيع الإلكتروني على سند الشحن، بشرط ألا تتعارض صور التوقيع المذكورة في الاتفاقية مع الشروط الشكلية والموضوعية في قانون البلد الذي يصدر فيه سند الشحن⁽⁴⁾.
وعلى ضوء ما سبق، يتبين أن المعيار الرئيس في الاعتراف بحجية سند الشحن الإلكتروني وفقاً لاتفاقية هامبورج، يكون للقانون الوطني، ولكن يؤخذ عليها أنها لم تعالج إشكاليات سند الشحن الإلكتروني، من حيث المعايير القانونية والتقنية، مما يدل على أنها جاءت قاصرة في معالجة سبل الحماية، واكتفت بمنح الحق في التوقيع على سند الشحن سواء كان ورقياً أو بأي وسيلة إلكترونية.

have failed to successfully deal with this issue? LLM/MA IN: International Trade & Maritime Law, UNIVERSITY OF ESSEX ,2018/2019.p35-36.

See: Erik Muthow, op, cit. P.

(1)

26

(2) مصطفى طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2000 ص 360.

(3) أنظر في تفصيل ذلك، مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، 2000 ص 358.

(4) المادة 3/14 من اتفاق هامبورج 1978، نصت على: "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 لا يتعارض ذلك مع قوانين البلد الذي يصدر فيه سند الشحن".

ثالثاً: قواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) 1990:

تتكون قواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) 1990 من إحدى عشرة مادة تقدم من خلالها محاولة دولية أخرى لتطوير سند الشحن الإلكتروني⁽¹⁾، ولا يوجد في هذه القواعد أي طابع إلزامي، حيث إنها لا تكون نافذة إلا إذا تم إدراجها في العقد⁽²⁾. وتتم آلية العمل من خلال الإيجاب والقبول الإلكتروني بين الشاحن والناقل، ثم ينتقل حق السيطرة على البضائع إلى الناقل ثم يقوم بدوره بعد استلام البضائع بإشعار الشاحن بالاستلام على العنوان الإلكتروني المحدد للشاحن⁽³⁾.

وتلعب رسالة الاستلام دور سند استلام البضائع، ويؤدي المفتاح الخاص (code) دور مستند الملكية⁽⁴⁾، وتشتترط القواعد أن يتضمن سند الاستلام المعلومات نفسها الواردة في سند الشحن الورقي، من حيث معلومات البضاعة واسم الشاحن وشروط عقد النقل وتاريخ ومكان وصول البضاعة واستلامها⁽⁵⁾. وينبغي على الشاحن أن يؤكد للناقل استلام الرسالة، وبموجب هذا التأكيد يصبح الشاحن حاملاً لسند الشحن الإلكتروني، وبناء على طلب حامل السند، فإن رسالة الاستلام يجب أن تتضمن تاريخ ومكان الشحن في حالة إتمام عملية شحن البضائع على متن السفينة. وتضمنت القاعدة 7/أ حق حامل السند في المطالبة بتسليم البضائع، وتحديد المرسل إليه وتداول السند⁽⁶⁾، على أن يقوم حامل السند بإشعار الناقل عن نيته في نقل ملكية السند إلى حامل جديد⁽⁷⁾، وفيما يتعلق بأمن المعلومات ورد في القاعدة 3/هـ النص على نظام للمراقبة الإلكترونية، يمكن من خلاله فحص المعاملات التي يتم تسجيله⁽⁸⁾.

(1) أنظر، قواعد (CMI) 1990: <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

- Rules for Electronic Bills of Lading 1990, comite maritime international, Rule 1. (2)
- Rules for Electronic Bills of Lading 1990, comite maritime international, Rule 4/a. (3)
- Rules for Electronic Bills of Lading 1990, comite maritime international, Rule 4,8. (4)
- Rules for Electronic Bills of Lading 1990, comite maritime international, Rule 4/b,1,2,3,4. (5)
- Rules for Electronic Bills of Lading 1990, comite maritime international, Rule 7/a. (6)
- Rules for Electronic Bills of Lading 1990, comite maritime international, Rule 7/b. (7)
- Rules for Electronic Bills of Lading 1990, comite maritime international, (8)

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

يرى البعض أنها لم تتعرض للمسائل الجوهرية مثل التعريف بالجوانب القانونية لسجل النقل الإلكتروني، وعدم معالجتها لآثار فشل النظام المستخدم في تبادل البيانات إلكترونياً⁽¹⁾. ويذهب البعض الآخر إلى أنها مازالت تحتاج إلى توضيح الآثار المترتبة على تبادل بيانات سند الشحن إلكترونياً⁽²⁾. وفي رأينا لا تشكل هذه القواعد إطاراً عاماً لحماية فعالة لسند الشحن الإلكتروني، حيث إنها لم تتضمن تعريف له، واستعاضة عنه بتعريف التبادل الإلكتروني للبيانات⁽³⁾، واقتصرت آليات الحماية بها على وضع بعض التدابير الخاصة بإجراءات الإيجاب والقبول إلكترونياً، بينما غفلت عن منح صاحب الحق في الاستفادة من سند الشحن الإلكتروني الحماية القانونية الملائمة في حالة وقوع أخطاء من قبل الأطراف المعنية، ومنها خطأ نظام المراقبة الإلكترونية.

رابعاً: القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996:

يعتبر القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996⁽⁴⁾، في طليعة القوانين النموذجية التي تحمل المبادئ الأساسية للحياد التكنولوجي والتعادل الوظيفي⁽⁵⁾، ويهدف إلى تيسير الأنشطة التجارية باستخدام الوسائل الإلكترونية من خلال تزويد المشرع الوطني بمجموعة معايير مقبولة دولياً، ترمي إلى تذليل العقبات القانونية، والتغلب عليها، والتي قد تنشأ

Rule3/e

John Livermore and Kraierk Euarjai, electronic bills of lading: a progress report, (1) Journal of Maritime Law and Commerce, January 1997, volume 28, p.56

مشار إليه لدى : محمد عبده المرجع السابق ، ص. 405

Paul My burgh, Bits, Bytes and Bills of lading: and NEWZELAND Martim (2) law2018.p.4

Rules for Electronic Bills of Lading 1990, comite maritime internaional, Rule 2. (3)

(4) الغرض من هذا القانون أن يكون نموذجاً للاستعانة به من قبل الدول أثناء سن تشريعاتها أو تعديلها بما يتلاءم مع متطلبات العصر الحالي من خلال تطويع سبل التكنولوجيا للاستغناء عن المستندات الورقية.

(5) المواد 6،7،8 من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996.

على أثر عدم معاملة المحررات الورقية والإلكترونية بشكل متساوي في الحجية، وهذه المساواة في الحجية مقوم أساسي للتمكّن من استخدام الخطابات الإلكترونية، مما يعزّز من الكفاءة في التجارة الدولية.

ينطبق هذا القانون على أي نوع من المعلومات يكون في شكل رسالة بيانات مستخدمة في سياق الأنشطة التجارية⁽¹⁾، وطبقاً للتفسير الواسع للأنشطة التجارية التي أوصى بها هذا القانون، فإن نقل البضائع بطريق البحر يدخل في سياق هذه الأنشطة⁽²⁾، وينقسم هذا القانون إلى جزأين: الأول: يتناول التجارة الإلكترونية بشكل عام. والثاني: بشأن التجارة الإلكترونية في مجال نقل البضائع، والغرض من هذا القانون أن يقدم نموذجاً تقوم من خلاله الدول بتعزيز تشريعاتها التي تنظم استخدام بدائل الأشكال الورقية وعلى صياغة هذه التشريعات في حالة عدم وجودها⁽³⁾. وقد ورد الفصل الأول منه تحت عنوان: "نقل البضائع"، في المادتين (16) و (17): الأولى: تضمنت طائفة من المستندات المستخدمة في نقل البضائع، سواء كانت قابلة للتداول أم غير قابلة للتداول دون استبعاد أي مستند بعينه⁽⁴⁾. والثانية: منحت المستند الإلكتروني حجية المستند الورقي إذا تم استخدام رسالة البيانات⁽⁵⁾.

ومن الواضح أن المادة 17 تقرر قيمة لرسالة البيانات كما لو كانت مستندات ورقية، وبالرغم من التأييد الدولي لهذا القانون⁽⁶⁾، إلا إنه يعيبه أن صياغة مفهوم الأصل الوارد في المادة 8 جاءت بطريقة جامدة ولا تتسم بالمرونة في

(1) المادة (1) من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996.

(2) مشار إليه لدى القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية، 1996، ص 3.

(3) ينظر، وثائق الأمم المتحدة، الجمعية العامة، بشأن القرار الذي اتخذته الجمعية العامة بناء على تقرير اللجنة السادسة (A/51/168) 162/51 القانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية الذي اعتمده لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي.

(4) المادة (16) من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية، نصت على: "مع عدم الإخلال بأحكام الجزء الأول من هذا القانون، ينطبق هذا الفصل على أي فعل يكون مرتبطاً بعقد لنقل البضائع أو يضطلع به تنفيذاً لهذا العقد، بما في ذلك على سبيل البيان لا الحصر".

(5) المادة (17) من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996. التي جاء مضمونها: أن تنفيذ أي فعل من الأفعال المشار إليها في المادة (16) باستخدام الكتابة أو باستخدام مستند ورقي يستوفي ذلك الشرط إذا نفذ الفعل باستخدام رسالة بيانات واحدة أو أكثر.

(6) اعتمدت تشريعات تستند إلى القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996 في 78 دولة.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

الصياغة، وفي الحقيقة يمكن القول بشكل أكثر تحديداً، إن أحكام المادة سألغة الذكر تنصرف إلى مفاهيم مثل الوقت الذي أنشئ فيه المستند⁽¹⁾، مما يجعلها مناسبة بوجه خاص لتناول مستندات مثل العقود التي يمكن أن تُعدّل، ولكنّ تعديلها ليس بالضرورة، على عكس سند الشحن الإلكتروني الذي يخضع بالضرورة بعد إصداره لتعديلات ولا يأخذ شكله النهائي إلاّ عند تقديمه.

خامساً: نظام Bolero 1999:

يعتبر نظام Bolero من أبرز المحاولات التي ظهرت في أوروبا عام 1994، بهدف استبدال المستندات الورقية المتعلقة بالعقود التجارية، واستخدامه في الاعتمادات المستندية، وتأمين البضائع، وإصدار وثائق الشحن إلكترونياً، وتم بدء العمل به بتاريخ 1999.

يوفر هذا النظام الإطار القانوني لتمكين جميع مستخدمي النظام من الحصول على ذات الحماية التي يحصلون عليها من استخدام المستندات الورقية، وضمان تبادل سندات الشحن الإلكترونية بطريقة آمنة، ويقوم على موافقة الطرفين على اتفاقية استخدام النظام أو ما يطلق عليها (Bolero rule book 1999)، التي توضح إجراءات تنفيذ سند الشحن الإلكتروني، ومتابعتها، وكافة الإضافات والتغييرات التي تتم بشأنه⁽²⁾ بتجميع البيانات داخل نظام إلكتروني يتم من

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

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30

(1) المادة 1/8/أ من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996 نصت على: "عندما يشترط القانون تقديم

المعلومات أو الاحتفاظ بها في شكلها النهائي تستوفي رسالة البيانات هذا الشرط إذا: أ- وجد ما يعول عليه لتأكيد

سلامة المعلومات منذ الوقت الذي أنشئت فيه للمرة الأولى في شكله النهائي، بوصفه رسالة بيانات أو غير ذلك"

(2) اتفاق ملزم بين جميع الأطراف، و يغطي كتاب القواعد الأمور المتعلقة بإرسال الرسائل واستلامها، وعلى سبيل

المثال، يكون المستخدم مسؤولاً عن الرسائل المرسلّة التي تم توقيعها باستخدام التوقيع الرقمي، وأن جميع

المستخدمين يوافقون على أنهم لن يعترضوا على صحة الرسالة على أساس أنها في شكل إلكتروني.

Bolero Insights: Electronic Bill of Lading for Carriers Overview Bolero International Ltd.

| www.bolero.net, p.4-5

خلاله دخول المرسل إلى النظام بعد أن يقوم بالتسجيل الإلكتروني بشكل آمن، ثم يقوم بتسجيل بيانات سند الشحن الإلكتروني ذات المفتاح الخاص (code)، وتختتم تلك البيانات بالتوقيع الإلكتروني للمرسل، ويقوم النظام بالتأكد من شرعيتها ثم يقوم بتأمينها إلكترونياً، وبالتالي سيكون المرسل إليه على علم بكافة بيانات سند الشحن.

والآلية التي يعمل بها هذا النظام توفر سند شحن إلكتروني آمن وقابل للتداول تقوم على نظام تسجيل صارم، لا يقبل الشركات كأعضاء إلا بعد فحص حالتها والتحقق من هويتها، وأن تتم المعاملات بسرية وسرعة، فضلاً عن تسلم وتسليم الوثائق الإلكترونية، مع تحمل مسؤولية أي تأخير في نقل الرسائل أو الخطأ في تسليمها.

بينما تم انتقاد هذا النظام إلى أربعة أسباب: الأول: أن القوانين الإنجليزية فقط هي الواجبة التطبيق على مثل هذا النزاعات⁽¹⁾، وبذلك يفتقد إلى الصبغة الدولية. الثاني: رسوم الانضمام إلى النظام باهظة الثمن مثل نظام **seadocs**، مما يجبر الشركات الصغيرة والمنظمات للبقاء خارج هذا النظام، وخيارهم الوحيد أن يتحدوا ودمج الشركات من أجل تقليل التكلفة. ويتعارض ذلك مع أهداف تفعيل سند الشحن الإلكتروني والتي يأتي في مقدمتها خفض التكاليف الإجمالية لمؤسسات الشحن⁽²⁾. الثالث: لم ينشأ مستند إلكتروني له حجية المستند الورقي⁽³⁾. الرابع: عدم وجود تنظيم قانوني واضح، حيث إن استخدام الفواتير الإلكترونية في القانون الإنجليزي يواجه

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

Bolero rule)1.1.53

راجع:

(book1999

<http://www.bolero.net/wp-content/uploads/2020/04/Bolero-Insights-The-Bolero-Rulebook-NW.pdf>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(Bolero rule book 1999)2.5.2.

(1)

See:

Review of Maritime Transport, Chapter 4 , LEGAL ISSUE AND REGULATORY DEVELOPMENTS ,UNCTAD (2019).p3 (2)

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019ch4_en.pdf

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

See:Marek Dubovec, The problems and possibilities for using bills of lading as

(3) collateral , Arizona Journal of International and Comparative Law, Posted: (2012), P.452.

Evangelos Milanos; op,cit.p47

إشكالية حيث أن التوقيع الإلكتروني، غير كافٍ في ظل عدم وجود نص صريح على ذلك (1).

سادسًا: اتفاقية روتردام 2008:

يمكن القول بأن التفكير في وضع اتفاقية دولية تحل محل اتفاقية هامبورج لسنة 1978؛ جاء بمناسبة مقترح عرض في سنة 1996، أثناء عرض مشروع الأونستيرال حول التبادل الإلكتروني للمعلومات، وحاجة مستندات النقل البحري للتطوير، ويظهر ذلك في اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليًا أو جزئيًا، "قواعد روتردام 2008"، وقد أخذت هذه الاتفاقية على عاتقها إدخال وثائق النقل الإلكترونية في النظام القانوني الذي يحكم النقل الدولي للبضائع بحرًا؛ وذلك حتى تتواءم التجارة الدولية مع المستجدات التكنولوجية والتجارية، فقواعد روتردام أتت لتحل محل العوائق القانونية التي تعترض التجارة الدولية البحرية بسبب تطور وسائل الاتصال، وظهور الوثائق الإلكترونية، الأمر الذي جعل من اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بسندات الشحن، واتفاقية هامبورج 1978 للنقل البحري للبضائع، غير كافية لمواجهة هذه التطورات.

وتعتبر اتفاقية روتردام، بمثابة الجهد الدولي الأحدث على مستوى الاتفاقيات البحرية بشأن توحيد قواعد مسؤولية الأطراف في عقد النقل البحري، حيث تناولت حجية سند الشحن البحري في الإثبات في المادتين: 41، 42، سواء كان هذا السند ورقي أو سجل نقل الإلكتروني، واستعملت مصطلح سجلات النقل الإلكترونية Negotiable Electronic Transport Record (2)، بدلًا من سند الشحن الإلكتروني (3)، و نصت على إصدار سجل نقل إلكتروني قابل

Tim Schommer, and Van Traa Advocaten, and Clasis Law and Sokolov, Maslov

(1)

and Partners, Russia, the legal status of electronic bills of lading Areport for the International Chamber of Commerce Banking commission Clyde(2018 P.16.

<https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2018/10/the-legal-status-of-e-bills-of-lading-oct2018.pdf>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(2) الفقرة (21)، (22) من المادة (1) من قواعد روتردام 2008.

(3) تغيّر مصطلح سند الشحن الإلكتروني في ظل قواعد روتردام، وأصبح يُطلق على وسيلة إثبات التعاقد الإلكتروني بين كلٍ من الناقل والشاحن بـ(سجل النقل الإلكتروني).

للتداول⁽¹⁾ وفقاً لإجراءات تضمن السيطرة عليه، وحوالته وتداوله منذ إنشائه إلى أن يفقد أي مفعول⁽²⁾، ومنحت سند الشحن الإلكتروني نفس فعالية سند الشحن العادي من حيث إصداره وحيازته أو تداوله، وبذلك يمكن أن يخضع سند الشحن لإذن أو لحامله، لذات القواعد التي تنطبق على أنواع سندات الشحن السابقة، وكما هو الوضع الذي قامت عليه هيئة BOLERO بشأن تداول سندات الشحن الإلكترونية، نصت قواعد روتردام على أن سندات الشحن تقبل التداول، لكن طريقة استخدامها تخضع لمجموعة من الإجراءات⁽³⁾.

تضمنت الاتفاقية حق كل من الناقل وحائز سند الشحن القابل للتداول في استبدال هذا السند بسند شحن إلكتروني قابل للتداول، على أن يسلم الحائز سند الشحن العادي ونسخه إذا كان متعدد النسخ إلى الناقل، وأن يتضمن سند الشحن الإلكتروني بياناً يفيد أن هذا السند الإلكتروني يحل محل السند العادي، الذي يفقد صلاحيته بعد ذلك⁽⁴⁾. ويعتبر سند الشحن الإلكتروني أداة لإثبات الناقل للبضائع، فقد نصت المادة 41/أ من قواعد روتردام على أنه "يعتبر مستند النقل أو سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلم الناقل للبضائع حسبما هو مبين في تفاصيل العقد"، والاتفاق بموجب هذه القواعد، يؤكد على حقوق والتزامات الأطراف، فضلاً عن ضرورة التزام مقدم الخدمة من أن نظامه يلبي جميع متطلبات الحماية الخاصة بالمستخدمين⁽⁵⁾.

ويرى البعض أنه بالرغم من الطابع التقدمي لاتفاقية روتردام، إلا أنها لم ترغب في هدم التقاليد البحرية الراسخة، فالوثائق الورقية ما زالت محتفظة بمكانها، بل إنها جعلت الاستعمال الإلكتروني لوثائق النقل طريقة بديلة للوسائل التقليدية، وللاطراف حرية الاختيار بين هذه الطريقة أو تلك، مع ضرورة احترام القيود المفروضة على كل طريقة، كما

(1) يرى البعض أنه يحسب، ويحسب لوضعي الاتفاقية تجنب اصطلاح سند الشحن الإلكتروني، حتى لا يستنتج أنه إشارة إلى نظام معين. راجع في تفصيل ذلك، محمد عبده، المرجع السابق، ص 407

(2) المادة (1/21/أ) من قواعد روتردام 2008، فيما يتعلق بإصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول.

(3) وفقاً للمادة (9) من قواعد روتردام 2008، والتي نصت على مجموعة من الإجراءات كمايلي:

أ. طريقة إصدار السجل . ب- سلامة السجل القابل للتداول. ج- أن تضمن الإجراءات سلامة وأمن السجل. د- الطريقة التي يثبت بها حائز السجل أنه حائزه الشرعي. هـ - الطريقة التي يؤكد بها أنها السجل قد فقد مفعوله في حالة استبداله بسند شحن عادي، أو صلاحيته بسبب استلام البضائع وتسليم السند إلى الناقل.

(4) المادة (10) من قواعد روتردام 2008.

(5) OLUWASEUN O.AJAJA, ELECTRONIC BILLS OF LADING, An easier way to sea carriage,ssrn(2015)p.7.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

أن المادة 35 قد منحت للأطراف مكنة استعمال سندات نقل إلكترونية أو عادية حتى في الحالات التي تقتضيها الممارسات التجارية أو الاتفاق على عدم استخدام سندات نقل غير قابلة للتداول⁽¹⁾. ويذهب البعض الآخر إلى أنها تتسم بتغطية أوسع من الاتفاقيات السابقة، وأنه من الممكن توفير آليه من خلال الاستفادة من القواعد التي نصت عليه اتفاقية روتردام، من خلال تضمين القوانين الوطنية لسند الشحن الإلكتروني، أو ما يطلق عليه "سجل النقل الإلكتروني"⁽²⁾. هكذا يتبين مما سبق، أن اتفاقية روتردام جاءت بتغطية أوسع من اتفاقية هامبورج، فيما يخص سند الشحن الإلكتروني، ويتجلى ذلك في ثلاث مواد: (8،9،10): حيث جاءت الأولى: تشترط موافقة الطرفين على استخدام سجل النقل الإلكتروني، والثانية: تتناول إجراءات استخدام سجلات النقل الإلكترونية، والثالثة: المتعلقة بقواعد استبدال مستند النقل بسجلات نقل والعكس، إلا أنه يعيها بشكل عام أنها لم تضيف أكثر من تنظيم أحكام النقل السابق أو اللاحق للنقل البحري الذي ينشأ بمناسبة عقد نقل بحري⁽³⁾، وفيما يتعلق بسند الشحن الإلكتروني فقد خلت من أي تنظيم لبيان وقت تعديل السجل الإلكتروني، ولم تتضمن إي إشارة إلى الموافقة الضمنية على مستند النقل ويظهر ذلك في المادة 8/أ منها التي نصت على: "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".

(1) مروة العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، لنقل البضائع دولياً عبر البحر، المجلد (2) العدد (34)، حولية كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية، د.ن، ص 771

(2) سامي محمد الخرابشة، التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب، في ظل الانضمام لقواعد روتردام 2009، مجلة كلية الشريعة والقانون - أسيوط، العدد 29، 2017، ص 314.

(3) سامي محمد الخرابشة، المرجع السابق، ص 308.

علاوة على ذلك لم تحظ بتأييد واسع، ولم تدخل حيز النفاذ⁽¹⁾، وهو ما يقلل من أهميتها على الصعيد الدولي⁽²⁾، ولكن بعد صدور القانون النموذجي 2017 قد تتغير نظرة الدول إليها من حيث الاهتمام بالانضمام إليها، مما قد يجعلها موضع تنفيذ، مما يستدعي إنزال قواعدها في سياق هذه الدراسة⁽³⁾.

المبحث الثاني

حيادية القانون النموذجي 2017 في تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني

تمهيد وتقسيم:

يعتبر إنشاء السجلات الإلكترونية القابلة للتداول من الإشكاليات القانونية التي جاء القانون النموذجي 2017 بتقديم المعايير القانونية والتقنية الملائمة لها، من خلال تنظيمًا تشريعيًا شاملاً للصكوك القابلة للتداول بالطرق التجارية، ومن ضمنها سند الشحن الإلكتروني والتي ترد لأول مرة تحت اصطلاح "السجل الإلكتروني القابل للتحويل"، وجدير

(1) ستدخل قواعد روتردام حيز التنفيذ بعد عام واحد من تصديق 20 دولة، وقد تم التصديق عليها من قبل 5 دول فقط ، أسبانيا (2011)، جمهورية الكونغو (2012)، توغو (2014)، والكاميرون (2017) وبنن (2019).
https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status
آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(2) استغرق الأمر من ثلاث إلى تسع سنوات لدخول قواعد لاهاي، وقواعد لاهاي فسيبي حيز التنفيذ، وفيما يتعلق بقواعد هامبورج، استغرق الأمر أكثر من أربعة عشر عاماً بسبب تضارب المصالح بين الدول، واستناداً إلى هذه المعطيات من المرجح أن تأخذ قواعد روتردام 15 سنة، حتى يمكن القول بأن قواعد روتردام قد فشلت في أن تصبح اتفاقية دولية، وفقاً لتقرير (UNECE). فضلاً على ذلك قواعد روتردام تحتوي على بعض الأحكام الغامضة في المواد (8 و9 و10)، وترددت الدول في التصديق عليها الأمر الذي جعل من الصعب الحصول على الاعتراف الدولي بها كمعاهدة.

Un-Ho Lee, Assessment of Legal Instruments and Applicability to the Use of Electronic Bills of Lading, Journal of Korea Trade Vol. 24, No. 2, Institute of Legal Research, Kyushu University, Japan April 2020 .p.5-6-7

(3) عندما قرّرت Uncitral العمل على تنظيم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، لاقى هذا العمل التأييد للعديد من الفوائد التي يمكن أن تجلبها صياغة معايير قانونية موحدة في هذا المجال لاستخدام الخطابات الإلكترونية في التجارة الدولية بشكل عام، وكذلك بالنسبة لتنفيذ قواعد روتردام. أنظر، المذكرة الإيضاحية، الفقرة 7، ص13.

بالذكر أن المشرع العربي استخدم هذا المصطلح في قانون المعاملات الإلكترونية الأردني⁽¹⁾، الأمر الذي يستنتج منه أن المشرع الأردني استخدم مصطلح القابل للتحويل⁽²⁾.

ولم يفرض القانون النموذجي قواعد موضوعية أو إجرائية تتعلق بالسجلات الإلكترونية، بل وضع معايير عامة لحماية السجلات الإلكترونية، التزم من خلالها بنهج محايد تجاه القوانين الوطنية من أجل منح اليقين للمتعاملين في التجارة الدولية⁽³⁾.

وتفصيلاً لما سبق يتطلب الأمر تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين:

- **المطلب الأول:** المبادئ العامة في القانون النموذجي 2017.
- **المطلب الثاني:** تطور مفاهيم حماية سند الشحن الإلكتروني.

المطلب الأول

المبادئ العامة في القانون النموذجي 2017

تمهيد وتقسيم:

(1) المادة 18/أ من قانون المعاملات الإلكترونية رقم 15 لسنة 2015 نصت على: " يكون السند الإلكتروني قابلاً للتحويل إذا انطبقت عليه شروط السند القابل للتداول وفقاً لأحكام قانون التجارة ماعدا شرط الكتابة ، شريطة أن يكون الساحب قد وافق على قابليته للتداول"

(2) يرى البعض أنه على المشرع العربي الراغب في تبني القانون النموذجي لعام 2017، العدول عن مصطلح "القابل للتحويل" المشار إليه في القانون النموذجي 2017 إلى القابل للتداول ، مبرراً ذلك بأن الدول ذات التراث القانوني اللاتيني لا يوجد بها أي تفرقة بين القابلية للتداول والقابلية للتحويل.
نادر إبراهيم، المرجع السابق، ص 17.

(3) يشكل القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017 ، إضافة قيّمة إلى نصوص Uncitral في التجارة الإلكترونية، من خلال قيامه بتقديم مساعدة هامة إلى الدول؛ لتعزيز تشريعاتها بأحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل. راجع : الجلسة 1057 أمانة Uncitral، بتاريخ 2017/7/13.

تقوم الحماية في القانون النموذجي 2017، على مجموعة من الأسس والمبادئ بشأن حماية السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل⁽¹⁾، بأن يمنحها ذات الحجية الخاصة بالمستندات الورقية، ويهدف إلى عدم التأثير بأي شكل من الأشكال على القواعد الموضوعية أو الإجرائية التي تتعلق بالسندات القابلة للتحويل.

وعلى هذا رأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

- الفرع الأول: عدم التأثير على القواعد الموضوعية والشكلية في القانون الوطني.
- الفرع الثاني: ترسيخ المبادي القانونية، بالتكامل مع الاتفاقيات الدولية الأخرى.

الفرع الأول

عدم التأثير على القواعد الموضوعية والشكلية في القانون الوطني

(1) أدركت لجنة القانون التجاري الدولي بالأمم المتحدة (Uncitral)، أنّ اتفاقية الأمم المتحدة بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية نيويورك (2005)، والقانون النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية 2001، والقانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية 1996، لا تعالج المسائل الناشئة عن استخدام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول في التجارة الدولية، بالشكل الكافي، مما دفعها إلى اعتماد القانون النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

تسمح المادة الخامسة من القانون النموذجي 2017⁽¹⁾، المستمدة من المادة السابعة من اتفاقية الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، نيويورك 2005⁽²⁾، بإصدار سجل إلكتروني قابل للتداول لحامله، عندما يسمح القانون الوطني بذلك، وهو التزام مستمد من ضرورة الوفاء بما قد تفرضه القوانين الوطنية. وعلى صعيد اتفاقية الخطابات الإلكترونية 2005، نصت المادة 1/7 على: "لا يجوز إنكار المفعول القانوني للسجل الإلكتروني القابل للتحويل أو صحته أو وجوب إنفاذه لا لسبب إلا شكله الإلكتروني"، ويستنتج من ذلك أنّ الشكل الذي يعرض أو يحفظ به السجل الإلكتروني لا يمكن الاستناد إليه وحده لإنكار المفعول القانوني لذلك السجل، ولكن لا بد أن يخضع للقواعد الموضوعية في القانون الوطني.

ويقصد من عدم التمييز تجاه الوسائل الإلكترونية، هو حيادية القانون النموذجي 2017 في تحديد مضمون قواعد نشأة المستند المعالج إلكترونياً، بترك ذلك للقانون الوطني الواجب التطبيق، حيث يقتصر دوره فقط على التأمين التقني؛ ليحقق وظيفة القواعد القانونية في القانون الوطني، ولقد أكد القانون النموذجي في المادة 7 على المبدأ العام المتعلق بعدم التمييز ضد استخدام الوسائل الإلكترونية⁽³⁾.

وإذا كان بيان الوقت والمكان إلزامياً بموجب القانون الوطني⁽⁴⁾، فيتعين على الأطراف التأكد من القانون الوطني الواجب التطبيق هل يسمح بالتعديل أو إدراج مثل هذه البنود في الاتفاق من عدمه⁽⁵⁾، ويُعدّ تدوين وقت التظهير

(1) المادة الخامسة من القانون النموذجي 2017، تنص على: "ليس في هذا القانون ما يمس بانطباق أي قاعدة قانونية قد تُلزم أي شخص بالإفصاح عن هويته أو مقر عمله أو عن معلومات أخرى، أو ما يعنيه من العواقب القانونية المترتبة على الإدلاء ببيانات خاطئة أو ناقصة أو كاذبة في ذلك الشأن".

(2) المادة السابعة من اتفاقية الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، نيويورك 2005، تنص على: "ليس في هذه الاتفاقية ما يمس انطباق أي قاعدة قانونية قد تلزم الأطراف بالإفصاح عن هويتها أو مقر عملها أو عن معلومات أخرى، أو يعني أي طرف من العواقب القانونية لتقديم بيانات غير دقيقة أو ناقصة أو كاذبة في ذلك الصدد".

(3) المادة 1/7 من القانون النموذجي 2017، نصت على: "لا يجوز إنكار المفعول القانوني للسجل الإلكتروني القابل للتحويل أو صحته أو وجوب إنفاذه لا لسبب إلا شكله الإلكتروني".

(4) ويتطابق ذلك مع أهمية تاريخ سند الشحن في حالة البيوع البحرية للتحقق من وفاء البائع بالتزاماته بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، مصطفى كمال طه القانون البحري، المرجع السابق، 2000 ص 297.

(5) لا يوجد في قواعد رورندام 2008، أي دلالة تتعلق ببيان الوقت والتعديل على السجل الإلكتروني، ولكن القانون النموذجي 2017، وتحديداً في المادة 16،13 أبرز ذلك.

Un-Ho

ضروريًا لإثبات تسلسل الملتزمين ، بالأداء في دعاوى الرجوع، وتسمح المادة 13 من القانون النموذجي ببيان تلك المعلومات في السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل. ويستخلص مما سبق، عدم تأثير قواعد القانون النموذجي 2017 على القواعد الموضوعية والشكلية في القانون الوطني بترك حرية الاختيار للدول بتطبيق المعايير الواردة بالقانون النموذجي بما يتلاءم مع القواعد الواردة في القانون الوطني.

الفرع الثاني

ترسيخ المبادي القانونية، بالتكامل مع الاتفاقيات الدولية الأخرى

أرست القوانين النموذجية والاتفاقيات الدولية السابقة للقانون النموذجي 2017، مبدأ التعادل الوظيفي والحياد التكنولوجي؛ حيث يمثل الأول: النهج العام في قوانين التجارة الدولية، وقد تم اعتماده لمواجهة أي إنكار لحجية السجل الإلكتروني لمجرد أنه جاء في شكل إلكتروني⁽¹⁾ وسواء صدر في الداخل أو الخارج⁽²⁾. ويعتمد الثاني: نهج حيادي في التعامل مع النظم، بما يكفل استخدام نماذج مختلفة سواء أكانت تستند إلى نظم التسجيل أو الترميز أو تقنيات الدفاتر الموزعة (بلوك تشين) أو غيرها من التكنولوجيات المتطورة في أمن المعلومات⁽³⁾، ولا يلزم أن تكون الموافقة على استخدام السجلات الإلكترونية بشكل صريح محدد، و يمكن استنتاجها من جميع الظروف والملابسات⁽⁴⁾؛ ويرجع السبب في ذلك إلى أن شرط الحصول على موافقة صريحة⁽⁵⁾، قد يكون عائق أمام استخدام الوسائل الإلكترونية.

Lee Op, Cit.10

(1) المادة 1/8 من اتفاقية الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية 2005، والمادة 5 من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996. المادة 1/7 من القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017.

(2) المادة 1/19 من القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017.

(3) أنظر، المذكرة الإيضاحية للقانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017، البند 18، ص 17.

(4) المادة 3/7 من القانون النموذجي 2017.

(5) لم تتضمن قواعد روتردام إي إشارة إلى الموافقة الضمنية ويظهر ذلك في المادة 8/8 التي نصت على: "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 لاحقًا بموافقة الناقل والشاحن".

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

ويرى البعض أن شكل الخطابات الإلكترونية ما هو إلا تطبيقاً للمبادئ التي تقوم عليها اتفاقية نيويورك للخطابات الإلكترونية، من حيث تحقيق التعادل الوظيفي⁽¹⁾، وأن الحياد التكنولوجي من المبادئ الهامة، التي تساعد على التفرقة بين الوسائل التقليدية والإلكترونية، مما يعود بالفائدة على الواقع التكنولوجي، ويؤدي إلى تشجيع الابتكار من خلال secret code الذي يثبت هوية الموقع⁽²⁾، مما يؤكد أهمية عدم التمييز تجاه استخدام الوسائل الإلكترونية⁽³⁾. ويذهب البعض الآخر إلى أن الطبيعة القانونية لتلك الخطابات تظهر في الاعتراف القانوني بها من خلال الاعتراف بالمعاملات الإلكترونية، وإعداد لوائح منظمة بشأن الجوانب المتعلقة بالمعاملات الإلكترونية⁽⁴⁾. وعلى ضوء ما سبق يتضح أن القانون النموذجي 2017 رسخ للمبادئ الأساسية للنظام القانوني للتجارة الإلكترونية حسب القواعد الموضوعية والشكلية القوانين الوطنية.

المطلب الثاني

تطور مفاهيم حماية سند الشحن الإلكتروني

تمهيد وتقسيم:

معالجة مسألة تفعيل سند الشحن الإلكتروني تحتاج إلى نظرة شمولية تأخذ بعين الاعتبار واقع سند الشحن الإلكتروني وانفتاح المشرع الدولي والتشريعات الوطنية على النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابل للتحويل،

(1) وائل أحمد، الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، "دراسة تحليلية مقارنة" لاتفاقية الأمم المتحدة 2005، المتعلقة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، (د.ن)، 2009، ص 104.

(2) Eslon.org :Op, Cit, P.24-25

(3) تقرير فريق العمل المعني بالتجارة الإلكترونية عن أعمال دورته السابعة والخمسين (فينا، ١٩-٢٣ نوفمبر ٢٠١٨)

ومن المبادئ العامة التي شدد عليها التقرير أهمية مبدأ عدم التمييز تجاه استخدام الوسائل الإلكترونية.

<https://undocs.org/ar/A/CN.9/965>

آخر زيارة بتاريخ: 2022/3/30.

DOAN THI MAI ANH ; SWITCHING PAPER TO ELECTRONIC BILLS OF LADING - LEGAL PERSPECTIVE AND (4)
REFORM OPTIONS FOR VIETNAM, WORLD MARITIME UNIVERSITY Malmö, Sweden , MASTER OF SCIENCE In
MARITIME AFFAIRS (MARITIME
LAW AND POLICY , 2018 , p .23.

ويعتبر القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017، نقطة الانطلاق نحو النضج التشريعي في تنظيم حماية ملائمة لسند الشحن الإلكتروني.

وتفصيلاً لما سبق، سيتم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

- الفرع الأول: ضبط مفهوم الأصل.
- الفرع الثاني: تطور مفهوم حيازة السجل الإلكتروني.

الفرع الأول ضبط مفهوم الأصل

تناولت المادة 10 من القانون النموذجي 2017 شروط السجل الإلكتروني القابل للتحويل دون أن تستخدم مفهوم "الأصل" في الأحكام التي تتضمن الشروط اللازمة للتعاقد الوظيفي بين المستند الورقي والإلكتروني، على خلاف المادة 8 من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996 التي أدرجت تعبير الأصل ولكن باعتباره مفهوم ثابت دون مراعاة السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل ومن ضمنها سند الشحن الإلكتروني.

وتجدر الإشارة إلى أن القانون النموذجي 2017 يُراعي مفهوم "الأصل" **Notion of "original"** من منطلق أن السجل الإلكتروني القابل للتحويل يخضع بعد إصداره لتعديلات، ومن ثم فإن مفهوم "الأصل" في القانون النموذجي 2017 يختلف عن مفهوم الأصل في القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996.

ويتأكد سلامة هذا النظر بمطالعة المادة (2/10) من القانون النموذجي 2017، التي ينصرف مفهوم الأصل بها إلى ضرورة المحافظة على سلامة السجل الإلكتروني من أي تغيير أو تحويل باعتباره شرطاً أساسياً لتحقيق التعاقد الوظيفي مع المستند أو الصك القابل للتحويل؛ ويرجع السبب في ذلك هو أن مفهوم "الأصل" أهمية خاصة بالنسبة للمستند القابل للتحويل لمنع تعدد المطالبات⁽¹⁾.

يرى البعض أنه ليس من الدقة الإشارة إلى أن يكون السجل متفرد، لعدم وجود ضمان على ذلك في بيئة إلكترونية، وإنه من الأفضل التخلي عن مفهوم التفرد في صياغة القانون النموذجي 2017؛ لأنه سوف يفتح الباب أمام إشكاليات

(1) أنظر، المذكرة الإيضاحية، الفقرة 190 ص 52

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

تقنية وقانونية⁽¹⁾. وينتقد البعض الآخر الصياغة المستخدمة في المادة (10) لاشتراطها وجود سجل إلكتروني حتى يتم الاعتراف بالمستند، وأن عبارة: "يستوفي ذلك الشروط باستخدام السجل الإلكتروني" لا توضح أن المستند القابل للتداول يلقي اعترافاً وقابلياً للتنفيذ، وأنه من الضروري أن يتم تغيير هذه الصياغة إلى: "حيث يعترف القانون بمستند قابل للتداول"⁽²⁾.

وفي رأينا يؤخذ على هذه الآراء أمرين: الأول: تهدم فكرة تفرد المستند والسيطرة عليه⁽³⁾، من خلال القيد في السجل الإلكتروني لضمان عدم التلاعب. والثاني: عدم إضفاء الحجية القانونية على المستند الإلكتروني حيث إن من ضوابط الإثبات الإلكتروني في النظم القانونية، اعتماد التوقيع الإلكتروني من قبل الجهة المختصة، وبدون السجل الإلكتروني لا تتحقق الحجية القانونية، وفقاً لمفهوم القدرة القانونية بالسيطرة المادية على الشيء بموجب التسجيل.

الفرع الثاني

تطور مفهوم حيازة السجل الإلكتروني

يعد المشتري مالكا للبضاعة من تاريخ شحنها بموجب البيع CIF⁽⁴⁾، ويكون بإمكانه التعاقد بشأنها والتصرف فيها، من

(1) Un-Ho Lee, Op, Cit,p.4.

(2) Eslon.ong, Op, Cit, P.14

(3) تضمنت الوثيقة A/CN.9/WG.IV/WP.69 شروط التعادل الوظيفي بين سندات الشحن الإلكترونية والورقية، وفي هذا الصدد أبرزت الوثيقة أهمية تحديد هوية حائز سند الشحن، والحاجة، إلى ضمان تفرد السجل الإلكتروني. أنظر، المذكرة الإيضاحية، البند 13/أ، ص15.

https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/acn9_wg.iv_wp.69_e.p

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30

(4) يقصد به، البيع مع الالتزام بنفقات البضاعة وأجرة النقل ومصاريف التأمين (Cost, Insurance and Freight)

خلال سند الشحن الإلكتروني، ويمكن للمشتري مالك البضاعة أن يقوم من تاريخ شحنها بتوظيف سند الشحن الإلكتروني⁽¹⁾، حيث إن تسليم البضائع مرتبط بحيازة سند الشحن؛ لمنح الثقة للممولين بأنهم سوف يكون لهم الحق في التنفيذ على البضائع في حالة تقصير المقترض، حتى يتم قبوله في خطاب الاعتماد، والحيازة كما هو مستقر عليه فقه النظرية العامة للقانون، تنطوي على عنصرين: مادي ومعنوي: الأول: يتمثل في السيطرة المادية على الشيء. والثاني: يبرز في نية الظهور بمظهر صاحب الحق العيني، وعندئذ تُسمى بالحيازة الكاملة أو القانونية.

ويعبر أحد الفقهاء عند تحليله للعنصر المادي في الحيازة بأنه: "يجب أن يفهم بمعنى واسع، يُنظر فيه إلى السيطرة بمفهوم مرن، فلا يعني وجوب أن يباشر الحائز الحيازة بنفسه، أو أن يكون مسيطراً بشكل فعلي الشيء، بل يكفي أن تكون لديه القدرة القانونية للسيطرة المادية على الشيء"⁽²⁾، إذ أمكن تنظيم الحقوق الواردة على أساس التسجيل وليس الحيازة⁽³⁾، وهو أمر ليس بجديد على المشرع الغربي⁽⁴⁾.

CIF يتعاقد البائع مع المؤمن ويدفع قسط التأمين، ويشمل الثمن المحدد لهذا البيع هذه النفقات، ولا يلتزم البائع إلا بإجراء تأمين وفقاً للحد الأدنى لشروط التأمين على البضاعة وهو التأمين على أساس شروط الإعفاء من الخسارة "F.P.A".

راجع، محمود الشرقاوي، العقود التجارية الدولية، دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع، القاهرة: دار النهضة العربية، 1992، ص 47.

(1) يمكن للمشتري، مالك البضاعة أن يقوم من تاريخ شحنها، بتوظيف سند الشحن البحري الإلكتروني، في الارتباط بتعاقدات إلكترونية، وترتيب التزامات على البائع تجاه المشتري بتسليم البضاعة، ويكون التصرف بالمبيع بموجب الوثائق الإلكترونية لأن حيازة الوثائق يمكن الحائز من التصرف في المبيع، وبما أن الوفاء بالثمن يتم عبر الاعتماد المستندي فيتوسط المصرف بموجب التعاملات عن بعد، وبذلك يعد سند الشحن الإلكتروني سند ملكية للبضاعة.

راجع، عالية الدباغ، المرجع السابق، ص 141.

(2) طلعت دويدار، النظرية العامة للتنفيذ القضائي في قانون المرافعات المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص 296.

(3) راجع: في تفصيل ذلك؛ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، حق الملكية مع شرح مفصل لأشياء والأموال، الجزء الثامن، بيروت- لبنان: دار إحياء التراث العربي، (د.ت). ص 69.

(4) لقد توسّع القانون التجاري الأمريكي الموحد (ucc)، في مفهوم الضمانات، تم تعديل قانون استثمار الأوراق المالية في عام 1994، وكان ذلك من خلال القانون التجاري الأمريكي الموحد (ucc)، وتم استبدال مفهوم حيازة

تناولت المادة 11 من القانون النموذجي 2017، فكرة السيطرة على المستند الإلكتروني بدلاً من فكرة الحيابة، حيث إنها جاءت تحت عنوان "السيطرة"، وليس "الحيابة"، كما أن عبارة "السيطرة" على المستند الإلكتروني وردت في اتفاقية روتردام 2008⁽¹⁾، وأيضاً قواعد (cmi) 1990⁽²⁾. بينما يتميز القانون النموذجي 2017، في صياغته للمادة 1/11، التي تركت تحديد معيار السيطرة للقواعد الموضوعية في القانون الوطني، وبالتالي يتحقق معيار التعادل الوظيفي عند استخدام طريقة جديدة بالثقة لإثبات السيطرة على أن تكون هذه الطريقة تضمن تحديد هوية الشخص المسيطر على السجل.

وينتقد البعض كلمة "السيطرة" التي وردت في أكثر من موضع في المادة 11 ويرى ضرورة تعديلها إلى "الحيابة"⁽³⁾؛ تأسيساً على أن السيطرة تعني أن يعترف صراحةً بالدائن المضمون، بصفته الطرف الذي تحال إليه الحقوق⁽⁴⁾، ويأتي الرأي السابق على خلاف رأي الفقه المصري في تفسير مفهوم الحيابة القانونية، ولا يُعبر عن تحليل للعنصر المادي بأنه يكفي أن يكون الحائز لديه القدرة القانونية للسيطرة المادية على الشيء⁽⁵⁾.

يرى البعض الآخر أن حيابة رسالة البيانات، كافية لحيابة البضائع حيابة رمزية، وذلك على نحو مقارب إلى الاتجاه المرن في تحليل العنصر المادي للحيابة، ويتحقق ذلك عندما تكون الرسالة للحامل أو للإذن، فالرسالة الممثلة للبضاعة،

الأوراق المالية، بمفهوم السيطرة القانونية على الشيء بالإضافة إلى أن المادة (9) من القانون التجاري الأمريكي الموحد التي تنظم المعاملات المضمونة، قد تقوم بتكوين الضمانة في الوثائق الإلكترونية.

أنظر: المادة (314/9) من القانون التجاري الأمريكي الموحد.

(1) المادة (8/ب) من قواعد روتردام 2008، والتي جاء مضمونها أن إصدار سجل النقل أو السيطرة عليه نفس مفعول إصدار مستند النقل أو حيابته.

(2) المادة (1/7) من قواعد اللجنة البحرية الدولية (CMI) 1990، والتي جاء مضمونها أن حامل سند الشحن الإلكتروني يجوز له نقل حق السيطرة.

(3) Eslon.org, Op, Cit, P.22

See:

(4) راجع، التوصية (276) من دليل Uncitral التشريعي بشأن المعاملات المضمونة (2010).

https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/10-57124_ebook_suppl_sr_ip_a.pdf

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30

(5) طلعت دويدار، المرجع السابق، ص 296.

هي سند يحوّل لحائزه بعض الحقوق في مواجهة الرّبان، بحيث يصير من تؤول إليه، صاحب الحق في المطالبة بالتسليم والتصرف فيها أثناء نقلها؛ دون تدخل من الربان، لقيام المتسلم بتسليمها إلى المتنازل إليه، وأن يكون هناك ارتباط لا يقبل التجزئة بين حياة الرسالة والتمتع بهذه الحقوق، وتعد الرسالة ممثلة للبضائع⁽¹⁾، وقد أوصى هذا الاتجاه بضرورة صياغة مجموعة من القواعد الخاصة بالقانون البحري، يكون الهدف منها استبدال القواعد الحالية بنظام جديد، يتضمن الوثائق الإلكترونية، وهو ما تحقق في قواعد القانون النموذجي 2017، التي تقدم معايير الحماية للدول للاستئناس بها في سن تشريعاتها الداخلية أو تعديلها فيما يتعلق بالسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل والتي يشملها سند الشحن البحري

وفي رأينا، يمكن حياة سند الشحن الإلكتروني من خلال التسجيل الإلكتروني، الأمر الذي يستنتج منه إمكانية تنظيم الحقوق الواردة بسند الشحن دون اشتراط العنصر المادي في الحياة، وبذلك يتم منح الثقة للمتعاملين في التجارة البحرية في استخدامه بالرغم من إزالة الطابع المادي له.

الفصل الثاني

نطاق حماية سند الشحن الإلكتروني في ضوء القانون النموذجي 2017 والتقنيات الحديثة

تمهيد وتقسيم:

سند الشحن الإلكتروني على استعداد للقيام بجميع وظائف سند الشحن التقليدي، إذا تم التخلي عن الشكل التقليدي لتداوله، حيث إن التطور الذي مر به سند الشحن إلى صيرورته وثيقه من وثائق التجارة الإلكترونية يحتم أن يكون

(1) محمد إبراهيم موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، دار الجامعة الجديدة، 2005م، ص81.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

على مستوى الدور الذي فرضته عليه التجارة الدولية، وبالتالي أصبح لزاماً على الناقل تحرير سند الشحن بمنتهى الثقة⁽¹⁾، على أن يتم ذلك في إطار القانون النموذجي 2017، والتقنيات الرقمية المتخصصة في أمن المعلومات⁽²⁾، مع مراعاة المعايير الدولية ذات العلاقة:

وعلى ضوء ما سبق، سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين، كما يلي:

- **المبحث الأول:** قواعد حماية سند الشحن الإلكتروني في القانون النموذجي 2017.
- **المبحث الثاني:** دور التقنيات الحديثة في تحقيق أمن وخصوصية سند الشحن الإلكتروني.

المبحث الأول

قواعد حماية سند الشحن الإلكتروني في القانون النموذجي 2017

تمهيد وتقسيم:

يعد القانون النموذجي 2017 من أهم التنظيمات القانونية التي تناولت السجلات الإلكترونية القابلة للتداول في

- (1) بوزبوجه حسين؛ الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية – كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة وهران 2012-2013، ص 12.
- (2) أنظر: ورشة العمل المشتركة الأولى بين Uncitral، و unidroit حول القضايا القانونية الناشئة عن تكنولوجيا دفتر الأستاذ الموزع خلال الفترة من 6 و 7 مايو 2019.

<https://www.unidroit.org/89-news-and-events/2663-uncitral-unidroit-workshop-on-smart-contracts-artificial-intelligence-and-distributed-ledger-technology-summary-of-conclusions-published>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30

القوانين الوطنية، ولا يمكن إغفال دور المشرع الأمريكي في التأسيس لمفهوم السجل الإلكتروني حيث إن عدم الثقة في القيمة القانونية للسجلات الإلكترونية القابلة للتداول يشكل عائقًا أمام تفعيل سند الشحن الإلكتروني، وبالرغم من ذلك فإن القانون النموذجي 2017 لا يطابق الأمريكي في كل شيء، بينما يعود الفضل إلى الأخير في تبني اصطلاح: "السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل"، لمواكبة حاجة السوق العقاري، واستيعاب المعالجة الإلكترونية للسندات للأمر⁽¹⁾، وعلى الصعيد الدولي، فقد تضمن القانون النموذجي 2017 مجموعة من السجلات الإلكترونية محل الحماية، كما ورد به مجموعة من القواعد تعتبر بمثابة معايير جوهرية للتأسيس لحماية السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، والتي يشملها سند الشحن الإلكتروني .

وتوضيحيًا لما سبق، يستلزم الأمر تقسيم هذا المبحث، على النحو الآتي:

- **المطلب الأول:** سند الشحن الإلكتروني محل الحماية.
- **المطلب الثاني:** معايير حماية سند الشحن الإلكتروني.

المطلب الأول

سند الشحن الإلكتروني محل الحماية

في مستهل الحديث عن السجلات الإلكترونية محل الحماية في القانون النموذجي 2017 يستلزم السياق المنهجي الإشارة إلى اتفاقية الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، نيويورك 2005، التي استبعدت من نطاق تطبيق أحكامها

(1) نادر إبراهيم، المرجع السابق، ص10.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحثمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

مجموعة من المستندات بموجب المادة 2/2، ومن ضمنها سندات الشحن⁽¹⁾؛ ويرجع السبب في ذلك إلى أن وقت اعتماد الاتفاقية "رأت Uncitral أن معالجة هذه الإشكالية المتعلقة بالمعاملة القانونية للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل يتطلب مجموعة من الحلول القانونية والتكنولوجية التي لم تظهر بعد⁽²⁾، ومن ثم تم استبعاد الصكوك التجارية القابلة للتداول إلكترونياً من نطاق تطبيقها، استناداً إلى الحاجة إلى ضمان تفرداها.

وقد رصد القانون النموذجي 2017 في الفقرتين (1،2) من المادة الأولى القاعدة العامة التي يمكن أن تنطبق على أنواع مختلفة من السجلات الإلكترونية⁽³⁾، بهدف استخدام السجلات الإلكترونية محلياً ودولياً، من خلال حث كل دولة على اعتماد بعض المعايير الخاصة بالاعتراف بالسجلات الإلكترونية حتى تكون بمثابة أدوات تمكن حامل السند المطالبة بأداء الالتزام موضوع السند، وتداوله⁽⁴⁾، وتضمنت الفقرة (3) مجموعة من الاستثناءات ومنها: عدم تطبيق

(1) المادة (2/2) من اتفاقية نيويورك للخطابات الإلكترونية في العقود الدولية نصت على: " لا تنطبق هذه الاتفاقية الكمبيالات أو السندات الأذنية أو بيانات الشحن أو سندات الشحن أو إيصالات المستودعات أو أي مستند قابل للإحالة أو صك يعطي حامله أو المستفيد منه حقاً في المطالبة بتسليم بضاعة أو بدفع مبلغ من المال".

(2) ومن ضمن الاستبعادات عدم انطباق الاتفاقية على المعاملات، التي تتم في بعض الأسواق المالية، الخاضعة للوائح تنظيمية معينة أو لمعايير صناعية، وأيضاً على الصكوك القابلة للتداول أو مستندات الملكية، نظراً للصعوبة البالغة التي ينطوي عليها تكوين مكافئ إلكتروني، للصكوك الورقية القابلة للتداول، الأمر الذي يستدعي استحداث قواعد خاصة بشأنها.

أنظر، المذكرة الإيضاحية لاتفاقية الأمم المتحدة الخاصة باستخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية (نيويورك)، 2005، ص 13. على الرابط التالي:

https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/06-57450_ebook.pdf.

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(3) نصت المادة الأولى على: " ١- ينطبق هذا القانون على السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل. ٢- ليس في هذا القانون، بخلاف ما هو منصوص عليه في أحكامه، ما يمس بانطباق أي قاعدة قانونية تحكم المستندات أو الصكوك القابلة للتحويل على السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، بما في ذلك أي قاعدة قانونية منطبقة على حماية المستهلكين.

(4) Seok-Beom Choi , Compliance of Electronic Bill of Lading Regulation in Korea with Model Law on Electronic Transferable Records, Journal of Korea Trade Vol. 23,

هذا القانون على الأوراق المالية، مثل: الأسهم والسندات، وغيرها من الصكوك الاستثمارية، ويمكن للقانون الوطني أن يدرج إشارة إلى المستندات والصكوك التي يمكن اعتبارها قابلة للتحويل ولا يشملها القانون النموذجي، وأيضاً المستندات والصكوك التي تقع ضمن نطاق الاتفاقية التي تنص على قانون موحد للكمبيالات والسندات الإذنية (جنيف) 1930 والاتفاقية التي تنص على قانون موحد للشيكات (جنيف 1931)؛ ج- السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل التي لا توجد إلا في شكل إلكتروني.

وبمطالعة نص الفقرة سالفه الذكر، يتضح أن النص جاء خالي من إي إشارة إلى سجلات النقل الإلكترونية الوارد ذكرها في قواعد روتردام 2008، ولكن في ذات الوقت تضمنت المذكرة الإيضاحية إمكانية إضافة السجلات الخاضعة لاتفاقية روتردام إلى قائمة الاستبعادات على اعتبار أن ما ورد في حاشية الفقرة 3 جاء على سبيل الإيضاح وليس الحصر.

ولا يفوتنا في هذا الصدد، أن ننوه بوجود بعض التناقض في هذه المسألة في نصوص القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017، ومذكرته الإيضاحية، حيث ورد في البند 7 من المذكرة الإيضاحية ما يؤكد على أن هذا القانون سوف يدعم تنفيذ اتفاقية روتردام⁽¹⁾، ومن ثم يتنافى ذلك مع الإشارة في المذكرة الإيضاحية إلى قائمة الاستبعادات الواردة في حاشية الفقرة (3) من المادة الأولى بأن من المواضيع الأخرى التي يمكن أن تستبعد من نطاق تطبيق القانون النموذجي، مستندات وسجلات النقل الإلكترونية التي تنطبق عليها قواعد روتردام⁽²⁾. علاوة على ذلك قد أشارت المذكرة الإيضاحية، إلى أن تسليم البضائع يقتضي تسليم سند الشحن⁽³⁾، والأمر الهام أن المادة 1/10 من القانون النموذجي منحت الحق للدول في استخدام المستند أو الصك القابل للتحويل إلكترونياً بشرط إقراره في القانون الداخلي وفق الضوابط الآتي بيانها في المطلب الثاني.

المطلب الثاني

معايير حماية سند الشحن الإلكتروني

تمهيد وتقسيم:

No. 3, May (2019).p.69-70.

(1) أنظر، المذكرة الإيضاحية، ص 13.

(2) أنظر، المذكرة الإيضاحية البند 29، ص 20.

(3) أنظر، المذكرة الإيضاحية، الفقرة 121 ص 38.

رصدت المواد 8، 9، 10، 11، 12 من القانون النموذجي 2017 معياران لحماية السجلات الإلكترونية، والتي تمثل قواعد حماية سند الشحن الإلكتروني: الأول: (وظيفي) أو ما يطلق عليه معيار التعادل الوظيفي، فيما يخص ضوابط الكتابة، والتوقيع. الثاني: (تقني) أو ما يعرف بمعيار "الموثوقية العام" من خلال اشتراط استخدام طريقة يحيطها الثقة والأمان يراعي فيها جودة الأجهزة المستخدمة لتحقيق أمن وسلامة المعلومات الواردة في السجل الإلكتروني. وعلى ضوء ما سبق ، سنقسم هذا المطلب إلى فرعين:

- الفرع الأول: معيار التعادل الوظيفي بين سند الشحن الورقي والإلكتروني.
- الفرع الثاني: معيار الموثوقية العام في إطار أمن وسلامة سند الشحن الإلكتروني.

الفرع الأول

معيار التعادل الوظيفي بين سند الشحن الورقي والإلكتروني

يتحقق معيار التعادل الوظيفي بين المستند الورقي والإلكتروني؛ من خلال أربعة شروط : الأول: أن يكون الوصول إلى المعلومات متيسراً بشكل يتيح الرجوع إليها في أي وقت⁽¹⁾. الثاني: استخدام طريقة موثوقة في التوقيع لبيان هوية الشخص المعني بالتوقيع⁽²⁾. الثالث: أن تكون البيانات الواردة بالسجل الإلكتروني، ذات البيانات المذكورة في المستند الورقي القابل للتحويل⁽³⁾. الرابع: بيان السجل القابل للتحويل وضمان السيطرة عليه منذ إنشائه حتى انتهاء مفعوله⁽⁴⁾، والقاعدة المشتركة في المواد سالفة الذكر أن تكون الضوابط متوافقة مع القانون الوطني⁽⁵⁾، ولا يؤثر ذلك على

(1) المادة (8) من القانون النموذجي 2017.

(2) المادة (9) من القانون النموذجي 2017.

(3) المادة (10) من القانون النموذجي 2017.

(4) المادة (11) من القانون النموذجي 2017.

(5) يرى البعض أنه ينظر الأطراف في موثوقية سند الشحن الإلكتروني بموجب المادة 1/9 من قواعد روتردام، ولكن من جانب مدى إلزامية معايير الثقة والأمان متروكة لحرية الأطراف، يرجع في ذلك للقانون الوطني الذي تبني نصوص القانون النموذجي 2017، لكن قد لا تكون بعض الأحكام الأخرى في القانون النموذجي قادرة على اتخاذ هذا الإجراء إذا كانت قواعد روتردام لا توفر نفس الجانب الذي يعتمد على التعادل الوظيفي. Un-Ho Lee; Op, Cit, P.10

قابلية السجل الإلكتروني للتحويل أو التداول ، بناءً على أنّ قابليته للتداول تتعلق بالحقوق التي يتمتع بها حائز السند، والتي تخضع للقانون الوطني⁽¹⁾.

وتطبيقاً لذلك يعتبر سند الشحن الإلكتروني، دليلاً في الإثبات إذا كان قابلاً للاحتفاظ به في شكله الأصلي الذي نشأ به بحيث يسهل الوصول إلى المعلومات الواردة بسند الشحن، ويعني ذلك أن لا بد من الاحتفاظ بسند الشحن بذات الشكل والمواصفات التي تمت عند إنشائه، دون أي تغيير أو تحريف ، ويبرز ذلك دور التقنيات الحديثة في المحافظة على أصول المستندات الإلكترونية، من سوء الاستعمال أو التلف أو فقدانه أو السرقة، فضلاً على ذلك ستكون المعلومات في مُتناول أطراف العقد في أي وقت للاطلاع عليها أو الحصول على نسخة ورقية مطبوعة من على النظام الإلكتروني.

إذن القاعدة واضحة في ضرورة أن يتضمن السجل الإلكتروني المعلومات التي يشترط أن يتضمنها المستند الورقي⁽²⁾، وفي ذات الوقت سمحت المادة 6 من القانون نفسه بإدراج معلومات إضافية⁽³⁾ قد لا يتضمنها المستند القابل للتحويل، ويرجع السبب في ذلك إلى اختلاف طبيعة المستند الورقي عن الإلكتروني، ومنها على سبيل المثال المعلومات الخاصة بالتحقق من هوية المستخدم، ومواقع السفن، ولكن بشرط أن تكون متوافقة مع القانون الوطني⁽⁴⁾. لذلك يجب أن يحتوى السجل الإلكتروني على جميع البيانات الأساسية المذكورة في سند الشحن الورقي وفقاً للقانون الوطني، حتى يتم تسجيل سند الشحن البحري بواسطة سجل إلكتروني، وأن يشمل التوقيع الإلكتروني، واستخدام طريقة موثوقة في تحديد هوية الشخص المسيطر على المستند. ولا مانع من وجود معلومات إضافية ولكن بشرط أن تكون قابلة للتغيير بحكم طبيعتها وارتباطها بالتطور التكنولوجي، على عكس المعلومات الأساسية التي تكون غير قابلة للتغيير وفقاً للقانون الوطني.

(1) يرى البعض، أنه من مميزات معيار التعادل الوظيفي أن يتخذ موقف محايد، من القوانين الوطنية، وأنه يؤخذ عليه؛ عدم معالجته لمشكلة تنازع القوانين حول ما يعد صكاً تجارياً قابل للتداول أو قابل للتحويل، مما يترتب عليه عدم وحدة التطبيق.

نادر إبراهيم، المرجع السابق، ص 18

(2) المادة (1/10) من القانون النموذجي 2017

(3) يرى البعض، أن من ضمن المعلومات التي سمح القانون النموذجي 2017، بإضافتها إلى الورقة التجارية، شرط حظر إعادة تظهير الكمبيالة. راجع، نادر إبراهيم، المرجع السابق، ص 29.

(4) لا يوجد إلزام بإدراج المعلومات الإضافية؛ لأن الإلزام بذلك يفرض شرطاً قد يتعارض مع القانون الوطني.

أنظر، المذكرة الإيضاحية، الفقرات (56،57،58)، ص 26.

الفرع الثاني معيار الموثوقية العام في إطار أمن وسلامة سند الشحن الإلكتروني

يجب أن يشمل المحرر الإلكتروني بشكل عام وسند الشحن الإلكتروني بشكل خاص توقيع من صدر عنه، حتى يتوافر له الحجية الكاملة في الإثبات، لذلك تشترط التشريعات الوطنية التوقيع على المحرر الإلكتروني حتى ينتج آثاره القانونية؛ لأن الموقع هو الشخص الحائز على بيانات إنشاء التوقيع، ويوقع عن نفسه أو بالنيابة، ويصدر تحت إشراف الجهة المرخص لها بالتصديق، وهو مشغل النظام الإلكتروني، على أن يتم السيطرة من قبل الموقع وحده دون غيره على أداه إنشاء التوقيع الإلكتروني، وبذلك تتأكد أهمية التوقيع الإلكتروني في تحديد هوية الموقع⁽¹⁾، وصحة وسلامة المحرر الإلكتروني، والمعلومات المدونة بداخله.

يتطلب التوقيع على سند الشحن الإلكتروني والسيطرة عليه، أقصى درجات التأمين الإلكتروني من خلال شرطين

- الأول: أمن الأجهزة المستخدمة في حماية المعلومات.
- الثاني: وجود مقدم خدمات التصديق الإلكتروني لإنشاء سجل إلكتروني يتضمن معايير تقنية على قدر كبير من الحماية، ومن الضروري في هذا الخصوص، تحديد الجهة المختصة بالتسجيل، لثبوت أهميتها، بإضافتها الحجية القانونية على سند الشحن الإلكتروني⁽²⁾.

ويعتبر التوثيق الإلكتروني أداة الربط بين أطراف العقد والبيانات الواردة في المحرر الإلكتروني؛ وذلك للتأكد من أن التوقيع الوارد بالمحرر عائد للموقع نفسه دون غيره، ويبرز ذلك أهمية جهات التوثيق الإلكتروني في تحقيق بيئة آمنة

(1) ويرى بعض الفقه أن الهوية يتم تحديدها من خلال نموذج توقيع، ولكن يجب التحقق من نموذج التوقيع لعدم كونه احتياليًا ويجب الحصول على التأكيد من الجهة المختصة .

Mustafa Emre Civelek, et, al:Op, Cit,
P.61

(2) تعتمد كوريا الجنوبية طريقة التسجيل الإلكتروني لسند الشحن حتى يتم تداوله ، والتصديق عليه وذلك بموجب المادة 3/862 من القانون التجاري التي جاء نصها: يجوز لمالك حق سند الشحن الإلكتروني أن يتنازل عن هذا الحق بطريقة تسمح له بذلك، يحرر مستندًا إلكترونيًا يفيد بنيته في المصادقة، ويرفق بوليصة الشحن الإلكترونية عليها، وحوالتها إلى طرف الآخر عن طريق جهة التسجيل.

للمتعاملين في التجارة الإلكترونية⁽¹⁾، ولن يتحقق ذلك إلا من خلال استخدام طريقة موثوقة لتحديد هوية الموقع؛ وقد جاءت المادة 12 من القانون النموذجي 2017 تحت عنوان: " معيار الموثوقية العام" والتي تقضي بأن أمن الأجهزة المستخدمة في حماية البيانات" ضمن معايير تقييم الموثوقية فيما يتعلق بالسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، لتأثيره المباشر على منح الثقة في الطريقة المستخدمة في تأمين السجلات الإلكترونية، وفقاً للقواعد الموضوعية والشكلية في القانون الوطني، وأن يكون تحت إشراف جهة متخصصة في أمن وحماية المعلومات⁽²⁾، وجدير بالذكر أن المادة 12 مستمدة من المادة 10/ب من قانون التوقيعات الإلكترونية 2001 التي نصت على: جودة نوعية النظم والمعدات والبرمجيات، بحكم أنها من أهم المعايير التي يتعين أخذها في الاعتبار عند تقرير ما إذا كانت النظم والإجراءات التي يستخدمها مقدم خدمات التصديق جديرة بالثقة.

ويرى البعض أن ذلك يحقق شروط الموثوقية المذكورة في المادة 12 من القانون النموذجي لأنه يستخدم قواعد تشغيلية ذات صلة بتقييم الموثوقية، كما أن تقنية دفتر الأستاذ (بلوك تشين) تراعي ذلك وتستخدم قواعد التسلسل الزمني، بحيث تدرج تاريخاً واحداً في سند الشحن البحري الإلكتروني بترتيب الاستلام، ومن ثم استبعاد السندات المتعارضة⁽³⁾، وقد أكدت المادة (16) من القانون النموذجي، على أهمية إثبات وجود تعديل في المعلومات وتتبعها من خلال إتباع طريقة موثوقة لتعديل المعلومات في السجل الإلكتروني، وإثباتها بالترتيب، ليتمكن المستخدم من التعرف بسهولة على مثل هذه التعديلات على السجل الإلكتروني، كما يجوز أن يسمح القانون الوطني، بتحديد من له حق التعديل، وما هي الظروف التي يجوز فيها ذلك، وما إذا كان من الواجب إشعار الغير بالتعديل من عدمه.

ويذهب البعض الآخر أن التصديق الإلكتروني يتوقف على إرادة أطراف عقد النقل البحري في إضفاء عنصر الأمان على إصداره وتداوله، من خلال اللجوء إلى خدمة تصديق التوقيعات الإلكترونية، بواسطة جهات التصديق الإلكتروني⁽⁴⁾. ونميل إلى هذا الاتجاه ولكن من خلال مقدم الخدمة، ودون موافقة الطرفين، لأن تفعيل سند الشحن الإلكتروني، ونظام السجلات الإلكترونية سيكون إلزامي على أطراف سند الشحن الإلكتروني، ولا يحتاج إلى موافقة الطرفين في حالة تفعيله إلكترونياً .

(1) عبير الصفدي، النظام القانوني لجهات التوثيق التوقيع الإلكتروني، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، 2009، ص 128، وما بعدها.

(2) المادة (5/أ/12) من القانون النموذجي، 2017 .

(3) see.Eslon.org :Op, Cit, p.16

(4) محمد عبده، المرجع السابق، ص 453.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

وبذلك يتبين أن المعيار الجوهري في تحديد هوية الموقع وإثبات حجية سند الشحن الإلكتروني هو موثوقية الجهة المشغلة للنظام الإلكتروني، ولن يتحقق ذلك إلا من خلال اتباع معيار الموثوقية العام بالمواءمة مع التقنيات الحديثة من أجل السيطرة على السجل وضمان توضيح كافة العمليات التي تمت عليه وتتبعها بشكل ميسور بموجب تقرير آلي يصدر من النظام الإلكتروني يذكر فيه تاريخ التعديل ووقته.

تطبيقاً لما سبق، إذا تبنت مصر القانون النموذجي 2017 استناداً إلى المادة العاشرة التي منحت الحق للدول في استخدام المستند أو الصك القابل للتحويل وفقاً للقواعد الموضوعية في القانون الداخلي وفي ذات الوقت انضمت إلى اتفاقية روتردام، فلا يوجد تعارض في ذلك؛ لأن القانون النموذجي 2017 يهدف إلى منح اليقين القانوني في التجارة الإلكترونية من خلال مواءمة بعض القواعد المتعلقة بالاعتراف القانوني بالسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل على أساس محايد تكنولوجياً ووفق نهج التعادل الوظيفي.

المبحث الثاني

دور التقنيات الحديثة في تحقيق أمن وخصوصية سند الشحن الإلكتروني

تمهيد وتقسيم:

تطوير التجارة الدولية، ومن ضمنها التجارة البحرية، يتطلب تبادل البيانات إلكترونياً باستخدام معايير تقنية لدعم هذا التحول⁽¹⁾، مما يوفر رؤية أكثر وضوحاً. وتعتبر مسألة أمن المعلومات مشكلة محورية في تفعيل سند الشحن الإلكتروني؛ لوجود صعوبات في إزالة الطابع المادي لسند الشحن في ظل عدم توفر ضمانات للتعامل معه بكل ثقة واطمئنان، ومنها: الاحتيال الإلكتروني وارتفاع تكاليف الأمن الإلكتروني⁽²⁾، كما تتزايد المخاوف بسبب المنصات الإلكترونية، وأثرها على المنافسة، وحماية المستهلك وخصوصية البيانات⁽³⁾، واتساع نطاق الاستغلال التجاري الدولي في مجال النقل الدولي⁽⁴⁾، ويبدو أن هناك ضرورة لإدخال طرق دفع جديدة⁽⁵⁾.

وتأسيساً على ذلك لا مناص أمام المنشآت التجارية إلا باستخدام الأعمال المتعلقة بإدارة الهوية⁽⁶⁾، حيث جعلت التقنيات الحديثة في تبادل البيانات إلكترونياً المشرع الدولي تتجه أنظاره نحو تطويرها؛ من أجل تسريع إجراءات شحن واستلام البضائع، وضمان سلامة البيانات.

ويثير هذا تساؤل جوهري، هل تقنية بلوك تشين توفر معايير الأمان والخصوصية لسند الشحن الإلكتروني؟ وللإجابة على ذلك، رأينا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو الآتي:

- **المطلب الأول: ماهية تقنية بلوك تشين.**
- **المطلب الثاني: الخصائص المميزة لتقنية بلوك تشين.**

Official Journal of the European Union :REGULATION (EU) No 910/2014 OF (1)
THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 July 2014
on electronic identification and trust services for electronic transactions in the internal
market and repealing Directive 1999/93/EC(2018).p.76

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0910>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30

(2) محمد عبده، المرجع السابق، ص 403.

(3) مروة العيسوي، المرجع السابق، د.ن، ص 783.

(4) سيد محمود، المرجع السابق ص 12-13.

Mustafa Emre Civelek, et, al, Op, Cit, (5)
(2015).p640

(6) راجع: تقرير لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، الدورة التاسعة والأربعون لعام ٢٠١٦، وتحديدًا البند (228) بشأن الأعمال المتعلقة بإدارة الهوية وتوفير الثقة، تمهيداً للمناقشات المتعلقة بالسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل.

https://unctad.org/meetings/en/Sessional Documents/a71d17_ar.pdf

آخر زيارة بتاريخ: 2022/3/30.

المطلب الأول ماهية تقنية بلوك تشين

ينبغي الإشارة في البداية إلى أن تقنية بلوك تشين ليست التقنية الوحيدة والأخيرة في أمن وحماية المعلومات، ولكن تم تناولها في الدراسة؛ باعتبارها من أكثر التقنيات تقدمًا في الوقت الحالي، ولإبراز دور التقنيات الحديثة في تحقيق معيار الأمن والخصوصية لحماية لسند الشحن الإلكتروني.

تطوير تقنية "بلوك تشين" يأتي في الوقت المناسب، لأهميتها في العديد من القطاعات⁽¹⁾، وقد أوشكت أن تُحدث تقدمًا في جميع المجالات، ومن ضمنها قطاع النقل البحري⁽²⁾، وسيؤدي استخدامها إلى إنجاز المعاملات على وجه السرعة، وتعتبر "استجابة للتغيرات المستمرة في الوقت الحالي"⁽³⁾.

تعتبر هذه التقنية من أبرز التقنيات التي توفر أنماط عمل حديثة تساير المتطلبات الحالية في حماية المعاملات، وهي عبارة عن: "قاعدة بيانات تم تطويرها"⁽⁴⁾ وتعمل عبر شبكة المعلومات الدولية بهدف تسجيل التعاملات والتحقق منها وتنفيذها على اختلاف أنواعها، وتعد بمثابة سجل (دفتر أستاذ مشترك) لتيسير تسجيل المعاملات، ويتم التحكم فيه بواسطة جهة مركزية، وتتم عملية استخدامه من خلال مستخدميه بطريقة غير مركزية، بحيث تتدفق إليه البيانات

Cathy Mulligan; Block chain and Sustainable Growth <https://www.un.org/en/un-chronicle/blockchain-and-sustainable-growth>

(1)

آخر زيارة بتاريخ : 2022/3/30.

UNITED NATIONS, CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT , REVIEW OF MARITIME TRANSPORT ,LEGAL ISSUES AND REGULATORY DEVELOPMENTS New York and Geneva, UNCTAD/RMT/2017p.5 https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2017_en.pdf

(2)

آخر زيارة بتاريخ : 2022/3/30.

Daidsaiv ,Op, Cit, p. 1

(3)

(4) تم تطوير هذه التقنية من قبل (Satoshi Nakamoto) الذين طور عملة البيتكوين، كما ابتكروا أول قاعدة بيانات بلوك تشين. <https://nakamotoinstitute.org/research>

آخر زيارة بتاريخ 202/12/30.

بشكل مستمر وتحفظ به، وهي غير قابلة للتغيير". أي أنها عبارة عن سلسلة غير قابلة للتغيير من البيانات المتعاقبة، وتوفر وسيلة آمنة وفعالة لتخزين وتبادل المعلومات بدون الحاجة إلى وسيط بين الأطراف المتعاملين، حيث يتم تشفير المعلومات من خلال بصمة إلكترونية يتم التصديق عليها من كافة الأطراف. وتستخدم العديد من الطرق لتأمين الحماية حسب طبيعة المعاملة ومن المناسب استخدام تقنية بلوك تشين الخاصة في تفعيل سند الشحن الإلكتروني؛ حيث إنها على قدر كبير من التأمين وتكون مسؤولية التحكم بها على عاتق مؤسسة بعينها⁽¹⁾.

المطلب الثاني الخصائص المميزة لتقنية بلوك تشين

تمهيد:

توفر تقنية بلوك تشين أكثر درجات الحماية للمعاملات الإلكترونية، مما يجعلها أكثر سرعة وأماناً⁽²⁾، وخصوصاً في ظل المادة 13 من القانون النموذجي 2017، التي رسخت إلى ضرورة اتباع نهج محايد من الناحية التكنولوجية للوقت والمكان في السجلات الإلكترونية من خلال التوافق مع النظم القائمة على التسجيل أو الترميز أو تقنية الدفاتر الموزعة أو غير ذلك من أنواع التكنولوجيا⁽³⁾، ويستنتج من ذلك توافق تقنية بلوك تشين مع المادة 13.

لذا يستلزم الأمر بيان خصائص هذه التقنية التي تظهر وجهها المنفرد، على النحو الآتي:

1. تعزيز عنصر الأمان: secret code:

(1) تقنية بلوك تشين الخاصة تكون مسؤولية التحكم بها على عاتق مؤسسة بعينها، ويتضمن نطاق مسؤوليتها تحديد من يُسمح لهم بالمشاركة، والاحتفاظ بدفتر الأستاذ العام المشترك. ويمكن تشغيل تقنية Blockchain خلف جدار حماية الشركة.

راجع، طرق تقنية بلوك تشين في إنشاء السجلات الإلكترونية وتأمينها، على الموقع الإلكتروني لشركة IBM الأمريكية، أحد أهم المطورين لتقنية بلوك تشين على الرابط التالي:

<https://www.ibm.com/sa-ar/topics/what-is-blockchain>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(2) ستيفان انغفيس، المرجع السابق، ص 6.

(3) أنظر، المذكرة الإيضاحية، الفقرة 143، ص 43.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

تمنع تقنية البلوك تشين، الاحتيال والتلاعب بالبيانات لأنه لا يمكن تغيير البيانات دون إذن من أطراف المعاملة، ويمكن مشاركة دفتر أستاذ تقنية البلوك تشين، لكن لا يمكن تغييره، إذا حاول أحد الأشخاص تغيير البيانات، فسيتم تنبيه جميع المشاركين ومن ثم تحديد من يقوم بالمحاولة⁽¹⁾، على عكس الفواتير الإلكترونية الذي تعتمد على نظام مغلق مع سجل مركزي⁽²⁾، ويكون من المناسب إنشاء قاعدة بيانات لسندات الشحن، يتم من خلالها التأكد من هوية الشخص المسيطر على سند الشحن⁽³⁾، والاستناد إلى **secret code** في إثبات الحق، حيث إن ذلك مطبق بالفعل ومعمول به في العديد من المعاملات البنكية⁽⁴⁾، وينطبق ذلك على العديد من الأنشطة اليومية⁽⁵⁾، وتساعد على التأكد من المعلومات والوثائق، بسهولة الاطلاع عليها، كما تساعد في تتبع جميع الخطوات الخاصة بالمعاملة، وذلك لأن هذه التقنية نظام لا تسمح بالتعديل والإلغاء⁽⁶⁾، ويبرز دورها المؤثر في القضاء على الغش أثناء تنفيذ المعاملات.

(1) راجع، في تفصيل ذلك الموقع الإلكتروني لشركة **oracle** لتكنولوجيا المعلومات وأحد أهم المطورين لتقنية بلوك تشين على الرابط التالي:
<https://www.oracle.com/sa-ar/blockchain/what-is-blockchain>
آخر زيارة بتاريخ 202/12/30.

(2) **See:Koji Takahashi, block chain technology and electronic bills of lading THE JOURNAL OF INTERNATIONAL MARITIME LAW PUBLISHED BY LAW TEXT PUBLISHING LIMITED (2016), P204**

(3) See:Esilon.org :Op, Cit,
p.8,10.

(4) ومنها على سبيل المثال وليس الحصر ، تطبيق بنك مصر token ، و تطبيق البنك الأهلي NBE ، إذ أن هذه التطبيقات تتطلب إدخال الرمز الإلكتروني المرسل على موبيل صاحب الحساب للتأكد من الهوية، ويستخدم أيضاً على سبيل المثال : في تفعيل بطاقة الخصم الفوري (Debit Card) ، ويمنحها المصرف للعميل الذي يمتلك حساباً.

(5) ستيفان انغفيس، المرجع السابق، ص 56.

(6) ويرى البعض من المتخصصين في مجال التقنية أن من أهم احتياجات أمن الدفع الإلكتروني؛ أن تكون بيانات الدفع غير قابلة للتعديل بواسطة أشخاص ليس لهم الحق في ذلك، وأن تتضمن شخصية الدافع، وشخصية المستفيد، ومحتوى الشراء، والكمية. راجع في تفصيل ذلك ، فاروق حسن، المرجع السابق، ص 3.

وفي هذا السياق يرى البعض أن التنظيم القانوني لسند الشحن الإلكتروني، لن يكتمل إلا بتوفير الوسائل التي تكفل سلامة المعلومات⁽¹⁾، ويذهب البعض الآخر إلى أنه يمكن تداوله من خلال استخدام هذه التقنية لأنها فريدة من نوعها، حيث إنها تمكن الشخص الذي يمتلك سند الشحن بتنفيذ واقتضاء حقوقه الناشئة عن تحريره وتداوله، وبالتالي ستحقق ذات الوظائف القانونية والحجية التي يحققها سند الشحن التقليدي⁽²⁾، الأمر الذي يتحقق معه معيار الثقة في سلامة المعلومات في المستند الإلكتروني.

2. إنشاء سجل إلكتروني:

يتطلب مجتمع الأعمال أنظمة إلكترونية ، يتم من خلالها إرسال المستندات الإلكترونية بشكل آمن ، ويكون لها حجية المستند الورقي، حتى يتم تطبيقها على سند الشحن، ويجب أن تكون أي معالجة قانونية قادرة على إثبات أن سند الشحن الإلكتروني أصلي وفريد من نوعه ، وبدون هذه المعايير لا يمكن أن يكون له حجية في الإثبات. وتستند تقنية بلوك تشين في معاملاتها الإلكترونية، إلى سجل مركزي يتم إدارته بواسطة مقدم خدمة ، لإجراء المعاملات على منصة إلكترونية مفتوحة من خلال مجموعة من الأعضاء المسجلين، وجميع المعاملات التي تتم على المنصة مسجلة خطوة بخطوة ، وفي حالة التلاعب لا يقبل النظام إدخال المعلومات مرة أخرى⁽³⁾، ويمكن تحقيق نفس النتيجة المطلوبة من المستند الورقي، إذا تمكنت التكنولوجيا من إنشاء سجل إلكتروني فريد، يمكن أن يحتفظ به حامله ونقله دون تكرار في مراحل تداوله⁽⁴⁾.

ويتضح مما سبق أن هذه التقنية تتميز بقدرتها على ضمان عدم التلاعب في المستند بواسطة سجل مركزي تديره جهة موثوقة بها، وتضمن عدم تكراره أثناء تداوله، وهو الأمر الذي سيكون له بالغ الأثر في ضمان تفرد المستند والسيطرة عليه .

3. اللامركزية:

(1) محمد موسى، المرجع السابق، ص 211.

(2) See:Esilon.org :Op, Cit, p.12.

(3) إيهاب خليفة، مجتمع ما بعد المعلومات، تأثير الثورة الصناعية الرابعة على الأمن القومي، العربي للنشر والتوزيع، المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، الطبعة الأولى 2019، ص 68.

(4) Koji Takahashi, Op, Cit,

تقدم التقنيات الرقمية للمجتمع خدمات مناسبة لاحتياجاتهم ، وظهرت نظم الإدارة اللامركزية بصورة كبيرة بفضل تقنية بلوك تشين⁽¹⁾، ويؤكد ذلك أنه في النظام اللامركزي لا يتم تخزين المعلومات بواسطة كيان واحد فقط، حيث إن كل شخص في الشبكة يملك المعلومات ويمكنه الوصول إلى تاريخ المعاملة وما تم من إجراءات بشأنها، ولكن لا يمكنه تغييرها.

وتظهر أهميتها في تحسين إدارة المعلومات ذات الصلة بسجلات الضمانات والملكية، بما يحقق الأمن والخصوصية في المنصات اللامركزية⁽²⁾، والتي تتميز بالتخزين الآمن للبيانات، حيث إن خاصة التخزين الآمن من المجالات المهمة التي تهتم بها الاقتصاديات النامية والمتقدمة على حد سواء؛ لمنحها الثقة في نظم المعلومات، من خلال تسجيل البيانات في سجلات مشتركة⁽³⁾.

4. تاريخ المستند، وإثبات هوية الموقع:

يعتبر التأكد من تاريخ إعداد المستند الإلكتروني، من العناصر الجوهرية عند إعداد السجل الإلكتروني أو المستند الورقي ، لذلك يتم التحقق من تاريخ إعداده و الموافقة على إنشائه من قبل الجهة المختصة؛ لتلافي إصداره بأثر رجعي كما يحدث أحياناً في المستندات الورقية، وهناك حاجة لجهة رقابية موثوق بها؛ لتأكيد صحة التوقيعات التي يحملها المستند الإلكتروني، لعدم تصور أن يعتمد الشخص توقيعه ، بل لابد من جهة مختصة تعتمد ذلك التوقيع⁽⁴⁾، يكون تحت إشرافها كل ما يرتبط بالتوقيع الإلكتروني⁽⁵⁾، من تقنيات وتشفير لتأكيد هوية الموقع حيث تعتبر هوية

(1) إيهاب خليفة، المرجع نفسه، ص 10.

(2) نيكولا بلانشيه، دراسات صندوق النقد الدولي، إدارة الشرق الأوسط، وآسيا الوسطى، الشمول المالي للمشروعات الصغيرة والمتوسطة، في منطقة الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، الطبعة العربية، 2/19، 2019، ص 27.

(3) راجع؛ سانجيف غوبتا وآخرون، مجلة التمويل والتنمية، صندوق النقد الدولي، تحقيق التوازن وإدارة المال العام العدد 55 ، 1 مارس 2018، ص 14.

(4) جهات التوثيق الإلكتروني عبارة عن جهة محايدة يقوم بتقديم خدمة التصديق الإلكتروني لربط شخـط أو كيان بتوقيعه.

راجع، عبير الصفدي، المرجع السابق، ص 56.

(5) راجع، زهيرة كيسي، النظام القانوني لجهات التوثيق "التصديق الإلكتروني"، دفاتر السياسة والقانون، العدد 7 ، الجزائر، جامعة قاصدي مرباح ورقلة - كلية الحقوق والعلوم السياسية (2012) ص 225.

الموقع صمام الأمان لحماية سند الشحن الإلكتروني⁽¹⁾، وهذا ما أخذ به المشرع الفرنسي في المادة 1316 من القانون رقم 230 لسنة 2000 بإعطاء الحجية للمستند الإلكتروني، واليقين للمتعاملين في التجارة الدولية،⁽²⁾ ولكن من خلال اعتماد الموظف المختص للتوقيع الإلكتروني.

ولكي يتم تحديد هوية الموقع، يجب التأكد من الجهة المختصة من عدم وجود تلاعب، ومن مميزات تقنية بلوك تشين، التحقق من الهوية الرقمية بواسطة استخدام المفاتيح المشفرة، والتي تمكن من كشف الهوية المستعارة⁽³⁾، فإذا تم تأمين الطابع المنفرد للتوقيع الإلكتروني وحمايته مما قد يؤثر في سلامته؛ فسيُنتج أثره القانوني مثل الأثر المترتب على التوقيع العادي.

وبالرغم من تميز هذه التقنية بالعديد من الخصائص كما أوضحنا سلفاً، يرى البعض أنه يوجد قلق من مشكلاتها الأمنية، وأنه من الملائم عدم التسرع والاعتماد عليها قبل دراسة الموضوع دراسة مستفيضة⁽⁴⁾، وأن هناك مخاوف في كثير من الصناعات والأعمال بأنها ستقضي على العديد من الوظائف، إلا إذا استطاعت هذه الوظائف أن تطور نفسها؛ لاستيعاب هذا التقنيات الجديدة⁽⁵⁾.

وهو الأمر الذي يتناقض في رأينا مع التجارب الناجحة في استخدام تقنية بلوك تشين،⁽⁶⁾ مما يؤكد أهميتها ونجاحها في منح الثقة للحكومات، فضلاً على ذلك الفوائد التي تجلبها من ثقة وأمان القانوني لسند الشحن الإلكتروني، لأنها

(1) محمد منصور، الإثبات التقليدي والإلكتروني، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي 2006، ص 289.

(2) حسم المشرع الفرنسي الخلاف الفقهي و القضائي في شأن حجية التوقيع الإلكتروني الأمر الذي يترتب عليه اعتبار الاعتداء عليه فعلاً مجزماً شأنه في ذلك شأن التوقيع التقليدي.

انظر في تفصيل ذلك، سميحة القليوبي، الأوراق التجارية، المرجع السابق، ص 574.

(3) فاروق حسن، المرجع السابق، ص 32.

(4) Marco IANSITI and karim R.lakhani, Article Technology The Truth block chain, Harvared Business Review, (2017).p4

(5) إيهاب خليفة، المرجع السابق، ص 65.

(6) ومنها: المملكة العربية السعودية: من خلال إعلان الهيئة العامة للجمارك السعودية، عن ربط منظومة الاستيراد والتصدير الإلكترونية الموحدة، بنظام (TradeLens) وهو النظام المدعوم بتقنية البلوك تشين. وتستخدم تقنية بلوك تشين أيضاً في دائرة الأراضي والأملاك في دبي، ومن خلال هذه التقنية تتمكن الدائرة من إنشاء قاعدة بيانات لعقارات دبي، قابلة للاستخدام من قبل العملاء والدوائر الحكومية، وتتيح التحقق من بيانات الملكية، انظر الرابط الآتي:

<https://dubailand.gov.ae/ar/news-media/dubai-land-department-achieves-a-technical->

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

عبارة عن نظام يقوم بتسجيل المعاملات بكفاءة بشكل موثوق ودائم، مما يؤدي إلى إمكانية برمجة المعاملة التجارية إلكترونياً، ويتم ضمان العقود بكود رقمي، وحفظها في قاعدة البيانات. يتضح مما سبق أن تقنية بلوك تشين تأتي في مقدمة التقنيات الرقمية الأكثر تطوراً في مجال تشفير وأمن المعلومات⁽¹⁾، ومن المستحيل التعديل على المعاملات التي تمت معالجتها بالفعل، ويتماشى ذلك مع التطور الذي يشهده سوق التجارة العالمي في مجال التجارة الإلكترونية، نحو توفير منصة إلكترونية آمنة⁽²⁾، يتضمن نطاق مسؤوليتها تحديد من يُسمح لهم بالاستخدام، والاحتفاظ بالعمليات التي تمت على السجل مما يؤدي ذلك إلى تعزيز الثقة بين المتعاملين على المنصة لخصوصية بيانات البضائع بشأن تنفيذ وتداول سند الشحن الإلكتروني، ولا يمكن التسليم بأن المشكلات الأمنية في حماية المستندات الإلكترونية تمثل عائق أمام تفعيل سند الشحن الإلكتروني، لأن التكنولوجيا الرقمية يتم تحديثها بشكل مستمر لمواجهة أي عوائق تظهر في الواقع العملي، وأي مخالفات في هذا الشأن ستخضع للعقوبات وأحكام المسؤولية في التشريعات ذات العلاقة.

الباب الثاني

آليات حماية سند الشحن الإلكتروني في النظم القانونية الوطنية والدولية

milestone-with-the-adoption-of-blockchain-technology-in-cooperation-with-smart-
/#/ dubai-and-other-partners

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

⁽¹⁾ لا تكمن قوة تقنية البلوك تشين في التقنية نفسها، بل بوجود خيارات يمكن من خلالها تنظيم المعاملات.

راجع في تفصيل ذلك، كاثي موليجان، وقائع الأمم المتحدة، تقنية سلسلة الكتل "البلوك تشين" والنمو المستدام.

<https://www.un.org/ar/44863>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

⁽²⁾ تدعم المفوضية الأوروبية منصات الإنترنت الموثوق فيها، من أجل ضمان تعزيز الثقة والشفافية والعدالة وأصدرت التوصية رقم (1.3.2018) بشأن التدابير الرامية إلى التصدي بفعالية ضد المحتوى غير القانوني على الإنترنت:

<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-recommendation-measures-effectively-tackle-illegal-content-online>

آخر زيارة بتاريخ: 2022/3/30.

تمهيد وتقسيم:

قانون التجارة الإلكترونية دولي من حيث الطبيعة، وهو عبارة عن: مجموعة القواعد الموضوعية، التي تنظم عمليات التبادل التجاري، وإذا كان كلٌّ من: القانون التجاري الوطني وقانون التجارة الدولية يتضمن قواعد موضوعية، فإن القانون الوطني يقتصر عمله على نطاق الدولة التي تصدر فيها⁽¹⁾، "بينما تجاوز أحكام قانون التجارة الدولية حدود الدول، لينظم العلاقات التجارية التي تنشأ بينهم"⁽²⁾. ولا تستطيع الدول التشريع بمعزل عن الآخرين⁽³⁾، حيث إن سند الشحن البحري يمثل البضائع في التجارة الدولية، والاتجاه يسير نحو توحيد القواعد الواجب التطبيق على المعاملات الإلكترونية⁽⁴⁾.

(1) تدخلت العديد من الدول بأحكام تشريعية لتنظيم التجارة الإلكترونية منها: دبي عام 2000، 2002، 2006، وتونس بالقانون رقم 83 لسنة 2000، والأردن بموجب القانون رقم 15 لسنة 2015، ومصر بموجب قانون التوقيع الإلكتروني رقم 15 لسنة 2005 و قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات الصادر برقم 175 لسنة 2018 ولائحته التنفيذية الصادر بالقرار رقم 1699 لسنة 2020 والحجية القانونية للأدلة المعلوماتية، قانون حماية البيانات الشخصية رقم 151 لسنة 2020م، وقانون المعاملات الإلكترونية الكويتي رقم 20 لسنة 2014، والسعودية بموجب نظام التجارة الإلكترونية الصادر بموجب المرسوم الملكي رقم (م/126) وتاريخ 1440/11/7هـ ونظام المعاملات الإلكترونية السعودي بموجب المرسوم الملكي رقم (م/18) وتاريخ 1428/3/8هـ ونظام الإثبات الإلكتروني السعودي بموجب المرسوم الملكي رقم (م/43) وتاريخ 1443/5/26هـ، والبعض أهتم أكثر بالتوقيع الإلكتروني كفرنسا: "بالقانون رقم 230 لسنة 2000، والمادة 3/1316 من القانون المدني الفرنسي"، وكذلك أمريكا بالتشريع الصادر في 2000/6/30، وأستراليا اعتمدت قانون المعاملات الإلكترونية رقم 162 لسنة 1999.

(2) محمود الشراوي، المرجع السابق، ص2.

(3) Eric A. Caprioli, APERCUS SUR LE DROID DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE (INTERNATIONAL) (3)

Marrakech, ERIC CAPRIOLI INTERVIENDRA À LA MANIFESTATION POWERCARD LE 15 MARS 2019

<https://www.caprioli-avocats.com/fr/cabinet-caprioli/equipe-avocats-13-0-0.html>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(4) تضمنت ديباجة القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996 أن الجمعية العامة للأمم المتحدة توصي بأن تولى جميع الدول اهتماماً بسن قوانينها أو تنقيحها من أجل توحيد القواعد الواجبة التطبيق على المعاملات الإلكترونية .

، https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/ml-ecomm-a_ebook_1.pdf

تفعيل الآليات القانونية المستحدثة، يعد استكمالاً لحماية أطراف سند الشحن الإلكتروني، من أي إضرار بمصالحهم، وعلى المستوى الوطني يمكن تحقيق ذلك من خلال ضوابط قانونية وتقنية ، وفي هذا الإطار تعتبر قواعد القانون النموذجي 2017 ليست ذاتية التنفيذ بل يلزم لتطبيقها القيام بفعل إيجابي، وهي لا تفرض على الدول قواعد موضوعية وإجرائية موحدة، لوضع معايير الحماية موضع التنفيذ.

لذا ترك القانون النموذجي في المادة الرابعة منه للدول حرية الخروج على أحكامه⁽¹⁾ ومن ثم اختيار الوسيلة القانونية المناسبة لتفعيل أحكامه من خلال إحدى طريقتين: الأولى: إصدار تشريع ينظم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول. والثانية: قد لا تتضمن القوانين الوطنية، التي ترغب في الاستفادة من القانون النموذجي، أحكاماً بشأن التعادل الوظيفي والحياد التكنولوجي، وفي هذه الحالة فإن من شأن اعتماد المادتين 8 و 9 أن يفني بالحاجة التشريعية⁽²⁾، فيما يتعلق بالكتابة والتوقيع.

ويدفعنا ذلك لطرح التساؤل الآتي: ماهي أوجه الحماية التشريعية والقضائية لسند الشحن الإلكتروني في النظم القانونية؟ ولإجابة على ذلك يتعين تقسيم هذا الباب إلى فصلين على النحو الآتي:

- الفصل الأول: العوامل المؤثرة في تحديد قواعد الحماية.
- الفصل الثاني: المعالجة القانونية لسند الشحن الإلكتروني في ضوء قانون التجارة البحرية والقواعد الدولية.

الفصل الأول

العوامل المؤثرة في تحديد قواعد الحماية

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

(1) نصت المادة 4 تحت عنوان: "حرية الأطراف والصلة التعاقدية"، على "

1. يجوز للأطراف أن تخرج عن الأحكام التالية من هذا القانون أو أن تغيرها بالاتفاق فيما بينها.

2. لا يمس أيُّ اتفاق من هذا القبيل بحقوق أيِّ شخص ليس طرفاً فيه".

كما ورد في حاشية الفقرة الثانية: حرية الدول في تحديد الأحكام التي يجوز الخروج عنها أو تغييرها.

(2) أنظر، المذكرة الإيضاحية، الفقرة 71، ص 28.

تمهيد وتقسيم:

تهتم التشريعات الوطنية بالسجلات الإلكترونية؛ لأهميتها البالغة في إثبات المعاملات الإلكترونية، فضلاً عن دورها المؤثر في تقديم حماية ملائمة لسند الشحن البحري الإلكتروني، لما تمثله في إثبات البيانات الخاصة بالبضاعة وحمايتها من خلال انعقاد الإيجاد والقبول وتحديد هوية صاحب التوقيع، وما تم من بشأنها من تصرفات والتسلسل الزمني لها.

والتطورات الأخيرة في مجال المعاملات المضمونة قد منحت مجتمع الأعمال الثقة في المستندات الإلكترونية، حيث أصبح من الضروري أن يكون سند الشحن البحري على مستوى الدور الذي فرضته التجارة الدولية⁽¹⁾، ومن أجل تحقيق التوازن بين معايير الإثبات الإلكتروني في القوانين الوطنية والنموذجية والاتفاقيات الدولية، يتطلب الأمر إلقاء الضوء على العوامل المؤثرة في تحديد قواعد الحماية في القوانين الوطنية في مبحثين على النحو الآتي:

- **المبحث الأول:** مفهوم السجل الإلكتروني في النظم القانونية.
- **المبحث الثاني:** سند الشحن الإلكتروني، وأوجه الحماية في القوانين الوطنية.

المبحث الأول

مفهوم السجل الإلكتروني في النظم القانونية

تعريف السجل الإلكتروني ورد في تشريعات المعاملات الإلكترونية العربية والقوانين النموذجية والاتفاقيات الدولية ، ضمن تعريفات متعددة للمحرر الإلكتروني، فمنها من أطلق عليه اسم "السجل" أو "مستند إلكتروني"، وتارة أخرى يطلق عليه رسالة بيانات.

ويرجع الأصل في تشريعات التجارة الإلكترونية إلى القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996، حيث إنه أول نص تشريعي يعتمد المبادئ الأساسية لعدم التمييز والحياد التكنولوجي والتعادل الوظيفي، وقد ورد ضمن نصوصه تعريف: رسالة بيانات، وهي عبارة عن: "المعلومات التي يتم إنشاؤها، أو إرسالها، أو استلامها، أو تخزينها بوسائل إلكترونية، أو صوتية، أو بوسائل مشابهة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر تبادل البيانات الإلكترونية أو البريد الإلكتروني، أو البرق أو النسخ البرقي"⁽²⁾.

(1) راجع ، بوزبوجه حسين؛ المرجع السابق، ص 12.

(2) المادة 2/2 من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996.

وقد جاء مضمون تعريف رسالة البيانات⁽¹⁾ في قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني المصري رقم 15 لسنة 2004⁽²⁾، وأيضًا في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، 2005⁽³⁾، على نحو يتطابق ضمناً للتعريف الوارد في القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية.

وقد نصت المادة الثانية من القانون النموذجي 2017 على أن: السجل الإلكتروني، يعني المعلومات التي تنشأ أو ترسل أو تستلم أو تخزن بوسائل إلكترونية، بما فيها، حسب مقتضى الحال، جميع المعلومات التي ترتبط منطقيًا بالسجل، أو تتربط معه على أيّ نحو آخر بحيث تصبح جزءاً منه، سواء نشأت في الوقت نفسه أم لا، وقد طور هذا التعريف من مفهوم رسالة البيانات في تعريف السجل الإلكتروني، فالمعلومات قد تنشأ إبان نشأة السجل، كما هو الحال في شأن المعلومات المتعلقة بالتظهير. فالسجل ينشأ أولاً، ثم تتغير معلوماته بتظهيره⁽⁴⁾. وفي نطاق الموازنة بين التعريفات سالفة الذكر، فإن تعريف السجل الإلكتروني أشمل وأعم من تعريفه بأنه رسالة بيانات، حيث إن لفظ السجل أو المستند يتسع ليشمل إلى جانب المراسلات المتبادلة بين أطراف المعاملة التجارية، صوراً أخرى ينطبق عليها وصف المراسلة، ويندرج ذلك تحت مفهوم سجل النقل الإلكتروني الوارد في المادة 18/1 من اتفاقية روتردام، لما يمثله من أهمية في تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني، علاوة على ذلك يعتبر السجل الإلكتروني بديل للحيازة المادية لسند الشحن الورقي، ويظهر ذلك في عبارة "جميع المعلومات التي ترتبط منطقيًا بالسجل"، أي بيانات سند الشحن الإلكتروني.

المبحث الثاني

سند الشحن الإلكتروني، وأوجه الحماية في القوانين الوطنية

- (1) المادة 1/ب من قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني رقم 15 لسنة 2004.
- (2) الجريدة الرسمية، العدد ١٧ تابع (د)، بتاريخ ٢٢/٤/٢٠٠٤.
- (3) المادة 4/ج من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، 2005.
- (4) مضمون هذا التعريف ليس بجديد، فذلك هو تعريف "رسالة البيانات" في القانون النموذجي 1996، والذي انتقل إلى اتفاقية نيويورك 2005.

نادر إبراهيم، المرجع السابق، ص 14.

تمهيد وتقسيم:

عدم وجود تشريع ينظم سندات الشحن الإلكترونية لا يعطيها أي قيمة قانونية⁽¹⁾، ويجعل تفعيلها أمر صعب تحقيقه⁽²⁾، ولا يمكن تلافى سلبيات التحول الرقمي إلا باتخاذ بعض الإجراءات الوقائية، سواء كانت فنية تتعلق بتشغيل أجهزة التقنية الحديثة في مجال المعلومات، أو تنظيمية وتشريعية وقانونية، أي وسائل التنظيم والرقابة والمسئولية⁽³⁾، والحاجة إلى تطوير تشريعي ينظم العلاقات التجارية الدولية أصبح ضرورة ملحة، وتحديدًا في مجال الشحن التجاري⁽⁴⁾، وقد أكدت التغييرات في مجال النقل البحري على مدى العقود الماضية سلبيات المعاملات الورقية، وجعلت للسجل الإلكتروني، اتجاه قوى نحو تفعيله في العديد من الأنظمة الوطنية، ولكن يغيب عن أغلب النظم القانونية، وجود آلية خاصة يفرضها المشرع لحمايته، وتكتفي بالقواعد العامة في تشريعات المعاملات الإلكترونية، باستثناء دولة البحرين؛ حيث إنها تأتي في مقدمة الدول على المستوى الإقليمي والدولي التي تبنت القانون النموذجي 2017.

وسنفرّد لهذا المبحث مطلبين، على النحو التالي:

- **المطلب الأول:** الحماية التشريعية لسند الشحن الإلكتروني بين القانون المصري والبحريني.
- **المطلب الثاني:** الحماية القضائية لسند الشحن الإلكتروني في القوانين الوطنية.

المطلب الأول

الحماية التشريعية لسند الشحن الإلكتروني بين القانون المصري والبحريني

(1) Koji Takahashi, Op, Cit, (1)

P.206

(2) Marek Dubovec, Op, Cit, P.438 (2)

(3) سيد محمود، المرجع السابق، ص 12 ومابعدھا.

(4) **Sung Heun Ha and Sang Won Lim**, al The Progress of Paperless Trade in Asia and (4)

Pacific: Enabling International Supply Chain Integration, adb Working paper the Series on Regional Economic Integration, NO. October 2014 .p.5.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

تشترط المادة 197 من قانون التجارة البحرية المصري أن يثبت عقد النقل البحري بالكتابة، بالرغم من تجارية عقد النقل البحري، تأسيساً على أن حرية الإثبات في المواد التجارية تختلف الإثبات في عقد النقل، حيث إن عقد النقل الذي يثبت في سند الشحن قد يتضمن أمور تفصيلية مثل: (نوعية البضائع، وعددها، ومواعيد تسليمها)، وكلها أمور من الصعب الاستناد فيها على وسائل الإثبات العادية كشهادة الشهود أو القرائن، ولذلك كان لوثيقة نقل البضائع أهمية بالغة، وجعلت المادة (221) من قانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، وثيقة النقل حجة فيما ورد بها من بيانات، وعلى من يدعي ما يخالف هذه البيانات إثبات ذلك⁽¹⁾، ويرجع السبب في اشتراط الكتابة رغبة المشرع في تقادي النزاعات التي يسببها العقد غير المكتوب ولا بديل عن تخلفها، بينما يجوز إثباته بما يقوم مقام الكتابة كالإقرار واليمين كونه من العقود الرضائية⁽²⁾.

تناول المشرع المصري حجية الكتابة الإلكترونية والمحرم الإلكتروني في المادة 15 من القانون رقم 15 لسنة 2004 بشأن تنظيم التوقيع الإلكتروني والتي نصت على: " للكتابة الإلكترونية والمحرمات الإلكترونية في نطاق المعاملات المدنية والتجارية والإدارية، ذات الحجية المقررة للتوقيعات في أحكام قانون الإثبات في المواد المدنية والتجارية، إذا روعي في إنشائه وإتمامه الشروط المنصوص عليها في هذا القانون والضوابط الفنية والتقنية التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون، وقد ظهرت الكتابة الإلكترونية⁽³⁾ والتوقيع الرقمي⁽⁴⁾، نتيجة التطور التكنولوجي الذي

(1) راجع، ناجي عبد المؤمن، الوجيز في العقود التجارية، القاهرة: دار النهضة العربية، (د.ت)، ص 249.
(2) سميحة القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، (2022)، ص 227، وما بعدها.

(3) أسس البعض مفهوم الكتابة الإلكترونية بأنه يقصد بها الكتابة على ركيذة ورقية، وأن الكتابة في مجال المعاملات الإلكترونية تبقى دليلاً له شأنه، وإن اختلفت ركيزته، فصاحب التوقيع، باعتباره موجباً يتعين عليه بث إيجابه عبر الشبكات بهدف إيصاله إلى الغير، وعند تلقي الغير للإيجاب يستطيع التعامل معه بذات الطريقة، في اطار الإثبات الإلكتروني.

راجع في تفصيل ذلك؛ محمد منصور، المرجع السابق، ص 267.

(4) التوقيع الرقمي يتمثل في قيمة عادية تصمم بها رسالة البيانات بحيث يمكن من خلال استخدام إجراء محاسبي يقترن بمفتاح الترميز الخاص بمنشئ الرسالة وتتعامل البنوك بطرق التوقيع الإلكتروني في اغلب المعاملات، وأيدت ذلك المادة 17/ج من القواعد الموحدة للاعتمادات المستندية رقم 600 المعمول بها في يوليو 2007.
راجع، سميحة القليوبي، الأوراق التجارية، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، 2022، ص 571 وما بعدها.

يشهد العالم، وتأثيره على مجال التجارة الدولية ، مما كان لها بالغ الأثر على وسائل الإثبات بصفة عامة، وقد خلت نصوص التشريع المصري من تقديم قواعد الحماية الخاصة بسند الشحن الإلكتروني، بينما تميز المشرع البحريني في تأسيس قواعد الحماية الملائمة للسجلات الإلكترونية القابلة للتداول ومن ضمنها سند الشحن الإلكتروني.

وتفصيلاً لما سبق يستوجب السياق، تقسيم هذا المطلب في فرعين:

- الفرع الأول: غياب أطر حماية سند الشحن الإلكتروني في النظام القانوني المصري.
- الفرع الثاني: تميز المشرع البحريني في تأسيس معايير حماية سند الشحن الإلكتروني.

الفرع الأول

غياب أطر حماية سند الشحن الإلكتروني في النظام القانوني المصري

استجاب المشرع المصري للواقع التكنولوجي من خلال الاستغناء عن الكتابة التقليدية في توثيق وإثبات المحررات، والذي بموجبه سيتم الاستغناء عن الدفاتر اليدوية بالمكاتب التي سيتم توفير أجهزة كمبيوتر لمكاتب التوثيق دون إنترنت، بما يحقق مجموعة من الإيجابيات، ومنها: تخفيف الزحام، وتخفيض تكلفة المستندات الورقية، والسرعة في إنجاز المعاملات⁽¹⁾.

ويعتبر العمل بالسجلات الإلكترونية ليس بجديد على البنية التشريعية في النظام القانوني المصري حيث قامت الهيئة العامة للرقابة المالية، في الخطوات اللازمة لإعداد أول سجل إلكتروني لشهر الضمانات المنقولة، تنفيذاً للمادة 14 من قانون تنظيم الضمانات المنقولة رقم 115 لسنة 2015 ولائحته التنفيذية⁽²⁾، وقد تم تشغيل السجل المصري الإلكتروني للضمانات المنقولة في 11 مارس 2017⁽³⁾.

(1) بموجب قرار وزير العدل رقم 4730 لسنة 2020 بتعديل بعض أحكام اللائحة التنفيذية لقانون التوثيق رقم 68 لسنة 1947، بإضافة مادة جديدة برقم "34 مكرر (ب)".

(2) الجريدة الرسمية ، العدد ٤٦ مكرر (أ) ، السنة الثامنة والخمسون، بتاريخ 2015/11/15.

(3) يتم إشهار الحقوق في هذا السجل وقيد أي تعديل أو شطب ، بما يؤدي إلى تخفيض مخاطر التمويل والإقراض وزيادة الثقة لدى المؤسسات المالية، من بنوك وشركات تأجير تمويلي، والجهات العاملة في مجال التمويل متناهي

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

ومنح المشرع في المادة 50 من قانون الاستثمار رقم 72 لسنة 2017⁽¹⁾، مهلة للجهات المختصة لتفعيل الخدمات الإلكترونية، بالاعتداد بالتوقيعات الإلكترونية بالهيئة والمستندات والنماذج المعدة بإحدى الوسائل التكنولوجية، وقبول السداد الإلكتروني لجميع المدفوعات؛ نظراً إلى أهمية توسيع نطاق فوائد الاتصالات والتعاملات الإلكترونية، وذلك تماشياً مع مساهمة التطور التكنولوجي في مجالات عديدة، لما يحققه من سرعة في إجراءات تأسيس الشركات، وما يترتب عليها من تصرفات، للقضاء على الروتين⁽²⁾.

وصدر القانون رقم 146 لسنة 2019، بتعديل بعض أحكام قانون إنشاء المحاكم الاقتصادية الصادر بالقانون رقم 120 لسنة 2008⁽³⁾، الذي تناول تعريف السجل الإلكتروني⁽⁴⁾، وإجراءات إقامة الدعوى إلكترونياً، واعتبرت الإعلان الإلكتروني منتجاً لأثره متى ثبت إرساله⁽⁵⁾، وتوالت بعد ذلك الخطوات الجادة لسد أوجه القصور في البنية التشريعية للمعاملات الإلكترونية التي تعثر بها، بموجب القانون رقم 175 لسنة 2018م بشأن مكافحة جرائم تقنية المعلومات⁽⁶⁾، حيث تضمن تعريف مقدم الخدمة والاختراق ومسؤولية مقدم الخدمة والعقوبات المترتبة على الإخلال بالتزاماتهم⁽⁷⁾، ولكن لم يخل هذا القانون من قصور أوجه الحماية الجنائية في جرائم مكافحة جرائم تقنية المعلومات

الصغر، ويتم الشهر بالسجل الإلكتروني من خلال قيام الدائن بتعبئة النموذج الإلكتروني المعد لهذا الغرض.

أنظر ، الموقع الإلكتروني للسجل المصري للضمانات المنقولة

<https://www.ecr.gov.eg/?lang=ar>

آخر زيارة بتاريخ 2022/3/30.

- (1) الجريدة الرسمية - العدد ٢١ مكرر (ج) - السنة (60) بتاريخ ٥/٢٠١٧.
- (2) راجع، سميحة القليوبي، الشركات التجارية، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية 2022، ص1331.
- (3) الجريدة الرسمية - العدد ٣١ مكرر (و) - السنة (62)، 2019/8/7.
- (4) المادة (13) من القانون رقم 146 لسنة 2019، الصادر بتعديل بعض أحكام قانون إنشاء المحاكم الاقتصادية الصادر بالقانون رقم 120 لسنة 2008.
- (5) المادة (18) من القانون رقم 146 لسنة 2019، الصادر بتعديل بعض أحكام قانون إنشاء المحاكم الاقتصادية الصادر بالقانون رقم 120 لسنة 2008.
- (6) الجريدة الرسمية، عدد رقم (32) مكرر ج بتاريخ 2018/8/14.
- (7) راجع، المادتين 1، 33 من القانون رقم 175 لسنة 2018 بشأن مكافحة جرائم تقنية المعلومات.

فيما يخص الوسيلة الإجرائية المتبعة للوصول إلى الدليل المقبول في الإثبات، بالرغم من أهميته في مكافحة جرائم تقنية المعلومات ومسايرته؛ لتطور التقنيات الحديثة في حماية البيانات بإصدار التشريعات العقابية التي تحدد الصور والأنماط الإجرامية لتلك الأفعال التي يمكن تصور وقوعها، إلا أن الوسيلة الإجرائية لضمان الوصول إلى دليل مقبول لم تكن بالقدر الكافي⁽¹⁾.

وجاءت تعديلات اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم التوقيع الإلكتروني رقم 15 لسنة 2004⁽²⁾، بتعريف الختم الإلكتروني، والبصمة الزمنية، وتغيير مسمى البطاقة الذكية⁽³⁾، وصدر قانون حماية البيانات الشخصية رقم 151 لسنة 2020م⁽⁴⁾، ليأتي هذا القانون بمثابة انطلاقة تشريعية نحو تأمين البيانات الشخصية، لاسيما مع خلو التشريعات القائمة من إطار قانوني ينظم حماية البيانات الشخصية المعالجة إلكترونياً أثناء جمعها أو تخزينها أو معالجتها، ويتواءم ذلك مع المعيار العالمي الخاص بحماية البيانات الشخصية وهو اللائحة العامة لحماية البيانات

(1) راجع، في تفصيل ذلك، أحمد موافي، أحكام قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات الصادر برقم 175 لسنة 2018 ولائحته التنفيذية الصادر بالقرار رقم 1699 لسنة 2020 والحجية القانونية للأدلة المعلوماتية، الطبعة الأولى، نادي القضاة (2021)، ص 951.

(2) الوقائع المصرية، عدد رقم (95) 2020/4/23م.

(3) تضمنت المادة الأولى مجموعة من التعديلات في إطار المصطلحات المستخدمة في هذا المجال وفقاً للمعايير المتبعة عالمياً، وبعض الخدمات الإلكترونية ومن ضمنها:

"الختم الإلكتروني" electronic seal الذي يسمح بتحديد الشخص الاعتباري أو مُنشئ الختم ويميزه عن غيره بما يتيح توسيع استخدام تطبيقات التوقيع الإلكتروني من قبل الجهات والمؤسسات المختلفة.

"البصمة الزمنية الإلكترونية" "Time Stamp" والتي تربط التاريخ والوقت بالمحرر الإلكتروني بطريقة تمنع إمكانية تغيير البيانات دون اكتشافها، والاستناد إلى مصدر زمني دقيق معتمد من الجهة المختصة بالتصديق الإلكتروني.

تغيير مسمى البطاقة الذكية لتصبح أداة التوقيع الإلكتروني وكذلك تعريفها بالوسيط الإلكتروني المؤمن المستخدم في عملية إنشاء وتثبيت التوقيع الإلكتروني على المحرر الإلكتروني، بما يسمح باستخدام الكروت الذكية والشرائح الإلكترونية المنفصلة لتوسيع تطبيقات التوقيع الإلكتروني.

(4) الجريدة الرسمية - العدد ٢٨ مكرر (هـ)، بتاريخ ١٥ / 7 / ٢٠٢٠.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

الشخصية (GDPR)، مما يدعم معيار الثقة والأمان في التجارة الإلكترونية والتي جاءت لتلبية حاجة المجتمع
لمسايرة الواقع التكنولوجي.

ويؤخذ على المشرع المصري، أنه بعد هذه الخطوات الجادة، وبالرغم من صدور القانون النموذجي 2017، لم يرصد
المشرع المصري آليات خاصة لحماية سند الشحن البحري الإلكتروني في قانون التجارة البحرية أو في تشريعات
المعاملات الإلكترونية، مكتفياً بتحديد الشروط الواجب توافرها في المحرر الإلكتروني وبالرغم من أن المادة 18 من
قانون التوقيع الإلكتروني، ترصد إطاراً عاماً للتعاقد الوظيفي فيما يخص المحرر الإلكتروني والتوقيع الإلكتروني
والسيطرة عليه⁽¹⁾، وهو الأمر الذي لا يمكن تجاهله في توفير معيار التعاقد الوظيفي، لكن أحكامها لا يمكن أن تقدم
حماية ممكنة للسجلات الإلكترونية القابلة للتداول وخصوصاً في ظل عدم وجود تشريع ينظم أحكامها.

وعلى ضوء ما سبق يتبين أن التطور التشريعي المصري في مجال حماية المعاملات الإلكترونية قد خلى من
تنظيم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، ولكن في ذات الوقت لا ننكر أن هذا التطور قد يكون النبتة
الأولى في محور تغير جديد بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، والتي يشملها بالطبع سند الشحن الإلكتروني.

الفرع الثاني

تميز المشرع البحريني في تأسيس معايير حماية سند الشحن الإلكتروني

(1) نصت المادة 18 من قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني رقم 15 لسنة 2004 على: "يتمتع التوقيع الإلكتروني
والكتابة الإلكترونية والمحركات الإلكترونية بالحجية في إثبات إذا ما توافرت فيها الشروط الآتية: أ. ارتباط التوقيع
الإلكتروني بالموقع وحده دون غيره. ب. سيطرة الموقع وحده دون غيره على الوسيط الإلكتروني. ج. إمكانية كشف
أي تعديل أو تبديل في بيانات المحرر الإلكتروني أو التوقيع الإلكتروني. وتحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون
الصواب الفنية والتقنية اللازمة لذلك".

تأتي دولة البحرين، في مقدمة الدول على الصعيد الإقليمي والدولي التي استحدثت ضمن بنيتها التشريعية تنظيم قانوني يعني بأحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، بموجب القانون رقم (55) لسنة 2018⁽¹⁾، من أجل الدعم القانوني للتحويل الرقمي، وعقب ذلك صدر قانون رقم (29) لسنة 2021⁽²⁾ بتعديل البند (د) من المادة (23) من قانون الخطابات والمعاملات الإلكترونية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (54) لسنة⁽³⁾.

وقد استلهم القانون رقم (55) لسنة 2018 بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، من القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، بينما استعاض عن مصطلح القابل للتحويل بالقابل للتداول في نصوص التشريع، واستخدام المعايير الواردة به بما يتلاءم مع النظام القانوني البحريني، وشمل سندات الشحن في المادة الأولى منه ضمن السندات الخاضعة للقانون⁽⁴⁾.

وقد اتبع المشرع البحريني نهج القانون النموذجي 2017⁽⁵⁾، بشكل مقارب إلى حد كبير، وتناول تنظيم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول في 19 مادة، من خلال استخدام المعايير المذكورة في القانون النموذجي 2017، ويتجلى ذلك في المادة السادسة التي تناولت الشروط الواجب توافرها في السجلات الإلكترونية القابلة للتداول⁽⁶⁾، ويلاحظ أنها جاءت متطابقة مع المادة العاشرة من القانون النموذجي 2017، التي جاءت ضمن معيار

(1) الجريدة الرسمية بالبحرين، العدد 3395 بتاريخ 2018/11/29

(2) الجريدة الرسمية بالبحرين، العدد 3565 بتاريخ 2021/11/18

(3) نصت المادة الأولى من القانون رقم 29 لسنة 2021 على: "يُستبدل بنص البند (د) من المادة (23) من قانون الخطابات والمعاملات الإلكترونية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (54) لسنة 2018، النص الآتي: "د- بالنسبة لمزود خدمات الثقة غير المعتمد، يقع على الشخص الذي لحق به ضرر عبء إثبات أن الضرر الذي لحق به قد نتج عن عمْدٍ أو إهمال من قبل مزود الخدمة.

(4) ورد سند الشحن في المادة الأولى من القانون البحريني رقم 55 لسنة 2018 تحت عنوان "السند (Document) ويشمل ما يأتي: 1- سندات الشحن. 2- خطابات الاعتماد. 3- إيصالات التخزين- أية سندات ملكية أخرى قابلة للتداول، يصدر بتحديد قرار من الوزير المعني بالمواصلات بعد التشاور مع المحافظ، ويكون محل الالتزام فيها تسليم البضاعة المبينة في السند.

(5) نصت المادة (3) من المرسوم بقانون البحريني رقم (55) لسنة 2018 على: "يراعى في تفسير نصوص هذا القانون، أحكام قانون الخطابات والمعاملات الإلكترونية، وما يصدر عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال) حول القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017".

(6) المادة (6) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

التعادل الوظيفي.

وأجاز تضمين السجل الإلكتروني القابل للتداول معلومات إضافية في المادة الرابعة من القانون نفسه على غرار المادة السادسة من القانون النموذجي 2017، و اعترف بالأثر القانوني للسجل الإلكتروني القابل للتداول⁽¹⁾، واشترط موافقة الشخص على استخدام السجل الإلكتروني ، ويمكن قبول الموافقة الضمنية التي تظهر من خلال سلوك الشخص⁽²⁾، كما تناول المشرع البحريني أحكام تظهير السند إلكترونياً إذا تضمن البيانات المطلوبة في القانون الوطني⁽³⁾، ومنحه حُجِّيَّة الأصل في الإثبات، إذا تم استخراجها بطريقه يحيطها الأمان⁽⁴⁾، فضلاً على الأحكام الخاصة بالسيطرة على السجل الإلكتروني ونقل حيازته⁽⁵⁾.

وقد يترتب على تبادل بيانات السجلات الإلكترونية أضرار من جراء وقوع أخطاء من قبل الأطراف المعنية، ومنها خطأ المشغل، في إدراج البيانات المحدثة على السند، وما تم عليه من إجراءات، أو تحويل سند شحن ليس هو المقصود، مما يعني أن الطرف المسيطر على البضائع، قد يفقد بضائعه، لذا من الأهمية تحديد المسؤولية المدنية الناشئة عن استخدام سجلات النقل الإلكترونية⁽⁶⁾.

وفي هذا الصدد قرر المشرع البحريني لصاحب الحق في الاستفادة من السجلات الإلكترونية، الحماية القانونية الملائمة في المادة 17 التي جاءت تحت عنوان: "مسؤولية المشغل"، فيكون لكل ذي مصلحة طلب التعويض وحق الرجوع على المشغل المهمل في وضع التدابير والضمانات الخاصة بضوابط تداول السجل الإلكتروني القابل للتداول والسيطرة عليه⁽⁷⁾ ، والتي اعتبرت المشغل مهمل إذا كان متعمداً ، إلا أن يثبت العكس، وهو من الالتزامات المشددة بنص صريح في القانون⁽⁸⁾، بينما يعفى من المسؤولية، إذا أبلغ المشغل مسبقاً عملاءه بالقيود

(1) المادة (14) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

(2) المادة (5) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

(3) المادة (10) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

(4) المادة (8) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

(5) المادة (7) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

(6) محمد عبده، المرجع السابق، ص 484.

(7)المادتين (6)، (7) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

(8)المادة (2/17) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

المفروضة على استعمال الخدمات التي يقدمها، بما في ذلك القيود الواردة على القيمة التي تمثلها السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، وكان ذلك الإبلاغ على نحو يتحقق به علم الغير⁽¹⁾.

ولعل من المفيد أن نؤكد في سياق الدراسة على حرص المشرع البحريني بأهمية تعزيز البنية التشريعية بالنصوص الملائمة للتحويل الرقمي؛ بموجب قرار محافظ مصرف البحرين المركزي رقم (13) لسنة 2020 بتنظيم العمل بالشبكات الإلكترونية القابلة للتداول⁽²⁾، تطبيقاً للمادة 18 من القانون رقم 55 لسنة 2018 بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، بالرغم من استثنائها من نطاق تطبيق القانون النموذجي 2017⁽³⁾، وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن ذلك لا يعتبر خروجاً على أحكام القانون النموذجي 2017، حيث إن دولة البحرين لم تكن طرفاً في اتفاقيتي جنيف للكيميالات والسندات الأذنية 1930، وجنيف للشيكات 1931، ويدعم ذلك التفسير المرن لنصوص اتفاقيتي جنيف⁽⁴⁾، والتطور التكنولوجي الذي أبرز أهمية وظيفة الائتمان، حيث يتسع نطاق المعلوماتية المصرفية ليشمل معظم العمليات التي تقوم بها البنوك، ومن بينها الكيميائية والسند الأذني، ويرجع السبب في ذلك إلى أن تداول الكيميائية يفرض القيام بمجموعة من الإجراءات التي تؤدي إلى تضخم الأعمال الإدارية، وما يترتب عليها من تكلفة مادية⁽⁵⁾.

وعلى ضوء ما سبق يتضح أن المشرع البحريني تميز في تطويع النصوص الدولية بما يتلاءم مع القانون الوطني والتطور التكنولوجي، وبما يتماشى مع الحاجة إلى تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني، وتوسع في حماية السجلات الإلكترونية القابلة للتداول لتشمل: سندات الشحن والشيكات والكيميالات والسندات لأمر ضمن السجلات المشمولة بالحماية.

المطلب الثاني

الحماية القضائية لسند الشحن الإلكتروني في القوانين الوطنية

(1) المادة (3/17) من القانون البحريني رقم (55) لسنة 2018.

(2) الجريدة الرسمية بالبحرين، العدد 3472 بتاريخ 2020/5/21.

(3) المادة 1 من القانون النموذجي 2017.

(4) لم تنص اتفاقيتي جنيف على وجوب استخدام المحرر الورقي.

See: Note by the Secretariat, United Nations Commission on International Trade Law Working Group IV (Electronic Commerce), Legal issues relating to the use of electronic transferable records, NO, A/CN.9/WG.IV/WP.125. Forty-eighth session Vienna 2013 P.8,9 <https://undocs.org/pdf?symbol=en/a/cn.9/wg.iv/wp.125>

تاريخ آخر زيارة 2022/3/30.

(5) محمد العريني، محمد الفقي، القانون التجاري: الأوراق التجارية، العمليات المصرفية، دار الجامعة الجديدة، (2020)، ص 24.

يعتبر المحرر الإلكتروني بوجه عام، وسند الشحن الإلكتروني بوجه خاص من الموضوعات التي يندر فيها الأحكام القضائية نظرًا لحدائثة عهدا وخصوصًا في ظل عدم الثقة السائدة في المحرر الإلكتروني، مما يشكل صعوبة في تكوين قواعد عامة لأحكامه. وقد أفصحت محكمة النقض المصرية في حكم حديث لها أرست من خلاله مبدأ قانونيًا هامًا باعتماد حجية الرسائل الإلكترونية في الإثبات واستفاضت في حيثيات الحكم بقولها: أن الكتابة على الورق هي الأصل الغالب، و أن المحرر لم يكن في أي وقت مقصورًا على ما هو مكتوب على الورق وحده، وكل ما يشترطه المشرع للإثبات هو ثبوت نسبة المحرر إلى صاحبه، فلا ارتباط قانونًا بين فكرة الكتابة والورق، ولذلك لا يُشترط أن تكون الكتابة على ورق بالمفهوم التقليدي ومذيلة بتوقيع بخط اليد، وأن القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية أجازت للقاضي استخلاص واقعتي الإيجاب والقبول، في حالة التعاقد الإلكتروني، من واقع تلك الرسائل الإلكترونية دون حاجة لأن تكون مفرغة كتابيًا في ورقة موقعة من طرفيها، ولا يحول دون قبول الرسالة الإلكترونية كدليل إثبات مجرد أنها جاءت في شكل إلكتروني، وبذلك تكون بمنأى عن مجرد الجحد، ولا سبيل للنيل من صحتها إلا بالتمسك بعدم استلام البريد الإلكتروني ابتداءً من جهة الإرسال، أو التمسك بحصول العبث في بياناته بعد استلامه⁽¹⁾.

وعلى ضوء ما سبق تتأكد استجابة القضاء للتطور التكنولوجي، في إطار القواعد العامة للإثبات الإلكتروني في القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية⁽²⁾ وانه من الممكن أن يلعب البريد الإلكتروني دورًا كبيرًا في التعاقد عن بعد⁽³⁾ ،

(1) حكم محكمة النقض المصرية، طعن تجاري، رقم ١٧٦٨٩ لسنة ٨٩ قضائية، جلسة 2020/3/10. و حكم **محكم التمييز في دبي رقم 2007/241** ليؤكد وفقاً للمادة (2/4) من القانون الاتحادي، بأنه: "لن يتم رفض المعلومات المشار إليها في رسالة إلكترونية، إذا كان يمكن العثور عليها في النظام الإلكتروني". كما قررت المحكمة العليا بالسعودية، بموجب القرار رقم (34) وتاريخ 1439/4/24هـ، والذي جاء مضمونه: "الدليل الرقمي حجة معتبرة في الإثبات متى سلم من العوارض، ويختلف قوة وضعفًا حسب الواقعة وملابساتها وما يحيطه من قرائن.

(2) يظهر ذلك من خلال استخلاص واقعتي: الإيجاب والقبول بين الطرفين في حالة التعاقد الإلكتروني، ويعتبر هذا الحكم متوافق مع المادة (8) من اتفاقية الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية نيويورك (2005)، والتي نصت على: "لا يجوز إنكار صحة الخطاب أو العقد أو إمكانية إنفاذه لمجرد أنه قد تم في شكل إلكتروني".

(3) راجع؛ شادي طنطاوي، النظام القانوني للتعاقد والتوقيع في إطار عقود التجارة الإلكترونية، الجيزة: مركز الدراسات

وفي رأينا يختلف الأمر كثيرًا في حالة سند الشحن الإلكتروني لطبيعته الدولية⁽¹⁾، ولا تكفي استجابة القضاء الوطني لمعايير الإثبات الإلكتروني لتفعيله، ويستلزم إصدار تشريع جديد ينظم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، يكون بمثابة قاعدة ملزمة للقضاء في منح الحجية لسند الشحن الإلكتروني بشكل خاص دون الاعتماد فقط على القواعد العامة في الإثبات الإلكتروني⁽²⁾، بحيث لا يكون للمحاكم أي سلطة تقديرية في تقرير دليل الإثبات⁽³⁾.

الفصل الثاني

المعالجة القانونية لسند الشحن الإلكتروني في ضوء قانون التجارة البحرية والقواعد الدولية

يمكن أن يفعل سند الشحن البحري الإلكتروني من خلال الاستعانة بأحكام القانون النموذجي 2017 الإلكترونية وإصدار تشريع للسجلات الإلكترونية القابلة للتداول⁽⁴⁾؛ حيث جاءت أحكامه متوافقة مع الخصائص المميزة لتقنية

العربية للنشر والتوزيع، 2016، ص 352.

(1) يؤخذ على المشرع الكوري الجنوبي أنه يستند إلى نظام تسجيل محلي بموجب المادتين 862/ 864، 1 من القانون التجاري، وبمعنى أدق نظام تشغيل مغلق، لا يمكن دمجها في النظام الدولي.

(2) **تطبيقًا لذلك**، إذا اتفق أطراف عقد البيع على استخدام سند الشحن الإلكتروني، وقام البائع بإبرام عقد نقل البضائع ووافق الناقل بموجبه على إصدار سند الشحن الإلكتروني. فمن هنا تنشأ الإشكالية إذا لم يلتزم أحد أطراف العقد بشروطه فسيتم تطبيق سبل اقتضاء الحق العادية وفقًا لحجية المستندات الورقية، وقد يستجيب القضاء للواقع التكنولوجي، ويعتبر الرسائل الإلكترونية لها ذات الحجية المقررة للمستندات التقليدية، ولكن هذا الأمر قد يتسبب في العديد من الإشكاليات ومنها على سبيل المثال: أن سند الشحن البحري، يغلب عليه الطابع الدولي وقد تكون الدولة محل النزاع لا تعترف بسند الشحن الإلكتروني، ولا تمنحه أي حجية في الإثبات الأمر الذي يؤكد ضرورة وجود تشريع وطني، وسجل دولي لسندات الشحن يستعين بالمعايير القانونية والتقنية التي شملها القانون النموذجي 2017، وبدون ذلك يفقد الثقة والأمان القانوني والتقني.

(3) صفاء جمعة، العقد الإداري الإلكتروني، المنصورة: دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، (2014)، ص 133.

(4) على غرار المشرع البحريني بموجب قانون السجلات الإلكترونية القابلة للتداول رقم (55) لسنة 2018.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

بلوك تشين⁽¹⁾؛ لاستخدامها طرقًا بارعة لتقنيات التشفير، وتوثيق الهوية⁽²⁾، وبذلك يمكن تحقيق معالجة قانونية لإشكاليات تفعيل سند الشحن الإلكتروني، بموجب معيار "التعادل الوظيفي" المذكور في المواد من 8 إلى 11 ومعيار "الموثوقية العام" المذكور في المادة 12، ونزولاً على ما سبق يتعين الأمر تطبيق القواعد سالفه الذكر بالمواءمة مع قواعد روتردام 2008، والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، في مبحثين على النحو الآتي:

- **المبحث الأول:** الاحتفاظ بالقواعد المنظمة لسند الشحن الورقي.
- **المبحث الثاني:** استبدال سند الشحن الورقي بإلكتروني والعكس.

المبحث الأول

الاحتفاظ بالقواعد المنظمة لسند الشحن الورقي

تناول المشرع المصري، في المادة 200 من قانون التجارة البحرية، تعداد للبيانات التي يجب ذكرها في سند الشحن، وذلك على سبيل المثال وليس الحصر، الأمر الذي يستنتج منه جواز إضافة بيانات أخرى في سند الشحن ولا يترتب على خلو سند الشحن من بيان أو أكثر من هذه البيانات بطلان السند⁽³⁾، وقد أكدت ذلك المادة 39 من قواعد روتردام بأن عدم ذكر أي من هذه البيانات لا يؤثر على صحة سجل النقل الإلكتروني.

وتفصيلاً لما سبق، سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين:

- **المطلب الأول:** بيانات سند الشحن الإلكتروني.
- **المطلب الثاني:** نسخ سند الشحن الإلكتروني.
- **المطلب الثالث:** شكل سند الشحن الإلكتروني.

(1) أفصحت المذكرة الإيضاحية للقانون النموذجي 2017، عن حرية النظم القانونية في استخدام نماذج مختلفة في سواء كانت تستند إلى نظم التسجيل، أو الترميز، أو تقنيات الدفاتر الموزعة، ويعبر ذلك عن إشارة صريحة لأهمية تقنية بلوك تشين، الفقرة (18) ص 17.

(2) ستيفان انغفيس، المرجع السابق، ص 56، DOAN THI MAI ANH, Op, .56
Cit.,p.22

(3) مصطفى طه، المرجع السابق، ص 290. محمد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية)، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، (2020)، ص 326.

المطلب الأول بيانات سند الشحن الإلكتروني

تمهيد وتقسيم:

اشتترطت المادة 1/10 أ من القانون النموذجي 2017 أن يتضمن السجل الإلكتروني المعلومات المذكورة في المستند القابل للتحويل وفقاً للقانون الوطني، يستلزم سند الشحن حد أدنى من البيانات حتى يؤدي وظيفته كسند لملكية البضائع حيث إن القاعدة في قانون التجارة البحرية المصري أن سند الشحن المستوفي للبيانات المنصوص عليها قانوناً، يعتبر حجة كاملة بين أطرافه في إثبات عقد النقل والبيانات المذكورة فيه، وأشارت إلى هذه القاعدة المادة (1/210) من قانون التجارة البحرية، حيث نصت على: "مع مراعاة أحكام الفقرة (1) من المادة (205) من هذا القانون⁽¹⁾ يعد سند الشحن دليلاً على تسلم الناقل للبضائع من الشاحن بالحالة المبينة فيه، وإذا كان سند الشحن مشتملاً على البيان المنصوص عليه في المادة (3/199) من هذا القانون يعد دليلاً على شحن البضاعة في السفينة أو في السفن المعينة في البيان وفي التاريخ المذكور فيه، كما يعد سند الشحن حجة في إثبات البيانات التي يشتمل عليها، وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة إلى الغير.

وبناءً على ما سبق، رأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين:

- الفرع الأول: أطراف سند الشحن الإلكتروني والتوقيع عليه.
- الفرع الثاني: التحفظات على البضائع.

الفرع الأول أطراف سند الشحن الإلكتروني والتوقيع عليه

(1) تنص الفقرة (1) من المادة 205 على: "يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها إلى الناقل، وتفيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل إبداء تحفظات على قيدها إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها أو لم تكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، وتذكر أسباب التحفظ على قيد البيانات في سند الشحن.

تمهيد وتقسيم:

يذكر في سند الشحن اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه وموطنه، ويتحقق لسند الشحن الحجية في الإثبات، إذا شمل على توقيع من صدر منه، وهو أحد شروط حجية المحررات سواء كانت ورقية، أو إلكترونية؛ حتى ينتج آثاره القانونية؛ لأن التوقيع ينسب ما ورد في المحرر إلى من وقعته، وفي هذا الصدد يتطلب الأمر التعرض للتوقيع الإلكتروني على سند الشحن، والخلاف الفقهي الخاص بمركز المرسل إليه بالنسبة لأطرافه سند الشحن الورقي، ولكن سيتم تناوله في حالة تطبيق سند الشحن الإلكتروني.

لذا رأينا تقسيم هذا الفرع إلى غصنين:

- الغصن الأول: التوقيع على سند الشحن الإلكتروني.
- الغصن الثاني: مركز المرسل إليه بالنسبة لأطراف سند الشحن الإلكتروني.

الغصن الأول

التوقيع على سند الشحن الإلكتروني

تناولت المادة (9) من القانون النموذجي 2017⁽¹⁾، ضمن إطار معيار التعادل الوظيفي، والمادة 3/9 من اتفاقية الخطابات الإلكترونية 2005 ضوابط قبول التوقيع الإلكتروني في القوانين الوطنية، التي اشترطت كل منهما؛ استخدام طريقة موثوقة لتحديد هوية صاحب التوقيع، وتفسيرًا لذلك يتضح أنه من الممكن استخدام أكثر من طريقة لإثبات التوقيع الإلكتروني ومنها: الأختام الإلكترونية وغيرها من الأساليب المستخدمة لتمكين الأشخاص من التوقيع إلكترونيًا⁽²⁾.

وقد رصدت المادة (2/202) من قانون التجارة البحرية المصري ضوابط التوقيع على سند الشحن من خلال النص على: "يوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام

(1) المادة 9 من القانون النموذجي 2017.

(2) إذا كانت الإشارات أو الحروف أو غير ذلك من الأشكال غير كافية لتحديد شخص محررها أو ليس لها طابع

متفرد وخاص لتحديد هذا الشخص فهي لا تصلح كتوقيع إلكتروني .

راجع، سميحة القليوبي، الأوراق التجارية، المرجع السابق، ص 568.

الكتابة، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها". خلافاً للتقنين البحري القديم الذي كان يشترط توقيع كل من الشاحن والريان توقيعه على سند الشحن⁽¹⁾، ويتطابق نص المادة 2/202 من قانون التجارة البحرية الحالي مع متطلبات المادة (38) من قواعد روتردام التي اشترطت أن يتم التوقيع على سجل النقل الإلكتروني من قبل الناقل أو من ينوب عنه، ولم تستلزم توقيع الشاحن.

ويستخلص مما سبق أن المشرع الوطني والدولي اشترط توقيع الناقل على أن يتم إصدار تفويض ضمنيًا في حالة توقيع سند الشحن من قبل الشخص الذي ينيب عن الناقل، لكن مع اختلاف الوسيلة بأن تكون من خلال وسيط إلكتروني، وجاءت ضوابط التوقيع على سند الشحن التقليدي متوافق مع متطلبات المشرع الدولي، ولكن اختلفت الوسيلة، وهي أن يكون التوقيع على سجل إلكتروني، ويأتي هنا دور المشرع الوطني بالاستعانة بالمادة 9 من القانون النموذجي التي جاءت متوافقة مع تقنية بلوك تشين، ويستلزم الأمر تعديل تشريعي للمادة 2/202 من قانون التجارة البحرية المصري، والتي تناولت توقيع الناقل أو من ينوب عنه على سند الشحن.

الغصن الثاني

مركز المرسل إليه بالنسبة لأطراف سند الشحن الإلكتروني

تعتبر نصوص قانون التجارة البحرية المصري واضحة في أن المرسل إليه طرفاً ذو شأن في سند الشحن، حيث نصت المادة 200/أ على: "يذكر في سند الشحن على وجه الخصوص اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل إليه و عنوان كل منهم⁽²⁾". وقد اعتبرت محكمة النقض المصرية المرسل إليه طرفاً ذا شأن في سند الشحن، ويتكافئ مركزه

(1) المادة 100 من القانون البحري القديم.

(2) أكتفت قواعد روتردام بذكر اسم الناقل فقط وعنوانه دون التطرق إلى اسم الشاحن وعنوانه، من خلال المادة 2/36ب، التي تقضي بأن تتضمن تفاصيل العقد الواردة في سجل النقل الإلكتروني، اسم الناقل وعنوانه فقط.

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

القانوني حينما يطالب بتنفيذ العقد مع مركز الشاحن في ظل أحكام قانون التجارة البحري المصري، وأن العلاقة بين المرسل إليه باعتباره صاحب المصلحة في عملية الشحن والناقل يحكمها سند الشحن وحده الذي يحدد التزام الأخير⁽¹⁾.

ونظرًا لأهمية دور سند الشحن الإلكتروني في إبراز مركز المرسل إليه بالنسبة لأطراف سند الشحن فقد احتدم الخلاف الفقهي بشأن المركز القانوني للمرسل إليه في سند الشحن الورقي، فهل يكون أجنبيًا عن سند الشحن تطبيقًا لمبدأ نسبية أثر العقد، أم يعتبر طرفاً فيه، أم نائبٌ عن المرسل إليه⁽²⁾، وأياً كان التفسير فلا جدوى من البحث عن الأساس القانوني لها، حيث إن رجوع المرسل إليه على الناقل في حالة هلاك البضاعة أو تلفها يكون على أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن إخلال الناقل بالتزاماته الناشئة عن عقد النقل الذي يعتبر المرسل إليه في مركز الطرف فيه بالنسبة للناقل⁽³⁾.

ويذهب البعض الآخر في سياق تناول امتداد شرط التحكيم إلى المرسل إليه في سند الشحن الإلكتروني الإلكتروني، بأن المرسل إليه ملزم بشرط التحكيم، حيث إنه طرف أصيل، وله حق مرتبط بالسند الذي يحمله، واستند في ذلك إلى فكرة الإرادة الظاهرة القائمة على القبول الضمني لشرط التحكيم الوارد فيه، وطبقها على سند الشحن الإلكتروني، من خلال قيام المرسل إليه برفض إحالة السيطرة إليه إذا وجد أن سند الشحن قد تضمن بنود لم يتضمنها في عقد البيع، ولكن إذا قبل سند الشحن الإلكتروني، فينتقد بشرط التحكيم⁽⁴⁾. وفي رأينا إن الواقع التكنولوجي اختصر الوقت والمسافات، وأصبح إبرام العقد يتم في بضع ثواني، الأمر الذي يتعين معه التطرق إلى المعيار المناسب في تحديد أطراف العقد من أجل الوقوف على المركز القانوني للمرسل إليه في سند الشحن الإلكتروني، وبمطالعة المادة 146 من القانون المدني التي نصت على: "إذا أنشأ العقد التزامات وحقوقاً شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص، فإن هذه الالتزامات والحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء، إذا كانت من

(1) الطعن رقم ١١١٤ لسنة ٥٢ ق، الدوائر المدنية - جلسة 1989/12/4.

(2) الأساس القانوني لهذه العلاقة يكمن في أن تعاقد الشحن مع الناقل يعتبر نائباً عن المرسل إليه، ولكن هذه النيابة ناقصة، حيث يظل الشاحن طرفاً في عقل النقل في الوقت الذي يكون فيه المرسل إليه طرفاً في هذا العقد وفقاً لأحكام النيابة التي تقضي بانصراف العقد إلى الأصيل.

راجع في تفصيل ذلك، مصطفى طه، المرجع نفسه، ص 317.

(3) راجع، ناجي عبد المؤمن، المرجع السابق، ص 244. محمد الفقي، المرجع السابق ص 354

(4) راجع، محمد عبده، المرجع السابق، ص 476.

مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء إليه"، وبذلك يتضح أن الخلف الخاص لا تنتقل إليه التزامات سلفه أو حقوقه إلا إذا كان عالمًا بشكل يقيني بها وقت انتقال الشيء إليه⁽¹⁾.

وعليه يكون المعيار في تحديد مركز المرسل إليه بالنسبة لسند الشحن الإلكتروني هو قبول المرسل إليه بشروط الشحن وعلمه بها، فإذا علم بالشروط وقبلها وكان طرف ثالث، فيكون طرف أصيل في العقد، و تنتقل إليه الحقوق والالتزامات، باعتباره (خلف خاص) مشتري للبضائع الوارد في سند الشحن.

وقد حاولنا فيما تقدم إبراز دور سند الشحن الإلكتروني في تحديد المركز القانوني للمرسل إليه بالنسبة لسند الشحن خصوصًا في ضوء الواقع التكنولوجي من خلال الاتفاق بين الشاحن والناقل من جهة على شحن البضائع وتسليمها للمرسل إليه ، وبين الشاحن والمرسل إليه من جهة أخرى على بيع البضائع واستلامها من الناقل ، ويكون في الحالتين المرسل إليه على علم بانتقال الشيء إليه، ومن ثم نقل السيطرة إلى المرسل إليه من تاريخ إصدار السند الشحن .

الفرع الثاني التحفظات على البضائع

يعتبر التحفظ على بيانات سند الشحن، من الآليات التي فرضت نفسها في الواقع العملي؛ لحماية الناقل من المسؤولية عن صحة المعلومات بدلاً من الامتناع عن ذكر البيان، وقد جرى الفقه على أن التحفظات تهدر حجية سند الشحن في الإثبات⁽²⁾ ، وتتنقص من قيمته الائتمانية⁽³⁾ ، لذلك تبني المشرع المصري الحكم المقرر في معاهدة سندات الشحن

(1) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، بيروت- لبنان: دار إحياء التراث العربي، (د.ت) ، فقرة 349 ص 546.

(2) محمد الفقي، المرجع السابق، ص 327.

(3) مصطفى طه، المرجع السابق ص. 292.

وقضى ببطلانها⁽¹⁾، وأكدت على ذلك المادة (1/205) من قانون التجارة البحرية التي نصت على: " يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع عند تسليمها للناقل، وتفيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل إبداء التحفظات على قيدها إن كان لديه أسباب جدية للشك في صحتها، أو لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها.

ويلجأ الشاحن إلى الاتفاق مع الناقل على تعويضه عن الأضرار التي تترتب من جراء إصدار سند شحن خالي من التحفظات، حتى يؤمن الناقل نفسه من رجوع الغير عليه، ليسلمه سند شحن خالي من التحفظات، من أجل الحصول على الائتمان من البنوك، ويطلق عليه خطاب الضمان وفقاً للمادة 207 من قانون التجارة البحرية التي نصت على: " 1- كل خطاب ضمان أو اتفاق يضمن بمقتضاه الشاحن تعويض الناقل عن الأضرار التي تنتج عن إصدار سند شحن خال من أي تحفظ على البيانات الواردة به، لا يحتج به قبل الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند بعدم صحة تلك البيانات. 2- ويعتبر المرسل إليه الذي صدر السند باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه المادة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.

وقد عاملت قواعد هامبورج خطاب الضمان على أنه باطلاً لا أثر له في مواجهة الغير بما في ذلك المرسل إليه الذي انتقل إليه سند الشحن. أما فيما يخص العلاقة بين الشاحن والناقل فإن خطاب الضمان صحيحاً إلا إذا كان الناقل قد قصد به غش الغير بما في المرسل إليه الذي يكون قد تصرف اعتماداً على الوصف الوارد بالبضائع⁽²⁾، وفي حالة تحقق هذه الحالة يسأل الناقل عن تعويض الضرر الذي يلحق الغير حسن النية دون أن يحق له التمسك بتحديد المسؤولية⁽³⁾.

وعلى مستوى قواعد روتردام فقد عاملت التحفظات الواردة في سجل النقل الإلكتروني ذات معاملة التحفظات الواردة بسند الشحن التقليدي، وفي غير الحالات التي تدرج فيها التحفظات، يعتبر سجل النقل الإلكتروني دليلاً ظاهراً على تسلم البضائع، حسب العقد⁽⁴⁾، علماً بأن التحفظات الواردة بسجل النقل الإلكتروني، تثبت على الدعامة الإلكترونية، ويمكن أن تعرقل الأمر في البضائع وتضعف الثقة وتعرقل التداول وفقاً لرأي البعض⁽⁵⁾، وفي رأينا لا يمكن التسليم بذلك؛ حيث إن الإشكالية ليست في ذكر التحفظ من عدمه؛ بل في غياب تنظيم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة

(1) المادة 3/3 من معاهدة سندات الشحن لعام 1924، والمادة (205) من قانون التجارة البحرية المصري.

(2) المادة 2/17، 3 من قواعد هامبورج.

(3) المادة 4/17 من قواعد هامبورج.

(4) المادة (41/أ) من اتفاقية روتردام 2008.

(5) محمد عبده، المرجع السابق، ص 439.

للتداول بشكل عام، وعدم وجود أيضًا نص تشريعي في قانون التجارة البحرية المصري ينظم أحكام سند الشحن الإلكتروني على وجه الخصوص، لأن معالجة موضوع التحفظات يتم من خلال خطاب الضمان كما هو معمول به في سند الشحن الورقي، وقد ألزمت قواعد روتردام الشاحن بموجب المادة 31 من اتفاقية بتزويد الناقل بالمعلومات والبيانات الصحيحة، وفي حالة مخالفة ذلك يلتزم الشاحن بتعويض الناقل عما يترتب عن عدم صحة هذه المعلومات، وفي ذات السياق سمحت المادة 40 من نفس الاتفاقية للناقل بأن يتحفظ على المعلومات المتعلقة بالبضائع التي قدمها الشاحن، حتى لا يتحمل المسؤولية القانونية عن عدم صحتها وذلك في حالتين: الأولى: أن يعلم الناقل بشكل يقيني وفعلي بأن البيانات مضللة أو غير صحيحة. الثانية: وجود أسباب وجيهة تدفع للاعتقاد بأن البيانات زائفة ومضللة.

ويلاحظ مما سبق أن المشرع الدولي في اتفاقية روتردام تعامل مع التحفظات الواردة بسند الشحن الإلكتروني، نفس معاملة التحفظات الواردة في سند الشحن التقليدي، ويتم أيضًا استخدام نفس الطريقة المستخدمة لإصدار سند شحن نظيف من خلال إصدار خطاب ضمان، علمًا بأن حجية هذا الخطاب تنصرف إلى الشاحن والناقل فقط، ويجوز للغير الاحتجاج بهذه الخطابات على أطرافها، ويبطل الخطاب في حالة قصد الغش، ويترتب على ذلك مسؤولية النقل عن عدم مطابقة البضائع والبيانات والأوصاف المدرجة بسند الشحن، طالما أن الناقل لم يبد أية تحفظات صريحة على السند، علاوة على ذلك خطاب الضمان لا يعفي الناقل من المسؤولية عن تلف أو عجز البضائع؛ لأن علاقته بالغير تختلف عن علاقته بالشاحن الموقع على الخطاب، وهي وظيفتها الأساسية تمكين الناقل من الرجوع على الشاحن مما يكون قد تحمله من تعويضات، وسهولة إجراءات نقل البضائع، وتسهيل تداولها⁽¹⁾.

وبذلك تتأكد أهمية سند الشحن الإلكتروني الخالي من التحفظات في الإثبات بشكل كامل، ولكن وجودها لا يعرقل تداوله لوجود خطاب الضمان؛ حيث يمكن للمرسل إليه بعد الموافقة إلكترونيًا على رسالة الناقل أن يقوم بتحويل حقوقه إلى بنك؛ من أجل الحصول على خطاب اعتماد، ويتم ذلك من خلال **secret code**، أو أي وسيلة أخرى إلكترونية أكثر أمانًا⁽²⁾.

المطلب الثاني

نسخ سند الشحن الإلكتروني

(1) سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص 242، وما بعدها.

Paul My burgh; Op,

(2)

Cit, P.4

يجب أن يتضمن سند الشحن مكان إصداره، وتاريخه، وعدد النسخ التي حررت منه تطبيقاً لنص المادة 200/ز من قانون التجارة البحرية، وذلك من أجل التحقق من وفاء البائع بالتزاماته بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه، وتقضي المادة 2/36/ج — من قواعد روتردام: بأن يدرج في سجل النقل الإلكتروني، التاريخ الذي تسلم فيه الناقل البضاعة أو شحنت فيه البضاعة أو صدر فيه سجل النقل الإلكتروني، لذلك تبدو أهمية هذا البيان في سند الشحن الإلكتروني من أجل التحقق من وفاء البائع بالتزاماته بتسليم البضائع، وأيضاً وقت انتقال البضاعة إلى يد الربان، وبالتالي بدء مسؤوليته من هذا الوقت عن الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

ويحرر سند الشحن من نسختين تسلم للشاحن نسخة وللناقل نسخة أخرى⁽¹⁾، وعلى المستوى الدولي تقضي المادة 35 من قواعد روتردام بأحقية الشاحن في الحصول من الناقل على سجل نقل إلكتروني⁽²⁾، وفي بعض الأحيان يلجأ الشاحن لتحرير سند الشحن بأكثر من نسختين، حتى يتأكد من وصول السند إلى المرسل إليه، من خلال إرسال عدة نسخ بطرق متباينة؛ خشية ضياع أو فقد إحداها، وفي هذه الحالة يكتب على سند الشحن "حرر من عدة نسخ" ويذكر عددها، ويترتب على ذلك أن تسليم البضاعة عند تقديم إحدى هذه النسخ يبطل بقية النسخ⁽³⁾.

وقد تعرضت المادة 225 من قانون التجارة البحرية، إلى الإشكاليات التي قد تنشأ عن تعدد نسخ سند الشحن الواحد، وتقضي في فقرتها الأولى: بأنه إذا تقدم عدة أشخاص يحملون نسخاً من سند الشحن القابل للتداول بطلب تسلم البضائع، وجب تفضيل حامل النسخة التي يكون أول تظهير فيها سابقاً على تظهيرت النسخ الأخرى. ووفقاً للفقرة الثانية: يفضل حامل النسخة التي حازها بسبب صحيح وحسن نية إذا كان اسبق في التقدم لاستلام البضائع، على حامل النسخ الأخرى ولو كان تظهيره أسبق في التاريخ.

وتتحقق هذه الإشكالية في الواقع العملي في حالة وصول نسخ بالخطأ إلى أشخاص مختلفين، أو من خلال قيام إتباع أساليب الغش ببيع البضائع لأكثر من مشتري، ويسلم نسخة للمشتريين، حيث إنه في هذه الحالة يقوم كل مشتري بمطالبة الربان بتسليم البضائع، ومن ثم يتعين على الربان أن يقوم بتسليم البضاعة لمن يتقدم إليه أولاً بإحدى

(1) تنص المادة (1/202) من قانون التجارة البحرية المصري على: "يحرر سند الشحن من نسختين، تسلم إحداها إلى الشاحن وتبقى الأخرى لدى الناقل ويذكر فيها أنها غير قابلة للنزول عنها".

(2) المادة 35 من قواعد روتردام.

(3) تنص المادة (3/202) من قانون التجارة البحرية المصري على: "يجوز أن تحرر من سند الشحن بناء على طلب الشاحن عدة نسخ، وتكون كل نسخة موقعة ويذكر فيها عدد النسخ التي حررت وتقوم كل نسخة مقام الأخرى، ويترتب على تسليم البضائع بمقتضى إحداها اعتبار النسخ الأخرى ملغاة بالنسبة إلى الناقل."

نسخ سند الشحن، ويكون هذا التسليم صحيح قانوناً لأن حيازته جاءت بناءً على سبب صحيح وكان حسن النية وقت الحيازة، حتى لو تقدم بعد ذلك مشتري آخر يحمل نسخة أسبق في التظهير الأول إستناداً إلى قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية (1).

وعلى مستوى سند الشحن الورقي لا توجد إشكالية إذا سلمت للحامل الأول لأنه مفضل على غيره، ولكن الصعوبة تكمن إذا سلمت للحامل الثاني، والحل المناسب أن يمتنع الحامل الأول عن طلب الاسترداد لأن البضاعة تم حيازتها بسبب صحيح وحسن نية، فضلاً على ذلك حيازة سند الشحن تمثل حيازة رمزية لبضائع ليست في يده فعلاً، أما من يتسلم البضاعة فيحوزها حيازة فعلية، تطبيقاً للمادة 954 من القانون المدني التي جاء مضمونها تقدم الحيازة الفعلية على الحيازة الرمزية (2).

وفي رأينا أن قاعدة الحيازة الفعلية لن يتم الاستعانة بها بشأن تنظيم أحكام سند الشحن الإلكتروني، حيث إن المقصود بحُسن نية الحائز، هو جهله بالمالك الحقيقي للبضائع، لعدم توافر شرط حُسن النية، إذ لا يُعذرُ الحائز في جهله بالمشتري الأول، وإذا كان يتطَّلب النظام الإلكتروني ذكر بياناتٍ معينة عند التسجيل، تجعل من السهولة التحقق من المشتري، وإذا قصر المشتري الثاني في ذلك، فلا يُقبلُ منه الدفع بحُسن نيته، ولا يلومَنُ إلا نفسه، خصوصاً في ظل نظام إلكتروني آمن لا يسمح ببيع نفس البضائع لأكثر من مشتري. ومما لاشك فيه أن سند الشحن الإلكتروني يقدم المعالجة القانونية الملائمة لهذه الإشكالية بكل سهولة ويسر من خلال إجراء بسيط للغاية يتم إجراؤه على المنصة الإلكترونية، يتم بموجه إطلاع الربان والناقل على كافة التصرفات التي تمت على سند الشحن، مما يغلق الباب تجاه أساليب الغش التي يتم اتباعها في مثل هذه الظروف، ومن الأفضل منح الحق لمن يرغب في شراء البضاعة أن يستعلم عن البيانات مقابل رسوم رمزية حيث إنها تدفع عنها خطر الوقوع في الغش والاحتيال.

المطلب الثالث

شكل سند الشحن الإلكتروني

تمهيد وتقسيم:

(1) المادة 976 من القانون المدني المصري.

(2) مصطفى طه، المرجع السابق، ص 315، وما بعدها.

يلتزم الناقل بتسليم البضاعة عند وصولها للحامل الشرعي لسند الشحن أو من ينيه عنه وفقاً للمادة 223 من قانون التجارة البحرية ، حيث يثبت في السند أن البضاعة تم شحنها على سفينة من أجل نقلها إلى جهة معينة، ويخول لحامله حق التصرف في البضاعة خلال رحلة النقل، ويكون من خلاله لحائز السند حيازة قانونية أن يتصرف في البضاعة، بمجرد تسليم سند الشحن إلى المتصرف إليه وتحويله له بالصورة القانونية، وقد يتم ذلك بمجرد تسليم السند ذاته في حالة السند لحامله أو بالتظهير في حالة السند الأذني، أو بالحوالة القانونية في حالة السند الإسمي، فضلاً عن وظيفته الأساسية في إثبات عملية شحن البضائع؛ بتضمينه كامل البيانات المتعلقة بالبضاعة ، من حيث: مقدارها وحالتها عند وضعها على السفينة ، ولهذا فإن سند الشحن يدل على إبرام عقد النقل، ويجوز أن يُنصّ في السند على حظر حوالته أو تداوله لتلافي سبل التحايل⁽¹⁾، وفي هذه الحالة يفقد السند قيمته كوسيلة لتداول البضاعة. وتطبيقاً للمادة 204 من قانون التجارة البحرية يكون حاملاً شرعياً لسند الشحن المبين اسمه فيه، أو المحال إليه إن كان السند اسمياً، وحامله إن كان السند لحامله، أو مظهراً على بياض والمظهر إليه الأخير إن كان السند للأمر وذكر فيه اسم المظهر إليه، وسمحت قواعد روتردام بتداول سند الشحن الإلكتروني، على أن يقوم الشاحن بنقل حق السيطرة إلى المرسل إليه، من أجل تمكينه من استلام البضائع⁽²⁾.

وعلى ذلك يتضح أن تداول سند الشحن الإلكتروني يتوقف على الشكل الذي يتخذه ، الأمر الذي يتعين معه التمييز بين ما إذا كان سند الشحن باسم شخص معين أو لأمر أو لحامله في ثلاثة فروع:

- الفرع الأول: سند الشحن الاسمي.
- الفرع الثاني: سند الشحن لأمر أو لإذن.
- الفرع الثالث: سند الشحن لحامله.

الفرع الأول

(1) راجع، عالية الدباغ، المرجع السابق، ص 148.

(2) نصت المادة 2/57 من قواعد روتردام على: "في حال إصدار سجل نقل إلكتروني قابل للتداول، يجوز لحائزه أن

يحيل الحقوق التي يتضمنها، سواء أصدر لأمر حامله أو لأمر شخص مسمى، بإحالة ذلك السجل وفقاً

للإجراءات المشار إليها في الفقرة 1 من المادة 9".

سند الشحن الاسمي

تقضي المادة 1/203 من قانون التجارة البحرية المصري بأنه يجوز أن يحرر سند الشحن باسم شخص معين، وهو الذي يتعهد فيه الربان أو الناقل بتسليم البضاعة، للشخص المعين اسمه بسند الشحن، ولا يستعمل سند الشحن الاسمي إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصًا واحدًا، وهو غير قابل للتداول بالطرق التجارية إذ يلزم لانتقال ملكية البضاعة التي يمثلها سند الشحن الاسمي اتباع إجراءات حوالة الحق المدنية وفقًا للفقرة 2 من المادة سالفه الذكر، كما هو مقرر في المادة 305 من القانون المدني، والتي تشترط لنهاذ الحوالة تجاه المدين أو الغير أن يكون قد قبلها المدين أو أعلن بها. وأن يكون هذا القبول ثابت التاريخ، ويعني ذلك أن حوالة الحقوق لا تكون نافذه إلا إذا قبلها الربان أو أعلن بها، وأن يتم إثبات تاريخ قبول الربان، ولا يجوز للربان تسليم البضاعة إلا للشخص المعين في سند الشحن أو الشخص الذي انتقلت إليه ملكية البضاعة عن طريق حوالة الحق، فإذا حدث أن سلمها للغير نشأت مسؤوليته.

وقد أكد المشرع الدولي على أن سند الشحن يكون إسميًا إذا اتفق بين الناقل والشاحن على إصداره باسم شخص معين⁽¹⁾، ويتوافق ذلك مع سند الشحن التقليدي الذي يتضمن نص صريح على عدم جواز تداوله، ولم يرد به صيغة الأمر أو الإذن، وتفسيرًا لذلك لا يجوز للمرسل إليه نقل السيطرة إلى شخص آخر، وبالتالي يكون حق السيطرة محدد في شخص المرسل فقط، ويكون الأمر هنا التحقق من هوية المرسل إليه، دون إثبات السيطرة.

يتبين مما تقدم أن سند الشحن الاسمي لا يستعمل إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصًا واحدًا، وهو غير قابل للتداول بالطرق التجارية، حيث إنه في هذه الحالة لا يتمتع غير هذا الشخص بالصفة القانونية اللازمة لإمكان المطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل، ولكن يجوز انتقاله للغير من خلال إتباع إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني، وفي كافة الأحوال لا يوجد ما يمنع من استخدام سند الشحن الاسمي الإلكتروني على أن يتم النص على أنه غير قابل للتداول.

الفرع الثاني

سند الشحن لأمر أو لإذن

هو السند الصادر لأمر أو لإذن شخص معين، ويمكن تداوله بطريق التظهير، فمجرد وجود لفظ لأمر أو لإذن يؤدي

(1) نصت المادة 20/1 من قواعد روتردام على: " سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول" يعين سجل نقل

إلكتروني لا يندرج ضمن سجلات النقل الإلكترونية القابلة للتداول " .

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

إلى قابلية السند للتداول عن طريق التظهير شأنه شأن الكمبيالة، وبذلك ينتقل الحق الذي يمثله سند الشحن إلى المظهر إليه.

ويعتبر الأكثر انتشاراً في الواقع العملي، ويتداول بطريق التظهير، شأنه في ذلك شأن أية ورقة تجارية تحمل شرط الإذن، وتوقيع الحامل على ظهر السند يعتبر تظهير ناقل للملكية وفقاً للمادة 3/203 من قانون التجارة البحرية التي نصت على: "ويكون سند الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، وتسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة وتحديداً المادة 2/393 من قانون التجارة التي سمحت بأن يكون التظهير على بياض ودون ذكر اسم المظهر إليه، حيث إن الورقة التجارية تستمد وجودها من ظاهر شكلها فإن مجرد وضع التوقيع عليها أو على الوصلة يعتبر تظهير لها⁽¹⁾، وعلى العكس من ذلك اشترطت المادة 134 من قانون التجارة الملغي أن يكون التظهير تام، وقد ذكرت محكمة النقض المصرية، أن سند الشحن الإذني لا تنتقل ملكية الحق الثابت فيه إلى المظهر إليه إلا بالتظهير التام عملاً بالمادة ١٣٤ من قانون التجارة أما إذا كان تظهير السند على بياض اعتبر بمثابة توكيل للمظهر إليه في تسلم البضاعة ولا يخوله حقاً مستقلاً عن حقوق موكله المظهر⁽²⁾.

وبذلك يكون تظهير سند الشحن الإذني بمثابة نقل لملكية البضائع للمظهر إليه ومن ثم يحق له مطالبة الريان بتسليمها عند الوصول، كما يتمتع على الريان أن يسلم البضاعة إلى غيره. ولا يجوز للناقل أو الريان أن يحتج في مواجهة المظهر إليه بالدفع التي له قبل الشاحن المظهر، إذ أن قاعدة عدم جواز الاحتجاج بالدفع على الحامل حسن النية تنطبق على انتقال سند الشحن بطريق التظهير، كما هو الشأن في الأوراق التجارية، ومن ثم لا يجوز للناقل الاحتجاج بشروط مشاركة الإيجار على الغير حامل سند الشحن مالم يتضمن سند الشحن شرطاً للإحالة على مشاركة الإيجار.

وإذا كان التظهير للتوكيل فإنه يخول المظهر إليه الحق في مطالبة الناقل بتسليم البضاعة بوصفه ممثلاً للشاحن أو المرسل إليه، وتبعاً يجوز للناقل أن يحتج في مواجهته بما قد يكون له من دفع قبل الشاحن أو المرسل إليه، ويراعى

(1) راجع، المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة رقم 17 لسنة 1999، الجزء الأول، دار الطباعة الحديثة، يونيو 1999، ص 514.

(2) نقض تجاري، رقم 366 لسنة 27 ق جلسة 5/23/1963، سنة 14 - قاعدة 104 - صفحة 736.

أنه لا تضامن بين الموقعين على سند الشحن لانتفاء النص على عكس ما تقضي به المادة 137 من قانون التجارة وذلك لأنه من الصعب افتراض أن يكون المظهرين قد أرادوا أن يضمنوا بعضهم البعض وعلى وجه التضامن تنفيذ العقد نظرًا لأن البضاعة المشحون تنتقل من يد لأخرى⁽¹⁾.

وتأسيسًا على ما سبق يتضح عدم وجود إشكالية في تداول سند الشحن الإلكتروني لإذن أو لأمر ولكن قد يتساءل البعض عن طريقة تظهير سند الشحن الإلكتروني في ظل الالتزام بقواعد قانون التجارة المصري، بأن يكون التظهير على ظهر المستند أو على وصله؟. ومردود على ذلك بأن المذكرة الإيضاحية للقانون النموذجي 2017، ذكرت أنه يمكن تداول المستندات أو الصكوك القابلة للتحويل عن طريق التسليم وعن طريق التظهير، وأن تحويل السيطرة على السجل الإلكتروني خطوة ضرورية في دورة حياة المستند، حيث إن تسليم البضائع يقتضي تسليم سند الشحن، وفي رأينا من السهولة واليسر أن يتم تنفيذها على ظهر سند الشحن الإلكتروني، أو بموجب ملحق لسند الشحن الإلكتروني تكون تحت عنوان "التظهير" حيث أن العديد من برامج الحاسب الآلي تتيح الكتابة على ظهر المستند الإلكتروني⁽²⁾، هو الأمر الذي يبرز فيه دور الإجراءات الإلكترونية من حيث إرسال الموافقة من الشاحن إلى المرسل إليه بتطبيق طرق أمن البرمجيات المنصوص عليها في معيار الوثوقية العام بموجب المادة 12 من القانون النموذجي 2017، مما يتعين معه أن يكون المرسل إليه مسجل على المنصة الإلكترونية، وتستكمل بعد ذلك إجراءات التأكد من الهوية.

الفرع الثالث

سند الشحن لحامله

سند الشحن لحامله⁽³⁾، هو السند الذي يصدر دون ذكر اسم شخص معين، وإنما يذكر فيه أنه لحامله، ويكون السند قابلاً للتداول بمجرد المناولة أي التسليم، ويعتبر حامل السند صاحب الحق في تسليم البضاعة، حيث يتعين على الربان في هذه الحالة، تسليم البضاعة إلى الشخص الذي يظهر له سند الشحن، ويعتبر استعمال هذا السند بمثابة مخاطرة في حالة فقدانه أو سرقة.

ويحدث أحياناً أن تسلم البضاعة للمرسل إليه دون أن يكون بيده سند الشحن، بناءً على خطاب ضمان يقدمه كفيل عن المرسل إليه، يكون في العادة بنكاً، ويظل الربان مسئولاً قبل الشاحن، والحامل الحقيقي لسند الشحن عن تسليم

(1) مصطفى طه، المرجع السابق، ص 300.

(2) ومنها: على سبيل المثال برنامج Microsoft word، من خلال اختيار الطباعة على الوجهين.

(3) تنص المادة 1/203 من قانون التجارة البحرية على: "يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره أو لحامله."

البضاعة، وللناقل في هذه الحالة الرجوع على مستلم البضاعة والكفيل فيما بعد⁽¹⁾. وفي حالة عدم تعيين الشاحن لاسم المرسل إليه بالرغم من تضمنه صيغة الأمر يكون السند لحامله تطبيقاً للمادة (5) من القانون النموذجي 2017، بشرط توافق ذلك مع القانون الوطني.

وتطبيقاً للمادة 3/ 203 من قانون التجارة البحرية المصري⁽²⁾، يتضح أنه يمكن تداول سند الشحن لحامله، ويتم تداوله عن طريق نقل حق السيطرة من الشاحن صاحب حق السيطرة إلى المرسل إليه أو إلى شخص آخر يحدده الشاحن، الأمر الذي يفهم منه أن تداول سند الشحن الإلكتروني مرتبط بحق السيطرة وليس المرسل إليه، ويرجع السبب في ذلك إلى أن حق المرسل إليه على البضائع يكون نابع من حقه في السيطرة، ويمكن تلافي مخاطر ضياعه أو سرقة من خلال إثبات هوية الحامل على المنصة الإلكترونية. وعلى ضوء ما سبق بيانه يتضح أن سند الشحن الإلكتروني يكتسب وظيفة ودور هام؛ فهو لا يخرج عن الأحكام الخاصة بسند الشحن التقليدي في القوانين الوطنية، ويمكن تأمين السند والسيطرة عليه من خلال تقنية بلوك تشين⁽³⁾، لتحقيقها معيار الموثوقية العام المذكورة في المادة 12 من القانون النموذجي 2017.

المبحث الثاني

إجراءات استبدال سند الشحن الورقي بالإلكتروني والعكس

تناولت المادة 10 من قواعد روتردام، ضوابط استبدال سند الشحن الورقي بسجل نقل إلكتروني قابل للتداول، وذلك من خلال شرطين: الأول: أن يسلم الحائز سند الشحن الورقي القابل للتداول إلى الناقل. والثاني: يصدر الناقل إلى الحائز سجل نقل إلكتروني، على أن يتضمن العبارة الآتية: "يحل سجل النقل الإلكتروني محل السند الورقي في كافة الحقوق

(1) يرى البعض أنه يمكن تنفيذ سند الشحن الإلكتروني ولكن دون اشتراط أن يقوم البنك بتقديم المستند.

Tim Schommer, et, al, Op, Cit, P.22

(2) تنص المادة 3/203 من قانون التجارة البحرية على: " يكون سند الشحن المحرر للأمر قابلاً للتداول بالتظهير، ويعتبر مجرد توقيع حامله على ظهر السند بمثابة تظهير ناقل للملكية، وتسرى على هذا التظهير أحكام قانون التجارة ويتم تداول سند الشحن المحرر لحامله بالمناولة.

(3) راجع، المبحث الثاني من الفصل الثاني من الباب الأول، المتعلق بدور التقنيات الحديثة في تحقيق أمن وخصوصية سند الشحن الإلكتروني.

والالتزامات.: ويفقد السند الورقي أي مفعول من تاريخه⁽¹⁾، مع مراعاة أن يتم تحديد الطريقة التي يتم من خلالها بيان فقدان السجل لأي مفعول بعد استبداله بموجب المادة 1/9/د من نفس القواعد.

وقد رصدت المادة 1/17 من القانون النموذجي 2017 مضمون الشروط الواردة في المادة 10 من قواعد روتردام ، ولكنها أضافت شرط واضح وصريح وهو المعيار التقني المناسب لإجراءات عملية الاستبدال، بأن تكون الطريقة المستخدمة موثوقة لتنفيذ ذلك⁽²⁾. وتسمح المادة 18 من القانون النموذجي باستبدال السجل الورقي محلّ سجل إلكتروني قابل للتحويل بذات الشروط المذكورة في المادة 17، وتعتبر هذه الحالة أكثر تحقّقاً من استبدال الورقي بإلكتروني المذكورة في المادة 17، وقد ورد بالمذكرة الإيضاحية أن السبب في ذلك يرجع إلى احتمالية عدم وجود بعض الأطراف عند إنشاء السجل الإلكتروني، ولا يرغبون في استخدامه لعدم قدرتهم على استخدام هذه الطريقة، لذلك يمكن بموجب المادة 18 طباعة السجل الإلكتروني واعتباره نسخة معادلة للسجل الإلكتروني، علماً بأنه لا يشترط ذكر المعلومات الإضافية الخاصة بهوية الموقع والتي تكون بحكم الطبيعة قابلة للتغير مع الالتزام بالمعلومات الأساسية المذكورة في السجل الإلكتروني بما يتوافق مع القواعد الموضوعية والشكلية في القانون الوطني.

وفي رأينا المادة 18 جاءت لتؤكد على أن طباعة النسخة الورقية من السجل الإلكتروني لا تفقده حجتيه، ولكن المستغرب أنها أرجعت الهدف من هذه المادة إلى عدم قدره البعض على استخدام التقنية⁽³⁾؛ حيث إن التسليم بعدم استطاعة البعض على استخدام التقنية سيفتح الباب أمام إشكالية عدم تسجيل بيانات الأطراف على منصة سندات الشحن الإلكترونية، لذلك كان من الأولى عدم التطرق في التفسير إلى ذلك لأنه من غير المتصور أن يتم إنشاء تسجيل بيانات الأطراف إلكترونياً، لمعرفة كافة العمليات التي تتم على البضائع ثم بعد ذلك يتم التحول إلى الورقي دون تسجيل البيانات، وكان من المفترض على المشرع الدولي الانتباه إلى هذه النقطة بالاكتفاء بالإشارة إلى أن طباعة النسخة الورقية لا يفقد المستند الإلكتروني حجتيه دون التوسع في أمور قد يترتب عليه انتفاء الغاية من تفعيل سند الشحن الإلكترونية بأن تعود الأمور إلى نقطة البداية، وفي كافة الأحوال لن يؤثر ذلك على موقف المشرع الوطني حيث إنه له الحق في الخروج عن هذه الأحكام يتوافق مع القانون الوطني، علاوة على ذلك يجب أن يتم هذه الحالات على المنصة الإلكترونية المقترحة لسندات الشحن الإلكترونية .

(1) ينظر المادة 10 من قواعد روتردام 2008.

(2) المادة 1/17 من القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017، نصت على: "يجوز أن يحلّ سجل

إلكتروني قابل للتحويل محلّ مستند أو صك قابل للتحويل إذا استخدمت طريقة موثوقة لهذا الغرض.

(3) أنظر: المذكرة الإيضاحية ، البنود من 176 إلى 179، ص 57.

الخاتمة

تعتبر السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل أحد المصطلحات الحديثة نسبيًا في النظام القانوني للتجارة الإلكترونية⁽¹⁾، وتمثل عنصر جوهري في إرساء معايير وآليات حماية سند الشحن الإلكتروني في القوانين الوطنية، من خلال الاستعانة بأحكام القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل 2017، الذي برزت مظاهر تميزه عن المحاولات الدولية السابقة عليه في تطوير فكرة السيطرة على السجل إذا استُخدمت طريقة إلكترونية موثق بها وتبنيه مفهوم مرن للأصل الإلكتروني بأن يكون خاضعًا للتعديل بعد إصداره على خلاف مفهوم الأصل المذكور صراحة في المادة 8 من القانون النموذجي للتجارة الإلكترونية 1996، الذي جاء بمعيار ثابت لا يتسم بالمرونة ويتناول المستندات ومنها العقود التي لا تخضع للتعديل بالضرورة.

(1) راجع، مفهوم السجلات الإلكترونية في النظم القانونية، في المبحث الأول، من الفصل الأول بالباب الثاني.

وترك القانون النموذجي في المادة الرابعة منه للدول حرية الخروج على أحكامه، بموجب قواعد تشريعية تحقق حماية أوسع من تلك التي جاء بها القانون النموذجي أو تغييرها من خلال إحدى طريقتين: الأولى: إصدار تشريع ينظم أحكام السجلات الإلكترونية القابلة للتداول. والثانية: قد لا تتضمن القوانين الوطنية، التي ترغب في الاستفادة من القانون النموذجي، أحكاماً بشأن التعادل الوظيفي والحياد التكنولوجي، وفي هذه الحالة فإنّ من شأن اعتماد المادتين 8 و 9 أن يفى بالحاجة التشريعية، وذلك لأهميتها في تحقيق التعادل الوظيفي للكتابة والتوقيع.

ومن أجل منح الحجية لسند الشحن الإلكتروني وتأمين أمنه وسلامته، لا بد من استيفاء الضوابط المذكورة في المادة 10 من القانون النموذجي 2017 التي تتسم بالطابع المحايد تجاه القوانين الوطنية، ويمكن إيجازها في ثلاثة شروط: الأول: أن يتضمن السجل الإلكتروني المعلومات المذكورة في المستند القابل للتحويل وفقاً للقانون الوطني. الثاني: استخدام طريقة موثوقة لضمان تفرد السجل الإلكتروني وتمييزه عن غيره. الثالث: أن يكون السجل الإلكتروني قابل للسيطرة عليه منذ إنشائه حتى انتهاء مفعوله، بما يضمن حفظ سلامته وعدم تغيير المعلومات الواردة به أو تحويلها باستثناء ما ينشأ من تغيير في إطار تنفيذ المعاملة.

ويقدم "معيار الموثوقية العام"، الوارد في المادة 12 أحد أهم العوامل التي يتعين أخذها في الاعتبار عند تقرير ما إذا كانت النظم والإجراءات التي يستخدمها مقدّم خدمات التصديق جديرةً بالثقة من عدمه، ويتوافق ذلك مع تقنية بلوك تشين، التي أظهرت أوجه تفردها في القضاء على الاحتيال والتلاعب في البيانات وتزليل العديد من التخوفات من خلال إجراء بسيط للغاية يتم إجرائه على المنصة الإلكترونية المقترحة، يتم بموجبه إطلاع الشاحن والناقل والمرسل إليه على كافة التصرفات التي تمت على سند الشحن، مما يعلق الباب أمام أساليب الغش التي يتم اتباعها في مثل هذه الظروف، ومن الأفضل منح الحق لمن يرغب في شراء البضاعة أن يستعلم عن البيانات مقابل رسوم رمزية حيث إنها تدفع عنه خطر الوقوع في الغش والاحتيال، حيث إن السجل الإلكتروني لسند الشحن سوف يكشف لأطرافه كافة الإجراءات والتصرفات التي تمت على البضائع.

وجدير بالذكر الإشادة بالخُطوة التي قامَ بها المشرع البحريني، بإصداره مرسوم بقانون رقم (55) لسنة 2018 بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، حيث إنه اتبع نهج القانون النموذجي للسجلات الإلكترونية 2017 من خلال النص على الشروط الواجب توافرها في السجلات الإلكترونية، واستخدم المعايير الواردة بالقانون النموذجي بما يتلاءم مع النظام القانوني البحريني، وشمل سندات الشحن في المادة الأولى منه ضمن السندات الخاضعة للقانون وقرر لصاحب الحق في الاستفادة من السجلات الإلكترونية؛ الحماية القانونية الملاءمة، وفقاً للمبادئ العامة للمسؤولية المدنية، فيكون لكل ذي مصلحة طلب التعويض وحق الرجوع على المشغل المهمل في وضع التدابير والضمانات المنصوص عليها في المادتين (6)، (7) من القانون سالف الذكر. بينما لم يرصد المشرع المصري في إطار الرخصة المتاحة له في القانون النموذجي 2017، أي وسيلة خاصة لأعمال معايير الحماية لسند الشحن الإلكتروني، وهو

تطور آليات حماية سند الشحن البحري الإلكتروني في ضوء النظام القانوني للسجلات الإلكترونية القابلة للتحويل، وحتمية التحول الرقمي
د. عمرو محمد فضلي

مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية

موقف يقلل بلا شك من فاعلية الحماية، فطبيعة السجلات الإلكترونية بوصفها رابطة بين سند الشحن البحري وحمايته إلكترونياً، تتطلب الوقوف على عناصر عدة، يأتي في طليعتها، الاعتراف بالسجل الإلكتروني القابل للتداول، وتنظيم معايير الحماية القانونية والتقنية، وتحديد مسؤولية المشغل المدنية، وأيضاً المستخدم على غرار ما قرره المشرع البحريني بموجب القانون رقم (55) لسنة 2018.

وعلى ضوء النتائج السابقة، يمكن تعريف سند الشحن الإلكتروني بأنه : عبارة عن سجل إلكتروني، يصدر تحت إشراف مشغل مرخص في أمن البرمجيات وحماية المعاملات الإلكترونية، ويوقع عليه الناقل أو من يمثله إلكترونياً ويفي بالمتطلبات المذكورة في قانون السجلات الإلكترونية القابلة للتداول وقانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠⁽¹⁾.

ونوصي بمعالجة أوجه النقص في البنية التشريعية المتعلقة بالسجلات الإلكترونية القابلة للتداول بشكل عام والتجارة البحرية بشكل خاص، من خلال مراعاة النقاط الآتية:

1. إصدار تشريع خاص بالسجلات الإلكترونية القابلة للتداول بما يتلاءم مع المعايير القانونية والتقنية الواردة بالقانون النموذجي 2017، على غرار المشرع البحريني، وإدراج سند الشحن ضمن أنواع السجلات الإلكترونية القابلة للتداول التي يشملها القانون، وتحديد نطاق سريانه، والاعتراف بالسجلات الإلكترونية القابلة للتداول، وضوابط الاعتراف بها واستبدالها بسجل قابل للتداول، وبيان المعيار العام للثقة للأنظمة الإلكترونية، واعتماد المشغلين ومسئوليتهم.

2. تعديل قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990، على النحو الآتي:

أ. إضافة المادة الآتية : "يجوز للناقل عند الحصول على موافقة الشاحن، أن يصدر بدلاً من سند الشحن المذكور في نصوص قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، سند شحن إلكتروني عن طريق التسجيل في سجل إلكتروني تحت إشراف مشغل مرخص في أمن وحماية المعاملات".

ب. يستبدل نص المادة 2/202 من قانون التجارة البحرية بالنص الآتي: "يوقع الناقل أو من ينوب عنه النسخة المسلمة للشاحن ويكون التوقيع بالكتابة أو بأي وسيلة أخرى تقوم مقام الكتابة من خلال وسيط إلكتروني وفقاً للضوابط المذكورة في قانون السجلات الإلكترونية القابلة للتداول، وتعطى هذه النسخة لحاملها الشرعي الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها".

3. ضرورة التصديق على قواعد روتردام 2008، لما تمثله من دور مؤثر في الواقع العملي، بما يترتب عليه

(1) راجع، تعريفات سند الشحن الإلكتروني وفقاً لرأي الفقه، والقواعد الدولية، مقدمة هذا البحث،

زيادة عدد الدول المنضمة ، مما يجعله موضع التنفيذ، وتحظى على التأييد الدولي، حيث إن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل الإلكتروني، تعتبر معيار جوهري للمعاملات الإلكترونية بشكل عام، ومن ضمنها سند الشحن الإلكتروني، ولا يتعارض ذلك مع تبني القانون النموذجي 2017، والانضمام إلى قواعد روتردام في ذات الوقت.

4. إنشاء منصة إلكترونية لسندات الشحن البحرية، يتم من خلالها دخول كافة الأطراف ذات العلاقة على المنصة، تحت إشراف مقدم خدمة يستخدم معايير أمانة وأجهزة ذات جودة عالية، وتكون هذه المنصة بمثابة سجل مركزي تديره جهة موثوق لتسجيل البيانات وأي حقوق أو التزامات بشأنه، بما يُوفّر التّدابير السريعة بشأن تفعيله، وزيادة اليقين لدى المتعاملين في التجارة البحرية وأن تستخدم تقنية بلوك تشين أو ما يظهر من تقنيات أكثر تطوراً، لحماية وتشفير السجل الإلكتروني لسند الشحن بما يضمن تداوله بطريقة آمنة.

"رَبَّنَا لَا تُؤَاخِذْنَا إِنْ نَسِينَا أَوْ أَخْطَأْنَا"

سورة البقرة الآية رقم (286)

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

1. أحمد موافي، أحكام قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات الصادر برقم 175 لسنة 2018 ولائحته التنفيذية الصادر بالقرار رقم 1699 لسنة 2020 والحجية القانونية للأدلة المعلوماتية، الطبعة الأولى، نادي القضاة (2021).
2. إيهاب خليفة، مجتمع ما بعد المعلومات، تأثير الثورة الصناعية الرابعة على الأمن القومي، القاهرة: العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى (2019).
3. سميحة القليوبي، الأوراق التجارية، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، (2022).
4. سميحة القليوبي، الشركات التجارية، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، (2022).

5. سميحة القليوبي ، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، (2022).
6. سيد محمود، دور الحاسوب الإلكتروني (الكمبيوتر) أمام القضاء المصري والكويتي، (نحو إلكترونية القضاء، والقضاء الإلكتروني)، القاهرة: دار النهضة العربية (2009/2008).
7. شادي طنطاوي، النظام القانوني للتعاقد والتوقيع في إطار عقود التجارة الإلكترونية، الجيزة: مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، (2016).
8. صفاء جمعة، العقد الإداري الإلكتروني، المنصورة: دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، (2014).
9. طلعت دويدار، النظرية العامة للتنفيذ القضائي في قانون المرافعات المدنية والتجارية، القاهرة: دار النهضة العربية، (2013).
10. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام، بيروت- لبنان: دار إحياء التراث العربي، (د.ت).
11. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، حق الملكية مع شرح مفصل للأشياء والأموال، الجزء الثامن، بيروت- لبنان: دار إحياء التراث العربي، (د.ت).
12. عصمت بكر، دور التقنيات العلمية في تطور العقد، دراسة مقارنة في ضوء قوانين التوقيع الإلكتروني والتجارة والمعاملات الإلكترونية العربية، والقانون النموذجي بشأن التجارة الإلكترونية لعام 1996، والقانون النموذجي بشأن التوقيعات الإلكترونية لعام 2001م والقانون العربي الاسترشادي للمعاملات والتجارة الإلكترونية لعام 2009 بيروت- لبنان : دار الكتب العلمية، (2015).
13. فاروق حسن، التجارة الإلكترونية، تأمينها Ecommerce، هلا للنشر والتوزيع- الجيزة، ط1 (2001).
14. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، (2000).
15. محمد العريني، محمد الفقي، القانون التجاري (الأوراق التجارية، العمليات المصرفية وفقاً لأحكام القانون رقم 17 لسنة 1999) ، دار الجامعة الجديدة، (2020).
16. محمد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية)، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، (2020).
17. محمد المحاسنة، تنازع القوانين في العقود الإلكترونية، نحو إيجاد منظومة للقواعد الموضوعية الموحدة، دراسة

مقارنة (د.ن)، (2013).

18. محمد منصور، الإثبات التقليدي والإلكتروني، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، (2006).
19. محمد موسى، سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع والمأمول، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر (2005).
20. محمود الشرفاوي، العقود التجارية الدولية، دراسة خاصة لعقد البيع الدولي للبضائع، القاهرة: دار النهضة العربية، (1992).
21. محمود محمود، اقتصاديات التجارة الخارجية، القاهرة، دار حميثرا للنشر، (2017).
22. ناجي عبد المؤمن، الوجيز في العقود التجارية، القاهرة: دار النهضة العربية، (د.ت).
23. نادر إبراهيم، قانون الأونستيرال النموذجي بشأن السجلات الإلكترونية القابلة للتحويل لعام 2017، دراسة تحليلية من منظور القانون القطري، بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي حول "القانون والعصر الرقمي"، تحت رعاية كلية القانون ومركز الكندي لبحوث الحوسبة بجامعة قطر، (19 – 20 فبراير 2018).
24. وائل أحمد، الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية، "دراسة تحليلية مقارنة" لاتفاقية استخدام الخطابات الإلكترونية في العقود الدولية 2005، (د.ن)، (2009).

ثانياً: الدوريات:

25. الزهرة علي، التنظيم الدولي لقانون التجارة الإلكترونية "دراسة قانونية"، مجلة القانون والأعمال، العدد 36 المغرب، جامعة الحسن الأول - كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية- مختبر البحث قانون الأعمال (2018).
26. سامي محمد الخرابشة، التقييم القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع من الباب إلى الباب في ظل الانضمام لقواعد روتردام 2009، مجلة كلية الشريعة والقانون- أسيوط، العدد 29، (2017).
27. ستيفان انغفيس، مجلة التمويل والتنمية، صندوق النقد الدولي، العدد 55، 2 يونيو (2018).
28. سانجيف غوبتا وآخرون، مجلة التمويل والتنمية، صندوق النقد الدولي، تحقيق التوازن وإدارة المال العام، العدد 55، 1 مارس (2018)، ص 14.
29. عالية الدباغ، الأحكام القانونية لسند الشحن البحري الإلكتروني، دراسة مقارنة، مجلة الرافدين للحقوق، العدد

(55)، العراق، جامعة الموصل، كلية الحقوق (2012).

30. مروة العيسوي، التنظيم القانوني لسندات الشحن البحري الإلكتروني في ضوء اتفاقية روتردام لعام ٢٠٠٨، لنقل البضائع دولياً عبر البحر، المجلد (2) العدد (34)، حولية كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنات بالإسكندرية، دن.

31. محمد عبده، الحلول القانونية لإشكاليات التعامل بسجلات النقل الإلكترونية في التجارة البحرية، دراسة مقارنة في ضوء قواعد روتردام مع التطبيق على نظام بوليو، المجلة القانونية، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، فرع الخرطوم، المجلد 9، العدد 2، 2021.

32. نيكولا بلانشيه، دراسات صندوق النقد الدولي، إدارة الشرق الأوسط، وآسيا الوسطى، الشمول المالي للمشروعات الصغيرة والمتوسطة في منطقة الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، الطبعة العربية، 2/19، (2019).

33. هاني دويدار، تطور القانون التجاري في ظل التنظيم القانوني للتجارة الدولية، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، العدد (1)، مصر، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية (2018).

ثالثاً: الرسائل:

34. بلقاسم حامدي، إبرام العقد الإلكتروني، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم القانونية، قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر بتنة (2015/2014).

35. بوزبوجه حسين، الإثبات الإلكتروني لعقد النقل البحري للبضائع، رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المينائية - كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، (2012-2013).

36. زهيرة كيسي، النظام القانوني لجهات التوثيق "التصديق الإلكتروني"، دفا تر السياسة والقانون، العدد 7، الجزائر، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، كلية الحقوق والعلوم السياسية (2012).

37. عبير الصفدي، النظام القانوني لجهات التوثيق الإلكتروني، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، 2009.

رابعاً: دراسات وتقارير ومؤتمرات ومجلات متاحة على موقع الشبكة العالمية للإنترنت .

1. <https://www.un.org/ar/chronicle/article/20003>
2. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_ar.pdf
3. https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce
4. *ContentE/ESCWA/ICTD/2013/Technical Paper.5 30 December 2013*
<https://digitallibrary.un.org/record/1292303?ln=fr8>
5. https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status
6. https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records/status
7. www.mts.gov.eg/ar/content/1781
8. https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce
9. <http://www.uctshiplaw.com/theses/muthofrm.htm>
10. <http://www.arablaw.org/download/UNCITRAL/ECModelLaw-Ar.do>
11. https://uncitral.un.org/ar/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce/status
12. www.bolero.net,
13. https://uncitral.un.org/ar/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status
14. <https://undocs.org/ar/A/CN.9/390>
15. https://www.uncitral.org/pdf/arabic/texts/electcom/MLETR_ebook_A.pdf
16. <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/hamburg-a.pdf>
17. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/06-57450_ebook.pdf.
18. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/06-57450_ebook.pdf.
19. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/ml-ecomm-a_ebook_1.pdf
20. <https://undocs.org/ar/A/CN.9/965>
21. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ar/10-57124_ebook_suppl_sr_ip_a.pdf
22. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0910>

23. https://fra.gov.eg/company_records/
24. <https://www.ecr.gov.eg/?lang=ar>
25. CN.9/SER.C/ABSTRACTS/124.2021
26. https://unctad.org/meetings/en/SessionalDocuments/a71d17_ar.pdf
27. Cathy Mulligan; Blockchain and Sustainable Growth <https://www.un.org/en/un-chronicle/blockchain-and-sustainable-growth>
28. wei zhe tan ,The time is right for digitalisation to change the shipping .maritimeintelligence https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL108840/The_time-is-right-for-digitalisation-to-change-the-shipping-industry .
29. <https://nakamotoinstitute.org/research>
30. <https://www.un.org/ar/44863>
31. <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-recommendation-measures-effectively-tackle-illegal-content-online>
32. <https://dubailand.gov.ae/ar/news-media/dubai-land-department-achieves-a-technical-milestone-with-the-adoption-of-blockchain-technology-in-cooperation-with-smart-dubai-and-other-partners>
33. https://www.unidroit.org/89-news-and-events/2663-uncitral-unidroit-workshop-on-smart-contracts-artificial-intelligence-and-distributed-ledger-technology-summary-of-conclusions_published
34. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/acn9_wg.iv_wp.69_e.pdf
35. <https://www.caprioli-avocats.com/fr/cabinet-caprioli/equipe-avocats-13-0-0.html>
36. UNITED NATIONS, CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT ,REVIEW OF MARITIME TRANSPORT ,LEGAL ISSUES AND REGULATORY DEVELOPMENTS New York and Geneva, UNCTAD/RMT/2017 https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2017_en.pdf
37. Review of Maritime Transport , Chapter 4 , LEGAL ISSUE AND REGULATORY DEVELOPMENTS ,UNCTAD (2019). https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019ch4_en.pdf
38. <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading>

39. [https://digitallibrary.un.org/search?ln=en&as=0&p=subjectheading:\[Uniform+Rules+of+Conduct+for+Inter+change+of+Trade+Data+by+Teletransmission+%281987%29](https://digitallibrary.un.org/search?ln=en&as=0&p=subjectheading:[Uniform+Rules+of+Conduct+for+Inter+change+of+Trade+Data+by+Teletransmission+%281987%29)
40. *Tim Schommer, and Van Traa Advocaten and Clasis Law, India and Sokolov, Maslov and Partners, Russia, the legal status of electronic bills of lading Areport for the International Chamber of Commerce Banking commission Clyde(2018)*
<https://cdn.iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2018/10/the-legal-status-of-e-bills-of-lading-oct2018.pdf>
41. *:Note by the Secretariat, United Nations Commission on International Trade Law Working Group IV (Electronic Commerce), Legal issues relating to the use of electronic transferable records , NO, A/CN.9/WG.IV/WP.125. Forty-eighth session Vienna(2013)*
<https://undocs.org/pdf?symbol=en/a/cn.9/wg.iv/wp.12>
42. <https://www.denso-wave.com/en/technology/vol1.html>
43. <https://www.itu.int/net4/wsis/forum/2021/ar/Agenda/Session/342>
44. <https://www.oracle.com/sa-ar/blockchain/what-is-blockchain>
45. <https://www.ibm.com/sa-ar/topics/what-is-blockchain>

خامساً: المراجع باللغة الأجنبية:

1. *Eslon.org. Research Centere for Maritime Law Faculty of law.Nus center For Martim law working paper (2018)*
2. *Davidsaiv, Negotiable electronic bills of landing under German law university of oddenburg (2019).*
3. *Mustafa Emre Civelek and Nagehan Uca and Murat Çemberci ,EUCP and Electronic Commerce Investments: e-Signature and Paperles Foreign Trade Eurasian Academy of Sciences, Eurasian Business & Economics Journal, Volume: 3, (2015).*
4. *Erik Muthow, The Impact of EDI on Bills of Lading, University of Cap Town ,1999,*

5. **Evangelos Milanos**, *Why functional equivalence between electronic and paper Bill of Lading is not yet possible and why International Projects and business initiatives have failed to successfully deal with this issue?* LLM/MA IN: International Trade & Maritime Law, UNIVERSITY OF ESSEX ,2018/2019
6. **Paul My burgh**, *Bits,By tes and Bills of lading: and NEWZELAND Martim law* (2018).
7. **Marek Dubovec**, *The problems and possibilities forusing bills of lading as collateral* , Arizona Journal of International and Comparative Law, Posted: (2012).
8. **OLUWASEUN O.AJAJA**, *ELECTRONIC BILLS OF LADING,An easier way to sea carriage* ,ssrn(2015)
9. **Un-Ho Lee** ,*Assessment of Legal Instruments and Applicability to the Use of Electronic Bills of Lading* Journal of Korea Trade Vol. 24, No. 2, Institute of Legal Research, Kyushu University, Japan April, (2020).
10. **Seok-Beom Choi**, *Compliance of Electronic Bill of Lading Regulation in Korea with Model Law on Electronic Transferable Records*, Journal of Korea Trade Vol. 23, No. 3, May (2019)
11. **DOAN THI MAI ANH**, *SWITCHING PAPER TO ELECTRONIC BILLS OF LADING – LEGAL PERSPECTIVE AND REFORM OPTIONS FOR VIETNAM*, WORLD MARITIME UNIVERSITY Malmö, Sweden ,MASTER OF SCIENCE In MARITIME AFFAIRS (MARITIME LAW AND POLICY(2018).
12. **Eric A. Caprioli**, *APERCUS SUR LE DROID DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE (INTERNATIONAL)* Marrakech, ERIC CAPRIOLI INTERVIENDRA À LA MANIFESTATION POWERCARD LE 15 MARS , (2019)
13. **Koji Takahashi**, *block chain technology and electronic bills of lading* THE JOURNAL OF INTERNATIONAL MARITIME LAW PUBLISHED BY LAW TEXT PUBLISHING LIMITED (2016).
14. **Sung Heun Ha and Sang Won Lim**, *The Progress of Paperless Trade in Asia and the Pacific: Enabling International Supply Chain Integration*, adb Working paper Series on Regional Economic Integration NO.

October (2014)

15. Marco IANSITI and karim R.lakhani, Article *Technology The Truth block chain, Harvared Business Review,* (2017).

16. Evangelos Milanos; *Why functional equivalence between electronic and paper Bill of Lading is not yet possible and why International Projects and business initiatives have failed to successfully deal with this issue? LLM/MA*

IN: International Trade & Maritime Law, UNIVERSITY OF ESSEX ,2018/2019